BÁCS-KISKUN MEGYEI UTAK

BÁCS-KISKUN MEGYEI UTAK

Kiadja:
A KPM KECSKEMÉTI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG

1977

Írta:
TÓTH LÁSZLÓ

Az összeállításban közreműködött:
SZILÁGYI ATTILA
a KPM Kecskeméti Közúti Igazgatóság főmérnöke

Lektorok:
KUCZY KÁROLY
KAROLINY MÁRTON

A rajzokat készítette:
BAGÓ LAJOSNÉ

Felelős kiadó: Cs. Nagy Pál, az igazgatóság vezetője.

Tisztelt Olvasó!

A közlekedéshez, így a közúti közlekedéshez is három tényező egyidejű jelenléte szükséges: az emberé, az eszközé és a pályáé. A pálya mindig az előbbi kettő, az ember és az eszköz fejlettségi színvonalát determinálja. Éppen ezért ez a rövidített történet is, amely Bács-Kiskun megye állami közútjairól szól, nemcsak a közutak, hanem közvetve az ember és az általa létrehozott technika fejlődését is be kívánja mutatni.

Bács-Kiskun megye termelési szerkezete elsősorban mezőgazdasági és mint ilyen, útjainak kiépítése a domborzati és talajviszonyokra való tekintettel is bizonyos mértékig tovább tűrte a halasztást, mint az ipari háttérrel rendelkező megyékben. Ez az objektív adottság nyomta rá bélyegét a megye úthálózatának mai állapotára is. Ehhez járul még az a gazdasági probléma is, hogy az utak építésének költsége a kőbányáktól való nagy távolság miatt nagyobb volt és nagyobb ma is, mint a hegyvidéki megyékben. E kőhiánnyal küzdött és küzd ma is az emberi leleményesség, a forgalomért és a társadalom fejlődéséért vállalt felelősségérzet.

A megye közúti hálózatának kialakítása már eddig is mérhetetlen nagy fizikai és szellemi munkát igényelt, s ez nem csökken a jövőben sem. Akik e cél érdekében dolgoznak, nem kis áldozatot vállalnak. E műnek célja éppen ezért nemcsak a történelmi adatok feltárása, hanem hogy tiszteletet ébresszen azon emberek iránt, akik eddig is és ezután is a közúti szolgálatnak szentelték vagy szentelik ***életüket.***

CS. NAGY PÁL
igazgató,
a KPM Kecskeméti Közúti Igazgatóság vezetője

Bevezető

Ezúton mondok köszönetet mindazoknak, akik segítséget nyújtottak a megye útügyi múltjának megírásához. Kőhegyi Mihály régész, Kuczy Károly és Nagy-Pál István tanárok útbaigazításai, tanácsai alapvetően fontosak voltak. Köszönöm segítségüket!

A Kecskeméti Közúti Igazgatóság biztosította számomra a zavartalan munkalehetőséget és kollégáimtól is sok segítséget kaptam. Köszönöm fáradozásaikat!

Ez a leírás Bács-Kiskun megye közhasználatú útjairól ad átfogó képet – a teljesség igénye nélkül. Azokról az utakról lesz szó, amelyeket az általános szóhasználat országutaknak nevez.

Minden szépítgetés nélkül el kell mondani, hogy kővel burkolt országút nem volt a századforduló előtt megyénkben. Ennek megfelelően korszerű úthálózatról, annak kialakulásáról csak 1900-tól szólhatunk. Minden korábbi tevékenység és megnyilvánulás elsősorban a közlekedésre, a közlekedés módjára és legkevésbé a pályára vonatkozott. A pálya, az út a puszta föld volt, aminek állapotát a természeti viszonyok, az időjárás alakította. A földutakon mégis százezrek közlekedtek a történelem során, de egyúttal a történelmi korok alakították az utak hálózatát napjainkig. Kísérjük figyelemmel ezt a folyamatot!

1977. május

TÓTH LÁSZLÓ

I. Adatok Bács-Kiskun megye közigazgatásának kialakulásáról

Bács-Kiskun megye 1950. január 1-én alakult,[1] az ország legtöbbször átszervezett területeinek egyike. Az átszervezések szoros kapcsolatban vannak az útügyi igazgatással is. A lényeges változásokat áttekintve a közigazgatás szervezete a következőképpen alakul:

- Az Árpád-korban a megye jelenlegi területének legészakibb része Pest megyéhez tarozott, a keleti oldal Csongrád vármegye része volt, nyugaton pedig Solt vármegye létezett – kezdetben mint Fejér vármegye solti széke.[2] Ez a terület körülbelül megegyezett a mai solti síkság vagy lapály területével. A déli rész Bodrog vármegye területe volt. A kunok a XIII. században ékelődtek be a megye középső részébe. IV. László 1279. augusztus 10-i szabadalmi levele már körülírta a kunok szállásait.[3]
  Ez az állapot – kisebb változásokkal – a török időkig fennállott.
- A török hódoltság korának sajátos közigazgatási beosztását mellőzöm. 1686 után a megye jelenlegi területének északi, északnyugati és középső része Pest-Pilis-Solt törvényesen egyesült vármegyéhez tartozott. Középső részén szigetszerűen elszórva a Kiskun kerületek ékelődtek be, amelyek a Jász és Nagykun kerületekkel közös közigazgatási egységet képeztek – kisebb megszakításokkal – 1876-ig. Bács és Bodrog vármegyék 1802-ig különálló megyék voltak, amikor hosszú vita után egyesültek.[4]
- II. József (1780–1790) központosító politikájának végrehajtása érdekében 1785-ben az országot tíz adminisztratív körzetbe osztotta.[5] Pest-Pilis-Solt vármegye és a Kunság a III. Pesti kerületekhez tartozott, Bács vármegyét pedig a VIII. Temesvári körzethez osztották be. II. József halála után a vármegyei közigazgatás újból helyreállt.
- Az 1848–49. évi szabadságharc után Magyarországot öt országrészre osztották.[6] Pest-Solt megye és a kunsági kerület az ún. magyar részhez tartozott. Bács-Bodrog vármegyét a „Szerb vajdaság és Temesi Bánság"-hoz csatolták.[7]
- 1876. szeptember 4-én a Kiskunság önállósága végleg megszűnt, beolvadt Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyébe.[8] A déli rész változatlanul Bács-Bodrog vármegye. Ez az állapot 1920-ig volt érvényben.
- 1920. május 20-tól 1921. augusztus 21-ig Bács-Bodrog vármegye székhelye ideiglenesen Jánoshalma volt. Miután a szerb hadsereg a demarkációs vonalról a trianoni békében megvont országhatárra vonult vissza, Baja lett a megyeközpont.[9]
  Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye területe 1949. december 31-ig lényegében nem változott.
- 1941 augusztusától 1944 októberéig Bács-Bodrog megye területe – a katonai beavatkozás utáni visszacsatolás következtében – megnövekedett, székhelye ismét Zombor lett.
- 1945 és 1950 között Bács-Bodrog megye területe újból a háború előtti, székhelye Baja.
- A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa az államigazgatás jobb területi megszervezése érdekében a következőket rendelte:

  „12. Bács-Kiskun megye területe Bács-Bodrog megye jelenlegi területét, továbbá Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye jelenlegi területéből a dunavecsei járást, a kiskunfélegyházi járást, továbbá Ladánybene és Lajosmizse nagyközségeket és a szervezés alatt álló Újbarcs községeket foglalja magába."[10]

  Bács-Kiskun megye 1950. január 1-én alakult meg és székhelye Kecskemét lett.

Még röviden összefoglalva is hosszú a változások története, de az új megye egységes és jellegzetes tája a Duna–Tisza közének.

1. 4343/1949. (XII. 14.) Mt. számú rendelet a megyék nevének, székhelyének és területének megállapítása tárgyában.
2. Dr. Borovszky Samu: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye. I. köt. 228. old.
3. Dr. Borovszky Samu: idézett mű, 232. old.
4. 1802. VIII. törvénycikk.
5. Tomcsányi Marianna–Bihaly Tamás: Funkcionális körzetek kialakulása Magyarországon. – Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények XII. köt. 1–2., 152. old.
6. Tomcsányi–dr. Bihaly: idézett mű, 153. old.
7. Dr. Borovszky Samu: Bács-Bodrog vármegye. II. köt. 236. old.
8. 1876. XXXIII. törvénycikk.
9. Dr. Rapcsányi Jakab: Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Bpest – 1934. 179. old.
10. Az 1. sz. jegyzetben megjelölt rendelet – idézve: Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye. 1945–1958. II. köt. – Bpest – 1960. 166. old.

II. Utak Bács-Kiskun megyében

1. Adatok a római korból

A megye nyugati és keleti határa a Duna és a Tisza, e két természetes víziút. Ez a természeti adottság évszázadok óta kedvezően hatott a kereskedelemre.

Az időszámításunk kezdetén kiépült a Duna túloldalán a Római Birodalom erődrendszere és az összekötő határmenti útvonal, amelynek nyomvonala a későbbi századokban is fontos hadi és kereskedelmi út volt. A Kárpát medence minden jelentősebb népmozgalma használta a rómaiak útvonalát, amely megyénk közvetlen szomszédságában húzódott a Dunántúlon.

A Duna–Tisza közét nem használták? – De igen! – Ha töredékekben is, de számot adhatunk a római kori közlekedésről. Kőhegyi Mihály régész hívta fel a figyelmet arra, hogy az időszámítás első évszázadaiban használt pénzek lelőhelyeinek vizsgálata római kori útvonal létezését bizonyítja megyénk déli részén.[1] A szerző tanulmányában táblázatba foglalta a római pénzek lelőhelyeit és térképre vetítve ábrázolta is azokat. A térkép meglehetős szórást mutat, de a lelőhelyek súlyvonala LUGIO (Dunaszekcső) és Szeged között vonható meg, ami azt bizonyítja, hogy Dunaszekcső és Szeged között kereskedelmi útvonal létezett. Pontos helye nem jelölhető meg, mivel nem volt kiépített út, csak földút, szerényebb elképzelések szerint: ösvény. Ez az út az Alföldön keresztül Pannóniát és Dáciát kötötte össze, de nem ez volt az egyetlen összekötő út, mivel INTERCISA (Dunapentele) is hídfőként szolgált a Dáciába vezető úton,[2] s AQUINCUM-ból is vezetett út Dáciába – Szolnokon keresztül.[3]

Visszatérve a LUGIO–szegedi útra: a szarmaták első csoportja már Pannónia római meghódításával egyidőben megjelent az Alföldön,[4] s további csoportjaik Pannónia és Dácia közé ékelődtek. Ezek állandó kapcsolatban álltak az ugyancsak szarmata roxolánokkal, akik a Havasalföldön tartózkodtak. Dácia megalapítása[5] után a kapcsolat megszakadt, s egyidejűleg a keleti árukereskedelem is megszűnt. Az alföldi szarmaták a római piacra szorultak, s a Duna menti táborok mellett kialakultak a vásárterek, ahová a barbárok átjártak.[6] A határmenti kereskedelem meghatározott napokon erős katonai őrizet mellett megindult. Az i. u. II. századtól már a rómaiak hivatásos kereskedői bonyolítják a kereskedelmet a barbárokkal.

Feltehető, hogy Szegeden létezett valamilyen erőd, amely egyik állomása volt a LUGIO-ból Dáciába vezető útnak. Erre utal néhány lelet, amely Szegeden előkerült: feliratos kő és tégla, amelyek a római kor termékei.[7]

Így kerültek a római pénzérmék az Alföldre – közelebbről – megyénk déli részére, s ez világos bizonyítéka a kereskedelmi út létezésének.

A közölt vázlat bemutatja a tárgyalt kereskedelmi irányokat.

JEGYZETEK

1. 1. Kőhegyi Mihály: Római pénzforgalom és kereskedelem a Lugio–Szeged közötti útvonalon. A Janus Pannonius Múzeum Évkönyve. XIV–XV. 1969–70.
2. Fitz Jenő: Pannonien und die Klientel-Staaten an der Donau. Alba Regia 4–5 1963–64.
3. Pest megye műemlékei – I. rész – Bpest, 1958.
4. László Gyula: Vértesszőlőstől Pusztaszerig – Bpest, 1974. 156. old.
5. I. u. 107-ben.
6. László Gyula: idézett mű, 158. old.
7. Kőhegyi Mihály: idézett mű.

2. Árpád-kori utak

A népvándorlás mintegy 500 éves korából nincsenek emlékek. Kétségtelen, hogy ebben a korban is – mint minden időben – használták a földrajzi adottságok által meghatározott utakat, folyami átkelőket, de adataink nincsenek.

A magyar honfoglalás és az állami élet első időszakáról Győrffy György műve[1] a legtöbb adatot szolgáltató forrás. A nagyértékű munkának eddig csak egy kötete jelent meg, amely Bács-Kiskun megye jelenlegi területének nagyobb részét tárgyalja.

A honfoglalók szívesen telepedtek a folyók mellé, mert halat, füvet és jó földeket elsősorban itt találtak. Ond törzse a Tisza mentén telepedett meg, Alpár–Csongrád tájékán.[2] A honfoglalás legjelentősebb csatája Alpár környékén zajlott le. Itt arattak győzelmet Zalán bolgár fejedelem csapatain – előzve őt a leendő

KÖZLEKEDÉSI IRÁNYOK AZ ALFÖLDÖN KERESZTÜL A RÓMAI KOR IDEJÉN
(I. U. II–III. SZ.)

FORRÁS: KŐHEGYI MIHÁLY: RÓMAI PÉNZFORGALOM LUGIO ÉS SZEGED KÖZÖTT.
LÁSZLÓ GYULA: VÉRTESSZŐLŐSTŐL PUSZTASZERIG.

ország területéről. A Vajas folyó mentén a Botond nemzetség telepedett meg. A Vajas a Duna–Tisza közének jellegzetes folyója volt, amely Kalocsa mellett, Foktőnél ágazott ki a Dunából, s Bajánál, a mai Sugovica, majd a Baracskai-Duna medrében folyt, s Bács és Valkovár közt tért vissza ismét a Dunába.[3]

Kalocsa és környéke Árpád családi birtoka lett. I. István érseki székhellyé teszi, s templomot épít. A tatárjárás után erődített várkastély épül itt.[4]

Tass község neve a honfoglaló vezérek egyikének emlékét őrzi. Solt és Fajsz Árpád leszármazottai voltak. Emléküket a hasonló nevű települések jelzik.

E rövid felsorolás is bizonyítja a Duna–Tisza közének jelentőségét a hazát találó, majd államot alapító magyarok számára.

Az Árpád-kor egyik fontos útja volt a buda–szegedi nagyút. Két nagy folyami átkelőt kötött össze egymással. A szegedi átkelőhöz Szolnokról is vezetett egy út, amely Alpárt, Csongrádot és Szert érintette. Alpár felső részén[5] gázló vezetett át Kürt faluba. Alpár alsó részén a Görögrév Ugon keresztül vezetett a vásárral rendelkező Ságra.

A déli terület központja Bodrog vára volt. (Ma Jugoszlávia területe.) Innen ágaztak szét az utak a Duna-Tisza közének déli területére. Északi irányban Garán, Baján át Kalocsára vezetett út, amely Bátmonostornál elágazott Szekcső felé a baranyai révekhez. Páliból Bükeden (Bokodon) át (Kun-)Baja mellett Szegedre vezetett a Káliz út. Ezen az úton közlekedtek a XI–XII. században a pénzváltást és sókereskedelmet lebonyolító mohamedán kálizok. Ez a Káliz út szinte teljes bizonyossággal azonosítható az előző részben említett Szekcsőtől Dáciába vezető úttal, mivel a révátkelő-helyek is ugyanazok.

A mellékelt térkép bővebb tájékoztatást ad az útvonalakról.[6] Minden bizonnyal a megye északi részén is voltak utak, sőt, folyami átkelők is, ezek azonban elegendő megbízható adat híján nem közölhetők.

JEGYZETEK

1. Győrffy György: Az Árpádkori Magyarország történeti földrajza. I. kötet.
2. Győrffy György: idézett mű, 882. old.
3. Idézett mű: 695–696. old.
4. Dr. Borovszky Samu: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye. I. köt. 522. old.
5. Az utak leírása Győrffy György műve szerint. Alpár település megközelítően a mai Lakitelek környékén volt, s Alpár vára attól délebbre, a mai Tiszaalpár területén.
6. A térképen feltüntetett Körös: Kalánköröse = Nagykőrös. Péter- és pálmonostora két pusztai templom volt. A mai Pálmonostora község neve őrzi ezek emlékét, de a földrajzi elhelyezése téves ismeretek alapján történt.

3. Kereskedelmi utak a XIV–XV. században

Az utolsó Árpád-házi királyok korában igen meggyengült a királyi hatalom. Az Anjouk teremtettek átmenetileg rendet az ismétlődően hatalomra törő nagyurak között. Károly Róbert ügyes politikájával visszaszerezte a királyi birtokokat, nemesfémből pénzt veretett, intézkedéseivel elősegítette a kereskedelmet. I. Lajos uralkodása idején a kereskedés fejlődése ugyancsak jelentős. Zsigmond alatt a városok fejlődése és a céhek kialakulása volt szembetűnő. Mátyás király korában fejlődött ki a kocsi korszerűbb változata. Ebben az időszakban élénk kereskedelem folyt az országban, s a főváros, Buda, igazi központja lett hazánknak.

Jónéhány mű foglalkozik e kor kereskedelmi útjaival, de nagyon kevés adat áll rendelkezésre a Duna–Tisza köze területéről. Az ismeretek mozaikjából kell összerakni mindazt, ami támpontot adhat a közlekedés irányaira.

A buda–szegedi út egyik fő vonala volt a kereskedésnek. Csánki Dezső írja 1880-ban kelt tanulmányában[1]: „Kelet felől Szeben és Brassó városából indultak ki útvonalak, és pedig Magyarország belsejébe rendszerint két irányban. Az egyik a Meszesen keresztül Várad felé vezetett, a másik pedig Gyulafehérvár, Déva, Vajda-Hunyad – és innen *a Maros mentén Szeged és Buda felé . . .*" Erről az útról szól Gárdonyi Albert írása is.[2] „Szeged város történeté"-ben[3] olvashatjuk, hogy 1389-ben Zsigmond a szeri földesuraknak szigorúan meghagyta, hogy a sáregyházi úton Buda és Félegyháza felé járó-kelő szegedi polgárokat ne merészeljék útvámmal terhelni, máskülönben ezen vámszedési jogukat a szegedi királyi vár részére elkoboztatja.

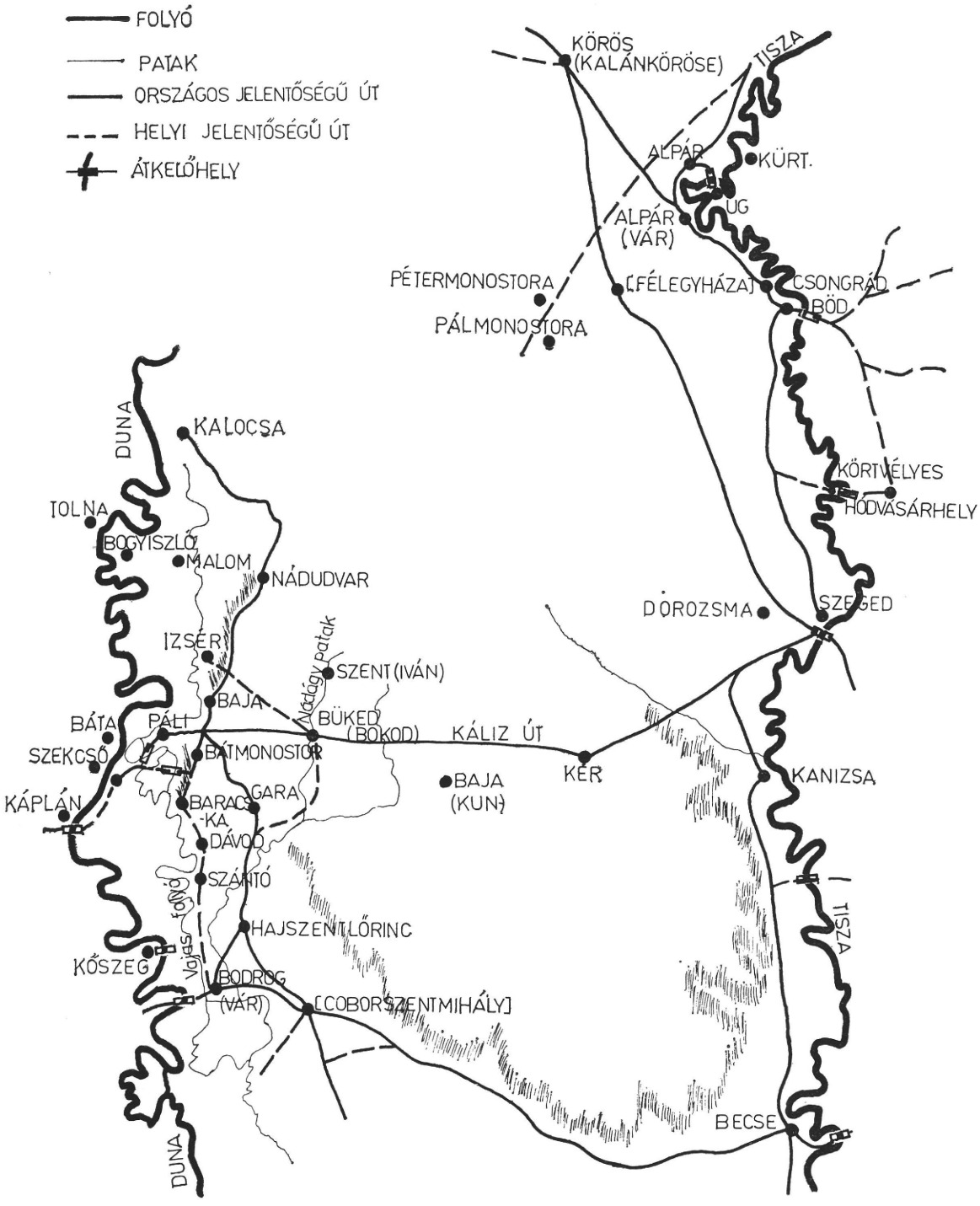
A megyénket átszelő észak–déli, illetve -délkeleti irányokból nyerünk tájékozódást a Pest megye műemlékei c. műből.[5] Makkai László írja, hogy a XIV. és XV. sz. forrásaiból a Duna bal partján kilenc fontos útvonalat lehet kielemezni. Ezekből a területünket érintő út volt a már említett Buda–Ócsa–Dabas–Kecskemét–Félegyháza–Szeged útvonal. Egy másik út a Duna bal partján vezetett – valószínűleg Dunavecse, Solton át – Kalocsa felé. Ez utóbbi mellett szólnak az alábbi adatok:

Dunavecse ekkor már jelentős település.[6] Solt már az Árpád-korban Fejér megye Solti székének központja volt. 1431-ben „Sedes Solth" néven említik, mint a solti szék vagy járás törvénytevő gyűléseinek székhelyét.[7]

Kalocsa 1009-től érseki székhely, s a tárgyalt korban fontos dunai kereskedőváros; várát Károly Róbert építette.[8]

Ugyancsak a Pest megye műemlékeiben olvashatunk az ún. Kunútról, amely Alsónémedin, Bugyin át vitt a kun szállásokhoz.[9] Ezt az utat

ÁRPÁD-KORI UTAK



FORRÁS: GYŐRFFY GY: AZ ÁRPÁD-KORI MAGYARORSZÁG TÖRTÉNETI FÖLDRAJZA I.

egy 1386. évi oklevél „via Kunuth"-nak nevezi. Említést tesz ez az írás a buda–pakony–pótharaszt–kőrösi útról, amelynek meghosszabbítása Csongrád felé mutat, de feltehetően kapcsolata volt az ugi tiszai átkelőhellyel is. Kőrösről Kecskemétre is vezetett út, amely a buda–bicske–(tápióbicske)–kecskeméti vonal része volt.[10]

A fenti útirányokat alátámasztja Prinz Gyula neves földrajztudósnak az 1940-es években írt műve is.[11] A leírásban közölt térképen világosan kirajzolódik a kunút, mint ősi útvonal. Ez utóbbi feltehetően Fülöpszállást, Halast érintve vezetett déli irányba.[12]

A jelenlegi megye déli részén Baja, Daut (Dávod), Gara, Bátmonostor, Szeremle fontos kereskedelmi helyek voltak. Baja 1406-ban, Bátmonostor 1340-ben, Daut 1351-ben, Szeremle 1407-ben kapott vásárjogot.[13] Ezekről a helyekről néhány érdekes emlék tanúskodik, amelyekből kiderül, hogy egy-egy vásár árusait gazdasági érdekből, erőszakkal elhajtották egyik helyről a másikra.

A Bajától délre és keletre eső területre a mainál sűrűbb településhálózat volt jellemző, s ez a körülmény mozgalmas kereskedelmi viszonyokat teremtett. Szoros kapcsolatuk volt a Dunántúllal, ami Glaser Lajos tanulmányából is kiderül.[14] A szerző térképén a dunai átkelőket is feltüntette. A térkép szerint a Duna jobb partján vezető nagy útból Bátán és Szekcsőn keresztül egy-egy út vezetett Bátmonostorba a dunai révéken át. Az akkori Bátmonostor a jelenlegitől nyugatra feküdt és környezetének központja volt. Szeremle a mai helyétől északnyugatra esett.

Feltehetően Bátmonostor és Szeged között is volt út, hasonlóan az Árpád-kor Káliz útjához. A kereskedelmi kapcsolatra utal Zsigmond 1435. december 9-i rendelete, amelyben a szegedi sókamara grófját arra utasítja, hogy a bátmonostori Töttös László mennyegzői költségeire a szegedi sótárból 500 arany forint értékű sót szolgáltasson ki. Mátyás király 1464. április 12-i utasítása ugyancsak Szegedről a Baranya megyei Szent Pál kolostor részére rendel sót kiadni.[15]

Glaser Lajos felsorolja a dunai átkelőhelyeket: Tolna, Madocsa, a Csepel-sziget déli vége és Adony–Lórév–Ráckeve irányában. A szerző kiemeli a madocsai révet, amely az erdélyi szászok fehérvári útjának átkelőhelye volt.[16] A bal parti Harta neve 1289-ben fordul elő először Terra Harta néven, majd Hartha (1409, 1424, 1465), Eghazashartha (1409), Naghartha in com. Albensi sedis Solt néven (1455–1465 években).[17] A szerző említést tesz arról, hogy „az 1233. évi beregi egyezménytől kezdve ... közvetlenül a szegedi sókamarától kapják a dunántúli egyházak a sót. Az út a madocsai révtől Simontornya város vámján át ... Zircig ...", s onnan tovább is vezetett. A révhez Patajtól Hartán át vitt az út. „Pataj város harmincadját (vámját) II. Ulászló II. dekrétumának 29. cikkelye Buda és Fejérvár harmincadjával együtt említi."[18] „Ezek szerint Pataj–Madocsa–Földvár–Pázmán–Fejérvár lehetett az útirány." – mondja a szerző. Kérdés azonban az, hogy miként jutott el az áru Patajig? Szeged monográfiájában olvashatjuk, hogy a sót „a sószállító hajósok Tételen keresztül a Dunára Zimonyba, Péterváradra, Kő-Szent-Mártonba (Kövibe) hajózták."[19] Azt azonban nehéz elképzelni, hogy a vízfolyás ellenében Hartáig vitték volna. Egyszerűbbnek látszik a szekéren szállítás Szegedről a madocsai rév irányába, mivel a földrajzi tényezők csupán a Duna mellékén, a ma Solti lapálynak nevezett területen támasztottak nehézséget a szállítók számára.

