



PARTIUMI FÜZETEK 14.



RAJTUK TAPOSUNK
A Bánság útjai a 19. században

Jancsó Árpád

RAJTUK TAPOSUNK

A Bánság útjai a 19. században

Kiadja
a Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Bizottság,
a Királyhágómelléki Református Egyházkerület
és a Nagyváradi Római Katolikus Püspökség
2000

E kötet megjelenését a következő cégek támogatták:

HUROPARK Kft. Temesvár
KLITECHNIMA Kft. Temesvár
ELDRUMEX Kft. Temesvár

Köszönet érte

Szövegkorrektúra:
Mihálka Magdolna

Számítógépes szerkesztés:
Fórizs Edit

A sorozatot szerkeszti:
Dukrét Géza

A címlapon:
A szakállházi obeliszk 1999-ben

A hátlapon:
A Temesvár–szentandrászi út hídjának terve 1816-ból
Boltozott kőhíd a 19. századból Weidenthal (Bánsági hegyvidék)
határában, 1999-ben
A fényképeket **Jancsó Árpád** készítette

ELŐSZÓ

Talán furcsának tűnik, hogy a várakat, kastélyokat, kúriákat, udvarházakat, temetőket bemutató sorozatnak új tagja valami más próbál az olvasó elé vetíteni: egy olyan műszaki alkotást, amely sok száz, több ezer kilométeren húzódik. Tudomást róla inkább csak akkor veszünk, ha hiányát észleljük, mégis nap mint nap rajtuk járunk – az utakat. Utak nélkül nehezen képzelhetjük el mindennapjainkat: az út mindig talpunk alatt van, az út maga az élet.

Óriási építmény már egyetlen út is, hát még egy egész hálózat, melynek kifejlesztése sok-sok évet igényelt és soha sem tekinthető befejezettnek.

Természetesen, minden műszaki alkotást az őt létrehozó kor szemüvegén át kell elemezni, megítélni, dicsérni, bírálni, figyelembe véve a kor műszaki színvonalát.

Elődeink a 19. században lefektették mai, modern úthálózatunk alapjait. Minden hiányossága ellenére, a bánsági úthálózat nem áll alacsonyabb szinten a környező vidékek úthálózatánál. Jelen tanulmány a reformkortól kezdve mutatja be a Délvidék útügyi viszonyait az első világháborúig, amikor lezárult egy felfelé ívelő, gazdaságilag (is) szárnyat bontó korszak, átadva helyét előbb a megtorpanás, majd egy új, más kornak.

Gazdagabb régiókban nagy keletje van régi korok műszaki alkotásai újrafelfedezésének, bemutatásának.

Remélem, hogy e kis könyv kedvet teremt további kutatásokra, más műszaki emlékeink (vasutak, hidak, csatornák, zsilipek, gátak, malmok, üveghuták, vashámorok, gyárak, gazdasági épületek) bemutatására is. Szeretném megsimogatni tekintetemmel a partiumi és bánsági utakat, hidakat bemutató nagymonográfiát (talán ez is meg fog születni egyszer).

Köszönetet mondok mindazoknak, akik segítséget nyújtottak, hogy e könyv megjelenhessen: Tóth Ernőnek, aki sok lappangó forrásra hívta fel figyelmemet, valamint Matiz Bertalan cégtulajdonosnak, Valdman Ferenc igazgatónak (Klitechnima Kft.), Nagy Vencel igazgatónak (Huopark Kft.), Doru Daş tulajdonos-igazgatónak (Eldrumex Kft.) az anyagi támogatásért, és nem utolsó sorban Dukrét Gézának, a Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Bizottság elnökének, mindazoknak, akik a nyomtatás ügyes-bajos dolgait intézték.

A szerző

„Végzi keservesen vármegye robotját...”

(Utakról és közmunkáról a 19. század első felében)

A Bánság útjait a 19. század elején a két árok közé hányt sár jellemezte, melyeken esős időben alig lehetett közlekedni, szárazság idején pedig a por fullasztotta az utazót. Kivételt csak egyes domb- és hegyvidéki utak képeztek, ahol bőven volt kőanyag. Itt jobb volt a helyzet. Az itt lakókat nem vigasztalta az a tény, hogy a szomszédban sem volt külön az utak helyzete. Az 1825-ben kezdődő reformkorszak az utak építését is felkarolta. Belátva az utak, a közlekedés fontosságát, mint a gazdasági átalakulás, fellendülés egyik fontos és elengedhetetlen tényezőjét, a vármegyék nagy lendülettel fogtak hozzá a rendelkezésükre álló, bár még kellően meg nem szervezett közmunkaerővel az útépítéshez. Sajnos már feledésbe merült Mária Teréziának az a rendelete, mely a vármegyéket arra kötelezte, hogy útfelügyelő mérnököket alkalmazzanak, így az utak tervek nélkül, a műszaki követelmények figyelmen kívül hagyásával épültek, gyakran a szolgabírók irányítása és felügyelete mellett. A közmunka rendszere azonban nemcsak évszázadok mulasztását nem tudta pótolni, hanem a már meglévő utak fenntartását sem tudta biztosítani. Annak ellenére, hogy egyes vármegyékben, a haladó szellemű nemesség felismerte, hogy az ország felemelkedéséért a terheket közösen kell viselni (példa erre Borsod megye) és képviselői javaslatot tettek az országgyűlésnek az „útiköltségek” arányos viselésének érdekében, nem történt egyéb, minthogy az 1844. IX. tc. megszervezte a közmunkát és szabályozta a felhasználás módját. Addig e kötelezettséget nem szabályozta törvény. A munka mennyiségét és módját a szükséglet és a helyi szokások szabták meg. Habár Arany János, költeménye címe alá Életkép a múltból alcímet írta, az 1847-ben keletkezett műről már a kisdiákok is tudják, hogy az akkori „má”-nak szólt.

A törvény közmunkát szabályozó kitételei közül lássuk a fontosabbakat:

„1.§ Minden jobbágy, ki egész úrbéri telekkel bír, évenként 12 napot köteles szekerével s vonó marháival ... közmunkában eltölteni.

2.§ Az egy egésznél nagyobb, vagy kisebb telekkel bíró jobbágyok tartozásukat aránylag teljesítik.

3.§ Az úrbéri házas zsellérek évenként 6, a házatlan zsellérek 3 gyalog napot szolgálандanak.

(...)

7.§ Azok, akik a fennálló törvények szerint eddig közmunkát nem tettek, azzal ezentúl sem fognak tartozni...”

Láthatjuk, hogy éppen a nemesek, akiknek elsőrendű gazdasági érdekük volt az útépités, nem voltak kötelesek közmunkát végezni.

A törvény előírta továbbá, hogy:

„12.§ Ingyen közmunkák ezentúl csak következő célokra használtathnak:

a. Közgyűlési határozat által kijelölendő közlekedési utaknak, s azokban levő hidaknak s töltéseknek készítésére, megigazítására, s fenntartására” stb. (Még három kötelezettség felsorolása következik).

„20.§ Rendkívüli esetekben, amilyenek a hófuvatagok, vagy más elemi viszontagságok által megszakasztott közlekedéseknek megnyitása, tűzi veszély elhárítása, hidaknak, gátaknak s töltéseknek az áradó víz ellenébeni védlése, az érdekelt és szomszéd lakosok és birtokosok mindnyájan polgári állapotjukra való tekintet és beszámítás nélkül munkára alkalmas minden szekerekkel, marháikkal és cselédjeikkel a szükséges munkát megtenni kötelesek” .

A múlt évszázad útügyeit szabályozó rendelkezéseket Hanzély János ritkaságszamba menő, kitűnő, jól dokumentált munkája (1); Melléthei és horkai Barna Bertalan közutaink történetét bemutató (2), valamint a Kiskőrösi Útügyi Múzeum körünkből túl korán távozott vezetője írásainak (3), (4) alapján ismertetem. Fontosnak tartom e rövid összefoglalót, hisz a mi büszke és gazdag Bánságunk, vagy ahogy őseink évszázadokon át nevezték, Temesköz, Magyarország szerves részét képezte, és itt is a magyar törvények szerint szervezték az életet.

Az 1844. IX. tc. rendelkezései szerint a megyei közgyűlés minden évben ki kellett jelölje azokat az utakat, ahol a közmunkát kötelesek voltak leszolgálni. A történészek véleménye szerint ez az intézkedés tekinthető a későbbi megyei útosztályok alapjának. Habár a törvény biztosította az útépités és útfenntartás fokozottabb mértékben való folytatását, az utak kiépítése lassan haladt. Egy 1848-as kimutatás szerint a bánáti megyékben és az úgynevezett Oláh bánsági végőrezred területén csak 18,5 mérföld, azaz 139,34 kilométernyi kiépített út volt (Krássó vármegyében 6,5 mérföld, Temes vármegyében 0,5 mérföld,

Torontálban semmi, a végőrezredben 11,5 mérföld). A kimutatásban a bányászati utak csak részben szerepelnek. Összehasonlításképpen: az akkori Magyarország területén összesen 550 mérföld (4142 km) kiépített út volt. Barna Bertalan egykori, bár teljesen hitelesnek alig tekinthető térképek alapján feltételezi, hogy a kiépített utak hossza megközelítette az 1000 mérföldet (1), (2). A domb és hegyvidékeken több volt a kiépített út, mint az alföldi részeken, ahol nem állt rendelkezésre az útépitésnél nélkülözhetetlen kőanyag. A kiépített úthálózat nagy része alap nélküli kavicsolt út volt.

A korabeli utakról általában lesújtó vélemények maradtak fenn, de akad ellenpélda is. Chrismar német utazó, többek által idézett (21), (30) leírásában („Skizzen einer Reise durch Ungarn und die Türkei”, Pesth, 1834) azt megemlíti, hogy: „az egyik legjobb út, amilyent Németországban sem találhatni, Temesvártól az erdélyi határhoz vezet, ez – Lugoson keresztül – a Maroson lévő Dobrába visz. A határnál a jó útnak hirtelen nyomavész és azután egy nagyon rossz úton, amelyen nyakad törheted, jutni a völgybe”.

A vasútépitések időszaka előtti útépités és úttervezés fő problémáit foglalja össze áttekintő módon hazai vonatkozásban Kovács Elek mérnök 1847-ben, a Társalkodó hasábjain megjelent cikkében, mely a „Mellyek első legsürgősebb teendőink köz- és magánutainkra nézve” címet viseli (22). A szerző „...csak az legsürgősebb teendőinkben, csak néhány hogyan-t” fontolgat. Élvezetes stílusú és nyelvezetű tanulmányában felhívja a figyelmet az utak gazdasági fontosságára. „Pedig uraim! hogy hátramaradt, megfeneklett útrendszerünk hatalmas kár-tényező,-még pedig ország-jövedelmi kár, tapasztalhatjátok, és eddig is tapasztaltátok tulajdon és jobbágyaitok jövedelme, gazdasági üzérkedéseitek szörnyű rovására! Itt az hiba gyökeres, hol pedig ezügy van, ott hiába jajvezéklünk, és az hibát egyre másra toljuk, mert utainkkal csak ott maradunk, hol boldog emlékezetű peleskei notáriusunkkal voltunk; de minthogy az hiba gyökeres, az orvoslásnak is gyökeresnek kell lenni; azért hiába bajlódunk az közmunkák új rendezetével egy életbe léptetendő új utrendszer behozatala előtt, különben csak az régi slendriánban maradunk; hiába fogjuk ezer hiányokkal alkotott utaink bármely elmés javíthatásán fejünket törni mindaddig, míg útrendszerünkön legelöl az tájékozásra nézve nem lesz segítve. Az tájékozás az, mellyhez az utirány, mértékei, és építésmód eldöntetnek.”

Az útügy megszervezésére Kovács Elek útfenntartási szervezet megalakítását és ennek költségbiztosítását javasolja. „Az utfélügyelet még inkább mint a' műút – nálunk ex professio jámbor öhajítás, a bagdádi tündérmesés álomkép; hogy is lehetne olly országban ilyesmíról álmodozni, hol csak türhető utak előállítása elől mindenki fület töm, kezét dug, – hol az út jótéteményeiben részesülni váltig készek a' polgárok, hozzájárulni pedig holtig makacsok, olly országban, hol adó- és vámmentesség magasra tartja hydra fejét, a' szegény embert pedig még az ág is húzza 'stb. ... Ne várjuk tehát, míg az amugy is a' töméntelen felhalmozott tárgyak által rendesen elfoglalt országgyűlések gyökeres orvoslást nyujtanak, hanem tegyenek addig is közutainkra nézve a' megyei hatóságok annyit, mennyi hatalmukban áll. Bizza minden megye egyik mérnökére az urbéri dolgokat, és mint már más alkalommal említém, a' másokra közutai építését és fölügyeletét. Helyezzen melléje – bármelly néven nevezendő vagy uton alapítandó, ideiglenes pénztárból fizetendő 1, 2 segédet és illő számú felvigyázókat, – ezek közvetlen vezérkedése alá de kiségitésül is tartalék közeroszámot. A' felvigyázóknak, segédeknek az utvonalon kellene lakni, a' fölügyelő mérnöknek a' javasolt és a' megyehatóság által helybenhagyott tervezetet végrehajtani, és az utnak jó karban tartása felett örködni kellene. És a' mint nem kétlem: hogy számos megyemérnökök mint utépítők, ez ujdonszerű hivatásuknak előkorszakában már meglehetőn megfelelnek annak, ugy bizton hiszem, hogy a' közmunka erőnek finom tapintattal – amint mondám nem a' régi quid pro quo slendriánra, hanem – egy életbe léptetendő utrendszerre alkalmazása gyermek kereskedésünknek érett gyümölcsöket hozand.”

Széchenyi István 1848-ban, az országgyűlésen tett előterjesztést, javaslatot a közlekedés fejlesztésének ügyében (5). A bánáti utakra is érvényes megállapítást szeretnék kiemelni; elsősorban azt, hogy a síkvidékeken, ahol alig, vagy egyáltalán nem voltak kiépített utak, a kőanyag magas szállítási költsége miatt az útépítés a vasútépítés költségeivel lett volna nagyjából egyenlő. Figyelembe véve viszont azt a tényt is, hogy akkortájt a vasúti szállítás a közúti szállítási költségek 1/1...1/6-át tette ki, természetes, hogy a gazdaságossági számítások a vasútépítések mellett szóltak.

Széchenyi kőutak létesítését csak olyan vidékeken javasolta:

a. ahol a kőanyagok könnyebb beszerzése és közeli szállítása miatt az útépítés olcsóbb, mint a vasútépítés (hegyvidék);

- b. ahol a vasutak valamely ok miatt nem épülnek;
- c. ahol a vasúti állomások megközelítése céljából szükségesek;
- d. az Alföldön csak olyan helyeken, ahol az útépités már halaszthatatlan igényként jelentkezett és a vasútállomások eléréséhez feltétlenül szükségesek;
- e. ahol az egyes hatóságoknak rendelkezésre álló közmunka értéke ezt indokolta.

Az utak irányvonalának meghatározására három fő szempontot tekintett mérvadónak, és pedig:

- a. az ország különböző nemzetiségű népei egymással és nemcsak egymás között kerüljenek kapcsolatba;
- b. a másod- és harmadrendű útvonalak kiegészítói legyenek az elsőrendű (sugár) közlekedési vonalnak (mely lehet út vagy vasút);
- c. a terméketlenebb hegyvidékek kerüljenek kapcsolatba a termékenyebb völgyvidékekkel.

A javaslatot az 1848. XXX. tc. törvényerőre emelte annak ellenére, hogy a főrendek nagyobb része ellenezte. A javaslat a Bánátban a következő utak kiépítését szorgalmazta: Arad–Lugos–Mehádia–Orsova (26,5 mérföld); Temesvár–Versec–Duna partja (14 mérföld); Szeged–Nagykikinda (7,5 mérföld). Mindhárom út az „elsőrendű út” kategóriájába tartozott. Ne feledjük az 1833 és 1837 között már kiépített aldunai utat, Vásárhelyi Pál művét, az úgynevezett Széchenyi-utat, mely ékesen bizonyította a kor műszaki fejlődését (a szemközi oldalon épített híres római utat 70 évig építették). A híres útról, melyet évtizedekig csodáltak, tündökléséről és atlantisz-szerű eltűnéséről remélhetőleg sikerül majd egy külön füzetet összeállítani, ezért most itt nem ismertetem.

Habár Széchenyi is a vasutak fejlesztését részesítette előnyben, az utakkal kapcsolatban a következőket írta Stádium című röpiratában: „A jó utak lehető legnagyobb mennyisége az egyesült hazának mechanikai életelvét a leghathatásosabban élénkíti, mert minél könnyebb és szabadabb a cirkuláció, annál elevebb, egészségesebb és erősebb egy test, annál jobban működik egy erőmű és ugyanígy az ország is”.

Az átfogó útépitési program megvalósítása egy hosszabb időszak feladata lett volna, de végrehajtását az 1848–1849-es szabadságharc leverése és az azt követő abszolutizmus meghiúsította.

A posta és kereskedelmi utak első „törzskönyve” (Tenczer Károly útkimutatása 1848-ból)

Egy helyes útfejlesztési, útkarbantartási politikát csak a meglévő utak pontos ismerete alapján lehet kidolgozni. Ezért (is) készítették el 1848-ban az ország területén található posta és kereskedelmi utak térképét és gyűjtöttek össze minden fontos adatot a meglévő utakról. Az utak részletes leírása, melyet Tenczer Károly állított össze a vármegyéktől kapott adatok alapján („Bevégeztetett Budán, 1848-ik évi Junius hó 23-dikán”) a Magyar Országos Levéltárban maradt fenn. A szerző egy sor adatot rögzít, úgyhogy bátran tekinthetjük e kimutatást, melynek címe „ALAKPÉLDÁNYA az N.N. Vármegyében, kerület vagy városban létező posta és kereskedési útról való kiegészítő táblának mellékletül az ahoz tartozó Út térképhez”, akár egy úttörzskönyvnek is. Tenczer Károly kilenc rovatban foglalja össze az utakról összegyűjtött információkat. Ezek a következők:

„I. Rovat Megnevezése a' posta vagy kereskedési útnak, minden helységek posta, kereskedési vagy vám állomások előszámolásával mellyeket az érint. Itt még előszámolandó hol léteznek az országos és hetivásárok? melly nevezetesb kereskedési czikekkel? és melly korszakban nem különben minő kereskedési tekintetben figyelemre méltó egyik vagy másik helység? és végre melly mellék utak által van az valamely város vagy szomszéd mezővárossal kereskedési egybeköttetésben?

