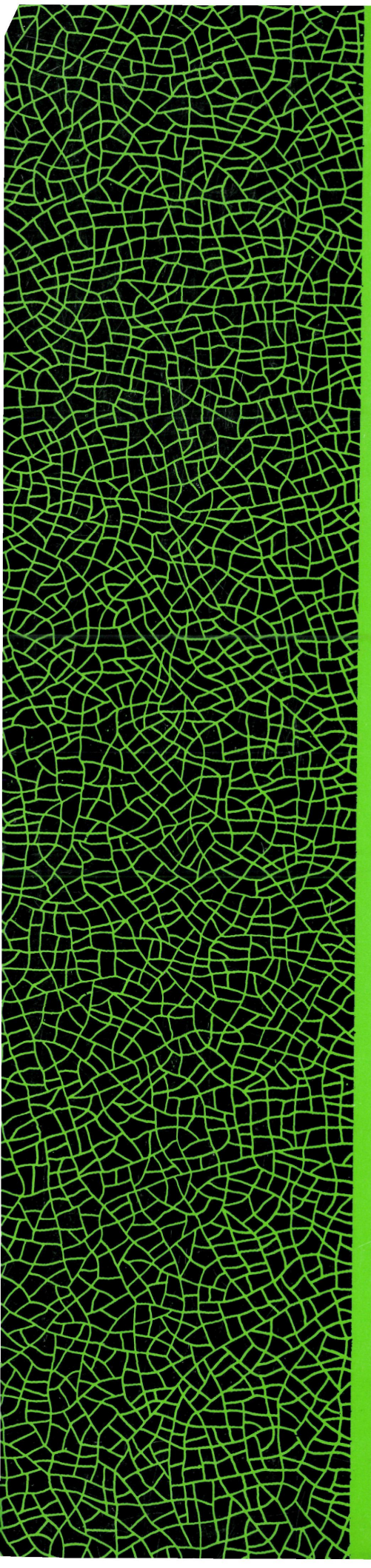


BÉKÉS MEGYEI UTAK

CZEGLÉDI IMRE

BÉKÉS MEGYEI UTAK

CZEGLÉDI IMRE

BÉKÉS MEGYEI UTAK

KIADJA
KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG, SZOLNOK
BÉKÉSCSABA, 1986

Lektorálta
SZABÓ LAJOS
okl. mérnök

© DR. CZEGLÉDI IMRE

A térképeket készítette: SVECZ ANDRÁS
Fotó és reprodukció: Békéscsabai Közúti Igazgatóság
Fedélterv, tipográfia: PETŐCZ KÁROLY
Felelős kiadó BOROS JÓZSEF igazgató
Kner Nyomda, Gyomaendrőd 1986
Munkaszám: 282

ELŐSZÓ

Több hasonló jellegű kiadvány után Békés megye közútjainak történetét veszi kezébe az olvasó. Olyan megyéét, amelynek természetföldrajzi adottságai, történelmi múltja elüt a Dunántúlétól vagy Észak-Magyarországétól. Alföldi adottságok s az Alföld történelmi múltja tükröződik a közutak történetében is.

A római hódítás elkerülte ezt a vidéket, így a dunántúlihoz hasonló híres hadiutakat ne keressünk ezen a tájon. Sajátos építőanyaga, a sár miatt nemcsak kevés műemléke maradt fenn, hanem utait is gyorsan múló anyagból készítette a kor embere, vagy éppen nem készítette, hanem választotta, torony iránt, ha lehetett, s ettől csak akkor tért el, ha a felszíni formák, a nedvesebb részek más területekre kényszerítették. Ezen járt földesúr, jobbágy egyaránt, kitéve az utazással járó veszedelmeknek. Korabeli utazók rémtörténeteket írnak az alföldi utazásról a középkortól a 19. századig. S ha az alföld ilyen volt, méginkább nehéz volt a közlekedés Békés megyében, ahol szeszélyesen kanyargó folyók zabolátlanul szabdalták át a megye északi részét, ahonnan a lakosság csak csónakkal vagy sárhajóval tartotta a kapcsolatot a külvilággal, tudott kitörni természet alkotta elzártságából.

Az építőanyag hiánya miatt az első kövezett út csak a 18. század végén épült az akkori megyeszékhelyen egy rövidke szakaszon, az is nemegyszer elsüllyedt a sárban, s közel száz évet kellett várni, hogy újabb útszakaszok épüljenek. Végül is a vasútépítésekkel oldódott meg a közútépítés legnagyobb akadálya, az anyagszállítás. A vasút csábító ereje késztette az „indóházi utak" építésére a településeket, amely a település közepét kötötte össze a vasútállomással, s apró útszakaszokként fűződtek rá az alföldön átvezető vasútvonalakra. A sikereken felbuzdulva néhány város vállalkozott más utcák kövezésére is, majd a községeket itt-ott összekötő utak tették elviselhetőbbé a közúti közlekedést. A múlt század végén került sor az első nagyobb vállalkozásra, amikor megépült az első alföldi transzverzális út, amely megyénken is áthaladt, s amelyet újabbak követtek.

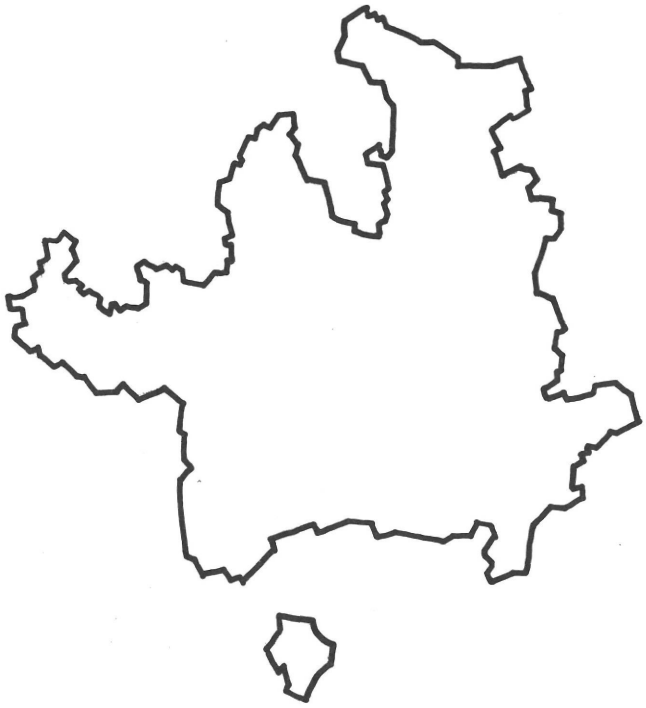
Az állami utak mögött jóval elmaradtak a megyei utak, a községi utakon pedig menthetetlenül a sár volt az úr.

Közutaink építésében, az elzártság felszámolásában nagy utat tettünk meg a felszabadulás óta eltelt négy évtizedben. A közúti közlekedés forradalmi átalakulása megkövetelte az úthálózat modern átépítését, az utak korszerűsítését. Békés megyében, ha időnként más-más keretek között is, a cél mindig azonos maradt: lépést tartani a kor követelte közúti igényekkel, megteremteni a modern közúti közlekedés lehetőségeit megyénkben is. Nem kevés munkát végeztünk az elmúlt negyven év alatt, eredményeink a befektetett munkát dicsérik. Az öröklött múlthoz viszonyított hatalmas változás mellett azonban nem hallgathatjuk el, hogy a megye úthálózatának fejlődése elmaradt az országos átlagtól, hogy lehetőségeink behatároltak, hogy tennivaló jócskán akad még mind az utak fenntartásában, mind korszerűsítésében.

Bizton tudjuk, hogy a következő nemzedékek is sikeresen fogják megoldani a jövendő feladatait, s a folyton fejlődő technika és technológia vívmányait felhasználva úgy végzik munkájukat, hogy a közlekedési eszközök rohamos fejlődésével még közelebb hozzák egymáshoz megyénk településeit és a benne lakó embereket a munka egyetlen értelme, az ember érdekében.

BOROS JÓZSEF
igazgató

1550-ben



A 19. század elején

1881-ben

A mai Békés megye

Békés megye honfoglalás utáni történetére mintegy 300 évig alig találunk adatokat. A honfoglalók közül Ajtony és Vata osztozott a mai megye területén. Előbbi a déli részen és Csanádban, utóbbi ettől északabbra foglalt szállást. S míg Ajtonyra gyakran utalnak a források, a mai megyét alkotó Békés, Bihar és az egykori Zaránd megye története eléggé ismeretlen. A bihari püspökséget még I. István szervezte meg, és I. László tette át a püspökség székhelyét Nagyváradra.

A 13. században Vata leszármazottai, a Csolt nemzetség tagjai éltek megyénkben. Központjukat, a Vésztő-Mágoron épült monostort napjainkban tárták fel a régészek, s 1982-ben nyitották meg a középkori feltárást a nagyközönségnek. Békés megyére az első adatunk 1203-ból való, s ettől kezdve gyakran szerepelnek a helynevek a középkori forrásokban. A középkori megyehatárt Karácsonyi János műve alapján ismerjük. Eszerint a Gyula melletti Ajtós falutól északra csaknem egyenesen tartott a Berettyóig. Északon a Körösök és a Berettyó határolták Kunszentmártonig, délen Kunszentmárton – Fábiánsebestyén – Orosháza – Gerendás – Vesze vonalán felüli terület tartozott a megyéhez. A 16. századra ez a megyehatár kissé tágult.

Az Árpád-kor idején a névadó Békés város volt a megye székhelye, a 14. században azonban a gyulai uradalom megszervezésével és a vár megépülésével mindinkább Gyulán tartják a megyegyűléseket, s a 15. századra végképp Gyula lett a megyeszékhely. A török is a gyulai várra szervezte meg a gyulai szandzsákot Békés megyének a Körösöktől délre eső feléből, továbbá az aradi járásból és a zarándi járás egy részéből. A Körösöktől északra eső területet a szolnoki szandzsákhoz csatolta.

A török kiűzése után 1715-ben szerveződött újjá a megye, amelynek központja ismét Gyula lett és maradt 1949-ig. A magyarországi közigazgatás 1876-ban történt területi rendezése a régi Békés megyét változatlanul hagyta, s 1949-ig lényegtelen területgyarapodással módosult a megyehatár. A mai Békés megye 1950-ben alakult ki: az 1949-i minisztertanácsi rendelet Bihar megye déli részéből Békés megyéhez csatolta a Sebes-Köröstől délre eső területeket, Szolnok megyétől Dévaványát, nyugaton viszont Öcsöd Szolnok megyéhez került, végül délen Csanád megye egy részét csatolták a megyéhez. Az így kialakult Békés megye területe 5632 km², lakossága 1980-ban 437 000 fő.[1]

Amikor Békés megye közlekedésének történetét kívánjuk megrajzolni, a mindenkori megyeterületet tartjuk szem előtt.

Természetesen igyekszünk betekintést nyújtani a később csatolt területek közútjainak történetébe is, különösen egy-egy jelentősebb fejlődési periódus alkalmával. Gyakran kötődnek a szálak a megyék között, de a korai években inkább az egymástól független útpolitika volt a jellemző, így egy-egy időszak eredményének bemutatásával tudjuk vázolni ezek történetét.

1. / A HONFOGLALÁSTÓL A TÖRÖK KIŰZÉSÉIG

A közlekedés alakulását földrajzi és gazdasági-társadalmi tényezők határozzák meg. Földrajzilag a megye az alföld szélén fekszik, a fontosabb utak irányát a közeli erdélyi hegyek jelentősen befolyásolták. A hegyeken átvezető utak azonban a Maros és a Sebes-Körös völgyében vezettek, egyik a megyénktől délre, másik attól északra, tehát a fő kereskedelmi utak elkerülték megyénket, a megye széleit érintették. Délen Arad–Nagyszeben irányában a barcasági útvonal a Maros völgyében kedvező földrajzi adottságok között vezetett, felhasználva a vízi közlekedést is, északon valamivel kedvezőtlenebb volt az átkelés a Király-hágón az ország belsejéből Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely–Brassó irányában. A terep adta lehetőségek miatt a megye déli részén sokkal könnyebb volt az utak kiválasztása, kiépítése és fenntartása. Folyók alig szabdalják át ezt a területet, a magasabb felszín mentesítette a bel- és árvizektől.

Északon a Körösök vidékén folyók által sűrűn behálózott területet találunk, s az ármentesítések előtt szabadon kanyargó vizek gyakori áradásaikkal lehetetlenné tették a közlekedés folytonosságát, nehézzé az utak kiépítését, a legészakibb területen, a Sárrét világában pedig csak a lápot ismerő ember igazodott el. A láp félelmetes világa védelmet nyújtott az ott élőknek, de el is zárta lakóit a közlekedés adta gazdasági lehetőségektől. A vízi közlekedés fontos szerepet töltött be a lápi emberek életében, az egyetlen fatörzsből készült csónakot a múlt században is ugyanúgy készítették, mint évszázadokkal azelőtt.

Ha az országos utak el is kerülték megyénket, a helyközi közlekedésre szolgáló utak az elődök tapasztalatait követve vezethettek egyik községből a másikba, s ha el is vesztek az alföldi rónaságban, toronyiránt keresve a legrövidebb utat, – legfeljebb a lapályosabb helyeket kerülte ki –, a folyók partjainál ismét találkoztak. Mert a folyón csak az olyan partszakasz alkalmas az átkelésre, ahol szűkebb az ártér, nem feneklik meg a kocsi és igavonó állat a sokáig elöntött, süppedékes, széles ártérben. Ilyen helyeken alakultak ki a révek, amelyek meglétét már Árpád-kori helyneveink is bizonyítják.

Az első említést a folyón való átkelésre Anonymus Gestájában találjuk, aki szerint a honfoglaló magyarok előbb Szeghalomnál próbáltak átjutni a vizeken, hogy a folyón túli területeket meghódítsák. Újabb próbálkozásukat a csongrádi révnél siker koronázta, Szarvas irányában folytatva útjukat elfoglalták Mén Marót birodalmát.

Az Árpád-kor idejében az útvonalakat katonai szempontok szerint jelölték ki. Ilyen hadiút vezetett Szolnokról Debrecenbe, amely megyénk északi részét is érinthette.

A 14. század derekán kezdett kialakulni hazánk főúthálózata. A kereskedelem jelentőségének növekedése magával hozta a közlekedési utak, útirányok sűrűsödését. Az Erdélybe vezető két útvonal közül a Pest–Szolnok–Szeghalom–Nagyvárad–Gyulafehérvár–Brassó irányában haladó út megyénket is érintette Szeghalomnál. A kereskedelem fellendülését bizonyítja, hogy 1403-ban Békés kapott vásártartási jogot, s hamarosan követte Gyula és Szentandrás is.

A 12. században elszaporodtak hazánkban a belső vámok (vásár-, híd-, révvám.). 1295-ben Békéstől nyugatra a Hidas-ér neve fordul elő, bizonyítván a híd meglétét, hidat találunk itt még a 18. században is. 1383-ban a Vésztő melletti Körös-hidat említik. 1495-ben Czibak János és Ferenc varsányi földbirtokosok hidat vernek a Fehér-Körösön, amelyen jobbágyai átjöttek a gyulai uradalom területére, s Corvin János jobbágyait háborgatták, pülyi erdejét pedig jórészt kivágták.

Karácsonyi János szerint a középkorban két kereskedelmi útvonal vezetett át megyénken: az egyik Tiszavarsány–Bánréve–Mezőszentmiklós–Gyula–Simánd–Lippa, a másik Mezőtúr–Póhalom–Simasziget–Kiskároly–Szeghalom–Csökmő–Nagyvárad felé. Mindkét útvonal az ország belsejéből az erdélyi hegyeken át vezető átjárók felé tartott. A Gyula–Simánd–Lippa közötti út jelentőségét emelte, hogy a tordai sóbányák sóját a Maroson szállították a hegyek lábáig vagy a Tiszáig, s innen került az alföldre, valamint az ország többi részébe. Az erdélyi sószállításokkal a következő évszázadokban is gyakran találkozunk.

Karácsonyi a következő szárazvámokat említi: Kiskároly, Szeghalom, Décse, Gyur. Scherer a gyulai uradalom területén a gyulai, vári, pülyi, simándi, békési, décsei vámokat ismeri.

Az utakat azonban csak nyáron lehetett biztonságosan használni. Esős időszakban járhatatlanokká váltak, s legfeljebb a téli fagy adott újabb lehetőséget az utazásra. Janus Pannonius is szánon indult Váradról Pécsre, hogy az ottani püspökséget átvegye.

A Hunyadiak korából ismerjük a szeghalmi, sarkadi, békési, gyulai, szarvasi és károlyi (Szeghalom–Füzesgyarmat–Darvas határában) réveket. Gyulán is csak rév volt a „nagy utca" végén. Egy határjárás alkalmával Csolt környékén Keresszeg (Körösszeg) és Csolt közötti „nagy út"-at is említenek.

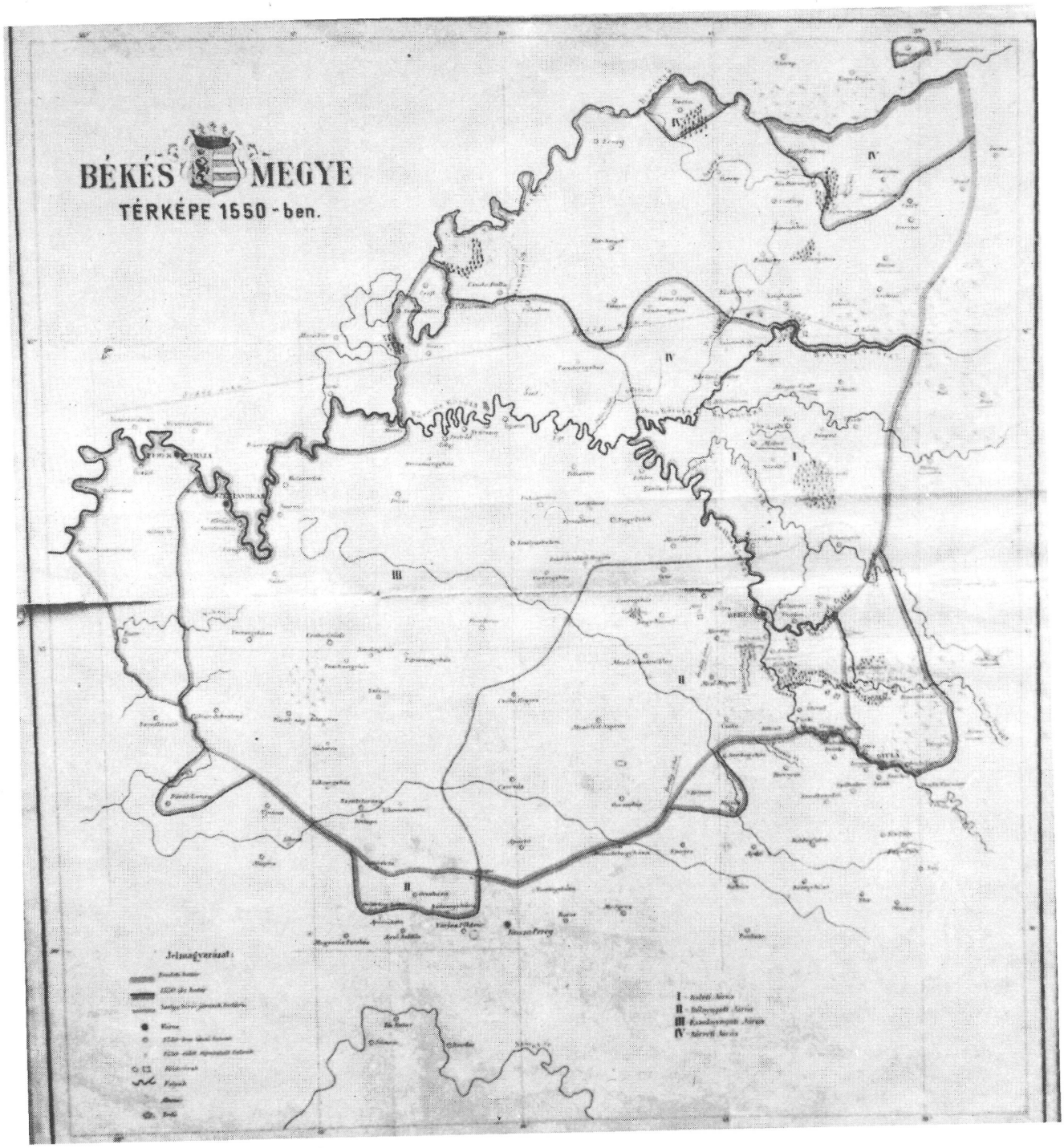
Karácsonyi szerint Szarvasnál keresztezte a Köröst a Szentes–Mezőtúr–Szarvason át Bihar felé vezető út, s egy 1469-ben keletkezett oklevél Szarvast révhelynek említi. Ugyanakkor Magyarország középkori kereskedelmi útvonalainak feldolgozója már nem ír erről az útról, s szerinte a szarvasi révhez csak a Szolnok–Mezőtúr–Nagyvárad közötti főútvonalból ágazott ki egy útvonal, így a szarvasi rév nem volt olyan nagy jelentőségű.

Az 1566-tól 1695-ig tartó török uralom nem kedvezett a közlekedési utak fejlődésének. A gazdasági élet hanyatlott. A török ugyan igyekezett előmozdítani a kereskedelem biztonságát, a kereskedők egy része is török volt, ennek ellenére a háborúk okozta bizonytalanság, a többszöri háborús dúlás nem egyszer késztette futásra a falvak lakóit. A lakosság inkább a biztonságosabb és mozgékonyabb állattartásra rendezkedett be. Az állatokat a sokadalomban adták el, s tőzsérek vitték tovább. Nagyobb vásárok voltak a környéken Debrecenben, Szegeden, Kecskeméten, Turon, Makón. Az ország keleti részéből nyugatra irányuló állatkereskedelemről némi fogalmat alkothatunk a dunai révátkelőhelyek forgalma alapján: 1560–1562 között Ráckevétől Bátáig 19 019 szarvasmarhát vittek át Ausztria, Morvaország, Dél-Németország és Észak-Itália fogyasztói számára.

Katonai szempontból a szarvasi révátkelésnek volt jelentősége. 1660-ban a török hidat is vert itt a Körösön, védelmére palánkvárat épített. A török egy keresztény sereg támadásától megrettenve felégette ugyan a hidat, de 1673-ban már újra állt a híd és a palánk is. 1683-ban Apafi Mihály erdélyi fejedelem ezen az úton tért vissza Erdély felé Bécs ostroma alól, s a bujdosó kurucok is a hídnál kértek átbocsátást a Körösön a töröktől. Öcsödnél azonban már csak rév szolgált átkelésre a 17. században.

A török közigazgatás székhelye, Gyula természetesen a legfejlettebb település volt a megyében. Evlia Cselebi 1660 és 1666 között – lóháton meg taligán – a porta megbízásából bejárta az országot, s útja elején Belgrádról Váradra utazván eljutott Gyulára is. Részletes városleírásában megemlíti, hogy a folyók által részekre tagolt Gyulán a külső városból 100 lépés széles fahídon lehetett bejutni a középső városba, a közlekedés megkönnyítésére pedig az utcán deszkapallók voltak lefektetve. A lakosok általában csónakon közlekedtek, s a vízzel tagolt várost Velencéhez hasonlítja.

Ugyancsak hídja volt a töröknek a Békés melletti Csatár falunál is a Fehér-Körösön. A korábban már említett Hidas-ér melletti Hidas falu 1610-ben is szerepel.[2]



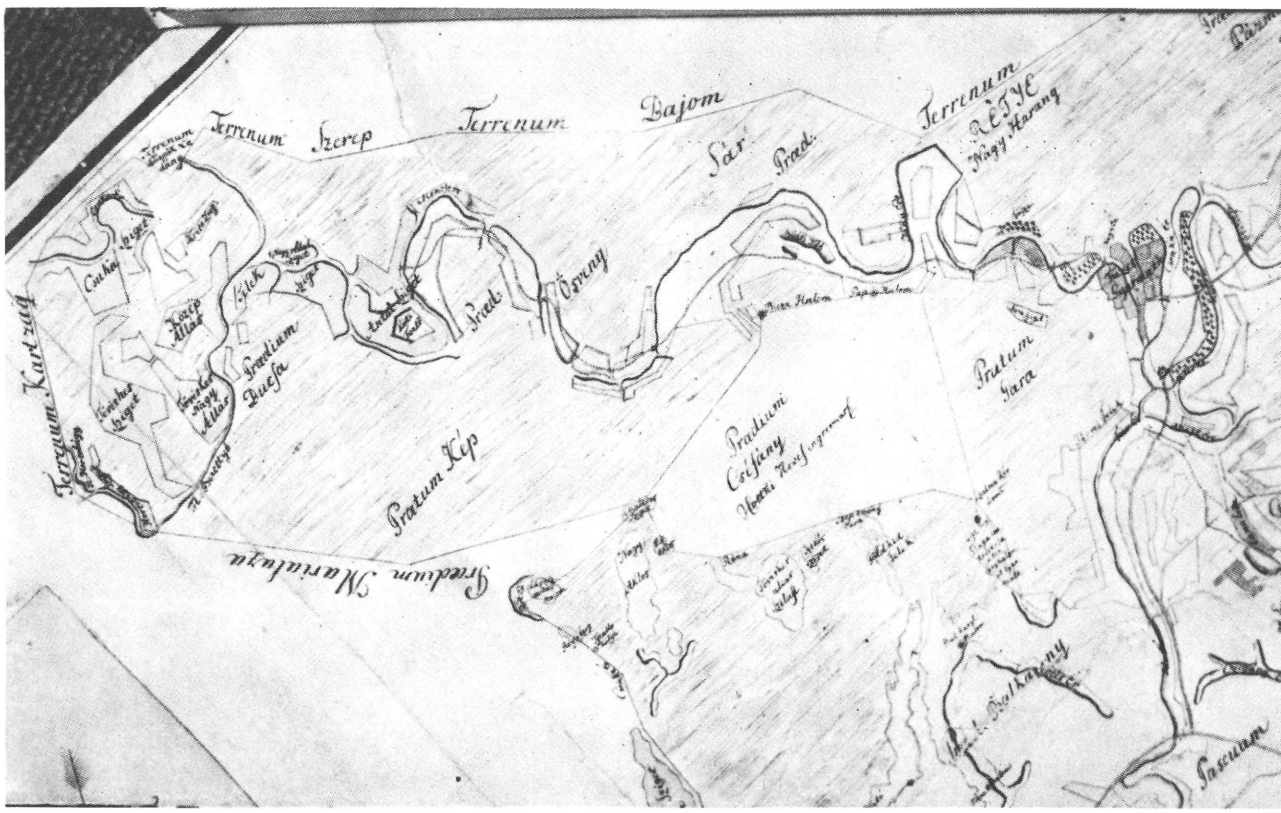
Karácsonyi János: Békés vármegye története, 10. p.

2. / AZ ÚJRATELEPEDÉSTŐL II. JÓZSEFIG

A töröktől visszafoglalt területen nagy volt a pusztulás. Embert alig találtak a rombadőlt falvakban, s harminc év múlva, 1715-ben is mindössze 9 falu meglétéről tudunk a hajdan sűrűn települt megyében. A természet is elvadult. Nemcsak az átutazó török követ felesége írja le a sivárrá lett tájat, hanem a Rákóczi-szabadságharc idején seregével Gyula ostromára vonuló Károlyi Sándor is sokat panaszkodik az embertelen utakra: „...a vizek nagyok innéd a Keresen, úgy hogy magamnak is négy vizen kölletett által úsztattnom s híd nincsen" – írja Túrkevéről a fejedelemnek. A sereg átszállítását a Körösökön hidak verésével próbálja megoldani: „... a hídnak hol léte felől Nagyságod tudosítson, hol javalná, mert Gyomáig is fertelmes az út, jobb lenne, mint Turon fellyül, közel a Körösnek keskenyén út jó lenne hozzá." De Erdély felé sem különbek az utak: „...az ki Jenőhöz akar menni, fél mérföldigh is úsztat s gázol." A vár sikertelen ostroma után a Fekete-Körösön, a Böngösdön és a Sebes-Körösön kel át seregével, utána a hidakat lebocsátotta a vízen Túr felé.

Amíg a középkorban kiépített utakról nem beszélhetünk megyénk területén, a 18. században megkezdődött az utak építésének, fenntartásának szabályozása. A gazdasági élet megindulása, majd a majorsági gazdálkodás újabb fellendülése a század közepén az utak, átkelőhelyek fenntartását igényelték az államtól, a megyétől.

Az első rendelkezést I. József császár adta ki 1706-ban arra, hogy a birodalmi rendek gondoskodjanak jó utak-



A FELSZÍNI FORMÁK HATÁSA AZ ÚTVONAL IRÁNYÁRA
A SÁRRÉT VIDÉKÉN A 18. SZÁZADBAN
Részlet a Harruckern dominium térképéről

ról és hidakról a postaszolgálat elősegítése érdekében, majd III. Károly készíttetett átfogó tervet és építtetett korának megfelelő utakat.

A cél a helyközi közlekedés, a megye közvetlen környékén lévő nagyobb regionális központok, s bizonyos mértékben Buda megközelítése volt.

1715-ben épp hogy megindult a megyei közigazgatás, valamennyi település panaszkodott, hogy nincs a megyében olyan hely, ahol termékeiket, marháikat értékesíteni tudnák. 1723-ban Szarvas és Gyula kapott vásárjogot, s a megyeszékhely vásárai a következő századra annyira fejlődtek, hogy az itt kialakult árak messze földön irányadókká váltak. A 18. század elején a hatalmas, betelepítetlen – elsősorban kincstári – pusztákon megjelentek az örmény pusztabérlők, akik a keleti és déli államokban vásárolt állataikat az itteni dús legelőkön hizlalták fel, s hajtották tovább nyugati vásárlóikhoz. Az ún. göbölyhajtó út még a huszadik században is ismeretes volt a megyében.

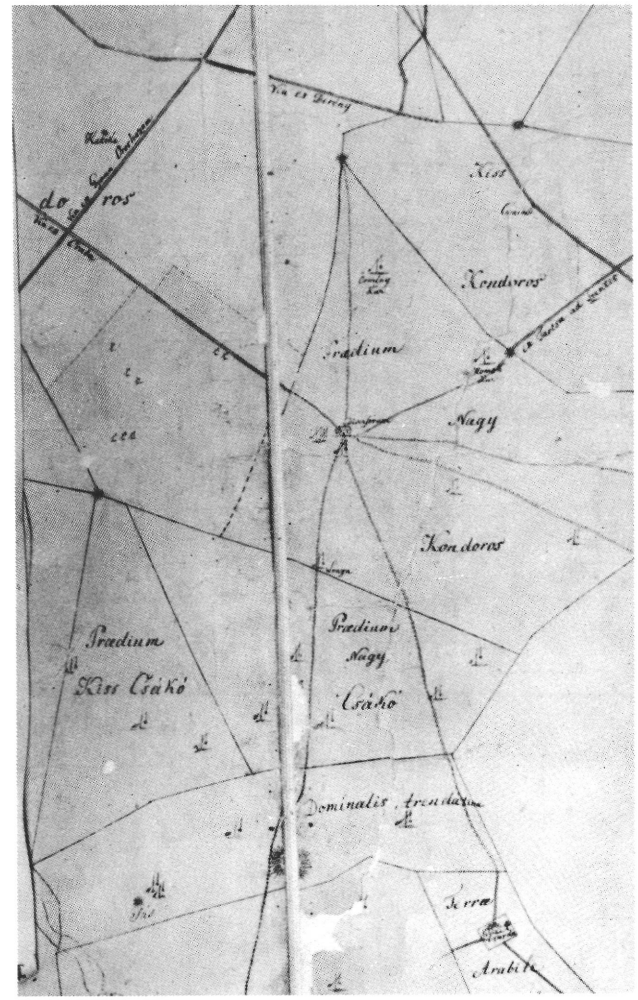
A közlekedés javítását célzó rendelkezésekkel már viszonylag korán találkozunk. Alighogy helyreállt 1715-ben a megyei közigazgatás (3 főből állt), 1720-ban már út- és hídjavítási határozatokról olvashatunk a megyei közgyűlés jegyzőkönyveiben. Természetes, hogy elsősorban hídjavítási határozatok szerepelnek, hiszen az utak toronyiránt haladtak, egymás mellett több nyomon is, s az utasok maguk választották meg a járható utakat, csupán a vizeken való átkelést kellett biztosítani. 1730-ban a büngösdi és a dobozi, 1732-ben a tarcsai, berényi, gyomai, endrődi, 1741-ben a körösladányi híd, 1741-ben a gellai (gerlai) híd javítását említik a jegyzőkönyvek.

Az utak jó karbantartására egyébként is évenként érkezett a helytartótanács utasítása. III. Károly ugyanis 1723-ban, a helytartótanács felállításakor műszaki bizottmányt szervezett, amelynek feladata az útépítés és -fenntartás műszaki irányítása volt, s 1724-ben már az utak jó karbantartására felhívó utasítást kap a megye. Az 1730-as évektől sűrűsödnek az utakkal kapcsolatos központi leiratok. Ezekből a határozatokból ismerjük néhány út jellegét, illetve az útkarbantartás tényét. A század közepén a túr–ványai úton már „agger" (töltés, gát) van a leglaposabb útszakaszokon. 1749-ben megjelenik a „via publica" fogalma is.

A kereskedelem szempontjából egy fontosabb útvonal volt a megyében: a pest–nagyváradi út, amely Cegléden át vezetve Cibakházánál keresztezte a Tiszát, majd a szarvasi rév–Békés–Gerla–Gyula irányában vezetett tovább. A hidak felsorolásából következtetve azonban egészen biztos, hogy volt észak–déli irányú útvonal is, amelyet a Körösök tettek nehézzé, és hidak építésével igyekeztek biztosítani a közlekedést.

Az utak egy részét az uradalmak tartották fenn. Uradalmi híd volt Békésen, Szarvason és Gyulán, amelyek után 1743-tól hídvámot szedhetett a földesúr. A gyulai hidat a földesúr 1764-ben építtette. Nagy gondot jelentett a megyeközpont összekötése Csabával és Váraddal.

A KONDOROSI CSÁRDÁNÁL ÖSSZEFUTÓ ÚTVONALAK A 18. SZÁZADBAN



Részlet a II. József-kori katonai felmérés térképéről

Mindkét irányban a Körösök árterülete akadályozta a közlekedést. Orvoslására megépítették a csabai gátat, s Nagyvárad felé az 1777-ben ásott Hajós-út gátját használták közlekedésre, így Remetén, Sarkadon át juthattak Biharba.

A korabeli útviszonyokról és utazásokról sok mendemonda és leírás tanúskodik. Takáts Sándor feljegyezte a Békés megyei Harruckern földesúri család papjának utazását Békés megyében: „Egy alkalommal, mikor épp a Nagyalföld egyik töltésén haladtak, oly nagy volt a sár, hogy a kocsi tengelyéig ért. Amerre a szem ellátott, mindenütt piszkos áradat borítá a földeket, s a vízből csak a töltés koronája látszott ki. A lovak páraszakadva húzták a veszélyes helyeken a kocsikat, amelyek hol jobbra, hol balra dőltek. Az első hintó, amelyben a bárói család ült, szerencsésen átvergődött a töltésen; a második azonban, amelyben Antonius páter szepegett a háziorvossal, a komornával meg a szobalánnyal, egy hatalmas zökkenés után feldűlt. Antonius páter fordult ki a kocsiból legelsőnek, a szobalány és a komorna a páterre esvén úgy le-

nyomták őtet a piszkos áradatba, hogy csak a lábai látszottak ki a vízből. Az édes teher sehogysem tetszett a jó Antoniusnak, de kiáltani nem tudott, sőt kapálódznia sem igen lehetett, mert ami a kocsiból kihullott, mind ráesett. Végre nagynehezen fölfedezték őt a csatlósok, s szerencsésen ki is emelték."

A földesúr természetesen saját kocsiján utazott, s tekintélyét a befogott lovak száma is mutatta. Harruckern báró Pestről Gyulára utazván 8–10 lovat fogadott üveges batárja elé, a Gyula és Nagykároly közti kisebb, 17 mérföldnyi távolságon a lóváltásokkal 580 lovat vett igénybe kilenc hintójához.

Ilyenek voltak az utak, s bár vásárok tartását is engedélyezték a 18. században, általános a panasz a gabona eladhatatlanságára. 1767-ben, amikor a helytartótanács a békési gabonaárakról érdeklődik, a következőkről panaszkodik a megye: „azt (a gabona árát – Cz. I.) nem lehet meghatározni, mert itt sehol heti vásárok nem tartatnak... Eladásra alkalmas helyek kilencz mérföldnyinél közelebb hozzánk nintsenek, ezeknek is uttyaik többnyire alkalmatlanok."

A szeghalmiak hasonlóképp a piacok hiányára s az utak járhatatlanságára panaszkodnak 1770-ben: „Váradnál és Debrecennél eladásra közelebb való hely hozzánk nintsen, de ezek is hét mérföldnyire vannak tőlünk és útjuk kivált tavasszal és télen alkalmatlan, hol az árvizek, hol pedig az esők miatt, egyéb eránt mind a két helyre vámon kell által menni."

Az elhanyagolt szárazföldi utak helyett így meglehetős szívesen használták a vízi utakat: A Fehér-Körösön az Erdőhát faáruját úsztatták le Gyuláig, majd Békésig, az ún. Hajós-út kiásása után a Fekete-Körös is bekapcsolták a vízi szállításba, s a vízi szállítás még a 19. században is fontos volt a megye kereskedelmében. Nagyváradtól Gyuláig vízen lehetett megtenni az utat.

A század közepén az utak némi szabályozottságára bizonyíték Tompa Farkas csabai főszolgabíró rendelkezése: „Minden helység az országútjait a maga határaira nézve szélességre 6 bécsi ölnyire szabja és hagyja és kemény büntetés alatt föl ne merészelje szántani. Egyéberánt amely helység földjén ellenkező tapasztaltatik, a bírák fognak adózni."

A rendelkezés kemény hangja azt mutatja, hogy az utak szélességét és nyomvonalát erőszakosan kellett betartatni a lakossággal.

A szárazföldi közlekedés jellegzetes épületei voltak a pusztai csárdák, első emlékei már az 1730–1740-es években megjelentek. Pihenő- és szálláshelyek voltak utasnak, állatnak egyaránt. Mivel fennállásukat a forgalom biztosította, legtöbbjük utak kereszteződésében, csomópontokban keletkezett, illetve a csárdák is hozzájárultak az utak keletkezéséhez. A II. József-kori katonai felmérések már feltüntették a kondorosi, monori, szentmiklósi csárdákat, a megye 1788-i térképen pedig ezenkívül a kamuti, gerlai, csorvási, csudaballai és simai csárdák szerepelnek. A forgalom növekedésével a 19. század elején a kevésbé fontos útvonalak mentén, félreeső helyeken is keletkeztek csárdák.

Virágkorukat a múlt század közepén élték. Ekkor Békés megyében mintegy 41 csárda található. Legismertebb a kondorosi csárda, amelytől utak sora vezetett a megye minden részébe. Személyzete is a legnagyobb volt: 7 férfi és 4 nő dolgozott a csárdában.

A fontosabb útvonalak mentén a következő csárdák voltak ebben az időben:

a szeged–nagyváradi útban 3 csárda: a monori, gerendási és a veszei.
a pest–aradi göbölyhajtó útban a szenttornyai, kaszaperi és dombegyházi csárda.
a szolnok–szarvas–aradi útban 4 csárda volt megyénkben: köztük a kondorosi és gerendási is.[3]

3. / II. JÓZSEFTŐL A REFORMKORIG

POSTAUTAK

A 18. század végén II. József korától jelentős változásoknak lehetünk tanúi. A kialakuló merkantilista szemlélet a kereskedelem és közlekedés felé fordította a figyelmet, másrészt a kalapos király rendeletei nyomán keletkezett iratok és térképek, könyvészeti források olyan forrásanyagot adnak, amelyek alapján részletesen megismerhetjük az akkori útirányokat, útvonalakat.

Összeköttetés szempontjából fordulópontot jelentett a megyénket is érintő postaút felállítása.

Az erdélyi kereskedelem egyik útvonala a Maros völgyében húzódott, s a töröktől visszafoglalt területeken 1700-ban a határőrvidék szervezésére kiküldött bizottság a postautat Budáról Aradon át javasolta vezetni Szebenbe, Erdély akkori fővárosába. Az aradi postahivatalt 1703-ban fel is állították. A megyénket közelebbről érintő arad–nagyváradi postaúton 1769–1770-ben szervezték meg a postaállomásokat. Békés megyét annyiban érintette ez az út, hogy a megye postáját Simánd postaállomásáról hozhatták Gyulára.

Két évtized sem telt el, s 1787-ben megszervezték a megyén átvezető postautakat is. A császári leirat szerint „...Őfelsége legkegyelmesebben megparancsolni méltóztatott, hogy miután Szentesnél az évnek minden szakában a legjobb átkelőhely van a Tiszán keresztül, postacursust létesítsenek az említett Szentesen át, ahol az út azután Arad és Nagyvárad felé ágazna el, és a következő állomások állíttassanak fel, még pedig Aradról Battonyára 1, Komlossra 1, Orosházára 1, Szentesre 2, Csongrádra 1, Alpárra 1, Nagy-Kőrösre 2, Czeglédre 1, Erkényre 2, Ocsára 2, Pestre 2 állomással. A nagyváradi szakasznak egy része Orosházáról 2 állomással Csabára, egy állomással Gyulára, eggyel Sárkádra és szintén eggyel Remetére létesíttessék..." Amíg a pest–aradi postaútból mindössze 12 mérföldnyi tartozott az akkori Békés megyéhez, az orosháza–nagyváradi út már a megyén át vezetett: Orosháza a földvári puszta–gerendási puszta–Csaba–Gyula–Sarkad–Gyapjú vonalon át ért Nagyváradra.

A postaút elkészítése jelentős útjavítással járt. 13 helység (Békés, Csaba, Doboz, Gyarmat, Öcsöd, Gyula, Vári, Kétegyháza, Körösladány, Szarvas, Szeghalom, Szentandrás, Vésztő) robotmunkájával javították a jövendő postautat 1787 szeptember–októberében, hogy idejében elkészüljön az útvonal. Különösen a Csaba és Gyula, valamint Gyula és Sarkad közötti útszakaszokat kellett gátakkal magasítani az árvizek ellen. Gyula és Remete között 9 híd készült a gátakra, s Gyulától a bihari határig terjedő 7,6 km hosszú útból 5,6 km gátakon vezetett. Erről az ún. „Remeteházi-gát"-ról a későbbiekben még sokat hallhatunk a korabeli jegyzőkönyveket lapozgatva. A legnehezebb szakasza volt ez a postaútnak.

Az átlagosan 3,5–4 méter széles gátak helyenként 7–8 méter magasan emelkedtek ki a szintből a megyei mérnök beszámolója szerint.

Ilyen előzmények után indult meg a forgalom 1788. március 1-én az orosháza–csaba–nagyváradi postaúton. Postaállomást Orosházán, Csabán és Gyulán létesítettek. A postaállomást „egy királyi, bádogra csinált és deszkára szegezett kétfejű sass czimer" jelezte. Postaforgalom hetenként kétszer járt, s a küldeményeket lovas legények továbbították.

A postaforgalom a megtett intézkedések ellenére sem volt zavartalan. Már 1788-ban a tavaszi árvíz úgy megrongálta a remeteházi gátakat, hogy használatuk lehetetlenné vált. A városi elöljáróság emberekkel és vízi eszközökkel sietett a gyulai postamester segítségére, s továbbította a nagyváradi postát. A két megye határán a Fekete-Körösön hidat épített a két megye közös összefogással, de a fenntartásban sok problémát okozott ez a közösködés. Általában Békés panaszkodott a bihariak hanyagságára, akik – más, jól használható postaútjuk is lévén – nem fektettek sok gondot a postaút fenntartására. 1803-ban viszont Bihar megye kifogásolja a békési utak minőségét. Békés megye gyűlése így reagált Bihar panaszára: „Hogy sár ne legyen, az ezen a földön, holott kő nintsen, el távoztatni lehetetlen, de az csak tagadhatatlan, hogy ezen Megye részéről a' Töltések Remeteháztól Gyuláig valamint még 788^{ik} és 789^{ik} Eszt(endő)be elkészítettek, úgy az olta is esztendőnként igazíttatnak és lehetséges jó állapotban tartattatnak a' Hidakkal együtt úgy hogy ezen a részen lehet járni bár akármelly Árvíz legyen is. De ellenben az is tagadhatatlan igazság, hogy N(agyságo)s Bihar V(ár)megye részéről a' Töltései... azok is mellyek elkészíttettek volt, a' leg rosszabb állapotban tartatnak, úgy szintén a Hidak is, kivált pedig a Sarkadi Híd, mely már a legfélelmessebb állapotban vagyon."

A Gyula és Sarkad közötti útviszonyokról még 1843-ban is így ír az átutazó Erdélyi János: „Hogy azt az utat, amely Sarkadtól Gyuláig visz, leírhatnám, göröngyökből kellene kiraknom a betűket; mély kerékvágásból a sorokat; s filantrop érzetem azt mondja, hogy ily utat, minő ez kivált esős időben lehet, ellenségemnek sem kívánok."

UTAK ÉS KERESKEDELEM

Az 1770-es évektől Vertics József személyében kiváló mérnököt alkalmazott a megye, aki három évtizeden át töltötte be a megyei mérnöki tisztséget. A megye úthálózatát az általa 1788-ban készített térképről ismerjük.

Eszerint postautak voltak a megyében vagy a megye szélén a következők: Aradról Simándon át Nagyváradra. Ebből Simándnál kiágazott az Ottlakán át vezető gyulai postaút. Az Arad–Battonya–Komlós–Orosháza–Szentesen át haladó postaút a pesti postát közvetítette. Ezt az utat Gerendáson és Csabán át megyénken áthaladó postaút kötötte össze a Gyulán–Sarkadon át vezető és a Nagyváradra tartó postaúttal.

Az útvonalak többsége megegyezett a mai utakkal. Gyula környékén alig változtak. Csabáról csak a csorvási és békési út változott, utóbbi Megyer környékén ágazott ki a berényi útból. A kétegyházi út sokkal jelentősebb volt, mert Aradig vezetett. A szarvas–pesti út a mai nyomvonalon haladt. Szarvasról közvetlen út vezetett Szolnokra és délen a monori csárdához, azóta megszűnt az endrődi úttal párhuzamos gyomai út is.

Kondoros fontos utak csomópontjában feküdt. Szarvas ról Kondoroson át vezetett az „aradi út"-nak nevezett út, de ma jórészt földút maradt. Békésről a Körös jobb partján út vezetett Ladányba. Megszűnt a szeghalom–ványa–mezőtúri út is, valamint a Vésztőről a Körös bal partján Szeghalomba vezető út.

A Körösökön az átkelést fahidak biztosították. Fontos híd volt Gyulán, Körösladányban kettő is, az utolsó híd Köröstarcsán épült meg. Ezen alul a Körös „olly nagy, hogy ... a'Körösön híd seholsem találtatik, hanem minden alább levő Helységekben járó hídon a' vagy a' mint nevezik (kompon) kell által járni". Petik Ambrus 18. század végi gyulai tanító földrajzkönyvében olvashatjuk ezeket a sorokat. Ő említi a gyomai, endrődi, szentandrási, öcsödi réveket is, amelyeken révvámot szedve általában „jó hasznot vehet" a község.

Érdemes idézni még a Körösladányról írtakat: „Körös Ladány, a' ki a Sebes Körös' Éjszakról való partyára helyheztetett és Nagy Ország uttyában vagyon, úgy, hogy a' ki Váradról és Debreczenből vagy Erdélyből akar egyenesen ezen Vármegyében jönni, vagy Csongrád vármegyében ezen Vármegyén keresztül menni, a' Sebes Körösön lévő hidat, mely K: Ladányba vagyon, el nem kerülheti, 's annak tájékáról Gyulának, Aradnak és Tömös Várnak egyenes uttya."

Szarvasnál akkor rév volt – a korábbi, 1743-ban épült híd valamikor eltűnt – mert így ír Szarvasról: „Buda, Pest és Eger felől elkerülhetetlen Ország uttya Gyula, Arad vagy Temesvár felé, mivel itt kelletik a' Körös révén alkalmas nagy hajókon (komp) mind szekerekkel, 's mind pediglen marhákkal a' vízen által költözni, úgy azoknak is, kik ezen Tartományról a' Tiszán túl lévő Tartományokra útaznak."

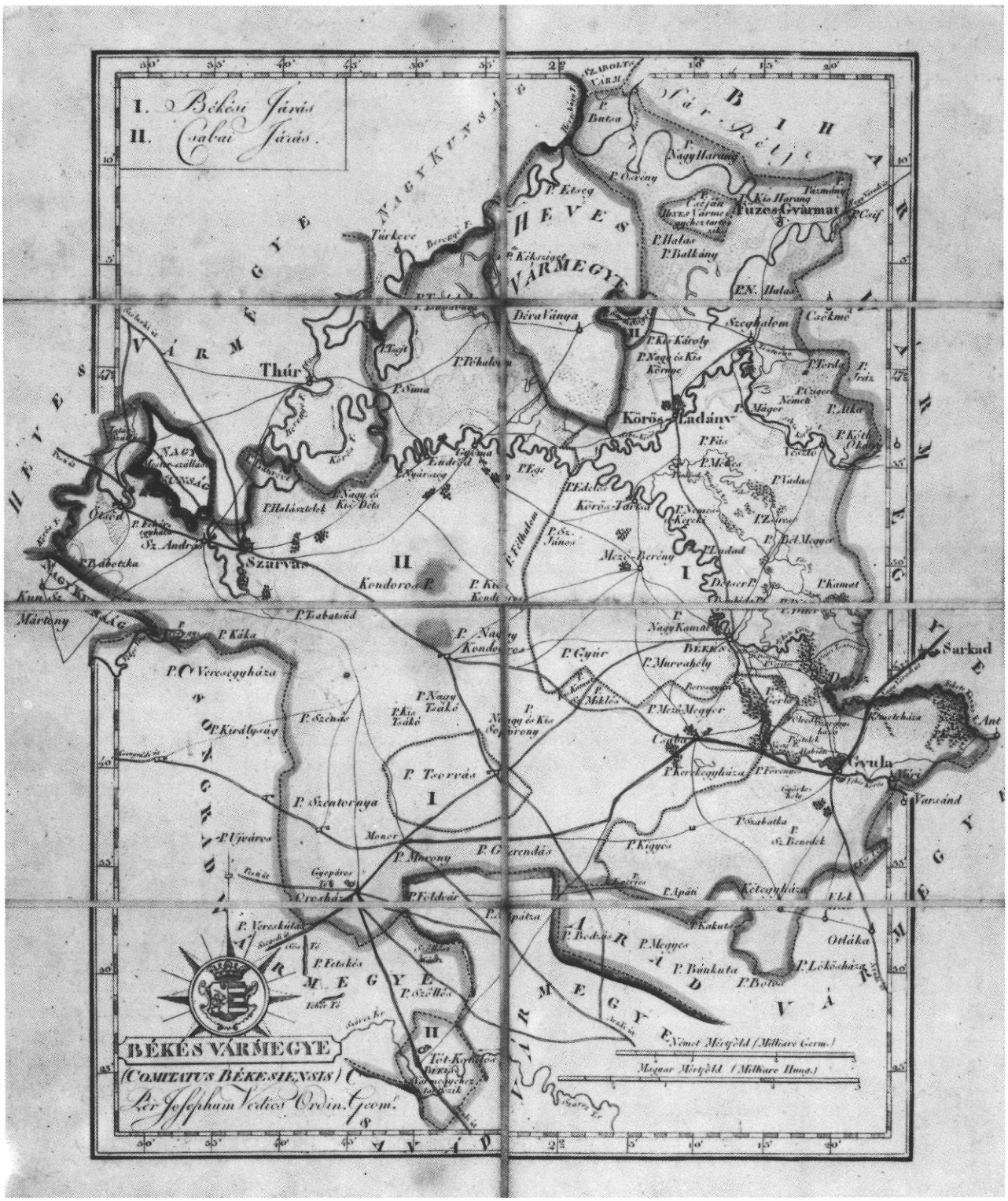
A napóleoni háborúk újabb konjunktúrát teremtettek. A gabona mellett elsősorban az élő állat volt a fő jövedelmi forrás. Vésztő 1801-ben arról panaszkodott, hogy eddig csak 1042 pozsonyi mérő búzát tudott szállítani Aradra. A juhtenyésztésből származó gyapjú már a dunántúli kereskedőkhöz is eljutott. Gyomáról a reformkorban évente 200–250 q gyapjú került piacra. A sárréti nád Nagyváradig is ismert volt, de a Körösökön lápokba kötve lefelé is úsztatták, egy-egy lápban nemegyszer 1000 kéve nádat is kötve.

A megye déli részén, Mezőkovácsháza környékén a 19. század elején dohánykertészeket telepítettek le, sok kertészközség jött így létre, s fő árucikkük a dohány volt. Haán Lajos viszont azt említi, hogy édesapja termesztett először lóherét Békésben, s ezt Pestre szállították. Három napig tartott a pesti út, hacsak nem történt baja a kocsinak. A sót továbbra is az aradi és nagyváradi sókamrákból szállították, s amikor a gyulai sóház tulajdonosa egy alkalommal azért adta drágábban a sót, mert a távoli Soborsinből szállította, az ügy a megyegyűlés elé került, s azt kötelezték a sónak a közeli sókamrákból való beszerzésére.

Természetes, hogy a földesúr is a vásárokon adta el felesleges gabonáját, amelyet a jobbágyok hosszú fuvarral szállítottak el. A robotnak ez a formája sok zúgolódásra adott okot. 1818-ban a gyomai földesúr úgy egyezett meg jobbágyaival, hogy csak a nyári hónapokban kötelesek oda-vissza fuvarozni (ápr. 1–szept. 31-ig), egyébként vagy csak oda vagy csak vissza, hogy az igavonó állatokat kíméljék. Aradra 8 szekeres napszámba számított az út (ha oda-vissza szállított 12 napot jelentett, Szolnokra 6 (illetve 9 nap), Szegedre pedig 11 (illetve 16–17) napot számolt el az uraság.

A kereskedelem fellendítésének igénye, a merkantilista szellem térhódítása tükröződik a kor jegyzőkönyveiben. Már az 1791-i országgyűlés úthálózatterve is ebben a szellemben készült, s ahogy haladunk a reformkor felé, egyre sűrűbben olvashatunk a kereskedelem és közlekedés fejlesztésének igényéről. „A' Megye a' Kereskedés dolgában hátra lévén, nagy tekintetű Comerciális útja nintsen, azonban volt gondja arra, hogy az Ország utak annak idejében igazíttassanak" – olvashatjuk 1813-ban. 1818-ban pedig a következők hangzanak el a megyegyűlésen: „Meg vagynak győződve a' Rendek, hogy a kereskedés az Adózó Népnek nagy boldogságára és ez által virágozatra leendő fel-emelésére szolgál, mellyet legfőképpen az alkalmatos és a' mennyire lehet egyenes lineába (vonalba) fojó útak által az emporiális hellyek egybe tsatolása eszközöl."

Az áruszállítás nemcsak kötelező robot volt, hanem megélhetési forrás is. A mezőkovácsháziak lakóhelye az



Görög Demeter atlasza

Arad–Makó felé vezető útvonalba esett, így módjuk nyílt a szekerezésre. S az 1830-as évektől a mezőkovácsházi szekeresek bérfuvarosokként járták az utakat Brassótól Pozsonyig. Vállalkozásukat a vasutak kiépülése sorvasztotta el, így ma már csak emléke él a kovácsházi fuvarosnak.

Különleges módja volt a közlekedésnek a Sárrét lápvilágában. Itt csak a lápi ember ismerhette ki magát,

így a pákász, csikász, madarász alkalmi vezetőként vízi-szállítással is foglalkozott. Zsombékról zsombékra lépve vezette át az idegent a veszélyes lápvilágon. Nem csoda, ha Bajomtól Füzesgyarmatig lévő egy mérföldet egy teljes napig tette meg a bajomi kálvinista lelkész. Csónakkal gyorsabb volt az út – ha használni lehetett –, evezőt, csáklyát, rudat ügyesen kezelte a víz mélysége szerint a Sárrét mocsarait jól ismerő vezető.

Azokon a helyeken, ahol folyók akadtak a közelben, a vízi szállítást használták. Így a gyomaiaknak is módjukban volt a szomszédos erdős vidékekről „lápokat alá botsájtani", s épület- és tüzifát beszerezni. Tutajjal a Hortobágy vidékére is eljutottak. Az erdőháti fa leúsztatása a folyószabályozásokkal és a vasúti szállítások megindulásával szűnt meg.[4]

AZ ELSŐ KŐÚT

A 18. század végéhez fűződik az első kőút építése. Aradon 1750-ben már megkezdték az utcák kövezését, Békés megye székhelyén, Gyulán még fél évszázadot kellett várni az első kövesútra.

1794-ben vetődött fel konkrétan egy kövesút építésének gondolata. A gyulai főutca faburkolata ugyanis annyira elhasználódott, hogy 1793-ban elhatározták az út felújítását: „... a régi mód szerént híddal ki rakattasson oly formán, hogy valamint a Földes Uraság... a fát meg veszi, azt átsokkal ki faragtattya, s a hidat el készítteti, úgy a Vármegye is annak el szállításáról s minden kézi munkásról és szekerekről fog gondoskodni." A „híd" itt tulajdonképpen nem hidat, hanem hídszerűen épített utat jelent. Ilyen gerendautak gyakoriak voltak ebben a korban, Debrecenben 1826-ig fennállt egy 650 m hosszú alkotmány a nagytemplom előtt.

Ezt a határozatot azonban nem hajtották végre, a megye ugyanis 1894-ben újratárgyalta a megyei út ügyét, s megváltoztatta határozatát. Az indoklás meggyőző volt: „...A fa hídhoz más egyéb nehézségeken kívül, még az is járulna, hogy annak el készítése s jó állapotban való tartása teméntelen fát kíván, mely az Erdőknek tetemes pusztításával esik meg, azonban annak még is állandóságot ígérni nem lehet, annak okáért úgy tartaná [a vármegye], hogy mind az Ezeknek megkíméléséért, mint az Utasoknak könnyebségekre, mind pedig az állandóságra nézve legjobb s tanácsosabb lenne, hogy azon egész út – az Uraságnak is engedelme hozzá járulván – kővel rakattatnék ki ígérvén azon M[éltó]ságos Úr, hogy kő vágatásra a Világosi határban ingyen engedelem adattasson az azt illető Földes Uraságtól ki fogja nyerni, mind a Temesvári Fő Hadi Tanácson a kövek szélyel hányására meg kívánandó Puskaport meg szerezni mind pedig a Maga Kő vágó szerszámait N[agyságos] V[árme]gyének használás végett átengedni."

A főispán előterjesztését a megye elfogadta, „Meggyőzettetvén ... azon okokk nyomós voltokról, melyek a Méts [Méltóságos] Fő Ispány Úr által elő adattak, meg határozta, hogy ezen Út nem fával, a mint eddig való szándék volt, hanem kővel rakattasson ki, ajánlván egyszersmind a Mélts Fő Ispány Úr is az egész V[árme]gye színe előtt Vida Imre Úr a Gyulai Uraságnak Fő tisztviselője magát, hogy a Msgs Földes Uraságnál véghez fogja vinni, hogy ha a V[árme]gye a Követ Világoson meg vágattya s ide Gyulára szállíttattya, azzal osztán az Uraság Költségén ezen kérdésben forgó egész utat meg fogja rakatni."

A város főutcáját, egyben a városon áthaladó postautat még a század végén kikövezték, de a kövezett utcák már 1806-ban olyan rossz állapotban voltak, hogy a közlekedés rajtuk veszéllyel járt. Mivel az uradalom vette legnagyobb hasznát az útnak, a megye az uradalom hozzájárulását is kérte az útjavításhoz. Végül is a flastromozó [kövező] mester fizetését, valamint a kövezet jövendőbeli karbantartását vállalta az uradalom. A követ Radna és Paulis kőbányáiból szállították, s ottani kőfaragó mesterek faragták ki. 1810-ben még nem volt kész az új kövezés, a megyegyűlés jegyzőkönyvében ugyanis a következő feljegyzést találjuk: „A Gyulai utczáknak kővel való kirakása az előbbeni megyei végzéshez képest még véghez nem ment 's az alatt a régi ki rakás is meg romladozott, ne hogy ezen munkának hallasztásával ezen posta út éppen járhatatlan legyen, múlhatatlanul szükséges, hogy azon munka tökélletességre vitessen...", megbízzák tehát Csanády Pál comissariust, gondoskodjék a szükséges kövekről, a járási főszolgabírók pedig arra kaptak utasítást, hogy „mihelyest az adózó nép a tavaszi szántást el végzi, 's az utak járhatók lesznek még a fű hegyen anyi kőnek Gyulára hordására a' mennyi azon utczának kirakására szükséges, meg kévántató szekereket ki rendellyenek", a gyulai uradalom pedig az egyesség szerint „kű rakó mesterekről gondoskodjon." Két év múlva az új kövezet is annyira járhatatlanná vált, hogy szükségessé vált kijavítása, melyet az uradalom és a megye közösen vállalt. Bodoky Mihály földmérő a mai Városház utca kövezését is javasolta, mivel ott volt a gyulai városháza, s „igen terhes téli időben az utazóknak és a forspontozó adófizetőknek az oda való menetel." A Városház utca kövezése azonban elmaradt.