Feltételezzük tehát, hogy Szegedről Dunapataj felé vezetett egy út, amely az erdélyi szászok kereskedelmi útja volt, s talán a sószállítása is. Csánki Dezső már idézett tanulmányában így ír: „... Szeged felől pedig Székesfehérvár (s innen Pozsony, Bécs) felé is ment egy út."[20]

Glaser Lajos említi a tolnai révet, amely Bogyiszlón át Fajsszal teremtett összeköttetést. Fajsz is egyik régi települése megyénknek. A szekszárdi bencés apátság nemesi jobbágyai lakták. Külön ispánjuk volt, s a település az egyházi nemesek széke volt.[21] A tolnai átkelő régi vám- és révhely. Korábban (1093-, 1226- és 1358-ban) a tihanyi apátságnak is része volt vámjában és révjében. 1395-ben Marczali Miklós – volt erdélyi vajda – Zsigmond királytól megkapta száraz- és piaci vámjával, révjével együtt.[22]

Bátya szintén a szekszárdi apátság nemesi jobbágyainak birtoka 1369–1519 között.[23] Fajsszal út köthette össze, ugyanúgy Kalocsával is, s így a kalocsaiak is használhatták a tolnai révet.

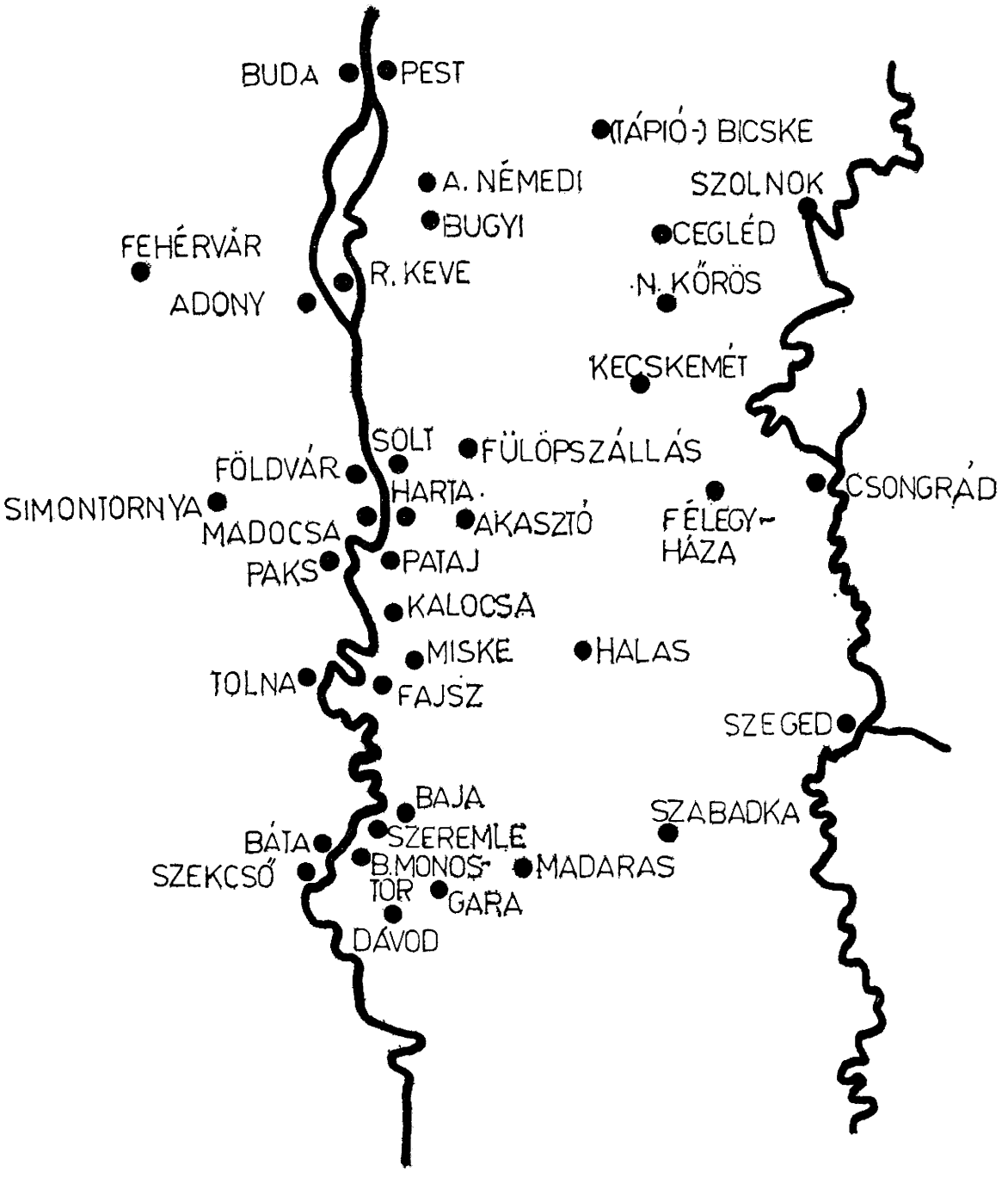
Érinteni kell a kalocsai érsekség és nemesi jobbágyainak kapcsolatát a kalocsai központtal. A hontokai szék központja a mai Drágszél környékén volt.[24] Miskét 1346-ban Villa Myske névvel illették. A már korábban megismert Árpád-kori útvonal, Kalocsa–Miske–Nádudvar–Baja vonalon szintén feltételezhető a XIV–XV. században is.

Minden bizonnyal a kun telepek egymás közötti kapcsolata is megvolt, de utakról nincsenek adatok.

A fentieken kívül még néhány adat támpontul szolgálhat a kereskedelmi utakhoz:

– Kecskemétet 1353-ban birtokként említik. Első pecsétje a XIV. századból származik. Ugyanakkor már fontos közlekedési góc-pont a buda–szegedi úton, ahol a király és a királyné számára vámot szednek. 1415-ben már városnak mondják, s állatte-

A KERESKEDELMI UTAK A XIV–XV. SZ.-BAN CÍM ALATT EMLÍTETT FŐBB TELEPÜLÉSEK



nyésztése már jelentős.[25] A város sókamarai ispánja, Peró János nem tud elszámolni a pénzzel, ezért Mátyás király a kamarát a lábatlaniaknak adja zálogba, s a város csak 5000 forint adósság lefizetése után kapja vissza.[26]

- Akasztót 1291-ben említik először az oklevelek. 1429–1435-ben vámszedő hely.[27]
- Szeged és Szolnok a sókereskedés központja; Szabadka már jelentős település.
- Solt, mint járási székhely, minden bizonnyal közvetlen kapcsolatot tartott a megyeszékhellyel, Fehérvárral. Az út feltehetően Földváron át vezetett, bár Dunaföldvár története[28] a révet csak a későbbi időkben említi.

A felsorolt adatok érzékeltetik azt a mozgalmat, amely a XIV–XV. századi utakon bonyolódott, mégis kevés az ismeretünk ahhoz, hogy térképet rajzolhassunk az utakról. Főleg a kelet–nyugati irányok vonalvezetése bizonytalan. A sótutak részletesebb feltárása minden bizonnyal bővebb ismeretekkel gazdagítaná megyénk középkori útjainak történetét.

JEGYZETEK

1. Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bpest, 1880. 31. old.
2. Gárdonyi Albert: Felső Magyarország Kereskedelmi útjai a középkorban. Bpest, 1908.
3. Varga Ferenc: Szeged város története. Szeged, 1877. 41–42. old.
4. Szeged város kereskedői részére I. Lajos, majd a többi uralkodó is teljes vámmentességet biztosított az ország területén.
5. Pest megye műemlékei. I. köt. Makkai László: Pest megye története. Bpest, 1958. 85–86. old.
6. Dr. Borovszky Samu: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye története. I. köt. 58–61. old.
7. Dr. Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. Bpest, 1894. III. köt.
8. Winkler Pál: Kalocsa története. Kalocsa, 1927. 12. old.
9. L.: Pest megye műemlékei.
10. L.: Pest megye műemlékei.
11. Prinz Gyula: Magyar földrajz. Az országutak. 64. old.
12. Fülöpszállás településről 1124-től vannak emlékeink. Kiskunhalas ősi kun telep. Albert király 1439. évi oklevele szerint már városias település.
13. Dr. Borovszky Samu: Bács-Bodrog vármegye. II. köt. 459. old.
14. Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. 1929.
15. Reizner János: Szeged története. I. köt. 35–36. old.
16. Glaser L.: idézett mű, 13. old.
17. Dr. Csánki D.: idézett mű, III. köt.
18. Glaser L.: idézett mű.
19. Kiss, dr. Tonelli, Szigethy: Szeged. 1927. 7. old.
20. Dr. Csánki D.: idézett mű.
21. Dr. Csánki D.: idézett mű.
22. Dr. Csánki D.: idézett mű.
23. Dr. Borovszky S.: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm. I. köt. 38. old.
24. Winkler P.: idézett mű, 17. old.
25. Dr. Borovszky S.: PPSK vm. I. köt. 327. old.
26. Dr. Csánki D.: idézett mű, I. köt. 22. old.
27. Dr. Borovszky S.: PPSK vm. I. köt. 31. old.
28. Cziráky Gyula: Dunaföldvár múltja és jelene. D.-földvár, 1910.

4. Utak a török hódoltság korában

A török megszállás másfél százada a Duna–Tisza közének arculatát mindenben megváltoztatta. A falvak többsége elpusztult, a lakosság egy-egy városba húzódott be. A hajdani virágzó táj elvadult.

1526-ban a Budáról visszafelé vonuló török sereg a Duna bal partján haladt délnek, s minden bizonnyal pusztulást hagyott maga után. A Duna–Tisza közének török közigazgatását Buda elfoglalása után, az 1540-es években szervezték meg. A magyar lakosság csak a folyók mentén és néhány városban maradt meg. Egyes városok, köztük Kecskemét is, önálló életet éltek; maguk bíráskodtak, kereskedtek, de a török kívánságoknak mindig eleget kellett tenniük. Az adókon kívül szekeret, vonóállatot vagy kézi erőt biztosítottak, ha a török hatóság igényelte. A kereskedelmet a törökök általában elősegítették. Szükség esetén még fegyveres kíséretet is biztosítottak a kereskedők mellé. Az utazókra nem is a törökök, hanem a martalóc bandák (tatárok ,rácok) jelentették a veszélyt.

A korabeli utazók leírásai sokat elmondanak és érzékeltetnek az akkori útviszonyokról és a közlekedésről. Egyik legjelentősebb török utazó Evlia Cselebi volt. A török csapatokkal együtt utazott – a mai értelemben – haditudósítóként. Útleírása ma is egyik forrásunk a kor megismeréséhez. Az utazás 1664–1666. években történt. A megyénkre vonatkozó részletek az alábbiak:

Csongrád várából, amelyet 200 katona őrzött, Kecskemét felé vette útját kísérőivel. Leírja, hogy az első napon 16 órán át vízben szegény, sivatagi tájon haladtak. A puszta homokon aludtak, s további 5 órai utazással Kecskemétre értek. A városról így ír: „Nagy-Kecskemét városa. A budai vezír birtoka, nagy síkságon fekszik. Ezernél több náddal födött magyar háza, három temploma, s itt-ott boltjai vannak. Felső-Magyarország egész katonasága ide jön takarmányért." A vendéget szívesen fogadják – akár muzulmán, akár keresztény.[1]

Kecskemétről Jánoshalma felé veszi útját, de nem ír semmit a közben látottakról, pedig pl. Halas a török időkben is létezett. Jánoshalma, vagyis „Jankofsda" palánkáról (földváráról) azt

írja, hogy „Szép, erős építkezésű erődítmény. Összesen kétszáz vitéz katonája van."[2]

Jánoshalmáról Kalocsára megy: „Kalocsa palánka... Vára a Duna folyótól egy órára van. Ha a Duna kimárad, olyankor a vár sziget gyanánt középen marad. Kikötőjével szemközt, a Duna folyó túlsó partján a budai úton Paks vára van." Kalocsának „Délkeletre néző egyetlen kapuja van..."[2]

Talán a Bajáról írtak a legérdekesebbek számunkra:

Baja vára régi vár, szemben Báta kikötője van. „Kikötőhely lévén, lakói gazdagok és nagyon barátságosak. *E város utcái mind deszkaburkolatúak,* mivel földje lapályos és mocsaras ... két kapuja van: egyik a Révkapu, mely nyugatra nyílik, a másik a délkeleti irányban a Zombor városába vezető úton van ... a révfőnél van a vámfelügyelő háza." Külvárosában kb. 300 háza van. „Van mecsetje, kolostora, fürdője, százötven boltja."[3] – Túlzás érezhető a boltok számából, de ennek ellenére adatából megállapíthatjuk, hogy Baján történt az első próbálkozás az utak burkolására.

Az eddig leírtakból rekonstruálhatjuk, hogy Csongrád és Kecskemét között ebben az időben legfeljebb csak gondozatlan földútról vagy ösvényről lehetett szó. Kecskemétről Nagykőrös-Cegléd felé, Budára és Szegedre fontos utak vezettek. Ezeken bonyolódott nagyrészt a hódoltság állatkereskedelme, a takarmány szállítása észak és nyugat felé a hódoltság határain kívülre is. Határa már ekkor a Tiszától Fülöpszállásig terjedt, s igen jelentős volt az állattenyésztése, amely már a korábbi időkben kifejlődött. Vásárai országos hírűek voltak, hatalmas tömegeket vonzottak. A kecskeméti tőzséreket ismerték az egész országban. Az alföldi vágómarha eljutott Ausztriába, Morvaországba, a dél-német és az észak-itáliai városokba. Egy 1564-ből származó adat szerint Kecskemétről néhány hónap leforgása alatt 1564 darab marhát hajtottak Vácon keresztül Bécs felé.[4] Ez azonban csak egy csekély, adatokkal is igazolható mennyiség, mert a korábbi és a következő években ennek sokszorosát szállították. 1646-ban III. Ferdinánd a kecskeméti tőzséreknek oltalomlevelet adott, amelyben a szabad közlekedést biztosította.[5]

Az 1560–1562. években a Duna ráckevei, földvári, paksi, tolnai és bátai átkelőin a kompok 19 019 darab szarvasmarhát vittek át a folyón.[6] Dunaföldvár történetében olvashatjuk, hogy 1542–1544-ben a révet egy Mohammed bin Kászim nevű török bérelte.[7] Edward Brown angol utazó pedig Kalocsánál hajóhídról tesz említést 1669-ben.[8]

Ezek az adatok világosan bizonyítják a dunai átkelők létezését és fontos közvetítő szerepüket a Dunántúl és a Duna–Tisza köze kereskedelmi kapcsolatában.

Bár az élet nem állt meg, a hódoltság kora nagyon szomorú korszaka volt e tájnak. Elpusztult Kalocsa városa, Félegyháza, s a kunsági és a bácskai települések egész sora. Baja magyar lakossága is eltűnt, helyét rácok foglalták el. Kecskemét megmaradt, de súlyos áldozatot kellett vállalnia lakosságának. A Duna–Tisza közének és Magyarországnak is egyik fontos útvonala maradt a buda–szegedi út, amely a mezőgazdasági termékeken kívül a keleti árukat is közvetítette a keresztény Nyugat és a „pogány" Kelet között.

JEGYZETEK

1. Evlia Cselebi török világutazó magyarországi utazásai 1664–1666. Ford.: Dr. Karácsony Imre. Bpest, 1908. II. köt. 214. old.
2. Ugyanott – 214–215. old.
3. Ugyanott – 215. old.
4. Hegyi Klára: Egy világbirodalom végvidékén. Bp. 1976. 135. old.
5. Dr. Borovszky Samu: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm. II. köt. 327. old.
6. Hegyi Klára: idézett mű, 135. old.
7. Cziráky Gyula: Dunaföldvár... 1910, 65. old.
8. Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Bpest, 1975. 138. old.

5. A postautak kialakulása

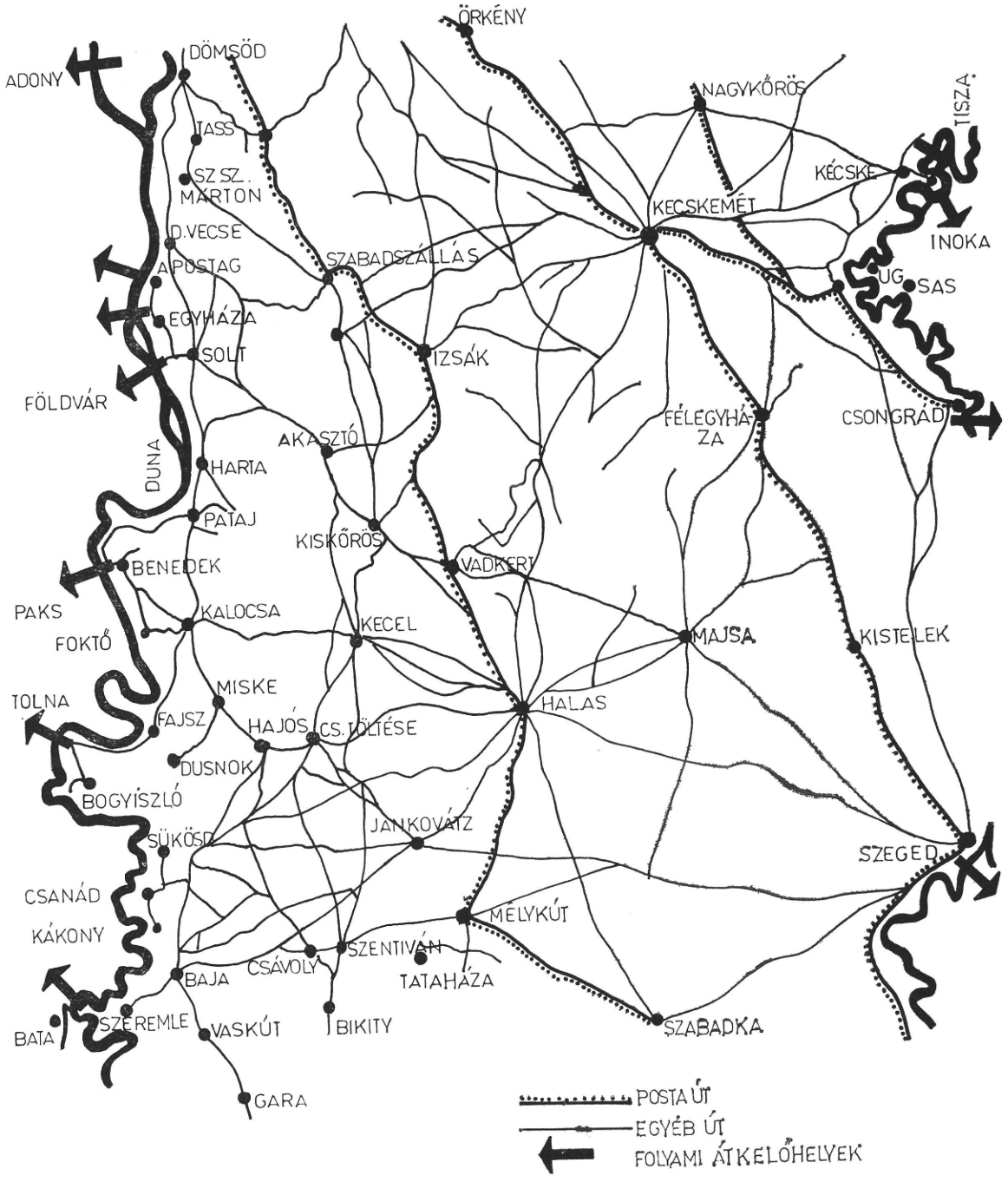
Bár I. Ferdinánd már 1528-ban postajáratot létesített Bécs és Buda között, az Alföldön csak a török kiűzése után szerveztek rendszeres járatokat.[1]

A Duna–Tisza közének felszabadítása 1687-ben fejeződött be. A lakatlan területek újratelepítése megindult és lassan helyreállt a közigazgatás rendje is a visszafoglalt területen. Néhány városunk kivételével a községek újratelepítése általában az 1700-as évek közepéig megtörtént. A telepesek csak részben magyarok. Sok szláv és német telepes került ekkor a megújuló községekbe. A török kiűzése után a Kiskun kerületek ismét függetlenséget kaptak. A kunok és a magyarok visszatelepülése már a török időkben elkezdődött. A későbbiekben Thököly és Rákóczi seregei, a szabadságharc sok megpróbáltatással járt a Duna–Tisza közén.

III. Károly az 1720-as években határozta el, hogy tizenkét postavonallal behálózza az országot. Erre azonban csak az 1740-es években került sor, mert az elvadult alföldi területeken igen nagy erőfeszítést igényelt a közlekedési vonalak kitűzése, járhatóvá tétele, a lóváltó állomások felállítása és a postamesterségek megszervezése.

1745-ben a győri Házi és Úti Új Kalendárium már felsorolta a postautakat, amelyek közül egy irány szelte át a Duna–Tisza közét:

ÚTHÁLÓZAT 1793. ÉVBEN



FORRÁS: BALLA ANTAL: PEST – PILIS – SOLT V.M. TÉRKÉPE – 1793.

„. . . Budától–Szebenig:
Buda–Ótsa–Ketskemét–Szeged–
Makó–Tsanád–Semlak–Betske–
Arad–Lippa–TótVárda–Déva–
Szeben."[2]

Ez a postavonal egészen 1854-ig, a vasút megnyitásáig működött.[3]

Útvonal létezett, de az út csak a puszta föld volt. Sokszor a postakocsi kénytelen volt a mezőn közlekedni, hogy tovább tudjon haladni.

„1789-be a Budáról Zimonyba vezető postavonal létesíttetvén . . ."[4] Állomásai: „Soroksár–Latzháza–Kun Szent Miklós–Szabad Szállás–Izsák–Vadkert–Halas–Maria Theresiopel (Szabadka)–Topolya–Verbász"–Pétervárad.

Ezt a postavonalat eredetileg azért állították fel, hogy a török ellen háborút viselő hadsereg utánpótlását szállító hajósok rövidebb idő alatt térhessenek vissza Bécsbe. Hetenként egyszer közlekedett delizsánsz-járat, később, 1868-tól naponta.[5]

Balla Antal Pest megyei mérnök térképéről készített kivonaton az 1793. évben létező posta- és egyéb utakat tüntettük fel.[6]

Gróf Teleki Domokos 1794-ben Pestről Temesvárra utazik. Azt írja, hogy „A Vidék egészen Pesttől Szegedig egy puszta és kedvetlen térség, amelyen az ember a Stációkon kívül . . . a nagy Pusztákon és egy egy roszsz Fogadónál vagy Tsárdánál egyebet nem talál . . ."[7] Kecskemét, a nagy mezőváros (24 000 lakossal) nagy falu módjára épült, s benne a templomokon kívül csak a „Nyomó száraz Malom" kelti fel az utazók figyelmét. Félegyháza, a 8000 lélekszámú kiskunsági város, rendesebben kiépített, mint Kecskemét.

A postákon kívül a vásárokba igyekvő kereskedők és baromcsordák szaporították a forgalmat. Bél Mátyás 1737-ben arról ír, hogy a kecskeméti vásárok országos hírűek és igen sok marhát hajtanak fel. Az állatkereskedők leginkább rácok, de törökök is látogatják a vásárokat a saját hazájukbeli portékákkal.[8] Alig akad az országban olyan város, amely a kecskeméti vásárra el nem jönne.

Rendkívüli utazások is akadnak, mint például az uralkodó 1773. május 6–8. közötti utazása Budáról Szegedre. Herpay Mihály kapitány Halasról keltezve rendelkezik, hogy a Félegyházi kerület „Ország Uttyait" megigazítsák. Ennek érdekében április 19-re Félegyházára rendeli az alábbi egységeket:

(Egy egység áll: 1 kocsiból 3 lóval és 3 ásós-kapás emberrel.)

Halas	20	kocsi,
Félegyháza	30	„
Dorozsma	12	„
Majsa	10	„
Fülöpszállás	12	„
Szabadszállás	15	„
Kunszentmiklós	15	„
Lacháza	8	„

Összesen tehát: 122 kocsit 366 lóval és 366 ásós emberrel rendelt ki az út egyengetésére, rendbehozására, s még ezen felül az egyes stációkra további lovakat készenlétbe.[9]

A sószállítások ugyancsak megterhelést jelentenek a lakosságnak. Még II. András 1222. évi bullája rendelkezett arról, hogy „só az ország közepén másutt ne tartassék, csak Szalacson és Szegeden", s e két helyről szállítsák az ország minden részébe. A Máramarosban és Erdélyben bányászott só éppen a Duna–Tisza köze népének közvetítésével jutott el Pestre és a Dunántúlra. A kiskunsági rendelkezésekből világosan kiderül, hogy Szolnokról Pestre, Szegedről Bajára és Dunavecsére szállították a sót.[10] Baján és Dunavecsén is volt sótároló ház, illetve hivatal. Egészen az elmúlt század második feléig ez volt a sószállítás módja.

Baja környékének forgalmáról a következők ismeretesek:

Bajának 1697 óta van postája, amely az eszéki főhivatal felügyelete alatt áll. Naponta lovasposta jött Szabadkáról és ment tovább Zomborra. Később a gyorskocsi, a delizsánsz is érintette Baját hetenként egyszer. A szekérposta elfogadott küldeményeket Pest, Győr, Bécs, Szabadka, Szeged, Temesvár felé minden hétfőn és pénteken délig, Zombor, Kula, Újvidék felé minden vasárnap este 6-ig.[11]

Az igazi forgalmat nem a posta, hanem a termények szállítása jelentette. Bácska és Pest megye déli része Bajára vitte a mezőgazdasági termékeket. Mindaddig, amíg a vasutak kiépítése nem formálta át a közlekedés szerkezetét – a város rovására –, addig Baja volt a legforgalmasabb dunai rakodóhely. Több százezer szekér fordult meg itt évente, számos fuvarozási vállalkozó közvetítésével jutott el az áru az ország minden részébe. Sóhivatala a környék sóellátását biztosította.