II. Rovat Az egyik helységtől a' másikiig való távolság ölek szerint, különösen pedig az egyik főhelytől vagy vámhivataltól összes távolság a' másikiig szintén ölek vagy 4000 ölnyi mértföldek szerint; mi kitünő nagyobb számokkal és betűkkel kijelölendő.”

E rovat fejléce:

Utak távolsága	Valóságos mű út		Készületlen vagy készítés alatt levő út	
	egyenkint	összesen	egyenkint	összesen
	folyó ölek			

„III. Rovat Valljon és mennyiben van az út alapjából töltött útképen vagy is műértőleg elkészítve? vagy csak kavicsolva? és a' természetes földszin sziklás é? vagy egyéb alkatu é?

IV. Rovat A' folyamok csatornák vagy kisebb vizek kő vagy fa hidak révek, és kompok leírása, mellyeket az út érint tekintettel a közönséges elemi eseményekre, és az azokkal összekötött járás, kelési akadályokra; valamint az azok elhárítására való eszközökre és javaslatokra

V. Rovat Egyéb földszini arányok, hol az út lapályos vizenyős vagy hegyes? melly helyeken kívánnak e földszini akadályok segéd előfogatot? és milyen arányban van ez a' közönséges előfogathoz vagy ennek megterhelhetetéséhez? milly hosszú azon útvonnal mellyen segédelőfogat használtatik? fizettetik, és menyi az érte járó szabályszerű bér? Továbbá jelentékenyebb hegyhátaikat kivéve millyen teher rakatik közönségesen egy lóra.

VI. Rovat Melly idő vagy hány nap alatt járhatni meg szokásképen terhes szekerekkel az út hosszát?

VII. Rovat Melly helyeken kell út, komp, híd, kövezet vagy helyiilletékeket, s tartozásokat fizetni? és minő magasra számíthatok ezek általjában az egész úton mázsánként, és így a' mázsánkénti vitelbér millyen magasra rüg általában?

VIII. Rovat Milly akadályokkal kelletik meg küzdeni az úton lévő forgalomnak? millyen intézetek léteznek ennek előmozdítására, és minő állapotban vannak ezek? S mi volna eziránt még főképen kívánatos?

IX. Rovat Egyéb jegyzetek, hová mind a' tartozik, mi az kereskedés statistikai tekintetben még ezen kívül figyelemre méltó"

Következnek az utak leírásai. A továbbiakban a Bánság területén áthaladó fontosabb utak bemutatásait közlöm:

„VI. Buda–Szebeni főposta és kereskedelmi út Temesváron által Torontál vmegyében

I. E' Vármegyében a' ut az Tisza bal partján kezdődik Kis vagy Török Kanisán, Feketetón, Mokrin, Komlóson Grabácson Csatádon, Técsen át Torontál, és Temes Vmegyék közhatárára tér. Mokrin Komlós Csatád Pósta állomásokkal birnak. Komlós és Csatád mezővárosokban évenként 3 hetenkint 1 vásár tartatik. Nagy Becskerek a' vmegye széke és Mosony mezőváros után leginkább kereskedik szemes étellel.

II. A' Tisza partjától Csernabara közepéig 8660 Innét Mokriini póstáig 6250 Ettől a Komlósi póstáig 8300 Innét a' Grabácsi templomig 4810

Ettől az Csatádi templomig 2340 Innét a' Tétsei templomig 3690 Ettől Vmegye' határáig 3440 Összes hossza 37490 vagy is közel 9 1/2 mértföld

III. Ezen út hossza kivéve néhány töltéseket maga' természetes állapotában vagyon, alapja többnyire fekete föld néhol agyagos homok, mellyen esős időben a' járás kelés csak nem feneketlen.

IV. Itten egy kő és 7 fahid vagyon hosszóságuk 8-tul 40 ölig változik

V. Ezen út vonal őszi és téli időkbén csak nem járhatatlan; száraz nyári időben egy vonó marhára 5 mázsa számíttatik.

VI. Ez út a' terhes szekér jó időben 1 1/2 nap alatt megjárja; ellenben 3 napig is megtart rossz időben.

VII. Vám csak az átjárásnál a Tiszán fizettetik.

VIII. Ezen út rendszeres elkészítését az anyag hiánya és más ezen útát károsító folyóvizek hátráltatják.

IX. Ezen út jó karban tartásával a posta járás vagyon megkönnyülve de kereskedelmi tekintetben különös figyelmet nem érdemel, minthogy nélkülözhetővé tétetik a' Bega csatorna által.

Temes Vmegyében

I. Torontál Vmegyéből jöven, az út Kis Becskerek, Temesvár, Remete, Jeszvin, Rékás, Sustra, Nagy Topolovecz, Kissetó és Bellincz nevü helyeken át Temes és Krassó Vmegyék közhatárára vezet, Kis Becskerek, Temesvár, Rékás, és Kissetó posta állomással birnak. Temesvár sz. kir. város évenkint 4, hetenkint pedig 1 vásárt tart. Itt vagyon a Vmegye széke az'kir. Kincstári Selyemgyár, a' k. Kamarai Igazgatóság, a Cs. k. Katonai parancsnokság s más egyéb intézetek; híres a Gabona 's egyszersmind sertésekkel való kereskedéséről. A' VI. pósta út szerint ennek hossza Temesvárig vagyon 25 809 (műértőleg kiépített) és 133 222 (kiépítetlen), összesen 161 031 öl vagy is 40 1/4 mérföld.

II. Torontál Vmegye szélétől Kis Becskerekig 2870, Innét Temesvárig 8920 Innét Remetéig 5890 Innét Jeszvinig 3620 Innét Rékasig 1850 Innét Sustráig 3215 Innét Topoloveczig 1780 Innét Kissetóig 5350 Innét Bellinczig 1800 Innét a Vmegye széléig 795 Összesen 36 090 vagy is 9 mértföld.

III. Ezen út Torontál Vmegye szélétül meg van kavicsolva Temesvárig és innen egész a vármegye széléig rendszeresen kő alappal elkészítve és megkavicsolva. Alapja többnyire fekete föld.

ALAK =		PELDÁNYA.						
ALAK = A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.		Az a beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.						
I. Pórus	II. Pórus	III. Pórus	IV. Pórus	V. Pórus	VI. Pórus	VII. Pórus	VIII. Pórus	IX. Pórus
<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>	<p>A nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p> <p>A helyes beszéd, melyet a nyelvhasználatban a nyelvhasználati szabályok által szabályozottak.</p>

1. ábra
Tenczer Károly útkimutatása 1848-ból

- IV. Ezen útvonalban 46 kő és 2 fa híd vagyon
- V. A terhes szekér előfogatot sehol sem használ
- VI. 12 ½ óra alatt a' terhes szekér ezen utat megteheti
- VII. Tiszán lévő réven és Temesvárnál vám fizettetik
- VIII. Ezen rovatot illetőleg adat nincsen
- IX. A Temesvári vásárookra nézve megjegyzendő, hogy ezek a' városon kívül tartatnak

Krassó vármegye

I. Ezen út Temes Vármegye szélét elhagyván Krassó Vmegye határába vonul., Kis Kostélyen, Oláh Lugoson, Bozsuron, Bazsiesten, Facseten, Kossován át Krassó Vmegye és Erdélybe Kolozsvárnak veszi irányát. Lugos mező város évenként 4 hetenkint pedig 1 vásárt tart, továbbá kereskedik főleg gabonával, gyapjuval, és egyéb mindenféle árucikkkel. Itt van a' megye széke is. Facset sz. kincstári mező város évenként 8 vásárt tart itt nevezetes kereskedés üzetik mindennemű természetvényekkel és fával.

II. Temes vármegye szélétől Lugosig 6346 Innét Bozsurig 10 780 Ettől Facsetig 6655 Innét Kossováig 5693 Ettől Erdély ország határáig 4080 az összes út hossza 33,554 vagy is 8 3/8 mérföld. lesz tehát a VI számú fő posta útnak összes hossza az ország határáig 83 663 (műértőleg kiépített) és 135,222 (kiépítetlen) vagy is 218,885 öl az az közel 54 ¾ mérföld.

III. Ezen út nagyobb részen rendszeresen van elkészítve a' többi pedig csak megkavicsolva vagyon.

IV. Ezen Út mentében 9 fa és 25 kőhid találtatik

V. Ezen Út vonal némely hegyeket kivéve egyenes, és csak a' Kossova, és a' megye határa között lévő hegyen használtatik előfogat.

VI. A terhes szekér ezen utat 2 nap alatt megteheti

VII. Vám nem fizettetik e vonalon.

VIII. A' kavicscsolás szüntelen történik, és minden évben 1000 koczkáol bányakő és ugyanannyi kis kő készítettetik és a' megkívántató helyekre vitették.

IX. Ezen Út össze köti Magyar országot Erdélyel Olah és Moldova országokkal és ezen szállítatnak az Austriai örökös tartományokból mindenféle árucikk a' fenn nevezett országokba ennél fogva különös figyelmet érdemel."

LXXIV. Temesvárról Szegedre vezető kereskedelmi út

Temes vármegye

I. Ezen út Kis Becskerekig a VI. számú fő posta uton vonul, innet pedig Billiet felé a megye határára viszen. Lásd a VI. utat mely szerint ez Kisbecskerekig 8920 (öl) hosszú Innét a megye széléig 2200 (öl) és így összesen 11 120 vont öl az az $2\frac{3}{4}$ mérföld bőven

Torontál Vármegye

I. A megye határától vonul Bilet és N. Sz. Miklós mezővárosokon továbbá Zombor Deszk és Szöreg helységekén át a Tisza bal partjáig, hol a Tiszán átkelven Szegedre viszen. Billiet mezőváros 3 orsz. és 1 rendes heti vásárral N. Sz. Miklos mv az Aranka vize mellett. Nevezetes sok szarvasmarha sertés, ló, és juhtenyésztésről.

II. Temes megye határától Billietig 2500 Innen N. Sz. Miklosig 18374 a Tiszáig 24 408 összesen 45 282 vagyis 11 $\frac{10}{32}$ mérföld. Lesz tehát az egész út hossza 56 402 vont öl, vagy is 14 $\frac{1}{8}$ mérf.

III. Tiszaparttúl N. Sz. Miklosig töltésképen felhányt földből elkészítve, többi része természetre hagyva. Fekete termő földön néhol szikesen vezet.

IV. Ezen utvonalon van a Maros árjain összesen 32 híd, ezek közt 8 kö 6-30 öl hosszú, és 24 fahíd 6-9-15 és 190 öl hosszúak, mely a felépült töltés következtében többnyire száraz ereken vezetnek.

V. Ezen ut N. Sz. Miklosig lapályos helyeken vezetvén, esős időben majdnem járhatatlan. Száraz időben egy lóra 4 mázsa számitatik rosz utban üres szekeret sem bír el.

VI. Nyáron jó utban 1 $\frac{1}{2}$ roszban 3 nap kívántatik

VII. Vám sehol sem szedetik

VIII. Akadálya ezen út elkészítésének az anyagok hiánya melyek azonban Arad Vmegyéből a Maroson nem költséggel leszállithatók volnának

IX. Kereskedési tekintetben igen nevezetes, mivel ezen nagy a közlekedés Erdélyel Pestel És a felső megyékel.

LXXV. Temesvárról Makón át Vásárhelyre vezető kereskedelmi út

Temes Vármegyében

I. Temesvártól Kis Becskerekig és a megye határáig L. a LXXIV. sz. kereskedelmi utat

II. Ennek összes hossza hossza 11120 vont öl vagy is $2\frac{3}{4}$ mérföld bőven.

Torontál Vármegyében

I. E megye határától N. Sz. Miklosig a LXXIV. úton vonul, innen pedig Csanád megye határához vezet.

II. Temes megye határától N. Sz. Miklosig 20 874 N. Sz. Miklostól a Maros partjáig, mint a vmegye határáig 4640 öszvesen 25 514 vagy is 6 3/8 mérföld

III. Ezen ut N. Sz. Miklostól a Csanád megyei határig részint homokos részint fekete földön természeti állapotjában vonul.

IV. Öszesen 4 köhid találtatik ezen uton mellyek közül egy sem érdemel említést

V. Mindenütt lapályon vonulván egy marhára 4–5 mázsa rakatik.

VI. Jó időben 8, roszban 12 óra kívántatik Sz. Miklostúl a Csanádi határig

VII. Vám nem fizettetik

VIII. Akadály az anyagok hiánya

IX Anyiból említést érdemel, mert Csanád megyét a Bánsággal és a végörvidékekkel összeköti.

(...) A csanádi révnél fizetetik rgy marhától 3 váltó kr.”

Tenczer Károly kimutatása szerint a Bánáton még a következő posta és kereskedelmi utak haladtak keresztül:

VII. Buda–Temesvári fő posta és kereskedelmi út;

XXVI. Temesvárról Fehéregyházáig (Fehértemplom) vezető mellékes posta út;

XXVI.ⁱ Dettáról Páncsováig vezető posta-út;

XXVI.ⁱⁱⁱ Verseczről Dognácskáig vezető mellékes posta út;

XXVI.^{iv} Oraviczárul Bánya-Szászkáig vezető mellék' posta út;

XXVII. Lugosrul Orsovára vezető mellék posta út;

XXX. Monostortul Lippáig vezető mellékes posta út;

LXVIII. Debreczenből Aradig és Temesváron át Fehér Templomig vezető kereskedelmi út;

LXXIII. Temesvárról N. Becskereken át Újvidékig és Pancsovára vez. ker. út;

LXXVI. Temesvárról Lippára és innét Erdélybe vezető kereskedelmi út;

LXXVII. Temesvárról Ol. Boksányon át Oraviczára v. k. u.;

LXXVIII. Temesvárról Csákován át Verseczre vezető ker. út;

LXXIX. Temesvárról Kövéresen át Lugosra vezető ker. út;
LXXXIX. Aradról Lippára s Facsetre vezető kereskedelmi út.

Láthatjuk hogy, habár a víziutak és a mind nagyobb tért hódító vasutak szerepe egyre nő, azért a közutak fontosságát is elismerik. A továbbiakban a harc úgy tűnik, (legalábbis egyenlőre) nem az utak győzelmét hozza majd, szerepük annál nagyobb lesz, miután megjelennek majd az eleinte riadalmat, megvetést, érdektelenséget, hitetlenkedést kiváltó pöfögő masinák; annál látványosabban robbannak be újra a gazdasági életbe a 20. század első felében.

A „Reichsverfassung” korszakában (útjaink 1849-től 1867-ig)

A szabadságharc után az osztrák abszolutisztikus kormány Magyarországot négy részre, „országra” osztotta: Bánátra, Erdélyre, Horvátországra és Magyarországra. A négy „fővárosba”: Temesvárra, Nagyszebenbe, Zágrábra és Budára mérnököket küldött, hogy megszervezzék az építési igazgatóságokat. Az építési igazgatóságok kerületi székhelyein felállították a kerületi építészeti hivatalokat, a megyék és körzetek székhelyein a megyei építészeti hivatalokat és az alájuk rendelt járási építészeti hivatalokat. Bánátban ezt a szervezést 1852-ben fejezték be. Az útügyi szolgálat megszervezésének alapja az 1848. évi március 4-én kelt császári pátens, a „Reichsverfassung” volt. Ez az egységes osztrák császárság (a monarchia az állam, a „Reich”, a koronatarományok az országok, „Land”) elvéből kiindulva az egész birodalomban birodalmi úthálózatot szervezett. Az utakat három csoportba sorolta: állami utak, országos utak, községi utak.

Bánátban a megyéktől 149 mérföld utat vettek át és minősítettek birodalmi úttá. Ezeket a birodalom költségén építették és tartották fenn, illetve kellett volna megépíteni és fenntartani.

Az átszervezés útügyi szempontból nagyjelentőségű eredménye az volt, hogy az utakra útmestereket és útkaparókat alkalmaztak, és ezzel megkezdődött a közutak rendszeres fenntartása.

A második osztályba tartoztak az ún. országos utak. Ezek nem a birodalom, hanem az „ország” érdekét szolgálták. Építésükről, fenntartásukról az „ország” (a négy tartomány egyike) kellett gondoskodjon. Ezeket az utakat ingyenes közmunkával és ennek pénzzel történt megváltásából származó bevételekből építették és tartották fenn.

A községi utak a községeket voltak hivatottak összekötni és az országos közmunkán felül teljesítendő községi közmunkával kellett építeni és fenntartani.

Az 1850-ben kijelölt állami úthálózatot 1853-ban lecsökkentették. A bánáti állami úthálózat így 140,75 mérföld hosszúságú lett.

A kőben szegény síkságok az útépítéshez és fenntartáshoz nagyrészt csak homokot használtak. Az anyagok szállítását és átvételét 1854-ben szabályozták. Elrendelték ezek prizmában történő átadását.

Az 1851. február 14-én kihirdetett közmunkarendelet nagymértékben előrevitte az utak fenntartásának kérdését. Érdeme, hogy a közmunkát kiterjesztette a nemesekre is, valamint lehetőséget teremtett mással való ledolgoztatásra és pénzzel való megváltásra is. Az ekképpen szerzett pénzösszeg, kiegészítve az út-, hídvámokból és a bírságokból befolyt összeggel alkotta az országos útalapot, amelyből az építési és fenntartási költségeket fedezték. A rendelet előírta, hogy az országos útalapba befizetett pénzt csak az országos utakra lehet felhasználni. Jogforrása nem a császári pátens, hanem az 1844. IX. tc. volt. E rendelet csak az országos úthálózatra vonatkozott, az állami utakra nem.