1825-ben újra napirendre került az egyetlen kőút kijavításának ügye: „...kár volna ezen sok költséggel és fáradsággal készült és az egész Megye Publicumának de főképpen Gyula Városa hasznára és Comoditására szolgáló munkának végképp elromlani annyival inkább, mint hogy előre látható képpen ezen meg igazításbeli munka sokba nem kerülne". Mivel a földesurat hiába sürgették, hogy a régi egyezség szerint a mesterembert fizesse, a házas gazdákat kérték fel, ajánljanak fel némi összeget az út javításához. Rosty Albert alispán erőteljesebben fogalmazott: „... a Gyulai Utzáknak kő flastrommal kirakott részének igen rossz és az esős és sáros időben járhatatlanságokat előadván olly vélekedését terjeszti elő, hogy a flastrom vagy megigazíttasson vagy pedig egészen fel szedessen„. Egyébként úgy vélte, hogy az utcák karbantartására és tisztítására a „köz munkára

ítélt Rabok 's a Gyulai Uradalom számos rabjai" is felhasználhatók.

A korabeli útépítésnek, útfenntartásnak és útállapotoknak ez a képe mindenképpen megérdemelte ezt a részletezést, hiszen az első kövezett út sorsáról volt szó.[5]

HIDAK, RÉVEK, VÁMOK

Az első kőút után megépültek az első kőhidak ugyancsak Gyulán.

A fából épített hidak 3–4 évenként nagyobb javításra szorultak, egy-egy esős év pedig alaposan megrongálta állapotukat. 1802-ben azt jelentik a szolgabírók, hogy „járásaikban az Ország Utakban lévő hidak annyira meg romlottak, hogy azok minden üdő halasztás nélkül meg igazítást kévánnak." Békésen az 1813-ban épített fahíd öt év múlva már olyan rogyadozó állapotban volt, hogy sürgős javítását kérték, nehogy összedőljön, s így az igen forgalmas debreceni út elzárattasson. 1805-ben a megyei földmérő is panaszkodott a hidak állapotára, melyeken „már most is az Utasok tsak nagy veszedelemmel járhatnak rajtok keresztül.", s egy árvizet sem bírnának ki. Egy-egy nagyobb híd 3–4000 Ft-ba került abban az időben (a Büngösdön 3723 Ft, Körösladányban a Körösön 3274 Ft), a töltések alatti kisebb vízáteresztő hidakat 7–800 Ft-ért készítették. A napoleoni háborúk után fellépő infláció idején a remeteházi gáton 8448 Ft-ot irányoztak elő három híd újjáépítésére.

A fahidak gyors elhasználódása s a drága építés vette rá a megyét a kőhidak építésére.

1806-ban a fa árának emelkedése, valamint a „fa materiáknak" hiánya miatt határozta el a megye, hogy egymás után több kőhidat fog építeni. „Régi szándéka a' Megyének, hogy valamennyi el kerülhetetlen szükséges hidak az ő meg igazításokra kívántató költségeknek meg kéméllése tekintetéből lassanként egymás után téglábul tsináltassanak." Téglahidakon nemcsak a boltíves téglahidakat értik, hanem azokat is, amelyeknek csupán pillérei vannak téglából kirakva.

A határozat végrehajtása azonban lassan haladt. Még 1817-ben is csak ott tartottak, hogy „a' Megye a nevezetesebb Hidaknak a' végit jól kiégett tégla falakkal meg erősíttetni" fogja. Javasolták ugyanakkor a faragott kövek használatát a hidak megerősítésére: „Minthogy pedig az illyen Hidak végén lévő tartalék kő falak szegelettyei leg több erőszaknak vagynak ki téve, az az alázatos vélekedése (Bodoky mérnöknek – Cz. I.), hogy igen hasznos és szükséges volna a' folyó víz felől eső szegleteket faragott termés kövekkel ki rakni, a mellyeket jó előre szükséges volna el készíttetni s a' Kő Bányákból el hozatni." Bodoky a következő hidak lábazatait tervezte megerősíteni: a remeteházi gát hídjait, a Csikos-éri, Széles-éri, Hajós-úti, a békési, kamuti, körösladányi, Détséri, hosszúfoki, büngösdi és Sebes-körösi hidakat.

A sok szép tervből két kőhíd épült meg a század elején: Gyulán a Bárdos-híd és a Kapus-híd.

Mindkét híd a postaútba esett, így a földesúr, aki eddig az út és a híd fenntartását vállalta s a hídat építette, elzárkózott a híd felújításától. A hídépítést a megye magára vállalta, s már 1797-ben a megye házipénztárából javíttatták meg.

A híd építését 1803-ban határozták el: „Minthogy egyszerre valamennyi hidakat, mind az arra megkívántató temérdek nagy költségekre, mind a munkára való nézve felállítani nem lehet, azért esztendőnként csak egy téglahidat fog csináltatni [a vármegye], ez idén tehát a munka a legszükségesebbnél, tudniillik Gyula városának Bárdos-hídjánál fog kezdődni."

A híd tervezésével Vertics mérnököt bízták meg, aki 1804-re elkészítette a tervet, egy 6 lábon nyugvó, 5 nyílású hidat. Ezt a tervet a Helytartótanács nem hagyta jóvá, helyette egy négynyílású híd tervét küldte le, s kért hozzá költségvetést, amely 1806-ra készült el. Amíg az engedélyezés folyt, a munka megkezdése érdekében a megye megbízta Tomcsányi Kristóf főszolgabírót a szükséges anyagok beszerzésével. Az ívekhez szükséges faragott köveket radnai kőfaragó faragta, az építőköveket a Solymoson túli milovai kőbányából szállították. Mai szemmel mérhetetlen sok munkát jelentett a kőhíd készítése: egy öl kő elszállítására 20 szekérre volt szükség, így összesen 1600 szekér kiállítását kérte Tomcsányi, hogy a köveket Gyulára szállíthassa. 1806 szeptemberében érkezett meg a jóváhagyott terv, még abban az évben leszállították a kő egy részét is, őrzésére strázsákat állítottak. Minthogy a híd építéséhez az uradalom is hozzájárult, az építéssel Czigler Antal uradalmi építőmestert – sok műemléki templom építőjét – bízták meg. Czigler első teendője volt, hogy a már megrendelt 100 000 gyulai téglát lemondta, s helyette békési téglát rendelt, mert ez alkalmasabb volt víz alatti építkezéshez.

1807 júniusában 20 községre vetették ki a robotot: 1718 szekeres és 766 gyalognapszámot. 1808-ban már járható volt a híd, de még 1810-ben sem volt teljesen kész: a faragott kövek felrakásából hiányzott még, amely miatt a híd láthatóan romlott, „holott minden mesteremberek már ki vannak fizetve", s a hiányosságok sürgős pótoltatására hívták fel Tomcsányit, „hogy a Bárdos-hídja egész tökéletességre hozattasson minél előbb."

A Bárdos-híddal egy időben készült a másik műemléki híd, a Kapus-híd. 1807-ben ugyancsak Vertics földmérő készítette a terveket, a Helytartótanács ezt sem fogadta el, mert „az hosszabb és szélesebb, mintsem kellene." A megye új tervet készíttetett, de a kőhídhoz ragaszkodott, mivel „ezen megye már ez eránt meg győzetett, hogy minden tekintetből hasznosabb a' kő híd a' fa hídnál." A háromnyílásos terv is a Helytartótanácsnál maradt. 1811-ben már arról olvashatunk, hogy a „Kapus-Híd fából lévén készülve úgy el avult, hogy a rajta járók annak minden szempillantásba történő leroskadásától 's ebből következő veszedelemtől méltán tarthatnak." A Helytartótanács az év végén engedélyezte a kétnyílású tervet, közben azonban Vertics meghalt, s

utóda, Stendei Péter három nyílású tervet készített, mivel úgy vélte, hogy a két nyílással a boltozat túl magas lenne, s ebben igaza is volt. A Helytartótanács ezt a tervet sem fogadta el. Stendei halála után Bodoky mérnök új tervét már jóváhagyták, így 1815-ben hozzáfoghattak a híd megépítéséhez.

A kőművesmunkát Gyula másik neves építőmestere, Nuszbeck Mihály végezte. A híd költségeire 16 916 Ft-ot irányoztak elő. Az építéshez szükséges 100 köböl terméskövet a milovai kőbányából szállították, 2000 szekérre volt szükség a kőanyag elszállításához. 1816-ban már elkészült a híd, s a feljárók feltöltésére került sor. A tervezés és kivitelezés közötti időben történt drágulás miatt Nuszbeck az eredeti 3204 Ft munkadíjon felül még 1347 Ft-ot kapott az építésért.[6]

A kőhídépítési program ezzel el is akadt, sokáig épültek még fahidak a megyében. A szeghalmi ördögárki híd építésekor 1844-ben is úgy határozott a megye, hogy a téglából épült hídfőket és hídszárnyakat tégla és homok hiányában fából újítsák fel. Különösen a nagyobb vizeken átívelő hidakat építették továbbra is fából.

Szarvason a földesúr építette meg a hídat. 1801-ben a megye deputációt küldött ki a kész híd megvizsgálására, mert a földesúr az építés költségeinek visszaszerzése érdekében hídvám szedésére kért engedélyt. A deputáció jelentéséből ismerjük a híd részletes leírását: „63 öl hosszúnak, 3 öl 2 láb szélesnek, elegendő magasnak és oly erősnek [találta], hogy nem tsak az árvíznek, de a' Jégnek minden ereit ki álhatja; és hogy a' Hajókázásnak vagy fa szállításának sem lészen akadályozására mivel minden Járom hat ölnyire vagyon egymástól." Túl rajta 370 öl töltés van, szélessége 6 öl, s ezen az árvíz átbocsátására három, egyenként 3 öl 3 láb széles hídfőt építettek, s még egy negyedik is épül 4 öl 4 láb szélességben. Az összes költség 22 337 Ft 18 krajcárt tett ki. A híd megépítésével „az Szarvasi Uraság magát a' Publicum és a' Kereskedés eránt valójában érdemessé tette... Így tehát, hogy az Uraságnak is tetemes költségei lassan lassan megfordulyanak, minden környülállások szorgalmatos megfontolása után a' Híd vám meghatároztatik."

A kirovásnál a szolnoki és szarvasi hidak 1743-i tarifáját vették figyelembe. Az így meghatározott hídvám azonban kevésnek bizonyult – ez már a következő évben nyilvánvalóvá vált –, „az uraságnak nemhogy haszna, hanem kára lett a hídépítésből" ezért 1803-ban a hídvám felemelését határozták el, „nem lévén ez ollyan nagy Ország uttya" – t. i. ahol a nagy forgalom megfelelő jövedelmet biztosítana.

Az 1801-ben megállapított, majd 1803-ban felemelt hídvám a következő volt:

	1801	1803
Egy gyalog embertől	½ xr	½xr
Egy terhes szekértől	6	8
Egy üres Szekértől	3	4
Egy göbölytől vagy falkás hízott ökrök	1,½	3
egy nem falkás ökörtől 's egy átallyában lótól, tehéntől és tinó marhától	1	2
egy ketske, juh, sertés vagy esztendős borjútól	½	½
Egy öreg Juhtól vagy Hízott Sertéstől	?	1
2 ketske fiútól vagy Báránytól vagy nem számos malatztól vagy veres borjútól	½	½

Mely hídvám aképpen meghatároztatván kiadatik a' Szarvasi Uraságnak oly rendeléssel, hogy a' Vám ház oldalára Táblán fel akasztasson, hogy mindenek és minden időben megláthassák, és hogy a Vámosnak egy alkalmatos és igaz embert állítson Hit alatt, ki az Utasokkal szépen bánnyon és valamint a' maga Uraságát, úgy az Utasokat is tsak leg-kisebbe is meg tsalni ne merészellyen."

A szarvasi híd történetéhez és a kor képéhez hozzátartozik, hogy 1803-ban öreg és ifj. Karátsonyi Sámuel nemes emberek panaszt tettek a megyénél, hogy az általuk hajtott marháikért a hídnál megvámolták. A megyegyűlés megtárgyalta az ügyet, és „Lengyel László" dekrétumának 3., valamint az 1723.-i törvény 23. articulusára hivatkozva, amely szerint nemes embert „akár szegény akár gazdag légyen is.. rév vagy vám fizetésére a földesuraság sem a Camara ne szoríthasson... ...Azért tehát ezen Uraság az effféléktől jövendőre nézve törvényes büntetés alatt eltiltatott, és meg hagyatott, hogy többé semmi néműi Nemes Embertől vagy annak Jószágától vámot ne vegyen." Furcsa fonákság, hogy a nemesi kiváltságot a nemes emberrel szemben is meg kellett védeni, a vármegye azonban az ősi privilégiumra és annak megerősítésére hivatkozva a nemesi adómentességet teljes szigorral betartatta.

1805-ben a gyomai híd épült meg. 1810–1812-ben a komlósi híd építését említik a jegyzőkönyvek, itt 3 híd is épült. 1818-ban Gyomán 2 kisebb, Endrődön a túri országútban 1 kisebb híd építését határozták el. Az nem mindig deríthető ki, hogy eddig híd nélkül történt-e a közlekedés, mert az új hidat építhették a régi helyébe is.

A hídak hosszára 1837-ből rendelkezünk összehasonlító adatokkal: Az Itze-híd 11,5 öl, a Csikos-éri 7,5, a békési Fehér-Körös hídja 22, a fekete-körösi 27, – mindkettő 4 öl széles –, a büngösdi 16 öl hosszú és 3 öl széles, végül a körösladányi 31 öl hosszú és 4 öl széles.

A hidak építéséhez szükséges faanyagot a megyén kívüli területekről szerezték be, s a víziutakat is felhasználták faúsztatásra. 1780 körül a Máramarosból a Tiszán és a Körösökön át úsztatták a fát Szarvasra, illetve kis részét a megye északi részéből, a Simai-erdőből. 1802-ben a megyei hidak javításához szükséges 520 oszlop, 1622 palló és 23 járomfa beszerzéséhez a baji, tamásdai, illyei és keményfoki földesuraktól kértek árajánlatot. A tótkomlósi híd építéséhez is Tamásdáról szerezték be a fát, de Szolnok, Nagyvárad és Arad is nem egyszer szerepel beszerzési forrásként.

Ahol híd nem volt, réveken közlekedtek. A berényiek még az 1820-as években is réven jártak a Körös jobb partjára. (Nagy-rév.) A révész szoba-konyhás lakásban lakott. A révház mellett „vasas híd" [dobogó] vezetett fel a kompra, amelyen kocsit és marhákat szállíthattak a túlpartra. A révet egy 65 öles (123 m) kötél kötötte össze a két parttal. Személyek szállítására csónakot használtak. A révész kötelessége volt a hajót jó karban tartani. Ha hanyagsága miatt az átszállított jószágnak baja történt, a révész kártérítéssel tartozott.

Egy 7 öl hosszú és 2 öl 4 sukk széles révhajó 5 600 Ft-ba került, de a tölgyfából készült révhajó sem volt időtálló. A berényiek ezért állandó híd építését szorgalmazták. A hídépítés valamivel többe kerülne ugyan – vélekedtek – de „megmenekednénk a révhajónak minden harmadik esztendőben való szükséges vételétől, s szekereink nem lennének kivált a nyári szorgos napokban a nagy várakozásnak, a hajó roskadó állapotában az elmerülés veszélyének kitétetve."

Ha a híd esetleg két vármegye területén volt, legtöbbször a híd sínylette meg. Ez történt megyénkben a remetei híddal.

A hídat eredetileg a postaút elkészültekor Bihar megye építette meg, Békés csak kézi erővel segített a munkában. A két megye határa viszont a folyó s így a híd közepén húzódott. Amikor a híd felújítására került sor, Békés megye továbbra is Bihartól várta a felújítást. Bihar megye közgyűlése nem volt hajlandó az egész költséget vállalni, s úgy határozott „mivel a kérdésben lévő közös híd és azon keresztül menő Ország útja reája nézve nem olly elkerülhetetlenül szükséges (ott volt az aradi út is, ha délre kívántak utazni – Cz. I.), hogy a' nélkül telylyességgel el ne lehetne, azon hídnak határában lévő fele részét mind addig meg nem tsináltatja, míg ezen Megye is [Békés] az másik részét el nem készítteti." A huzavona évekig tartott. A négy évi perpatvart a híd nem bírta úgy, mint a két nemes vármegye, s 1824-ben Békés megye kénytelen volt a tények előtt meghajolva engedni, ugyanis „az e' tárgy eránt tett huzamosabb vetélkedések ideje alatt a' már öszve omlott és Posta útban eső Hídnak felépítése nem szenvedhet", így a Bihar megyével való egyességet sürgették, engedvén a korábbi álláspontból. Az ügy a helytartótanácsot is megjárta, amelyben Békés megye azt igyekezett bizonyítani, hogy bár a híd építésénél kézi munkával hozzájárult, a remetei híd nincs arányban a gyulai posványokon Remeteház felé készített gát s azon épített hidak költségeivel, melyet a postaút építésekor magára vállalt. Kérték tehát a hídjavítás alóli felmentésüket. A helytartótanács azonban kötelezte Békés megyét a hídépítés felének vállalására, mire a hídépítési tárgyalásokba belekezdett ugyan a megye, de újólag kérte a felmentést, hivatkozva a fenti indokokra. Időközben az Arad megyei folyószabályozási munkák miatt a híd hosszát 18 ölről 24 ölre kellett növelni, hogy a lefolyó vizet átengedje. A helytartótanács megmaradt korábbi állásfoglalása mellett, így végül is a hidat a két megye költségére a gyulai Czigler Antal építőmester tervei szerint megépítették, s 1826-ban átadták a forgalomnak. A 2040 Ft-os költséget a két megye megfelezte, s magára vállalta.[7]

VITÁK AZ UTAK KÖRÜL

Viták nemcsak a megyék között, hanem megyén belül is voltak. Különösen a század elején fellendülő újabb konjunktúra fordította figyelmét a földek felé, s nem egyszer hallunk útelzárásról, az utak szántóföldé alakításáról, vagy keskenyítéséről. A földesurak önkényes intézkedései gyakran okoztak éveken át húzó viszálykodást egy-egy út ügyében.

1826-ban a földvári kincstári puszta bérlője egyenesen a postautat károsította azzal, hogy a korábbi 12 öl széles (23 méter) utat 3 öl (6 méter) szélesre keskenyítette, ugyanis a széles út sokat elvett az árendált földből. Békés vármegye hiába fordult panasszal a helytartótanácshoz az önkényes intézkedés miatt, az évekig húzódó per vége az lett, hogy 1848-ban (!) a helytartótanács végleg elutasította a megye kérését, mely így kénytelen volt a postaútnak használható keskeny út helyett kerülővel, a monori csárda felé vezetni az utat.

1821-ben gróf Stockhammer és Károlyi grófok jobbágyai panaszolták, hogy a 45 éve használt dűlőutat gr. Eszterházy Mihály jobbágyaival a múlt ősszel elárkoltatta. „A' könyörgők esedező levelükben azt adván elő, hogy az Urbarialis földjeik közt Gerendási Pascum felé vezető útjuk elárkoltatott, 's nékik más út a helyett ki nem mutattatott..." A járási főszolgabírót és a megye földmérőjét azzal az utasítással küldték ki a helyszínre, hogy tárgyaljon a földesúrral, s „ezen több Esztendőktől fogva használt utat ki nyitassák, vagy a' könyörgőknek más alkalmatos utat mutattassanak ki."

A deputáció eredményét nem ismerjük, a földvári puszta vitáját viszont igen.

1826-ban a csanádi alispán átírt Békés megyének, hogy a kamarai uradalom panasza szerint „a' földvári Camaralis puszta szélén a' határ út helyett az Orosházi Lakosok által több tiltás utánn is egy új szélesen terjedő Ország út tsináltatott." A panasz megvizsgálására kiszállt a szokásos bizottság, amely a földvári pusztán Orosházáról Csabára vezető útról a következő érdekes jelentést adta be:

„1. hogy ámbár az árendátor a' tavaszon az utat több helyeken tett keresztül való árkolások által annyira bé szorította, hogy most egyessé vált és több hellyeken a' határ dombok oldalán kelletik az utas szekereknek keresztül menni", de a régi keréknyomok még most is látszanak, amely szerint az út valóban szélesebb volt.

2. Orosháza község iratai között találtak egy iratot, amelyet az akkori főszolgabíró 1781-ben az útnak elhatározásakor adott ki, s a kérdéses út „leg nagyobb Ország útnak volt ki jegyezve", szélessége 12 öl volt, s ezt tanúk is igazolják.

3. Az Orosházáról vezető muronyi út sokkal keskenyebb volt, így nem tartozott a széles országút közé.

4. A földvári út egyfelől Orosháza, másfelől viszont Földvár területén folytatódott. Ennek oka pedig az volt, hogy egyik része az orosházi határból lett kihasítva, Földvárnál viszont már a földvári pusztából, hogy Földvár is „érezze azon útnak hasonló sullyát."

Mindezek alapján a deputáció véleménye, hogy „valóságos ország útjának tapasztaltatván" a régi országutat vissza kell állítani, s Csanád vármegyét felkérik a régi út helyreállítására.

A következő évben a szentetornyai és szénási pusztákon átvezető utakat zárta le a földesúr. Az alispán jelentése szerint „a' Szent Tornyai és Szénási puszták között ez ideig használt határ út, mellyen mind a' megyebeli Lakosok, mind pedig szomszéd Nemes Bihar és Arad Vármegyéknek Erdőháti Lakosai által a' Communicatitásokkal, valamint a' Tiszával is szakadatlan [összeköttetés] eszközöltetett, így a' Csorvási hármas határtól kezdve, a' Szent Tornyán keresztül Orosházára vezető útig el tiltatván és árok által az utazás meg gátoltatván az utazók meg zálogosíttatnak". Minthogy ebből tetemes kára származik a megyebeli és szomszéd megyei lakosoknak, az alispán szükségesnek ítélte, hogy az utat ismét megnyissák, s a „helytelenül történni szokott meg zálogosítások pedig sikeressen el tiltassanak." A közgyűlés szokás szerint az illetékes főszolgabírót, esküdtjét és a megyei földmérőt küldte ki az ügy megvizsgálására. A főszolgabíró májusban azt jelentette a közgyűlésnek, hogy a Károlyi familiánál eljárván a földesúr az árkolás behányatását elkezdte, valamint a földesurat a megyei birtokosok megzálogosításától eltiltotta. Ezzel az ügyet lezártnak vélnénk, de egy hónap múlva báró Rudnyánszky alispán tett panaszt a megyegyűlésen, hogy az említett utak nincsenek megnyitva, s „a' Komlósiak azon az úton előbb cselédjeit, az után pedig tulajdon magát akarták zálogosítani", s az árkok újból ki vannak nyitva. A csabai főszolgabírót ismét kiküldték a helyszíni vizsgálatra, s hogy szerezzen érvényt a korábbi határozatnak. Júliusban a főszolgabíró azt jelentette, hogy az említett utak ismét használatba vétettek, azonban ugyanezen az ülésen a földmérő arról tájékoztatta a megyét, hogy a megyei térképen – mely irányadó az utakat illetően – a szentetornyai és szénási pusztákon át semmi utat nem talált. A rajz szerint Gyuláról, Békésről Szegvárra, Mindszentnek a monori csárdán keresztül 2400 öllel rövidebb az út. Ami a Szarvasról Orosházára vezető utat illeti, véleménye szerint a csabacsűdi csárdától 2000 öllel rövidebb út nyitható, ha egyenesen az orosházi szőlőknek vezetnék, de Csabacsűd és Szénás közötti laposon töltést kell építeni. Az ügyben a megyegyűlés az érintett birtokosok kihallgatását rendelte el, de addig is helyre kell állítani a régi utat. Mivel azonban 3800 öl(!) árkot kellett volna betemetni az út megnyitásához, úgy határoztak, hogy csak a két végét temessék be, a közlekedés pedig az immár felárkolt út mellett haladjon. Az orosháza-szarvasi út szintezésére pedig megbízták a földmérőt.

A következő megyegyűlésen a főszolgabíró jelentette, hogy augusztusban közölte a földesurakkal a megyei végzést, de mindezideig nem nyilatkoztak. Erre a jelenlévő szentandrási composessoratus kijelentette, hogy 1,5 öl széles sávot hajlandó átengedni út céljára, a Károlyi uradalom ugyancsak vállalt egy 1,5 öl széles sáv átengedését, az ügy ezzel egy keskeny, 3 öl széles út megnyitásával lezárult.

A termőterület kímélése és bővítése érdekében hozott határozatok közül a csaba – gerendási – ma is meglévő – utak keletkezésének indoklása a legjobbak közül való: „...a' gerendási kortsmától eddig két felé ágazott útvonalakat, mik több ezer ölekre terjedve, oly sok földet kereszteztek haszon nélkül, egy vonalba pontosítván, ugyan ott egy 12 öll szélességű útvonal jeleltetett ki, mely mindenütt ily szélességben vezet gróf Trautmansdorf Gerendási puszta széléig, hol két felé válik szintén 12 ölekben." Egyik dél-nyugatra a földvári puszta szegletéhez, a másik az orosházi tanyák között a szokott országútig tart, s már használatba is vétetett. Az 1845-ben így kijelölt út ma is létezik.[8]

ÚTÜGY A 19. SZÁZAD ELEJÉN

Az útépítési munkálatokat a megyei mérnök irányította, a helyi ellenőrzést, a közmunka kiállítását a szolgabírók végezték. Az utak, töltések javítására helyi anyagot használtak. Kő nem lévén, a felhasznált föld az esőzések alkalmával hamar átázott, az utakat a szekerek átvágták. 1804-ben a békési járás főszolgabírója azt jelentette, hogy az elmúlt évben a temérdek sok esőtől megromlottak az utak, de „kivált a Gyulai határban, a Sarkadi útban és a Bárdos hídján túl egész a városig lévő gátak a sok göböl marha hajtástul", s ezt a javítást a gyulai communitás már nem tudta elvégezni.

Egy 1802-ből való határozat bepillantást nyújt a korabeli útjavítások módszerébe és az utak védésébe is: „...a Gátok mellett oly mélyen ásassanak az Árkok, még homokos föld találtatik, és ebből töltessenek a' Gátok; bizonyos helyeken pedig lejárók és ezekre Sorompók tsináltassanak, hogy száraz időben mind az utasok, mind kivált a' Göbölyök, melyek leginkább rontják a' gátokat, alább járjanak."

A gátakat, ha tartósabbá akarták építeni, oldalán galyakból font sövénnyel kellett megerősíteni. Már 1800 tavaszán az volt Vertics mérnök véleménye, hogy sövény nélkül jó töltést csinálni nem lehet, ezért vásároljanak az uraságtól annyi fűzfagallyat, amennyi a töltések erősítéséhez szükséges. Mivel a magas gátakról az anyagot a víz lemosta az árokba, a békési főszolgabíró azt javasolta, hogy „A gátakra nézve, ha azokhoz kivántató nádnak, vesszőnek vágása és közelebbről való hozása az Uraság által nem akadályoztatik, a posványos hellyeken a mellette lévő Árokból ki hányva, de más honnant hordandó földel tölthetik fel", abban az esetben a töltést masszívabbra lehetne építeni. Egy 1817 szeptemberében kelt körlevélből a gátak méreteit ismerjük meg: „Min-

den országútban eső gátnak az árka egymástól legalább 8 ölnyi távolságra essen, a gát pedig maga hat öl széles legyen, és így a töltés szélitől a mellette ásandó árok széléig egy öl paraszt padka maradjon. Az árkokat úgy kell ásni, hogy kivált a töltés felől egyenes lineába és nem meredeken, hanem csappanóssággal [rézsutosan lejtődően] legyen ásva."

Bár a megyének voltak határozatai a gátakra és utakra vonatkozóan (a gát 6 öl, az út 12 öl széles lehetett), a határozatok vagy feledésbe merültek, vagy a javításoknál tudatosan megrövidítették. 1829-ben a csabai főszolgabíró olyan rendelkezést volt kénytelen kiadni a berényi bírónak, hogy mivel „a berényi határon áthaladó békés–körösladányi út úgy elkeskenyedett, hogy némelly helyeken egy kocsi is alig mehet el rajta", az út kiszélesítésére tegyen intézkedést, hogy két kocsi elférhessen egymás mellett. De még 1844-ben is felvetődik a megyegyűlésen, hogy a mérnök ne csak a töltés hosszát mérje, hanem szélességét is, mert jelenleg egyenetlen.

1818-ban a br. Wenckheim József körösladányi birtokos vezetésével működő „vízi és úti deputáció" átfogó tervet nyújtott be az utak és hidak javítására. Újra javasolták, hogy a kisebb hidakat kőből kell építeni, s lehetőleg a nagyobbakat is. Több hidat javasol megyei kezelésbe átvenni, a településeken lévő kisebb hidak javítása azonban a községeket terheli. A gyakorlat ugyan eddig is ez volt, de különböző okokkal nem egyszer kérték a községek a hidak megyei kasszából történő javítását. Közülük a német-gyulai híd javítását vállalta a megye a következő érdekes indoklással: nem országútba esik ugyan, „még is néha leg inkább a' midőn a Mag[istra]-lis Tiszt Viselők Publicumokra jőnek Gyulára, hasznos szolgálatokat tészen."

Ugyanebben az évben adták be az utak regulációjával kapcsolatos jelentésüket, „cubik ölökre" osztva helységenként az elvégzendő munkát. A táblázatos kimutatás szerint 49 119 öl hosszúságú gát volt a megyében, amelyből készen volt 138 681 kubik öl, nem volt kész 58 864 kubik öl. (A kubik öl számításánál olyan esetben, ha a község érdekelt volt az út fenntartásában, csak a megyei részt számították be.) Nem hagyhatunk ki egy másik adatot sem történetünkből: 1804-ben Vertics József szerint „ezen Megyének Ország útjaiban lévő töltések hosszasága újonnan fel mérettetvén tészen öszveséggel 20 270 2/8 öleket."

Az úti és vízi bizottságok működésének összekötése nem volt a véletlen műve. Az utak állapota nagyban függött a vizek elvezetésének gyorsaságától, szabályozásától. 1815-ben Bodoky mérnök a gyulai utak mellől a vizek gyorsabb lefolyása érdekében tett intézkedéseket: a vízbedőlt fák, „a ganéj vízbe való hordása", a „timároknak egész a víz közepéig sűrűn levert czölöpjei", a németvárosi híd alacsony volta mind a vizek lefolyását akadályozta. A megye elrendelte, hogy a timárcölöpöket fel kell szedni, a folyó partjai mentén a fákat két ölnyire ki kell vágni. Az utasítás jól mutatja a korabeli állapotokat.

Ugyancsak vízrendezéssel kapcsolatos volt a malmok elbontása a Körösökön a 19. század elején.

Útjelző oszlopok kitételére viszont csak 1838-ban került sor, hogy az utak „a' hótúl ismét történhető elboríttatásuk esetében meg esmertessenek, ugyanis előzőleg a nagy hó miatt a jelentés szerint a „közutak hollétének minden jelenségei is elenyészvén, azoknak vonalait se hogy sem lehetne" látni.

A Wenckheim-féle deputáció a kereskedelem fejlesztése érdekében több útvonal megjavítását javasolta. Így Arad megye felkérését, hogy az ottlakai határon Szent Márton felé a regulációt, valamint a Kétegyháza és Mácsa közötti laposok betöltését végezzék el. Heves megyét a Földvárról Szarvasra vezető úton s Túrnál a Berettyón való híd építésére hívták fel, melyen most komp jár, de olyan alacsony a víz a túri malom elbontása óta, hogy a komp a víz fenekén megül. Bihar megyével kapcsolatban a sarkadi út jó karban tartása vetődik fel immár ki tudja hányadszor, valamint szorgalmazták a gyarmati határtól a Cséfa és Orosi pusztán keresztül gátak húzását, a vésztői határban Okányon, Zsadányon át Váradnak a lapos helyek betöltését és a keskenyebb helyek szélesítését. A posta így Erdélyből Várad – Zsadány–Vésztő–Körösladány–Gyoma–Túr–Szolnok vonalon 9 mérfölddel rövidebb lenne a mostani debreceninél.

A megyegyűlés elfogadta a deputáció javaslatait abban a reményben, hogy a szomszéd megyék is követik Békés megye példáját az odavezető utak helyrehozatalában: „Meg vagynak győződve a' Rendek, hogy a kereskedés az Adózó Népnek nagy boldogságára és ez által virágozatára leendő fel-emelésére szolgál, mellyet leg főképpen az alkalmatos és a' mennyire lehet egyenes lineába fojó utak által az emporiális hellyek egyben tsatolása eszközöl."

A Wenkheim-féle deputáció a következő évben beadta végleges jelentését az utakról, s az azzal kapcsolatos tervekről. Ebből kiderült, hogy a Gyula–Ottlaka és a Csaba–Kétegyháza felé vezető úton a töltésjavítások utolsó stádiumában vannak, s a két utat azért tartják fontosnak, mert az „Erdély Országi Communicatiot igen rövidíti."

Általános elvként javasolták az utak „konzerválása" érdekében a következőket:

1. A vágásokat tavasszal gyakrabban vonják be.
2. A reparáció mindenkor tavasszal és ősszel legyen.
3. A hibákat nyomban ki kell javítani.
4. A hidak karfáiért a község felelős legyen.
5. A helységek a maguk gátrészüket mindenkor állandóan figyeljék s rögtön javítsák.
6. Erdélyből Budára vezető útban csak a berettyói (túri) átkelés problematikus, ennek javítását a helytartótanácsnál is szorgalmazni kell, s a gátak jó karbantartásáért a már korábban említett gátbírák legyenek a felelősek.

Wenkheim lemondása után a deputáció vezetője a másodalispán lett. Az útjavítás állandó téma volt, egyébként a helytartótanács is rendszeresen küldte az ilyen jellegű

felhívásokat, amelyre hol azt felelték, hogy a megyében lévő utak jó karban vannak, mert a megye nagy gondot fordít az utakra, hol pedig azt, hogy az időjárás miatt az utak és hidak megromlottak, hogy a közlekedés szinte lehetetlenné vált.

Külön gondoskodtak a rendkívüli utazások idején az utak megfelelő helyrehozatalára. Ilyen esetek voltak az országgyűlések is, amelyekre a követek felutazását kellett biztosítani. 1805-ben például így szól a megyei utasítás: „az Ország útjain lévő Hidak igazíttassanak, ne hogy azok rossz volta miatt az Ország Gyűlésre küldendő követek hátra maradást szenvedjenek és... ollyatin stationalis [állomás – Cz. I.] Hellyeken, hol a Követek keresztül fognak utazni, Lovak tartassanak készen hogy útjokat tovább folytathassák."

A hidakat és utakat nemcsak az időjárás és a szekerek rontották. Tudunk arról, hogy a Bárdos-hídon „rossz emberek által a téglák kiszedettetvén" a híd javításra szorult. Az utak védelmére elfogadták Pest megye határozatát, melyet Csongrád is magáévá tett, „melly szerént az a közönséges Hidaknak gátaknak rongálását, a Kar fáknak és töltések körül [lévő] fáknak az utazók által való ki vágattatását tapasztalván általa úgy állapíttatott meg, hogy a' gazda ugyan lovának és szekerének elvesztésében, a tseléd pedig az utak és töltések tsinálásában vason történendő egy egész esztendői munkában a Törvény könyv 3^{ik} részének 33^{ik} czikkelye értelméhez képest marasztaltasson."

A kemény büntetés kilátásba helyezése nyilvánvalóan nem volt előzmény nélküli.

Az évenként szükséges útépítési munkákat a megyei mérnök mérte fel, s igényelte a megfelelő igás és kézi napszámot. A megyegyűlés általában elfogadta a mérnök terveit, abban az esetben volt változás, ha a tervek általános útrendezésnek voltak részei, s a munka meghaladta a megye teljesítőképességét.

A munkát a helyi hatóságok felügyelete alatt végezték. A század elején a „közbátorságra ügyellő biztosok" s ezek katonái ügyeltek fel a munkákra. 1808-ban azonban a magisztrátus tisztviselői már nem tudták elvégezni az ellenőrzést a megnövekedett híd-, töltés- és útreparáció miatt, egyébként is az „illyen költséges és nevezetes munkák különös vigyázást kívánnak", ezért Korbély Ambrus táblabírót bízták meg az ilyen munkák felügyeletével, akinek kötelessége volt a járási tisztviselőkkel együttműködni.

Az ilyen megbízatások azonban időlegesek voltak, s az említett szolgabírák és esküdtjeik ügyeltek fel a munkára.

A munkavégzés robot módjára ímmel-ámmal történhetett, 1814 májusában a szolgabíró meghagyta a gyulai városbírónak, hogy a város közepén található terjedelmes gödröket javíttassák ki. Ha a bírák nem engedelmeskednek, a megyeházán testi fenyítésben fognak részesülni. Ennek ellenére szeptember 21-én a szolgabíró azt állapította meg, hogy csupán egy gödröt töltöttek be a „szolgabírónak csupa vakítására." Újólag megparancsolta tehát, hogy a városon keresztül vezető töltés gödreit rőzsével töltsék be, tetejébe földet hányjanak, „úgyhogy szerdán való bémenetelemmel tökéletesen elkészítve találjam, nehogy a sok írás és parancsküldés helyett keményebb módokra fakadni kényteleníttessek."

1816-ból egy alispáni utasítás a következőképp jellemzi a robotmunka végzését: az utakon lévő akadályok gyakran onnan származnak, hogy „nagy számmal a munkások ki állanak, de azok fel vigyázó nélkül lévén, vagy azt sem tudják, hogy mit dolgozzanak, vagy ha tudják is, kötelességeket egyedül tunyául tellyesítik, meghagyatik minnyájan Eskütt Uraknak, hogy valahányszor a' Megyebéli munkáknak tételére az adózó nép nagyobb számmal ki álland, mindenkor ki ki a' maga Járásbéli Embereinek fel vigyázója legyen és Önnön magok is a' munka tételének helyén megjelenvén a' munkásokat el igazítsák és a' serény dolgozásra kötelezzék."

1819-ben gátbírók meglétéről értesülünk. Mivel „minden Helységnek Gát Bírája [van], meg hagyatik Szolga Bíró Uraknak, hogy azokat a' Gátok fel-vigyázására szorítsák és meg is büntessék, ha az útban lévő kisebb hibákat reparáltatni el-mulasztván nagyobb károk következnének."

1832-ben „Vízi és Úti Biztos" kinevezésére került sor, aki „Politicus somissarius név alatt választott új Tiszt a' Vízi és Úti Küldöttség által elő terjesztendő és a megye által megállapítandó munkák, mint az egész megyére ki ható, s' ennél fogva mindenkor különössen is Rendeléseket véendő fel ügyellő 's végre hajtó Tisztje lészen a' Megyének." A felügyelő és a végrehajtó feladatai között van a víz, út és híd építésénél való felügyelet, azok napszámjának kiszámítása, a munkákról való elszámolás készítése. Az utakat és hidakat köteles megtekinteni, s reparálásukról sorrend szerint javaslatot készíteni az esztendő minden szakaszában. A munka közvetlen kijelölését a földmérő végzi, a továbbiakban a biztos nemcsak a munkások mellé kirendelt felvigyázóknak adja ki a szükséges útmutatásokat, hanem a munkákat személyesen is megtekinteni köteles."

Úgy látszik azonban, hogy az útbiztos és a szolgabírák együttműködése nem volt súrlódásmentes, mert 1839-ben meghatározták mindkettő feladatát. Eszerint a munkások kirendelése a szolgabírák, az erő alkalmazása az útbiztos feladata volt, aki köteles volt „rendes jegyző könyvet vezetni" a felhasznált munkaerőről.

1844-ben szervezetileg az öt főszolgabíró és egy-egy segédje felügyelete alatt a közmunkákat 10 kerületre osztották a megyében.

A közmunkákat igyekeztek egyenlő arányban kiróni a községekre. Ilyen kirovási táblázatokkal gyakran találkozunk a levéltárban. Egy időben azt vezették be, hogy egy-egy út állapotáért meghatározott község legyen a felelős, ez azonban az utak egyenlőtlen állapota miatt nem egyenlő mértékben érintette a községeket, csak akkor lett volna igazságos, ha előbb az utakat egyforma minőségre kijavítva adták volna le a községeknek.

Így visszatértek a fejenkénti közmunkakötelezettségre, s ha a község határában nem tudták teljesíteni, egy közelebbi községet jelöltek ki, ahol a közmunkát leróhatják.[9]

GÖBÖLYHAJTÓ ÚT

Az utak történetének érdekes epizódja az úgynevezett „göbölyhajtó út" megléte.

A kelet-nyugati irányú marhakereskedelem megyénkben is áthaladt, sőt a megye déli részén lévő kincstári puszták alkalmasak voltak a távoli helyekről megvásárolt marhák felhízlalására is. Eddig is többször említettük azonban, hogy az állatok az utakat tönkretették, így az utak védelme megkívánta a marhahajtás szabályozását. Másrészt egészségügyi szempontok is indokolták, hogy a fertőzést a lehető legkisebbre korlátozzák.

Az állatok által kitaposott úton közlekedni szinte lehetetlen volt. Nagy Ignác így jellemzi a múlt század derekán az ilyen utakat: „Nincs borzasztóbb a világon, mint midőn sárban nagy juhnyájat többször hajtanak el ugyanazon az úton, s aztán valamiféle szél ezen utat felszárítja; ekkor az egész út ezer meg ezer kemény barázdát képez, miken oly rázva halad a kocsi, hogy nyelvét veszélyezteti az ember, ha ilyenkor szólni merészel."

Ha a juhok ilyen áldatlan állapotot teremtettek, milyen lehetett az ökrök után az út? Nem véletlen tehát, hogy nagyobb számú ökör hajtására göbölyhajtó utat jelöltek ki, s az útirány betartására szigorúan ügyeltek.

1830-ban a helytartótanács kérte a megyét, hogy a szomszéd megyékkel együtt működve jelöljön ki a katonaság részére vásárlandó állatok átbocsátására útvonalat. Az Erdélyből Nagyváradon át hajtott állatok számára a báránd–kaba–pesti nagy országutat jelölték ki. Az Arad felől érkező állatok számára a szomszédos megyék határozataihoz igazodva, azzal egyeztetve a következő útvonalat jelölték meg: „Ns Csanád Megye által a' Kaszaperi pusztán ki jelelt út a' vásárhelyi határon az úgy nevezett Szöllősi pusztán a' Nyomáson folytatva – az Orosházi határban a kis kender vagy is úgy nevezett Sellyem földek széllébe Orosháza Helysége Nyugotti része alatt, a Szent Tornyai pusztán keresztül vezető Ország úton az Újvárosi csárdának a' megyénk rendelésén kívül a következő rendszabályok szoros megtartása mellett." S következnek az egészségügyi szabályok.

Ez volt a híres-nevezetes göbölyhajtó út, amely 12 öl szélességben vezetett Aradról, Dombegyháza–Kunágota–Bánhegyes–Pusztaföldvár érintésével ért el a Monori csárdához, s itt nyugatra fordulva a szentetornyai pusztán tartott a tiszai átkelőhely felé. A „füveltetve" hajtott állatok útvonala a Göböly-árok mentén haladt, ez biztosított itatási lehetőséget az állatoknak, majd kétszer is érintette a Harangos-eret, ahol újabb vízhez juthattak az állatok.

Az így kijelölt úton különösen vész idején szigorú feltételek mellett lehetett marhákat hajtani. Két pesti kereskedő 1830-ban Csaba határában vásárolt állatait Orosházán újra megvizsgálták, s egészségesnek találván a megye egyik perzekutora és több kísérő felvigyázása mellett tovább hajtották. Ugyanebben az évben két másik pesti kereskedő Arad megyében vett 153 hízott és Csabán vett 54 szarvasmarháját hasonlóképpen Orosháza felé kellett hajtani, ott megvizsgálván a göbölyhajtó úton tovább engedték Csongrád felé.

1830 elején Bihar megye jelentette, hogy egy Czárán András nevű kereskedő a tilalom ellenére 448 db göbölyt hajtott be Biharba, s csak a megye közepén, Ürögd közelében tartóztatták fel. Minthogy a megye nincs szénával ellátva, a marhák továbbhajtásának engedélyezését kérte Békés megyétől, mert a kereskedő a kisbánhegyesi pusztára szándékozta hajtani állatait, így a sarkadi utat kellene használnia. Békés megye elzárkózott a göbölyök fogadásától, hivatkozva arra, hogy a helytartótanács rendeletére február 12-én meghatározták a szarvasmarhák áthajtásának útvonalát, ezt a határozatot a helytartótanácsnak és Bihar megyének is megküldték. A határozat szerint „T. N. [Tekintetes Nemes] Bihar megyéből Remeteházán keresztül vezető Ország út a Szarvas Marhára nézve egyáltallyában tilalmasnak hagyatott". Valószínű, hogy Czázánnak vissza kellett hajtania ökreit Erdélybe, mert Bihar megye ilyen határozatot helyezett kilátásba, ha Békés megye nem bocsátja át az állatokat.

BÉKÉS MEGYE ÉS KÖRNYÉKÉNEK FŐ ÚTVONALAI AZ OSZTRÁK BIRODALMI TÉRKÉPEN 1829-BEN

Ha a szükség megkívánta, más utakat is kijelöltek állatok hajtására, elsősorban a közeli állattartók állatainak elhajtására. 1850-ben egy jegyzőkönyvből arról értesü-

lünk, hogy Békés megyében „átkelési állomásul" egyedül Szarvas van megengedve. A szarvasi állomás az Erdélyből marhahajtó útnak kijelölt Belényes–Sarkad–Gyula–Szarvas irányban vezető út megyei végállomása volt. Néhány hónappal később a következő egészségügyi vizsgálóállomásokat találjuk: a gerendási vonalat a vész miatt teljesen lezárták. A csabacsűdi nagy csárdai és a „Körösön túli marhahajtó úti", valamint a szarvasi marhahajtó úti állomásokat említik a jegyzőkönyvek. Az állomásokon feljegyezték az állatok tulajdonosának nevét, lakhelyét, az állatok számát és fajtáját. A megyei főorvoshoz küldött havi jelentésekből képet kaphatunk a korabeli állatkereskedelemről: az áthajtott marhák számáról, származási helyéről és a fogyasztópiac helyéről.

1852. július 9. és 31. között – az állatvész idején – például a körösladányi ellenőrző állomáson 9 alkalommal hajtottak át göbölyt:

Július 9-én Moldvából Bánffyhunyadon át 198 db göbölyt Bécsbe hajtottak tovább.

19-én a Bihar megyei Ugráról 110 ökröt ugyancsak Bécsbe.

A továbbiakban Mezőtúrt jelöli meg végcélként a nyilvántartó napló, de minden bizonnyal nem Túr volt a végállomás: 29-én Ugráról 66 db ökör, valamint Sarkadról 60 db, Nagyváradról 44 db. 31-én 4 göbölycsorda ment át az állomáson: Nagyváradról 24, 38, illetve 34 db, és egy ismeretlen Bihar megyei településről 12 ökör áthajtását jegyezték fel. Összesen 586 db-ot.

A monori ellenőrző állomáson 1850. november 4. és 26. között 1057 marhát hajtottak át. (Ez volt a nagy göbölyhajtó út egyik állomása.) Összehasonlítva a többi állomás adataival, érzékelhetjük igazán, mennyivel nagyobb forgalma volt az arad-monori göbölyhajtó útnak.[10]

4. / A REFORMKOR ÚTÜGYÉBŐL

A közlekedés és kereskedelem könnyebbítése érdekében egy szilárdabb burkolatú próbaút megépítésének gondolata 1837-ben vetődött fel a megyegyűlésen. Ekkor egy kavicsos út kiépítésének tervezésére a megyegyűlés négy tagú küldöttséget nevezett ki, közöttük a másodalispánt és a megyei mérnököt is. Két év múlva, 1839-ben a megyei mérnök nem egy, hanem három tervet terjesztett a megyegyűlés elé, s a „Megyének Remetétől Szalontáig Bihar megyével, Ottlaka felé pedig Araddal való összeköttetését" gondolná elősegíteni. A három terv három különböző építésű próbautat jelentett: egy „eleven gát"-at, egy kavicsolt utat és egy makadám utat. „Az eleven gátnak a Csaba fele való czédula háztól a' Bárdos hídjáig, – a' kavicsos útnak a bárdos hídjától a' körösön lévő hídig – a Mac Adamisalt töltésnek pedig Gyula Városába a' kövezet végén remete felé 100 ölnyire való el készüléseket gondolván czélszerűnek."

Az útépítés költségeit egyelőre a nemesi felkelés pénztárából javasolták fedezni. A makadámutak építéséhez a megyei és uradalmi rabok munkáját is fel kívánták használni. A kövek leszállításának módját a megyei mérnökre bízták, a szállításhoz 10 dereglye készítését határozták el. „A' Rendek is meg lévén győződve arról, miként az e' Megyében fájdalmasan tapasztalt rosz közlekedésnek valahára való megszüntetésével csak nem bizonyítva állítható kereskedésnek virágzása, minden iparkodó polgárra nézve is kiszámíthatatlan üdvösséges hatással lészen, 's így azoknak anyagi jóllétét elő mozditandja – ugyan ezért a' jelentő küldöttségnek itt elő adott javaslatát el fogadják, 's az utak építését ezennel elrendelik..." – olvashatjuk a jegyzőkönyvben. Figyelembe véve a Bécsből, Pestről Erdély felé vezető postautakat, némi anyagi támogatást reméltek a császári kormánytól is.

Ugyanezen a gyűlésen felkérték Bihar és Arad vármegyét, jelöljék ki, mely útvonal lenne számukra legcélszerűbb az összeköttetés javítására, s a jelzett utakat ők is építsék ki megyénk határáig.

A határozat szerint az „eleven út" mintegy 50 ölnyi lenne, a kavicsos út a Bárdos- és Kapus-híd között épülne, a makadám út a Kapus-hídtól 50 ölnyi hosszan a városban.

Figyelemreméltó a megye végzése az utak költségével kapcsolatban. A nemesi felkelés pénztárából csak megelőlegeznék a költséget, a továbbiakban a megye úgy határozott, hogy mivel a napszámot a nép adja, „a pénzbeli költségeknek a' privilegizált Classis által való vitele javallatik." S amikor majd a próba által elkészült költségek végösszege ismeretes lesz, „a' Megyebeli Uradalmakat, Nemesi Kart, egy szóval minden privilegizált Classishoz tartozó személyeket az ezen czél kiviteléhez kellő költségek hozzá járulására buzdítsa."

Nemrég tapasztalhattuk a szarvasi híd vámszedésével kapcsolatban, mennyire ragaszkodott a megye a nemesség adómentességéhez. S most – néhány évtized múlva – a megye a nemesség közteherben való részvételét várja. Nagyot változtak az idők a reformkorban!

A tervezett dereglyék közül egyet még abban az évben megvásároltak, s a Fekete-Körösön a remetei hídhoz úsztatták. Az eleven gát és a kavicsos út építését azonban már a következő év tavaszára halasztották, építéséhez 400 gyalog és 120 igás napszámot igényeltek. A makadám út építéséhez nem kezdhettek, mivel a Fehér-Körös alacsony vízállása miatt nem tudtak „gránit vagy más nagyobbszerű köveket" szállítani. Bihar megyét akarták felkérni a Fekete-Körös árkának Anttól Fekete Tóig való kitisztítására, s itt eszközölni a kavicsszállítást. Emiatt megváltoztatták a próbaút építésének helyét is: a kavicsos utat a remetei Fekete-Körös hídjánál kívánták megépíteni, mert így a szállítás a munkahelyig megoldódott volna a Körösön. A makadámút megépítéséhez szükséges gránit beszerzési lehetőségének felderítésére pedig a mérnököt bízták meg.

Egy év múlva, 1840-ben a vízszabályozási bizottság már csak a kavicsos út megépítését javasolta, s ha a nemesi kassza nem lenne elegendő, a birtokosok hozzájárulását fogják kérni. Az ügyben végül is a megyegyűlés úgy határozott, hogy a föld ingoványos, a kavicsos út építése így bizonytalan, s az „útépítés forrón táplált eszméjétől vezéreltetve" szilárdabb anyagból, Arad megyéből szállított kövekből makadámutat építenők a Bárdos- és Kapus-híd között. Az út 3,5 m széles legyen. A kőmennyiséget a megye helységeire arányosan kivetve kell elszállíttatni. Az országgyűlésen épp a közteherviselés törvénybeiktatásának vitája folyt, s a megyegyűlés úgy határozott, ha az országgyűlés törvénybe iktatja a közteherviselést, a kiváltságos osztály is vegyen részt az országút építésében, akár fuvarban, akár készpénzben adakozzanak az útépítéshez.

A gyűlésen gróf Almásy Alajos 500, Beliczay József táblabíró pedig 10 pengő forintot nyomban felajánlott, „s ez által az egész vállalatnak ösztönt adni szívesek valának.".

A kőmennyiség biztosításához a temesvári kamarai adminisztrációtól a paulisi kőbánya ingyenes vagy jutányos átengedését remélték, Arad megyét a Békésből menő fuvarosok mindennemű támogatására kérték fel.

Eközben folytak a körösszabályozási munkálatok, s a terv szerint 54 átvágáshoz 200 000 napszámra volt szükség. Óriási vállalkozása volt ez a megyének. Így amikor a következő évben a mérnök beterjesztette az útépítés szállításához szükséges igényeit, a megye úgy határozott, hogy a két munkát egyszerre elvégezni nem tudja. A vizek szabályozása előbb ígér sikert, megoldja a kövek vízi szállítását is, azért az útépítést felfüggesztették, minden erőt a vízszabályozásra fordítottak. A megvett hajóból Remeteházán a követ kirakták, a hajót eladták.

A vízi szállítás kihasználása reális lehetőség volt. 1844-ben Csongrád megye azt kérte Békéstől, hogy a szarvasi és gyomai híd újjáépítésekor oly magasra építsék a hidat, hogy „alattuk kereskedő hajók eljárhassanak."

A hajók és lápok vontatása miatt gyakori volt a per a hajósok és a birtokosok között. Utóbbiak ugyanis a folyókig használták a földet, így a vontatáshoz nem volt elég hely. A megyegyűlés ismét a kereskedelem mellé állt, s 1846-ban a folyami hajózás biztosítására hozott határozatot: „Mindinkább érdemelve a közfigyelmet e' vidékre nézve olly szép jövendővel biztató hajózás ügye", megbízták a vízi bizottságot a vontató lovak járásához szükséges partvonal kijelölésére és fenntartására.

A hajóvontatás – a vízi közlekedésnek ez a klasszikus formája – tehát a Körösökön is folyt, ha kevés szó is esik róla.

A megyei utak és gátak osztályozására gyakorta került sor, így 1839-ben is. A megyei mérnök által elkészített tervet a megyegyűlés helybenhagyta, s végrehajtás végett kiadták a szolgabíráknak, valamint megkeresték a szomszédos Csongrád és Heves megyéket, az érdekükben álló útvonalakon vállaljanak részt a gátak javításában.

Az 1844-i IX. tc. szabályozta a közmunkát és annak felhasználását. Békés megye 1845. december 18-án tartott közgyűlésén fogadta el a víziszabályozási társaság által készített tervezetet, amelyben meghatározták a közmunkából fenntartandó utak jegyzékét.

A határozat szerint hat országos utat jelöltek ki:

„*a)* Pestről Aradra Szentesen, Orosházán, Tót-Komlóson által Batonya felé vezető posta út.

b) Pestről Aradra a pusztaságon által vonuló Szolnok vagy Czibakházától Öcsödön, Szent Andráson, Szarvason, Csorváson, Gerendáson által medgyenek.

c) Szegedről Váradra Vásárhelyről Orosházán, Csabán, Gyulán által Sarkad felé vezető országút melly Orosházától kezdve postaút is.

d) Szegedről Debreczenbe vezető út elágazik a' Szeged–váradi útból Csabánál, 's pedig megy Békés – Ladány, Szeghalom 's Gyarmaton által Zsáka felé.

e) Debreczentől Aradra vezető út, elágazik Csabánál 's megy Kétegyházán által Lökösházának.

f) Pestről Váradnak Túrról, Gyomán Ladányon által Okánynak."

A hat országos utat – egyben megyei főközlekedési utat – kiegészítette a Gyula–Békés–Berény–Gyoma–Endrőd és Szarvas között létező útvonal.

Ezeket az utakat a rajta lévő hidakkal tehát közmunka felhasználásával a megye tartotta fenn – ha földesúri kiváltság nincs rajta.

A határozat szerint a többi útról is gondoskodni kell: „kellő szélességben és jó állapotban tartassanak és a rajtok lévő hidakról gondoskodjanak jövendőre az illető uradalmak és községek."

A megyei utaknak ez a felosztása az abszolutizmus koráig maradt érvényben.

SZÉCHENYI ISTVÁN TERVEZETE

A magyar közlekedésügy első nagy egyénisége Széchenyi István volt. Külföldi utazásai során taapsztalhatta az utak fontosságát az állam életében: „minél könnyebb és szabadabb a circuláció, annál elevenebb, egészségesebb és erősebb egy test, annál jobban működik egy erőmű és ugyanígy az ország is" – írja a Stádiumban.

1848-ban tervezetet készített az ország úthálózatának kiépítésére: Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről címmel.

Elképzelése szerint a forgalom gerincét a vasúthálózat alkotja, ennek kiegészítője a közút. Az alföldön, ahol kőbánya nincs, az építkezés a vasútépítéssel kezdődjék, s a vasút segítségével kőhöz juttatnák a vidéket. Tervezete szerint I., II. és III. rendű utak épülnének ki. Tíz év alatt az I. rendűből 526, a II. rendűből 212,5 és a III. rendűből 57 mérföld, összesen 795,5 mérföld (5992 km) út megépítését javasolta. Az országgyűlés a tervezetet elfogadta, s mint az 1848.-i XXX. tc. törvényerőre emelkedett.

Széchenyi tervezete szerint Békés megyében I. rendű út nem épült volna. II. rendű volt a megye mellett haladó Nagyvárad–Szalonta–Arad közötti út, és III. rendű útként épült volna meg Szarvastól a tervezett vasútállomásig, Csabán a központtól a vasútállomásig, valamint a Békéscsaba–Gyula közötti útvonal.

Széchenyi elképzeléseit a szabadságharc meghiúsította, az osztrák abszolutizmus pedig új alapokon kezdte meg a magyar útépítés kifejlesztését.[11]

5. / A MEGYE ÚTÜGYE 1850–1867 KÖZÖTT

A szabadságharc bukása után a győztes osztrák birodalomban a centralizáció hívei kerekedtek felül, s 1854-re kialakult az abszolutizmus korának közigazgatási szervezete. Az 1849. március 4-én kiadott császári pátens feldarabolta az országot, és kisebb változtatással négy országrészt állandósított: Magyarországot, Horvát-Szlavóniát, Erdélyt és a Bánátot. A négy országrész székhelye Buda, Zágráb, Nagyszeben és Temesvár lett. A szűkebb értelemben vett Magyarországot öt kerületre osztották, s a kerületek székhelye Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Pest-Buda és Sopron volt, élükön a kerületi főispánnal. A kerületeken belül megmaradtak a megyék, élükön a megyei biztossal, majd a megyefőnökkel, s végül a járásokat a cs. kir. járási biztosok irányították, akiket inkább főszolgabíróként tituláltak. Békés és Csongrád megyéket összevonták, s Gyuláról irányították.

A birodalmon belül a közlekedés fejlesztése mind közgazdasági, mind katonai szempontból fontos feladat volt. A vasút fejlesztése már a forradalom előtt megkezdődött, s eljutott Pesttől Szolnokig. A vasútépítést a szabadságharc bukása után meggyorsították: 1854-ben Szeged, 1858-ban Nagyvárad s ugyanebben az évben a szolnok–aradi vasút megnyitásával Békés megye kapott vasútvonalat.

Hogy mit jelentett a vasúti közlekedés a szállításra és közlekedésre, ezáltal a kereskedelemre, álljon itt egy példa a Vasárnapi Újság 1855-i számából: Aradtól Szegedig 1 q teher fuvarköltsége 7–8 ft volt. Személyszállító kocsi 60–70 ft-on alul nemigen vállalkozott az útra. Ugyanennyi pénzért vasúton Szegedtől Párizsig lehetett utazni.

