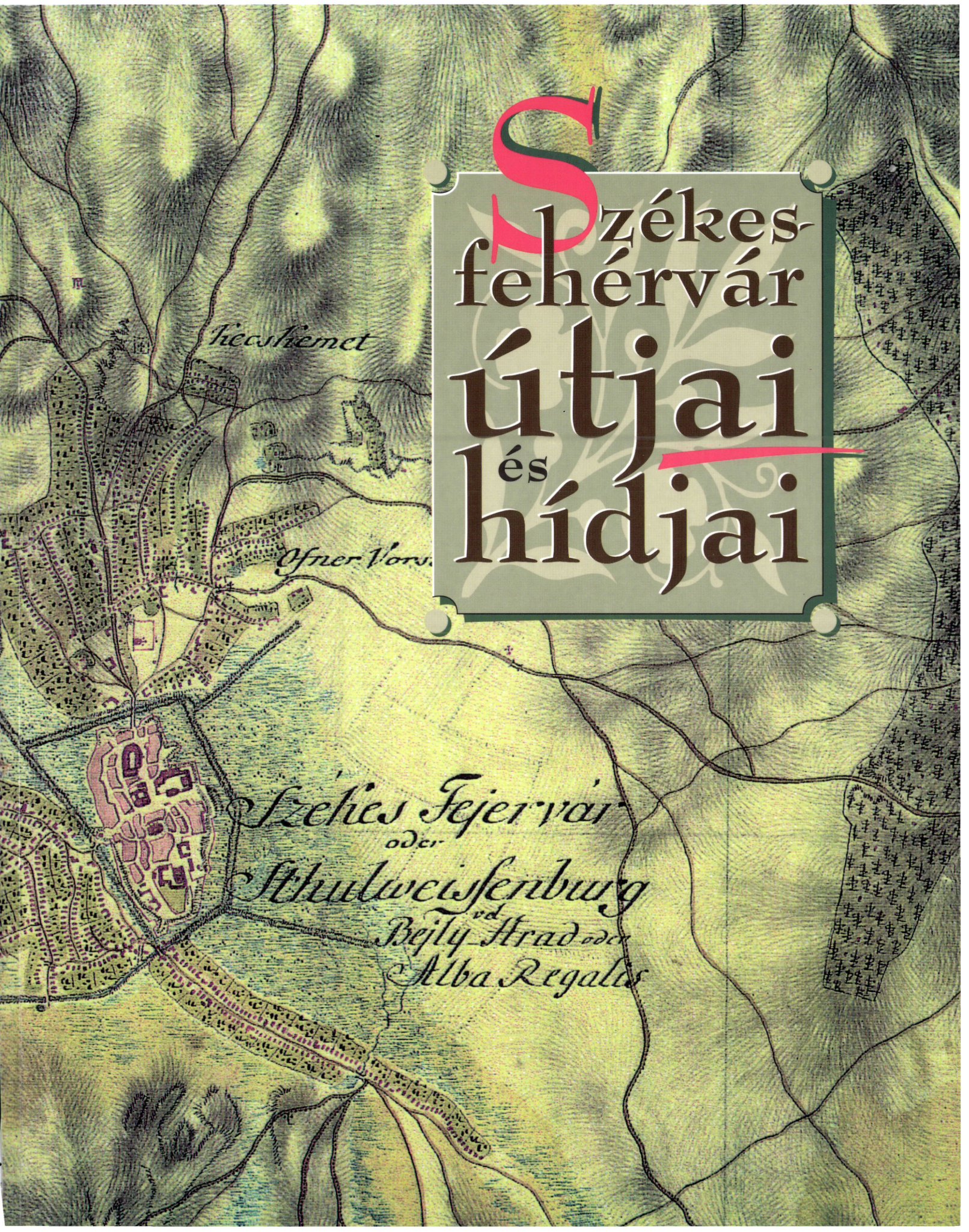
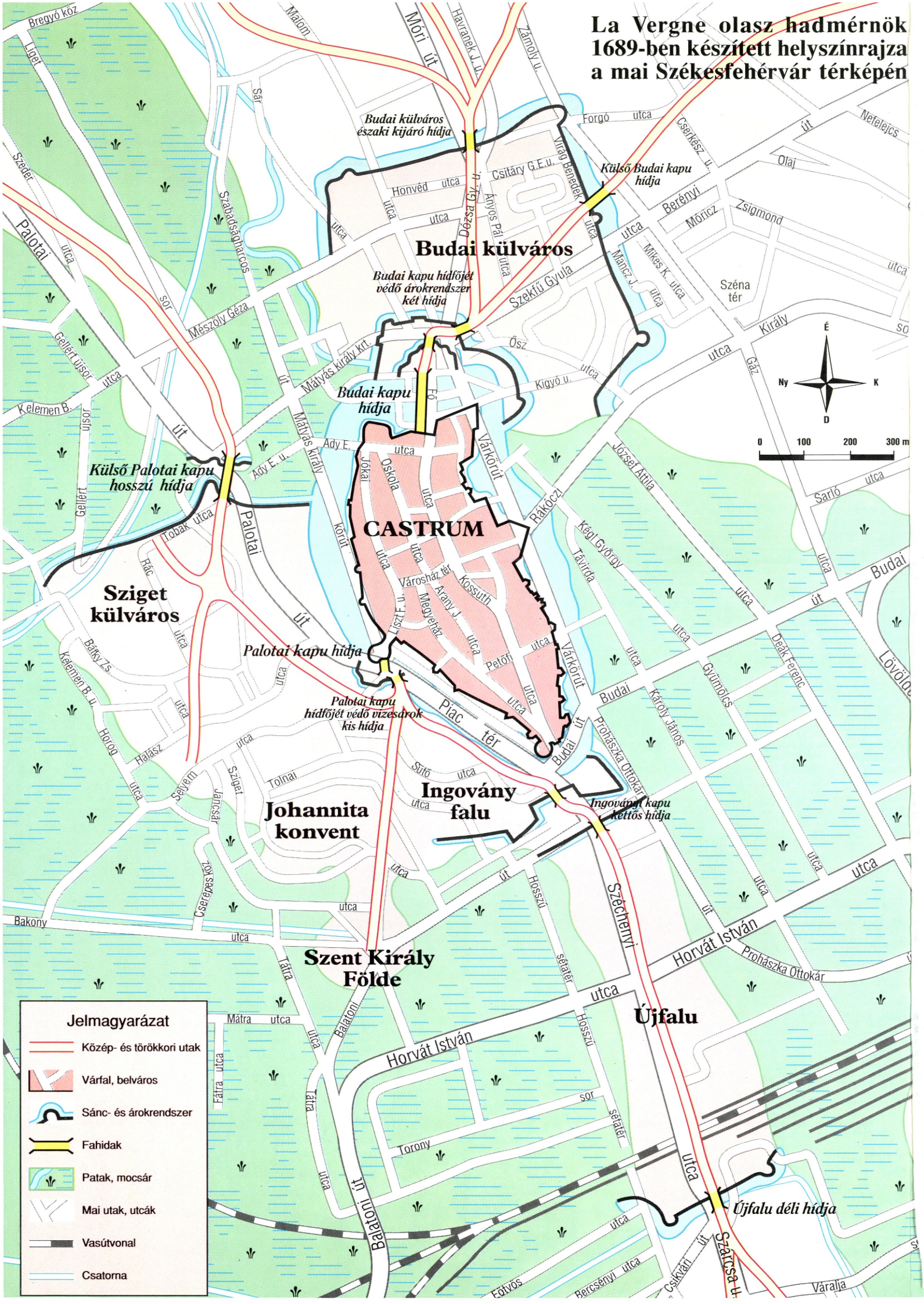


Székesfehérvár útjai és hídjai


La Vergne olasz hadmérnök 1689-ben készített helyszínrajza a mai Székesfehérvár térképén
Budai külváros északi kijáró hídja
Külső Budai kapu hídja
Budai külváros
Budai kapu hídfőjét védő árokrendszer két hídja
Budai kapu hídja
Külső Palotai kapu hosszú hídja
CASTRUM
Sziget külváros
Palotai kapu hídja
Palotai kapu hídfőjét védő vízesárok kis hídja
Piac tér
Ingovány falu
Ingoványi kapu kettős hídja
Johannita konvent
Szent Király Földe
Újfalu
Újfalu déli hídja
Móri út
Palotai út
Budai út
Horvát István
Jelmagyarázat
Közép- és törökkori utak
Várfal, belváros
Sánc- és árokrendszer
Fahidak
Patak, mocsár
Mai utak, utcák
Vasútvonal
Csatorna
É
Ny
K
D
0
100
200
300 m

JUHÁSZNÉ VINICZAI ÁGNES

SZÉKESFEHÉRVÁR ÚTJAI ÉS HÍDJAI

Készült:
az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság és
a Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht. támogatásával.

Felelős kiadó:
Bognár Tibor
ügyvezető igazgató

Írta és szerkesztette:
Juhászné Viniczai Ágnes

Lektorálta:
dr. Tóth Ernő
Bogár Pál

A könyv
dr. Tóth Ernő, az Útgazdálkodási és Koordinációs
Igazgatóság Hídosztály vezetőjének biztatására készült el.

A kiadvány megírásához segítséget adtak:
dr. Tóth Ernő,
dr. Gáll Imre nyugdíjas főmérnök,
Bogár Pál nyugdíjas közúti főmérnök,
Bukovszky György nyugdíjas vízügyi főmérnök,
dr. Kőszegi Gyula nyugdíjas főkönyvelő,
Csurgai-Horváth József, a Székesfehérvári Városi Levéltár igazgatója
és dr. Farkas Gábor, a Székesfehérvári Városi Levéltár nyugdíjas igazgatója.

A térképeket
dr. Jankó Annamária, a Hadtörténeti Intézet és Múzem, Hadtörténelmi térképtár igazgatónője,
Csurgai-Horváth József, a Székesfehérvári Városi Levéltár igazgatója
és az Országos Levéltár bocsátotta rendelkezésre.

Fotó:
Molnár Tibor
Juhász György
Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht.

Reprodukció:
Gelencsér Ferenc
Czikkelyné Nagy Erika

A címlapot tervezte:
Jónás Attila

Tipográfia:
G. Hegedűs Anikó

A borító belső oldalának számítógépes térképszerkesztését készítette:
Kovács Ferenc irodavezető

JUHÁSZNÉ VINICZAI ÁGNES

SZÉKESFEHÉRVÁR ÚTJAI ÉS HÍDJAI

Megjelent Székesfehérváron
az Útügyi Napok alkalmából 1997-ben

ELŐSZÓ

Gyermeke(i)mnek

Székesfehérvár útjai és hídjai

A Bakony és Vértes hegységeinek valamint a Mezőföld lefolyástalan síkságának találkozásánál a természet szélesen elterülő mocsárvilágot alakított ki. Székesfehérvárt e mocsárvilágból kiemelkedő földnyelveken építették ki, a történelmi Magyarország szívében. A mocsarakat főként a Bakony hegységből, Veszprém felől folyó akkori Sár (ma Nádor és Sárvíz-malomcsatorna) és a Vértes hegységből, a Móri árok felől érkező akkori Celény- (ma Gaja-)patak táplálták.

A szigetvilág védelmében őseink egy olyan királyi székvárost építettek ki, mely úthálózata (és hídjai) révén az európai vérkeringésbe is bekapcsolódott. Az Árpád-korban a város az európai (világ)kereskedelem egyik állomása, ahol a korabeli Európa egyik leghatalmasabb épületét építették fel, a királyi bazilikát.

Az itt dúló háborúk és a rohamosan növekvő város igényei a régi műszaki emlékeket nagyrészt elpusztították. A vízfolyások rendezése, a mocsarak lecsapolása, a régi építmények, várfalak, kapuk lebontása, a forgalom igényeit szolgáló széles utak építése – helyenként a régi árkok, csatornák beboltozása felett – a város képét egészen megváltoztatták. Így még a várost jól ismerő műszakiak előtt sem közismert Székesfehérvár egykori szigetvilága, a város korai európai (világ)kereskedelemben betöltött úthálózati szerepe, a vár kapuinak, 100 m-nél hosszabb fahídjainak léte, helye és a vízszabályozások utáni, jelenleg már beboltozott, láthatatlan csatornák vonalai, melyek felett a múlt században még több tucat híd ívelt át.

E rövid, nem teljes körű összeállítás Székesfehérvár és környékén lezajlott folyamatos változást próbálja bemutatni az ókortól kezdve a XX. századig az úthálózat és az ahhoz tartozó hidakon keresztül, a vízviszonyok figyelembevételével.

Római kori utak és hidak Székesfehérváron és környékén

A római kor Magyarországon Tiberius császárral kezdődött, aki i. e. 12–9-ig hódította meg Pannóniát. A birodalom végleges megszilárdulása i. sz. 50-re tehető, Augusztus uralkodása idejére, amikor megjelentek az első légiók a területen.

A római légiók jó minőségű utakat, a vízfolyások felett pedig hidakat igényeltek, amin gyorsan át tudtak kelni.[1]

Gorsium (Herculia) a római kor jelentős útcsomópontja és Sárvízi átkelőhelye

Székesfehérvár az ókorban kis jelentőségű település, de a tőle délre – 12 km-re – lévő Gorsium (Tác – Fövenypuszta), északkelet Pannónia jelentős római kori útcsomópontja volt. Két stratégiailag fontos útvonal keresztezte itt egymást, Itáliából a Balaton déli partján futó, valamint a Balkánról Sopianaen át haladó utak, melyek a Dunai castrumokhoz Aquincum (Óbuda) és Brigetióhoz (Ószőny, a Duna legfontosabb északi átkelőhelyéhez) vezettek. [2]

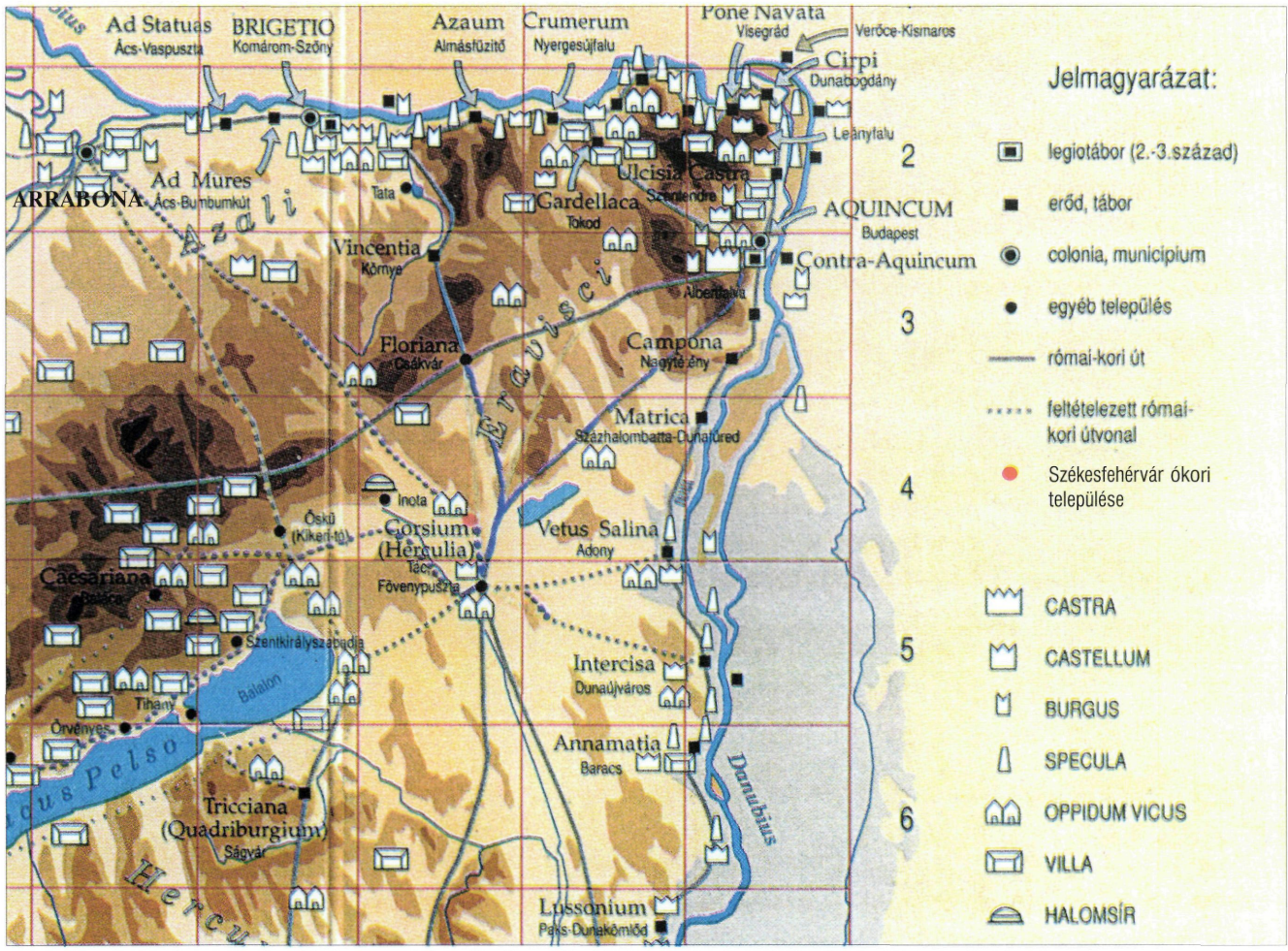
Gorsium (későbbi neve Herculia) stratégiai kereskedelmi gazdasági jelentősége összefüggött az úthálózatban betöltött szerepével, azzal, hogy a térségben itt volt az egyetlen Sárvízi átkelőhely, amit már kezdetben is katonai tábor védett.

Gorsiumból (Herculiából) ismereteink szerint 8 irányba vezetett út. A kő városfallal és árokkal körbevett, a Sárvíz partján lévő közel négyszögletű város mind a négy oldalán kapu nyílott.[2] A kapuktól a várárkon és nyugat felé a Sárvízen át feltehetően fahidakkal indultak az utak Aquincum (Óbuda), Brigetio (Ószőny), a Sárvíz keleti és nyugati oldalán Sophianae (Pécs), a Balaton déli partján Itália, Arrabona (Győr), a Duna menti castrumok valamint Sárkeszin át a Balaton északi partjának települései és Savaria (Szombathely) felé. [3, 4]

Észak-kelet Pannónia legjelentősebb útja a Duna mentén fokozatosan kiépített limes út volt. A limes kiépülése után (I. század végén) Gorsium a katonai szerepét elvesztette, vallási központtá alakult. A barbár támadások után a III. század végén Herculia néven építették újjá. [3]

Székesfehérvár ókori települése

Székesfehérvár kis jelentőségű településén egy útvonal haladt át, északnyugat-délkelet irányban, Gorsiumtól Arrabona (Győr) felé, melyről Brigetio (Ószőny) felé is volt elágazás.[5]



Római kori utak, táborok és települések Pannoniában Gorsium (Herculia) és Székesfehérvár ókori településének tágabb környékén

A Gorsium felől Székesfehérváron áthaladó út a Sárvíz és az Aszalvölgyi árok által képzett mocsarak között vezethetett át, majd a Gaja- (Celény-)patak mocsarainak keleti oldalán folytatódhatott a mai Móri út vonalán. A Zichy ligetről való leletek alapján, kb. a mai Magyar Külkereskedelmi Bank Rt. területén, az ókorban kisebb útmenti állomás működhetett, ami talán a lóváltást biztosította.[3]

Székesfehérvár ókori településétől nem messze két olyan útvonal vezetett amiket az Itinerarium Antonini (az egyes utakat a vonalukba eső helységekkel és a köztük levő távolságadatokkal leíró útikönyv) is említ: [6]

1. Aquincum – Sopianae (III-V számozású) és a Brigetio-Sopianae (II-VI számozású) főutak Kisfaludtól Gorsiumig tartó közös nyomvonala a településtől délkeletre 4 kilométerre,
2. Aquincum – Savaria főút Florianán (Csákváron) át Székesfehérvártól északra 16 kilométerre vezetett.

Pannónia útjainak kiépítettsége

A római kori utak pályaszerkezete, szélessége nem volt egységes. Az utak kiépítése, kikövezése, hidak építése fokozatosan készült, az egész területre kiterjedően talán nem is fejeződött be.

A megye területén legjobban a limes út volt kiépítve (Matricánál 85–90 cm vastagságban volt alapozva), de ezt is csak a II. században kezdték kővel burkolni. A többi út afféle nyári út volt sódertöltéssel, vagy anélkül.[6]

Gorsiumból (Herculiából) induló útirányok

Északi kapun keresztül:

I. Arrabona (Győr) felé az út Székesfehérváron és Osonesen (Fehérvárcsurgó – Bodajk közötti településen) át vezetett, erről az útról Brigetio (Ószőny) felé is volt elágazás. [3]

II. Brigetio (Ószőny) felé a főút Börgöndpusztán át Kisfaludig közös vonalon haladhatott az Aquinqumi főúttal. Ezután feltételezhetően Pátka határán át Floriana (Csákvár) felé fordult. [3]

III. Aquincum (Óbuda) felé az út a közös szakasz után a Velencei-tó északi partján, Pákozd – Sukoró – Velencén át haladt. [3]

A keleti kapun keresztül:

IV. Duna menti castrumokhoz: Vetus Salinával (Adony) biztosan, Intercisával (Dunaújváros-Dunapentele) valószínű volt az összeköttetés. Ezeknek az utaknak a határvédelem és limes út kiépítésekor is már fontos szerepe lehetett.[3]

A keleti vagy déli kapun keresztül:

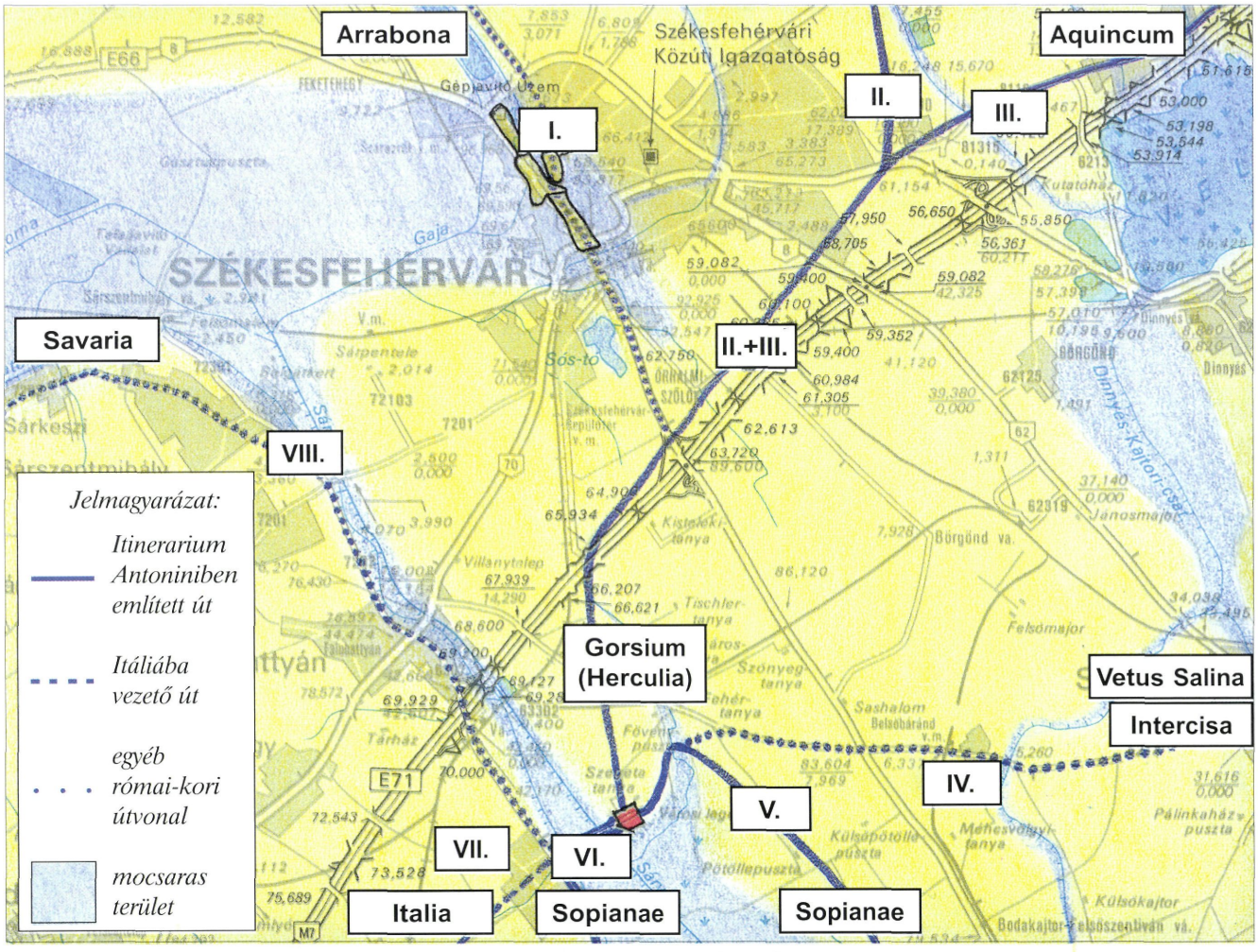
V. Sophianae (Pécs) felé az út a Sárvíz keleti oldalán haladt. A főút létezését Sárkeresztúrnál légi felvételek is megerősítik. [3]

A nyugati kaputól a Sárvíz átkelőjén át közös útszakasszal 3 út is indult:

VI. Sopianae felé a Sárvíz nyugati oldalán, a Sárvízi átkelés után délre fordulva. [3]

VII. Az Itáliába vezető út Enyingen át a Balaton déli partján haladt, majd csatlakozott a „Borostyán útba", mely Aquileába, Itáliába vezetett. [3]

VIII. Sárkeszi felé a feltételezett út Szabadbattyánt és Úrhidát érintve haladt, majd a Balaton északi partján lévő települések, Baláca és Savaria (Szombethely) felé is elvezethetett. [4]



Gorsium (Herculia) római-kori útcsomópontja a mai úthálózati térképen (M=1:150.000), a feltételezett vízviszonyok ábrázolásával.[7] (A térképen feltüntetett nyomvonalak a hivatkozott források alapján valószínűsíthetők. Pontos helyüket régészeti feltárások bizonyíthatják.)

A fejedelmi szállás és Alba Regia, a királyi székváros útjai és hídjai (972–1301)

A római utak továbbélése

A Gorsiumon (Herculián) átvezető utakat a római hatalom megszűntével még évszázadokon át használták ez egymást váltó népek.[3] A honfoglaláskor is minden bizonnyal a római utakon jártak őseink.

Kézai Simon mesternek 1283 körül a magyarok viselt dolgairól készült krónikája, valamint hasonlóan az 1350-es években a Képes Krónika szerzője Kálti Márk is azt írja, hogy Pannóniában Árpád először azon a helyen ütött tábort (Noé-hegy, azaz a jelenlegi Csúcsos hegy Kisfaludnál), amely közelében alapította meg Szent István király Fehérvár városát. A hegy egyik déli irányú völgyét még 1193-ban is Árpád-völgyének emlegették, a környező terület pedig még a XIII. században is királyi és királynéi birtok volt.

Az ókori úthálózati térkép alapján Árpád vezér Pannóniai első táborhelye két igen jelentős – az Itinerarium Antonini-ben is szereplő – római kori út találkozásánál, közös szakaszának kezdeténél lehetett.[8]

A kalandozások kora

A kalandozások során őseink egész Nyugat-Európát bejárva megismerhették a legfontosabb utakat, hidakat, városokat.

A német, illetve francia földre vezetett hadjáratokról általában Itálián át tértek vissza. Leggyakrabban használt útvonalukat a „magyarok útjának" (Strata Hungarorumnak) nevezték. A nagyobb folyóvízi átkelésekkor általában felfújt bőrtömlőkbe kapaszkodva a lovak mellett úsztattak át. [9]

A fejedelmi szállás

Abban, hogy Székesfehérvárt fejedelmi szálláshelynek választották, szerepet játszott, hogy a kalandozások során a széles árkokkal és kőfalakkal körbevett városok ellen a kor legeredményesebb harcmodorával rendelkező őseink tehetetlenek voltak (934-ben Konstantinápoly falai előtt 40 napig eredménytelenül táboroztak). Fehérvárnál, a mocsárvilágból kiemelkedő hosszúkás földnyelveket kisebb beavatkozásokkal jól védhető szigetekké alakíthatták. A kiválasztásnál fontosnak tarthatták e hely központi elhelyezkedését, a nem messze lévő útcsomópontot.

A fejedelmi szállás a mocsarak közötti legnagyobb földháton alakult ki. Középpontjában, a mai püspöki székesegyház dombján, 997-ben már állt Géza fejedelem, és feleségének négykarélyos plébániatemploma.[10] 997-ben ide temették a fejedelmi központot megalapító fejedelmet. Alaprajza az Arany János utca kövezetében kirakva ma is megtekinthető.

Tudatos útépítések

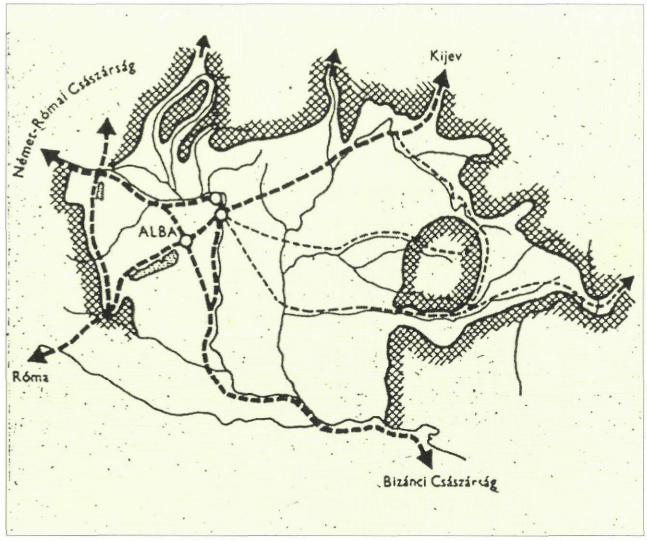
A Géza fejedelem idejében kialakított fejedelmi központtal egyidőben gyökeresen megváltoztatták Székesfehérvár és környékének úthálózatát. Az ókori Gorsiumban lévő, nyílt helyen fekvő útcsomópontot áthelyezték Székesfehérvár történelmi belvárosába és további új útvonalakat alakítottak ki innen indítva. Jelentős új útvonalakra volt igény a kialakított fejedelmi központok, a későbbi püspöki székhelyek és vármegyék felé. Néhány római kori útszakaszt a középkorban is ugyanazon a nyomvonalon használhattak.

Az új útvonalak építését őseink egyik legkorábbi útépítő tevékenységének tekinthetjük és épített utakat feltételezhetünk. (Azt, hogy milyen műszaki munkát jelentettek ezek az útépítések, feltárások alapján lehetne pontosítani.)

Nemzetközi úthálózati szerep

A tudatos útcsomópont áthelyezéssel Dunántúl legfontosabb útjainak ellenőrzése egy helyen valósult meg.[11] Esztergom, a másik fejedelmi szálláshely, a fő vízi utat a Dunát, Fehérvár a fő szárazföldi útvonalakat tudta ellenőrzése alatt tartani.

Fehérvár azonban nemcsak dunántúli, de igen fontos európai kereskedelmi útvonalakat is ellenőrzése alatt tartott. Az európai kereskedelemben (amit a korszak alapján világkereskedelemnek is nevezhetünk) Magyarország igen fontos szerepet játszott. A bizánci és a német-római császárság közé ékelődött magyarság földjén jelentős volt kereskedelmi és hadi átmenő forgalom Róma – Kijev, illetve a Bizánc – Nyugat-Európa között. A fehérvári fejedelmi központ, később királyi székhely útcsomópontja révén ezeket a nemzetközi utakat központi ellenőrzése alá vonta,[12] bekapcsolódva ezzel Európa (a világ) vérkeringésébe.

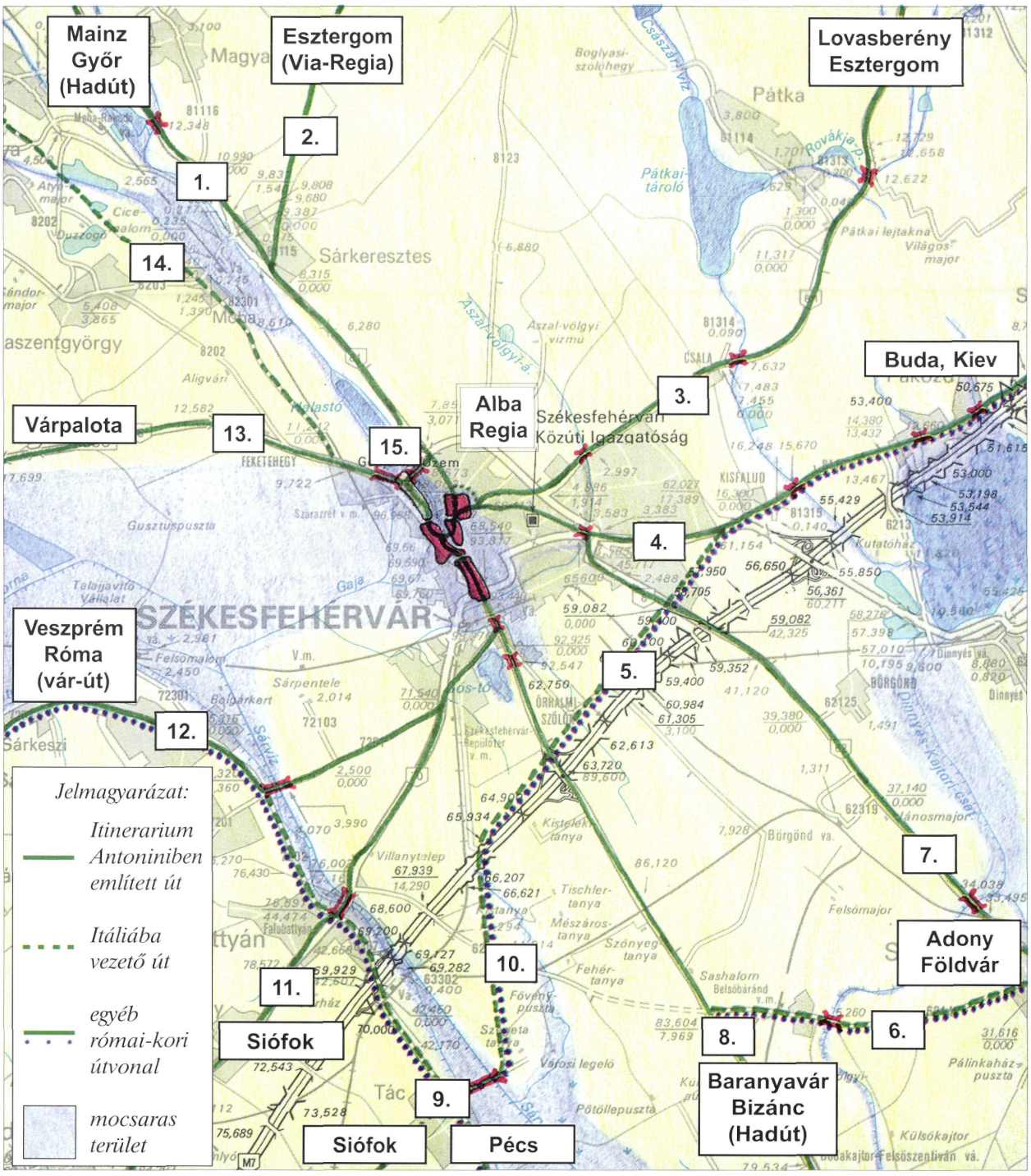


Magyarország fő nemzetközi útvonalai az Árpád-korban

1018-tól kezdve a Nyugat-Európából Fehérváron keresztül vezető út egyben a Szentföld felé vezető zarándokút is volt. Az ezekben az években íródott jeruzsálemi útikönyv szerint a magyar határt képező Fischa folyón átkelve két nap az út Győr váráig, onnan Fehérvár váráig újabb három nap, ettől pedig Baranyavár váráig négy napig tart az út. A várak közt vezető főút neve „Hadút" volt.[13]

A fejedelmi központból, a királyi székvárosból induló utak és hídjaik

1. A Győr felé vezető út a római kori úttal azonos nyomvonalon haladhatott és része volt a „Hadútnak", ami egyben jeruzsálemi zarándok és kereskedelmi út is volt..
2. A tatárjárás előtti új útjainak egyik legjelentősebbike a két fejedelmi központot összekötő, Fehérvárról Esztergomba vezető nagy út, a „Via Regia". Az utat a Budai kaputól indulva Sárkeresztes északkeleti határszélén említik (1193), majd Csákváron, a vámos Bicskén és Mányon át vitt Esztergomba. [14, 15]
3. A tatárjárás előttire tehetjük a Fehérvár – Lovasberény – Bicske útvonal kialakulását, ami Bicskénél csatlakozott az esztergomi „Via Regia"-ba.[15] Az út több vízfolyást is áthidalt (Aszalvölgyi-árok, Császár-víz, Rovákja-patak).
4. Óbuda felől érkező utat Tác – Fövenypuszta helyett a Fehérvár északi Budai kapujához kellett vezetni. Az új nyomvonal Kisfaludtól indulhatott, de a mai 70. sz. úttól jóval északabbra tartott[16], a Berényi út felett a Király kút közelében haladt el. Az új útszakasznak az Aszalvölgyi-árkot is át kellett hidalnia.
5. A Fövenytől Óbuda felé vezető római kori utat a középkorban is változatlan nyomvonalon használhatták.
6. A dunai települések irányába az ezredforduló idején még a római kori útvonalakat használhatták a „Hadút"-ból való kiágazással.
7. A tatárjárás után alakulhatott ki a seregélyesi út nyomvonala (Adony, Dunapentele és Dunaföldvár felé) a budai útból indulva.[15]
8. Szekszárd és Baranyavár felé az új középkori út Föveny elkerülésével vezethetett, a mai Széchenyi út vonalának folytatásában. Ez az új út része volt a nemzetközi fontosságú „hadút"-nak ami kereskedelmi és jeruzsálemi zarándokútként is működött. [15, 17]



Székesfehérvár középkori útcsomópontja a mai úthálózati térképen (M=1:150.000), a feltételezett vízviszonyok feltüntetésével.[7] (A térképen ábrázolt nyomvonalak a szövegben hivatkozott források alapján valószínűsíthetők. Pontos helyüket régészeti feltárások tisztázhatják.)

9. A Sárvízen Szt. István korában már három híd volt. A legkorábbi Sárvízi híd a tác-fövenypusztai (ami szintén alátámasztja, hogy őseink kezdetben a római kori utakat használták). A híd vámszedési joggal volt ellátva. A híd nyugati hídfőjétől induló három útirány (a Sárvíz nyugati oldalán Pécs felé haladó, a Balaton déli partjához és Úrhidára vezető utak) az úrhidai és főleg a battyáni hidak kiépülésével a középkor végére fokozatosan elvesztették szerepüket. 1400 január 5-én oklevél számol be arról, hogy a fehérvári káptalan azt a vámhidat, amely Szt. István idejétől Föveny nevű területen, a Sárvíz folyón van, szétszedette. [14]
10. Székesfehérvár – Föveny közötti utat az oklevelek magna via néven (nagy út, a római útra vonatkoztatva) emlegetnek. A Gorsiumból kivezető, a városfal feletti köves útrész középkori.[18] A Szent István korában meginduló nagy székesfehérvári építkezések idején a királyi városba ezen az úton fuvarozták Gorsium/Herculia még álló romjait.
11. A Balaton déli oldalán Siófok felé vezető útról és annak középkori Sárvízi hídjáról Battyánnál oklevelek tanúskodnak. Battyánnál azután építettek hidat, miután Szt. István Fövenyt a Sárvízen átvivő rév (híd) vámjával együtt a fehérvári prépostságnak adta. 1079-ben perlekedés útján úgy egyeztek meg, ezt a hidat harmadától kezdve hosszában Fehérvár felé félig lebontják, és malomgáttá alakítják át. [14] A középkor végére ez a híd lett a Sárvíz legfontosabb átkelője.
12. Az Úrhidánál lévő híd építése még Géza fejedelem, a fehérvári csomópont-áthelyezés idejére tehető, mivel nyugat felé a kapcsolat a Fövenyi hídon keresztül nagy kerülővel járt. Ezen az úton lehetett a Balaton északi partjára és kezdetben ezen az úton lehetett Veszprémbe is eljutni.[15] A híd az ezredforduló környékén már állt. A fontos út és híd biztosítására még bizonyára Géza fejedelem idejében egy várat is építettek, mely egy kisebb várkerület központja lett. Az Úrhida név is a hercegi kézen lévő hídból ered.[14] Az Úrhidától Sárkeszi felé vezető útnak még a XV. században is „Vár-út" volt a neve.
13. A Várpalota felé vezető út építését a középkorra tehetjük. A Palotai kapun kilépve ez az út északnyugat felé hagyta el a várost egy igen hosszú és keskeny földháton haladva, amit mocsarak vettek körül. A földhát északnyugati végénél a szabályozatlan Gaja (akkor Celény) patak, kisebb tavat alkotott. Ezen keresztül hosszú fahíd ívelt át. Feltehetően a híd hossza több mint 100 méter volt. (A híd jól látszik az 1601 évben készült francia metszeten, aminek ezt a részletét a korábbi évszázadokra is visszavetíthetjük.) A híd helyét a mai Palotai út Gaja patak hídjának környékére tehetjük, ahol később a Hosszú-híd, majd a Hármas-híd állt. Az út a híd után nyugat felé fordulva vámos Csóron át vezetett Várpalota felé.[14] Várpalota után az út Várpalota és Öskü között az ún. Kikeri-tói duzzasztógáton haladt át, amit korábban római korból valónak tartottak, ma XV. századinak tekinti a kutatás.[19] Kiépülése után a középkor végére már ez az irány lett (a maival egyezően) a fő veszprémi út, ami a buda – italiai összekötésnek is útszakaszává vált.
14. A Celény (Gaja) patak nyugati oldalán is haladt egy út, mely a palotai főútból a Gaja-ágakon túl indult északnyugat irányba. Csurgó mellett elhaladva Bodajknál fordult nyugat felé és Szent Mártonhegye (Pannonhalma) alá is elvezethetett. [14]
15. A veszprémi (palotai) és a győri utat a várostól nem messze északra egy rövidebb összekötő út kötötte össze, mely híddal vitt át a Gaja patakon. Az 1249 évből való írásos anyag ezt „pons Mony" néven említi.[14]

A tihanyi alapító levél (1055) részlete, az első hosszabb magyar nyelvű, összefüggő szövegrésszel: „feheruuaru rea meneh hodu utu rea" (azaz mai írással: Fehérvárra menő hadiútra)

A fejedelmi központ kialakítása

A fejedelmi központban, ami később királyi székváros, az útcsomópontot rendkívül sajátos alaprajzban alakították ki. A metszőpont egy közel 1 km hosszú egyetlen út volt. Északon sugarasan jöttek össze a Győrből („Hadút"), Esztergomból („Via Regia"), Lovasberényből és Budáról jövő utak. Belépve a korai Budai kapun és annak felvonó hídján egyetlen úton vitt el a fejedelmi szálláshely előtt (később a királyi váron át). Kilépve a Palotai kapun és annak felvonó hídján újra sugarasan vált szét Várpalota (később Veszprém), Úrhida, Veszprém („Vár-út"), Siófok (Battyán felé), Pécs (Tác felé), Szekszárd, Baranyavár („Hadút"), valamint a dunai települések (Adony, Földvár) irányába. A közbeeső egyetlen utat ragyogóan lehetett ellenőrizni, megfigyelés alatt tartani.[11] Az utak forgalmának egyesítésével létrejött a középkori nagyvárosokra jellemző nyüzsgés és forgatag.