1853-ban bevezették az általános útvámrendszert. Az ebből származó bevételeket az állami és országos úthálózatra fordították. Egy év múlva e rendelkezést megváltoztatták: vámot csak az állam általi kezelt legalább 6 mérföld (45,5 km) hosszban kiépített utakon, réveken és olyan hidakon lehetett szedni, amelyek forgalombiztosak voltak.

Az útvámrendszer az abszolutizmus után is még néhány évig érvényben maradt.

Az abszolutizmus korában Bánátban (avagy ahogyan hivatalosan elnevezték: Szerb Vajdaság és Temesi Bánság) a vármegyék helyett körzetet, a szolgabírói hivatal helyett pedig járási hivatalokat szerveztek.

Az állami utak 1852-ben új elnevezést kaptak, ennek megfelelően szelvényezték őket és új mérföldköveket állítottak fel.

Bánátban a következő utakat vették állami kezelésbe:

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

Elősorban azokat az utakat állították helyre, melyek már 1848 előtt is ki voltak építve (33 ½ mérföld). Térítés ellenében már 1850-től az államutakon felhasználták a községek munkáját.

1855-ben, erdélyi mintára bevezették a munkakötelezettséget (Concurrenzverpflichtung). A községek kötelesek voltak az állami közutak építésének földmunkáit és az anyagfuvarozást elvégezni. Ezért térítést kaptak. E térítés 1855-ig kézinapszám után 6 kr., fuvarnapszám után pedig 12 kr. volt.

Bánátban elmulasztották az országos úthálózat megállapítását, így az országos közmunka-kötelezettség is elmaradt. Ezek az országos utak így magánutakká váltak. Mivelhogy a magánutakat is országutaknak nevezték, a bánáti utak tekintetében meglehetősen nagy volt a zűrzavar, melyre pontott tett az anyaországhoz való visszatérés.

Az abszolutizmus éveiben vidékünkön érdemleges munkát csak a Temesváron észak-déli és kelet-nyugati irányban áthaladó utakon végeztek.

Habár az abszolutizmus politikai és gazdasági elnyomást hozott az országra, útiügyi vonatkozásban nagy fellendülést jelentett. A 18 év alatt országosan évente átlag 475 kilométer út épült. Sajnos, az országtól ideiglenesen elszakított Bánságban e fejlődés az átlagnál sokkal csekélyebb volt. Maradtak a sáros, nehezen járható utak. A Temesvarer Zeitung 1853. március elsejei számában az akkori útviszonyokat illetően a következő panaszt olvashatjuk: „Az állandóan járhatatlan utak miatt a világtól úgyszólván teljesen el vagyunk zárva. A közönséges levélpostában, leszámítva innen Pesttel, semmiféle forgalom nincs. A gyorskocsik csak Czeglédig képesek előrehatolni, tovább jutniok lehetetlenség. Február 14.-e óta nem is érkezett ide egy sem, ezért a

pénzküldemények s az utasforgalom megszűntek. Néhány utas, aki közben a szebeni gyorskocsival érkezett és Pestre igyekezett, nem mehetett tovább s az itteni postahivatal kénytelen volt a már Szébenben Pestig kifizetett taksát visszafizetni. Hogy a feneketlen utakról fogalmat adjunk, elegendő megemlítenünk, hogy a napi postajáratot Czegléd-től Szegedig négy ökör húzza, hogy valamelyest előbbre jusson. Ó vasút, jöjjön el a te országod!” (6)

A Vasárnapi Újság egyik 1855-ös száma szerint, idézi Czeglédi Imre, (20) Aradtól Szegedig 1 mázsa fuvar költsége 7–8 forint volt. Személyszállító kocsi 60–70 forinton alul nemigen vállalkozott az útra. Ugyanennyi pénzért vasúton Szegedtől Párizsig lehetett jutni.

Az 1860. október 20-i diplomával Ferenc József elismerte Magyarország alkotmányát. Rövidesen, 1860. december 27-én az uralkodó ellátta kézjeggyével azt a rendeletet is, mely a szabadságharc leverése után elszakított Bánságot újra egyesítette az országgal. Temes megye „sorsa ismét közös lett a magyar hazával” – írta Berkeszi István Temesvár szabad királyi város kis monográphiájában, mely 1900-ban jelent meg Temesváron (7). A visszaállított vármegyékben újra a másfél évtizeddel azelőtti magyar törvényeket alkalmazták. Visszaállították a legmagasabb kormányzati szervet is, a magyar királyi kancelláriát (1861).

A közmunkarendeletet 1862-ben ismét módosították, de ennél fontosabb volt az 1867-es 7243. számú rendelet, melyet már az újr felállított Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium adott ki. Ez előírta, hogy a közmunka és annak váltsága csak útépitésre és fenntartásra fordítható; megszüntette az országos útalapot annak teljes összegét a megyék rendelkezésére bocsátván. Az így keletkezett megyei útalap sok éven át a megyei utak építésének és fenntartásának egyik fontos pénzforrása volt. A rendelet másik fontos kitétele az volt, hogy az útvámok már ne képezzenek jövedelmi forrást, hanem ezeket a vámtárgy (út vagy híd) fenntartására fordítsák.

A bánáti megyékben 1865-ben a következő értékben végeztek, illetve váltottak meg közmunkát: Krassó vármegye 77 085 Ft 09 kr, Temes vármegye 163 550 Ft 44 kr, Torontál vármegye 185 633 Ft 32 kr, Temesvár 11 012 Ft 70 kr, Versec 8191 Ft 35 kr.

A kiegyezéstől az első úttörvényig (1867–1890)

Magyarország, s így a Bánság (mely Magyarország szerves része volt) útügyi állapotait az 1867-es kiegyezés nem változtatta meg lényegesen. A század utolsó évtizedéig az útügyi adminisztráció nagyjából az abszolutizmus korszakában történt rendezés szerint maradt fenn. Az utakat továbbra is három osztályba sorolták:

1. Állami utak. Ezeket állami költségen építették és tartották fenn;
2. Országos utak. Ezek megyei elnevezést kaptak. Építésüket és fenntartásukat a vármegyék az országos közmunkából és annak váltóságárából biztosították;
3. Községi utak. Ezeket a községek az 1871. XVII tc. és az 1886. XXII., tc. rendelkezései szerint községi közmunkával építették és tartották fenn.

Az utak karbantartása tárgyában adták ki 1867-ben a 3266-os számú rendeletet, mely a következőkről intézkedett:

1. A királyi országutak fenntartása körüli eljárás szabályozása;
2. Utasítás az (...) útbiztosok részére;
3. Utasítás az (...) útkaparók számára (lásd Magyarországi Rendeletek Tára, 1867).

Az 1867. február 20-án újból felállított Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium az abszolutizmus korának örökségeként átvette a kialakított szervezetet és úthálózatot, s mindent, mi jónak tűnt abból, megtartott. A minisztérium újraszervezte az útügyi igazgatást, és 1867-ben 45 „m. kir. mérnöki hivatal” létesített, melyek az útügyeket is intézték. Később e hivatalokat „m. kir. államépítészeti hivatal” névre keresztelték. A Bánságban a következő városokban hoztak létre ilyen hivatalokat: Temesvár, Lugos, Nagyszentmiklós (kirendeltség).

A mérnöki hivatalok feladata volt az állampénzen végzett építési munkák ügyintézése. Ez a feladat magas- és mélyépítésekre terjedt ki, a vízepítés kivételével. Gyakorlatilag az állami épületek építésének és karbantartásának felügyelete (műszaki ellenőrzése), valamint az állami utak gondozása volt a mindennapi feladat. A síkvidékeken a legtöbb munkát az épületek, hegyvidéken azonban az utak és hidak adták. A hivatalok létszáma csekély volt, a 6–8 fős csapat bérelt helyiségekben fejtette ki tevékenységét.



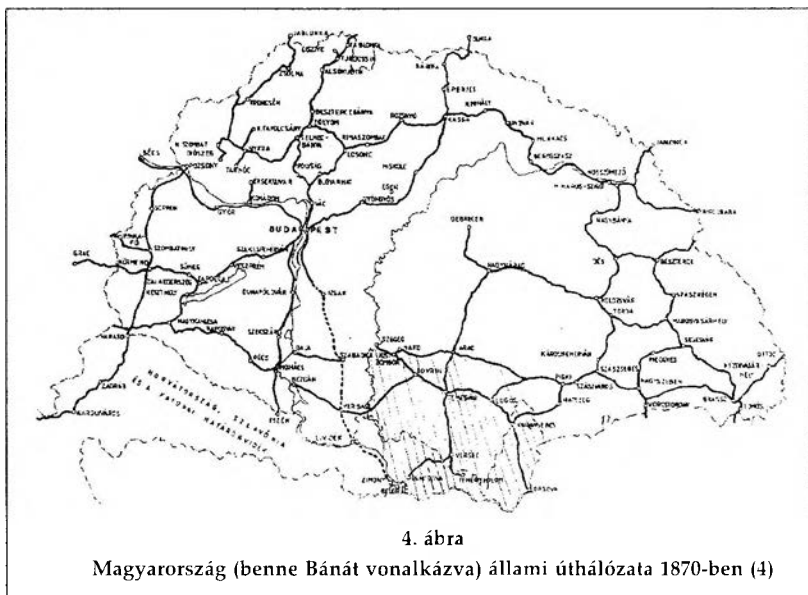
A minisztérium 1867-ben országosan öt, 1874-ben nyolc körzetet szervezett a mérnöki hivatalok és a folyammérnöki hivatalok felügyeletére. A körzetek élén az országos középítészeti felügyelő állt. Bánát a VIII. körzethez tartozott. Ennek felügyelője Mokry Imre volt.

A kor közlekedési politikája a vasútépítéseket részesítette előnyben az útépítésekkel szemben. Ennek köszönhető, hogy a mérnöki hivatalok száma egyre csökkent, 1870-ben már csak 41, 1873-ban 32, és 1876-ban már csak 25 mérnöki hivatal működött. A Magyarország Tiszti Cím és Névtára 1873-as kiadása szerint a Bánság területén létező mérnöki hivatalokban a következők teljesítettek szolgálatot:

- Temesvár: Várnay Ádám főmérnök;
Schauch József mérnök;
Stryal József segédmérnök;
Glatz András segédmérnök;
1 fő műszaki;
1 fő napi díjnok.
- Lugos: Killer Zsigmond mérnök;
Stanke József segédmérnök;
Asbóth Géza segédmérnök;
1 fő díjnok.

A Katonai Határőrvidék két városában (Karánsebesen és Fehértemplomban) működő hivatalok a Temesvári Hadtestparancsnokság hatáskörébe tartoztak. Az államépítészeti hivatalok száma az 1877. XXIV. tc.-nek köszönhetően megugrott. E törvénycikk rendelkezése szerint a vármegyei mérnökök teendőit a államépítészeti hivatalokra ruházta. Ezekután az ország majdnem minden megyéjében, így a bánsági megyékben is megszervezték az államépítészeti hivatalokat. Habár az említett törvény nem szabályozta e hivatalok hatáskörét, sem a megyei utakkal kapcsolatban, sem a törvényhatóságokhoz való viszonyát, a hivatalok főnökei öntevékenységgükkel és ügybuzgalmukkal a megyei utakon is az állami utakhoz hasonló műszaki szolgálatot vezettek be.

Az államépítészeti hivatalok ebben a korban különös figyelmet fordítottak a közutakra, főként pedig az állami közutak fenntartására. A fennmaradt dokumentumok szerint 1879–1890 között évenként 67–70 m³ fenntartási anyagot (folyami-, gödörkavics, zúzottkő) szállítottak egy kilométer állami útra. Teret hódított a makadámutak építése.



4. ábra

Magyarország (benne Bánát vonalkázva) állami úthálózata 1870-ben (4)

A történelmi Bánság területén (is) 1870-ben a következő állami utak haladtak keresztül. (Bár nem Bánát területén haladt, hanem határán, mégis feltüntettem az Arad–Kolozsvári utat, mert a Maros bal partján levő települések is használták):

Út száma	Út neve Kezdőpontja	Út iránya	Teljes hossza (mérőföld)
22.	Debrecen–fehértemplomi (Debrecen városházától)	Berettyóújfalú, Nagyvárad, Arad Vinga, Temesvár, Detta, Versec, Strázsa előtt a katonai Határőrvidékig	44 2/8
24.	Szeged-kolozsvári (Kiszombor, 25. út)	Makó, Nagylak, Pécska, Arad, Radna, Soborsin, Marosillyén túl Erdély határáig	26 2/8
25.	Temesvár–szegedi (22. útból)	Lovrin, Nagyszentmiklós, Kiszombor, Szőreg, Szeged vá.	15 1/8
26.	Temesvár–kolozsvári (22. útból)	Lugos, Facsád, Dobra, Piski, Szászváros, Szászsebes	28 4/8
27.	Versec–pancsovai (22. útból)	Vlaikovecen túl a Katonai Határőrvidékig	1 5/8
28.	Lugos–orsovai (26. útból)	Szákul, Zsuppa, Katonai Határőrvidék	5
29.	Bezdán–lovrini (Battinával szemközt levő Duna-part)	Bezdán, Zombor, Kula, Óbecse, Nagykikinda, Lovrin 25. sz. út	11 7/8
39.	Hátszegi (Piskitől, a Temesvár– kolozsvári útból)	Rusz, Hátszeg, Várhely, Piski, Baucáron túl a Katonai Határőrvidékig	5 3/8

Újabb fejlődést jelentett közúti vonatkozásban az 1875.VI. tc. E rendelkezés felhatalmazta a vármegyék közigazgatási bizottságait, hogy a községek összeköttetését és az állami, illetve megyei úthálózatba való bekötését szolgáló közutak jókarban tartására a községekből érdekeltségi csoportokat alakítsanak. Ezzel az intézkedéssel az utak új osztálya alakult ki. E osztályt később, az 1890.I.tc. községi (vicinális) közút néven rendszeresítette.

Az M. K. Miniszter Úr rendeletére hivatalos adatok alapján összeállította a vízrajzi osztály 1887 című kimutatás szerint a Bánátban a következő állam-, törvényhatósági- és vámok utak voltak (19):

A törvényhatóság területén lévő						
vármegye neve	állami		törvényhatósági		vám	
	útvonalak					
	száma	hossza	száma	hossza	száma	hossza
Temes	3	240,230	45	848,633	-	-
Torontál	3	126,968	14	646,200	-	-
Krassó-Szörény	3	289,191	40	1140,379	-	-
Csanád*	1	36,673	10	120,500	-	-

*Csanád vármegyének csak kis, a Maros bal partján fekvő, déli része tartozik a Bánsághoz

A közmunkát az 1862-i 71 700 számú helytartótanácsi rendelet, valamint a Közmunka és Kereskedelemügyi Minisztérium által kiadott 8 709 sz. utasítás szabályozta. Eszerint megmaradt az igavonó állat utáni 2 igás, a háztulajdon után 6 kézi, lakó és családtag utáni 3 kézi napszám.

Az utak fenntartása továbbra is közmunkával, illetve annak megváltásából eredő pénzügyi alapból történt. 1869-ben „közmunkaváltási, országos útépitési, valamint megyei országúti pénztár” keretében kezelték az utak fenntartására befolyt befizetéseket (20).

Az 1870-es évek közepétől megtörtént az egész magyar közigazgatás nagyszabású átszervezése. Ennek leglényegesebb intézkedése a vármegyrendszer, a törvényhatóságok kialakítása volt. Megszüntették a különféle kerületeket (székely, jász-kun stb.) és a katonai határőrvidéket is polgárosították (1875). Ezekután a Bánság állami úthálózata is megnövekedett.

Feljegyzendő, hogy 1876. január elsejétől Magyarországon is bevezették a méterrendszert; ettől fogva az utak hosszát kilométerben mérték az addig használt magyar vagy osztrák mérföld helyett.

A közmunkatörvénynek sokszor nem volt fogantatója. A jobbágyok csak ímmel-ámmal dolgoztak, a földbirtokosok, nemesek is (akik pedig az utak elsőszámú hasznélvezői voltak, hisz uradalmak terményeit az utakon szállították a piacra) húzódoztak leróni kötelezettségüket. Ezért sokszor szükséges volt a vármegye erélyes közbelépésére. Néha mulattató dolgok is történtek. Példának okáért álljon itt egy, a Torontál megyei Nagyszentmiklós vidékén megtörtént eset. Nagyszentmiklós Duka nevezetű főbírája felszólította a Gyulay-féle uradalmat, hogy a teljesen járhatatlan sárafalvai utat a maga határában csináltassa meg és hidat is építtessen. Süket fülekre talált. Ezért saját kezébe vette az ügy intézését. Megcsináltatta az utat és a hidat is. Aztán egy szép napon állítólag kétszáz szekérral megjelent az uradalomban és jól megrakatta szénával. Ezt aztán a takarmányhiánnyal küszködő huszároknak adta el. Emígy sikerült bevasalni az út- és hídépítés költségeit. Az uraság természetesen felháborodottan tiltakozott; futott Ponciustól Pilátusig, de a hatóságok a szolgabíróknak adtak igazat. Duka szolgabíró tettét Schiff Béla örökítette meg Régi idők, régi emberek című, már idézett könyvében(6).

A kézi közmunka igazságtalansága abban állt, hogy kiróvásának alapját a lakóház képezte, nagyságára, minőségére, értékére, tulajdonosának vagyoni állapotára való tekintet nélkül. Tehát a „palota” lakójának ugyanannyi közmunkát kellett teljesítenie (vagy megváltani), mint a „kunyhó” lakójának.