A közúti közlekedés ügyében is jelentős változások történtek. Az 1849. márciusi császári pátens szerint csak egységes császárság létezik, s az útpolitika célja a birodalmi úthálózat kiépítése. Ennek jegyében osztályozták az utakat: megkülönböztettek állami, országos és községi utakat.

Állami utakká a birodalom szempontjából legfontosabb utakat nyilvánították, s négy kerületi székhelyet kapcsoltak össze a birodalmi fővárossal. Csupán Nagyváradnak – épp kerületük székhelyének – nem volt közvetlen összeköttetése Budával, illetve Béccsel. A mintegy 449 mérföldnyi állami úton először alkalmaztak útmestereket és útkaparókat, s ezzel első ízben biztosították a rendszeres karbantartást.

Megyénket elkerülte az állami úthálózat. A legközelebbi állami út az arad–nagyváradi, az arad–szegedi, valamint a nagyvárad–debreceni útvonal volt. Az arad–nagyváradi út Simánd, Kisjenő, Zerind, Nagyszalonta, Gyapjú érintésével ért Váradra.

A második csoportba az országos utak tartoztak. Ide sorolták azokat az utakat, amelyek nem összbirodalmi, hanem csak országos érdekeket szolgáltak. Ezekről az utakról pontos kimutatással rendelkezünk 1850-ből. A kimutatás megjelöli az út funkcióját, az útvonalat, annak távolságát, s egyéb hasznos megjegyzéseket is tartalmaz.

Épp ezért a jegyzéket teljes terjedelmében közöljük.

JEGYZÉKE

Azon Békés megyei útvonalaknak, mellyek, és azokon eső hidak, megyei közmunkaerő által, 's megyei közpénztár költségén fenn tartatnak.

Folyó szám	Az útvonalak megnevezése	Közben eső helyek	Távolságok			Jegyzések
			folyó ölekben	mérföld különön	mérföld összesen	
1.	Pestről–Aradra Posta és kereskedelmi út.	Megyei határ széltől				Szentes felől
		Orosháza	4000	1.00		
		megy. határig	2210	0,55		Komlós felé
		Megyei határ széltől:				Kun.szt.márton felől
		Orosháza	6700	1,68	3,23	kereskedelmi út.
2.	Pestről–N.váradra. Kereskedelmi út.	Megyei határ széltől				M.túr felől
		Gyoma mellett	6500	1,62		
		Kör.ladány	10,200	2,55		
		Vésztő mellett	8500	2,12		
		m. határ szélig	2100	0,52	6,82	Okány felé
3.	Szegedről–N.váradra.	Orosháza	2950	0,74		Vásárhely felől a
		Csaba	20150	5,4		postaút Orosházánál
	Kereskedelmi út	Gyula	8050	2,01		kezdődik, s megyen
	és egy részben	M.határ szélig	4000	1,0		Csaba felé. Sarkad
	posta út.	v. Orosházáról				felé a kereskedelmi
		Ó-Kígyós	17,800	4,45		út Csabát mellőzi és
		Gyula	8250	2,06	15,30	megyen Kígyóson
						által egyenesen
						Gyulára.
4.	Szegedről–Debreczenbe.	Orosházától				Vízöntésektől száraz
		Békés	23,540	5,89		időszakban ezen
	Kereskedelmi út.	Kör.ladány	12,500	3,12		útvonal mellőzi
		Szeghalom	5,700	1,42		Békést, és egyenesebb
		Füz. gyarmat	5,550	1,39		vonalban Kör.tarcsá-
		Megy. határig (Zsáka felé)	4,050	1,01	12,83	nál megyen által a Körös vizén. (Zsáka felé)
5.	Szolnokról–Aradra.	Megye határ szélétől				Harangos csárda felől
		Szarvas	2,000	0,50		
	Kereskedelmi út.	Kondorosi Csárda	12,850	3,21		
		Gerendási Csárda	10,650	2,66		
		M. határ széléig	3,100	0,78	7,15	Medgyes felé a pusztákon keresztül.
6.	Gyuláról Pestre Közlekedési út.	Csabától Kondorosi				Csabáig lásd 3. sz.
		Csárda	13,750	3,44		alatt, lásd 5. alatt
		Szarvas	,,	,,		Szarvasig 12850
		Sz.andrás	2,200	0,55		
		Öcsöd	5,300	1,32		
		Megye határig	2,000	0,50	5,81	Czibak felé.
7.	Gyuláról–Aradra Közlekedési út	Megyei határ széléig	5 000	1,25	1,25	Ottlaka felé
8.	Gyulától–Szolnokra	Gyulától Békés	11,300	2,83		Ezen útvonal Gyomán
		M. berény	5,800	1,45		túl Túrig összeesik
		Gyoma	10,800	2,70		a 2. sz. alattival
		a 2. sz. alatti útvonalig	800	0,20	7,18	Túr felé

Posta út

Ezen útnak más vonala mégyen M.túrról Dévavá-nyán Füzesgyar-maton keresztül Sass felé.

Folyó szám	Az útvonalak megnevezése	Közben eső helyek	Távolságok			Jegyzések
			folyó ölekben	mérföld		
				külön	összesen	
9.	Aradról-Túrra és Kunságba. Közlekedési út	Megyei határszéltől				Ottlaka felől. Ezen
		Kétegyháza	3,700	0,92		útvonal M. berénytől
		Csaba	9,570	2,39		fogva a 8. sz. vonalon
		M. berény stb.	10,150	2,54	5,85	mégyen. Gyoma felé
10.	Szarvastól-Debreczen és N. váradra. Közlekedési út	Szarvastól				
		Endrőd	11,200	2,80		Gyomán túli
		Gyoma	2,550	0,64		folytatása N. várad felé
		Kör. ladányi útig	1,050	0,26	3,70	a 2. sz. útvonalon. Debreczen felé pedig K. ladányon túl a 4. útvonalon
		Összesen:	276,520		69,12	

Kelt Gyulán november 24. 1850. Bodoki Károly mk. Békés megye mérnöke

Csanád megye mérnöke hasonlóképpen elkészítette kimutatását a megyei utakról, bár ez a kimutatás nem tartalmaz annyi adatot, mint Bodoky munkája. Mivel az egykori Csanád megye egy része Békéshez tartozik, a ránk vonatkozó utakat kiválasztva a jegyzékből a következő útvonalak érintették megyénk területét:

„FELJEGYZÉSE

Csanád Megyében közmunka erővel fent tartott és fent tartandó posta és ország utaknak és töltéseknek:

Rendszám		Nevezetesen	Folyó ölek
I. 3.	Makótól	Orosháza felé vezető ország út a' Megye széléig	13.320
4.	dttó	Tótkomlós felé vezető Posta út Komlósig, Gyula felé	16.330
5.	dttó	Mezőhegyes felé vezető ország út Mezőhegyesig, Arad felé	16.380
II. 1.	Tótkomlóstól	Orosházára vezető út, Megye széléig, Pest felé	1.420
2.	dttó	Gyulára vezető út Meggyes felé Kaszaperen Bánhegyesen keresztül a' Megye széléig	11,440
3.	dttó	Batonyára vezető Posta út, Batonyáig, Arad felé	13.840
III. 1.	Batonyáról	Gyula felé Kevermesen keresztül, a' Megye széléig	13.380
2.	dttó	Nagylakra vezető út Arad felé	13.950
IV.	Arad felől	Pest felé a' Megyén keresztül vezető marha hajtó út, vizesi, dombegyházi, kupai, kunágotai, bánhegyesi, apáczai, földvári Pusztákon keresztül	22,540"

Ezek alapján felvázolhatjuk az 1850-es évek fő úthálózatát megyénkben. Vázlatunk nem lesz teljes, hisz az 1850-es években készült katonai felmérés sokkal több utat jelöl meg, viszont nem különbözteti meg az utak minőségét. A mérnöki összeállítás árnyaltabb képet ad a megye úthálózatáról.

Ugyanúgy három postaút vezetett át megyénken, mint 1788-ban:

– Pest–Cegléd–Orosháza–Arad közötti út, melynek Békés megyei állomásai: Orosháza és Tótkomlós.

Szeged–Makó–Tótkomlós postaútja.

Orosháza–Csaba–Gyula–Sarkad–Remete–Nagyváradot összekötő postaút. A postajáratok száma 1788 óta nem változott. A pest–aradi úton naponta két járat közlekedett, Orosháza és Nagyvárad között viszont csak kétnaponként egy.

Az abszolutizmus korában újabb postautakon indult meg a forgalom. Szarvast 1853-ban kapcsolták be a Szentes–Kunszentmárton–Szarvas–Mezőtúr–Tiszafüred–Mezőkövesd közötti postaút megnyitásával. Ez az út tehát csak megyénk szélét érintette.

A megye középső részén vezetett át viszont az 1858. április 5-én megnyitott Berettyóújfalu–Furta–Füzesgyarmat–Körösladány–Szeghalom–Békéscsaba közötti postaút.

1862-ben indult meg a postaforgalom Kétegyháza–Elek–Ottlaka–Soklós–Kisjenő között, s végül

1865-ben Doboz és Békéscsaba között indítottak postajáratot.

A posta fejlődését jól érzékelteti, hogy 1850-ben még 4 postaállomásról kellett szétvinni a községek postáját, 1865-ben már 21 postahely volt a megyében, s kézbesí-

tési területük legfeljebb még egy település volt, kivéve Csabát, ahonnan három település (Gerendás, Kondoros, Kígyós) kapta postáját.

A vasút rendszeresebbé tette a postai küldemények érkezését is. A csabai szolgabíró 1859 februárjában a következőképp írja le a vasút hatását a postaforgalomra: „...a postaforgalom a Szolnok–aradi vasútvonal megnyitása óta jobb. Az újságok, hivatalos és magánlevelek Pestről vasúton hamarabb – még az nap – megérkeznek, nem mint előtte Szegeden keresztül. A vasútvonal megnyitása előtt – pesti bélyegzők tanúsága szerint – a levelek nem ritkán három nap elteltével érkeztek célhoz.

A pesti, debreceni és a felsőmagyarországi küldemények közvetlenül a vasút útján érkeznek. Ezzel szemben a Szegedről, Horvátországból és Szlavóniából, valamint a katonai határőrvidékről a napi postakocsijárattal érkeznek Szeged felől a küldemények oly rendben, hogy az ellen sem lehet különösebb panaszt tenni."

Lovaspostával csak az 5 fontot (2,8kg) meg nem haladó küldeményt továbbították. Ennél súlyosabb csomagot Nagyváradra, Aradra vagy Szegedre kellett szállítani, s onnan postakocsival vitték tovább. A megye kérésére – hosszú huzavona után – 1858. augusztus 1-vel indult az első postakocsi megyénkben Szeged–Makó–Tótkomlós–Orosháza–Csaba útvonalon. A négykerekű, egylovas postakocsi katonai kísérettel közlekedett.

A kereskedelmi utak közül fontosabbak:

Szeged–Orosháza–Gyula–Sarkad–Szalonta–Nagyvárad útvonala.

Szeged–Békés–Körösladány–Szeghalom–Füzesgyarmat–Debrecen közötti út. (Ez száraz időben elkerülte Békést, és Mezőberényen át vezetett).

Orosháza Kunszentmárton felől is vezetett egy út, s nyilván kereskedelmi célokra is felhasználták a szentesi postautat.

Szolnok felől két irányban közelítették meg Békést:

Szarvas–Kondoros–Medgyesegyháza–Dombegyháza–Arad útvonalon, és

Túrkeve–Gyoma–Körösladány–Okány–Zsadány–Biharugra–Nagyvárad kereskedelmi úton. Ennek északi változata:

Túrkeve–Dévaványa–Szeghalom közötti út, s ettől kezdve az út azonos volt a korábban felsorolt füzesgyarmat–zsákai úttal.

A közelebbről meg nem határozott „közlekedési utak" nyilvánvalóan a települések egymás közötti érintkezésére szolgáltak, de posta és kereskedelem szempontjából sem lehettek jelentéktelenek, hiszen kereskedni, postát vinni mindig is kellett.

Az utak harmadik csoportját alkották a községi utak. Se szeri, se száma ezeknek, így felsorolásukat mellőzzük. Községi közmunkával tartották fenn, a felügyeletet azonban a vármegye gyakorolta.

A községi s azokon keresztül menő utak állapotáról minden hó végén jelentést kellett küldeni a helytartósági osztályhoz. Hogy mennyire pontosak ezek a jelentések, a megyefőnök 1853. augusztus 6-i jelentéséből kideríthetjük: ezen a napon ugyanis felszólítja a főszolgabírókat, hogy a havi útjelentéseket minden hó 28-áig küldjék be, „mert mind ekkorig e részben fő szolgabíró urak soha jelentést nem adtak be". Mindezek ellenére ugyanaz nap, azaz augusztus 6-án a nagyváradi helytartósági osztályhoz a következő „helyzetjelentést" küldte a megyefőnök: „A' községekben 's azokon keresztül vezető utak állapotáról e részben fennálló utasításhoz képest van szerencsém Méltóságodnak tisztelettel feljelenteni, miként azok a' most huzamosabban tartott száraz időszakban a még tapasztalt hiányaira nézve ki igazíttatván, akadály nélkül járható állapotba hozattak." E rutinjelentéssel megoldódott ugyan a főszolgabírók hanyagsága, s ha valaki útnak indulván más útviszonyokat talált, magára vethetett.

A községi közutak fenntartásánál nemcsak a közmunkát, hanem az eszközöket is elkülönítették a megyei közmunkáktól. Így történhetett meg, hogy amikor a gyulai kőút építése során beszerzett szerszámokat az út elkészülte után községi utak javítására használták, Bonyhády megyefőnök eltiltotta ezek használatát, mert a „községi utakat csináltatni s az azokhoz szükséges eszközöket is kiállítani a községek kötelessége." Ha pedig az eszközök a használat során romlottak, meg kell állapítani, mennyire romlottak a községi és mennyire a megyei utak javításakor, s ennek arányában kell a községi illetve megyei közúti pénztárból kifizetni.

Az osztrák adminisztráció által elindított általános rendezési tervben szerepel a hidak, révek állapotának, fenntartásának, valamint az út- és révvámok egységesítésének terve is. Ennek érdekében bekérték a magánkézben lévő vámos hidak és révek jegyzékét a vámtételekkel és szabadalommal együtt. Ennek alapján ismerjük a megyében létezett réveket, hidakat, amelyek után vámot fizettek.

Magánosok által fenntartott hidak és révek a következő helyeken voltak ebben az időben:

1. A gyula–pesti országútban Szarvason lévő híd, amelyet még a földesúr építtetett, de az örökváltsági szerződés után a város tulajdonába ment át, és a megye által korábban megállapított vámot szedték rajta.

2. Mezőtúr–pesti országútban Gyomán lévő híd, ezen az építtető Wodianer család szedte a vámot királyi engedély szerint, a megye által megállapított díjtételekkel.

3. Szentandráson révhajó közlekedett, a révet az uradalomtól a község bérelte, s szedte rajta a vámot.

4. Az akkor még Békés megyéhez tartozó Öcsödön a heves – pesti országútban a révhajóért a község szedte a vámot, ellenértékéül egy összegben 50 váltóforintot fizetett a földesuraknak, Wodianernek és báró Rudnyánszkynak.

5. Az Endrődről Mezőtúr felé vezető országútban lévő magánrév a Wodianer család tulajdona volt, s ők gyakorolták a vámszedést is.

A jelentés megállapítja, hogy a felsorolt három rév engedélyezésének keletkezése ismeretlen, a „legrégibb idő-

től fogva fennállanak", s fenntartásukat szükségesnek ítélik meg.

1853-ban bevezették az általános útvámrendszert. Bár ez a vámrendszer hazánkban az ellenállás miatt megbukott, így eltörölték, s helyette „vámegyenérték"-et vezettek be mérföldenkénti, illetve a hidaknál ölenkénti díjazással, a leküldött vámjegyzék értékes adatokkal szolgál a megyei vámhelyekhez.

A nagyváradi cs. kir. pénzügyi igazgatóság által leküldött vámjegyzéket október 28-án küldte szét a megyefőnök a szolgabíráknak azzal az utasítással, hogy „járásuk területén a legterjedelmesebben tegyék közé s hozzák a nép tudomására." A Bihar és Békés megyét tartalmazó jegyzék szerint útvám csak Bihar megyében volt, mivel állami út Békésben nem létezett. Megyénkben a következő helyeken találunk hídvámokat:

állomás	hídvám	egy darab			
		vonó marha		nehéz	könnyű
		nehéz fuvarban	könnyű fuvarban	hajtó marha	
		krajczár pengő pénzben			
Békés A	1	2	1	1	½
Békés B	1	2	1	1	½
Gerla	1	1	½	½	¼
Gyula	1	2	1	1	½
Hosszú fok	1	1	½	½	¼
Körös Ladány	1	2	1	1	½
Pünkösd Ér	1	2	1	1	½
Remeteháza	1	2	1	1	½
Sarkad	1	1	½	½	¼

A békési A és B hidak a Fehér- és a Fekete-Körös hídjait jelentik a város közepén.

A Bihar megyei állami utakon a legnagyobb útvám Venteren volt: nehéz fuvar után 4 krajcár. Mindez azért érint bennünket, mert egy időben innen fogják szállítani a kőanyagot az útépítéshez.

1851-re befejezték az útépítés szervezetének kialakítását is. Az ország útépítését Budáról irányították, ahol építési igazgatóságot állítottak fel – ugyanígy Zágrábban, Temesvárott és Nagyszebenben is. Az öt kerületben egy-egy kerületi építési igazgatóság működött, kerületünkben Nagyváradon. Végül a megyékben megyei építészeti hivatalokat találunk. Ezek 1852-re kiépültek. A szakirodalom ismer járási építészeti hivatalokat is. Megyénkben az volt a helyzet, hogy a gyulai építészeti hivatalt hol megyeinek, hol járásinak, olykor meg egyenesen „Békés megyei cs. kir. járási mérnöki hivatal"-nak nevezték. Nem volt tehát külön megyei és járási hivatal. Békés megye kiváló mérnököt vallhatott magáénak, az 1838 óta apja örökébe lépő s három évtizedig szolgáló Bodoky Károlyt.

A volt megyei útbiztosi státuszok megszűntek, helyükbe járásonként egy-egy útbiztost alkalmaztak, összesen ötöt. Az útbiztosok feladata volt a járásukban lévő útépítések, útjavítások felügyelete. Mivel azonban a munka az évnek alig 4 hónapját tette ki, a fennmaradó időben a megyei közmunkák összeírását, a közmunkaváltsági összegek behajtását végezték, ezzel a járási főszolgabírókat tehermentesítették. Ez annál inkább szükséges volt, mert a közmunkaösszeírás, az újoncozás és az adókivetés egy időben történt, így a tisztviselőkre ebben az időszakban mérhetetlenül sok munka hárult. Az útbiztosok az útmesterek munkáját is elvégezték, így nemcsak a megépült kőút volt a kezelésükben, hanem járásuk útjainak és gátjainak gondozása is. Egyébként fizetésük napi 1 Ft, de a megyefőnök évi 400 Ft fizetésre kért engedélyt részükre, valamint kiküldetéseknél mérföldenként 24 krajcár útiátalányt.

1852-re megépült a gyulai kőút, karbantartására először alkalmaztak útkaparókat a megyében.

Az állandó szolgálatot tévő személyzet évi összfizetése 5014 Ft-ot tett ki, melyet a megyei közmunkapénztárból fedeztek.

1852. augusztus 4-én Mitis Ferdinánd miniszteri biztos elkészített egy ideiglenes közúti szabályzatot is, amelyet alkalmazás végett az érintett megyéknek megküldtek, így Békés megye is megkapta..

Az utakkal kapcsolatban több rendelkezés, helyi intézkedés látott napvilágot. Kimutatások, jelentések sorát készítették a különböző fórumoknak Nagyváradtól a helytartósági osztályig. Épp ezért 1853-ban a megyefőnök, hogy „a középítészeti ügyekben a legnagyobb pontosság legyen", mindenre kiterjedő útmutatással látta el a főszolgabírókat:

1. A közmunkaerő és építészeti szükségletekről szóló előzetes kimutatást augusztus 1-ig kell beküldeni.

2. A közmunkaerő összeírását és kivetését minden év november második felében és december első felében kell elvégezni, s a váltsági nyilatkozatokkal együtt december 20-ig a megyefőnöknek beküldeni, aki január 15-ig köteles a kerületi biztosnak továbbítani.

3. Az őszi összeírást szigorúan vegyék a szolgabírák, különösen a vonó erő tekintetében.

A megyefőnökség székhelyén lévő adópénztári hivatal negyedévenként (március, május, augusztus, november 8-ig) küldje be a közmunkaváltsági pénztár állását a helytartósági osztályhoz.

4. Ugyanezekben az időkben a hátralévőségeket is köteles kimutatni.

5. A közmunkaerő állásáról ugyanilyen jelentést kér.

6. Az útvonalakon levő faültetvényekről félévenként kell jelentést készíteni.

7. Az utak állapotáról havonként kér jelentést. Különösen a községeken keresztül vezető utak minőségére volt kíváncsi a megyefőnök.

Mindezek elmulasztásáért a főszolgabírák felelősséggel tartoznak.

A fásításra álljon itt két példa az orosházi községi tanács hirdetőkönyvéből 1857-ből: „Az Ország utak mellett a fa ültetése kötelességére tétetik azoknak, kiknek azok mellett földjeik vannak. A fáknak sértése vagy tö-

rése keményen tiltatik, a ki illy fasértőt bejelent 1 pft-tal fog jutalmaztatni."

„A Csabai Cs. kir. Szbírói hivatal részéről közhírré tétetik, miszerint az országutak árok partjait, az ároknak országút melletti szélétől mérve 2 ölnyire szántani nem szabad, miután oda minden ember fákat ültetni tartozik és az árok rontása csak így akadályozható."

Az állami és országutak fenntartása továbbra is közmunkával történt. Az 1851. február 14-i országos közmunkarendelet azonban annyiban eltért az 1844. IX. tc-től, hogy a közmunkát a nemesekre is kiterjesztette, és lehetővé tette a közmunka megváltását.

A közmunkakivetés így is igazságtalan volt. Erről Bonyhády Gyula megyefőnök így ír 1852. június 29-én kelt jelentésében: „... a közmunka kötelezettség... egyedül a vonó marhákra van kiróva, – és a földbirtokok attól mentek; – e megyében pedig vannak olyan birtokosok, kiknek birtokai 10 000 sőtt több holdra megyen, vonó jószágaik pedig alig egy nehány vagy semmi sincsen, mert birtokukat vagy haszonbérbe adják, vagy pedig felesek által műveltetik, kik azt maguk erejével munkálják, s így ők vagy éppen nem tesznek közmunkabeli szolgálatot, vagy csak alig annyit, mint egy 1/2 telkes parasztgazda; – minthogy ilyeténképpen a közmunka teher egyedül csak a szegényebb osztályt és az industriát nyomja, holott a jó és könnyű közlekedési eszközök legnagyobb hasznát a terjedelmesebb puszták birtokosai veszik annyiból, amennyiben ez által nem csak birtokaik belső értéke, hanem évi jövedelmeik és haszonbéreik is nevezetesen gyarapodnak a nélkül, hogy ők az azt előidéző közlekedési eszközök csinálásához járultak volna, annál fogva egyenlő teher viselési elv ezen birtokosokra legalább megközelíttessék, azonban e mellett túl se terheltessenek, igen célirányosnak és célszerűnek vélném reájuk a közmunka teher viselést akként alkalmazásba hozni, hogy legalább minden 50 ftnyi adó után 1 igás napot szolgálni tartozzanak."

A korabeli Békés megyében a szabadságharc után a következőképp alakult a közmunkakivetés és -megváltás:

	természetben		pénzben megváltott
	szekeres	gyalog	
	napszám		Ft-ban
1850/51	49 371	75 691½	2425 Ft 47 ½xr
1851/52	34 885	55 188	14 851 Ft 3 ⁶/₈xr

Már az első két év összehasonlításából is nyilvánvaló, hogy sokan éltek a megváltás lehetőségével. A természetben leszolgált közmunka csökkent, a pénzben megváltott jelentősen nőtt. Magyarázata egyszerű: a megváltási árakat olyan alacsonyan szabták meg, hogy érdemes volt kifizetni. Egy kézi napszám ára 1852-ben 2, sőt 2,30 váltó forint volt, ugyanakkor a megváltási díj csupán 15 krajcár.

A közmunkaváltság befizetésének megkönnyítése érdekében 1852-ben utasították a főszolgabírókat, hogy előre közöljék a községekkel a kivetett közmunka nagyságát, mégpedig ha a község együttesen megváltja a közmunkát, akkor egy összegben, ha nem mindenki váltja meg, akkor név szerinti kimutatást készítsenek. Az elöljáróság az egyenes adó szerint beszedi ezeket az összegeket, a közmunkapénzről az elöljáróság külön könyvet vezet, s a beszedett összeget félévenként, de legkésőbb március és október végéig beküldik a megyefőnök székhelyén lévő pénztárhoz, amely kezeli az egész megye közmunkapénztárát.

Példaképp közöljük a szeghalmi járás 1851/52. évi közmunkakivetését.

	Egész évre kivetett napszám		
	vonó	gyalog	
		6 napos	3 napos
Szeghalom	1530	1686	183
F. Gyarmat	1512	1716	214
D. Ványa	1276	2634	568
K. Ladány	696	957	117
Vésztő	482	1518	456

A kimutatás a települések közötti összehasonlításra is alapot ad. „Vonó" napszámmal ugyanis vonómarhával rendelkező, 6 napos gyalognapszámmal a házzal rendelkező lakos szolgált, a házatlant csak 3 napra kötelezték.

A sárréti járás 1852/53-i közmunkakimutatása pedig már a következőképp alakult:

vonómarhák száma	4 359
házzal bírók száma	1 698
házatlanok	538
Ennek alapján leszolgálandó:	
szekeres napszám	8 711
gyalog napszám	11 802
Megváltva mind:	6 571 Ft 52 krajcár.

A közmunkát tehát az egész járás egészben megváltotta, s ez a jelenség gyakori volt a kedvező megváltási feltételek miatt. A békési főszolgabíró jelentése szerint járásában Békés, Gyoma, Mezőberény egészben, Körösтarcsa részben váltotta meg a közmunkát 1853-ban. A szarvasi járás minden községe pénzben vállalta a közmunka megváltását.

Megtörtént, hogy a közmunkaváltság beküldésekor hamis pénzt talált a gyulai pénztár. Ezeket járásonként kimutatták, s újra kivetették behajtás végett a községekre.

Állami utak nem lévén a természetben maradt közmunkát országos utak fenntartására használták fel: „földhányásokra és az országutak földtöltésekkeli javítására," 1853/54-ben pedig a helytartósági osztály utasítására a megyén kívül eső sarkad–szalontai úton dolgoztak a robotolók.

A közmunkafelhasználás eredményessége alig javult. A Csanád megyei mérnök jelentése szerint a járási tiszviselők ügyelnek fel a közmunkára, „de elfoglaltságuk miatt Járásbeliek naponta meg nem jelenhetvén a hely színén, a munkálat sok hátráltatással volt olykor egybe-

köttetve, mivel parancsnok nélkül a munkások csak az időt veszteglették ... Ez ideig a köz munkák vitelénél voltak ugyan községi 's ahoz nem értő felügyelők, de azok hol egyik, hol másik Esküdtekből ideiglenesen küldettek ki, és így a' sok kezelők miatt sok rendetlenség, hátráltatás származott. Rendes felügyelők pedig azért nem voltak, mivel fizetésök a' kiküldötteknek csak csekély napi díj vagy sokszor semmi sem volt. Makó városánál vagyon ugyan egy ily munka vezető Töltés Bírói címmel de szak értők még ez ideig nem voltak, jelenleg ennek fizetése 60 pfrt, adathatnék pedig a községnek nagyságához képest 20–200 pfrtig, ha eképp állandósítva 's rendezve lennének, ezek a községi munkálatokat vezethetnék a' Mérnök utasítása útján... a községi munka vezetőknek ügyességük e munkálatba azért nem volt ez ideig, mivel illő fizetés nélkül ügyesebbek nem vállalkoztak". Végül így summázza a községi munkák helyzetét: „állandósított községi vezetők nélkül a' munkálat előre nem haladhatván évenként a' köz munkát felhasználni nem lehet, ugyan ezért a köz munka rendszeresítése kívánatos lenne."

Nem csoda hát, ha szorgalmazták a közmunkaváltság fizetését a természetbeni munka helyett, még ha töredéke volt is a napszám valóságos árának.

Békés megye ragaszkodott a közmunka természetbeni megtartására, s ezt az 1852-ben megkezdett kőútépítés tapasztalataival indokolta: „ha a nyers erő készpénzül megváltatik – írja Bonyhády –, akkor nem reménylhető, hogy e megyének egy hamar kőútja legyen." A kőbányák ugyanis 12, egyes településektől 16–18 mérföldnyire vannak. Ha készpénzért szállíttatják a követ a bányából, egy fuvarért egy kubik öl kő elszállítása – ölét 20 kocsira számítva – 320 forintba kerül. A szekérfuvar megváltása útján viszont – még ha 3, sőt 4–5 napot is számít egy fuvarra – összesen 40, 53 vagy 56 forint folyik be, amely a fuvar negyedét is alig teszi ki, így a megváltási pénztárból öt év alatt sem tudnának annyi utat megépíteni, mint így egy év alatt. Ezért a megváltás megszorítását szorgalmazza Békés megyében: „...alázatos nézetem szerint legkevésbé sem történnék a közmunkára vonatkozó felsőbb rendszabályokon csonkítás, ha a megváltás e megyére némi megszigorítás alá jőne, sőt ez által csak a Status és a megye közérdekét vélném előmozdítani." Hiába van ugyanis pénz, ha készpénzért nem lehet fuvarost kapni. A megye nagy részén csak saját mezei gazdaságával foglalkozik a nép, „csak igen kevés ember él fuvarozásból."[12]

KŐÚTÉPÍTÉS AZ ÖTVENES ÉVEKBEN

Az 1850-es évek kezdetéhez fűződik az abszolutizmus korának egyetlen útépítése. Békés megye főnöke 1850-ben még azt jelentette, hogy a megye területén „kövezett vagy kavicsolt utak nem léteznek". Úgy látszik, az 1790-es években épült, s többször felújított gyulai kövesút végképp eltűnt erre az időszakra.

1851. április 6-án kelt leiratában viszont Dőry báró, nagyváradi kerületi főispán három kövesút építésének tervéről értesíti Bonyhády megyefőnököt. Érdemes idézni az útépítés indoklását: „Az álladalomban a forgalom 's ez által a közjólét előmozdítására a jó utak legnagyobb befolyással vannak, egy kevés statisztika ösmeretével Békés és Csanád megyének számba tűnő, hogy ezen termékekkel annyira meg áldott ország rész épen az, melly minden közlekedési eszközt nélkülöz, 's az utak teljes hiányában, mellyek gazdag gabona készletek eladását lehetségessé tennék, igen valószínűleg nem sokára azon helyzetbe jönne, hogy az államtól reá rótt terhet többé el nem viselhetné.

Az útvonalak meg nyitása, és piatzokkal öszveköttetés az egyedüli eszköz arra, hogy ezen előre látható szerencsétlenségnek, melly több ezer családokra visszahatással lenne – eleje vétessék."

Többször megfogalmazott érvek ezek, legfeljebb az abszolutizmus új adóztatási rendszerének nyílt bevallása és a következmények kertelés nélküli körvonalazása a meglepő.

Az utak építéséhez tehát jól felfogott állami érdek fűzte a birodalmat: biztosítani a gazdasági élet kiaknázását, a lakosság adózóképességének megteremtését az adóterhek jövőbeni emelése esetén is. Mindehhez hozzájárult néhány útnál a stratégiai cél is.

A Dőry által tervezett három út a következő volt:

1. Az erdélyi országút folytatásaként Pécskától Szegedig új út építése, ezzel a Tiszáig összeköttetés teremtése. Az erdélyi út nemcsak kereskedelmi, hanem „stratégiai tekintetben is nagy fontosságú." Ez az építkezés Csanád megyét is közvetlenül érintette.

2. Battonyától Tótkomlós, Orosháza, Szentesen át a pesti országútig és a Tiszáig vezető útvonal, közvetve Szolnokig. Ez Csanád megye közepét és Békés megye dél szélét szelné át, s az érintett jelentős települések termékeinek eladását szolgálná.

3. Sarkadtól Gyulán, Csabán, Szarvason keresztül Szolnokra vezető út, mely Békés megye közepén haladna át.

A Szolnok felé vezető út fontosságát az emelte, hogy a már megépült pest-szolnoki vasútvonallal teremtettek volna összeköttetést. Arad felé viszont az erdélyi úttal és a marosi sószállítással való kapcsolat javult volna. Ha meggondoljuk, hogy 1851. november 16-án megjelent az első gőzhajó Aradon, az aradi út fontosságát nem kell különösebben hangsúlyoznunk.

Az útépítés irányításával Bodoky Károly mérnököt bízták meg, akitől Dőry már májusra jelentést kért az építéssel kapcsolatban. Bodokynak először a Sarkadról Gyulára vezető töltést kellett mérnökileg felmérni, s április végéig beterjeszteni egy olyan töltés megépítésének tervezetét, amely a legnagyobb vízállás idején is járható lenne.

A kerületi főispán leirata az építési anyagok kitermelésének és szállításának tervezetét is tartalmazza. Mivel Békés és Csanád megyében kőbánya nem volt, az épí-

téshez szükséges köveket az Arad megyei Paulisról és Radnáról, a homokot a Marosból tervezte szállítani. A radnai és paulisi kőbányák köveit az Arad megyei tótváradi és az aradi járás lakosainak közmunkaerejével kívánta Aradig szállítani. A terv szerint a borosjenői építőanyagot a világosi, borosjenői, borossebesi és magyaráti járás lakosai termelték volna ki, Kisjenőig elszállítva, ahol nagyobb rakodóhely kialakítását tervezte. Innen Arad megye többi járásának lakosai szállították volna az anyagot Gyuláig, ahonnan Békés megye közmunkaerejével, az aradi rakhelyről Csanád megye közmunkájával szállították volna tovább. Borosjenőről kizárólag közmunkával történt volna a szállítás, Radnáról igénybe vette volna a vízi szállítás lehetőségeit is, s ennek Nagylak lett volna a rakhelye. Innen Csanádba kevesebb erővel lehetett volna továbbszállítani.

Dőry az egész útépítés lebonyolításával Bonyhádyt bízta meg, de megjegyezte: „Átaljában szabályul szolgáljon Nagyságodnak, hogy a cs. kir. főispánságot az utak feletti fővezénylet illeti, 's az ahhoz szükséges anyagok elő állítása eránt rendelkezik, az e részben kiadott rendeletek foganatosítása megnyugvással az alá rendelt hatóságokra bízatik, fenn tartom azonban mindenkor a helyszínén Nagyságod intézkedéseiről magamnak meg győződést szerezni, a munkálatok a többi útvonalak irányzása (:trasirung:) és lejtekezése eránt a technikai hatóságok részéről már meg kezdettek."

Az intézkedés gyorsaságára jellemző, hogy a tervezet keltezésétől számított kilencedik napra, április 15-ére már kéri az az évi közmunkák összeírásának beküldését.

A tervezett kőút építését augusztus 5-én hagyta jóvá a kerületi biztos. A követ az előzetes tervekkel ellentétben a dél-bihari Venterről szállították, s bár csak szeptemberben kezdhettek a munkához, 1851-ben 500 öl kőutat kiépítettek, az év összes közmunkáját erre használva fel. 1852 júniusára újabb 400 öl készült el, s tervezték még 800 öl befejezését, amelyhez a kőanyag jórészt már megérkezett. A gyakorlat az volt, hogy a kőszállítások idején egy útbiztos állandóan Venteren tartózkodott a kőszállítás irányítására.

Azt ismertük már, hogy a közmunkákat összehangolták a mezei munkával, hogy ezt ne akadályozza a közmunka. Most arról tudósít bennünket a megyefőnök, hogy a közmunkaerővel való dolgozás 2 tavaszi és 2 őszi, összesen évi 4 hónapra torlódik össze, s a kedvezőtlen időjárás mellett az is akadályozza a felhasználást, hogy más időben a lakosság legnagyobb része a távoli tanyavilágban van, ahonnan igen nehéz volna összeszedni, ezért a munkálatokat úgy végzik, hogy egyszerre 7–800, sőt ezer ember is dolgozik. Ezek irányítására nem elég a négy járásbeli útbiztos, hanem még három egyént alkalmaztak ugyanilyen minőségben, hogy a „munka czélszerűen és kellő rendben végeztessék." Rajtuk kívül még két kőművespallér a közmunka-napszámosokat tanította be az útépítés elemeire és a munkák technikai vezetését végezték a cs. kir. járási mérnökség vezetése alatt.

A közmunkák ledolgozásának módjáról a sárréti főszolgabíróhoz intézett utasításból értesülünk: a megyefőnök 1852. augusztus 24-én utasította a főszolgabírót, hogy a „6 nappal tartozók közül 400 gyalog napszámost múlhatatlanul be rendeljen – kik azon héten – folyvást dolgozni fognak, – nem különben f. é. sept. 7-re szintén annyit – és folyvást mind addig, míg a hátralévőség le nem lesz szolgálva."

1852 augusztusában a kincstári év végének közeledtével egyébként is sürgették a közmunkák ledolgozását, az útépítés befejezését. Bonyhády a főszolgabírókhoz küldött körlevelében felszólítja a járások vezetőit, hogy az aratási munkák miatt július 1-én abbahagyott útépítést folytassák, mindazon szekereseket, akik a kivetett kőilletőségüket Venterről még nem szállították el, ebbeli kötelezettségük teljesítésére szorítsák, „hogy az el mulasztás miatt kérdőre ne vétessenek – fő szolga bíró uraknak pedig kellemetlenség ne okoztassék..."

Érdekes technikatörténeti mozzanata is van az útépítésnek. Kosztka Károly megyei mérnök megtervezett egy „zúzó gép"-et a nagyobb kövek zúzására, s a megyefőnök engedélyével el is készíttette, és a közmunkaváltsági pénztárból kifizették, ugyanakkor 2175 ft értékben „műszereket" (szerszámokat) szereztek be, melyeket járásonként kiadtak használatra. A kerületi főispán rosszallását fejezte ki, hogy a kőzúzó gépet annak szükségességének bizonyítása és felsőbb engedély nélkül szerezték be, mert az indokolás szerint „a köveknek ily módoni kisebbítése merő gyakorlatlanságra mutat, és oly országban, mellyben az útépítés szabályszerűen és rendszeresen kezeltetik, alkalmazásban sehol sincs".

Bonyhády ezúttal a kerületi biztos rosszallásával megúszta az engedély nélküli „újítást", de figyelmeztették, hogy „a jövőben hasonló önkéntes költségek vissza fizetésére fog szoríttatni." Bonyhády és Kosztka közös vállalkozását csak akkor tudjuk igazán értékelni, ha meggondoljuk, hogy a kőzúzó gépet csak az 1880-as években kezdték bevezetni, addig „szabályszerűen" kézi erővel történt a fejtett kő aprítása.

A nagyarányú útépítési terv, amelyet Dőry báró 1851-ben előterjesztett, s amelynek első szakaszában 3 mérföldnyi utat kellett volna megépíteni, 1852-ben félbemaradt. A gyulai Bárdos-hídtól a városon át Sarkad felé a Fekete-Körösnél a remetei hídig terjedő 2048 folyóöl kőút épült meg 124 000 pft-ért s a felhasznált közmunkával. A követ Tenkéről, Venterről és Világosról szerezték be. Bonyhády megpróbálta szorgalmazni az útépítés folytatását. Indokolásában szinte megismétli Dőry érveit: a megye az ország legáldottabb vidékei közé tartozik, de közlekedése néhány nyári hónap kivételével szinte lehetetlen, s a gabonát a gazda el nem szállíthatja, ugyanígy nyomasztóan hat az iparra is, ezért „a megyének első és fő szüksége, hogy kőutak építtessenek, melyeken kereskedésnek szabad tér és forgalom nyíljék." Minden jószándék ellenére sem tudták az útépítést folytatni 1853-ban, mert 1 köböl kő Gyulára szállítása

140 pft-ba került, s ezzel a költséggel a megye nem tudott megbirkózni. A kőútépítés ügye ezzel az abszolutizmus korában be is fejeződött.

Azok az elképzelések, hogy az alföldön előbb a szállítást kell megoldani, s csak azután lehet kőutat építeni, reális tényeken alapultak. Palugyai joggal írhatta munkájában, hogy addig nem lesz jó út Békés megyében, míg a Köröst a hegyek lábáig hajózhatóvá nem teszik, s ezen szállítják majd a követ. Végül is a szállítást nem a víziutak kiépítésével, hanem a vasúthálózat megépülésével oldották meg a kiegyezés után.

A gyulai kőútnak elkészülte után volt még egy utórezgése. A városon keresztül vezető szakasz ugyanis a tervezett 20 láb helyett csupán 18 láb szélesre „sikerült", ugyanakkor a tervezett kövezésen kívül kikövezték a Ferenczy-ház (a mai harisnyagyár melletti emeletes üzletház a Munkácsy utca sarkán) mellett lenyúló utcát is. Az ügyben vizsgálatot indítottak, ennek eredményéről nincs tudomásunk.

A kőutat megyei közúti alapból tartották fenn, a megyefőnök 1853-ban ugyanis azt jelentette, hogy országos útalapból fenntartott utak a megyében nincsenek.

1852. szeptember 1-től a kőút fenntartására két „úttisztítót és tatarozót" alkalmaztak, akik mint „felvigyázók" is működtek, hogy az útra feljövő szekerek a sarat fel ne hozzák, egyszersmind kötelességük volt az utat jó karban tartani, a sártól megóvni „mi e megyében a földnek agyagosságánál fogva igen sok dolgot ad." A két útkaparó beállítását Mitics Ferdinánd lovag cs. kir. osztálytanácsos a gyulai kőút megszemlélése alkalmával előzetesen engedélyezte, havi 10 ft fizetéssel. Ők lettek az első útkaparók a megyében.

A fenntartás állandó gondot okozott. Már 1852-ben megállapították, ha az utat kellő tisztaságban és javításban nem tartják, különösen esőzések alkalmával oly nagy mértékben romlik meg, hogy javítása nagy mennyiségű követ igényel. Az úttisztítók ugyanis túlbuzgók voltak munkájukban, „időt nem választva ... a lyukaknak kőveli meghordását sárban is eszközlik, – az illy módon teljesített kiigazítás egyátaljában sikertelen", azért utasítják az útkaparókat, csak száraz időben javítsák az utat, különben a tartalékolt kő nem lesz elegendő az út javítására. Esős időben kivált az út két végén halmozódik fel nagy sár, ezért ilyenkor az útkaparók az út két végén tartózkodjanak, „hogy a feljövő szekereknek sártóli tisztítása eszközöltessék", erre egyébként kifüggesztett táblák is figyelmeztették a szekereseket. Aki megszegte az előírást, az a szekeres 5 pft büntetésben részesült, annyiszor, ahányszor feljött az útra. Felhívta ugyanakkor az útkaparók figyelmét, hogy a büntetést ne tekintsék kereseti forrásul.

Nem volt könnyű az útkaparók feladata. Megjegyzi ugyanis a megyefőnök a gyulai főszolgabíróhoz küldött utasításában, hogy ha az országút mellé fát ültetnek, az útkaparók kötelesek ügyelni a fákra, „mert ha a fák sértést szenvednek a nélkül, hogy a tettesek felfedeztethetnék, az esetben az okozott kárt ők fognak tartozni megfizetni." Így hát az útkaparók – ha lelkiismeretesen akarták elvégezni a rájuk bízott munkát – megoldhatatlan feladat előtt álltak.[13]

6. / A KIEGYEZÉSTŐL AZ ELSŐ ÚTTÖRVÉNYIG

1867–1890

A kiegyezés után megalakult magyar minisztériumban az útügy a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz tartozott. Az útügy megyei szerveiként 46 megyében megszervezték az államépítészeti hivatalokat. Ezek feladata volt az utak építése és fenntartása körüli műszaki teendők ellátása, a munkálatok feletti felügyelet. Elkészítette a megyei közmunkaelőirányzatot, az ebben felvett építkezések tervezetét. Vezette a nagyobb építkezéseket, valamint felülvizsgálta a főszolgabírók által irányított munkákat.

Békés megyében a Gyulán székelő hivatal első vezetője Hódy Lajos volt, aki Vásárhelyi Bertát, Vásárhelyi Pál leányát vette feleségül. A megyei mérnöki hivatal kiváló vezetője, Bodoky Károly 1868-ban meghalt. Az utak közvetlen felügyeletével megbízott hivatal apparátusára jellemző, hogy „mérnöki szolgaszemélyzete" mindössze 3 főből állt, így a megyegyűlés is megállapította, hogy feladatát képtelen ellátni. A megyei mérnök mellett tisztelteti mérnököket is említenek a jegyzőkönyvek, akik meghatározott feladatokat végeztek a megyegyűlés felkérésére. A megyegyűlés „megyei útépítési bizottmányt" választott, akik a megyei mérnöki hivatal mellett a megyegyűlés megbízásából végezték feladatukat. Szerepüket később a „közigazgatási bizottmány" vette át.

Az új magyar minisztérium átvette az állami utakat – ilyen Békés megyében nem volt –, az országos utak törvényhatósági utakká váltak, a többi út községi útként szerepel.

A megyebeli országos és egyéb közlekedési utakról a megyegyűlés már 1867. november 25-én tervezetet fogadott el, amelyet a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz felterjesztett. Ennek további sorsa ismeretlen. Annyit tudunk róla, hogy a tervezetre 1869-ig még nem kaptak választ.

1871-ben Baldácsy Antal báró tervezetet dolgozott ki az alföld úthálózatának kiépítésére. Véleménye szerint tervezetének célja „azon badar hiedelmet leküzdeni, hogy az alföldön kőutak lehetetlenek," ugyanakkor az építkezés sikerét központi irányításban keresi: „...ha ilyen főkérdést tovább is a megyei érdeknek lenni véljük, táblabírói bölcsességgel Csongrád vagy Békés megyére bízzuk, hogy ő mikép fog majdan magán segíteni és hogyan fog feneketlen saraiból kimászni, ... akkor a mi jobb érzés még volna az emberekben, az is okvetlenül lerombol-juk." Tervezetének érdekessége, hogy a megyét érintő úthálózat a megye északi részén, a Sárrét vidékén szelné át sűrűbben a területet, s Dévaványa fontos közlekedési csomóponttá vált volna. Az építőanyagot a mátravidéki kőbányákból vízi úton tervezte a legközelebbi kikötőig leszállítani, így Tiszafüred, Tiszabő, Csongrád lettek volna a Békés megyei úthálózat kiépítésének kikötői. Az erdélyi kőbányák köveinek szállítására a Marost használta volna fel. 1 mérföldnyi út kövezésére 3000 köböl követ tervezett. Baldácsy nagy gonddal és számításokkal kidolgozott tervezete csak terv maradt.

Az állami utak építésénél elvként fogadták el, hogy vasúttal párhuzamosan állami utak nem épülnek. Így amikor 1868-ban a megyegyűlés kérte, hogy a csaba–sarkadi vonalat – ezt a közel száz éves postautat – a „királyi országutak" sorába vegyék fel, a minisztérium nem teljesítette a megye kérését. A csaba–sarkad–nagyváradi vasút tervei ugyanis már elkészültek, és azzal párhuzamos volt az út, másrészt állami útként az Arad–Sarkad–Nagyvárad közötti utat kívánták felvenni, amely Gyulán, Kétegyházán át vezetett. Ez az út a továbbiakban éveken át úgy szerepel, mint „elvileg" állami út. Az út kiépítését azonban az állam nem vállalta, s az útépítési huzavonát úgy oldották meg, hogy megállapították, a „megyei mérnök által tévesen" tartották számon állami útként.

1871-ben vetették fel a Békéscsaba–Békés–Körösladány–Füzesgyarmaton át Debrecenbe vezető útnak állami úttá nyilvánítását. Két évtizedet kellett várni, míg ez a terv valóra vált.

A megyei utakkal kapcsolatos nagyobb rendezésre 1873-tól készült a megye. „A megyei utak mikénti építésére" bizottságot küldtek ki (tagjai Beliczey István, Justh István, Farkas Béla, Ormós János, valamint a megyei számvevő és a gyulai főszolgabíró), akik megvizsgálván a jelenlegi állapotokat, megállapították, hogy a megyének nincs reménye arra, hogy közmunkából kőutat építsen magának. A közmunka felhasználásának ellenőrzésére a közmunka idejére útfelügyelők kijelölését kérték – ezzel visszatértek az abszolutizmus idején alkalmazott járásonkénti útbiztosi állások visszaállításához –, s a gyulai járásban állandó útfelügyelő felfogadását javasolták évi 200–250 ft fizetéssel, aki a közmunkaidőn túl is folytonosan felügyelné az útviszonyokat, s jó karban tartásáról maga gondoskodna.

A küldöttség javaslatával ellentétben a megyegyűlés úgy határozott, hogy az utakra járásonként, községenként, illetve útdarabonként önként vállalkozó megyebizottsági tagok ügyeljenek fel, akiknek feladatuk volna a szolgabírák időnkénti figyelmeztetése az utak rosszaságára s a szerbtövis netalán hiányos irtására. Az önkéntes útfelügyelő rendszer kiépítése naiv elképzelésnek bizonyult, a feladatra mindössze három megyebizottsági tag vállalkozott. A gyulai járási útfelügyelő felfogadását viszont a megyegyűlés megszavazta.

Az útügyben nagyobb változásokkal 1876 után találkozunk, amikor az 1876. VI. tc. alapján megválasztották a közigazgatási bizottságokat. A 10 tagú bizottság első elnöke gróf Almássy Kálmán megyei földbirtokos volt, s az új testület nagy lendülettel fogott az útügy rendezéséhez. Megkapta a megyétől a közmunkák feletti felügyeleti és rendelkezési jogot, mert az indoklás szerint egy szűk körű testület az „annyi megfigyelést igénylő tárgy szakszerű megbírálásában és elintézésében" jobban tud határozni, mint a ritkán összeülő megyegyűlés. A bizottság legfontosabb feladatául a megyei útügy kézbevételét jelölték ki.

A következő évben már a bizottság mérnökileg átnézette az összes megyei úthálózatot és a hídépítményeket, hogy a munkákat beütemezhesse. 1878-ban, a vizsgálat után a „törvénytelen foglalások által megkeskenyített útvonalak kiszélesítését" rendelte el a közgyűlés. Ekkor vált aktuálissá az úthálózat felülvizsgálata is. A közigazgatás 1876-ban történt rendezése, a megyék új határainak megvonása szükségessé tette a megyei úthálózat korrekcióját az új határoknak megfelelően. Új úthálózati terv készült. A közigazgatási bizottság elvégezte a megyei utak osztályozását, s ennek megfelelően a helyreállítás és kiépítés sorrendjét is. Az I. osztályba vagyis elsősorban helyreállítandó és kiépítendő utak közé vették fel azokat az útvonalakat, amelyek:

„1. A járások székhelyeitől a megye székhelyére vezetnek;

2. A vasúti állomásokkal bíró községekből a községházától a vasúti állomáshoz vezető utak;

3. A vasúti állomásokat rövidebb úton összekötő útvonalak;

4. A szomszédos megyék azon nagyobb kereskedelmi helyeihez vivő utak, a mely helyekkel vasúti közlekedés nincs.

Minden más megyei út, mely az első osztályba felvéve nincs, a másod sorban kiépítendő utak közé tartozik."

Az utak építésének ezek az elvei sokáig meghatározók maradtak a megye úthálózatának kiépítésében.

Az államépítészeti hivatal 1882-re dolgozta ki a megye úthálózati tervét, melyhez a megyei közigazgatási bizottság némi változtatást fűzött: felvett 5 kihagyott utat, így kialakult a megye törvényhatósági úthálózatának terve. Érdekesek a közigazgatási bizottság indoklásai, amellyel a változtatásokat elfogadtatták: a Békés–Mezőberény közötti utat azért veszik fel a megyei utak közé, mert a Szeghalom–Békés közötti út folytatása. A doboz–vésztői út viszont a sárréti községeket köti össze a megyeszékhellyel. A Békés–Körösladány közötti út a békési nagyhíd és a hosszúfoki, valamint a büngösdi híd miatt fontos (t. i. az átkelés ezeken a vizeken itt történt), a gyula–gyulavári út viszont Gyulavárinak a közmunkaalapból fenntartott egyetlen útja, s a járási székhellyel köti össze. A Kakucs–Kétegyháza közötti útszakasz a mezőhegyes–kétegyházai „nagy fontosságú közlekedési út" vonalába esik.

Kihagyták viszont az eredeti előterjesztésből a szeghalom–dévaványai utat, mert ez csak Szeghalom „helyi érdekeit képviseli."

Ezek után tekintsük át a 80-as évek megyei úthálózatát! (Az útvonalak hosszát községházától községházáig számították.) (Táblázat a következő oldalon)

1882-ben a megyei úthálózat hosszát a korábbi 542 km-ről 362,1 km-re csökkentették, elhagytak tehát 161,9 km törvényhatósági utat. A megyei utakból összesen 8 km volt kikövezve – mind a városok belterületén –, s közel fele indóházi út volt. Különös, hogy a korábban kikövezett 17. sz. gyula–csabai út nem szerepel a köves utak között.

Utólag még megyei úttá nyilvánították a Csaba–Szarvas közötti utat, s tulajdonképpen az a furcsa, hogy ezt a nagy fontosságú utat a tervezetben kihagyták a megyei utak sorából.

Alig készült el a tervezet, 1888-ban már felmerült a vármegyei úthálózat nagyobb átalakításának szükségessége.

A megyei utak közül nem kis bonyodalmat okozott a doboz–vésztői út megnyitása 1866-ban. A Sárréthez vezető út megnyitásának szükségessége 1865-ben vetődött fel, s a következő évben meg is valósult. Az érintett földbirtokos, akinek a földjéből az utat kihasították, Wenckheim Krisztina azonban kártérítést követelt, melyet a megye is elismert, de a kártérítési tárgyalások elhúzódtak, s megjárták a helytartótanácsot is. A per végül is úgy végződött, hogy Wenckheim Krisztina elállt a kártérítéstől. Az utat 1870-ben megyei úttá kívánták felvenni, a miniszter azonban nem engedélyezte. Mindennek ellenére a megye az „út kiváló jelentősége miatt" továbbra is megyei útnak tekintette.

A községi utak fenntartása a községek feladata volt. A főszolgabírók ellenőrizték az utak állapotát, s tettek róla jelentést az alispánnak.

A hetvenes évek második felében itt is komoly erőfeszítések történtek, hogy a községi utak állapotában előbbre lépjenek. A megyegyűlés kötelezte a településeket az utak lejtmérésének elvégzésére, s ezzel az utcák vízelvezetését, az utak rendezését szorgalmazta. Az 1878-i költségvetési terv tárgyalásakor így több községet az a meglepetés ért, hogy a tervet nem hagyta jóvá a megyegyűlés, mert a lejtmérést nem tervezték be.

1878 elején az alispán így jellemzi a községi utakat: „Minthogy... a közlekedés érdekében áll, hogy ne csak a megyei utak, de a községi útszakaszok, utczák és járdák

KIMUTATÁS

Békésmegye törvényhatósági úthálózatáról tekintettel annak újabbi összeállítására

Az útvonal megnevezése	Kiépített útvonal hossza	Kiépítetlen útvonal hossza	Az útvonal összes hossza
	kilométerben		
1. Mezőhegyes–Nagyváradi út, Kétegyháza–Gyula és Sarkadon át	4,2	20,3	24,5
2. Makó-csabai út, Tót-Komlóson át	–	21,5	21,5
3. Gyoma–Berettyóújfalui út, K.Ladány, Szeghalom, Füzes-Gyarmat és Zsákán át	–	46,8	46,8
4. Mezőhegyes–Szarvasi út, Tót-Komlós–Orosházán át	–	53,6	53,6
5. Szarvas–Szentesi út	–	8,0	8,0
6. Szarvas–Kun-Szt-Mártoni út, Szt. András Öcsödön át	–	21,0	21,0
7. Orosháza–Szentesi út	–	5,6	5,6
8. Gyula–Gyula varsándi út	0,4	4,6	5,0
9. Gyula–dobozi út	–	17,1	17,1
10. Csaba–dobozi út Gerlán át	–	17,1	17,1
11. Csaba–békési út	–	10,4	10,4
12. *Békés–mezőberényi út	–	9,5	9,5
13. Mezőberény–Köröstarcsa–körösladányi út	–	18,0	18,0
14. Gyoma–endrődi út	–	4,7	4,7
15. Gyoma–dévaványai út	–	3,4	3,4
16. Szeghalom–vésztői út	–	15,1	15,1
17. Gyula–csabai út	–	14,2	14,2
18. Gyula–békési út a dobozi hídtól Békésig	–	8,5	8,5
19. Vésztő–okányi út Nagyvárad felé	–	4,7	4,7
20. Az indóházi utak: Gyulán, Csabán, Orosházán, Kétegyházán, Mezőberényben, Gyomán és Szarvason	3,4	9,8	13,2
21. Gyulaváritól–gyulavarsándi útig	–	1,1	1,1
22. Békés-K.ladányi út, a K.tarcsa–ladányi út csatlakozásáig	–	20,1	20,1
23. Doboz–vésztői út az okányi útig	–	24,5	24,5
Összesen	8,0	354,0	362,0"

is jó karba helyeztessenek, miután a községi utczák, járdák és közlekedési utak oly rongált állapotban léteznek, hogy azokon közlekedni néhol majdnem lehetetlen... a járási szolgabírák és Gyula város polgármestere útján intézkedtem, hogy a kérdéses útszakaszok és utczák községi közmunka erő igénybe vételével a lehető legjobb karba helyeztessenek és mindenkor jó állapotban fentartassanak."

A községi elöljárók nagy részének szokatlan lehetett az a buzgóság, melyet a községi utak ügyében kellett most kifejteniök, mert a következő jelentésben az alispán így jellemzi a községi elöljárók magatartását: „...sajnosan kell megjegyeznem, hogy a községi elöljárók figyelmét a községi utak tatarozása és kiegyengetése rendszerint elkerüli", s nagyon kevés községben használják fel szabályszerűen a közmunkaerőt. Még kevesebb a gond az utcákra és a járdákra, bár az utcákban lévő „ősi gödrök és vízládák" lejtmérés útjáni megsemmisítésére hatóságilag kötelezve vannak.

Három év múlva, 1882 elején a megyegyűlés ismét foglalkozott a lejtmérések helyzetével, s nyilatkozatot kért a községektől, mennyi idő alatt tudják a lejtmérést elvégezni. E nyilatkozatok alapján határozott a megyegyűlés az egyes településekről. Gyoma és Endrőd mérnök hiányában három évet kért – nem fogadták el, gyorsabban cselekedjék. Ugyanez a parancs várt Gyulára is. Csaba a lejtméréshez szükséges 13 667 Ft-ból 8528 Ft-ot felhasznált, a többi rész felhasználása a jelentés szerint „temérdek akadályba ütközik". Tótkomlós mérnök nélkül kívánja elvégezni a munkát – csak mérnökkel végeztetheti el. Orosháza felmentést kér – nem kapja meg. Pustaföldvár és Bánfalva hasonlóképpen jár. Vésztő a jövő év tavaszára, Körösladány két év alatt tervezi a munka elvégzését. Szeghalom és Füzesgyarmat részben már elkészült a lejtméréssel. A felmentést kérő községek nem kapnak moratóriumot. Az alispán hajthatatlan, s így fejezi be jelentését: „Általában sajnálom, hogy a lejtmérést feleslegesnek vélik."

Az 1876. XXII. tc. (községi szabályrendelet) intézkedik a községben lévő hidak, utak, árkok, vízépítmények s más hasonló tárgyakról, melyek fenntartása a községet illeti – ezeket gyakrabban megvizsgálni a községi bíró feladata, aki köteles jelenteni a főszolgabírónak és a képviselőtestületnek a tapasztalt hiányosságokat, de sürgős esetekben községi közmunkával vagy községi pénztárból azonnal meg is javíttatni.

A rendelet egyértelműen kimondja, hogy a községi utak fenntartása továbbra is a község feladata.

Az útügy jogi szabályozása ezekben az években nagyot lépett előre.

Az 1876. VI. tc. szabályozta a törvényhatóság és az államépítészeti hivatal viszonyát, az 1883-ban kiadott

miniszteri rendelet pedig a közmunkán kívüli ügyekben tisztázta a két hivatal feladatát. A megye elfogadta a rendeletet, így külön szabályrendeletet ez ügyben nem alkottak. Kimondták azonban, hogy nagyobb építések megindításakor, ha földmunkákra van szükség, az államépítészeti hivatal főnöke tartozik a munka kitűzésének idejéről értesíteni az illető járási tisztviselőt, hogy a munka kitűzésénél ő is ott legyen. A munka végzéséről pedig a járási tisztviselő tartozik az államépítészeti hivatalt értesíteni.