Az országutakat nem burkolták, csak a nagyobb városok néhány utcája, tere volt burkolva.

Az 1700-as évek közepétől kiépült a vendéglátó hálózat, vagyis a csárdák. Ugyanakkor a rabló és fosztogató betyárvilág fénykora is erre az időre esik.

A csárdák felsorolását az 1. sz. melléklet, a bajai vámtarifákat a 2. sz. melléklet tartalmazza.

JEGYZETEK

1. Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960. 28. old.
2. Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Bpest, 1975. 216. old.
3. Nagy Szeder István: Kiskun-Halas város gazdaságtörténete. Kkhalas, 1935. 91. old.

4. Ifj. Palugyai Imre: Jászkun kerületek – Külső Szolnok vármegye leírása. Pest, 1854.
5. Nagy Szeder I.: idézett mű, 91. old.
6. A térképet közli a Pest megye múltjából c. könyv. Bpest, 1965.
7. Antalffy Gy.: idézett mű, 247. old.
8. Bél Mátyás: Notitia Hungariae... III. köt.
9. Bács-KK megyei Levéltár – Közhirdetmények jegyzőkönyve – Kunszentmiklós, 1773.
10. BKK megyei Levéltár – Közhirdetmények jegyzőkönyve – Kunszentmiklós, 1787. és 1843–48.
11. Dr. Rapcsányi Jakab: Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Bpest, 1934. 331–333. old.

6. A reformkor útügye

A napóleoni háborúkat követő időszakban a nemzeti tudat kibontakozása kedvezően hatott az iparra, a kereskedelemre és a közlekedésre. Mivel a jelenlegi Bács-Kiskun megye akkor három közigazgatási terület része volt (Pest megye, Bács-Bodrog megye, valamint a Kiskunság), az egyes területeken különbözőképpen érvényesültek a közlekedés javításának törekvései. A leghatékonyabb terveket Pest megye készítette. 1831-ben létrehoztak egy „Küldöttség"-et, amely kidolgozta az útépítési javaslatot.[1] Ezt a javaslatot 1836. március 18-án a megyegyűlés jóváhagyta. A kiépítendő országutakat így határozták meg:

„... 3szor Pestről Soroksáron át Ótsának és innen Félegyháza felé.

„... 4szer Soroksárról Takson Dömsödön és Vetsén keresztül Soltig innen pedig a Sárközbeli tájéknak felette lapályos és annál fogva a Dunának gyakori kiöntése miatt Akasztón és Keczelen keresztül Bátyáig vezető vonal..."[2]

Az útépítést „Makk Ádám rendszere" szerint határozták el, a helyi anyagok, az ún. darázskő, homokos kavics felhasználásával. Kineveztek minden járásban egy „Úti fő Igazgatót", akik valamennyien táblabírák voltak. „Úti Biztosok"-at is választottak a tisztújítások alkalmával és komolyan fontolóra vették az állandó útmunkások foglalkoztatását. A végrehajtással azonban nem siettek (vasutak sem voltak), s a szabadságharc és önkényuralom korában szertefoszlott a terv is.

A Kiskunság területén ilyen törekvéssel nem találkoztam, pedig a közlekedés gondja itt sem volt kisebb, mint máshol. Szabó József kiskun kapitány 1836. március 11-én Kiskunfélegyházáról keltezve felszólítja a Bírákat, hogy mivel „az Utak állapottya ugyis Ország Gyűlési tárgya lettek, és hogy az Ország Gyűlési Követ Urak nem sokára szét oszolván szemmel látó tanuji lésznek rossz Utainknak ... Úti Biztos Urakat ... ezennel felszóllítom, ... hogy járásainkban levő Ország Uttyait haladék nélkül ... mindenütt helyre hozatni, jo karban állítatni kötelességeknek ösmerjék..."[3]

Látszik a rendelkezésből, hogy az intézkedés reklámízű, és elsősorban az országgyűlési követek véleményének befolyásolása a célja.

Sokkal érdekesebb az a – kissé körülményesen megfogalmazott – intézkedés, amelyet ugyancsak Szabó József kiskun kapitány adott ki 1838. január 27-én a Kiskun településeknek:

„Az Utaknak a Hó fuvatagok által ennyire lett megromlása Ország szerte tapasztalván, a fő mélt. M. K. H. Tanáts (Magyar Királyi Helytartó Tanács) és annak következtében a Tettes Ns (Tekintetes, nemes) Kerületek is elrendelni méltóztattak, hogy Kedves Bírák Uraimék a ... Határjaikban keresztül vezető Közönséges Utakat fel állítandó Fa gajakkal kijelelvén, az Utakat Lovas emberek és Ökrös Szekerek és Szánkákkal járhatóvá tenni, a hol pedig szükséges volna a Nagy Fuvásokat emberi kezek által el is hányatni egész buzgósággal ... törekedjenek."[4]

Igazi „hószolgálati" rendelkezés ez. Az utak kijelölése és járhatóvá tétele a célja. Az olvadás után újabb felszólítást adtak ki a földutak karbantartására, de a burkolatépítés igénye nem merült fel. Minden bizonnyal a kőanyag szállításának gondja is közrejátszott az érdektelenségben.

A közömbösség azonban Bács-Bodrog területén a legszembetűnőbb.

Grosschmidt Gábor törvényszéki bíró és jeles tollú író írja visszaemlékezéseiben:[5]

„El kell ismerni, hogy a közdolgok a negyvenes (1840-es) évek elején már kezdtek előtérbe lépni. Az egész közigazgatásnak különben alig volt magasabb célja, és elmondhatni felőle: ...mentek, merre mehettek. Így például Odry (József alispán, bajai lakós) Bajára akart műutat (Zombortól), de Militicsen át. Ellenben Rudics (István főispáni helytartó, szabadkai lakós) Szabadkára, de Almás (Bácsalmás) felé.
A vége az lett, hogy a nagy vita után egyiket sem építették. Mindazonáltal a legelhanyagoltabb feladata a közigazgatásnak bizonyára a közlekedésnek járhatatlan útjai voltak. A későbbi időben Pál Antal alispán egyik ebédjén jelen volt Thürr István tábornok egy gazdag tőkepénzes társával, ki nem győzött eléggé csodálkozni az utak ily állapotán; elmondván, hogy nállunk ellenkező szokás van, mint Indiában vagy Amerikában, hol előbb építik az utakat és azután hozzá a házakat és városokat; egyszersmind utak építésére 20

millió forintnyi kölcsön beszerzését ajánlotta fel évi-törlesztés mellett.

A jelenlevők mosolyogtak, de hallgattak és jártak továbbra is a feneketlen utakon."

Az 1825/27. évi országgyűlés kijelölte az ország főúthálózatát, amelyet az 1836. évi XX. törvénycikk a vasúti főhálózat kiépítésére jelölt meg. Megyénket érintő irányok:

Budapest–Zimony,
Budapest–Nagyszeben.[6]

Széchenyi István 1848-ban az országgyűlés elé terjesztette azt a javaslatát, amely az egész országra egységes közlekedési szerkezetet tartalmazott. A hálózat gerincét a vasutak képezték, s az utak kiegészítő szerepet kaptak. Széchenyi javaslatában a következők érintették területünket:

vasutak:

Budapest–Szeged,
Szeged–Szabadka–Baja,

utak:

Szabadka–Baja,
Csongrád–Kiskunfélegyháza.[7]

Széchenyi javaslata a legnagyobb üres foltot éppen a Duna–Tisza közén hagyta. Nem javít rajta az sem, hogy a Dunát víziútként figyelembe vette. A javaslat elsőbbséget biztosított a vasutaknak, mivel abban az időben az út és vasút építési költsége fajlagosan azonos volt, de a közúti szállítás 2–6 szorosa a vasúti szállítás költségének. Az 1848. XXX. törvénycikk a javaslatot törvényerőre emelte. A végrehajtást azonban az 1848–49-es szabadságharc eseményei meghiúsították.

Érdemes megemlíteni Pest megyének azt az intézkedését, amellyel 1845-ben a forgalmat „szabályozta":

„. . . a Városokban és a helységekben a kocsivali sebes hajtás szorossan tiltatik, s az ezen tilalmat általhágó az illető helybeli elöljáróság által 12 pálcza ütésekkel rendeltetik fenyíteni."[8]

JEGYZETEK

1. BKK megyei Levéltár – Közhordetmények jegyzőkönyve – Vadkert község, 1824–1849.
2. Ugyanott.
3. BKK megyei Levéltár – Közhirdetmények jegyzőkönyve – Szabadszállás, 1831–1838.
4. Ugyanott.
5. Dr. Rapcsányi Jakab: Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Bpest, 1934. 122. old.
6. Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960. 32. old.
7. Hanzély J.: idézett mű, 47–50. old.
8. BKK megyei Levéltár – Közhirdetmények jegyzőkönyve – Vadkert község, 1824–1849.

7. Útigazgatás és útépítés a XIX. sz. második felében

Burkolt országutat megyénk mai területén ebben a korban sem építettek. Ahhoz, hogy érzékelhessük az útviszonyokat, idézem Jókai levelének egy részletét alföldi útjáról:

„. . . gyorsszekér – érts magadnak egy gyékényes társzekeret, melyet kilenc ló húz, s mely mellett öt-hat ember ballag; – ezen emberek az utazók, kiket a gyorsszekér visz, s kik közül a férfiaknak megengedtetik ott, ahol igen nagy sár van, kiszállhatni a szekérből, s gyalog előre mehetni.

. . . Az egész úton nem találtunk más szekeret, mint a szembejövő gyorskocsit, s egy gyapjúszállító szekeret a vízbefordulva. – Mit csinálnak itt kentek? – Kérdé kalauzunk a szekerestől – Nem látja kend, hogy rákot fogunk – felelte az egyik. Magyar ember még a bajban sem veszti el a humorát."[1]

A jó kedélyű író egyáltalán nem túlzó leírása ellenére igen fontos korszak kezdődött a szabadságharc után. Szervezetet kapott az útügy, miután osztályba sorolták az utakat. Széchenyi javaslatát mellőzve, 1849. március 9-én császári pátens alapján

állami,
országos és
községi útkategóriákat állapítanak meg.

Ez az intézkedés része volt annak a törekvésnek, amely Magyarországot beillesztette az osztrák birodalomba.

Az állami, vagyis birodalmi utak közül csak a

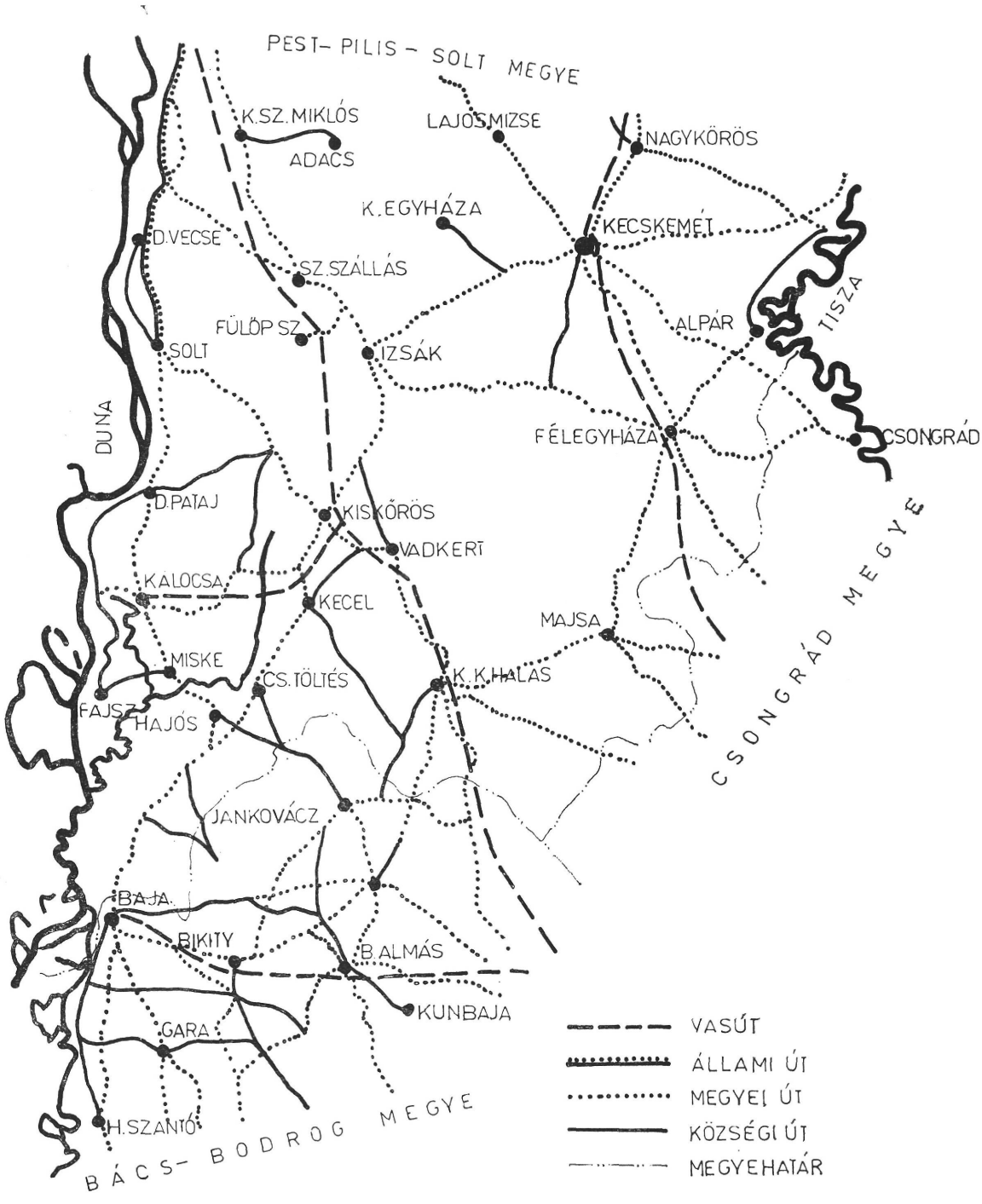
pest–fülöpszállás–szabadkai út

érintette a Duna–Tisza közét.[2] Az országos utak nagyjából megegyeztek a korábban kialakult posta- és kereskedelmi utakkal. Megszervezték a megyei építészeti hivatalokat, s az utak gondozására költségvetést biztosítottak, de az Alföld útjait csak az ún. chaussé-szerű fenntartással gondozták. Ez a módszer a földutak rendszeres karbantartását, víztelenítését jelentette. Az volt a felfogás, hogy csak a vasutak megépítése után burkolják kővel. Így is történt, sőt, a vasútépítések egészen a háttérbe szorították az útépítést. Mivel a vasútépítés nem választható el témánktól, a 3. számú mellékletben felsoroljuk a megyét érintő vasutak megépítésének évét.

1867-ben, a kiegyezés évében a magyar közigazgatás átvette a korábbi útfenntartó és útépítő szervezetet és 46 megyében megalakult az Államépítészeti Hivatal, köztük a területünkben érdekelt budapesti hivatal is. A zombori hivatal pedig 1878-ban alakult meg.

Érdemes felfigyelni Baja környékének elszigetelődésére, ami a virágzó kereskedő várost teljesen háttérbe szorította. 1869-ben megépült

KÖZUTAK 1885–86. ÉVBEN



FORRÁS: GÖNCZY PÁL: MAGYARORSZÁG MEGYÉINEK KÉZI ATLASZA.

az alföld–fiumei vasút, 1882-ben pedig a budapest–zimonyi (szabadkai) vonalat adják át. Baja város ez utóbbi építéséhez 100 000 forintnyi hozzájárulást ígért, ha a várost érinti a vasútvonal. Minden létező kapcsolatot felhasználtak annak érdekében, hogy fővonalhoz jussanak, azonban hiába. 1885-ben megnyílt a baja–szabadkai vasút, de ez nem oldotta meg gondjaikat.

A közutak szempontjából a Dunántúl déli részével való összeköttetés jelentett volna előrehaladást. Már 1843-ban Bács-Bodrog megye kérte Tolna megyét, hogy közösen tárgyalják meg ezt a kérdést. A tanácskozások megindultak a Baját Bátaszékkel összekötő útról, de a szabadságharc eseményei miatt megszakadt a tárgyalás.

1862-ben Tolna megye sürgette az ügyet. El is készítették a terveket. Ezek szerint „Bátaszéktől a magaslatokon át vezettetnék egy út a Dunához Szentisván irányában, s innen repülő hídon, vagy kompon folytattatnék Bajáig."[3]

Az útépítéshez Bátaszék és környéke 9000 forint értékű munkát ajánlott; a kalocsai érsek az érintett birtokából ingyen átengedte a területet, Baja város pedig a határába eső út ingyenes fenntartására ajánlkozott. Mégsem lett belőle semmi, olyannyira, hogy az út csak 1935-ben épült meg a Duna-híd átalakításával egyidőben.

Bajára nézve viszont hízelgő Fridrik Tamás 1878. évi leírása: „. . . uccái szélesek és egészen kikövezve vannak, sőt, a külvárosok kapuitól bevezető utak is . . . 7 vámháza van."[4]

A bajai utakhoz szükséges kőanyagot a Komárom megyei Süttőről vízi úton szállították a helyszínre.[5]

Kecskeméten ekkor még csak a vasúttól a Kőrösi és Halasi utcákon át vezető út volt kövezve.[6]

Sajnos, az Államépítészeti Hivatalok levéltári anyaga igen hiányos, illetve Bács-Bodrog megyére vonatkozó adatok egyáltalán nincsenek. Ezért néhány töredékből kell képet alkotni az úthálózat állapotáról. Malina Gyula adatai szerint[7] az alábbi városi útburkolatok voltak 1887-ben:

Baja	14,5 km	hosszú, hasított kőből;
Félegyháza	1,8 km	hosszú, alapozott kavics;
Kalocsa	2,8 km	hosszú, makadám burkolat;
Halas	1,0 km	hosszú, alapozott kavics;
Bácsborsod	2,5 km	hosszú, bányakavics alappal.

(Kecskemétet nem említi a felsorolás, de a fentebb említett burkolat már meg volt.)

Ezeken kívül voltak folyami és gödörkavicsból készített utak Kecskemét környékén Budapest és Kalocsa felé, Kiskőröstől Baja irányába, Kunszentmiklós és Tass között, valamint Dunavecse környékén. Az utak többségét ebben az időben a megyék gondozták. Állami kezelésben csupán a pest–bajai útnak Soltról északra eső szakasza volt.[8]

Igen érdekes, hogy nemcsak az Alföld lakóit, hanem másokat is foglalkoztatott ennek a közlekedést gátló sártenger-országrésznek a problémája. Az Esztergom megyei Baldócsy Antal báró 1871-ben átfogó javaslatot készített valamennyi alföldi út kiépítésére. Gazdaságossági számításokkal, ésszerű, máskor bizarr javaslatokkal támasztja alá munkáját. Figyelemre méltó, hogy a katonasággal akarja vérehajtatni a munka zömét a kőbányászattól az útépítésig. A javasolt úthálózat egészen kiváló. A kőanyagot a folyókon tervezte leszállítani, s onnan (a parttól) először a keresztirányú utakat akarta megépíteni – ideiglenes gazdasági vasút segítségével. Ezután következett volna az észak–déli utak építése. Így valamennyi jelentős település „részesült volna a közlekedési vonalak áldásos hatásában." Ha Baldócsy báró javaslata szerint épültek volnak meg az utak, akkor szegényebb lenne Budapest látványa a Gellért-hegy nélkül, mivel a Duna menti utakat annak kőanyagából tervezte megépíteni.[9]

JEGYZETEK

1. Közli: Vita Zsigmond: Jókai Erdélyben. Bukarest, 1975. 30. old. (Az utazás 1853-ban történt.)
2. Hanzély János: Magyarország köztújainak története. Bpest, 1960. 63. old.
3. Dr. Rapcsányi Jakab: Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Bpest, 1934. 148. old.
4. Fridrik Tamás: Bács-Bodrog vármegye földrajzi, történelmi és statisztikai népszerű leírása.
5. Dr. Borovszky Samu. Bács-Bodrog vármegye. I. köt. 295. old.
6. Hornyik János: Kecskemét város gazdasági fejlődésének története. Kecskemét, 1927. 75. old.
7. Malina Gyula: Az Alföld közlekedési viszonyairól. Bpest, 1888. 24–30. old.
8. Galgóczi Károly: Pest-Pilis-Solt vármegye monographiája. Bpest, 1876. 246. old.
9. Baldócsy Antal báró: Alföldi út-hálózat. Pest, 1871.

8. Kecskemét első kőútjai[1]

Kecskemét város területe felért egy egész járás nagyságával. Szabadszállástól a Tiszáig terjedő határa már régóta megkívánta a kiépített, jó utakat. Az első – eredményre is vezető – próbálkozás 1875-ben történt.

Kiss Miklós főispán – kinevezése után – néhány eredménytelen kísérletet tett, majd megkereste Tisza Kálmán akkori belügyminisztert. Si-

került őt megnyernie az útépítés patronálására, majd a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium ajánlólevelével felkereste a Cs. Kir. Osztrák Szabadalmas Állami Vasutak elnökét, Wodianer Móric bárót. (A kecskeméti vasutat is ez a társaság irányította.) A tárgyalás nyomán a vasúttársaság ígéretet tett, hogy egy 800 öl hosszú és 4 öl széles úthoz szükséges kőanyagot ingyen rendelkezésre bocsát a helyszínen. Az útvonalat Kecskemét belterületén jelölték ki: az akkori vasútállomástól a Kőrösi Nagy utcán, Nagy piacon és Halasi Nagy utcán át a Halasi kapuig.

Ez az út meg is épült – méghozzá igen gyorsan. 1875. október végén érkezett az első kőszállítmány és 1876. július 31-én át is adták a forgalomnak az új utat.[2] Nagy ünnepségek voltak az átadás alkalmából. Tisza Kálmánt és Péchy Tamás közlekedési minisztert a város díszpolgáraivá választották. Ez az út és a később (1884-ben) épített Vásári Nagy utca makadám rendszerrel készült.[3] 1885-ben a város a Schlick Gépgyáról beszerzett egy vashengert, mert az útépítések megszaporodtak. Az 1880-as évek végén a kecskeméti városi téglagyárban keramitot is készítettek, de gazdasági megfontolás miatt a gyártást hamarosan megszüntették. Az akkor gyártott keramit kövek ma is láthatók a Kodály-intézet előtti sétautcában, a Kéttemplom közben. A később lefektetett keramit burkolatok tégláit a Magyar Kerámia Gyár RT készítette.

JEGYZETEK

1. Kecskemét város első kőútjaira vonatkozó adatokat Juhász István városi főmérnök volt szíves rendelkezésre bocsátani. Az adatok Kecskemét város közgyűlési jegyzőkönyveiből valók, 1875–1900. években.
2. Az első kőút építéséről Hornyik János is tett említést Kecskemét gazdaságtörténetéről szóló művében. (75. old.) Azt írta, hogy nagy nehézségeket okoztak az útépítésnél a régi időkből származó gabonavermek. Sokat feltártak, de miután az út elkészült helyenként beszakadt a burkolat, s állandóan javítani kellett.
   Ezen az úton már 1875-ben egy társaság lóvasút engedélyezését kérte, de nem valósult meg.
3. A Kőrösi utca állapota egyre romlott, s így 1897-ben átépítették keramit burkolattal.
   Mind a Kőrösi, Halasi és Vásári nagy (Kada E.) utcákon, később a Szolnoki utcán is ún. vasúti kövezetvámot szedtek.

9. Az Alföld első kövesútjai (1890–1915)

Az 1890-es év fordulót jelent az utak igazgatásában, építésében. Megjelent az első úttörvény, amely szabályozta a közutak osztályozását, építését, fenntartását és részben a későbbi KRESZ szerepét is betöltötte. Ez volt az 1890. I törvénycikk. Az osztályozás szerint

állami,
törvényhatósági,
községi közlekedési (vicinális),
községi közdűlő,
vasútállomáshoz vezető és
egyes társaságok vagy szövetkezetek által

létesített közforgalmú utak léteztek.

Végre, az 1890-es években megindult az alföldi utak kiépítése. A vasutak többsége már ekkor üzemelt, a kőanyagok szállítása lehetővé vált.

Hartig Sándor nevéhez fűződik négy állami kőbánya létesítése. A Kereskedelmi Minisztérium közúti osztályának nagyhírű vezetője szorgalmazta az alföldi utak kiépítését. Ennek következtében 1895-ben az állam megvásárolta a halmágycsúcsi, marótlaki, nagybátonyi és tarcali kőbányákat és korszerű, gépesített kőzúzó telepeket létesített.[1] Nagyobbrészt ezek a bányák szolgáltatták a kőanyagot az alföldi utak építéséhez. Ugyanakkor 4 db 13 tonnás gőzhenger gyártását is megrendelte a minisztérium a Ganz-MÁVAG gyárnál.[2] (Az úthengerek közül egy darab a milleneumi kiállításon is szerepelt.)

Az alapos előkészületek után megindult az „első alföldi transzverzális út" építése

Baja–Sükösd–Kecel–Kiskunhalas–
Kiskunfélegyháza–Csongrád–Szarvas–
Kunszentmárton–Békéscsaba–Gyula

útvonalon.

A földmunkákat, a kisebb nyílású hidak, áteresztők építését 1894–95-ben végezték el az út teljes hosszában. Ezt követően a burkolatot rakott alapon makadám rendszerrel készítették, 4 méter szélességben. Az út teljes hosszában 1901-ben készült el.[3] A településektől távoleső helyeken útkaparó házakat is építtettek. Ezek a házak – többé kevésbé régi formájukban – ma is állnak. Az előzőhöz hasonló rendszerrel épült a „második alföldi transzverzális út", amely Dunaföldvárt Máramaros szigettel kötötte össze. Az érintett települések:

Solt–Fülöpszállás–Izsák–Kecskemét–
Cegléd–Szolnok–Debrecen–
Érmihályfalva–Szatmárnémeti–
Máramarossziget.[4]

Óriási volt a jelentősége ezeknek az útépítéseknek az Alföld szempontjából. A Budapestről sugárirányban kiinduló vasutakat keresztező utak kiegészítették a közlekedési hálózatot. Minden időben használható, jó minőségű utakat kapott az ország éléskamrája, az Alföld.

Ezt követően – az állam jó példájának hatására – a törvényhatósági (megyei) úthálózat kiépítése is megindult – ha nem is mindenütt állandó burkolattal, mivel több útszakaszon csak folyami vagy gödörkavicsot alkalmaztak burkolatként.

Az első világháború előtt kiépített utakat a 4. számú melléklet szemlélteti.