Fehérvár, a királyi székváros

Székesfehérvár a magyar állam megteremtése, megszervezése során megyeszékhellyé vált. 1018-ban I. István magyar király Fehérvár várát már „királyi székvárosának" nevezi, ahol megalapította, és építtetni kezdte „királyi kápolnáját", a királyi bazilikát, a korai Európa egyik leghatalmasabb épületét.[20]

A bazilikában állott „királyság széke", a trónus alapján változott a város neve Alba civitasról, Alba Regiavá. A bazilikában őrizték a koronát, a királyi jelvényeket, az egyházi kincseket, a szentek ereklyéit, a királyi hosszmérték etalonját, és egyben országos levéltárként is működött.

Szent István király, aki uralkodása alatt (997-1038) megteremtette és megszervezte a magyar államot és Fehérvárt királyi székhellyé tette
Somogyi Győző festménye

A korai vár kapuinak hídjai és a Sárvíz-hidak

A királyi bazilikával területileg is növekvő királyi székvárosban, a várfalak, a várárok, és a kapuk megépítésével a kapukhoz a védelem szempontjából fontos felvonóhidakat kellett építeni. A körülölelő mocsár csak a felvonóhidakkal együtt tölthetett be aktív védelmi szerepet.

Az első erődítésrendszer, a korai királyi vár, a királyi palotát védte, mely a négykarélyos templom mellett állt (1007-ben már itt született Szt. Imre). Ez az első erődítésrendszer 1249-ig állt fenn[21] (mára semmi nyoma nem maradt).

A korai királyi várnak két kapuja volt a hozzá tartozó hidakkal, a Budai kapu, a Palotai kapu és hídjaik. E korai hidakról nem sokat tudunk, se pontos helyüket, se hosszúságukat (a korai várárok szélességét) nem ismerjük. Az azonban biztos, hogy a kapuk felőli végük felvonóhíd volt, valamint az egyre nagyobb építkezésekhez hatalmas köveket kellett rajtuk áthordani.

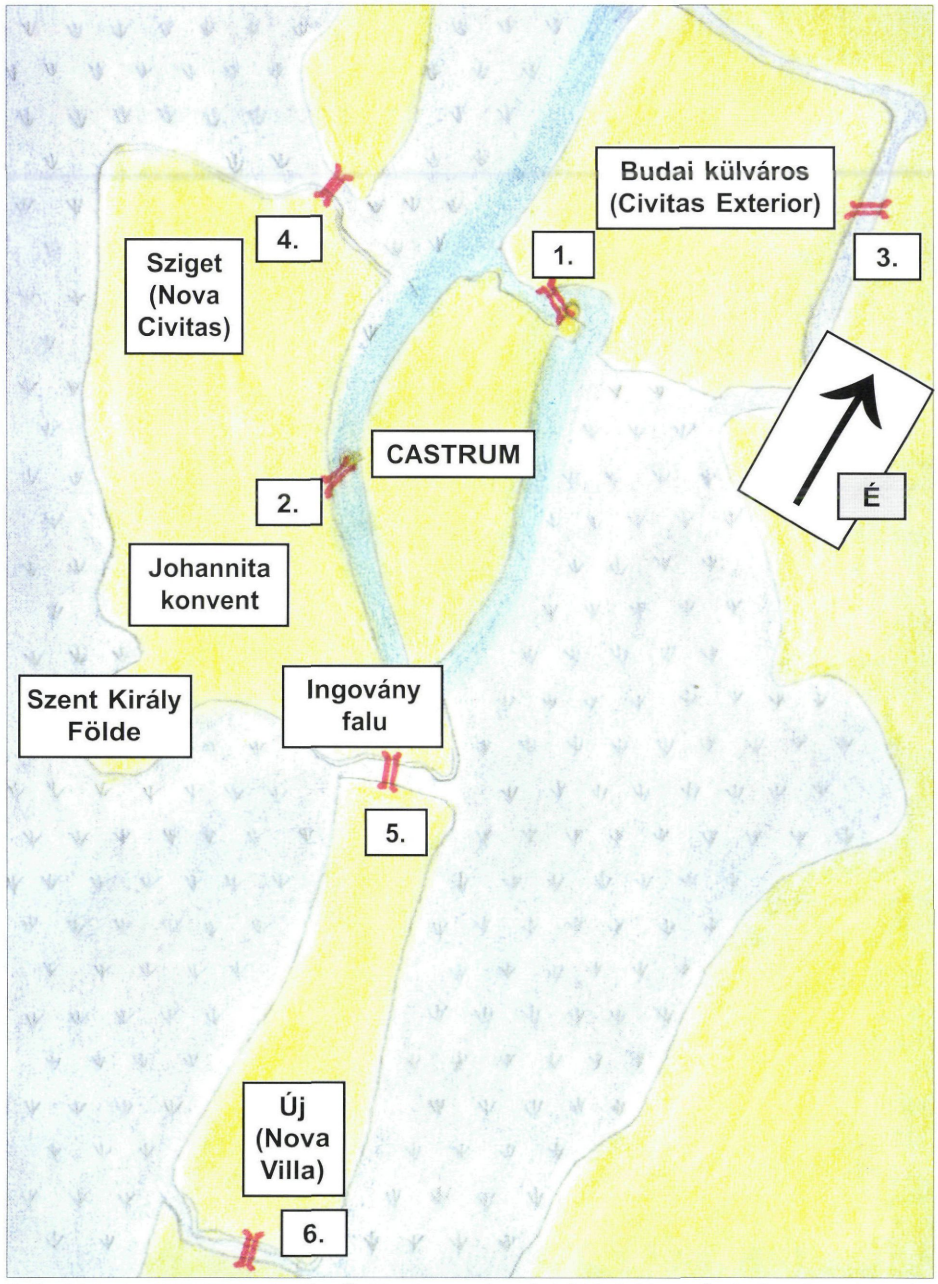
A vár erődítése a XIII. században, a népes lakossággal rendelkező három külváros sáncai és árkai, az ezekhez tartozó kapuk és hidak valószínűleg csak később, a XV. század folyamán készültek el. Ezután volt 6 kapuja a hozzá tartozó hidakkal a késő középkori Székesfehérvárnak. A kapukról és hídjaikról a késő középkornál részletesen lesz szó.

A Sárvízen Szent István korában már három híd is volt.

A Sárvíz a középkorban Úrhida és Föveny között volt a legkeskenyebb, mégis ezen hidak hosszát a vízfolyás szabályozatlansága miatt a mai Sárvíz-csatorna hidakénál jóval nagyobbnak feltételezhetjük. A középkori hidak fa cölöpökre támaszkodó fa felszerkezetű hidak lehettek. Ugyanakkor valószínűleg a kor nagy műszaki alkotásai voltak, a „fejedelmi szálláshely", később „királyi székvároshoz" méltóan.

Az „ország metropolisza"

A mór földrajztudós al-Idríszi (1154) ezt írja Székesfehérvárról: „...szép, pompás, sok épülettel, erős fallal. Né-



Székesfehérvár a XIII–XVI. században[22]*. (A számozott kapuk és hídjaik leírását lásd a késő középkornál)*

pes vásárokat, ipart, pezsgő kereskedelmet és számos intézményt találni benne...."[23]

A pezsgő kereskedelem jól hatott a királyi székváros fejlődésére. Számos templom, kolostor, vendégház, iskola és a nagy távolságokból érkező átutazók számára több korai kórház is szolgált. Az északról a városba érkező kereskedők a Budai külváros Szent Miklós prépostság templomát és hozzá tartozó ispotályt használták. A várba betegen bemenni nem lehetett, a kereskedők itt gyógyíttathatták magukat, pihenték ki fáradalmaikat. A délről érkezők részére mindezt a Sziget nevű külvárosban a johanniták Szent Istvánról elnevezett temploma, és ispotálya biztosította. Mindkét ispotály hazánk legkorábbi kórházai közé tartozott.[24]

Alba Regiának az ország úthálózatában betöltött központi szerepére mutat rá többek között a sókamra ittlevősége is. (A stratégiailag fontos só eladása és elosztása királyi monopólium volt. 1233-as adat alapján tudunk róla először.)[25]

Salamon király 1063-ban „az ország metropoliszába" (fővárosába) hívta német-római császárt.[26] Az I. keresztes hadjárat írói 1096-ban az ország központjának tekintették Szt. István Alba városát.

A nemzetközi úthálózati szerep elvesztése

A város nemzetközi kereskedelemi szerepét már 1200 körül elvesztette, ebben az időben a balkáni események lehetetlenné tették a nemzetközi kereskedelmi és jeruzsálemi útvonal használatát.[27]

A tatárjárás

A tatárjárás megakasztotta a dinamikus fejlődést, bár Fehérvár várát nem tudta elfoglalni.

1242-ben Rogerius kanonok ezt írta Siralmas Énekében: „És mikor Fehérvár királyi városához értek a tatárok, melyet mocsarak vesznek körül, mivel a hó és a jég éppen olvadóban volt, nem tudták elfoglalni." Tamás spalatói esperes korabeli leírása szerint „A külvárosok házait egytől egyig azonnal felégettette... De mivel a széles mocsarakkal körülvett helység elég erős volt ...csalódottan távozott... úgyhogy azokon a vidékeken ez a három helység (ti. Esztergom, Szentmárton-hegy, és Fehérvár) maradt megvívatlanul ".

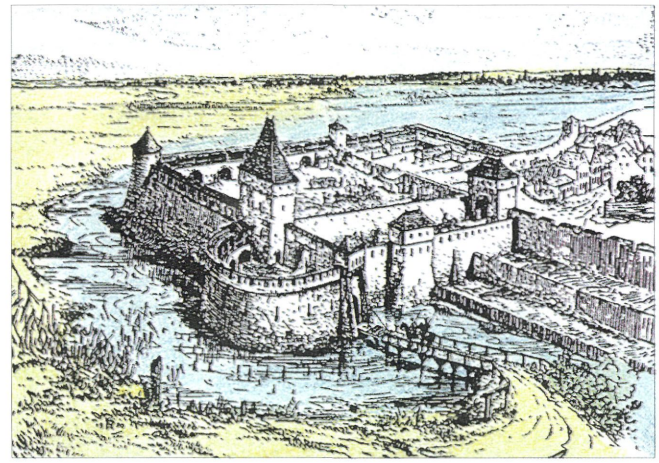
A Budai kapu és hídjának áthelyezése a várfalak építésével (1249 körül)

A tatárjárás után a Dalmáciából hazatért IV. Béla király vezetésével Székesfehérváron is jelentős erősítési munkák készültek.

IV. Béla elsőként az új városfalakat építtette meg, mely várfalakkal új kapukat és hidakat is kellett építeni. Az ingoványos talajon gerendavázas alapozást készítettek, erre a szerkezetre építették a 200-220 cm széles városfalat.

Az új városfal északkeleti sarkában (a mai Országzászló tér múzeumi épületénél) építették meg a későbbi királyi várat (fellegvárat) a Budai kapuval és az ahhoz tartozó új felvonóhíddal.

A fellegvár oltalmazta az új királyi palotát és tartotta ellenőrzése alatt a Budai kapu forgalmát.[28] (A fellegvár a korai Budai kapuval az 1601. évi francia metszeten is látszik).



A feltételezett késői királyi vár (fellegvár), rajza a Budai kapuval és annak hídjával, a város északkeleti sarkában

A fellegvárnak a Budai kaputól és a város felől is volt kapuja. A városból kimenő forgalom egy kaputornyon és egy falszoroson át jutott a régi Budai kapuhoz, melyet egy rondella biztosított.[25]

Az új védelmi rendszer, a várfalak, a fellegvár és a királyi palota kiépítése után, 1249-ben a Budai külvárosból betelepítették a korai királyi vár és palota területére (mai bazilika környéke) a latinokat (francia, flamand, olasz kereskedőket és kézműveseket, akik a tatárjárás idején hősiesen védték a várost). Ezután, a XIII–XIV. század folyamán bontották el a korai királyi várat és palotát.[28]

Magyarország és Székesfehérvár fénykora

III. András király 1301. évi halálával halt ki a közel négy évszázadon át uralkodó Árpád-ház.

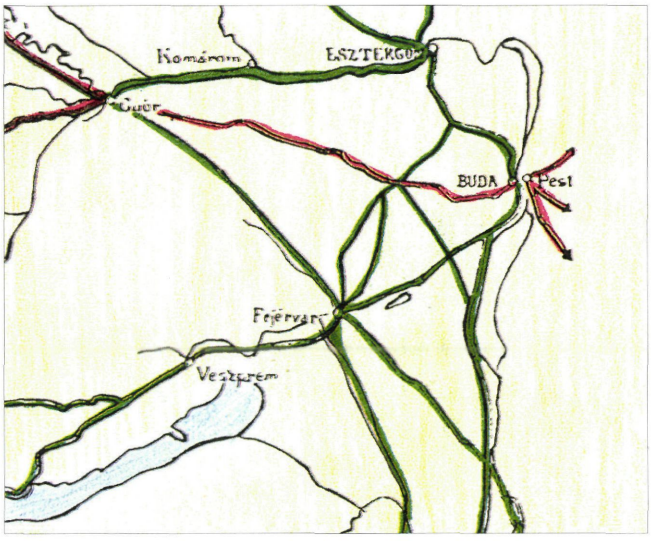
Magyarország fénykora az Árpád-házi királyok uralkodásának idejére tehető, amikor egy jól szervezett, központilag irányított egységes állam volt. A császárság fejedelemségei ekkor még egymással torzsalkodó, háborúkat vívó államalakulatok voltak. Az Árpád-dinasztia nagyszerűségét a kor azzal ismerte el, hogy két királyát és számos nőtagját avatták szentté. Hazánkat egy III. Béla idejében készült jövedelemkimutatás Európa leggazdagabb országának mutatja (ami gazdagság elsősorban a királyi udvarra értendő). Az ország megőrizte függetlenségét, a tatár vész pusztításait nemcsak túlélte, de még erősebb is lett, mint annak előtte. Az Árpád-ház korabeli magyar középkor ragyogását elősegítette az európai (világ)kereskedelemben és úthálózatban betöltött szerepe.

Székesfehérvár Európa vérkeringésében, az európai kereskedelmi úthálózat egyik csomópontja, a jeruzsálemi zarándokút egyik pihenőhelye volt. E királyi székhelyen épült fel a királyi bazilika, létesültek egymás után a rendházak, kolostorok, templomok, hazánk legkorábbi iskolái és kórházai. Székesfehérvár az Árpád-házi királyok idején az 1200-as évekig, a nemzetközi úthálózati kereskedelmi szerepének meglétéig az ország fővárosaként élte fénykorát.

Székesfehérvár késő középkorának útjai és hídjai (1301–1543)

Buda fellendülése Fehérvár nemzetközi útcsomóponti szerepének elvesztése

Az 1250-es évektől a királyi székhely Budára költözött. Buda lett az ország útjainak csomópontja. A nyugat felől érkező és kelet felé tartó kereskedők Győr felől az utat lerövidítve – Székesfehérvárt kihagyva – mentek Buda felé.



A Buda – Győr közötti kereskedelmi út. Részlet Glaser Lajos – Dunántúl legfőbb útvonalai a középkorban térképéből

A királyi koronázó és temetkezőhely a középkor végéig Fehérváron maradt, sőt e téren igazi jelentőségét éppen az Árpád-ház kihalása után érte el. Törvényes királynak az esztergomi érsek a székesfehérvári bazilikában helyezte a fejére a szentkoronát.[29]

A vár erősítései

A székesfehérvári királyi várat feltételezhetően Zsigmond király uralkodása idején, tovább erősítették.[30]

Zsigmond király 1405-ben rendelte el a városok megerősítését.

Nagy valószínűséggel a XV. század folyamán készültek el a külvárosok rondellákkal erősített sáncai és árkai a külvárosok kapuival és hídjaival.

Mátyás király idejében a városfalat új védművekkel, rondellákkal erősítették.

1473-ból egy oklevélből tudjuk, hogy a király a Fehérvár városában lévő castrum lehető leggyorsabb építésére és erősítésére rendelte ki Veszprém és Somogy megye jobbágyságát.[31]

A késő középkori vár kapui és hídjai

A XV. század megerődített középkori városrészeinek összesen hat kapuja volt, mely kapukhoz a várárkok felett átívelő hidak tartoztak.

1. *Régi Budai kapu és hídja*

Helye: A belváros és a Budai külváros közötti régi Budai kapu és hídja a XIII. század második fele óta a vár északkeleti sarkán, az előreugró négyszögletes „belső" vár mellett állt.[32]

Mai helyazonosítása: Az Országzászló tér délkeleti sarkán a mai múzeum területén volt a fellegvár a Budai kapuval. A belváros kapuhoz vezető útja a korai Bástya utca lehetett. [33]

A híd hossza: az 1601. évi olasz katonai felmérésről a várárok szélessége alapján kb. 30–40 m volt. (Az 1601. évi francia metszet alapján is keskenyebb árkot feltételezhetünk itt a középkorban mint amilyen később volt.) A kapuhoz felvonóhíd csatlakozott.

Az innen induló útirányok: csak a külső Budai kapu felé volt lehetséges a ki- és bejárás.

A Budai kapunak kocsi- és gyalogberájója is volt egy 1560. évi írásos adat szerint. [34]

2. *Palotai kapu és hídja*

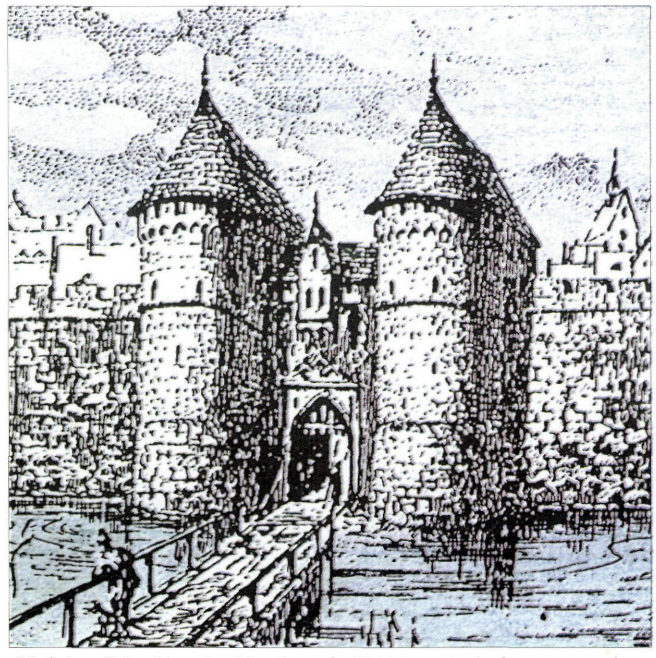
Helye: A belváros másik kapuja a Sziget külváros felé a várfal nyugati oldalán volt.

Mai helyazonosítása: Liszt Ferenc utca nyugati torkolata.

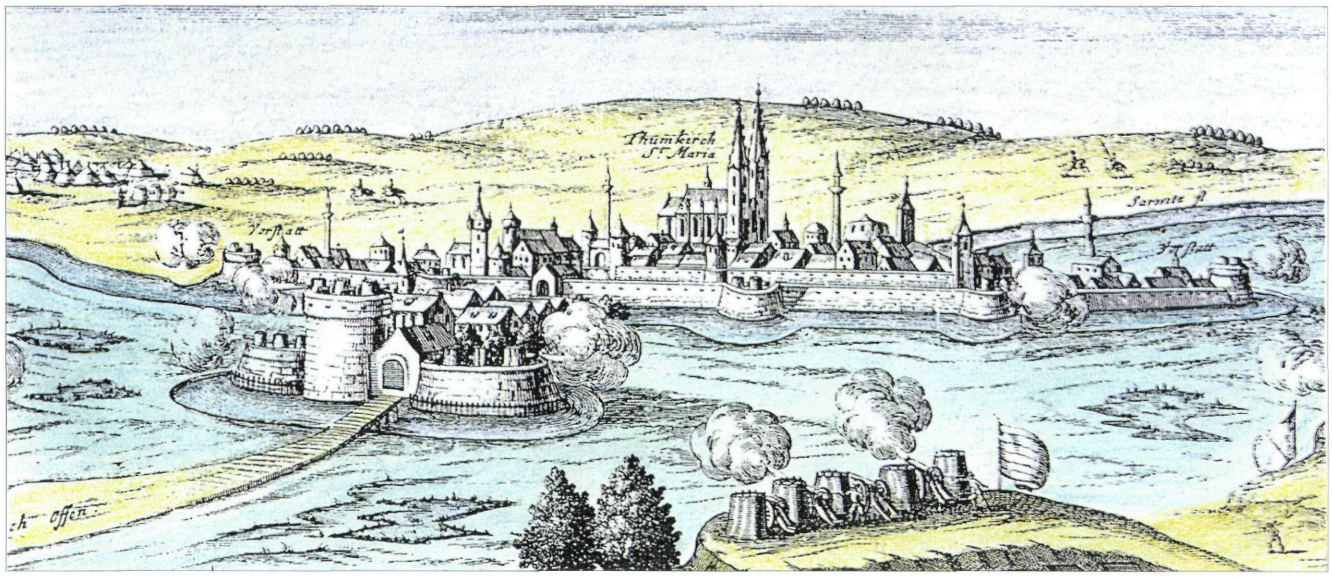
A híd hossza: Az 1601. évi olasz katonai felmérés alapján a várárok szélessége itt nagyobb volt mint a vár északi oldalán. A várárokba benyúló kaputorony miatt a Palotai kapu hídja a Budai kapu hídjával azonos kb. 30–40 m hosszú lehetett. A kapuhoz felvonóhíd csatlakozott.

Az innen induló útirányok: a nyugati külváros északi és déli kapuja felé.

A legújabb kutatások szerint a kapu téglalap alaprajzú kaputorony lehetett. A XIII. századi kaputorony elé Mátyás korában építettek barbakánt.[32]



A belváros Palotai kapuja. (A rajzot a legújabb kutatások alapján nem tekintjük korhűnek. A kapu valószínűleg egy téglalap alaprajzú tornyon vezetett át.)



A külső Palotai kapu a híddal, balról a Gaja-patak, jobbról a Sárvíz mocsaraival körülvéve. Részlet egy ismeretlen német mester (utólag színezett) 1601 évi rézmetszetéből. A képen már török dzsámik is látszanak , de a külső Palotai kapu a XV-XVI. században is ilyen volt (W. Dillich rézkarca alapján)

3. *Külső Budai kapu és hídja*

Helye: A kapu a Budai külváros sáncának keleti részén nyílott egy földből készült barbakánból.[32]

Mai helyazonosítása: a Külső Budai kapu árka és sánca a mai Virág Benedek u. vonalán feltételezhető. A kapu a mai Szekfű Gyula utcától kissé északabbra lehetett. [35]

A budai út vonala az 1700-as évek útvonalától (Szekfű Gyula út – Király sor) északabbra feltételezhető. A kaputól a mai Cserkész utca, Forgó utca csomópontja felé mutat a La Vergne alaprajz Budai útja,[35] ami a Forgó utca végén fordulhatott délkeleti irányba.

A híd hossza: A Budai külváros mesterséges csatornával és sánccal volt körbevéve. A híd hossza 35–40 m lehetett.

A középkori híd hosszára, a csatorna szélességére a La Vergne hadmérnök által készített 1689 évi helyszínrajz jó támpont, mivel a későbbiekben itt nem történtek erődítési munkák.

Az innen induló útirányok: A főirány Buda felé mutatott, erről az útról leágazással Győr, Lovasberény és Seregélyes fele lehetett letérni.

Budáról a koronázó városba érkező királyok és kíséretük e hídon és kapun keresztül érkeztek Fehérvárra.

Az, hogy a Budai külvárosból csak egy kapu volt kelet felé, arra is rámutat, hogy a hajdani Győr felől jövő nemzetközi főút, a Hadút, azaz jeruzsálemi zarándokút ekkor már kikerülte Székesfehérvárt, a főirány Buda felé mutatott.

Győr felé két kapun át is el lehetett jutni. A külső Budai kapun keresztül a budai útból való leágazással, valamint a külső Palotai kapun keresztül a palotai útból jobbra kiágazó, a győri út felé vezető (a középkori úthálózaton 15. számmal jelzett) összekötő úton, a Gaja-hídon (pons Mony) át.[37]

4. *Külső Palotai kapu (Sziget kapu) és hídja*

Helye: a nyugatról övező külváros (Sziget külváros) északi végén állt. A kapuépítmény egy nagyobb és egy kisebb átmérőjű, földből, gerendákból és sövényből font rondella között helyezkedett el. A rondellák által védett kaput a XV. században alakították ki.[32]

Mai helyazonosítása: Tobak utca – Ady Endre utca – Palotai út találkozása[35]

A híd hossza: A korabeli írások itt széles vizesárokról szólnak. Szemből egy hosszúkás földnyelv vezetett a kapuhoz (az 1601. évi francia metszet szerint), így a híd hosszát 30–40 m-re feltételezhetjük az ennél jóval szélesebb árok ellenére. A kapuhoz itt is felvonóhíd csatlakozott.

Az innen induló útirányok: Várpalota, Veszprém felé, de ebből az útból a Győr felé is volt egy összekötő út.[36]

5. *Nyugati külváros déli (Ingoványi) kapuja és hídja*

Helye: A nyugatról övező Sziget külváros déli végén állt, ahol három földből készült rondella védte a városrészt. A kapu, melyhez fahíd vezetett, a középső rondella nyugati oldala mellett nyílt. Ez a XV. század folyamán kialakított védelmi rendszer az 1601-es ostromig állt fenn.[32]

Mai helyazonosítása: Vörösmarty tér északi részén, a Tolnai út becsatlakozásánál (a Balatoni út csomópontjától kb. 110 méterrel északabbra).[35]

A híd hossza: alig 20 m lehetett. (Még az 1689. évi La Vergne féle helyszínrajz árokszélessége sem több.)

Az innen induló útirányok: A kapun túl délre folytatódó sziget (Újfalu) kapuján és hídján keresztül volt lehetséges a ki és bejárás.

6. *A déli külváros (Nova Villa) kapuja és hídja*

Helye: A hosszúkás, a belvárostól délre fekvő sziget déli végén voltak csak földsáncok. Az 1601. évi francia metszet szerint a Sziget külváros déli kapujához hasonlóan itt is három földből készült rondella volt. A híd itt is a középső rondella nyugati oldala mellett ívelte át a vizesárkot.[32]

A híd hossza: kb. 25 m lehetett.

Mai helyazonosítása: A Széchenyi út Aszalvölgyi árok kereszteződésénél, a Csíkvári út elágazása felett.[35]

Az innen induló útirányok: A kapu után az út két felé ágazott. A jobbra, nyugat felé hajló ág három irányba szétválva három helyen keresztezte a Sárvíz-folyót.

Az úrhidai hídon át Sárkeszi felé a Balaton északi partjára és Veszprém felé lehetett eljutni. (A Palotai út Veszprém felé való kiépülésével az úrhidai hídnak csökkent a jelentősége.) A battyányi hídon át volt a legrövidebb út a Balaton déli partja irányába. A táci híd és a felé vezető út fokozatosan elvesztette korábbi jelentőségét.

A másik főág dél felé a mai 63-as út vonalán indulva Pécs és Dunaföldvár felé vezetett.

7. *Hosszú híd*

A külső Palotai kapun kívül folytatódó keskeny földnyelv (sziget) végén kb. 100 m hosszúságú híd volt.

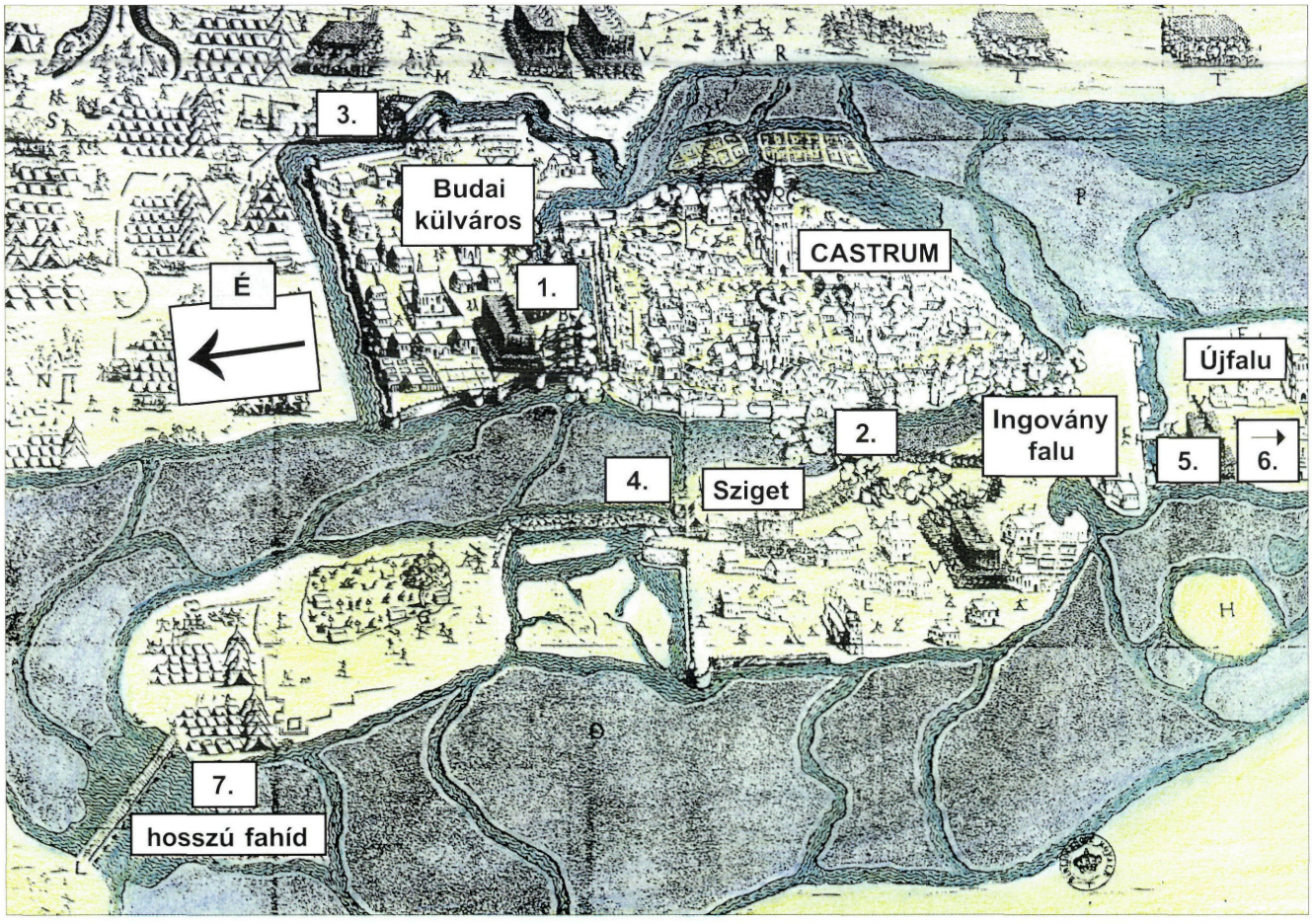
A fahidak fenntartása

A hidak nagy száma, valamint a szabályozatlan Sárvíz és Gaja folyókon átívelő hidak nagyobb hossza miatt igen jelentős lehetett a hídfenntartási igény, ami a korhadó faszerkezetek állandó cseréjét jelentette. A várkapuk hídjai – főleg a belváros két kapujának hídja – a nagyobb ünnepségeken igen túlterheltek lehettek. A Belvárosba csak a két kapun és hídján keresztül lehetett bemenni és kijönni.

Valószínűleg minden, a városban megtartott fontosabb eseményt a várkapuk hídjainak javítása előzött meg. Székesfehérváron a középkor folyamán 40 királyi és 50 királynői koronázást tartottak, királyi esküvők és királyi temetkezések székhelye volt, 48 alkalommal tartották itt az országgyűlést, a „törvénylátó napokat",[37] királyi hetipiacai voltak, majd a késő Árpád-kortól itt tartották az ország legfontosabb vásárát augusztus 14–28 között. Az 1410-es években a város nemzetközi események, értekezletek, politikai tárgyalások színhelye volt.[38]

Székesfehérvár első feldúlása

Mátyás halála után a város gazdagodása nem folytatódott tovább. 1490. november 17-én a Habsburg trónigényt érvényesíteni akaró I. Miksa (Maximilian) római király és német hadai rövid ostrom után a Budai hídon és kapun keresztül hatoltak be a városba, feldúlták, kifosztották a bazilikát, a templomokat és a várost.[39]



A XIII. században készült várfalak a XV. században készült erődítések és a külvárosok védművei is látszanak az 1601-ben készült (utólag színezett) francia metszet részletén. (Megfigyelhető még a korai Budai kapu és a Várpalota (Veszprém) felé vezető hosszú fahíd, amit a korábbi évszázadokban is ilyennek feltételezhetünk.)

Utak és hidak a török korban (1543–1688)

1543-ban szeptember 3-án, 53 évvel Maximilian hadai után, foglalta el a török sereg Székesfehérvárt, s másfél évszázadig uralta.

Nemzetközi kitekintés

A török birodalom kialakulása és terjeszkedése elvágta a nyugat és dél-európai térséget az Ázsiába tartó kereskedelmi útvonalaktól. Ezzel a világkereskedelem évezredes útvonala szűnt meg Magyarországon keresztül.

Új nemzetközi kereskedelmi útvonal alakult ki Prága – Krakkó – Lemberg és az ukrán-orosz folyók vonalán. E térség – köztük Észak-Magyarország – nemzetközi szerepe ebben az időben értékelődött fel, látványos fejlődésüket előidézve.[40]

Fehérvár hódoltsági történelme

Három periódusra osztható.

1. 1543–1601 közötti időszak, amikor Fehérvár lényegében a középkori formájában állott. (Ezért tanulmányozhatók a késő középkori kapuk és hidak az 1601. évi, a város visszafoglalásáról készült francia metszeten).
2. 1601–1602 között a város a keresztények kezébe került, a városban lázas erődítési tevékenység folyt. Egy év alatt modernizálták a város erődítésrendszerét.
3. 1602–1688 között a helyreállított török uralom építkezései folytak.

Fehérvár úthálózata a közel 150 év alatt változatlannak mondható, de a hidakat a 150 év alatt többször is át kellett építeni. Egyes hidak hossza 1601–1602-ben a várárok és sáncok előtti árkok szélesítésével ezen időszak alatt nőtt meg jelentősen. Legjelentősebb változás a Budai kapu és hídjának áthelyezése, ami a hozzá vezető út nyomvonalát is módosította, valamint a Budai külváros elnéptelenedésével a Bécs (Győr) felé vezető út kialakulása a külváros árka felett egy híddal.

A török kor 1543–1601 közötti időszaka

1543. szeptember 2-án a török csapatok elsőnek a Sziget külváros déli (Ingovány) kapuján törtek be az Ingovány és Sziget külvárosokba.

A török megszállás után a vámhatár a belváros és a nyugati külváros területére korlátozódott. A defterek minden esetben csak a vámhatár három kapuját említik:[41]
- a belváros északi kapuja, melyet Budai kapunak, Varsáni kapunak, Csókakői kapunak, vagy Azab kapunak (azab =gyalogos katona) is hívtak,
- a Sziget külváros északi kapuja, melynek neve (külső) Palotai kapu v. Sziget kapu volt,
- a Sziget külváros déli kapuja, mely Ingoványi kapu, Csíkvári kapu, Battyányi kapu, Cigány kapu, Batal kapu (batak, batakli = mocsaras) neveket viselte.[42]

A belső Palotai kapu, melyet Alsóvárosi kapu és Rác kapunak is hívtak csak a két városrész közötti átjárást szolgálta.

A hidakat ebben az első időszakban is át kellett építeni. 1546. augusztus 6-áról való írás így tudósít: „Rácz kémem jelenti, hogy a nagy víz a beglerbéget egész hadával Fejérvárba szorította. Nem tud kimozdulni, mert a nagy víz a hidakat mind elvitte." [43]

Az 1601–1602 közötti időszak

A város visszafoglalása 1601. szeptember 13-ról 14-re virradó éjszaka történt.

A keresztény hadak ezer katonája átkelt a fél mérföld, (azaz kb. 3 km) széles mocsáron a törökök által megközelíthetetlennek vélt, és szinte őrizetlen Sziget külváros nyugati partjainál, és silány védműveinél. Az elfoglalt külvárosokba nagy nehézségek közepette bevontatták a nehéz ostromágyukat. Az egyik ágyú alatt leszakadt a fahíd, s az ágyú kiemelése és a híd helyreállítása egy egész napi késedelmet jelentett. [44]

A város a visszafoglalás során félig rombadőlt, ekkor pusztult el a királyi palota és robbant fel a törökök által 1568 óta (szultáni rendelettel) fegyver-, lőszer-, és lőporraktárnak használt aláaknázott magyar királyi bazilika, amit tovább fosztottak.

A visszafoglalt várat a keresztény uralom idején helyreállították, modernizálták. Ekkor készültek el a kapuk előtti modern vonalú árok- és sáncrendszerek,[45] melyek egy része a kapukkal szemközti hídfők védelmére készült. Ez azt jelentette, hogy egy kapuhoz több híd is tartozott a hídfőt védő árokrendszereken. A várárkok szélesítésével együtt az egyes hidakat is meghosszabbították. Ebben a korban már három 100 m körüli hosszúságú hidat is feltételezhetünk Székesfehérváron. Legnagyobb beavatkozást a Budai kapu áthelyezése és hozzá tartozó új híd építése jelenthette a felvonóhíddal.

Naponta 1500 ember dolgozott a vár építésén. Az építkezésekhez Lesence és Keszthely vidékéről hozattak jobbágyokat.[41]

Az alábbiakat tudjuk a kapukról és hídjaikról ebből az időszakból:

1. *Új Budai kapu és hídja:* A kaput Új kapunak és Bécsi kapunak is hívták. 1602-ben a város északkeleti részén álló fellegvár mellől helyezték át a mai Fő utca torkolatához Isolano kapitány tervei szerint.[46] A kapu átépítésével együtt új híd építése is szükségszerű volt,[46] ami a kapuhoz felvonóhíddal csatlakozott.