A nyolcvanas években egymás után jelentek meg a szabályrendeletek az utakkal, közlekedéssel, útfenntartással kapcsolatban. Az 1886-i községi szabályrendelet a megyei utak és megyei közmunka kezelését szabályozza. 1888-ban az utakon való közlekedést reglázták meg (kőúton „csak lépésben" szabad hajtani), majd a vámos utakról és kompokról szóló szabályrendeletek jelentek meg 1888-ban.

Javult a megyék együttműködése az útvonalak kiépítése ügyében. Ez nem jelenti azt, hogy teljes volt az összhang. Békés megye nem vállalta a Csongrád által kért Bánfalva–Szarvas közötti út megyei úttá nyilvánítását, mert „ez az út még nem létezik." Szolnok megyét pedig hiába kérték, hogy a szarvas–mezőtúri utat javítsák meg, a szolgabíró szerint „eddig egy napszámosnál több egyén nem dolgozott" az úton, amikor pedig az alispán a miniszter közbenjárását kérte Szolnok megye ösztönzésére, az eredmény, hogy „10 egyénnél több alig fáradoz" az út építésén. A füzesgyarmat–nagybajomi útban eső híd javítását viszont Bihar megyére bízzák, mert ott olcsóbban szerezhető az építési anyag. Az utak kijelölésében való jó együttműködésre több példát is lehetne felsorolni.

Az utak fenntartása továbbra is közmunkával, illetve annak megváltásából eredő pénzügyi alapból történt. 1869-ben „közmunkaváltsági, országos útépítési valamint megyei országúti pénztár" keretében kezelték az utak fenntartására befolyt befizetéseket. A közmunkát az 1862-i 71 700 sz. helytartótanácsi rendelet, valamint a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium által kiadott 8709. sz. utasítás szabályozta. Eszerint megmaradt az igavonó állat utáni 2 igás, a háztulajdon utáni 6 kézi, lakó és családtag utáni 3 kézi napszám. A közmunkafelhasználás távolról sem volt teljes, s már ebben az időben felvetődik a megyegyűlésen, hogy a törvényhozásnak kellene rendezni a közmunkaváltságot, minden közmunkát el kellene törölni, s bizonyos adó kivetésével pótolni. „...mindaddig, míg a közmunkára vonatkozólag régebben alkotott, s hűbériségre emlékeztető s ennélfogva a jelen kor kívánalmaival egyáltalán össze nem egyeztethető törvények gyökeresen meg nem változtatnak, különösen míg egy jobb, igazságosabb s a mai viszonyoknak megfelelőbb alap nem létesíttetik, mindaddig közlekedési állapotaink annyira óhajtott javulása bekövetkezni nem fog" – olvashatjuk a megyegyűlés álláspontját a jegyzőkönyvben. Ugyanezen a gyűlésen egy, a korabeli igényeknek megfelelő törvényjavaslat kidolgozását javasolják a minisztériumnak. A megyegyűlésnek ez az 1873-i állásfoglalása már az 1890-i törvénycikk felé mutat.

A kiegyezés után a közmunkamegváltással kapcsolatos helyi állásfoglalás néhány évig bizonytalan volt. 1870-ben a közmunkát mindenütt megváltatták, mert a megyétől számonkérték, hogy „a közmunkaerőnek általános megváltása" önkéntes alapon történt-e. A megye a további bonyodalmak elkerülése érdekében úgy határozott, hogy 1871-re a korábbi határozatát megváltoztatva az 1844. évi IX. tc. szellemében a közmunkának természetbeni leszolgálását rendeli el, de meghagyja a megváltás lehetőségét is.

A megváltott közmunkák pénztárából az útjavítások egy részét megpróbálták vállalkozók által elvégeztetni. A gyulai és csabai szolgabíró jelentése szerint azonban vállalkozókat nem találtak, így kénytelenek voltak a községekre bízni az útjavításokat. 1879-ben úgy szabályozták az útjavítások elvét, hogy a természetben maradt közmunkával az utak építését, feltöltését és domborítását végzik el, a készpénzzel megváltott közmunkát pedig az utak kiegyenlítésére és tatarozására fordítják. 1881-ben viszont arról értesülünk, hogy pénzes munkánál az árlejtés célszerűtlennek bizonyult, mert a vállalkozók összebeszéltek, s az újabb árlejtést tágabb körben hírlapok útján kell meghirdetni.

A közmunkakivetés és -megváltás növekedését a következő számokkal illusztrálhatjuk:

	kézi	igás	megváltott		bevétel
			igás	kézi	
1875	21 229	91 778	12 102	22 170	
1881	29 555	102 322			63 974 ft
1885					292 369
1886					250 938
1888					325 938

Az emelkedések egy része a megváltási összeg felemeléséből adódott. 1870-ben egy igás napszám megváltása 1 ft, egy gyalognapszámé 30 krajcár volt. 1880-ban 1,50, illetve 50 krajcárra emelkedett, 1882-ben az igás napszám 2 ft lett, s ez is maradt a korszak végéig.

A növekedéshez hozzájárult az is, hogy szigorúbban vették az összeírásokat. Míg a hetvenes években gyakori a panasz az összeírások felületességére, a nyolcvanas években általában dicsérik az összeírások pontosságát.

A közmunkaerőről, valamint a megyei utak kezeléséről 1886-ban szabályrendeletet készített a megye, mert a hatályban lévő rendeleteket és utasításokat nem találta megfelelőnek. Az 1886. szeptember 27-én tárgyalt tervezetet a miniszter nem hagyta jóvá, mert a törvénnyel és a hatályban lévő szabályrendeletekkel ellentétesnek találta. Tulajdonképpen egyetlen pontban tért el a tervezet az országos gyakorlattól: a közmunkamentességet nemcsak az állami, hanem a megyei tisztviselőkre is ki-

mondta. Hiába érvelt a megye, hogy a fennálló közmunkarendszert felborítaná, ha a megyei tisztviselők is közmunkára lennének kötelezve, a minisztérium hajthatatlan maradt. Hosszas huzavona után a megye végül is azzal a megjegyzéssel vetette alá magát a miniszteri utasításnak, hogy a törvény útján való rendezés úgyis aktuálissá vált, s a képviselőházba fognak felírni ez ügyben.

A szabályrendelet szerint az igás erőre és a 6 napos kézi munkára kötelezettek a közmunkát kötelesek voltak megváltani, míg a szegényebbek, a 3 napi kézi munkások természetben is leszolgálhatták a közmunkát. Azt, hogy mely munkákat végezhetnek közmunkával, az építészeti hivatalok állapították meg, s a közigazgatási bizottság februári ülésén tárgyalták meg.

Az állandó fenntartási munkák vezetésére 1873-ban Gyulán kísérletképpen útfelügyelőket alkalmaztak, a munkavégzésre 1876-ban állítottak be ismét útkaparókat. A közigazgatási bizottság javaslatára a gyula–sarkadi, a gyula–kétegyházi, gyula–kígyósi, a gyula–csabai és a csaba–békési útvonalakon alkalmazták az útkaparókat, akik „a tatarozásokat... lesznek hívatva teljesíteni." Másfél év múlva már arról számolnak be, hogy a kísérletképpen bevezetett útkaparói rendszer bevált, s az egész megyében rendszeresítették. „Eddigi működésök meggyőzhette a tekintetes közönséget arról, hogy ezen intézmény felállítása által a közigazgatási bizottság a közlekedésnek hasznos szolgálatot tőn." 1882-ben az útkaparók száma 59-re emelkedett, járásonként a következő megoszlásban: Gyula város határában 8, a gyulai járásban 3, csabai 7, békési 9, gyomai 4, szarvasi 11, orosházi 8, szeghalmi járásban 9 útkaparó volt alkalmazásban. S hogy az útkaparók működése minél jobban ellenőrizhető legyen, a hét járásnak megfelelően hét útfelügyelői állást szerveztek. 1887-ben 5 útfelügyelő és 70 útkaparó alkalmazásáról van tudomásunk.

A beszerzett anyagok alapján tudjuk, hogy a fontosabb közlekedési utak javítása egyrészt kavicsolással, másrészt helyi anyagok felhasználásával történt. Az 1873-ban készült utasítás szerint „az úgynevezett bogárhátszerű útkészítés lehet a legmegfelelőbb mód ott, hol az útépítés a gátrendszer alkalmazásával történik, s ezek szerint kivételt csak az úgynevezett gyepes utak képezhetnek, mint amelyeknél föld kiemelés nem szükségeltetik." A bogárhátszerű utaknál „felső borításul iszap, homok vagy szik használtassék." A nagyobb magasságú gátak építésekor a bogárhátat úgy építsék, hogy a két oldalon lefutó lejtők mérsékeltebbek legyenek, s ezáltal a közlekedést ne veszélyeztessék." A sziknek, mint keményebb talajnak kihasználása az utak megválasztásában többször kerül elő a jegyzőkönyvekben: így 1870-ben elhatározták a szeghalom–vésztői út „szikhátra" helyezését, hogy „minden időben járható" legyen.

Az útjavítás elmaradottságára jellemző, hogy csak 1870-ben indítványozták a megyegyűlésen a megyebeli utak javítására „némely eddigilé alkalmazásban nem volt módoknak és eszközöknek" bevezetését, így az utakon megálló pocsolyák rendszeres levezetését, boronák és hengerek „kísérletképpen" való alkalmazását. Az utasításban két egyén felfogadását javasolják, akik az utakon megállapodott vizeket levezessék.

KŐÚTÉPÍTÉS

Az időszak első nagyobb útkövezése a csaba–gyulai út kiépítése volt. Az út kikövezése 1868-ban szerepel először a megyegyűlésen. Felszólították Csabát, milyen mértékben kíván a városon átvezető út építéséhez hozzájárulni. Csaba évi 2000 Ft-ot ajánlott fel. Egy 1869-i megyegyűlésen az „1868-ban megkezdett" csabai kőút folytatásáról van szó. Mindez azért érdekes, mert eddig a csabai kövesút építését 1873-ra tették. Ugyanebben az évben felvetődött az „építés hiányosságainak" megvizsgálása is, így az útépítéshez valóságban is hozzákezdtek. Az út az abszolutizmus idején épült gyula–remetei út folytatása lett, s 1875-re készült el, ebben az évben ugyanis egyetlen kőút létezéséről küldenek jelentést, a Remete–Békéscsaba közötti útról. A jelentés szerint az országos úthálózatban Békés megyének egyetlen kőútja van, s a „remetei hídtól Gyula városán át a csabai indóházig vezet" – írják 1874-ben. 1875-ben az út fenntartásához az országgyűlés által ilyen célra megszavazott 300 000 forintból legalább évi 3000 forintos támogatást kérnek, mert ilyet csak egyetlen alkalommal kapott a megye.

A közutak építésének nagy akadálya volt az anyagszállítás drágasága. Épp ezért fogadta örömmel a megye a sárréti vasút kiépítésének tervét, melyet egy budapesti cég kezdeményezett. A megye anyagilag is részt vállalt az építésben. Az indokolás kézenfekvő számításokkal bizonyítja be a hasznosságot: „a megyének a tervezett vasúti vonal által érintendő vidéke természeti talajánál és fekvésénél fogva, úgy kulturális érdekek, mint az anyagi fejlődés követelményeinek kiszámíthatatlan hátránya, a forgalomtól közismeretűleg csaknem teljesen el van zárva, s ... az említett elszigetelt állapot, a szilárd közutak előállításának rendkívüli költségessége miatt, csak is vasúti vonalak létesítésétől remélheti jobbra fordulását." A Sárréten a „kötetlen turfás anyag" miatt nagyon gyengék az utak. A számítások szerint az esetleges útépítés 855 360 mázsa anyagot igényel. Az erdélyi kőbányákból a jelenlegi közlekedési viszonyok mellett 542 640 Ft-ba kerülne az utak építése, míg a sárréti vasút felhasználásával 348 991 Ft-ba, a megtakarítás tehát 193 649 Ft. Az 1886 végéig megépítendő vasút támogatására így nyugodtan szavazhattak meg 140 000 Ft segélyt. A sárréti vasút építési költsége a szokásos 18–20 000 Ft helyett 29 000 Ft volt kilométerenként.

A századfordulóra kiépült a megye vasúthálózatának gerince.

INDÓHÁZI UTAK

A vasútvonalak épülésével felvetődött a vasútállomásokhoz vezető utak kövezésének szükségessége. A minisztérium is szorgalmazta az indóházi utak megjavítását, így 1871 januárjában is, amelyre a megyegyűlés a következőképp válaszolt: „E megye közönsége eléggé ismeri azon akadályokat, melyek a vasúti állomásokhoz vezető utak rosszasága miatt az anyagi jólétet tetemesen előmozdító közlekedési és forgalmi könnyűség hátrányára általában s hatósága területén is feltalálhatók. S míg egyrészt ezen akadályok elhárítása, illetőleg a vasúti állomásokhoz vezető utak jó karban helyezése gondjainak egyik kiválóbbját képezi, addig másrészt kénytelen az, hogy a körülmény, mely szerint erre irányzott törekvéseinek óhajtott sikert keresni, nem képes, legnagyobb részben rajta kívül álló okokban keresendő." Ezek az okok: útépítéshez nincs anyag a megye területén, a vasúti társaságok nem hajlandók az anyagszállításhoz kedvezményt adni. Minden akadály ellenére azonban jelenleg az a helyzet, hogy a vasúti rakhelyekre szállítás meghaladja az elszállítást, így a vasúti szállításban nem az állomáshoz szállítás a fő akadály.

A gyula–nagypéli út építésekor 1876-ban pedig olyan akadály merült fel, hogy „oly egyént, aki kőútépítéshez értene, előállítani nem birván", az útépítést megkezdeni nem tudták.

Már 1870-ben is felvetődött, hogy az indóházi utak építéséhez a vasút is járuljon hozzá, mert érdekelt a szállításokban.

Természetes, hogy előbb a megyeszékhely vasút utcáját kívánták kikövezni. Nem tudtak viszont megegyezni, melyik utcát nevezzék ki indóházi útnak. A megye a kikövezett gyula–sarkadi útból kívánta a vasútállomáshoz vezető utat kikövezni, ez rövidebb útvonal volt. A város viszont a városközpontból kívánt összeköttetést teremteni a vasúttal, s ehhez az aranyági szőlőkön át új utat tervezett. Végül is a megye beleegyezett az új út létesítésébe, a kisajátítások miatt azonban az építés elhúzódott, s csak 1874-re készült el a „sugárút" a vasútállomáshoz. A makadámút fenntartása nagy terhet rótt a városra, felmerült a nagy kockakővel való átépítésének szükségessége. Ezt a város nem tudta vállalni, így a megye 1884-ben átvette a sugárutat a várostól, s az útkövezést végrehajtotta. A Komló szállótól a vásártérig terjedő kis szakaszt azonban csak 1891-ben követték ki, így a vásártér közvetlen összeköttetést kapott a vasútállomással.

A szarvasi indóházi út 1883-ban készült el, s 1884 februárjától szedtek rajta vámot, a mezőberényin 1884. augusztus 17-től. Ebben az évben készült el a gyomai is. A csabait a vállalkozó gránitkőhiány miatt hasított kővel kívánta befejezni, de a közgyűlés ragaszkodott az idomított kőhöz, s kötelezte a vállalkozót, hogy télre ideiglenesen terméskőburkolatot létesítsen. Úgy látszik, a kő mégis megérkezett, mert az utat még az évben átadták. Elkezdték az orosházi út építését is „vegyes építési rendszer szerint", de az átadás a következő évre maradt. 1886-ban készült el az ugyancsak gránitköves, 3500 méter hosszú békési vasúti közlekedési út.

A vasútállomáshoz vezető utak úgynevezett vámos utak lettek: a készíttető – a község – vámot szedett az út használatáért. A vámok nagyságát a megyei képviselőtestület határozta meg, s a minisztérium hagyta jóvá.

A vasútállomásokon le- vagy feladott szállítmányok után a következő díjakat kellett fizetni:

1. q-ként 2 2/10 kr.
2. Bárány, gödölye, juh, kecske, kos, süldőmalac (20 kg-tól) és ürü 3 kr/db.
3. Borjú (egy éven aluli) és sertésért (56 kg-on aluli 4 kr/db.
4. Bika, bival, borjú (egy éven felüli), disznó (hízott), ló, ökör, szamár, tehén, tinó és ürü 6 kr/db.
5. Hintók és kocsikért 60 kr/db.
6. Minden tűzifával megrakott egyes kocsi után, tekintet nélkül a kocsi hordképességére és kihasználhatására 2 2/10 kr.

Kövezetvám fizetésétől mentesek:

1. A vaspályának saját számára való szállítmányai
2. Az átviteli szállítmányok.
3. Minden állami vagyon, mint ló, dohány stb.
4. A posta szállítmányok.
5. Mindennemű katonai avagy honvédségi szállítmányok.
6. Minden oly építési anyagok, a melyeket állami vagy más középületek, utak és hidak építésére szántak még azon esetben is, ha ezek vállalat útján szállíttatnának is.
7. Emberi hullák.
8. A cs. és kir. udvar és kir. főhercegek és idegen hatalmak követségeinek küldeményei.

Ezt a taksát alkalmazták a később épülő vasúti utak vámdíjszabásának megállapításánál is. 1886 után a vasútállomásokhoz vezető utak építése egy időre abbamaradt.

A vasúttal való összeköttetést szolgálta, de nem vasúti hozzájáró út volt a Szarvas–Szentandrás és Gyoma–Endrőd között megépült út is. A két útra a szerződést 1887 elején kötötték meg az eddig is több utat építő Glassner és Eibensütz céggel, kétéves határidőre. A szentandrási 5090 m-es út 1889-re elkészült, az endrődi 5394 méteres útból is csak az utolsó 600 méter maradt 1889 májusában. A harmadik – a mezőberény–köröstarcsai – út építése már a kilencvenes évek útépítései közé tartozik.

A nyolcvanas évek munkálatairól kénytelen-kelletlen összefoglalást ad az 1887. március 7-i közgyűlés. A kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter ugyanis Csapó Ferenc kir. kerületi mérnök jelentése alapján elmarasztalta a megyét az utak építésében mutatott csekély eredményei miatt.

A megyegyűlés szerint a miniszter és elődje is Békés megyét mindig példaképp emlegette, s a mostani elmarasztalás Csapó mérnök hiányos ismereteiből fakad, a régmúlt történt építési hibákért pedig a mai vezetés nem vonható felelősségre. A következőkben bizonyítékképp összefoglalja az 1883 óta történt útépítési beruházásokat.

Megépült 16 071 km kőút 283 511 Ft költséggel. Öt új híd épült 498 méter hosszúságban, összesen 392 353 Ft költséggel, vagyis 1883-tól évenként 98 088 Ft-tal járult hozzá a megye az utak és hidak építéséhez. Ehhez jön még az 1887-ben megkezdett szarvas–szentandrási és gyoma–endrődi út, valamint a Sárrét községeinek javítására 400 000 Ft, a dévaványa–gyomai vasút építésénél 40 000 Ft értékű részvény megvásárlása.

Öt útfelügyelőt és 70 útkaparót tart fenn a megye.

A közmunkaváltságot emelni nem lehet – hogy a közúti alapot gyarapítsák –, mert a lakosság most is túl magasra osztályozott föld után fizet adót.

Elkészítettek egy részletes kimutatást is a kövezett utakról, ezt a kimutatást – mint az e nemben elsőt – változtatás nélkül közöljük, mert tartalmazza a kövezés fajtáját is.

Az 1886-ban készült táblázat alapján kiszámítható az indóházi utak átlagszélessége. Eszerint a szarvasi 5,1 a gyomai 6,1, a mezőberényi 6, a gyulai 5,6 az orosházi 7,5 és a békéscsabai 10,1 méter átlagszélességű volt. Az utak közepén általában 3 méter szélességben „idomított kővel" készült. A csabai út közepén 3 méter széles idomított kővel, két szélén hasított kővel épült. Ez a „vegyes építési mód" volt a gyakorlat.

AZ 1883–1886 KÖZÖTT ÉPÜLT KŐUTAK BÉKÉS MEGYÉBEN

Sorsz.	Az útvonal megnevezése	Teljesített kövezések □-méter			A kikövezett út hossza méterben	Összes befektetett költség	Jegyzet
		Idomított	Cyclops	Összesen			
1.	Szarvason a vasúthoz vezető út	7 066,50	6 837,0	13 903,50	2 355,50	51 708,49	A kimutatott költségekben foglaltaknak a hátralékban lévő építési részletek után jövő összesen 24 652 ft 49 krt kitévő kamatok is
2.	Gyomán a vasúthoz vezető út	5 467,26	5 523,85	10 991,11	1 798,92	45 804,46	
3.	M.Berényben a vasúthoz vezető út	9 333,60	9 391,60	18 725,20	3 111,20	74 266,02	
4.	Csabán a vasúthoz vezető út	4 111,30	19 872,30	23 963,60	2 372,30	75 473,04	
5.	Gyula–sarkadi úton Fehér-Körös mellett	–	2 280,50	2 280,50	452,50	6 497,37	
6.	Gyula–Gy.Vári úton a Kápolna utcában	–	3 770,95	3 770,95	595,40	11 223,30	
7.	Gyulán a vasúthoz vezető út	4 323,93	5 044,00	9 363,26	1 426,20	38 655,98	
8.	Orosházán a vasúthoz vezető út	4 994,97	7 618,47	12 613,24	1 682,60	47 153,67	
	Összesen	35 297,36	60 319,01	95 616,37	13 794,60	350 782,33	

A vasútállomásokhoz vezető utak után több településen folytatták az utak kövezését. Orosházán már 1880-ban felvetődött a tótkomlósi út városi szakaszának kövezési terve, 1882-ben Békéscsaba is kidolgozta főbb utcáinak kövezési tervezetét. Gyulán a Kápolna utcát kövezték még ki, Békésen a Kettős-Körös hídjáig a ladányi utat, Orosházán 1889-ben már három út volt kikövezve (a régi posta utca, a szentesi út és folyamatban volt a komlósi út kövezése is). 1888-ban a vasúti indóházzal rendelkező településeket szólították fel, jelentsék be kövezési szándékukat.

HIDAK, KOMPOK

Nagy terhet rótt a megyére a hidak, révek fenntartása. 1881-ben a megyei közmunkaalapból 28 nagyobb hidat, számos átereszt tartottak fenn, emiatt más megyékkel szemben „aránytalanul van terhelve" Békés megye. A nyolcvanas években mégis nagy változás történt, 1883–1886 között 5 új híd épült a megyében:

Gyománál az 53. sz. átmetszésen	52	m
Gyula mellett a Fehér-Körösön	78	m
Békésen a Kettős-Körösön	183	m
Doboznál a Kettős-Körösön	117	m
A Sebes-Körösön a Foki zugnál	108	m
Az átereszeken:		
Körösladánynál	103,5	m
Köröstarcsánál	95	m

1879-ben már megszüntették a mezőberényi kompot, állandó „jármos" híd építésével, ugyanígy híd váltotta fel a békésszentandrási révhajót is.

Megszaporodtak a kőhidak is. 1875-ben Békéscsabán a Gyulai úti, a nyolcvanas években Békésen a Fehér- és Fekete-Körös kőhídjait építették meg.

A hidakra országos szabvány készült. A hetvenes években a fahidakat 4 tonnára, a nyolcvanas években 6 tonnára méretezték, elsősorban a cséplőgépek megjelenése igényelte a nagyobb teherbíróképességet.

1882-ben vetették tel a fahidaknak vasszerkezetű hidakká való felváltását.

AZ UTAK FÁSÍTÁSA

Az utak fásítását már az abszolutizmus korában is komolyan kezelte a hatóság, s a kiegyezés után is hamarosan megindult a munka. 1873-ban a néhány éve alakult Békés megyei Gazdasági Egyesület szorgalmazta az utak fásítását, de a megye véleménye még ekkor az volt, hogy hatóságilag előmozdítani nem lehet, s az Egylet többet tehet ez ügyben, mint a vármegye.

A megye véleménye hamar megváltozott, mert a következő évben, amikor az Egyesület megismételte javaslatát, a megye úgy határozott, hogy az útmenti birtokosokat fel kell hívni az utak fásítására. Ha pedig vonakodnak a feladat teljesítésétől, „az elmulasztott faültetést annak költségeire eszközöljék." A fa a földbirtokos tulajdonát képezi, így a fa gondozása és pótlása is az ő feladata. A megyei végzést a főszolgabírók és a gyulai polgármester feladatként megkapták.

Az alispán szigorúan vette a fásítás ügyében hozott határozatot. 1875-re már a végrehajtás eredményeiről számolhattak be: a békési járásban 10 000-nél több akác- és kanadai nyárfát ültettek el, de a víz legtöbbjét elpusztította. Mezőberénytől Gyoma és Szarvas felé az utak mesgyéi még nem voltak kijelölve, így a faültetést nem kezdhették el. A szarvasi járásban azokon az utakon, amelyek a nagyobb földbirtokosok földjén vezetnek keresztül, rendszeresen és majdnem teljesen befejezték a fásítást, a kisebb birtokosoknál nem ilyen kedvező a helyzet, sokan ugyanis a fásítást „földjeikre nézve károsnak tartják", s amit ültetnek, abban sincs sok köszönet, mert „hogy a rendeletnek látszólag elég tétessék, mindenféle gallyakat dugdosnak el, melyek természetesen nem fogamzanak meg." A főszolgabíró szerint csak községi költségen lehetne fásítani. Az alispán fel is szólította a szolgabírókat, erélyesebben lépjenek fel a fásítás ügyében. A csabai járásban kielégítő a fásítás. Csabán 2370, Gyomán 800, Endrődön 1181 db fát ültettek ki, „Újkígyóson pedig az utak fákkal már rég szegélyezve vannak." A szeghalmi járásban a fásítás megindult, amennyiben a talaj engedi. Itt a sovány talaj miatt már a jóindulatot is dicsérni kell. Gyulán több helyen fásították az utakat, de itt is ellenállással találkozott a fásítás: „a nép egy része az élőfa iránt a sík földön ellenszenvvel viseltetik" – olvashatjuk a jelentésben, s a polgármester a községi pénztárból javasolja a fásítást végrehajtani, mire ő is megkapja az alispáni utasítást: a polgármester az „ellenszenvet a megyei szabályrendelet erélyes végrehajtásával leküzdeni iparkodjék."

Jancsovics Pál alispán erélyes intézkedéseit a fásításról vallott nézeteivel foglalhatjuk össze: „Általában miután az Alföld fásítását oly fontos és nagy horderejű műveletnek tekintem, amelynek minél gyorsabb és tökéletesebb keresztül vitele nemzetgazdászati, közegészségügyi és szépészeti szempontból szerfelett üdvösnek és óhajtottnak látszik, – megvallom, hogy az e részben fennálló megyei rendelet szigorú és pontos végrehajtását oly mellőzhetetlen tiszti kötelességemnek tartom, a mely körül tanúsított hatósági tevékenység és kitartás az utókor hálás elismerését aratandja."

Igaza volt. A korabeli fennmaradt famatuzsálemek ma már ritka értékei egy-egy utunknak.

VÍZI SZÁLLÍTÁS

A kövezett utak hiánya miatt továbbra is nagy jelentősége volt a vízi szállításnak. A faúsztatás azonban nem egyszer okozott bonyodalmat, ezért többször került sor szabályozásra. A Fekete-Körösön például 1868-ban a téli fagyás idején „a roppant mennyiségű faúsztatás" a remetei hidat rongálta meg.

Ennek tanulságaként javasolták „célszerű faúsztatási rendszabályok behozatalát", s 1868. október 16. és március 15. között megtiltottak mindennémű faúsztatást, hogy a jégzajlás idején a faépítményeket kíméljék. A faúsztatás végpontjaként Békés várost jelölték ki. Ugyanebben az évben Lőwinger és Takács túri lakosok 4000 öl fának Túrra való lebocsátására kértek engedélyt, amit azonban a megyehatározatokra hivatkozva megtagadtak. Mindennek ellenére Szarvas, Öcsöd, Mezőtúr, Szentandrás kérte a rucalápokban való faúsztatás engedélyezését. A kérelem eredménye azt lett, hogy a megye az 1868 februárjában hozott tilalmat feloldotta, s a rucalápokban való faúsztatást Békésen túl is engedélyezte, „mivel sem épület sem tűzifát nem termelvén a megszabott renddel és kellő felügyelet mellett gyakorlott faúsztatás által ezen vidék lakosságára háramló hasznok és közgazdasági előnyök tetemesen meghaladják azon károkat, melyeket a faúsztatás a folyók medrének és némileg a hajózásnak netán okozhatna."

1874-ben Arad, Békés és Bihar megye közös rendeletére végképp megtiltották a fának kötött lápokban, rucalápokban való úsztatását egészen a Tiszáig. Egy nádláp úsztatási díját – legyen az akár 1000, akár kevesebb kévéből álló fenyőláp – 1 Ft-ban állapították meg. Egyben előírták a kötelező személyzetet is: tutajonként 2–2 embert.

1875-ben értesültünk arról, hogy a Dunagőzhajózási Társulat februárban bejelentette, hogy a Körösön a hajózást egészen Gyomáig megkezdi a tavasz folyamán. Az akadályok elhárítására egy vegyes bizottságot hoztak létre a Körös-Berettyó Szabályozási Társulat, a vasúti és hajózási felügyelőség, a Dunagőzhajózási Társulat és az érdekelt törvényhatóságok (Csongrád, Heves, Külső-Szolnok, Békés megye és a Jászkun kerületek) küldötteiből. Békés megye támogatta a tervet, mert „a közlekedési eszközökkel mostohán ellátott szarvasi járásnak, de a megyének is érdeke lenne" a hajózás megindítása.

A megye megtette a szükséges intézkedéseket, kuriózumképpen a kompkezelőkre vonatkozó utasítást idézzük: „a komp kezelőket utasítani rendelte, hogy a gőzös füttyentésére komp köteleiket fenyíték terhe alatt azonnal lebocsássák..."

A minisztérium a rucalápozás folytatására kérte a me-

gyét, de kérését később visszavonta, mivel a fatermelők nagy része időközben leszállította a fákat, s a tervbevett hajózás miatt a hajózást részesítette előnyben.

Október 2-án a Dunagőzhajózási Társulat megkísérelte a hajózást a Körösökön – az ünnepélyes nyitásra Békés megye nem kapott meghívót –, s „a próba a víz sekélysége miatt végre nem hajtatván, a hajó Endrőd tájékáról visszafordulni kényszerült... a parti közönség által mindenütt lelkesen üdvözöltetett."

Legközelebb három év múlva, 1878-ban értesülünk arról, hogy a Hármas-Körösön Szarvas és Gyoma között augusztus 11-től a Petőfi nevű csavargőzös közlekedik.[14]

7. / AZ ELSŐ ÚTTÖRVÉNYTŐL A VILÁGHÁBORÚ VÉGÉIG

1890–1918

A kilencvenes évek elejére megértek a feltételek nagyobb szabású útépítések megkezdésére.

A vasúthálózat gerince kiépült, s ezzel elhárult a legfőbb akadály, a kőszállítás megoldatlansága, amely mindig a legnagyobb költséget jelentette az utak készítésében, kiépítésében.

A közlekedés fejlesztését követelte a gazdasági élet is: mielőbb meg kellett teremteni a mezőgazdaság és ipar számára a szállítási lehetőségeket, fel kellett számolni a szállítási bizonytalanságot, amelyekkel a kiépítetlen úthálózat sújtotta az alföldi megyéket.

Az évtized elején jelentkező agrárszocialista mozgalmakat s az elégedetlenséget okozó munkanélküliséget is le kellett vezetni a közmunkák megindításával.

Ilyen körülmények között született meg az 1890. I. tc, amely először hozott a kornak megfelelő intézkedéseket az utak építéséről és fenntartásáról, az igazgatás korszerűbb megoldásáról. A törvény gondoskodott az útkategóriákról, az úthálózat megállapításáról, az útépítés és -fenntartás erőforrásairól, a rendszeres közúti igazgatás megszervezéséről. A törvénycikk végrehajtásáról, a vámszedésről 1891-ben, az állami közutakról, majd a községi közutakról 1892-ben hozott kereskedelemügyi minisztériumi rendeletek gondoskodtak. A mezei közdűlőutakról azonban csak 1894-ben történt intézkedés.

A törvénycikk közforgalmi fontosságuk szerint hat csoportba sorolta a közutakat:

1. Állami közutak. Országos fontosságú utak, építésük, fenntartásuk, kezelésük állami feladat.

2. Megyei (törvényhatósági) utak. A megye által épített, fenntartott és kezelt utak. Besorolásukról a törvényhatósági közgyűlés kétévenként, majd évenként döntött.

3. Községi közlekedési (vicinális) utak. A községeket kötötte össze, így fenntartásuk is az érdekelt községek feladata.

4. Tisztán községi (közdűlő) utak, melyek csak egy község közlekedését szolgálják, így az illető község létesíti és tartja fenn.

5. Vasúti állomásokhoz vezető utak. A vasútállomásokat kötötte össze a legközelebbi közúttal vagy községgel. Létesítésük, fenntartásuk, kezelésük a megye, az érdekelt község vagy községek, kereskedelmi és ipari vállalatok, valamint a vasút kötelessége bizonyos arány szerint, kezelését a megye végzi.

6. Egyesek és társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom céljára létesített út. Kezelése és fenntartása az érdekelteket terheli.

Az új úttörvény 1890. május 15-én lépett életbe.

Az állami közutak kezelését az államépítészeti hivatalok látták el útmesterek és útkaparók segítségével. (Arányuk kb. 1:10 volt.) A kerületi útfelügyelői teendőket az államépítészeti hivatalokhoz beosztott és felügyelői címmel ellátott főmérnökök végezték. Állami közút abban az időben Békés megyében még nem volt.

A törvény legfontosabb része a törvényhatósági utakról szóló fejezet. Eddig a főispán, a törvényhatósági bizottság, a közigazgatási bizottság, az alispán és az államépítészeti hivatal rendelkezett igazgatási jogkörrel a törvényhatósági utaknál. A törvény most rendet teremtett a közúti igazgatásban, melyet az alispán kezében összpontosított. Az adminisztrációs ügyintézés az alispán,

BÉKÉS MEGYE ÉS KÖRNYÉKÉNEK FŐ ÚTVONALAI AZ 1890-ES ÉVEKBEN

volt. A törvény a közutakkal kapcsolatos teherviselést a közmunka teljes mellőzésével, az állami egyenes adóra kivetett útadó-kötelezettséggel kívánta fedezni. (A közmunka községi közmunka lett, s a vicinális utak fenntartására fordították.) Az útadó az egyenes adónak legfeljebb 10%-a lehetett. Békés megyében 7%-ban állapították meg, s a minimális útadót három kézi napszámnak megfelelően szabta meg. Az útadót az egyenes adót nem fizető egyénekre is kiterjesztette, mivel minden 18–60 év közötti állampolgárra legalább három kézi napszámra köteles útadót állapított meg. (A megváltás összege kézi napszámnál 40 krajcár, igás napszámnál 3 korona volt 1891-ben.) Az útadó mellett bevételi forrásként szerepel még a vám (út, híd, rév után), a községek hozzájárulása az átkelési szakaszok fenntartásához (ezt a közigazgatási bizottság állapította meg), egyéb alapok és jövedelmek, az útadó természetbeni lerovása s végül a kereskedelemügyi miniszter hozzájárulása.

A műszaki szolgálatot megyénkben és megyei jogú városokban a városi mérnökök látták el. Az államépítészeti hivatalok teendőit az említett rendelet, a városi mérnöki hivatalok feladatát az illető város által alkotott szabályrendelet határozta meg.

Az 1890-re kivetett közmunka értéke s az 1891-ben már az új rendelkezésnek megfelelően kivetett útadó mennyisége közel állt egymáshoz, sőt a következő években az útadó csökkenő tendenciát mutatott, mert téves értelmezések miatt a kivetést korrigálni kellett.

A vasútállomásokhoz vezető közutak osztályát az 1890. évi törvény említi először. Fontosságát nem kell külön hangsúlyozni, az áruszállítás zavartalanságát teremtették meg ennek az úttípusnak a megalkotásával. A legtöbb megyében – így Békésben is – a törvényhatósági utakkal együtt kezelték, de építésére külön súlyt fektettek.

A vicinális utak hálózatának megállapítása az alispán feladata volt, s csak 1895-re fejeződött be. Igazgatási feladatait a vicinális útbizottság látta el, élén a járási főszolgabíróval. Műszaki szolgálatukról viszont a törvény nem gondoskodott, ezért sok szakszerűtlen vicinális út épült, s hatása a közelmúltig érezhető volt a modern útépítés során. A vicinális utak fenntartása közmunkával történt; az előírt közmunka: vályogház után 4, kőház után 6, emeletenként 2–2 kézi napszám, lakó után 1, igavonó állat után két kézi napszámot kellett teljesíteni.

A legelmaradottabb a közdűlő utak ügye volt. Ezek hálózatát az első években kevés megye állapította meg, jellemző, hogy a minisztérium még 1915-ben is arra adott utasítást, hogy tapasztalata szerint a községi közutakat alispáni jóváhagyásra legtöbb helyen még nem terjesztették fel, ezért az alispán a községi közdűlő utak tárgyában hozott községi határozatokat jóváhagyás végett kérje be.

A törvény előírta a közutak törzskönyvezését is. Ezek a munkálatok elindultak, országosan az I. világháború idejéig elhúzódott végrehajtása.

TÖRVÉNYHATÓSÁGI UTAK

Az 1890. évi I. tc. 1. §. 2. pontjának értelmében a megyében a törvényhatósági bizottság összeállította a megye által fenntartandó törvényhatósági utak jegyzékét, összesen 24 utat.

A kimutatás annyira pontos, olyan forrásértékű adatokat tartalmaz, hogy teljes egészében közöljük. A következő évek útkövezési programját ugyanis ennek alapján állapították meg, azonosíthatjuk az adatokat, s képet kapunk a korabeli állapotokról is.

Sorsz.	Az útvonal megnevezése	A kezdő és végpont megjelölése, az útvonal rövid leírása	Az egész útvonal kilométerre			Az útvonal egész hossza
			kövezett	macadam	földút	
1.	Mezőhegyes–nagyváradi út	A kakucsi határtól Kétegyháza szélső utczáján át Gyulára a Bárdos élővízhídon, városháza utczákon a remetei híd közepéig	0,440	2,161	21,854	24,455
2.	Gyula–gyulavarsándi út kiágazással Gyulavári felé	Az élővíz csatorna hídtól kezdve a Kápolna utczán át a varsándi határig és a hídtól Gyulavári község házáig	0,595	0,420	kongó út 5,580	6,595
3.	Gyula–Doboz–Vésztő–szeghalmi út	A sarkadi úttól Dobozon, Vésztőn át Szeghalmon a nagytemplom mellett a füzesgyarmati útig			50,227	50,227
4.	Vésztő–okányi út	A Gyula–dobozi úttól Okány felé a vármegye határáig			3,240	3,240
5.	Gyula–csabai út	A gyulai Bárdos hídtól csabai vásártér mellett a kövezetig			15,017	15,017
6.	Doboz–békési út	A dobozi hídtól a Vashalmon át a békési ref. templom mellett a piaczig			8,750	8,750
7.	Csaba–dobozi út	A vásártér mellett a kövezettől Vandháton és Gerlán át a dobozi hídnál a Gyula–dobozi hídig			9,880	9,880

Sorsz.	Az útvonal megnevezése	A kezdő és végpont megjelölése, az útvonal rövid leírása	Az egész útvonal kilométerre			Az útvonal egész hossza
			kövezett	macadam	földút	
8.	Csaba–békési út	A zöldfa melletti kövezettől a békési Cseresnye híd melletti kövezetig			10,349	10,349
9.	Csaba–szarvasi út	Csabán a szarvasi úton lévő kövezettől Kondoroson át az orosházi útig			44,371	44,371
10.	Békés–k.ladányi út	A Kettős-körösi nagy hídtól a Körös-Tarcsa–körös-ladányi útig			17,201	17,201
11.	Békés–m.berényi út	A békési vasútállomási kőúttól a Jantyik háznál Mező-berény piaczán a kőútig			9,338	9,338
12.	Mező-Berény–Körös-Tarcsa–Körös-Ladány–szeghalmi út	Mezőberényi kőút végétől Tarcsa–Ladányon át Szeghalomig a szeghalmi vasútállomási útig			23,620	23,620
13.	Gyoma–Endrőd–szarvasi út	A gyomai vasúti indóházi kőút sarkától Endrődön át a Csaba–szarvasi útig	4,598	–	19,300	23,988
14.	Gyoma–dévaványai út	Gyomán a városházánál a nagyhídtól a ványai határig			6,920	6,920
15.	Szarvas–Öcsöd–kunszentmártoni út	A szarvasi nagy hídtól Szt.Andráson át Öcsöd mellett Szt. Márton felé a határig és Öcsödön a község házáig	5,090	–	16,964	22,054
16.	Szarvas–Orosháza–mezőhegyesi út	Szarvason a kőút végétől N.Szénás mellett Orosházán a nagy utczai kőútig, majd Orosházán a Komlósi utcza végétől Tót-Komlóson át az állomás út kihagyásával Mezőhegyes felé a határig			34,010	34,010
17.	Szarvas–szentesi út	Szarvason a kőúttól Kákán át a határig			10,600	10,600
18.	Orosháza–szentesi út	Orosházán a szentesi utczában lévő kőúttól Szentes felé a megye határáig			6,512	6,512
19.	Makó–Tót-Komlós–csabai út	Tót-Komlósnál Makó felől a határtól Csaba felé a határig: az állomási út kivételével, majd Apáczánál a határtól Gerendáson át a csabai telegraph utczán az indóházi útig			24,789	24,789
20.	Szeghalom–F.Gyarmat berettyóújfalusi út	Szeghalmon az állomási úttól Füzes-Gyarmaton át, az állomási út kivételével Zsáka felé a határig			15,095	15,095
21.	Gyula–Kígyós–apáczai út	Gyulán a Bárdos hídtól Új Kígyós mellett a mezőhegyesi útig és Új-Kígyóson a község házáig			24,550	24,550
22.	Orosháza–Földvár–apáczai út	Orosházán a régi posta utczai kövezet végétől Földvár mellett a megye határáig, kiágazással a község házáig			13,420	13,420
23.	Doboz–sarkadi út	Doboztól Sarkad felé a Fekete éren át a határig			4,350	4,350
24.	Orosháza–Bánfalva–nagy szénási út	Kezdődik Orosházán a kőútnál s a régi posta úton tart Bánfalvára kiágazással a vármegye széléig, majd N. Szénás mellett a szarvasi útig			25,300	25,300
		Főösszeg	10,723	5,580★ 2,581	411,663	430,527
				18,884		

★ = kongó

Kiépített 18,884 km 4,3%
Kiépítetlen 411,663 km 95,7%

A jegyzőkönyv szerint az utak megállapításánál az eddigi törvényhatósági utakat vették alapul, változás csupán annyi, hogy kihagyták a gyula–békési törvényhatósági utat, mert megyei útként Doboz felé a Körös védgátja mentén húzódó utat vették fel. Új törvényhatósági útként felkerült a jegyzékbe a következő négy út:

1. Orosháza–Földvár–Apáca közötti és

2. Orosháza–Bánfalva–Nagyszénás közötti út, összesen 36,7 km hosszúságban. Az indokolás szerint ezek az utak törvényhatósági forgalmat közvetítenek, s az orosházi járásban aránytalanul kevés törvényhatósági út volt eddig, így méltányos is az utak felvétele.

3. Endrőd–Szarvas közötti út, mert az endrődiek Szarvasra járnak a járásbíróságra.

4. Doboz–sarkadi út, mert két vármegye forgalmát bonyolítja le.

Nem teljesítették néhány település kérelmét, mert a kérvényezett út nem tölt be megyei feladatokat.

II.

A közúti törvény 29. §-a értelmében felvettek hét vámos utat. Mivel a vármegye közúti alapjából követték ki, a fenntartás a megye feladata.

A hét út a következő:

Sorsz.	Az útvonal megnevezése	A kezdő és végpont megjelölése, az útvonal rövid leírása	Az egész útvonal kilométerre			Az útvonal egész hossza
			kövezett	macadam	földút	
1.	Gyulai indóházi út	Sugár út, Szarvas, templom, Komló, vármegyeházi, Kápolna utcza és az élővízhídtól a város északi széléig Sarkad felé	2,195	1,900		4,095
2.	Csabai indóházi út	Vasút utcza, templom utcza, gyulai, szarvasi út, búza-piacz, dohánybeváltó utcza	4,409			4,409
3.	Orosházi indóházi út	Az állomástól a pesti utczán a község háza mellett és a komlósi utczán a község déli széléig, a piacz, régi posta utcza, nagytemplom és szentesi utczák	4,247			4,247
4.	Békési indóházi út	Az indóháztól a városháza mellett a Cseresznye hídig és a piacztól a ladányi úton a Kettős-körösi hídig	2,767			2,767
5.	Mezőberényi indóházi út	Az állomástól a templomok és a község háza mellett a község északi széléig	3,111			3,111
6.	Gyomai indóházi út	Az állomástól a templom mellett a nagyhídig	1,799			1,799
7.	Szarvasi indóházi út	Az állomástól a nagy utczán a nagy hídig	2,355			2,355
		Összesen	20,883	1,900		22,783

A harmadik csoportba tartoztak azok az indóházi utak, amelyek még nem voltak kikövezve, de fenntartásuk a megyét terhelik, s kikövezésüket is meg kell oldani.

1. Kétegyházi állomási út	Az állomástól a községháza mellett a község északi széléig	1,620
2. Csorvási állomási út	Az állomástól a piaczon át a község nyugati széléig	1,700
3. Szeghalmi állomási út	Az állomástól a templom mellett a község széléig	4,100
4. Körösladányi állomási út	Az állomástól a piaczon át a templom mellett a nagy hídig és a község házáig Gyoma felé a község széléig	2,800
5. Vésztői állomási út	Az állomástól... a község háza mellett a község déli széléig	3,200
6. F. Gyarmati állomási út	Az állomástól a község háza mellett a község nyugati széléig	3,900
7. N. Szénási állomási út	Az állomástól a község széléig	1,950
8. Kondorosi állomási út	Az állomástól a község széléig	2,000
9. T. Komlósi állomási út	Az állomástól a hídon át a község déli és északi széléig	8,820
	Összesen:	28,070

Ez utóbbi kimutatás még nem pontos, s csak a részletes felmérés után ígérnek hiteles adatokat.

A törvényhatóság már 1891-ben megfogalmazta az utak kiépítésének szükségességét, és megbízta a közigazgatási bizottságot, készítsen tervet a közutak kiépítésére, s ennek betartásával az összes törvényhatósági utat építsék ki: „a bizottság felette nagy súlyt helyezvén arra, hogy a megye mielőbb teljes műúthálózattal láttassék el, már ezúttal kifejezést ad annak, hogy a tervezet kivitelezéséhez nem riad vissza ,a közúti pótadó felemelésétől sem" – olvashatjuk az 1891. szeptemberi közgyűlés jegyzőkönyvében.

A tervezet másfél év múlva készült el, s az 1893. május 29-i közgyűlésen terjesztették a közgyűlés elé.

A javaslat megállapítja, hogy a törvényhatósági utak

94,8%-a kiépítetlen a megyében. A vasúti program majdnem teljesen megvalósult, a nagyobb törvényhatósági hidakat vasszerkezettel újjáépítették, így a közúti alap felszabadul, s nagyobb útépítésekre vállalkozhat a megye. A közigazgatási bizottság javaslata tartalmazta a megye „legnyilvánvalóbb érdekeit", ezért a következő utak kiépítését határozták el:

A vasútállomásokhoz vezető utak közül: 1. Szeghalom, 2. Füzesgyarmat, 3. Körösladány, 4. Vésztő, 5. Tótkomlós vasútállomási útját, összesen 11 600 méter út, 222 600 ft tervezett költséggel.

6. A gyula–csabai útnak Gyulán túl a megyehatárig, Remetéig tartó szakaszát.

7. A gyula – dobozi utat Doboztól a csabai útba való beágazással.

8. A szentandrás–öcsödi utat.

9. A Békés–Mezőberény közötti utat.

10. A közigazgatási bizottság javaslatától eltérően a békés–gyulai út helyett a békés–csabai utat.

A tervezett kövezés 54 km út, 1 300 000 Ft-os költséggel.

Az indoklás szerint ezek az utak kövezendők ki először:

A vasútállomásokhoz vezető utakat feltétlenül ki kell kövezni a vasúti forgalom teljes kihasználása és biztosítása érdekében, mert „a vasúthoz teherrel való hozzájutás rossz útban mintegy lehetetlenítve van."

Kőút nélkül fog még maradni a nagyszénási, kondorosi és újkígyósi vasútállomás. (Az előbbi kettőnél még csak most készül a vasút, a kígyósi állomás forgalma pedig kevés.)

Emeljünk ki néhány indokolást a 6–10. pont közötti utakkal kapcsolatban. Doboznak és Öcsödnek vasútja nincs, így méltányos a vasútállomáshoz való bekötésük. A többi út építését a nagy forgalom indokolja, Békésnek pedig érdeke, hogy Csabával kössék össze, mert a teherforgalom erre irányul, ezért is hagyták el a Gyulával való összekötését. A köröstarcsa–körösladányi, a békés–vésztői út a Sárrét forgalmát bonyolítja le a megyeközponttal.

Az útépítés módjához előírták, hogy az „eddig szokásos műút" legyen. Az indóházi utak vámos utak lesznek.

Az útépítés ütemezése:

1894–1895: Szeghalom, Füzesgyarmat, Vésztő, Körösladány indóházi útjai.

1896: Tótkomlós indóházi útja. (A vasutat csak 1894-re tervezik átadni.)

1895–1897: a doboz–csaba–gyulai út, valamint
a csaba–gyula–remetei út.

1894–1895: öcsöd–szentandrási út

1897: Békés–Mezőberény közötti út.

Az építési költség fedezésére a 7%-os törvényhatósági útalap távolról sem volt elegendő, ezért 1 200 000 Ft-os kölcsön felvételét tervezték a vármegyei útalap terhére. (A törvényhatósági útalap a tervezett négy év alatt 210 000 Ft bevételt jelentett.) Elhatározták, hogy felszólítják az érintett uradalmakat és ipartelepeket is a költségekhez való hozzájáruláshoz, ha ezt megtagadnák, a vármegyének joga van az útirány megváltoztatására. Végül számítottak miniszteri segélyre is.

A tervezetből kitűnik, hogy két elv érvényesült benne: a vasútállomások megközelítésének biztosítása, valamint a közel fekvő nagyobb települések egymás közötti közlekedésének megoldása.

Mi valósult meg a programból?

Még 1891-ben elkészült a mezőberény–köröstarcsai út, amellyel Köröstarcsa kőutat kapott a mezőberényi vasútállomáshoz. 1902-re befejezték a gyula–gyulavarsándi utat, ez később az első alföldi transzverzális út része lett. Ebből az útból ágazik ki a gyulavári út is.

A hangsúly továbbra is a vasúti hozzájáró utak építése volt, így Vésztő, Füzesgyarmat, Szeghalom, Tótkomlós vasútutcáinak kövezése fejeződött be.

Az 1893-i program egyéb útjai közül 1896-ra a csaba–gyulai utat Remetéig hosszabbították meg, a Bihar megyei szakaszt azonban a szomszéd megye nem kívánta kiépíteni, melyet a megyegyűlés sajnálattal vett tudomásul. 1896-ban kezdődött el a Békés–Mezőberény közötti út építése, befejezéséről nincs értesülésünk, de 1899-ben már makadám útként szerepel. Hat év után, ugyancsak 1899-re készül el a békés–békéscsabai út, melynek kövezési munkálatait az állam vállalta magára.

Közben 1896-ban elfogadták a Békéscsaba–Doboz közötti út tervét, amelyhez a dobozi földesúr is hozzájárult. 14 km makadámút és Dobozon belül 2,5 km-es kőút elkészítését vállalták e határozattal, a következő évben megkezdődött az útépítés, s 1898 júliusára az út el is készült.

1900-ban a Gerla–Békés közötti út kiépítését fogadta el a megyegyűlés, 200 000 koronás kölcsönnel, az engedélyezés azonban csak 1902-re érkezett meg, viszont 1903. november 25-ére az útépítést be is fejezték.

Érdekes kísérlet volt az 1900-ban engedélyezett, s 1901-re megépült Orosháza–Gádoros közötti út. Klinker téglából eddig csak belső közlekedési utat építettek, így ez lett a megye leghosszabb ilyen jellegű útja.

1901-ben még a füzesgyarmati út közeli megépítését tárgyalták, az út kiépítésére azonban jó egy évtizedig kellett várni.

Az útépítéseknél gyakran vetődött fel az állami támogatások és kedvezmények kérdése. Így Bihar megye útépítését támogatta a miniszter, ugyanakkor Békés anyagi támogatást nem kapott, a megkülönböztető bánásmód miatt panasszal fordultak a miniszterhez a békésiek. 1895-ben a vasúti szállítások magas kvótáját kifogásolta a közgyűlés. Sikerült ugyan kedvezményt elérni, de nem annyit, mint a vasútépítési szállításoknál kaptak a társaságok, s a törvényhatóság joggal érvelt a megkülönböztetés ellen, mert „az út közkeletűbb, mint a vasút", az utat a község építi, a vasutat a helyi érdekeltség nélküli különféle társaságok csupán nyereségvágyból, így méltányos volna, ha a szállításoknál az egyenlő kedvezmények megadásával segítené elő a miniszter az utak építését.

A törvényhatósági utak építésével egyidőben vetődött fel az alföldi transzverzális utak építése. Közülük kettő megyénket is érintette.

AZ ELSŐ ALFÖLDI TRANSZVERZÁLIS ÚT

Amikor az útépítési programot elfogadta Békés megye képviselőtestülete, 1893 áprilisában már lezajlott az új kereskedelemügyi miniszter, Lukács Béla által összehívott tanácskozás, amelyet az útkérdés aktuális problémáinak megoldása érdekében tartottak s a tanácskozás eredménye volt az alföldi transzverzális utak megépítésének elhatározása. „... Az Alföldnek fokozatosan államúttal való ellátását... munkába kell venni – mondta záróbeszédében a miniszter –, éspedig olyképp, hogy kiegészítse az Alföldön létesült vasúti hálózatot, s hogy az Alföld nagy magyar városai egymással minden időben járható, jó utakkal köttessenek össze, különösen Csongrád, Jász–Kun–Szolnok, esetleg Csanád, Hajdu és Pest megyékben... ez irányú terv dolgozandó ki, mely azután fokozatosan, a törvényhatósági útalapok igénybevételével is meg lesz valósítandó."

A miniszter kívánatosnak tartotta, hogy az útépítést 1894-ben már meg is kezdhessék. Ennek alapján készült el az első alföldi transzverzális út terve. Az út Bajától indult ki – itt csatlakozott a dunai hajózáshoz –, s Halas, Félegyháza, Szentes, Szentandrás érintésével ért megyénkbe. Itt a Szarvas–Kondoros–Békéscsaba–Gyula vonalon a közeli Erdőhegynél (Kisjenő) csatlakozott a debrecen–fehértemplomi állami útba. Teljes hossza 301 kilométer.

Az állami út egy része egybeesett a megye útépítési tervével (Öcsöd–Szentandrás, Csaba–Gyula), s Békés megyei hozzájárulással és a megye által felvett, de később állami visszafizetéssel biztosított hitelekkel fedezték. Az érintett megyék összesen 239 000 Ft megyei hozzájárulással és 3 millió forintos hitellel teremtették elő a költségeket. A megyei hozzájárulás több mint felét (145 000 Ft) Békés megye adta, a hitelből 800 00 Ft-ot vállalt magára a megye.

Érdekes mozzanata volt a tervezésnek néhány befolyásos nagybirtokos egyéni kérése: így József főherceg kérte a minisztériumtól, hogy Gyulavarsándtól ne Erdőhegy, hanem Nagyzerind felé vezessék az utat (ez közelebb esett birtokához), s ezt a javaslatot Gyula város is támogatta, mert Zerind környékének Gyula volt a gazdasági központja, s az út megépítése biztosította volna a környék forgalmának Gyulához kapcsolását. 1897-ben Csáky Albin gróf Szarvas kérését támogatta, hogy a községben már megépült út helyett egy másik út kikövezését végezzék el. A minisztérium mindkét kérést elutasította, ragaszkodott az eredeti tervhez, amelynek közigazgatási bejárása 1894 áprilisában meg is történt, s vármegyénként külön jegyzőkönyvbe foglalták.

Az út és a műtárgyak terveit a megyei államépítészeti hivatalok tervezték, így Békés megyében a Gyulán székelő hivatal mérnökei. Az építés gyakorlati megvalósítását építésvezetőségek irányították, Békés megyében Öcsödön, Kondoroson, Csabán és Gyulán állítottak fel építésvezetőséget. Az államépítészeti hivatal a földmunkákat napszámosokkal házilagosan végeztette, s az alispán 1395 szeptemberében már a földmunkák befejezéséről számol be, de a földmunkák befejeződtek erre az időre az egész transzverzális út vonalán is.

Az utak kövezéséhez szinte minden szakaszról érkeztek be kérések a minisztériumhoz, hogy a kövezést a kérvényezők területén kezdjék el. A kövezéshez azonban az útépítéshez nyitott három új kőbánya elkészítésére volt szükség. Békés megye számára a Fehér-Körös völgyében Brád közelében Csucs (Halmágycsucs) községnél nyitottak kőbányát, amely azonban a termelést csak 1895 novemberében kezdte meg. Nem kis feladatot jelentett a kövek elszállítása: ehhez szükséges volt a Fehér-Körös mentén az Arad-Csanádi Vasutak vonalának meghosszabbítása Brádig, így a kőanyag vasúton érkezhetett a megyébe. A kőbányákból indított irányvonatok egy-egy szerelvénye 30 db, egyenként 10 tonnás kocsiból állt, így egy szerelvény 300 tonna kőanyagot tudott szállítani. A miniszter még 1893-ban kedvezményes szállítási költséget biztosított az útépítéshez. (A kedvezmény mértéke 3 korona volt vonatkilométerenként.)

Az útkorona szélességét külterületen 8, belső átkelési szakaszon 9 méterre tervezték, a kőburkolat szélessége méteres rakott kőalapra hengerezett makadámpálya, belső átkelési szakaszon 5 méteres kőburkolat: az út közepe 3 méter szélesen idomkőburkolatú, a két szélén 1–1 vagy 1,5–1,5 méter széles cyklops kővel szegélyezve. Az úttükör nyitását, a kőszállítást, a rakott útalap munkálatait a Kissebesi Kőbánya Részvénytársaság végezte, a kő helyhezszállítása ideiglenesen készült „mezei úton" történt, az úthengerezés az államépítészeti hivatalok feladata volt.

A Békés megyei szakaszon Szarvas és Szentandrás között még a nyolcvanas évek végén elkészült az út, a gyula–gyulavarsándit 1902-ben adták át a forgalomnak, így megyénkben Szarvas és Gyula között kellett utat építeni. Ennek kövezési munkáit három év alatt – 1896–1988 között – végezték el.

A megye kérésének eleget téve a csaba–gyulai út építésénél kezdték meg a kövezést, s 1896. november 12-én az utat át is adták a forgalomnak. 1897 elején a rossz időjárás miatt májusig nem kezdhettek az útépítéshez. 1897. november 1-én volt az átadása a csaba–kondorosi szakasznak, s 1898 végén a kondoros–szarvasinak. A települések átkelési szakaszai külön programként készültek. Szarvason a főutcát már korábban kikövezték, így mindössze 49 méter út építésére volt szükség. Kondoros az alispán útján kérte a vasútállomáshoz való út kövezését, ennek költségeit a község vállalta. Csabán a községet kötelezték az átkelési szakasz kövezésére – mint vámtulajdonos a község ezt vállalta is –, 1200 méter hosszú kőburkolat épült. Gyulán a meglévő utakat kellett kijavítani.

A lakott településektől távol eső helyeken az útőrök számára útőrházakat építettek.

Az első alföldi transzverzális út ünnepélyes átadására 1899. november 6-án Kiskunfélegyházán került sor, avató beszédet Hegedűs Sándor miniszter mondott. Békés megyét az alispán és öt megyebizottsági tag képviselte az ünnepségen.