Végül egy érdekesség, amely a postakocsik korát idézi: 1901. és 1912. évek között egy magánvállalkozó lófogatú társaskocsit járatott Kiskunmajsa és Kiskunhalas között.[5]

JEGYZETEK

1. Technikai fejlődésünk története. Bpest, 1928. 356. old.
2. Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor — Maboliczky János: Közutak. Bpest, 1898.
3. Az adatok a 2. pont alatti műből.
4. Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960. 97. old., valamint a Kiskörösi Közúti Szakgyűjtemény tervtárának adataiból.
5. Nagy Szeder István: Kiskun-Halas város gazdaságtörténete. Kiskunhalas, 1935. 99. old.

10. Útépítés a két világháború között

Az első világháború tetemes károkat okozott a már kiépített utakon és lelassult, csaknem megállt az útépítés és karbantartás. A vasabroncsos és tömörgumi kerekű járművek nagyon megrongálták az igényes fenntartást kívánó makadám utakat. Mivel a kőanyagok szállítása és felhasználása a háború idején minimumra csökkent, ezért a normális polgári forgalom közlekedési eszközei is olyan elhasználódást okoztak az utakon, amelyet csak intenzív helyreállítással lehetett korrigálni. A gazdasági élet fokozott helyreállítását követően egyre égetőbb szükség volt a földutak burkolására. 1924-ben a kormány külföldi kölcsönt vett fel, amelyből jelentős részt az állami törvényhatósági utak, hidak javítására, építésére, gépek beszerzésére és a kőbányák korszerűsítésére fordított. A népszövetségi kölcsönből és a hazai forrásokból képzett hasznos beruházási hitel terhére épült meg a kiskunhalasi átkelés kiskő burkolata, a baja–szegedi úton 12 km és a baja–hercegszántói úton 10 km útburkolat.[1]

A kormány a vármegyék beruházási céljaira is kölcsönt vett fel, amelynek mintegy kétharmadát az utak építésére használták fel. Ebből a kölcsönből Bács-Bodrog megye 100 km hosszú utat épített, amely a teljes hálózatának egyharmada volt. Ez országosan is kimagasló eredmény.[2]

1926–27. években a gépjárművek száma növekedett, az útépítés egyre sürgetőbbé vált. 1928-ban bevezették a gépjármű adót, s ebből, valamint a kölcsönökből, bevételekből fedezték az utak építését. A két világháború között több utat építettek, mint megelőzően és azt követően.

Bács-Kiskun megye jelenlegi területén a közutak többsége 1920–1942. évek között épült meg – lásd a 4. számú mellékletet. A békeévek viszonylagos gazdasági fellendülését az 1929–1932. évi gazdasági válság törte meg.

Magyarország gépjárműállományának fejlődését mutatja be 1920–1930. évek között a következő táblázat:[3]

Év	Gj.-mű db	Év	Gj.-mű db	Év	Gj.-mű db
1920	1672	1924	5 965	1928	24 250
1921	2725	1925	7 877	1929	29 417
1922	3303	1926	12 232	1930	30 305
1923	4449	1927	17 906		

Az 1928. évi Autolexikon adatai szerint[4], az 5. számú mellékletben foglalt autóbuszjáratok létesültek megyénk mai területén. A társasgépkocsikat többnyire magánvállalkozók üzemeltették és a vasúti személyszállítást kiegészítő szerepük volt.

A két világháború közötti időszak egyik legjelentősebb útépítése a budapest–szegedi vonal betonburkolata volt. Az előzményekhez nemcsak a fentebb vázolt hazai forgalom fejlődése, hanem a környező országok motorizációs igényei is hozzátartoznak. Kialakult a nemzetközi forgalom, amely már kontinensek közötti méreteket öltött és követelte Magyarországon is az egységesen kialakított úthálózatot, a forgalom folyamatosságát. A körülmények hatására a Kereskedelmi Minisztérium 1930-ban 10 éves útépítési programot készített, s az ehhez szükséges pénzügyi fedezetet biztosította is. 1934-ben – az utak tulajdonjogi helyzetétől függetlenül – kijelölték az ország főúthálózatát.[5] (6. számú melléklet.)

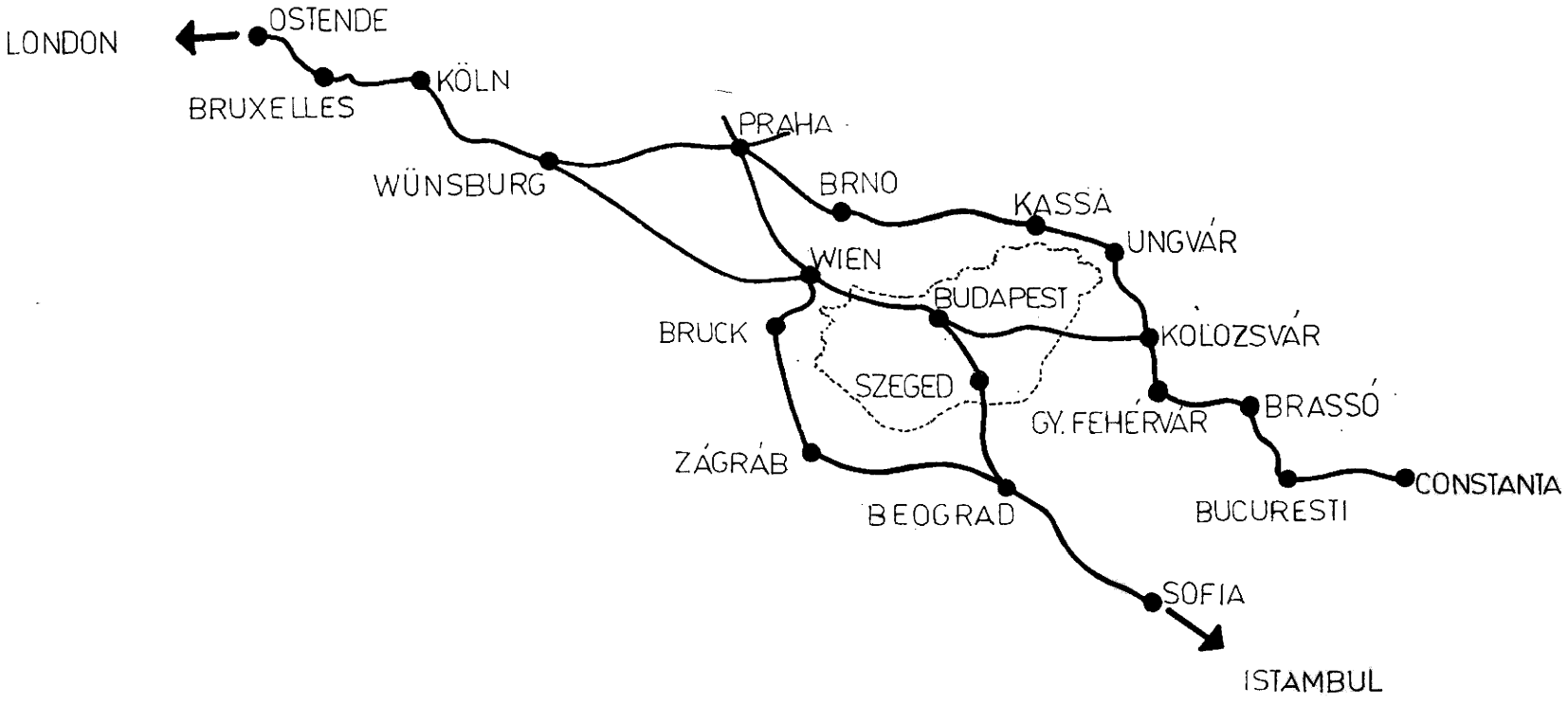
Ebben az időben a Magyar Touring Club elévülhetetlen érdemeket szerzett a london–isztambuli nemzetközi útvonal magyarországi szakaszának kijelölésében. 1930-ban a Touring Clubok Nemzetközi Szövetsége isztambuli közgyűlése elhatározta, hogy a fenti transzkontinentális út kiépítését szorgalmazza az illetékes kormányoknál. Felkérte az érdekelt államokat, hogy építsék ki az utat a nemzetközi követelmények szerint. A szövetség 1931-ben tartott bécsi ülésén javaslatot tett az út vonalvezetésére a:

London–Dover–Calais–Brüsszel–Köln–
Nürnberg–Passau–Bécs–Budapest–
Szeged–Belgrád–Szófia–Isztambul

vonalon.

Ezen a konferencián Csehszlovákia azt javasolta, hogy az utat Prágán keresztül vezessék, ami Magyarország elkerülését és a hosszabb útvonalat jelentette volna. A módosító javaslat elutasítását a Magyar Touring Club előterjesztése döntően befolyásolta. Azzal érvelt, hogy az út bécs–budapesti szakasza már akkor korszerűen

A LONDON–ISZTAMBULI ÚT VONALVEZETÉSI TERVEI – 1931.



FORRÁS: MAGYARORSZÁG ÚTÜGYI ÉVKÖNYVE – 1934 112. old.

megépült, a budapest–kecskemét–szegedi szakasza pedig az állami utak hároméves kiépítési programjában szerepel. Végül a konferencia az eredeti vonalvezetést fogadta el, amely a rövidebb utat jelentette.[6]

Az ígéretnek megfelelően igen nagy szervezettséggel, gyorsasággal és szakszerűséggel, 1933 tavaszától 1935 őszéig az út teljes hosszában elkészült. Részletesen ismerjük a versenytárgyalások során győztes építési vállalkozók nevét és a munkába fogott útszakaszok helyeit.[7] A Bács-Kiskun megyei szakaszra vonatkozó adatokat a 7. számú melléklet tartalmazza.

Az út megépítése nagy érdemeket szerzett a magyar útépítőknek, s az egész magyar társadalom figyelemmel kísérte a munkát. Az 1935. május 5–7. között megrendezett II. Magyar Útügyi Kongresszus tanulmányi kirándulásán a küldöttek autóbusszal felkeresték a Kecskemét környéki építési szakaszt és egyidejűleg a város ipartelepeit is megtekintették.[8]

A két háború közötti időszak útügyi szakemberei igen tevékenyen és nagy alapossággal végezték szakmai teendőiket. Két forgalomszámlálás volt ebben a korban: 1927–28-ban és 1935–36-ban. A „Közutak tervezési szabályzata" 1938-ban, a közúti jelzések utasítása pedig 1940-ben jelent meg. A KRESZ második, bővített, körültekintően megfogalmazott kiadása 1929-ben látott napvilágot. Temérdek szakkönyv és cikk foglalkozott a modern burkolatokkal is.

A gazdasági érdekeken kívül a háborús készülődés célzatával épültek meg az alábbi főutak:

- a dunaföldvár–kecskeméti út betonburkolata, amely tíz szakaszra osztva, 1938. március 23-tól 1939. július 20-ig készült el. A bevezető keramitszakaszt (Kecskemét, Puskin u.) még 1930-ban építették;
- a cegléd–kecskeméti út betonburkolata 1938. június 22. és 1939. január 24. között épült;
- a kecskemét–békéscsabai út betonburkolata 1940. június 1-től 1944. októberéig készült. A hadműveletek miatt az út utolsó 3 kilométere csak 1947 decemberében épült meg. A kecskeméti bevezető szakasz (Kálvin tér, Vörösmarty, Bem u.) kiskocka és keramit burkolatát 1941-ben, az aluljárót 1939–40-ben építették;
- a budapest–bajai út betonburkolata Szalkszentmárton térségében 1943 végére készült el.[9]

Ezek a burkolatok az akkori idők modern elképzelései szerint épültek: lehetőleg egyenes vonalvezetéssel és kitűnő minőségben. Ma már nem láthatók, mert a közelmúltban aszfaltszőnyeggel fedték be.

A fentieken kívül számos átkelési szakasz kapott új burkolatot. Az 1930-as években kiskocka és kiskőburkolat épült Kiskunfélegyháza, Kalocsa, Baja, Kiskőrös, Dunavecse belterületén, valamint Kiskunhalason az 1925–29. években. A budapest–bajai út baja–szentistváni betonburkolata 1940–41-ben készült.

A dunaföldvári Duna-híd és a tiszaugi Tiszahíd is ennek a kornak a terméke – ezekről a hidak, kompok, révek cím alatt bővebben lesz szó.

Összefoglalva: megyénk területén a két világháború közötti időszakban építették a legtöbb utat és hidat. Ekkor alakult ki a megye főúthálózata.

A fellendülést a második világháború teljesen megállította, s hosszú idő telt el, amíg az útépítők folytatták a megkezdett munkát.

JEGYZETEK

1. Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960. 119–122. old.
2. Hanzély J.: idézett mű, 124. old.
3. Magyarország útügyi évkönyve – 1934. Bpest, 1935. 250. old.
4. Autólexikon. Szerk.: Dr. Csécsy József. 1928.
5. 70846/1934. sz. Kereskedelmi Minisztériumi rendelet.
6. Hanzély J.: idézett mű, 138–140. old., valamint Magyarország útügyi évkönyve – 1934. c. mű 111–112. old.
7. Útügyi archívum – Kiskőrös.
8. Beszámoló a II. Magyar Útügyi Kongresszusról. Bpest, 1936. 6. old.
9. Útügyi archívum – Kiskőrös.

III. Az útépítés, útfenntartás szervezetének alakulása Bács-Kiskun megyében

A legkorábbi szervezett intézkedések emlékeit a levéltári anyagokból ismerjük. Az 1848–49-es szabadságharc előtt az utak megyei gondozásban voltak. A szóhasználat már megkülönböztetett országutakat és községi utakat. Az utak időszakos javítását az illetékes szolgabírók rendelték el a községeknek.

A Pest megyei területen 1836-ban minden járásban egy-egy „Úti fő Igazgatót" neveztek ki, hogy a főszolgabírókat mentesítsék a sok munkától.

Így a kecskeméti járás területére
Bentsik György táblabíró,
a solti járásra
Rakovsky Ferenc táblabíró
kapott megbízást.

Íme, Rakovsky Ferenc első rendelkezéséből egy részlet:

„Isten áldja meg kegyelmeteket minden jóval.

E folyó esztendei böjt más hava 18-ikon a Ttes Ns vármegye közgyűlése kegyes végzése következésében alolírt Solti Járás Fő úti Igazgatójának tellyes végre hajtó hatalommal neveztettem ki . . .

. . . szoros kötelességül hagyom Kegyelmeteknek engem a Következendőkről 15 napok lefolása alatt tudósítani u. m:

minden város és Helység elöljáróinak ezzel meghagyatik, hogy határjaikban levő . . . Töltéseknek hosszát és szélességét mellyek ország utul szolgálnak, Szinte minden nagyobb hidaknak közép és kisebb, vagy is dobogóknak . . . hosszát és szélességét . . . tudtomra adni elne mulasszák hogy ez szerént azután magam személlyes megvizsgálása utáni Rendeleteimet tehessem . . . addig is oda utasíttatnak Kegyelmetek, hogy minden kitelhető serénységgel a Töltéseket, Ország útjait és hidakat az eddig szokott mód szerént megigazítsák és jó karba helyeztessék.

Költ Bátyán Sz György havának 4-ik napján 1836

Rakovsky Ferentz
Tábla bíró és uti Fő Igazgató"[1]

Arról is van tudomásunk, hogy az 1830-as évektől járásonként úti biztosokat is választottak a tisztújításokon. Kétségtelen, hogy ők elődei voltak a későbbi útmestereknek, de állandó létszámmal nem rendelkeztek. A rendelkezésekből kiolvasható, hogy feladatuk volt az utak mindenkori állapotának ismerete. Rendelkeztek a községek által kiállított igás fogatokkal és a kézi erővel. A hidak építéséhez szükséges faanyag beszerzése is az úti biztos feladata volt. Az úti biztosokat a Kiskunságban is alkalmazták, de nem választották őket, hanem alkalmi pályázatok során a kiskun kapitány nevezte ki állásukba.

Mind Pest megyében, mind a Kiskunságban mérnökök közreműködtek a hidak, utak építésénél, javításánál.

A szabadságharc leverése után, 1850-től a Budai Építési Igazgatóság intézte az ügyeket a megye jelentős részén. Ekkor alkalmaztak először útmestereket és útkaparókat az utakon, akik a fontosabb utak árkolását, fásítását elvégezték.

1867-től a budapesti és 1878-tól a zombori Államépítészeti Hivatal intézte az útügyeket Pest-Pilis-Solt–kiskun, illetve Bács-Bodrog vármegyében.

Adataink vannak arról, hogy már 1886 előtt útkaparókat alkalmaztak a következő utakon:

budapest–bajai,
budapest–kecskeméti,
kecskemét–kalocsai,
kiskőrös–bajai,
félegyháza–csongrádi,
félegyháza–bajai,
kunszentmiklós–tassi utakon,

valamint

Kecskemét,
Baja,
Kalocsa,
Félegyháza,
Halas városokban.[2]

A századfordulót követően mindenütt, ahol kőből vagy akár csak folyami, bányakavicsból út épült, alkalmaztak útmestereket, útkaparókat.

Az első világháború után a megye déli részének, Bács-Bodrog megyének útügyeit a Bajai Államépítészeti Hivatal intézte. A jugoszlávok fokozatos kivonulása után, 1919-ben Jánoshalmán, majd 1920-tól Baján működik a hivatal. 1941-ben, a „Délvidék visszacsatolása" után ismét

Zomborra költözik. 1944 októberében a zombori hivatalt Szekszárdra menekítik, majd 1945 végén szervezik újjá Baján.[3]

A Pest megyei terület útügyeit a Budapesti Államépítészeti Hivatal intézte 1868-tól 1950-ig.

Az 1930-as évektől már úgyszólván névszerint ismerjük az egész személyzetet. A megye mai területén 1930-ban

35 fő állami útkaparó, 228 fő th. útkaparó,
3 fő állami útmester, 9 fő th. útmester

működött. A budapesti hivatal 17, a bajai hivatal 3 mérnököt foglalkoztatott.[4]

A felszabadulást követően, a közigazgatási határok rendezésével egyidőben, 1950. január 1-vel valamennyi közút állami kezelésbe került, s az új megyeszékhelyen, Kecskeméten megalakult az Államépítészeti Hivatal és az Útfenntartó Vállalat. Ez utóbbi vette át a dolgozó létszámot, az útőröket, s az útmesterek kétharmadát. Az Államépítészeti Hivatal csupán adminisztratív feladatot töltött be és mindössze hét hónapig működött, 1950. augusztus 1-vel a megyei tanácsba olvadt, közlekedési osztály néven.

1954. április 1-től a közlekedési osztály kivált a megyei tanácsból és megalakult a Kecskeméti Közúti Kirendeltség.

1958. május 1-től a Közúti Kirendeltség és az Útfenntartó Vállalat személyzetéből megszervezték a Kecskeméti Közúti Igazgatóságot. Az Útfenntartó Vállalat Közúti Üzemi Vállalattá alakult. Jelenleg is ez a szervezeti forma van érvényben, csupán az Üzemi Vállalat az Építő Vállalat nevet kapta.

A megyei tanács felügyelete alá tartoznak a községi, városi utcák és dűlőutak.

A Közúti Igazgatóság 1961-ig Kecskemét különböző helyein működött. A műszakiak az Arany János utcában, a pénzügyi és a fenntartási csoport pedig a Bocskai u. 5. sz. telek udvarán, négy kisebb helyiségben. Ez utóbbi helyen 1961-ben felépült a közös vállalati, igazgatósági székház, amely ma is funkcionál.

A Kecskeméti Közúti Igazgatóság területén 1968-ig 13 szakasztechnikusi körzet működött a következő székhelyekkel:

Kecskemét, Lakitelek, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Dunavecse, Fülöpszállás, Izsák, Kiskőrös, Kalocsa, Kiskunmajsa, Jánoshalma, Bácsalmás, Baja.

Kisebb méretű telephely csak Kiskőrösön és Kiskunhalason volt. A többi egység részére irodahelyiségeket bérelt az igazgatóság. Egy körzet átlag 170 km utat gondozott.

1968-tól 1973-ig 7, majd 6 útmesterség gondjaira bízták az úthálózat fenntartását. Ekkor kezdődött a telephelyek kialakítása a mai állapot szerint. Az útmesterségek székhelyei voltak:

Kecskemét, Kiskőrös, Dunavecse, Kiskunhalas, Kalocsa, Kiskunmajsa (időközben megszűnt), Baja.

Egy útmesterséghez átlagosan 317 km úthálózat tartozott.

1973-tól 1976-ig jelentős szervezeti változtatások történtek a központban és a területen. Az 1973-ban megalakított szervezési bizottság részletesen kidolgozott javaslata szerint az útmesterségekből üzemmérnökségeket szerveztek. Székhelyeik:

Kecskemét, Kiskőrös, Solt, Kiskunhalas, Baja.

Az üzemmérnökség vezetője mérnök, aki három műszaki és három adminisztratív dolgozó segítségével irányítja az úthálózat fenntartási munkáit és a hatósági tevékenységet.

A telephelyek építése alapvetően fontos volt a munkavégzés feltételei és a szociális ellátás biztosítása végett. 1966-tól 1975-ig mind az öt egység bázisa elkészült. A beruházási munkákon kívül az igazgatóság saját tevékenységével tetemesen hozzájárult az építéshez.

A telepek üzembehelyezésével kapcsolatos adatokat a következő táblázat tartalmazza:

Székhely	Üzembe helyezés éve	Építési költség 1975. évig
Kecskemét	1968	6 835 000 Ft
Baja	1970	4 224 000 Ft
Kiskunhalas	1972	2 447 000 Ft
Kiskőrös	1973	5 118 000 Ft
Solt	1975	7 795 000 Ft

A Közúti Igazgatóság központjában is több változás történt a szervezeti felállásban. Eredetileg két műszaki osztály intézte a beruházási és fenntartási ügyeket. A megnövekedett géppark javítási, irányítási problémáinak intézésére 1972-ben gépészeti osztály alakult. 1973-tól önálló forgalomtechnikai osztály intézi az utak forgalmi, esztétikai ügyeit.

A gépek fokozott alkalmazásával a kézi munkavégzés háttérbe szorult. Ezt a folyamatot követte a dolgozó állomány fokozott átalakulása. Az egykori útőrökből gépkezelők, gépkocsivezetők lettek. Nagy energiával folyt és folyik a dolgozók átképzése a különböző tanfolyamokon, amelyeket leginkább a téli időszakban rendeznek.

A dolgozó létszám alakulását szemlélteti a következő táblázat:

Év	Útőr és segédmunkás	Gépkocsivezető és gépkezelő
	fő	fő
1967	387	84
1968	354	94
1969	334	90
1970	314	96
1971	266	97
1972	243	104

1973	216	**121**
1974	206	**143**
1975	201	**148**
1976	188	**153**

A Kecskeméti Közúti Igazgatóság 1974-ben a Kitüntetett Igazgatóság címet, 1975-ben és 1976-ban a Dicséretes Igazgatóság elismeréséről szóló oklevelet kapta. Az eredmények elérésében a saját tevékenységen kívül szerepe volt a Közúti Építő Vállalattal kialakított jó munkakapcsolatnak is.

1971. június 17–19-én az igazgatóság megrendezte a Bács-Kiskun megyei útügyi napokat. Az ország összes közúti igazgatósága és sok vállalat képviseltette magát az összejövetelen. A sikeres, úttörő munka eredményeként azóta évenként más-más helyen megrendezik az útügyi napokat, amelyek a szakma legrangosabb megmozdulásai lettek. 1975-ben ismét Kecskemét volt a rendező. Az előadások az új technika házában zajlottak le. A Közúti Igazgatóság 1974-ben létrehozta az ország első Közúti Múzeumát Kiskőrösön. A kiállítás alapanyagát Lévárdy Imre volt útmester gyűjteménye képezi. A múzeum az ország egész területére szóló megbízást kapott a szakmai anyag begyűjtésére.

A szervezeti tevékenység egyik legszínesebb megmozdulása az évenként megrendezett nyugdíjas találkozó. A régi kollégák baráti összejövetele igen népszerű. A szakszervezeti segélyezésen kívül tájékoztatást nyernek régi munkahelyük életéről és egymásról is. A kiskőrösi Közúti Múzeum anyagát sok adattal, tárgyi gyűjteménnyel gazdagították e találkozó résztvevői.

JEGYZETEK

1. Közhirdetmények jegyzőkönyve – Vadkert község. 1824–49.
2. Malina Gyula: Az Alföld közlekedési viszonyairól. Bpest, 1888.
3. Bacsfay Gyula nyug. főmérnök visszaemlékezése.
4. Bakcsy Elemér: Országos utász zsebkönyv. 1930.

VI. Átkelőhelyek a Dunán és a Tiszán

Hidak, kompok, révek

Bács-Kiskun megye Duna és Tisza közé ékelődött területén minden időben létezett a kelet–nyugati irányú közlekedés. A folyami átkelőhelyek hosszú évszázadok tapasztalata során alakultak ki, ezért a politikai hatások csak kisebb mértékben módosították az átkelők helyét. A földrajzi adottság következtében kialakult dunaföldvári, paksi, tolnai, bátai, szekcsői, valamint a Tiszán a szegedi, csongrádi, ugi és szolnoki átkelők használata már évezredekben mérhető. A kálizok sóútja Szegeden és Szekcsőn vezetett keresztül. Ugyanez az út Bükeden a Nádágy patakot híddal, Pálinál a Vajas folyót révvel hidalta át. A kereskedelem fejlődésével az átkelők fontossága egyre nőtt. 1560–62-ben a hódoltsági területről 19 000 szarvasmarhát szállítottak át a kompok a földvári, paksi, tolnai és bátai átkelőhelyeken.[1]

Edward Brown angol utazó 1669-ben Budáról Belgrádig utazott és megjegyezte, hogy Budán kívül „Kalocsánál a hajdani érseki városnál is van hajóhíd."[2]

1687 nyarán a törököt visszafelé űző sereg Bajánál egy 47 hajóból álló hidat készített, s azon át üldözőbe vette a törököt.[3] Fontos szerepe volt a dunai átkelésnek II. Rákóczi Ferenc dunántúli hadjáratánál. 1705 nyarán Riviere francia mérnök terve és irányítása szerint hidat építettek a Dunán Imsósnál (Kömlőd mellett). A hídépítést Bottyán csapatai végezték az ellenség zaklatása mellett. Ezen a hídon kelt át 1705. június 4-én Eszterházy Dániel tíz lovasezredével és egy gyalogdandárral.[4]

A csónakkal, komppal való átkelés pedig mindennapi tevékenység volt.

Balla Antal 1793. évi térképén a következő átkelők szerepelnek:

Dunán:

Apostag, Dunaegyháza, Solt, Dunaszentbenedek, Bogyiszló és Báta.

Tiszán:

Tiszabög és Tiszakécske között a régi Tisza-ágon.