Az új Budai kapu új hídja 120 méter hosszú lehetett. [48]

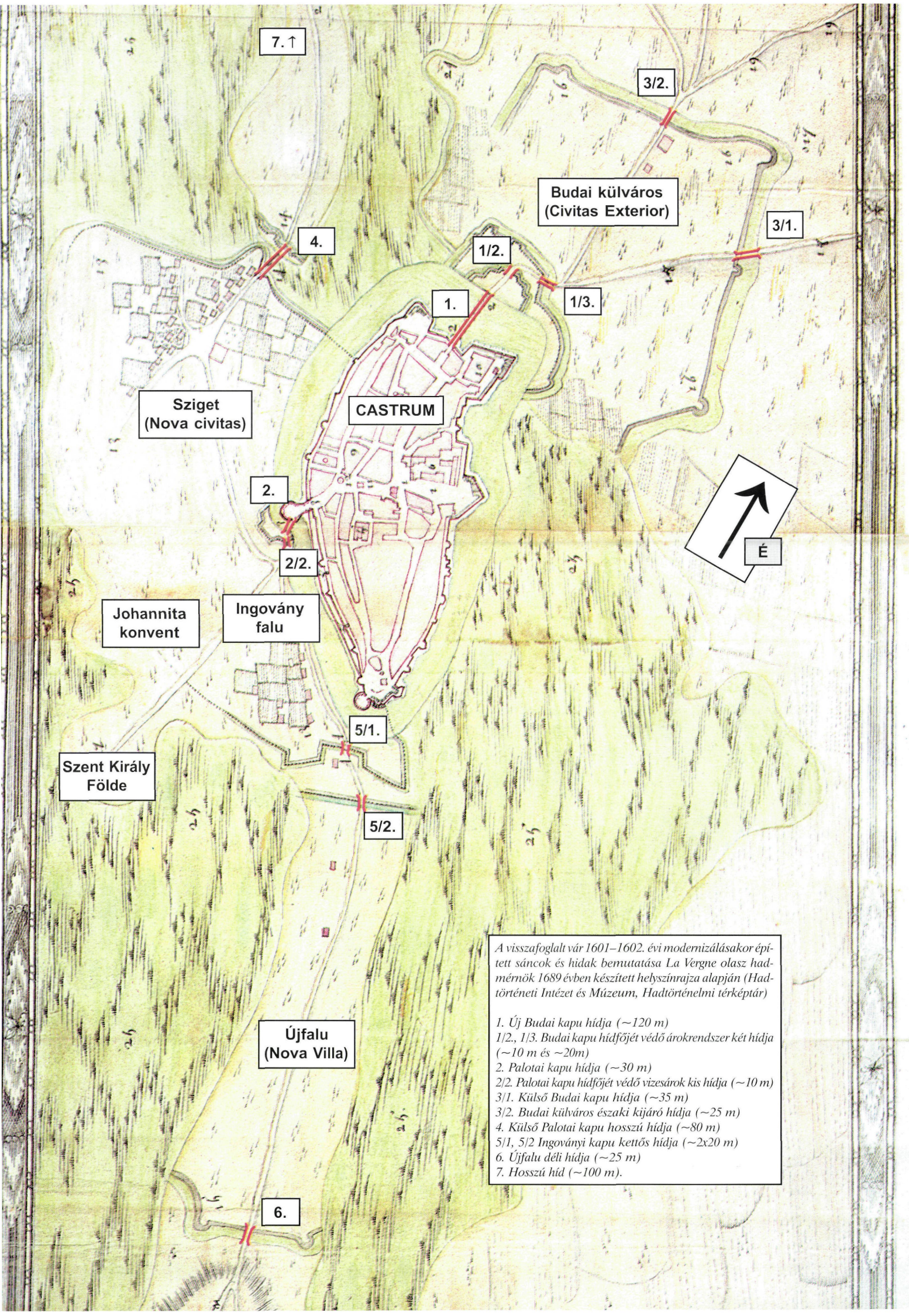
Ezután lett főutcává a mai Fő utca. A korábbi Vicus Magnus-t a korai Bástya utca – Lakatos utca nyomvonalával azonosíthatjuk. [47]

1/2., 1/3. *A Budai kapuval szemben lévő kettős árok és sáncrendszer két hídja:* A Budai kapu hídjának hídfőjét védő belső árkon kb. 10 méteres, a külsőn több mint 20 méter hosszúságú lehetett a híd és ez utóbbi felvonóhíd volt.[48]

Fehérvár ostromai során a Budai külváros elnéptelenedett. Védelmét nem tartották már fontosnak, ezért korábbi földsáncát, rondelláit sem állították helyre. Helyette készült ez a kettős árok és sáncrendszer a Budai kapu védelmére.

2. *Palotai kapu hídja*: A híd hossza a középkorral egyezően kb. 30 méter lehetett.

2/1. *A Palotai kapu előtti erődítmény vizesárok hídja:* A Palotai kapu hídfőjét védő erődítmény vizesárka felett az új híd kb. 10 méter hosszú lehetett, szintén felvonóhíd volt.[48]



A visszafoglalt vár 1601–1602. évi modernizálásakor épített sáncok és hidak bemutatása La Vergne olasz hadmérnök 1689 évben készített helyszínrajza alapján (Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

1. Új Budai kapu hídja (~120 m)
1/2., 1/3. Budai kapu hídfőjét védő árokrendszer két hídja (~10 m és ~20m)
2. Palotai kapu hídja (~30 m)
2/2. Palotai kapu hídfőjét védő vizesárok kis hídja (~10 m)
3/1. Külső Budai kapu hídja (~35 m)
3/2. Budai külváros északi kijáró hídja (~25 m)
4. Külső Palotai kapu hosszú hídja (~80 m)
5/1, 5/2 Ingoványi kapu kettős hídja (~2x20 m)
6. Újfalu déli hídja (~25 m)
7. Hosszú híd (~100 m).

3/1. *Külső Budai kapu:* A meglévő, a korábbi külvárost körülvevő árkon Buda felé a középkorral egyezően kb. 35 méter hosszú hidat feltételezhetünk.[48]

3/2. *Budai külváros északi kijáró hídja*: Az elpusztult földsáncokon ekkor már észak felé Bécs (Győr, Csókakő és Zámoly) irányába is volt kijárás. Az északi híd hossza az árkon kb. 25 méter körüli lehetett.

4. *Külső Palotai kapu és hídja*: Valószínűleg a külső Palotai kaput is átépítették 1601–1602 között.[49]

Az 1602-es ostrom naplója szerint augusztus 18.-án az ostromló törökök a Sziget külváros Palotai kapuja környéki árkaiból a régi kapun át akartak a Szigetre jutni, de azt Isolano kapitány befalaztatta.

A Sziget külváros körüli árkokat szélesítették, ami a külső Palotai kapunál lévő híd hosszabbítását is igényelte. A kapuval szemben lévő sziget déli részén sánc és árokrendszert építettek. A kapu hosszú fahídját ezen át alakították ki. A híd a kapuhoz felvonóhíddal csatlakozott. A híd teljes hossza a sáncárok áthidalásával együtt 80 méter körüli lehetett.[48]

5/1., 5/2. *Az Ingoványi (Csíkvári) kapu és hídjai*: A védelmi rendszert itt is átépítették. A kapun és hídján kívül a déli külváros (Újfalu) területén egy új kelet-nyugat irányú sánc- és árokrendszert építettek egy új híddal.[50] Mindkét fahidat kb. 20 méter hosszúnak feltételezhetjük.[48]

6. *Újfalu (Nova Villa) déli kapuja és hídja*: Ez a külváros is elnéptelenedett az ostromok során, ezért itt nem készült erődítés. A kapu hídja a középkorral egyezően 25 méter körüli lehetett.[48]

7. *Hosszú híd*: A kapun kívül lévő sziget északnyugati végén a hosszú fahidat az 1601. évi francia metszet alapján kb. 100 m hosszúságúnak feltételezhetjük.

A török kor 1602–1688 közötti időszaka

1602. augusztus 29-én foglalták el ismét a szultán hadai Székesfehérvárt.

Az 1602. évi forró nyár miatt a Sziget külvárostól nyugatra elterülő mocsár csaknem teljesen kiszáradt, így a törökök nyugatról megkerülhették a külső Palotai kapu hosszú hídjának újonnan épített sáncait, a hídfőerődöt.

A törökök az ostromban elszenvedett károk helyreállítása után befejezték a félbemaradt építményeket. A keresztények által átépített, befejezetlen (torony nélküli) Budai kapu nem volt eléggé védhető, ezért átépítették.

A Veszprémi vár magyar kapitánya, Veszprémi János 1647. július 24-én a Budai kapu átépítéséről értesítette Batthyány Ádám dunántúli főkapitányt: „Az Budai Kaput elhánták (ti. a törökök) és újabban akargyák bóthajtás alá venni, és felére föl is rakták."[51]

1664-ben Fehérváron járt Evlia Cselebi, a híres török utazó. Leírásában a vár kapuiról, illetve a felvonóhidakról is olvashatunk.

A Belváros hídjairól ezt írta. „...két kapuja közül a Budai kapu, mely északkeletre néz, négyszeres téglaboltozatú, girbe-görbe sikátorú, erős új vaskapu.... Másik kapuja, déli irányban Battyán vára felé néz, a Palotai síkra nyílik, girbe-görbe útvonalú, négyszeres vaskapu, melyet leírni nem lehet. Kapuk előtt kétszáz lépés hosszú fahíd van. Mindegyik tizenhárom helyen csigákkal emelhető felvonó híd."

A nyugati külváros hídjairól így írt. „Székesfehérvárnak déli részén a Battyán várába vezető hídnál nagy külváros vagyon. Folyó mentén, mély mocsárban fekvő szép és népes hely ez is... Két kapuja közül az egyik délkeletre néz, s ez Battyán várához vezet, fából készült kettős kapu, melynek nagy hídja van. Másik kapuja a nyugatra néző Palotai kapu, ez is kettős fa kapu, csigákon járó nagy felvonóhíddal."[52]

1686-ban tűzvészben elpusztult a nyugati külváros, és a belváros egy része. A várost a keresztények az 1688. évi visszavétele előtt két évig blokád alatt tartották. A törökök a várost a tűzvész után a blokád miatti építőanyag hiánya miatt sem tudták újjáépíteni, így a város a kapitulációig tovább pusztult.

A vár alá 1688 áprilisában vonult fel a magyar és német katonaság, egyben elzárta a város körüli mocsarakat tápláló Gaja-patakot, így a várárokban alig volt víz.[54] A várat végül a törökök kapitulációs szerződés alapján jelentősebb harc nélkül engedték át.

A török kor utáni évtizedek útjai és hídjai (1688–1711)

Nemzetközi kitekintés

Afrika megkerülése, Amerika felfedezése megváltoztatta a világkereskedelem szállítási útvonalait. Az Afrikát megkerülő, Ázsiába irányuló kereskedelmi tengeri szállítás sokkal nagyobb árutömegek sokkal olcsóbb szállítását tette lehetővé, mint a szárazföldi szállítás.

A Lemberg – Krakkó – Prága világkereskedelmi útvonal (és Közép-Európa bányászata) elvesztette jelentőségét. Dél- és Közép-Európával szemben a Nyugat került kedvezőbb helyzetbe.[40]

A török hatalom megszűntével hiába volt rövidebb Magyarországon át az Ázsiába és Közel-Keletre vezető szárazföldi kereskedelmi útvonal, ennek korábbi jelentősége megszűnt.

Székesfehérvár középkori szerepének megszűnése

Az európai kereskedelemben betöltött szerepét a város már a késő középkorban elvesztette. A török időkben megszűnt a késő középkori város legmeghatározóbb hatásköre is, az, hogy állami eseményeknek (többek között királyi koronázásoknak és temetkezéseknek) volt a színhelye. A királyi bazilika, a templomok, a kincsek, a kódexek elpusztulásával város korábbi szerepét már nem szerezhette vissza. A török kor után a talpraállás, a fellendülés igen lassan következett be.

A város állapota a visszavételkor

A városban annak ellenére, hogy a törökök jelentősebb harc nélkül engedték át a várat, mindenfelé füstös égett romok voltak és elképesztő szegénység. Az egykori gazdagságnak nyoma sem volt.[53]

A középkor román és gótikus stílusú tönkrement épületei a barokk kor átépítései során talán ezért is tűntek el szinte nyomtalanul.

Az 1688. május 20-i bevonuláskor a várból két kapu – a Budai és a Palotai kapu – vezetett ki, de egyik sem volt ellátva felvonóhíddal. Az elővárosból (Sziget külváros) két kapu nyílott: az egyik Veszprém, a másik Csíkvár felé. A Veszprémi (vagy Palotai) kapu hídja igen rossz állapotban volt és azonnal javításra szorult.[55]

Székesfehérvár első katonai parancsnoka a bécsi haditanácsnak írt jelentésében szomorú képet rajzolt az itt talált helyzetről: ...a kapuk, a hidak mind javításra szorulnak.[56]

Az utak elhanyagoltságát és teljes tönkremenetelét is feltételezhetjük.

La Vergne 1689. évi Székesfehérvár alaprajzán az Ingoványi kaput Veszprémi kapunak hívja.

A török időkben a Sárvíz mocsarainak északi oldalán vezető palotai (veszprémi) út valószínűleg annyira tönkremehetett, hogy újra az ősi, a Sárvíz mocsarai alatt vezető út válhatott egy időre a fő veszprémi úttá.

A törökök elvonulnak Fehérvárról. Ismeretlen mester idealizált rézmetszete

A vár erősítése és hídjai

1689–1691 között La Vergne hadmérnök-százados tervei alapján a Habsburg hadvezetés utasítására megerősítették a várat. Az északi várfalat szegletbástyákkal erősítették.[57] Ekkor hosszabbíthatták meg a belváros hídjait.

A *Budai (Bécsi) kapunál* kiszélesítették az északi erődítményekkel szembeni várárkot, ehhez a felvonóhidat át kellett építeni. A meghosszabbított híd hossza egy 1700-ban készült dokumentum alapján 83 és 1/2 öl hosszúságú volt,[58] azaz közel 160 méter! A széles várárok túlsó partján nagy ellenerőd épült a híd biztosítására.

A *Palotai kapuval* szemben is ellenerődöt építettek és kiszélesítették a belső vár nyugati árkát is. A Palotai kapu meghosszabbított hídja az 1700-as dokumentum alapján 34 és 1/2 öl,[58] azaz több mint 65 méter.

A *külső Palotai kapunál* is kisebb védmű épült. Az ittlévő híd hossza kb. 80 méter lehetett.

Ezeknél az erődítéseknél hordták el végérvényesen a város középkori templomainak köveit. Az erődítési munkálatok 200 ezer forintba kerültek.[57]

A város többi hídja ebben az időben:
- a külső palotai kapun kívül, hossza valószínűleg több mint 100 méter,
- az Ingovány végénél lévő kb. 15 méter,
- a Csíkvári híd több mint 30 méter hosszú,[58]
- a Budai külváros hídjai a kettős sáncrendszernél kb. 10 m és 20 méter,
- a külső Budai kapunál kb. 35 méter és a Bécs felé vezető út alatt kb. 25 méter.

A vár lerombolásának kezdete

1702. február 7-én a bécsi Udvari Kamara elrendelte a magyarországi várak lerombolását. A második csoportba osztva Székesfehérvárra is sor került (annak ellenére, hogy egy évtizede hatalmas összeget fordítottak az erődítésére).[59]

1702 végére csak a Budai kapu előtti nagy hídfőerődöt bontották le, a várfalakat csak helyenként robbantották fel.

A vár ágyúit Budára szállították. 1703 májusában a vár helyőrségét képező kétszáz császári katonát elvezényelték.[59]

A Rákóczi-szabadságharc ideje (1703–1711-ig)

1703-ban a Palotai kapu előtt előző évben felrobbantott körbástyát a fallal együtt, újonnan felépítették[60] (a korábbitól eltérő formában).

1704. április 8-án a császári csapatok elől a kuruc hadak menekülésszerűen vonultak vissza Székesfehérvár várába. Felhúzták a kapuhidakat és felszaggatták a várárkokon átívelő hidakat.[61]

A császárkézen lévő város 1705–1709-ig blokád alatt volt, éhezett, nélkülözött.

1705 januárjában a tanács a polgárokat és a lakosokat a befagyott mocsár jegének feltörésére vezényelte ki, a kurucok távoltartása céljából. A mocsaraknak ekkor, a XVIII. század elején volt utoljára védelmi jelentőségük.

A Rákóczi-szabadságharcot követően a vár katonai jelentősége végleg megszűnt. A vizek, a mocsarak és az ezeket áthidaló hosszú fahidak egyre inkább teherré váltak.[62]

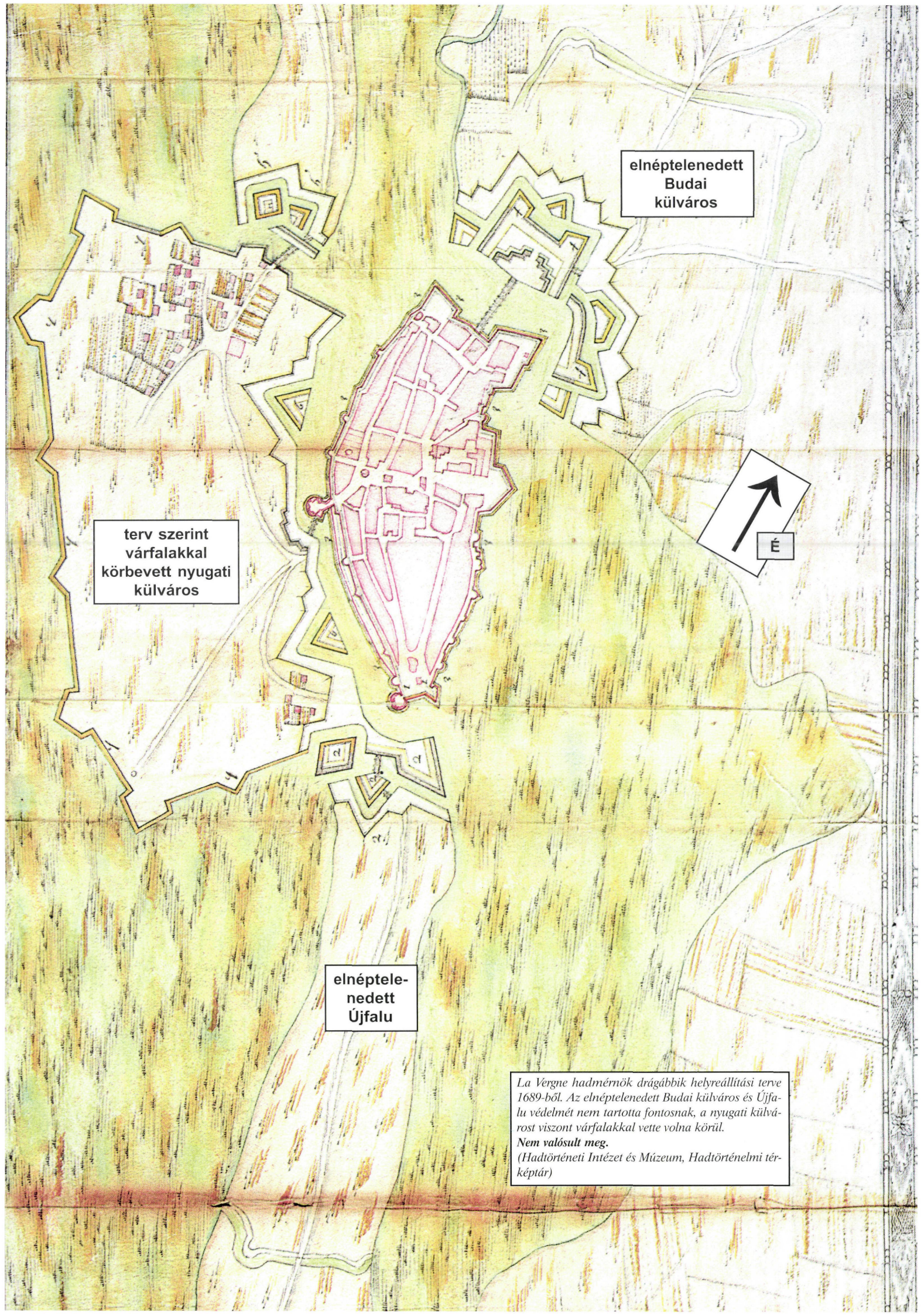
A hidak állapota

A blokád alatt volt, nélkülöző, majd járvánnyal sújtott város útjai és hosszú fahídjai a Rákóczi-szabadságharcot követő 1710-es években (20 évvel a megerősítések után) már újra teljesen elhanyagoltak lehettek. A katonai szerep megszűnésével a hidakat már felvonóhídrész nélkül állíthatták helyre.

Kapu és sorompóőrök

1703-ban a vár helyőrségének elvezénylése után a vár őrségét a városi polgárőrség, a vár három kapujának kulcsait a városi tanács vette át.[59]

A városi tanács először 1710-ben a pestis járvány alkalmával állított őrt a Budai és Palotai kapukhoz.[63]



La Vergne hadmérnök drágábbik helyreállítási terve 1689-ből. Az elnéptelenedett Budai külváros és Újfalu védelmét nem tartotta fontosnak, a nyugati külvárost viszont várfalakkal vette volna körül.
Nem valósult meg.
(Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

A barokk Székesfehérvár útjai és hídjai (1711–1810)

A távolsági közlekedés, az úthálózat szerepének növekedése

A XVIII. század elején kezdenek személy, teher és nagyobb számban postakocsik közlekedni az utakon.

A legkorábbi postautak 1558-ban létesültek, I. Ferdinánd idejében.[64] A török időkben a magyar várkapitányok minden törökkel kapcsolatos hírt levélben közöltek egymással és a felsőbb parancsnokságokkal. Ezek a postautak a török uralom és a Rákóczi-szabadságharc idejében elkerülték a várost.

Az uralkodók felismerve az úthálózat közlekedési, kereskedelmi, katonai és postai szerepét fontos döntéseket hoztak az utakkal szemben támasztott igények kielégítésére.

III. Károly király 1723-ban a helytartótanács keretében az utak építésével és fenntartásával foglalkozó műszaki bizottmányt szervezett, valamint program szerint a műszaki követelmények figyelembevételével utakat építtetett.[64]

Mária Terézia az utak rendszeres építésének és fenntartásának biztosítására 1772-ben rendeletet adott ki, melynek értelmében a vármegyékben útfelügyelőül mérnököt kell alkalmazni.[64]

II. József uralkodása idején alatt 1780–1790 között több utat közköltségen építettek a só árának 11 krajcárral történt felemeléséből származott jövedelemből.[64]

Az utakat ebben az időszakban királyi (viae regiae) és községi (publicae) utak szerint csoportosították.[64]

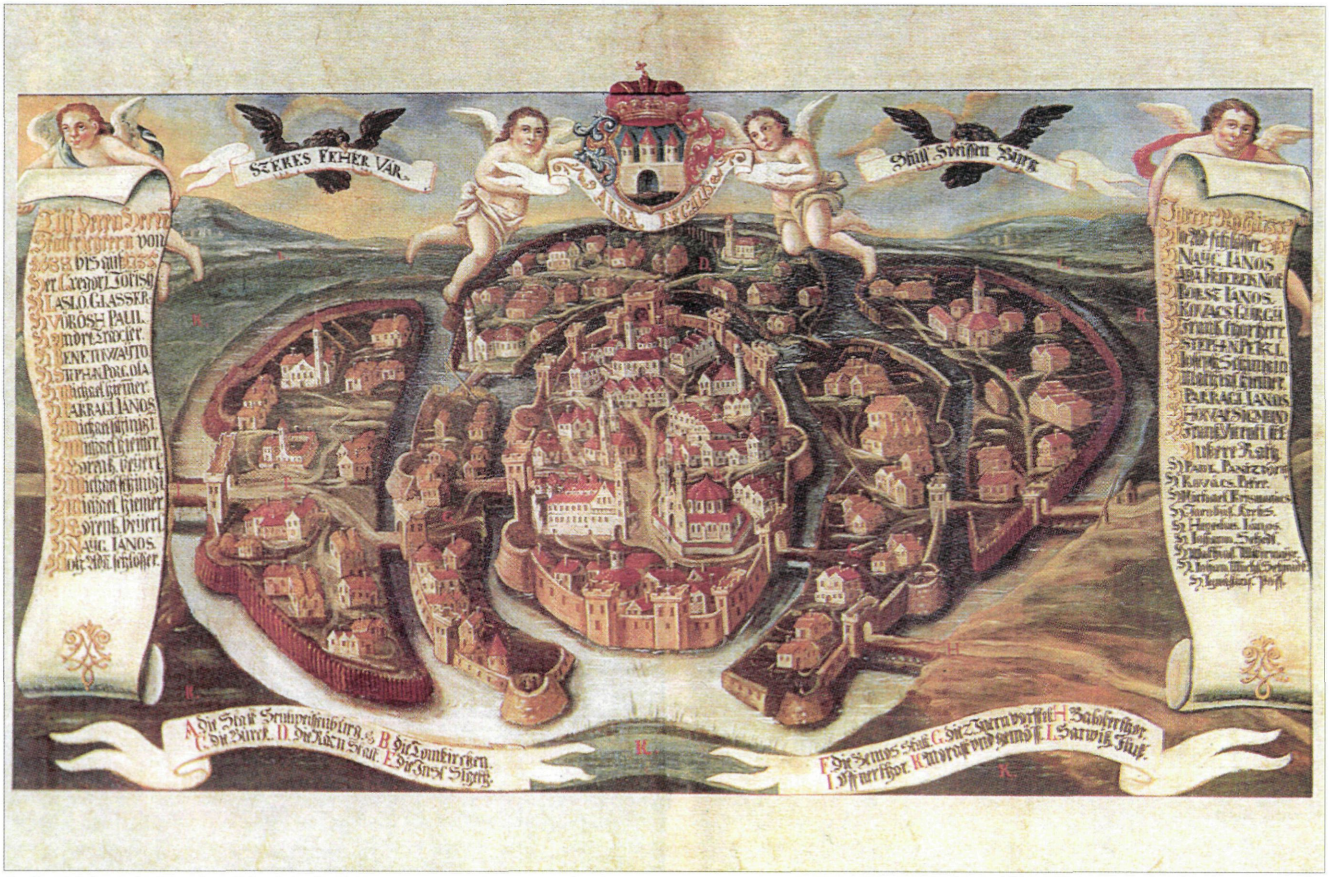
A város úthálózata, első postaútjai

A XVIII. század elején lényegében a közép- és török kornak megfelelő. A belváros a „vár" továbbra is falakkal körbevett és mindössze két kapu biztosítja a bejutást. Az a tény hogy a városon való áthaladás csak a Budai és Palotai kapukon és azok hosszú fahídjain keresztül lehetséges, valamint, hogy a szigeteket mocsár vette körül egyelőre még fenntartotta a korábbi úthálózat változatlanságát. Jelentősebb változás egyedül a Budai külvárosban történt.

A XVIII. század elején a Felsőváros fejlődött a legdinamikusabban, a korábbi Budai külváros földsáncán és árkain kívül falusias jelleggel terjeszkedve. Úthálózata is eltért a közép- és török kori szerkezetétől. A középkori budai út vonala a század elején helyeződhetett át délebbre, a Szekfű Gyula út – Széna téren át – a Király sor vonalára. (Az 1783 évi I. Katonai felmérésen mind a két útvonal látható.)

Az egész városképet megváltoztató változás az 1780-as évek végén és az 1790-es években kezdődött, a mocsarak lecsapolásával és a várfal megnyitásával.

1737-ből tudjuk először, hogy itt vezetett a Győr – Szekszárd közötti postaút, melyet a tanács tartott karban. A fő postaút hálózatba a város csak 1787-ben kapcsolódott be, amikor a (már 1767 óta tervezett) Buda – Graz közötti fő posta- és kereskedelmi utat városon át tűzték ki.[65]



Székesfehérvár látképe korábbi (idealizált) metszet után. Az ismeretlen művész XVIII. század közepén készült olajképe a Városházán található (nem korhű)

A bécsi udvari kamara és a helytartótanács utasításai

A bécsi udvari kamara mellett az 1723-ban III. Károly király által szervezett helytartótanács is különösen sokat foglalkozott Székesfehérvár útjai és hídjaival.

A bécsi udvari kamara 1716-ban elrendelte, a következő két évben pedig sürgette a mocsarak feletti hidak haladéktalan helyreállítását, javítását.[66]

1738-ban a helytartótanács katonai okokból rendeli el haladéktalanul a hidak javítását.[67]

A helytartótanács 1778-ban és 1794-ben is írt a városnak a katonai szállítások és felvonulás elősegítése érdekében. A tanács mindkét esetben meghagyta a főútbiztosnak, hogy az utak, hidak, töltések állapotát újból vizsgálja meg és ahol kell, javíttassa meg.[68]

1799. évi királyi parancs: Az utakat, töltéseket, hidakat hozzák rendbe az olvadás után, hogy a katonaság számára természetbenieket lehessen szállítani.[69]

Az 1760-as évektől a magistratus évente a helytartótanácshoz terjesztette fel az utak hidak javításának táblázatát. Ha ez nem érkezett meg idejében, a felsőbb hatóság azonnal sürgette. (pl. 1771-ben)[70]

A város első útbiztosát (Parraghy Jánost) 1743-ban nevezték ki az utak, hidak fenntartására, a városi építkezések felügyelésére,[71] jóval Mária Terézia erre vonatkozó rendelete előtt.

Az út-hídjavítások költsége, hitelek felvétele

1724-ben a város a hidak fenntartási költségét 500 forintra becsülte. Az 1724. évi számadás szerint a hidak karbantartására végül 400 forintot fordítottak.[72] Ez az összeg igen jelentős, a város teljes egyévi bevételének 1/10-e volt !

1725-ben a tanács segélyt kért a kamarától, mert a helytartótanács által elrendelt hídjavítást nem tudja egyedül kifizetni.[73]

Az 1730. évi hídjavítási költségek 994 forintot tettek ki.[74] Ekkorra a város bevételei is nőttek, de a hidakra fordított kiadás ekkor is megközelíti a teljes bevétel tizedét !

A megye 1735. évi határozata szerint a város évente 200 forintot kapott az utak fenntartására, ezt az összeget azonban gyakran túllépték.[74]

1752-ben egyedül a palotai külvárosi utak javítása 1000 forintba került.[75] 1755-ben két tanácsos (Kreskay János és Korherr Kristóf) Bécsben járt a megyei út és hídjavításra szánt pénz emelése miatt.[76]

Az út hídjavítások költségének fedezésére a város többször kényszerült kamarai engedéllyel hitel felvételére.

1795-ben a város 1000 forintot vett fel az Yblacker örökösöktől a hidak (pl. a Király híd) javíttatására.[66] 1806–1809-ben különösen igénybe voltak véve az utak és hidak a sok átvonuló katona miatt. 1806-ban ezt a sok eső is nehezítette és a javítás olyan sokba került, hogy a városi pénztárból már nem tudták fedezni. A városnak 5% kamat mellett 4000 forint kölcsönt kellett felvennie.[71]

Közmunka, útadó, útvám

1743-tól tudjuk írások alapján, hogy a városi polgároknak és lakosoknak közmunkát kellett teljesíteni a házaik sorrendjében.[74]

1755-ben a Hosszú híd javításához minden igásállattal rendelkező polgárnak és lakosnak ötször kellett fordulnia, ill. kinek állata nem volt, három nap in natura dolgozott.[66] (A Hosszú hidat ekkor említik először a források, mely a város felett a Gaja vizén volt a Palotai út átvezetésére.)

1756-tól minden polgártól és lakótól útadót is szedtek.[77] 1754-től a városon áthaladók útvámot fizettek, szekerenként 2 dénárt. A város a vámszedés bevezetése után eltekintett a megye évi 200 forint hozzájárulásától.[78]

Az útjavítások módjai és eszközei

1729-ben a Zámolyi utat még haraszttal (fával) javították, amit a lakóknak kellett hozni.[79] Később (1807) két oldalról felárkoltatták és a kikerülő földdel töltették fel az utat.[80] A javításoknál az utakat murvával, sóderral vagy köveccsel hordták meg, alapozás nélkül (1763,1820).[81] Lovakkal vagy ökrökkel halmokba hordták az anyagot az út két oldalán és kézi munkások terítették azt el a javítandó helyeken.

1763-ban a sódert a Kuruc-halomtól és a Farkas veremtől hordták.[81]

Az útjavítások eszköze ebben az időszakban a taliga, valamint az útjavításhoz szükséges anyagok szállításához az ökrök.

1765-ben négy taligát vett a város, amivel egész évben az útjavításoknál dolgoztak. 1776-ban három ökröt vásároltak, 1780-ban már 10 ökre volt a városnak, 1794-ben kamarai engedéllyel 12 ökröt vásároltak útjavítási célokra.[82]

1800-ban a városi ökröket a magyar kamara utasítására a királyi utak építésére rendelték ki. A szükséges fuvarokra még készpénzért sem lehetett fuvart kapni, ezért újabb ökröket akartak vásárolni. 1809-ben a gazdasági ülésen jelentették, hogy az útjavítás igen sok taligás és napszámos munkát igényel. A város hat taligája és a 14 városi ökörből 12 az útjavításon dolgozott.[83]

Útjavítási munkák, az útjavítás bérbeadása és közlekedés

Az utak fenntartása ebben az időben még nem volt rendszeres, csak azokkal az utakkal törődtek, amihez postai, kincstári vagy hadászati érdekek fűződtek. Gyakran előfordult, hogy egyes utak járhatatlanná váltak.

1727- ben a Palotai külvárosban nem lehetett járni a nagy sár miatt, 1729-ben budai külvárosi Zámolyi úton.[84] 1741-ben a Csíkvári utca, 1767-ben a Mutató út, 1777-ben a mohai út szorult sürgős javításra.[85] 1788-ban a seregélyesi utat tönkremenetele miatt ideiglenesen le kellett zárni. 1792-ben a palotavárosi utak olyan rossz állapotban voltak, hogy 11 munkás még éjjel is dolgozott a javításukon. 1794-ben a Mihálipéter utcája volt járhatatlan.[86] 1804-ben az Égett-városi utcánál, 1806-ban az esőzések és a katonai átvonulások miatt több útnál is, 1808-ban a Seregélyesre vezető királyi útnál volt szükség sürgős javításra.[87]

A külterületi földutak egyes szakaszainak több ága is volt. Sáros időben újabb ágakat is kijárhattak, ami a földtulajdonosok kárát okozhatta.

1791-ben a város bérbe adta az útjavítást. Egy évvel később több polgár panaszt tett, hogy a bérlő nem végzi munkáját. A tanács a bérlőt többször maga elé idézte, mivel 1792-ben és 1793-ban sem tudta ellátni feladatát.[88] 1794-ben a város saját kezelésébe vette vissza az utak javítását, fenntartását.

A közlekedés szabályozására 1783-ban született az első határozat, amikor kimondták, hogy „24 forint büntetés terhe mellett tilos a kocsisoknak a Belvárosban kocsijukkal rohanni."[74]

Flastromozások (utak kövezése)

1732-től tudjuk, hogy a város egy-egy budai útkövező mesterrel állapodott meg egy-egy útszakasz kövezésére.

1732-ben a Fő utcán, 1738-ban a Palotai kapu sorompójánál követtettek egy szakaszt.[89]

1805-ben a Budai kapun kívül fekvő király útját (via regia) nyárfából készült kockákkal rakták ki, hogy tartósabb legyen, mivel a vásárok idején a nagy kocsiforgalom tönkreteszi.[90] A via regia a Buda felé vezető út lehetett.

Közmunka igénybevételével is készültek kőutak. 1752-ben a rácvárosi utca kövezéséhez a tanács 40 öl követ adott, amit a rácvárosiak fuvaroztak húzóbarmaikkal. 1766-ban a budai külvárosi Eöreg (Móri) utcát rakták ki a Budai kaputól kezdve, amihez a budai és rácvárosi marhás lovas gazdáknak kellett a követ hordaniuk.[91]

A XIX. század elejétől alkalmazott a város állandó útkövezőt. Ezek a korai kövezések nem voltak összefüggőek, csak kisebb útszakaszokat érintettek, pl. forgalmasabb csomópontokat (belváros kapuinak környékét) és a vízfolyásos helyeket (híd, áteresz építése helyett).

A csatornázási munkák

A körülvevő mocsarak lecsapolására a kisebb vízelvezető munkálatok az 1710-es évek végén kezdődtek el.[92] Az 1720–1730-as években gátat építettek a Hosszú víznél (Gaja-patak), a várost körülvevő rétek védelmében.[93]

A Sárvíz szabályozási munkáinak beindulását Mária Terézia rendelkezései nagyban segítették. A tervek elkészítéséhez a felemelt sóalap 1,5 %-át bocsátotta rendelkezésre, amiből Fejér és Veszprém megye 1763-ban megbízást adott Bőhm Ferencnek, az Esterházyak tatai uradalmának mérnökének, a szabályozási terv kidolgozására.[94]

Az elmocsarasodást fokozták a malomgátak, a folyó egész szélességében keresztülfektetett rőzsegátak, melyek akadályozták a víz szabad lefolyását.

A királynő elrendelte a vízfolyás mindennemű akadályának, különösen a malomgátaknak a lerombolását. A szabályozás költségeiről úgy rendelkezett, hogy azt a várható haszon arányában a földesurak viseljék.[95]

Az 1764. évi pozsonyi országgyűlésen is felvetették a város követei a Sárvíz lecsapolásának ügyét, ami az ország XVIII. századi legnagyobb vízrendezési munkája volt. 1771-től indult meg a rendszeres csatornaépítés.[93]

A csatornázás, a mocsaras részek kiszárítása, a szárítóárkok ásása évtizedekig folyt, de még így is többször volt kiöntés, áradás.

1775–1779 között alakították ki a keskeny csatornákat a korábbi, a várat körbevevő széles várárok helyén. (Malom, valamint Várkörúti csatorna) [92]

1782–1783-ban készítették a Sárvíz szabályozását a Palotai külváros térségében.

1784-ben készült el Bőhm Sárvíz kiszárítási terve.[93]

1787-ben az „áradások megszüntetésére" az ún. Nedves rét és a Gaja-patak között létesítenek egy új csatornát.[96]

A csatornák tisztogatása egyre nagyobb feladatot jelentett a város részére. 1784–85-től kezdve csatornabiztos is volt a városban.[97]

A vizek szabályozásával új városrészek, új útvonalak alakulhattak ki. Megszűntek a korábbi nagy hosszúságú fahidak, kisebb nyílású, de sokkal több híd épült a táguló város csatornái felett.

A város úthálózatának változása

Az úthálózat változása összefügg a mocsarak lecsapolásával, a várfalak megszűnésével, az új városrészek kialakulásával.

A városról és környékéről 1783-ban az I. katonai felvétel, a város belterületéről 1797-ben Liptay János térképe készült el, melyek tudósítanak a város szerkezetéről, az utakról és hidakról.

Az I. katonai felvételen még a középkori Budai út nyomvonala is látható, de a XVIII. század Budai útja már a mai Szekfű Gyula út – Széna téren át – a Király sor vonalán haladt a Budai kapu felé.

A legjelentősebb útmódosításokra a katonai felmérés után került sor. 1787–1793 között készült el a várfal déli oldalán az Új kapu.[98] Az Új kapu a mai Szent István tér déli és a Vörösmarty tér északi torkolatában nyílott, a déli városrész (Újváros) főútjának a mai Széchenyi útnak a közvetlen bevezetését biztosította a Belvárosba. Korábban ebből az irányból a Belvárosba csak a Palotai kapun és hídján át vezetett az út.

Ezzel együtt épült meg az új Budai út (a mai Budai út nyomvonalán) ami a vár déli végéhez, az Új kapuhoz vezetett[99] (a korábbi mocsarak helyén). Ekkor változott meg az a több mint hét évszázados útirány, melyen Budáról csak az északi Budai kapun (és a közel 160 m hosszú várárok feletti fahídon) lehetett a Belvárosba érkezni.

Liptay János térképén már látható az Új kapu és az új (Budai) út. A térkép iránt a Budai királyi építészeti igazgatóság is érdeklődött. [98]

A Sárvíz szabályozásának hatására, a külső Palotai kapun kívüli (korábban mocsarakkal határolt keskeny földnyelven haladó) palotai út nyomvonala is változott, kiegyenesedett, nyugatabbra tolódott.

Az I. Katonai felvételen a palotai út korábbi vonala látható, a Liptay térképen már csak az új nyomvonal.

A várkapuk és hídjaik átépítései

A korábbi hat várkapuról és hídjaik átépítéséről az alábbiakat tudjuk.

1. *A Budai kapu hídja* a XVIII. században közel 160 m hosszú fahíd volt. 1779-ben még a fahídként újították fel.[100] 1795–96-ban jóval kisebb nyílású kőhídra építették át.

Az átépítéskor a Gaja korábban várárokba vezető vizeit már a Varga csatorna szállította. A széles várárkot még 1775–79-ben csatornázták.[92]

A fahidat 1795–96. évi átépítésekor Király hídnak, a kőhidat később Szent János hídnak hívták.[101]

Átépítését a megye közönsége is támogatta 200 forinttal, valamint a város 1000 forint kölcsönt is vett fel, amit többek között erre a hídra is fordítottak.[102] Az I. katonai felmérésen még hosszú fahídként látható (1783), a Liptay-féle térképen (1797) már kisebb nyílású kőhídként.