A HARMADIK ALFÖLDI TRANSZVERZÁLIS ÚT

Még be sem fejeződött az első transzverzális út átadása, az 1899. őszi megyegyűlésen az alispán előterjesztette egy új transzverzális út építéséhez javaslatát. Indítványa szerint a vármegye újabb útépítésbe nem kezdhet. A közúti alap terhére 800 000, a millenniumi útépítésre 1 200 000 forintos kölcsönt vett fel, így 2 milliós kölcsön terheli az útalapot, ez évi 100 000 Ft-os amortizációs alappal 50 évre leterhelte a megye útépítési alapját. A makadám utak fenntartása újabb évi költséget jelent, valamint hátra volt még a törvényhatósági hidak újjáépítése. Az utak nagy része kiépítetlen, de a nagyobb községeket összekötő utakat is ki kellene építeni. Indítványa szerint tehát a kormányt kellene felkérni s „a már kipróbált és kitűnőnek ismert" módot alkalmazva – mely szerint az I. transzverzális út is épült –, egy újabb transzverzális út építésére. Ennek lényege, hogy az állam a megyei útalap szavatolása mellett felvett kölcsönnel építi és tartja fenn a forgalmasabb utakat. A megye a Békés megyén át építendő újabb transzverzális út építéséhez leköti közúti alapját, és az első út építésének arányában hozzájárul az újabb út építéséhez, az állam később átveszi az utat, a költségeket a megyének megtéríti.

Megállapították a legkívánatosabb útirányt is: ez Berettyóújfalu állomástól indulna ki, s Furta–Zsáka–Füzesgyarmat–Szeghalom–Körösladány érintésével tartana Köröstarcsának. Itt magába foglalná a már megépült Köröstarcsa–Mezőberény–Békés–Csaba közötti utat, s Csabáról Kígyóson át Apáca–Pusztaföldvár–Orosháza–Sámson vagy Szöllős puszta érintésével Makó vasútállomásához futna be.

Amikor az alispán részt vett a félegyházi átadási ünnepségen, 10 nap múlva már 40 tagú küldöttséggel kereste fel a kereskedelemügyi minisztert, s kérte a miniszter támogatását egy újabb transzverzális út építéséhez. A miniszter kijelentette, hogy a jelzett útszakaszt felveszi az állami közutak hálózatába, de az útépítéshez csak a folyamatban lévő II. transzverzális út befejezése után kerülhet sor. A II. transzverzális út Dunaföldvár–Kecskemét–Szolnok–Debrecen érintésével Máramarosszigetig tartott s a 439 km hosszú út 1901–1907 között épült meg.

Egy évvel az 1899-i tervezgetés után már arról számolhatott be az alispán, hogy a Berettyóújfalu–Szeghalom–Csaba–Orosháza közötti utat a kereskedelemügyi miniszter a 31164/1900 sz. rendelete értelmében megtervezteti. Az útépítéssel mintegy 100 km új utat nyer a megye, s tervezett költsége 2 millió forint. A megye hozzájárulása nem lesz több, mint az előző útnál. Az út tervei 1900-ban el is készültek, s 1901 januárjában fel is küldték a miniszternek.

A közigazgatási bejárást március 27–30 között tartották. Csaba és Orosháza között a földmunkák házilagos kivitelezését engedélyezték, s a földmunkákat meg is kezdték. A munkások napi keresete 1,50–2 forint volt. A miniszteri jóváhagyás szerint a műtárgyakat az állami építészeti hivatal tervezte, a kivitelezés állami szabvány szerint állami felügyelet mellett fog történni.

A III. transzverzális út építésével tehát nem várták meg a II. út befejezését, a megye saját kezdeményezésére indultak meg a munkálatok.

A megye északi részén Szeghalomtól két alternatíva merült fel az útvonal vezetésére: az egyik Füzesgyarmat–Darvas–Berettyóújfalu, a másik Szeghalom–Csökmő–Darvas–Berettyóújfalu vonal volt. A terveket mindkét alternatívára elkészítették. A miniszterhez újabb 40 tagú küldöttség utazott megköszönni az engedélyezésnél tanúsított jóindulatát. Úgy tervezték, hogy a földmunkákat még 1901-ben befejezik, s a kövezést 3–5 év alatt végzik el. Szeptemberre Szeghalom és Orosháza között valóban befejezték a földmunkákat, összes költsége 83 000 korona volt.

A Füzesgyarmat–Szeghalom és Szeghalom–Csökmő közötti útszakaszokra az útirány eldöntése érdekében pótbejárást rendeltek el, melyet szeptemberben tartottak meg, s döntésre a ker. miniszterhez továbbították. A miniszteri határozat szerint az útvonalat a nagyhalasi major mellett Csökmőn át vezetik Szeghalomra, a füzesgyarmati vasútállomásig szárnyvonalat építenek. Füzesgyarmat azzal kárpótolhatta magát, hogy régi óhaja, a Párizsi utca kikövezése is bekerült a tervezetbe ezzel a változattal.

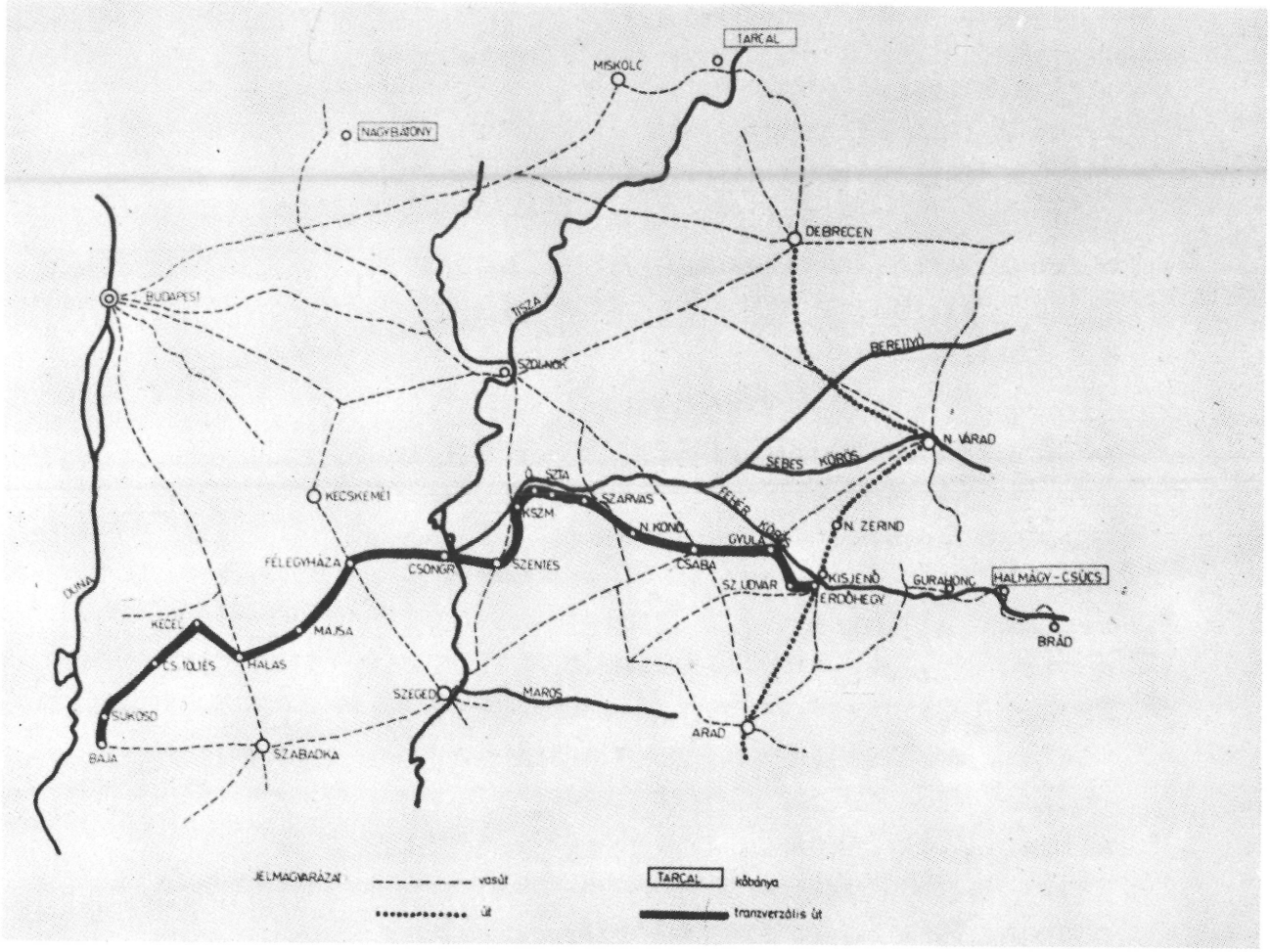
1901 végére a miniszter jóváhagyta a műtárgyak terveit is, és azok építése 1902 tavaszán elkezdődhetett.

A közgyűlés úgy határozott, hogy az útépítést az Orosháza–Pusztaföldvár közötti 11 km-es út építésével kezdik el. Ennek az útnak a kiépítése ugyanis még 1899-ben felvetődött, de akkor az új transzverzális út eszméje miatt elmaradt. Most 1902-re kérték az építési engedély kiadását, a következő pedig a köröstarcsa–körösladányi útszakasz lenne, amelynek építését 1903-ra tervezték. Az építés anyagi fedezetét a megye előlegezné felvett kölcsönből. A miniszteri engedély az év őszén meg is érkezett az orosháza–pusztaföldvár–apácai út építéséhez, 10 000 m³ kő szállítására is, így a III. transzverzális út építése ezen az úszakaszon kezdődött el.

Az első szakaszban egy 12 766 km-es útszakasz kiépítését 186 070 K költségvetéssel kezdték meg. 1902 elejére a 10 000 m³ alapkő meg is érkezett a csucsi kőbányából, vállalkozónak csak az alapkiásást, kőlerakást, kavics- és zuzalékágyazást, valamint gőzhengerlést adták ki. Az év tavaszán megindított munka még az évben augusztus 22-ére elkészült.

Mivel a kormány csak 1904-re irányozta elő a III. transzverzális út építésének megkezdését, a megye úgy határozott, hogy maga vállalja az út építésének folytatását. A „pusztaföldvári módszert" alkalmazva egy-egy útszakasz építésére felvett kölcsönnel előlegezi az útépítés fedezetét. A Köröstarcsa–Körösladány közötti út a megye legrosszabb talajú útjai közé tartozott, a sárréti közlekedés miatt viszont rendkívüli fontossága volt, ezért kövezését haladéktalanul megkezdték. Az 1903 tavaszán megtartott árlejtésen a Gál és Tinauer cég nyerte el az

AZ I. ALFÖLDI TRANSZVERZÁLIS ÚT VONALA



A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve 1981

építést, s az utat 1904-ben elkészítette, a forgalomnak 1904. május 24-én adták át. Logikus lett volna az útnak Körösladányon túli építése, erre azonban még jónéhány évet kellett várni, így a Sárrét tulajdonképpeni gyors bekötése a forgalomba elmaradt.

Az is nyilvánvaló volt, hogy a pusztaföldvári út megépülése után hamarosan felmerül az igény a Pusztaföldvár–Békéscsaba közötti útszakasz kiépítésére. Így is történt. Békéscsaba már 1903-ban kérte a csaba–apácai út kövezését egészen Gerendásig. A földmunkák el is készültek, s a bekövetkező esős időszak járhatatlanná tette az utat, így kiépítése a megyegyűlés szerint is kívánatos

volt, sőt nemcsak az orosházi útig, hanem egészen a megyehatárig. Mivel a minisztériumtól pénzt nem remélhettek, s mivel a vármegyei előlegezési lehetőség is kimerült az előbbi utak építésével, a pusztaföldvári módszert nem alkalmazhatták. Megoldásként kéréssel fordultak a miniszterhez, ebben azt kérték, ha a III. transzverzális utat a tervezett 5 év után (1904-ig) sem kezdik meg állami költségvetésből kiépíteni, engedélyezze a békéscsaba–csanádapácai 16,3 km-es út megyei kezdeményezésre történő kiépítését. A szükséges fedezetet Békéscsaba vállalta magára. Ugyanakkor kérték a minisztert, ha a transzverzális út építése megkezdődik, a békéscsaba–apácai úttal kezdjék a munkálatokat, azaz visszatérítés esetén Békéscsaba mielőbb visszakaphassa a kölcsönt. Az útszakasz költségvetése 275 000 K volt, s 1904. november 24-én adták át a forgalomnak. Az útépítésben nem volt meg az összhang a megyék között. A csanád megyei szakasz kiépítéséhez csak 1908-ban járult hozzá a miniszter, a következő év végén volt a versenytárgyalás, s a rövid, 5,5 km-es szakaszt 1910 végén adták át a forgalomnak.

Míg az eddigi útépítések megyei vállalkozásként indultak, nem várva meg az állami útépítést, a transzverzális út utolsó két szakasza (Szeghalom–Körösladány és Szeghalom–Csökmő) már a II. transzverzális út befejezése után állami beruházásként épült. 1908. február 20-ára tűzték ki a versenytárgyalást, amelyet a Kissebesi Kőbánya Rt nyert meg 255 980 K-s ajánlattal, s a földmunkák egy részét május elejére átadta.

A transzverzális út eddig még ki nem épített, megyén kívüli szakaszát, valamint a szeghalom–füzesgyarmati kiágazást valószínűleg csak 1909-ben építette ki az állam. Az orosháza–hódmezővásárhelyi út Békés megyére eső 3596 km-es szakaszát már beruházási hitel terhére építették a vásárhelyi szakasszal egy időben, a versenytárgyalást a szegedi államépítészeti hivatal hirdette meg.

A legnehezebb feladat a szeghalom–csökmői úton várt az építőkre. A szikes talajt előbb ki kellett szárítani, hiába érkeztek rendszeresen a kővonatok, az építéshez csak a jobb idő beálltával kerülhetett sor. A hengerezést a szeghalom–körösladányi szakaszon kezdték meg, ahol a földmunkák már 1904-ben elkészültek, ezt az útszakaszt 1909 végére át is adták. A csökmői úton azonban „az elposványosodott" talaj miatt a hengerezés lassan haladt, a szikes talaj nem bírta a henger nyomását. Folyton elakadt, ezért lovas henger alkalmazására kényszerültek. 1910-ben újrakezdték a hengerlést, de októberben újra csak sikertelenségről számolnak be. Az utat nem tudták megkötni. Ekkor kísérletet tettek a kavics megkötésére úgy, hogy a pályát agyagos homokkal fedték, s kellő öntözés után hengerelték. Ez a módszer előbb kedvezőnek mutatkozott, de decemberben ismét arról számolnak be, hogy a kavicságy helyenként nem tudott megkötni, a szikes talaj miatt ez a módszer sem vált be. A következőkben már csak abban bízhattak, hogy a kocsiforgalom megoldja a problémát. Ezzel lezárult a csökmői útépítés ügye.

A transzverzális út utolsó építési periódusa a pusztaföldvár–apáca–gerendási út Csanád megyére eső 9-km-es szakaszának építése volt. Erre csak 1909-ben tartották meg a versenytárgyalást, s az építést 1910-ben fejezték be. Ezzel a III. transzverzális út építése befejeződött.

1909-ben még nem dőlt el, hogy a III. transzverzális utat hol kössék össze az I. transzverzális úttal. Békés megye az orosháza–szentesi út kikövezését javasolta, mert ezzel Szentes felé kőút épülne, s a két város közötti puszták forgalmát Orosháza felé irányítanák, egyben a „vármegye egyetlen fürdőjének, Gyopárosnak is hozzá jutást biztosítana, fellendítené a fürdő forgalmát." Az útépítés már 1906-ban felvetődött, mivel a Csongrád megyei szakasz ekkorra kiépült. A tervezetet a miniszter elfogadta, a földmunkákat 1911 elején kezdték el.

A nagyrészt megyei költségen megépült transzverzális út orosházi 42 km-es szakaszát 1912-ben, a többit 1913-ban kívánta átvenni az állam. A békéscsaba–orosházi út építési költségeket 1912-ben meg is térítette, a békés–berettyóújfalui 46,6 km-es szakasz 1913. május 1-én került állami kezelésbe.

ÚTÉPÍTÉS 1904 UTÁN

1904-ben a XIV. tc., az ún. „Beruházási törvény" új lehetőséget adott az utak építéséhez, megteremtve a pénzügyi alapot a hosszabb távú útépítésekre.

Az 1893-ban megállapított 430 km törvényhatósági út 1904-re 366 km-re csökkent. Ebből 116 km volt kiépített út, 250 km kiépítetlen. Az összes törvényhatósági út kiépítéséhez 4 855 806 koronára lett volna szükség. Ebből megyei költségvetésből 1 578 420 koronára számított a minisztérium, s 81 km út kiépítését tette lehetővé, de minden más építkezésre képtelen lett volna a megye, ugyanakkor maradna még 169 km kövezetlen út. Ennek kövezéséhez 2 290 000 korona beruházási hitelre lett volna szükség. Mivel Békés megye is alaposan megterhelte pénztárát a századfordulón kiépült keskenyvágányú vasutak finanszírozásával (1 804 000 koronát fektettek vasúti részvényekbe), a megyegyűlés a vasúti részvények állami átvételét szerette volna elérni. Mivel azonban a II. transzverzális út építése miatt az állam költségvetése le volt kötve, ezt az utat kevésbé tartották járhatónak.

Végül is a beruházási törvényjavaslatba Békés megyét 199 km út megépítésével vették fel, s a következő kép alakult ki:

kiépült kőút van	166 km	
beruházási törv. szerint 1905–1908 között kiépül	199 km	
kiépítetlen marad	51 km	törvényhatósági út.

A 199 km út beruházási költsége: 4 855 806 K
ebből: állami tedezet 2 290 000 K
útalapból biztosítva 1 578 420 K

A megyegyűlés megállapította, hogy ezt a megter-

helést az útalap nem bírja el, mert azóta újabb kölcsönöket vettek rel (600 000 K útépítésre, 350 000 K helyi érdekű vasutakra), az úthálózat a vámos utakkal 434 km-re nőtt, ebből 312 km kiépítetlen, s átépítésre vár még 6 Körös-híd, melyeknek építése mulaszthatatlan feladat. Az útalap első feladata ezek építésének megoldása.

Mindezek ellenére elhatározták a gyula–kígyós–apácai és az orosháza–nagyszénás–gádorosi utak kikövezését, mintegy 47 km hosszan 914 000 koronás költségvetéssel, s 1905-ben a munkálatokat meg is kezdték, 3–4, illetve 5 méteres útpályákat tervezve. A gyula–kígyós–apácai útépítéshez felállított gőzüzemű munkapálya 8 km óránkénti sebességgel közlekedtette a kővonatokat.

A további útépítési program kidolgozását a megyegyűlés egy bizottságra bízta. A tervezethez az államépítészeti hivatal adott segítséget, s a szomszédos megyéktől a csatlakozó szakaszokra vonatkozó adatokat beszerezték. A bizottság azonban még 1905 májusáig sem ült össze, mert a kölcsönök felvételét nem tisztázta a megye.

A beruházási törvény 1906-ra 34 km út építését irányozta elő, de műszaki és egyéb feltételek hiányában az építés a következő évekre tolódott át.

1906-ra viszont elkészült az 1906–1909 közötti évekre a beruházási terv, a miniszteri jóváhagyással együtt.

Eszerint a jelzett időszakra Békés megye 2 290 000 K államsegélyt kap, a törvényhatóság terhére 1 900 000 korona hozzájárulást terveztek, a megépülő út hossza 199 km.

Időközben megépült 1906-ban az orosháza–gádoros–nagyszénási út, valamint ennek szentesi elágazása, ugyancsak elkészült a gyula–kígyós–apácai törvényhatósági út és kígyósi elágazása, összesen 43,8 km út. 1907–1909 között tehát kiépíthető és kiépítendő még 155 km út.

A megyegyűlés úgy határozott, hogy elsősorban a törvényhatósági utakon lévő fahidakat kell vasszerkezetű hidakká átépíteni, mert 4–5 év múlva elodázhatatlanná válna a hidak felújítása, s a törvényhatósági alapból erre nem volnának képesek.

1907–1909 között megépítendő tehát:

a) a dobozi Kettős-Körös-híd

b) a szeghalmi Sebes-Körös-híd

c) a gyulai Fehér-Körös-híd

d) a remetei Fekete-Körös-híd

Ugyanebben az időben az útkövezésekre a következő elképzelés alakult ki:

1907-ben kiépítendő:

1. A szarvas–szentesi út (9,898 km). Csongrád megye már kiépítette a maga vonalát.

2. A gyoma–körösladányi útszakasz (1,921 km).

3. A szarvas–orosháza–mezőhegyesi törvényhatósági út Orosháza–Tótkomlós közötti szakasza (9,350 km).

4. A makó–tótkomlósi törvényhatósági út Tótkomlós–megyehatár közötti szakasza (9,350 km).

5. A gyula–kétegyházi törvényhatósági és Kétegyháza–Elek közötti vicinális út (16,226 km).

Ezenkívül néhány kisebb útszakasz. (6–7. sz. alatt) 1908-ban kiépítendő:

8. A gyoma–endrőd–szarvasi törvényhatósági út (19,545 km).

9. A gyoma–körösladányi út a gyomai hídtól Ladányig (19,286 km).

10. A mezőberény–vésztői törvényhatósági út Mezőberénytől a Kettős-Körös hídjáig (5,600 km).

11. Az orosháza–szentesi törvényhatósági út Orosházától a megyehatárig.

12–13. Még két kisebb útszakasz Öcsödön és Körösтarcsán.

1909-ben kiépítendő:

14. Ha Szolnok megye a mezőtúr–szarvasi utat kikövezi, a megyehatártól Szarvasig Békés megye is vállalja az út kiépítését. (6,64 km).

15. Ha Bihar megye a nagyrábé–nagybajomi utat kiépíti, a folytatását jelentő nagybajom–füzesgyarmati utat, illetve Békés megyei részét a megye megépíti (5,5 km.)

A 15 tervezett út országos érdekeket is szolgált, ti. a szomszédos vármegyékkel való összeköttetést s a hajózható folyók megközelítését is elősegítette.

A végrehajtáshoz elhatározták, megkeresik a szomszédos Szolnok, Bihar megyéket, valamint Hódmezővásárhelyt az építés összehangolására.

A tervezet, valamint a két transzverzális út megépülése szükségessé tette több út átsorolását:

törvényhatósági úttá nyilvánították a
füzesgyarmat-bucsai utat (24,6 km)
öcsöd–mesterszállási utat (7,350 km)
füzesgyarmat–nagybajomi utat (5,500 km)
gyula–kétegyháza–eleki utat

jelentőségüket veszítették, így a törvényhatósági utak közül törölték:

a szarvas–orosháza–mezőhegyesi út Orosháza–Nagyszénás közötti szakaszát (13,670 km),

a gyula–vésztő–szeghalmi útnak Füzesgyarmaton a nagybajomi elágazásnál a megyehatárig terjedő szakaszát (7,520 km),

a kétegyháza–mezőhegyesi utat községi közdűlő úttá nyilvánították.

Ez utóbbi út teljesen jelentéktelenné vált, pedig eddig több ízben is hangsúlyozták, hogy két vármegye forgalmát bonyolítja le ez az út.

Az útkövezési javaslatoknál elutasították Békéscsaba, Csorvás, Orosháza, Békéssámson, Vésztő, Nagyszénás, Békés, Köröstarcsa, Gyoma, Újkígyós, Elek és Gyula kérését egy-egy út kövezésének kérelmével kapcsolatban, mert a kérésük nagy része vicinális utakra vonatkozott.

Mint később látni fogjuk, ez az 1906-ban hozott program nemcsak 1909-ig, hanem a világháborúig meghatározta a megyei utak kiépítésének programját.

A beruházási törvény végrehajtását megzavarta, hogy a kereskedelemügyi miniszter az 1890. évi I. tc. módosításával foglalkozott, és 1907-ben be kívánta vezetni a „járási utak" fogalmát. Az ezzel kapcsolatos felméréseket, adatgyűjtéseket a megyei hivatalnak kellett elvégezni.

Az új változat a következő módosulásokat eredményezte volna:

	van:	lenne:
állami út	91,4 km	211,9 km
törvényhatósági út	385,3 km	240,6 km
községi közlekedési út	636,5 km	325,1 km (járási)

Mindezt 15 év alatt kívánták kikövezni, s ezzel 777,6 km kövesúttal rendelkezett volna Békés megye. A pénzügyi fedezet nemhogy a megemelt tervezetre, de még az eredetire sem volt elegendő, ennek végrehajtása is elhúzódott.

A beruházási hitelből 1906-ban Békés megye versenytárgyalás útján vásárolt 1 gőzhengert, 1 lakókocsit és 2 öntözőkocsit. A gőzhengert a budapesti Szivattyú és Gépgyár szállította. A gőzhenger vásárlását azonban a gyártásra pályázó másik cég, a Magyar Vagon és Gépgyár megtámadta, a gyártó cég ugyanis a henger szerkezetét egy külföldi cégtől vásárolta, amely ellentétes volt a beruházási törvény feltételeivel. Az ügyből hírlapi cikk is lett. A Pesti Hírlap „Visszaélések a magyar ipar nevében" címmel április 26-i számában cikket jelentetett meg, amelynek lényege az volt, hogy osztrák ipart csempésznek Magyarországra. Az ügy kivizsgálásakor a következők derültek ki: a Szivattyú és Gépgyárnak ez volt az első kísérlete gőzhenger gyártására, s mivel megfelelő műszaki tapasztalattal nem rendelkezett, a königrätzi Márki–Bronovszky féle szabadalmat vásárolta meg. A gőzgépet azonban a szabadalom alapján sem tudta elkészíteni, így az osztrák cég adamsthali gyárában készítették el. A gépbe kb. 3800 kg külföldi alkatrészt építettek be. Az államépítészeti hivatal a törvényre hivatkozva előbb megtagadta a gép átvételét, végül is az ügy a gép üzembe helyezésének engedélyezésével fejeződött be.

Az 1906 áprilisában megtartott műszaki vizsga szerint széntartójában 50 kg szénnel, víztartójában 220 l vízzel együtt 13050 kg az összsúlya. Első tengelyére 5170 kg, hátsó tengelyére 7880 kg esik. A gőzhengert a gyula–kígyós–apácai úton használták először 1906. április 24-én.

Úgy vélem, a továbbiakban helyesebb, ha egy-egy út építésének történetét mutatom be, bár ez nem tükrözi a megye egy évben végzett útépítési munkáit, de világosabban előttünk áll egy-egy út építésének története.

A mezőberény–kettős-körösi 5,2 km-es út műszaki felvételeit 1908-ra fejezték be, a földmunkákkal még abban az évben el is készültek, megindult a kő- és homok kifuvarozása s folytatódott 1909-ben. Októberre csaknem kész volt az út, a hengerezést a megye gőzhengerével végezték, s 1910 februárjában az alispán az út elkészülését jelentette. A felülvizsgálás után 1910 májusában adták át a forgalomnak.

A gyoma–endrőd–szarvasi út műszaki felvételeivel ugyancsak 1908-ban végeztek, a további munkálatok azonban alaposan elhúzódtak.

A gyula–kétegyháza–eleki út közigazgatási bejárása 1907. augusztus 5-én volt, 1908-ban befejezték a földmunkákat, megindult a kő- és homokszállítás – a terméskövet a csúcsi kőbányából rendelték meg –, 1908 májusáig azonban csak 4 vonat érkezett a 28 vonat kavicsból. Ez az út is 1910 februárjára készült el, felülvizsgálata 1911-re tolódott át.

Az orosháza–tótkomlósi 15 km-es út beruházási programját 1908 közepén hagyta jóvá a miniszter 173 093 koronás költségvetéssel, valamint a tótkomlós–makói út 2,4 km-es szakaszát 32 498 koronás költségvetéssel. A földmunkák még az évben megindultak, az átereszek is elkészültek, 1909 elején már a kőszállítás megindulásáról kapunk értesítést. Az alispáni jelentés szerint ennek az útnak a kövezése halad a legjobban, 100 kőtörő dolgozik állandóan az útnál. A hengerelést bérelt gőzhengerrel végezték, októberben már csak a padkarendezés, feljárók kövezése, kerékvetők, korlátok elhelyezése maradt hátra. 1910 februárjában az út elkészüléséről értesülünk. Felülvizsgálata 1911-ben volt.

Még egy utat adtak át 1910-ben, a füzesgyarmat–nagybajomi utat, bár Szeghalom és Füzesgyarmat között még nem volt kiépített út. Emlékezetes, hogy ennek az útnak a kiépítése Bihar megye határozatától függött, s mivel Bihar vállalta az útépítsét, Békés megye is ezt az utat vette előre. Az 5,5 km-es út költségvetését 1908-ban hagyták jóvá, a földmunkák már 1909 tavaszára maradtak, a hengerlés pedig 1910-ben kezdődött, s októberre a Békés megyei szakasz építését be is fejezték. Bihar megyében is befejezéshez közeledett az útépítés.

A gyoma–körösladányi utat két részletben vették fel az 1906. évi beruházási tervbe. Az első szakaszban Gyomán a Hármas-Körös hídjáig terjedő 1,9 km-es szakasz szerepel, a másodikban tervezték megépíteni a Körösladányig terjedő teljes útszakaszt 19,3 km hosszúságban. 1908-ban a földmunkákkal elkészültek, a következő évben azonban a kőszállítás csak lassan indult meg, év végére mégis sikerült befejezni. 1910 októberére 17,2 km út hengerezésével elkészültek, csak a gyomai határban a szikes talaj miatt voltak kénytelenek póthengerezést folytatni. Év végére a Folyás-éri híd kivételével a munkát befejezték, a híd a következő évre készült el.

A szarvas–szentesi út Békés megyei szakaszának kiépítését a beruházási tervben 1907-re tervezték, de az előkészületi munkálatokat 1910-re majd 1911-re halasztották, s ebben az évben hagyta jóvá a miniszter a beruházási tervet is, az építést azonban csak 1912-ben rendelte el. A földmunkákat ekkor sem tudták elkezdeni, mert a megjelent kubikosok kevesellték a bért, és megtagadták a munkát, így a földmunkát házilagos kivitelezésben végezték el. A kőanyag szállítását sem teljesítette határidőre a vállalkozó, a kőszállítási kedvezmény 1913. augusztus 15-én lejárt, a terménszállítások miatt csak 1914 februárjától kapták meg ismét a kedvezményt, ekkor indult meg újból a kövek leszállítása. A kő minősége nem felelt meg az előírásoknak, még egyszer át kellett törni, hogy hengerlésre alkalmas legyen, a 2 km-en lera-

kott kőlapot is kifogásolták. Ennyi bonyodalom után 1914 februárjában jelentette az alispán a Békés megyei útszakasz elkészülését.

Hasonlóképpen hosszú időbe telt a gyoma–endrőd–szarvasi út kövezése. 1908-ban ugyan értesülünk előkészületi munkálatokról, de csak 1909 decemberében tartották meg a közigazgatási bejárást, a tervet 1911-ben fogadták el, az építést 1912-ben rendelték el, s a földmunkákat ebben az évben meg is kezdték, házilagos kivitelezésben. A többi munkát az Apcvidéki Kőbánya Rt végezte. A kőszállításnál a szarvas–szentesi úthoz hasonló eset fordult elő: 1912-ben azt olvashatjuk, hogy vállalkozó van, vasúti kocsi nincs. Az út 1914 októberére az 1,1 és 19,5 km közötti szakaszon elkészült, a befejező munkát a háborús idők szállítási nehézségei akadályozták. Végül úgy határoztak, hogy a 0,0–1,1 km közötti szakaszt házilagos kivitelezésben készítik el, az út elején az endrődi átkelési szakasz azonban a háború utánra maradt.

Utoljára hagytuk a szeghalom–füzesgyarmati út építésének történetét. Már 1901-ben határoztak arról, hogy a transzverzális út szárnyvonala lesz, de csak 1908-ban hagyták jóvá a költségvetést, s 1911-ben rendelte el a miniszter az útépítést. A munkát Szeghalmon kívül el is kezdték (Szeghalom a községen belül változtatni kívánt az útvonal irányán, ezért itt elhalasztották a munkálatok megkezdését). 1913-ban a vállalkozó vagonhiányra hivatkozva nem kezdett a kőszállításhoz. A miniszter ragaszkodott az október 30-i határidő betartásához, s a sátorosi kőbányából sikerült is a kőanyagot beszerezni. Minősége azonban nem felelt meg, a kavicsot át kellett újra törni, hogy a hengerezéshez alkalmassá tegyék. Az így kiesett időt úgy pótolták, hogy a hengerezést két gőzhengerrel végezték. 1913 decemberére az utat át is adták a forgalomnak.

Az 1906-i beruházási tervből nem épült meg a gyoma–dévaványai út Békés megyei szakasza, az öcsöd–mesterszállási út Békés megyei szakasza, a szarvas–mezőtúri út Békés megyei szakasza. A megye közútjairól 1918-ban készült térkép viszont kiépítettnek tünteti fel a gerla–veszei-csárda közötti utat, amely nem volt benne a tervben, az elek–ottlakai, valamint az elek–lökösházi útnak a vasútig terjedő szakaszát.

A háború előtti utolsó útterv a megye északi részét érintette. A bucsai út kövezésének szükségessége már 1905 körül felvetődött, s a III. transzverzális út megépülésével az út fontossága is megnőtt, mert a transzverzális utat a karcagi úttal köthették itt össze amellett, hogy a 3000 lakosú Bucsa kövesúthoz jut. A bucsai út vonalvezetése több nagybirtokos érdekeibe ütközött, így évek huzavonája után döntötte el a miniszter 1912-ben, hogy a dévaványa–kisújszállási és a karcag–füzesgyarmati utat építi ki. A terv végrehajtására már nem került sor.

Az utak készítésével általában egy időben épültek az útkaparóházak. Így a békéscsaba–gerendási úton 4 db 1906-ban, a mezőberény–vésztőin 1910-ben készült el, a gyula–kétegyházi úton az 5,9 km-nél lévő 1913-ban stb.

Az 1890 óta eltelt másfél évtized alapvető változásokat hozott a megye közúthálózatában.

Amíg 1890-ben még nem volt állami út a megyében, kiépített út is alig 19 km-t tett ki, 10 év múlva, 1900-ban a következőképp alakult a megye közúthálózata:

	összes	kiépített	kiépítetlen
1. Állami út km	83,319	mind	–
2. Törvényhatósági út	369,542	45,063	324,479
3. Vámos út	59,621	56,821	2,800
4. Vasúti hozzájáró út	0,701	mind	–
5. Községi közlekedési út	688,710	–	mind
6. Közdülő utak	3406,810	–	mind
Összesen	4603,703	185,904	4417,799

Az állami utak tehát teljesen kiépültek, illetve az állam a kiépített utakat vette át. A törvényhatósági utak 12%-a volt kiépítve, a vámos utak közül feltűnő, hogy volt kiépítetlen vámos út is. Végül a legfeltűnőbb, hogy a községi utak közül egyetlen út sincs kikövezve, illetve a kövezett utakat a vámos utak között tüntették fel.

Az 1900-as évek eredményeképp 1910-re a következő előrehaladás történt az utak összetételében:

	összes	kiépített	kiépítetlen
1. Állami közút km	91,529	91,592	–
2. Törvényhatósági út	381,350	215,735	165,350
3. Vámos közút	44,596	41,214	3,383
4. Vasúti hozzájáró út	0,906	0,906	–
Összesen km	518,444	349,496	168,948

Tekintve, hogy ez a kimutatás nem tartalmazza a községi közlekedési és közdűlőutakat, az 1900-i táblázat első négy úttípusával összehasonlítva az eltérés mindössze 5 km. Az utak minőségében történt hatalmas változás. Az állami utak hossza változatlan még, a törvényhatósági utak kiépítettsége 12%-ról 57%-ra emelkedett. Mintegy 170 km törvényhatósági út épült, évenként átlag 17 km.

1915-re a közutak adatai így alakultak:

	összes	kiépített	kiépítetlen
1. Állami közút km	194,652	192,691	1,652
2. Törvényhatósági közút	326,234	200,111	126,123
3. Törvényhatósági vámos út	31,553	29,032	2,522
4. Vasúti hozzájáró út	1,097	1,097	–
Összesen km	553,537	422,931	130,60

Az első négy útkategória hossza 1910-hez viszonyítva 518 km-ről 553 km-re növekedett. Az állami utak hossza több mint kétszeresére nőtt a III. transzverzális út átvételével. Az összes kiépített út hossza 349 km-ről 422 km-re emelkedett.

VÁMOS UTAK

Az 1890-i törvény továbbra is fenntartotta az út-, híd- és révvámokat, de korlátozta az engedélyezést, s a vám nem lehetett jövedelem forrása, csupán az építési költség visszatérítésének eszköze. Elrendelte a vámszedési jogok igazolását, illetve ezek nemlétében akkor engedélyezte, ha megszakítás nélkül legalább húsz éve szedték a vámot a tulajdonosok.

A vámot ki is lehetett játszani, mint ahogy ez Csabán történt 1902-ben. Az állami vámmentességet felhasználva a dohánybeváltóhoz szállított dohánynál már eleve a dohánybeváltót tüntették fel szállítónak, így az átadó vámot nem fizetett. Ugyanígy visszaélésre adott lehetőséget az áru- és terményraktár vámmentessége is, hasonló módszerekkel nem fizettek vámot az oda szállító gazdák. Természetes, hogy a vám kijátszása ellen megtették a szükséges intézkedéseket.

Az útvámokat továbbra is a vasút szedte. Békés megye méltánytalannak tartotta, hogy a vasút 10%-os kezelési költséget számít fel a vámszedésért, holott a vasút ugyanúgy érdekelt a vasúti hozzájáró utak építésében, mint a település, így a vámszedés csekély munkáját ingyen is végezhetné, az építési költség viszont így hamarabb megtérülne.

Ismeretes az is, hogy az állam fix jövedelmet biztosított a vasútépítésbe befektetett részvénytőke után. Nem így az utaknál. A megye ezt is sérelmesnek tartotta, s megkereste a kereskedelemügyi minisztert azzal a kéréssel, hogy a vasutakhoz hasonlóan biztosítsa a befektetett tőke után a minimális hasznot.

1890-ben hét vasútállomási út volt kikövezve a megyében (Gyula, Csaba, Orosháza, Békés, Mezőberény, Gyoma és Szarvas.) 1891-ben határozták el a csorvási és kétegyházi indóházi utak kövezését – 1893-ra, illetve 1894-re készültek el. 1892-ben még nem vállalták a vésztői kiépítését, de a következő évben már úgy határoztak, hogy 1893-ban kikövezik (1894-ben épült meg), s ugyanerre az évre tervezték a szeghalmi, füzesgyarmati, körösladányi állomási utak kövezését – tehát a Sárrét községei voltak soron, valamint Tótkomlós vasútállomási utcája. A füzesgyarmati és tótkomlósi indóházi utakon először építettek kísérletképpen aszfaltmakadám utat 200–200 méter hosszúságban.

Kőút nélkül maradt még Nagyszénás, Kondoros és Újkígyós vasútállomása. (Ismeretes, hogy Kondoros az alföldi transzverzális úttal kapott kövesutat az állomáshoz, Nagyszénás pedig az orosháza–nagyszénási út megépülésével.)

1902-ben már 14 vasútállomási vámos út volt a megyében. Az alispáni jelentés a következő részletes kimutatással jellemzi a vasútállomási utakat:

1. Szarvasi indóházi kőút. Kiadás: 198 705 K. Bevétel: 176 345 K. 1904-re a kiadás teljesen megtérül.

2. Mezőberényi indóházi kőút. Kiadás: 229 270 K. Bevétel: 144 745 K. Várható törlesztés évi 6000 K, így 1915 végén törlesztődik le.

3. Gyomai indóházi kőút. Kiadás: 216 864 K. Bevétel: 173 708 K. Törlesztése 1907. évre várható, vámjoga 1904 végéig van.

4. Békéscsaba indóházi kőút. Kiadás: 498 120 K. Bevétel: 287 708 K. Törlesztése 1918-ra várható. Vámszedési joga 1904 végéig van.

5. Orosházi indóházi kőút. Kiadás: 269 978 K. Bevétel: 284 566 K. Vámjoga 1905. november 1-ig van.

6. Gyulai indóházi kőút. Kiadás: 268 713 K. Bevétel: 183 228 K. Törlesztése 1911-re várható. Vámszedési joga 1905. december 1-ig van.

7. Békési indóházi kőút. Kiadás: 376 779 K. Bevétel: 70 497 K. Vámszedési joga 1907. november 21-ig van.

8. Kétegyházi indóházi kőút. Kiadás: 96 973 K. Bevétel: 6679 K Vámszedési joga 1904. október 20-ig van.

9. Csorvási indóházi kőút. Kiadás: 113 214 K. Bevétel: 18 834 K. Vámszedési joga 1906. március 10-ig van.

10. Szeghalmi indóházi kőút. Kiadás: 154 565 K. Bevétel: 8000 K.

1. Füzesgyarmati indóházi kőút. Kiadás: 163 549 K. Bevétel: 4385 K.

12. Vésztői indóházi kőút. Kiadás: 136 095 K. Bevétel: 8065 K.

13. Körösladányi indóházi kőút. Kiadás: 86 604 K. Bevétel: 6092 K.

14. Tótkomlósi indóházi kőút. Kiadás: 137 584 K. Bevétel: 10 311 K.

A 10–14-ig lévő utak vámszedési joga 1908. júniusában jár le.

1904. január elsejével a békéscsabai és orosházi vámos utak községi kezelésbe mentek át, 1906-ban a szarvasi vámos utat kívánták a községnek átadni, de csak hosszas huzavona után valósult meg 1909-ben, mert Szarvas az utat nem akarta átvenni. A többiek vámszedési jogát meghosszabbították, így nagyobb számban újították meg a vámszedési jogot 1905-ben (Gyula, Békés, Mezőberény, Kétegyháza), valamint 1908-ban (Szeghalom, Füzesgyarmat, Vésztő, Körösladány, Tótkomlós.)

1909-ig a vámos utakkal kapcsolatos megyei költségelszámolás a következőképp alakult:

összes befektetés	2 733 082 K
összes bevétel	1 247 827 K

Mintegy másfél millió korona befektetés nem térült tehát vissza 1909-ig. Többletbevételt Szarvason, Gyomán és Mezőberényben említenek, Gyula deficites, a többinél is növekedik a költség.

AZ UTAK TÖRZSKÖNYVEZÉSE

Az 1890. évi közúti törvény előírja az utak törzskönyvezését. 1896-ban értesülünk arról, hogy a törvényhatósági utak közül kb. 100 km-t házilag törzskönyveztek, de javasolják az állami törzskönyvezés elkészítését. A következő évben a törzskönyvezés miatt át is számozták az utakat, s ebből az alkalomból közlik az utak régi és új számozását, az út elnevezését és hosszát.

Sorsz.	Az út megnevezése	Hossza	Új sorszáma
1.	Mezőhegyes–nagyváradi út	24,0	1–2
2.	Gyula–gyulavári	1,4	3
3.	Gyula–doboz–vésztő–szeghalmi	47,6	3
4.	Vésztő–okányi	3,2	3
5.	Doboz–békési	8,5	4
6.	Csaba–dobozi	10,2	7
7.	Csaba–békési	10,4	8
8.	Békés–körösladányi	17,2	4
9.	Békés–mezőberényi	9,4	8
10.	Mezőberény–köröstarcsa–körösladány–szeghalmi	23,8	8
11.	Gyoma–endrőd–szarvasi	22,9	10
12.	Gyoma–dévaványai	4,6	9
13.	Szarvas–orosháza–mezőhegyesi	52,2	11
14.	Szarvas–szentesi	9,9	12
15.	Orosháza–szentesi	7,2	15
16.	Makó–tótkomlós–csabai	25,4	6
17.	Szeghalom–füzesgyarmat–berettyóújfalui	25,5	?
18.	Gyula–kígyós–apácai	23,4	?
19.	Orosháza–földvár–apácai	13,6	13
20.	Orosháza–bánfalva–nagyszénási	21,7	14
21.	Gyoma–körösladányi	9,2	?

A törvényhatósági utak összes hossza: 371 km.

Az új törzskönyvezésre is sor került, s 1900-ra befejezték, többségük 1899-re elkészült. Az új törzskönyvezésre a műtárgyak számozása, a kilométeroszlopok felállítása miatt került sor, az utakat el kellett nevezni, sorszámmal látni el úgy, hogy nevüket és számukat Gyula, Csaba, Gyoma, Szarvas, Orosháza településektől számították.

Az utak elnevezése és számozása a következő lett:

Sorsz.	Az út megnevezése	Hossza	Új sorsz.
1.	Gyula–Sarkad–Nagyvárad	7,3	1
2.	Gyula–Kétegyháza–Mezőhegyes	16,7	1
3.	Gyula–Vésztő–Szeghalom–Berettyóújfalu (kiágazással Gyulavári és Vésztő–Okány felé)	77,7	2, 3, 4, 17
4.	Gyula–Békés–Körösladány	25,7	5, 8
5.	Gyula–Kígyós–Apácza	23,4	18
6.	Csaba–Tótkomlós–Makó	25,4	16
7.	Csaba–Doboz	10,2	6
8.	Csaba–Békés–Mezőberény–Szeghalom	43,3	7, 9, 10
9.	Gyoma–Körösladány (kiágazással Dévaványa felé)	13,8	12, 21
10.	Gyoma–Endrőd–Szarvas	22,9	11
11.	Szarvas–Orosháza–Mezőhegyes	52,2	13
12.	Szarvas–Szentes	9,9	14
13.	Orosháza–Földvár–Apácza	13,6	19
14.	Orosháza–Bánfalva–Nagyszénás	21,7	20
15.	Orosháza–Szentes	7,2	15
	Összes hossza	371,0 km	

ÚTFENNTARTÁS

Az útjavításokat útkaparók végezték, számukat 1899-ben 77-ről 55-re csökkentették. Fizetésüket a közúti pénztárból kapták. Az utak állami átvételekor az úton szolgáló útkaparó is állami alkalmazottá vált. 1912-ben egy útkaparó általában 5 km-nyi útszakaszt gondozott.

A földutak gondozása a régi módszerekkel történt. A költségvetésbe 1902-ben 14 000 korona, később 5000 korona volt beállítva, de ezt már 1905-ben nem használták fel a tervezett útkövezések miatt. Egyébként a földutakat évenként 4–6 alkalommal javították. Az alispáni beszámolók rendszeresen tartalmazzák az útjavítás helyzetét. Visszatérő része a jelentéseknek, hogy az úti bizottságokat felhívja az utak jó karbantartására. Érdekes az 1892-i jelentés, amelyben felhívja az úti bizottságok figyelmét a kb. tíz évvel ezelőtt vásárolt, de elhanyagolt állapotban lévő úti sarabolók alkalmazására, amellyel annak idején minden járási székhelyet elláttak.

A makadámutak megépülésével megjelent az úthengerezéssel való javítás. Az anyagszállításra versenytárgyalással kötöttek szerződést, általában hat évre. Sokáig a belényes-örvényesi kőbányából szállították az útjavításhoz szükséges kőanyagot. A hengerezés előbb állami gőzhengerrel történt, 1906-tól a megye saját gőzhengerével.

Különösen a keskeny – 2,5 méteres – utak romlottak igen gyorsan, mint például a tótkomlósi út is volt, mert a keskeny kavicsolt részen két kocsi egymás mellett elmenni nem tudott, így kitérés alkalmával a sarat a kavicsolt úttestre hordták fel, a sár letakarításakor viszont a kavicsréteget is vékonyították.

1903-ban Nagyváradon is felállították az útmesteri iskolát, s a kétéves képzésre Békés megyéből két útbiztost küldtek továbbképzésre. 1905-ben pályázat útján töltötték be a keretet az iskolába. 1906-ban miniszteri rendelet jelent meg az útmesteri és útbiztosi állások igazolványos altisztekkel való betöltésére. Előnybe részesítették őket a pályázatoknál, próbaszolgálat után tanfolyam nélkül lehetett véglegesíteni őket, s kétéves tanfolyam helyett egyéves tanfolyam után is útmesterek lehettek.

Útperekkel és útvitákkal még ebben az időben is találkozunk, bár ritkábban. 1891-ben a kondoros–szentesi útból kiágazó csákói és endrődi utat zárták el a földtulajdonosok. A megyegyűlés megállapítása szerint az endrődi utat sohasem használták közlekedésre, így a panasz nem indokolt, a csákói út visszaszerzését azonban mindenképpen végre kell hajtani a közgyűlési határozat szerint.

A vasútépítés nem egyszer került összeütközésbe a közutak érdekeivel. A szarvas–kisszénási út építésekor a közútból akarták kihasítani a vasútvonalat, így 12 méteres út maradt volna az útból. Az államépítészeti hivatal véleménye szerint a 27–33 méter széles szarvas–csabai út, valamint a 12–22 méter széles orosháza–tótkomlósi út

12 méterre csökkentése a közforgalom rovására menne, keskenyítése a legkisebb mértékben sem engedhető meg. „Esős időjárás alkalmával ugyanis a közutakon közlekedő járművek 3 nyomon közlekednek, mert a már felvágott sárfelületen kerékvágásban tovahaladni olykor lehetetlen, ahhoz az új nyom választása korlátozva lenne. Ezen kívül az említett utak ereken, folyókon vezetnek keresztül, hol a tényleges út szélessége csupán 10–12 métert tesz ki, az úttest többi része pedig árkot, agyaggödröt és töltést képez" – jellemzi a korabeli állapotokat az alispáni jelentés.

A megye 501/1891. sz. határozata intézkedik az utak fásításáról is: elrendelte a törvényhatósági utak fásítását a közúti alap terhére. 1892-ben elkészült a megye szabályrendelete a községi faiskolákról és az utak fásításáról. 1903-ban a megyei faiskola megszűnt, összesen mintegy 180 000 eperfacsemetével járult hozzá az utak fásításához. 1912-i a szekszárdi selyemtenyésztési felügyelőtől is kaptak eperfákat a fásításhoz, akkor a selyemhernyótenyésztés hanyatlása miatt a szederfák ültetéséhez adott segítséget beszüntette.

AZ I. VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

Bár az útvonalak építésekor mindenkor érvényesült a hadászati szempont is, az utak háborús felhasználásáról 1913-ban értesülünk először. A Békéscsaba–Szeged–Temesvár közötti hadgyakorlat alkalmával biztosítani kellett a csapatok, hadieszközök elvonulását, s a jelentés szerint a törvényhatósági utak a feladatnak megfeleltek, csupán a vicinális utakon kellett műtárgyerősítéseket végezni.

A világháború kitörése után a hadiszállítás megbénította a polgári szállításokat. Akadozott az útépítéshez, illetve útjavításhoz szükséges kőszállítás, a törvényhatósági utakon a harcászati szempontok figyelembe vételével folyt a fahidak javítása.

Az engedélyezett kőmennyiség 1915-re 4753 m^3, 1916-ra 5019 m^3, 1917-re 6043 m^3, 1918-ra 4637 m^3. A vagonhiány azonban nem tette lehetővé ennek a kőmennyiségnek a leszállítását. 1915-ben mindössze 1540 m^3 követ tudtak elszállítani a kőbányákból. További akadálya jelentett a behívások miatt az igásszekerek hiánya, emiatt 1915-ben az érkezett kőanyagból csak 645 m^3-t tudtak a helyszínre kiszállítani, a többi a vasútállomásokon maradt. A fedanyag-, munkás- és fuvarhiány miatt még 1915 októberében sem tudták az éves hengerlést megkezdeni.

A jelentések mindezek ellenére arról szólnak, hogy az utak jó állapotban vannak, s csak 1916 februárjában hallunk először arról, hogy ahol fedanyag kiszállítása nem volt, ott „ezen útszakaszok nagyon lekoptak és kigödrösödtek", s anyaghiány miatt ki sem javíthatók. Az állomásokon lévő fedanyag kiszállítása érdekében a vármegye táviratban kérte a minisztert, engedélyezze az igaerőnek hatósági kirendelését. A miniszter megadta az engedélyt az igaerő igénybevételéhez, a javasolt 20 korona helyett 12 koronában állapította meg a szállítás árát. A jelentés szerint a fedanyag kiszállítása meg is indult.

A fedanyag szállítása a kőbányákból elakadt. 1917 elején az alispáni jelentés szerint még az 1916-ra engedélyezett kőanyagból semmit sem szállítottak le.

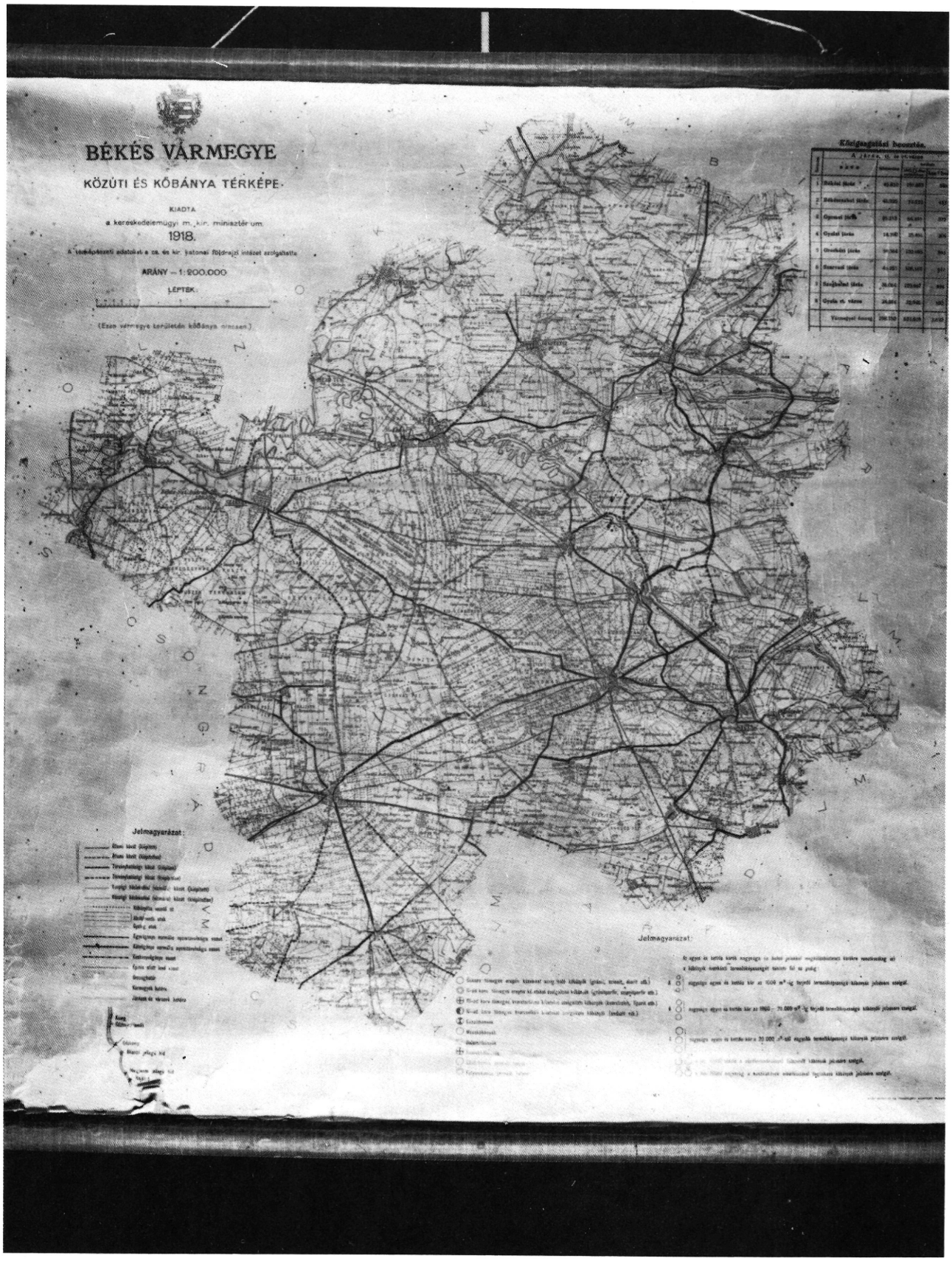
A természetben leszolgált útadó segített volna a helyzeten. 1916-ra 45 692 napszám volt előírva, de csupán 84 (!) kézi napszámot teljesítettek. Ekkor még a napszámok szigorúbb számonkérését javasolták megoldásként, mert a kora tavaszi és késő őszi tisztogatási és kavicsbeágyazási munkáknál előnyösen lehetne felhasználni.

A bajok okainak keresésénél előbb a vállalkozókat okolják az elmaradásért. 1917-ben arról számolnak be, hogy a vállalkozó két év óta nem szállított fedanyagot, ezért máshonnan próbálnak beszerezni. 1917 közepén úgy látszott, hogy a Kissebesi Kőbánya Rt-től kapnak fedanyagot, és 1918–1919-re biztosított a szállítás, de már az év elején kénytelen volt megállapítani az alispán, hogy a fedanyagot máshonnan sem sikerült beszerezni, így az utak állapota „helyenként a közforgalom érdekére hanyatlást mutat." 1918 elején lejárt a szállítóval a szerződést, új szállítót kerestek, de végül is azt kellett megállapítani, hogy fedanyag az ország egész területén nem kapható „vasúti szerelvények, másrészt robbanó anyagok, a kőszén és a munkáshiány miatt." A közutak úgy lekoptak, hogy sok helyütt már a kőalap is hiányzott. Sem 1917-ben, sem 1918-ban nem érkezett kőanyag. 1917 telén a kereskedelemügyi miniszter engedélyezte kavicsszállításhoz vagonok igénybevételét, de a fagy miatt nem lehetett beágyazni a követ, így a sátorosi kőbányákban évek óta tárolt kő elszállításához kérték a vagonok felhasználását, mellyel a gyoma–szarvasi út átkelési szakaszát kívánták befejezni.

A háború nem kímélte a személyzetet sem. 1915-re az úti személyzet 46%-a vonult be hadiszolgálatra. 1916-ban, Románia hadbalépése után Háromszék megyéből több útkaparó menekült megyénkbe, akiket azonnal alkalmaztak is.

Az infláció miatt az itthon maradt munkaerő sem igen ment útkaparónak. Az alispáni jelentés szerint az útkaparók 36, illetve 42 koronás bére normális viszonyok között sem megfelelő, így állandó munkaerőt kapni nem lehet. A jelenlegi útkaparók ideiglenes segélyezését határozták el: mivel csekély jövedelmükből erős, tartós lábbelit nem tudnak venni, szolgálatukat pedig használható lábbeli nélkül ellátni nem tudják, 1–1 pár bőr munkásbakancs beszerzésére hoznak határozatot.

A háború idejének egyetlen útépítési tervét 1915-ben rendelte el a miniszter. A Gyula–Doboz–Vésztő–Szeghalom közötti 47 km-es út tervei el is készültek, építését a miniszter el is rendelte, közigazgatási bejárását 1916. március 20–22-én megtartották, meghatározták az építés költségeit, de a munka kivitelezésére már nem került sor.[15]



Békés megye közúti és bányatérképe 1918

HÍDÉPÍTÉS

A hidak építése és fenntartása mindig nagy terhet jelentett e megyének. A forgalom növekedése, az áthaladó járművek súlyának emelkedése azonban mégis arra kényszerítette, hogy a hidakat nagy teherbíróképességű hidakká építsék át.

A fejlődést jól jellemzi, hogy a hetvenes években épült hidakat még 4 tonna teherbíróképességűre tervezték, ennek következtében a 4 tonnát meghaladó járművek áthaladását 48 órával korábban be kellett jelenteni az államépítészeti hivatalnak, amely megfelelő vizsgálat után engedélyezte vagy megtagadta az áthaladást. A nyolcvanas évektől a szabvány már 6 tonnában szabta meg az épülő hidak teherbíróképességét, vashidaknál 12 tonnában. Az 1890. I. tc. a nagyobb forgalmú útra 2 db 12 tonnás jármű áthaladásának biztosítását írta elő. A gőzeke megjelenése a 20 tonnát igényelte.

Érthető tehát, ha a megye is mind nagyobb gondot fordított az új hidak építésére, a teherbíróképesség növelésére, s lehetőleg vashidak építésére törekedett.

Az elsőség talán a gyomai hidat illeti. A középső résznek vasból való elkészítését 1889-ben határozták el, az elemek legyártására a Schlick gyár kapott megbízást. A KPM törzskönyve szerint 1890-ben építették újjá a hidat, az alispán csak 1891 májusában jelenti a gyomai és a békés-dobozi vashidak építésének befejezését és a forgalomnak átadását.

A korabeli hídépítés technikájára hadd álljon itt a dobozi híd példaképpen. Az 1888-i nagy jeges ár után a Körös hullámterét szélesíteni kellett, hogy a víz lefolyását meggyorsítsák, s ennek érdekében át kellett építeni a dobozi hidat is. A folyó hullámterét 300 méterre szélesítették, s az új hidat a mederszéleken kőpillérekre építették. A pillérek alapozását 18 db 30 cm átmérőjű, 5,30 m hosszú facölöp alkotta. A két kőpillérre a 41,3 m hosszú, csonka szegmens alakú acélrácsos felszerkezetet a Schlick gépgyár készítette. A híd teljes hossza 180,30 méter volt, szélessége a vasszerkezetnél 6 méter lett, a régi faszerkezeti részeknél 3,50 méter maradt.

