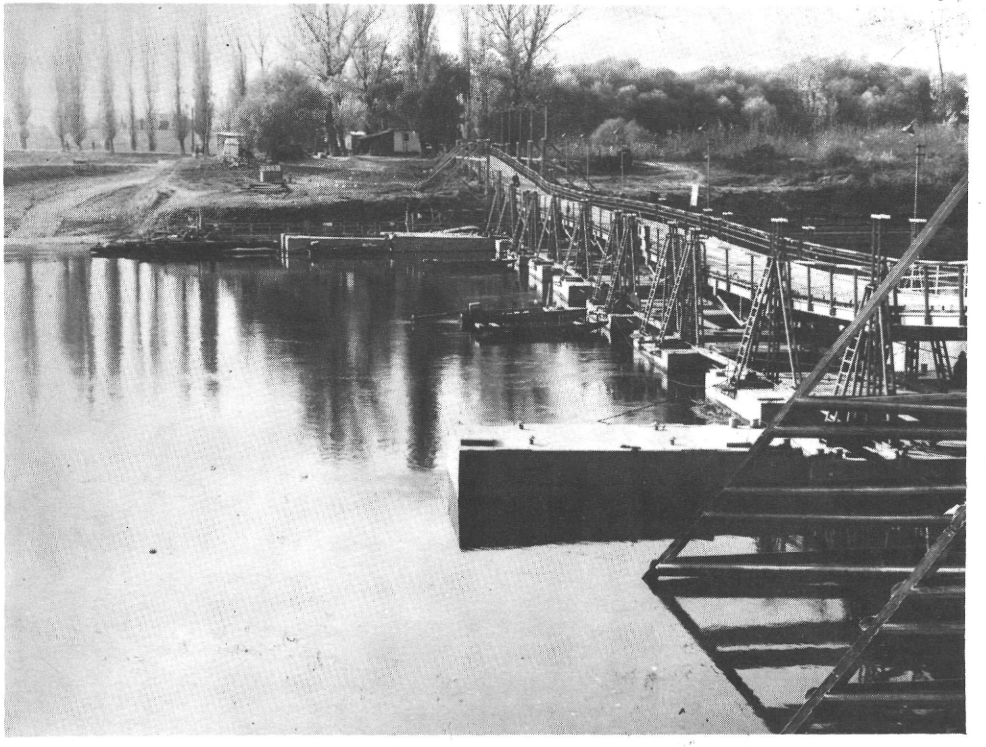
CSONGRÁD MEGYEI UTAK



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

C S O N G R Á D M E G Y E I

U T A K

Kiadja:
a Szegedi Közúti Igazgatóság
1987

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Irta:
Gardi József

Szakmailag ellenőrizte:

Tóth László

A rajzokat készitette:

Gardi József
Korom Péterné

A fényképeket készitette:

Domoki Ferenc
Gardi József
Jójárt János
Nagy Sándor

KIADJA: a Szegedi Küzúti Igazgatóság
FELELŐS KIADÓ: Németh Sándor igazgató

Készült az UTORG Sokszorositó Üzemében
Felelős vezető;Molnár Dezső
UTORG 539/87

T A R T A L O M

ELŐSZÓ..... 5
BEVEZETŐ..... 7
I. Csongrád megye területének kialakulása..... 8
II. Csongrád megye közlekedése az első világhábo-
rúig..... 12
III. Csongrád megye útjai a két világháború között.. 28
IV. Az útfenntartás fejlődése a felszabadulás után. 32
V. Az állami közutak épitési és fenntartási szer-
vezetének alakulása Csongrád megyében..... 43
VI. Téli útfenntartás..... 47
VII. A közúti környezet kialakitása..... 49
VIII. Határátkelőhelyek..... 50
IX. A Közúti Épitő Vállalat tevékenysége..... 51
X. Hidak, vizi átkelőhelyek..... 53
Irodalom 59
Mellékletek 61
Képes melléklet 70

E L Ő S Z Ó

A közúti forgalom rohamos fejlődésével, a személygépkocsik számának gyorsütemü növekedésével a közúti közlekedés, és maga a közút is az érdeklődés előterébe került.

Az úthálózat, amelyen ma közlekedünk hosszú évszázadokon át tartó fejlődés eredményeként alakult ki.

Kiadványunk célja, hogy ezt a fejlődést felvázoljuk és méltassuk azokat az embereket, akik a közúti szolgálatnak szentelték életüket, akik szorgalmas kétkezi munkával, szellemi, alkotó tevékenységgel, sok-sok nehézséget leküzdve hozták létre Csongrád megye mai úthálózatát.

Németh Sándor sk.
a Szegedi Közúti Igazgatóság
vezetője

Bevezető

Csongrád megye útjairól és az azokon beállott változásokról szóló irást tart a kezében az olvasó. Nem könyvet, nem statisztikát, inkább egy historikusan megfogalmazott gyüjteményt kell lapozgatni ahhoz, hogy áttekinthessük megyénk útügyi, közlekedési multját. A gyüjtemény nem teljes, nem tud felölelni minden adatot, csak a jelentősebbeket, érdekesebbeket.

Csongrád megye területén a történelmi visszapillantás elsősorban a közlekedésre és annak módjára vonatkozik, s nem az útpályára, amely a 19. század második feléig a puszta föld volt. Az utak járhatóságát a természeti viszonyok és az időjárás alakitották, mégis ezeken a földutakon sok százezer ember közlekedett.

Az elmult 80-100 év az úthálózat fejlődésében igen nagy eredményeket hozott. Ma már a megye minden települése pormentes, burkolt uton elérhető, s az 1 332 km hosszú országos közúthálózat minden időben a közlekedők rendelkezésére áll.

Ezt a fejlődési folyamatot próbáltam felvázolni a fellelhető és összegyüjthető úttörténeti adatok alapján. Köszönetet mondok mindazoknak, akik ebben a munkámban segitségemre voltak, különösen a Szegedi Közúti Igazgatóság vezetőinek, akik lehetőséget biztositottak a gyüjtő munka elvégzéséhez.

Szeged, 1987. július

Gardi József

I. Csongrád megye területének kialakulása

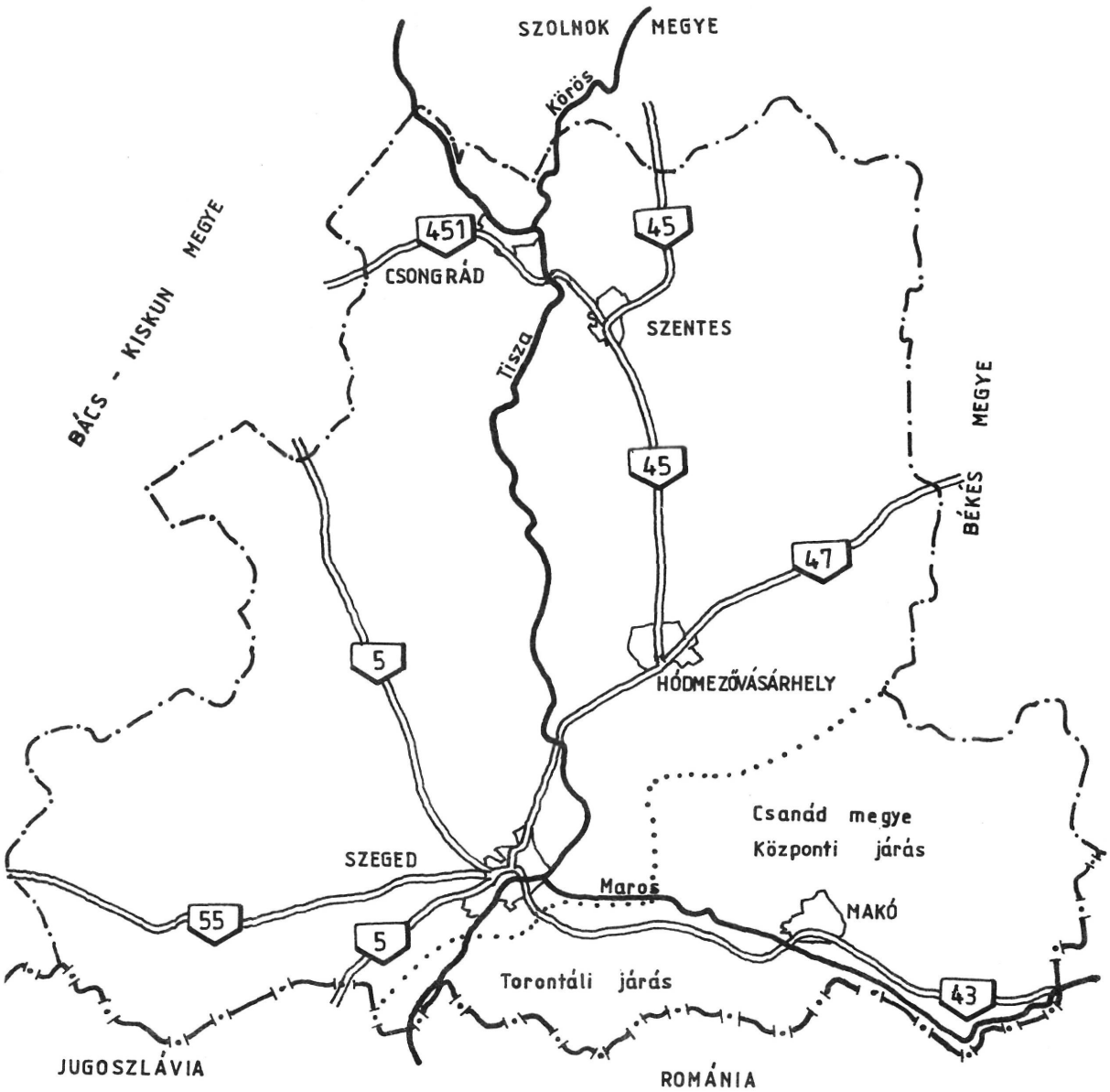
Csongrád megye Magyarország délkeleti részén helyezkedik el. Keleten Békés megye, északon Szolnok megye, nyugaton Bács-Kiskun megye, délen pedig a jugoszláv és a román országhatár határolja. /1.ábra/ A megyét a Tisza folyó észak-déli irányban ketté szeli; ezen a területen torkollik a Tiszába Csongrádnál a Hármas-Körös és Szegednél a Maros. A folyók vonulata és a megye elhelyezkedése meghatározta a közúti közlekedés lehetőségeit és ennek alapján fejlődött ki a történelem folyamán a jelenlegi úthálózat.

A megye talaját a Tisza két részre osztja. A Tiszától keletre húzódó területen jobbára fekete kötött föld található, mig a nyugatra eső területekre inkább a homokos részek a jellemzőek. A honfoglalás idején ezen a területen jórészt szláv eredetü őslakosság élt, akik az akkori központot CSERNYIGRÁD-nak, azaz Feketevárnak hivták. A közigazgatási egységeket I. István király alakitotta ki és a szellemi központok köré vármegyéket hozott létre. A megyék általában a központ nevét vették fel. Igy történt ez Csongrádban is. A megye jelenlegi területén más megyék területei is húzódtak, igy Csanád vármegye a Maros folyó északi oldalán és Torontál megye a Tisza-Maros szögben. /2. és 3. ábra/ A vármegye területe az eltelt évszázadok alatt igen sokat változott a mindenkori politikai helyzet és a területtulajdonosok változásai miatt.

A Csongrád név eredetére több népi hagyomány is született. Akad olyan, amely szerint a földvárat megtámadta az ellenség és a várban védekezők oly hősiesen verték vissza a támadókat, hogy azok csontjai garádot képeztek a vár körül. Olyan hagyomány is van, amely szerint az ott lakó kunokról nevezték CHUNGRÁD-nak. Másik változat szerint

1. ÁBRA

CSONGRÁD MEGYE TERÜLETÉNEK KIALAKULÁSA



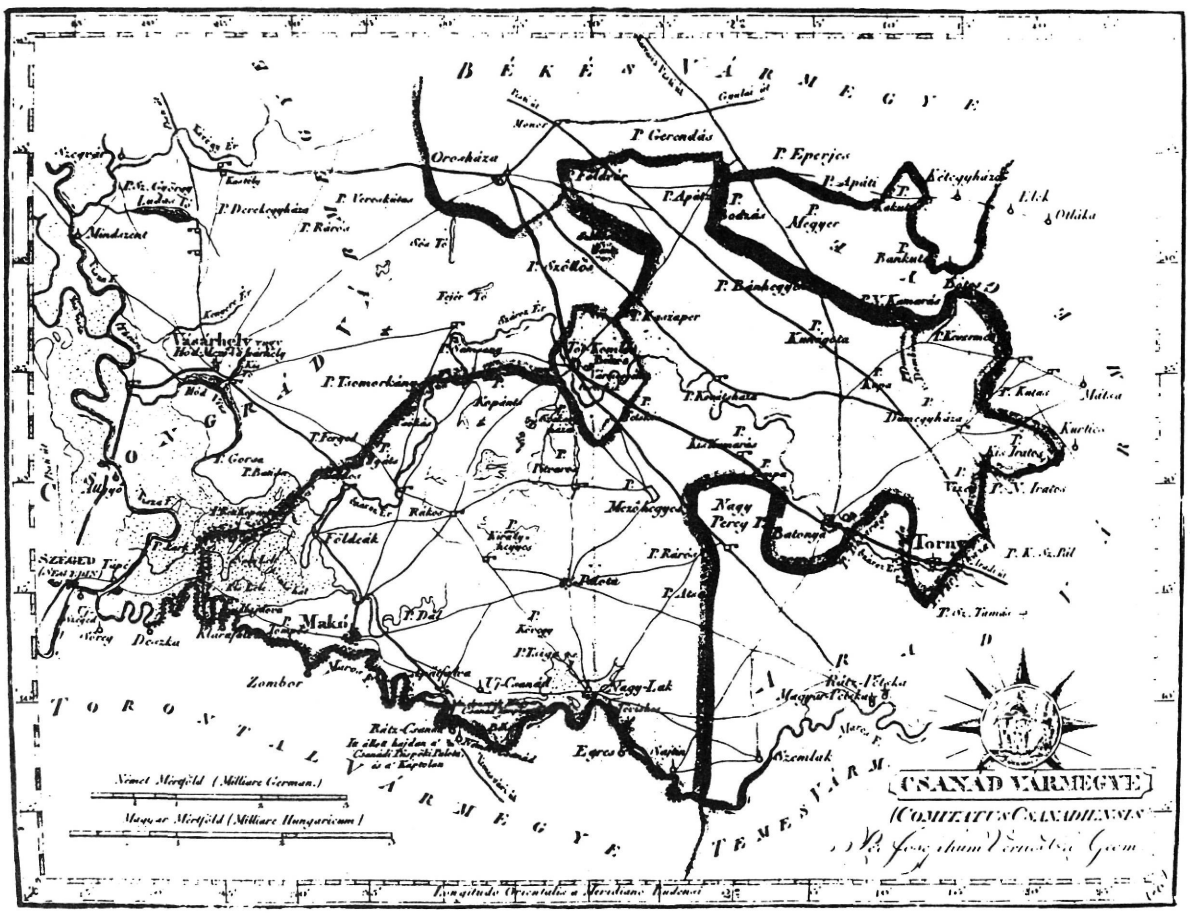
Csongrád megye székhelye: Szeged

A megye területe: 4 263 km^2

Lakosainak száma: 456 000 fő

Az úthálózatból állami kezelésben van: 1 332.409 km.1985.01.01.

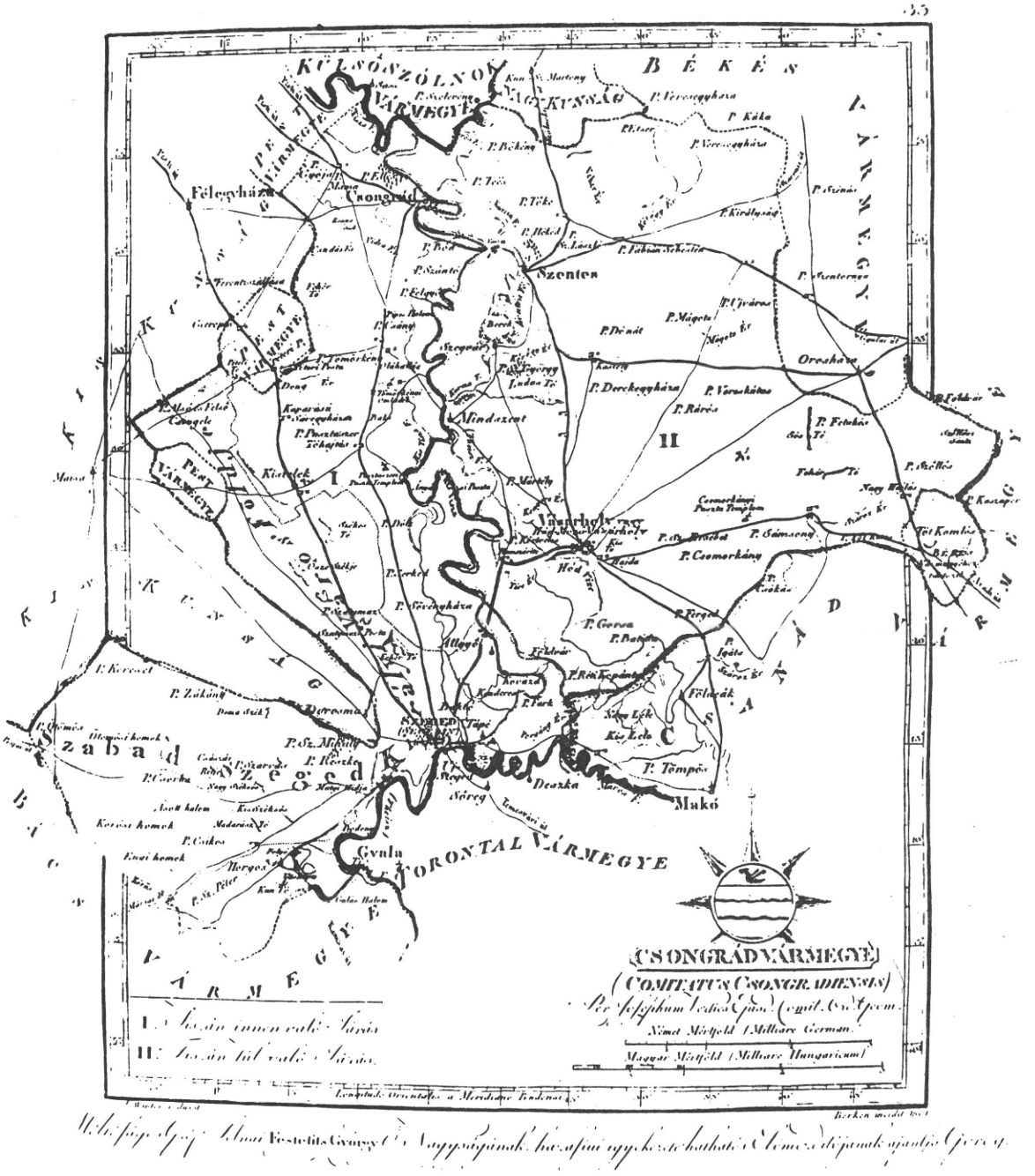
tanácsi kezelésben van: 2 896.400 km.