A *Budai kapu sorsa*. 1735–1742 között Bél Mátyás a Budai kapuról még azt írta, hogy azon volt látható Albánia szobra, egy kőből faragott nőalak, a falba mélyítve.[103]

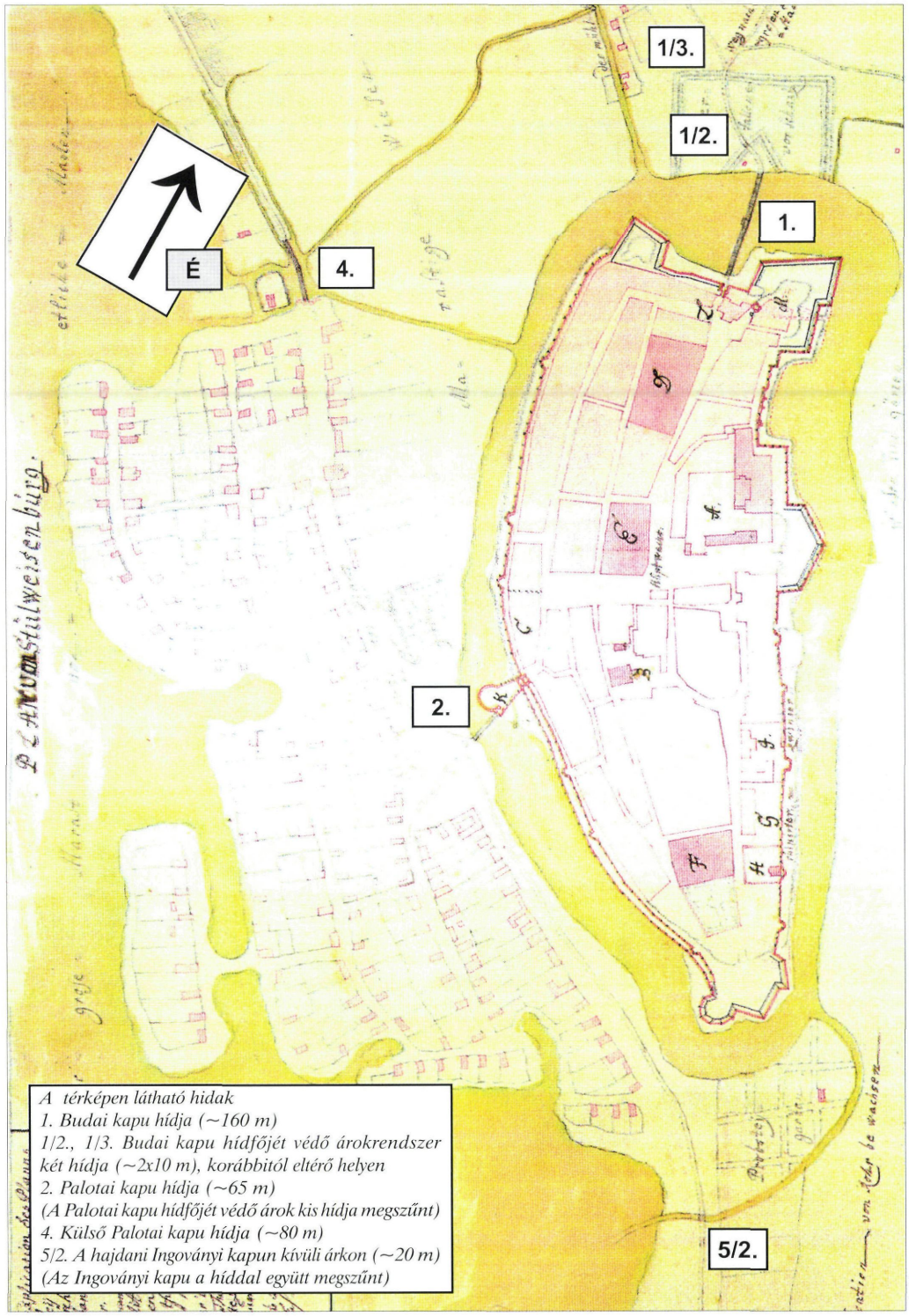
1800. november 19-én Ferenc császár Zámolyon keresztül Székesfehérvárra érkezett (olyan úton, amelyet előbb rendbe hoztak). A király szemlét tartott inszurgensei (1500 nemes) felett. József nádor a király eltávozása után javasolta, hogy a város nagyobbítsa meg a régi Budai

kaput, mert a természetes fejlődésnek is csak így lehet utat nyitni (a szűk kijárás akadálya volt a kivonulásnak). Székesfehérvár megfogadta a jó tanácsot, a kaput a szomszédos két ház lebontásával szélesítette, a régi kaputorony meghagyásával. A város 1810-ben az új kaput Nádor kapunak nevezi el.[104] (A Nádor kapu 1872-ig állt.)

A Budai kapuval szemben lévő kettős árok és sáncrendszer és két hídja az 1738 évi felvételen még nyomokban látható, 1783-ra teljesen megszűnt.

2. A *Palotai kapu hídját* valószínűleg 1775–79 között, a Malom-csatorna kialakításakor építették át kisebb nyílású fahídra. A Palotai kapu elbontásakor is fahíd állt itt, amit később kőhídra építettek. Ez volt a Hal téren lévő híd a csatorna beboltozásáig.

Palotai kapu sorsa. A kapunak 1766-ban még állandó őrsége volt. 1796-ban rombolták le.[105] A Lépcső utcában az a szép, manzard tetős ház, homlokán Nepomuki Szent János szobrával, látta még a Palotai várkaput, a ház a felvonóhídra nézett. A Tudományos Gyűjtemény 1827. évfolyamának második füzetében Jankovich Ferenc visszaemlékezik gyermekkorának emlékeire, és erről a Palotai kapuról ezt mondja:



1738-ban készült német nyelvű felvételi rajz Székesfehérvárról. A kezdeti csatornázások hatására már rétek alakultak ki a Budai külváros nyugati oldala mentén. Megszűnt az Ingoványi kapu és részben a korábbi kapuk előtti hídfőerődítmények is. (Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

„Láttam még ezen városnak a XIV. század kezdetén, amint irányozhattam, készült palotai ékes kapuját, melynek négyszögű széles tornyai közepetén a magyar királyoknak képei rendszerént helyeztetve és félig előállván kifaragva valának." [106] A palotai ékes kapu elbontása után a város (talán nosztalgiából) a hajdani Bábsütő utszát több mint fél évszázadig 1899-ig Palotai Kapu-nak hívja. Ezután lett Szőgyén Marich utca a mai Liszt Ferenc utca.

A Palotai kapuval szemben lévő kis földerődítmény a kis felvonóhíddal már az 1720-as években megszűnt.

3/1. *A külső Budai kapu és hídja* már a XVIII. század elején megszűnt, mivel a középkori Budai út nyomvonala délebbre helyeződött át.

1738-ban a külvárost körülvevő korábbi széles várárkot is megszüntették, helyén azonban keskenyebb árkot hagyhattak, mert az 1797. évi Liptay térkép is jelöl a mai Szekfű Gyula út, korábbi várárok keresztezésében egy kisebb fahidat. A Budai sorompó után 3 kisebb kőhíd volt az Aszalvölgyi árok fa hídjáig.

3/2. *A Budai külváros kapu nélküli északi kijáratánál* a külváros betemetett széles árka helyén megmaradt kisebb árkon az 1783. évi I. Katonai felmérés és az 1797. évi Liptay-féle térkép is kőhidat jelöl.

4. *A külső Palotai kapunak* már a század elején megszűnt a védelmi rendszere. Az 1738. évi német felvételi rajzon még látható hosszú fahídját azután építhették át kis nyílású fahídra, miután a 1782–83-ban a kapu felett kb. 200 méterrel építették meg a várárkot tehermentesítő (mai Varga-)csatornát. A kis fahidat 1796-ban építették át kisebb kőhíddá[107] (A mai Tobak-csatornán, ahol ekkor már sorompó volt).

4/2. *A külső Palotai kaputól északra* az új (Varga-)csatornán, annak építésével együtt 1783-ban kőhíd létesült a Palotai út alatt.[93]

Ezen a helyen, a Palotai út alatt a Varga-csatornát ma egy vasbeton bordás lemezhíd hidalja át. A híd alapja, amit a híd alá menve ma is láthatunk nagyméretű kövekből van, melyek eredete lehet, hogy erre az időre nyúlik vissza?!

5/1. *Az Ingoványi kapu* sáncrendszerével, árkával és hídjával 1720 körül szűnt meg. Helyén a korábbi árokra merőlegesen vezetett az 1775–1779 között meghosszabbított Malom-csatorna, melynek hídja a korábbi kapuhíd közelében volt.

Az 1783 évi katonai felmérés még fahidat, az 1797 évi Liptay térkép már kőhidat jelöl a Malom-csatorna felett ezen a helyen.

5/2. *Az Ingoványi kapu előtt* 1601-ben készített kelet-nyugati irányú árokrendszer (a kaputól délre kb. 110 méterrel) vezette le a várárok vizét, ami felett fahíd volt (a mai Jancsár csatornán, a mai Vörösmarty tér–Balatoni út csomópontjában).

6. *Az Újváros déli kapujánál* a csatorna felett továbbra is fahíd volt. (A híd I. katonai felmérésen is látható. Ez a csatorna a mai Aszalvölgyi árok szakaszán van.)

7. *A Hosszú híd* helyén a Palotai út folytatásában, a nyugatra forduló út alatt, a középkorban meglevő hosszú fahíd helyén (Hosszú híd) az I. katonai felmérésen 5 db kisebb fahidat ábrázoltak.

8. *A palotai és győri utak közötti* összekötő úton az I. katonai felvételen 4, Liptay János térképén 3 híd látható.

Új hidak épültek még a csatornázásokkal egyidőben, az új útvonalak alatt, az árvizek kártételei után A XVIII. század végétől a fontosabb fahidakat kőhidakra építették át, valamint kisebb hidakat építettek a vízelvezetések javítására, az időszakos vízfolyások felett az esős időben való járhatóság biztosítására.

1784-ben a csatornázással kapcsolatban három új hidat építettek a Visszafolyó Maroson. [93]

1792 tavaszán a Hosszú hidat ragadta el az áradás.[108]

1793 körül az új (Budai) út alatt fahíd épült a Várárok-csatornán.

1793-ban a Fő utca irányából a Malom utca felé haladó utácskán épült híd, hogy esős időben is járható legyen.[109]

A hidak javítása

Az utakhoz hasonlóan sokszor akkor végezték el, amikor azon a járás már veszélyes volt.

1777-ben a Hosszúhegyi patak hídját, 1779-ben a Kis Kecskeméti úthoz vezető hidat, 1798-ban a Kállómalomnál lévő hidat kellett sürgősen javítani.[110]

A hídjavításokhoz a kamarás szerzett be fát és gerendát, a javító ácsmesterre az útbiztos felügyelt. Fehérváron a fahidak fenntartását a fahiány igen megnehezítette.

A török korban Evlia Cselebi még azt írta, hogy a váron kívül és belül cser és tölgyfák vannak.

A török utáni kortól, igen nagy gond volt, hogy a városnak nem volt erdeje. A fát Móron, majd Csákváron vásárolták és a fa árán kívül ezt még a fuvardíj is terhelte. Később a város Bodajkon és Csóron bérelt erdőt.

A fásítás a városban Mária Terézia idejében indult meg, aki 1777-ben felszólította erre a várost.

Az 1790-es évektől kezdve a város faszükségletének egy részét Adonyban vette meg.[111]

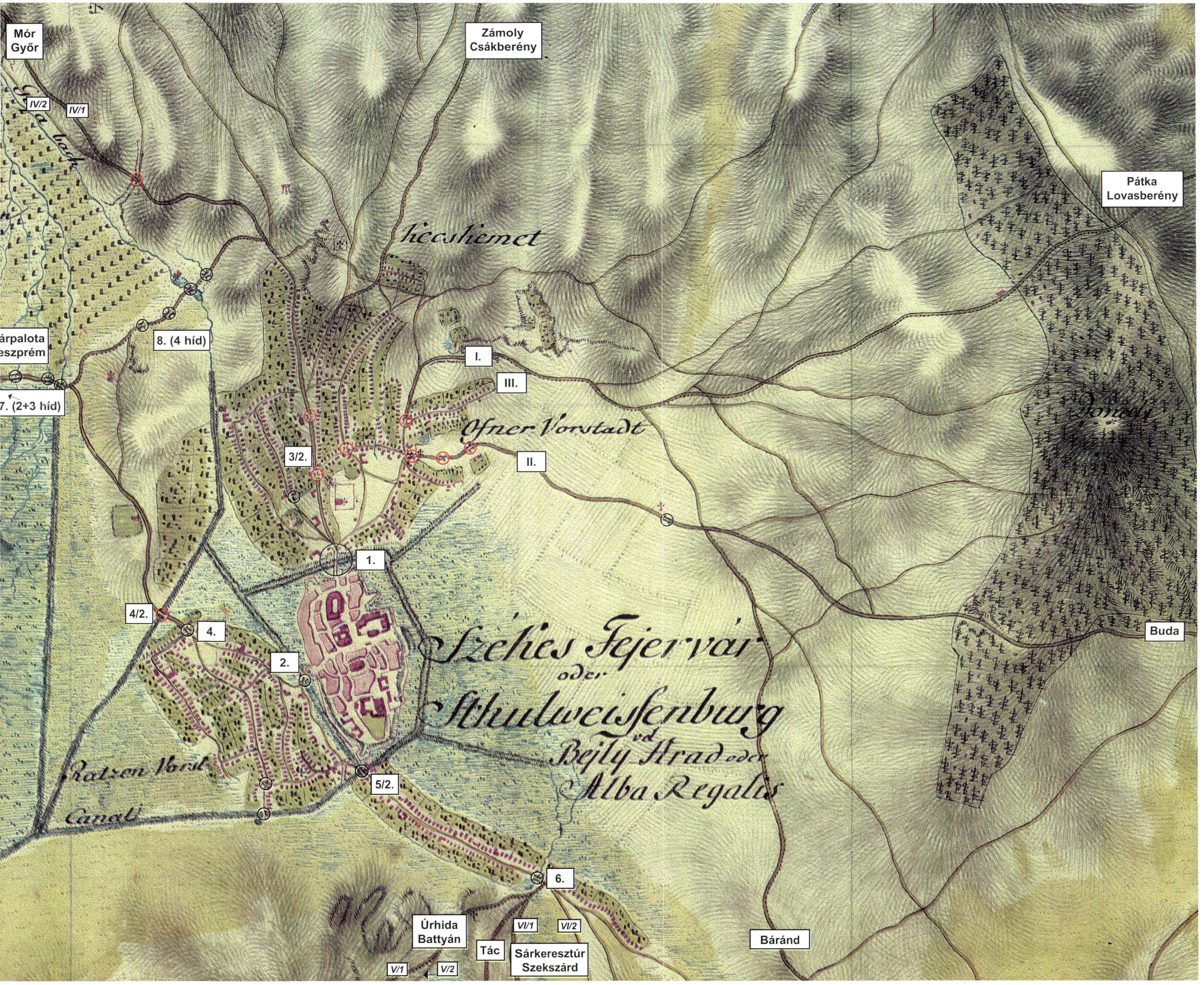
A barokk korra jellemzően szívesen helyeztek szobrokat a hidakra, vagy azok közelébe. 1779-ben Wagner György 25 forintot adott az egyházi pénztárnak a Palotai külvárosi Hosszú hídnál elpusztult kereszt helyére egy szobor állítására.[112]

A hidak anyagában, méretében, számában bekövetkezett változások

A hidak anyagának változása: Az ókortól kezdve egészen a XVIII. század végéig Székesfehérvár környékén kizárólag fahidakról beszélhetünk. Ezeknek a fahidaknak igen jelentős évenkénti fenntartási költsége volt, továbbá sűrűn kellett nagyobb felújítást, a korhadt fák cseréjét elvégezni. Nem kímélte a hidakat az árvíz, valamint a tűzvészeknek is ki voltak téve. A fahiány és fahidak igen nagy fenntartási költsége miatt a XVIII. század végén döntenek a létesítéskor drágább kőhidak építése mellett.

A megyében egy 1766. évi felmérés szerint 12 kőhidat és 86 fahidat írtak össze.[113]

Az 1783. évi I. katonai felmérésen Székesfehérváron és környékén több kőhidat is láthatunk (a Budai és Győri utakon és a Palotai út alatt a Jancsár-csatornán, ami a Sárvíz szabályozásával egyidőben készült.)



Mór
Győr
Zámoly
Csákberény
IV/2
IV/1
Pátka
Lovasberény
Kecskemet
árpalota
eszprém
8. (4 híd)
7. (2+3 híd)
I.
III.
Ofner Vorstadt
3/2.
II.
1.
4/2.
4.
2.
Buda
Székes Fejervár
oder
Sthulweissenburg
vel
Bejly Strad oder
Alba Regalis
Ratzen Vorst
Canal
5/2.
6.
Úrhida
Battyán
VI/1
VI/2
Tác
Sárkeresztúr
Szekszárd
Báránd
V/1
V/2

A II. József idejében készített I. katonai felvétel Székesfehérvár környéki részlete 1783-ból. (Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

A csatornázás Székesfehérvár környékén már megkezdődött.
Az 1700-as évek elején a budai út nyomvonala megváltozott.
I.: 1700-as évek előtti (középkori) budai út nyomvonala,
II.: 1700-as évek budai útja,
III.: berényi út vonala.
Egyes útszakaszoknak több águk is volt.
IV/1, IV/2: móri út ,
V/1, V/2: battyáni út (az úrhidai elágazás előtt),
VI/1, VI/2: sárkeresztúri út (Szekszárd felé).
(Az 1797 évi Liptay János térképpel összehasonlítva a katonai felmérés kevésbé pontos.)

JELMAGYARÁZAT:

Híd kőből:

Híd fából:

Utak jelölése:

Közlekedő- és postautak

Országút

Közönséges kocsiút

Mezei és erdei utak

Ösvény, gyalogút

Mór
Győr

Csákberény

Zámoly

Várpalota

7.

Pátka

Lovasberény

3/2.

3/1.

4/2.

1.

4.

2.

K.

5/1.

5/2.

Új Budai út

Liptay János 1797 évben készített belterületi térképe, melyen még látszanak a városfalak. Látható továbbá az Új kapu (K) és az Új Kapu felé vezető új (Budai) út nyomvonala. A kő és fahidaknak eltérő a jelölése. (Országos Levéltár)
Fotó:
Czikkelyné Nagy Erika

Úrhida

Battyán

Tác

Föveny

Sárkeresztúr
Szekszárd

Rác
majorok

Báránd

A hídhosszak változása: A Sárvíz és Gaja folyók szabályozásával ezek a nagy vizek lényegében elkerülték a várost, a régi széles várárkot, a még mocsaras területek levezetéseit keskeny csatornákká alakították, így az azokon való átkeléseket a korábbi helyenként 100 méter körüli hosszúságú hidak helyett kisebb nyílású áthidalások is biztosították.

A hidak számának növekedése: A külvárosok terjeszkedése, az új utak utcák, a csatornákon egyre több új kishidat igényeltek.

A várfal, a kapuk lerombolása, a vár lerombolásának folytatása

A vár elvesztette katonai szerepét, a mocsaraknak már nem volt védelmi szerepe. Az 1720-as évek elejére a kapukkal szemközti hídfőerődök megsemmisültek. [114]

1724-ben a császári hatóságok újra elrendelték Székesfehérvár erődítményeinek lebontását, e körül azonban hosszú huzavona keletkezett. A várfalak teljes lebontása végül az 1700-as évek végén, az 1800-as évek elején következett be.[115]

1735–1742 között Bél Mátyás maga látta, hogy a városfalakat több helyen lebontották.[103]

1744, 1781, 1782-ben még állandó gondot jelentett a város számára a várfalak karbantartása.[116]

1793-ban nyílik meg a belváros harmadik kapuja az Új kapu.

Az Új kapu nyitását a külvárosi lakosok előtte sokáig kérték. Akkoriban a várfalak már nagyon düledeztek, és sok helyütt szét is bontották. A külvárosi lakosok sokáig a bástyamaradványok kövei között jártak be a belvárosba.[117]

Az 1780-ban készült Binder János Fülöp rézmetszetén és az 1797-ben készített Liptay János féle térképen még látszanak a városfalak. Az 1819., 1820. évi ábrázolásokon azonban már nyomát sem találjuk a városfalaknak, egyedül a Budai kapu kaputornya lelhető fel.

A XVIII. századi Székesfehérvár

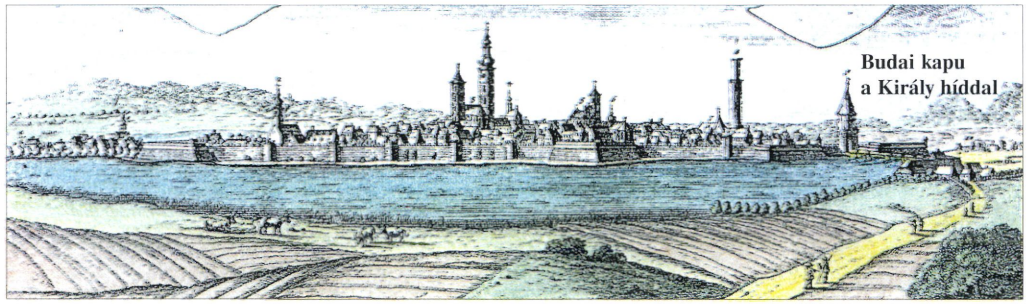
A középkori magyar belváros a középkori utcák szinte változatlan nyomvonalán néhány évtized alatt alakult át.

A német vezetésű és szellemiségű városban a várfalakon belül az új épületeket osztrák, dél-német és svájci mesterek építették. A középkori eredetű házacskák helyén barokk és rokokó stílusú épületeket emeltek, ami a város képét ma is meghatározza.

A XVIII. századi Székesfehérvár történetének egyik legnagyobb jelentőségű eseménye, hogy 1777-ben Mária Terézia püspöki székhellyé tette.[118]

A korszak végére tehetjük a városfal lerombolását, a középkori királyi bazilika valamint a késői királyi vár és palota maradványainak teljes elhordását.[119]

E korszakban a várfalakon kívüli városkép is teljesen megváltozott. A mocsarak lecsapolásával ekkor alakultak ki a várost átszelő csatornák, váltak beépíthetővé a korábbi mocsaras területek.



Székesfehérvár látképe az 1730-as években. Az álló várfalakat még széles mocsár veszi körül. A kép jobb oldalán a Budáról jövő út (via regia) a Budai kapuval és az előtte lévő hosszú fahíddal. F.B Werner rézmetszete. Utólag színezett. (Szt. István Király Múzeum)

Székesfehérvár látképe 1780 körül. A várost még ekkor is falak övezik, de előterükben a Werner-féle metszeten látott széles mocsár helyén már kerteket láthatunk. A kép jobb oldalán változatlan a Budáról jövő út a Budai kapuval és az előtte lévő hosszú fahíddal. Binder János Fülöp rézmetszete. Utólag színezett. (Szt. István Király Múzeum)

Székesfehérvár látképe 1819-ben az egyházmegyei térképen. A városfalak már nem láthatók. Előtérben a régi és az új Budai út, valamint az Adonyi (Földvári) út. Utólag színezett. (Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

Székesfehérvár útjai és hídjai a reformkortól a kiegyezésig (1810–1867)

A reformkortól kezdve a korábbi német szellemű város fokozatosan magyarosodott.

A reformkori változások tükröződése az építészetben a barokkot felváltó klasszicizmus. Az első klasszicista épületek, a megyeháza és a Schmidegg grófok háza (ma Magyar Király Szálló).[120]

Országos rendelkezések az úthálózat fejlesztésére

1821-ben helytartótanácsi rendeletben az uralkodó úgy intézkedett, hogy „az újonnan csinált nagyobb utakról, vagy javításáról előre tervet kell csinálni és felterjeszteni".[121]

A reformkor 1844. évi IX. törvénye megszavazta a közmunkát és szabályozta felhasználásának módját, de Széchényi korában a közmunkával történő építés és fenntartás az évszázados mulasztásokat nem tudta pótolni. Az utak építése csak lassan haladt. [122]

Az utak osztályozását 1848-ban állapította meg törvény először.

12 db I. rendű főposta utat, 27 db II. rendű mellék posta utat, 56 db III. rendű kereskedelmi utat határozott meg. Ezeknek az utaknak még a kiépítettként feltüntetett szakaszai is alap nélküli kavicsolt utak voltak, de még a főposta utaknak is alig több mint a fele volt kavicsolva. Még a legnagyobb jelentőségű Buda – Bécs közötti út sem volt árokkal ellátva, és hidak helyett „útteknőkön át" folyt a közlekedés. Széchényi útprogramjában az I. rendű utak közül a buda – grazi (mai 8. sz. út Veszprém felé) és a buda – fiumei út haladt át (a mai Széchenyi – Csíkvári – Batthyány úton) Székesfehérváron. A II. rendűek közül a győr – szekszárdi (mai 81. és 63. sz. utak) és a székesfehérvár – iharos berényi út (mai 811. sz.) érintette a várost. [123]

A szabadságharc leverése után is folytatódott az úthálózat reformkorban megkezdett fejlesztése. Az abszolutizmus a legfontosabb utakat 1850-ben állami kezelésbe vette (890 mérföldet, azaz 6750 km-t) és új útosztályokat határozott meg. [123]

1. A legfontosabb utak az állami utak vagy „álladalmi közutak", melyeket az állam költségén építettek és tartottak fenn.
2. Az utak második osztályába az országos utak tartoztak, melyek nem az összbirodalom, hanem az ország érdekeit szolgálták. Építésükről és fenntartásukról a vármegyék az országos közmunkából és annak váltságárából gondoskodtak.
3. A községi utak több község egymással való összekötésére szolgáltak. Ezeket a községek községi közmunkával építették és tartották fenn. Az 1850-ben megállapított állami és országos úthálózatot csak 1854. év közepén hirdették ki, így addig az országos közmunkát nagyobbrészt állami utakra fordították. [122]

1851. február 14-én közmunka rendelet már kiterjedt a nemesekre is és lehetőséget adott pénzzel való megváltásra is. [123]

Az átszervezés új és jelentős rendelkezése volt, hogy az állami utak fenntartására később útmestereket és útkaparókat állított. Ezzel vette kezdetét hazánkban a közutak rendszeres fenntartása. Az utak építésére országos útalapot hoztak létre, melynek bevételei az országos közmunkaváltságból, vámokból bírságokból adódtak. [122]

Az abszolutizmus politikai és gazdasági szempontból az elnyomás eszköze volt, de ebben az időszakban az elmaradott úthálózat jelentősen fejlődött.

A kiépített utak hossza országosan 4.142 km-ről 12.700 km-re emelkedett. 1849–67-ig évente átlagosan 475 km-t építettek. [123]

1856-ban az állami utak kezelése a magyar királyi helytartótanács alá került.

A város út-híd fenntartása

Az utak minőségére a megye és a lakosok ebben az időszakban is többször tettek panaszt, de a helyreállításra a helytartótanács is utasította a várost. A város út-híd fenntartása igen sokba került. A gazdasági üléseken ezért többször foglalkoztak az út-híd fenntartások költségeivel, az útjavítások módjaival.

1813-ban gr. Zichy Ferenc királyi biztos sürgette, hogy a Palotai utat javítsák. [124] 1816-ban a megye panaszt tett a város ellen a helytartótanácsnál a járhatatlan utak miatt, megkérdezve, hogy a város az útvámból befolyó „nevezetes summát" mire fordítja. [125] E levél hatására a gazdasági ülésen a költségek kímélésével foglalkoztak. Ettől kezdve az utakon nem napszámbérért, hanem „általjában" leendő bérfizetés mellett dolgoztattak. [126]

A megyei közgyűlés 1817-ben is panaszt tett a Seregélyesi, a Zámolyi és Égett városi utakra. [127]

A helytartótanács 1831-ben utasította a várost, hogy „a budai, a palotai és lepsényi utat a város csináltassa meg. Ha nincs pénze, kérjen engedélyt a Kamarától, hogy kölcsönt vehessen fel".[128] 1834-ben a pénztárban nem volt elég pénz, így az utak „csináltatását" leállították egy időre.[129] 1839-ben a Tolnai utca lakói, 1843-ban a Szömörce, Tóbak és Sár utca lakói kérték járhatatlan utcájuk javítását. [130]

Az útépítések, javítások módja, az első alapozott útszakasz

A XIX. század elején az útjavításokat, építéseket „követs" vagy murva útra való terítésével végezték, alapozás és tömörítés nélkül. A kövecses földet előtte drót rostéllyal rostálták meg.[131]

Útjavítási tervet és „arányzatot" (költségvetést) először 1827-ben a lovasberényi út javításánál készítettek (az 1821. évi helytartótanácsi rendeletnek megfelelően) [132]

Az első alapozott útszakasz próbaként 1840-ben készült.

A gazdasági ülés javasolta, hogy „az utak javítását úgy kellene megoldani, hogy az út közepét illő szélességben, fél lábnyi mélységben kiásnák. Az üreget darabos kövekkel töltenék meg, arra hordanák a közönséges murvát, mert így az út állandó lenne". A város ebből a Budai országúton a Fejérképi hídig (Budai út – Seregélyesi út csomópontban lévő Aszalvölgyi árok híd) „próbát javíttatott". [133]

1846-ban Kállinger István mérnök tervezetet készített az Égett városi (mai Palotai) utca kikövezésére, vagy „Mac Ádám" rendszere szerint készítendő burkolatra. A tanács az utóbbi mellett döntött. [134]

1818-ban kialkudott bérek mellett javították a Budai, az Égett városi és a Móri utat. Az útjavításokra kijelölt tanácstagok felügyeltek, akik választópolgárokat is maguk mellé vettek. [135]

1822–23. gazdasági évben a Seregélyesi útra, az Égett városi útra, a Budai útra murvát, a Csóri útra kövecset hordtak, a Győri úton a kerékvágásokat húzták be, hidakat töltöttek fel.[136] 1824–25-ben murvát hordtak az Égett városi útra, Seregélyesi útra, Csóri útra, Csíkvári útra, a Körösszögi útra, és az Úrhidai útra, a Lovasberényi úton és a Lepsényi úton árkolást végeztek, a Lovasberényi utat egyenesítették is és hidakat töltöttek fel.[136]

1857-ben előírták, hogy a megmurvázott utcákon a lovasság három napig ne járjon.[137]

Az 1839-ben a megyében végzett felmérés megjegyzi, hogy a megyében „mesterséges út" (amin valószínűleg töltéssel kiemelt alapozott utat értettek) nincs.[138]

Az 1854-ben kihirdetett új útosztályok szerint a városnak egy állami útja volt, a buda-grazi, amit állami költségen építettek ki.

1855–57-ben készült az állami út Székesfehérvár – Kisfalud közötti szakasza és 1858–59-ben a Székesfehérvár – Veszprém közötti szakasza.[123]

Flastromozások (útkövezések)

A XIX. század elejétől a város állandó útkövezőt, útjavítót alkalmazott.[132] A város különösen sokat költött az utcák kövezésére a többi évhez képest az 1821. és 1822. években. Ezek a kövezések azonban még mindig nem irányozták elő az utcák teljes hosszának burkolását, csak egy-egy rövidebb szakaszt, pl. vízfolyásos helyek kikövezését jelentették, vagy a nagyobb forgalmú kőhidak burkolását.

Az 1820–21. gazdasági évben követtek az Égett városban, a Kaszárnya utcában, A Sörpincén felül a vízfolyásnál, a Barátok előtt, a Fehér képnél, az Alsó városi nagy utcában, a belső városban.[136]

Az 1821–22. gazdasági évben követtek a budai sorompónál, a Budai városban, a Palotai városban, a Palotai kapu utcában, az Égett városban, valamint a Budai út új hídján, a Seregélyesi út új hídján, és az új sorompón kívül az Aszalvölgyi kanális hídján.[136]

A kövezet hiányát mutatja, hogy Ferenc József 1857. évi látogatása előtt három utcában, a Nádor (ma Fő utca), a Sas (ma Ady Endre) és a Szent István (ma Arany János) utcában járdát építettek, és a Megyeház, Vörösmarty és a Hal (ma Piac) teret kaviccsal terítették le.[139]

Utak menti táblák, jelzések

A postautakat már a század elején is jelekkel látták el a biztonságosabb közlekedés érdekében.[140]

1853-ban már számos (útirányjelző) tábla lehetett az utak mellett, mert a város az úti táblák számának meghatározása mellett döntött. Ugyanebben az évben az egységesítés céljából mutatták be az úti táblák „mintáját".[141]

Wüsztinger József térképe

1823–1825 között készítette el Wüsztinger József földmérő Székesfehérvár bel- és külterületi felmérését. A térképen jól láthatók az 1797. évi (Liptay János-féle) térkép óta bekövetkezett úthálózati változások, az új városrészek, a hidak és sorompók helyei.

A belvárosba a Püspök rezidencián alul (a mai Romkertnél) nyitottak új kocsibejárót, és több gyalogos bejárót is létesítettek.

1797-től alig két évtized alatt épült ki a Víziváros a mai Rákóczi út, Gáz utca, Lövölde út és Horvát István út által határolt területen.

Wüsztinger térképén megfigyelhető, hogy a mai széles négysávos városi utak helyén akkor még szabadon csordogáló csatornák és mellettük igen keskeny, többnyire csak gyalogos forgalomra alkalmas utak voltak. Ilyen volt pl. a mai

1. Mátyás király körút – Szabadságharcos út, ahol akkor még a Malom csatorna folyt,
2. Várkörút út akkori keskeny útját a Várárok csatorna szegélyezte,
3. a Rákóczi út vonalán csatorna vezetett,

1820-tól már magyarul olvashatjuk a város igen részletes „kamarási kasszájának számadása" könyveit. E könyvekben az „Utak javíttatásai" alatt legtöbbször egyes utakra való murva és követs homok hordása szerepel (a mennyiséget kocsival mérték). Minden évben találkozhatunk hóelhányási munkákkal, a hidak megtöltésével (valószínűleg a kőboltozatokra hordott tömörítetlen földtöltést kellett időnként pótolni), a sár eltakarításával (belső városból való kihordásával), az árkok újításával és a fák nyesésével.

Gazdasági év (nov. 1-okt. 31)	A város teljes bevétele (ezüst pénz)	Utak javítására fordított (ezüst pénz)	Flastromozó munkára fordított (ezüst pénz)	Útjav., kövező munkák aránya a bevételhez %	Canális és kutak tisztogatására (ezüst pénz)
1819/20	—	5.396[21]	666[54]	—	1.564[32]
1820/21	—	3.884[33]	2929[04]	—	4766[27]
1821/22	33.492[33]	5.791[41]	2.452[26]	24,6	6.059[00]
1826/27	84.599[14]	988[46]	970[04]	2,3	611[34]
1827/28	39.799[44]	803[22]	78[54]	2,2	642[42]
1828/29	39.871[15]	592[28]	125[33]	1,8	602[35]
1829/30	40.061[55]	367[33]	76[35]	1,1	545[29]
1830/31	40.014[18]	2.229[17]	422[43]	6,6	342[44]
1831/32	40.085[49]	2.299[32]	442[09]	6,8	960[09]
1840/41	40.916[47]	1.516[38]	907[00]	5,9	550[50]
1841/42	40.988[18]	730[31]	596[30]	3,3	1158[47]
1842/43	41.059[49]	1.555[12]	501[26]	5,0	—
1843/44	41.160[08]	3.688[48]	438[28]	10,0	411[43]
1844/45	41.202[51]	3.378[58]	902[30]	10,4	578[55]

4. a Balatoni út – Vörösmarty tértől induló szakaszán a Jancsár csatorna folyt,
5. a Dr. Koch László u. helyén a Várkörúti árok,
6. a Lövölde út vonalán az Aszalvölgyi árok folyt és
7. a Gáz utca helyén,
8. a Horvát István u. helyén és a
9. a Prohászka Ottokár u. helyén is csak árkot láthatunk.

Wüsztinger térképén a Felsővárosban, a Vásár Állás körül keskeny árok húzódik. Ez a hajdani Budai külváros körül betemetett széles árok helyén meghagyott (vagy újra kiásott) keskeny vízelvezető árok lehetett. Ezen az árkon híd volt a Sár utcánál (F11), a Malom utcánál (F10), az Öreg utcánál (mai Móri út F8), a Zámoly utcánál (Király kútnál F2) és a Budai úton a (Vásár Állásnál F1).

1826-ban készült, Wüsztinger József belterületi térképén feltüntetett hidak számozása és neveik. (A nevek meghatározásánál a rovatos számadás könyveket is alapul vettük). A város ennél sokkal több hidat tartott fenn a külterületi útjain, a város külterületének határáig. A betűjelzés nélküli számok (pl. 1/1) a város belterületén kívüli, de a város által fenntartott közutak alatti hidak egy része, melyek még a Wüsztinger-féle térképen láthatóak. (A város külterületére esik így nem látható már ezen a térképen pl. a Hosszú híd.) A külterületi hidak nagyobb részét az 1863–64 évben készült M=1:28800 térképen tüntettük fel, de ott sem tudtuk az összeset.

A belvárost körülvevő kanálison (később Várárok-csatorna és Malom-csatorna) lévő hidak

B1	Szt. János híd, azaz a Budai városba vezető kőhíd (Nádor kapu előtt)
B2	Hal piacnál lévő híd (hajdani Palotai kapunál)
B3	Új (Budai) út csatorna hídja
B4	Vár alatti kocsi híd
B5	Püspök kerti kocsi híd
B6	Vármegye házánál lévő híd
B7	Szt János híd melletti gyaloghíd (Fehér Bárány vendégfogadóhoz járó híd)
B8	Bástya utca végében lévő gyaloghíd
(B9)	Lakatos utca végében lévő gyaloghíd (számadás könyv alapján, a térkép nem jelöli)
B10	Vár alatti gyaloghíd
B11	Mészárszéknél a Sóstó utca (Palotai út) alatt a Jancsár csatornán

Palotaváros hídjai

4/1	Palotai sorompó híd
4/2	Csóri (Palotai) országút (Varga) csatorna hídja
(7/1)	Csíkvári sorompónál Aszalvölgyi csatorna felett (a térképrészleten nem látható)
P1	Jancsár kúti híd
P2	Rátz utcai híd
(P3)	Palota városban lévő gyaloghíd (a térképrészleten nem látható)

Vízi város hídjai

2/2	Új sorompónál lévő Aszalvölgyi csatorna híd
V1	Dinnye utcai híd

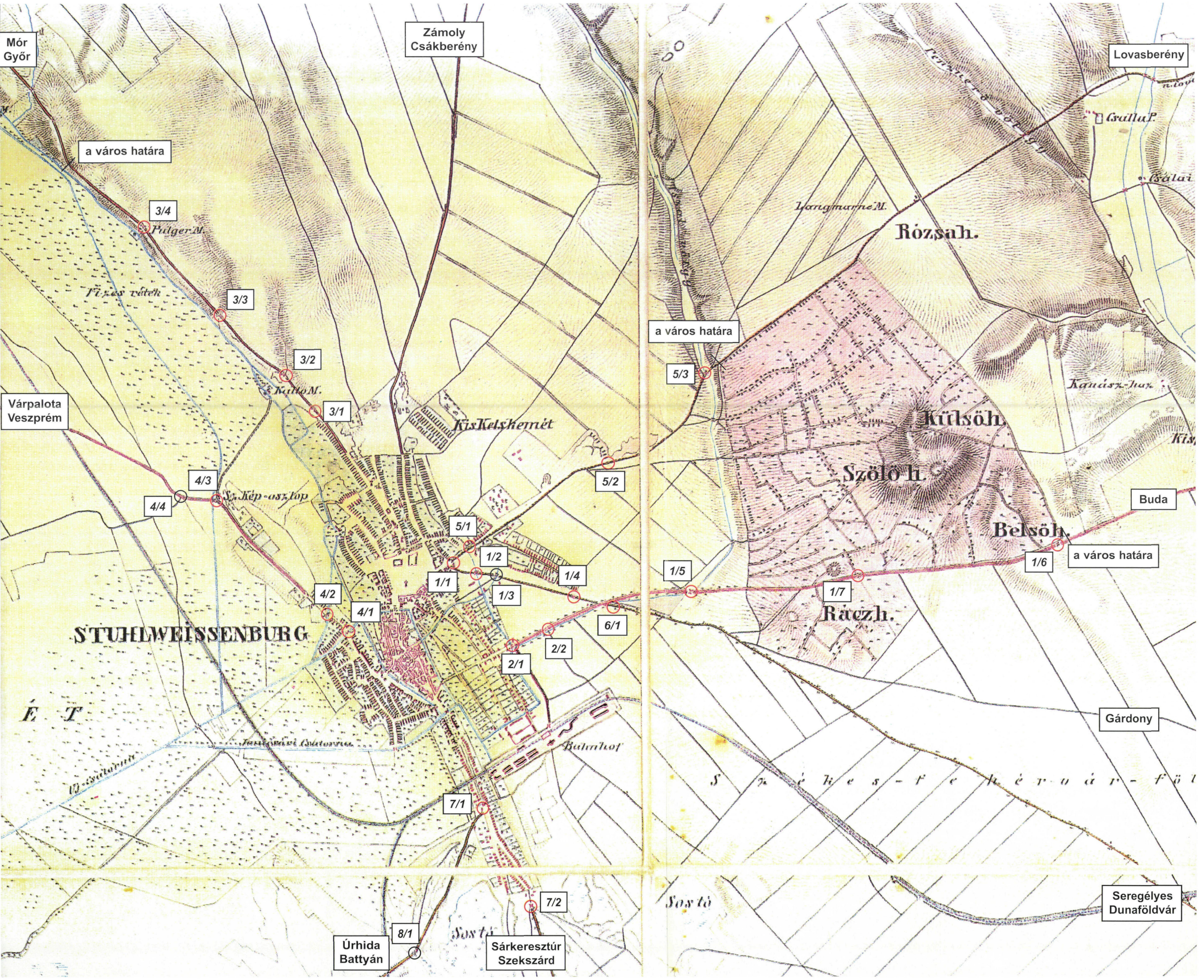
Felsőváros hídjai

1/1	Budai sorompó híd
1/2	Budai országút hídja a Marhavásárnál
1/3	Budai országút hídja a Marhavásár szélénél
(3/1)	A Móri út sorompója után, a szélső ház vonalában (a térképrészleten nem látható)
5/1	A Lovasberényi úton Pikler majorjánál (Marhavásánál)
(7/1)	A Zámolyi út sorompó hídja (a térképrészleten nem látható)
(8/1)	Csákberényi út hídja (a térképrészleten nem látható)
F1	Vásár állásnál lévő híd
F2	Király kútnál lévő híd
F3	Forgó utcai híd
F4	Kertek allyai híd
F5	Kertek allyai külső híd
F6	Kis Ketskeméti híd
(F7)	Kis Ketskemét pátkai hídja (a térképrészleten nem látható)
F8	Öreg utcai híd a Kálváriánál
F9	magánhíd
F10	Malom utcai híd
(F11)	Sár utcai híd (számadás könyv alapján, a térkép nem jelöli)
F12	Sörház malom zúgója híd
F13	Szt. Vendel utcai híd
F14	Lövöldöző utcai híd
F15	Könyök utcai híd

Sorompók

Az útvám (kövezetvám) szedésére az 1826. évi térképen hét helyen volt sorompó.