A térképen jól láthatók a vidék mocsaras, vizenyős területei. Ilyen körülmények között rendkívül nehéz volt a közlekedés, sok hídra volt szükség. Valóban, sok fahidat tartottak fenn, amelyek állandó gondozást igényeltek. 1874-ben a Pest megyei részen még csak két kőhíd volt: az egyik Dömsöd és Tass között, a másik Kalocsán, az ún. serházi híd.[5]

Földváry főszolgabíró 1831-ben Tassról keltezve arról rendelkezik, hogy a kolerajárvány elterjedésének megakadályozása végett a zádori (paksi) rév használatát megtiltja. A pentelei, dunaegyházai, földvári, Biskó (dunaszentbenedeki), bogyiszlói és a szeremlei rév használata megengedett.[6]

A „Tisza hajdan és most" c. kiadvány[7] II. rész I. kötetének melléklete szerint az alábbi révátkelőhelyek voltak:

Nagyrév, Tiszainoka, Tiszaug (2 darab) és Tiszasas irányába.

Az állandó Duna- és Tisza-hidak építési igénye Bajánál, Dunaföldvárnál, Tiszaugnál már a korábbi időkben felmerült, de a megvalósulás csak századunkban következett be.

Baján 1907–1908-ban épült a vasúti híd. Az 550 fm hosszú, hét nyílású vashidat a Schlick gyár építette. Ezt a hidat 1935-ben a közúti forgalomnak is alkalmas pályával látták el.[8] (Ezt megelőzően 1927-ben Baján gőzüzemű komp beállításával igyekeztek javítani a közlekedési viszonyokon.)

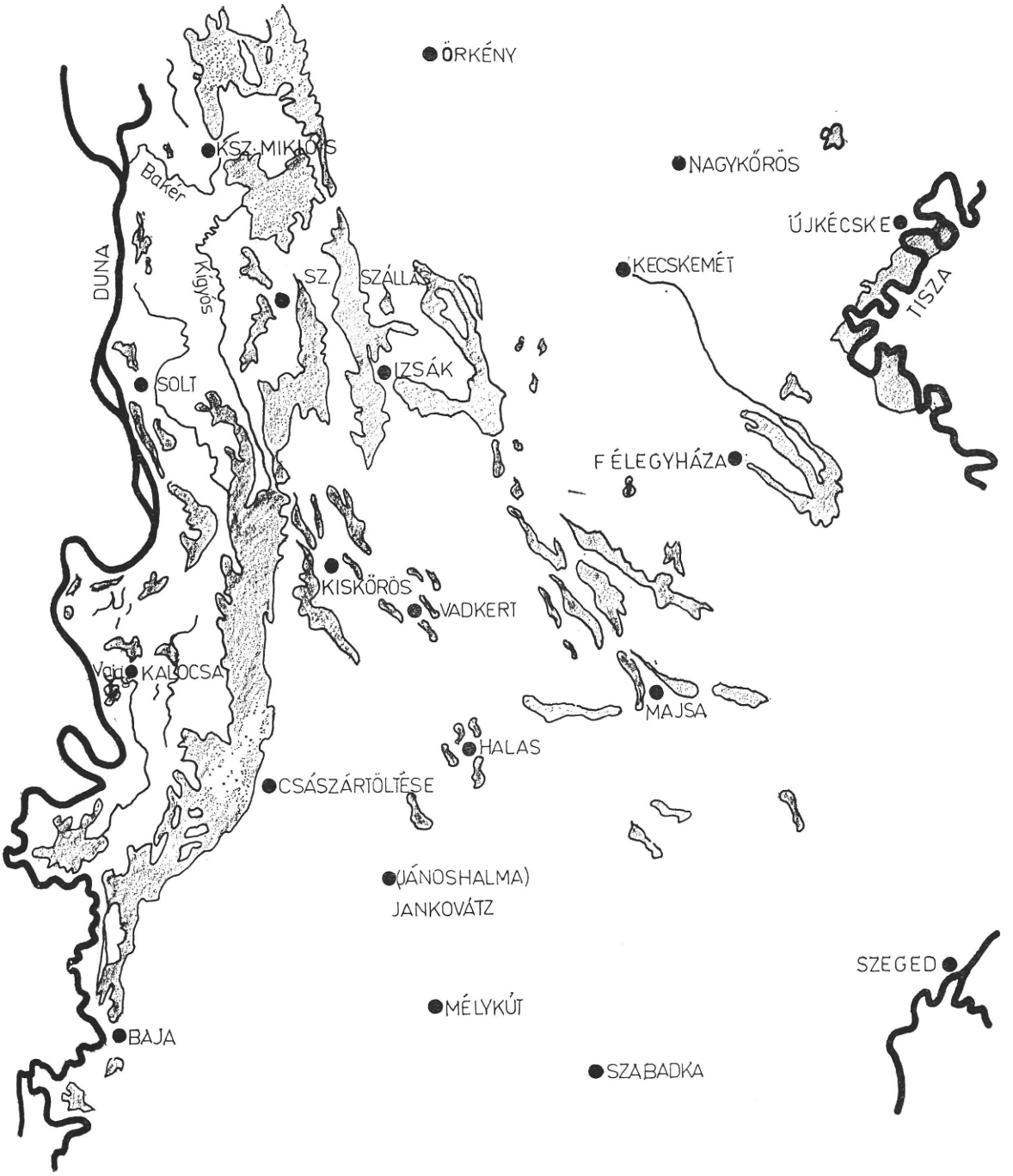
A dunaföldvári Duna-hidat 1928–30-ban építették. Az 500 fm hosszú híd vasszerkezetét a M. Kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak szállította. Kezdetben csak a közúti forgalom, 1940-től a vasút is igénybe vette a solt–dunaföldvári vonal megépítése után.[9]

A tiszaugi hidat 1927–29-ben építették.

A tiszaugi és a dunaföldvári hidak megépítése nemcsak a környező települések szempontjából volt fontos, hanem az ország keleti és nyugati részeinek összeköttetése miatt is.

A második világháború során a Duna- és Tisza-hidakat felrobbantották. A hadműveletek idején Dunapentelénél, Dunaföldvárnál és Baján a szovjet hadsereg hajóhidat épített.[10] Ugyancsak hadi híd készült Nagybaracskán, a baja–bezdáni tápcsatornán át.[11] A háború során megyénk területén 27 darab közúti hidat romboltak le. A helyreállítás 1946-ban kezdődött el. A kisebb hidak újjáépítése kisebb gonddal

VIZENYŐS, MOCSARAS TERÜLETEK 1793-BAN



FORRÁS: BALLA ANTAL: PEST - PILIS - SOLT VM. TÉRKÉPE - 1793.

járt, s így azok hamar elkészültek. A nagy hidak újjáépítése csak fokozatosan történt meg. Legelőször a tiszaugi hidat állították helyre 1947-ben. A helyreállítás viszonylag egyszerű volt, mivel csak a középső nyílását áthidaló szerkezetet kellett pótolni.

1947-ben Gerjen és Kalocsa között felépítették a budapesti Margit-szigetnél elbontott hajóhidat, amely 1950-ig volt üzemben, amikor a Nemzetközi Dunabizottság határozatára el kellett bontani.

Nagy hidaink újjáépítése a következő években történt:

1947 Tiszaugi vasúti-közúti híd.
1948 Simon dunaági híd (ideiglenesen),
Fás dunaági híd,
Nagybaracskai és dávodi pontonhidak.
1950 Solti kis Duna-híd,
Bajai vasúti-közúti Duna-híd.
1951 Dunaföldvári vasúti-közúti Duna-híd.[12]

A hidak megépítése előtt a kompjáratok biztosították a folyamatosságot. A Tiszán és a Dunán rendkívül megnőtt a révátkelés, de még így is akadozott a közlekedés.

A dunai átkelőhelyek voltak:
Mohács, Dunaszekcső, Báta, Baja, Érsekcsanád, Gerjen, Dunaszentbenedek, Paks, Dunaföldvár, Dunapentele.

1954. és 1958. évek között a megyei tanács, később a Kecskeméti Közúti Kirendeltség üzemeltette a tiszai kompokat az alábbi helyeken:
Tiszavárkony, Tiszaföldvár, Tiszakécske, Tiszainoka, Tiszasas.[13]

A későbbiekben a kompok üzemeltetése a tanácsok feladata lett.

Még néhány érdekes adat:

A megye egyetlen közúti aluljárója Kecskeméten van, a Nagyállomás és a békéscsabai út keresztezésében; 1939–40-ben épült.

Két közúti felüljáró van:

az 1950-ben épült kiskunfélegyházi, amely a budapest–szegedi vasutat hidalja át,

a másik még friss létesítmény, az 5. sz. út és a fülöpszállási vasút keresztezésében Kecskeméten épült, 1974-ben.

A Közúti Igazgatóság még ma is üzemelteti a dávodi és a karapancsai pontonhidakat. Mindkettő a baja–bezdáni csatornán épült. Viszonylag kis forgalom bonyolódik rajtuk, ezért még bizonyára sokáig várat magára az állandó hidak építése. A nagybaracskai pontonhíd helyett 1968-ban vasbeton hidat épített a Hídépítő Vállalat.

A kalocsa–miskei úton van egy kétboltíves, falazott híd, amely a Maloméri-csatornát hidalja át. A híd boltozatában elhelyezett táblán olvasható az építési vállalkozó neve és az építés éve:

Wünsch Robert 1893.[14]

Ugyanaz a Wünsch Robert, aki a milleneumi földalatti vasút felett gyaloghidat épített a Városligetben. Ez utóbbi védett műemlék. Baja neves hídja volt az ún. Vörös-híd, amely a hajóállomási út és a Kenderes-patak keresztezésében épült a XIX. sz. elején. A hídon volt egy kedves szobor, amely egy pecázó fiút ábrázolt. A híd nevét a vörös tégla felépítményről kapta. Az 1956-os jeges ár rombolta szét, helyét betöltötték.[15]

Ugyancsak szép, régi híd a XIX. sz. második felében épített dunatetétleni híd. Falazott ívekkel, pillérekkel, hídfőkkel és díszes balluszterekkel kiképzett. A hidat a Telekiuradalom építette.[16]

A legújabb kor és a jövő feladata, hogy a hidak teherbírását és átbocsátó képességét növelje. Ez a tevékenység folyamatban van. Égetően szükséges a bajai Duna-híd átépítése is. A közös vasúti-közúti híd szélessége olyan, hogy egyszerre csak egy irányban lehet rajta közlekedni. Nem ritka az 1 órai várakozás sem. Ennek megszüntetése érdekében tanulmányterv készült egy új közúti hídról, amely remélhetően az 1980-as évek elején megépül.

Sürgetően szükséges új közúti felüljárók építése a vasutak felett. Kecskeméten az 52. sz., 54. sz. és a 441. sz. utak kivezető szakaszain, Kiskunhalason pedig a Félegyházi úton régóta megérett a helyzet a rendezésre. Minden bizonnyal ezek megépítésére a közeljövőben sor kerül.

JEGYZETEK

1. Hegyi Klára: Egy világbirodalom végvidékén. Bpest, 1976. 135. old.
2. Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Bpest, 1975. 132. old.
3. Dr. Rapcsányi Jakab: Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Bpest, 1934. 37. old.
4. A magyar régészet regénye. Bpest, 1976. 300–305. old.
5. Galgóczi Károly: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye monographiája. Bpest, 1876. 250–251. old.
6. BKK megyei Levéltár. Közhirdetmények jegyzőkönyve. Vadkert, 1824–49.
7. Kiadta a földművelésügyi miniszter 1898–1906-ban.
8. Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960. 103., 167. old.
9. Útügyi archívum – Kiskőrös.
10. Hanzély J.: idézett mű, 185. old.
11., 12., 13., 14. Útügyi archívum – Kiskőrös.
15. Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bpest, 1970. 57–58. old.
16. Dr. Gáll I.: idézett mű, 58–59. old.

V. Közutaink helyzete a felszabadulás után

1. A háborús károk helyreállítása

A háború mérhetetlen károkat okozott a megye útjain. Az összes Duna- és Tisza-híd, valamint 24 darab kisebb híd esett áldozatul a harci cselekményeknek.[1] Az útburkolatok kárát a harci járművek okozták. A hadműveletek idején a fenntartás teljesen szünetelt, holott a makadám utak a polgári forgalmat is csak akkor bírják el, ha állandóan gondozzák azokat. Nincsenek részletes adataink a károkról, de az bizonyos, hogy a Bács-Bodrog megyei terület viszonylag kisebb mértékben, a Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyéhez tartozó terület az országos átlagot meghaladó nagyságrendben károsodott.

A két megye közúti kára – a Duna- és Tisza-hidak, valamint a budapesti létesítmények nélkül – az alábbi volt:

Bács-Bodrog megye:	328 008 Pengő (1938. évi ért.)
Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye:	10 166 729 Pengő

Az utóbbi elsősorban a Budapest környéki harcok következménye, kisebbik hányada jutott megyénk mai területére.[2]

A helyreállítás a hadműveletek után azonnal megkezdődött.

Legelőször a hidak ideiglenes újjáépítése történt meg – főként faszerkezetű áthidalásokkal. A kigödrösödött makadám utakat az út mentén visszamaradt és széttaposott kőanyaggal rakták be. Ahol az sem volt, a kiálló, fellazult alapköveket összetörték, s azzal egyengették a pályát.

A vasúti közlekedés beindulása után, 1947-től megindult a kőanyag-szállítás az ismét működő kőbányákból. Ebben az időben a kijelölt helyekre terméskövet szállítottak, s azt kisebb motoros kőtörő gépekkel vagy kézi erővel törték a kívánt méretre. Pest megyében gőzüzemű úthengerekkel, Baja környékén pedig az igen kedvelt, ún. fagázas hengerekkel tömörítették be a kőanyagot.

Sok útőr által még ma is emlegetett nagy ünnepség zajlott le Izsákon 1948. július 18-án. Pest megye útőrei, útmesterei és mérnökei ünnepelték a törvényhatósági utakon végzett 100 km hosszú hengerlést. A hangulatot nemcsak a fehéren terített ünnepi asztal, hanem az útőrök frissen felöltött egyenruhája is emelte. Bíztak a megújulásban és a jövőben, ami még igen sok munkát tartogatott számukra.[3]

Az úthálózat állapotáról a Közlekedésügyi Minisztérium 1949. június 1-én kiadott térképe tájékoztat.

Az 1950. év fordulópont volt az utak történetében. A 6900/1948. Korm. sz. és a 4278/1949. Mt. sz. rendeletek az utak államosítását rendelték el. Az állami kezelésbe vétel 1950. január 1-én történt meg. Ugyanekkor alakult meg Bács-Kiskun megye, valamint az utak igazgatását átvevő Kecskeméti Államépítészeti Hivatal. A Kecskeméti Útfenntartó Vállalat, amely az utak építését végezte, szintén ekkor alakult.

1951-ig újjáépültek a Duna- és Tisza-hidak, helyreállították a kisebb hidakat is.

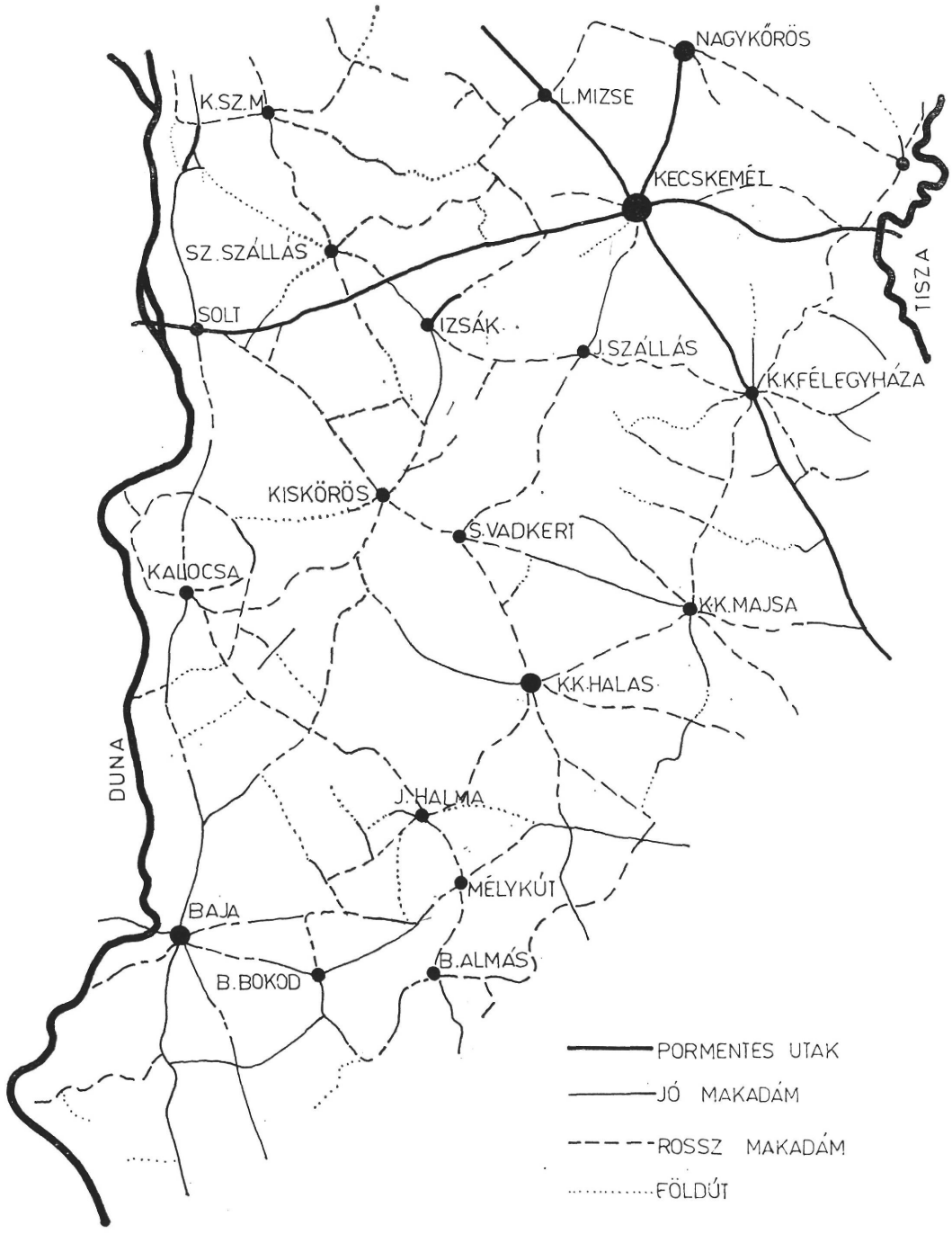
Az 1950. évi úthálózati adatok szerint Bács-Kiskun megyében 2133 km volt az állami utak hossza. A burkolatok fajtái a következő megoszlást mutatták:

kő, keramit	72 km
beton	178 km
bitumenes burk.	46 km
vizes makadám	1573 km
földút	264 km[4]

Az uralkodó burkolat a vízzel kötött makadám volt, vagyis a sérülésekre, a fenntartás gondosságára leginkább érzékeny burkolatfajta. A 46 km bitumenes burkolatból mindössze 1,3 km volt aszfalt burkolat, Kecskeméten, a ceglédi út bevezető szakasza. A többi csak kátránnyal vagy bitumennel kezelt felület volt – többségében az 51. sz. út *dunapataj–kalocsa–sükösdi* szakaszán. Néhány új út is készült:[1]

A jelenlegi 54. sz. út Jakabszállás–Bócsa közötti szakasza	1946–47
Tabdi–Csengőd községek összekötése	1947
A kulléri útszakasz Soltszentimre–Csengőd–Páhi között	1948
Karapancsai bekötő út	1948–52
Újsolti bekötő út	1950
Kéleshalmi bekötő út	1950
Kiskunfélegyháza–bajai út (Kiskunfélegyházánál)	1953

ÚTÁLLAPOT – 1949. ÉVBEN



FORRÁS: MAGYARORSZÁG ÚTÁLLAPOTI TÉRKÉPE 1949. június 1-én.

1953-ban korszerűsítették a Dunavecse–Solt közötti útszakaszt. 1955–59. években igen sok termelőszövetkezeti utat is kiépítettek, amelyek azonban nem kerültek az országos hálózatba.

A gazdasági élet fellendülésével az utak forgalma is nőtt, bár az 1956-ban végzett országos forgalomszámlálás megyei adatai szerint a fogatolt járművek többségben voltak. 1948-ban mindössze 3 darab autóbusz közlekedett a megyében, 1955-től az autóbuszjáratok behálózták a megye útjait.

1949-ben a Budapesti Teherfuvarozási Nemzeti Vállalat kirendeltséget létesített Kecskeméten 7 darab tehergépkocsival. 1951-ben már 47, 1955-ben pedig 101 darab gépkocsi végzett teherszállítást.[5] 1956-tól a magán gépjárművek száma is gyarapodott, s a fokozódó motorizáció egyre nagyobb terhelést rótt az utakra. Ez a kényszer tette szükségessé a hatékonyabb útkorszerűsítést és -fenntartást. Az igények kielégítése végett 1958. május 1-el megalakultak a Közúti Igazgatóságok, köztük a kecskeméti. Ezzel egyidőben létrejött a Kecskeméti Közúti Üzemi Vállalat is.

JEGYZETEK

1. A kiskőrösi útügyi archívum adataiból.
2. A Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium kimutatása szerint.
3. Néhai Lévárdy Imre útmester visszaemlékezései és az útügyi archívum adatai alapján.
4. Bács-Kiskun megye úthálózati kimutatása – 1950.
5. Bács-Kiskun megye gazdasági és kommunális fejlődésének 50 éve. Szerk.: Dr. Kőrös Gáspár. Kecskemét, 1970. 137–138. old.

2. A Kecskeméti Közúti Igazgatóság tevékenysége

a) Az utak portalanítása (1958–1968)

Amikor az igazgatóság megalakult, Bács-Kiskun megyén kívül Pest, Szolnok, Csongrád és Baranya megye szomszédos területeinek úti igazgatását is ellátta. Az úthálózat hossza 2714 km volt. 1961-től csak a Baranya megyei Mohácssziget útjai maradtak a megyén kívüli területekből. Ez az állapot ma is fennáll. Az 1960. december 31-i állapotnak megfelelően a megyei úthálózat hossza 2148 km, s az alábbiak szerint oszlik meg:

kő, keramit	48 km
beton	170 km
bitumenes burk.	312 km
vizes makadám	1400 km
földút	218 km[1]

Már 1957-ben elkezdődött a makadámok konzerválása bitumennel, de ez a művelet csak az igazgatóság megalakulása után vált tömegessé. A már említett forgalmi tényezőkön kívül az 1956. árvíz pusztításai, majd az állandó jellegű felfagyások is sürgették az új technológiát. Az 1960-as évek elején megépültek a kijelölt fogadóállomásokon a falazott bitumentárolók, amelyek lehetővé tették a folyamatos anyagellátást.

A portalanítási munkák kezdetén az üstökben felmelegített bitument locsolókannával szórták a felületre. Később, az 500 literes motoros üstök megjelenésével, flexibilis csöveken át, szórófejek segítségével juttatták a bitument az útra. Ezt követően a traktorral vontatott pótkocsis tartályok következtek, míg végül a ma is használt gépkocsis szóróberendezések.

Ha visszagondolunk arra, hogy már 1928–30-ban, a balatoni körút első kiépítése idején 4000 literes, önfűtős, gépkocsira szerelt bitumenszóró berendezést használtak, akkor némi keserűséggel vehetjük tudomásul, hogy 30–35 év múlva locsolókannával szórták az anyagot az útra. A világháború következménye volt ez a visszafejlődés: a szakmának újból ismerkednie kellett a modern eljárásokkal. Vigaszként szolgált, hogy lelkesedésben és a teljesített mennyiségek tekintetében az újabb kor vitte el a pálmát. Egy-egy évben 2–2,5 millió m^2 portalanítás készült el. 1967-ben Bács-Kiskun megye minden útja portalanná vált, s ez népgazdaságilag és az egészségügy szempontjából is igen nagy eredmény. A korábbi, szakaszos útőri rendszert brigádokká formálta a kisgépek megjelenése és új kort nyitott a talicskát használó, majd kisgépet kezelő útőrtől a mai, korszerű, nehézgépes útfenntartási rendszerig.

Az utak korszerűsítési munkáit a Közúti Üzemi Vállalat végezte. 1958–68. években a megyei hálózaton 53 km új út épült és 497 km út korszerűsítését végezték el. A fontosabb munkák felsorolása a 8. sz. mellékletben látható.

1968-ban az utak fejlesztésének jelentős korszaka zárult le. Valamennyi várost, járási székhelyet jó minőségű és megfelelő szélességű út kötött össze a megyeszékhellyel is és egymással. 1968. december 31-i adatok szerint a 2187 km hosszú megyei hálózat burkolatfajtánként az alábbiak szerint oszlik meg:

kő, keramit	45 km
beton	175 km
bitumenes burk.	1781 km
vizes makadám	– km
földút	186 km^2

JEGYZETEK

1. Bács-Kiskun megye úthálózati kimutatása – 1960.
2. Ugyanaz – 1968.

b) Az utak szélesítése, korszerűsítése (1968–1977)

Az autós forgalom széleskörű elterjedése újabb és újabb gondot okozott az utak fenntartóinak. Már az 1960-as években jelentkezett a padkák fenntartásának kérdése. A brigádokba szerveződött útőri gárdának éppen elég dolga volt a burkolatokkal, s a háttérbe szorított padkarendezés gépesítése még nem oldódott meg. Különböző próbálkozások történtek, köztük igen költséges gépek alkalmazása is felmerült, de ma már egységes álláspontot vall az egész szakma: burkoljuk a padkát is! Szerényebben: legalább 6 m széles legyen minden útburkolat.

A Közúti Igazgatóság géppark ja elegendő arra, hogy az útfenntartási hitelek terhére építési jellegű szélesítéseket is végezzen. Előbb azonban lássuk a forgalom fejlődését, amely a kényszerhelyzetet létrehozta!

Sem az országos, sem a megyei gépjárműstatisztika nem jellemzi olyan pontosan a forgalom növekedését, mint a most már egyre sűrűsödő forgalomszámlálások. Kiválasztottunk három útszakaszt a megye területén és megfigyelhetjük a járműforgalom fejlődését. A kiválasztott szakaszokat a Közúti Igazgatóság már kiszélesítette. A táblázat adatai a motoros forgalom darabszámát tüntetik fel a számlálás éveiben – személykocsi/nap egységben kifejezve:

	1956	1963	1970
Akasztó–Kiskőrös között	127	277	1446
Hajós–Jánoshalma között	463	619	1011
Tiszabög–Tiszakécske között	347	302	968

Az adatok azt mutatják, hogy a motoros forgalom 1956 és 1970 között 3–10-szeresére nőtt. A mezőgazdasági gépek és a nehéz teherszállító járművek szaporodása, az autóbuszok széleskörű használata, az idegenforgalom növekedése mind az utak szélesítését kívánja. Az ún. vállalati korszerűsítés nem bizonyult elegendőnek, ezért kezdte el az igazgatóság az utak szélesítését.