2.ábra Görög Demeter: Csanád vármegye 1811

a CSER UN GRAD - azaz folyamkanyarban levő város kifejezésből ered.

I. István Ajtony leverése után a körösvidéki területből vármegyét alakitott ki. Csongrád, a megye központja szépen fejlődött, de hadi szempontból nem volt elég erős, igy a tatárjárás után IV. Béla a megye székhelyét Szegedre helyezte át. Csongrádból ezután csak Zsigmond király idején lett ujra város. A vármegye dolgait Szegedről irányitották 1723-ig, amikor a megyeközpont Szegvárra került. A megyeszékhely cimért később Szeged és Szentes is versenyzett. 1878-tól 1950-ig Szentes, ezután Hódmezővásárhely, majd 1961-től



3.ábra

Görög Demeter: Csongrád vármegye 1801

ismét Szeged lett Csongrád megye székhelye. A megye jelenlegi területét a 4343/1949 /XII.14./ MT számú rendelet határozta meg: "Csongrád megye területe Csongrád megye jelenlegi területét, valamint Csanád megye torontáli és - a Békés megyéhez csatolt Nagykopáncs nagyközség kivételével - központi járását foglalja magában."

II. Csongrád megye közlekedése az első világháborúig.

Csongrád megye területe kivül maradt a római birodalom határain, igy az akkori útépitések nem éreztették jótékony hatásukat ezen a területen. Kereskedelem azonban volt, igy az alföldi területeken kijelölhetők a közlekedés útirányai, ha az elszórt és megtalált római pénzeket térképen ábrázoljuk. Ezt tette Kőhegyi Mihály régész /1/ és megállapitotta, hogy LUGIO /Dunaszekcső/ és Szeged között, INTERCISA /Dunapentele/ és Szeged között létezett valamilyen kereskedelmi ösvény. Ebben az időben Szegeden lehetett valamilyen megerősitett település, amely állomása volt a Maros mentén Dáciába vezető útnak. /4. ábra/

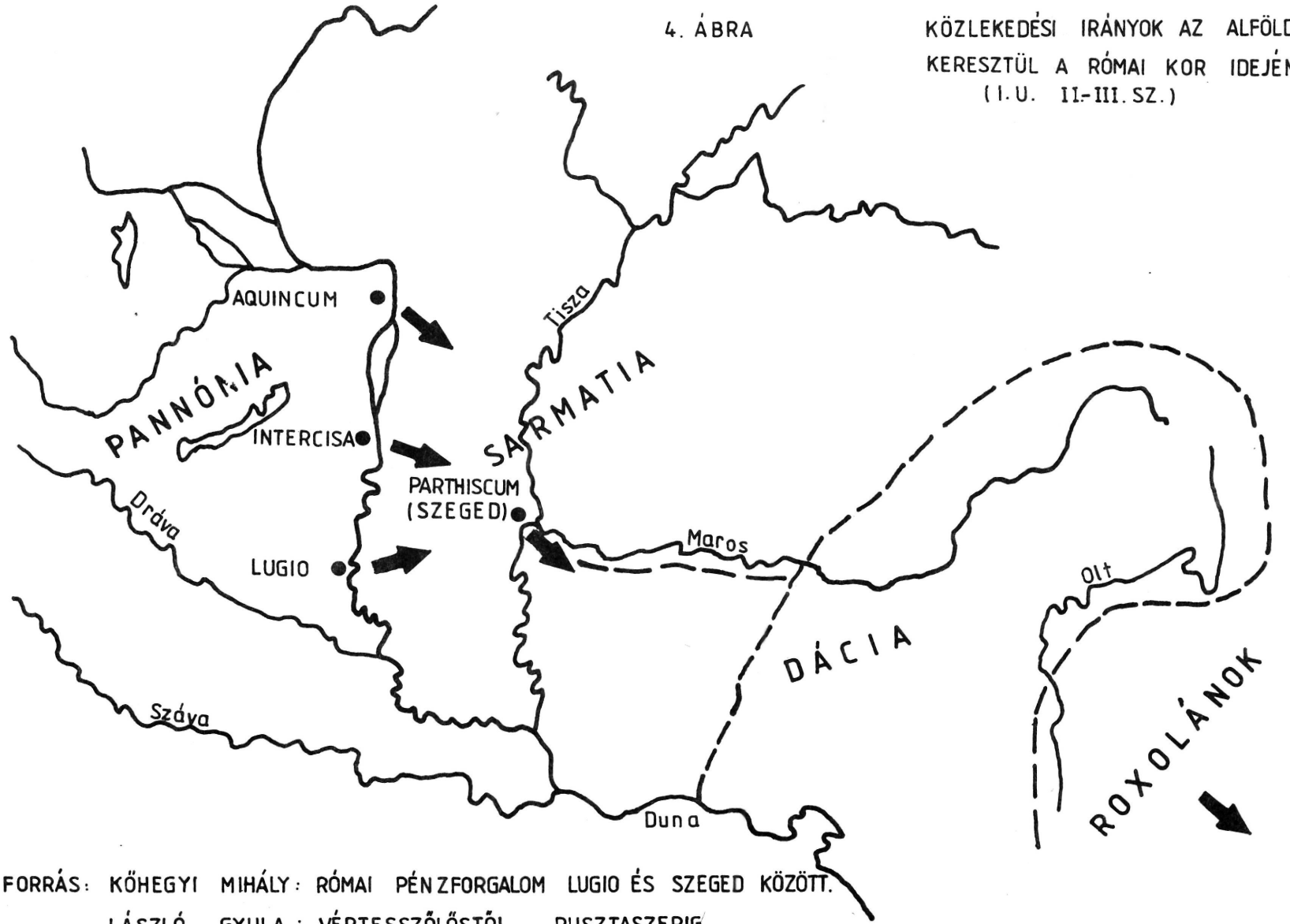
Szegeden előkerült néhány római kori feliratos kő és tégla. Ha Kőhegyi Mihály megállapitásait összevetjük László Gyula egyik könyvében /2/ irottakkal, akkor biztonsággal megállapitható, hogy Szeged fontos átkelő és közvetitő hely volt Pannonia és Dácia között, továbbá az alföldön lakó szarmaták és az Al-Duna mentén levő roxolán rokonaik területei között.

A népvándorlás idejéből nincsenek adataink a közlekedésről, de akkor is használhatták a földrajzi adottságok által meghatározott folyami átkelőket és utakat.

A magyarság megtelepedésének idejéből, a honfoglaláskori és az Árpád-kori utakról a legtöbb adatot Győrffy György

4. ÁBRA

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



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

szolgáltatja /3/. Ennek nyomán rajzolt térképet mutatunk be az 5. ábrán. A földvárakat, településeket és egyes országrészeket összekötő utaknak hadászati, kereskedelmi és közigazgatási jelentősége volt. A Dunántúlon és Erdélyben még használhattak a megtelepült magyarok olyan utakat, amit a rómaiak épitettek, de az Alföldön csak a földutakon közlekedtek. Csongrád megyében nemcsak az időjárás befolyásolta a közlekedést, hanem az árvizek is. Az itt megtelepedett magyarság többsége a viszonylag magasabb helyeken, az áradások által megkimélt földnyelveken élt, s a közlekedés nagyon nehéz volt. Az Árpád-kor egyik legfontosabb útja a két folyami átkelőhelyet összekötő Buda-szegedi nagyút volt. A szegedi átkelőhely a délerdélyi kapu volt, amely a Maroson, mint vizi úton, vagy a folyó mentén biztositotta az összeköttetést a távoli országrésszel. Dr. Barna János könyvében /4/ olvashatunk arról, hogy fontos út volt a Buda- Csongrád-csanádi királyi út is, amely érintette Makófalvát - akkori nevén Felvelnököt. Ha királyaink Csanádra, a Szent István által alapitott püspöki székhelyre mentek, útjuk mindenkor Makón vitt keresztül. Később, 1528-ban János király meg is szállt Makófalván. Makó ennek köszönhette gyors fejlődését.

A szegedi átkelőhöz Szolnokról is vezetett út Alpáron és Csongrádon keresztül. A Tisza felső részén a bödi és a körtvélyesi réven volt átkelési lehetőség.

A Duna-menti Bátmonostor és Szeged között is volt út, amely feltehetően közel azonos nyomvonalon haladt a római korban használt úttal. Ez volt a káliz út, amelyen a 11-12. században a pénzváltást és a sókereskedelmet lebonyolitó mohamedán kálizok közlekedtek.

5. ÁBRA

ÁRPÁD - KORI UTAK

Folyó

Országos jelentőségű út

Helyi jelentőségű út

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

Antalffy Gyula irja /5/, hogy egyházi jobbágyok néha igen nagy távolságokról élelmiszert fuvaroztak a kolostorokba. Adatok vannak arról, hogy 1075-ben Hódmezővásárhelyről bort és kenyeret szállitottak Garamszentbenedekre.

Az Árpád-kor végére meggyengült központi hatalom az Anjouk korában erősödött meg ujra.
A városok fejlődése, a céhek kialakulása, a kornak megfelelő pénzügyi és kereskedelmi politika megerősitette a magyarországi kereskedelmet.
Csánki Dezsőtől olvassuk /6/, hogy Brassóból két út vezetett Budára; az egyik Gyulafehérvár - Déva - Vajdahunyad és innen a Maros mentén Szeged - Buda felé.

Szeged város történetében olvashatjuk /7/, hogy Zsigmond király meghagyta a szeri földesuraknak, hogy a sáregyházi úton Buda és Félegyháza felé járó-kelő szegedi polgárokat ne merészeljék útvámmal terhelni, mert ezen vámszedői jogukat a szegedi királyi vár részére elkobozhatja.

Glaser Lajos ir arról /8/, hogy az un. beregi egyezmény időpontjától /1233-tól/ a dunántúli egyházak közvetlenül a szegedi sókamarától kapják a sót.
Szolnok mellett Szeged volt az ország sóellátásának egyik központja. Az Erdélyben bányászott só vizi úton, a Maroson érkezett Szegedre, ahonnan tengelyen szállitották tovább három irányba: Budára, a madocsai és a bátai réven át a Dunántúlra. Reizner János emlit két esetet /9/ ilyen szállitásról. Zsigmond király 1435-ben utasitja a szegedi sókamara grófját, hogy a bátmonostori Töttös László mennyegzői költségeire 500 arany forint értékü sót szolgáltasson ki a szegedi sótárból. Mátyás király 1464-ben ugyancsak Szegedről a Baranya megyei

Szent Pál kolostor részére rendel sót kiadni.

A 150 éves török megszállás idején nem szünik meg a közlekedés, de utakról nem nagyon beszélhetünk. Evlia Cselebei török utazó Csongrád városából Kecskemét felé vette útját. Leirja, hogy az első napon 16 órán át vizben szegény sivatagi tájakon haladtak. A puszta homokon aludtak, s további 5 órai utazással értek Kecskemétre. /10/ A királyi Magyarországon ebben az időben is születtek törvények az utak és a hidak karbantartására, de ezek hatása Csongrád megyében nem érvényesült.

A török kiüzése után felállitott postajáratok jelentették a forgalom élénkülését. Az 1745-ben kiadott győri Házi és Uti Uj Kalendárium már felsorolja a postautakat, amelyek közül a Buda-szebeni járat érintette megyénket. Ennek útvonala: Buda-Ócsa-Kecskemét-Szeged-Makó-Csanád-Semlak-Becske-Arad-Tótvárda-Déva-Szeben. A későbbiekben bővült a postautak hálózata, s mindaddig müködött ez a rendszer, amig a vasutak megépültek. A postajáratok mellett élénkült a teherfuvarozás is.

Az alföldi utak állapota az időjárástól függött legjobban. Az útfenntartás csak arra korlátozódott, hogy a végképpen használhatatlan útszakaszokat a jobbágyok által robotmunkával "megigazitsák", s ezt is leginkább az uralkodó, vagy más magas személy utazása előtt tették, esetleg országgyülés előtt, hogy a követek ne legyenek gátolva a közlekedésben. A vármegyék feladata volt a területükön áthaladó utak gondozása. Többnyire csak a hidakkal foglalkoztak, mert a rossz útszakaszokat el lehetett kerülni, de a hid hibája komoly akadályt jelentett. Nem volt ritka a 18-19. században a sárbaragadt alföldi szekér, amit esetleg csak a nyári száraz időben tudtak

kihúzni fogságából.
A reformkor hozott némi élénkülést az útépitésekben. Csongrád megyében még ekkor sem burkolták az utakat kővel, de az utak domboritását már a legtöbb helyen elvégezték. /6.ábra/
Széchenyi István sokat ostorozta a magyar közlekedési állapotot, de irányt is mutatott, s elkészitette javaslatát az ország közlekedési hálózatáról. A 7. ábrán mutatjuk be a javaslat Csongrád megyei részét. A vasutak mellett négy utat kivánt megépiteni a megyében: Szegedtől a Maros mentén Aradon át Erdély határáig 25 mérföld; Szentestől Kunszentmártonig 3 mérföld; Csongrád várostól a vasútig 3 mérföld; Hódmezővásárhelytől a vasútig 4 mérföld. Ezek az utak nem épültek meg a terv szerint, mert később a vasutakat tovább épitették.

A szabadságharctól az első világháborúig

A magyar politikai élet egyik legnagyobb törése következett be a szabadságharc leverésével. A közutak ügyében azonban határozott előrelépés történt. Az abszolut kormányzat kategóriákba sorolta az utakat és gondoskodott az épitési és fenntartási költségek fedezéséről. A birodalmi utakat az állam költségén tartották fenn. Az országos utak költségét és munkafedezetét kötelező közmunkával, illetve annak váltságával biztositották, mig a községi utakat az érdekelt községek tartották fenn.
Az állami utakon megszervezték a rendszeres útügyi szolgálatot, amelyet állandó létszámmal biztositottak.
A 8. ábrán az 1854. évi postautakat mutatjuk be. Az 1. és 2. táblázatban először számolhatunk be a megye úthálózatáról. Csongrád megye területén az 1850-es években nem volt állami /birodalmi/ út, csak országos út.

1. táblázat

Csongrád megye első úthálózati kimutatása

"Közlekedési eszközök:

Az 1854-ik évben közforgalomnak átadott Pest-szegedi vasútvonalon kivül a következő útvonalak hasitják Csongrád megye téreit:

sz.	leirás	Hossz futó ölben		
		kőből épült	nem kőből épült	össz hossz
1.	Pest-szegedi Posta és ország ut; Pest megye határától Kis-Teleken, Szatymazon, Szegeden keresztül a Tisza jobb partjáig	1200	19600	20800
2.	Szeged-Szabadkai Posta és ország ut; Szegedtől Horgoson keresztül Bács megye Szabadka felöli széléig	700	16000	16700
3.	Szeged-Nagyváradi köz ország ut; Szegedtől Algyön, Vásárhelyen, Orosháza felé Békés megye határáig	500	26900	27400
4.	Pest-Aradi Posta és ország ut; Pest megye határától Csongrádon, Szentesen, Derekegyházán át Békés megye határáig		28756	28756
5.	Pest-Aradi köz ország ut; Kun-Sz-Márton határától Szentest és Drekegyházát kikerülve Békés megye határáig		14848	14848
6.	Szeged-Szolnok köz ország ut; Vásárhelytől ameddig a Szeged-Nagyváradi országos uttal egyesülve mén- mint amaztól elválása pontjától Szentesen keresztül a N.-kunságig		21400	21400
7.	Makó-Pesti Nagy ország ut; Csanád megye szélétől Vásárhelyen Mindszenten át Pest megye széléig		25500	25500

8. Tót Komlós-Orosházi Posta és ország ut; Békés megye szélétől Csanád megye széléig a vásárhelyi pusztán át		5200	5200
9. Horgos-Kanizsai Posta és ország ut; Horgostól Kanizsa felé Bács megye széléig		1750	1750
10. Szentes- Békési köz ország ut; Szentestől Békés felé a megye határig		13200	13200
11. Csongrád-Félegyházi köz ország ut; a Csongrádon keresztül menő Arad-Pesti posta utból kiválása pontjától a félegyházi határig		3600	3600
12. Szeged-Csongrádi köz ország ut; Szegedtől a sövényházi, serkedi, dóczi, pusztaszeri, tömörkényi, csányi és felgyöi puzstákon át Csongrádig		28740	28740
Összesen:	2400	205544	207944

Az 1-3 szám alatt előadott közut részeket Szeged városa föbb utvonalain kezdett kövezete teszi, melyen kivül e megyében semmi néven nevezendő kőutak nem léteznek"

ifj. Palugyai Imre: Békés - Csongrád - Csanád és Hont vármegyék leirása 1855.