1. Móri sorompó (a mai Móri út, Fecskepart csomópontjában),
2. Zámolyi sorompó (a mai Kiskút útja, Fecskepart csomópontjában),
3. Csákberényi sorompó (a mai Zámolyi út és Fecskepart csomópontjában),
4. régi Budai sorompó (a mai Szekfű Gyula utca – Berényi út és Május 1 út csomópontjában, a régi külső Budai kaputól délebbre),
5. Új sorompó a Víziárosnál (a mai Gáz utca – Lövölde utca és a Budai út csomópontjában),
6. Palotai sorompó (a mai Palotai út, Ady Endre út csomópontjában, a régi külső Palotai kapu térségében),
7. Csíkvári Sorompó (a mai Széchenyi út – Aszalvölgyi árok keresztezésénél, a régi déli külváros déli kapujával azonos helyen).



Mór
Győr
Zámoly
Csákberény
a város határa
3/4
Pulger M.
3/3
3/2
Kallo M.
3/1
Várpalota
Veszprém
Kis Kelskemét
4/3
4/4
Sz. Kép-osztop
5/2
5/1
1/2
1/1
1/3
1/4
4/2
4/1
6/1
2/2
2/1
STUHLWEISSENBURG
Bahnhof
7/1
7/2
8/1
Úrhida
Battyán
Sárkeresztúr
Szekszárd
Lovasberény
Csalla P.
Csálai
Langmarne M.
Rózsah.
a város határa
5/3
Kanász-ház
Külsöh.
Szölöh.
Buda
Belsöh.
a város határa
1/6
1/5
1/7
Ráczh.
Gárdony
Sos tó
Seregélyes
Dunaföldvár

1833-ban készült felmérés[145] szerint a Székesfehérváron áthaladó külterületi útvonalak alatt a következő helyeken az alábbi szélességű és hosszúságú hidak voltak.

1. A Budai út alatt régi budai sorompótól a kisfaludi határig 5366 méter (2830 öl) távon 6 híd

a híd helye	a híd anyaga	a híd szélessége	a híd hosszúsága
1/1 sorompónál	kőhíd	1,9 m (1 öl)	5,7 m (3 öl)
1/2 marhavásárnál	kőhíd	1,6 m (5 láb)	6,6 m (3 1/2 öl)
1/3 marhavásár szélénél	kőhíd	1,6 m (5 láb)	8,8 m (4 2/3 öl)
1/4 szélső háznál	kőhíd	1,2 m (4 láb)	6,6 m (3 1/2 öl)
1/5 Aszalvölgyiároknál	kőhíd	3,2 m (1 2/3 l)	10,4m (5 1/2 öl)
1/6 Belső hegynél	kőhíd	1,6 m (5 láb)	6,6 m (3 1/2 öl)

(A felmérés óta létesülhetett a térképen a Rácz-hegynél látható kőhíd, aminek jele 1/7 .)

2. A Budai sorompótól a fehér házig nincs híd. (Ez az új Budai út a régi út csomópontjáig. Az új sorompónál lévő hidat 2/1, a szakasz közepén 1833 után épült új kőhidat 2/2 jelöli.)

3. A Móri úton a sorompótól a keresztesi határig 3331 méter (1757 öl) távon 4 híd

a híd helye	a híd anyaga	a híd szélessége	a híd hosszúsága
3/1 szélső háznál	fahíd	1,0 m (3 láb)	6,6 m (3 1/2 öl)
3/2 Kalló malom zúgójánál	kőhíd	1,0 m (3 láb)	6,6 m (3 1/2 öl)
3/3 malmok közti	kőhíd	1,6 m (5 láb)	11,4 m (6 láb)
3/4 Pulger malomnál	kőhíd	1,6 m (5 láb)	10,1 m (5 1/3 láb)

A felmérés nem tartalmazza a következő útvonalakat.
7. Szekszárdi út. Hídjai 7/1: Csíkvári sorompónál az Aszalvölgyi árok felett kőhíd, 7/2: Sóstói híd a szélső ház után kőhíd.
8. Battyáni út. Hídjai 8/1: Sóstó utáni fahíd, mely után mégegy fahíd volt. Az Úrhidai elágazás után még két fahíd volt (nem láthatók).
9. Úrhidai út. Hídja: Maros híd (térképrészleten már nem látható).
10. Táci út: A battyáni útról indult.
11. Fövenypusztai út: a szekszárdi útról ágazott le. Ezen az úton három kőhíd volt.

4. A Palotai úton a sorompótól az egyes halomig 4835 méter (2550 öl) távon 4 híd

a híd helye	a híd anyaga	a híd szélessége	a híd hosszúsága
4/1 sorompó híd	kőhíd	1,9 m (1 öl)	1,6 m (5 láb)
4/2 Új (Varga) csatorna híd	kőhíd	3,5 m(1 5/6 öl)	8,8 m (4 2/3 áb)
4/3 Hosszú-híd	kőhíd		11,3+ 8,5 m (6+ 4 1/2öl)
4/4 hosszú töltés derekán	kőhíd	1,6 m (5 láb)	2,8 m (1 1/2láb)

(Az 4/4 hidat a térkép nem jelöli. Nincs ábrázolva (az 1840-ben a Hosszú hídtól 300 méterre épült) Czifra hidat sem, ennek helyét jelöltük meg 4/4-gyel.)

5. Lovasberényi út. A régi budai sorompótól a túrózsáki szőlőkig 2692 méter (1420 öl) távon 3 híd

a híd helye	a híd anyaga	a híd szélessége	a híd hosszúsága
5/1 Pikler majorjánál	kőhíd	1,3 m (4 láb)	6,3 m (3 1/3 öl)
5/2 Gugás völgyi híd	kőhíd	1,3 m (4 láb)	1,3 m (4 öl)
5/3 Aszalvölgyi árok felett	kőhíd	2,5 m(1 1/3 öl)	10,4m (5 1/2 öl)

6. Dunaföldvári út. A fehér háztól (képtől) a börgöndi határig 5896 méter (3110 öl) távon 1 híd

a híd helye	a híd anyaga	a híd szélessége	a híd hosszúsága
6/1 Aszalvölgyi árok	kőhíd	3,8 m (2 öl)	9,5 m (5 öl)

A II. katonai (1847) és az azt követő (1863–64 évi) felmérés

A II. katonai felmérés 1847-ben készült Székesfehérváron és környékén.

Székesfehérvár területe két térképszelvényre esik és a két szelvény illesztése nem tökéletes, hibák fedezhetők fel. Valószínűleg ezért készült 1863-64 évben Székesfehérvár és környékéről a II. felmérés méretarányával azonos újabb felmérés, amit bemutatunk.

Az 1863–64. évben készült térképen a Székesfehérvár környéki országutak jól nyomon követhetők.

Az abszolutizmus korában 1850-ben meghatározott új útosztályokba az alábbi utak tartozhattak.

Állami út: buda-grazi útvonal (mai 8116 j. kápolnásnyék-pákozdi út, Budai út , Palotai út, 8. sz. főút vonalán).

Országos utak: győr-szekszárdi, zámolyi, lovasberényi, seregélyesi (földvári), adonyi, csíkvári, úrhidai, táci utak.

A seregélyesi út a régi Budai út (mai Király sor) és az új Budai út (ma is Budai út) csomópontjából indult, a mai Seregélyesi út vonalán. Az adonyi út ebből ágazott ki Dinnyés felé.

A vasút fejlődése

1860. július 1-én gördült ki a fehérvári régi indulóházból az első szerelvény Újszőny felé, s egy év múlva megnyílt a Déli vasút Budapest – Nagykanizsa vonala is.[154] Székesfehérvár fokozatosan a Dunántúl legjelentősebb vasúti csomópontjává épült ki, ami a város fejlődésére a következő évtizedekben erősen kihatott. Az 1863–64. évi felmérésen az Újszőny és Nagykanizsa vasútvonal is szerepel (azok hídjaival).

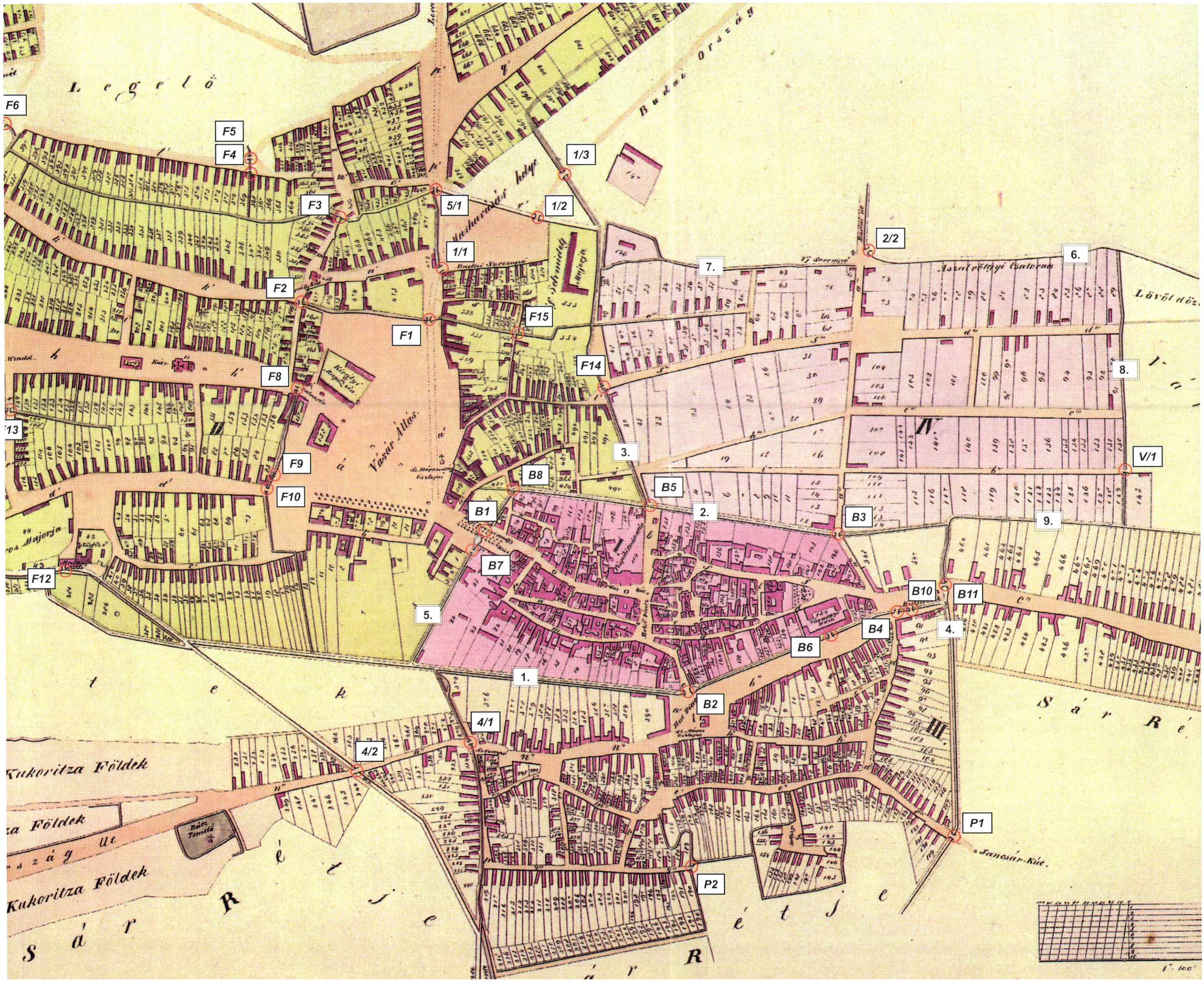
Az utcák világítása

A XVIII. század végéig a jelentősebb középületek falán szurokfáklyákat helyeztek el. 1800-tól már néhány magánember is akaszthatott a házára olajlámpást. Ehhez az olajat a város adta. 1820-ban a jelentősebb belvárosi utcákon már kandeláberes olajlámpások égtek, de még 1840-ben is összesen 31 nagyobb és 9 kisebb lámpás volt a városban. Az 1850-es években tértek át a petróleum használatára. A lámpákat egy, majd két felügyelő gondozta. [155]

Részlet az 1863-64-ben Székesfehérvár és környékéről készült felmérésből eredeti M=1:28.800 méretarányban. (Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

A város külterületi hídjait az 1833. évi felmérés adataival összevetve (36. oldal) jelöltük meg. A bemutatott térképrészlet nem terjed ki minden irányban a város határáig, így nem tartalmazza a város összes külterületi hídját.

Az 1783. évi I. katonai felméréshez viszonyítva a főbb utak vonala több szakaszon változott, kiegyenesedett (móri út, palotai út), egyes ágak megszűntek.



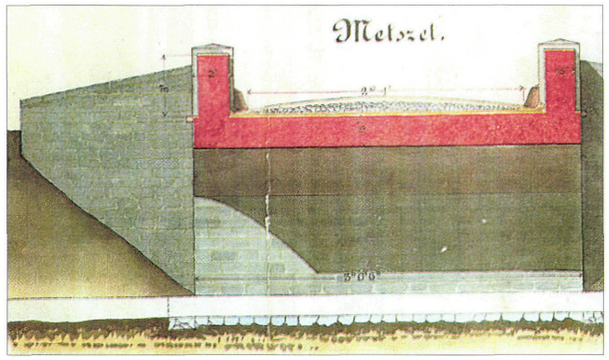
Legelő
Budai Ország
F6
F5
F4
F3
5/1
1/3
1/2
1/1
2/2
7.
6.
F2
F15
F1
F14
F8
8.
F13
3.
V/1
F9
B8
B5
F10
B1
2.
B3
9.
B7
F12
B10
B11
5.
B4
4.
B6
1.
B2
4/1
4/2
Kukoritza Földek
Kukoritza Földek
P1
P2
Sár Rétje
Sár Rétje
Sár Rétje
Jancsár-Kút

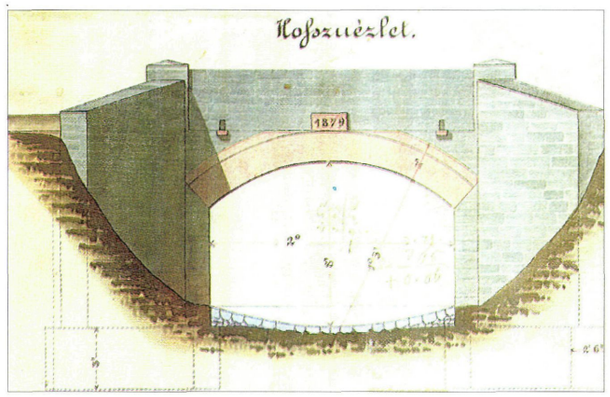
Wüsztiger József 1826 évi belterületi térképének részlete
(Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi térképtár)

A sorszámozott hidak nevei külön táblázatban is olvashatók.

A mai széles négysávos városi utak helyén 1826-ban még szabadon csordogáló csatornák és mellettük igen keskeny, többnyire csak gyalogos forgalomra alkalmas utak voltak. Ilyen volt pl. a mai

1. *Mátyás király körút – Szabadságharcos út, ahol akkor még a Malom-csatorna folyt,*
2. *a Várkörút – Prohászka Ottokár út akkori keskeny útját a Várárok csatorna szegélyezte,*
3. *a Rákóczi út vonalán csatorna vezetett,*
4. *a Balatoni út – Vörösmarty tértől induló szakaszán a Jancsár csatorna folyt,*
5. *a Dr. Koch László u. helyén a Várkörúti árok,*
6. *a Lövölde út vonalán az Aszalvölgyi csatorna folyt,*
7. *a Gáz utca helyén,*
8. *a Horvát István u. helyén és*
9. *a Prohászka Ottokár u. helyén is csak árkot láthatunk.*





Kőhíd terve az 1800-as évekből

Hídépítések

A hidak anyagának változása már az előző korszakban megkezdődött, de ez a változás igazából a reformkorban gyorsult fel. 1814-ben a tanács olyan határozatot hozott, hogy az évi hídfenntartási költségek csökkentése érdekében évente két-három kőhidat kell építeni.[142]

A hidak száma is tovább növekedett. A várfalak megszűnésével további új utakat alakítottak ki a belváros és külvárosok között valamint a külvárosok is jelentősen terjeszkedtek.

A csatornákon számos új kis híd épült. A XIX. században a nagy hídszám alapján várost a „hidak városának" is nevezték.

1821-ben írták össze a hidakat, eszerint a városban 22 kőhíd, 57 fahíd és 22 gyaloghíd, azaz összesen 101 híd volt. [143] A 101 hídban magánhidak is voltak.

1752-ben pl. megengedték Tatai Istvánnak, hogy a háza mögötti csatornát híddal fedje be, hogy terményeit be tudja hordani. 1788-ban egy másik polgárnak nemcsak engedélyt, hanem nyolc öl követ és 500 téglát is adtak. 1802-ben a kálozi fogadós, aki a városban házat vett, kért és kapott kőhíd építésére engedélyt. [144]

Egy 1833-ban készült felmérés[145] szerint még a jelentősebb utak hídjai is igen keskenyek voltak. Szélességük többnyire a 2,0 métert sem érte el, azaz szűk egy nyomtávúak voltak. Ennek oka az építőanyagok (kő, tégla) magas ára, mivel így kevesebb (fele annyi) anyaggal tudták áthidalni a vízfolyásokat.

1818-ban építették át kőhíddá a Hosszú hidat a Gaja-patakon a Szent István bazilika romjaiból kiásott kövekből. [143]

Építésekor alapjában irományokat helyeztek el (másukat a levéltárba tették). Az irományon az állt:

„Emlékezet! Ezen ún. Hosszú Híd, építtetett 1818-ik esztendőben, Szent István királyunk által ezelőtt 818 esztendőkkel föl építtetett, és azután az ellenség által elpusztult Nagy Templom fundamentum kövei maradványaibul."

Ezt követően felsorolják a város vezetőségét, fő tisztségviselőit. A hidat Riedler József kőművesmester és Fiedler Mihály főpallér építette. [143]

1818-ban a valamikori királyi bazilikának már nemcsak, hogy falai nem voltak, de már az alapköveit ásták ki újrahasznosításra.

1830 tavaszán az áradás a Zugó-kanálison elsodorta az országúton lévő kőhidat. Május végéig, a Kamarának is jelentve, terv szerint építették meg az új hidat. [146]

1836-ban a Jantsár utca végében a kanálison lévő fahíd elromlott, kőhídként építtették újjá. [147]

1840-ben a választópolgárok követelték a Gaja medrének kikövezését és a Hosszú híd mellé új híd építését. A tanács ezt vonakodott megtenni.[148] 1851-ben végül megépítették a Hosszú hídtól 300 méter távolságra a faszerkezetű Czifra hidat.

1844-ben A Vízivárosban a Városi Kórház felé nyitott új utcában építettek új hidat. [149]

A csatornázás, a mocsaras részek kiszárítása

Az 1807. évi helytartótanácsi leirat alapján a csatornázás tovább folytatódott.

A város összeírta a réteket és 1813-tól lecsapolási díjat (egyenként 22 forint 30 krajcárt) vetett ki rájuk. Az igen jelentős csatornaépítési váltságot 1830-tól a nem fizetőktől végrehajtás útján szedték be.[150]

A Sárvíz lecsapolási teendői még az 1820-as években is folynak a város déli határainál, Beszédes József vízimérnök vezetésével.

1824-ben már az újonnan ásott Sárrét-csatornáról olvashatunk. (A térképeken ez az új csatorna.) Az érdekelt gazdák kérték, hogy a város két, szekérrel is járható hidat csináltasson rajta. [151]

A sárréti fiókkanális építése 1834-ben készült el. Ezután lettek az addigi Vizes Nedves rétekből Száraz rétek.[151]

1838-ban döntöttek arról, hogy a Budai út mellett folyó Aszalvölgyi kanálist, melynek kiöntése az új sorompón kívüli Budai utat többször megrongálta, a Sóstóba vezetik.[152] 1840-ben készült el a Basa-tó Sóstóba való levezetése[151] (addig záporesők alkalmával a Basa-tó kiöntése az utakat is tönkretette).

A sűrűn lakott városmagot körülvevő csatornarendszer a XIX. században a Belváros szennyvízlevezetőjeként is szolgált.

A várárki csatornában nem volt mindig folyó víz, ugyanakkor mindenféle szennyet a csatornába öntöttek, így időnként a Belvárosban „rendkívüli büdösség terjengett". [153]

1857-ben Ferenc József Székesfehérvárra érkezése előtt pár nappal és a látogatás idejére megtiltották a szennyvizek csatornába engedését.

A helyzet csak 1868 után javult, amikor a Malomcsatorna vizét esténként a várárki csatornán engedték le, naponta leöblítve a szennyet.[153]

Utak és hidak Székesfehérváron a kapitalista fejlődés időszakában (1867–1914)

A város ipari fejlődése vontatottabb volt, mint más városokban, de még e kisebb mértékű iparosítással is a város lakosainak száma, beépített területe erőteljesen gyarapodott.

Építészetben a város szülötte Ybl Miklós több romantikus épület tervét készítette el (1860–65) és a romantikát felváltó eklektika jegyében is készült néhány jelentős épület. A századforduló szecesszió és neobarokk építményei műtörténetileg már kevésbé értékesek.[156] A város kiemelkedő jelentőségű eseménye volt az 1879-ben megtartott országos ipari és mezőgazdasági kiállítás.

Országos útügyi rendelkezések

A kiegyezés után a felelős magyar minisztérium megalakulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. A minisztérium már 1868-ban „46 m.kir. mérnöki hivatalt" és ezek felett a minisztériumban 5 középítészeti felügyelőt szervezett.[157]

1875-től az utak hosszát mérföldek helyett már kilométerben mérik.

1878-ban az ország egész területén megszűntek a m. kir. mérnöki hivatalok és minden vármegye államépítészeti hivatalt kapott. Ezek száma 46-ról 21-re csökkent.[158] A Székesfehérvári Államépítészeti Hivatal helye a mai Szekfű Gyula u. 5. sz. alatt volt.

1887. március 23-án adták ki az Államépítészeti Hivatalok szolgálatára és hatáskörére vonatkozó utasítást, a közúti körzeti felügyelők szolgálati szabályzatát (1.131 KKM) és az állami útmesterek szolgálati szabályzatát (47.713 KKM). Az 1886. október 25-i (8.267 KKM) utasítás szabályozta az állami útkaparók szolgálatát.

Az első úttörvény 1890. május 15-én lépett életbe, amitől az útépítések növekvő ütemű folytatását és az útfenntartás fokozottabb biztosítását várták. A törvény értelmében 6 útcsoportot állapítottak meg.[158]

A törvény a közutakat fenntartók szerint osztályozza:
- állami utak: létesítése, fenntartása, kezelése az államot terheli,
- törvényhatósági utak (megyei utak): törvényhatóságok építették, költségüket az ún. közúti alapból fedezték,
- vasút és hajóállamási utak: költségeit a vasút, az érdekelt község és a törvényhatóság 1/3-ad részben fedezték,
- vicinális utak (községi utak): érdekelt községek építik és tartják fenn,
- magánutak: kezelésük érdekeltség szerint.

A törvény szerint az útügyek adminisztratív intézője az alispán, szakszerű gondozója pedig az államépítészeti hivatal főnöke. A törvény külön fejezete szabályozta az új közutak és hidak tervezése és engedélyezésénél követendő eljárást.

Az út-híd építés és fenntartás új korszaka

Az első személygépkocsi 1895-ben jelenik meg az utakon.[159]

Az első gőzhengert 1890-ben használták. (A gőzhenger előtt a hengerléseket kb. 500 kg-os lóvontatású hengerekkel végezték, ami a szükséges nyomóerőt nem biztosította és a húzó lovak is lazították a tömörítést.)[158]

A múlt század végén indultak meg a nagyobb méretű útépítési munkák különféle vállalatok kivitelezésében. Egyre több kő és keramit burkolatú út épült az átkelési szakaszokon és megjelentek az első aszfaltburkolatok.

1870-től a fennálló kivitelezési követelmények az aszfalt és keramit burkolatra 6 év ingyenes jótállást írtak elő, ezen kívül megfelelő díjazásért 14 év fenntartási kötelezettséget is megállapítottak. A díjazást a kivitelező akkor is megkapta, ha az út állapota olyan volt, hogy fenntartási munkát nem igényelt, ami igen jó módszer volt a minőségi munka érdekében.[158]

Az első világháború előtt az állami úthálózaton fokozatosan nőtt a pormentes burkolatok (kő, keramit, aszfalt) és a vizes makadámok aránya, de még többségben voltak az alap nélküli kavicsolt utak, és még mindig voltak földút szakaszok.

A kőbányákban az első pneumatikus kőfúrógépet 1906-ban állították üzembe, mellyel a termelés is olcsóbb lett és a kitermelt mennyiség is nőtt.[159]

A hídépítések terén is óriási fejlődés volt.

1896-ban adták át a forgalomnak a Ferenc József acélszerkezetű hidat, mely az első magyar tervezésű, magyar kivitelezésű magyar acélanyagból készült Duna-híd. 1903-ban épült az Erzsébet-híd, amely akkor a világ legnagyobb nyílású láncHídja volt. Ebben az időben készült a szegedi Tisza-híd, a komáromi és az esztergomi Duna-híd.

A századfordulón jelennek meg a vasbeton szerkezetek, 1909-ben adják ki a „Vasbeton Szabályzatot". Az ország második, de legnagyobb nyílású (18 m) vasbeton hídja a megyében épült 1890-ben a sárbogárd – őrspusztai úton, a Nádor-csatorna felett.[161]

A robbanómotor feltalálása az országutak forgalmát két-három évtized alatt átalakította. Új korszak kezdődött, melyben a közúti közlekedés az ország gazdasági életének egyik legfontosabb tényezőjévé vált. Ennek hatására a kormány 1907-ben nagy útállamosítási programot fogadott el, mely szerint 12 év alatt 3400 km (évi 280–300 km) út államosítását végzik el.[158]

Az 1914-ben kitört világháború a további fejlődést megakadályozta, szinte az összes híd- és útépítési munkát beszüntették.

Székesfehérvár első beboltozott csatornái

A csatornák beboltozása az 1870-es években kezdődött és 1893-ig öt téglaboltozatos szakaszt készítettek el.

E korai csatornázásokat Winkler Vilmos 1899. évi térképén szaggatottan bejelöltük.

1. *A Fő utca végén a Várkörút-csatornát* a színháztól a mai Országzászló tér végéig 180 méter hosszban 2,2 méter nyílással boltozták be. Ezzel vált láthatatlanná, illetve szűnt meg a Fő utca végén lévő Szt. János híd a Nádor kapu előtt, és a mellette lévő, a vendégfogadóhoz vezető kőhíd. A beboltozott szakasz felett és annak folytatásaiban a nyitott csatorna mellett kiépült a Várkör út (ma már egybeírjuk, régen még külön írták).[162]

2. *A Malom-csatorna* beboltozását a Belváros nyugati oldalán, a Hal tér északi részétől a Vörösmarty tér déli végéig, a Simor utca szélén, 623 méter hosszban, 4,2 méter nyílással építették ki. Ez a csatorna a mai Liszt Ferenc utca végétől a Hal térnél (a hajdani Palotai kapunál) lévő hídtól indult. A beboltozással láthatatlanná lett a vármegye háznál lévő híd, a vár alatti kocsi és gyaloghíd, (a hajdani Ingoványi kapunak közel megfelelő helyen). A beboltozással nyílt ki a Megyeház köz, ami újabb kapcsolatot jelentett a Belváros felé. [162]

3. *A Jancsár-csatornát* a Vörösmarty tér déli végénél, a Malom-csatorna folytatásában, 30 méter hosszban, 4,5 méter nyílással boltozták be. Ezzel szűnt meg a Vörösmarty tér déli végénél a csatorna feletti híd (a hajdani Ingoványi kapu előtti kelet-nyugati irányú árok hídjának megfelelő helyen).[162]

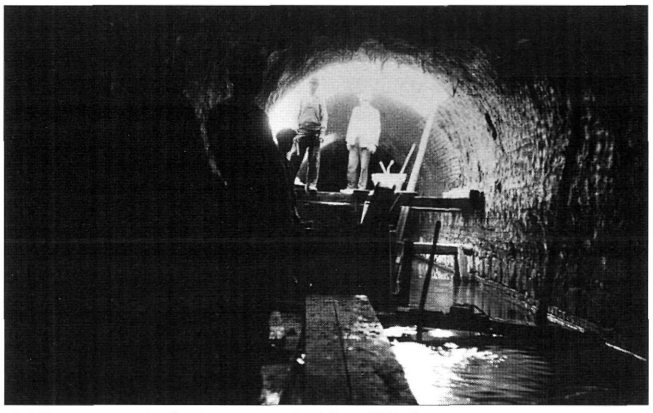
4. *A Kórház (mai Rákóczi) utcai boltozatot* 1893-ban készítették el több mint 600 méter hosszban. Ezzel az Ősz utca (korábban Lövöldöző u.) végén lévő híd szűnt meg, a beboltozással viszont itt is utcát tudtak nyitni.[162]

5. *A Tobak utcában* 353 méter hosszú boltozatot építettek, mindössze 0,5 méter nyílással. Ezzel szűnt meg a régi Palotai sorompónál (a hajdani külső Palotai kapu közelében) lévő kőhíd. [162]

A csatornák lefedése a városképet jelentősen megváltoztatta, mivel a lefedett vízfolyások felett szélesebb utakat alakítottak ki.

1873-ban előírták, hogy a csatornák környékét úgy kell kezelni, hogy ha majd egyszer boltozzák, akkor ott út lesz. A jövendő útnak pedig meg kell tartani a kellő szélességet.[163]

A nyílt csatornarendszer lefedése közegészségügyi problémát is megoldott, mivel a Belváros szennyvize a várárki csatornába folyt. A többi nyílt csatorna lefedése évtizedekig húzódó problémát jelentett, amit végül századunk 20-as 30-as éveiben tudtak megvalósítani.



A Vörösmarty tér alatti csatorna javítása 1935-ben

1901. január 31-i dátumú m. kir. kultúrmérnöki hivatal Székesfehérvár lecsapolási tervéből, a vízfolyások keresztszelvényeiből vett hídadatok (egyes csatornaszakaszok beboltozása után).

Várkörúti árok

jele	vízfolyás szelvény	a híd neve	a híd anyaga, szerkezete	szélessége/ beboltozott hossz	nyílása	hossza
V/1	28+34	Budai úti híd	téglaboltozat	13,5 m	3,0 m	6,9 m
V/2	32+45	Kórház utcai híd	téglaboltozat	43,0 m	2,0 m	5,5 m
1	35+20	Nádor utca végén beboltozott csatorna	téglaboltozat	180,0 m	2,2 m	(5,2 m)

Malom csatorna

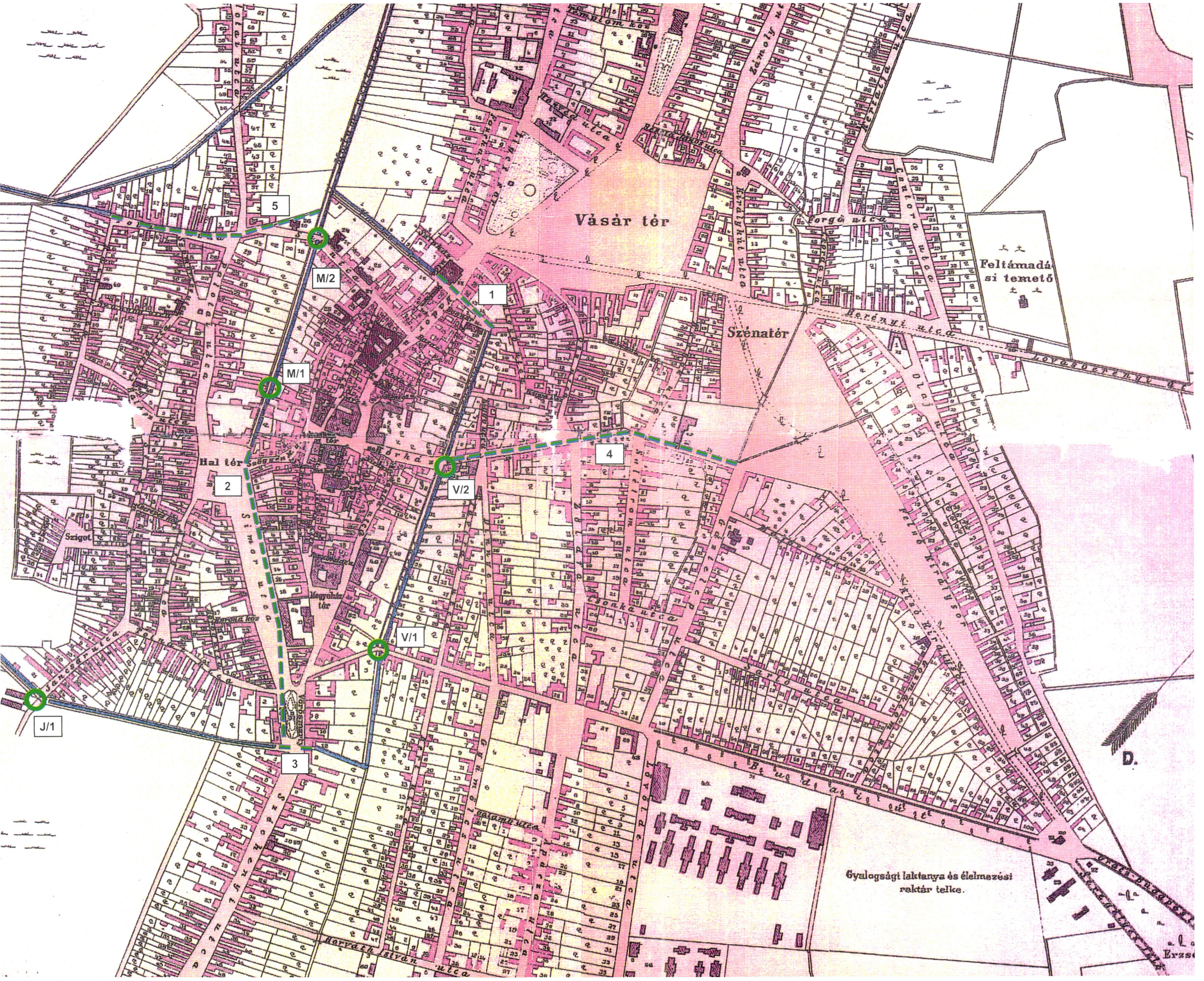
jele	vízfolyás szelvény	a híd neve	a híd anyaga, szerkezete	szélessége/ beboltozott hossz	nyílása	hossza
2	6+23	Haltéri hídig beboltozott csatorna	téglaboltozat	623,0 m	4,2 m	9,6 m
M/1	7+14	Felmayer gyárnál lévő híd	téglaboltozat	3,6 m	4,7 m	5,8 m
M/2	10+0	Sas utcai híd	téglaboltozat	21,0 m	4,0 m	8,1 m

Jancsárkúti árok

jele	vízfolyás szelvény	a híd neve	a híd anyaga, szerkezete	szélessége/ beboltozott hossz	nyílása	hossza
—	4+14	mezei úti híd	téglaboltozatú	4,5 m	3,2 m	6,4 m
—	9+60	vasúti híd	vastartós	2,5 m	6,1 m	8,0 m
J/1	19+56	Vágó híd	téglaboltozat	7,6 m	3,3 m	12,7 m
3	24+40	Vörösmarty téri hídtól beboltozott csat.	Téglaboltozat.	30,0 m	4,5 m	—

Tobak csatorna

jele	vízfolyás szelvény	a híd neve	a híd anyaga, szerkezete	szélessége/ beboltozott hossz	nyílása	hossza
—	2+063	Komáromi vasútvonal hídja	vastartós	2,5 m	4,5 m	6.2 m
5	10+07	Malom csatornáig beboltozott csatorna	téglaboltozat	353,0 m	0,5 m	(9,1 m)



Vásár tér
Szénatér
Feltámadási temető
Hal tér
Megyeház tér
Sziget
Gyalogsági laktanya és élelmezési raktár telke.
Erzsébet
D.
1
2
3
4
5
M/1
M/2
V/1
V/2
J/1

A Malom-csatorna beboltozása a Hal térnél lévő hídtól kezdődött. A fotó a mai Mátyás király körút Liszt Ferenc utcai csomópontjának megfelelő helyen készült. A híd jobb oldalán a „Ponty" vendéglő oldala látható, bal oldalon a Liszt Ferenc utcai sarokház, ami ma is áll

Szent János képnél lévő Malom csatorna híd 1916-ban. A csatorna felett húzódik a mai Mátyás király körút

További új utak, utcák építése

A város növekedésével az úthálózatban is nagy változások történtek, a már korábban említett csatornák lefedése feletti útépítéseken kívül, amit Winkler Vilmos térképén is követhetünk.

– Az 1870-es években nyitották ki a *Sas (mai Ady Endre) utcát,* ezzel újabb kapcsolat keletkezett a Belváros felé. A Sas utca végén a Malom csatorna felett épült a Szent János képnél lévő híd. (A hídon Nepomuki Szent János szobra állt.)

– 1863-ban alakították ki a Tóváros felé vezető *Horvát István utcát* a Széchenyi útig a korábban ittlévő csatorna helyén. Az új út hosszabbításához a Széchenyi utcán egy házat vettek meg és bontottak le.[164]

– A korábbi Víziváros szélén lévő csatorna helyén építették ki a terjeszkedő városrész *Gáztelep utcáját* (mai Gáz utca).

– A Lövölde utca helyén korábban az Aszalvölgyi árok folyt. Az árok nyomvonalának áthelyezésével együtt építették ki *Lövölde utcát* az állomás felé.[165]

A múlt század végén szélesítették továbbá a Könyök közt, a Nádor utcát és a Szarka utcát, és szűkítették a csordahajtó utakat. Ekkor alakították ki a díszes ligeteket, 1874-ben a Vörösmarty teret, 1884-ben a Zichy ligetet, 1898-ban az Erzsébet ligetet (Haleszt) parkosították. A városház és a Püspökség terét 1889-ben a Búzapiacot 1890-ben rendezték.[166]

A Winkler Vilmos féle térképen is látható, hogy az állomás előtt akkor még nyitottan csörgedezett az Aszalvölgyi kanális, melyen két helyen lehetett kis kőhídon a város felé menni, a Lövölde utcán, vagy a várhoz közelebb eső Apácza, majd Deák Ferenc (mai József Attila) utcán, mivel a mai Prohászka Ottokár út íves vonala még nem létezett, nádas térség volt. Helyén a Várkör út csatornája folytatódott az Aszalvölgyi árok felé, mely csatornát az új Horvát István út is keresztezte egy új híddal (a mai Horvát István út, Prohászka Ottokár út csomópontban).

A térképen a Felsővárosban már nem látjuk azt a csatornát, ami felett az Öreg utcában, a Malom utcában, a Zámoly utcában és a Budai úton is voltak hidak Wüsztinger János térképe szerint.

Árvizek, új csatornák és ezzel kapcsolatos új hidak építése

A hirtelen hóolvadások, nagy esőzések többször okoztak kisebb, nagyobb árvizeket a városban. Többször volt jeges ár a Gaja folyón, a Víziárost az Aszalvölgyi árok, a Tóvárost a Gaja (a Pusztafolyó) öntötte el rendszeresen. 1862 februárjában, 1875 tavaszán és 1881. március 8–9-én is nagyobb áradás volt.

1876-ban az ár átszakította a Gaja folyó védgátját és a víz a Hosszú hídnál az országúton át tört utat magának. A Vízivárosban a jég eltorlaszolta a Budai útnál az Aszalvölgyi árok hídját, amit jelentős erőfeszítéssel sem tudtak megtisztítani.

Az 1881. évi árvízkor a Gaja a Hosszú hidat és a Czifra hidat is elsodorta, több helyen a gátat is áttörte.[168] Ezt az elsodort Hosszú hidat pedig 1818-ban építették a királyi bazilika alapköveinek maradványiból.

1881-ben a Víziváros teljes, és a Tóváros nagy része víz alá került. Átszakadt a lovasberényi út is Csalapusztánál és a vasútvonalak közül egyedül csak a kanizsai vonal volt járható.