Némiképp igazságosabb az igásmarhával bírók közmunkája, mert ezt a vonóállatok számának függvényében állapították meg, azonban ez a módszer is a nagybirtokosoknak kedvezett, mert a nagybirtokokon aránylag kevesebb az igásmarha száma a kisbirtokokon lévőknel.

Habár az 1868–1890-es időszakban nagy erőfeszítéseket tettek az úthálózat fejlesztésének érdekében, az útépitéseknél hiányzott a műszaki követelmények kielégítése. Hiányzott egy, az útügy összes részleteire kiterjedő organikus törvény, mely szabatosan intézkedett volna az utaknak útkategóriákba való sorolásáról, mely rendszerezte volna azokat a szabályokat, melyek egy egységes szempontok szerint kialakítandó úthálózatnak az alapját képezték volna és biztosította volna az úthálózat fejlesztéséhez nagyobb mértékben szükséges erőforrásokat, valamint a műszaki szempontok kellő érvényesítését.

Útmesterek, útkaparók

Már a kiegyezés előtt az állami utakon rendszeres fenntartást végeztek. Ezt a feladatot az erre a munkára alkalmazott útkaparók végezték. Munkájukat az útmesterek irányították. Az állami utak átvételével 1867-ben a Közmunka és Közlekedési Minisztérium e személyzetet is átvette. Ennek munkakörét a minisztérium által már 1867-ben kiadott utasítás szabályozta. E rendelet 1886-ig volt érvényben. Egy útkaparó átlagosan 3 kilométer útszakaszt gondozott, s egy útmester 6–10 útkaparó munkáját irányította. A fizetések olyan alacsonyak voltak, hogy a létminimumot sem biztosították. Az I. osztályú útkaparók fizetése 15 Ft/hó, a II. osztályú útkaparóké 14 Ft/hó, a III. osztályú útkaparóké 12 Ft/hó volt.

Fizetésemelésre nem állott rendelkezésre külön összeg. Ezért létszámcsökkentést határoztak el, hogy a megmaradóknak több pénzt adhassanak. Az új besorolás szerint az I. oszt. útkaparók 16 Ft/hó, a II. osztályúak pedig 14 Ft/hó fizetést kaptak. Természetesen egy útkaparó most már 3,8–5,7 km útszakaszról kellett gondoskodjon. Az új rendszer szerint a különösen nehéz útszakaszokon szolgálatot tevők pótdíjat is kaptak. A végrehajtási rendelet szerint a kevésbé szorgalmas és kis munkabírású útkaparókat bocsátották el. Méltányossági alapon a 10 évnél több állami szolgálatot letöltött és elbocsátott alkalmazottak kegydíjat kaptak.

Az útmesterek többsége korábban katona, falusi jegyző, vagy alsóbbrendű gazdatiszt volt. Nem volt szakképzettségük. Ebben a korszakban az útmesteri kar legnagyobb része igazolványos katona

altisztekből állt, mert az 1873. II. tc. 4. §-a értelmében az összes állami útmesteri állásokat és a törvényhatósági útmesteri állások fele részét igazolványos altisztekkal kellett betölteni. A fokozódó szakmai igényesség és a szociális körülmények az útmesterek helyzetének változtatását, rendezését is megkívánta. Az alig 25...29 forintos havi fizetésüket 33...42 forintra kellett emelni. Ezért 1875-ben a minisztérium az ő esetükben is létszámcökkentéshez folyamodott, és körlevelet adott ki, melyben felhívta az államépítészeti hivatalokat, hogy a kerületi felügyelő jelenlétében minden útmestert vizsgáztasson le. A vizsga eredményének függvényében a nem megfelelő személyeket el kell bocsátani, s az útmesteri szakaszokat 45 kilométerre kell növelni. Országosan 279 útmester teljesített szolgálatot. Ezek közül 160-at terveztek meghagyni (17).

A vizsgák zömét három hónap alatt lebonyolították; 176 útmester felelt meg s mindegyiküket meghagyták hivatalukban. Az első osztályú útmesterek évi 500 forint, a másodosztályúak pedig 400 forint fizetést kaptak.

Az 1871-es levéltári adatok szerint a Bánátban a következő útmesterek voltak alkalmazásban:

Mérnöki hivatal székhelye	Útmesteri hivatal székhelye	Az útmester helye
Temesvár	Mehala Sándorháza Nagyszentmiklós Kiszombor Deszk Vinga Orczyfalva Temesság Denta Detta Rékás Kiszető	Wandlick Mihály Toczauer József Szabadfy Miklós Duzár Károly Urbán Ferenc Scheer György Fried Ignác Theuerkauf Ignác Kontantics Pál Vazilievic Basil Michalik József Wanderlich Ferenc
	Lugos	Deptner Mihály
Lugos	Bozsúr Facsád Szákul	Dobren Tamás Szedan Miklós Knopp Hieronim

A vizsgázó a következő szempontoknak kellett megfeleljen:

1. Készítsen magyar nyelvű jegyzőkönyvet egy útrendőri kihágásról;
2. Ismerje az elemi számtani és mértani műveleteket;

3. Ismerje az új mértékrendszer (méter) és a régi (bécsi) mértékrendszer arányát;

4. Ismerje a rendszeres útfenntartást, a felhasználható anyagokat, a falrakás főbb szabályait;

5. Rajzoljon le egy helyszínt, illetve kisebb építményt (17).

A bánati útmesterek közül a következők vizsgáztak: Temesváron Theuerkauf András, Wanderlich Ferenc, Deptner Mihály, Rajkovicz Ferenc; Lugoson Fleischman Ferenc, Gyorgyevics György, Knopp Hieronim, Sandru Konstantin; Fehértemplomban Milunov Todor, Zinczár Sándor, Domján Vince, Pajka Josef.

A javaslat szerint Temesváron 6, Lugoson 6, Fehértemplomban 5 útbiztos maradt (17).

Az 1876. XXII. tc. (Községi szabályrendelet) intézkedett a községben levő hidak, utak, árkok, vízépítmények s más hasonló tárgyakra, melyek fenntartása a községet illette – ezeket gyakrabban megvizsgálni a községi bíró feladata, aki köteles volt jelenteni a főszolgabírónak és a képviselő-testületnek a tapasztalt hiányosságokat, de sürgős esetekben községi közmunkával vagy községi pénztárból azonnal meg is javítani.

A közúti szolgálat rendszeres ellátása érdekében a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium 1887. március 23-án kiadta az állam-építészeti hivatalok szolgálatára és hatáskörére vonatkozó utasítást (KKM 3204), melyet a Kereskedelemügyi Minisztérium 1893. szeptember 1-jén (KM 58 316) rendelettel módosított és kiegészített. További szabályzatok jelentek meg a közúti kerületi felügyelők (1887 KKM 1131. számú utasítás), az állami útmesterek (1887. március 31., KKM 47713 számú utasítás), az állami útkaparók (1886. október 25., KKM 8267) tevékenységének szabályozására.

Magyarország és így Bánát közúthálózatán is az első, észlelésen alapuló forgalomszámlálást (akkori szóhasználattal forgalombecslést) 1869-ben tartották meg (8).

Az 1876. VI. Tc. szabályozta a törvényhatóságok és az állam-építészeti hivatalok viszonyát, az 1883-ban kiadott miniszteri rendelet pedig a közmunkán kívüli ügyekben tisztázta a két hivatal viszonyát.

A nyolcvanas években egymás után jelentek meg a szabályrendeletek az utakkal, közlekedéssel, útfenntartással kapcsolatban. Az 1886-i községi szabályrendelet a megyei utak és megyei közmunka kezelését szabályozta, 1888-ban pedig az utakon való közlekedést „regulázták” meg – kőúton „csak lépésben” szabad hajtani –, majd a vámós utakról és kompokról szóló szabályrendeletek jelentek meg, szintén 1888-ban(20).

A minisztérium az útügyi személyzet műszaki színvonalának emelésére útmesteri iskolák felállítását határozta el; a Bánátban Lugoson. Temesvár szab. kir. város közgyűlése is megtárgyalta a miniszteri határozatot és az alábbi intézkedést hozta: „A kereskedelemügyi m. kir. minister urnak f. é. január hó 31-én 84 836/1902. sz. a. kelt leirata szerint a kisebb műszaki képzettséget igénylő ut- és hidépítési munkáknak segédszemélyzet által leendő végezhetőse céljából az ország 10 vidéki városában magyar kir. útmesteri iskolákat szándékozik felállítani és pedig Balassa-Gyarmat, Kassa, Kolozsvár, Lugos, Máramarossziget, Nagyvárad, Pécs, Pozsony, Brassó, Szombathely és Zágráb városokban. A tanfolyamot két évben és a tanítási időtartamot 4 hónapban állapította meg akként, hogy az első tanfolyam 1903. évi december hó 1-én nyílik meg.

Az iskolák felállításánál a helyiségek berendezése, tanszerekkel, műszerekkel stb. való ellátása körül felmerülő költségeket az állam egyedül viseli, a többi kiadásokhoz azonban a törvényhatóságok utaladjuk terhére évenként annyiszor 60 koronával járulnak hozzá, a hány útmesteri állás van területükön szervezve.

Az iskolába berendelt útmestereknek a tanfolyamban való ellátásához a törvényhatóság 270 koronát adna évenként.

Felhívja ennél fogva a város közönségét, hogy e kérdésben határozatot hozzon.

A város közönsége határozatilag kimondotta, hogy készséggel mozdítja elő a tárgyalt rendeletben jelzett módon a m. kir. útmesteri iskolák létesítését és fenntartását és egyúttal a törvényhatóságnál jelenleg szolgálatban levő útmesterre nézve az iskola végzését kötelezőnek mondja ki.

Ehhez képest elhatározott, hogy az 1903–1904. évi közuti költségvetés VII-ik kiadási rovatába pótlólag felvétessék iskolafenntartási járulék címén évi 60 kor. és az útmester ellátási költsége fejében évi 270 kor. együtt évenként 330 kor. mely összeg az előre nem látható kiadásokra a VIII. kiadási rovatban előirányzott összegben talál fedezetet” (35. közgy. 3413. tan. szám.)(23).

A Városi Közlöny 1902. márciusi száma arról tudósít, hogy a „mérnöki hivatalhoz beosztott útmester részére évi 240 kor. kilométerpénz rendszeresítettik(23).“

A báró „csekély röpirata”

A kiegyezést követő években egyre-másra jelentek meg a különböző tervek, elképzelések. Az ipari és mezőgazdasági fellendüléshez nélkülözhetetlenek voltak az utak. A szép tervek érdekes példája volt Baldácsy Antal nagybirtokos 1871-ben, 139 oldal terjedelemben megjelent röpirata (Alföldi úthálózat Tervezi Baldácsy Antal báró 1871; Pest, 1871; Kunosy és Réthy könyv és könyvnyomdája). A szerző, célját az előszóban fogalmazta meg: „Szabad országban, szabad polgárnak, a közügyeket őrszemmel kísérni, ezek felett nyomatékosan nyilatkozni, nemcsak szabadságában, hanem kötelességében áll”. Célja még „azon badar hiedelmet leküzdeni, hogy az alföldön kőutak lehetetlenek”. Tervezetét az Alföld népének ajánlta. Optimizmusról, önbizalomról árulkodik az a véleménye, hogy a röpiratban javasolt „utak 6 esztendő múlva a tervezett összeggel kiépülnek...”

A tervezet a bánáti utaknak csak alföldi részét érintette. Itt a következő utak kiépítését javasolta:

Torontáli első vonal: Maros–Perjámos–Bogáros–Csatád–Zsombolya–Kisoroszi–Topolya–Basahíd–Frányova–Tisza, 54 ezer öl; Peszák–Lovrin–Gottlob–Bánátkomlós–Nákófalva–Nagykikinda–Padé felé (Ada), 32 ezer öl.

Torontáli második vonal: Maros–Ráccsanád–Óbesenyő–Valkány–Csernabara–Terja–Csóka–Zenta, 28 ezer öl.

Torontáli harmadik vonal: Maros–Kiszombor–Óbéba–Rábé–Törökkanizsa, 20 ezer öl.

A szerző egy „földabroszt” is csatolt tervezetéhez: „Hogy a hálózatot a rőpirathoz csatolt földabrosz szerint így terveztem és nem másképpen, bizonyosan nem érdekből történt, hanem mert a könnyebb, olcsóbb építés ezt így kívánta; annyi bizonyos, hogy ha más valaki, bárki hasonló építési elveket fog felállítani, más vonalakat csakis érdekből húzhat.”

A munkaerő biztosítására a szerző a katonaságot akarta igénybe venni. Az útépités költségeit kétharmad részben törvényhatósági alapokból javasolta biztosítani. Ez nyilván Baldácsy önkényes feltevése volt.

Érdekes javaslata volt az is, hogy a kőanyag nagyrészét a budai „kőtorlasz”, a Gellérthegy „lerombolásából” nyerje, „mely országos érdek”. Ezzel „Buda örök időkre megszabadulna az árvíz rémjeitől”.

A tervezet kőbányacentrikus volt, és az utak műszaki kialakítására is elég kevés adatot találunk. A Mac Adam-eljárással készítendő utak bruttó pályatestvastagsága 25 és 50 cm között váltakozott.

„Végtére valamint itten úgy mindenütt, a hálózati utakat, 10 öl szélességben tervezzük, habár maga a hálózati út nem szélesebb 4 ölnél, 3 öltre kavicsolva. De a hajcsárok útjait sem kívántuk megszoríttatni, úgysis kedvező esetben sem maradna több 4 ölnél.”

Habár Baldácsy rőpiratának számos hiánya van, elmékedéseit nem követte tett, mégis érdekes szülöttje korának. Érdeme, hogy az útkérdést feszegette, az utak építését nagyfontosságúnak tekintette akkor, amikor nagyon sokan az útkérdést lesöpörték volna a napirendről a vasút javára. Jelen összefoglalóba kerülését a tervezett torontáli hálózat indokolja.

Baldácsy tervezetét Petrik Ottó közölt érdekes tanulmányt a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény 1981-es Évkönyvében(9).

„... fuvaroknál észlelt igavonó marhák...”

Az útpálya romlása nagyban függ az úton zajló forgalomtól. Az utak fenntartására szánt összegeket a pályák romlásának arányában javasolt szétosztani. Hazánkban már Széchenyi István is felfigyelt arra, hogy az útpálya elhasználódása összefügg a forgalom nagyságával, megjegyezve, hogy „100 vontató ló után mértföldenként 4000 ft. szükséges”(5). A forgalom nagyságának és összetételének meghatá-

rozása forgalomszámlálással történik. A forgalomszámlálás és ennek hasznosítása terén a franciák voltak az úttörők, akik már az 1840-es évek elején számlálták a forgalmat és vizsgálták a forgalommal arányos útkopás mértékét. Magyarországon először Hieronymi Károly vetette fel a forgalomszámlálás szükségességét már 1868-ban. Hieronymi Máramarosban volt főmérnök; itt közvetlenül megismerhette az ország útjainak problémáit: a régi technológia nem alkalmas a kor által megkövetelt utak építésére és fenntartására, s a pénzt, mely soha sem elegendő, műszaki kritériumok szerint kell elosztani. Ismerve a francia tapasztalatokat, a máramarosi Técsőn már 1867–68-ban végeztetett forgalomszámlálást, tapasztalati adatokat nyervén. Amint Tóth László bizonyította, ez volt az első forgalomszámlálás Magyarországon.⁸ Hieronymi 1867-től a Közmunka- és Kereskedelemügyi Minisztériumban dolgozott vezető beosztásban, majd miniszterként vezette az intézményt. A közlekedés problémáiról, valamint a kőutakról írt és jelentetett meg két művet(11),(12). Meggyőződése szerint: „... hazánk anyagi felvirágzását csak úgy biztosíthatjuk, ha az ország közlekedési eszközeinek megkezdett építését rendszeresen folytatjuk, ha azt minden irányban összhangzatosan eszközöljük, ha el nem hanyagoljuk az útépitést, nem különösen a hajózási vonalakat, melyeket a tapasztalás a vasutak egyedül életképes versenyvonalainak tüntet fel mindinkább; ha gondoskodunk a mezőgazdaság szükségéről, jelesen az ármentesítésekről, vízlecsapolásokról és öntözésekről”(18).

Hieronymi ösztönzésére a minisztérium 1869. május 9-én keltezett 4316. számú utasításában elrendelte, hogy az állami utakon forgalmat kell számlálni. Habár az utasítás nem maradt fenn, egy következő rendeletből, mely a Magyar Országos Levéltárban fellelhető (K 173 1137. cs. 8013/1870) rekonstruálhatjuk. Ezt idézzük Tóth László munkája (8) nyomán:

„Valamennyi K. Mérnöki hivatal az államutakon létező forgalom észlelése és kimutatása céljából újabban utasítottik.

Az államutakon létező forgalom észlelése és kimutatása végett múlt évben 4316. szám alatt kiadott rendeletem folytán felterjesztett műveleteknél több hiány tapasztaltatván, a fennebbi célból jövőendőben teljesítendő eljárásra nézve szükségesnek találok a (:címet:) következőkben utasítani:

1. Az észleletek egy éven át minden héten egyszer, és pedig az első héten hétfőn, a másodikon kedden, a harmadik héten szerdán, 's így tovább lesznek végrehajtandók, 's ezeknek alapján a forgalom középszáma, úgy mint az ezelőtt történt, térképen leendő előtűntetendő.

2. Ezen észleleteknél a könnyű fuvarok szinte külön lesznek, a vont marhák száma szerint fölveendő.

3. Az észleletek folyó évi július hó 4-től bezárólag kezdendők, és jövő 1871-ik évi június hó 4-ig folytatandók.

4. Az összes, nevezetesen könnyű, és nehéz fuvaroknál észlelt igavonó marhák összes száma után eredményezett közép forgalom, a térképen világos barna színnel rajzolendő, és ebben a nehéz fuvarok vonó állatainak száma szerint kiszámított közép forgalom, sötétebb barna színnel leendő megkülönböztetendő mint az, a mellékelt rajzban útmutatásul kitűntetve van (a rajz hiányzik – sz.m).