2. táblázat

Csongrád megye útjai
1854

I. Álladalmi út e megye területén ki nem tüzetvén.

II. Országos utak a következők:

		mértföld
1.	Szolnok-makói útvonal: a kunság határától Szentesen, Hódmezővásárhelyen át a nagyváradi kerület határáig	6 3000/4000
2.	Pest-aradi útvonal: Pest-Solt megye határától Csongrádon, Szentesen át a megye határáig Orosháza előtt	6 /.
3.	Szeged-Szabadkai útvonal: Szegedről Horgoson át az ország temesi határáig	3 1000/.
4.	Halas-Kis Teleki útvonal: a kunság határától Kisteleken át	1 2500/.
5.	Félegyháza-Csongrádi útvonal: a kunság határától Csongrádig	1 2000/.
6.	Szeged-Nagyváradi útvonal: Szegedről Algyőn, Hódmezővásárhelyen át a megye határáig Orosháza felé	6 3000/.
	Összesen	24 1500/4000

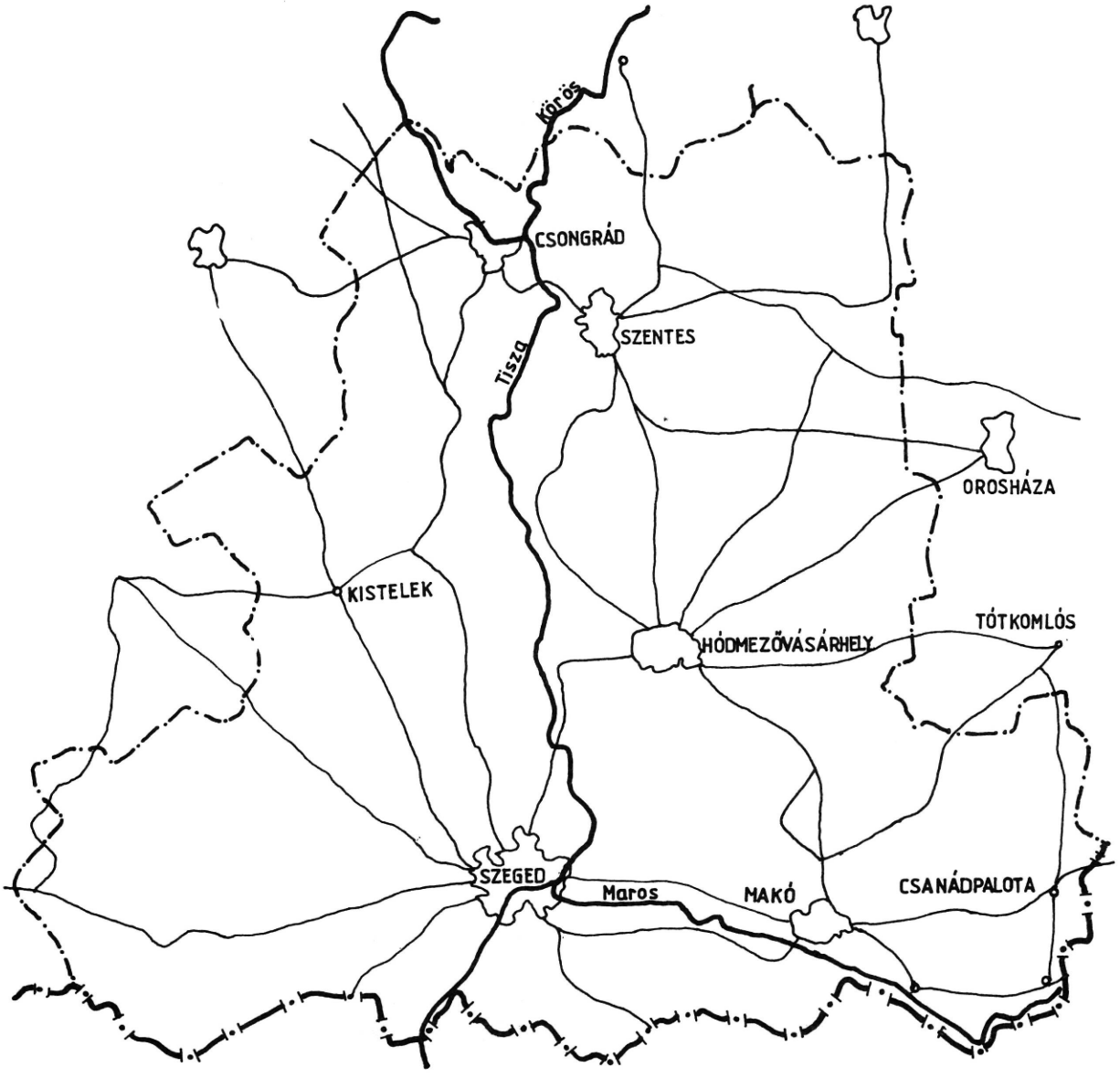
Ezek az utak az 1854 június 16-án 13331 szám alatt kelt főkormányzói magas rendelet szerint közmunka erők ingyeni kiszolgáltatásával tartandók fenn.

Posta Állomások: Szeged, Szentes, Csongrád Hódmezővásárhely, Horgos, Szatymáz, Kis Telek.

ifj. Palugyai Imre: Békés- Csanád - Csongrád és Hont vármegyék leirása 1855.

6. ÁBRA

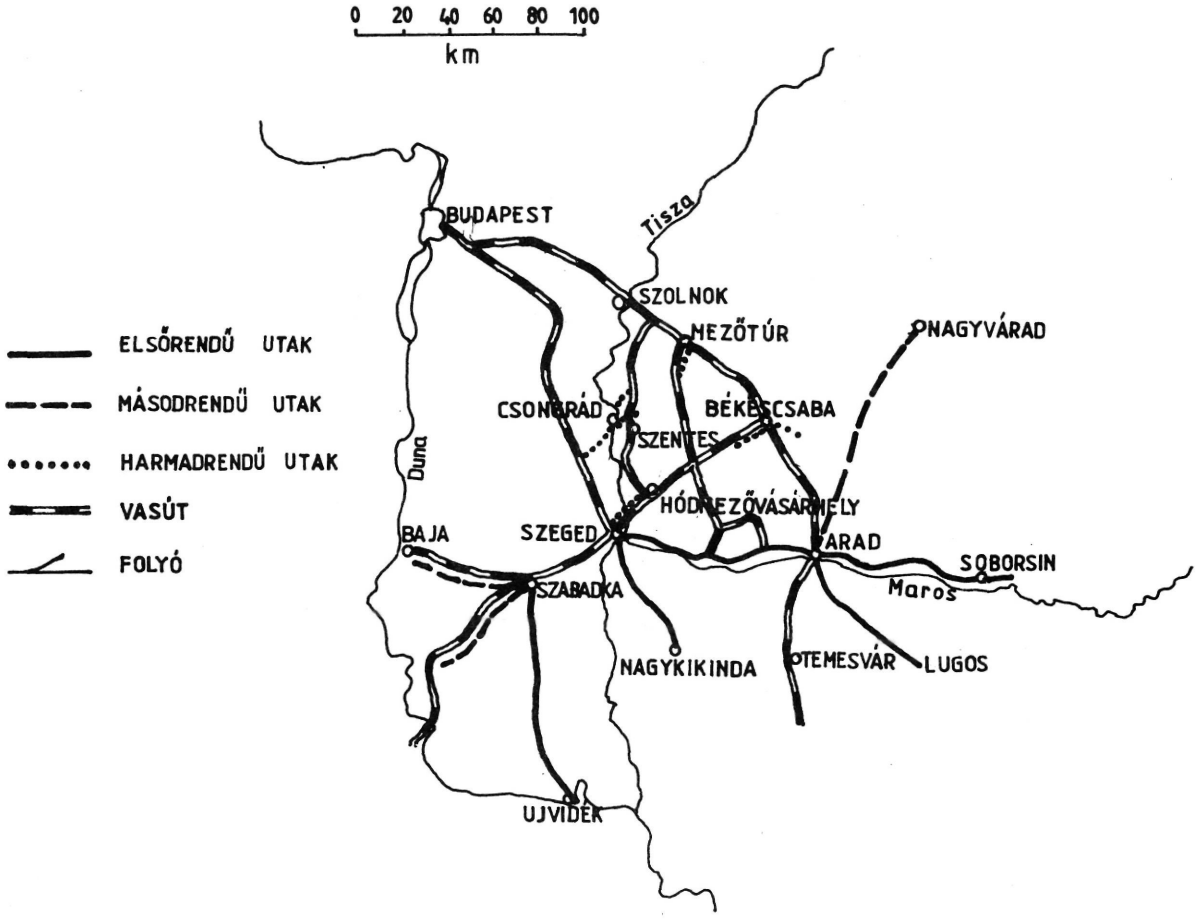
CSONGRÁD MEGYE ÚTJAI 1801-BEN



AZ UTAKON BURKOLAT NINCS, CSAK FELDOMBORÍTOTT FÖLDÚT

7. ÁBRA

SZÉCHENYI ISTVÁN ÚTÉPÍTÉSI PROGRAMJA



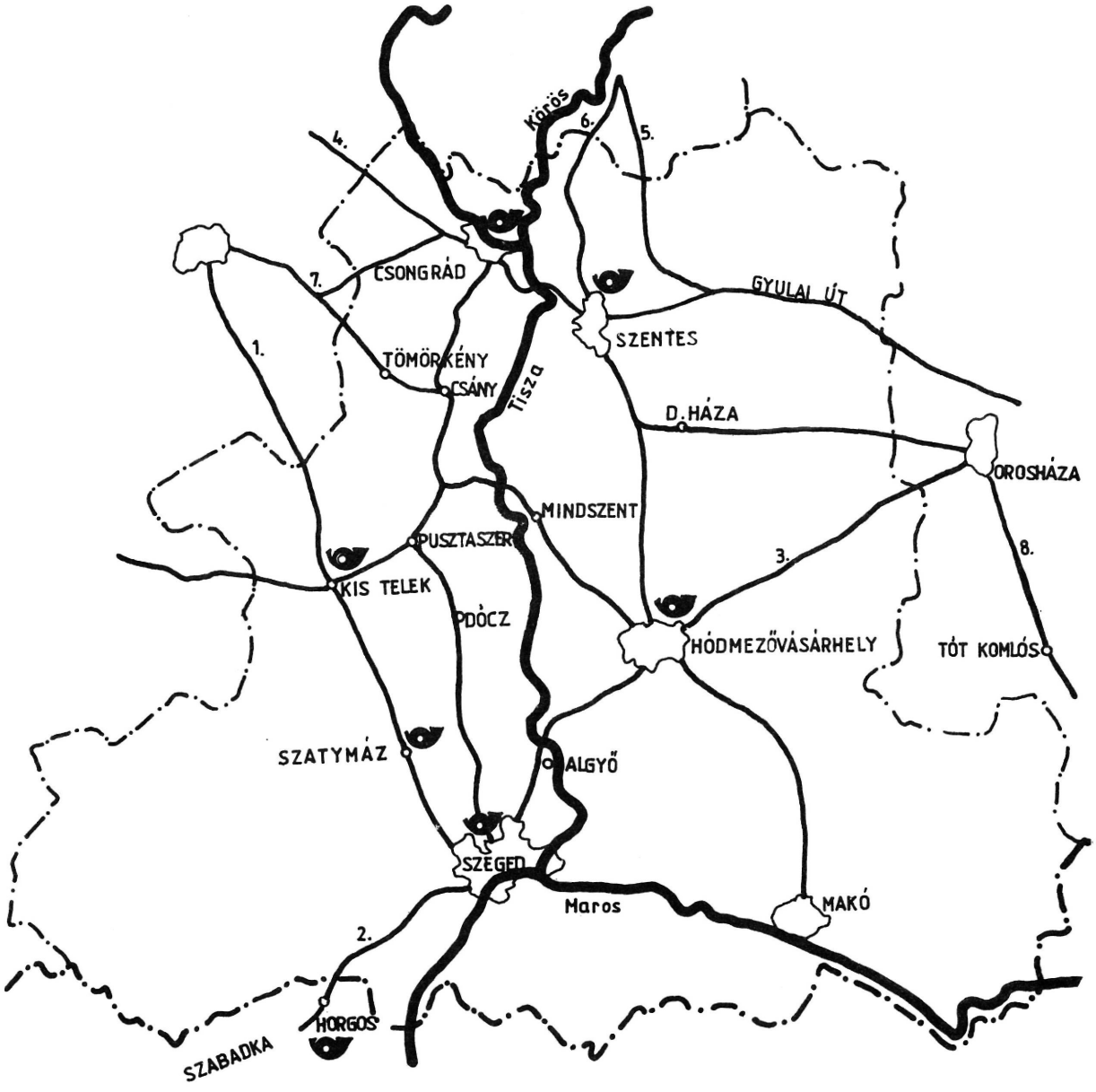
FORRÁS: HANZÉLY JÁNOS: MAGYARORSZÁG KÖZUTJAINAK TÖRTÉNETE 1960.

Ekkor Szeged város területén már 2 400 öl hosszú kövezett utat tartottak nyilván.

Ifj. Palugyai Imrétől értesülhetünk /11/ a következőkről."..... Csanád megye területén keresztül visz az

8. ÁBRA

CSONGRÁD MEGYEI POSTAUTAK 1854-BEN



Arad-Szegedi országos költségen épiteni határozott fő útvonal és e megyebeli Nagy-Lak, Csanád és Makó községeket érinti; továbbá az Arad-Pesti kereskedelmi és Posta út Battonyán, Tótkomlóson keresztül a Makó- Tótkomlósi és Battonyai Posta utak. Ez utóbbi posta állomás helyett már 1851/52. évben Nagy-Lak terveztetett azzá tétetni akkorra, midőn az Araddal való összeköttetés Nagy-Lakon keresztül fog történni."

Nábráczky Antal Csanád megyei alispán javasolta, hogy a követ Radna és Solymos tájékáról vállalkozók által szállitsák a Maroson, "igy mindenki örömest fizetvén a ráeső csekély összeget, nem hogy lovai és kocsijával 10-18 mértföldnyi terhes utat tegyen, magát meg jószágát kinoztassa. Igy érték el, hogy Makó alatt a Maros parton 300 köböl kő vala, s az országút Makón keresztül kövezetik majd. Igy fellépés és a most Békés-Csanád megyei alispán által követett kitartás mellett néhány év mulva Csanádnak is szép kövezett útjai remélhetők."

Ebben az időben készült el a Pest-szegedi vasút, de ez mellett még 207 944 öl hosszú posta és országutat tartottak nyilván. A vasutak fejlődését az is elősegitette, hogy a közúti szállitási költség 2-6 szoros volt a vasútival szemben, ugyanakkor az akkori vasutak épitése nem került többe, mint az azonos hosszúságú út épitése.

Szegeden az első kövezet, amely a nagy piactól a sóházig vezetett, húsz évi vajúdás után 1840-ben készült el. A következő évben a piacon keresztül a hidig terjedően kikövezték a kocsiutat. 1845-47-ben a pesti országút kövezete készült el a mai gázgyárig, a Szentháromság utcáé pedig a Bokor utcáig. Innen a további kövezések 1854-ben készültek el. Az első kövezési munkát a Gerstl testvérek

hajtották végre /12/. 1853-ban vetődött fel állami szinten a szebeni út kiépitése. Vita volt azon, hogy a nyomvonal a Maros bal partján haladjon Csanádig, vagy a Maros jobb partján Makót érintse. 1864 januárjában Makó olyan ajánlatot tett, hogy magukra vállalják a tervezett hidig az útépitést, ha az állami út a városon haladna át. Ezzel az ajánlattal sikerült megnyerni a felsőbb szervek kedvező döntését, amelybe 5 000 köböl földet épitettek be. /13/ Megkezdődtek a nagyobb hidépitések is. 1878-ban elkészült az első állandó hid fából Makón. Ezt a hidat később a vasút is használta. Szegeden egy 1878-ban kiadott térkép szerint még hajóhid van, de 1883-ban elkészült az acélszerkezetü közúti hid.

1867-től, az alkotmányos korszak kezdetétől Szegeden is volt mérnöki /államépitészeti/ hivatal, 1877-től pedig Makón és Szentesen is.

1890-ben megszületett az új közúti törvény, amely a következők szerint osztályozta az utakat:

állami utak
törvényhatósági utak
községi közlekedési /vicinális/ utak
községi közdülő utak
vasútállomáshoz vezető utak
egyéb magánutak.

Szólni kell az útépités technológiájáról is.
A "csinált út" megnevezés még a mult század második felében is használt kifejezés volt, amely a Közhasznu Esmeretek Tára szerint nem volt feltétlen a burkolt út, lehetett jól vonalazott földút is, de a vizelvezetést már árkokkal biztositották, s általában rendszeresen

karbantartották. A makadám útépitési rendszer ismeretes volt Magyarországon már az 1830-as évektől, de csak a vasutak épitése után terjedt el, amikor a tömeges kőszállitás lehetővé vált. Kőtörő kalapáccsal törték meg kézi erővel a kiszállitott terméskövet.
Az egyforma szemszerkezetü követ 10 cm vastagságban elteritették, majd a forgalomra bizták a tömöritést. Később lóval vontatott, majd az 1890-es évektől kezdve gőzüzemü hengerekkel végezték a tömöritést. A makadám készült alappal és anélkül is. Az alapot kézzel rakták, s a nagyobb köveket kisebbekkel ékelték ki.

Készültek szabálytalan kövekből un. terméskőburkolatok is, vagy szabályos kövekből jobb minőségü utak. Ezeket homokba, vagy homokos kavicsba ágyazták. A mult század 60-as éveitől kezdték épiteni az un. kongótégla utakat - főleg az alföldi, kőszegény vidéken. Ilyen burkolathoz csatlakozott az "első alföldi transzverzális út" Csongrádnál a bödi rév után Szentes felé. A 300 km hosszú útvonalnak része lett ez a túlhevitett téglákból készitett út, amelyet akkori nevén Széchenyi kongó tégla útnak hivtak. Hódmezővásárhelyen az első kövesút 1873-ban készült. A századforduló idején pedig a Szentesi utcán, a Fő utcán és a Szent Antal utcán kongótéglából készitettek utat. 1895-ben ugyancsak Hódmezővásárhelyen, a szeged-nagyváradi úton, a Hód taván keresztül vezető részen makadámút épült. Ugyan ezen az úton még kongótégla, s 1906-ban keramit burkolat is készült. Erről tájékozódhatunk a polgármesteri iratokból /14/.

Az államépitészeti hivatalok, amelyek kezdettől fogva az állami utak épitési fenntartási ügyeire szerveződtek, mindenütt foglalkoztak a megyei, vagy törvényhatósági u-

takkal is. A törvényhatóságok általában nem rendelkeztek elegendő fedezettel saját útjaik fenntartására, épitésére, ezért az állam segélyezte a megyei útalapokat. 1904-ben a törvényhozás 43 millió koronát bocsájtott a kereskedelemügyi tárca rendelkezésére, a törvényhatósági utak épitésére. 1904-1909 között 3456 km út épült meg e program keretében. A megyék igyekeztek minél hosszabb utat épiteni az adott keretből, s elkövették azt a hibát, hogy 2,5 - 3,0 m széles kőpályát épitettek. Igy épült Csongrád megyében is az a sok keskeny út,amit a későbbiekben meg kellett szélesiteni.

Az első világháború mérhetetlen károkat okozott az utakon. Ezek a károk nem elsősorban a hadi cselekmények miatt következtek be, hanem az útiszemélyzet bevonulása és a kőanyagszállitás csökkenése miatt. Csongrád megye jelenlegi területén az útiszemélyzetet újabb feladatok elé állitotta az 1917-ben kivonuló román hadsereg által okozott rombolás, hiszen minden kis hidat felrobbantottak.

III. Csongrád megye útjai a két világháború között.

Az 1914-1918 közötti háború alatt az útpályák nem részesültek rendszeres fenntartásban; a vasabroncsok és a tömörgumi-kerekes jármüvek a makadám pályákon mély kerékvágásokat okoztak és sok helyen a felborult alapkövektől boritott útpályák szinte járhatatlanokká váltak. Ez a körülmény a helyreállitási munkák azonnali meginditását kivánta volna, de üzemanyaghiány miatt a kőbányák alig termeltek valamit és a vasúti fuvarozás is akadozott. A makadám útpályák fenntartásához alig jutott kilóméterenként 3-4 m^3 fenntartási fedanyag, holott a háború előtt 40-50 m^3 zúzottkövet használtak.
Annak érdekében, hogy a kisebb vicinális közutak is a

müszaki követelményeknek megfelelően épülhessenek és a fenntartásuk is biztositva legyen, ezeket az utakat is az államépitészeti hivatalok gondozására bizták. Ennek volt köszönhető, hogy az állami utak mellett a törvényhatósági utaknak mintegy 30 %-a 1924-ben elérte a háború előtti állapotot.