A szélesítés módja minden esetben a következőképpen történik: A meglévő (3–4 m széles) burkolat mindkét oldalán tükörvágás géppel és kézi kiegészítő munkával; a szélesítési anyag behordása, elterítése géppel és kézzel; a hengerelt felület bitumenes lezárása, s végül a teljes keresztmetszet burkolása – rendszerint ideiglenesen, vékony rétegben. A tükörből kikerülő föld az út padkájának szélesítésére szolgál. A hosszszelvény csak ritkán változik meg és korrekciók is csak a legszükségesebb helyen készülnek. A felhasznált anyag a Kalocsa–Kiskőrös–Lajosmizse vonaltól északra szinte kizárólag dunaújvárosi kohósalak, ettől délre különböző (főleg dunántúli) kőbányák anyaga.

1970-től kezdődően a kőellátás igen nehézkes. Vagy a kőanyag hiányzik vagy a vasúti kocsi. A helyi anyagok egyre nagyobb szerepet kapnak. Kiskunhalas környékén a helyi homok cementes stabilizálásával, Baja környékén pedig előkevert betonnal szélesítenek.

A legelső házilagos szélesítés 1968-ban történt az 52. sz. utat Kerekegyházával összekötő szakaszon. Ebben az időben az igazgatóság gépeinek többsége kisgép volt. Összes értékük 29 millió Ft. A fenntartási program végrehajtása érdekében a gépek összértéke rohamosan nőtt:

1958	2	millió Ft
1965	20	„
1968	29	„
1973	36	„
1976	80	„

Minőségileg a nagyteljesítményű gépekre van szükség, s az utóbbi időben ezeket szerzi be az igazgatóság.

Az útalapok szélesítési mennyiségei a következők voltak:

Év	1968	1969	1970	1971	1972
Mennyiség, m^2	63 000	107 000	77 000	97 000	86 000
Mennyiség, m^2	136 000	137 000	234 000	259 000	162 000
Év	1973	1974	1975	1976	1977 (várható)

Ezek a mennyiségek igen sokat javítottak a burkolatok szélességén. Ha megnézzük a megyei úthálózat átlagos burkolati szélességét, ez a sor jól jellemzi a fejlődést:

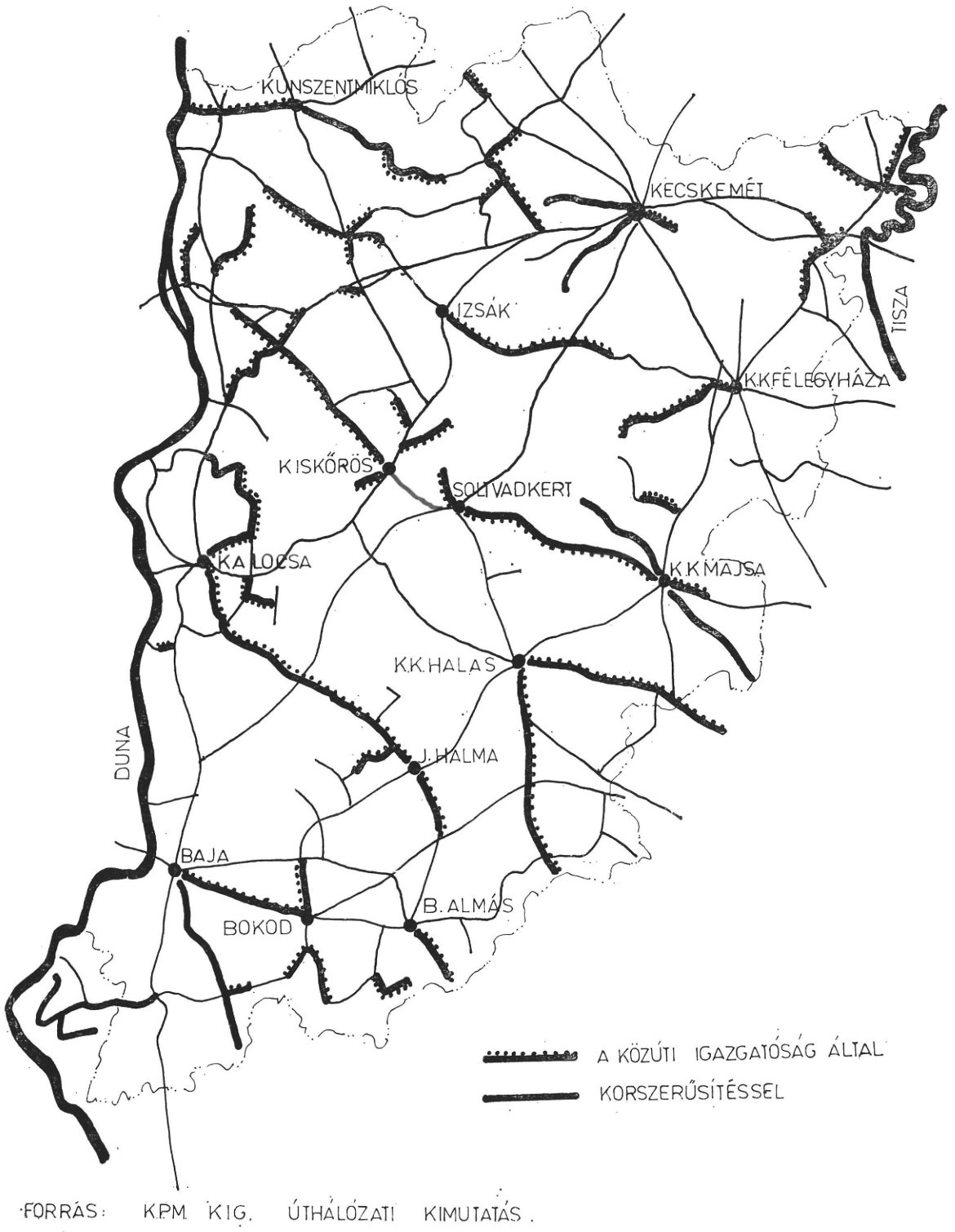
Év	Átl. burk. szélesség m
1951	4,11
1961	4,16
1971	4,85
1976	5,35

A fenti számok nemcsak a szélesítéseket, hanem a vállalati korszerűsítéseket is magukban foglalják. Az 1,24 m-es szélességi növekedés egyenlő értékű 450 km új úttal. Ennél azonban sokkal többet jelent, mert 1968-tól kezdve a városi és községi átkelések korszerűsítése került előtérbe. Márpedig 1 km városi szakasz csatornázva, kiemelt szegéllyel, esetleg forgalomirányító jelzőlámpákkal ellátva a tízszeresébe is kerülhet, mint 1 km út építése folyópályán.

Az 1969-től végzett fontosabb korszerűsítéseket a 9. számú melléklet tartalmazza.

1969-ben nyitották meg a megye egyetlen határátkelőhelyét Hercegszántón. Az átkelőhely úti létesítményét a bajai útmesterség készítette. A határon át nemzetközi autóbuszjárat közlekedik Budapest–Zombor, illetve Székesfehérvár–Zom-

A BURKOLATOK SZÉLESÍTÉSE 1968–1976. ÉVEKBEN



FORRÁS: K.P.M. K.I.G. ÚTHÁLÓZATI KIMUTATÁS.

bor között. A Közúti Igazgatóság 1971-től napjainkig 40 millió Ft-ot költött a forgalomtechnikai berendezések korszerűsítésére. Valamennyi úton fényvisszaverő KRESZ-táblákat helyezett el. 1974-ben elkészültek a kecskeméti kivezető főutak portáltáblái és – néhány főút kivételével – új, nagyméretű útirányjelző táblákat kapott a főhálózat. A régi kerékvetőket felváltották a szélességjelzők, amelyekre fényvisszaverő fóliát helyeztek. 1968 óta a 6 m és annál szélesebb utak tengelyvonalát géppel festik az utakra.

Kecskeméten 1971–76. években hat forgalmi csomópontban létesült jelzőlámpa-rendszer. Ezek voltak Bács-Kiskun megye első ilyen berendezései. Solton az 51. és 52. sz. főutak keresztezésébe figyelmeztető jelzést adó lámpákat helyeztek.

Nagy fontosságú munka volt az 5. számú főút kecskeméti átkelési szakaszának korszerűsítése. A munkát 1968–74-ben a Kecskeméti Közúti Építő Vállalat végezte. A 6,5 km hosszú szakasz 60 millió Ft-ba került. Ennek eredményeként az új nyomvonalon kétszer kettő forgalmi sávon bonyolódik a forgalom a Dimitrov tér és a Kuruc tér között. A fülöpszállási vasút felett felüljáró épült.

A növekvő forgalom igénye már az 1960-as évek végén a hengerelt aszfalt felhasználását kívánta meg, de ezt kívánta a pályák állapota és a fenntartás is, melynek gondjai az eredmények mellett csak tovább növekedtek. Az aszfalt burkolatok készítésében Bács-Kiskun megye elmaradt az országos átlagtól. Nem voltak megfelelő keverőtelepek, az anyag beszerzése is gondot okozott. Az igazgatóság aszfaltkeverői kis kapacitásúak, csak kátyúzáshoz termelnek anyagot. A Közúti Építő Vállalat csak 1974-től telepített nagy kapacitású keverőket. A kezdeti próbálkozások idején, 1968–72-ben hígított bitumennel kevert szőnyeget alkalmaztak a 441. sz. úton Kecskeméttől Nagykőrös felé, az 54. sz. úton Kecskemét–Törökfái között. Ezek a HAB–8 típusú szőnyegek síkos felületűek voltak és ellágyultak a kátyúzott pályából felszívódó bitumen hatására. További megerősítés vált szükségessé 1977-ben, most már korszerű, hengerelt aszfalttal.

1974-ben az 5. sz. főút betonburkolatának megerősítésére az alábbi szerkezetet alkalmazták:

5 cm U–35j. kavicsaszfalt,
4 cm K–20j. kötőréteg,
3 cm AB–12j. finomaszfalt.

A 44. sz. úton Kecskemét és a Szolnok megyei határ között 6 cm vastag JU–35j. kavicsaszfaltot használtak erősítésként.

Az egyre nagyobb mennyiségben végzett aszfaltmunkák az utak minőségét jelentősen megváltoztatták. Az 1970–77. években a következő útszakaszok aszfaltburkolata készült el:

5. sz. főút Pest megyei határ – Csongrád megyei határ,
44. sz. főút Kecskemét – tiszaugi híd,
51. sz. főút Pest megyei határ – Baja,
52. sz. főút Kecskemét – Dunaföldvár,
53. sz. főút Solt – Kiskőrös,
54. sz. főút Kecskemét – Jakabszállás,
55. sz. főút Csongrád megyei határ – Baja,
441. sz. főút Kecskemét – Pest megyei határ és a
451. sz. főút Kiskunfélegyháza – Csongrád megyei határ között.

A hengerelt aszfaltok térhódítását az évenként emelkedő mennyiségű beépítés jellemzi:

1967-ben 32 000 tonna,
1972-ben 68 000 tonna,
1975-ben 253 000 tonna,
1976-ban 278 000 tonna.

Végül néhány úthálózati adat:

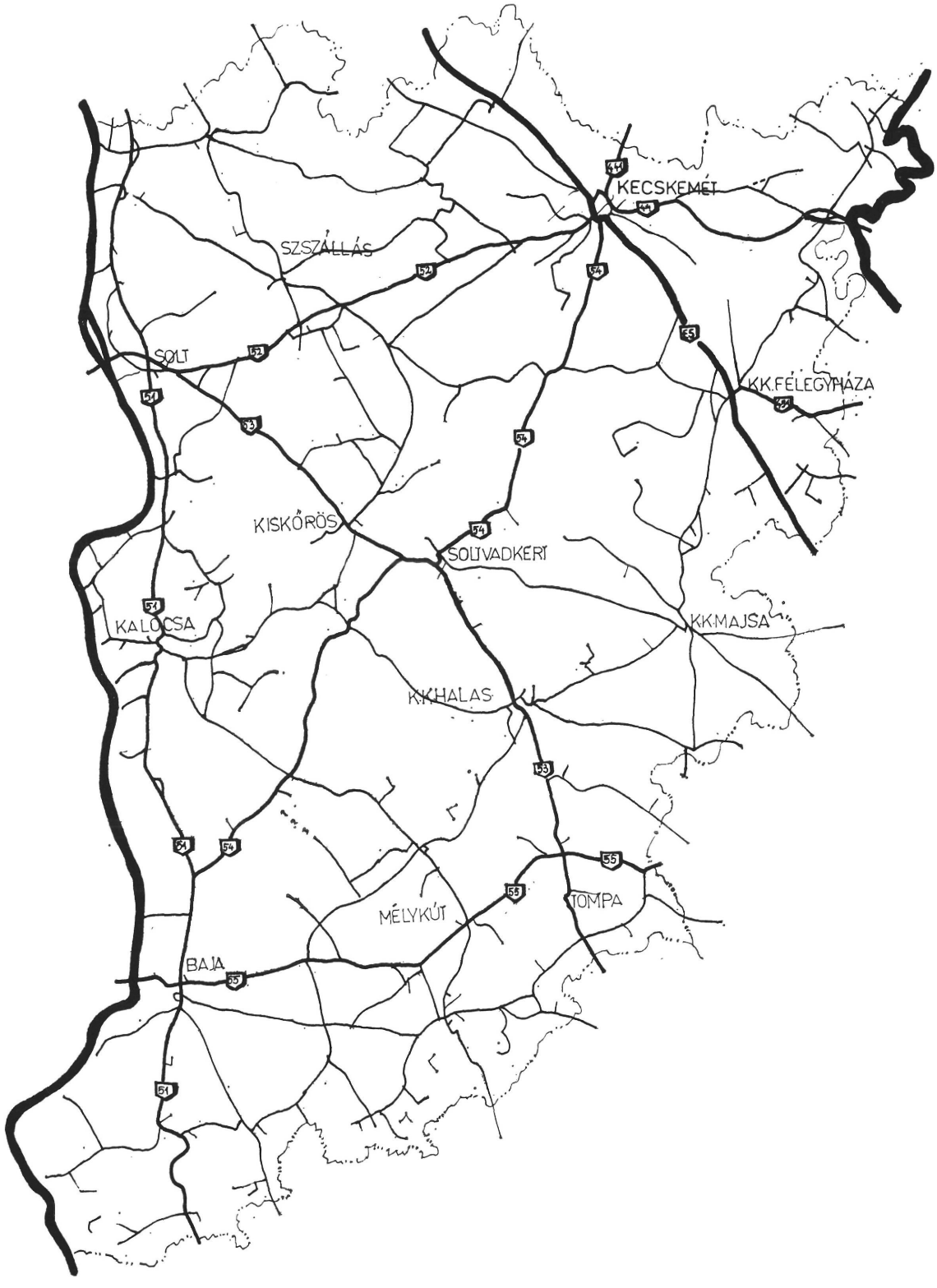
A Közúti Igazgatóság
2215 km hosszú utat gondoz.
563 km a főutak és
1652 km az alsóbbrendű utak hossza.
Fentiekből
34 km esik Baranya megyébe;
163 km kiépítetlen földút.

c) A hírhálózat fejlődése és a hószolgálat

Az információ gyorsabb továbbítása érdekében 1968–69-ben rádiókapcsolat létesült a területi egységek és a kecskeméti központ között. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a közúti igazgatóságok között ugyancsak megvalósult a rádiós kapcsolat. Nagy jelentőségű volt ez a program, mert megszűntek a nehézkes telefonbeszélgetések; azonnali közlésre és rendelkezésre nyílt lehetőség, amely – különösen az elemi károk esetén – döntő fontosságú. A későbbiekben az ún. útellenőrző gépkocsikba és fontosabb munkagépekbe is szereltek URH-készüléket. Így szinte percek alatt átfogható a megye közutainak helyzete. Nemcsak szakmai szempontból, hanem a közlekedők számára is nagy jelentőségű az információs lánc. Sok esetben a baleseteknél az őrjáratos kocsik intézkedtek először és emberi életeket, javakat mentett meg a közvetlen rádiókapcsolat.

A téli hószolgálat korábbi szervezetében az útőröknek fontos feladat jutott: bejárták a szakaszukat – rendszerint gyalog – és a legközelebbi postahivatalból telefonon értesítették az útmestert. Az útmester intézkedett a lóval vagy trak-

BÁCS-KISKUN MEGYE ORSZÁGOS KÖZÚTJAI – 1977



torral vontatott hóekék elindítása vagy közerő kirendelése ügyében. A hóügyeleti központ ugyancsak telefonon értesült a területi helyzetről, de ez az értesülés az 5–8 órával korábbi állapotnak felelt meg. Legalább ennyi időre volt szükség a központ esetleges intézkedésének végrehajtására is.

Ma a szükséges idő az előbbiek töredékére csökkent.

A hószolgálat három alapvető tevékenységből áll:

a síkosság megszüntetése,
a hóeltakarítás és
információközlés az utak állapotáról.

Az őrjáratot végző gépkocsi vezetője URH-készüléken jelenti a helyzetet az üzemmérnökség felé, ez utóbbi rádión adja a közlést az igazgatóság ügyeletesének, aki telexen továbbítja a jelentést a minisztérium felé. A Magyar Rádióban is közölt helyzetképet a minisztérium ügyeleti szolgálata állítja össze.

A megye főútjain és fontosabb összekötő útjain 1969. óta ipari sóval végzik a síkosság elleni védekezést. Az alsóbbrendű utak veszélyeztetett szakaszait homokkal szórják.

A hóeltakarítás gépesítése az utóbbi években nagyot fejlődött. Az 1968–69. évi hófúvásos időben még csak egy darab kölcsön hómaró működött és a munka nagyobb részét a gépkocsira szerelt és vontatott hóekék végezték. Később ZIL típusú, majd Schmidt–Unimog típusú hómarókat kapott az igazgatóság. Ma összesen

8 db hómaró,
36 db gépkocsis hóeke és
40 db vontatóra szerelt hóeke

működhet egyidejűleg a megye útjain.

A hószolgálat szervezete sok más részfeladattal is foglalkozik és sokirányú kapcsolatban van a megye érdekelt szerveivel. Az érdeklődő közönség részére az üzemmérnökségek és az igazgatósági központ ad felvilágosítást.

3. A Közúti Építő Vállalat tevékenysége[1]

A Kecskeméti Közúti Építő Vállalat végzi a Bács-Kiskun megyei utak építését, korszerűsítését. A vállalat jogelődje, a Kecskeméti Útfenntartó Nemzeti Vállalat 1950. január 1-én kezdte meg működését. Alapítólevele 1949. november 22-én kelt. 1958-tól Közúti Üzemi Vállalat, majd a mai napig Közúti Építő Vállalat néven működik a minisztérium felügyelete alá tartozó Közúti Építő Tröszt keretében.

Működési területéhez Bács-Kiskun megyén kívül hozzátartozik Pest megye déli, Szolnok megye délnyugati és Baranya megye Mohács-szigeti része. A KPM kezelésű utakon kívül a tanácsi, termelőszövetkezeti és vállalati útépítéseket is ellátja. A vállalat 1950–58. években főleg fenntartási jellegű és kisebb építési munkákat végzett. 1967-ben módosították az alapítólevelét, amely szerint útépítési, korszerűsítési, mélyépítési munkákat végez, továbbá aszfaltkeveréket gyárt és értékesít. Kiegészítő tevékenységként a helyi anyagok kitermelését is végzi. A fentieken kívül tervez és laboratóriumi vizsgálatokat is végez.

Három építésvezetőség és egy gépjavító telep alkotja termelőegységeit:

A *kecskeméti építésvezetőség* a megye északi részén és a szolnoki, illetve a pesti területen dolgozik. Kecskeméten van egy TELTOMAT aszfaltkeverő telepe és rendelkezik bedolgozó géplánccal is. Ez az egység végzi a legnagyobb értékű munkát.

A *kiskunhalasi építésvezetőséghez* tartoznak a megye középső részének útmunkái. Kalocsán egy C25 típusú keverője üzemel.

A *bajai építésvezetőség* a megye déli részén és Mohács-szigeten végez munkát. Van egy C25 típusú aszfaltkeverője.

1958-tól az útszélesítési és megerősítési munkák kerültek előtérbe. Hagyományos módon, szórtalappal szélesítették és hengerléssel erősítették az utakat. Ez a módszer 1967-ig uralkodó volt. A technológia minden lehetőségét kimerítették, de a követelmények a termelékenyebb és nagyobb teherbírású aszfaltrétegek építését sürgették. A termelés szerkezete ennek megfelelően átalakult. A hengerlések háttérbe szorultak, az aszfalt termelése és bedolgozása megnőtt. Egyedül a beton burkolati munkák maradtak meg a régi szinten, de ezek mennyisége is csökkent.

Különösen a IV. ötéves tervidőszakban nőtt a termelési érték.

A változást három alapvető körülmény befolyásolta:

az erőteljes gépesítés,
a technológiai változtatások és
a megváltozott kollektív szellem.

A vállalat 1975. évi termelési értéke kétszerese volt az 1972. évinek. 1973-ban az előállított aszfaltkeverék mennyisége meghaladta a 100 000 tonnát, 1975-ben elérte a 220 000 tonnát. Az egy főre jutó termelési érték 1970–75 között kétszeresére nőtt.

A vállalat jelentős munkát végzett a közlekedéspolitikai koncepció útépítéseinél, de a legjelentősebb volt az 5. sz. út megyei szakaszának korszerűsítése. Ez a munka magában foglalta a kecskeméti átkelési szakasz korszerűsítését is, amelyet 1968-ban kezdtek és 1974-ben fejeztek be.

A kecskeméti aszfaltgyár létesítése jelentős lépés volt. Kezdetben C25 típusú, majd 1975 májusától TELTOMAT V/2 típusú keverőt üzemeltettek. Ez utóbbi óránként 75–100 tonna aszfaltot készít. A gyár létesítése 40 millió Ft-ba került.

A vállalati vezetés 1972-ben megerősödött. 1975-ig elérték a tröszt vállalatainak átlagos szintjét. Az eredmények mögött igen komoly szervezési munka áll. Új műszaki és szervezési osztályokat hoztak létre, új szakembereket alkalmaztak. Megszervezték a hatékony szakmai továbbképzést és a tapasztalatcseréket.

A vállalat további tervei között a leglényegesebb a lassan elavuló C25 típusú keverők kicserélése. Ez a cél jól beillik az aszfaltmunkák terén elmaradt Bács-Kiskun megyei utak fejlesztési tervébe.

JEGYZET

1. Gazdasági cikkek a nemzetközi sajtóból. VII. évf. 37. szám. 60–74. old.

VI. A Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció érvényesülése Bács-Kiskun megyében[1]

A népgazdaság fokozott fejlődése, a termelés szerkezetének nagyarányú átalakulása az 1960-as évek végére előtérbe helyezte a közlekedés kérdését. Bár a felszabadulás után nagyot fejlődött minden közlekedési ágazat – különösen a közúti közlekedés – mégis elmaradt a kívánalmaktól. A mintegy 8000 km hosszú vasúti hálózat egynegyedén a forgalom igen csekélynek mutatkozott, s éppen ezek a vonalak rendelkeztek a legrégibb technikai adottságokkal. Sok esetben a 60 éves állapot konzerváltságát mutatták és nagy önköltséggel dolgoztak.

A közutak kiépítésével a közúti járművek száma is nőtt és 1950-től 1967-ig a személyszállítás hússzorosára, a teherfuvarozás tízszeresére növekedett.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter nevéhez fűződik az új közlekedési rendszer kidolgozása. (Ez a javaslat a hajózással és a légi közlekedéssel is foglalkozott.) A koncepció lényege az, hogy kimondja: minden ágazat csak azokat a szállítási feladatokat végezze, amelyeket gazdaságosan, ésszerűen képes végrehajtani. Ennek megfelelően a kisforgalmú vasutak forgalmát a közutakra terelik, amelyeket a reális igények szerint kiépítenek és biztosítják a szükséges közúti járműveket. A vasúti áruszállítás korszerűsítését ún. körzeti állomások létesítésével segítik elő, s a rövid távolságú fuvarozást közúton végzik.

A koncepció irányelveit az országgyűlés 1968-ban jóváhagyta. A végrehajtás a területi vizsgálatok eredményei alapján megkezdődött.

Bács-Kiskun megye területén az itt bemutatott térképen szaggatott vonallal jelölt vasutakat javasolta megszüntetni. A baja–garai vasútvonal forgalmát 1972. november 30-án szüntették meg, s ezzel egyidejűleg korszerűen kiépült a baja–gara–bácsszentgyörgyi út. A baja–hercegszántói vonal forgalma 1974. december 31-én szűnt meg és kiépült a dávod–hercegszántói útvonal új nyomon. Az útépítések költségeinek azon részét, amely közvetlen kapcsolatban volt a vasút megszüntetésével, a közlekedéspolitikai alapból finanszírozták.

1975. december 31-én szűnt meg a kecskemét–kerekegyházai vasút forgalma. Már előzőleg korszerűsítették a kecskemét–heténygyházai utat, majd 1975-ben 1 km-el meghosszabbították.