1893-ban arról számol be a törvényhatóság, hogy a nagyobb törvényhatósági hidakat vasszerkezetűvé építették át, s ennek következtében a hídépítés után felszabadult közúti alapot az utak építésére fordíthatják. Ennek ellenére 1905-ben a dobozi, gyulai, remetei, gyomai hidakat fahídként emlegetik, s helyreállításukról számolnak be. Nyilvánvaló, hogy a kettős – fa és vas – építésből származik ez az ellentmondás, nem beszélve arról, hogy a hidak járófelülete továbbra is pallóból készült, így kijavításukra időről időre sor került.

A köröstarcsai híd tervét már 1896-ban elkészítették, az iratanyag hiányossága miatt azonban ennek a hídnak építéstörténetét nem tudjuk végigkísérni. Annyit tudunk, hogy a hídépítés még 1900-ban is csak a tárgyalás stádiumában állt.

A következő (szarvasi, szentandrási és gyulavári) állandó hidak építése egybeesik az I. transzverzális út elkészültével. A szarvasi híd 1885-ben épült, a gyulavári híd átadására 1902. január 20-án került sor. A gyulavári út ugyan nem része a transzverzális útnak, de azzal egy időben épült meg mint az út kiágazása, s Gyulavárit kötötte össze a megyeszékhellyel. Ez a 91,5 méter hosszú, 4,8 méter széles pályaszélességű híd ma is áll.

1903-ban az állam átvette a békésszentandrási hidat, azonnal megszüntette rajta a vámszedést, s még az évben megterveztette a fahíd helyébe építendő vashidat is. Három év múlva, 1906-ban adták át a 16,5 méter hosszú, 4,8 méter pályaszélességű hidat. Az alsópályás, acélszerkezetű híd ma a településen belül tanácsi kezelésben van, miután az utóbbi években új útvonalvezetéssel másik híd épült a község szélén.

A következő a III. transzverzális út vonalába eső békési és mezőberényi hidak átadása volt.

1902-ben már kész volt a békési híd terve, amelyet azonban a miniszter átdolgoztatott úgy, hogy a hajózás is biztosítva legyen a Körösön. A vasszerkezeti munkára az Oetl gyár nyerte el a pályázatot 1903 májusában, s az év decemberére a járulékos munkák kivételével a híd már el is készült, a forgalomnak ideiglenesen átadták. A 127,4 méter hosszú, 4,8 méter pályaszélességű híd végleges átadását 1904 októberében jelenti az alispán. A hídon keskenynyomközi vasút is áthaladt. (A két végén a vasúti őrház ma is látható.)

A mezőberényi Kettős-Körös-hídnak vashíddá való átépítésére 1901-ben hoztak határozatot. A terveket az államépítészeti hivatal készítette, a megye magára vállalta a vicinális úti híd megépíttetését, s miniszteri hozzájárulást remélve 140–150 000 koronás költségvetéssel indult meg a híd építése 1903-ban. A földmunkákat és az alépítmény elkészítését a gyulai Pfaff Ferenc vállalkozó nyerte el, a felépítményre a megbízást előbb a győri Vagon és Gépgyár kapta, de az Oetl gyár fellebbezett, a fellebbezést meg is nyerte, a vasszerkezet elkészítését a tervezett 150 000 korona helyett 109 000 koronáért vállalta. Az alépítmény 1903 decemberére elkészült, s a híd átadásáról az 1904 októberi alispáni jelentésből értesülünk. A 172 méter hosszú, 4,5 méter pályaszélességű acélszegmens főtartós, alsószerkezetű, háromnyílásos híd rendkívüli szép környezetben épült. „Petőfi-híd"-ként emlegetik, mert a híd közelében áll az az emlékoszlop, amelyet Petőfi Mezőberényből történt távozásának s a Körösön való átkelésének emlékére emeltek.

Tanulmányunkban elhagyjuk az észak–déli irányban húzódó útvonalakon a csatornákat átívelő kétségkívül fontos, de méreteiben nem nagy –20–30 méteres – hidak építésének történetét (büngösdi, hosszúfoki, határéri stb.), s a Körösökön átívelő hidakra fordítjuk figyelmünket.

1904-ben a beruházási program tárgyalásakor a megyegyűlés úgy határozott, hogy hat Körös-híd átépítésére múlhatatlanul szükség van. Összes hosszuk 617 méter, a tervezett költség 800 000 korona volt. Az útalap első feladata tehát a hídépítés rendezése lett. Ez hátráltatta ugyan az utak építését, de „gyümölcse hamarosan ta-

pasztalható lesz" – mondja az indoklás. T. i. 4–5 év múlva a hidakat újra kellett volna építeni, s ezt megyei költségből aligha oldhatnák meg. Az egyetlen ésszerű megoldás a hidak vasszerkezetű hidakká való átépítése.

Az 1890–91-ben épült gyomai hidat már a század első évtizedének közepén újjá kellett építeni. 1904-ben az engedélyezés már folyamatban volt, de a terveket – mint a mezőberényit is – a hajózás biztosítása érdekében át kellett dolgozni, s a tervezett 250 000 korona helyett a megemelt ívű híd építési költségeit 280 000 koronában határozták meg. 1906-ban fedezet hiányában az építés elmaradt, de év végére biztosítva volt a hitel. A vasszerkezetre a versenytárgyalást a Schlick gyár nyerte el, s a szerződés szerint 1909. június 23-ig kellett átadni a hidat. A gyár még 1908. októberében nem szállított szerkezeti elemet a hídhoz, úgy látszott, hogy az átadás elhúzódik. 1909 elején gyors ütemben megindult a szállítás és a felépítmény szerelése, s június 28-án a hidat átadták a forgalomnak. Az azóta részben átalakított, acélszegmens főtartós, alsópályás, 5 nyílású híd 174,4 méter hosszú. (A mai híd két nyílásának építése már az utóbbi években történt.)

A következő évben, 1910-ben, a két szeghalmi híd átadására került sor.

Időben a Berettyó-híd építése kezdődött előbb. Már 1902-ben határozatot hoztak a híd építésére, 1903-ban megtörtént a közigazgatási bejárása is, de az építkezés fedezet hiánya miatt még 1906-ban sem indult meg. 1909 végére viszont már a híd vasszerkezete is elkészült, csak az utólagos földmunkák miatt nem tudták átadni, amit viszont az eső akadályozott, így a híd 1910. február 3-ára készült el. A próbaterhelés után októberben értesülünk arról, hogy a forgalomnak átadták. A háromnyílású híd hossza 98 méter, pályaszélessége a szokásos 4,8 méter volt.

A másik szeghalmi híd, a Sebes-Körös fahídja 1906-ban javításra szorult. Ekkor még egy 111,2 méter nyílású faszerkezetes híd építését határozták el, amelynek tervezett költsége 190 000 korona lett volna. Mivel a híd a III. transzverzális út vonalába esett, s remélték, hogy az út közeli megépítése miatt az állam a hidat is megépíti, az építést elodázták. 1907-ben újra tárgyalásra került a híd ügye, s egy 30 méter nyílású vasszerkezetű híd építését határozták el, az ártérben 15–15 méter vasbetonszerkezettel. Az alapozási munkákat 1909 elején elkezdték, decemberre a vasszerkezet is kész lett, 1910 októberében értesülünk a sikeres próbaterhelésről, s decemberben jelenti az alispán, hogy a híd átadható.

Az 1910-i közúti törvény az I. és II. rendű utakra 4 db 10 tonnás jármű, a III. rendű utakra 4 db 8 tonnás jármű áthaladásának biztosítását írta elő. Az ezzel kapcsolatos miniszteri leiratra az alispán a megye minden törvényhatósági útját I. osztályúnak nyilvánította, hídépítés szempontjából ezt a magas terhelést írta elő.

A következő hídépítési munkák a Fehér- és Fekete-Körösre koncentrálódtak.

A gyula–sarkadi úton a Fehér- és Fekete-Körös hídjának átépítése körülbelül egy időben vetődött fel, azzal a különbséggel, hogy a fekete-körösi ún. remetei híd fele Bihar megyéhez tartozott, a megyehatár még mindig a híd közepén húzódott. 1906-ban megállapították, hogy a fehér-körösi fahíd nagyjavításra szorul. A fahíd javítása helyett új, vasszerkezetű híd építése mellett döntött a törvényhatóság. Az 1908. január 15-én tartott közigazgatási bejárás azt állapította meg, hogy az új hidat a fahídon alul kell megépíteni, a régi és az új híd tengelyvonala 8 méter távolságra legyen, magassága változatlan marad. Az építés elhúzódása miatt azonban év végére a hidat meg kellett erősíteni, ugyanígy a fekete-körösi és dobozi hidakat is. Az alsópályás, acélszerkezetű, 84,7 méter hosszú, 4,8 méter széles híd 1913-ra készült el. Az építést ugyanis csak 1910-re tervezték be, a költségvetést 1912 végén terjesztették fel, s az 1913 tavaszán tartott versenytárgyalást a pesti Glasner Ernő vállalkozó nyerte el. A felszerkezetet a győri Vagon és Gépgyár készítette a 96 880 korona tervezett költség helyett 54 466 koronáért. A felszerkezet különbözik a megye többi, csonkaszegmens alakú hídjától, s inkább az Erzsébet-hídra emlékeztet. 1913 végén a munkákat a nem megfelelő betonminőség hátráltatta, és az erdőbényei kő szilárdságát is kifogásolták. Mindezek ellenére 1914. január 28–29-én megtartották a próbaterhelést, s másnap átadták a hidat a forgalomnak.

A fekete-körösi remetei hidat utoljára 1890–1891-ben újították fel a két megye költségén. 1907-ben engedélyezték vashiddá való átépítését, közben 1909-ben pallócserét kellett végrehajtani az építés elhúzódása miatt. Az 1910 elején megtartott versenytárgyaláson az alépítményi munkákat Kálmán Miklós szolnoki vállalkozó, a felszerkezetet a Schlick gyár nyerte el. Az építést a minisztérium év végén engedélyezte a két megye közös terhére. 1911. február 23-án kezdtek a munkához, s bár a híd állványzatát 1911–1912 telének jeges árja alaposan megrongálta, a vasszerkezet májusra elkészült. A hidat 1912. július 26-án adták át.

Az I. világháború előtti hídépítések között érdekes vállalkozás volt a dobozi Kettős-Körös-híd építése. A 217,55 méter hosszú hídból mindössze 50 méter volt vasszerkezetű. 1906-ban a miniszter úgy határozott, hogy végleges híddá kell kiépíteni, de a műszaki munkálatok elhúzódása miatt 1909-ben itt is pallócserét kellett végrehajtani. Ezt a hidat is 1910-re vették fel az építésre, költségvetése csak 1911-re került fel a minisztériumba, s 1912 elejére megérkezett az engedély, sőt a versenytárgyalás is megtörtént. A Lipták és Társa gyár 180 000 koronás tervezett költségvetés helyett 146 962 koronáért vállalta a hídépítést. Az építésnél érdekes technikai megoldást választottak. A régi híd mellé fából szerkesztett mederpilléreket készítettek, s erre az ideiglenes lábazatra áttolták a régi híd vasszerkezetét. A műveletet mindössze 4 óra alatt hajtották végre, s az így nyert „vendéghídon" bonyolították le a forgalmat. A felszabadult medernyílásban a 2 régi pillér mellé 2 hídfő-pillért építettek. A medernyílás 41,30, a három ártéri nyílás 42,50 m fesztávolsággal épült. A próbaterhelést 1914. január 7–8-án tar-

tották meg, a híd átadására január 10-én került sor. Ezt a hidat 1982-ig használták.

A világháború előtt az utolsó hídépítés az endrődi Hármas-Körös-híd építése volt.

A hídépítést maguk az endrődiek vetették tel, mert Mezőtúr felé csak kompközlekedés volt. A törvényhatóság beleegyezett a hídépítésbe, kevés támogatást is megszavazott, az építés nagy részét a községnek kellett vállalnia. A híd így is megépült 1914. április 3-ára.

1910 és 1912 között épült a megye első közúti felüljárója. Békéscsabán az akkori Orosházi (ma Bartók Béla) út végén keresztezte a nemzetközi vasútvonalat.

1890–1914 között 15 nagyobb híd építéséről számoltunk be, eközben nem tartottuk nyilván a csatornákon átívelő kisebb hidakat. Negyedszázad alatt 15 híd épült a megyét átszelő folyókon, s ez a vállalkozás elismerésre méltó teljesítmény volt.

8. / A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT

1920–1944

A HÚSZAS ÉVEK

A négyéves háború leromlott utakat hagyott maga után. Említettük, hogy a háború második felében kőanyag szállítása már nem folyt, így az utak javítása lehetetlenné vált.

Az 1920. XXVII. t. c. módosította a közúti törvényt: eltörölte a szegényebb néposztály útadóját, a megye maga határozhatta meg a kivetett útadó nagyságát, a községi közmunkát, illetve megváltását a törvényhatósági utakra is felhasználhatták, a közmunkaváltságot kiterjesztette az utakon egyre több gondot okozó gőz- és motorekékre, cséplőgépekre, s végül a törvényhatóságokat kötelezte a vicinális utak átvételére.

Az új törvény kétségkívül nagyobb lehetőséget adott a törvényhatóságoknak a közúti alap fejlesztésére és felhasználására, egyelőre azonban egyéb körülmények akadályozták a helyreállítást.

Békés megye 1920 áprilisáig román megszállás alatt volt, a közutak rendbehozatalára csak a románok kivonulása után kerülhetett sor. Az útjavítást azonban éveken át befolyásolta a fedanyaghiány. Az állami kőbányák közül csak a tarcali maradt az új országhatáron belül, a magánbányák megnyitása csak 1921-re volt várható, de követ csupán azoknak szállítottak, akiktől szenet kaptak, így Békés megye számításba sem jöhetett. 1921 végén az állami utakra megindult némi fedanyagszállítás, a törvényhatósági utakra semmi anyag sem érkezett, pedig az alispánnak sikerült 70 vagon kő leszállítására szerződést kötnie. Az állami utakhoz érkezett kőanyag kiszállítása is nehézkesen ment, mert az engedélyezett díjakért a fuvarosok vonakodtak kiszállítani az anyagot, illetve meg is tagadták a munkát. A kivételes rendelet alkalmazásával kényszermunkával voltak kénytelenek a fuvarozásra kötelezni őket.

1922-ben a miniszter az Apcvidéki Kőbányák Rt.-t jelölte ki Békés megye kőszállítójának, de kő ezután sem érkezett. Végül is a solymosi és gyöngyösi kőbányákból sikerült 10 000 m³ leszállítását 10 hónapos határidővel biztosítani, s 1922 második felében a helyreállítási munkák megindulhattak. Az állami gőzhenger Öcsöd és Szarvas között, a törvényhatósági pedig Kétegyháza és Gyula között kezdte meg a hengerezést. A megyegyűlés 1922-ben helyreállítási programot dolgozott ki, ennek munkálatai indultak most meg.

1922 második felében befejezték a vicinális utak törvényhatósági kezelésbe vételét, a járási útibizottságokkal kötött szerződéseket a miniszter 1923 végére hagyta jóvá. A vicinális utakra tervezett földmunkák megkezdésére azonban munkáshiány miatt nem került sor, csak év végén volt némi javulás a munkások jelentkezésében.

1922 végén a minisztérium által kezdeményezett új közúti törvény előkészítésében vett részt a megyei bizottság. Az alispán támogatta a törvény megváltoztatását, mert a fennálló útadózásban a községi közmunkára, a kézi és igásmunkák kivetésére vonatkozó résszel „a közönség nem tud megbarátkozni." A törvénytervezetből azonban a megyék ellenállása miatt nem lett új törvény.

A községi közmunkákat még 1923-ban is az 1890. évi I. t. c. 49. §-a alapján rótták ki: eszerint egy vonó állat után két igás napszám, szokásos lakóház után 4 kézi napszám stb. volt kivethető, megtoldva azzal, hogy gépjárművek után 2 igás napszámra volt kötelezhető a tulajdonos. A miniszter 1924-, majd 1925-ben kiadott rendelete szerint a gépjárművek útadóját a jármű tényleges lóereje után állapították meg. Újabb változásra csak 1928-ban került sor az „automobiladó" bevezetésével. A motorkerékpár és személygépkocsi után a lóerő alapján, a tehergépkocsiknál és más önjáró járműveknél az önsúly után állapították meg az útadót. Ez az új adónem megemelte az adóalapot, de nem a megye, hanem az állam kasszájába futott be, amit a megye sérelmezett is.

A közmunka felét továbbra is kötelező volt megváltani. A megváltás díja 1923–1924. évre: kézi napszám 150 korona, 1 fogatos igás napszám 1000, kétfogatos igás napszám 2000 korona. A díjakat azonban a jelentkező infláció miatt hamarosan megemelték. Az egyenes állami adó után 20%-os útadót állapítottak meg. Az államépítészeti hivatal eredetileg 35%-os útadót javasolt, de a megyegyűlés 20%-ban határozta meg.

1923-ban a megye jelentős lépésre szánta el magát a kőanyag biztosítása érdekében. Heves megyével közösen megvásárolta az Apcvidéki Kőbányák Rt.-t, s a két megye a befektetés arányában kapta a követ a bányából, ezzel folyamatossá vált a kőszállítás.

Alig oldották meg a kőanyag biztosítását, az infláció

akadályozta az anyagi feltételek állandósítását. Az 1923-ra betervezett 23 millió koronás közúti költségvetést már májusban 320 millió koronára kellett volna emelni, hogy az utak további romlását megakadályozzák. A hiányt az útadó %-ának emelésével kívánták pótolni. Az indoklás szerint Békés megye az útadó emelése esetén sem érné el a többi megyében szokásos 100–294%-os útadót.

Amíg országosan az állami utak 50%-án, a törvényhatósági utak 30%-án elérték a háború előtti állapotokat, Békés megyében alig végeztek kimutatható munkát az utakon. Néhány kilométer úthengerlés történt, az új utak közül pedig ínségmunkában indultak meg a szeghalom–vésztői út földmunkái – sokáig még ínségmunkában sem kezdtek hozzá, mert egyetlen munkás sem jelentkezett földmunkára –, végre megépült a régi kőanyagból a gyoma–szarvasi út endrődi átkelési szakasza 1921-ben, s 1922-ben megindultak a munkálatok a gyula–doboz–vésztői úton.

1924-ben a IV. t. c. alapján 250 milliós külföldi kölcsön felvételére került sor. Békés megye a ráeső résznek csak a felét vette fel 1925-ben azzal az elhatározással, hogy két év alatt felhasználja, s utána felveszi a második részt. Tervezési, kivitelezési akadályok gátolták a munkák gyors beindítását, de az érdekelt községek egy része sem vállalta a rá eső részt az útkövezésben, így a kölcsön felét két év helyett négy év alatt tudták felhasználni. A 8,5%-ra adott kölcsön második felét az alispán már fel sem vette – takarékosságból –, mert fedezetül a közúti alapot kellett lekötni, s a kölcsön első fele is felemésztette a megye közúti alapját 18 évre.

A kölcsön hatására kétségkívül meggyorsult az útépítés. 1926-ban befejezték a békés–tarhosi utat, s több új út építését kezdték meg. 1928-ban átadták az 5 méter széles békés–kondorosi utat, valamint a József szanatóriumi bekötőutat. Alighogy megépült 1927-ben az ország első betonútja Tát és Nyergesújfalu között, két év múlva, 1929-re elkészült Békés megye első betonútja a körösladányi vasútállomáshoz. Betonból akarták építeni a doboz–gyulai utat is, a miniszter szerint azonban betonút építésében még nem rendelkezünk olyan gyakorlattal, hogy ilyen hosszú útszakaszt is megépíthessenek. Ugyancsak 1929-re készült el a vésztő–kóti út, amely a Bihar megyei sarkad–csökmői útba csatlakozott. Két év alatt készült el a gyula–dobozi út, a tarhos–vésztői út, amely a békés–vésztői útnak volt egy szakasza, valamint Hajdú megyével közös program alapján épült a füzesgyarmat–nagybajomi út.

Az időszak legjelentősebb vállalkozása a békéscsaba–csorvás–orosházi út megépítése volt. A három település a törvény adta lehetőségeket kihasználva kezdeményezte az útépítést, melyet a törvényhatóság örömmel fogadott, s vállalta a költségek felének finanszírozását. (A másik felét a három település fedezte.) Az útépítést két év alatt kívánták befejezni. Az eredeti elképzelés a vicinális utak szokásos 2,5 méteres pályaszélessége volt, a törvényhatóság azonban a 4 méteres szélesség mellett döntött. A miniszteri jóváhagyás még 1926-ban megérkezett, május 17-én volt a versenytárgyalás, s négy ponton indult meg az útépítés: Orosházán, Csorvás jobb és bal oldalán, valamint Békéscsabán. Utóbbi tervezett vonalvezetését a miniszter felülvizsgálta, s végül is a régi vicinális út kikövezése mellett döntött. Ez az útszakasz készült el utoljára. Versenytárgyalása 1927. május 10-én volt, ezután nagy erővel fogtak az építéshez: októberre el is készült 11 km-nyi út, s a három gőzhenger két hét alatt befejezte az utolsó öt kilométer hengerezését is. Az orosháza–békéscsabai út lehetővé tette Szeged jobb megközelítését, a pusztaföldvári kerülő út helyett a legrövidebb út épült meg, a mai 47. sz. út.

1926-ban úgy látszott, hogy újabb állami utakkal gazdagodik a megye. A miniszter ugyanis a 90048/1926 sz. rendeletével a Baja–Szeged–Makó–Gyula–Berettyóújfalu útvonal államosítását rendelte el. Az útvonal Kétegyházánál érte el az akkori megyehatárt, majd Gyulán túl Sarkadnál Bihar megyében folytatódott Sarkadkeresztur, Okány, Zsadány, Komádin át, s Furtánál csatlakozott a szeged–berettyóújfalui állami útba. Az új állami út megyénkben 20, 7 km törvényhatósági út államosítását jelentette. Ha az állam átveszi az utat, kiépítése esetén újabb portalanított út kötötte volna össze megyénket a szomszéd vármegyékkel. Egy másik rendelet (96989/1926) a hódmezővásárhely–békéssámsoni út államosítását rendelte el, amelybe beletartozott volna az orosháza–tótkomlósi út is. Mindkét rendelet az útvonal mielőbbi kiépítését helyezte kilátásba. Az utóbbi útvonal államosítása megoldotta volna az orosháza–tótkomlós közötti út fenntartásának örök problémáját is, hiszen az út középső szakasza Csongrád megyén át vezetett, és fenntartásában nem volt meg az összhang a két megye között.

A két útvonal államosítása csak terv maradt, az állami utak hossza még jó ideig nem változott.

1929-ben az alispán beszámolt a külföldi kölcsönnel épült útprogram megvalósításáról. Megállapította, hogy önerőből – ha lassúbb ütemben is – több utat tudna a megye kiépíteni, mert a kamat és a visszatartott hányad annyira megterheli a megyét, hogy nincs értelme a kölcsön második felét felvenni. 1929-re nem is terveztek új út építését, csak a megkezdett építések befejezését, ezért adtak át több utat, mint az előző években. Az erők koncentrálásával befejezték a korábban megkezdett utak építését.

1920-ban 1672 gépjármű volt hazánkban. 1927-re számuk megtízszereződött: 17 921 gépkocsit tartottak nyilván, 60%-uk volt a fővárosban, 40%-uk vidéken. A gépkocsik számának növekedése megkövetelte a gyorsabb, biztonságosabb utazási lehetőségek megteremtését. Ezért megkezdődött a makadám utak modern kötőanyaggal való felújítása, illetve új útburkolatokkal való útépítés. A gépkocsik erősen igénybe vették az utakat. Amíg korábban a makadámutakat 4–6 évenként kellett újrahengerelni, most 2–3 évenként vált szükségessé. Egy kilométer út hengerlése 8–10 000 forintba került. Az utak védelme érdekében az alispán kénytelen volt bizonyos korlátozásokat bevezetni elsősorban a teherautók forgal-

mában, mert a nagy raksúlyt és a sebességet a gyenge aljazatú utak sok helyen nem bírták el. Az alföldön a mállasztó hatású klíma miatt a fedőréteg az alapkőzetig képes eltűnni az utakon, s csak újrahengerléssel rögzíthető, míg a Dunántúlon foltozásos módszerrel is javítható.

Az útfenntartásban 1924-re érték el, hogy a tervezett és megrendelt kőanyagot hiánytalanul leszállították a kőbányák. A kiszállításra teherautót vásárolt a vármegye, s 1925 elején 1 állami és 1 törvényhatósági gőzhenger dolgozott a megye útjain. Év végére még egy állami gőzhenger beállításával megkétszereződött a hengerlési kapacitás. (1924-ben az országban 15 állami és 25 törvényhatósági gőzhenger létezett.) A húszas években a hengerelés csúcsteljesítményét 1926-ban érték el 79,6 km hengereléssel, 1927-ben 44,4 km-t, 1929-ben 23,7 km-t teljesítettek.

A vizes makadám egyre több gondot okozott a gépkocsiforgalomnak, s 1930-ra a bitumenes megkötést tervezték, a bitument meg is rendelték, eredményességéről nincs tudomásunk.

A földutak javításához a kézi és igás munkaerőn kívül 1927-től útegyengető géppel is kísérleteztek, amelyet a minisztérium juttatott a megyének.

Az útépítés, útfenntartás két legfontosabb pénzügyi forrása a közúti alap és a közmunka volt. 1928-ban a vármegye úti pénztára a következőképp alakult:

közúti alapból	521 000 P (10%-os közúti adóval)
közmunkából	703 000 P
kövezetvámból	95 000 P
takarékbetétből	150 000 P
összesen	1 469 000 P

Mind az útépítést, mind az útfenntartást befolyásolta, hogy ez a fedezet csak elméletben alakult így. A valóságban az útadó a húszas években csak részlegesen, nagyon hiányosan folyt be, 1925-ben az alispán jelentése szerint a lakosság fizetni nem tudott, s a végrehajtások is reménytelenek voltak.

A kitörő világgazdasági válság még fizetésképtelenebbé tette a lakosságot. 1929 októberében az állami adónak csak 61%-át fizették be, s a közúti pénztárban is legfeljebb a befizetések 40%-os teljesítéssel számoltak. Hogy ennek ellenére a külföldi kölcsönt mégis elmaradás nélkül tudta fizetni a megye, annak az a magyarázata, hogy a kölcsön egy részét nem használták fel, így megfelelő tőkével rendelkeztek a visszafizetésre.

A megnövekedett forgalom, az idegenforgalom megkövetelte a könnyebb tájékoztatást is, az útjelző táblák felállítását. 1926 elején a Királyi Magyar Automobil Klub jelezte az alispánnak, hogy beszerzi az útirányjelző táblákat, amelyeket reklámtáblákkal kapcsolnak össze. Ezeket a táblákat megadott névjegyzék alapján az illető útmestereknek, illetve községi elöljáróságoknak megküldi a felállítás pontos vázrajzával együtt. Az alispán helyeselte az elképzelést, utasította az útmestereket, jelentsék, ha a táblák megérkeznek, s a megfelelő helyeken a táblák felállítása az úti személyzet feladata. Év végén az alispán újabb utasítást adott az útmestereknek, írják össze, a kiépített útvonalakon milyen veszélyt jelző táblák felállítása szükséges (vasúti útkereszteződés, éles kanyar, zökkenő stb.). Ezek voltak az útjelző táblák első emlékei a megyében. Két év múlva, 1928-ban, az alispán újból javaslatot tesz útjelző táblák felállítására. Az nem derül ki a javaslatból, hogy csak az új utakról van-e szó, vagy az útjelző táblák 1926-ban tervezett felállítását nem hajtották még végre. Az előterjesztés szerint ha az állami utakon a táblák felállítása befejeződik, az útkereszteződéseket és útelágazásokat jelző táblákat a törvényhatósági utakon is el kell helyezni, de a törvényhatósági utak tábláit hirdetés nélkül készítik el.

Ugyancsak a közlekedés biztonságát szolgálták az utak mentén elkészített korlátok, amelyekről 1924 elején számol be először az alispán. A következő évben a gyulavári hídnál „újszerű" korlátokat helyeztek el, 1927-ben a törvényhatósági utak mentén sodronykötél-korlátokat alkalmaznak.

Az utak felújítását egyben felhasználták az utak korszerűsítésére is. Irányadó volt erre az 1927–1928-ban tartott, mindenre kiterjedő forgalomszámlálás is. A forgalomszámlálást az év négy szakában évszakonként 7–7, összesen 28 napon át végezték. Adatait 1929-ben tették közzé, amelyből Békés megye azt a következtetést vonta le, hogy az államilag támogatott dunántúli utak forgalma meg sem közelíti a Békés megyei, önmagukra hagyott utak forgalmát. Másrészt – és ez volt a lényegesebb – teljes képet kaptak az egyes útszakaszok forgalmáról. Emeljünk ki néhányat közülük! A megyét érintő három állami út közül a baja–csongrád–erdőhegyi út országosan is elsők között áll 859 tonnás forgalmával (az országos átlag 773 tonna volt), ez az előkelő hely azonban nem az út Békés megyei szakaszának eredménye. Közepes forgalmú a zombor–szeged–berettyóújfalui út (757 tonna), és a gyengébb harmadba tartozik a csanádapáca–dombegyházi állami közút 551 tonna forgalommal. (Ennek 90%-a állati erővel vont jármű.) Igen erős az állati erővel vont járműforgalom az orosháza–békéssámson–vásárhelyi úton, valamint Békéscsaba és Békés között, majd Szarvas és Gyoma térségében. Feltűnően erős a gépkocsiforgalom Békéscsaba és Békés között, majd Békéscsaba és Gyula következik, jelentős az állami út Békéscsaba és Szeghalom közötti szakaszának valamint a csanádapáca–békéscsabai útszakasznak igénybevétele is. Az állami úton Csabacsüd és Kondoros között alig van gépkocsiforgalom.

A forgalomszámlálás eredményeit a következő évek útprogramjának kidolgozásánál felhasználták.

A húszas évek munkálatai közé tartozik, hogy a városháza kibővítésével 1927-ben az alispáni szárny földszintén új hivatali helyet kapott az államépítészeti hivatal, a régi épületeket lebontották.

A húszas évek munkálatait a következő adatokkal érzékeltethetjük:

Hengereltek 298 km hosszú útvonalat, ebből 2,5 méterről 3,5 méterre szélesítettek 88 km-t, 2,5 és 3,5 méterről 5 méterre szélesítettek 75 km-t.

Újonnan épült 129 km út, ebből makadám 120 km, kőburkolatú út 9 km.

Az állami utak közül csupán a békéscsabai átkelési szakasz kapott új nyerskőburkolatot.

Mindezeket a munkákat elsősorban az évtized második felében végezték.[16]

A HARMINCAS ÉVEK

A kereskedelemügyi miniszter 1930-ban 10 éves állami útépítési programot indított el. A 10 év alatt 1200 km új útburkolat megépítését tervezték. Ez a program Békés megyét nem érintette, viszont a megye 1929 végén 4 éves útépítési programot dolgozott ki. Az államsegélyes útépítési terv feltétele szerint a költség egyharmadát az érdekelt község, egyharmadát a megye, egyharmadát az állam fedezi.

A program keretében 11 új út kiépítését határozták el. Fontossági sorrendben ezek a következők: a békéssámson–tótkomlósi, füzesgyarmat–bucsai, békéscsaba–mezőmegyeri, valamint a gerendás–csorvási út, mint a program első és legfontosabb része, összesen 57 km új út megépítése. A program második részéhez tartozott: az endrőd–kondoros–orosházi út, majd ennek folytatásaként az endrőd–mezőtúri út, továbbá a szarvas–mezőberényi, a doboz–tarhosi, a gyoma–mezőberényi, a körös-tarcsai vasútállomási (a csárdaszállási vasútállomáshoz), végül a gyoma–túrkevei út. Megállapodtak abban is, hogy a sorrenden csak akkor változtatnak, ha valamelyik település vonakodik megadni a hozzájárulást, ebben az esetben a következő községet veszik előbbre.

A program lényege az volt, hogy a még közúttal nem rendelkező községeket bekapcsolják a közúthálózatba, illetve a tanyacsoportokat bekötőutakhoz juttassák. A tervezett 193 km út megépítésével a megye útjainak kiépítettsége az 1930-as 33%-ról 53%-ra emelkedik.

A tervezett utak közül már 1930 végén átadták a békéscsaba–mezőmegyeri utat, 1931-ben a békéssámson–tótkomlósi 12,6 km-es útszakaszt, a csorvás–gerendási 4,5 km-es betonutat, valamint az ugyancsak betonból készült orosháza–szentetornyai 6,4 km-es utat, melyet „váci aszfalt"-ból épített a szabadalmazó Váci Aszfalt- és Útépítő Vállalat. Az év végére elkészült az 1928-ban megkezdett, 4 méter széles, 22,8 km hosszú füzesgyarmat–bucsa–karcagi makadámút. 1933-ban végeztek a vésztői vasútállomási út építésével, majd a program utolsó évében sorra adták át az elkészült utakat: a gyula–doboz–vésztői út 8,4 km-es szakaszát, a kétegyházi vasútállomási utat, az Orosháza–Nagyszénás közötti 11,3 km-es utat, a kondoros–endrődi útból 17,1 km készült el.

1930 és 1935 között 97 km új út épült, így a megye törvényhatósági kövesútjainak hossza 349 km-ről 442 km-re emelkedett, s a két állami úttal együtt 643 km burkolt út volt a megyében.

1930–1934 között az utak egy része ínségmunkával készült.

A harmincas évek első felében két nagyobb rendelkezés látott napvilágot az utakkal kapcsolatban.

1932-ben került sor a törvényhatósági utak felülvizsgálatára, és a szükséges útelnevezések megváltoztatására.

1932-ben a törvényhatósági utak a következő elnevezéseket kapták:

1. Gyula–sarkad–nagyváradi út
2. Gyula–kétegyháza–mezőhegyesi út
3. Gyula–doboz–vésztő–szeghalmi út
4. Vesze–gerla–békési út
5. Békés–tarhos–vésztői út
8. Gyula–újkígyós–gerendás–csorvási út
9. Békéscsaba–dobozi út

...

12. Gyoma–körösladányi út
13. Gyoma–dévaványai út
14. Gyoma-endrőd–szarvasi út
15. Orosháza–nagyszénás–szarvasi út
16. Szarvas–szentesi út
19. Kondoros–nagyszénás–szentesi út
20. Orosháza–tótkomlós–mezőhegyesi út
21. Mezőberény–vésztői út
22. Szeghalom–füzesgyarmat–nagybajomi út
23. Békéscsaba–csorvás–orosházi út
24. Békéscsaba–mezőberényi út
25. Doboz–békési út
26. Mezőberény–szarvasi út
27. Mezőberény–gyomai út
28. Orosháza–kondoros–endrőd–mezőtúri út
29. Füzesgyarmat–karcagi út
30. Tótkomlós–békéssámson–hódmezővásárhelyi út
31. Orosháza–gyopáros–szentetornyai út

Az új besorolás szerint a törvényhatósági utak adatai a következőképp változtak:

a) gyarapodás: vicinális útból 269,642 km, községi közdűlőből 4,150 km, összesen 273,792 km.

b) fogyás: községi közdűlővé átsorolva 48,916 km.

c) tényleges gyarapodás 224,876 km.

A törvényhatósági utak hossza: eddig 316,947 km, új hossza 541,823 km.

A vicinális utak hossza: eddig 662,972 km, új hossza 335,708 km.

A vármegye úthálózata tehát az eddigi 979,919 km-ről 877,531 km-re csökkent, a törvényhatósági utak hossza viszont több mint 200 km-rel gyarapodott.

Ez a besorolás alig négy évig maradt fenn, mert a 70 846/1934 K. M. rendelet újra szabályozta az ország úthálózatát. Megállapította a főközlekedési utakat, ekkor sorolták be I., II. és III. osztályba ezeket az utakat, s jelölték meg egy, két és három jegyű számokkal az utak osztálybasorolásának megfelelően (első-, másod- és harmadrendű főútvonalak). Az utak besorolásánál nem az utak minőségét, hanem fontosságát vették figyelembe.

Megyénk útjai közül a következő közlekedési utak kerültek be a főközlekedési utak közé a következő számokkal:

42. sz. Kiskunfélegyháza–orosházi állami közút, azelőtt szentes–orosházi közút.

43. sz. Berettyóújfalu–szegedi közút, azelőtt ugyanaz.

412. sz. Kisújszállás–szarvasi közút, azelőtt szarvas–mezőtúri vicinális út.

413. sz. Kisújszállás–körösladányi közút, azelőtt körösladány–dévaványai vicinális közút.

414. sz. Szarvas–körösladányi közút, azelőtt gyoma–endrőd–szarvasi törvényhatósági és gyoma–körösladányi törvényhatósági közutak.

415. sz. Kecskemét–békéscsabai közút, azelőtt baja–csongrád–erdőhegyi állami közút Békéscsabáig.

417. Szarvas–orosházi közút, azelőtt orosháza–nagyszénás–szarvasi törvényhatósági közút. (Az általunk használt, 1938-ban készült közúti térképen a 417. sz. út a szarvas–szentesi, s a 418-as a szarvas–orosházi út.)

433. sz. Orosháza–csanádpalotai közút, azelőtt orosháza–tótkomlós–makói törvényhatósági közút Orosháza–Tótkomlós közti szakasza és tótkomlós–nagymajláti,vicinális út.

435. sz. Békéscsaba–gyulai közút, azelőtt baja–csongrád–erdőhegyi állami közút Békéscsaba–Gyulavári–országhatár közti szakasza.

436. sz. Körösladány–geszti közút, azelőtt körösladány–vésztő–kóti közút Körösladány–Vésztő közötti szakasza és vésztő–geszti községi közdűlő út. (Ez volt a mai Békés megye bihari részének egyetlen számozott útvonala.)

437. sz. Kiszombor–csanádapácai közút, azelőtt tótkomlós–kovácsházai vicinális út és orosháza–tótkomlós–makói törvényhatósági közút Tótkomlós–megyehatár közti szakasza.

Ugyanekkor Arad–Csanád–Torontál vármegyében a mai Békés megyéhez tartozó részen egy útvonal kapott számozást:

434. sz. közút Csanádapáca–Dombegyháza–országhatár közti szakasza.

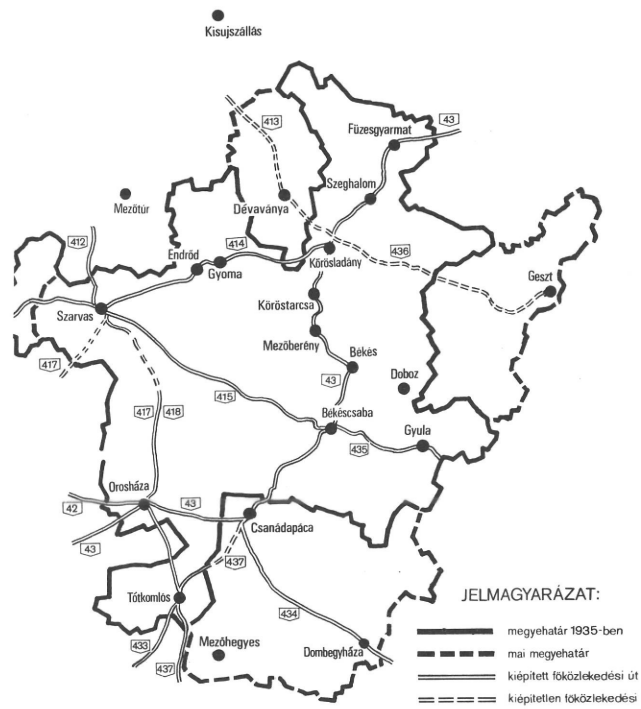
Az utak közül eddig nem volt állami jellegű a 412., 413., 414,. 417., 436 és 437. sz. utak, fokozatos államosításukat a ker. miniszter betervezte. Az államosítandó utak közül a 413. és 436. sz. utak egészben, a 417. és 437. számúak részben még földutak voltak.

A főközlekedési utak új megállapítása maga után vonta az utak átszelvényezését. 1935 őszére elkészültek a 43, 412, 413, 414, 433, 435 és 436 számú utakkal.

A számozott utak közül 1936-ban törvényhatósági úttá nyilvánították a 413. sz. kisújszállás–körösladányi, a 433. sz. orosháza–csanádapácai és a 437. sz. kiszombor–csanádapácai utat. A körösladány–vésztő–geszti út átsorolás azért nem történhetett meg, mert nyomvonala még nem volt eldöntve, s erről a ker. miniszter csak 1937-ben rendelkezett.

Az új főközlekedési utak megállapításával egy időben az autóvezetők jobb tájékoztatása érdekében a miniszter elrendelte új helységnévtáblák felállítását, amelyen az út számozását is fel kellett tüntetni. (1938-ban a 60 524 KKM rendelettel a miniszter újólag megállapította az ország főközlekedési utait, ez a rendelet azonban Békés megyében nem hozott változást.)

A FŐKÖZLEKEDÉSI UTAK MEGÁLLAPÍTÁSA 1935-BEN



A ker. miniszter 1935. július 1-től egy éven át tartó forgalomszámlálást rendelt el. A forgalomszámlálást napi hat órában, nyári és őszi időben minden harmadik napon, télen főközlekedési úton négynaponként, törvényhatósági és vasúti hozzájáró utakon nyolcnaponként végezték. Ahol az éjszakai forgalom nem érte el a 30 járművet, ott az éjszakai forgalomszámlálás szünetelt. Az adatokat 1938-ban tették közzé, s az eredmények az 1927–1928-i forgalomszámlálástól alaposan eltértek.

A harmincas években a megyén átvezető két transzverzális út fenntartásáról alig gondoskodtak. Az állami utak elhanyagoltságát bizonyítja, hogy 1933–1936 között mindössze 8,5 km makadámutat hengereltek át, 153 km út igen kevés kezelést kapott. Általános a megállapítás, hogy az állami utak állapota az autóforgalomnak távolról sem felel meg. Az útfenntartás elhanyagoltságát pénzügyi okokkal indokolták. Javulást csak 1937-től tapasztalhatunk: 1937–1938-ban már 14,5 km utat hengereltek át, 1938–1939-re újabb 54 km út hengerlését tervezték be.

A két állami út szarvas–szentandrási és köröstarcsa–mezőberényi szakasza az évtized második felére annyira leromlott, hogy csak alapos átépítéssel lehetett a forgalmat fennakadás nélkül fenntartani. Az évről évre elhangzó panasz nem volt hiábavaló. A szarvas–szentand-

rási utat 1937-re portalanított úttá építették át, Szarvason kőszegéllyel látták el a 8 méter széles belső átkelési szakaszt, s 1938-ban a ker. miniszter az egész útvonal modern burkolatú átépítését határozta el. Minden bizonnyal hozzájárult ehhez az 1938-ban meghirdetett győri program is. A megye örömmel üdvözölte a miniszteri határozatot, mert így Gyula és a vármegye modern útpályás összeköttetést kap a kecskeméti transzkontinentális úthoz. Az átkelési szakaszok megépítésére a szarvasi megoldást tartották példaképnek.

Az államépítészeti hivatalnak 1939. december 31-ig kellett elkészíteni a terveket, de a Szarvas–Békéscsaba közötti útszakasz tervét még az év októberére kérte a miniszter, mert az építést 1939-ben meg kívánta kezdeni. A tervek szerint a Kondoros–Békéscsaba közötti szakaszt 1939-ben, a Kondoros–Szarvas közöttit 1940-ben kívánták átépíteni. Az új út 6 méter széles betonút lesz, két szélén 0,75–0,75 méter szegéllyel, így a teljes útszélességet 7,5 méterben állapították meg. A kecskemét–békéscsabai út átépítése után a berettyóújfalu-szegedi út következett volna 1941 után, így a megyegyűlés megállapítása szerint a megyén modern „autósztráda" fog végigvezetni két irányba. Ez az útépítés azonban már áthúzódott a II. világháború éveire.

A harmincas évek második felében a bekötőutak építésére is sor került. 1937-ben készült az első bekötőútépítési program 285 000 pengős kölcsönnel. Ez a csabacsűdi, az öcsöd hajóállomási, a köröstarcsai vasútállomási és a Békéscsaba sopronytanyai bekötőutakat, valamint a mezőberény–szarvasi út egy részének megépítését tartalmazta. Közülük a csabacsűdi bekötőút és a sopronytanyai első része készült el.

Egy 1938-ban kiadott miniszteri rendelet újabb bekötőutak építését tette lehetővé. Ekkor vették fel a bélmegyeri, a békés-rosszerdei, a monori és a siratószőlői utak megépítését. 1939 végére mind a négy út elkészült.

1940-ben újabb bekötőútprogramra volt lehetőség, ezt az 1938-as program kisebb korrigálásával s alapos kibővítésével oldották meg. Olyan utak szerepelnek benne, mint az ottlakai 3 km, a gyula–eleki 3 km, a kondoros–medgyesegyházi út, a mezőberény–békéscsabai út 4–16 km közötti szakasza, a sopronytanyai újabb 3 km-e s az orosháza–mezőkovácsházi út. A tervezettek közül elkészült a gyula–eleki, a kondoros–medgyesegyházi, az orosháza–mezőkovácsházi tervezett utak. Ez a program már a világháború idején fejeződött be.

Bár a tervek összefolynak, áthúzódnak, 1940-re újabb periódus zárult le a megyei utak építésében. 1935-től 123 km utat építettek, a kiépített törvényhatósági utak hossza 566 km, az állami utakkal együtt a kiépített utak hossza 766 km lett.

Tíz év alatt 45,5 km állami út kapott állandó útburkolatot, így az állandó útburkolat hossza az állami utakon 20,5 km-ről 66 km-re nőtt.

A megépült állami utak burkolatmegoszlása jól mutatja a modernizálási törekvéseket:

Az 1930–1940 között épült állami utak burkolatmegoszlása:

2. betonburkolat	30,6 km
3. Cementhabarcsba rakott vékony kiskő	4,9 km
4. Bitumennel kiöntött kiskő	0,8 km
5. Keramit	2,0 km
6. Öntött aszfalt	0,2 km
7. Aszfaltbeton	7,0 km
Összesen	45,5 km

1940-re a meglévő 200 km-nyi állami út burkolatának megoszlása a következőképp alakult:

1. Terméskőburkolat	20,5 km
2. Betonburkolat	30,6 km
3. Cementhabarcsba rakott kiskő	4,9 km
4. Bitumennel kiöntött kiskő	0,8 km
5. Keramit	2,0 km
6. Öntött aszfalt	0,2 km
7. Aszfaltbeton	7,0 km
Összesen	66,0 km 33%
8. Vízzel kötött makadám	134,6 km 67%
Összesen	200,6 km

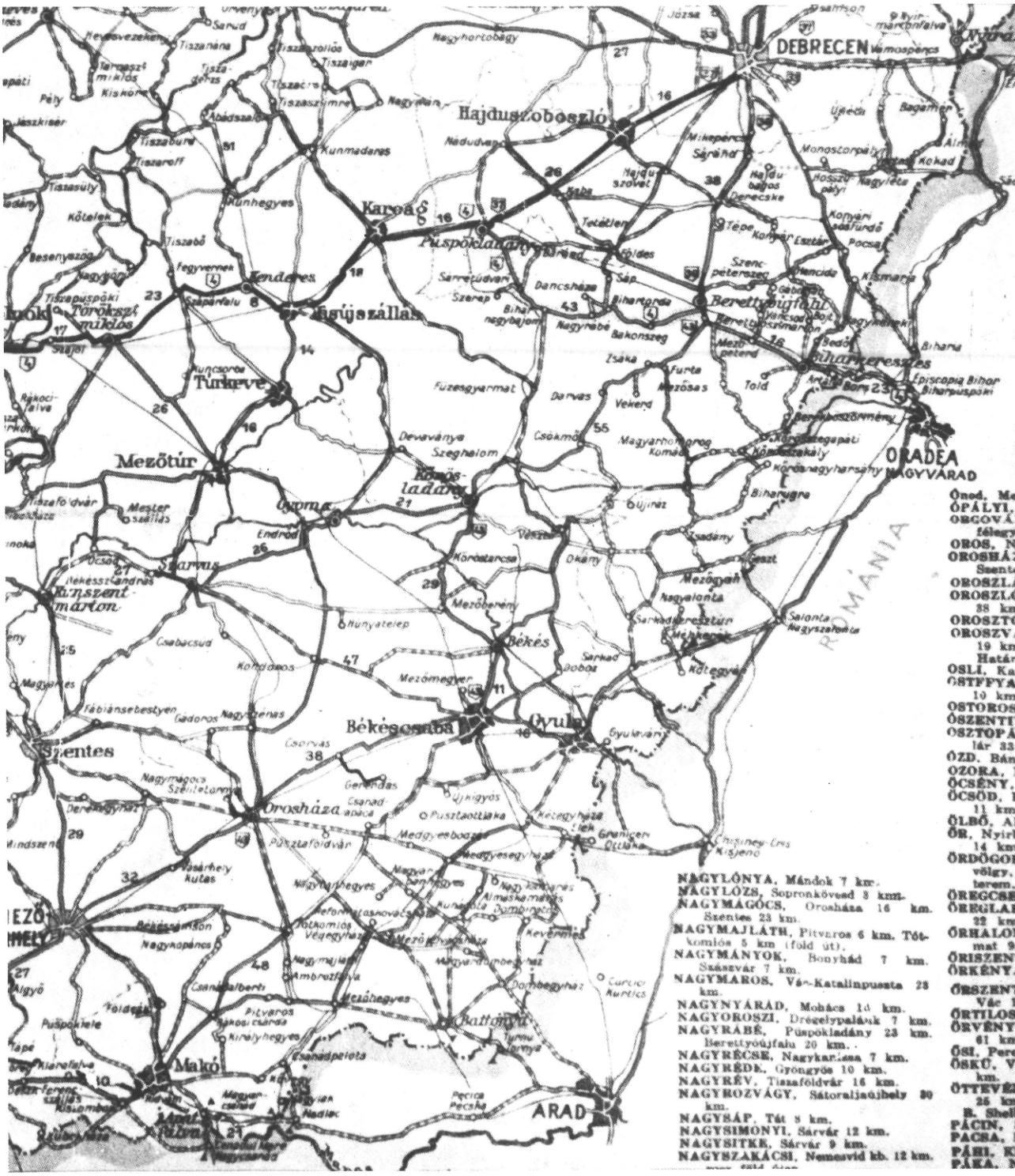
Az útféleségek azt bizonyítják, hogy 1930 előtt csak a makadámutat és terméskőburkolatot ismerték – ebből 15 km 40–50 éve épült –, 1930 után többféle portalanított úttal kísérleteztek, ezek között Békés megyében a beton, Csanádban a terméskő, Biharban a cement-makadám utat kedvelték.

A betonutak kivételével a többi portalanított út községi átkelési szakaszokon épült. Cementhabarcsba rakott kiskő Gyulán a Bonyhády-hídtól Csaba felé, valamint Békéscsabán egy 2 km-es összekötő út a kétegyházi útba. 1938-ban Gyulán a Fehér-Körös felé portalanítottak egy 1,4 km-es városi útszakaszt topeka-burkolattal, elsősorban azzal az indoklással, hogy ez az út vezet az egyetlen kirándulóhelyhez, így portalanítását meg kell oldani.

Az időszak nagyobb útépítései voltak: a füzesgyarmat–bucsa–karcagi 4 méter széles 22,8 km makadámút, az orosháza–szarvasi 3 méter széles 22 km-es makadámút, a mezőberény–szarvasi 4, illetve 3 méter széles makadámút s a több szakaszban megépült mezőtúr–endrőd–kondoros–nagyszénás–gádoros–szentesi törvényhatósági út 3–4 méter széles makadám, illetve 5 méter széles, cementhabarcsba rakott kiskőburkolattal, összesen 45,3 km-en, a gyula–békéscsabai út átépítése hígaszfaltburkolatúvá 1937–1938-ban, a békéscsaba–kétegyházi út 6,9 km-es szakasza, a kondoros–medgyesegyházi vicinális út 7,5 km-es szakasza stb. 1930-tól összesen 229,3 km új út épült, évi átlagban 22,9 km-en. (Az adatok eltérnek az összestől, mert időközben néhány út községi kezelésbe került.) A jelzett 10 év alatt 220,5 km makadám utat hengereltek le. A hengerlés után úgynevezett fenntartási kaviccsal gondozták az utakat, a lyukakat zuzalékkal, homokkal, útiporral fedték be. Tíz év alatt 105 331 m^3 zuzalékot és kavicsot használtak fel, a zuzalék megtakarítása érdekében homokkal pótolták a zuzalékot.

A fedanyag felhasználása évenként igen változatos volt:

BÉKÉS MEGYE ÉS KÖRNYÉKÉNEK ÚTÁLLAPOTTÉRKÉPE
1938–1939-BEN



Magyarország útállapottérképe alapján

1929	12 m³/km	1935	21 m³/km
1930	33 m³/km	1936	13 m³/km
1931	11 m³/km	1937	28 m³/km
1932	11 m³/km	1938	30 m³/km
1933	14 m³/km		

A fedanyag felhasználásában 1933-ban értek el közepesnél jobb szintet, utána a válság jelei itt is megmutatkoztak, s csak 1937-ben tapasztalunk újabb fellendülést. Egyébként a fedanyagszükséglet km-enként 50 m³ lett volna, ezt a szintet egyetlen évben sem érték el.

Az utakon általában 3–5 gőzhenger dolgozott, de volt, amikor az 5 gőzhenger mellett 3 bérelt gőzhenger is javította-építette az utakat.

Az útépítésben továbbra is probléma volt a vasúti szállítás drágasága, s hogy csak teljesen kiszáradt, még belsejében sem nedves földmunkára volt csak szabad kőpályát elhelyezni. Az időjárás így fokozottan befolyásolta egy-egy útszakasz megépítését, a földmunka és a kőpálya elkészítése között jelentős időeltolódásokat tapasztalhatunk.

A földutak javításához 1934-ben két útgyalut szerzett be a megye. 1939-ben az útépítéshez Arad–Csanád–Torontál megyével közösen a ker. miniszter támogatásával 175 000 P-ért hat darabból álló amerikai útgyalugépcsoportot vásároltak. (Valószínűleg a szakirodalomból ismert Wehr–Fordson javítógépről van szó.) Általában évi 40 km földút gyalulásáról számolnak be a jelentések, mert a gyalugép csak száraz úton tudott kifogástalan munkát végezni.[17]

A II. VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

Az 1940-es, közölt beszámoló már a háború jegyében történt.

A világháború kitörésekor – hasonlóan az előbbihez – a katonai szállítások miatt vagonhiány keletkezett. Az évi kb. 10 000 vagon (68 000 m³) fenntartási kavics leszállítása akadozott, így pl. az 1941-i rendelésnek csak 53%-át kapták meg. A személyzet nagy része katonai szolgálatot teljesített, ez az ügymenetben és a műszaki munkákban fennakadást okozott.

A katonai hatóság már 1940-ben elvezényelt a megyéből 2 db gőzhengert, s a bérelt gőzhengerek is Erdélyben folytatták munkájukat. 1941-ben a katonaságnak adták el vételáron az 1939-ben vásárolt amerikai földgyalugépet. Az alispán az eladást azzal indokolta, hogy a gépet egyébként is kiigényelte volna a katonaság, így még mindig jobban járt a megye a gép eladásával. 1941-ben 2 db motoros és 40 db lóvontatású hóekéről számol be az alispán, a következő évben a motoros hóekéket már nem említi, a lóvontatású hóekék száma előbb 65-re, majd 70-re emelkedett.

Új út kevés épült. Ekkor szélesítették a békéscsaba–békési utat 6 méteresre, s épült a mezőberény–szarvasi, a kondoros–csorvási, a mezőberény–gyomai és a békéscsaba–mezőberényi út a korábban már említett, s a háborús évekre áthúzódó bekötőutak mellett.

Az új utak építése helyett az utak fenntartására helyeztékra súlyt, tanulva az első világháború következményeiből, amikor nehezen használható utakká romlottak az utak. Nagy erővel folyt a kőbeszerzés, hogy mindig legyen tartalékban is. 1941-ben tíz kőbányából rendelték a fenntartási kőanyagot a korábbi néhány kőbánya helyett, így tudták elérni, hogy az országos 30% helyett a fenntartási anyag 44%-a megérkezett. Az útkaparókat megtanították a fedanyag takarékos felhasználására, a vékonyabb terítésre. Érdekes mozzanata volt a szállításnak, hogy 1942 őszén Tokajból hajón kísérelték meg a kőszállítást a Tiszán és a Körösön át a megyébe. Mivel a szentandrási duzzasztó még nem épült meg, a hajó nem tudott továbbhaladni, Békésszentandrástól a követ közúton szállították tovább.

A háború idejére esett a kecskemét–békéscsabai út átépítése betonúttá. 1939-ben a Békéscsaba előtti szakasz kivételével megépült a békéscsaba–kondorosi szakasz – az építés ideje alatt az utat lezárták, s Mezőberény felé terelőúton lehetett Szarvast megközelíteni. A Békéscsaba–Csabacsűd közötti útszakasz átépítése már lassabban haladt. A 415. sz. út átépítését 1940-ben a tervtől eltérően nem Békés, hanem Pest és Szolnok megyei szakaszán folytatták „magasabb érdekek miatt", így a Békés megyei szakasz építésének folytatása 1943-ra tolódott át. A mindössze 10 km-es szakasznak így is csak a fele készült el 1943-ban, a másik 5 km 1944-re maradt. A kecskemét–békéscsabai utat nem is tudták a háború idején befejezni, utolsó szakaszának átépítése csak 1947-ben zárult le.

A kecskemét–békéscsabai út korszerűsítésével együtt járt több kanyar megszüntetése a forgalom gyorsítása érdekében, s ebbe a programba tartozott a békéscsabai közúti felüljáró megépítése is. 1940 januárjában hirdették meg a versenytárgyalást a szarvasi úti felüljáró építésére, s 1941 májusában már arról számol be az alispán, hogy a felüljáró pár nap alatt elkészül.

Már a harmincas években szorgalmazta a törvényhatóság a községi átkelési szakaszok átépítését. Évről évre ugyanazok a panaszok futnak be az utak korszerűtlenségéről, elhanyagoltságáról. Ezek az utak 40–50 éve készültek, keskenyeknek bizonyultak a megnövekedett forgalomban, hamar elsározódtak, a fél évszázados kövek simára koptak, sáros időben veszélyesen csúszóssá váltak. Most az utakat kijavították, a feljárókat rázókkal látták el, de általában a régi köveket használták fel a javításhoz, így a problémát csak félig oldották meg. 1942-ig mintegy 50 km terméskőburkolat javítását végezték el.

Az utolsó összefoglaló adatunk a vármegye útjaira 1943-ból való. Eszerint 1943 elején 810,9 km kiépített út volt a megyében – 1940 óta 44 km új út épült –, s 326 km törvényhatósági út maradt még földút.

A kiépített utakból:

99,6 km kő	12,2%
2,0 km keramit	0,2%
44,2 km beton	5,5%
8,6 km aszfalt	1,1%
656,5 km makadám	81,0%

1943-ban ehhez még 26 km utat építettek. Így az orosháza–szarvasi út 9,2 km-es és a békéscsaba–mezőberényi út 8 km-es szakaszát.

Az 1944-es évről annyit ismerünk, hogy az úthengerek még szeptemberben is dolgoztak, innen fogják nyugatra vezényelni őket.[18]

9. / A MEGYE KÖZÚTHÁLÓZATA A FELSZABADULÁS UTÁN

1945–1983

KÖZÚTHÁLÓZATUNK 1945–1968 KÖZÖTT

A szovjet hadseregnek Magyarország felszabadítására indított hadműveletе épp megyénk határán, Gyula és Makó között kezdődött 1944. október 6-ának hajnalán. A német és magyar egységek kevés ellenállást fejtettek ki, komoly harci cselekményekre nem került sor, ennek következménye, hogy a megye közútjai kevés kárt szenvedtek. A legjelentősebb közúti rongálódás az endrőd–gyomai 3,5 km-es útvonalon történt, az országos nyilvántartásban még a gyula–csabai úton mutatnak ki egy kisebb útrobbantást. Az 1945 márciusában kelt útbiztosi jelentések 100–200 m²-es útszakaszok rongálódásáról tesznek jelentést, egyedül a szarvasi járásban az orosháza–szarvasi makadámútban keletkezett 1830 m²-es rongálódás emelhető ki.

Jelentősebb károsodás érte az úttartozékokat, a kimutatott 45 000 pengős kár a nagyobb veszteségeket szenvedő megyék közé sorolja Békés megyét.