Már az első világháború előtt számottevő mértékben megindult az állami közutak városi átkelési szakaszainak állandó /kő, keramit, aszfalt/ burkolattal való átépitése. Bár Szegeden már 1890-ben, Makón pedig 1896-ban épitettek aszfaltburkolatot, mégis inkább a különféle idomkő-burkolatok terjedtek el. Szentesen a dunabogdányi kőbánya másodrendü fejkövéből készült kőburkolat. A két háború között épitették a szeged-aradi út kiskocka burkolatait Kiszomborban és Makón, de több Csanád megyei úton is készült egyszerü terméskő burkolat. Más burkolati fajtákkal is folytak kisérletek. Királyhegyesen a kőburkolást végző kivitelező felajánlotta, hogy a rendes épitési költségen reklámként a templom előtti szakaszt betonburkolattal épiti meg. A törvényhatóság az ajánlatot elfogadta és igy megépült a 8 m széles, 13 cm vastag és 371 fm hosszú betonburkolat, amely azóta is jól birja a megnövekedett forgalmat.

Az autók elterjedése után a kiépitett utak közlekedésbiztonsága csak szabályozott forgalommal volt lehetséges. Nagy segitséget jelentett a Királyi Automobil Club intézkedése, amely által a klub költségén helyezték ki az első jelzőtáblákat a fontosabb utakon.

Ebben az időben Csongrád és Csanád megye területén még sok földút volt, s ezek fenntartásáról is gondoskodni

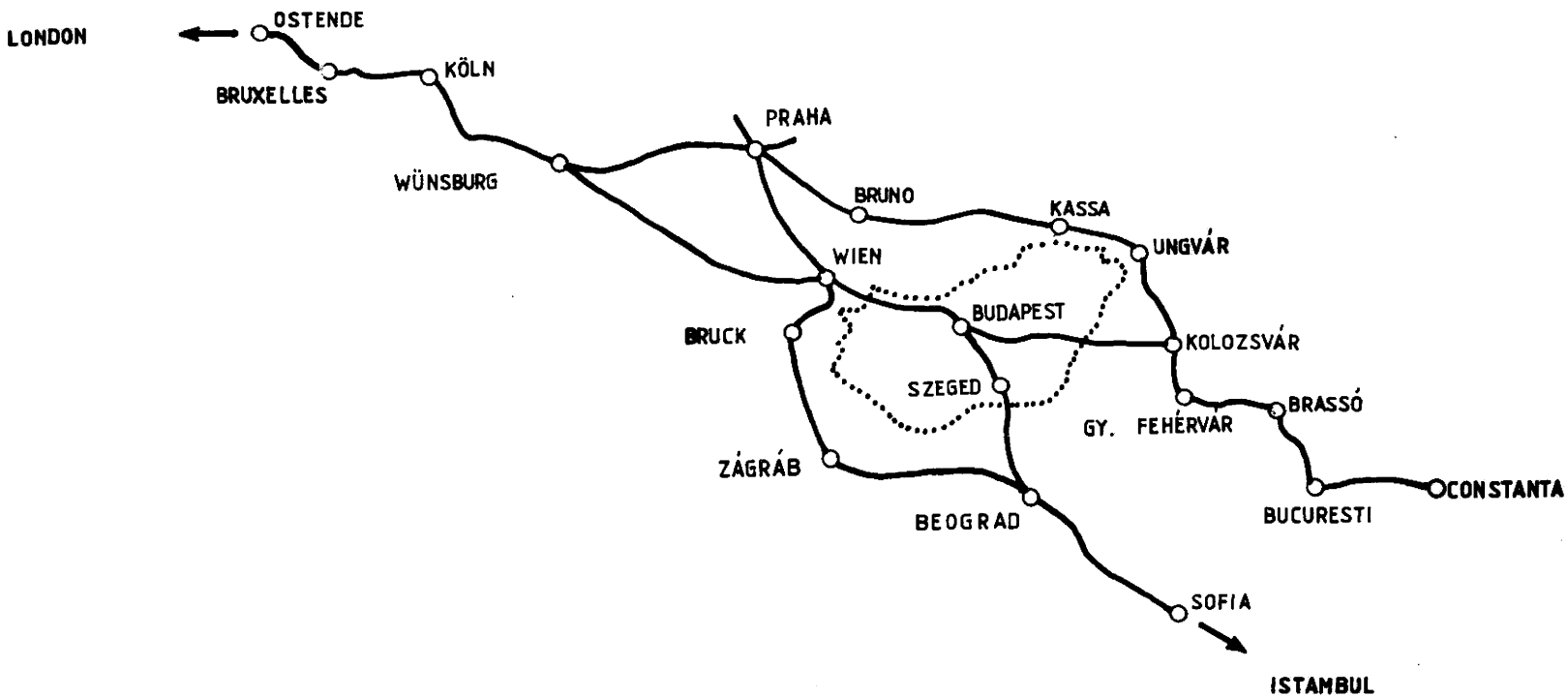
kellett. Külföldi tapasztalat alapján útgyalukat és hengereket használtak. A Makói Államépitészeti Hivatalnak is volt ilyen gépi eszköze.

Az állam által felvett un. népszövetségi kölcsönből sok út épült az országban, többek között a megyénkben is áthaladó Baja - Szeged - berettyóujfalui út. Ennél azonban nagyobb jelentőségü volt a mai 5. számú út kiépitése.
1931-ben a Touring Clubok Nemzetközi Szövetsége /Alliance Internationale de Turisme/ a bécsi konferenciáján javaslatot tett egy Európát átszelő útvonal kijelölésére. A javaslat szerint az út Londonból indulva - Dover és Calais között gyorskompjárattal kiegészitve Brüsszel - Köln - Nürnberg - Passau - Bécs - Budapest - Szeged - - Belgrád - Szófia városokat érintve vezetne Isztambulba. A nyomvonalvariációkat a 9. ábrán mutatjuk be. Magyarország ragaszkodott ahhoz, hogy az országon keresztül vezessék az útvonalat, hogy részesülhessen a nemzetközi forgalom előnyeiből. A konferencia végül a magyar érveket figyelembe véve jelölte ki a nyomvonalat, s az épitési munkákat már 1933 őszén meg is kezdték Budapest és Szeged között. 1935-ben készült el az út teljes hosszban. Félegyháza és Szeged között beton, aszfalt, kiskocka és felületi kezeléses burkolatot épitettek. Szegeden az Izabella hidat és környékét keramittal fedték, Szeged és az országhatár között kőburkolatot és felületi kezelést készitettek. A csongrád megyei szakaszon a következő útépitő cégek dolgoztak:

Magyar Aszfalt RT.
Épitőipari RT.
Danubia Müszaki Vállalat RT.
Magyar Utépitő RT.

9. ÁBRA

Á LONDON - ISZTAMBULI ÚT VONALVEZETÉSI TERVEI - 1931.



FORRÁS: MAGYARORSZÁG ÚTÜGYI ÉVKÖNYVE - 1934 112. OLD.

Somoskői Bazaltbánya RT.
Hubertus Kőbánya és Utépitési RT.
Rácz Lipót épitési vállalkozó, az Izabella hid munkáin.

Az egész ország közvéleménye nagy figyelemmel és megbecsüléssel tekintett az útvonal létrehozóira és ünnepelte őket.

Sok városi átkelési szakaszt is kiépitettek ebben az időszakban: 1929-ben Szentesen a 417. sz. Szentes - szarvasi úton 1,6 km sorkőburkolat, 1937-ben Csongrádon a 42.sz. Kiskunfélegyháza - hódmezővásárhelyi úton 3 km kiskőburkolat, 1939-ben Hódmezővásárhelyen 1,6 km beton, 1941-ben Kiszomboron a 437. sz. Kiszombor - csanádapácai úton 2 km, valamint Algyő külső szakaszán a Debrecen - szegedi úton 9 km betonburkolat készült.

A két háború között meggyorsult a törvényhatósági utak épitése is, ezért Csongrád megye községeinek lakossága kiépitett úton juthatott el a városokba és a megyeszékhelyekre.

1938 után az útépitések megcsappantak, mert a visszacsatolt területek fejlesztése és a háborús készülődés sok pénzt vitt el.

1941-ben az ország áttért a "jobbra hajtás"-ra, s a forgalom átszervezése ugyancsak sokba került.

IV. Az útfenntartás fejlődése a felszabadulás után

Csongrád megye közúthálózatának hossza 1945-ben 1217 km volt. Ebből 937 km vizes makadám /77 %/, állandó burko-

lat 189 km és földút 91 km. A háborús károk értékéről a 3. táblázat tájékoztat, amelyet a minisztérium összeállitásából vettünk./15/

3. táblázat

Háborús károk 1944-45-ben
/1938. évi Pengőben/

megye	útkárok /P/			
	hidakban	utakban	útigépekben	épületekben
Csanád	800 000	361 737	120 000	32 065
Csongrád	5 900 000	55 980	210 000	83 600

Háborús kár összesen: 7 563 382 Pengő

A felszabadulást követő első öt év a károk helyreállitásával telt el, miközben 16 új vizes makadámút is elkészült. Az útburkolatok átlagos szélessége 3,78 m volt. A forgalom zömét a fogatolt járművek adták, nagyon kevés gumiabroncsos, motorizált jármü közlekedett. A konszolidáció eredményeként a forgalom is lassan fejlődött és a növekvő terhelés miatt szükséges volt egy új szervezetre a jobb utak biztositása végett.

1950 január 1-től az utakat államositották. Az utak hossza ekkor 1233 km volt Csongrád megyében, s a burkolatfajták megoszlásáról a 4. táblázat tájékoztat. Ekkor alakult meg az Utfenntartó Nemzeti Vállalat Szentesen, s még az évben a megyeszékhelyre, Hódmezővásárhelyre költözött.

4. táblázat

Csongrád megyei utak burkolatnemenkénti megoszlása

1950 január 1-én

hossz: km., terület 1000 m²

Utkategória	hossz / terület	Beton	Aszfaltbeton öntött aszfalt	Kevert aszfalt, aszfalt szőnyeg	Kőtőzúzalék itatott makadám	Felületi bevonás	Kő, keramit	Portalan makadám	Vizes makadám	Földút	Összesen
I.r.főközlekedési	hossz	25.1	-	-	-	11.1	18.2	-	-	-	54.4
	terület	150.5	-	-	-	67.0	106.6	-	-	-	324.1
II.r.főközlekedési	hossz	11.3	1.0	3.0	-	10.7	23.4	-	146.4	-	195.8
	terület	71.3	6.7	22.2	-	52.3	145.3	-	652.1	-	949.9
III.r.főközlekedési	hossz	-	-	-	-	1.2	11.2	-	205.1	-	217.5
	terület	-	-	-	-	4.7	58.8	-	700.2	-	763.7
Főutak összesen	hossz	36.4	1.0	3.0	-	23.0	52.8	-	351.5	-	467.7
	terület	221.8	6.7	22.2	-	124.0	310.7	-	1352.3	-	2037.7
Összekötő	hossz	2.5	-	-	-	2.1	49.3	-	282.6	36.2	372.7
	terület	11.0	-	-	-	11.6	187.7	-	959.0	-	1169.3
Bekötő	hossz	1.1	2.9	0.6	-	3.0	5.6	-	289.3	53.6	356.1
	terület	6.9	13.2	3.2	-	12.2	22.4	-	926.7	-	984.9
Állomáshoz vezető	hossz	-	-	-	-	1.4	5.7	-	28.1	0.9	36.1
	terület	-	-	-	-	6.9	29.3	-	93.3	-	129.5
Összes út	hossz	40.0	3.9	3.6	-	29.5	113.4	-	951.5	90.7	1232.6
	terület	239.7	19.9	25.7	-	154.7	550.1	-	3331.3	-	4321.4

1950-1953-ban a nehézgépjármü forgalom gyors növekedése miatt a makadámutak nem feleltek meg sem a szélességük, sem az állapotuk szerint.

Az utak állapota akadályozta a közúti forgalom fejlődését, ezért - központi irányelvek szerint - megindult a korszerüsités, a pormentes burkolatok épitése. Ez volt a fő szempont, hogy a fővárost a megyeszékhelyekkel, a megyeszékhelyeket egymással és a városokkal pormentes burkolat kösse össze, amely legalább 6 m széles.

E program keretében Csongrád megye területén 105,8 km új út épült. A munkálatok terjedelmét a fenntartási hitelkeret korlátozta, amelyet az 5. táblázatban mutatunk be.

5. táblázat

Az útfenntartási hitel alakulása Csongrád megyében

Év	hitelösszeg
1950	9 365 000 Ft
1951	9 544 000 Ft
1952	10 961 000 Ft
1953	12 695 000 Ft
1954	11 131 662 Ft

1954-1959 években a bekötőút-épitések háttérbe szorultak, a közáti forgalom növekedése miatt erősen igénybe vett és leromlott makadámutak korszerüsitése pedig egyre sürgetőbbé vált. A kormányzat évről évre megemelt útfenntartási hitelt biztositott, s igy az úthálózat korszerüsitése erősebb ütemben haladt. Bár csak 12,4 km új út épült ezekben az években, de 161 km-t korszerüsitettek, valamint

766 ezer m² útpálya-szélesités készült. A fogatolt járművek egyre inkább háttérbe szorultak. Az 1957. évi forgalomszámlálási adatok szerint a vasabroncsos, fogatolt járművek aránya 37 %, a gumiabroncsos járműveké 63 % volt. Ez az arány a felszabadulás előzt forditott volt. A személyforgalom súlypontja is áthelyeződött a vasútról a közút felé, mert egyre több autóbuszjáratot létesitettek. A felszabadulás előtt csupán 150 km útvonalon volt buszjárat, s 1959-ben már 650 km útvonalon közlekedtek autóbuszok.

1958 április 1-től alapvető változás történt a szervezetben: megalakult a Hódmezővásárhelyi Közúti Igazgatóság. Ez az igazgatóság ellátta az állami utak és hidak igazgatási, felügyeleti és hatósági teendőit, biztositotta a közutak fenntartását és üzemeltetését.

Az ország gépjármü állományának gyarapodását a 6. táblázatban mutatjuk be.

6.táblázat

Magyarország gépjárműállományának gyarapodása

1958 jan.1		1968 január.1	
szgk	12 728 db	szgk	144 601 db
tehergk	32 092 db	tehergk	98 742 db
autóbusz	3 624 db	autóbusz	7 199 db
m.k.p.	154 276 db	m.k.p.	472 213 db
Összesen:	202 276 db		722 755 db

Ehhez a változáshoz kellett igazodni a korszerüsitési és a fenntartási munkáknak is. A vizes makadámburkolatok hosszát 10 év alatt egyharmadára sikerült csökkenteni. Teljes kapacitással folyt a portalanitás - ennek a korszaknak a legjellegzetesebb munkája. 1970-re már valamennyi útpálya portalanitása megtörtént. Közben folyt a hidak korszerüsitése is. 1968-ig 27 hidat megszélesitettek és megerősitettek. Erre az időre esik a röszkei határátkelőhely korszerüsitése. Ezt a munkát az igazgatóság házilagosan tervezte és elkészitette a nagylaki határátkelőhely korszerüsitési terveit is.
Ezekben az években a közutak fenntartásában jelentős szerepet kapott a higitott bitumen. Mind a vállalati, mind a saját munkák többségében az itatott makadám volt az uralkodó burkolattipus, de az átkelési szakaszokon már egyre sürübben alkalmaztak korszerü aszfaltburkolatot is. Ezek a munkák nagyobb gépesitést kivántak. Az igazgatóság megalakulásának idején a géppark értéke alig érte el az 1 millió Ft-ot, 1968-ban pedig már 19 millió Ft volt. Erre az időre esik az útőri szervezet átalakitása is. A szakaszos útőrök a nyári időre brigádba kerültek, s 3-6 fő kapott egy kis traktort, amellyel intenzivebben tudtak dolgozni. A brigádmunkák befejeztével ki-ki visszament a szakaszára és ott látta el a téli útfenntartási feladatokat. A hatvanas évek vége felé állandósitották a brigádokat, s megkezdődött a kisgépesités, majd az épitési jellegü, felújitó gépláncok munkábaállitása.

1950-ben csak 7 700 Ft jutott egy km út fenntartására; 1968-ban 22 000 Ft-ot tudott forditani az igazgatóság 1 km útra. 1968-ban 40 000 m² szélesitést, 70 000 m² hengerlést és 2 800 000 m² portalanitást végzett az igazgatóság.

A fejlődést jellemző néhány adatot mutatunk be a 7. és 8. táblázatban.

7. táblázat

Összehasonlító adatok a mennyiségi és minőségi fejlődésről

	Év	érték, mennyiség
száraz kátyuzás	1958	38 500 to
	1968	20 000 to
hidegaszfalt felhaszn.	1958	-
	1968	30 000 to
higitott bitumen felhaszn.	1961	440 to
	1968	6 000 to
portalanitás	1961	87 000 m²
	1968	2 850 000 m²
gépjárművek értéke	1958	2 817 000 Ft
	1968	38 980 000 Ft

8. táblázat

Burkolatok fajtáinak változása

	1950 %	1960 %	1970 %
állandó burkolat /kő, beton, aszfalt/	14	28	49
portalanitott burkolat	-	-	43
vizes makadám	79	67	3
földút	7	5	5
Összesen:	100 %	100 %	100%

A nagyarányú fejlődés megmutatkozott a technológia változásában és a szervezet átalakitásában is. A munkák szükségessé tették a szétszórt szakasztechnikusi körzetek összevonását, 3 útmesterség kialakitását.
A gépek szaporodása megkivánta egy gépjavitó bázis felállitását, ahol az igazgatóság saját gépeinek és járműveinek üzembiztonságához szükséges munkákat el tudják végezni. A géptelep Hódmezővásárhelyen létesült, s nemcsak javitásokkal foglalkozott, hanem olyan célgépeket is készitett, amelyekkel az útőrök nehéz fizikai munkáját kiküszöbölték. Ilyen volt a burkolat szélesitésnél használt tükörvágó gép, vagy a nehéz kavicsvillázást kiváltó kavicsteritő gép, de szerkesztettek és készitettek zúzalékszóró, bitumenpermetező, kátyuzó és aszfaltozó gépeket is.