A kecskemét–kunszentmártoni és a szolnok–kiskunfélegyházi vasutak megszüntetését elvetették, miután azok meghagyása indokolt. A kecskemét–kiskunmajsai és a kecskemét–kiskőrösi keskeny nyomtávú vasutak üzemelését előreláthatóan 1980-ban szüntetik meg. Megvalósult a körzeti állomások rendszere a következő helyeken:

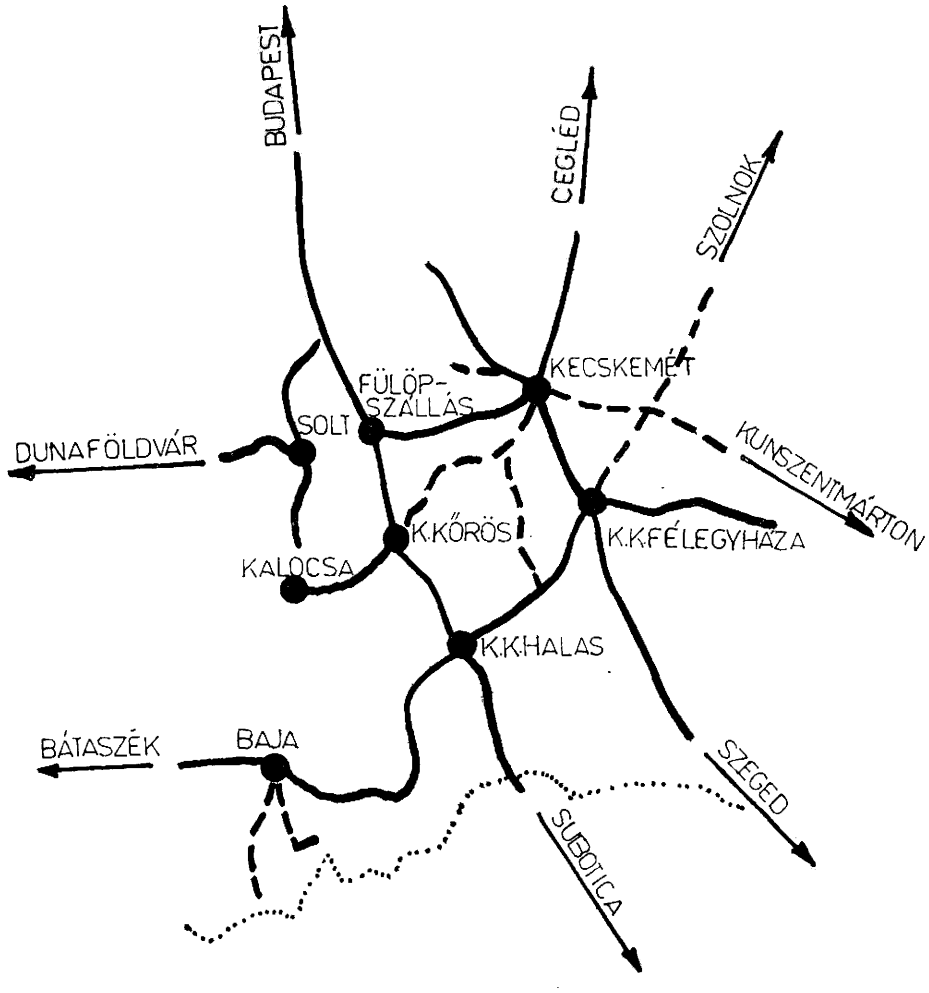
Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Lajosmizse, Lakitelek, Izsák, Kiskunmajsa, Kunszentmiklós, Szabadszállás, Fülöpszállás, Kiskőrös, Kiskunhalas, Kisszállás, Kecel, Kalocsa, Dunavecse, Solt, Jánoshalma, Bácsalmás, Baja.

A közlekedéspolitikai koncepció rugalmassága a végrehajtásban tükröződik. A helyi vizsgálatok sok ismeretlen körülményt tártak fel, amelyek miatt egyes vasutak megszüntetése nem lenne célszerű. Az eredeti javaslatban a budapest–kelebiai vonalat Diesel-vontatásúra tervezték, s ma már tanúi vagyunk a villamosításnak. Ezek a változtatások nem befolyásolták az alapelvet. Szükséges volt a közlekedés felülvizsgálata, mert a múlt század végén kialakult szerkezet módosítását megkívánta a modern kor követelménye.

JEGYZET

1. A cím alatt szereplő leírás általános részének forrása: „A Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció – 1968." c. kiadvány. A megyei adatokat Sajdik András, a Közúti Igazgatóság mérnöke, a területi vizsgáló bizottság tagja közölte.

VASÚTVONALAK MEGSZÜNTETÉSÉNEK JAVASLATA



VASÚT

MEGSZÜNTETÉSRE JAVASOLT VASÚT

JELENTŐSEBB KÖRZETI VASÚTÁLLOMÁS

ORSZÁGHATÁR

FORRÁS: A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ – 1968.

VII. A jövő feladatai

A Duna és a Tisza között az úthálózat fejlődése az ország többi területéhez viszonyítva évszázadokra visszamenőleg is mindig kedvezőtlenül alakult. Jelenleg a burkolatok átlagszélessége alapján a 19 megye közül Bács-Kiskun meegy a 16. helyet foglalja el, annak ellenére, hogy a forgalom nagysága szerint a 9. helyen áll. Míg az ország úthálózatának 27 százaléka korszerű hengerelt, illetve öntöttaszfalt burkolatú, addig megyénkben ez az arány mindössze 17 százalék. Az a körülmény, hogy a megye gyenge pályaszerkezetű és keskeny úthálózata még ki tudja elégíteni az erősen megnövekedett forgalom igényeit, annak köszönhető, hogy a viszonylag kedvező talajadottság mellett az útfenntartási tevékenység jól átgondolt, áldozatkész, megfelelő minőségű munkában valósul meg.

Az előbb említett számadatok, valamint a forgalom várható mennyiségi és szerkezeti változásai (eltolódás a nehéz járművek felé) egyértelműen meghatározzák a megye állami úthálózatának fejlesztési feladatait:

- az alsóbbrendű összekötő utak fokozott ütemű szélesítése 6,0 m-re;
- a főúthálózat megerősítése hengerelt aszfalttal 1980-ig;
- az alsóbbrendű és gyenge pályaszerkezetű összekötő utak megerősítése hengerelt aszfalttal az V. ötéves terv második felében és 1980 után;
- a bajai közúti Duna-híd megépítése, Kecskeméten és Kiskunhalason pedig a közúti-vasúti szintbeli kereszteződések megszüntetése, felüljárók építése;
- a legforgalmasabb és egyben nemzetközi jelentőséggel bíró 5. sz., Budapest–Szeged–országhatár főút mellett az M 5-ös autópálya kiépítése;
- a korszerűsítési munkák folytatása, különösen a nagyobb forgalmú átkelési szakaszokon.

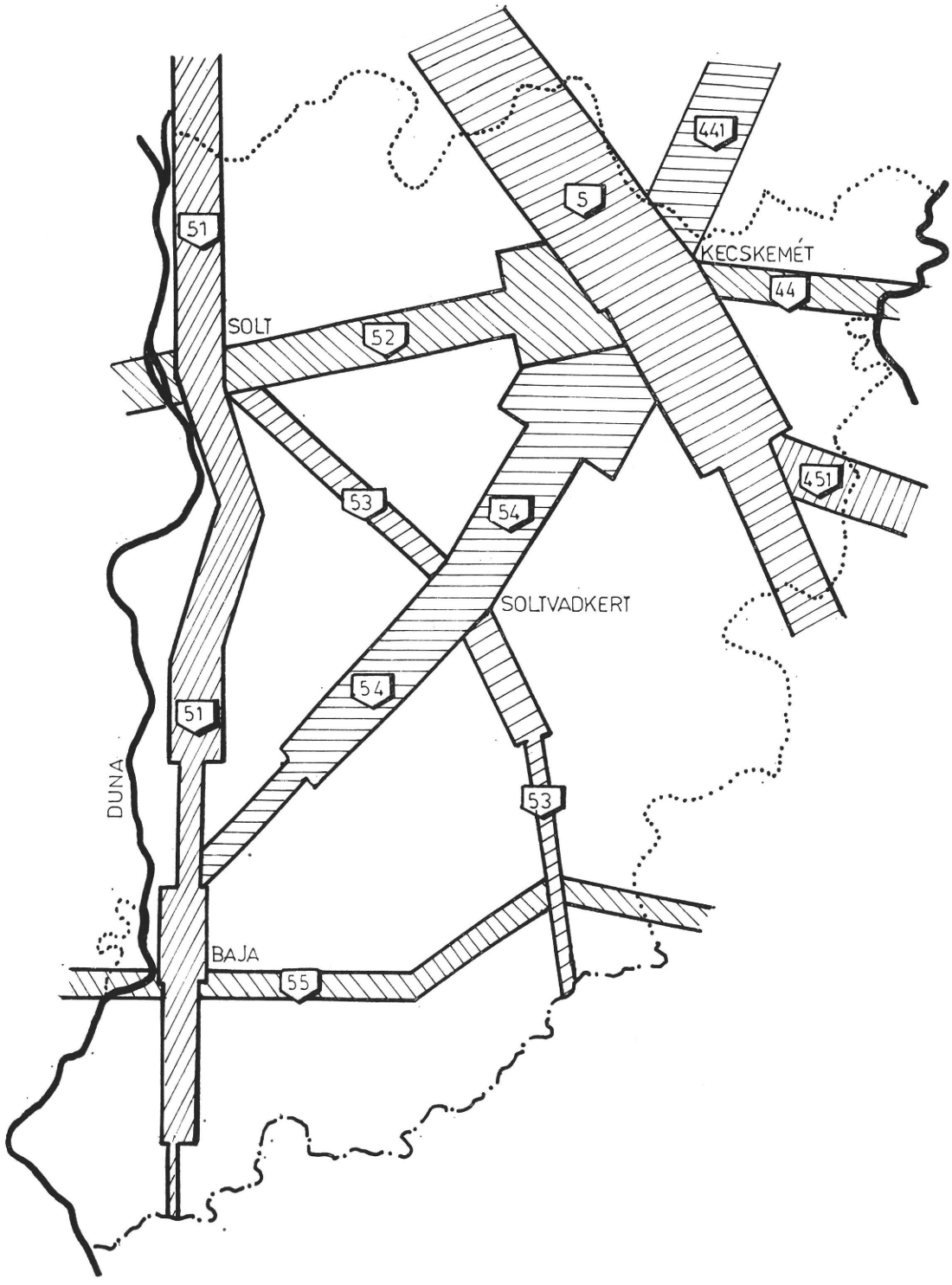
A többi megyétől való lemaradás felszámolása még hosszú időt vesz igénybe, de a megye dinamikus fejlődése az infrastruktúrának közúti vonzataiban mutatkozó negatív tényezőit sokáig elviselni nem tudja. Ezért a következő időszakban a pénzügyi lehetőségek kedvezőbb mértékű megállapítására lesz szükség. Az úthálózat fenntartásával és a beruházási tevékenység ellátásával foglalkozó Közúti Igazgatóság dolgozói mindent elkövetnek azért, hogy a közúti közlekedésben résztvevők fokozódó igényeit a rendelkezésre álló pénzügyi keretek gazdaságos és hatékony felhasználásával elégítsék ki. Eddig megyénkben, sajnos, a korlátozott pénzügyi lehetőségek miatt a *tervszerű megelőző karbantartás* módszerét általában nem tudtuk alkalmazni. A jövő feladatai közül az egyik legfontosabb pedig az lenne, hogy évről évre ne csak a burkolatok elégtelen műszaki állapotából eredő meghibásodásokat szüntessük meg és azt is csak korlátozott mértékben, hanem tervszerűen munkálkodhassunk az előre látható károk időbeni megakadályozása érdekében.

A forgalom növekedése azonban nemcsak a burkolatok minőségével szemben támaszt mind nagyobb igényeket, hanem a kapacitások bővítését is mind jobban igényli. Ez az igény megyénkben az M 5-ös autópálya építésében, valamint a városi átkelési szakaszok korszerűsítésében jelentkezik. Mindez csak jól koordinált és szervezett beruházói tevékenységgel valósítható meg, amely a hálózat fejlesztésénél nem nélkülözheti a közlekedéstudományok operatív alkalmazását.

Végül: foglalkoznunk kell a **közúti üzem** kérdésével is. Az utak esztétikája és közlekedés biztonsága nemcsak a gépjárművek számának és minőségének növekedésével áll arányban, hanem az emberi tudat fejlődésével is. Ez az igény ma már követelmény is.

A közlekedési ágazatok között a közúti közlekedés perspektívája, fejlődésének dinamikája várhatóan kiemelkedő lesz. A feladat nagy és lelkesítő, különösen azért, mert azt a természetes igényt igyekszünk kielégíteni, amely a megismerést, a békés egymás mellett élést és így a társadalom fejlődését szolgálja. Ezt az ügyet pedig nemcsak felelősséggel, de büszkeséggel kell vállalni azoknak, akik a közutak építésével, fenntartásával és fejlesztésével foglalkoznak. Ez a foglalkozás nem lehet más, mint szolgálat, a közúti közlekedés, az útügy szolgálata.

FŐUTAK FORGALMI TERHELÉSE



FORRÁS : KÖTUKI: ELŐZETES ADATOK-1975.

A GYORSFORGALMÚ UTAK TÁVLATI TERVE

FORRÁS: MAGYAR KÖZUTAK - K.P.M. KIADVÁNY 47. o.

VIII. Mellékletek

1. Út vámtarifája Baja mezővárosban – 1832.
2. Csárdák a XVIII–XIX. században.
3. A vasutak kiépítése.
4. A közutak kiépítése kőburkolattal.
5. Autóbuszjáratok – 1928.
6. Főközlekedési utak – 1934.
7. Az 5. sz. főút kiépítése – 1933–35.
8. Fontosabb korszerűsítési munkák – 1958–68.
9. Fontosabb korszerűsítési munkák – 1969–76.
10. Képes melléklet.

1. sz. melléklet

Út vámtarifája Baja mezővárosban 1832

„Nemes Bács Vmegyében bekebelezett Baja
M.várossának Községe Ő Cs. Kir. Felségétől
Úti és parti vámszedésre Kegyelmes privi-

legiumot nyervén ugy mint

1*ször*	Minden darab igás marhától mely terhes nagy szekérbe vagy Kotsiba vagyon fogva	6 krajczár
2*szor*	Üres, vagy terhes közönséges paraszt kotsiba vagy Szekérbe fogott minden darab vono marhától	3 „
3*szor*	Minden darab Ökörtől, Lótól, tehéntől	2 „
4*szer*	Egy pár Juhtól, Ketskétől és sovány sertéstől	1 „
5*ször*	Egy hizott sertéstől	1 „
6*szor*	A gyalogosok, ha akár mely súlyos butyort is vinnének, a Vám szedéstől tellyesen szabadok."	

Idézve: BKKM Levéltár Körlevelek jegyzőkönyve
Vadkert Község 1828–49.

CSÁRDÁK
a XVIII. sz. végétől, a XIX. sz. elejéig

A Pest–Szegedi úton:
- Földeák – Örkény – Kecskemét között
- Pákai – Kecskemét – Félegyháza között
- Ferencszállási – Félegyháza – Szeged között
- Péteri – Félegyháza – Szeged között

Pest–Halas–Szabadkai út:
- Nyakvágó – Kunszentmiklós – Szabadszállás között
- Szentimrei – Fülöpszállás után
- Kaskantyú – Kiskőrös határában
- Pirtói – Halas határában (igen híres)
- Kisszállási – Halas – Szabadka között
- Tompa – Halas – Szabadka között

Kecskemét–Halasi út:
- Bugaci
- Zöldhalmi
- Bócsai

Kecskemét–Kiskőrös között:
- Köncsög
- Orgovány

Kecskemét–Fülöpszállás között:
- Balázspusztai

Kecskemét–Szolnok között:
- Borbásszállási
- Karakrás

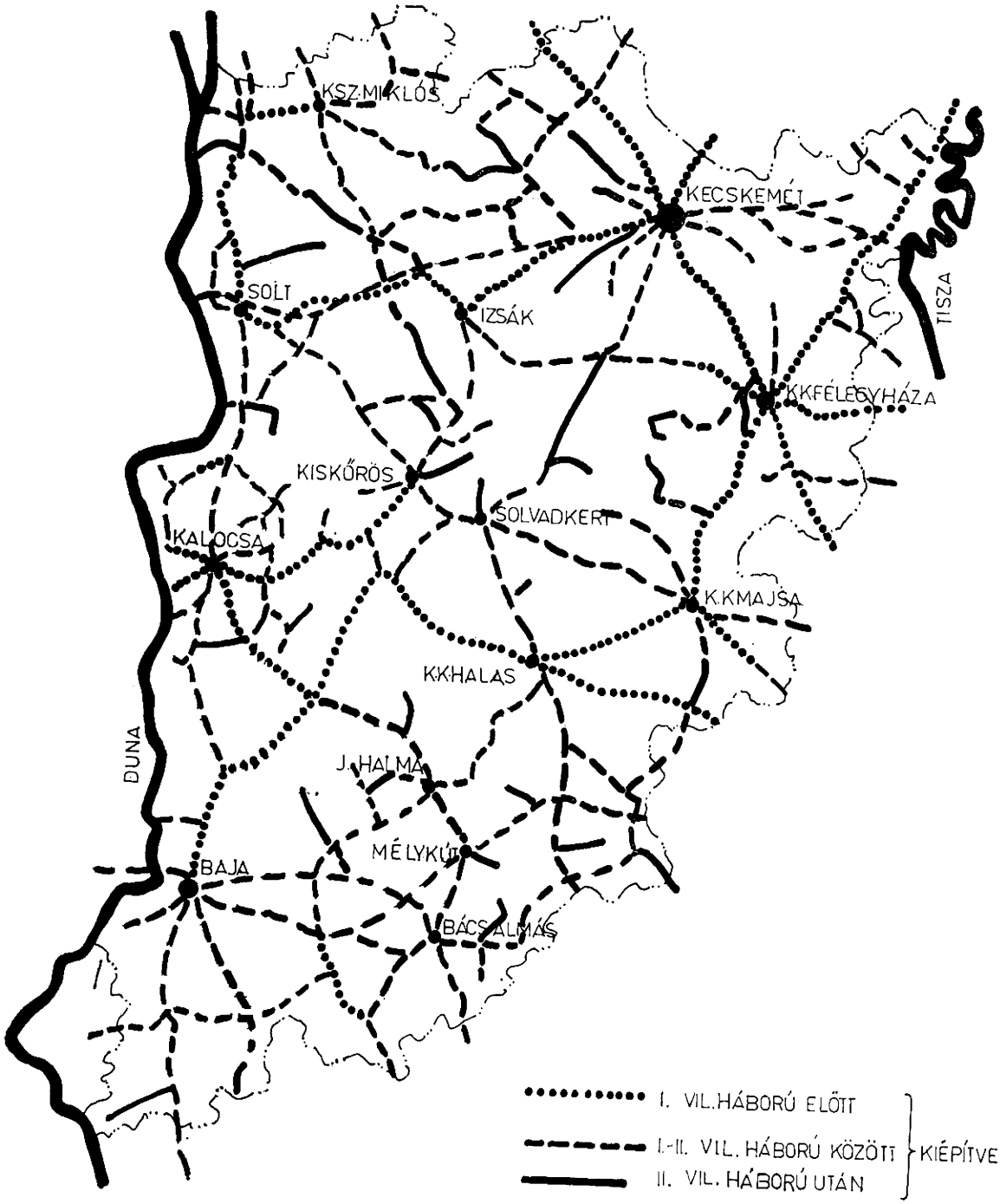
Idézve: Antalffy Gy.: Így utaztunk hajdanában; Panoráma 1975.

A vasutak kiépítése

Cegléd–Kiskunfélegyháza	1853
Kiskunfélegyháza–Szeged	1854
Budapest–Szabadka	1882
Kiskőrös–Kalocsa	1882
Szabadka–Baja	1885
Kiskunfélegyháza–Csongrád	1888
Budapest–Lajosmizse	1889
Kecskemét–Kecskeméti szállások	1894
Baja–(Gara)–Zombor–Újvidék	1895
Kecskemét–Fülöpszállás	1895
Kecskemét–Tiszaug	1896
Szolnok–Kiskunfélegyháza	1897
Kiskunfélegyháza–Kiskunmajsa	1899
Kunszentmiklós–Dunapataj	1902
Kiskunhalas–Bácsalmás–Regőce	1903
Kecskemét–Lajosmizse–Kerekegyháza	1905
Baja–Bátaszék	1909
Baja–(Hercegszántó)–Bezdán–Apatin	1912
Kiskunhalas–Kiskunmajsa	1912
Kecskemét–Jakabszállás–Kiskunmajsa	1928
Törökfái–Kiskőrös	1952
Dunaföldvár–Solt	1940

Forrás: Technikai fejlődésünk története. Bp. 1928.

A KÖZUTAK KIÉPÍTÉSE KŐBURKOLATTAL



Autóbuszjáratok — 1928.

- Kiskunfélegyháza–Jakabszállás – 22 km
  Tulajdonos: Hapell János és Cserényi László – KKfháza
- Baja–Bajaszentistván–Érsekcsanád–Sükösd–
  Nemesnádudvar–Hajós–Miske–Kalocsa – 49 km
  Tulajdonos: Mészáros és T.sa – Baja
- Bácsbokod–Bácsborsod–Katymár
  Magánautóbusz
- Kecskemét–Lajosmizse
  Magánautóbusz
- Kiskunhalas város–P. U. nyáron a Sóstóhoz
  Magánautóbusz
- Kunbaja község–P. U.
  Magánautóbusz
- Kunszentmiklós–Tass
  Magánautóbusz
- Majsa–Forráskút–Dorozsma–Szeged
- Nagykőrös–Kocsér–Újkécske–Ókécske
- Soltvadkert P. U.–Tázlár

Az adatok forrása: Dr. Csécsy József – Autólexikon – 1928.

Főközlekedési utak — 1934
a 70.846/1934. sz. Km. rendelet alapján

5. Budapest–Szeged–Beogradi
41. Cegléd–Kecskeméti
42. Kiskunfélegyháza–Orosházi
51. Budapest–Zombori
52. Dunaföldvár–Kecskeméti
53. Dunaföldvár–Szabadkai
54. Szeged–Bátaszéki
415. Kecskemét–Békéscsabai
502. Örkény–Tassi
503. Kunszentmiklós–Szabadszállási
512. Kalocsa–Faddi
521. Izsák–Kiskunfélegyházi
522. Kiskunfélegyháza–Kiskunmajsai
523. Kiskunhalas–Kisteleki
524. Izsák–Kiskőrösi
525. Soltvadkert–Szegedi
531. Kiskőrös–Kalocsai
532. Sükösd–Keceli
533. Kecel–Kiskunhalasi
534. Kiskunhalas–Csávolyi
535. Kalocsa–Mélykúti
541. Mélykút–Bácsalmási
542. Csávoly–Katymári

Az 5. sz. út kiépítése — 1933–35. években

Az út szelv.	neme	A burkolat építője	építési ideje	Megjegyzés
61+727 – 84+576	beton	Palatínus Építő és Ingatlan-forgalmi RT Bp.	1933. IV. 3–1934. XII. 26.	
84+576 – 86+547	Kecskemét átkelés meglévő burkolatai			
86+547 – 87+284	keramit	Magyar Kerámiagyár RT Bp.	1930. VIII. 13–1930. XII. 16.	Kecskemét átkelés
87+284 – 87+684	keramit	Benedikt Marcell Bp.	1935. III. 8–1935. IV. 26.	
87+684 – 97+400	beton	László és Blum Bp.	1934. XI. 30–1935. X. 12.	
97+400 – 103+300	beton	Magyar Asphalt RT Bp.	1934. XI. 2–1935. X. 10.	
103+300 – 109+613	beton	Soliditit Beton Útépítő RT Bp.	1934. XI. 14.–1935. X. 28.	
109+613 – 112+458	kiskocka	Somoskői Bazaltbánya RT Bp.	1934. VII. 17.–1935. VI. 28.	Kiskunfélegyháza átkelés
112+458 – 118+958	beton	Magyar Általános Útépítő RT Bp.	1934. XI. 4–1935.	
118+958 – 124+958	beton	László és Blum Bp.	1935. I. ? –1935. X. 30.	
124+958 – 130+907	beton	Hirsch Mihály Bp.	1934. XII. 12–1935. X. 27.	

Az adatok forrása: Útügyi Archívum – Kiskőrös

A fontosabb korszerűsítési, építési munkák 1958–68-as években

1958		
	Szeged–bátaszéki út	18,0 km
	Sükösd–kiskőrösi út	7,1 km
	Dunapataj–foktő–kalocsai út	8,0 km
1959		
	Budapest–Hercegszántó–országhatár	10,0 km
	Szeged–bátaszéki út	27,0 km
	Sükösd–kiskőrösi út	8,0 km
1960		
	Budapest–Hercegszántó–országhatár	10,0 km
	Szeged–bátaszéki út	7,9 km
	Sükösd–kiskőrösi út	10,0 km
	Kecskemét–soltvadkerti út	9,5 km
	Kiskunfélegyháza–kiskunhalasi út	16,1 km
1961		
	Dunaföldvár–Tompa–országhatár	8,2 km
	Kecskemét–soltvadkerti út	22,2 km
	Kiskunfélegyháza–kiskunhalasi út	13,5 km
	Kunszentmiklós–kecskeméti út	10,0 km
1962		
	Baja–Csikéria–országhatár	11,2 km
	Bácsalmás–katymár–ólegyeni út	10,0 km
1963		
	Kalocsa–kiskőrösi út	27,1 km
	Kiskunfélegyháza–kiskunhalasi út	15,8 km
	Sükösd–kiskőrösi út	15,0 km
1964		
	Kiskunhalas–felsőszentiváni út	22,0 km
	Kunbajai bekötőút	6,0 km
1965		
	Kiskunhalas–felsőszentiváni út	20,5 km
1966		
	Solt–Tompa–országhatár	7,1 km
	Cegléd–nagykőrös–kecskeméti út	1,0 km
	Budapest–hercegszántói út	2,3 km
1967		
	Budapest–Szeged–országhatár	23,2 km
	Solt–Tompa–országhatár	14,8 km
	Nagybaracska–mohácsi út	5,5 km
1968		
	Budapest–szeged–röszkei út	2,5 km
	Kecskemét–dunaföldvári út	3,0 km
	Lajosmizse–kunszentmiklósi út	2,2 km
	Összesen:	374,7 km

Fontosabb korszerűsítési, építési munkák 1969–76. években

1969		
	Bócsa–kiskunmajsai út	10,0 km
	Soltvadkert–szegedi út (Kiskunmajsa)	1,8 km
	Bácsalmás–katymári út	2,5 km
1970		
	Budapest–szeged–röszkei út (Kecskemét)	0,6 km
	Kecskemét–sükösdi út (Kecskemét)	1,3 km
	Lajosmizse–kunszentmiklósi út	5,4 km
	Soltvadkert–szegedi út	14,3 km
1971		
	Baja–bácsszentgyörgyi út	15,2 km
	Nagybaracska–mohácsi út (1971–1973)	14,6 km
	Kecskemét–hetényegyházi út	8,5 km
	Budapest–hercegszántói út	7,9 km
1972		
	Budapest–szeged–röszkei út (Kecskemét)	2,2 km
	Kecskemét–kalocsai út (Kiskőrös)	1,3 km
	Budapest–hercegszántói út	10,0 km
1973		
	Budapest–hercegszántói út	16,6 km
	Kalocsa–bácsalmási út (Jánoshalma)	2,3 km
1974		
	Budapest–szeged–röszkei út	30,7 km
	Kecskemét–békéscsaba–gyulai út (Kecskemét)	1,3 km
	Budapest–hercegszántói út (Kalocsa)	2,3 km
	Budapest–hercegszántói út	5,3 km
	Kecskemét–dunaföldvári út	13,3 km
	Izsák–kiskunfélegyházai út (Kiskunfélegyháza)	1,2 km
	Hetényegyháza	0,6 km
1975		
	Budapest–szeged–röszkei út	0,5 km
	Budapest–hercegszántói út	27,9 km
	Solt–Tompa–országhatár	5,2 km
	Szeged–bátaszéki út	11,8 km
	Kecskemét–békéscsabai út	28,3 km
	Fischer–bócsai bekötőút	2,5 km
	Tiszakécske hajóáll. út	1,8 km
	Kecskemét, Rákóczi út	1,9 km
1976		
	Budapest–szeged–röszkei út	33,0 km
	Budapest–hercegszántói út	21,7 km
	Kecskemét–dunaföldvári út	42,7 km
	Solt–Tompa–országhatár	4,4 km
	Szeged–bátaszéki út	10,5 km
	Kiskunfélegyháza–szentesi út	1,2 km
	Kiskőrös–cebei út	5,0 km
	Apostag–solti út	1,1 km
	Összesen:	368,7 km

1972. évtől az aszfalttal történt megerősítési munkák is szerepelnek a felsorolásban.