A budapest – grázi állami út forgalmának lebonyolítására az elsodort hidak helyére ideiglenes fahidakat állítottak fel. Az új Hosszú hidat eredeti helyén, a Czifra hidat új, „megfelelő helyen" építették újjá (a Hosszú hídhoz közelebb, attól 140 m távolságra, korábban 300 méterre volt). A Hosszú és Czifra hidak tervét Schier Ferenc főmérnök, a megyei Állampítészeti Hivatal vezetője készítette.[169] A hidak keresztszelvényét jelentősen megnövelték. Az új hidak 19,1 m nyílású vasfelszerkezetű hidak voltak.[170] A költségek meghaladták a 32.000 forintot. Az alépítmények munkái 1881 októberében fejeződtek be és a kedvező téli időjárásnak köszönhetően tavaszra elkészültek a felszerkezeti munkák is. A hidak ünnepélyes átadására 1882. március 2-án került sor.[169]

A Hosszú hidat ekkortól nevezték Hármas hídnak, annak ellenére, hogy az újonnan épített híd is egy nyílású volt. A Hármas híd név oka az lehetett, hogy 140 m-re épült tőle az új Czifra híd, és építésekor állhatott még a 300 m-re lévő ideiglenesen fából helyreállított Czifra híd is, azaz három híd állt egymás közelében.

A hidak helyreállításával együtt a kereszttöltés magasságát is megemelték, így a Gaja vize már nem veszélyeztette a Palotavárost, és a Belvárost.

Az Aszalvölgyi csatorna áthelyezését Wüsztinger József már térképe elkészítésének idején, az 1820-as években javasolta. A munka elhalasztása súlyos következményekkel járt. Az új Aszalvölgyi csatorna építését végül 1882-ben döntötték el az 1881. évi árvíz tapasztalatai alapján.[171]

Winkler Vilmos 1899 évi térképe (Székesfehérvár Városi Levéltár)

A térképen jelöltük
– a beboltozott csatornákat
1. Várkörúti árok beboltozott szakasza
2. Malom csatorna beboltozott szakasza
3. Jancsárkúti árok beboltozott szakasza
4. Kórház utcai beboltozott csatorna
5. Tobak csatorna beboltozott szakasza
– a m. kir. kultúrmérnöki hivatal Székesfehérvár lecsapolási tervében szereplő hidakat a táblázat szerint.

A beboltozott csatornák felett utakat alakítottak ki, vagy a már meglévő utat szélesítették.

Az új csatorna létesítését a város kölcsönnel fedezte, a munkát a magyar királyi közmunka és közlekedési minisztérium 41.269/883 és 10.273/885 számon hagyta jóvá. Az új csatorna a Budai állami út hídjától indult és egyenesen vezetett (a mai Erzsébet út vonalán) a Lövölde alá. [165] (A III. katonai felmérésen az Aszalvölgyi árok még a Budai út, Lövölde út melletti eredeti helyén látható, az 1889. évi Winkler Vilmos térképen már az új helyen.)

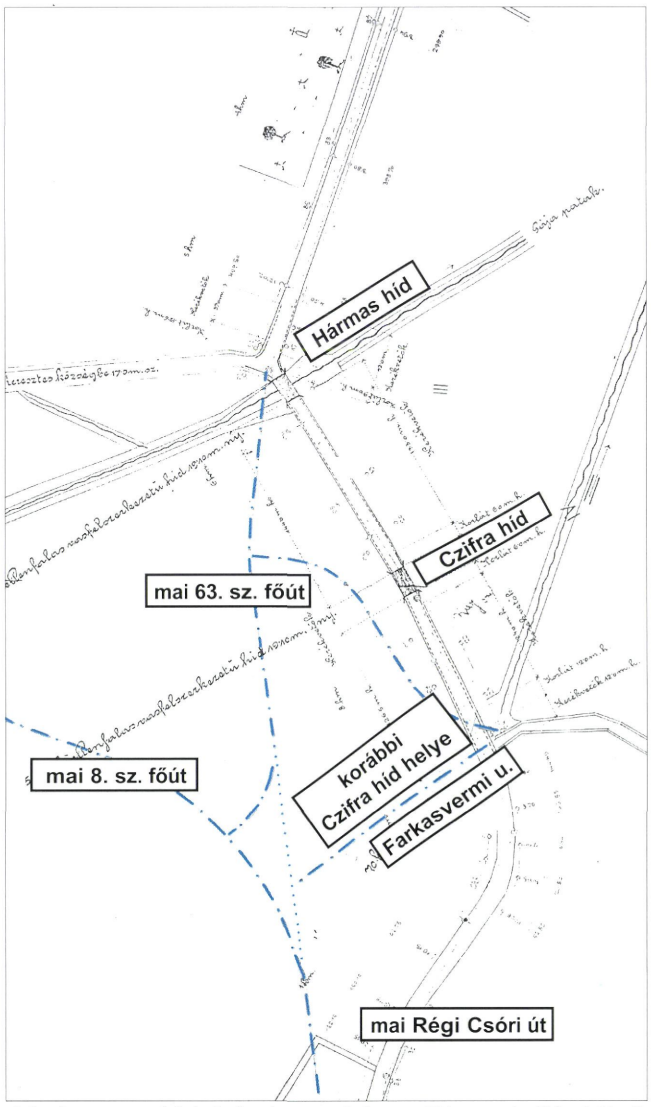
Az új csatornán három tégla boltíves hidat építettek. Eredetileg kő alapon, tégla felmenő és szárnyfalakkal vasgerendás felszerkezet építését tervezték, amitől később a drágább bekerülés és fenntartás miatt elálltak.[171] A hidak alját tégla fenékburkolattal látták el, szabad nyílásuk 3,0 m széles, 2,0 m magas volt.

1. Seregélyesi úton lévő híd hossza 14 m, költsége 993 forint,
2. Disznó úton lévő híd hossza 4 m, költsége 412 forint,
3. Lövölde utcában (a lövölde mögött) lévő híd hossza 6 m, költsége 564 forint volt. [172]

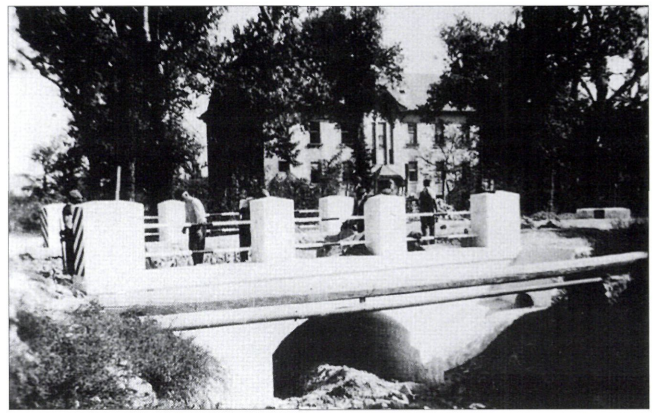
1909. február 4-én még az 1881. évinél is nagyobb árvíz volt az Aszalvölgyi árkon.

A károsult területek a Halesz, a lövölde, a Burtelep, a vasút és Széchenyi út környéke volt. Az új Aszalvölgyi árokszakasz további bővítésre szorult.

Az árvizek elleni védekezés a későbbi évtizedekben folytatódott.



A budapest – grázi út helyszínrajzi részlete a Hármas és Cifra hídnál, egy 1896 évi tervről, amire a jelenlegi utak tengelyvonalait is rárajzoltuk



A Seregélyesi úton az Aszalvölgyi csatorna áthelyezésekor épített híd (háború utáni kép)

Az erőteljesen növekvő város az 1882-ben készült III. katonai felmérés alapján

Winkler Vilmos térképét nem tudjuk bemutatni teljes terjedelmében, de a III. katonai felmérés eredeti méretarányú bemutatásával is jól nyomon követhető a város fejlődése. Az 1863/64. évi felmérés óta alig 20 év telt el, ezért is meglepő város nagymértékű növekedése.

Legjobban a Víziváros fejlődött (az Alsó Királysor és a Budai út között). A Tóváros déli irányban fejlődött (ez későbbi Alsóváros), ekkor épült ki a Szárcsa utca (mára már ez lett a 63. sz. főút nyomvonala). A Palotaváros északi irányban terjeszkedett a Graz – Budapest állami út mellett kiépülő Temető sorral, és a mögötte lévő Szeder utcával. Felsőváros keleti irányban bővült a Csutora utcával. Igen nagy változást láthatunk a Maroshegy környékén is. A vasútvidéki Bürtelep és a komáromi vasútvonal melletti Szárazrét még ezután alakul ki.

Újabb vasútvonalak

A veszprémi vasútvonalat 1872-ben építették ki, ami szintén látható a III. katonai felmérésen. 1896-ban kezdődött el a közlekedés a Székesfehérvár – Pusztaszabolcs, a Börgönd – Sárbogárd vonalon, 1898-ban pedig a Székesfehérvár – Bicske, illetve Székesfehérvár – Börgönd összekötő szakaszon.[154]

Kövezetvám

Ebben az időben a városnak már nyolc sorompója és vámháza van, melyek egy részét a növekvő város miatt korábbi helyükről át kellett helyezni.

1. Móri sorompó a korábbival egyező helyen maradt (a mai Móri út, Fecskepart csomópontban),
2. Csákberényi sorompó szintén maradt (a Csákberényi út, Fecskepart csomópontjában),
3. Zámolyi sorompó eredeti helyén maradt (a mai Zámoly út – Kiskút út és Fecskepart vonalában),
4. Lovasberényi sorompó új létesítmény, korábban a régi Budai sorompó látta el szerepét (a mai Berényi úton, a Csutora temető mellett, a jelenlegi Közútkezelő Kht-vel szemben a régi épület ma is áll),
5. régi Budai sorompó és Új sorompó helyett egy új Budai vámház épült az Alsó Királysor és a Budai út csomópontjában (ennek újabb 1930-as években épült épülete ma is áll),
6. Palotai sorompó szintén új helyre került, a Palotai út, Szeder utca elágazásába (a vámház újabb 1930-as években épült épülete még ma is áll),
7. Csíkvári sorompó új helyre került (a Széchenyi útról a Csíkvári útra, a temetők kezdetéhez),
8. Sárkeresztúri sorompó szintén új, aminek szerepét korábban a Csíkvári sorompó látta el (a Széchenyi utca végére az akkori Tanya sorhoz kerül).

A Városház tér a régi kockakő burkolattal 1908–1910

A befolyt vámból végezték az utcák kövezését. A terméskő burkolatok építése lassú és nagyon drága volt. Az öreghegyi sárga szabálytalan kövekből készült a belváros legtöbb utcájának kövezése. A századfordulón kezdték a kis- és nagykockaköves burkolatok rakását. A Belváros legfontosabb utcáinak kövezete a századfordulóra, a teljes belvárosé századunk 10-es éveiben készült el. [173]

Nádorkapu (Budai kaputorony) lebontása

1872-ben történt meg hosszas vita után. 1870-ben közgyűlési határozat született a lebontásról. A nyolcszögletű fazsindelyes kapu teteje, és a hozzá csatlakozó bástyafal ekkor már igen rossz állapotú volt. [174] A falból lebomló mázsás kövek a közbiztonságot veszélyeztették. A kapu viszont nem állt sem a Sas utca (mai Ady Endre utca), sem a színház kialakításának útjába, elbontásáról egyedül a nehéz fenntarthatósága miatt döntöttek.

A távolsági és városi közlekedés

A távolsági közlekedést a XIX. század elejétől postakocsi, később vonat is biztosította.

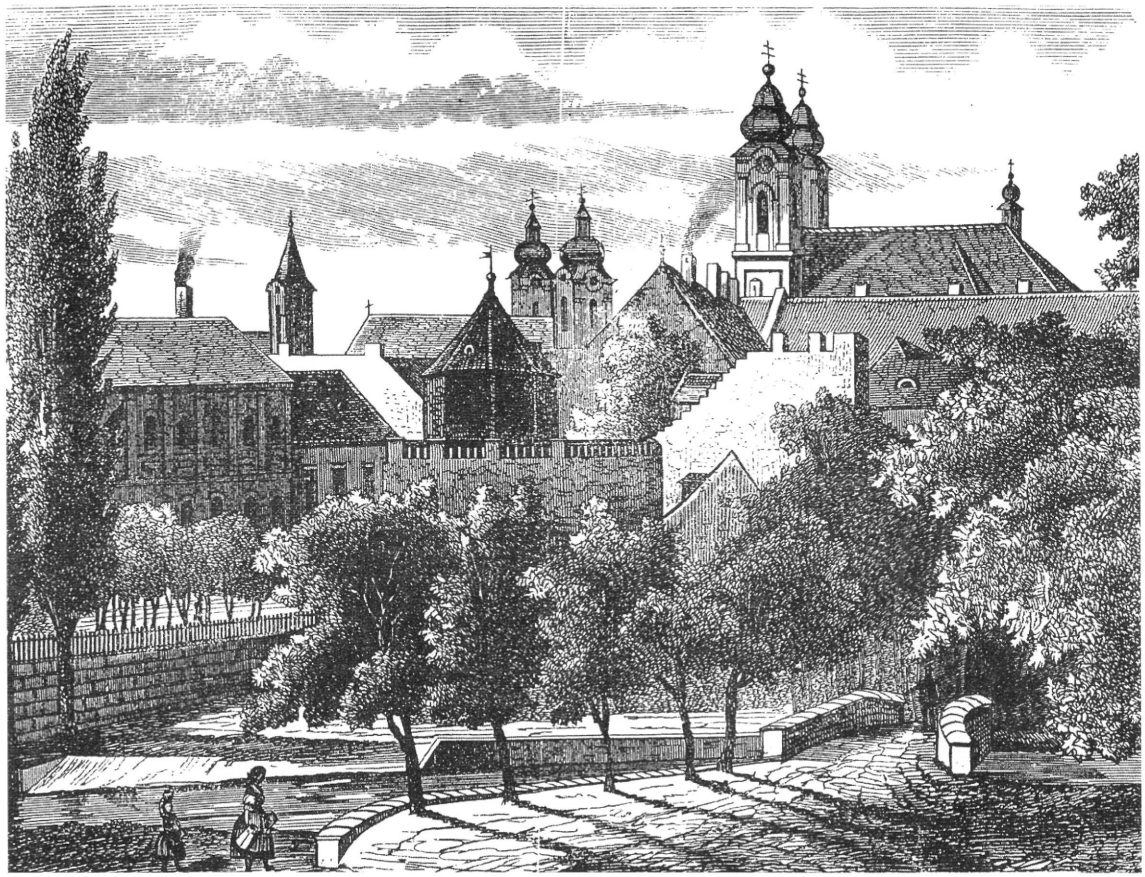
Kirovits Sándor 1832-től, Mrazek József, aki már Pestre is fuvarozott 1836-tól kapott bérkocsizásra engedélyt. 1847-ben Büttel Károlynak már rendszeres gyorskocsijárata volt Buda és Balatonfüred felé, majd 1857-től Szűcs István és Maizer Imre kezdte meg a személyfuvarozást, pár évvel később pedig a Lobmayer-cég. A fővárosba reggel 7 órakor indult a kocsi, Kápolnásnyéken a kocsmában reggelire, Martonvásáron ebédre, Érden a Libadöglő csárdában uzsonnára álltak meg, este 7 órára már meg is érkeztek. [175]

A városi forgalomban egy- és kétfogatú bérkocsik vettek részt.

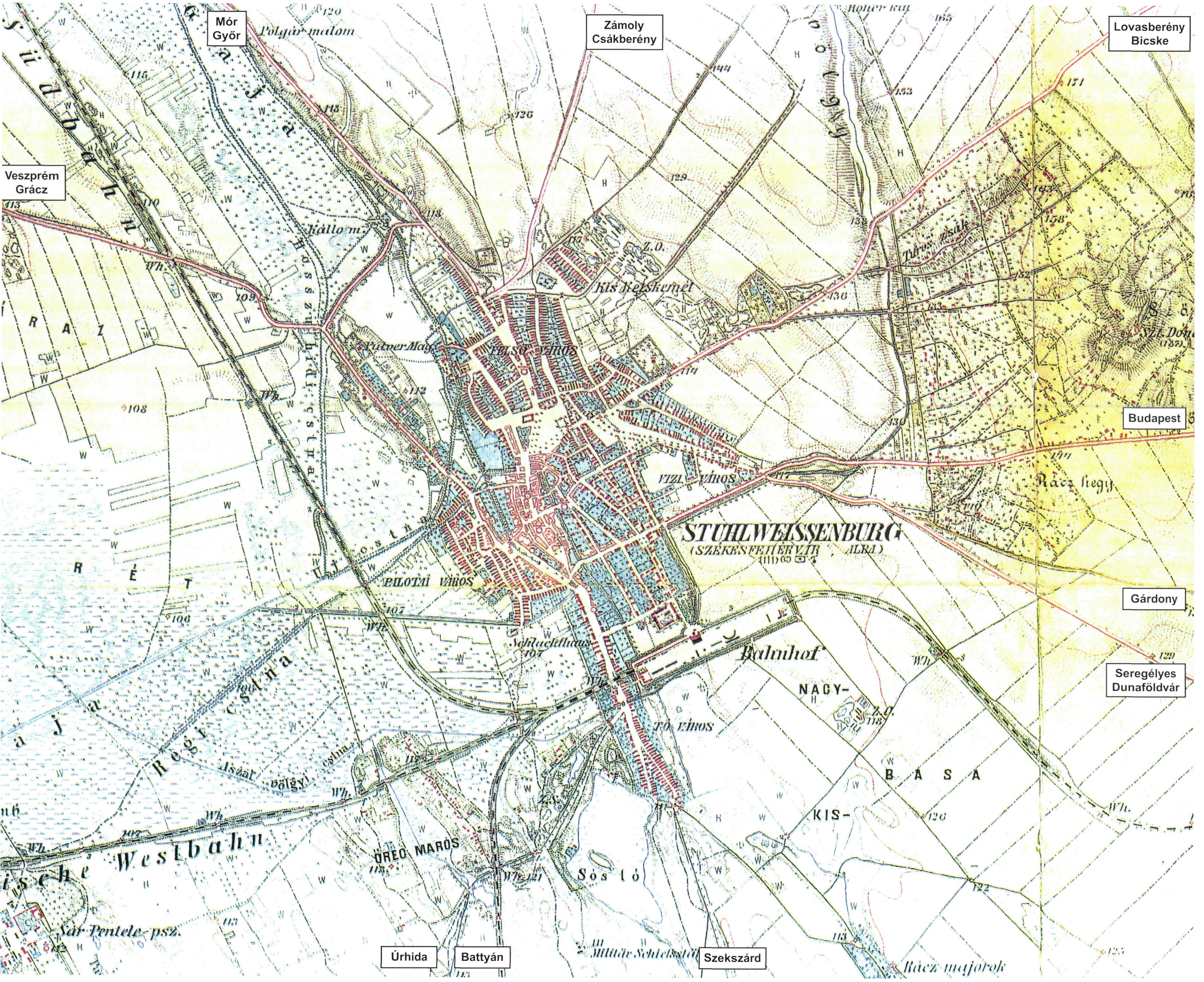
A bérkocsikat 1938-ig a vasútállomás előtt, a mai Romkert (akkor Püspökkert kerítése mellett), a szeminárium, a Magyar Király Szálloda és a Fekete Sas Szálló (Ady Endre utca 7.) előtt lehetett megtalálni. [175]

Utcák világítása

1873-tól már városi gázzal működött a város kivilágítását biztosító 150 lámpa. 1903-ban (a villanytelep felépítése után) már 800 izzó és 20 ívlámpa világította be a várost. [155]



A Budai kaputorony a XIX. század közepén, a Várkörúti árok beboltozása előtt. A Nádor utca folytatásában lévő Szt. János hídnak csak a kő támfala látszik, mellette kő gyaloghíd látható. (Ismeretlen mester, acélmetszet)



Mór
Győr
Zámoly
Csákberény
Lovasberény
Bicske
Veszprém
Grácz
Budapest
Gárdony
Seregélyes
Dunaföldvár
Úrhida
Battyán
Szekszárd
Polgár malom
Kis Kelskemét
FELSŐ VÁROS
VIZI VÁROS
STUHLWEISSENBURG
(SZÉKESFEHÉRVÁR, ALBA)
PILOTAI VÁROS
Bahnhof
Schlachthaus
NAGY-
BASA
KIS-
TÓ VÁROS
ÖREG MAROS
Sós tó
Westbahn
Rácz hegy
Sár-Pentele-psz.
Rácz majorok

Részlet az 1882-ben készült III. katonai felmérésből. (Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi Térképtár).

A város szinte összes hídja ebben az időben már téglaboltozat (kőhídként jelölt).

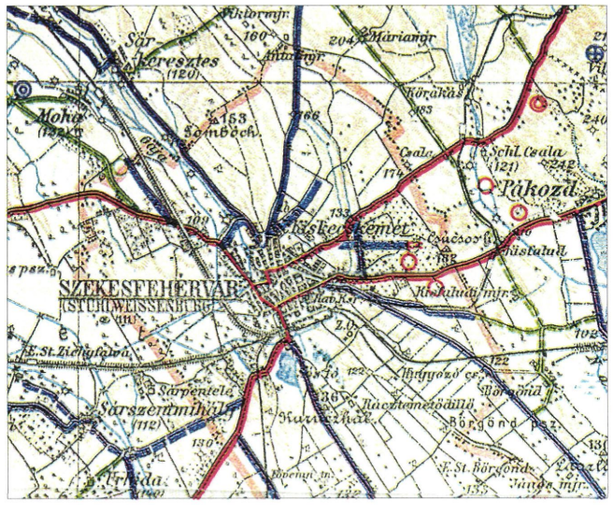
Az 1863–64. évi felmérés óta még 20 év sem telt el. A város e rövid idő alatt meglepő mértékben, minden irányban terjeszkedett, fejlődött.
– A Víziváros a Gáztelep utcán túl a Fehér képig,
– a Tóváros dél felé,
– a Palotaváros észak felé,
– a Felsőváros keleti oldalán fejlődött.
– Maroshegy is ekkor épült ki.

A két háború közti Székesfehérvár útjai és hídjai (1914–1945)

Az első világháború alatt az utakon nem volt rendszeres fenntartás. Még a makadámutak jelentős része is járhatatlanná vált.[176]

A közutakra hozott intézkedések

A közúti törvényt az 1920. XXVII. tc. 3. §-a módosította, hogy a következő évtizedekben nagyobb lehetőségek legyenek a törvényhatósági és vicinális utak építésére, fenntartására. A vicinális közutakat is a törvényhatóságoknak kellett kezelésbe venniük. [176]



Székesfehérvár állami és törvényhatósági közútjai és kőbányái 1918-ban

Jelmagyarázat:
- *Állami közút*
- *Törvényhatósági közút (kiépített)*
- *Törvényhatósági közút (kiépítetlen)*
- *Kőbánya*

A Kormány az 1924. évi IV. tc. 3. §-a alapján külföldi kölcsönt, 250 millió aranykoronát vett fel. Ebből 73,5 milliót bocsátott a közutak és a közúti hidak céljára. [177] 1924–27 között épültek fel az Állami Építészeti Hivatalok székházai. A székesfehérvári ÁÉH székház a Szekfű Gyula utca 5. sz. alatt épült át.

A gépjárműforgalom növekedése 1926–27-es években történt.

Az 1928. évi VI. tc. veti meg az alapját a főbb útvonalak átépítésének. [176]

Az 1930-tól kezdődő gazdasági válság éveiben országszerte az utak állapota tovább romlott és igazából csak 1934 után indult meg a fejlődés.

1933-ban az államépítészeti hivatalok között szétosztották az eddig központosított útigépeket (gőzhengereket, tehergépkocsikat), Dunántúl Útigépjavító Telepét Székesfehérváron alakították ki. [176]

1934-ben állapították meg Magyarország főközlekedési úthálózatát.[177]

Erre azért volt szükség, mert az egyes törvényhatóságok önálló útügyi politikát folytattak, így némelyik kiépített út bizonytalan dűlőútban folytatódott. A megállapított 9.800 km I.; II.; és III. rendű főúthálózatból 5.547 km, több mint fele, továbbra is törvényhatósági kezelésben maradt.

Ebben az időben kezdődött meg nagyobb ütemben a megállapított főúthálózat kiépítése állandó burkolattal.

1935-ben épül meg az állami kezelésbe került 7. sz. budapest – nagykanizsai út Kápolnásnyék és Dinnyés közötti szakasza 24 km betonburkolattal, [176] azaz ekkortól tevődik át a Velencei-tó déli partjára a Budapest felé tartó forgalom, ami több mint egy évezredig a tó északi partján haladt. Az utat különszintű vasúti keresztezésekkel építették, helyenként igen magas töltésekkel. Ekkor készült el pl. a dinnyési felüljáró, egy monolit vasbeton kerethíd (ami 1997-ben a villamosítás miatt átépült).

1935–1938 között készül a 8. sz. székesfehérvár – jánosházi állami út Székesfehérvár – Veszprém közötti szakasza 42 km beton és kiskő burkolattal. [176] Ez a munka Székesfehérvár területét is érintette, ekkor készül el a 8. sz. főút nyomvonal korrekciója a Palotai út végén, amellyel a vasfőtartós Hármas híd mellé egy új vasbeton hidat építettek, a régi híd-tól mindössze 9 méter távolságra. (A rövidületű új vasbeton hídról az 1940. évi árvíz leírásánál még olvashatunk). A 8. sz. állami út vonalán számos híd, köztük igen jelentős méretűek is épültek, pl. veszprémi völgyáthidalás, városlődi, vasvári, rátóti felüljáró, vasvári álív híd, melyek a korszak igen jelentős alkotásai. [178]

Az eredményesebb útfenntartás érdekében 1936-tól voltak közúti kerületi felügyelők, melyek szolgálatát és hatáskörét a 36.560/1936 sz. rendelet szabályozta. Az állami útőrök szolgálatát a 65.100/1940 sz., az állami útmesterekét a 7000/1943 sz. rendelet szabályozta. 1928-32 között útmesteri szakiskola is létesült. [177]

Az 1919–1944 között bekövetkezett fejlődést mutatja, hogy a kiépített utak hossza

1919-ben 16.219 km volt, ami
1944-re 26.881 km-re nőtt az ország mai területén.[176]

A város átalakulása, fejlődése

Ebben az időszakban is igen jelentős volt. A város jellege, korábbi utcaképei változtak meg azzal, hogy a Belvárost körülvevő csatornákat teljes hosszukban befedték és felettük utakat építettek. Ezzel megszüntették a korábbi nyitott csatornák melletti keskeny utacskákat, az időnkénti „rettenetes büdösség"-et, a nyílt árkok szennyvizekkel keveredő egészségtelen voltát. A „hidak városá"-ból ebben az időszakban alakult ki a „modern város".

1931-től, (Csitáry G. Emil polgármesterségétől) tudatosan készültek az 1938-as ünnepi év ünnepségeire amibe a tervszerű, városképjavító munkákat is beleértettek.

Bontásokkal új tereket alakítottak ki: Országzászló tér, Hősök tere, Prohászka park. Rendezték a Fő teret (aszfaltburkolatot kapott), feltárták a Romkertet. [185]

Ekkor cserélték ki a Belvárosban a légvezetékeket föld alatti kábelekre. A Romkert, a Püspökség, a Város- és Megyeház többszínű díszkivilágítást kapott. [155]

Az ünnepi évben az országgyűlésre és a vitézavatásra 25–30 ezer, a Szent Jobb ünnepségre 50 ezer ember látogatott a városba.

Az átalakult Székesfehérvárt a II. világháború előtt példás tisztaságú utcák, jó minőségű kiépített utak, gyönyörűen kialakított és karbantartott parkok jellemezték.

Molnár Tibor, aki Csitáry polgármestersége idején lett a város főépítésze számos korabeli fényképet hagyott ránk, melyekről egy folyamatosan változó, szépülő, jól karbantartott város tárul elénk. [179] Köztéri szobraink jelentős része is e kor hagyatéka.

A csatornalefedések és ennek kapcsán kialakított új utak

Az 1870-es és 1890-es évek csatornázási munkái csak századunk 20-as, 30-as éveiben folytatódtak.

A Várkörút melletti csatornát az 1920-as évek elején boltozták be a Malom-csatornától a színházig és a múzeumtól a Vak Bottyán útig. Ezzel vált láthatatlanná a Várkörút alatt a mai Romkertnél lévő (Kórház utcai) híd és a Budai út végében lévő híd. A csatorna befedése után a Belvárosból további két utcát nyitottak ki a kiszélesített Várkörút felé. Ekkor nyílik meg a Püspökség kertje feletti Lakatos utca (a Bástya utca – Várkörút szakaszának kiépülésével), valamint a Petőfi Sándor utca (a Kossuth Lajos utca – Várkörút közötti szakaszának kialakításával).[180]

A Várkörút egyenes folytatásában a mai Prohászka Ottokár út helyén lévő nyílt árok (aminek az Aszalvölgyi árok volt a befogadója), a Horvát István utcai híddal együtt a 20-as években szűnt meg. Helyén a 30-as évek végén építették ki a Várkörút folytatásában a széles Prohászka Ottokár utcát a Zita királyné (mai Budai út) – Horvát István utca között. [180]

A Malom-csatornát századunk 30-as éveinek végén boltozták be a Hal (ma Piac) térig. Ezzel vált láthatatlanná a Malom-csatornán a Nagy Sándor (korábbi Sas, ma Ady Endre) utcában lévő híd, a Felmayer gyárnál lévő híd és a Hal térnél lévő híd másik oldala is. [180]

A Malom-csatorna felett a mai Mátyás király körút széles útját nem alakították ki közvetlenül a csatorna beboltozása után. Nagy Sándor utcai hidat sem bontották el, a csatorna közvetlenül a hídhoz csatlakozott. A híd Nepomuki Szent János szobra így még a beboltozás után is látható volt, egészen az út szélesítéséig.

A vasútállomás előtt az Aszalvölgyi-csatornát a 30-as évek végén 40-es évek legelején boltozták be, mellyel két híd vált láthatatlanná, a Deák Ferenc utca folytatásában és a Lövölde utcán. A vasútállomás előtti téren körforgalmat alakítottak ki, parkosítottak. [180]

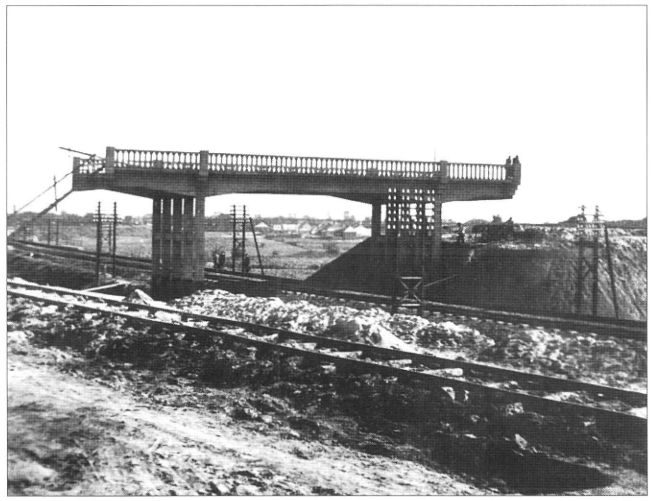
A Malom-csatorna még beboltozás előtt 1935-ben. A háttérben látszik a Szt. János szobornál lévő híd, ami a mai Ady Endre utca csomópontjában volt

A Deák Ferenc utca folytatásában lévő híd az Aszalvölgyi-csatorna felett, a vasútállomás előtt, még a beboltozás előtt

A Várkörút kiszélesített útja a csatorna beboltozása után 1936-ban

Az Aszalvölgyi árok beboltozása a vasútállomásnál. Baloldalt a Középfokú Gazdasági Iskola, ma Vasvári Gimnázium

A Szt. László (Balatoni út) alatti Jancsár csatorna iker csatornájának építése



A Vásárhelyi út Homoksori felüljárója csatlakozó úttöltés nélkül

A Jancsár csatorna beboltozása után a 30-as évek végén nyitották meg a Vörösmarty térről a széles Szent László utat (a mai Balatoni utat).

A csatorna lefedésével együtt a Vörösmarty téren a csatorna két oldalán álló házat is elbontották, ezzel alakulhatott ki a Balatoni út mai csomópontja.

A Jancsár csatorna beboltozása, a Vörösmarty tér megnyitásával került az egykori 7. sz. főút városból kivezető szakasza a Csíkvári (Batthyányi) útról a Balatoni út vonalára. Az új nyomvonalú városból kivezető útszakaszon több felüljáró és híd épült. Ekkor építették az Aszalvölgyi árok téglaboltozatos hídját, a szombathelyi vasútvonal feletti monolit vasbeton felüljárót, a komáromi vasútvonal feletti monolit vasbeton felüljárót és közvetlenül mellette, a Tátra utca folytatását áthidaló monolit vasbeton felüljárót. A 7. sz. főúthoz csatlakozó, a Homoksortól induló Vásártéri úton is monolit vasbeton felüljárót építettek a szabadbattyáni vasútvonal felett.[181]

1940-ben épült a Széchenyi utcai vasbeton vasúti felüljáró, (közúti aluljáró) hídja, a korábbi szintbeli átjáró helyén.[180]

A vasbeton felüljárók ellenére a városnak még több fahídja is volt ebben az időben.

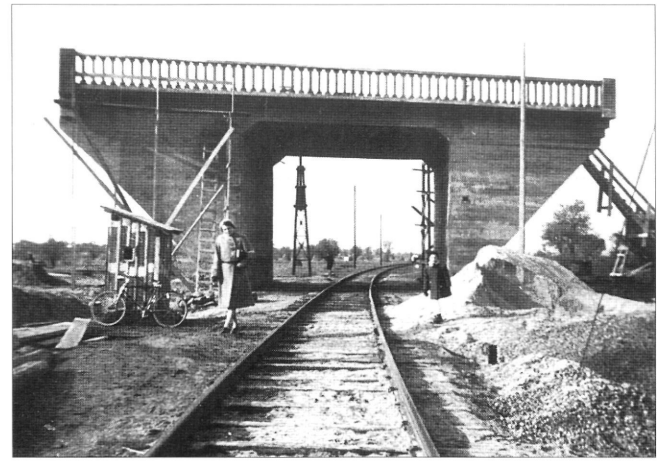
1938-ban építették ki a mai Mészöly Géza utcát a Sár utcától a Palotai útig a Malom-csatorna felett egy fa-, a Varga-csatorna felett egy betonhíddal.[180]

Utcák kövezése, burkolása

A század elején a városi útépítések kedvelt anyaga a keramittégla volt, de már megjelentek az aszfaltburkolatok is.

Keramittéglával burkolták többek között a Várkörutat, a Palotai utat, a Hal teret (mai Piac tér), a Ferenc József teret (mai Szent István tér), a Vörösmarty teret, a Bognár utcát (mai Országzászló teret), a Gáz utcát, a Horvát István utcát, mely utak a belvárost körülvéve igen egységes szép képet mutattak.

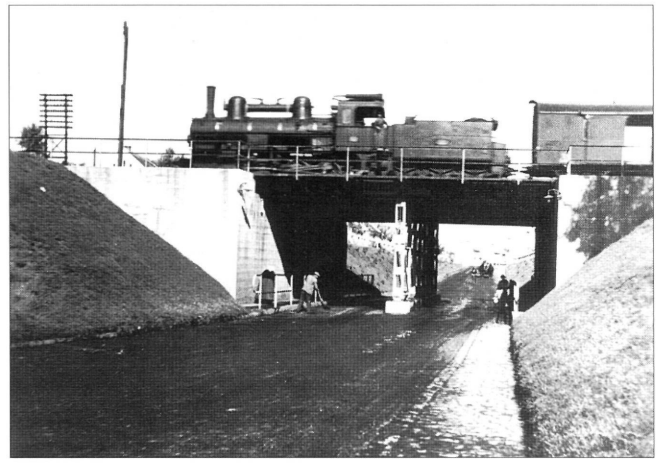
Öntöttaszfalttal burkolták 1902-ben a vasútállomás előtti teret 3108 m^2-en.[182] A város különböző aszfaltburkolatú útjairól és járdáiról 1940-ben készült kimutatása alapján – aminek az utas részét bemutatjuk – még a szakembereket is meglepheti, hogy a század elején már milyen sokféle aszfaltburkolatot használtak. A korabeli fényképek alapján ezek a burkolatok a kezdetleges eszközök ellenére is igen jó minőségűnek látszanak.



A szombathelyi vasúti felüljáró még a hozzá csatlakozó földfeltöltés nélkül

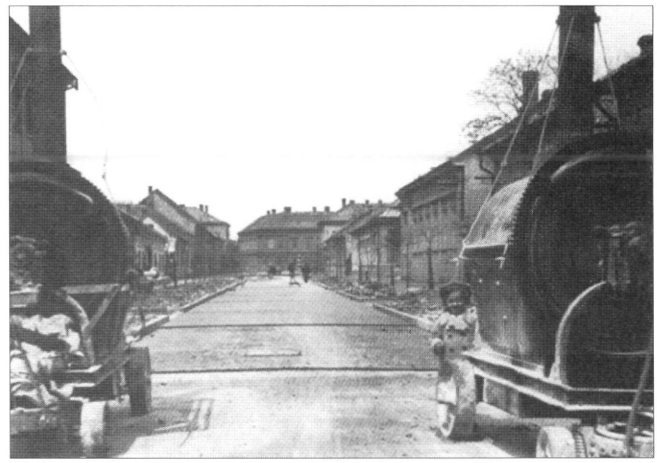
A 7. sz. főút, Balatoni út felüljáróihoz igen magas földmunkákkal csatlakoztak. Az úttöltéshez a földet az első világháborúban elpusztult légihajó töltő „hidrogéntelep" területéről csilléken hordták

Keramitburkolat javítása a Várkörúton. (A képen látható Eisenbarth-házat a Romkert kialakításakor bontották le.)



A Széchenyi úti vasúti aluljáró építése

A mai Mészöly Géza út 1938. évi kiépítése, megnyitása után a Malom-csatorna felett még fahíd volt. (mai Szabadságharcos út csomópontjában az uszodánál)



Kétrétegű öntöttaszfalt-burkolat építése beton alapon a Gyümölcs utcában a 40-es évek elején

KIMUTATÁS a Székesfehérvár szab. kir. város területén levő különböző aszfaltburkolatú utakról 1940-ben[182]

15 cm vastag betonalap, 5 cm vtg tömörített aszfalt (comprima)

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1926	Nádor u. és Károly Király tér	Fő utca, Városház tér	7668
1927	Nagy Sándor utca	Ady Endre utca	2046
1927	Szögyény Marich utca	Liszt Ferenc utca	1915

15 cm vastag betonalap, 4 cm vastag kötőrétegen 4 cm homokaszfalt

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1926	Lord Rothermere u. és törv.szék előtti tér	Dózsa György út	3532
1926	Várkörút / Rákóczi u.-Zita K. u. közt /	/ Rákóczi u. - Budai u. közt /	3240
1927	Horthy Miklós tér	Marx Károly tér	2763
1927	Rákóczi u. ./ Kempelen tér-József u. közt /	u.a.	1658

Makadámalap, 4 cm vastag kötőrétegen 4 cm vastag homokaszfalt

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1926	Rákóczi út / Kempelen tér - Várkörút közt /	u.a.	11636

Makadám alapon 5 cm vastag finom aszfaltbeton (topeka)

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1932	Seregélyesi út	u.a.	2724

Makadám alapon 5 cm vastag durva aszfaltbeton (bitumac)

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1927	Alsókirálysor - Rákóczi u.	Király sor - Rákóczi u.	8607
1927	Távirda utca	u.a.	1830

15 cm vastag betonalapon 4 cm vastag öntöttaszfalt

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1902	Vasútállomás előtti tér	u.a.	3108
1904	Szt. Imre u. és köz	u.a.	2350
1911	Kossuth u. / 1-8 sz. -ig /	u.a.	643
1913	József utca	József Attila u.	4308
1913	Kégl György u.	u.a.	3245
1926	Vilmos cs. Út / északi és nyugati /	Zichy liget /északi és nyugati határoló út/	4403
1926	Törvényház előtt	u.a.	248
1926	Bazilika tér	Koronázó tér	882
1926	Kempelen tér	u.a.	662
1926	Szt. Korona, Kossuth u, Ferenc József tér, Kancellár u, Petőfi u.	Táncsics M. u., u.a., Szt. István tér, Vasvári P. u., u.a	5111
1926	Rózsa utca	u.a.	377
1933	Szt. János köz	u.a.	112
1933	Gizella királyné u.		75
1933	Basa utca	u.a.	317
1933	Ferenc József tér	Szt. István tér	897
1934	Petőfi u. /szeminárium előtt /	u.a.	1131

15 cm vastag betonalapon 4 cm vastag zuzalékos öntöttaszfalt

építés éve	az utca akkori neve	mai utcanév	burkolt felület /m²/
1934	Zita királyné u. és Deák Ferenc u. kereszteződése	Budai út és Deák Ferenc u. kereszteződése	305
1934	Gr. Klebelsberg u.	Budai út / Várkörút - Vörösmarty tér között /	1238
1935	Zita királyné út	Budai út / várkörút - Lövölde u. között /	3472
1936	Várkörút - Kígyó utca / Országzászló tér, Nádor utca /	Várkörút - Wathay F. u. / Országzászló tér, Fő utca /	1474
1936	Berényi út	u.a.	5736

A városi közterületek burkolása

1926-ban adták ki Székesfehérvár szab. kir. város építési szabályrendeletét a közterületek burkolásáról.[183] Ebben útburkolás tekintetében a város összes utcáját nyolc csoportba sorolják. A szabályzat az építési költségekre is kitér.