Továbbá az összes könnyű, és nehéz fuvaroknál észlelt igavonó marhák közép száma világos színnel, a nehéz fuvaroknál észlelt pedig barna színnel számokban a térképen szinte beírandó leendő.

5. Az észleletek után fölveendő részletes följegyzések a (:cíznél:) megtartathatnak, 's ide csak a végeredményt leendő szükséges térképen kimutatva felküldeni.

Budán. 1870-ik évi Május hó 19-én

Fest"

A tényleges számlálást az útkaparók végezték a mérnöki hivatalok által kijelölt helyeken. Az egységes forgalomszámlálás érdekében a minisztérium az államépítészeti hivataloknak az alábbi fejléccel ellátott nyomtatványokat juttatott:

Jármű	Vonó állatok száma	Összesen	
		könnyű	nehéz

A számlálólapot az útmester és az útkaparó töltötte ki, s mindkettő alá is írta. Az adatok feldolgozását a mérnöki hivatalokban végezték el. Itt készítették el a forgalomnagyságot szemléltető térképeket is, melyeket aztán felküldtek a minisztériumba.

Az állami utakon évente végeztek forgalomszámlálást. Ezt 1876-ban szüntették meg. A következő forgalomszámlálást 1894-ben tartották meg. Ekkor, az állami utak mellett a fontosabb törvényhatósági utakon is számlálták forgalmat.

Az útállapot feltárása érdekében 1874-ben Hieronymi Károly kiadott egy szabályrendeletet, mely szerint minden úton 500 ölenként – meghatározott méretben – fel kell bontani a kőpályát, mérni kell az útalap és kavicsréteg vastagságát. A kiszedett anyagot szétválasztották alapkő, zúzottkő és zúzalékra, majd azok garmadába rakott köbméterét meg kellett állapítani. Ezt a műveletet minden év májusában kellett elvégezni, az eredményt pedig fel kellett jegyezni. A rendelet célja az útszakaszok kopásának felbecsülése és a kőszükséglet megállapítása.

Az adatok hasznosításáról kevés emlék maradt fenn. Egy 1872 decemberében kiállított irat szerint, melyben megállapították, megyei bontásban a jövő évi kőszükségletet és a fenntartáshoz szükséges pénzösszegeket, olvashatjuk, hogy: „több évi tapasztalásokon alapuló átalányok mostani megállapításánál figyelembe vették az államutak jelen állapota, helyzeti fekvése, az azokon mutatkozó forgalom, a fenntartandó mőtárgyak száma és mineműsége és minden az útfenntartásra befolyással bíró egyéb körülmények(8).

Ebben az időben alakult meg a minisztérium keretében a Műszaki Tanács, mely minden újszerű technológiai ügyben ajánlásokat tett a tárca vezetőinek(8).

Lutum ponunt supra lutum...

(avagy hogyan, miből épültek útjaink)

A hegyvidékeken, ahol kéznél volt a kő, valamint a talaj sem volt süppedékes, ingoványos, puha, nem teherbíró, mint az alföldi részeken, sokkal jobb utak épültek. Az alföldi utakra viszont jellemző volt a gúnyvers, mely szerint „Lutum ponunt supra lutum et hic nominant *országútum*” (7), (Agyagot raknak agyagra, s így nevezik: ország útja).

Divatos volt az úgynevezett „chaussée”-szerű fenntartás. Ez alatt az akkori közlekedési eszközöknek megfelelő irány és emelkedési

viszonyokkal rendelkező utaknak kövel, kavicssal, vagy ha ezek nem voltak beszerezhetőek, homokkal való fenntartását és víztelenítését értették (ezek az utak nem voltak rendszeresen kiépített utak). Az alföldi és bánáti utak kiépítését azokra az időkre halasztották, amikor már kifejlődött a vasúti és forgalmi közlekedés, amelynek segítségével megteremtődnek majd az építési és fenntartási anyagok szállítási feltételei.

A korabeli hazai útépitésről Széchenyi István lehangoló képet fest gyakran idézett művében, a Hítel-ben(13): „Az ország sok tájéka zsiros, fekete vagy ragadó agyag földeken ásatik 5–6 ölre egymástól két mély árok, s az áldott termékeny föld árkok közé domboltatik fel, száz meg száz szekér, ezer meg ezer ember mozog, s a ráfordított fizikai erő iszonyú... Ki kisedekorától fogva ilyen manipulációkhoz nem szokott, azt gondolná, hogy a lakosok valamely igen nehéz fogamzású plánta alá készítik elő a helyet, s bámulva értené, hogy a munkások képzeletük szerint országutat készítenek, mely minden tréfán kívül hazánkban sok helyen búza alá alkalmasabb lenne, mint utazók s társzekerek számára. Mennél magasabb a töltés, annál jobbnak véli az utat némely vármegye, s mennél domborúbb a víz lefolyására, annál helyesebbnek; midőn a magasabb töltések közönségesen csak azon haszna szokott lenni, hogy a kocsi mely dül, nagyobb dül, s az utazó benne kékebbre üti testét, – a domború út pedig arra hasznos, hogy a ráhányt föld mélyebb, a sár nagyobb, s így a süllyedés bizonyosabb... S így idők forgásával s kivált mennél több munka s veríték fordítottat ezen ügyes manipulációra, s mely iránt sokan dicsekednek; ugyan jól megtöltöttem az utat! – utoljára oly magasra nő, hogy azon végre alig járhatni vagy azt temérdek fáradsággal megint le kell hordani...”

A már idézett Kovács Elek 1847-ben írt tanulmányában a nyomvonal megválasztásáról, a „közbeeső földrétegek” vizsgálatának szükségességéről, a jó építőanyagok helyi feltárásáról, s elsősorban a jó vízvezetés megvalósításának fontosságáról, rézsűkről, a töltések és bevágások kialakításáról, fásításról ír(22).

„Ha köz és magánutainkra fordítjuk figyelmünket, (...) ezer hiányokkal épültérről esős évszakban könnyen meg fogunk győződni.

Nem egy magyar földmérő örvendve tervezeti papírján a’ gyakran mértföld hosszú útvonalat, százat egyre merek fogadni – a’ közbeeső

földrétegek vizsgálata elmulasztásával (no, de csak hogy egyenes legyen!) létesíti azt, a' árkok földjét az vonalak közé szépen elteregtetvén." Továbbá az út nyomvonalának megállapításáról, méreteiről és építési módjáról értekeznek. „A' szekér főleg megállapított útvonal sikerrel remélhető útépitést von maga után” – írja, majd így folytatja: „Csakhogy ez ágazatban a' földfajokra különös tekintettel kell lenni. Előleges fuvatásokkal meggyőződést szerezve az útépités abból határozatnak.” Az utak túl nagy szélességét megkérdőjelezi: „... mi okból oly széles 8–12 ölesek nagy közlekedési országutaink közönségesen? Elég lenne 5–6 öl széles sokkal csekélyebb költséggel rendbehozható, jó karban tartható út. Angolhonban sincs különben...” Az okot az állatok úton való terelésében látja, ezért „az ország (kocsi) útról az marha, disznó; stb. csordák mindenkorra az csapásos útra kitiltassanak” – javasolja.

Az utak karbantartásáról a következőket állapítja meg: „Az utnak kavics által jó karban tartásával az időt kiszemeljük: mert csekély feltöltés a' terítéket legkevesbé pótolja, a' kocsi kerekek rovatára őrlésztve elporzik; adjunk tehát erős ősz tavaszi napokban illy feltöltést, midőn is a' terítékbe nyomott kavics azzal könnyen egyesül. A' kavicsolással jó karban tartási idő, az út fektétől és mire használatától, a' kéznél levő anyag jóságától, és a' közlekedés élnökségétől függ”.

John Loudon Mac Adam (1756–1836) skóciai származású útépitő mérnök a korát messze megelőző útépitési technológiát dolgozott ki. Útépitési módszerét az 1820-as években Franciaországban alkalmazták először. Lényege az, hogy az útnak csak a legfelső, legjobban igénybe vett rétegét munkálják meg, tömörítik és simítják. Mac Adam az út mélyebb alapozását feleslegesnek tartotta. Az alapozott makadámútnál a szelvénybe hozott altalajra 15–20 cm magas, élükkel felfelé állított terméskövet helyeznek. A fennmaradó hézagokat apró morzsalékos kövekkel töltik ki, s így az alap szilárd, összefüggő tömeget alkot. Erre a rétegre 15–20 cm vastagságban zúzottkő réteget terítenek, amelyet hengerral tömörítenek. Mac Adam még nem használt úthengert a tömörítéshez. Ezt a fogalomra bízta. Az itt fennmaradó hézagokat kavicsal vagy zúzálékkal töltik ki.

Az utak burkolásánál elsősorban zúzottköveket vagy folyamból kitermelt kavicsot alkalmaztak, az egyéb burkolati anyagok

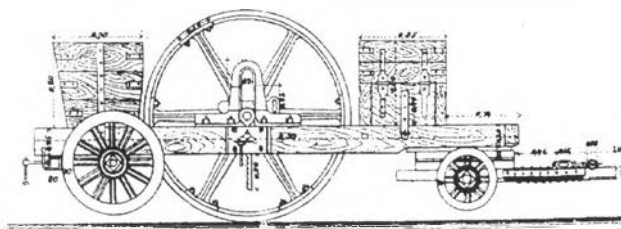
felhasználását – aszfalt, beton, comprimé aszfalt, fakocka – elsősorban a városi utaknál alkalmazták.

Teret hódított a makadám utak építése. Az útpályára szállított és elterített zúzottkő tömörítését 400...500 liter vízzel töltött hengerrel végezték, melyet 4–6 ló vontatott. A viszonylag kissúlyú henger nem tudta tökéletesen tömöríteni a kőanyagot (az első gőzhengert a magyar állam 1890-ben vásárolta). A lovak nehezen birkóztak meg a számukra súlyos hengerrel, és erőlködésükkel, patáik révén kimozgatták helyükből az elhelyezett zúzottkőszemcséket.

A makadám utak építése hazánkban az 1880-as években terjedt el széles körben.

A század vége áttörést hozott, több burkolatfajta jelent meg. Ezeket elsősorban a községekben és városokban, az átkelési szakaszokon alkalmazták. A következő burkolatokat alkalmazták:

1. Alapzatos bazalt zúzottkőburkolat
2. Bazaltkiskő;
3. Bazalt fejkő
4. Bazalt $\frac{3}{4}$ -es kocka;
5. Bazaltkocka;
6. Keramit;
7. 4 cm vastag öntött aszfalt;
8. 5 cm vastag öntött aszfalt;
9. 5 cm vastag tömörített aszfalt;



5. ábra

A Bouillant-féle francia úthenger az 1850–60-as években(14)

Robog az úthenger

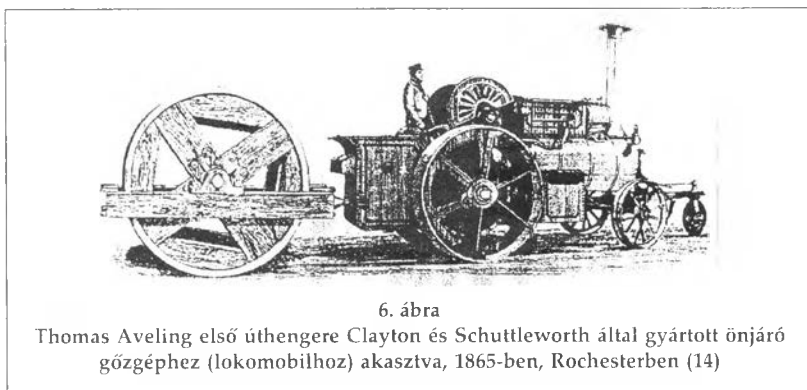
Az úthenger, az útépitések nélkülözhetetlen gépe akár az útépités szimbóluma is lehetne. Számos cég választotta stilizált képét cégjelébe is. Akárcsak a kerék esetében, az úthenger feltalálója is ismeretlen. Azt viszont bizonyossággal tudjuk, hogy már a rómaiak idejében is használták. Hosszú szünet után mind gyakrabban kapunk híreket használatukról. A 18–19. században a hengereket tartályokkal szerelték fel. Ezeket, súlyuk növelése céljából, vízzel, kővel, vagy homokkal töltötték meg. Vontatásuk kézi erővel, vagy pedig állati erővel történt.

Útépitésnél a dokumentumok szerint először a francia Polonceau alkalmazott lóvontatású úthengert még 1830-ban(14). Az első önjáró úthengert is a franciák építették meg. Mind több szakember ismerte fel a hengerlés fontosságát és szólalt fel alkalmazásuk érdekében... „most ez meglehetősen elterjedt, s különösen Párisnak Mac-Adamirozott utczáin annak használata egészen általános”(12).

Hieronymi Károly, a kőutak fenntartásáról szóló könyvében több helyen is foglalkozik az útépitéseknél elengedhetetlen hengerléssel, és megemlíti, hogy a bécsi udvari kancellária 1847-ben utasítást adott ki az utak hengerléssel történő fenntartásáról, mely utasítást azonban nem tartottak tiszteletben, „szélesebb körben soha gyakorlatba nem vétették”(12). Az akkoriban használatos henger Hieronymi a következőképpen írja le: „Az eredetileg használt henger mintegy ölnyi átmérőjű és 4 ½ öl hosszúságú volt. Ezen henger tengelye két, elöl egy villának alakított rúdiban nyugszik, amely villába fogatik a vonómarha...” A henger súlya üresen 66, homokkal töltve 120 mázsa volt és vontatásához 10–12 lóra volt szükség. Hazánkban az 1880-as évektől kezdődően, a makadámutak széles körű alkalmazásával a hengerek is mind nagyobb szerephez jutottak.

Korabeli dokumentumban olvashatunk a hengerezés térhódításáról: „... nagyobb tartalék hagyatott fenn azon oknál fogva, hogy nemcsak a főváros körül, hanem a nagyobbbb forgalmú vidéki útszakaszokon is az ügy osztály által előnyösnek talált *hengerezés* már a jövő évben életbe léptessék”(8).

A gőzhenger, habár a franciák alkalmazták először, a köztudatba mégis angol találmányként került be; az angol gépek nagy sikernek örvendtek egész Európában, mert kezelésük könnyebb volt a franciákéinál. A géperejű úthengerek őse eredetileg a mezőgazdaságban dolgozott. A kenti grófságban élő Thomas Aveling (1824–1881) jó műszaki érzéssel megáldott gazdálkodó volt, aki kitanulta a vasöntő mesterséget. A rochesteri sétányon figyelte meg milyen nehezen vontatnak kézi erővel egy betonnal töltött vashengert a munkások. Ekkor ötlött fel benne, hogy az ember munkáját önjáró géppel, az úgynevezett lokomobillal helyettesítse. A lokomobil által vontatott hengerét 1861-ben szabadalmaztatta, 1865-ben pedig elkészítette az első gőzüzemű hengert. 1867-ben Liverpool megrendelésére, a Porterrel közösen alapított cége leszállította az első, 22 tonnás önjáró úthengert. Az angol sajtó ekkor nevezte Aveling munkagépét a világ első gőzhengerének, Thomas Avelinget pedig az útépítő gőzhengerek atyjának(14).



6. ábra

Thomas Aveling első úthengere Clayton és Shuttleworth által gyártott önjáró gőzgéphez (lokomobilhoz) akasztva, 1865-ben, Rochesterben (14)

Természetesen a gőzhengerek is rohamosan fejlődtek, mind újabb műszaki megoldásokat alkalmaztak. Tömeges alkalmazásukat a Lukács Béla miniszter által 1893-ban meghirdetett program indította el.

A Bánátban valamivel később került a gőzhenger. Először importgépek dolgoztak. Hamarosan a Magyar Kir. Államvasutak Gépgyára is gyártani kezdte a 8, 10 és 12 tonnás hengereket. A tőzokádó masinákat már csak szakképzett személy vezethette. Szükségessé vált használatuk,

kezelésük szabályozása. Az 1886. évi 22 790 számú kormányrendelet 13. paragrafusában meghatározta, hogy „...a hatósági felügyelet és ellenőrzés alatt álló gőzkazánok önálló fűtésére és a gőzgépek önálló kezelésére csak olyan egyének alkalmazhatók, akik teljes gyakorlati jártassággal s a szükséges elméleti képzettséggel bírnak, s ebbeli minősítőket a magyar korona területén érvényes képesítési bizonyítvánnyal igazolni tudják”. Szabályozni kellett a műtárgyakon való áthaladást is: „A gőzűthengerlővel a közúti hidakon és átereszekon csak akkor szabad áthaladni, ha azokat az arra illetékes műszaki szerv megfelelő hordképességűeknek találta.”

Temesvárnak 1899-ben még nem volt saját úthengere. A Városi Közlöny 1899. januári számában olvashatunk a Lippai út rendezéséről, és a felhasznált úthengerről: „A belvárosi temető-sarkától a Petőfi-csárdáig terjedő 500 méter hosszú törvényhatósági útszakasznak terméskővel való átburkolása 1867-ben megkezdett, 1898-ban folytatva és befejezve lett.

A Petőfi-csárdától észak felé terjedő 350 méter hosszú szakasz terméskő-burkolata oly rossz karban volt, hogy átburkolás helyett a régi anyag felhasználásával 7 méter szélességben egy új kavicsolt utburkolat létesített; a burkolat a temesvári államépítészeti hivatal leltárában levő és a kereskedelmi miniszter által átengedett lófogatu úthengerral lehengettetett. Ez alkalommal lehengettetett az új útszakasz folytatásában mintegy 500 méter hosszban, a lippai utnak egy már régi kavicsolt útszakasza is. Minthogy az úthengerlés csak késő ősszel volt eszközölhető és így az uttest ki nem száradhatott, valószínűleg utánhengerlés szüksége fog mutatkozni”(7).