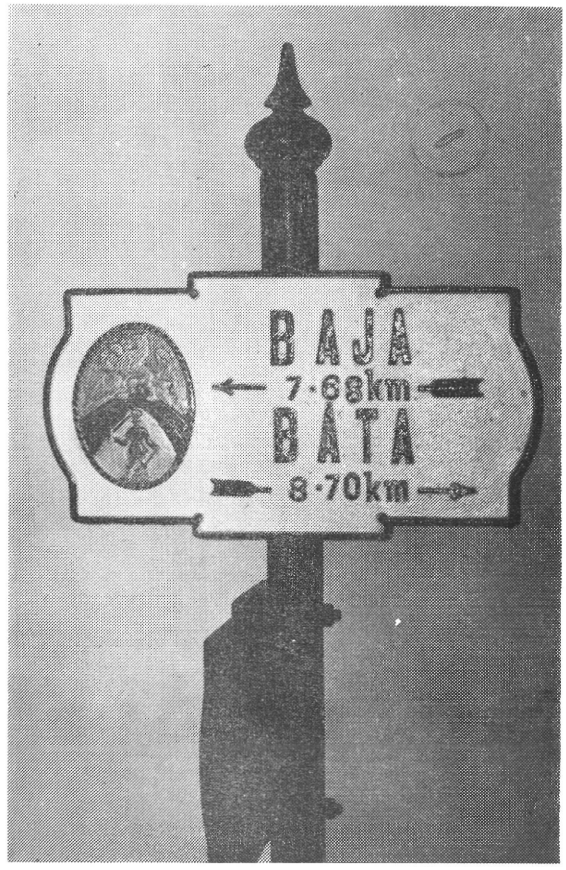
10. SZ. KÉPES MELLÉKLET

Útmesteri hivatal cégtáblája – 1945 előtt

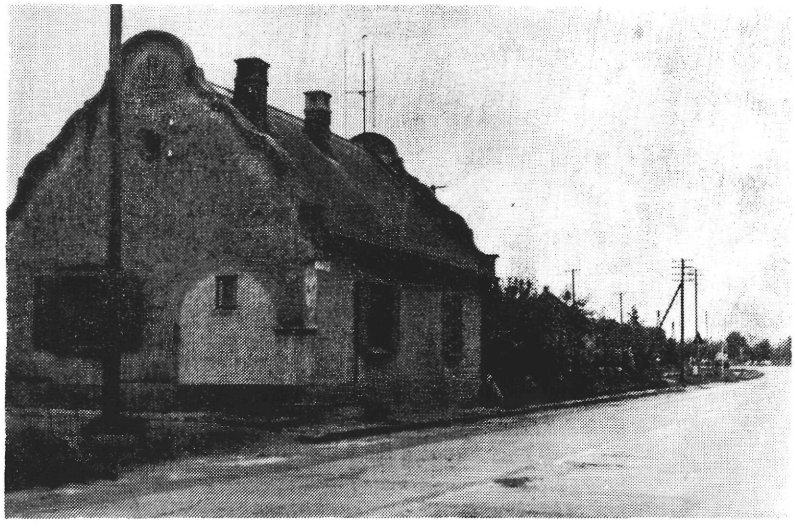
Útkaparó sapkajelvénye a századforduló idején

Útkaparóház cégtáblája 1900-ból

Útirány- és helységnévjelző táblák a századforduló idejéből



Útőrház Császártöltés határában



Baja város régi vámháza

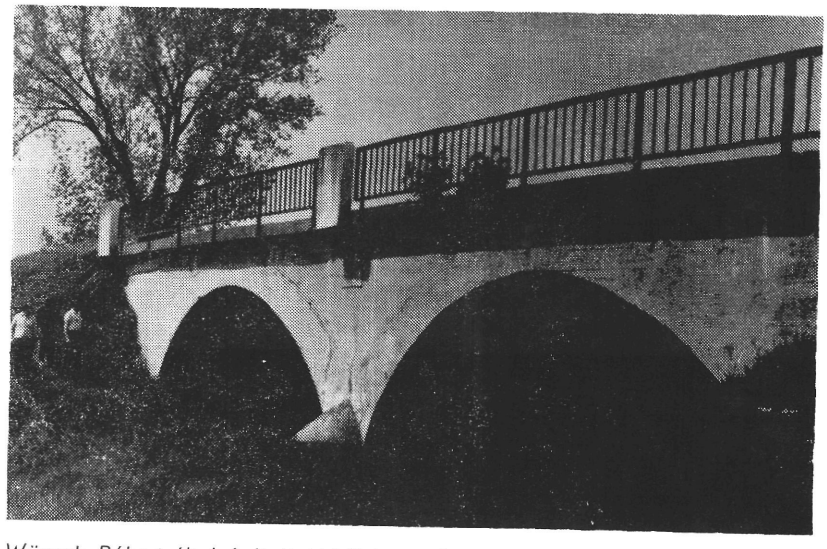
Útőri öltözetek az 1948–55. években

Motoros útőr – 1968

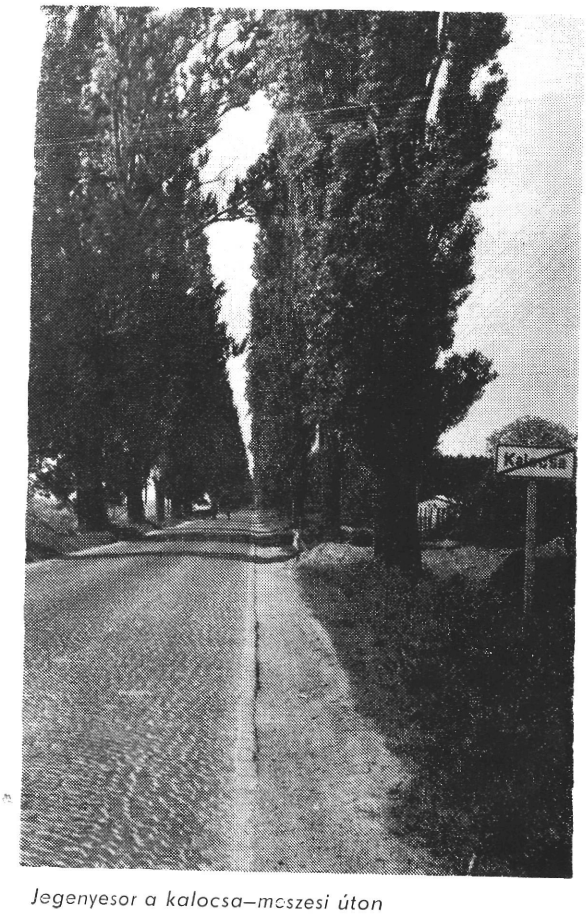
A Közúti Múzeum épülete Kiskőrösön

Kiállítási terem a múzeumban

A bajai Duna-híd újjáépítése – 1950



Wünsch Róbert által épített híd Kalocsa–Miske között.



Jegenyesor a kalocsa–mcszesi úton

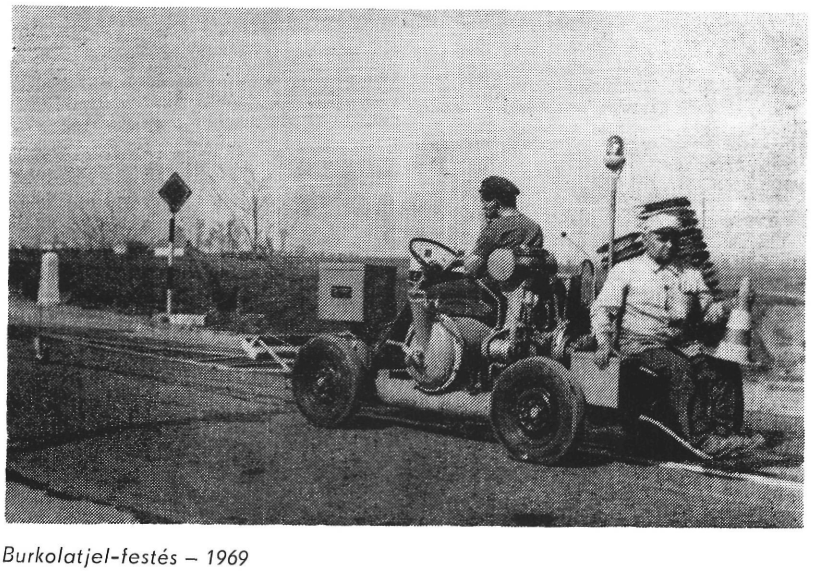
Az 523. sz. út korszerűsítése – 1961

Burkolatszélesítés az 53. sz. úton Solt–Akasztó között – 1971

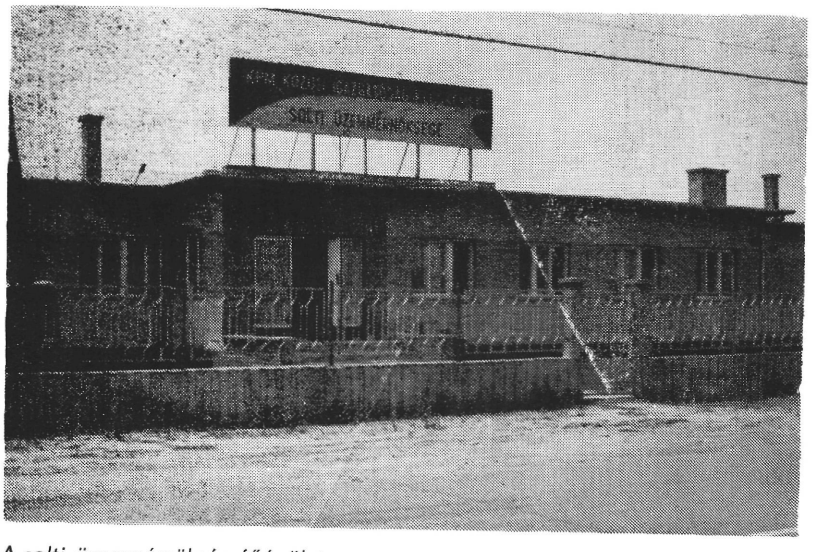
Burkolatszélesítés az 53. sz. úton Solt–Akasztó között – 1971

Záróréteg-készítés a bajai üzemmérnökség területén – 1974

Munkában az UNIMOG fűkasza

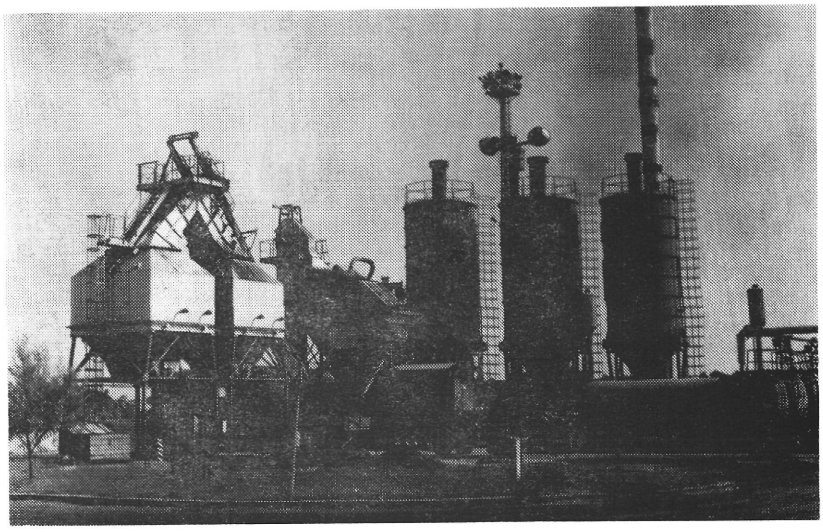


Burkolatjel-festés – 1969

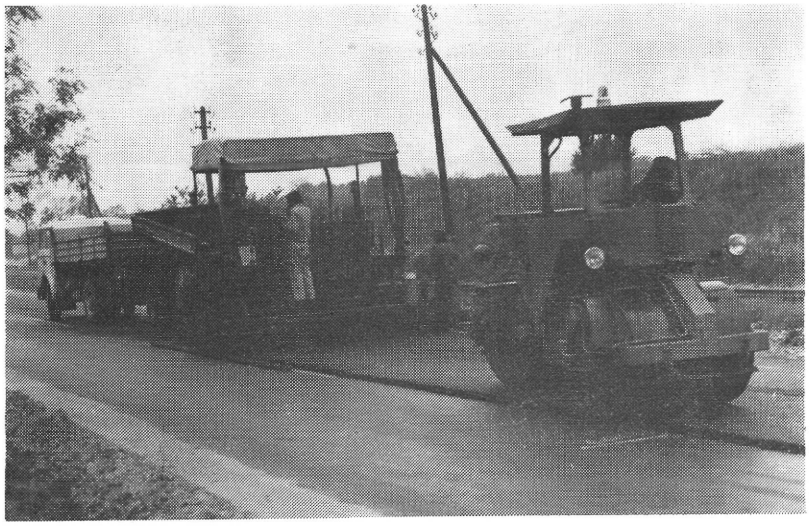


A solti üzemmérnökség főépülete

A kiskőrösi üzemmérnökség főépülete



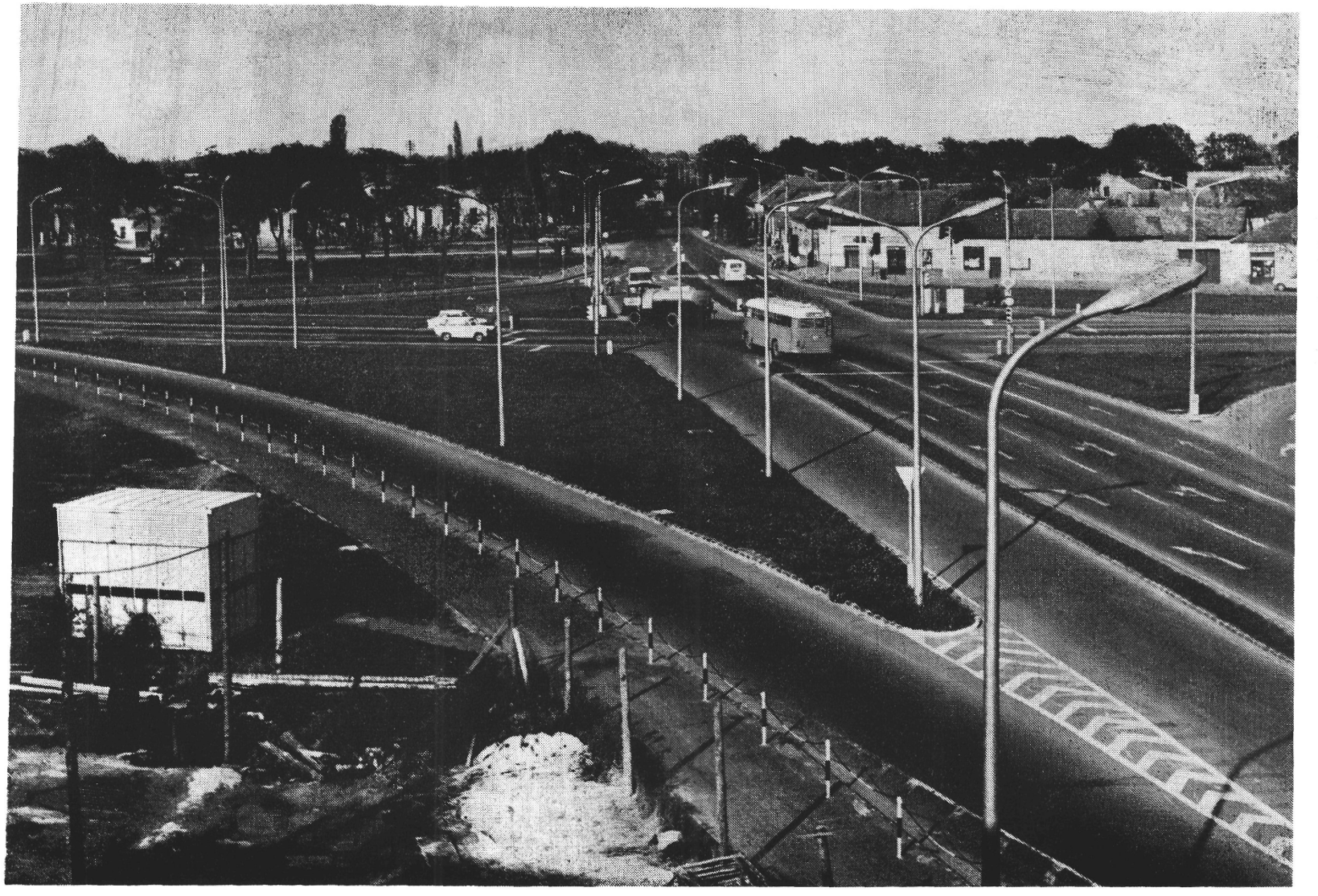
A Kecskeméti Közúti Építő Vállalat TELTOMAT típusú aszfaltgyára Kecskeméten



Aszfaltburkolat-készítés az 54. sz. úton Kecskemét–Jakabszállás között – 1977

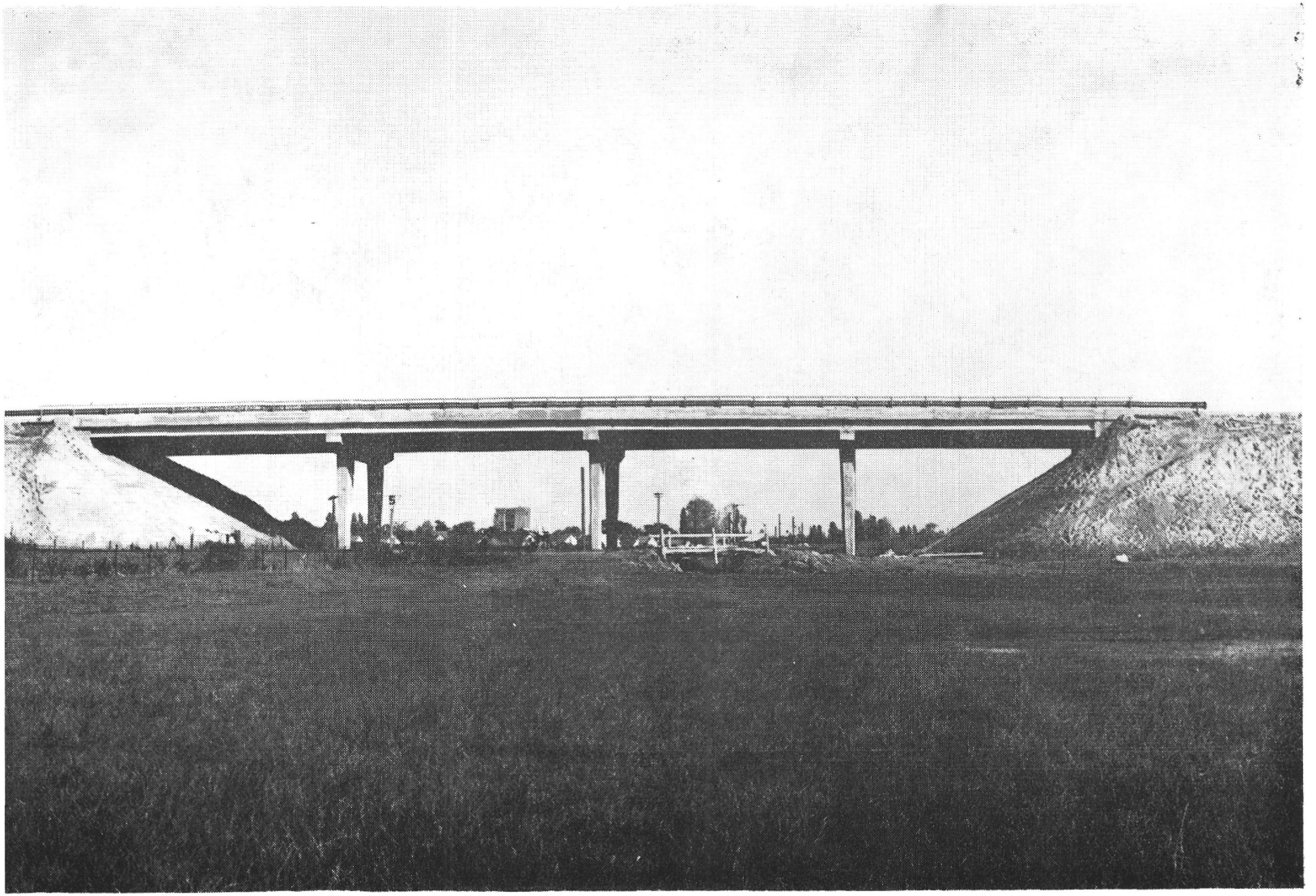
Az 5. sz. főút kecskeméti bevezető szakasza

5. sz. főút. Kecskemét–leninvárosi csomópont.



Kecskemét. Budai-kapui csomópont

Az 5. sz. főút kecskeméti átkelési szakasza



Közúti felüljáró az 5. sz. főúton, Kecskeméten

Az 54. sz. út Sükösd határában

ZIL típusú hómaró munka közben – 1970

IX. Irodalom

Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Bpest, 1975.

Bakcsy Elemér: Országos utász zsebkönyv. 1930.

Baldócsy Antal báró: Alföldi Út-hálózat. Pest, 1871.

Bács-Kiskun megye gazdasági és kommunális fejlődésének 50 éve. Kecskemét, 1970.

Beszámoló a II. Magyar Útügyi Kongresszusról. Bpest, 1936.

Dr. Borovszky Samu: Bács-Bodrog vármegye. I. és II. köt.

Dr. Borovszky Samu: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye. I. és II. köt.

Cziráky Gyula: Dunaföldvár múltja és jelene. Dunaföldvár, 1910.

Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bpest, 1880.

Dr. Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. Bpest, 1894.

Dr. Csécsy József: Autólexikon. Bpest, 1928.

Evlia Cselebi török világutazó magyarországi utazásai. 1664–1666. II. köt. Bpest, 1908.

Fitz Jenő: Pannonien und die Klientel-Staaten an der Donau. Alba Regia 4–5. 1963–64.

Fridrik Tamás: Bács-Bodrog vármegye földrajzi, történelmi és statisztikai népszerű leírása.

Galgóczi Károly: Pest-Pilis-Solt, valamint Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye monographiája. Bpest, 1876.

Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bpest, 1970.

Gárdonyi Albert: Felső Magyarország kereskedelmi útjai a középkorban. Bpest, 1908.

Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. 1929.

Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. I. köt.

Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960.

Hatályos jogszabályok gyűjteménye. 1945–1958. II. köt. Bpest, 1960.

Hegyi Klára: Egy világbirodalom végvidékén. Bpest, 1976.

Hornyik János: Kecskemét város gazdasági fejlődésének története. Kecskemét, 1927.

Kőhegyi Mihály: Római pénzforgalom és kereskedelem a Lugio–Szeged közötti útvonalon. Janus Pannonius Évk. XIV–XV. 1969–70.

László Gyula: Vértesszőlőstől Pusztaszerig. Bpest, 1974.

Malina Gyula: Az Alföld közlekedési viszonyairól. Bpest, 1888.

A magyar régészet regénye. Bpest, 1976.

Magyar közutak. Bpest, 1974. KPM kiadvány.

A Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció. 1968.

Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. Bpest, 1898.

Magyarország útügyi évkönyve. 1934.

Nagy Szeder István: Kiskun-Halas város gazdaságtörténete. Kiskunhalas, 1935.

Ifj. Palugyai Imre: Jászkun kerületek – Külső Szolnok vármegye leírása. Pest, 1854.

Pest megye múltjából. Bpest, 1965.

Pest megye műemlékei. I. köt. Bpest, 1958.

Prinz Gyula: Magyar földrajz. Az országutak.

Dr. Rapcsányi Jakab: Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Bpest, 1934.

Reizner János: Szeged története. I. köt.

Tomcsányi–Bihaly: Funkcionális körzetek kialakulása Magyarországon. Ép.- és Közl.-tud. Közlemények. XXI. köt. 1–2.

Technikai fejlődésünk története. Bpest, 1928.

A Tisza hajdan és most. 1898–1906.

Varga Ferenc: Szeged város története. Szeged, 1877.

Winkler Pál: Kalocsa története. Kalocsa, 1927.

TARTALOMJEGYZÉK

oldal

Előszó – – – – – – – – – – – – – – – – – – 3

Bevezető – – – – – – – – – – – – – – – – – 5

I. Adatok Bács-Kiskun megye közigazgatásának kialakulásáról – 7

II. Utak Bács-Kiskun megyében 8

1. Adatok a római korból – – – – – – – – – – 9
2. Árpád-kori utak – – – – – – – – – – – – 9
3. Kereskedelmi utak a XIV–XV. században – – – – – 11
4. Utak a török hódoltság korában – – – – – – – – 15
5. A postautak kialakulása – – – – – – – – – – 16
6. A reformkor útügye – – – – – – – – – – – 19
7. Útigazgatás és útépítés a XIX. sz. második felében – – – 20
8. Kecskemét első kőútjai – – – – – – – – – – 22
9. Az Alföld első kövesútjai – – – – – – – – – – 23
10. Útépítés a két világháború között – – – – – – – 24

III. Az útépítés, útfenntartás szervezetének alakulása Bács-Kiskun megyében – – – – – – – – 27

IV. Átkelőhelyek a Dunán és a Tiszán
Hidak, kompok, révek – – – – – – – – – – – – 31

V. Közutaink helyzete a felszabadulás után

1. A háborús károk helyreállítása – – – – – – – – 35
2. A Kecskeméti Közúti Igazgatóság tevékenysége
a) Az utak portalanítása (1958–1968) – – – – – – – 37
b) Az utak szélesítése, korszerűsítése (1968–1977) – – – 38
c) A hírhálózat fejlődése és a hószolgálat – – – – – 40
3. A Közúti Építő Vállalat tevékenysége – – – – – – – 42

VI. A Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció érvényesülése Bács-Kiskun megyében – – – – – – – 45

VII. A jövő feladatai – – – – – – – – – – – – – 47

VIII. Mellékletek 1–9 – – – – – – – – – – – – – 51
Képes melléklet (10) – – – – – – – – – – – – – 61

IX. Irodalom – – – – – – – – – – – – – – – 81

Készült a Somogy megyei Nyomdaipari Vállalat kaposvári üzemében
– 77-3684 – 1000 példányban –
Felelős vezető: Farkas Béla igazgató