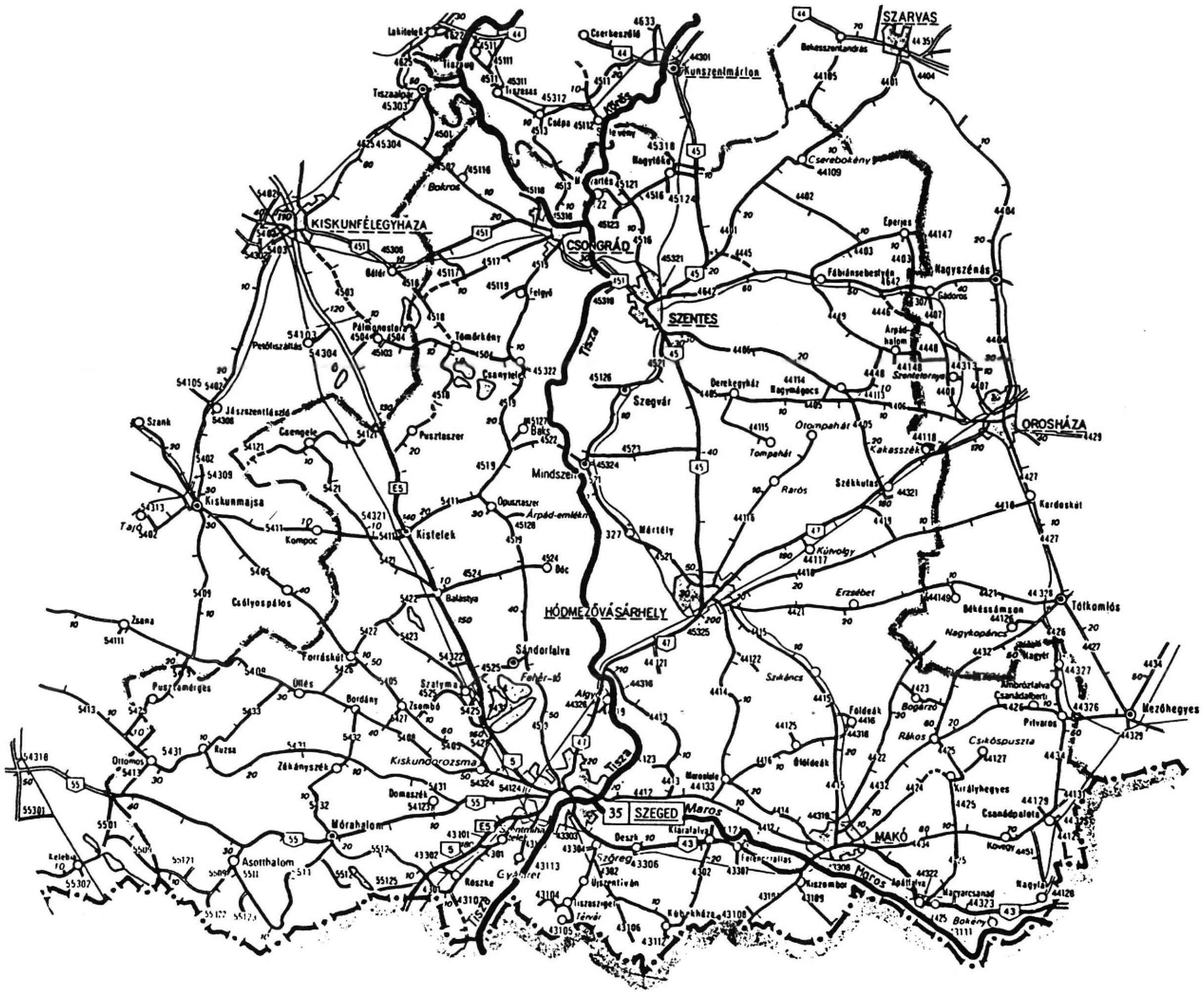
Az első portalanitásoknál még lóval vontatott vízeslajtból szórták a felmelegitett olajat az útfelületre,s a kiszórt mennyiséget a sebességgel szabályozták. Később megjelentek az önjáró bitumenszóró gépkocsik, amelynél szabályozni lehet a szórást és képes az anyagot is melegen tartani.
Kezdetben úgy teritették a frissen kiszórt bitumenre a zúzalékot, hogy a gépkocsi kereke nyomot hagyott a bitumenen. Ilyen helyen nem volt jó a tapadás. Sikerült egy saját tervezésü géppel olyan megoldást találni, amely biztositotta a bitumen sértetlenségét, s szabályozni lehetett a kiszórt zúzalék mennyiségét is.

A megnövekedett forgalom nemcsak nagyságával, hanem a nagyobb sebességével is újabb feladatokat adott. A forgalomszabályozás és a tájékoztatás érdekében előtérbe került a jelzőtáblák festése, előállitása, valamint a burkolati jelek festése is. Emiatt egy festő részleget

kellett szervezni.
A forgalom növekedését a következő számokkal jellemezhetjük: az 1956. évi forgalomszámlálást 1,00-nek véve, ez az érték 1960-ban 1,69, 1965-ben 2,59, 1969-ben 3,00 volt. Az utak teherbirásának megállapitása céljából 1969 -ben behajlás-mérést végeztek. Kiderült, hogy 850 km hosszon - az úthálózat 64 %-án - a pályaszerkezet nem felel meg a forgalmi terhelésnek. Bár 1970-ben az útfenntartási hitel 26 millió Ft volt, ez már kevés volt a megfelelő fenntartáshoz.

Az 1970-es évektől kezdve a tanácsokkal is egyeztetett ütemtervek szerint folytak a korszerüsitési és szélesitési munkák. A 10. ábrán feltüntettük az 1950-től napjainkig végzett szélesitéseket. Ez a munka is nagy változáson ment keresztül az évek folyamán.
Kezdetben a keskeny makadámpályát rakott útalappal szélesitették. Később, amikor az útalapot rakni tudó munkás egyre kevesebb lett, szórtalapot készitettek 65/100 mm-es kőből. Amikor ez a kőfajta már nem volt elegendő mennyiségben, akkor kezdődött a kohósalak felhasználása. Ez utóbbi olcsóbb volt a kőnél, de a szállitási költség többszöröse volt az anyagárnak. A megye homokos részein igen sok helyen készitettek cementes talajstabilizációval szélesitést. A helyben található homokot cementtel és vizzel keverve kellő szilárdságú útalapok készültek. A megszélesitett utalapra názilag készitett aszfaltszőnyeg került, amely megfelelő fenntartás mellett éveken át tartós megoldásnak bizonyult.

A burkolatok átlagos szélessége évről-évre nőtt. Ezt mutatjuk be a 9. táblázatban.



10. ÁBRA

1950 - 1985 KÖZÖTT

SZÉLESÍTETT ÁLLAMI UTAK

9. táblázat

A burkolatok átlagos szélességének alakulása Csongrád megyében

Év	átl.szélesség/m/
1950	3,78
1960	4,16
1970	4,65
1980	5,68
1985	6,06

Ha az útpályaszélesités mennyiségét vesszük figyelembe, az megfelel 504 km hosszú és 6 m széles új út épitésének. Ez a folyamat a jövőben is tartani fog.

1984-ben az állami úthálózatra forditott összeg már 115,8 millió Ft volt, amiből 1 km-re 86 937 Ft jutott. Ez a korábbi összeghez képest jóval nagyobb, de az árak emelkedése és a pályaszélesség növekedése miatt célszerübb az összehasonlitást m^2-re jutó költséggel kifejezni. Ennek értéke 1950-en 2,17 Ft/m^2, 1984-ben 14,70 Ft/m^2. A fenntartási költségek növekedését a forgalom fajlagos növekedése inokolja. Ezt mutatja a 10. táblázat, amely szerint 25 év alatt 4,5-szeresre nőtt a forgalom.

10. táblázat

A fajlagos forgalom változása Csongrád megyében

Év	fajl.forg./jármü/nap/
1955	430
1963	951
1970	1307
1975	1312
1980	1936

A Csongrádmegyei utak mai állapota és helyzete közel áll az országos átlaghoz. Országosan 1 km²-re 0,319 km út esik, Csongrád megyében 0,313 km jut. Országosan 1000 lakosra 3,772 km, Csongrád megyében 2,921 km út jut. Az útburkolatok főbb adatait a 11. táblázat mutatja be.

V. Az állami közutak épitési és fenntartási szervezetének alakulása Csongrád megyeben.

Már a 16. századtól kezdve találunk olyan törvényeket, amelyek a magyarországi utak fenntartásával foglalkoznak. /16/ Az 1599. évi XXX.tc. elrendeli az utak javitását és a hanyag ispánokkal szemben 24 Ft pénzbüntetést állapit meg. Az 1602. évi XV. tc. kimondta, hogy "Az utak és hidak kellő módon való javitásának eszközlése úgy a hadjáratra, mint a postajáratra nézve mindenek felett szükséges"

Az utak fenntartásának dolgai az ispánok és alispánok feladata volt. III. Károly 1723-ban, a helytartó tanács felállitásakor, annak keretében müszaki bizottmányt szervezett, amelynek feladatkörébe tartozott az utak épitése és fenntartása. Mária Terézia 1772-ben rendeletet adott ki, amelynek értelmében a vármegyék útfelügyelői beosztásába mérnököket kell alkalmazni.

E törvények és rendeletek ellenére az 1848-as szabadságharc előtt nem volt útfenntartó szervezet, s az utak osztályozása sem történt meg.

/Mindezekről Hanzély János irásában olvashatunk /17//

A reformkorban sok út épült az országban, de nem hangolták össze a megyék a munkákat, s igy nem alakulhatott ki egységes úthálózat. Az utak tervezését a megyei földmérők végezték, s néhány megyében útbiztosi állást is szerveztek. A régi kalendáriumok tájékoztatnak bennünket

11. táblázat

Csongrád megyei utak burkolatnemenkénti megoszlása

1985. január 1-én

hossz: km., terület: 1000 m²

Utkategória	hossz / terület	Beton	Aszfaltbeton öntött aszfalt	Kevert aszfalt, aszfalt szőnyeg	Kötőzúzalék itatott makadám	Felületi bevonás	Kő, keramit	Portalan makadám	Vizes makadám	Földút	Összesen
I.r.főközlekedési	hossz	-	10.9	-	-	-	-	-	-	-	10.9
	terület	-	916.7	-	-	-	-	-	-	-	916.7
II.r.főközlekedési	hossz	-	138.8	-	19.6	-	-	-	-	-	158.4
	terület	-	978.2	-	138.2	-	-	-	-	-	1116.4
Főutak összesen	hossz	-	244.7	-	19.6	-	-	-	-	-	264.3
	terület	-	1894.9	-	138.2	-	-	-	-	-	2033.1
Összekötő	hossz	0,4	181.3	232.9	356.4	2.7	8.9	82.4	0.3	26.1	891.4
	terület	2.3	1070.2	1345.2	2094.9	15.8	52.1	482.0	1.8	-	5064.3
Bekötő	hossz	1.2	10.1	29.7	37.7	3.0	0.9	61.3	11.0	4.1	159.0
	terület	5.1	47.0	137.4	177.7	13.9	4.1	285.6	51.2	-	722.0
Állomáshoz vezető	hossz	-	1.1	2.0	6.1	-	1.1	5.9	1.0	0.4	17.6
	terület	-	5.4	9.8	30.9	-	5.4	27.9	4.9	-	84.3
Összes út	hossz	1.6	437.2	254.6	419.8	5.7	10.9	149.6	12.3	30.6	1332.3
	terület	7.4	3017.5	1492.4	2441.7	29.7	61.6	795.5	57.9	-	7093.7

ezek személyeiről /17/. Csongrád megyében ebben az időben a földmérő Schéner György, az útbiztos Keresztes Uriel László volt. A kötelező közmunkát, amellyel az utak épitését és fenntartását is végezték 1844-ben szabályozták először.

A rendszeres karbantartást az abszolút kormányzat szervezte meg. Az állami utakon útmestereket és útkaparókat alkalmaztak. Ezt a rendszert vette át az alkotmányos kormányzat is 1867 után. 46 mérnöki /később: államépitészeti/ hivatalt állitottak fel az országban, köztük a szegedit. 1870-74 között a Szegedi Mérnöki hivatalt megszüntették, csak 1875-ben állitották fel ismét. 1877-től már Makón is müködik az államépitészeti hivatal. Csongrád megye jelenlegi területén abban az időben csak a temesvár-szegedi és a szeged-kolozsvári utak voltak állami kezelésben. Megbizható adatok csak a deszki és a kiszombori útmesteri székhelyekről vannak, ahol 1870-ben Urbán Ferenc, illetve Duzár Károly volt az útmester. 1878-tól Szentesen a szegedi hivatal kirendeltségét állitották fel. Később a szentesi hivatal teljes jogú, önálló lett, de megmaradt a szegedi is. Szegeden volt a minisztérium 11. számú közúti kerületi felügyelősége, amely Csongrád, Baranya, Bács-Bodrog Torontál és Békés megyék, valamint Szeged, Hódmezővásárhely, Pécs, Baja, Szabadka, Ujvidék, Zombor és Pancsova thj.városok útügyi felügyeletét látta el. /Tóth László jegyzetei nyomán /19/./

Az államépitészeti hivatalok 1950-ig müködtek. 1950 január 1 után megalakult a Szentesi /később: Hódmezővásárhelyi/ Utfenntartó Nemzeti Vállalat, amely az ÁÉH-tól átvett személyzettel végezte az útmunkákat. Az igazgatási feladatokat a Megyei Tanács közlekedési osztálya végezte.

/4-6 melléklet/.

1954-ben megalakult - az akkori megyeszékhelyen - a Hódmezővásárhelyi Közúti Kirendeltség, amely a Csongrád megyei utak mellett a Békés megyei utak fenntartását is irányitotta a Hódmezővásárhelyi Utfenntartó Vállalaton keresztül.
1958-ban újabb szervezés történt. Május 1-i hatállyal megalakult a Közúti Igazgatóság, amely az igazgatási, fenntartási és beruházási feladatokat végezte. Ugyanekkor alakult meg a Közúti Üzemi Vállalat is - ugyancsak Hódmezővásárhelyen.

A Közúti Igazgatosag első vezetője Tövisfalvi Péter Pál volt. 1965-ig - nyugdijazásáig - volt igazgató. Őt követte Perecz Albert, majd 1973-74-ben Cseri István töltötte be ezt a tisztséget. Amikor őt a minisztériumba helyezték, 1975-ben Németh Sándort nevezték ki igazgatónak. Az igazgatóság megalakulásának idején a dolgozók névjegyzékét a 7. melléklet tartalmazza.

1968-ig a Hódmezővásárhelyi Közúti Igazgatóság a Békés megyei utak felügyeletét is ellátta. Ekkor alakult meg a Békéscsabai Közúti Igazgatóság.

Az útfenntartási munkák irányitása a szakasztechnikusi körzeteken keresztül történt.
A 160-190 km úthálózattal rendelkező körzetek székhelyei voltak: Szeged, Kistelek,Szentes, Csongrád, Hódmezővásárhely, Makó - ez utóbbi helyen kettő müködött. 1973-ban, amikor az útfenntartás gépesitése fokozódott az eszközök gazdaságosabb kihasználása érdekében nagyobb körzeteket kellett kialakitani. Igy jött létre 3 útmesterség Szegeden, Szentesen és Makón. Ezeket nem sokkal később üzem-

mérnökségekké fejlesztették, élükre mérnöki képesitésü dolgozók kerültek. Az üzemmérnökségi telepeket úgy alakitották ki, hogy a magasabb igényü fenntartási, korszerüsitési és épitési munkák elvégzésére is alkalmasak legyenek.

Csongrád megye székhelye 1961-ben Szeged lett, s már ekkor felmerült az igény, hogy az Igazgatóság Szegedre költözzön. 1977-ben készült el a Juhász Gyula utcai székház és a központ Szegedre került. 1983-ban újabb átszervezés történt; július 1-től a Szegedi Igazgatóság látja el a Bács-Kiskun megyei utak igazgatását is.

Az Igazgatóság munkájának elismeréseképpen a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és az Épitők Szakszervezete 1978-ban és 1984-ben DICSÉRET-ben részesitette a dolgozó kollektivát. Az elismerés a kiemelkedő úthálózatfejlesztésért, valamint a fenntartási és üzemeltetési feladatok kiváló ellátásáért szólt.

VI. Téli útfenntartás

A közúti forgalmat minden korban erősen befolyásolta az időjárás. Különösen igy volt ez akkor, amikor még nem voltak burkolt utak. Az emberek várták, hogy a föld megfagyjon, amikor újra lehetett közlekedni. Amikor leesett a hó, betemette a kátyukat, akkor a legalkalmasabb volt szánnal közlekedni. Később, amikor az utakat már szilárd burkolattal épitették, a fagy és a hó nemcsak akadályt, hanem súlyos károkat is okozott; szükségessé

vált a téli útfenntartás.

A mult században a havas út széleit gallyakkal jelölték meg a legközelebbi község lakosai és szánokkal taposták járhatóvá. Későbbi időkben a helyszinen tárolt fahóekék vontatására minden község előfogatot biztositott, s az a legközelebbi helységig elhúzta a hóekét, itt a szomszéd község elöljárósága biztositotta a további vontató állatokat.
Csongrád megyében ez a rendszer 1950-ig müködött. 1945. után már térítést kaptak az állatok gazdái, ha nem közerő igénybevételével került sor a munkájukra.
1950-től, az Utfenntartó Vállalat megalakitásától már nemcsak lóval, hanem traktorral is vontatták a hóekéket. Ha nem volt elegendő a vállalat vonóeszköze, akkor az állami gazdaságoktól és a termelőszövetkezetektől szerződés alapján vettek bérbe. Ebben az időben még szakaszos útőri szolgálat volt, s az un. útőri postával jutott el a jelentés a központba. A szomszédos útőrök egymásnak adták az értesitést, s mire a lánc végére jutott a posta, addigra az intézkedés elkésett.
Később a postai telefonokat használták a hóakadályok bejelentésére és az intézkedésre.
A gépjárműforgalom növekedésével az utak állandó tisztántartása vált szükségessé. Megjelentek az első motoros hóekék, amelyek a állapotuknál fogva - kezdetben sokszor meghibásodtak. Csak az 1960-as években vált általánossá az a felfogás, amely szerint a hó és jég nem elemi kár többé, hanem olyan tényező, amelynek elháritása éppen olyan feladat, mint a közutak nyári fenntartása.

A közúti közlekedés érdeke az, hogy az év minden hónapjában a járművek biztonsággal közlekedhessenek. Ennek érdekében az útmesterségeket ellátták hótoló, sószóró

gépekkel és autógréderekkel. Az 1960-as évek végétől a főutakon mindenkor fekete pályát kellett biztositani a lehető legrövidebb időn belül.
Az alsóbbrendü utaknál a forgalomtól függő fontossági sorrend szerint végezték a hóeltakaritást.

A sikosság elháritására bevezették a sószórást, amely -8 °C hőmérséklet felett hatásos. Felállitották az őrjáratos és rajonos szolgálati rendszert, amelyek a szükség szerint végezték a sikos pályák szórását.
A téli útfenntartás költsége igen magas lett az emlitett intézkedések miatt, de még igy sem biztositható a jegesedés és a hóakadályok azonnali megszüntetése.

Az 1970-es években az elháritást végző gépkocsikba URH készülékeket szereltek, hogy azok menet közben is átirányithatók legyenek.

A téli időszakban igen fontos, hogy a közlekedők, vagy közlekedni szándékozók megbizható és friss tájékoztatást kapjanak az útállapotról, esetleg a hóakadályokról. Ezért az Igazgatóság központi ügyeletese rendszeresen tájékoztatja az UTINFORM-ot az utak állapotáról, amely azután a rádión és a televizión keresztül teszi közzé a kapott információkat.