A város Kovács Mór építési vállalkozótól kölcsönzött gőzüzemű úthengert a városi utak építéséhez. A gőzhengert, „a hozzá tartozó lakókocsival, szénkocsival, szivattyúkkal és a gép egyéb tartozékaival együtt Kovács Mór építési vállalkozótól 12 000 koronáért” 1903-ban megvette a város. A vételárát 1904 januárjában fizették ki (23, 1903., jún.).

Több mint egy évszázad telt el az első gőzhengerek megjelenése óta. Már fel sem nézünk, ha mellettünk elhalad egy modern úthenger. A hengerezés, tömörítés fontosságát már régen nem kérdőjelezi meg senki sem. A félelmetes masinákat, melyek évtizedekkel ezelőtt pöfögtek, csikorogtak, csörömpöltek, sípoltak, néha fűtlyentettek, már csak múzeumokban simogathatjuk meg tekintetűnkkel.

„Az utasnak áldás és békeség...”

A „tsinált út” emlékműve

„Az alföldi országutak abban különböztek a mezőtől, hogy az országút két oldalán árok volt, melynek kiásott földjét, vagyis jobban mondva sarát, a középre hányták, és ezzel készen volt az országút”. II. József a bántági utakról azt írta, hogy azokat „maga a természet” („die liebe Natur”) alkotta(7). A „lutum ponunt supra lutum” korszakában óriási teljesítménynek számított egy kövesút kiépítése, melyen télen-nyáron jó körülmények között lehetett haladni. Annyira fontos esemény volt, hogy 1831-ben, a Temesvárt Szakálházával összekötő út építését követően emlékművet is állítottak megköszönve a Fennvalónak, hogy sikerült legyőzni a mindent elnyelő agyagot.

Az öt méter magas obeliszk, csúcsán a feszülettel (fényképe a címlapon) immár százhetvenöt éve megadóan túri az idők viharait, s azt, hogy az alföldön átszövő szél morzsolgassa, csiszolgassa homokkő testét. A Temesvár–zsombolyai út jobb oldalán, a Bántáság fővárosától hat kilométernyire felállított emlékmű szövegét 1917-ben ifj. Lád Károly, a temesvári műszaki osztály mérnöke, ki számos hidat tervezett és épített a Béga-parti városban, másolta le a Délmagyarországi Történelmi és Régészeti Társulat számára(6). Szerencsénkre, mert pár év múlva talán már csak egy-egy szót is alig lehet majd megfejteni.

Érdekessége, egyedülállósága miatt sokkal nagyobb figyelmet érdemel. Tudomásom szerint eddig nem találtak olyan emlékművet, mely egyszerre négy nyelven hirdeti az arrajáróknak: itt emberek fogtak össze, és veritékes munkával legyőzték a mindenható agyagot. Az út felőli oldalon az emlékmű a magyarul tudóknak üzen, az utasnak áldást és békeséget kívánva, ekképpen:

„V.-dik Ferdinand magyar királynak első évében
eme járhatatlan út helyre állítatván Istennek
ditsőség, – királynak hívség, – hazának szeretet.

Embernek betsület. – Az utasnak áldás és békeség.”

A latin nyelvű szöveg felsorolja a vármegye, a város előljáróit, valamint az egyházi méltóságokat, akiknek valamilyen közük volt a nagy munka megvalósításához:

„Monumentum hocce fraternae charitatis.
Undavit erexitque Ioannes. Kövér de Réthát
processualis ord: indlium et quamplurimi Sza-
kálházienes accolae...

Antonio Török eppiscopi Csanádiensi-
Andrea Schneller-supremi armorum praefecti.-
Francisc Mumr de Mühlheim fortalitti comen-
dantis Ladislao Muslai de Boros Jenő cot. s. ord.:
V.: comitis Thome Bedekovich de Komor coalis
administratoris Josepho Klapka-civitatis consulis
munia tementibus.”

Az archaikus nyelvezetű román szöveg:

„Queste cruce christinasca aqui este rádicat
intzunz, multiemire alta la Creator dedicatche
póturó prin sudoare lutól questo a patri Sakálházás
in socié co Beregzon romani.”

Magyar fordítása: Ezen keresztény keresztet a Teremtőnek ajánlva
emelték köszönetképpen azért, mert a hon eme agyagát bírák
izzadsággal a szakálháziak együtt a beregszói románokkal.

A német szövegből megtudhatjuk, hogy:

„Geneihet von bischöfl: Secretaire Johann Maior
den November 1831 bey beendigung der im Jahre 1830
durch Oberstuhlr: Johan V. Kövér und
Stuhlrichter Ezekiel. V. Mesko de Felső Kubin
gegründeten unter Aufsicht der Notairen: Paul
Melden und Steph: Bogdan dann Wihl. Müller,
Peter Molitor, Joh. Wezler, Math: Uitz ud Malth.
Weisenbohr von Szakálházá's und Beregszó's
Bewohnern gevirkten Plasterung.”

Magyarul: Felszentelve 1831 novemberében, Johann Maior püspöki
titkár által, az 1830-ban, Johann V. Kövér járási főbíró és Felsőkubini
Ezekiel V. Mesko járási bíró kezdeményezésére megkezdett útkövezés
befejezésekor, melyet a szakálházi és beregszói lakosok végeztek Paul
Melden és Steph: Bogdan jegyzők, majd Wihl. Müller, Peter Molitor,
Joh. Wezler, Math: Uitz és Math. Weisenbohr felügyelete alatt.

A fenti szöveget Schiff Béla írása alapján (6) közlöm.

Az első világháború után az emlékművet fehérre meszelték. Idővel ez lepattogzott s újra láthatóvá váltak a feliratok. A hetvenes években még eléggé jól olvasható volt a négynyelvű felirat. Az utolsó pár esztendő azonban főleg a magyar szöveget semmisítette meg. Az időjárás viszontagságának legjobban kitett oldalon a homokkőből készült emlékmű nagy felülete levált, a földre hullt és széttöredezett. A Temesvári Közúti Igazgatóság a nyolcvanas években a talpazatra a következő román feliratú márványtáblát helyezte: „A Temesvár–Zsombolya út kövezésének befejezésekor emelt emlékmű, 1835”. Az eredeti szövegnek ellentmond az 1835-ös évszám. Az emlékmű egyedülállóságát, (út)történeti érdekességét próbáltam újra bevinni a köztudatba több szakmai és nem szakmai lapban közölt cikkel(15),(16). Remélem sikerül(t) felhívni a figyelmet e lassan pusztuló emlékműre, mely segítségért kiált.

A „tsinált” utat, melyre annyira büszkék voltak a temesváriak, a megyei hatóságok, valamint Szakálháza és Beregszó lakosai, több ízben említik a kor utazói is, kiket a sors e tájakra is elkalandoztatott. I. G. Kohl németországi utazó kellemes előzékenységnek tartja, hogy a társaskocsi az utasok kényelmére a szálloda udvaráig begördül. Csak be kell szállni... „A jármű elindul, de utazónk csakhamar ráeszmél arra, amit a bánági utakról hallott: két árok közé zárt feneketlen sár” jegyzi meg Schiff Béla (6) már említett írásában, majd a temesvári vendéget idézi: „Ezt a definíciót különösen estefelé igen megfelelőnek találtuk, amikor ugyanis a Temesvárról kiinduló csinált út utolsó nyomait is rég elhagytuk: járművünk éber kocsisunk örökös kiabálása és szegény, elhajszolt lovainak heroikus erőlködése ellenére is csigalassúsággal kúszott tova az iszapban...”(6)

A „Vasminiszter” és utóda

A 19. század nyolcvanas-kilencvenes éve Magyarországon a közlekedésügy rendezését kívánta meg. Ennek a kornak kiemelkedő személyisége volt Baross Gábor, a „Vasminiszter”, aki 1886-tól haláláig (1892. május 9.) irányította miniszterként az ország közlekedésügyeit. Kiváló közlekedéspolitikus volt, személyében szerencsésen találkozott a nagy elme a nagy problémákkal. Szolgálatának éveiben épült ki

majdnem teljes egészében a magyar vasúti főhálózat, ő alkotta meg a Magyar Államvasutak új rendszerét. Az Al-Duna szabályozását is ő irányította. Korai halála megakadályozta, hogy a közutak esetében is olyan mértékben foglalkozzon, mint amelyet azok megkívántak volna (10). Ennek ellenére az ő nevéhez fűződik az első magyarországi úttörvény megalkotása és a közúti szolgálat különféle utasításainak kiadása. Halála után Lukács Béla folytatta miniszterként (1892. július 16–1895. január 15.) munkásságát, minden tekintetben tiszteletben tartva Baross közlekedéspolitikáját. Lukács Béla Baross munkatársa volt. MÁV-vezérigazgatóként (1886), majd államtitkárként (1889-től) alkalma adódott alaposan megismerni az ország közlekedési gondjait. Már miniszterségének első évében, 1893. április 16, 17 és 18-ra egybehívta az Út- és Középítészeti Szakosztály műszaki karát, a miniszteri titkárokat és a többi szakosztály vezetőit abból a célból, hogy megtárgyalják az útkérdés aktuális problémáit és teendőit. Az ülésekről készített jegyzőkönyv szerint (Lásd Tóth L. id. m. és OL KM iratai, K 227. 1893. I. tétel 418 cs., 41 201/1893) megvitatták:

- miként történjen a jövőben az utak építése és fenntartása;
- melyik burkolat a legalkalmasabb az alföldi utakra;
- kell-e egyáltalán hengerlés, lövontatású hengert avagy gőzhengert alkalmazzanak-e;
- szorgalmazták az állami és törvényhatósági utak kiépítését, elsősorban az alföldön;
- javasolták több út állami kezelésbe vételét és a nagyobbbb állami részvételt az utak építésében;
- az állami utakon lévő fahidak kicserélését 6 tonna terhelést elbíró vasszerkezetekre;
- a közutak forgalmának mérése, átfogó forgalomszámlálás a magyar utakon stb.

Tóth László szerint „... állíthatjuk, hogy a közutak építési rendszerének modernizálása érdekében ez volt az első jelentős szakmai fórum. Jelentősége főleg abban van, hogy a hozott határozatokat a későbbiekben mind meg is valósították (...). Lukács Béla miniszter programja – valóságos útügyi koncepció!”(10) Az ekkor elindított program, mely az első világháborúig tartott, jelentős fejlődést hozott a közutak építésében.

Az ülés legfontosabb határozatai:

- gépesített állami kőbányák létesítése;
- alföldi tranzverzális út építése;
- a hengerléses technológia általános alkalmazása;
- gőzhengerek beszerzése;
- fahidak vasszerkezetre való fokozatos kicserélése;
- országos forgalomszámlálás végrehajtása;
- az állami úthálózat újbóli megállapítása, hosszának növelése, kiépítése;
- útmesteri iskola felállítása.

A fenti határozatoknak megfelelően nyitották meg az Erdélyi Szigethegységben a csúcsi kőbányát és építették meg az ehhez vezető vasutat (Honctőtől Brádig), melyet 1895. november 7-én adtak át a forgalomnak. A csúcsi kőbányában, a József király Műegyetem laboratóriumának elemzése szerint $2000\text{--}2600\text{ kg/cm}^3$ törőszilárdságú piroxén-andezit kőzetet bányásztak. A kőbánya üzemelési szabályrendeletét 1896. január 20-án keltezték. A bánya vezetője eleinte Austerlitz Leó, majd 1898 decemberétől Ottovay József kir. segédmérnök volt.(10) Az állami kezelésben lévő kőbányák átlagos árai 1895-től az első világháború évéig sokkal kisebbek voltak az átlagos kereskedelmi áraknál: (1)

Kőanyagtypus	Állami bánya	Magánbányák
terméskő	2,35 kor/m ³	3,80 kor/m ³
zúzottkő	4,20 kor/m ³	5,80 kor/m ³
zúzalék	3,36 kor/m ³	5,8 kor/m ³

A csúcsi kőbányának azóta sok tulajdonosa volt. Napjainkban is üzemel. A hatalmas odvas foghoz hasonlatos hegy köve megtalálható a bánáti úthálózat csaknem minden kilométerén.

TEMESVÁRMEGYEI
M. KIR. ALLAMÉPÍTÉSZETI HIVATAL

54. sz.

315 sz.

34 sz.

Közzelmes Uram!

A hivatal kezeiön által lévő államutakat műtárgyainak
jó körben tartásának érdekében f. é. május hó 4-én
ad 1818 sz. n. kelt magas rendelet alapján, kiterjedést
alóliat hivatal mely kiérteleltet jelenteni, hogy a műt
közben az újras műtárgyakon előforduló kisebb javítá-
sok is ideiglenesen a forgalom igényeinek megfelelő
állapotba helyezését részben az állomány sebessé, sűrűn
kötés eliderjesztését mellett végre lehet hajtani.
A f. közb. szükség javításot részben folyó munkában
vannak, részben más része vannak hajtva, vagy
pontos a megtekintézigre hájtásának költés feltérjese-
tést szükségessé a megfelelő lépcsőt meg vannak
indítva.

Egyébként a műtárgyak állapotát a részletes
jelentés f. é. május hó 22-én. által fel lett hajtva
Temesvároth, 1834) május hó 8.

a hivatal főnök,

L. A. Kovács István
Kinn. mérnök.

7. ábra

A Temes Vármegyei M. Kir. Allamépítészeti Hivatal jelentése

Korának egyik legjobb úttörvénye (útügyeink 1890-től 1914-ig)

Az útügyek dolgaiban a közutakról és vámokról szóló 1890. I. tc. teremtett rendet. E törvény volt az első olyan organikus törvény, mely egyidejűleg szabályozta a törvényhatósági közutak költségelőirányzatának szerkesztését, továbbá az útdadó kivetésének és behajtásának módozatait is. A törvény kiköszöbölt az előző korszakok hiányait is. A kereskedelemügyi miniszter 1890. május 15-tel léptette érvénybe 21 802, 1890. számú rendeletével. A ma már nem könnyen beszerezhető törvényről a törvény alapján, valamint Barna Bertalan és Hanzély János összefoglalását (1), (2) is felhasználva, bővebben számolok be.

Az 1890-es törvénytől az útügyek fejlődését, az útépitéseknek a korábbiaknál nagyobb ütemben történő folytatását és a fokozottabb útfenntartás biztosítását várták.

A törvény valóban szerkezetében és intézkedéseiben korának egyik legjobb törvénye volt, mely gondoskodott minden útkategóriáról, az úthálózat megállapításáról, az utak építésére és fenntartására szükséges erőforrásokról és a rendszeres közúti igazgatás megszervezéséről. A törvény a közutakat a fenntartók szerint osztályozta. Ez az osztályozás általában követte a közutak közforgalmi jelentőségét. Eszerint a következő útkategóriákat állapította meg:

1. Államutak. Ezek országos fontossággal bírtak. Építésüket, kezelésüket és fenntartásukat az állami költségvetésből biztosították;

2. Törvényhatósági utak. Ezeket az utakat a törvényhatóságok építették, kezelték és tartották fenn. Mai szóhasználattal ezek voltak a megyei utak.

3. A vasúti állomásokhoz vezető utak azok az utak voltak, melyek a vasúti állomásokat a legközelebbi állami, törvényhatósági vagy községi utakkal vagy községekkel kötötték össze. Ezek létesítésének, kezelésének, fenntartásának költségeit a törvényhatóság, az érdekelt község vagy községek, az érdekelt kereskedelmi és iparvállalatok, végül az illető vasút arányosan viselte. Kezelésükről általában a törvényhatóság gondoskodott.

4. Községi közlekedési (vicinális) utak, melyek több község közlekedésének közvetítésére szükségesek és amelyeknek létesítése, kezelése és fenntartása az e célra csoportosított érdekelt községeket illette.

5. Tisztán községi (közdülő) utak. Ezek csak az illető község érdekeit szolgálták. Létesítésük, kezelésük, fenntartásuk a község hatáskörébe tartozott.

6. Egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által, közforgalom céljaira létesített közutak, melyeknek kezelése és fenntartása a létesítőket vagy azok meghatalmazottjait illette.

Az **állami utak** építési és fenntartási költségeit a törvényhozás az évi állami költségvetésben állapította meg. A törvény nem biztosított külön bevételi forrást, és nem rendelkezett ezek építési üteméről sem. Ezt később rendezték külön törvényes intézkedéssel.

Az állami úthálózatot gyakorlatilag évenként állapították meg, a benyújtott állami költségvetés keretében. A Bánságot 1895-ben a következő államutak érintették:

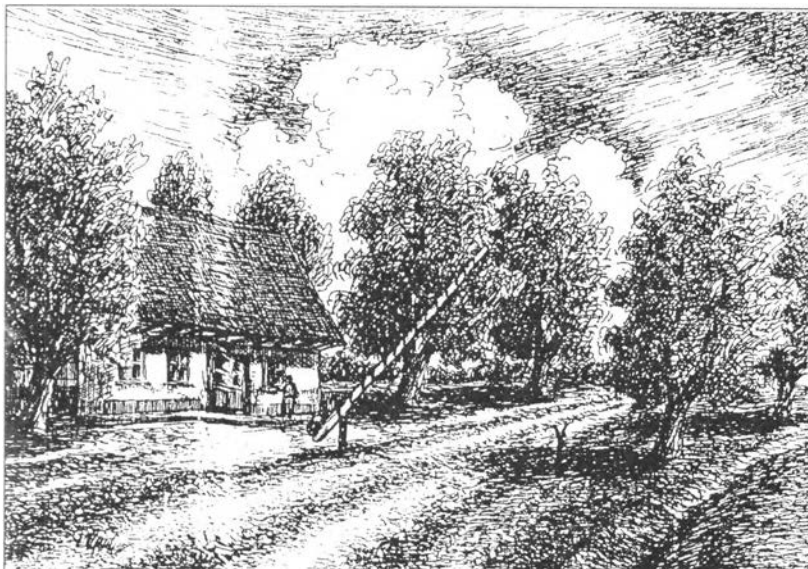
Száma	Az állami közút neve
5	Debrecen–fehértemplomi
6	Kiszombor–aradi
17	Szeged–Temesvár–szászsebesi
25	Lugos–orsovai
26	Báziás–orsovai
35	Versec–pancsovai

A **törvényhatósági közutak** hálózatát két évenként, később évenként a törvényhatósági közgyűlés állapította meg. Ezen utak építését, kezelését és fenntartását a törvényhatósági útalapok bevételeiből kellett fedezni. Ezek a bevételi források a következők voltak:

1. A törvényhatósági útalapok vámbevételei;
2. A községeknek a törvényhatóság kezelése alatt álló utak átkelési szakaszainak fenntartásához fizetendő hozzájárulásai;
3. A törvényhatóságok közötti kiadásainak fedezésére rendelkezésre álló egyéb alapok jövedelmei vagy követelése;
4. Az útdadó kötelezettség természetbeni leróvásából várható fedezet;
5. Az útdadó;
6. A kereskedelemügyi miniszter által kilátásba helyezett segély.