A közlekedés szempontjából hosszú időre meghatározó jellegű volt több Körös-híd felrobbantása. Október 7-én, a támadás másnapján, robbantották fel az endrődi Hármas-Körös-híd 50 méteres medernyílását s ugyanaz nap Öcsödön a híd meder feletti nyílását. Ezenkívül a megye északi részén, a gyula – vésztő – nagybajomi úton teljes hosszában felrobbantották az ördögárki Berettyó-hidat, a híd a hullámtérbe és a mederbe zuhant.

Érzékenyen érintette a megyét az útfenntartó és – építő gépek elhurcolása. 1944. szeptember 18-án az államépítészeti hivatal műszaki tanácsosa személyesen utasította a megye különböző útjain dolgozó úthengerek gépészeit a gépek Szarvas felé irányítására. 23-án Szarvasra érkeztek a hengerek, kezelőik ekkor hazajöttek családjukhoz, hogy a hosszabb útra felkészüljenek. 26-án érkeztek vissza Szarvasra, de már csak a VIII. sz. gőzhengert találták ott, a többit a műszaki tanácsos munkaszolgálatos gépészekkel útnak indította.

A gyulai államépítészeti hivatal előzetes tájékozódás után Kecskemét polgármesteréhez írt levelében kerestette a gépeket, s a városi mérnöki hivatal értesítette is Békés megyét, hogy a III. sz. őrháznál állnak a keresett gépek: 3 gőzhenger és 1 motoros úthenger (a 9. sz. állami, valamint az 1., 8. és 11. sz. törvényhatósági úthengerek), 3 lakókocsi, 4 lajt, 2 szivattyú. Mind javításra szorul, egy gőzhenger kevés javítással elszállítható. Ezenkívül elhurcoltak 2 Sturm, 1 Meisler és 1 Mercedes Benz személygépkocsit, valamint egy 3 tonnás Opel tehergépkocsit összesen 60 000 P kárértékben.

Az államépítészeti hivatal udvarán egy használhatatlan Ford traktor maradt. Ezt egy magánvállalkozó kijavíttatta azzal a feltétellel, hogy ősztől fél évre szántásra használhatja. A hivatal maga nem tudta a traktort megjavíttatni, így a vállalkozóval az egyezséget megkötötte.

A Kecskeméten maradt gépek hazahozatala nem kis gondot okozott. A gyulai hivatalnak nem volt szakembere a gépek kijavítására, ezért megbízta a budapesti Állami Útgépjavító Műhelyt a javítással, amely 30 000 P értékű javítást el is végzett – valószínűleg a motoros úthengeren, mert ezt már 1946-ban használták is. A két gőzhenger hazahozatalára nem kis összegért vállalkozott egy kecskeméti mesterember, de az államépítészeti hivatal egyelőre azt válaszolta, hogy a gépek hazaszállítását 1945-ben nem tervezi. Valóban így is történt, mert csak 1946 decemberében jelenti az alispán, hogy a gépek hazaérkeztek, s javításukra megtették az intézkedéseket.

Az államépítészeti hivatal személyi állománya is megérezte a háború viharát. Egy 1945. május 31-i kimutatás szerint az államépítészeti hivatal létszáma a háború után így alakult:

	Rendszeresített	Régi személyzetből szolgálaton	Létszám
1. Mérnök	7	3	4
2. Előadó tisztviselő	1	1	1
3. Műszaki tiszt	3	1	1
4. Műszaki rajzoló	2	1	2
5. Irodavezető	1	–	–
6. Irodai segédtiszt	2	1	1
7. Kezelő	2	2	2
8. Díjnok és kisegítő	9	3	4
9. Állami útmester	2	–	2
10. Törvényhatósági útbiztos	7	5	7
11. Útőrszemélyzet	204	162	204
12. Hengergépész és fűtő	9	–	–

A rendszeresített személyzet tehát 249 főből állt, ebből 179 maradt a helyén, az új személyzettel a hivatal létszáma 1945 májusában 228 fő volt. A régi létszámból 70 fő távozott. Különösen a műszaki vezetők hiányoztak, a rendszeresített 10 mérnök- és műszaki tisztből 4 maradt a hivatalban. Mindkét állami útmester távozott, a törvényhatósági útbiztosok többsége maradt. Az útőrök létszáma elérte a háború előttit, közel 20%-uk új útőr volt. A következő években nagy lesz a fluktuáció a hivatal személyzetében. Állandóan találkozunk áthelyezésekkel – gyakran azonos beosztásba –, az 1946 nyarán történt „megrostálás" után pedig csökkentett létszámmal dolgozott az útőr- és útfenntartó személyzet.

1946-ban egy roncsból épített személygépkocsi és motorkerékpár állt az államépítészeti hivatal rendelkezésére, ezzel végezték az utak ellenőrzését. Az eszközellátásra jellemző, hogy 1948 végén még mindig harckocsibontásból szerzett acélanyag felhasználásával készítettek kéziszerszámokat.

Az utak fenntartását, javítását előbb az állami utaknál sikerült megoldani. Az alispán jelentése szerint a fedanyag folyamatosan érkezik, s 1947 végén azt jelentheti, hogy az állami utak jó karban vannak.

Más volt a helyzet a törvényhatósági utaknál. A megyének nem volt elég fedezete az utak javítására, a közúti alap kevésnek bizonyult, így fedanyaghiány miatt 1947-ben is tovább romlott a törvényhatósági utak állapota, különösen az orosházi és szarvasi járásban volt ok aggodalomra. Hengerléseket csupán kisebb (1–2–3 km-es) szakaszokon végeztek.

1947-ben a hároméves terv indulásakor a közlekedésügyi minisztérium lehetőséget adott több bekötőút földmunkáinak megkezdésére. A munkálatok megindításának egyik célja a munkanélküliség enyhítése volt. 1947-ben így kezdődtek meg a gyulavári–solymosi, az öcsöd–szentesi, a gyoma–túrkevei, a szentandrás–szentesi és orosháza–mezőkovácsházi vicinális utak földmunkái. Év végéig még a füzesgyarmat–darvasi, a füzesgyarmat–kertészszigeti vicinális, valamint a póhalom–őzedmajori bekötőút és a háború miatt félbeszakadt gyula–eleki vicinális út – később törvényhatósági út – földmunkáiról van tudomásunk. Az ínségmunkáknál azonban a miniszter által előírt korlátozások miatt gyakori elégedetlenségről számolnak be, így sem a munka minősége, sem az ínség enyhítése nem volt teljes.

1947-ben elkészült a megye hároméves útépítési terve, közigazgatási bejárását szeptember 6–8-a között tartották. Ettől kezdve a miniszteri hozzájárulással végzett földmunka és a három éves terv munkálatai gyakran összefonódtak.

A törvényhatósági utak állapotában 1948-tól tapasztalhatunk javulást. Egyrészt az előző enyhe télben a nagy mértékű kátyusodás megszűnt – ugyanakkor a kőhiánnyal bajlódó utakon tovább fokozódott. Másrészt 1948 januárjában a vármegye közúti előadója, az államépítészeti hivatal vezetője, valamint a megyei számvevőség kiküldötte személyesen látogatták meg a kőbányákat, a kőszállításokat szóban is megsürgették. Ettől kezdve a kőszállítások folyamatosabbak lettek, de az alacsonyra szabott árak miatt főleg fenntartási kőanyagot továbbra is nehezen szállítottak. Az útalapkő és kézi törésű hengerlési kavics szállítása kielégítőnek bizonyult. 1948 januárjában már 476, februárjában 450 vagon kő érkezett a megyébe, amely a betervezett munkák 100%-os elvégzésére elegendő volt.

1948 elejére elkészült a megye VIII. számú gőzhengere, s májusra végeztek a VII. sz. állami úthenger javításával is. A kőbányák havonta 450–500 vagon követ szállítottak, mindez előnyösen befolyásolta az útjavítás meggyorsítását. A tervteljesítés érdekében az úthengereket a tervben szereplő bekötőutak építéséhez irányították. 1948-ban javították ki az endrőd-gyomai 3,5 km-es útszakaszt, amely a háborús cselekmények következtében rongálódott meg.

A hároméves terv keretében 11,980 km bekötőút épült a megyében.

A fenntartási kőanyag szállítása még 1949-ben sem volt egyenletes. Év végén 3 hónap alatt több kőanyagot kapott a megye, mint az előző 8 hónapban. A nagy erővel megkezdett hengerlés eredménye, hogy 1949 végén 38 km út fenntartási hengerléséről számolnak be.

Az új utak közül 1948-ra készült el az öcsöd–szentandrási út 3,5 km, a szentandrás–szentesi út 7–9,6 km, a gyula–gerendási út 29,1–32,1 km, valamint a szentmiklós–gerendási út 5,1–6,7 km közötti szakasza. 1949 végére fejezték be az öcsöd–szentesi út 5–6,9 km, a gyula–gerendási 25,2–29,1 km, a gyoma–túrkevei út 0–3 km, a gyoma–póhalmi 0–3,2 km, az orosháza–mezőkovácsházi 0–2 km, az ókígyósi vasútállomási út 0,5 km szakaszát, s csak most került sor a körösladány–vésztői út egy részének kiépítésére, amelynek földmunkái már 1942-ben elkészültek.

A felrobbantott hidak közül legelőször az endrődi Hármas-Körös-híd helyreállítására került sor. Az 51 m nyílású ideiglenes híd 1946-ra készült el.

A hároméves terv idején megoldották a felrobbantott hidak pótlását, illetve újjáépítését. 1947-ben Öcsödre egy 30 tonnás kompot szereztek be a Hármas-Körösön való közlekedés biztosítására. 1948-ban már folyt Szeghalom másik hídjának, az ördögárki hídnak az építése, s 1949. április 9-én ünnepélyes keretek között adták át. Építési költsége 1 450 000 Ft volt. 1949 elejére az endrődi Hármas-Körös-híd, az év májusára az öcsödi híd roncsainak kiemelését fejezték be, ezzel lehetővé vált a hajózás a Hármas-Körösön.

1948 elején az államépítészeti hivatal kiköltözött régi helyiségéből. A megfogyatkozott létszámú hivatal dolgozói még túlórával sem tudták a rájuk nehezedő munkát elvégezni.

1948. decemberében számolnak be először a jelentések munkaversenyről: útőri, bekötőútépítési és tehergépkocsi munkaversenyt indítottak, 1949-ben pedig útőri fenntartási, hengerlési, bekötőútépítési, tehergépkocsi, valamint útőri tanulmányi versenyről szólnak a jelenté-

sek. 1949. január 1-én ugyanis beindult az útiszemélyzet szakmai oktatása, amelynek eredménye hamarosan meg is mutatkozott az utak fenntartási munkáiban. Az első élmunkás útőr Juhos Sándor mezőberényi útőr volt, kitüntetését szeptember 10-én vette át.

1949-re az állami építészeti hivatal mérnökeinek száma 6-ról 3-ra csökkent, állandóan változott a személyzet is. Az államépítészeti hivatal utolsó évét élte, s a kiegyezés óta működő hivatal 1949. december 31-én beszüntette munkáját.

1948. december 31-ével megszűnt a közmunkaváltság, beolvadt az általános jövedelemadóba. A vármegye közúti alapját két fő jövedelmi forrás alkotta: az állami útrészesedés és a községi közmunka. 1948. augusztus 1-től december 31-ig az előirányzott állami útrészesedés 587 000 Ft volt, ennek 92%-át fizették be. A közmunkaelőirányzat 1 908 360 Ft-ot tett ki, befizetése csak 55%-os volt. A 6900/1948. sz. kormányrendelet a közúti alapból fenntartott közutak állami kezelésbe vételét irányozta elő. A végrehajtást öt év alatt kívánták elvégezni. Békés megyében 1949. december 31-ével szűnt meg a vármegyei közúti alap, s 1950. január 1-től az utak fenntartásának költségeit az állam magára vállalta.

Ezzel megtörtént az utak államosítása.[19]

Az államosítás idején a következőképp oszlott meg Békés megye közúthálózata: (1949. dec. 31-i állapot):

Békés megye úthálózata az utak jellege szerint (km)

	kiépített	kiépítetlen	összesen
Főút	513,6	–	513,6
Összekötő, bekötő és vasútáll.	790,4	122,4	912,8
Összesen:	1304,0	122,4	1426,4

Az országos főúthálózat 5,7%-a, a közúthálózat 5,1%-a volt Békés megyében. Részletesebb képet kapunk, ha burkolat szerinti megoszlást vizsgáljuk.

Békés megye országos közúthálózatának burkolat szerinti megoszlása (km)

Kő	167
Keramit	2
Beton	54
Aszfalt: 4 cm felett	2
2–4 cm-ig	6
Aszfalt makadám	–
Cement	–
Felületi kez. és szőnyeg	–
Összes portalanított	231
Vizes makadám, egyéb	1073
Kiépítetlen	122
Összesen:	1426

Az utak államosításával indokolatlanná vált néhány útkategória megtartása, így új útkategóriákat állapítottak meg:

1. *Főútvonal a)* Elsőrendű főközlekedési út – egyszámjegyű utak. *b)* Másodrendű főközlekedési út – kétszámjegyű utak. *c)* Harmadrendű főközlekedési út – háromszámjegyű utak.
2. *Összekötő utak.*
3. *Bekötőutak.*
4. *Vasúti hozzájáró utak.*

Az államépítészeti hivatal megszűnésével feladatkörét kettéosztották: a fenntartási feladatokat az Útfenntartó Nemzeti Vállalat végezte. A vállalat központi telepe Gyulán a volt megyei tanács udvari részén, a Hajnal utcai telken volt. A hatósági építtető feladatokat a megyei tanácsok megalakulásával a tanács VIII., közlekedésügyi osztálya vette át, a tervosztály belépésével a közlekedésügyi osztály a IX. számot kapta. A közlekedésügyi osztály hatáskörét a 160/1950 (VI. 14.) MT sz. rendelet szabályozta, az osztály felépítését az 1954. III. törvény módosította. Az állami utakon a felügyeletet a megyei tanács v. b. gyakorolta. Az államépítészeti hivatal személyzete is részben az Útfenntartó Vállalathoz, részben a tanács közlekedésügyi osztályához került át.

Ezekben az években az útfenntartási munkákon kívül nagyobb feladatokra pénzügyi keretek miatt nem került sor. A termelés növekedése erősen igénybe vette az utakat, a fenntartási költségek növekedtek.

1953-ban a minisztertanács az állami utak felügyeletét ismét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra bízta. A minisztertanácsi rendelet egyszerűsítette az útkategóriákat, s állami, megyei, valamint községi utakat különböztetett meg.

A KPM az állami utak igazgatására 12 közúti kirendeltséget szervezett. Közúti igazgatás szempontjából Békés megyét kettéosztották: a megye 75%-a a Hódmezővásárhelyi Közúti Kirendeltséghez, 25%-a (Sarkad és Szeghalom körzete – de nem azonos az egykori sarkadi és szeghalmi járással) a Debreceni Közúti Kirendeltséghez tartozott. Ez a kettéosztottság a gyakorlatban nem vált be, s 1963-ban meg is szűnt, amikor az az elv érvényesült, hogy az időközben Közúti Igazgatósággá alakult közúti kirendeltségek hatásköre egyezzék meg a megyék területével. Ekkor az egész Békés megye a Hódmezővásárhelyi Közúti Igazgatósághoz került, a debreceni kivonult a megye területéről.

Az Útfenntartó Nemzeti Vállalatok Közúti Építő Vállalatokká változtak, s számuk, működési területük megegyezett a kirendeltségek számával és működési területével, igazgatásilag is a Közúti Főosztály alá tartoztak.

A tanácsi utak a megyei tanács közlekedésügyi osztályának hatáskörébe tartoztak, az 1954. X. törvény az osztályt hatósági jogkörrel ruházta fel.

1956-ban a kormány megszüntette a Város- és Községgazdálkodási Minisztériumot, s elrendelte a tanácsok Építés – és Közlekedésügyi Osztályának felállítását – többek között – a tanácsi utak felügyeletére és szervezésére.

Az útépítő tevékenységet országos koncepciók határozták meg. Az ötvenes évek első felében az az elv érvényesült, hogy a megyeszékhelyeket korszerű utakkal kössék össze a fővárossal. Megyénkben a 44. sz. főútvo-

nalnak kb. 60%-a volt portalanított betonút, Szarvas és Kondoros térségében makadámútként fejezték be a háború előtti felújítást. Ennek az útszakasznak 4 méterről 6 méterre való szélesítése, valamint itatott makadámmal történő portalanítása 1956-ra fejeződött be.

A másik főútvonal, az észak-déli irányú 47-es út korszerűsítéséhez még az I. ötéves terv idején hozzákezdtek, a munka azonban lassan haladt, s csak 1957-ben, központi intézkedések hatására gyorsult fel az út átépítése. Megyénkben mintegy 100 km-en kellett a 3,5–4,5 méter széles makadámutat 6 méteresre szélesíteni, megerősíteni, részben itatásos hengerléssel, részben aszfaltszőnyeggel burkolni. A munkát a Debreceni és a Hódmezővásárhelyi Közút Építő Vállalatok végezték, s a teljes korszerűsítés mintegy 80 millió forintba került. „Az új burkolattal ellátott, korszerűbb, könnyebben járható út összeköti a keleti és déli országrészt. Egészségesebb, lüktetőbb lesz ezután a gazdasági vérkeringés Hajdú-Bihar, a Viharsarok és Délmagyarország között" – méltatja az új utat a Békés megyei Népújság cikkírója. Az új úton mintegy két órával gyorsabban lehetett Szegedről Debrecenbe jutni.

A Furta és Békéscsaba közötti útszakaszt 1959. december 20-án adták át. Az átadási ünnepségen részt vett Kádár János, az MSZMP KB első titkára, Kossa István, közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint Sándor József, a MSZMP Politikai Bizottságának tagja. A vendégek Gyomáig vonattal utaztak, itt gépkocsiba szállva tették meg az utat Békéscsabáig, útközben Gyomán, Körösladányban, Köröstarcsán, Mezőberényben, Békésen rövid ünnepséget tartottak, s Békéscsabán a város határában felállított diadalkapunál Kádár János, az MSZMP KB első titkára a nemzetiszínű szalag átvágásával felavatta az utat. A munkában kitűnt dolgozóknak Kossa István miniszter adta át a kitüntetéseket.

Az ötvenes évek második felének irányelve a megyeszékhelyek és a járási székhelyek 6 méteres szélességű utakkal való összekötésének megoldása volt. Ebben az időszakban az úthálózatfejlesztési politikát megváltoztatták. A gépkocsiállomány növekedése nagyobb követelményeket állított az utakkal szemben: növelni kellett a teherbíróképességet, meg kellett változtatni a régi utak vonalvezetését ott, ahol a forgalom biztonságát akadályozták (kis sugarú ívek, átlátást akadályozó bukkanók megszüntetése stb.) s mindezek figyelembevételével országosan 3560 km vizesmakadám-út korszerűsítése elengedhetetlenné vált. Háttérbe szorult az új utak építésének tervezése.

Ebbe a koncepcióba tartozott a fent említett 47-es számú főútvonal átépítése a kor követelményeinek megfelelően.

Az 1955/1956-os forgalomszámlálás után 1963-ban tartották a IV. rendszeres közúti forgalomszámlálást, amely a forgalom jelentős változását bizonyította. Tanulságai alapján országos közúthálózatfejlesztési terv készült. Az 1962. évi 21. sz. törvényerejű rendelet és a 34/1962 korm. sz. rendelet az utakról szóló törvény végrehajtásáról, azaz az újabb „úttörvény" meghatározó volt a következő évek munkálataira.

1966-ban elvégezték az országos közúthálózat új osztályozását és számozását: két állami utat (főút és alsóbbrendű út) különböztetett csak meg. Az országos főúthálózatba azokat az utakat sorolták, amelyek 1980-ra bizonyos forgalmi szintet elérnek.

A főutak közül:

I. rendű út 2051 km (6,7%). Elsősorban távolsági és nemzetközi utak.

II. rendű út 4077 km (13,8%). A nagyobb települések egymás közötti forgalmát bonyolítják le.

Alsóbbrendű út maradt 23 418 km (79,5%). Ezek eddig összekötő, bekötő és vasútállomási utakként szerepeltek.

Békés megyében a közúthálózat 1500 km körül állandósult. 1964-ben 1503 km, a tetőpont 1972-ben volt 1522 km-rel. Ebből I. rendű út nem volt, másodrendű főközlekedési út 225 km (1979-től 227 km), s az egész korszakban szinte változatlan hosszúságú maradt. A többi út alsóbbrendű főközlekedési út.

Az 1966-ban megállapított, s ma is használatos útvonalvezetések és -számozások Békés megyében:

A FŐÚTVONALAK HOSSZA BÉKÉS MEGYÉBEN 1965-BEN

Másodrendű főutak			Az útvonal régi		
száma	új megnevezése	km	száma	megnevezése	km
44	Kecskemét–békéscsaba–gyulai	74,7	40	Kecskemét–békéscsabai	54,2
			35	Békéscsaba–gyula–országhatári	20,5
443	Endrőd–szarvasi	19,5			
46	Törökszentmiklós–endrőd–mezőberényi	33,4	415	Törökszentmiklós–endrődi	7,5
			414	Szarvas–körösladányi	44,0
			25j	Mezőberény–gyomai ö. út	20,6
47	Debrecen–szegedi	103,1	43	Debrecen–szegedi	103,1

A tanácsi úthálózatba elsősorban belterületi utak és külterületi közforgalmi, de nem országos közutak tartoznak.

Végül saját használati út az erdő- és mezőgazdasági, ipari stb. utak.

A hatvanas évek első felében indult meg megyénkben az utak nagyobb mértékű korszerűsítése: szélesítési munkák, burkolaterősítés, pályakorrekciók stb. A távlati terv szellemében a III. ötéves terv (1966–1970) célkitűzéseit a következőkben határozták meg:

a leromlott úthálózatot a közepes színvonalra kell emelni

az első portalanítást el kell végezni minden makadámúton.

az útfenntartásban át kell térni a TMK-rendszerű fenntartásra

előtérbe kell helyezni a víztelenítés megoldását

Békés megye útjainak átlagszélessége 4,5 méter volt, s ez nagyban befolyásolta az utak állapotát, romlását. Két jármű találkozásánál már igénybe kellett venni az útpadkát, s ez a burkolat szennyeződéséhez, gyors elhasználódásához vezetett.

Az elsőrendű feladat a leromlott úthálózat feljavítása és portalanítása volt. A tervidőszakban 145 980 m² útfelületen kátyúzást végeztek a következő megoszlásban:

szárazkátyúzás	32 112 t
kátyúzás alákenéssel	52 396 t
kátyúzás hideg aszfalttal	61 271 t
kátyúzás meleg aszfalttal	201 t

A tervidőszak első felében száraz és alákenéses kátyúzással dolgoztak elsősorban. Az utak javulásával, a portalanítás előrehaladásával azonban ez a technológia már nem felelt meg a felület kezelésére, korszerűbb anyag bedolgozására kellett áttérni. 1966-tól vették először tervbe a hideg aszfaltos kátyúzást, s 1967-től évi 10–15 000 tonna anyag bedolgozását érték el.

A tervben kitűzött 1 800 000 m² útfelület helyett 1 911 180 m²-t portalanítottak, s ezzel 1969 végére – az országos átlaggal egy időben – befejeződött az utak portalanítása. Ilyen jellegű feladatot 1970-re már be sem terveztek, sőt: második és további portalanítást végeztek 3 653 690 m² útfelületen.

Az országos statisztika szerint azonban három megyében – köztük Békésben is – 100 km feletti portalanított út maradt.

A portalanítás befejezéséig jellemző volt a munka elaprózottsága, egy időben több helyen végeztek munkát a megye területén az ember és a gépek megosztásával. A portalanítás befejezése után a koncentrált munkavégzésre való áttérés lett a cél.

1969-től TMK-terv szerint gondozták az utakat. Aszfaltszőnyeges javítással 1969 óta dolgoznak a megyében.

Az útkorszerűsítés elsősorban a II. ötéves tervben volt számottevő: 193,4 km utat érintett. A III. ötéves tervben a korszerűsítés a magasabb követelmények miatt lelassult, s 69,8 km út elkészülését tartja számon az országos statisztika. Az igazgatóság ötéves tervjelentése szerint 1967–1970 között vállalati munkában 10,947 km főútvonalat és 80,055 km alsóbbrendű utat korszerűsítettek. A II. ötéves terv jelentősebb útkorszerűsítése: a békéscsaba-dobozi (9,8 km), a mezőberény-gyomai (19 km), a gyula-eleki (11,3 km), a makó-békéscsabai (21,3 km) és makó-gyulai (12,9 km) út szakaszai. A III. ötéves terv idején korszerűsített hosszabb alsórendű útszakaszok: az orosháza-tótkomlósi (15,300 km) a kisújszállás-körösladányi (10,900 km) és a gyula-pitvarosi út (13,200 km) szakaszai.

Egyetlen bekötőút épült a tervidőszakban, a bélmegyer-fáspusztai 3,2 km-es út. (Az előző ötéves tervben a nagykamarási 4,1 km-es bekötőút.)

A hatvanas években 2 db 20 m-nél nagyobb fesztávolságú híd megépítésére került sor: 1966-ban készült el a szarvasi Holt-Körös 27 méteres hídja, az 1946-ban épített endrődi ideiglenes Hármas-Körös-híd 50 méteres nyílásának átépítése 1968-ban fejeződött be. 1945–1970 között 168,80 méternyi 20 méternél nagyobb fesztávú híd készült el a megyében.

Itt kell megemlítenünk a békéscsabai felüljárónak 1964–1965-ben történt átépítését 8,5 m-ről 12 m-re szélesítve, 10,2 millió Ft költséggel.

A téli forgalombiztosításban a síkosság elleni védekezés került előtérbe. A tervidőszak első két évében még használták a salakot és homokot, ezután fokozatosan áttértek az ipari só használatára: 1968-ban még csak a főútvonalakon, 1969-től a fontosabb alsóbbrendű útvonalakon is bevezették az utak sózását.

Érdemes áttekintenünk a tervidőszakban az Igazgatóság létszámának alakulását és összetételének változását:

	1966	1967	1968	1969	1970
Vezető, ügyintéző	26	28	34	53	57
Motoros útőr	–	5	4	8	11
Útőr	221	209	184	158	143
Tehergépkocsi- és vontatóvezető	–	–	–	15	16
Gépkezelő	–	–	–	12	13
Javítóműhelyi dolgozó	2	2	2	12	15
Kisegítő	6	8	6	11	13
Állandó főfoglalkozású alkalmazott	229	224	196	216	211
Összes dolgozó	321	316	279	288	301

A táblázatból kitűnik, hogy az összlétszámban alig van változás – inkább némi csökkenés figyelhető meg –, a létszám összetételében azonban minőségi változás tapasztalható 1969-től, s ez összefügg a Békéscsabai Közúti Igazgatóság megalakulásával.

A BÉKÉSCSABAI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG (1969–1983)

Már a hatvanas években felmerült az a gondolat, hogy szükség van a megyénkénti közúti igazgatóságok szervezésére. Ennek eredményeként, 1966. november 1-től Közúti Kirendeltséget létesítettek Békéscsabán, amely

mind nagyobb önállóságot kapott, és 1968-tól a két megye már külön éves tervet készített. 1970. január 1-ig az egész ország területén kiépültek a megyei közúti igazgatóságok, Békés megyében 1969. január 1-évl kezdte meg működését a Békéscsabai Közúti Igazgatóság. Első irodahelyiségei a Tanácsköztársaság útja 19. sz. épület emeleti részén voltak. 1972-re készült el két társberuházóval együtt az igazgatóság új irodaháza a Szabadság téren.

A megalakuló igazgatóság nagy feladat előtt állt: ki kellett építeni az anyagi és szellemi bázist, amelyre épülve zökkenőmentesen végezheti munkáját. Megfelelő műszaki gárdát kellett találni a szervezett osztályokba és azok élére – volt olyan osztály, amelynek egy évig nem volt vezetője –, de gond volt a fizikai állomány feltöltése is. Az alakulás idején 254 fizikai dolgozóval kezdték meg a működést, A II. félévben sikerült is növelni a fizikai létszámot, de a fluktuáció még 1970-ben is jelentős volt, s a létszám stabilizálása feltétlenül megoldásra várt.

Szervezetileg az alakuláskor 9 szakasztechnikusi körzet volt a megye területén: Békéscsabán, Gyulán, Sarkadon, Dévaványán, Mezőberényben, Szarvason, Lökösházán, Mezőhegyesen és Mezőkovácsházán. 1970. január 1-től négy útmesterséget, majd ugyancsak négy üzemmérnökséget szerveztek: Békéscsabán, Gyomán, Orosházán és Sarkadon, azóta ebben a szervezeti felállásban dolgoznak.

Ki kellett építeni az üzemmérnökségi telephelyeket. A gyomai telep volt a legrosszabb helyzetben, ezért ez készült el először, 1972-re. Ezt követte a sarkadi, az orosházi, majd 1978-ban a békéscsabai üzemmérnökség telepe, s meg kellett építeni egy központi géptelepet is Békéscsabán, mert a speciális gépek javítását más vállalatokra bízni nem lehetett. A géptelepet 1970-ben adták át.

Ezzel lezárult az építés első lépcsője. 1981-ben megkezdték, 1983-ra befejezték a gyomai üzemmérnökség rekonstrukcióját, így ma ez a legmodernebb üzemmérnökség a megyében.

Meglehetősen elhasznált gépparkot örökölt az igazgatóság. A géppark modernizálása, a gépek számának növelése elsőrendű feladatként jelentkezett. Már 1969-ben beruházási hitelből 4 millió forint értékű, felújítási keretből 878 ezer forint értékű gépet szereztek be. A TMK végzésére 3 db portalanító géplánc és 2 db hengerlési géplánc összeállítását tervezték. Növelték a brigádszállító kocsik számát, tovább folytatták és 1972-re befejezték az URH-hálózat kiépítését, ezzel kialakult az igazgatóság modern hírközlőrendszere. Növelni kellett a téli útfenntartás gépparkját is. 1969-ben 20 db tehergépkocsi, 14 pótkocsis vontató, 6 különleges gépjármű, 4 személygépkocsi, 24 motorkerékpár alkotta a járműpark gerincét.

Vállalati kivitelezésben elkészült a 44. sz. út szarvasi átkelési szakaszának korszerűsítése. 1970. május 1-én átadták a gyulavári új határátkelőhöz vezető 1,2 km-es utat, elkezdődött a csorvási, gyomai, mezőberényi átkelési szakaszok bővítése, korszerűsítése is. Békéscsabán a Tanácsköztársaság útjának korszerűsítését kezdték el.

A munkáknál a főutakon a koncentrált munkavégzést sikerült biztosítani, az alsóbbrendű utaknál ez még nem mindig biztosított.

A fenntartási tevékenységben a szakaszos útőröket 1968-ban útőrbrigádokba vonták össze, ezáltal sikerült a fenntartási munkák gépesítését elkezdeni. Egytengelyes kertitraktorokkal és kéttengelyes középtraktorokkal, RS 09 motoros és motor nélküli bitumenmelegítőkkel látták el a brigádokat. A kezdetleges egytengelyes kertitraktorokat azonban hamarosan selejtezni kellett, a kéttengelyeseket sokoldalúan lehetett használni, így gyarapításuk célszerű volt. Problémát jelentett viszont a brigádok szállítása: egy-egy brigád több helyről került össze, így a munkahelyre és hazaszállításuk megoldásra várt, bár erre az első lépéseket az igazgatóság megtette.

A brigádos útfenntartás az első évben kifejezetten rossz mutatókkal dolgozott: hagyományos módon egy útőr napi kátyúzása 2–2,5 tonna között mozgott, ezt a teljesítményt a kátyúzó gépkocsival a gyakori meghibásodás miatt nem tudták elérni. A gépek korszerűsítése a fejlődés feltételévé vált. 1970-ben kiselejtezték a kisgépeket, a lóvontatású hóekéket, melyből 50 db hóekét a tanácsoknak adtak át.

A motoros útirendőrök a KPM Közúti Főosztályának 655 356/1966. sz. utasítása alapján működtek. Egy-egy útellenőrre azonban különböző nagyságú útszakasz jutott. A kedvező 90 km fő útszakasz helyett volt olyan útellenőr, aki 187 km-re ügyelt fel.

1970-ben változás állt be az útellenőrzésben. A gyulavári határátkelőhely átadása után az ellenőrzött útvonal Gyulavári–Békéscsaba–Orosháza–Szentes lett, így az őrjáratos útvonalakat meg kellett változtatni, illetve be kellett kapcsolni az orosháza–szentesi utat is.

A téli védekezés során kialakított védekezési rendszer a következő volt:

Az őrjáratos utak hossza 249 km

A Rayonos őrjáratú utak hossza 1174 km volt.

1969-ben fejeződött be a főutak korszerű, nagy méretű, új típusú jelzőtáblákkal való ellátása. A burkolatjelek festését még célgép nélkül, kézi festőgép segítségével végezték.

1970-ben ismét árvíz nehezítette az igazgatóság munkáját.

A IV. ötéves terv (1971–1975) számos területen különlegesen fontos volt az igazgatóság számára:

ez volt az igazgatóság első önálló tervidőszaka

ezekben az években hajtották végre a közlekedési koncepciót, amelynek keretén belül megszüntették a gazdaságtalan vasútvonalakat

beindult a központilag meghatározott szélesítési program

meg kellett oldani az útüzemeltetési feladatokat

meg kellett oldani az útfenntartás belső szerkezetének módosítását

Az igazgatóság az anyagi és szellemi erők koncentrálásával fogott a feladatok megoldásához.

Az országgyűlés 1968-ban elfogadta Magyarország közlekedéspolitikai koncepcióját, amely az egész ország

közlekedési ágazatát egységesen, összefüggésében kezelve határozta meg az egyes alágazatok feladatát és fejlesztését. A Békés megyei Pártbizottság és a Megyei Tanács 1970-ben együttes ülésen vitatta meg a közlekedéspolitikai koncepciónak Békés megyére kimunkált részét, az országos alapelvekből kiindulva.

A végrehajtás eredményeként 512 km hosszú, gazdaságtalan, kis forgalmú vasútvonalból 470 km-t megszüntettek, ezek többsége keskenynyomközű gazdasági vasút volt. Ennek a felszámolt vasútvonalnak a teher- és személyforgalmát közútra kellett terelni, de előbb a közutakat alkalmassá kellett tenni a forgalom átvételére. Ennek során több közutat építettek ki, köztük a doboz–sarkadi, a tótkomlós–mezőhegyesi, valamint a mezőhegyesi majorok bekötőutait, 123 km utat korszerűsítettek, (3–4 méterről 6 méteresre szélesítettek és megerősítettek), 4 autóbuszállomás, 12 autóbuszvárakozóhely létesítésére került sor stb. A teljes munka kb. 500 millió forint beruházást jelentett.

A korszerűsítések nagyban hozzájárultak az úthálózat javulásához olyan területen, ahol a forgalom még nem indokolta a pályaszerkezet korszerűsítését. Emellett a Közlekedéspolitikai Alap terhére ki kellett építeni az autóbuszfordulókat, a tüzéptelepek útjait stb. A „koncepciós" munka minden kapacitást igénybe vett, sőt a hetvenes évek elején kőhiány keletkezett, s import kőanyagot kellett felhasználni. A vasútfelszámolással kapcsolatos legfontosabb feladatokat az igazgatóság 1975. január 1-ére befejezte.

Az országos terveknek megfelelően végezték a közúthálózat szélesítésének programját. Ez képezte a munka fő gerincét. A szélesítést a járműállomány növekedése indokolta, sőt szükségessé tette. A növekedés ütemére jellemző, hogy Békés megyében a személygépkocsiállomány,a következőképp alakult 15 év alatt:

	1965	1970	1975	1980
személygépkocsi db	2855	7204	17 021	32 593

A hetvenes években tehát robbanásszerű változás következett be. A gépjárművek száma a megyében 34 653-ról 48 496-ra emelkedett 1975 és 1980 között, s ez 140%-os emelkedést jelent csupán öt év alatt. A teherszállítás 1975 és 1973 között 388 000 tonnáról 3 292 000 tonnára nőtt, s ez önmagában példázza az utak igénybevételének rendkívüli változását.

Az utak áteresztőképességét, valamint minőségi javítását mindenképpen meg kellett oldani.

1971–1975 között 362 000 m² szélesítési munkát végeztek, a tervidőszak utolsó két évében a tervezettnél 73%-kal többet. Békés megyében a szélesítést az is indokolta, hogy az utak átlagszélessége (5,35 m) jóval alatta maradt az országos átlagnak. A cél a 6,5–7 méteres főútvonalak elérése volt.

A tervidőszak végére a főútvonalak átlagszélessége 6 méterre nőtt. A legjobban igénybevett főútvonalak aszfaltszőnyegezése megtörtént, így a 47. sz. főútvonal Békés–Békéscsaba–Orosháza közötti, a 44-esnek a megyehatár és országhatár közötti szakaszán (tehát a megye teljes területén) aszfaltszőnyegezést végeztek. Összesen 316,2 km út szélesítését és erősítését hajtották végre a tervidőszakban.

Az útfenntartásban minőségi változást kellett bevezetni. Az eddigi szakaszos útfenntartás azt eredményezte, hogy az utak néhány helyen veszélyessé kezdtek válni. Át kellett térni a naprakész útfenntartásra, előbb a főútvonalakon, később a fontosabb alsórendű útvonalakon. A naprakészséget nem sikerült teljes mértékben elérni a főútvonalakon sem, s olyan helyeken, ahol a főútvonal korszerűsítése még nem történt meg, a naprakész útfenntartást csak irreálisan magas költséggel lehetett biztosítani. Át kellett formálni az útőrök szemléletét is.

Nehezítette a munkát, hogy az igazgatóság a tervidőszak elején nem rendelkezett saját aszfaltelőállító kapacitással, pedig évente 20–25 000 tonna kátyúzást kellett elvégezni. A tervidőszak végére minden útmesterségnek lett aszfaltkeverő telepe, de a C–300-as kisebb kapacitású gépekhez már nem lehetett alkatrészt kapni. Legnagyobb telepe Békéscsabának volt, Lökösházára telepített egy C 12-es gépet, ugyanis a község határában helyi anyag felhasználásával dolgozhatott. A lökösházi telep néhány évi működés után megszűnt. Elkészült viszont a Hódmezővásárhelyi Közúti Építő Vállalat TELTOMAT V típusú, 100 tonna óránkénti kapacitású aszfaltkeverő telepe közvetlenül a KPM Berényi úti telepének szomszédságában. A keverőtelep teljesítményének 42–45%-át az igazgatóság vette igénybe. A KPM végül is 3 mozgó, telepre, munkahelyre 30 KW energiával agregátorral is beköthető aszfaltkeverővel dolgozik az útfenntartási munkákon. Az aszfaltgyártás fejlődésének eredménye, hogy a tervidőszak végén már csak meleg aszfaltot használtak fel.

Ezekben az években növekedtek a forgalomtechnikai feladatok is, ezért az igazgatóság forgalomtechnikai csoportot szervezett 1974-ben, amely 1975-ben osztállyá alakult át. Az útszélesség lehetővé tette, a forgalom viszont megkívánta a modernebb forgalomtechnikai megoldásokat, az erre fordított összeg 2,5-szer több volt, mint az előző időszakban. 1971–1972-ben a főútvonalakon, valamint az alsóbbrendű utak több fontos pontján fényvisszaverő KRESZ-táblákat helyeztek el, közel 3000 db-ot. 1973–1974-ben a vasúti útkereszteződéseknél végezték el a táblacseréket. A tervidőszak végére a KRESZ-táblák ¼ része fényvisszaverő tábla volt.

1970-ben kezdődött a „zöldtábla-program". 1971-re a 44. sz. úton, 1972-ben a 46. és 47. sz. úton fejeződött be. 1974-ben kezdték meg a fényvisszaverő csíkkal ellátott, műanyag vezetőoszlopok kihelyezését, mintegy 3400 db-ot.

Az útburkolat festését is gépesítették. 1975-re az úthálózat 50%-a volt útburkolatjellel ellátva, 742 km festett útszakaszból 140 km-en tartós, fényvisszaverő, plastironte festést készítettek.

62 gyalogátkelőhelyet jelöltek ki,s 1975 decemberében átadták az első forgalomirányító berendezést Békéscsabán a Kossuth téren.

1974. június 21-én indult be a gyulai határátkelőhelyen a tengelysúlymérő állomás működése.

Az igazgatóság folytatta az erősen elhasznált, vegyes géppark felújítását. Speciális gépeket szerzett be, s beindult a gépláncok kialakítása. A legnagyobb gond az útvonalszélesítés gépesítésének megoldása volt. Az alapszélesítés új technológiája a tervidőszak utolsó évében valósult meg vásárolt, illetve átalakított gépek üzembeállításával.

Jelentős volt az üzemeltető fizikai munkát pótló gépek fejlesztése: locsoló-, szórógépek, fűkaszák, hómarók, hóekék, bár a munkafolyamat gépesítése még elmaradt a kívánt szinttől (padkarendezés, kátyúzás stb.)

A gépesítés eredménye volt az is, hogy míg 1970 végén a géppark korátlaga 6,1 év volt, ez 1975-re 4,3 évre csökkent.

A tervidőszak végén indultak be a hídkorszerűsítési munkák, illetve előmunkálatai, a munka érdemi része jórészt a következő ötéves tervekre maradt.

Szociálpolitikai gondoskodásról tulajdonképpen csak 1969-től beszélhetünk. Ettől kezdve az igazgatóság mind több gondot fordított a munkakörülmények javítására. A békéscsabai irodaház az igazgatóság munkahelygondjait oldotta meg, az útmesterségi, üzemmérnökségi telepek kiépítése a helyi munkát könnyítette. A dolgozók munkahelyre szállítását már ekkor zárt kocsikkal végezték. Beindult az üzemorvosi rendelés is.

A létszám a tervidőszakban 361-ről 479-re emelkedett, elsősorban a gépkezelők, karbantartók számának növelésével, míg az útőrök száma 135-ről közel felére, 77-re csökkent.

Az V. ötéves terv (1976–1980) fő feladata továbbra is az útfenntartás és – korszerűsítés volt, ugyanakkor megkezdődött a közúti hidak rekonstrukciója, amely több tervidőszakon át folytatódik.

A megszűnt vasútvonalak pótlására kiépített közutak nem tudták maradéktalanul ellátni feladatukat, a fokozott igénybevétel miatt burkolaterősítésre volt szükség. Az 1980-ban bekövetkezett árvíz nem várt feladatokat rótt az igazgatóságra.

Az útkorszerűsítés elsősorban a városi átkelési szakaszoknál vált égetően szükségessé, a megnövekedett forgalom ezeken a helyeken okozott különös gondot. Mind a forgalom biztonsága, mind az utak áteresztő képessége miatt mielőbbi korszerűsítésre volt szükség. A forgalom fejlődését a 44-es és a 47-es utak egyes szakaszainak és városi átkelési szakaszainak forgalmi adataival érzékeltetjük a jobb oldali hasáb élén lévő táblázatban.

A statisztikából tehát az tűnik ki, hogy tíz év alatt a forgalom átlag kétszeresére emelkedett. 1963-hoz viszonyítva pedig a 47-es főútvonalon Békésen 1,87, Orosházán 1,58-szorosára, a 44-es út Szarvason 2,11, Gyulán 6,16-szorosára, Békéscsabán a 44-es és 47-es út közös átkelési szakaszán 2,46-szorosára nőtt. Az utak átbocsátóképessége ezt a forgalmat már nem tudta akadálytalanul lebonyolítani, végre kellett hajtani az átkelési szakaszok korszerűsítését. Ez a munka Szarvason indult be 1969-

Forgalomfejlődés 1970–1980 között

	ÁNF		(E/nap)
	1970	1975	1980
44-es út			
Békéscsaba átkelés	4139	10 359	11 255
Békéscsaba–Gyula	4459	7 253	7 826
Gyula átkelés	5649	6 706	12 971
47-es út			
Mezőberény–B.csaba	3986	5 159	6 504
Békés átkelés	4716	6 165	6 882
Békéscsaba átkelés	5241	8 062	10 757
44–47-es közös szakasz			
Békéscsaba átkelés	7406	14 384	15 244

ben. A 44. sz. út átkelési szakaszát 8 méterről 9,5 méterre szélesítették, és aszfaltszőnyeggel látták el.

Fordulatot a 2024/1972. Korm. sz. rendelet hozott a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos intézkedésekben. Mind a KPM igazgatóságok, mind a tanácsok fokozott ütemben fogtak az intézkedések végrehajtásához. 1975-ben építették át Békéscsabán az István király tér–Kossuth téri csomópontot, az útburkolatot 9 méterről 15 méterre szélesítették. Az átkelési szakaszok nagyobb arányú rekonstrukciója az V. ötéves terv idején kezdődött. Közülük a legfontosabbak: Békésszentandráson új útvonallal és új híd építésével korszerűsítették az átkelési szakaszt, 1976–1978 között elkészült Békéscsabán a 44-es számú út átkelési szakaszának tehermentesítő (44a) útja a Jókai–Petőfi–Bartók Béla–Bánszky utcák 2×2 sávos kiépítésével. 1976–1977-ben a mezőberény–békéscsabai út koszerűsítése alkalmával 4 méterről 9 méterre szélesítették az út békéscsabai szakaszát, a Berényi utat. 1980-ra készült el a békéscsaba–makói út békéscsabai átkelési szakasza, a Bartók Béla–Orosházi utak 2×2 sávosra szélesítésével. Gyulán a 44-es út legfontosabb 400 méteres átkelési szakaszát szélesítették 2×2 sávosra s kétrétegű aszfaltburkolattal látták el. Orosházán 1977-ben és 1980-ban szélesítették és erősítették a 47-es utat. Az útkorszerűsítések 1979-ig tervszerűen folytak, 1980-ban az árvíz akadályozta, illetve módosította a tervek végrehajtását.

A szélesítési munkák következtében a főközlekedési utak városi átkelési szakaszainak átlagos szélessége 15 év alatt 1,6 méterrel nőtt:

1965	6,7 méter
1970	7,0 méter
1975	7,9 méter
1980	8,3 méter

A kerékpárforgalom nem csökkent úgy, ahogy azt az előrejelzések alapján várták, sőt, egyes helyeken növekedett. Forgalombiztonsági szempontból kerékpárutat építettek Békéscsabán, Gyulán, Szarvason, Kondoroson.

Békéscsabán 1978–1981 között további 6 jelzőlámpás csomópontot építettek ki. Ma valamennyi KRESZ- és útirányjelző tábla fényvisszaverő felületű.

A hozott intézkedések hatása megmutatkozott a baleseti statisztika javulásában is.

A tervidőszak végén az útkorszerűsítést visszafogták, s így tudták emelni a burkolaterősítést, elsősorban asz-

faltszőnyegek alkalmazásával. A tervidőszak végére korszerű aszfaltburkolatot kaptak a főútvonalak, a nagyobb forgalmú alsóbbrendű útvonalak korszerű burkolaterősítésére került sor. Több mint fél millió tonna aszfaltot építettek be ez idő alatt, nagyfelületű burkolatjavítást kapott az útfelület 56,8%-a. Az útállapot javulását bizonyítja, hogy az aszfaltozás és hengerlés aránya 6:1-ről 3:1-re változott.

A nagyfelületű útjavításoknál megmaradt a legolcsóbb megoldás, a felületi bevonás, ezt nagy mennyiségben alkalmazták. A kötőanyag teljes egészében hígított bitumen volt. A felületjavítás nagysága alig változott, t. i. az elégtelen teherbírású utak erősítése érdekében a hengerlés arányát kellett emelni, amelynek költsége hatszorosa a felületi bevonásnak.

A kationaktív bitumenemulzió záróréteghez való alkalmazását 1981-ben alkalmazták először, t. i. 1980-ra épült fel a mintegy 100 km-re lévő Örményesen az emulziógyár.

Csökkent a kátyúzás mértéke. Ez a felületi bevonás, az itatásos hengerlés és a vállalati burkolatjavítás együttes hatásának, valamint a TMK-rendszerű burkolatjavításnak köszönhető. A kátyúzás 65%-a még mindig hideg aszfalttal történt.

Az V. ötéves terv munkálatainak eredménye, hogy az utak átlagos szélessége 5,30 méterről 5,75 méterre emelkedett, a főútvonalak átlagszélessége elérte a 7 métert. A szélesítési program eredeti célja az volt, hogy az utak a minimális 6 métert elérjék, ezt a célkitűzést azonban időközben módosítani kellett.

Az igazgatóság tervszerű munkáját többször zavarták meg az időszakonként megjelenő árvizek. A hegyekből lefutó nagy mennyiségű víz könnyen teremthet árvizet megyénkben, ahol a folyók esése hirtelen csökken, a folyás lalassul. Békésnél 1980-ban 24 óra alatt 7 méteres vízszintemelkedés következett be. Az utóbbi két évtizedben 1966-, 1970-, 1974- és 1980-ban volt árvíz és azzal kapcsolatos belvíz, amely az utakban jelentős kárt okozott. Egyrészt az átázás következtében, másrészt a védekezés, kitelepítés okozta többletterhelés veszi igénybe károsan az utakat.

Az árvíz utáni helyreállítás ugyanakkor előrelépést jelentett az utak minőségének javulásában. Az 1980-as árvíz után 300 milliós felújításra volt lehetőség, amely az árvizes utak erősítéséhez, az útminőség javításához adott nagy segítséget. (Gyula, Doboz, Sarkad, Okány, Tarhos térségében.)

A forgalomtechnikai feladatok tovább növekedtek. Az új KRESZ 1975-ben történt vezetése után megjelent a 2/1976 (II. 29.) KPM rendelet, amely az új KRESZ-szel kapcsolatos teendőket tartalmazza, s végrehajtása az igazgatóság kiemelt feladata lett. Ehhez az anyagi fedezet is biztosítva volt. Míg az előző ötéves tervben 11 millió forintot fordítottak forgalomtechnikai feladatok megoldására, az V. ötéves tervben ez az összeg 51,6 millió forintra emelkedett. Az igazgatóság felülvizsgálta a forgalmi rendet, s a megye öt városában 1977. december 31-ére új forgalmi rendet vezetett be. Az 1510 km-nyi, KPM által kezelt úton 227 határozatot hoztak a forgalmi rend megváltoztatására.

Forgalomszámlálást minden évben, 1980-ban pedig országos forgalomszámlálást végeztek: 4 db T állomáson, 82 db H_1 kézi számláló és 167 H_2 gépi automataállomással, összesen 253 helyen.

1979 májusában bevezették a mozgó tengelyellenőrzést. A mért gépkocsik 20%-a bizonyult túlsúlyosnak. 1979-től útügyi információs ügyelet működik a megyében.

A KRESZ előírásainak megfelelően korszerű útirányjelző táblákat szereltek fel, s a festett vastáblák helyett öt év alatt 5700 db korszerű, fóliás táblát helyeztek el, 25 fénysorompót szereltek fel, 3 vasúti kereszteződést szüntettek meg. 966 km-en készítettek állandó, hosszirányú burkolatjelet.

A tervidőszak második felében felgyorsult a célgépesítés. A gép- és járműpark teljesen kicserélődött. 1978-ra kialakult a két hengerlési és egy zárórétegkészítő géplánc, amely évi 80–100 000 tonna követ dolgoz be az utakon. A hengerlési géplánc részei: kőterítő berendezés, önfűtős bitumenszóró, 1 önjáró zuzalékterítő, 2 úthenger, 1 rakodógép, 3–5 tehergépkocsi a depóból való anyagszállításra és 2–3 ZSUK személyszállító gépkocsi. A zárórétegkészítő géplánc részei: seprőkocsi, bitumenszóró, önjáró zuzalékterítő, 2 úthenger, 3–5 tehergépkocsi a zuzalékszállításra, rakodógép a depóhelyen és a személyszállító gépkocsik.

Az egyéb gépek között 1975-ben érkezett meg az első UNIMO Mercedes gép, amely adapterekkel az év 12 hónapjában végezhet munkát. A néhány év alatt ötre szaporodott gépállomány azonban lassan kiöregszik, 1981-ben pótlására megérkezett az első Csepel UNICAR gépkocsi. Lecserélték a régi grádereket, padkamaró és Lindner célgépeket szereztek be, 1980-ban érkezett meg az első árokrendező gép. Gépesítették a burkolatjelfestést. A burkolatfenntartásnál a stabilizációs szélesítést teljesen gépesítették, a zárórétegkészítésnél a legmodernebb technológiát biztosító gépeket szerezték be, a tömörítéshez – többek között – VIBROMAX típusú kézivezérlésű vibrohengereket is alkalmaznak.

Ugyancsak nagy gondot fordítottak a téli útfenntartás gépesítésére. Korszerű, gyors szórógépekre és hómarókra épül a téli géppark. A kézi sószórást teljesen megszüntették. A téli gépesítés további folytatása azonban ma is aktuális, s ma már ennek megoldása a gépesítési program fő feladata. Az őrjáratos utak hossza 450 km, és kiterjed minden 2000 E/m forgalmi útra.

Az igazgatóság gépesítési törekvéseinek eredménye, hogy az 1966-os 10 millió Ft-os gépállomány helyett ma a gépállomány értéke 130 millió Ft.

Az emberekről való gondoskodás érdekében beszerzett személyszállító járművek férőhelye 263, amely biztosítja a dolgozók zökkenőmentes szállítását. Az egykor helyben lakó „útkaparó", majd kerékpározó útőr ma brigádokban dolgozva, munkahelyre szállítva naponta meleg ételt kap a néhai szalonnasütés helyett.

A VI. ötéves terv (1981–1985) feladata az elért útállapot szintentartása, illetve a megkezdett hídépítések folytatása. Ugyancsak áthúzódott a már említett átkelési szakaszok átépítése is.

Nemcsak az utak, hanem a hidak sem feleltek meg a motorizációval járó új követelményeknek. Békés megyében a KPM kezelésében 12 olyan nagy nyílású híd van, amely meghaladja a 100 métert. Ezek mind a múlt század végén s a századunk elején épültek: a Fehér-Körösön a gyulavári és gyulai, a Fekete-Körösön a remetei, a Kettős-Körösön a dobozi, békési, mezőberényi, köröstarcsai, a Berettyón a szeghalmi, a Sebes-Körösön a szeghalmi és körösladányi, a Hármas-Körösön a gyomai és endrődi hidak.

Pályaszélességük 4,80 m, magasságuk 3,5 m, teherbíróképességük 12–20 t között van, így két nagyobb jármű áthaladása már problematikus, ezért bizonyos korlátozásokkal lehet csak közlekedni rajtuk. Ezért került sor a hetvenes években a KPM úthálózatfejlesztési-korszerűsítési programja keretében a hídprogramra, amely a mai követelményeknek megfelelő hidak építését tervezte be. A terveket az UVATERV készíti, amely ezekben az években kifejlesztette a szabadszerelésű hídépítési technológia magyar változatát, a kivitelezést a Hídépítő Vállalat végzi több országos és helyi vállalat és intézmény közreműködésével.

E program során sikerült olyan technológiát alkalmazni, amely alkalmas 100–200 méteres hidak gyors megépítésére. Az előregyártott elemekből szabadszereléssel történő hídépítési technológiát először a Szolnok megyei Kunszentmártonban alkalmazták 1975-ben. Ez volt az első híd, ahol bebizonyosodott ennek a technológiának a jogosultsága.

A második, előregyártott elemekből készült hidat megyénkben, Köröstarcsán építették meg. A kunszentmártoni tapasztalatokat tovább fejlesztve itt már olyan módosításokat vezettek be, amellyel egy tipizálható, modern technológiát dolgoztak ki, s magas fokú előregyártással lényegesen megrövidítették a hídépítés idejét. Jellemző, hogy míg a hagyományos technológiával napi 11 m² hídfelületet építettek, Köröstarcsán elérték a 30–45 m²-t. A szerelés sebessége háromszorosára nőtt. A köröstarcsai híd mederhídból és ártéri hídból áll. A mederhíd 36,00+70,00+36,00 m nyílású. Az ártéri híd előregyártott elemekből összefeszített gerendákból készült.

A gyorsaságot nem csak az előregyártott elemekkel érik el, hanem azzal is, hogy az alépítménnyel egy időben készül el a felszerkezet az előregyártó telepen. A telepet a centrális elhelyezkedése miatt Köröstarcsán rendezték be, innen lehet a többi, tervezett hidat a legelőnyösebben megközelíteni. Köröstarcsán a híd bal parti építéséhez az elemeket még Kunszentmártonból szállították, mert a régi híd teherbíró képessége nem tette lehetővé az elemek átszállítását.

A köröstarcsai hídnál alkalmazott változtatások következménye az volt, hogy míg Kunszentmártonban a monolit kiinduló zömöt 4–5 hónapig készítették, itt az előregyártott elemekből egy hét alatt szerelték össze. A kunszentmártoni hídnál a felszerkezet 70%-a készült előregyártott elemekből, Köröstarcsán már 93,3%-a. Ennek következménye, hogy az alépítményi munkák 1975 októberében történt megkezdése után 23 hónap múlva, 1977. november 7-én átadták a forgalomnak. (Közben 1977-ben árvíz is akadályozta a munkálatokat.)

Magyarországon ilyen nagyságrendű hidat ilyen gyorsan még nem építettek. A hídépítés új technológiája a köröstarcsai hídnál világszínvonalra emelkedett.

A harmadik híd Körösladánynál a Sebes-Körösön épült 1978–79-ben. A 2,00–3,50 m-es, 21,00–26,50 tonnás előregyártott elemeket a 8 km-re lévő köröstarcsai előregyártó telepről szállították. A köröstarcsai hídnál tökéletesített technológiának köszönhető, hogy a 32,90+64,30+32,90 m nyílású, 12,14 m szélességű híd újabb rekordidő, mindössze 14 hónap alatt készült el.

A „menetrendszerűen" épített hidak következő állomása a dobozi Kettős-Körös-híd volt. Az ötnyílású (37,65+79,12+37,3+29,81+30,11 m) híd teljes hossza 234,44 m, pályaszélessége 10,00, teljes szélessége 11,20 m. 68 méteres támaszközével hazánk legnagyobb fesztávolságú szabadonszerelt feszítettbeton hídja. A köröstarcsai üzem 30 km-re van a hídtól, innen szállították trélerrel a hídhoz készült 168 db elemet. A híd 1980–1982 között épült.

A Körös-hidak építése tovább folyik. 1982-ben kezdték, s jelenleg építik a békési hidat, tervezik a gyoma-endrődi hidat az egykori gyomai és endrődi híd között teljesen új nyomvonalon.

A nyolcvanas évek elején a közúti igazgatás újabb átrendezésére került sor. 1983. június 30-ával megszűnt a Békéscsabai Közúti Igazgatóság, s július 1-től a Szolnoki Közúti Igazgatóság látja el Békés és Szolnok megye állami útjainak kezelését, üzemeltetését.

Már az igazgatóság átszervezése után került sor a 44. sz. főközlekedési út békéscsabai átkelési szakaszának a VOLÁN-teleptől a Kossuth térig terjedő szakaszának üzembe helyezésére 1983. július 31-én, majd szeptember 30-án átadták az útvonal vasúti felüljárójának a régi mellett felépített újabb kétsávos felüljáróját, melynek építési költsége 50 millió Ft volt. A 44-es főútvonal teljes korszerűsítése áthúzódik 1984-re, amikor átadják az Élővízcsatornán felépülő négy nyomú új hidat és a kiszélesített Gyulai utat.

*

1983-ban tehát újabb szakasz kezdődött a megye útügyének irányításában. Az eddig megtett utat néhány számadattal illusztráljuk, hogy a megye – a lehetőségeket kihasználva – igyekezett lépést tartani az országos fejlődéssel.