VII. A közúti környezet kialakitása

A régi feljegyzések arról tanúskodnak, hogy az utak két oldalát igyekeztek befásitani, mert a nap hevétől enyhet a fák védelmében kaphatott az utazó. A 18. század végétől, a selyemhernyó tenyésztés és a selyem feldolgozás elterjedése után Csongrád megye útjai mellé eperfákat ültettek. Ezek voltak a jellemző fák az utak mentén a máso-

dik világháború utáni időkig. A két világháború között egyes főutakon, mint például az 5. számú úton platánfát, mig máshol a nyárfát részesitették előnyben.

A növekvő gépjárműforgalom által okozott balesetek miatt a 60-as években elkezdődött a fák eltávolitása az útkoronáról, s helyettük kerékvetőket, majd később vezetőoszlopokat helyeztek. A korábbi években az utak mellett sok gyümölcsfát is ültettek. Ezek gondozása és a növényvédelem aránytalanul sok pénzt és energiát emésztett fel, ezért lassan kitermelték ezeket a fákat.

Az 1970-es évektől a főutak mentén leállósávokat és parkolókat létesitettek. A pihenőhelyeken padokat, asztalokat, szeméttárolókat helyeztek el.

Az útmenti padkák és árkok fükaszálását, a növények ápolását és a sérült útjelzőtáblák kiigazitását és cseréjét az útesztétikai brigád végzi.

Csongrád megye területén az állami utak területe 2380 hektár, amelyen folyamatosan el kell végezni a szükséges növényvédelmi, földvédelmi és környezetvédelmi feladatokat.

VIII. Határátkelőhelyek

Csongrád megye déli határa egyben az ország határa is. Jugoszlávia felé az 5. sz. főúton, Röszkénél, Románia felé a 43. sz. főúton Nagylaknál épült a nemzetközi teher- és személyforgalom számára többsávos közúti határátkelőhely. Az Igazgatóság mindkét határátkelőnél ellenőrzi az ország területére belépő tehergépjárműveket, hogy azok megfelelnek-e a járművek össz - és tengelysú-

lyára, valamint méreteire vonatkozó magyar előirásoknak. Az ellenőrzést végző dolgozók az előirt súly és méretha-tárt meghaladó járművek részére útvonalengedélyt adnak a jogszabályban meghatározott dij ellenében.

IX. A Közúti Épitő Vállalat tevékenysége

A Csongrád megyei utak épitését és korszerüsitését túlnyomó részben a Hódmezővásárhelyi Közúti Épitő Vállalat végezte és végzi.
E vállalat jogelődje az 1950 január 1-én alakult Utfenntartó Nemzeti Vállalat volt.
1958-tól Közúti Üzemi Vállalat, majd később Közúti Épitő Vállalat néven müködik.
Épitési területe kiterjed Békés megyére is, s nemcsak az állami, hanem a tanácsi és egyéb utak, csatornák, mütárgyak épitési munkáit is végzi. A minőségi munkavégzés biztositására jól felszerelt laboratóriummal is rendelkezik, amelyben minden útépitéshez szükséges vizsgálat /kötőanyag, adalékanyag, talaj stb/ elvégezhető.

A Közúti Épitő Vállalat fejlődését egyrészt a termelési érték növekedésén, másrészt a gépállomány értéknövekedésén mérhetjük le. A gépállományt kezdetben néhány aszfaltfőző forgódob, 2 db Vohanka tipusú porfúvó, és 4 tehergépkocsi jelentette. Ma az épitőipari gépek bruttó értéke 151 millió Ft. Az első 10 évben útszélesitéseket, itatásos hengerléseket, valamint vékonyabb aszfaltrétegeket épitettek.

1968 után új technológiai eljárásokkal, termelékenyebb módszerekkel nagyobb teherbirású aszfaltrétegek épitését kezdték meg. A nagy mennyiségü aszfalt előállitására központi keverőtelepeket épitettek, előbb C 25 tipusút, ké-

sőbb Teltomat tipusút. Az előállitott és bedolgozott aszfalt mennyiségét, valamint a Vállalat egyéb mutatóit a 12. táblázatban foglaltuk össze.

12. táblázat

A Közúti Épitő Vállalat fejlődésének mutatói

É v	termelési érték /millió Ft/	létszám /fő/	egy főre eső /Ft/	aszfalt keverék gyárt. ezer tonna/
1950	18,9	563	33 570	-
1958	46,7	727	64 230	-
1965	143,7	852	186 660	-
1967	173,6	802	216 450	-
1970	226,0	909	248 624	15,4
1972	254,4	796	319 590	120,0
1974	345,7	915	377 814	278,0
1978	548,8	1026	534 800	376,0
1980	573,6	924	620 779	390,0
1982	636,0	871	730 195	355,0
1984	471,0	753	625 498	181,0

Az aszfalttermelés visszaesésének oka a beruházások visszafogásában keresendő.

A fejlődést három alapvető körülmény befolyásolta:

- az erőteljes gépesités,
- a technológiai változások és
- a megváltozott kollektiv szellem.

X. Hidak, vizi átkelőhelyek

Csongrád megye területén három folyó kanyarog, amelyeken az átkelés már a történelmi időkben is szükséges volt. A természeti adottságok határozták meg ezeket az átkelőhelyeket.

A legrégebbi feljegyzések a szegedi /PARTHISCUM/ révről szólnak, amely már a rómaiak idején is müködött. Ettől nem messze északra a Maros betorkolása után Tápénál is müködött egy rév, amely a Maros jobb partjáról vezette át a Tiszán az utazókat. A csongrádi rév már a magyarok letelepedése előtt is müködött. A mindszenti és az algyői révről csak a 16. század utáni feljegyzések szólnak. A Makói rév helye többször is változott, annak megfelelően, hogy ki üzemeltette. Makótól Csanádig hol itt, hol ott müködött..

A középkorban a három folyó olyan szabálytalanul kanyargott, hogy tavaszonként elöntötte a környéket. Az egyébként is nehezen járható földtöltéseken sok kis hidat, un. dobogót kellett épiteni, hogy a közlekedés biztositva legyen.

A Szeged város történetét tárgyaló Reizner János irásában az 1747-ben készült térképen a tápéi rév már szerepelt, az 1878. évi térképen pedig az első Tisza-hid közelében Szegeden hajóhidat tüntettek fel, amely az állandó hid megnyitásáig üzemelt.

A Helytartótanács 1840-ben inditványozta Makó és Szeged között egy új postaút kiépitését. Ehhez a Maroson Zombor és Makó térségében egy olyan révre lett volna szükség "amelyen mind ordinális, mind sebespostát nappal és éj-

jel minden hátráltatás nélkül átvihessék, maga a rév pedig szelek ellen erős kötés által biztosittassék." - Erről tájékoztatnak a levéltári iratok /20/. Megfelelő rév hiján nem lett belőle semmi. Továbbra is Tápén keresztül jártak Makóról Szegedre. Volt ugyan rév Szegeden és Makón is, de az utóbbi nagyon megbizhatatlanul közlekedett, s ha az utazó Szegedről délután érkezett, sokszor Zomborban kellett aludnia, mert csak másnap vitték át Makóra.

Csongrád megyében az első közúti hid Makónál épült a Maroson, s 1878-ban adták át a forgalomnak. Öt év mulva, 1883-ban Szegeden a Tiszán is elkészült a közúti hid. A csongrádi Tiszahidat 1903-ban adták át a forgalomnak.

A makói Fahid épitéséhez 1877 júniusában kezdtek hozzá és viszonylag rövid idő mulva 1878 március 14-én már át is adták a forgalomnak. Ez a fahid HOWE-rendszerü rácsos faszerkezet volt. A hid szerkezeti elemei a 3-3 vizszintes gerendából álló felső és alsó öv, a ferde rácsrudak és a függővasak voltak. Ez utóbbiak csavarjait időnként meg kellett húzni.
Ez a hid vámos hid volt. Minden átkelőnek fizetni kellett; a gyalogos 2 krajcárt, lábas állat után 3 kr-t, négyfogatos terhes szekér után 40 kr-t. 1881-ben az Arad-Csanádi Vasúttársaság bérbe vette a hidat és átvezette rajta a vasutat. Ez nagy igénybevételt jelentett, ezért a hidat az ACSEV átépittette betonpillérekre, de megmaradt a faszerkezet. Ennek fenntartása is igen költséges volt, mert a fát Amerikából kellett hozatni. 1924 július 16-án kezdték az új vasúti hidat épiteni és 1925 júniusában már át is adták a forgalomnak. A régi fahidat a város átépittette acélszerkezetüre, de ez igen keskeny lett, a

két gyalogjáró között csak 4,80 m hely volt. Az átépitéssel 1926 november 16-án végeztek. A két ártéri hidat, amely 102 és 54 m hosszú volt, 1927. év végére épitették át.

A makói hidat 1944 szeptember 26-án felrobbantották. Az ideiglenes helyreállitást a Szovjet Hadsereg 1944 október 18-23 között elvégezte. Ezt a városi hidat 1947-ben a Makói Államépitészeti Hivatal átvette és megkezdte a végleges helyreállitást. A kijavitott hidat 1948 szeptember 10-én helyezték üzembe. Mivel a hid keskeny volt és a teherbirása sem felelt meg, új hid épitése vált szükségessé.

Az új Maros-hidat 1970-ben kezdték épiteni dr. Darvas Endre tervei alapján. Az ártéri hidat dr. Répai Géza tervezte. A mederhid 112 m, az ártéri hid 112 és 72 m hosszúak, a pálya szélessége mindenütt 11 m, két oldalon kiemelt szegéllyel. Az épités érdekessége volt, hogy közben a forgalom a régi hidszerkezeten bonyolódott, mert előzőleg áthúzták egy facölöpökből készitett járomra. A meder-hid új szerkezetét a parton épitették meg, s onnan húzták a helyére. Ez a hid 4 évig épült - sokkal hosszabb ideig, mint a korábbiak.
1974 december 4-én adták át a forgalomnak.
Épitési költsége 79,3 millió Ft volt. A generálkivitelező a Hidépitő Vállalat volt, az acélszerkezeti munkákat a Közúti Gépellátó Vállalat végezte.

A szegedi hid a régi hajóhid helyén 1883-ban épült meg. A terveket Feketeházy János készitette és a kivitelezést a párizsi Eiffel cég végezte. Ez a hid is a háború áldozata lett; 1944 őszén felrobbantották. Helyébe 1948-ban

épült az új acélhid. Ezt a hidat a város hamar kinőtte, s szükségessé vált egy új hid épitése.
A Szegedi Északi Tisza-hid terveit az UVATERV-ben készitették Strébl László irányitásával.
Az épitkezés 1977-ben kezdődött, s olyan ütemben folyt, hogy a hidat 1979 november 7-én átadták. Az új hid a nagykörút folytatásában épült meg, s igy szervesen illeszkedik a városrendezési tervbe.

A négynyilású /70+144+80+56 m/ mederhid kétfőtartós, gerinclemezes ortotrop pályalemezes acélszerkezet.
A hid szabadon szerelt módszerrel - részben hegesztve, részben szegecselt kapcsolatokkal készült. A feljáróhidakkal együtt a hidszerkezet hossza 700 fm. Csongrád megyében ez a legszélesebb hid, amelyen négy sávban halad a forgalom.

Az első Tisza hidat Csongrád - Szentes között 1903-ban adták át a forgalomnak. A hidon kezdettől fogva vasúti forgalom is volt. 1981-ig volt közös forgalmú, amikor az új közúti hid elkészült. Az új hid alapozása 120 cm és 80 cm átmérőjü max 30 m mély Soil-Mec tipusú cölöpökkel készült. A hid vasbeton felszerkezetét szabadon betonozva épitették /feszitett vasbetonból, csúszó zsaluzással/. A medernyilások 56, 99, 56 m hosszúak; a pálya szélessége 1,80 + 9,00 + 1,80 m, amelyen akadálytalanul halad a forgalom. Építési költsége 320 millió Ft volt.

Csongrádon a Tiszán a csépai úton müködik egy pontonhid a helyi forgalom biztositására. A hidat csak jégmentes időben használják. Ha a szükség kivánja egy komp is rendelkezésre áll ugyanitt.

Algyő térségében a kompközlekedés megszünése után a va-

súti hid adott helyet a közúti forgalomnak, igy a közös hidon bonyolódott a forgalom, amig az önálló közúti hid meg nem épült. Az új hidat Sigray Tibor és Strébl László tervezte 1967-ben. A kivitelezés 1969-ben kezdődött, de az 1970-es nagy tiszai áradás sokat késleltette a munkát. A hid 1974 júniusában készült el a Hidépitő Vállalat generálkivitelezésében, az acélszerkezeti munkákat a GANZ-MÁVAG végezte el. A pillérek cölöpalapozással készültek /Benoto és Franki/. A vb pályalemez 1,50 + 8,50 + 1,50 m szélességben készült; a hid hossza 468,8 m. Az épités költsége 166 millió Ft volt.

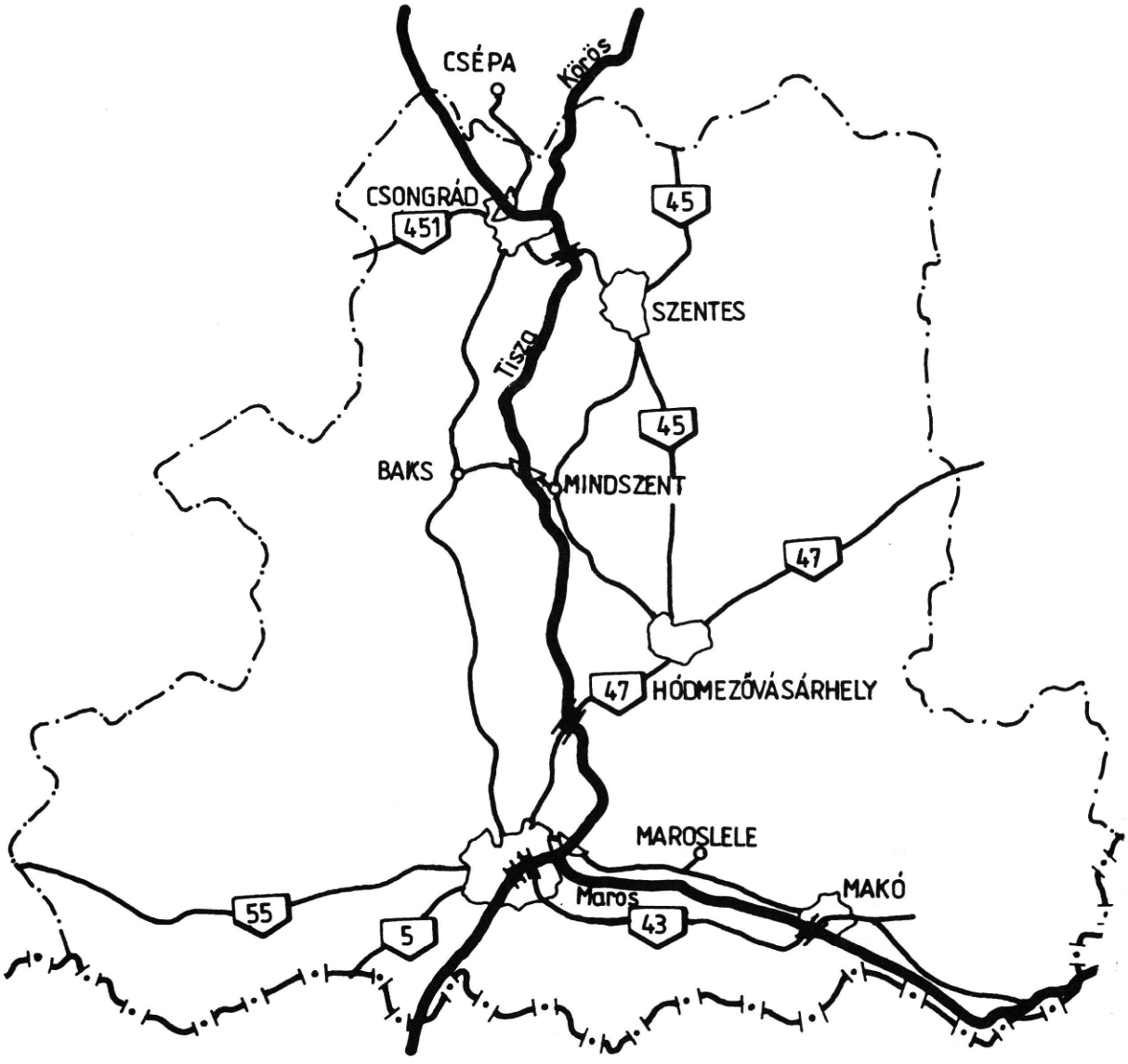
A hidak fényképeit a képes mellékletben szemlélheti az olvasó.

A régi tápéi rév helyén is müködött egy komp, amelyet a felszabadulás után pontonhiddal helyettesitettek, majd ismét kompjáratot létesitettek - az utóbbi időben motorizálva.

Van a megyében olyan vizi átkelőhely, amelyet a tanács üzemeltet - a mindszent - baksi úton. Itt fizetni kell a közlekedőknek. A 11. ábra az átkelőhelyeket mutatja. A nagy hidakon kivül Csongrád megyében még 64 db kisebb hidat kezel a Közúti Igazgatóság - köztük olyanokat, amelyek vasút felett épültek és a zavartalan közúti forgalmat szolgálják.

11. ÁBRA

FOLYAMI ÁTKELŐHELYEK



KOMP

ÁLLANDÓ HÍD

Irodalom

/1/ Kőhegyi Mihály: Római pénzforgalom és kereskedelem a Lugio-Szeged közötti útvonalon. Janus Pannonius Múzeum Évkönyve XIV-XV. 1969-70.

/2/ László Gyula: Vértesszőlőstől Pusztaszerig. Bpest, 1974.

/3/ Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza I. kötét

/4/ Dr. Barna János: Makó város települési és ember földrajza

/5/ Antalffy Gyula: Igy utaztunk hajdanán

/6/ Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I.Lajos korában. Bpest, 1880.

/7/ Varga Ferenc: Szeged város története Szeged, 1877.

/8/ Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata

/9/ Reizner János: Szeged története I. kötet

/10/Evlia Cselebi török világutazó magyarországi utazásai 1664-1666 között. Bpest, 1908.

/11/Ifj Palugyai Imre: Csanád vármegye. 1855.

/12/Reizner János: Szeged története II. kötet

/13/ Tóth Ferenc: Makói rév és hid. 1977.

/14/ Hódmezővásárhelyi polgármesteri jelentések 1907.

/15/ Közúti és hidkérdések; béketárgyalási előkészitő anyag. Összeállitotta a Keresk. és Közl.ügyi Minisztérium

/16/ Magyar Törvénytár sorozat Millineumi kiadás

/17/ Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bpest, 1960.