Sorra véve a fentieket, a következőket foglalhatjuk össze:

A vámszedési jogot a közutakon, közforgalomra szolgáló hidakon, kompokon (réveken) és hajóhidakon a közlekedésügyi miniszter engedélyezte. A közutakon kétféle vámszedési jog volt érvényben. Az egyik a vasúton fel- és leadott áruk után az úgynevezett cumulatív vámszedési jog, amelynek feltétele volt, hogy a vasúti állomásra szállított vagy onnan elszállított áru kiépített vámtárgyat (közutat) vegyen igénybe. Ennek hosszát nem kötötték ki. A vámdíjakat a vasútállomások a fuvardíjakkal együtt rótták ki, majd átutalták a területileg illetékes törvényhatósági útalapba. Másik vámtípus a kövezetvám volt, amelyet a városok és községek szedhettek burkolattal ellátott útjaik használatáért, a kereskedelemügyi miniszter külön engedélye alapján. A kövezetvámot a városok és községek szélén felállított vámsorompóknál szedték be.



8. ábra

Az Aradi út Temesvár határában. Régi Vámház, sorompó, eperfák az út mentén
– Lorenz Klugesherz rajza (29)

A vármegyei útalapok második bevételi forrását a rendezett tanácsú városok és községek által a rajtuk átvonuló törvényhatósági utak városi, illetve községi átkelési szakasza után fizetendő hozzájárulás képezte. A városok és községek kötelesek voltak az átkelési szakaszok és a szomszédos külső szakaszok között mutatkozó fenntartási költségkülönbötetet a fenntartó hatóságnak: az államnak, illetve a vármegyének megtéríteni. Ezeket a különböteteket az államépítészeti hivatalok mutatták ki, majd a vármegye közigazgatósági bizottsága állapította meg.

A harmadik bevételi forrást a községek, vasutak és magánérdekeltek útépitési hozzájárulásai, a területhasználati díjak, a késedelmi kamatok és a vasúti utak fenntartásához fizetett hozzájárulások képezték.

Az ötödik, s egyben legfontosabb bevételi forrást az útdadó képezte, mely a törvény leglényegesebb újítása volt az 1890. év előtti állapotokhoz képest. Az útdadó kivetési alapja az állami egyenes adó volt, amely után legfeljebb 10% útdadót állt jogában a törvényhatóságnak a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyása után kivetni. Ez az intézkedés azokat is megterhelte az útdadóval, akik nem is vették igénybe a közutakat. Az útdadó, az addigi közmunkával szemben ténylegesen be is folyt, és ha nem is a szükséges mértékben, de a bevételek emelkedtek. Az útdadószázalékot annyira alacsonyan állapították meg, hogy az nem fedezte a fokozottabb mérvű útépitéseket. Ezt a törvény egyik hibájának tekintik. Másik hibája az volt, hogy az útdadóminimumokat sok esetben nem lehetett behajtani és a helyette végzett közmunka teljesítménye nagyon gyenge volt.

Habár a törvény az állami utak igazgatását helyesen szervezte meg, a törvényhatósági utak igazgatása viszont nagyon szövevényes volt. Igazgatási hatásköre volt a főispánnak, a törvényhatósági közgyűlésnek, a közigazgatási bizottságnak, a törvényhatóság első tisztviselőjének (vármegyékben az alispán, törvényhatósági joggal felhatalmazott városokban a polgármester) és az államépítészeti hivatalnak. Ennyi hatóság kezében mind az igazgatás, mind a felügyelet elaprózódott, a hatáskörök elmosódtak, az ellenőrzést pedig hatékonyan senki sem gyakorolta. Az ügyek adminisztratív intézője az alispán, szakszerű gondozója pedig az államépítészeti hivatal volt.

A községi közlekedési (vicinális) közutak hálózatát az alispán állapította meg, az igazgatási teendők ellátását a vicinális útbizottságok

végezték. E bizottságok feladata volt az útépitési és fenntartási munkák évi költségelőirányzatainak megállapítása és a zárszámadások átvizsgálása. Minden útra szervezhető volt egy-egy bizottság és minden út külön kezelés tárgyát képezte, külön költségelőirányzattal, pénzalappal és a hozzájárulások külön kezelésével. Ez az erősen decentralizált eljárás a vicinális utak igazgatását szétfolyóvá tette, viszont az volt az előnye, hogy az érdekelt községek lakói érezték, hogy az út az övék, és érdemes áldozni rá. A vicinális utak műszaki szolgálatáról a törvény nem gondoskodott. Ezért épült annyi szakszerűtlen út, mely a gépkocsiforgalom bevezetésével, majd növekedésével már nem elégítette ki az igényeket, s ma is annyi problémát okoz.

A községi közmunkát a lakóházak és az igavonó állatok után kellett megállapítani. Vályogházak után évi 4, kő és téglaházak után évi 6 és minden emelet után még további 2–2 kézinapszámot, az idegen házban lakókra évenként egy kézinapszámot és minden igavonó állat után évente két igásnapszámot, illetőleg ennek megfelelő váltságát vetettek ki. A zsellérek és családtagok egy kézinapszámot voltak kötelesek szolgáltatni. A községi közmunkát is pénzzel meg lehetett váltani, vagy más is leróhatta.

A törvény alapján kivethető közmunka a múlthoz viszonyítva előnyös volt, mert nagyobb bevételi forrást jelentett, mint a régi országos közmunka. A hiba az volt, hogy a közmunka a községi utak fenntartására is szolgált és a törvény nem szabályozta, hogy azt a kétrendbeli úthálózat között hogyan kell felhasználni. Fokozta a problémát, hogy a közmunkával két külön hatóság; a vicinális útbizottság és a községi elöljáróság is rendelkezett.

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

A vasúti hozzájáró utak építési és fenntartási költségét a meglévő vasutakhoz vezető utaknál egyharmad részben a törvényhatóság, egyharmad részben a vasút és egyharmad részben az érdekelt községek, kereskedelmi- és iparvállalatok viselték. Új vasút vagy vasúti állomás építésénél a hozzájárulási arányt a közigazgatási bejárásón létrejött egyezség, vagy ennek meghíúsulása esetén a kereskedelemügyi miniszter állapította meg.

A községi (vagy közdülő) utak csak egy község érdekeit szolgálták. Létesítésüket és fenntartásukat a község biztosította a községi közmunkából és annak váltásárából. Ezen utak igazgatását a községi előljárárság intézte az egy évre kijelölt tagja révén. A községi utak hálózatát a község képviselőtestülete állapította meg, a törvényben megállapított jóváhagyások mellett. Felette a járási főszolgabíró gyakorlat felügyeletet.

Az egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által a közforgalom céljára létesített közutakat az építő magánfél, a társaság vagy a szövetkezet volt köteles az engedélyezési feltételeknek megfelelően építeni és fenntartani.

Összefoglalva: a törvény a törvényhatósági és vicinális közutak hálózatának fejlesztését szolgáló feladatát nem oldotta meg, mert nem biztosította az építéshez és fenntartáshoz szükséges fedezetet, másrészt a vicinális utak szakszerű építésének és fenntartásának előfeltételét, a műszaki igazgatást nem szervezte meg.

Meg kell említenünk, hogy a törvény a városok és községek belterületi útjait és utcáit nem tekintette közútnak, tehát nem gondoskodott sem építésükről, sem fenntartásukról, sem az igazgatási szolgálat ellátásáról. A 19. században a községek és városok útburkolatai a legolcsóbb burkolat, a makadám vagy a terméskőkövezet volt. Ez a rossz helyen alkalmazott takarékoság idővel megbosszulta magát. Kovács Elek szerint a század közepén a „helységek útvonalba eső utczái csak rémképes, leverő epilógusok, kiküzdött korona sárpocséta fölött, a' vallástalan utas ajkait imára késztetők esős évszakban, kivált ha a' falu egyetlenegy utczája szent Iván énekes hosszú! - Az utczáknak (agyagos földdel birván) minden helységben árok közé magasan felhányva kavicssal, vagy ha ez nincs homokkal meghordva lenni kellene; sőt homok teríték elmaradtával is feltöltesség. Eleinte ugyan nagyobb lenne ez esetben az sár a' voltnál”(22).

A bánáti városok, községek, jó mérnököket alkalmazva, maguk vették kézbe útjaik, utcáik ügyeit, melyekkel a műszaki osztályok foglalkoztak és több esetben saját építési és fenntartási szabályokat alkottak.

A temesvári városi törvényhatósági mérnöki hivatal felállításáról, hatásköréről az 1908. évi 221. közgyűlés (a 250. kgy. által 1909-ben módosított) szervezeti szabályrendelete rendelkezett: „A városi törvény-

hatósági mérnöki hivatalnak az alább megjelölt különös hatáskörrel személyzetét képezik:

1. Egy főmérnök, aki mint a hivatal vezetésével megbízott főnök a mérnöki hivatal ügyköréhez tartozó teendők helyes és pontos ellátása tekintetében személylesen felelős és az 1890. évi I. T.-cz. 21. §-ának 6-ik bekezdése szerint a törvényhatósági utak és középítkezések műszaki szolgálatát illetőleg a városi polgármesternek közvetlenül alá van rendelve, ahhoz intézi jelentéseit és attól veszi a hatáskörében végzendő teendőkre nézve a rendeleteket, utasításokat stb.

A főmérnök egyszersmind az építészeti bizottság elnöke.

A főmérnöknek akadályoztatása esetére helyettese rendszerint a rangidősebb mérnök, városi műépítkezések tekintetében pedig a műépítész.

2. Két mérnök és egy műépítész, akik mindenben kötelesek a főmérnököt támogatni és a főmérnök által nekik beosztott szakmabeli hivatalos munkát teljesíteni

3. Műszaki személyzet és pedig:

a. egy segédmérnök,

b. egy építőmester,

c. egy földmérő,

d. egy építészeti rajzoló, aki egyszersmind segédhivatalnok,

e. egy vízmester,

f. hét (7) napidijas műszaki segéderő.

A főmérnök és a két mérnök magánmérnöki gyakorlatot nem folytathatnak..."(23)

A Bánát fővárosának műszaki szempontból fontos eseménye volt a Magyar Mérnök és Építész Egylet temesvári osztályának megalakulása, mely 1910. január 23-án tartotta avató közgyűlését, melyen az ország műszaki tekintélyeinek nagy része vett részt(23).

A temesvári utak, utcák, terek építéséről, burkolásáról külön tanulmányban számolok majd be. Itt csak röviden foglalom össze a Bánát metropolisának útjegyét.

Temesváron 1885-ig csak bazaltkőburkolatot használtak, melyet macskakőnek neveztek. Az utcákat és járdákat is ezzel burkolták. A kőanyagot a sziklasi (Sanovica) kőbányából szerezték be, melyet a város 1885-ben meg is vásárolt. A Magyar Aszfalt Rt. 1895 és 1899 között aszfaltmakadám burkolatot készített. A budapesti Magyar Keramiai

Gyár Rt.-től beszerzett 16x16x10 centiméteres keramittégglakkal is burkoltak utcákat, tereket.

Borovszky Samu monográfiája szerint „a talajtisztaságot mozditják elő az utolsó negyedszázadban közel 6 millió korona költséggel készült nagyfelületű útburkolatok és aszfalt gyalogjárók, melyeken a köztisztaság is gondosabban kezelhető”(24).

A temesvári utcák és terek burkolásának költségei 1885 és 1909 között: kockakő 10,45 kor/m², félkockakő 8 kor/m², terméskő 5 kor/m², hengerelt kavics 3,40 kor/m², aszfalt-makadám 14,80 kor/m², keramit kor/m²; az aszfaltgyalogjáró (mely 1890 óta készült a városban) 10,70 kor/m². (23),(24) A temesvári utak, utcák és terek útburkolási adatait 1887-től 1912-ig (28) az alábbi táblázatban közlöm:

Burkolat	Felhasznált anyagmennyiség		Burkolt felület m ²	Anyag- és munkadíj Kor.
	darab	m ³		
Kockakő	3 479 426	-	175 964	1 838 323
Félkockakő	993 926	-	38 759	276 668
Terméskő	-	58 052	348 312	1 645 560
Hengerelt út	-	16 012	118 455	402 747
Aszfaltmakadám	-	-	38 368	566 123
Keramit	-	-	4 507	68 936
Összesen	4 473 352	74 064	724 365	4 798 357

A várfalak lebontásából származó téglatormelékkel is sok utca alapozását oldották meg. A legtöbb burkolat azonban kockakőburkolat volt.(23)

Egyes városok, községek utcáik egy részét felvették a törvényhatósági utak kategóriájába, így teremtve meg az építésükhöz, fenntartásukhoz szükséges pénzalapot.

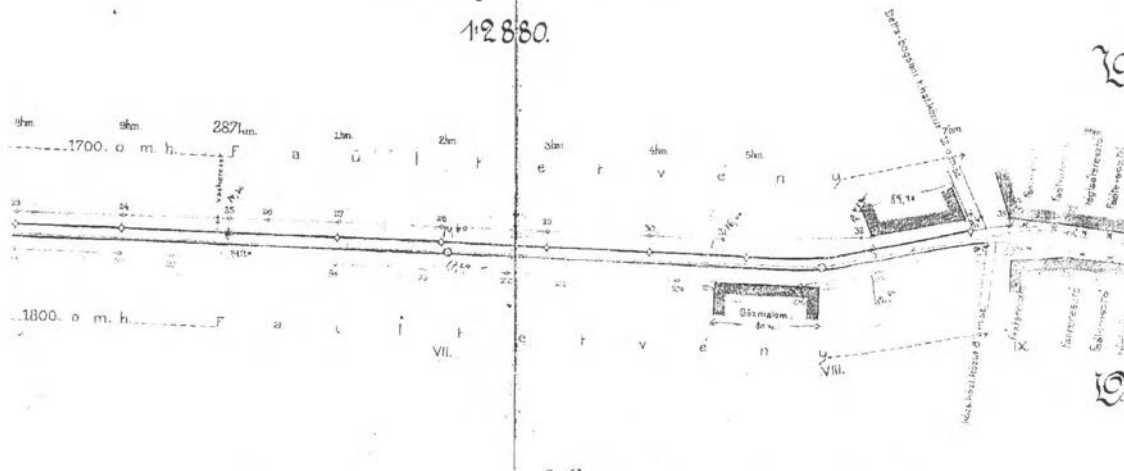
A Temesváron áthaladó törvényhatósági utak karbantartására a 19. század elején a város három útkaparót alkalmazott. Mivel „Mehala község bekebelezése folytán a törvényhatósági úthálózat lényegesen

A debreczeni-fehértemplomi állami közút helyszínrajza

Delta

község területén.

1:2 880.



9. ábra

A Debrecen-fehértemplomi állami közút törzskönyve Delta területén, 1905

meghosszabbodott, úgy hogy a megszorodott útkaparói teendők végzésére 1910 évi december hónap óta a három rendszeresített állásban lévő útkaparón kívül egy ideiglenes negyedik útkaparó is van alkalmazásban, – a város közönsége még egy újabb, negyedik útkaparói állást szervez a kereskedelemügyi miniszter által 82 712/912. sz. a. jóváhagyott 432. kgy. 32 657/1912 tan. sz. kgy. határozattal alkotott szabályrendelet szerint járó évi 600 korona bér, 120 korona lakpénz (esetleg természetbeni lakás) és egy kat. hold föld haszonélvezete összilletménnyel”(23).

A törvénynek külön fejezete szabályozta az új közutak és hidak tervezése és engedélyezése esetén követendő eljárást.

A törvény elrendelte a közúti telekkönyveknek, az úgynevezett közúti törzskönyveknek készítését. Ezzel megkönnyítette a közutak területével kapcsolatosan felmerülő vitás kérdések rendezését. Ezek a törzskönyvek a közutak határai tekintetében okirat jelleggel döntő bizonyítékul szolgáltak. A Temes megyén is áthaladó Debrecen-fehértemplomi út törzskönyve 1905-ben készült el. Ennek egy részletét közlöm (eredetije a Temesvári Tartományi Közúti Igazgatóság közúti gyűjteményében van). Temesvár szab. kir. város 1899 és 1900 között törzskönyveztette a területén lévő törvényhatósági utakat. Mivel a törvényhatósági Mérnöki Hivatal személyzete nem volt elegendő, a városi tanács Krausz Adolf helybéli magánmérnököt bízta meg e munka elvégzésével(23).