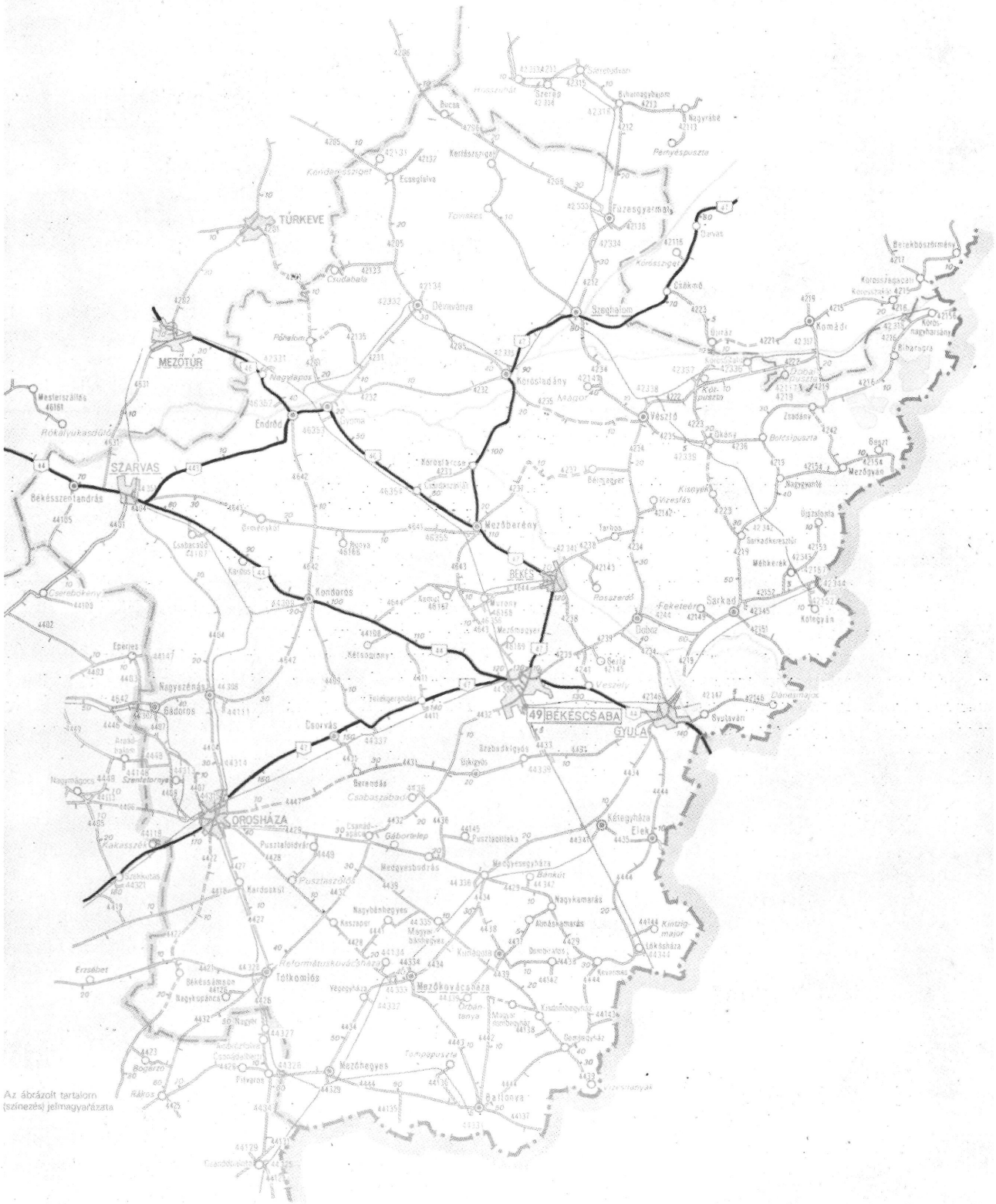
A közúthálózat hossza alig változott a megyében:

ORSZÁGOS KÖZUTAK TÉRKÉPE
KPM BÉKÉSCSABAI KÖZÚTI IGAZGATOSÁGA
BÉKÉS MEGYE

1:400 000

0 5 10 15 20 km

MEGYE SORSZÁMA 4
KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG KÓDSZÁMA 49


TÚRKEVE
MEZŐTÚR
SZARVAS
Békésszentandrás
Endrőd
Mesterszállás
Rókalyukasdűlő
Nagyágas
Pósfalva
Ciudahalom
Dévaványa
Kondorosszigeti
Kertészszigeti
Füzesgyarmat
Darvas
Körösszegi
Szeghalom
Körösladány
Vésztő
Kondoros
Mezőberény
BÉKÉS
Murony
Mezőmegyer
Csorvás
Gerla
Veszely
49 BÉKÉSCSABA
GYULA
Sarkad
Feketeér
Dobozi
Kötegyán
Gyulavári
Nagyszénás
Sádoros
Eperjes
Nagymágocs
Szentetornya
OROSHÁZA
Csabaszabadi
Gábortelep
Pusztaföldvár
Pusztaszőlős
Medgyesbodrás
Medgyesegyháza
Kétegyháza
Elek
Bánkút
Nagykamarás
Almáskamarás
Kintzig-major
Lőkösháza
Nagybánhegyes
Kaszaper
Magyarbánhegyes
Kardoskút
Reformátuskovácsháza
Tótkomlós
Erzsébet
Békésmegyer
Nagykopáncs
Mezőkovácsháza
Orbántanya
Magyarbombonya
Bombaház
Kevermes
Kisdombegyház
Tótpusztai
Mezőhegyes
Fényeskert
Rákos
Ballonya
Vízesmonyák
Bogarzó
Csanádalbert
Csanádpalota
Csabacsűd
Kamut
Kétsopony
Telekgerendás
Szabadkígyós
Ükrös
Berénd
Csabacsűd
Csanád-apáca
Bánkút
Kaszaper
Magyarbánhegyes
Kardoskút
Reformátuskovácsháza
Tótkomlós

Az országos közutak hossza az útjelleg szerint (km)				
	1967	1970	1975	1980
II. rendű főútvonal	225	225	225	227
Összekötő út	1076	1085	1103	1102
Bekötőút	181	178	154	145
Állomáshoz vezető út	26	26	26	24
Összesen:	1508	1514	1508	1498

A közúthálózat azonban számottevő minőségi változáson ment át:

A közutak burkolás szerinti megoszlása (km)					
	1965	1970	1975	1980	1982
Pormentes	582	767	966	1168	1371
Makadám*	836	759	469	272	32
Kiépítetlen	88	88	73	58	19
Összesen	1506	1514	1508	1498	1422

* A statisztika a portalanított makadámot nem számítja a portalanított utak közé, a makadámutak portalanításának befejezése és a makadámutak felszámolásának időpontja ezért nem egyezik meg a szövegben tárgyalt időponttal.

A közölt statisztika szerint az 1972-es csúcsponthoz képest (1522 km) 1982-re a közúthálózat hossza 100 km-rel csökken, s 1982-ben 1422 km. Ebből ötévenként átlag 200 kilométert pormentesített úttá építettek át, de 1980–1982 között ez a folyamat felgyorsult, s a 200 km út átépítését két év alatt végezték el. Az utak minőségi összetételében a fordulópont 1970-ben volt, ebben az évben haladta meg a pormentes utak hossza a makadámutakét. Az utóbbi két évben lényegében felszámolták a makadámutakat, s mindössze 32 km-t tartanak még nyilván. Ugyancsak minimálisra csökkent a kiépítetlen utak hossza is.

A burkolatok további részletezése még jobban rávilágít az utak összetételének változásába:

Az országos utak burkolat szerinti megoszlása (km)				
	1970	1975	1980	1982
Beton	42	15	10	10
Kő és keramit	102	37	12	2
Aszfalt és bitumen	623	914	1146	1359
Portalanított makadám	558	405	272	32
Vízzel kötött	101	64		
Kiépítetlen	88	73	58	19
Összesen	1514	1508	1498	1422

A kimutatásból az is kiderül, hogy a régi típusú beton, kő és keramitburkolatból alig maradt meg valami.

A megye helyzete az országos úthálózathoz viszonyítva az utóbbi tíz évben a következőképpen alakult.

1970-ben a portalanított utak hossza a közutak %-ában:

Békés megyében	50,6%
Országosan	60,2%

A 100 km²-re jutó közutak burkolat szerinti megoszlása:

	portalanított	makadám
Békés megyében	13,5 km	11,7 km
Országosan	19,1 km	11,4 km

A lemaradás tehát a portalanított utaknál mutatható ki, ezen belül is az aszfalt- és bitumenutaknál jelentkezik az eltérés (Békés megye: 11,0 km, országosan: 17,3 km).

1980-ban a 100 km²-re jutó portalanított út 25,3 km-re nőtt, de az országos átlagtól mintegy 7%-al továbbra is elmaradt.

Az 1422 km-nyi országos közlekedési út mellett 2000 km tanácsi belterületi út található a megyében. Ennek kiépítettsége alacsony, alig haladja meg a 17%-ot. Ezenkívül a saját használati út (mezőgazdasági, ipari stb.) folyton bővülő hálózata egészíti ki a megye úthálózatát.[20]

A fentiekből kiderül, hogy jelentős eredményeket ért el a Békéscsabai Közúti Igazgatóság másfél évtizedes tevékenysége során.

A megye úthálózatában bekövetkezett pozitív változások jó érzéssel töltötték el a megye társadalmi-gazdasági vezetését, de legtöbbre értékelték azok a közlekedők, akik nap mint nap igénybe veszik úthálózatunkat.

Bízunk abban, hogy a jelenlegi megtorpanás után a fejlődés az előző évekhez hasonlóan töretlen lesz.

FORRÁSOK ÉS IRODALOM

Az anyag terjedelme miatt a felhasznált levéltári, irattári, könyvészeti és egyéb forrásokat nem tudjuk az egyes adatokhoz fűzött jegyzetekkel, hivatkozásokkal ellátni. Ezért az egyes fejezetek, nagyobb egységek után összefoglalóan közöljük a felhasznált forrásokat és irodalmat. A pontos lelőhely – iratszám, lapszám stb – feltüntetését hasonló okokból ugyancsak elhagyjuk.

1. Kristó Gyula: Békés megye a honfoglalástól a török világ végéig. Békéscsaba, 1981.
Karácsonyi János: Békés vármegye története 1–2. 1896.
Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Bp. 1963.
Scherer Ferenc: Gyula város története 1–2. Bp. 1938.
Az 1980. évi népszámlálás 4. Békés megye adatai. Bp. 1981.
4343/1949 sz. MT rendelet a megyék székhelyéről és területének megállapításáról.
Békés megye térképe 1550-ben. Közli: Karácsonyi János: Békés megye története. 1. köt. 1896.
Görög Demeter atlasza. Ld. 6. jegyzet.
Békés megye. (Térkép.) Rajzolta: Mihálfi József. Bp. 1881.
Békés megye. (Térkép.) Kartográfiai Vállalat 1973.

2. Ábrahám Kálmán: Utak. Bp. 1976.
Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bp. 1880.
Durkó Antal: Békés nagyközség története. Békés, 1939.
Diószegi András: A Magyarországon keresztülvezető kereskedelmi utak az Árpádházi királyok idejében. Kolozsvár, 1907.
Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp. 1960.
Karácsonyi János: Békés vármegye története. 1–2. k. 1896.
Kristó Gyula: i. m.
Neumann Jenő: Szarvas nagyközség története. Szarvas, 1922.
Mendöl Tibor: Szarvas földrajza. Békéscsaba, 1981.
Scherer Ferenc: i. m.

3. Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Bp. 1975.
Bánkuti Imre: Gyula kuruc ostroma. Békési Élet. 1976/2. sz.
Hanzó Lajos: Az iparfejlődés Békés megyében a XIX. században. In: Körös Népe. II. Békéscsaba, 1957.
Gyomai tanulmányok. Szerk.: Szabó Ferenc. Gyoma, 1977.
Mezőberény története. Szerk.: Szabó Ferenc. Mezőberény 1973.
Mappa Exhebiens Situationem Diminii Gyulensis, in Comitatibus Békésiensi, Csongrádiensi et Aradiensi Existentis, et ad Illustrissmam Familiam Harrukerianam spectantis... accurate delinenata... per Andream Paulovics Geometr. Anno 1788.
BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1715–1780.

4. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1780–1818.
Emlékkönyv Mezőkovácsháza alapításának 150. évfordulójára. Szerk.: Dankó Imre. Mezőkocsácsháza, 1964.
Eperjessy Kálmán: Békés megye az első katonai felvétel (1782–1785) országleírásaiban. In: Körös Népe. Történelmi és Néprajzi szemle IV. Békéscsaba, 1963.
Gecsei Lajos: A postaszervezet működése Békés vármegyében 1787–1850. Békéscsaba, 1971.
Gyomai tanulmányok. Szerk.: Szabó Ferenc. Gyoma, 1977.
Haán Lajos naplója. Vál.: Papp János. Békéscsaba, 1971.
Írások Szeghalom múltjából. Vál.: Miklya Jenő. Békéscsaba, 1976.
Márki Sándor: Aradvármegye és Arad szabad királyi város története. 2. rész. Arad, 1895.
Petik Ambrus: Békés vármegye leírása 1784. Gyula, 1961.
Neueste General Post- und Strassenkarte der Österreichischen Monarchia. Wien, 1829.

5. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek 1794–1825.
Scherer: i. m.

6. Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1802–1844.
Scherer: i. m.
Kapus híd vázlata. BML Megyegyűlési ir. 1469/1814.
Intervallum oppidi utriusque Gyula. (Térkép). Szerző, é. n. BMT 121.
Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp. 1970.
Magyar átlás az az Magyar, Horvát, és Tót országok vármegyéi, 's szabad kerületei ... tábláji. Közrebocsátotta Görög (Demeter). Viennae 1802–1811. (A Békés megyei térképet Vertics József készítette. Cz. I.)

7. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek.
Gyomai tanulmányok. i. m.
Mezőberény: i. m.
Neumann: i. m.

8. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek 1805–1846.
Gecsei: i. m.

9. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1802–1844.
Mezőberény: i. m.
Scherer: i. m.

10. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1830. BML u. a. 1850–1852.
Antalffy: i. m.

11. BML Békés vármegye iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1837–1846.
Durkó: i. m.
Hanzó: i. m.

List Frigyes: Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról. Bp. 1916.
Márki: i. m.
A magyar közlekedésügy monográfiája. Bp. é. n.

12. BML Békés–Csanád megye megyefőnöki általános iratok 1850–1853.
Gecsei Lajos: A postaszervezet működése Békés vármegyében. Az osztrák posta időszaka 1850–1867. Békéscsaba, 1973.
Karácsonyi: i. m. I. köt.
Vasárnapi Újság. 1855. 103 p.
Administrativ General-Karte des Königreiches Ungarn. K. K. Militarisch Geographische Institut. 1858.

13. BML Békés–Csanád megye megyefőnöki általános iratok 1850–1853.
Durkó: i. m.
Márki: i. m.
Scherer: i. m.
Kohn Dávid: Hatvan év múltán. Gyula, 1936.

14. BML Megyegyűlés jegyzőkönyvek 1867–1889.
Ábrahám Kálmán: Utak. Bp. 1976.
Baldácsy Antal: Alföldi úthálózat. Pest, 1871.
Békéscsaba földrajza. Szerk.: Tóth József. Békéscsaba, 1976.
Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp. 1960.
Kohn Dávid: Az élet alkonyán. Gyula, 1937.
Scherer: i. m. II.
Technikai fejlődésünk története. 1867–1927. Bp. 1928.
Tanulmányok Békéscsaba történetéből. Szerk.: Kristó Gyula–Székely Lajos. Békéscsaba, 1970.
Békés megyei Közlöny. 1876. 78. sz.
Vasárnapi Újság. 1882. 282 p. 1896. 40. p.
Békés megye (térkép). Rajzolta: Mihálfi József. Bp. Posner Károly, Lajos, 1881.

15. BML Közgyűlési jegyzőkönyvek. Alispáni jelentések. 1890–1897.
BML Hivatalos Közlemények. Békés vármegye Hivatalos Lapja 1898–1902. Alispáni nyomtatott jelentések.
BML Békés Vármegye Hivatalos Lapja. 1903–1918. Alispáni nyomtatott jelentések.
Ábrahám Kálmán: i. m.
Békés vármegye szabályrendeletei 1–2. köt. Gyula, 1891–1893.
Békés vármegye szabályrendeletei. Gyula, 1898.
Hanzély János: i. m.
Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. 8. kötet. Szerk.: Matlekovics Sándor. Bp. 1898.
Technikai fejlődésünk története. Bp. 1928.
Tóth László: A Duna-Tisza-Körös-közi alföldi transzverzális út építésének története. (1893–1899). In.: A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve. 1981.
Békés. 1910. jan. 16. és 23. márc. 6. 29. és dec. 11. száma.

16. BML Békés vármegye Hivatalos Lapja. Alispáni nyomtatott jelentések. 1920–1929.
Ábrahám Kálmán: i. m.
Magyarország útügyi évkönyve. Bp. 1934.
Technikai fejlődésünk története. i. m.
Békés megyei Hírlap. 1929. július 3. és dec. 18. sz.
Magyarország állami és törvényhatósági közútainak forgalmi térképe. Az 1927 § 28. évi forgalomszámlálás eredményei alapján összeállította és kiadja a m. kir. kereskedelemügyi minisztérium. Bp. 1929.

17. BML Békés vármegye Hivatalos Lapja. Alispáni nyomtatott jelentések. 1930–1939.
Ábrahám Kálman: i. m.
Hanzély János: i. m.
Békés megyei Hírlap. 1933. nov. 11.
Magyarország útügyi évkönyve. Bp. 1934.
Útállapottérkép. Kiad. a Kir. Magyar Automobil klub. 1936.
A főközlekedési utak forgalmi terhelésének térképe. Az 1935/36 évi közúti forgalomszámlálás alapján.
Magyarország útállapottérképe. 1938. okt. 1–1939. jan. 31. Kiad. a keresk. és közlekedésügyi minisztérium 1939.
A göbölyhajtó utat a 300/1931. sz. alispáni határozattal törvényhatósági útból községi közdűlőúttá nyilvánították, ezzel az út 150–200 éves jelentősége hivatalosan is megszűnt. BML Közgy. jkv.

18. BML Békés vármegye Hivatalos Lapja. Alispáni nyomtatott jelentések. 1940–1944.
BML A Gyulai Államépítészeti Hivatal iratai 1944–1945
Ábrahám Kálmán: i. m.
Hanzély János: i. m.

19. BML A Gyulai Államépítészeti Hivatal iratai 1944–1948.
BML Alispáni jelentések 1945–1949. Békés vármegye Hivatalos Lapja.
Ábrahám Kálmán: Utak. Bp. 1976.
Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp. 1960.
Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949). Összeállította: Pálmány Béla. Bp. 1981.
Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat 25 éves fejlődéséről (1945–1970). Bp. 1972.
Tóth László: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban. In: A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve. 1981.
Magyarország útállapot térképe 1949. június 1-én. Kiad.: a Franklin Könyvkiadó NV.
Sugár István: A Gyulai Államépítészeti Hivatal futárszolgálata 1944-45-ben. Gyula, 1962.
BML A Megyei Tanács VB Építés- és Közlekedésügyi osztályának iratai. 1950–1962.
Békéscsabai Közúti Igazgatóság irattára. A Békéscsabai Közúti Igazgatóság éves és ötéves tervjelentései. 1966–1970.

20. Ábrahám Kálmán: Utak. Bp. 1976.
Békés megye statisztikai évkönyve. 1965–1970.
Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp. 1960.
Jasinszky István: Fejezetek az útjelzők történetéből. In. A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve. 1981.
Negyed századunk. Szerk.: Cserei Pál. Kiad. az MSZMP Békés megyei és Békéscsaba városi Bizottsága. Békéscsaba, é. n.
Békés megyei Népújság. 1959. dec. 20. és 22. sz.
Békés megyei Népújság 1962. okt. 17.
Szabó Lajos főmérnök közlése.
Magyarország állami közutainak térképe. Szerk.: Útügyi Kutató Intézet az 1955/56. évi országos forgalomszámlálás eredménye alapján.
Magyarország állami közúthálózata. Az 1963. évi országos forgalomszámlálás eredményei alapján készítette az Útügyi Kutató Intézet Közlekedéstudományi Osztálya.

21. Békéscsabai Közúti Igazgatóság Irattára. A Békéscsabai Közúti Igazgatóság tervjelentései. 1970–1981.
Ábrahám Kálmán: Utak. Bp. 1976.
Békés megye statisztikai évkönyve 1970–1982.
Jasinszky István: Fejezetek az útjelzők történetéből. In.: A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve 1981.
Közlekedési és Hírközlési évkönyv. 1970 és 1980.
Területi statisztikai évkönyv. 1979.
Városi Közlekedés 1982/4 sz.
A köröstarcsai Kettős-Körös-híd. Írta: Reviczky János.

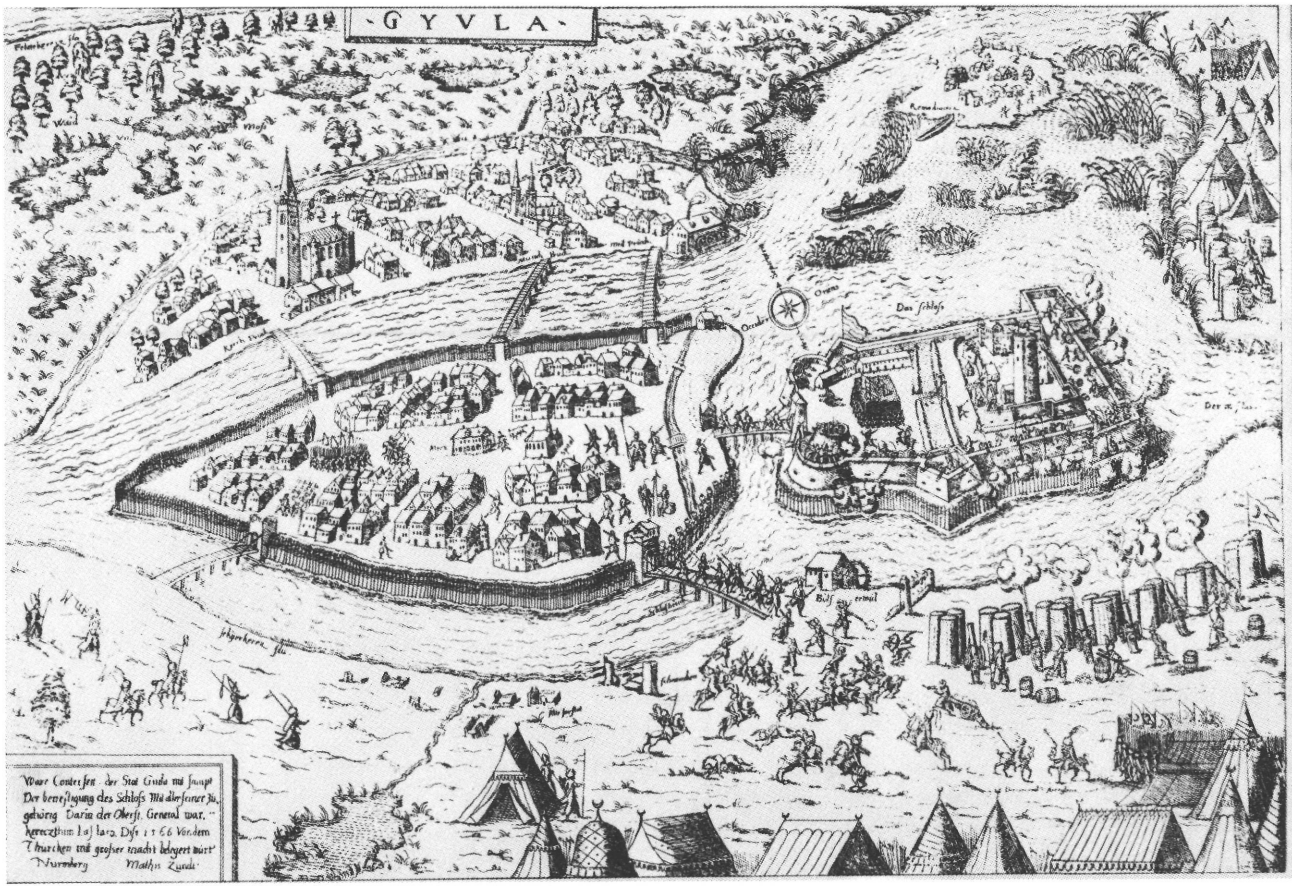
Reviczky János–Zsigmondi András: A köröstarcsai Kettős-Körös-híd. M. Hirdető. Békéscsaba nyomd. é. n.
Boros Ervin–Reviczky János: A körösladányi Sebes-Körös-híd. UVATERV soksz. é. n.
A dobozi Kettős-Körös-híd. KV. F. Főprint ny. 1982.
Békés megyei Népújság 1982. február 8. sz.
Szabó Lajos főmérnök közlése.

Jól használhattuk az egyes megyék közutairól eddig elkészült kiadványokat is.

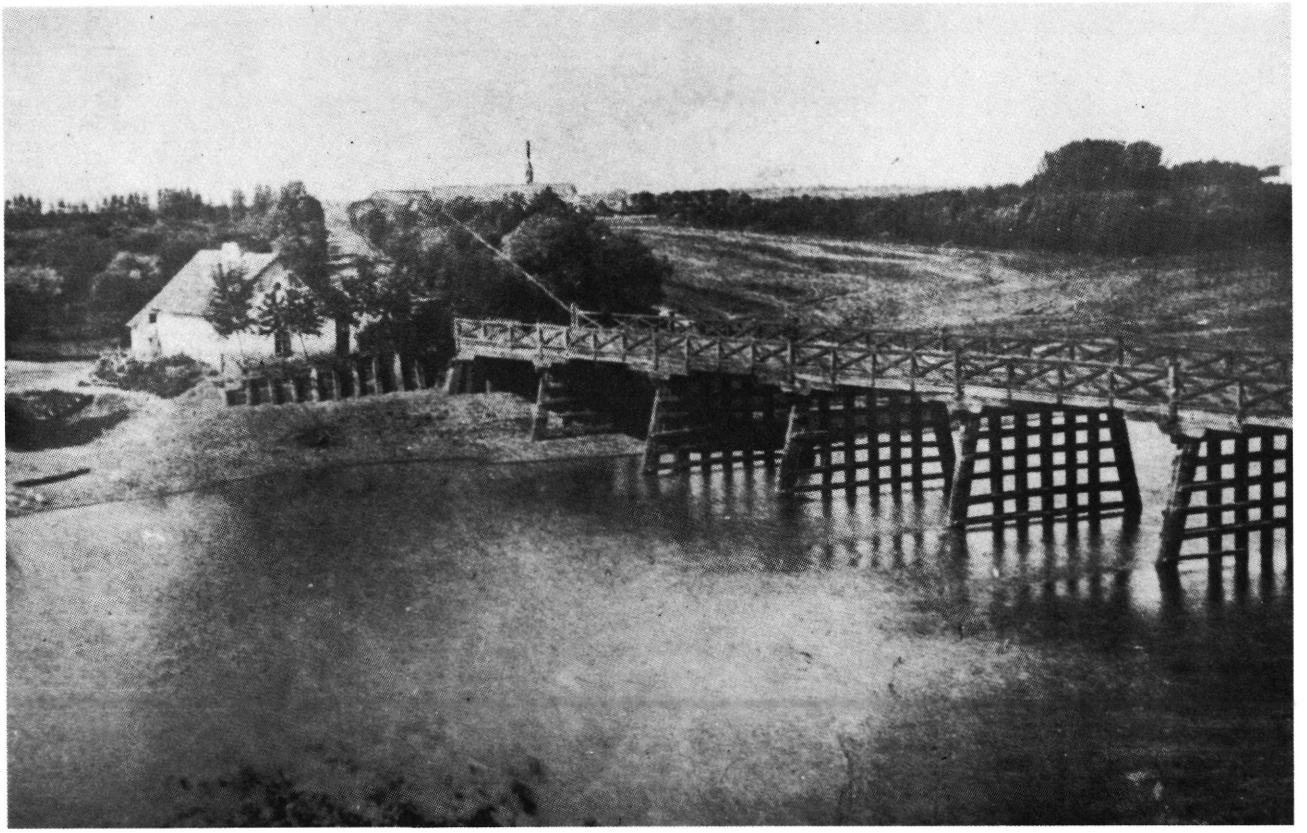
TÉRKÉPEK JEGYZÉKE

1. Békés megye területének változásai
2. Békés megye 1550-ben
3. A felszíni formák hatása az útvonal irányára a Sárrét vidékén a 18. században
4. A kondorosi csárdánál összefutó útvonalak a 18. században
5. Békés megye úthálózata a 19. század elején
6. Békés megye környékének fő útvonalai az osztrák birodalmi térképen 1829-ben
7. Békés megye és környékének fő útvonalai az 1890-es években
8. Az I. alföldi transzverzális út vonala
9. Békés megye közútjai 1918-ban
10. A főközlekedési utak megállapítása 1935-ben
11. Békés megye és környékének útállapottérképe 1938–1939-ben
12. Országos közutak Békés megyében

KÉPMELLÉKLET

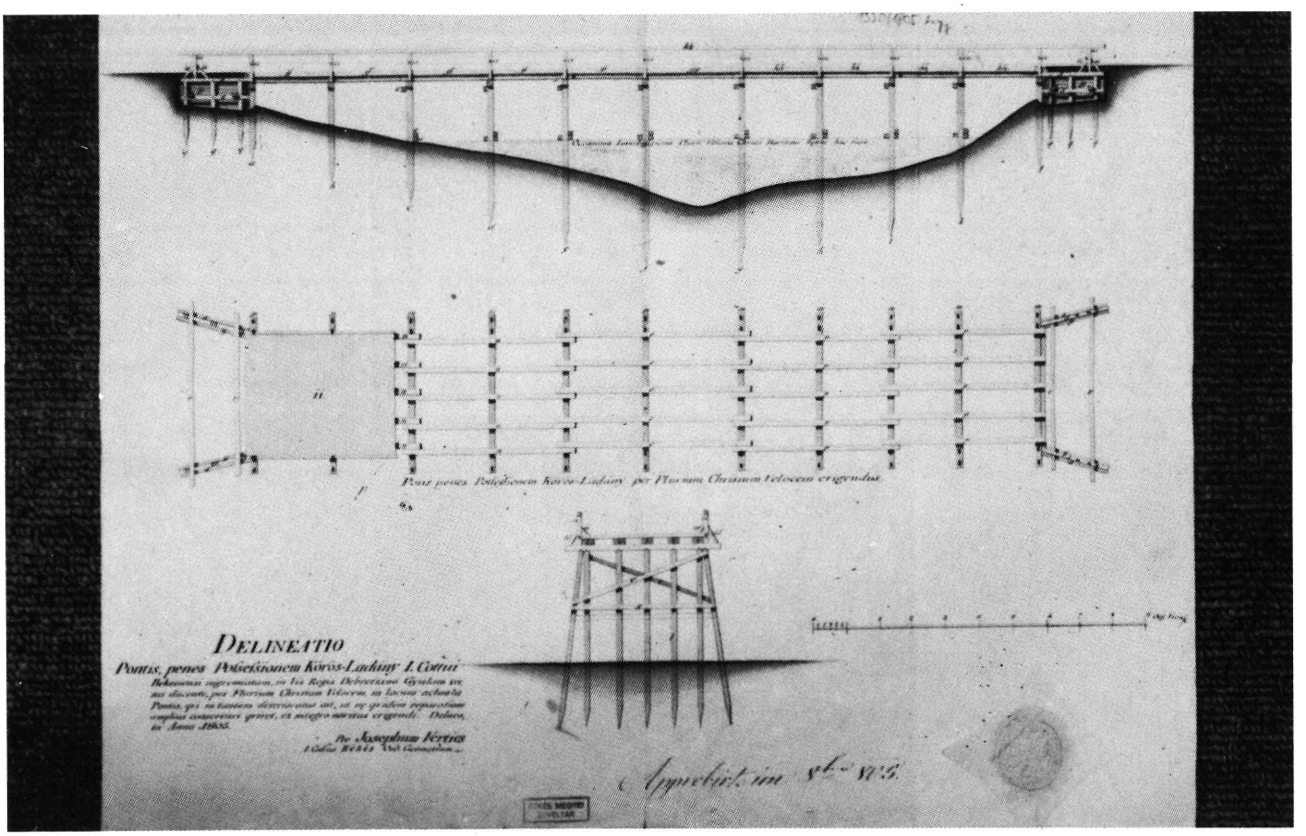


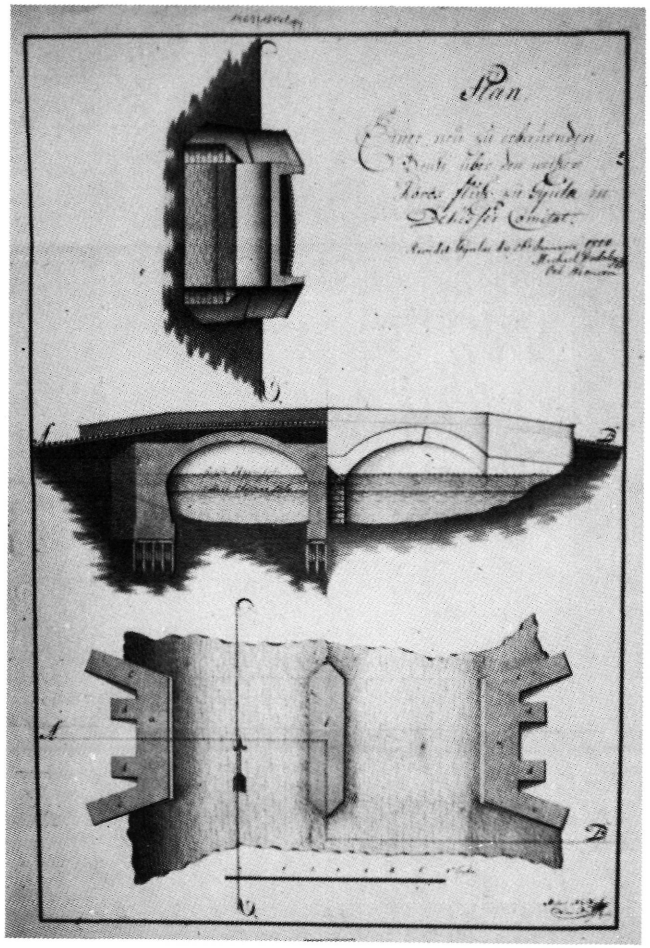
Fahidak a 16. században Zündt Mátyás fametszetén (Gyula)



A szarvasi fahíd a 19. század végén

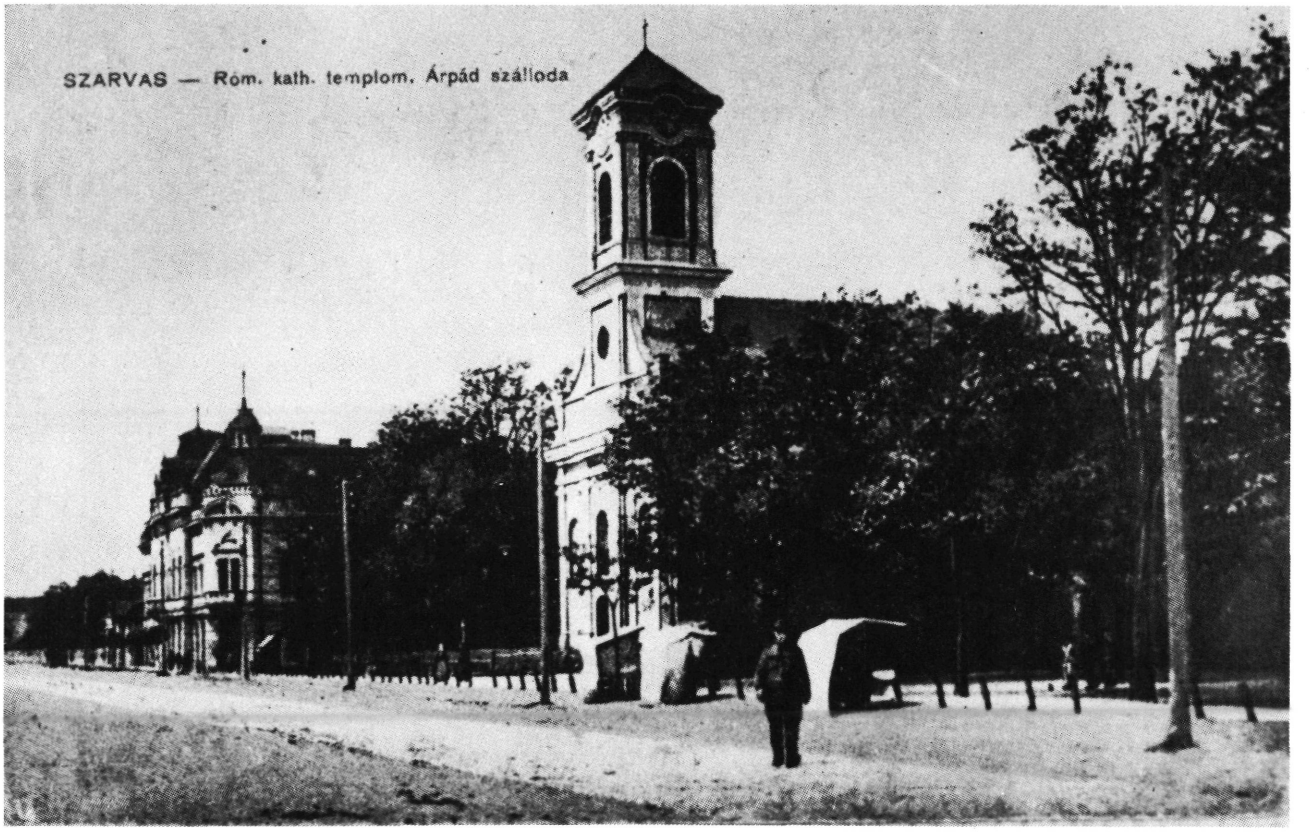
A körösladányi nagyhíd terve (19. sz. eleje)





A gyulai Kapus-hid terve (19. sz. eleje)

A kondorosi régi csárda (Festmény)



Az I. alföldi transzverzális út szarvasi átkelési szakasza az 1920-as években

Kettős útőrház Sarkadon

Útkövezés Békéscsabán

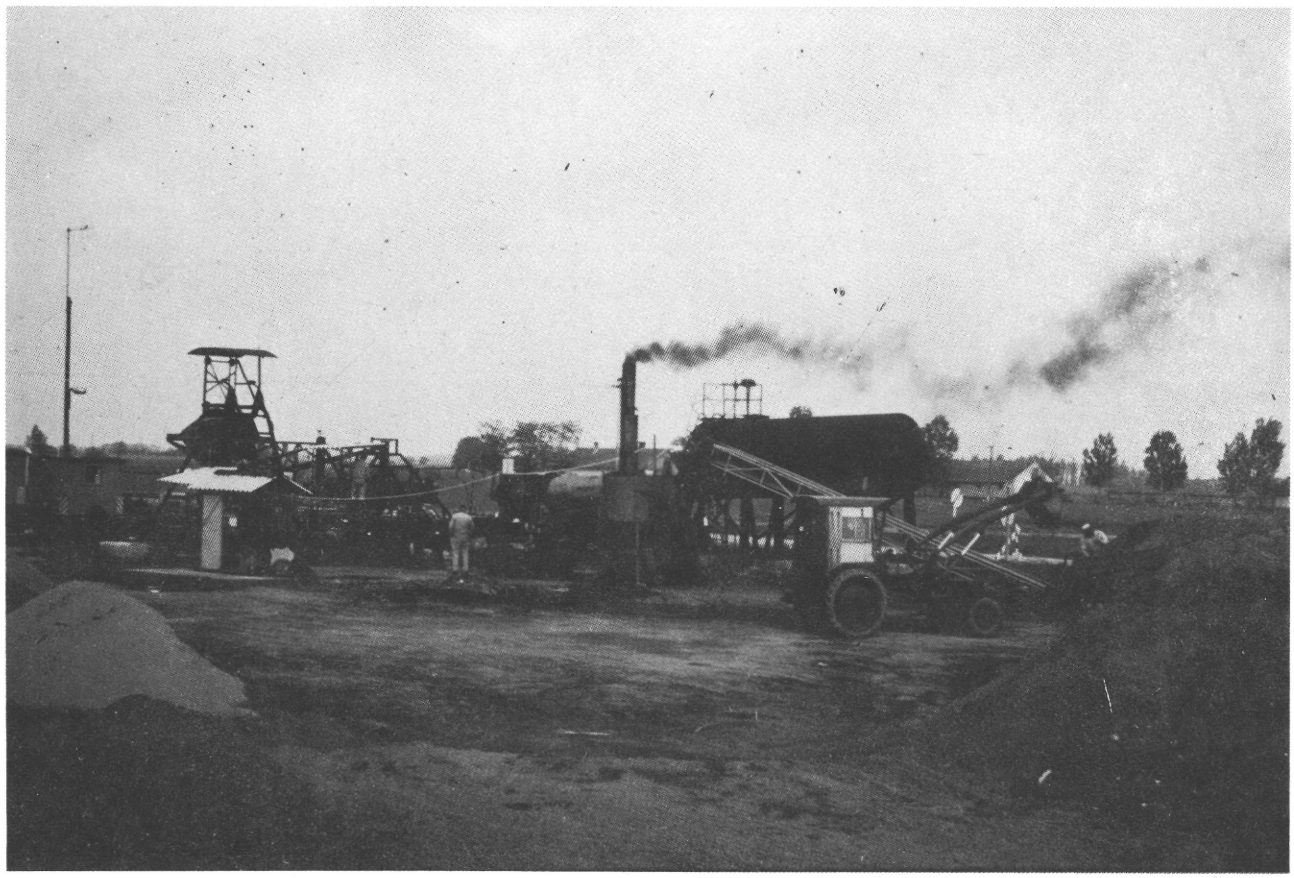
A debrecen–szegedi főútvonal megnyitása 1959-ben

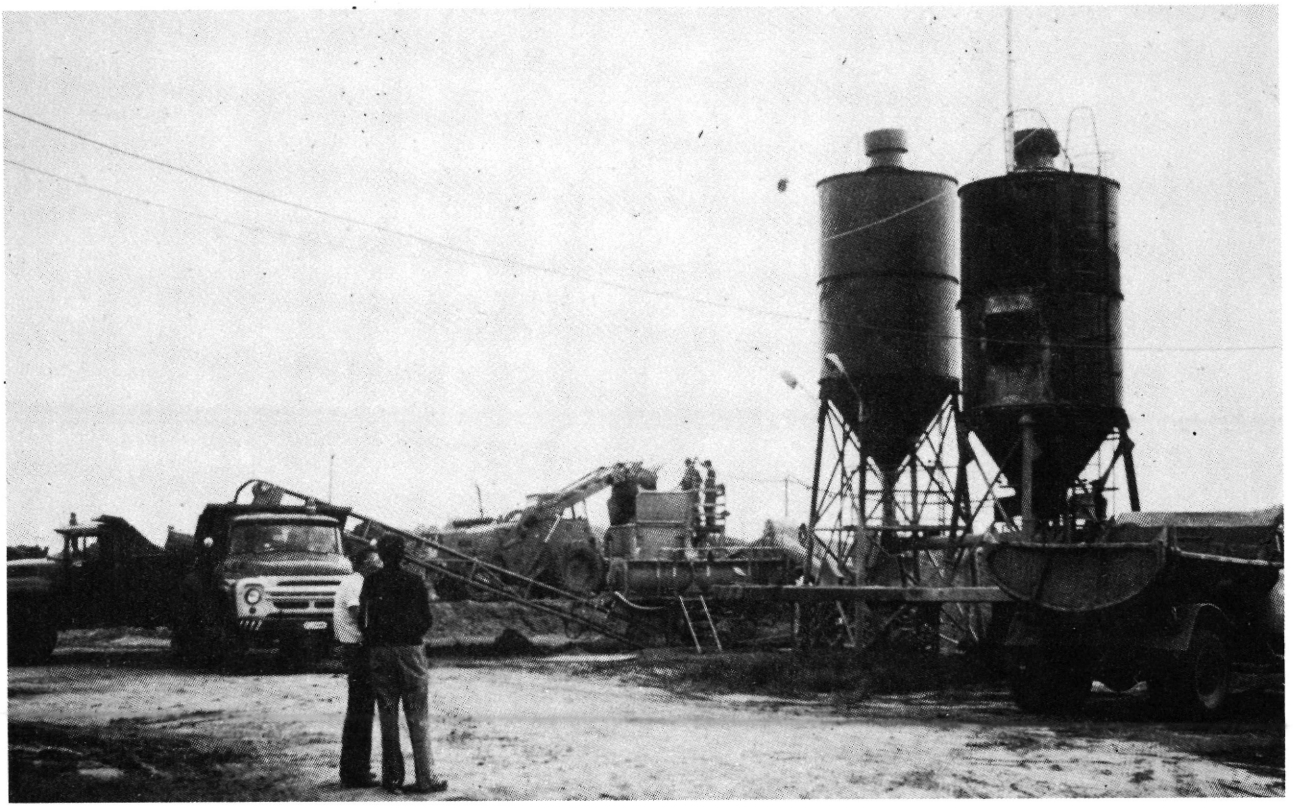
A 44-es főútvonal lebontott régi hídja Békéscsabán

A békéscsabai üzemmérnökség

A gyomai üzemmérnökség

Hidegaszfalt-keverőtelep





Stabilizációs keverőtelep

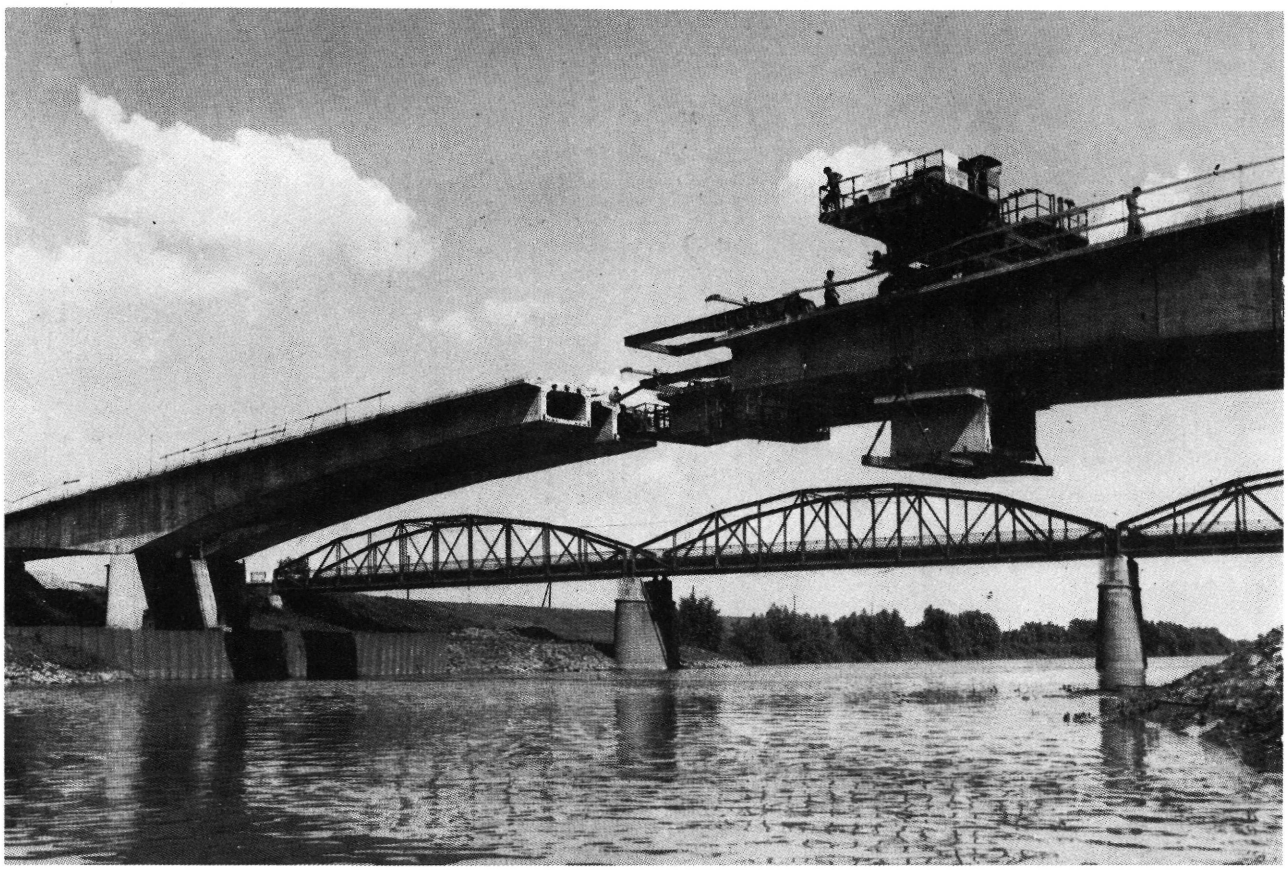
Emulziósaszfalt-keverőtelep

A megye első forgalomirányító berendezése Békéscsabán a Kossuth téren

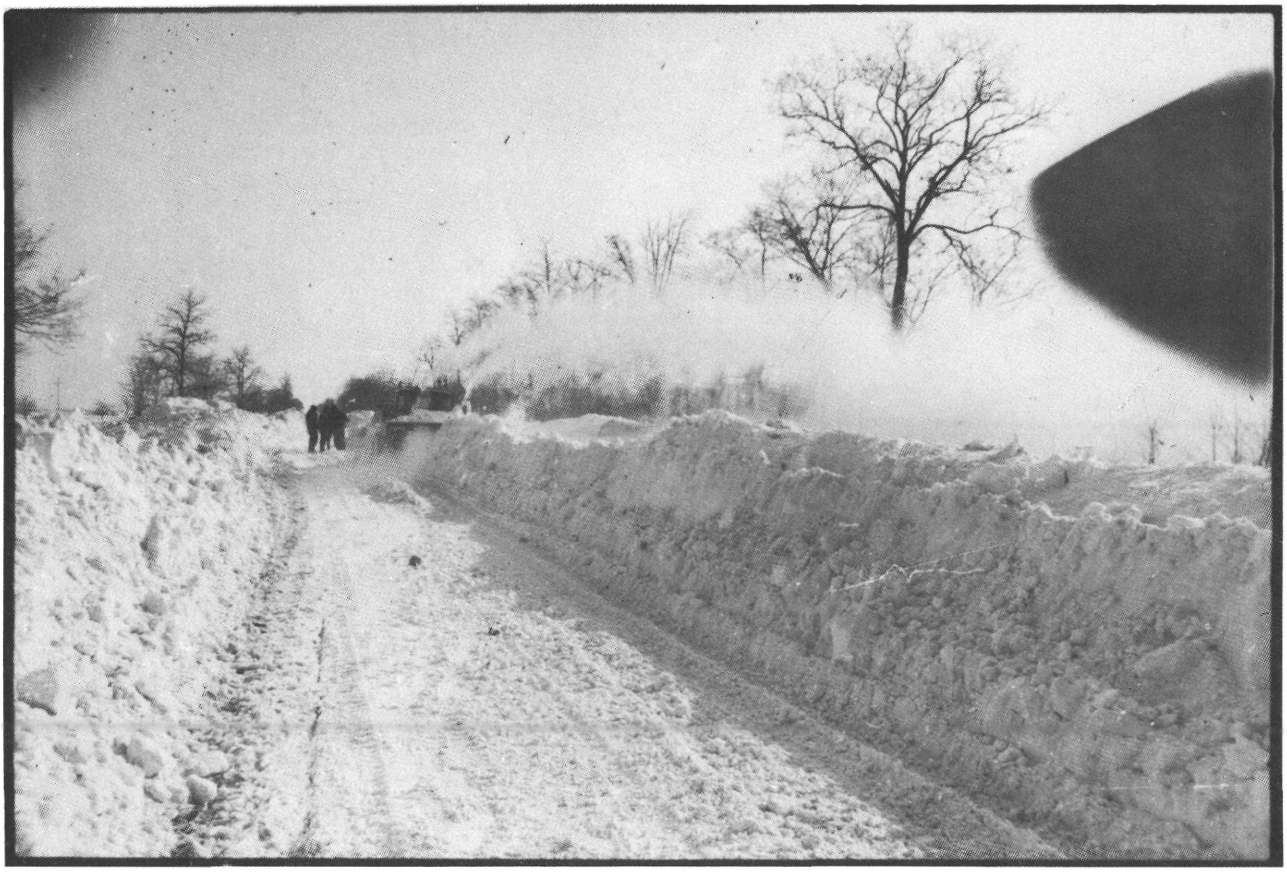
A 44-es és 47-es főközlekedési utak csomópontja Békéscsabán

A 44-es és 47-es főközlekedési utak közös szakasza Békéscsabán

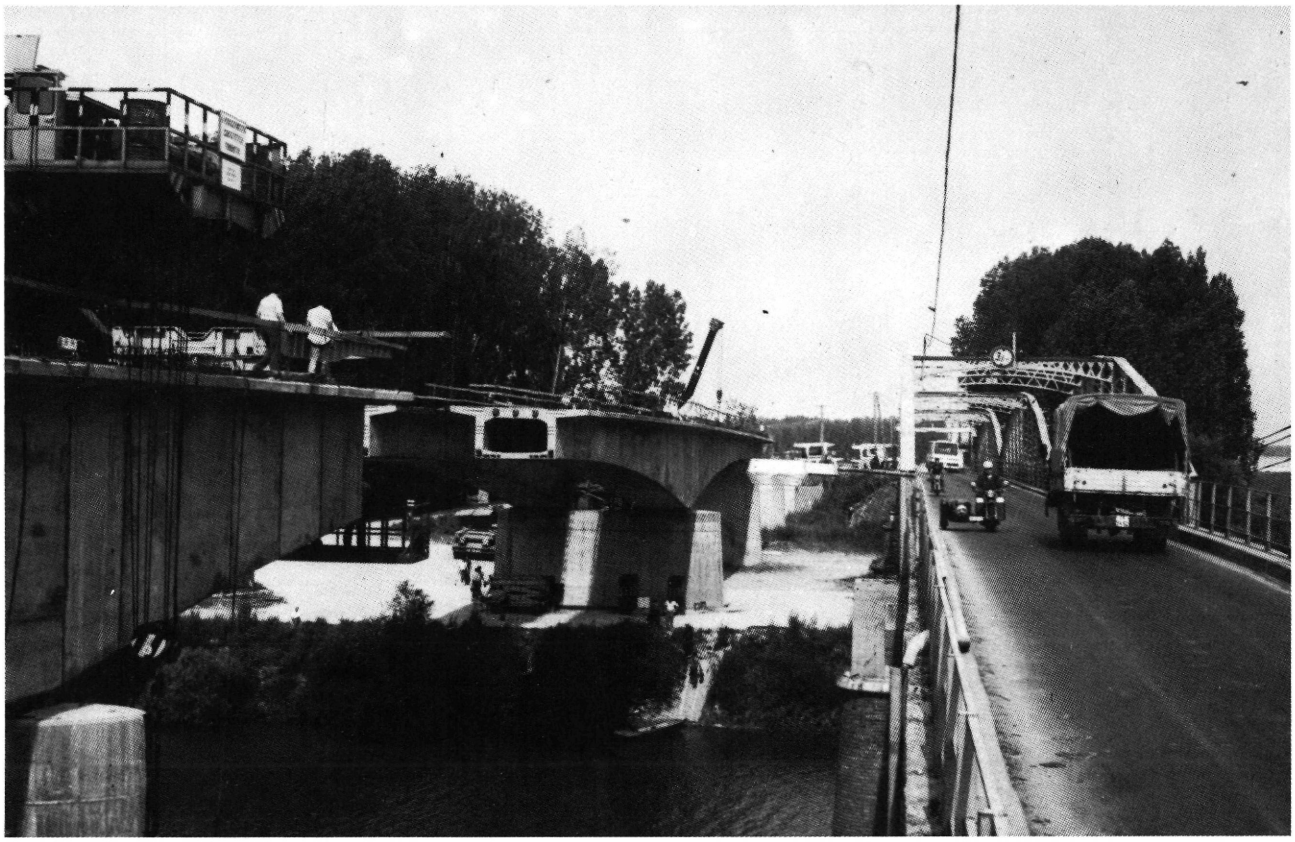
A 44-es főközlekedési út köröstarcsai Kettős-Körös-hídja



Befejezés előtt a dobozi híd. Mellette a századfordulón épült acélhíd



a–c) Téli védekezés. Keményebb telek idején Békésben is nagy feladat a forgalom fenntartása



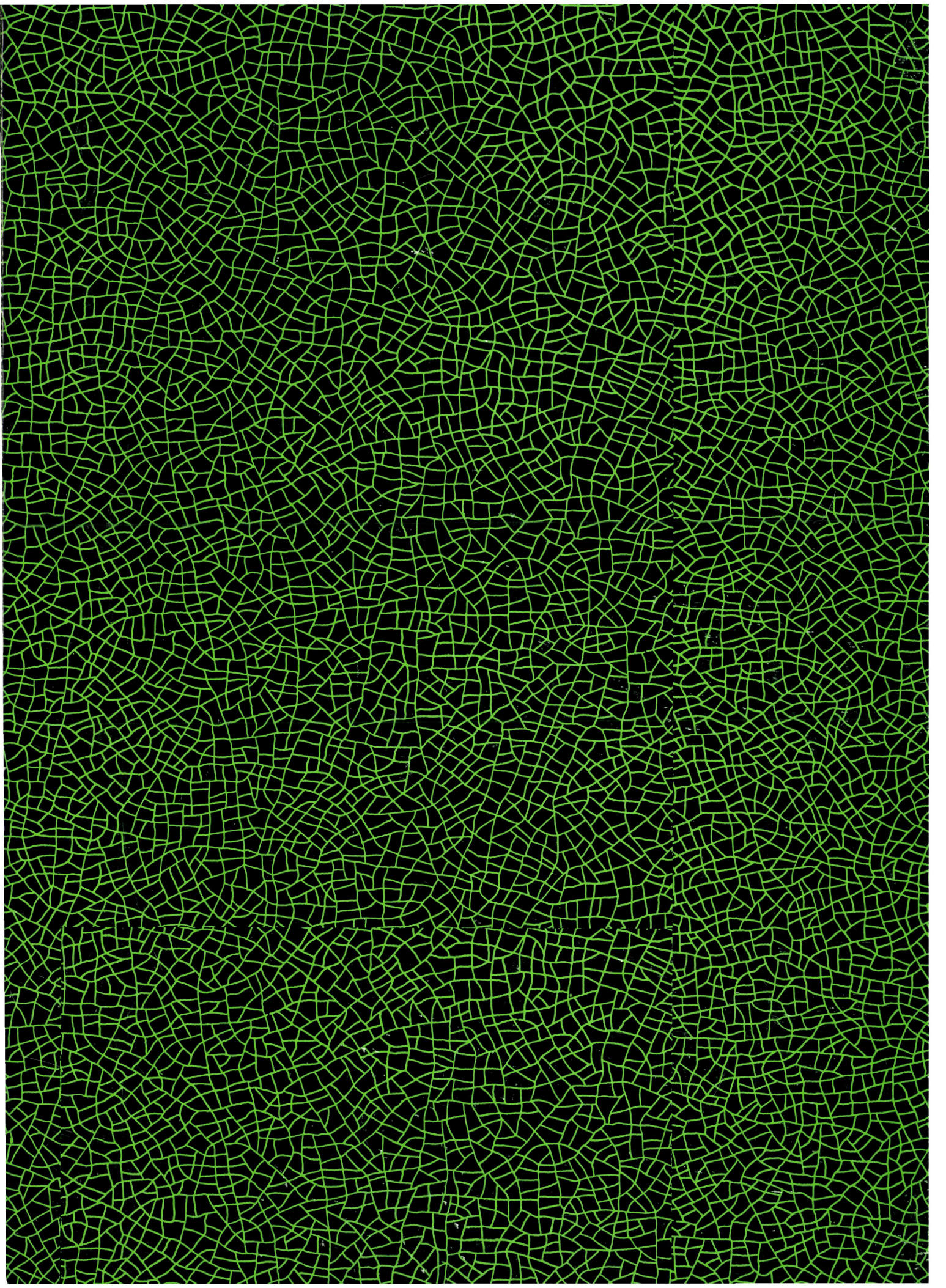
A régi mellett épül az új híd Békésen

Árvíz a Körösök mentén. Védekezés a sarkad-remetei hídnál

A gyulai Fehér-Körös-híd árvíz idején

Elöntött út Gyula és Sarkad között

A gyulai határátkelő a 44-es főútvonalon

TARTALOM

Előszó 5
Bevezetés 7
1. / A honfoglalástól a török kiűzéséig 8
2. / Az újratelepedéstől II. Józsefig 11
3. / II. Józseftől a reformkorig 14
Postautak 14
Utak és kereskedelem 15
Az első kőút 17
Hidak, révek, vámok 18
Viták az utak körül 20
Útügy a 19. század elején 21
Göbölyhajtó út 24
4. / A reformkor útügyéből 26
Széchenyi István tervezete 27
5. / A megye útügye 1850–1867 között 28
Kőútépítés az ötvenes években 34
6. / A kiegyezéstől az első úttörvényig 1867–1890 37
Kőútépítés 41
Indóházi utak 42
Hidak, kompok 43
Az utak fásítása 44
Vízi szállítás 44
7. / Az első úttörvénytől a világháború végéig 1890–1918 46
Törvényhatósági utak 47
Az első alföldi transzverzális út 51
A harmadik alföldi transzverzális út 52
Útépítés 1904 után 54
Vámos utak 58
Az utak törzskönyvezése 58
Útfenntartás 59
Az első világháború idején 60
Hídépítés 62
8. / A két világháború között 1920–1944 65
A húszas évek 65
A harmincas évek 68
A II. vilábháború idején 72
9. / A megye közúthálózata a felszabadulás után 1945–1983 74
Közúthálózatunk 1945–1968 között 74
A Békéscsabai Közúti Igazgatóság 1969–1983 78
Források és irodalom 86
Térképek jegyzéke 89
Képmelléklet 90