„A város által első ízben létesítendő gyalogjáróknak összes építési költségeit – legfeljebb 3 m szélességig – kizárólag az illető közterület mentén fekvő telektulajdonosok viselik éspedig oly módon, hogy minden ház, illetve telektulajdonos köteles a saját telke előtt létesített járda és szegélyezés tényleges előállítási költségeit burkolási járulék címén megtéríteni."

„A város által első ízben létesítendő kocsiutak burkolási költségeinek legfeljebb 8 méter szélesség után számítható egynegyed részét a ház-, illetve telektulajdonosok viselik éspedig oly módon, hogy minden ház, illetve telektulajdonos a saját telke előtt létesített útburkolat tényleges előállítási költségeiből a fentiek szerint reá eső részt, tehát a költségek 1/8 részét burkolási járulék címén megtéríteni tartozik.

Az úttest és gyalogút kellő szintre helyezéséhez szükséges földmunkák költségei egészben a várost terhelik."

A város utcáinak nyolc csoportja a közterületek burkolásáról szóló építési szabályrendelet szerint[183]

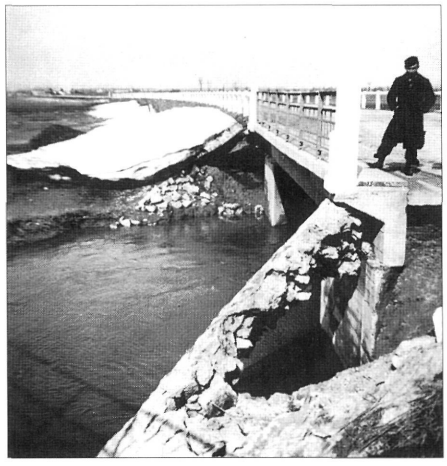
ELSŐ CSOPORT: kizárólag elsőrendű, hézagmentes anyaggal burkolandók.	**ÖTÖDIK CSOPORT:** keramit, kiskő, gránit, bazalt, vagy trachit, andezit terméskővel burkolandók.
Nádor u., Városház tér, Rákóczi u. a Városház tértől a Bank u.-ig és a Várkörúttól a József kir. herceg u.-ig, Bank u., Kossuth u., Ferenc József tér, Vörösmarty tér, Zita királyné út a Deák Ferenc u.-ig, József kir. herceg u., Kégl György u., Kempelen tér, Nagy Sándor u. a Nádor utcától a Malom csatornáig, Vilmos császár tér.	Palotai u. a Hal tértől a Nagy Sándor utcáig, Kígyó u., Kígyó köz, Ősz u. és a Széchenyi utca a Vörösmarty tértől a DV: keresztezésig.
MÁSODIK CSOPORT: másodrendű hézagmentes anyaggal burkolandók.	**HATODIK CSOPORT:** olajozott trachit, andesit, vagy bazalt makadámmal burkolandók.
Basa, Bástya, Bognár, Ybl Miklós, Jókai, Lakatos, Petőfi u. a Kossuth u.-tól a Megyeház u.-ig, Rózsa, Szt. János, Szt. Imre, Színház, Várkapu, Virág u. és a Várkörút a Nádor u.-tól a Malom csatornáig.	Árpád utca, Berényi út a Királykút utcától a sorompóig, Csíkvári út a Széchenyi utcától a sorompóig, Széchenyi utca a DV. Keresztezéstől a sárkeresztúri sorompóig, Lövölde, Gáztelep utca, szénatéri és vásártéri utak, Királykút , Zámoly utca, Zámoly köz, Sörpince, Dr. Kuthy József u., Sörház tér, Tolnai, Jancsár, Tobak Gőzmalom és Pálya utca.
HARMADIK CSOPORT: keramit, kiskő, gránit, bazalt, vagy trachit kockakővel burkolandók.	**HETEDIK CSOPORT:** olajozott városi kő-makadámmal burkolandók.
Deák Ferenc u. Hal tér, Megyeház u., Petőfi u. a Kossuth utcától a Várkörútig, Rákóczi u. a Bank utcától a Várkörútig, Szt. István u., Szögyény Marich u. és a Várkörút a Zita királyné utcától a Nádor utcáig.	Alaghy Dezső, Csapó utca, cserepes köz, Csonka, Csorda, Csutora utca, Felsőkirály-sor, Forgó, Fürdő, Halász, Honvéd, Horog, Kecskemét, Kertalja utca, Kertalja-köz, Korona-köz, Könyök-köz, Király köz, Major, Mantz János, Munkás, Olaj, Pirosalma, Rác, Reseta János, Salétrom, Sarló, Sár, Selyem, Szömörce, Sütő, Szunyog utca, Templom köz és Vendel utca.
NEGYEDIK CSOPORT: bitumen-makadámmal burkolandók.	**NYOLCADIK CSOPORT:** a rendelkezésre álló burkolóanyagtól függően esetenkénti megállapítással burkolandó.
Alsókirálysor, Budai út a Deák Ferenc utcától a csapatkórházig, Berényi út a Nádor utcától a Királykút utcáig, Fazekas, Gyümölcs, Havranek József, Horváth István, József Ágost u. azelőtt Malom u., Nagy Sándor u. a Malom-csatornától a Palotai utcáig, Rákóczi u. a József utcától a Gáztelep utcáig, Palotai u. a Nagy Sándor utcától a sorompóig, Simor és Távirda utca.	Baross, Báthori utca, Erzsébet királyné út, Fűtőház, Gyár, Hunyadi, Kinizsi, Kistelek, Nefelejts, Szárcsa, Szeder, Sziget utca, Tanyasor, Temetősor, Vértanu és Zrínyi utca.

Újabb árvizek

1940 tavaszán A Gaja-patakon jeges árvíz volt.[167] A víz először az állami kezelésben lévő 8. sz. főút új Gaja-patak hídjánál akadt el (ami a 30-as évek végén épült a nyomvonal korrekció kezdetén). A hidat az előző évtizedek szárazabb időjárásai hatására mindössze 6,0 m nyílással építették (a komáromi vasútvonal nyílásával azonosan), a régi vastartós 19 m nyílású Hármas hídtól 9 m-re.[184]

(A Gajának ezt az ágát korábban Hosszúhídi-csatornának, később Pusztafolyónak is hívták.)

Az árvíz hatására a híd megrogyott, a víz az úton folyt át. A másik torlasz a vasúti hídnál volt.

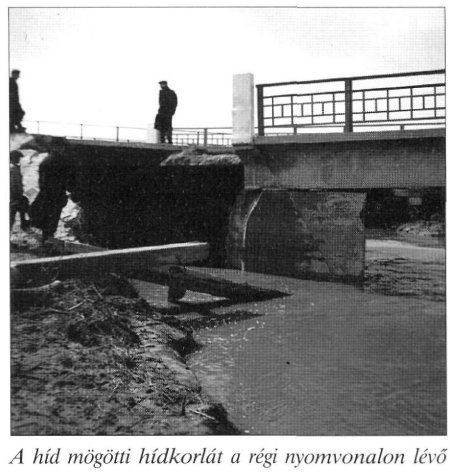


Gaja-patak kisnyílású vasbeton hídja az árvíz után

Az elégtelen hídnyílások következtében a medréből kilépő víz elöntötte a város nyugati szélén fekvő településrészeket.

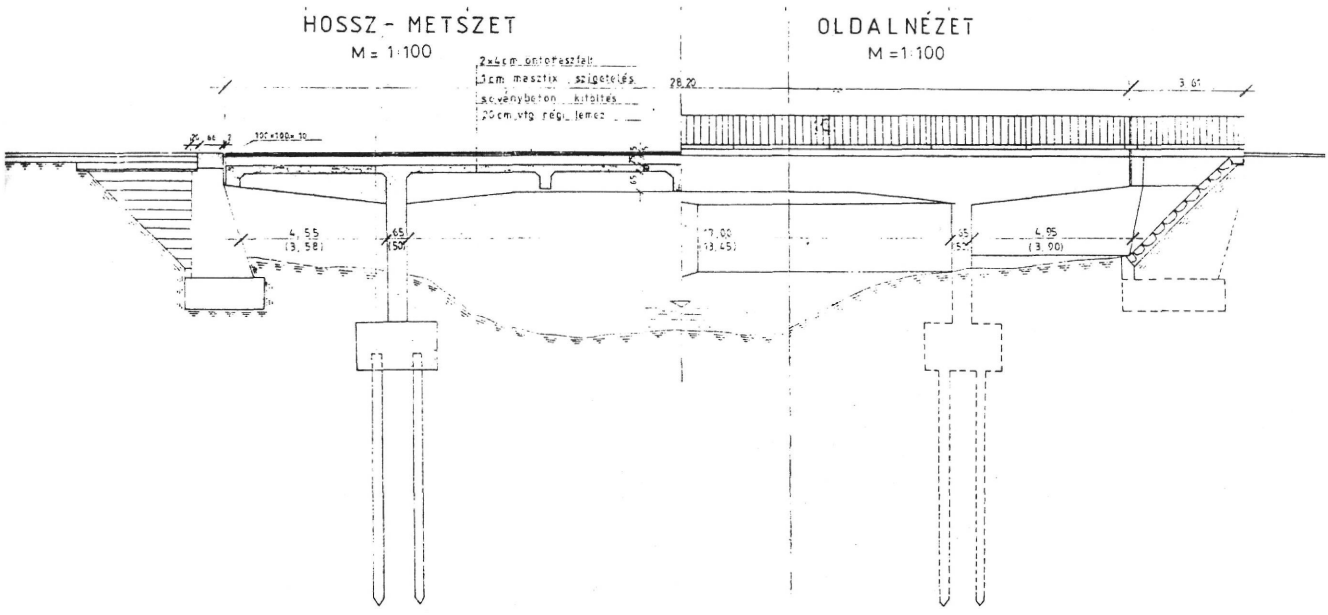
A 8. sz. főút Gaja-hídját még 1940-ben átépítették háromnyílású vasbeton (5 főtartós konzolos) keretszerkezetre 5,0+17,0+5,0 m nyílásbeosztással. A Czifra híd vízfolyásának vonalában egy új, 7,0 m nyílású vasbeton ártéri hidat is építettek.

A régi vastartós Hármas hidat a régi nyomvonalon a 40-es évek végén robbantották fel. Az ártéri vastartós kő felmenőfalas Czifra híd a régi nyomvonalon elhanyagoltan ma is áll. Az 1940-ben épített vasbeton ártéri híd (a 30-as évek végén épült nyomvonalon) a közelében lévő csomópont átépítésével funkcióját vesztette, de ma is áll.



A híd mögötti hídkorlát a régi nyomvonalon lévő (19 m nyílású) vasfőtartós Hármas hídé

Az új monolit vasbeton háromnyílású Hármas híd építése az 1940-es tavaszi árvíz után, még ugyanabban az évben. Mellette még látható a 19,1 m nyílású vastartós híd



Az 1940-ben épített Hármas híd hosszmetszete és oldalnézete

Az útvám megszűnése

Az útvám és ezzel együtt a sorompók megszüntetése a 30-as évek végén, állami kezdeményezésre történt. A Balatoni út kiépítésével párhuzamosan így kívánták támogatni „becsalogatni a városba" az átmenő forgalmat. A kieső vámbevétel pótlására a város átalányt kapott. [185]

A 30-as évek végén, nem sokkal az útvám megszűnése előtt építették át a budai és a palotai sorompók épületeit. Ezek a kétszintes épületek megváltozott funkcióval ma is állnak.

Városi közlekedés

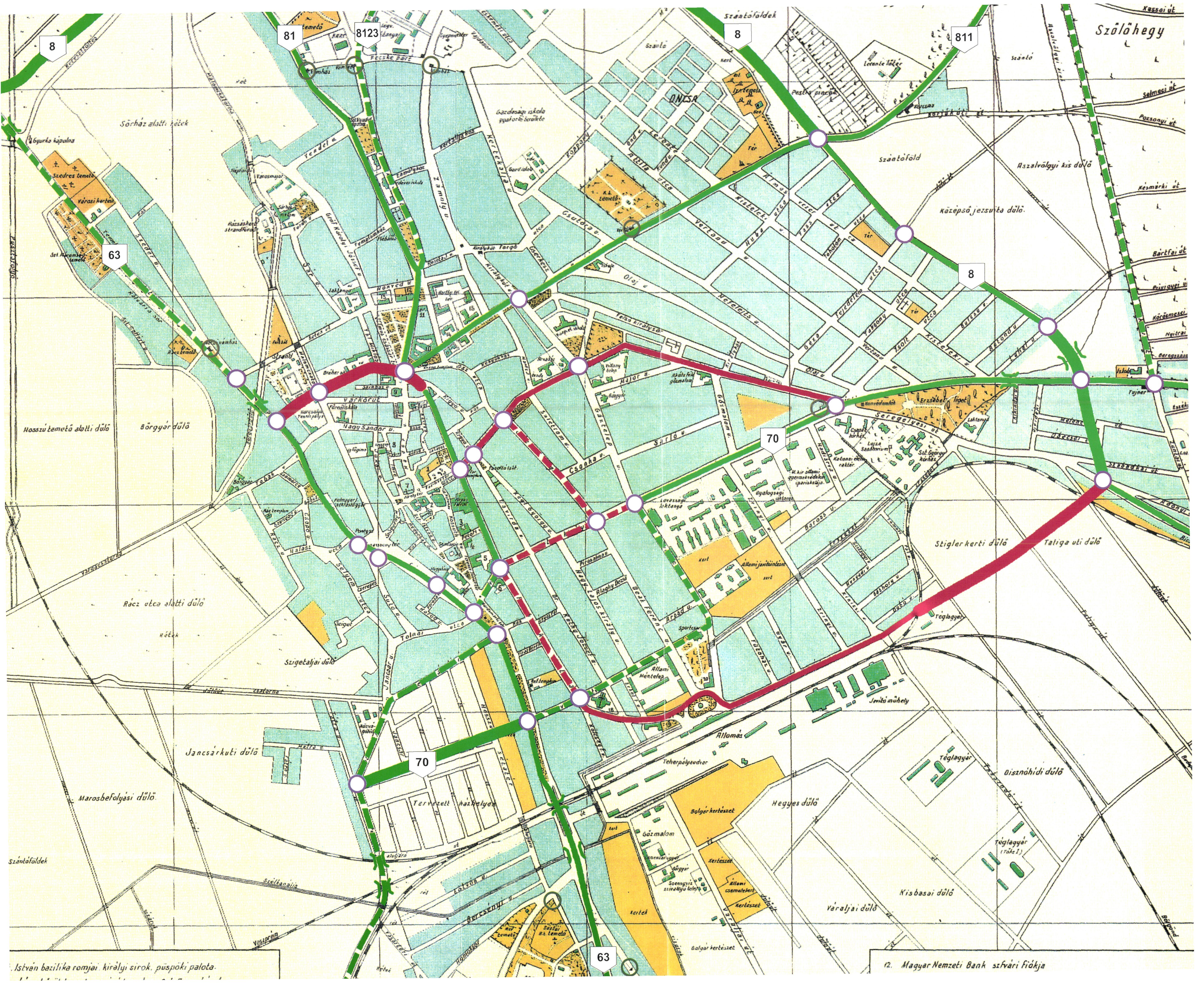
1938-ra a bérkocsik száma megcsappant, szerepüket főleg a rendszeres autóbuszjáratok vették át.

A 20-as 30-as években négy autóbuszjárata volt Székesfehérvárnak. A buszok a 20-as évek végéig a Magyar Király Szálló elől indultak, 1938-tól pedig a Nagyboldgasszony, (mai Piac) térről. Busz indult a vasútállomásra, a kórházhoz, az Aranybulla vendéglőhöz és az Öreghegyre. [185]

A 40-es években már több taxi is üzemelt a városban. A megszűnt bérkocsiállomások szerepét a taxidrosztok vették át.

A város 1943. évi térképe

Szathmáry Sándor készítette, melyen jól láthatók a két háború között kialakított új utak, felüljárók, terek, parkok.



8
81
8123
8
811
63
70
70
63
Szántóföldek
Szőlőhegy
Sörház alatti rétek
Szántóföld
Aszalvölgyi kis dűlő
Középső jezsuita dűlő
Hosszú temető alatti dűlő
Börgyár dűlő
Rácz utca alatti dűlő
Szigetaljai dűlő
Jancsárkuti dűlő
Marosbefolyási dűlő
Stigler kerti dűlő
Taliga uti dűlő
Heggyes dűlő
Disznóhidi dűlő
Kisbasai dűlő
Váraljai dűlő
Szántóföldek
Várkörut
Nagy Sándor u.
Tolnai utca
Sárló u.
Csónak u.
Major u.
Seregélyesi út
Állomás
Teherpályaudvar
Tervezett házhelyek
Téglagyár
Bolgár kertészet
Szedres temető
Városi kertész
Szt. Háromság temető
Attila utca
Olaj u.
Ráczhegy
Piroskahegy
István bazilika romjai. királyi sírok. püspöki palota.
12. Magyar Nemzeti Bank szfvári fiókja

Székesfehérvár Szabad Királyi Város belsőségének 1943. évi térképe. Készítette: Szathmáry Sándor.

A térképen jelöltük Székesfehérvár 1960–1965 között korszerűsített főútvonalait Bogár Pál ny. közúti főmérnök által készített térkép alapján.

Jelmagyarázat:

Közúti Igazgatóság kivitelezésében
új út
korszerűsítés 4 forgalmi sávra
korszerűsítés

Város kivitelezésében
új út
korszerűsítés 4 forgalmi sávra
korszerűsítés

jelzőlámpás csomópont

korábbi vámház

A „modern" Székesfehérvár útjai és hídjai (1945–1997)

A második világháború utáni évek részletes bemutatása külön könyv témáját is képezhetné. Ezért nem kívánunk itt részletes bemutatást adni, csak a legjellemzőbb változásokat mutatjuk be.

1945-ben a megyében az 1268 km úthálózatból csupán 134 km volt pormentes, a kiépített utak átlagos szélessége 3,36 m, gyakorlatilag egy nyom szélességű volt. A háborúban a Duna – Tisza hídjaink teljes mértékben, 50 m-nél nagyobb hídjaink 90%-ban elpusztultak.[186]

Székesfehérvárt rendkívül súlyosan érintette a második világháború.

Székesfehérvár hídjai, alig néhány éves vasbeton felüljárói a háború után romokban hevertek. A 70. sz. főút városból kivezető (új, 1940-ben épült) nyomvonala egészen 1947-ig a felüljárók helyreállításáig járhatatlan volt. A forgalom a régi nyomvonalra, a Batthyány útra kényszerült.

A Közúti Igazgatóságok megalakítása

1950. január elsejével a törvényhatósági utak jelentős része állami kezelésbe került (a 339 XVIII 1949. NT. sz. határozat alapján.)[186]

Ezzel egyidőben megalakították az Útfenntartó Nemzeti Vállalatokat. Az ÁÉH.-k a Megyei Tanács VB. Osztályává alakultak, majd 1954-től a KPM. Közúti Kirendeltségévé.

Az 1955–56 évi forgalom nagysága már 7,24-szerese volt az 1935–36 évinek. A (külterületi) megnövekedett forgalmú utak a korábbi „vizes" hengerléssel már nem voltak fenntarthatók, ezért bitumenes (kisebb mértékben olajos) portalanításokat végeztek.

1958-ban alakították meg az állami utak kezelésére a Közúti Igazgatóságokat, melyek eredeti formájukban 38 évig működtek.

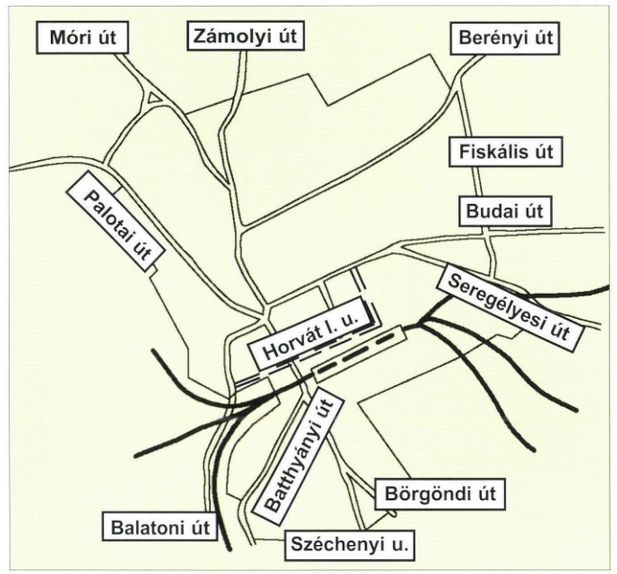
A várost átszelő főúthálózat az átmenő forgalmat is szolgálta, ezért állami kezelésben volt a Budai út, a Balatoni út, Palotai út, Széchenyi út, Seregélyesi út, Móri út, Berényi út, a Zámolyi út és a Börgöndi út, a Fiskális út, a háború utáni időkben a Balatoni út kiváltására a Battyhányi út, kiépülése után pedig a Horvát István utca, ami a Balatoni út Belvároshoz közeli szakaszát váltotta ki.

Az állami kezelésű városi úthálózat fejlődése, hídjainak korszerűsítése.[187]

A háborús helyreállítások után 1955–60 között erősítették a Palotai utat, a Berényi utat és a Budai utat.

Berényi (811 sz.) út: 1962-ben készült a korszerűsítése, négy nyomra való szélesítése.

Budai út – Horvát István utca (70. sz. út): A Budai út korszerűsítése több szakaszban készült. 1961–62-ben építették ki a Budapestről jövő irány bevezető szakaszát négy nyomra a budai sorompóig (a Seregélyesi út, Király sor csomópontjáig). 1963-ban folytatódott a korszerűsítés a budai sorompótól a Lövölde utcáig négy nyomon és ekkor épült ki a Budai út – Lövölde utca csomópontja. 1964-ben a Lövölde út – Horvát István út csomópontja készült és a Horvát István utca korszerűsítése a Széchenyi utcáig. 1966-ban épült ki a Horvát István utca folytatása a Széchenyi utcától a Balatoni útig. 1967-ben korszerűsítették a Balatoni út kivezető szakaszát a Horvát István utcától.



A Közúti Igazgatóság kezelésében lévő városi úthálózat az 1960–1970-es években. M=1:75.000

A Horvát István utca kiépülésével ez lett a 70. sz. út új nyomvonala (a 40-es években a városba „becsalogatott" forgalom Belvárostól távolabbra vitelével).

Hármas híd: 1964-ben szélesítették és erősítették a Palotai út Hármas hídját.

Az 1940-ben (az árvíz után) épült, az akkori hídszabályzatnak megfelelően 20 t-s gőzhenger terhelésre méretezett, 7,0 m kocsipálya szélességű híd helyett eredetileg új híd építését tervezték („A" közúti terheléssel, 9,0 m kocsipálya szélességgel). A híd igen jó betonminősége és állapota következtében végül az erősítés, szélesítés mellett döntöttek. A híd két szélén két új főtartót építettek és az új főtartókat keresztirányban összefeszítették a régi szerkezettel. A híd ma is viseli a megnövekedett forgalmat.

1960–65 között korszerűsítették a 8. sz. főút szárazréti szakaszát, burkolaterősítés készült a Budai út öreghegyi szakaszán, valamint a Zámolyi úton, új híd épült a Lovasberényi úton az Aszalvölgyi árok felett.

1965-ig a megyénkben, a városba bevezető utakon a vizesmakadám burkolatok gyakorlatilag megszűntek, hígított bitumennel készített aszfaltmakadám, kötőzuzalékos aszfaltmakadám, főutakon az aszfaltbeton burkolatok voltak a jellemzőek. A 60-as évek végén, a 70-es években már az utak, hidak szélesítésén, erősítésén volt a fő hangsúly.

1965–70 között burkolaterősítés készült a Fiskális úton, a Palotai út szárazréti szakaszán, a Börgöndi úton, valamint ekkor épültek a Széchenyi úton a Sóstó vonalában lévő hidak.

Széchenyi út – Palotai út (63 sz. út) : 1970–72 között épült ki a Szárcsa út vonalán a 63 sz. út Sárbogárd felöl jövő új szakasza. A Csíkvári úttól a Vörösmarty térig ebben az időben készült el a négysávos út. 1971-ben épült át a Vörösmarty tér 2x2 sávval. A Piac tér szakaszát 1975–76-ban korszerűsítették négy nyomra, folytatásában a Palotai út a mai Mátyás király krt. vonaláig 1984-ben készült.

Várkörút – Móri út (81. sz. út): 1971–74-ig korszerűsítették négysávos útra.

A Várkörút (korábban 81. sz. út) és a Budai út (korábban 70. sz. út) árnyas fasorai ezeknek a korszerűsítéseknek estek áldozatul, amit még ma is sokan fájlalnak. A mai forgalomnagyság azonban alátámasztja ezeknek a fejlesztéseknek a szükségességét.

Zámolyi út: 1976-ban korszerűsítették, de két forgalmi sáv szélességű maradt (8123. j. út).

8. sz. főút elkerülő szakasza: A 62. sz. (dunaújvárosi) főúttól a 63. sz. (palotai) útig az elkerülő útszakasz (a város átmenő forgalma egy részének viselésére) 1978–1983-ig épült 2x2 forgalmi sáv szélességgel.

Az elkerülő út építése a 62. sz. főút bevezető szakaszának kiépítésével indult. 1978–79 között a Seregélyesi út 700 m-es szakaszát szélesítették 2x2 sávra az elkerülő úttal azonos paraméterekkel az új nyomvonal kezdetéig.

1979-ben épült át ehhez kapcsolódva a 62. sz. főút bevezető szakasza az M–7 autópályától a már korszerűsített szakaszig a gyűrűvel azonos 2x2 forgalmi sáv szélességre. Ezzel a fejlesztéssel már az M–7 autópályától azonos kapacitást biztosítottak az elkerülő út felé.

1981–83-ig épült meg a Megyei Kórház elkerülése 500 m-es új nyomvonalú útszakasszal. Ez az új útrész a Seregélyesi út korábban kiépített 700 m-es szakaszához kapcsolódott és a Kadocsa utcáig tartott. A Budai úton egy új csomópont épült. Az útépítési munkákat az útban lévő épületek elbontása előzte meg.

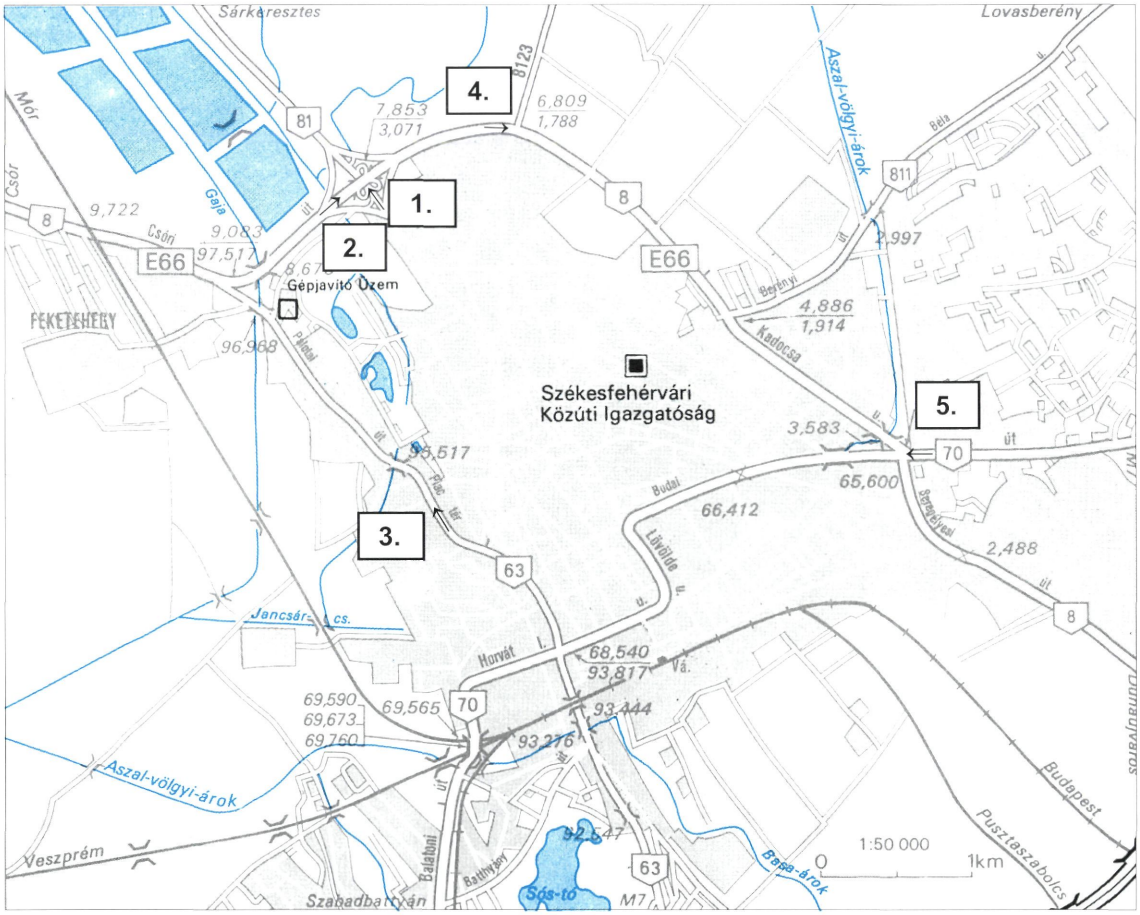
1979–1982 között épült ki az elkerülő út Kadocsa utcai szakasza (Budai út – Berényi út között). Az útépítési munkákat itt számos közműkiváltás, csatornázási munka előzte meg. Az Aszalvölgyi árok felett egy 5,0 m nyílású átmenő földtöltéses vasbeton kerethíd épült.

1978–83-ig készült az elkerülő út Berényi úttól a Palotai útig tartó 4,3 km hosszú szakasza, teljesen új nyomvonalon, nagyobbrészt már a város belterületi határán kívül. A 81. sz. útnál különszintű csomópont épült, egy (háromnyílású előregyártott tartós felszerkezetű) híddal, valamint nagyobb nyílású híd épült a Gaja-patak felett.[190]

Az új elkerülő út megépítésével az elkerülő út, a Palotai út és a Budai út által bezárt területen belüli utak kikerültek az országos úthálózati kezelésből.

A 8. sz. elkerülő út kezdőpontját később a 62. sz. főút és az M–7 autópálya hídjának közepére tették át.

Palotai út 2x3 sávra szélesítése: 1990–91-ben készült el a a Vörösmarty tértől a Tobak utcáig, majd a folytatás 1992-ben a Mátyás király körút (akkor még Stéger Ferenc u.) átkötéséig.



Az országos úthálózatba tartozó, városon áthaladó utak 1983-tól. A számok a fényképek helyeit jelölik

1. 8. sz. elkerülő út 81. sz. főút feletti felüljárója (Móri út végén) (fotó: 1991)

2. 8. sz. elkerülő út – 81. sz. főút különszintű csomópontja (fotó: 1996)

3. 63. sz. főút Piac tér előtti szakasza (fotó: 1997)

4. 8. sz. főút zámolyi csomópontja az 1997. évi korszerűsítés után (fotó: 1997)

5. 70. sz. főút bevezető szakasza a 8. sz. elkerülő út csomópontjánál (fotó: 1997)

1997-ben korszerűsítették a 8. sz. elkerülő és a 8123 j. székesfehérvár – zámoly – gánti összekötő út korábban balesetveszélyes csomópontját.

A város beruházásában készült útépítések, fejlesztések.[188]

Az eddig felsorolt út-híd építések mind az országos úthálózat kereteiből létesültek. Természetesen a város is végzett jelentős építéseket.

Várkörút – Dózsa György út kinyitása: 1963-ban készült el a Várkörút (akkori Népköztársaság út) végén a Kígyó utca házainak elbontásával.

A Várkörút megnyitása után épült meg a Berényi út – Szekfű Gyula út folytatásában a *Stéger Ferenc u.* (mai Mátyás király körút) a Szabadságharcos útig a 60-as évek közepén.

1966-ban új négy forgalmi sávos utat építettek a vasútállomás előtt a *Béke téren* a Prohászka Ottokár – Mártírok útja között. Folytatásában a *Mártírok útját* is négy nyomra építették át.

A Mártírok útjának vége a Seregélyesi úthoz való csatlakozásnál új útként épült ki.

A 70-es évek elején készült a *Király sor* négy sávra bővítése. A *Rákóczi utcát* a 80-as évek elején építették át 2x2 sávra.

A 80-as évek végétől főleg a dinamikusan fejlődő *Öreghegyen* épültek új utak.

1992-ben (hosszú vita után) készült el a *Stéger Ferenc u. (ma Mátyás király körút) átkötés* a Palotai útig (a strand mellett, a teniszpályák megszüntetésével).

A város úthálózatának fejlődése képekben

A város országos és városi úthálózatában bekövetkezett ugrásszerű fejlődés érzékeltetésére néhány azonos útszakasz korabeli és mai fényképét mutatjuk be.

Várkörút (korábbi Népköztársaság út, amikor a Dózsa György út felé még nem volt nyitott (1963 előtt)

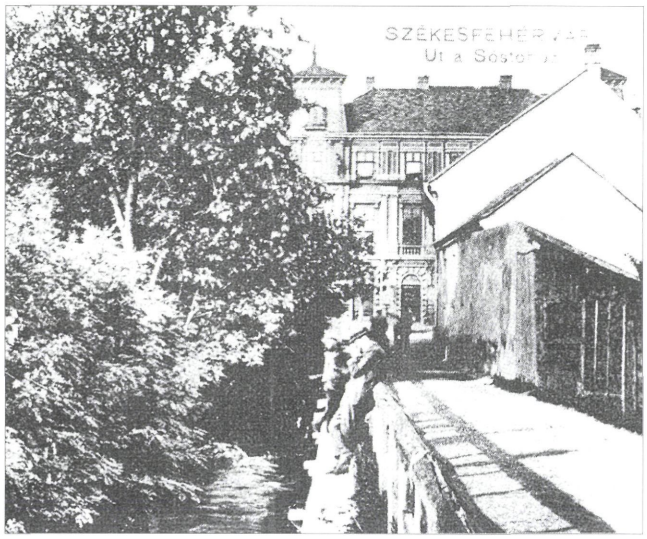
Várkörút a Dózsa György út felé (fotó: 1997)

Béke tér 1940-ben, a körforgalom kialakítása után

Béke tér, háttérben az 1966-ban épült 4 sávos úttal (fotó: 1997)

Rákóczi utca az 1920-as években a csatorna beboltozása után. (Az utcán még balra hajts szerint közlekedik a szekér és az autó.)

A 2x2 forgalmi sávra szélesített Rákóczi utca. A Vízivárosi plébániatemplom változatlan. (fotó: 1997)



A nyitott Jancsár-csatona mellett vezető út a Sóstóhoz. 1920-as évek

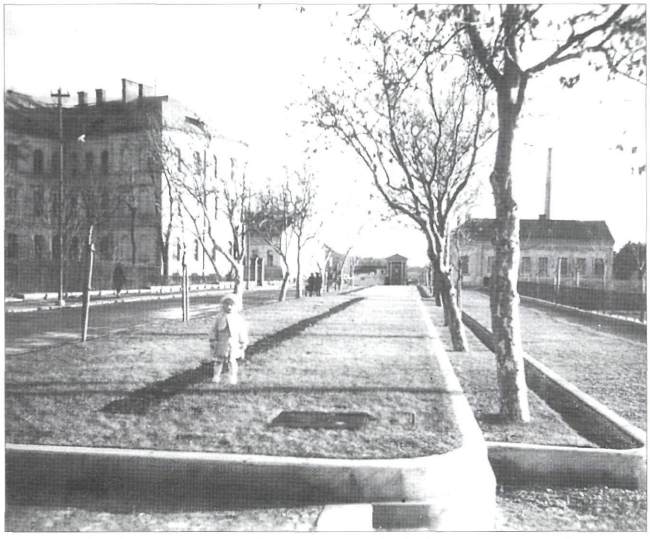
A Jancsár-csatorna beboltozása felett kiépített Balatoni út. A háttérben lévő ház ugyanaz. (fotó: 1997)

Malom-csatorna a Hal térnél (mai Piac térnél). A csatorna hátterében a Hal téri híd. Baloldalt a Liszt Ferenc utcai sarokház, jobboldalt a „Ponty" vendéglő

Mátyás király körút Piac téri vége. A Liszt Ferenc utcai sarokház változatlan. (fotó: 1997)

Az országos úthálózatba tartozó Budai út – Lövölde u. csomópontja (fotó: 1965)

Budai út – Lövölde u. mai csomópontja. (fotó: 1996)



A Szabadságharcos út a Malom-csatorna beboltozása után. A háttérben még látszik a mai Ady Endre utca folytatásában a beboltozással eltakart hídon lévő Szt. János szobor

A Szabadságharcos út – Mátyás király körút (Stéger Ferenc út, már Mátyás király körút kiépítése (1965) és a Palotai útig való átkötése (1992) után.) (fotó: 1997)

Horvát István utca még a régi keramitkő burkolattal. Az út akkor még csak a Széchenyi útig vezetett

A mai Horvát István utca a Prohászka Ottokár templom mellett (fotó: 1997)

Útburkolatok

A háború után már nem épültek keramitkő burkolatok, (amelyek esős időben igen csúsztak). A háborúban tönkrement keramitkő burkolatokat fokozatosan aszfaltra cserélték és az új útépítéseknél is kizárólag aszfaltot alkalmaztak. Csak a Belváros néhány utcájában (Megyeház u., Arany János u.) újították fel az eredeti nagykockakő burkolatot. A rendszerváltás után egyre nagyobb lett az igény arra, hogy a Belváros sétálóutcái újra kövezetet kapjanak. Ezek a burkolatcserék 1996-ban kezdődtek meg. A Városház tér 1997-ben kapja meg új burkolatát.

A közúti szállítások szerepének felértékelődése

A gépkocsiállomány rohamos növekedésével az úthálózat is próbált lépést tartani. Az M–7 autópálya megépítése a 60-as évek végén, a 70-es évek elején egy új korszak kezdetét jelentette. Az autópályák és gyorsforgalmi utak megépülésével a nagy távolságra való közúti árufuvarozásnak, a gyorsforgalmi úthálózatnak egyre nagyobb lett a szerepe.

Hazánk az autópályák kiépítésével, az európai autópálya hálózatba való minél jobb bekapcsolódással az európai úthálózatban betöltött középkori jelentőségét szerezheti vissza. Ugyanezt Székesfehérvár a hazai gyorsforgalmi úthálózatba való minél jobb bekapcsolódással, (a városi körgyűrű folytatásával) érheti el.

Székesfehérvár kedvező úthálózatának is köszönhető, hogy a rendszerváltás után több ipari parkja alakult (az M–7 autópálya, 62. sz., 63. sz. főút térségében és a 8. sz. elkerülő út mentén). Az ipari parkok látványosan fejlődnek, vonzzák a beruházásokat, ami a város fellendüléséhez vezet. A város vezetői felismerték, hogy a nyugati elkerülő út megépítése, a vasúti csomópont továbbfejlesztése, a városhoz kötődő logisztikai központ kialakítása a város fejlődésének érdeke. Megvalósításukhoz ezért a város is jelentősen hozzájárul.

Hasonlóan érdekelt a város a megye területfejlesztési stratégiájában szereplő dunaújvárosi Duna-híd és az ehhez vezető a Székesfehérvárt is érintő gyorsforgalmú út megépítésében. Ezzel az ország közepén egy centralizáltságot oldó, európai forgalmat is vonzó kelet-nyugati úttengely alakulhatna ki.

Székesfehérvár mai országos úthálózaton lévő hídjai

Végezetül táblázatban mutatjuk be Székesfehérvár jelenlegi országos közútjain lévő hidakat.[191]

Székesfehérvár országos közútjain lévő hidak 1997-ben

Út-szám	km szelvény	áthidalt akadály	építés éve	szerkezet	nyílás	kocsipálya szélessége
8 sz.	0+000	autópálya feletti felüljáró	1969	takarékütéreges monolit vb.	11,2+19,9+ 19,9+11,2	10,0
8 sz.	3+621	Aszalvölgyi árok	1981	feltöltéses vb. keretszerkezet	5,0	17,0
8 sz.	7+856	81 sz. út feletti felüljáró	1982	előregyártott tartós (EHGT)	10,4+22,7+10,4	17,0
8 sz.	8+682	Gaja-patak	1982	előregyártott tartós (EHGT)	25,9	17,0
70 sz.	60+232	autópálya feletti felüljáró	1967	takarékütéreges monolit vb.	21,3	21,3
70 sz.	65+647	Aszalvölgyi árok	1946 1962 szélesítés	vb. lemez	3,1	12,0
70 sz.	69+555	Tátra u. feletti felüljáró	1940 1958 szélesítés	feltöltéses monolit vb. zárt keret	6,0	11,5
70 sz.	69+580	komáromi vasútvonal feletti felüljáró	1940 1947 háború utáni újjáépítés 1952 erősítés 1967 szélesítés	monolit vasbeton keretszerkezet	7,3	8,5
70 sz.	69+663	szombathelyi vasútvonal feletti felüljáró	1940 1947 háború utáni újjáépítés 1952 erősítés 1967 szélesítés	monolit vasbeton keretszerkezet	7,6	8,5
70 sz.	69+750	Aszalvölgyi árok	1940	téglaboltozat	3,0	8,0
63 sz.	92+521	Sóstói csatorna	1970	előregyártott tartós (FT)	6,0	11,0
63 sz.	93+276	Aszalvölgyi árok	1971	vb. zárt keret	3,0	14,0
63 sz.	95+506	Varga csatorna	1958 1966 szélesítés	szegélybordás monolit vb. lemez	4,6	8,5
63 sz.	96+915	Gaja-patak HÁRMAS HÍD	1940 1963 szélesítés, erősítés	7 főtartós monolit vasbeton bordás lemez	5,0+17,0+5,0	9,3
811 sz.	2+997	Aszalvölgyi árok	1962	beton boltozat	3,6	11,0

ÖSSZEFOGLALÓ

Székesfehérvár történetét az utak, hidak szempontjából 4 korszakra oszthatjuk.