A 19. század végén és a 20. század elején megjelent monográfiák szerzői is figyelemmel kísérték a településeken áthaladó utak, az utcák kiépítettségét és megragadva minden alkalmat be is számoltak az ezek kiépítettségéről. Dr. Bodor Antal Délmagyarországot bemutató könyvéből (27) válogattam egy pár leírást:

Versecen, a „Petőfi utcával párhuzamosan s attól keletre húzódik a csaknem egész várost átszelő s fasorokkal szegélyezett széles Fehértemplomi út, melynek asphaljtárdája a verseczi társaság legkedveltebb korzója”.

„Detta a Délvidék egyik leggazdagabb s legintelligensebb községe. Egyenes asphaltozott utcái s csinos épületei, villanyvilágítása egyaránt kellemes benyomást gyakorolnak az idegenre.”

Fehértemplomot keresztül szelő széles Vásár utca asphalttal, gránittal burkolt, villannyal világított.

Temeskubiban az Erzsébet térről a „Csikájai úton s egy 4 km hosszú fás soron juthatni a dunaparti hajóállomáshoz, de e homokos út csak jó időben használható.”

Nagykikinda „népesebb utcái” s a “Ferencz József tér aszfaltozva s villannyal vannak kivilágítva.”

Német és Román-Lugos „több fahíd s a Király- és Deák Ferencz utcák között díszes vashíd köti össze.”

Karánsebes „utcái kövezve s részben aszfaltozva vannak, villanyvilágítása Temesvár után az egész országban a legrégebb.”

Resicabánya „a csinos, emeletes épületekkel szegélyezett, aszfaltozott főutczából s néhány mellékutczából áll.”

A Béga-parti Nagybecskerek, Torontál vármegye főutcáját is keramittéglákkal burkolták. A Bégán az Erzsébet-híd és még egy vashíd vezetett át.

Bodor Antal kiemeli egyes útszakaszok szépségét: az al-dunai Széchenyi útról írván megemlíti a Kalnik-sziklán lévő Széchenyi-emléktáblát, melyet 1885-ben a Magyar Mérnök és Építész Egylet helyezett el (a Duna vize a Vaskapui erőmű és gyűjtő megépülése után elárasztotta), az Alibég sziklába vésett Baross emléktáblát, mely még ma is megtekinthető; „regényes képet nyújt az örményesi szoros is, hol a vasút, az országút, és a Temes folyó váltakozva, egymást keresztezve hidak és alagutak közt haladnak előre a sziklák és az erdőkoszorúzza hegyoldalak között.” Szintén innen tudjuk meg, hogy „Marilláról Stájerlak-Anina községig szintén kitűnő kocsút vezet”, és hogy érdemes a hegyekbe vezető „csigautakon” sétakocsikázást tenni. Herkulesfürdő egyik érdekessége a „jobbparti fürdőtelepre a Csernán” átvezető híd, „melynek befalazott oldalába vannak illesztve a fürdőtelepen talált római feliratú kövek.”

A törvény külön fejezete foglalkozott az útrendőri kihágásokkal és a kihágást elkövetőkre kiróható büntetésekkel.

Az úttörvény a Trianon után Romániához csatolt területeken, így a Bánság Romániához került részében még csaknem egy évtizedig volt érvényben(21).

Az 1890-es úttörvény életbelépésétől az első világháborúig, a törvény szellemében jelentős változásokon ment át a bánsági úthálózat is. Az alábbi táblázat e hálózatot mutatja be a 20. század elején (az utak hossza kilométerekben),(27):

	Krassó- Szörény	Temes	Torontál	Összesen
Állami közút	333	240	128	701
Törvényhatósági közút	1114	722	675	2511
Községi közlekedési közút	1033	1038	1328	3399
Községi közdülő út	2314	2177	1226	6317
Összesen	5394	4177	3357	12 928

1894-ben kezdték el az első alföldi tranzverzális út építését, 1914-ig kiépült a harmadik is. Habár egyik sem érinti a Temesközt, megépülésük kihatással volt vidékünkre is. Egyrészt azért, mert bebizonyosodott, hogy az alföldön is lehet utat építeni, kell is, érdemes is. Másodsorban megnyitottak, majd állami kezelésbe vettek olyan kőbányákat melyek sok évtizeden keresztül, s ma is kőanyagot szolgáltatnak a bánsági utak építéséhez, fenntartásához is (csúcsi kőbánya). A tranzverzális úthálózatához közvetve csatlakozott a bánsági úthálózat is.

A 19. század utolsó évtizedében újabb lendületet kapott az utak fásítása. Az állami utak fásítása 1897-ben indult olyan tökéletes rendszerességgel és eredménnyel, amire azt hiszem máig nem volt példa. Az utak fásításával kapcsolatban meg kell említenünk, hogy már a Bánság visszafoglalását követő években Mercy kormányzó 1733-ban 143 ezer eperfát ültetett el a Temesvárról a Vadászerdőbe vivő út mentén és a környékbeli községekben. Az eperfák megcsonkítóira és pusztítóira halálbüntetést szabott ki(24). A fásítást 1794-ben is még nemzeti ügynek tekintették. Széchenyi István is nagy szorgalmazója volt az eperfaültetésnek(19).

A korszak útépitési tevékenységét nagymértékben korlátozta, hogy a helyi érdekű vasutak építésére felvett kölcsönökkel is a törvényhatóságok útalapjait terhelték meg. A Bánátban is számos hév. épült ezekben az években. Ennek ellensúlyozására az 1904. XIV. tc. országosan 3585 km törvényhatósági út kiépítésére 43 millió koronát bocsátott a kereskedelemügyi minisztérium rendelkezésére, hogy ebből a keretből 14 201 300 korona értékű helyi érdekű törzsrészcsemetét váltson meg az útalapból. Az 1910–1914 években egy kilométer hosszú és a műszaki

követelményeket kielégítő vonalvezetésű útnak 4 méter széles kőpályával való építése országos átlagban 15 ezer korona volt.

A törvény szellemében, 1905-ben kezdődött el a vasúti hozzájáró utak rendszeres kiépítése.

A községek és városok átkelési szakaszain állandó burkolatok épültek.

A korszak másik nagyfontosságú eseménye volt, hogy a törvényhozás 1907-ben elfogadta a törvényhatósági utak állami kezelésbe vételének javaslatát. Ennek alapján 12 év alatt átlag 280–300 kilométer megyei út vált állami úttá, csökkentve a vármegyék terheit.

Az 1910, 1912 és 1913-as években Krassó-Szörény megyében is (ezenkívül majdnem egész Erdélyben) hatalmas esőzések voltak, óriási károkat okozva a közúthálózatban is. Ezek helyreállítására az 1914. VI. tc. biztosított hatalmas hitelkeretet, melynek felhasználásával a világháború kitöréséig a helyreállítási munkákat legnagyobb részben be is fejezték.

Az 1912-es árvíz nem kímélte Temes megyét sem: a Temesvár-buziásfürdői törvényhatósági utat a víz teljesen ellepte. Az árhullám a Parácnál épülő hídnál lévő nagy munkásbarakkot magával ragadta, és nekivitte az újpécsi hídnak. A víz a hidat felemelte és szintén továbbvitte, majd a csebzei hídnak sodorta. A híd jármái feltartóztatták a víz által odaszállított barakk és hídrészeket. A szabad átfolyás teljesen megszűnt. Hirtelen közel egy méteres duzzasztás keletkezett. A nagy nyomás a bal parti töltést átszakította(24).

A 19. század utolsó éveiben jelentek meg közútjainkon az első gépkocsik; lassan az utak az ország gazdasági életének legfontosabb tényezőivé váltak. A kor az utakkal szemben új igényeket támasztott. Ezek kielégítésére az útépítés és fenntartás rendszerét át kellett alakítani. Ezzel az útépítés és fenntartás újabb korszaka kezdődött. E korszak munkáit és a további nagyívű fejlődést a világháború kitörése szakította meg.

A Kereskedelemügyi Minisztérium a fejlődésnek megfelelően 1912-ben átdolgozta az államépítészeti hivatalok szolgálatára vonatkozó, 1887-es utasítást (Ker. Min. 44 327/1912. sz.). Nagyon alapos munka volt, s több vonatkozásban pótolta azokat a hiányokat, amelyeket a közúti törvény végrehajtási utasítása nem rendezett. Hibájaként csak az róható fel, hogy nem hirdették ki, s így jogszabály erejével nem bírt. Az utasítás

szerint a hivatalok feladata volt az állam- és vármegyék kezelésében lévő közutak és kisebb közúti hidak tervezése. A házilagos útépítéseknel az államépítészeti hivatali mérnökök az építésvezetői teendőket, a vállalati úton kivitelezett munkáknál pedig az építésellenőri teendőket látták el. Az államépítészeti hivatalok látták el a közutakkal és közúti hidakkal kapcsolatos összes igazgatási teendőket, közreműködtek a révjogok engedélyezési eljárásában és üzembiztonsági szempontból ellenőrizték a kompokat.

A vállalati úton végzett munkák végrehajtási módját szabályozó „építési feltételeket”, a közúti szabványterveket, a még sok évtizeden át használt távolsági térképeket is ebben az időszakban adták ki.

Az 1890–1914 közötti korszak a közutak minőségi fejlődésének, főleg az alföldi utak kiépítésének, az útügyi szervezetek kifejlesztésének és a műszaki tudás és munka érvényesülésének kora(2).

Vitruvius a hidakat az út részének tekintette (pons pars viae); azóta is vitáznak a szakemberek a híd az út része-e vagy pedig az út két hidat összekötő másodrangú építmény. Nem a mi tisztünk eldönteni a több évszázados vitát. Ha az út folyóparthoz ért, az utas kompon, gázlón vagy pedig fa, kő, téglá, vas, vasbeton hidakon kelt át a vízen.

A Bánságnak híres hídjai voltak, vannak. A 19. században Maderspach Károly épített Európa-szerte ismert vonóvasas vashidakat (karánsebesi Temes-híd, lugosi Csuka-patak hídja, a herculesfürdői Cserna-híd), a Totth Róbert tervezte első magyarországi közúti folytacélhíd Temesváron, a szintén Totth Róbert-tervezte újjaradi Maros-híd, a temesvári vasbeton-hidak, melyek közül a Mihailich Győző-tervezte Liget úti híd korának legnagyobb vasbeton gerendahídja volt, (25),(26) a Zielinsky Szilárd által tervezett vasbeton Béga-hidak Torontál vármegyében, hogy csak a nevezetesebbeket említsem. A század végén és a huszadik század elején egyre-másra épültek a nagy hidak a bánáti nagy folyókon. Természetesen százsámra épültek a kisebb téglá-, kő-, beton-, fahidak és átereszek.

Bármennyire szeretnék kitérni az útépítési és fenntartási költségeket nagyrészen felemésztő hidakra, a mérnöki tevékenység e nagy alkotásaira, e kiadvány megszabott terjedelme miatt nem tehetem. Remélem sikerül majd minél hamarabb megjelentetni Temesközünk hídjainak történetét is.

Források

1. Hanzély János: *Magyarország közútjainak története*; Útügyi Kutató Intézet; Budapest, 1960
2. Melléthei és horkai Barna Bertalan: *Közütaink a világháború végéig*; in: *Technikai fejlődésünk története 1867–1927*; Budapest, 1928
3. Tóth László: *Közmunkaügy és közutak*; in: *Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1987
4. Tóth László: *Magyarország úthálózata és utügyi szervezete a kiegyezés utáni években*; in: *Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1987
5. Széchenyi István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*
6. Schiff Béla: *Régi idők, régi emberek*; Temesvár, 1941
7. Berkeszi István: *Temesvár szabad királyi város kis monográphiája*; Temesvár, 1900
8. Tóth László: *Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon (1869–76)*; in: *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1987
9. Petrik Ottó: *Baldácsy Antal javaslata 1871-ből az alföldi úthálózat kiépítésére*; in: *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1981
10. Tóth László: *A Duna–Tisza–Körös Alföldi Tranzverzális Út építésének története 1893–1899*; *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1981
11. Hieronymi Károly: *A közlekedés*; Pest, 1867
12. Hieronymi Károly: *A kőutak fenntartásáról*; Pest, 1868
13. Széchenyi István: *Hitel*; Pest, 1830
14. Dr. Jasinszky István: *Az úthengerek története*; in: *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1981
15. Jancsó Árpád: *Az utasnak áldás*; in: *reggeli Délvilág*; Szeged, 1993. jan. 30.
16. Jancsó Árpád: *Un monument unic în cinstea drumarilor bănăţeni*; in: *Drumuri-poduri Nr. 47*; Bucureşti, 1999
17. Magyar Országos Levéltár; K 173-1875-2375, K 173-1875-12404
18. Hieronymi Károly: *Az állami közmunka-ügyek központi igazgatásáról*; in: *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*, 1/1874
19. Úthálózati adatok a közmunka és közlekedésügyi miniszter rendelete alapján; 1887; in: *Győr-Sopron megyei utak története*; Győr, 1987
20. Czeglédi Imre: *Békés megyei utak*; Békéscsaba, 1986

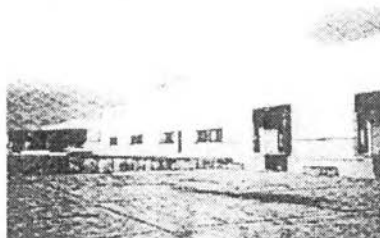
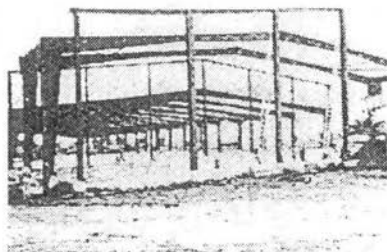
21. Dorobanțu Stelian: *Din istoria drumurilor în România*;
in: A VI-a Conferința pe țară a lucrătorilor de drumuri, poduri și căi
ferate; Tușnad, 1982
22. Kovács Elek: *Mellyek első legsürgősebb teendőink köz- és magánutainkra
nézve*; in: Társalkodó; Pest; 1847, július 22 (az eredeti cikket közli
még a Mélyépítéstudományi Szemle 1967. 12. száma is)
23. Temesvár szabad királyi város közlönye; Temesvár
24. Borovszky Samu szerkesztésében: *Magyarország vármegyéi és városai*;
Temes vármegye és Temesvár monográfiája; Budapest
25. Jancsó Árpád: *A temesvári Bega-hidak krónikája*; Budapest–Temesvár;
1999
26. Jancsó Árpád: *Dokumentumok Temesvár huszadik század elején épített
hídjainak történetéhez*; Temesvár, 2000
27. Bodor Antal: *Temesvár és Délmagyarország múltja, jelen közállapotai és
turisztikai leírása*; Temesvár, é. n. (valószínűleg 1909)
28. Josef Geml: *Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870–1920*;
Helicon; Temesvár, 1927
29. Nikolaus Engelmann, Lorenz Klugesherz: *Temeswar-Temeschburg*;
Verlag Ingeborg Löhle, 1990
30. Udvardy László: *Közúti közlekedésünk az ezred végén*; in: *Heti Új Szó*;
Temesvár, 1999. okt. 29.
31. Magyar Törvénytár 1000-1896. évi törv. cikkei; Budapest, 1896
32. Magyarországi Rendeleték Tára 1867, 1868
33. Magyarország Tiszti Czim és Névtára 1873



SIC KLITEHNIMA Kft.

építkezési szakcég
gyárt és kivitelez kulcsra készen:

- fémvázcsarnokok, hűtőkamrákat, mezőgazdasági és ipari célokra, egyedi igények alapján.
- tartozékokkal (burkolatok, tetők, bevilágítók, stb.).
- egyszerű vagy hőszigetelt kivitelben.
- 1000 m²-ig egyedi fémvázak gyártása és szerelése.
- 1000 m² fölötti típuscsarnokok forgalmazása és szerelése.
- teljeskörű tervezési és engedélyezési eljárással.



- egyéb fémszerkezetek gyártása – forgalmazása – szerelése:
- kerítések, kerítéselemek, lépcsők, karfák, lámpaoszlopok.
- festett vagy horganyozott kivitelben.
- egyedi igények alapján

REFERENCIA-GARANCIA-MINŐSÉG

Címünk:

1900 Timișoara, Str. București nr. 12/2

Tel./Fax: 00-40-(0)56-199710:193220

E-mail: klitehnima@online.ro

klitehnimaproject@online.ro

Internet; www.klitehnima.ro

TARTALOM

Előszó	3
„Végzi keservesen vármegye robotját...”	5
A posta és kereskedelmi utak első „törzskönyve”	10
A „Reichsverfassung” korszakában	18
A kiegyezéstől az első úttörvényig	22
Útmesterek, útkaparók	28
A báró „csekély röpirata”	32
„... fuvaroknál észlelt igavonó marhák...”	33
Lutum ponunt supra lutum...	36
Robog az úthenger	40
„Az utasnak áldás és békeség...”	43
A „Vasminiszter” és utóda	45
Korának egyik legjobb úttörvénye	49
Források	63

A Partiumi Füzetek kiskönyv-sorozatában eddig megjelent munkák:

1. Borbély Gábor – Csernák Béla: Bihar
2. Kordics Imre: Sírok, sírjelek a Várad-Olaszi temetőben
3. Péter I. Zoltán: Félixfürdő
4. Dánielisz Endre: Nagyszalonta – városismertető
5. Benedek Zoltán: Nagykároly – református templom
6. Bessenyei István: Sarmaság
7. Hol sírjaink domborulnak – partiumi temetők (gyűjteményes kötet)
8. Major Miklós: Szilágyság – tájak, műemlékek, emlékhelyek
9. Dukrét Géza – Péter I. Zoltán: Püspökfürdő
10. Dánielisz Endre: „Csonkatorony nyúlik a felhőbe...”
11. Bunyitay Vince – Fodor József: Székesegyházi-Bazilika – Nagyvárad
12. Pop Alexandru: Varadinum – a vizek határolta város és vár
13. A szabadságharc zászlaja alatt (gyűjteményes kötet)



Készült

a Királyhágómelléki Református Egyházkerület
Szenczi Kertész Ábrahám nyomdájában

Felelős vezető: Fórizs Attila igazgató