/18/ Nemzeti vagy Hazai Kalendáriom 1831, 1840.

/19/ Magyar Országos Levéltár K 173. Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium levéltára

/20/ Csongrád Megyei Levéltár. Csanád vm. közgyülési jegyzőkönyve 1840.

M e l l é k l e t e k

1. melléklet

Csongrád megye úthálózatának fejlődése 1950 és 1985 között

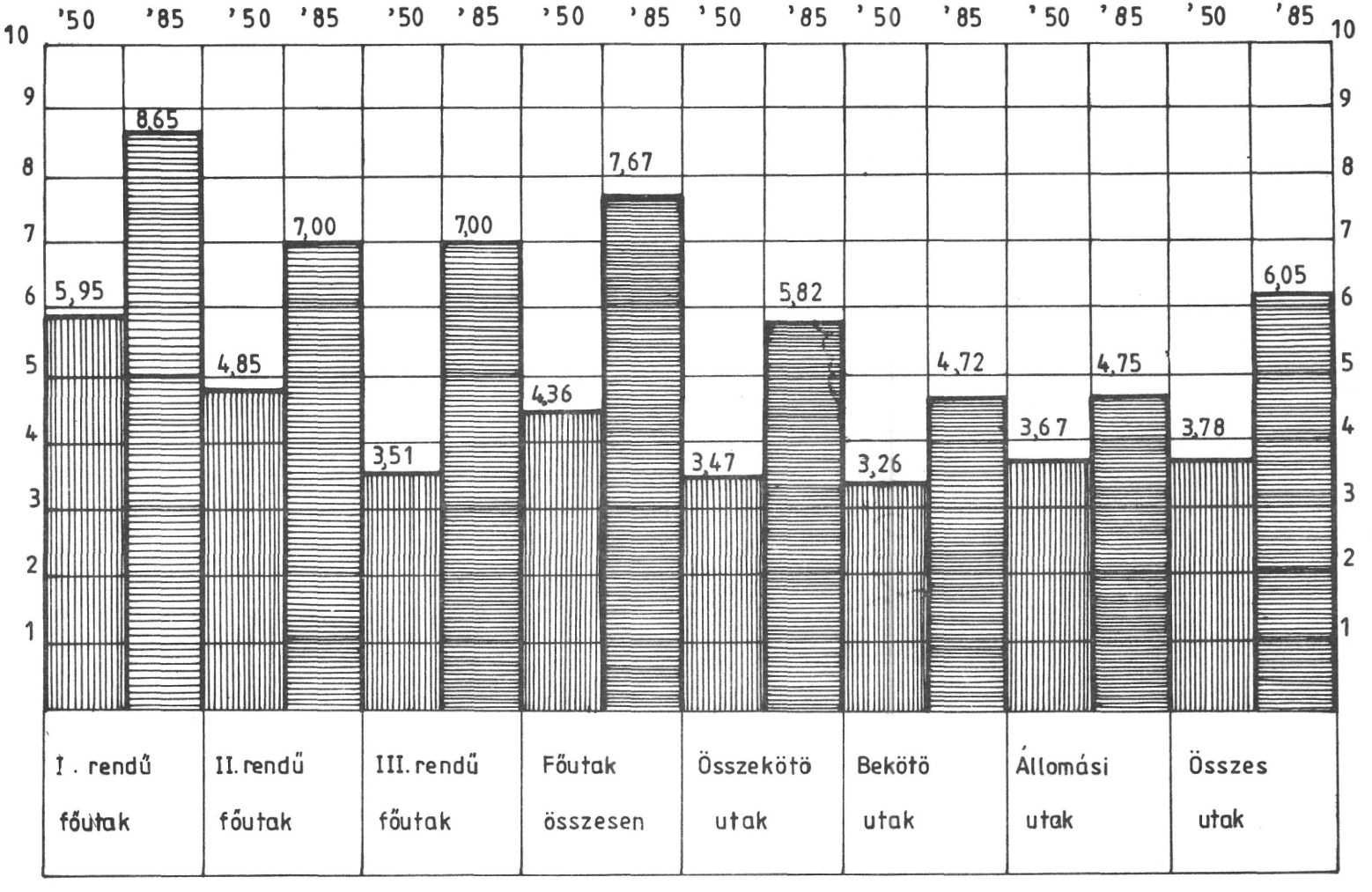
hossz:km terület: 1000 m²

	1950 január 1		1960 január 1		1970 január 1		1980 január 1		1985 január 1	
	hossz	terület	hossz	terület	hossz	terület	hossz	terület	hossz	terület
Elsőrendü főút	54.4	324.1	54.4	324.1	106.4	650.4	107.4	902.0	106.7	922.6
Másodrendü főút	195.8	949.9	195.8	1139.9	160.6	947.3	158.3	1084.5	158.5	1109.9
Harmadrendü főút	217.5	763.7	217.8	996.1	-	-	-	-	-	-
Összekötő út	372.7	1169.3	356.9	1227.3	830.2	3428.2	886.0	4681.0	891.9	5037.4
Bekötő út	356.1	984.9	458.1	1364.2	194.6	700.9	157.8	625.0	155.5	714.0
Állomáshoz vez.út	36.2	129.5	33.9	130.0	25.6	105.6	22.6	98.3	19.6	91.6
Csomóponti elág.	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	1.6
Beton kő keramit	153.4	789.8	147.2	770.0	119.5	648.8	21.0	100.9	12.7	58.0
Aszfaltb.aszfalt	7.5	45.6	17.8	11.4	32.5	241.5	385.2	2755.6	434.3	3149.2
Kötőzuz.kev.aszf.	-	-	157.1	929.4	449.5	2665.7	575.6	3321.2	678.6	3989.9
Többször port.	29.5	154.7	53.9	289.7	602.2	2209.0	293.5	1126.2	163.6	634.4
Vizes makadám	951.6	3331.3	870.0	3081.1	51.9	167.4	25.5	86.9	12.3	45.6
Földút	90.7	-	70.8	-	61.8	-	31.3	-	30.8	-
Összesen	1232.7	4321.4	1316.8	5181.6	1317.4	5832.4	1332.1	7390.8	1332.4	7877.1
Átlagszélesség /m/	3.78		4.16		4.55		5.68		6.05	
Korsz.burk aránya %	0.6		1.4		2.6		29.6		33.4	

2.sz. melléklet

ÁTLAGOS UTPÁLYA SZÉLESSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

1950 - 1985 között

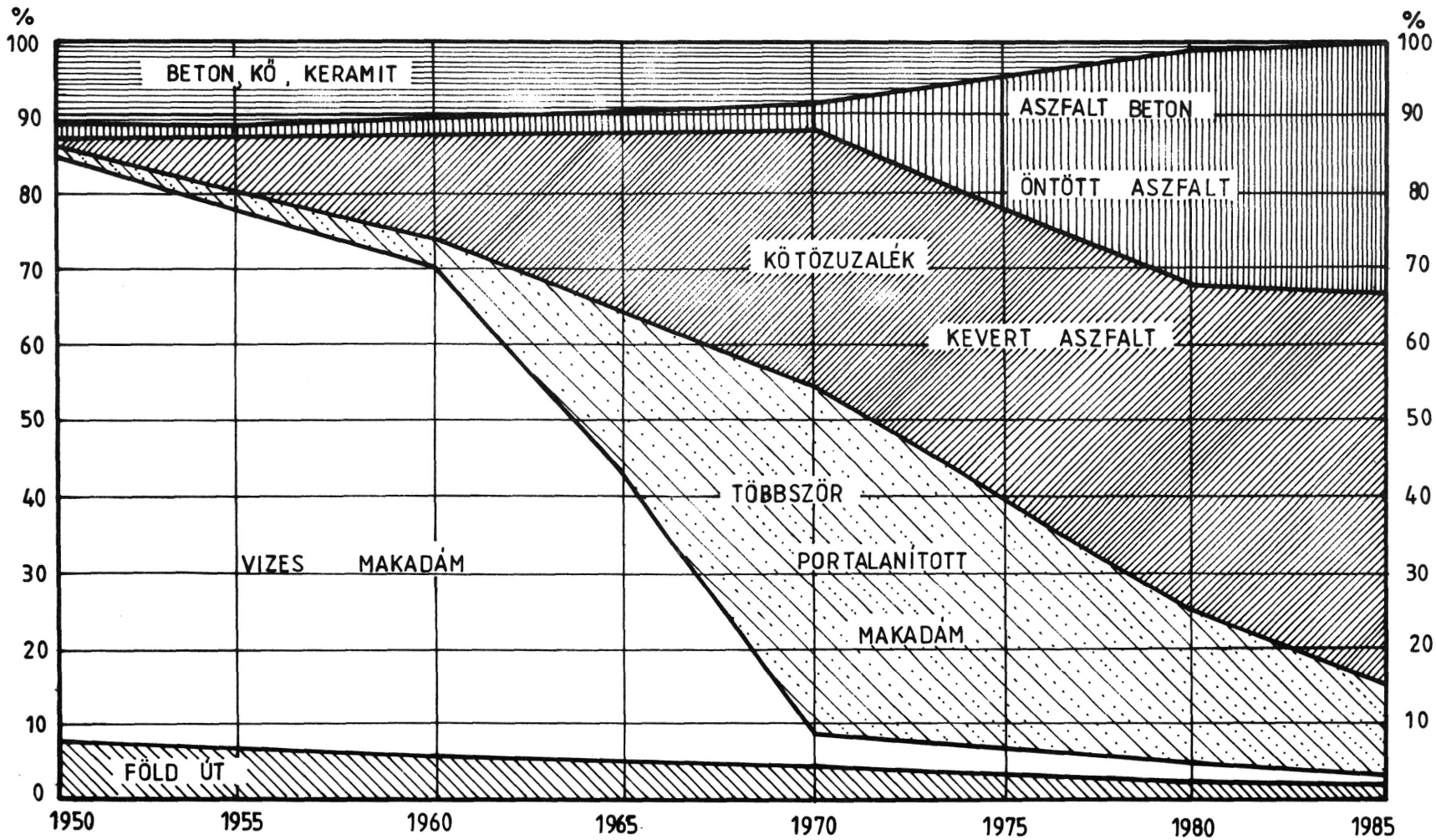


ÁTLAGOS PÁLYASZÉLESSÉG MÉTERBEN

BURKOLATFAJTÁK VÁLTOZÁSA

1950 - 1985

3.sz. melléklet



4. melléklet

1950 augusztusban megszünt Szentesi Államépitészeti Hivatal állományi létszáma

Soós János	müsz. főtanácsos hivatalvezető
Mandula József	müsz. tanácsos
Fekete N. Ignác	müsz. tanácsos
Horváth Lajos	müsz. tanácsos
Bacsu Zsigmond	müsz. tanácsos
Kucsma József	müsz. tiszt
Fogarassy Gyula	müsz. tiszt
Papp István	müsz. tiszt
Biró Pál	müsz. tiszt
Biró József	müsz. tiszt
Garai Ferenc	útbiztos
Szécsényi János	útmester
Kovács Albert	útmester
Kis Kálmán	útbiztos
Nagy Antal	számadásvezető
Gazdapusztai Gyula	számadásvezető
Nánai András	számadásvezető
Nánai Anna	adminisztrátor
Szendrei Ilona	adminisztrátor
Boros Imre	személyzeti vez.
Farkas György	munkavezető
Kunfi Horváth Katalin	adminisztrátor

5. melléklet

1950 január 1-én megszünt Makói Államépitészeti Hivatal központi személyi állománya

Kálmán Adolf	müszaki főtanácsos hivatal vez.
Scherer Sándor	müszaki tanácsos
Joó István	áll. mérnök
Koller Miklós	áll. mérnök
Zsiga Kiss Endre	áll. mérnök
Mazán Pál	személyzeti vez.
Gardi József	müsz. tiszt
Lengyel Zoltán	útbiztos Makó
Papp Ferenc	útbiztos Makó
Marschal Lajos	útbiztos Pitvaros
Aradi Ernő	útbiztos Mezőkovácsháza
Végvári Gusztáv	útbiztos Battonya
Hajdú János	útmester Makó
Gazdapusztai Gyula	számadásvezető
Kovács Bálint	adminisztrátor
Kiss Györgyné	adminisztrátor
Polgár Ferenc	adminisztrátor
Bárdos István	adminisztrátor
Gardi Ilona	adminisztrátor
Endresz Erzsébet	adminisztrátor
Kovács Pál	hivatalsegéd
Szendrédi Mihály	hivatalsegéd

6. melléklet

1950-ben megalakult Utfenntartó Nemzeti Vállalat
központi személyi állománya

Szathmári Lajos	igazgató
Horváth Lajos	főmérnök
Szántai Ferenc	főkönyvelő
Nemes Lajos	személyzeti vez.
Nagy János	mérnök
Kraft János	mérnök
Mészáros József	mérnök
Várhelyi Jenő	mérnök
Lengyel Zoltán	főépitésvezető
Biró József	főépitésvezető
Polgár Ferenc	könyvelő
Bárdos István	könyvelő
Paksi Eszter	könyvelő
Szebeni László	bérelszámoló
Szendrei Ilona	bérelszámoló
Nánai Anna	bérelszámoló
Endresz Erzsébet	gépiró
Forrai Imre	bérelszámoló
K. Horváth Katalin	adminisztrátor
Szőke Erzsébet	adminisztrátor
Ölasz Pál	normás
Garai Ferenc	épitésvezető
Szarka József	müvezető
Forrai Ferenc	tervelőadó
Farkas György	normás
Purgel Imre	müvezető
Oláh József	müvezető
Patkós László	müszaki rajzoló
Kiss Kálmán	útmester
Barna Mihály	útmester
Papp Ferenc	útmester
Kovács Bálint	könyvelő
Korom György	könyvelő
Marschal Lajos	útmester
Dévai Gyula	útmester
Gardi Ilona	adminisztrátor
Mikecs Sándor	bérelszámoló
id.Perecz Albert	útmester
Bacsa József	útmester
Lénárt Béla	adminisztrátor
Váradi József	adminisztrátor
Harkai Béla	adminisztrátor
id.Vida Szücs Antal	útőr, SzB.titkár
ifj.Vida Szücs Antal	adminisztrátor

7. melléklet

Az 1958-ban alakult Hódmezővásárhelyi Közúti Igazgatóság központi dolgozóinak

n é v j e g y z é k e

Tövisfalvi Péter Pál	igazgató
Licska Lajos	főmérnök
Szántai Tamás	főkönyvelő
Scherer Lajos	müsz.csop.vezető
Bacsu Zsigmond	szakaszmérnök
Gardi József	szakaszmérnök
Fogarassy Gyula	szakaszmérnök
Kucsma József	szakaszmérnök
Kiss Zsuzsanna	könyvelő
Bánsági Ottó	könyvelő
Pető Imréné	könyvelő
Besze Klára	könyvelő
Nánai András	könyvelő
Pusztai Pálné	bérelszámoló
Laczkó Irén	bérelszámoló
Reichart Ilona	Sz.T.K. ügyintéző
Alföldi János	fásitási ea.
Lippai Mária	irodakezelő
Károlyi Magdolna	müszaki rajzoló
Juhász Lajosné	gépiró
Dr.Dömötör Jánosné	gépiró
Szécsényi János	körzetvezető Szentes
Lajos János	körzetvezető Szentes
Dévai Gyula	körzetvezető Hmvhely
Csamangó Ferenc	körzetvezető Kistelek
id.Perecz Albert	körzetvezető Szeged
Bacsa József	körzetvezető Szeged
Gál Sándor	körzetvezető Makó
Vass István	körzetvezető Makó
Borák István	körzetvezető Gyula
Dobos János	körzetvezető Gyula
Fekete Ferenc	körzetvezető Békéscsaba
Hajdú Sándor	körzetvezető Mezőberény
Kóródi László	körzetvezető Szarvas
K. Timár János	körzetvezető Orosháza
Pribelszki György	körzetvezető Orosháza
Tóth Jenő	szállitási ü.i.
Veszelinov György	anyaggazdálkodási ea.
Ditróy Bálint	mérnök
Németh Sándor	mérnök
Sas Sándor	müsz. ellenőr
Kovács Albert	müsz. ellenőr
Fehér Lajosné	személyzeti vez.

Képes melléklet

Képes melléklet

1. Kistelek átkelési szakaszának burkolati munkái 1934
2. Szegedi Izabella-hid feljáró környékének burkolása keramittal 1935
3. Szegedi Izabella-hid feljáró földmunka épitése 1935
4. Bitumenes emulzió helyszini keverés a Szeged-röszkei uton 1935
5. Földnyerőhely a Szeged-röszkei szakaszon 1935
6. Folyékony bitumen tároló épités Szentesen
7. Hordós bitumen melegedés elleni védelme meszeléssel
8. Mozgatható kőtörőgép
9. Utépitéshez kihordott szépen halmozott kőanyag
10. Rakott utalap készités
11. D4 K-B traktorra szerelt tükörmaró a 45 sz. főuton
12. Keskeny pálya szélesitése szórt útalappal a 451 sz. főuton
13. Nagytőkei anyagnyerőhely a cementes talajstabilizációhoz 1975-76
14. Az 5431 j. út szélesitése cementes talajstabilizációval
15. Hengerlési kavics behordás talicskával
16. Hengerlési kavics terités kézi erővel
17. Második réteg hidegaszfalt épités stabilizációra 1975
18. Bitumenszórás kézi permetezéssel
19. Zúzalék terető gép munka közben
20. Zúzalék teritő gép feltöltése zúzalékkal
21. Csongrádi pontonhid
22. Az 1948-ban átadott Tiszahid Szegeden
23. Az 1974-ben átadott közúti Maroshid Makón
24. Az 1974-ben átadott közúti Tiszahid Algyőn

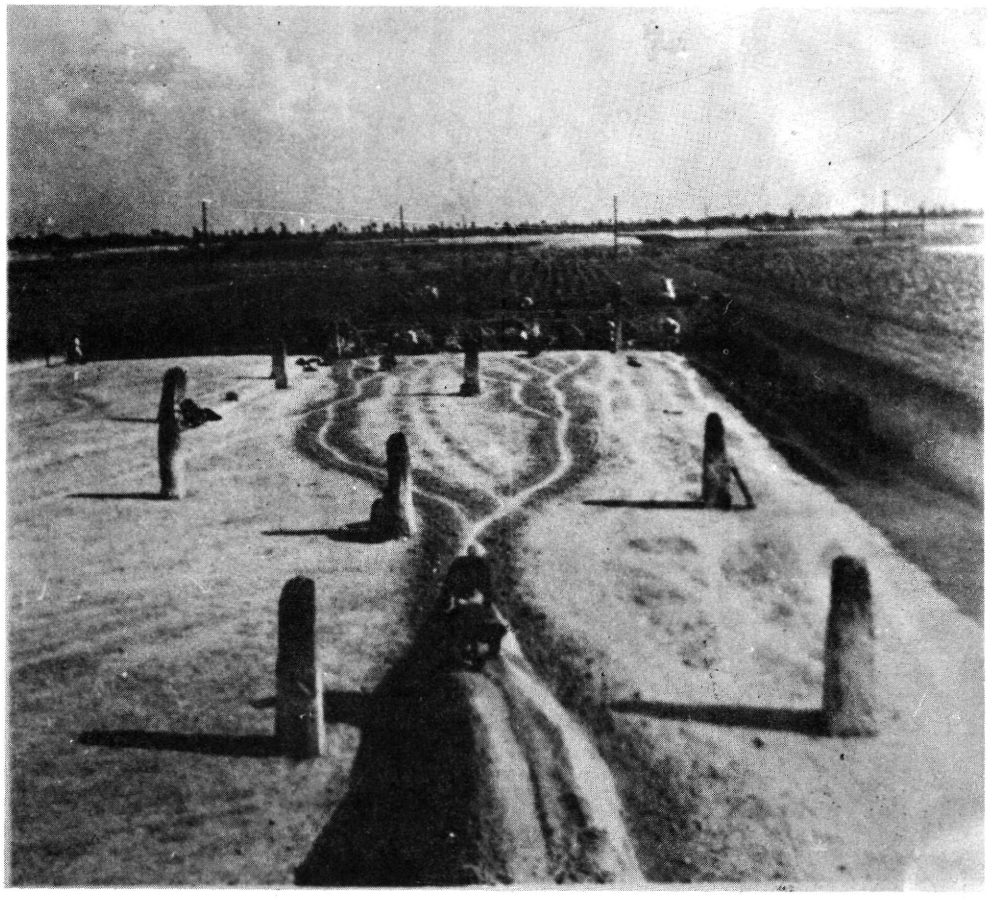
25. Az 1979-ben átadott északi Tiszahid Szegeden
26. Az 1981-ben átadott közúti Tiszahid Csongrádon
27. Vekerhid a 45 sz. főuton Szentes határában
28. Központi géptelep Hódmezővásárhelyen
29. Központi aszfaltkeverőtelep Hódmezővásárhelyen
30. A makói üzemmérnökségi telep
31. A szegedi üzemmérnökségi telep
32. A szentesi üzemmérnökségi telep
33. Utburkolatjel radirozó gép
34. Hóeltakaritás 1984 februárban a 4425 j. út 14 km szelvényében
35. Hóeltakaritás 1984 februárban az 5511 j. út 5 km szelvényében.