Az ókorban mocsarakkal körülvett földnyelvek

Székesfehérvár területén az ókorban kis jelentőségű település volt. A mocsarakkal körülölelt földnyelveken egy útvonal haladt át (északnyugat-délkelet irányban) Gorsiumtól Brigetio (Ószőny) és Arrabona (Győr) felé.

A várostól délre – 12 km-re – feküdt Gorsium (Tác-Fövenypuszta), ami északkelet Pannónia igen jelentős közlekedési csomópontja, ezzel összefüggésben katonai, később kulturális, vallási és kereskedelmi központ volt. Jelentősége azzal is összefüggött, hogy a térség legnagyobb vízfolyásán a Sárvízen Gorsiumnál átkelési lehetőség volt.

A honfoglalástól az 1700-as évek végéig – mocsarakkal körülvett fejedelmi központ, királyi székváros, jelentős vár

A honfoglalás után gyökeresen megváltozott Fehérvár és környékének úthálózata. A 970-es évektől a mocsarak által védett földnyelveken fejedelmi szállást alakítottak ki és ezzel egyidőben tudatosan áthelyezték a Gorsiumban lévő, nyílt helyen fekvő útcsomópontot a fejedelmi központba.

Az útcsomópont áthelyezésén túl további új útvonalakat alakítottak ki, melyeken nagyobb hidakat építettek a fejedelmi központokhoz, püspöki székhelyekhez a vármegyékkel való kapcsolatokhoz („Via Regia", „Hadút", „Várút" stb.).

A központ jelentőségét tovább növelte, hogy a korszak fő nemzetközi útvonala, a Nyugat-Európából a Balkánon át a Közel-Keletre vezető jeruzsálemi zarándokút, ami egyben hadút és világkereskedelmi út is volt Fehérváron át vezetett.

1018-ban I. István magyar király Fehérvár várát már „királyi székvárosának" nevezi, ahol építtetni kezdte a királyi bazilikát, a korai Európa egyik leghatalmasabb épületét.

III. Béla idejében a világkereskedelmi utaknak is köszönhetően Európa egyik leggazdagabb országa Magyarország.

1200 körül Székesfehérvár nemzetközi úthálózati szerepét a balkáni események hatására elvesztette.

1250-es évektől a királyi székhely Budára költözött. Székesfehérvár maradt azonban a királyok koronázó és temetkezőhelye, valamint országos törvénynapokat és vásárokat tartottak a városban.

A királyi székváros 4 szigetből állt, és 6 kapuja volt. Előbb a belváros, később a földsáncokkal védett külvárosok egyes kapujai is felvonóhidakkal voltak ellátva, melyekhez fahidak csatlakoztak.

A város jelentőségére, úthálózati központ voltára jól rámutat, hogy a középkorban fontos szerepet játszó só tárolására szolgáló sókamrát ide helyezték.

A Török Birodalom kialakulásával és terjeszkedésével a város és hazánk politikai és gazdasági jelentősége is lecsökkent (megszűntek a városon átvezető kereskedelmi, a Magyarországon keresztül vezető európai kereskedelmi útvonalak).

A XVII. században a további sánc- és árokrendszerek kialakításával a város már 6 szigetből állt, ezek közti közlekedést kellett a hidaknak biztosítani. A kiszélesített árkokon ekkor már három híd hosszúsága is 100 m körüli (Budai kapu hídja, külső Palotai kapu hídja, Hosszú híd).

A legkorábbi postautak, (amelyek 1558-ban létesültek) a török uralom és a Rákóczi szabadságharc idején elkerülték a várost. 1737-ből tudjuk először, hogy Székesfehérváron át vezetett a győr – szekszárdi postaút. A fő postaút hálózatba a város 1787-ben kapcsolódott be, amikor a fő posta- és kereskedelmi utat a városon át tűzték ki.

Az 1780-as évekig Székesfehérváron és környékén fahidakról beszélhetünk. A fahidaknak igen jelentős évenkénti fenntartási költsége volt, továbbá sűrűn kellett nagyobb felújítást, a korhadt fák cseréjét elvégezni. Nem kímélte a hidakat az árvíz, volt mikor az összes hidat elvitte (pl. 1546), valamint tűzvészeknek is ki voltak téve. Az ostromok után is szükségessé vált felújításuk. A török kor után a fahiány is nehezítette a hosszú fahidak fenntartását.

A mocsaraknak utoljára a XVIII. század elején volt védelmi jelentőségük. Ezután egyre nagyobb teherré vált a körülvevő víz, és a hidak fenntartása. Az 1720, 1730-as években kimutatható, hogy a város teljes bevételének közel 1/10-ét tette ki a közlekedés szempontjából nélkülözhetetlen fahidak fenntartása.

1793-ig csak a Budai kapun és a Palotai kapun és azok hosszú fahídjain át lehetett a várba, a Belvárosba jutni.

Az 1700-es évek végétől az 1900-as évek elejéig a „hidak városa"

A tervezések után 1771-től indult meg a rendszeres csatornaépítés, a mocsarak lecsapolása, a két legjelentősebb víz, a Sárvíz- és a Gaja-folyók szabályozása.

1793-ban nyílott meg a Belváros harmadik kapuja, az Új kapu. 1796-ban bontották le a Palotai kaput és az 1800 évek első évtizedeire teljesen lebontották a várfalakat.

Székesfehérvár látképe egészen megváltozott. A vízszabályozások és lecsapolások után a korábbi mocsarak helyén új utakat, városrészeket, szántóföldeket alakítottak ki. A várost több kisebb csatorna szelte át. A csatornákon számos kisebb híd épült, 1821-ben már 101 hidat számoltak össze a város bel- és külterületén. Ebben a korszakban nevezték „hidak városának" Székesfehérvárt, bár ezen hidak mindegyike (1-2 kivétellel) kis nyílású csatornahíd volt.

A hidak anyagában is változás következett be. 1780-as évektől a fahidak igen nagy fenntartási költsége és a fahiány miatt a létesítéskor drágább kőhidak építése mellett döntöttek.

A mocsarak lecsapolása után az 1800-as években az árvíz mentesítési munkák igen jelentősek, mivel a tavaszi olvadáskor rendszeresen elönti a víz a várost, és többször elsodorja a hidakat (pl. 1792, 1881). Az 1881 évi árvíz után az elsodort Hosszú és Czifra híd vas tartószerkezettel épül fel.

Vasút építése, a dunántúli vasúti csomópont kialakítása a város fejlődésére erősen kihatott.

Az 1870-es évektől indul meg a csatornák beboltozása. Ezekkel a munkákkal jelentősen megváltozott a város képe, láthatatlanná váltak a hidak és a csatornák, felettük széles utakat építettek.

Az 1930-as évek végétől napjainkig

Az 1930–40-es évekre a csatornák beboltozásával kialakult a mai „modern város" széles utakkal, föld alatti csatornákkal. Nyoma sem maradt a múlt emlékeinek, a hajdanvolt mocsaraknak, majd a későbbi csatornákkal szabdalt városképnek.

Az új modern város kialakulásával iparosodásával együtt új útvonalak és több vasbeton felüljáró is épült a 40-es években (Balatoni út új kivezetése a felüljárókkal, Széchenyi úti aluljáró).

A háború után ugrásszerűen megnőtt gépjárműforgalom kikövetelte a korábbi utak szélesítését, új utak építését. Ezeknek a munkáknak egy része a Közúti Igazgatóság, másik része a város beruházásában valósult meg.

A 60-as években kezdődött meg a városi főúthálózat négy forgalmi sávra való szélesítése (Berényi út, Budai út, Várkörút, Mártírok útja). Már a 60-as évek közepén is igény volt a városba „becsalogatott" forgalom Belvárostól távolabbra vitelére, ezért épült ki a Horvát István utca és folytatása a Balatoni út átmenő forgalmának kiváltására. A 60-as évek további új útépítése volt a Várkörút végének kinyitása (Zichy liget felé), a Stéger Ferenc utca megépítése (mai Mátyás király körút vége) és a Mártírok útjának meghosszabbítása a Seregélyesi útig.

A 70-es években folytatódik az utak szélesítése, négynyomúsítása (Széchenyi út, Vörösmarty tér, Király sor).

1978–1983-ig épült ki a város 8. sz. elkerülő útja a Seregélyesi úttól a Palotai útig 2x2 sáv szélességgel, 1990–91-ben készült el a palotai út 2x3 sávra szélesítése, 1992-ben a Stéger Ferenc utca (mai Mátyás király körút) átkötése a Palotai útig.

A közeljövő fejlesztési feladata Székesfehérvár új nyugati elkerülő útjának megépítése.

FORRÁSOK ÉS MEGJEGYZÉSEK

Római kori utak és hidak Székesfehérváron és környékén

1 Fitz Jenő: A római kor Fejér megyében. Fejér megye története az őskortól a honfoglalásig 4. (Szfvár. 1970) 185(29); 177(21) – 178(22) o.
2 Pannónia Hungarica Antiqua (Bp. 1995) 78. o.
3 Fitz Jenő: A római kor Fejér megyében. Fejér megye története az őskortól a honfoglalásig 4. (Szfvár. 1970) 182(26) – 187(31) o.
4 Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 12. o. dr. Finály Gábor térképe – Római utak a Dunán túl.
5 Fitz Jenő: Székesfehérvár és környéke (Szfvár. 1997) 8. o.
6 Pannónia régészeti Kézikönyve (Bp. 1990) 122. o.
7 A térképen a feltételezett vízviszonyokat az I. katonai felvétel figyelembevételével ábrázoltuk.

A királyi székváros útjai és hídjai (970–1301)

8 Györffy György: Székesfehérvár feltűnése a történelmi forrásokban. Székesfehérvár Évszázadai 1. (Szfvár 1967) 21. o. szerint Noé hegyének semmi köze nincs a Árpád fejedelem szálláshelyéhez.
9 Csorba Csaba: „Árpád jöve magyar néppel" (Bp. 1996) 78. o.
10 Fitz Jenő: Székesfehérvár (Bp. 1957) 6. o.
11 Kralovánszki Alán: Székesfehérvár kialakulása a régészeti adatok alapján. Székesfehérvár évszázadai 1. (Szfvár. 1967) 15. o.
12 dr Kralovánszki Alán: Az ezeréves Székesfehérvár korai története. (Élet és Tudomány 1972:33) 1556–1557. o.
13 Catalogus fontium...Franciscus Gombos I-III. (Bp. 1937-38) I. k. 845. o.
14 Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza (Bp. 1981) 322; 340; 341; 349; 385; 415. o.
15 Glaser Lajos: Dunántúl legfőbb útvonalai a középkorban. Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 22. o. Glaser szerint a megye legfontosabb útjai Fehérvártól indulva a középkorban a győri, az esztergomi (a tatárjárás előtt), a Budai, a seregélyesi (dunaföldvári), a Baranyavár felé vezető, és a veszprémi (a Sárvíz alatti nyomvonalon).
16 A budai út középkori nyomvonala az I. katonai felmérésen még látható.
17 Glaser Lajos a Baranyavár felé vezető Hadutat. nem a szekszárdi (mai 63. sz.), hanem a seregélyesi (mai 62. sz.-6228 j.) út vonalán feltételezi.
18 Fitz Jenő: Székesfehérvár és környéke (Szfvár. 1997) 140. o.
19 Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 13., 19., 21. o.
20 Emlékek az Árpád-korból (Bp. 1996) 102. o.
21 Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 17, 19. o.
22 A vár legkorábbi alaprajza az 1601. évi katonai felmérés. A várat és a körülötte lévő árok szélességét ez alapján, a külvárosok alakját és a mocsarak kiterjedését az 1689. évi La Vergne helyszínrajz alapján határoztuk meg.
23 Csorba Csaba: Árpád örökében (Bp. 1996) 80. o.
24 Dr. Kralovánszki Alán: Az ezeréves Székesfehérvár (Természet Világa 1972) 340. o.
25 Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 221.; 226. o.
26 Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 18. o.
27 Fitz Jenő: Székesfehérvár és környéke (Szfvár. 1997) 15. o.
28 Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 22.; 9. o.

Székesfehérvár késő középkorának útjai és hídjai (1301–1543)

29 Fitz Jenő: A középkori Székesfehérvár (Szfvár. 1956) 11. o.
30 Gerő L.:Magyarországi várépítészet (Bp. 1955) 291.
31 Nagy Lajos: Székesfehérvár későközépkori topográfiája. Székesfehérvár Évszázadai 2. (Szfvár. 1972) 211-212. o.
32 Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 227; 229; 128. o.
33 Nagy Lajos: Székesfehérvár későközépkori topográfiája. Székesfehérvár Évszázadai 2. (Szfvár. 1972) 207. o.
34 Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 29. o.
35 A kapuk és hidak mai helyazonosítása a La Vergne hadmérnök és Wüsztinger József térképeinek azonos méretarányúra nagyítása és összehasonlítása alapján történt.
36 Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 111. o.
37 Lébényi Pál: Székesfehérvár 972-1972 (Szfvár. 1972) 14. o.
38 Fitz Jenő: Székesfehérvár és környéke (Szfvár. 1997) 16. o.
39 Veress D. Csaba –Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 35. o.

Utak és hidak a török korban (1543–1688)

40 Kopátsy Sándor: Van kiút! (Bp. 1995) 11, 12. o.
41 Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 29. o.
42 Fekete Lajos – Káldy Nagy Gyula: Budai török számadás könyvek (Bp. 1962) 422
43 Takáts Sándor: Rajzok a török világból II. kötet (Bp. 1915) 173. o.
44 Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. Bp. 1990 130. o.
45 Siklósi Gyula: A török hódoltság emlékei Székesfehérvárott; Fejér megyei történeti évkönyv 19. Szfv. 1989. 27., 29.
46 Siklósi Gyula: A középkori székesfehérvár. A legutóbbi tíz év ásatási eredményei. Bp. 1987. 26.
47 Nagy Lajos: Székesfehérvár későközépkori topográfiája; Székesfehérvár Évszázadai 2. (Szfvár.1972) 207. o.
48 A megadott hídhosszak az 1689 évi La Vergne hadmérnök által készített helyszínrajzról és keresztmetszetekről méréssel levett értékek.
49 Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 34.o.
50 Veress D. Csaba-Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 246-247. o.
51 Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 30. o.
52 Lauschmann Gyula: Székesfehérvár története I. (Szfvár. 1993) 173. o.

A török kor utáni évtizedek útjai és hídjai (1688–1711)

53 Kovács Péter – Szelényi Károly: A barokk Székesfehérvárott (Szfvár. 1992-93) 5. o.
54 Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 187. o. A Fehérvár környéki mocsaras területek vízszintjét a Fehérvárcsurgó és Pátka határában lévő vízi gátakkal lehetett szabályozni. Ezt használták ki a város visszavételekor.

[55] Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 187-188. o.
[56] Kállay István: A székesfehérvári városi kormányzat szervei és személyei (1688-1790) Fejér megyei történeti évkönyv 6. Szfv. 1972. 134.
[57] Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 190-191. o.
[58] Fejér megyei Levéltár: Feltárólapok, Székesfehérvár 1700 (OL. E. 554.)
[59] Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp.1990) 191-192. o.
[60] Czakó Sarolta: Székesfehérvár szabad királyi város igazgatása 1688-1740 Fejér megyei történeti évkönyv 7. (Szfvár. 1973) 8., 17, 30.
[61] Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 197. o.
[62] Kállay István Fehérvár Regimentuma 1688-1849 Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 134. o.
[63] Kállay István: A székesfehérvári városi kormányzat szervei és személyei (1688-1790) Fejér megyei történeti évkönyv 6. (Szfvár. 1972) 126., 134. o.

A barokk Székesfehérvár útjai és hídjai (1711–1810)

[64] Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 29-31. o.
[65] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 397. o.
[66] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 400. o.
[67] Székesfehérvár Városi Levéltár (továbbiakban SZVL.) Tanácsülési jegyzőkönyv 1729-41. 1738. febr. 28 (SZVL. feltárólapok alapján)
[68] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1775-78. 1778. márc. 24; 1794. No 438. márc. 31.(SZVL. feltárólapok alapján)
[69] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1799 No 396. márc. 27., 6545. sz. (márc. 12.) királyi parancs (SZVL. feltárólapok alapján)
[70] SZVL. Correspondenzbuch 1769-71. 1769. jún. 13.; 1771. febr. 14.; 1771. január 28.(SZVL. feltárólapok alapján)
[71] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 401. o.
[72] Czakó Sarolta: Székesfehérvár szabad királyi város igazgatása 1688–1740. Fejér megyei történeti évkönyv 7. (Szfvár. 1973) 8., 17, 30. o.
[73] SZVL. Correspondenzbuch 1724-25. 1725. júl. 9. (SZVL. feltárólapok alapján)
[74] Kállay István Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 397; 269. o.
[75] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1752. márc. 14. (SZVL. feltárólapok alapján)
[76] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1755. márc. 7. (SZVL. feltárólapok alapján)
[77] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1756. jan. 17. (SZVL. feltárólapok alapján)
[78] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1754. máj.11. (SZVL. feltárólapok alapján)
[79] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1729-41. 1729. dec. 16. (SZVL. feltárólapok alapján)
[80] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1807. No 1045. aug. 22. (SZVL. feltárólapok alapján)
[81] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1763. márc. 8; 1820. No 441. febr. 26. (SZVL. feltárólapok alapján)
[82] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1765. febr. 26; 1775–78 1776. máj. 10; 1794. No 438. márc. 31. (SZVL. feltárólapok alapján)
[83] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1800. No 752. jun. 9; 1809. No 610. ápr.18 (SZVL. feltárólapok alapján)
[84] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1701-29. 1727. jan. 28; 1729-41 1729. dec. 9. (SZVL. feltárólapok alapján)
[85] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1741-51. 1741. dec. 1; Correspondenzbuch 1764-68. 1767. júl. 6; Tanácsülési jegyzőkönyv 1775-78. 1777. szept. 26-27. (SZVL. feltárólapok alapján)
[86] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1788. No 750. máj. 10; 1792. No 271. márc. 2; 1794. No 209. febr. 7. (SZVL. feltárólapok alapján)
[87] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1804. No 876. júl. 10; 1806. No 329. febr. 20–21; 1808. No 578. máj. 13. (SZVL. feltárólapok alapján)
[88] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1791. No 538. máj. 11.; 1792. No 1481. nov. 5-6.; 1793. No 1293. szept. 27. (SZVL. feltárólapok alapján)
[89] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1729-41. 1732. máj. 6; 1737.febr.15; 1738.ápr.18. SZVL. feltárólapok alapján
[90] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1805 No 408. márc. 18. (SZVL. feltárólapok alapján)
[91] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1752. jun. 9; 1752. aug. 4; 1766. jan. 7. (SZVL. feltárólapok alapján)
[92] Csurgai – Horváth József: Székesfehérvár vízrendezése Jegyzet 3.; 5. o.
[93] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 134-135. o.
[94] Tenk Béla: A vízszabályozások Tolna vármegyében a XVIII. században, Tolna vármegye múltjából 1. (1936) 17-18. o.
[95] Tenk Béla: A vízszabályozások Tolna vármegyében a XVIII. században, Tolna vármegye múltjából 1. (1936) 25-26. o.
[96] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 137. o.
[97] Kállay István: A székesfehérvári városi kormányzat szervei és személyei (1688–1790) Fejér megyei történeti évkönyv 6. (Szfvár. 1972) 134. o.
[98] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 396. o.
[99] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1793. No 105. jan. 28. (SZVL. feltárólapok alapján)
[100] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1775-78. 1777. okt. 31; 1779. márc. 1; 1779. márc. 8. (SZVL. feltárólapok alapján)
[101] Lauschmann Gyula: Székesfehérvár története III. (Szfvár. 1995) 59. o. „a Szent János híd pedig a Nádor utca középső részét foglalta el a kanális fölött"
[102] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1796. No 532. ápr. 9. (SZVL. feltárólapok alapján)
[103] Bél Mátyás: Fejér vármegye leírása Fejér megyei történeti évkönyv 11. (Szfvár. 1977) 106. o.
[104] Lauschmann Gyula: Székesfehérvár története III. (Szfvár. 1995) 18-20.
[105] Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 31. o. A belváros 7 sz. házát a belváros 1712 évi és 1777. évi telekkönyvében is balról a Palotai kapu határolja, az 1809. évi Városi Földlevelekben már balról is házat jelölnek. Lauschmann Gyula: Székesfehérvár története IV. (Szfvár. 1996) 352. o. a Palotai kapu elbontását 1796. évre teszi.
[106] Lauschmann Gyula: Székesfehérvár története II. (Szfvár. 1994) 150. o.
[107] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 400. o.
[108] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1792 No 330. márc. 16. (SZVL. feltárólapok alapján)
[109] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1793 No 680. máj. 13. (SZVL. feltárólapok alapján)
[110] SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1778-80. 1779. máj. 3; 1798 No 312. febr. 5. (SZVL. feltárólapok alapján)
[111] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 103-105. o.
[112] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18.)Szfvár. 1988.)
[113] Fejér Megyei Levéltár Acta Pol.33-86/1766. A helytartótanács rendeletére összeírták a megye útjait, hídjait és töltéseit. Az összeírásban nem szerepelnek Székesfehérvár adatai.
[114] Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. (Szfvár. 1988) 406. o.
[115] Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 22. o.
[116] Siklósi Gyula: Adattár Székesfehérvár középkori és törökkori építészetéről (Szfvár. 1990) 22. o.
[117] Lauschmann Gyula: Székesfehérvár története II.(Szfvár. 1994.) 127. o.
[118] Kovács Péter – Szelényi Károly: A barokk Székesfehérvárott (Szfvár. 1992-93) 6.; 9. o.
[119] Veress D. Csaba – Siklósi Gyula: Székesfehérvár, a királyok városa. (Bp. 1990) 257 o.

Székesfehérvár útjai és hídjai a reformkortól a kiegyezésig. (1810–1867)

120 Lébényi Pál: Székesfehérvár 972-1972. (Szfvár. 1972) 26-27. o.
121 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1821. No 660. ápr. 27-28., a helytartótanács 647. sz. (márc. 13.) rendelete (SZVL. feltárólapok alapján)
122 Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 29-31. o.
123 Bogár Pál: Fejér megyei úthálózat kialakulása, fejlődése (Szfvár. 1986) 16-18. o.
124 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1813. No 1267. okt. 22. (SZVL. feltárólapok alapján)
125 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1816. No 47. jan. 12. (SZVL. feltárólapok alapján)
126 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1816. No 814. ápr. 30. (SZVL. feltárólapok alapján)
127 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1817. No 585. ápr. 18. (SZVL. feltárólapok alapján)
128 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1831. No 1521. aug. 26., a helytartótanács 17992. sz. leirata (1831. júl. 5.) (SZVL. feltárólapok alapján)
129 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1834. No 1218. jún. 13. (SZVL. feltárólapok alapján)
130 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1839. No 2345. nov. 29.; 1843. No 2152. jún. 23.; 1843. No 2233. júl. 3. (SZVL. feltárólapok alapján)
131 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1820. No 529. márc. 11. (SZVL. feltárólapok alapján)
132 Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 398. o.
133 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1840. No 175329. júl. 30. (SZVL. feltárólapok alapján)
134 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1846. No 224. jan. 19. (SZVL. feltárólapok alapján)
135 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1818. No 1480. nov. 10. (SZVL. feltárólapok alapján)
136 SZVL. Székesfehérvár szabad királyi város kamarási kasszájának számadási könyvei alapján.
137 SZVL. Székesfehérvár szabad királyi város 1957. 8. 2426 irata
138 Fejér megye hídjai 1839 (dr. Gáll Imre kézzel írt másolata)
139 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno...(Szfvár. 1990) 157. o.
140 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1829. No 1222. aug. 7-8. (SZVL. feltárólapok alapján)
141 SZVL. Székesfehérvár szabad királyi város 1953 évi 11.2655 és 12.3284 irata
142 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1814 No 775. máj. 18. (SZVL. feltárólapok alapján)
143 Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár.1988. 400-401. o.
144 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1752-70. 1752. júl. 21; 1788 No 570. ápr. 7; 1801 No 584. máj. 1-2.; 1802 No 1545. nov. 22 (SZVL. feltárólapok alapján)
145 Székesfehérvár hídjai 1833 (dr. Gáll Imre kézzel írt másolata)
146 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1830 No 703. máj. 1.; No 779. máj. 10. (SZVL. feltárólapok alapján)
147 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1836 No 869. ápr. 20. (SZVL. feltárólapok alapján)
148 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1840 No 167. jan. 24. (SZVL. feltárólapok alapján)
149 SZVL. Tanácsülési jegyzőkönyv 1844 No 1963. máj. 10-11. (SZVL. feltárólapok alapján)
150 Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 135-136. o.
151 Kállay István: Fehérvár Regimentuma 1688–1849. Fejér megyei történeti évkönyv 18. Szfvár. 1988. 138.; 139. o.
152 SZVL. Prot. sess. 1838. szept. 14. No 1884.
153 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno... (Szfvár. 1990) 156. o.
154 Farkas Gábor: A tőkés viszonyok kialakulásának és fejlődésének néhány kérdése Fejér megyében Fejér megyei történeti évkönyv 6. (Szfvár.1972) 39. o.
155 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno...(Szfvár. 1990) 161. o

Utak és hidak Székesfehérváron a kapitalista fejlődés időszakában (1867–1914)

156 Lébényi Pál: Székesfehérvár 972–1972 (Szfvár. 1972) 30. o.
157 Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 37. o.
158 Bogár Pál: Fejér megyei úthálózat kialakulása, fejlődése (Szfvár 1986) 19-21. o.
159 Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 43; 44. o.
160 dr.Tóth Ernő: Magyar közúti hidak. (Bp. 1990) 13. o.
161 dr. Tóth Ernő – Molnár István: A sárbogárdi vasbeton Nádor-csatorna híd nyomában. Közlekedés és Mélyépítéstudományi Szemle 1994.05. XLIV. Évfolyam 5.sz.
162 Winkler Vilmos 1899 évi térképe, Wüsztinger József 1826 évi térképén jelölt hidak, és a m. kir. kultúrmérnöki hivatal 1901 évi Székesfehérvár lecsapolási terve alapján.
163 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno... (Szfvár. 1990) 150. o.
165 SZVL. Tanácsi iratok 1882 nov. 6. 10836 sz.
166 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno... (Szfvár. 1990) 164. o.
167 Bukovszky György: Székesfehérvár árvizei. Jegyzet.
168 SZVL. Tanácsi iratok 1881. 3439. sz.
169 SZVL. Tanácsi iratok 1881. 2800. sz.
170 Seefehner Gyula: A vashidak előállítása, fenntartása és biztossága.
171 SZVL. Tanácsi iratok 1885. nov. 14. 10784. sz.
172 SZVL. Tanácsi iratok 1886. jan. 27. Műbírálati jegyzőkönyv
173 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno...(Szfvár. 1990) 157. o.
174 Csurgai Horváth József: A Budai kapu elbontása. (Fehérvári Polgár 1997. márc.) 22. o.
175 Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno...(Szfvár. 1990) 153; 155. o.

A két háború közti Székesfehérvár útjai és hídjai (1914–1945)

176 Bogár Pál: Fejér megyei úthálózat kialakulása, fejlődése (Szfvár. 1986) 22-25. o.
177 Veszprém megyei közutak története (Veszprém 1990) 47-48. o.
178 Harkányi János: Hídépítések a budapest – grazi állami közúton. Technika 1939 20. h. 1.sz. 6-17. o.
179 Molnár Tibor városi főépítész korabeli fényképeit a Fejér Megyei Múzeum őrzi. A bemutatott korabeli képek is ezek közül valók.
180 Az 1899. évi Winkler Vilmos, az 1930. évi m. kir. Állami térképészet és az 1943. évi Szathmáry Sándor szerkesztésében készült Székesfehérvár térkép összehasonlításával, valamint Molnár Tibor fényképei alapján.
181 Fejér Megyei Közútkezelő Kht. hídnyilvántartása alapján.
182 Kimutatás Székesfehérvár szab. kir. város területén lévő különböző aszfaltburkolatú utak és járdák területéről. Összeállította: Szathmáry Sándor 1940. február 17.

[183] Székesfehérvár szab. kir. város építési szabályrendeletének függelék szabályrendelete a közterületek burkolásáról. Jóváhagyta a belügyminiszter 1926. június 21-én 52095/1926. számon.

[184] 1941. január 27-én felvett jegyzőkönyv az 1940. évi tavaszi árvízzel kapcsolatos tapasztalatok és árvízveszély elhárítása céljából szükséges teendők ügyében.

[185] Demeter Zsófia – Gelencsér Ferenc: Székesfehérvár Anno... (Szfvár. 1990) 153.; 156.; 151. o.

A „modern" Székesfehérvár útjai és hídjai (1945–1997)

[187] Bogár Pál: Fejér megyei úthálózat kialakulása, fejlődése (Szfvár 1986) 27., 28., 31. o.

[188] Bogár Pál: Kimutatás a Székesfehérvári Közúti Igazgatóság út- és hídkorszerűsítési, burkolaterősítési munkáiról 1961–1985-ig.

[189] Bogár Pál: A város és a KIG. kivitelezésében készült útépítések és korszerűsítések Székesfehérvár 1930 évi térképén ábrázolva.

[190] Bognár Tibor: 8. sz. elkerülő út Székesfehérváron (Szfvár. 1983)

[191] Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht. hídnyilvántartása alapján.

TARTALOMJEGYZÉK

Előszó 5
Római kori utak és hidak Székesfehérváron és környékén 6
A királyi székváros útjai és hídjai (972–1301) 8
Székesfehérvár késő középkorának útjai és hídjai (1301–1543) 13
Utak és hidak a török korban (1543–1688) 16
A török kor utáni évtizedek útjai és hídjai (1688–1711) 19
A barokk Székesfehérvár útjai és hídjai (1711–1810) 22
Székesfehérvár útjai és hídjai a reformkortól a kiegyezésig (1810–1867) 30
Utak és hidak Székesfehérváron a kapitalista fejlődés időszakában (1867–1914) 37
A két háború közti Székesfehérvár útjai és hídjai (1914–1945) 44
A „modern" Székesfehérvár útjai és hídjai (1945–1997) 52
Összefoglaló 59
Források és megjegyzések 61

ISBN: 9630488795

A könyv az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (Budapest, Fényes Elek u. 7–13.
és a Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht. (Székesfehérvár, Berényi út 13.) közös kiadásában jelent meg.

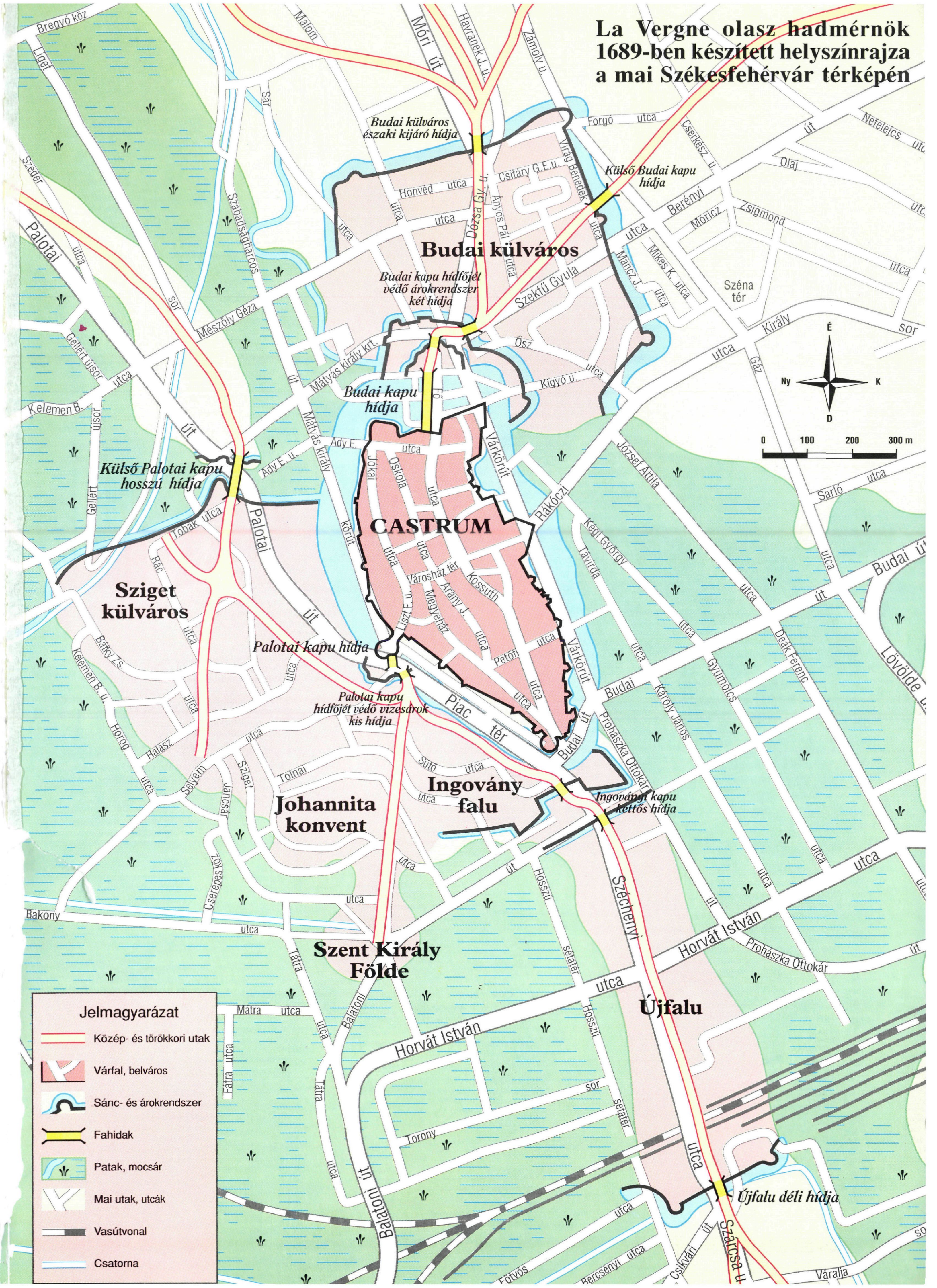
Felelős kiadó: Bognár Tibor ügyvezető igazgató

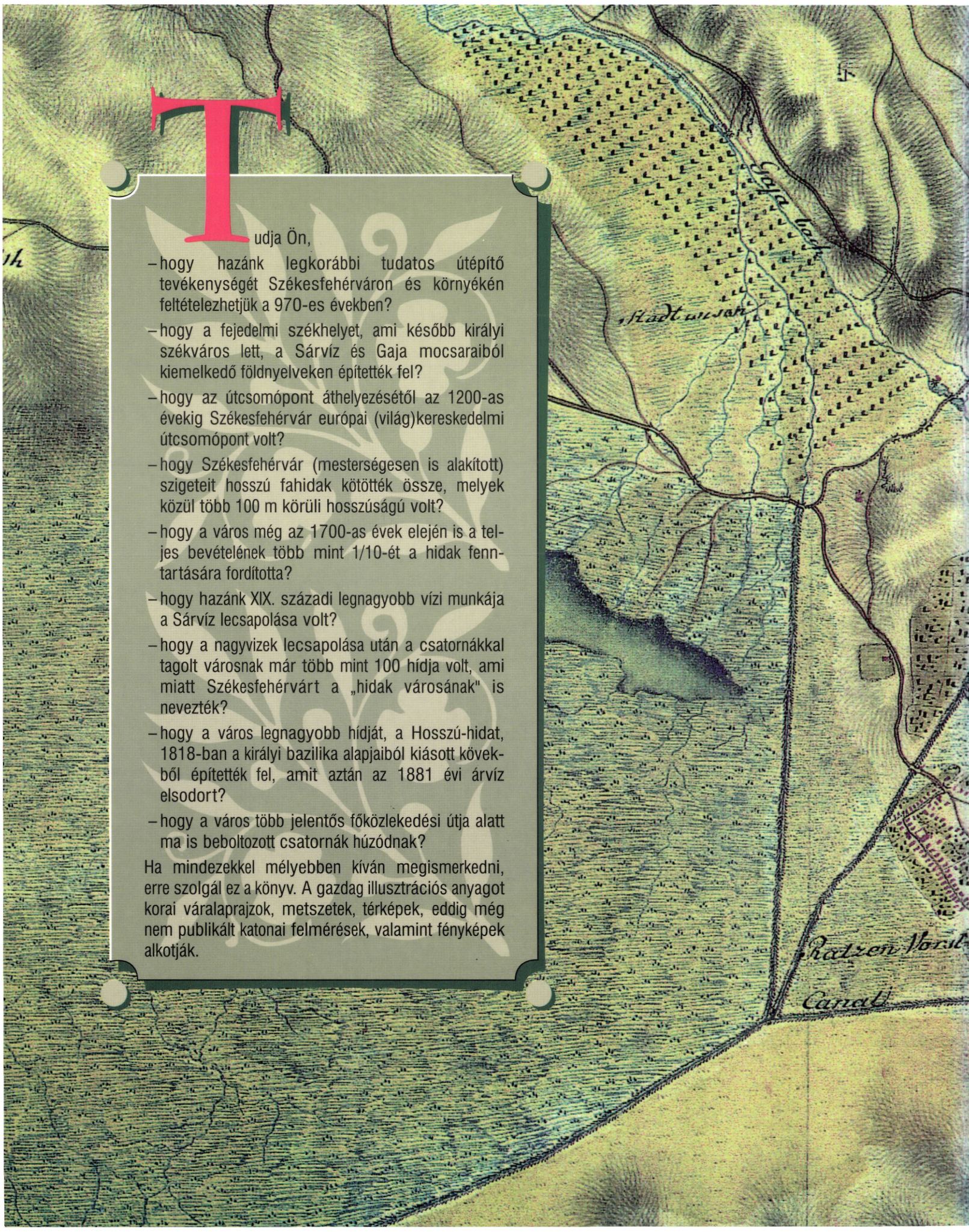
Nyomdai előkészítés: Extra Média Center Kft.

Tördelés: Szolovi Anita

Nyomdai munkák: REGIA REX Nyomdaipari és Kereskedelmi Kft. (Székesfehérvár, Seregélyesi út 113.)

Felelős vezető: Kiss Ferenc ügyvezető igazgató


La Vergne olasz hadmérnök
1689-ben készített helyszínrajza
a mai Székesfehérvár térképén
Budai külváros északi kijáró hídja
Külső Budai kapu hídja
Budai külváros
Budai kapu hídfőjét védő árokrendszer két hídja
Budai kapu hídja
Külső Palotai kapu hosszú hídja
CASTRUM
Sziget külváros
Palotai kapu hídja
Palotai kapu hídfőjét védő vizesárok kis hídja
Ingovány falu
Ingoványi kapu kettős hídja
Johannita konvent
Szent Király Földe
Újfalu
Újfalu déli hídja
Piac tér
Széna tér
É
Ny
K
D
0
100
200
300 m
Jelmagyarázat
Közép- és törökkori utak
Várfal, belváros
Sánc- és árokrendszer
Fahidak
Patak, mocsár
Mai utak, utcák
Vasútvonal
Csatorna



Tudja Ön,

- hogy hazánk legkorábbi tudatos útépítő tevékenységét Székesfehérváron és környékén feltételezhetjük a 970-es években?
- hogy a fejedelmi székhelyet, ami később királyi székváros lett, a Sárvíz és Gaja mocsaraiból kiemelkedő földnyelveken építették fel?
- hogy az útcsomópont áthelyezésétől az 1200-as évekig Székesfehérvár európai (világ)kereskedelmi útcsomópont volt?
- hogy Székesfehérvár (mesterségesen is alakított) szigeteit hosszú fahidak kötötték össze, melyek közül több 100 m körüli hosszúságú volt?
- hogy a város még az 1700-as évek elején is a teljes bevételének több mint 1/10-ét a hidak fenntartására fordította?
- hogy hazánk XIX. századi legnagyobb vízi munkája a Sárvíz lecsapolása volt?
- hogy a nagyvizek lecsapolása után a csatornákkal tagolt városnak már több mint 100 hídja volt, ami miatt Székesfehérvárt a „hidak városának" is nevezték?
- hogy a város legnagyobb hídját, a Hosszú-hidat, 1818-ban a királyi bazilika alapjaiból kiásott kövekből építették fel, amit aztán az 1881 évi árvíz elsodort?
- hogy a város több jelentős főközlekedési útja alatt ma is beboltozott csatornák húzódnak?

Ha mindezekkel mélyebben kíván megismerkedni, erre szolgál ez a könyv. A gazdag illusztrációs anyagot korai váralaprajzok, metszetek, térképek, eddig még nem publikált katonai felmérések, valamint fényképek alkotják.