Kistelek átkelési szakaszának burkolási munkái - 1934

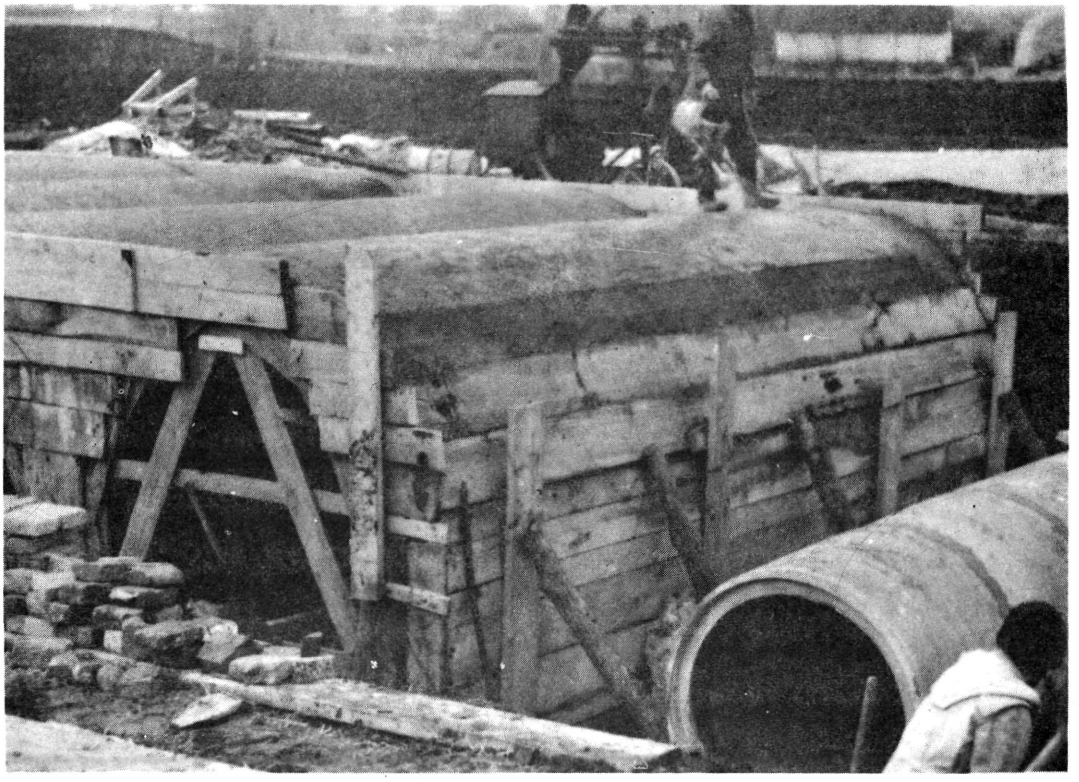
Izabella-hid feljáró burkolása keramittal -1935

Szeged, Izabella-hid feljáró földmunkája - 1935

bitumenes emulzió helyszini keverése a Szeged - röszkei uton - 1935

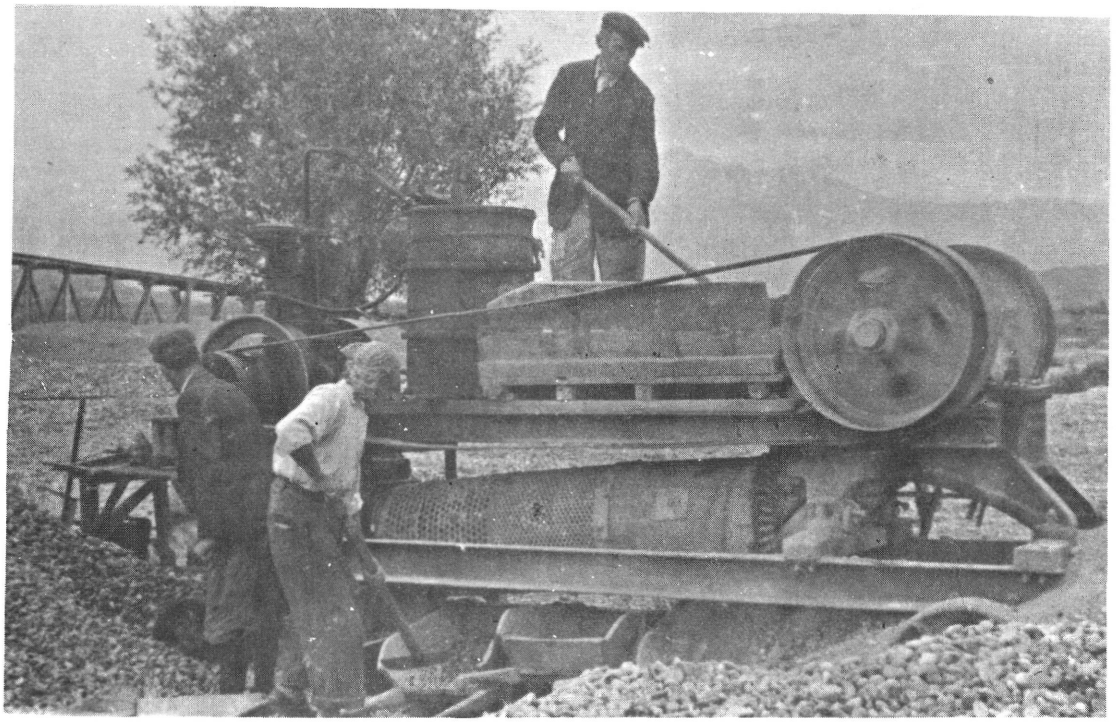


Földnyerőhely a Szeged - röszkei szakaszon - 1935



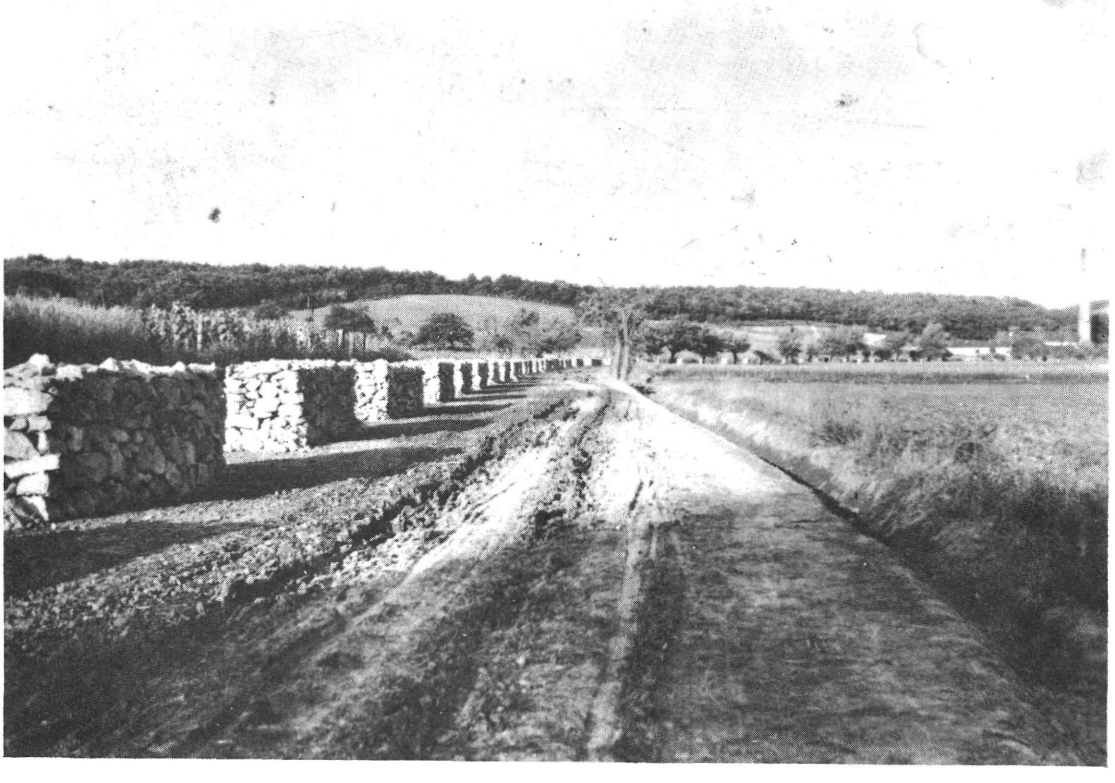
Folyékony bitumentároló épités Szentesen

Hordós bitumen melegedés elleni védelme meszeléssel



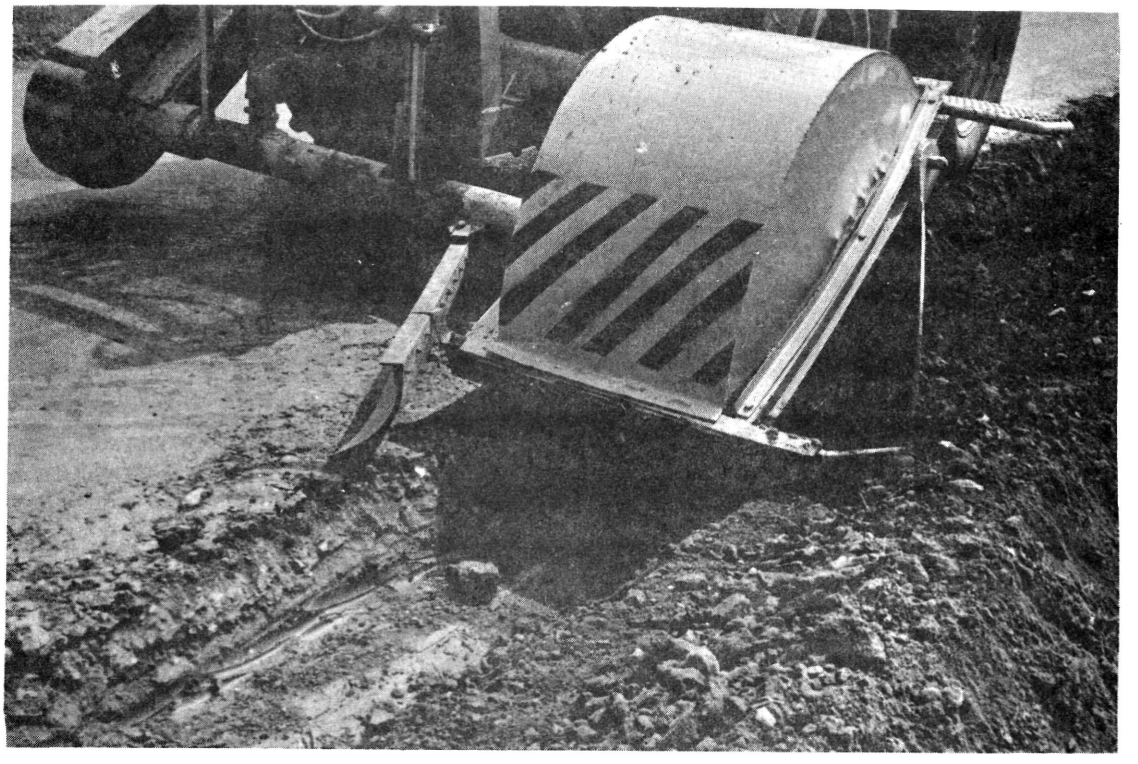
Mozgatható kőtörőgép

Utépitéshez kihordott szépen halmozott kőanyag



Rakott útalap készités

D4 K-B traktorra szerelt tükörmaró a 45 sz. főúton



Keskeny pálya szélesitése szórt útalappal a 451 sz. főúton

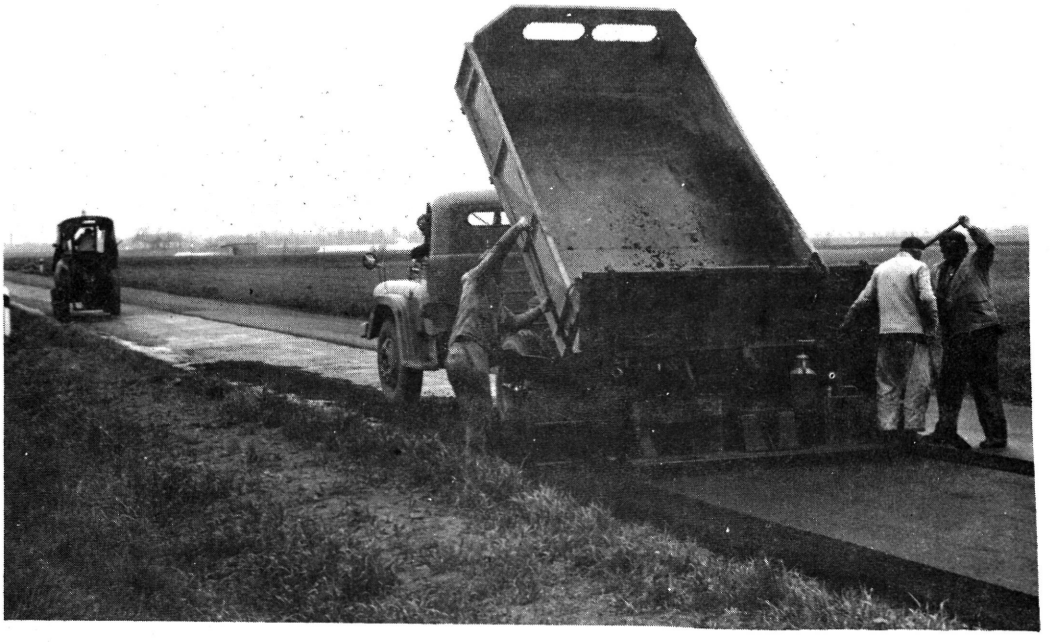
Nagytőkei anyagnyerőhely cementes talajstabilizációhoz - 1975 - 76

5431 j. út szélesitése cementes talajstabilizációval - 1975

Hengerlési kavics behordás talicskával

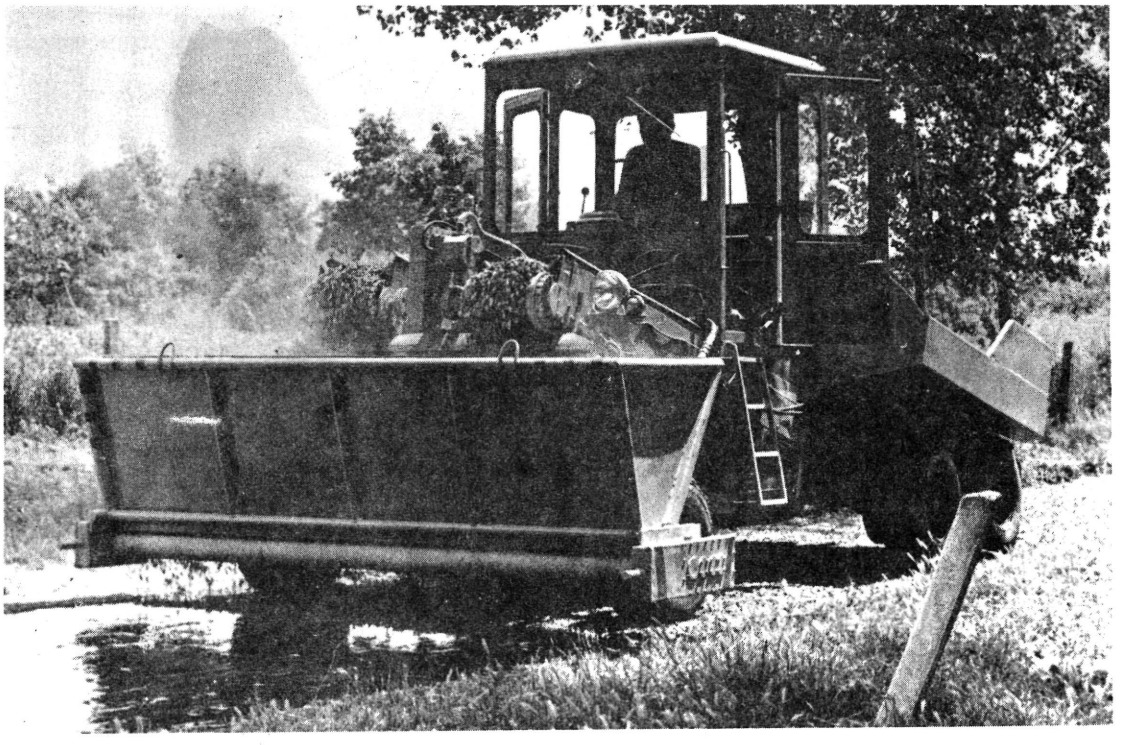
Hengerlési kavics terités kézi erővel

Második réteg hidegaszfalt épités stabilizációra



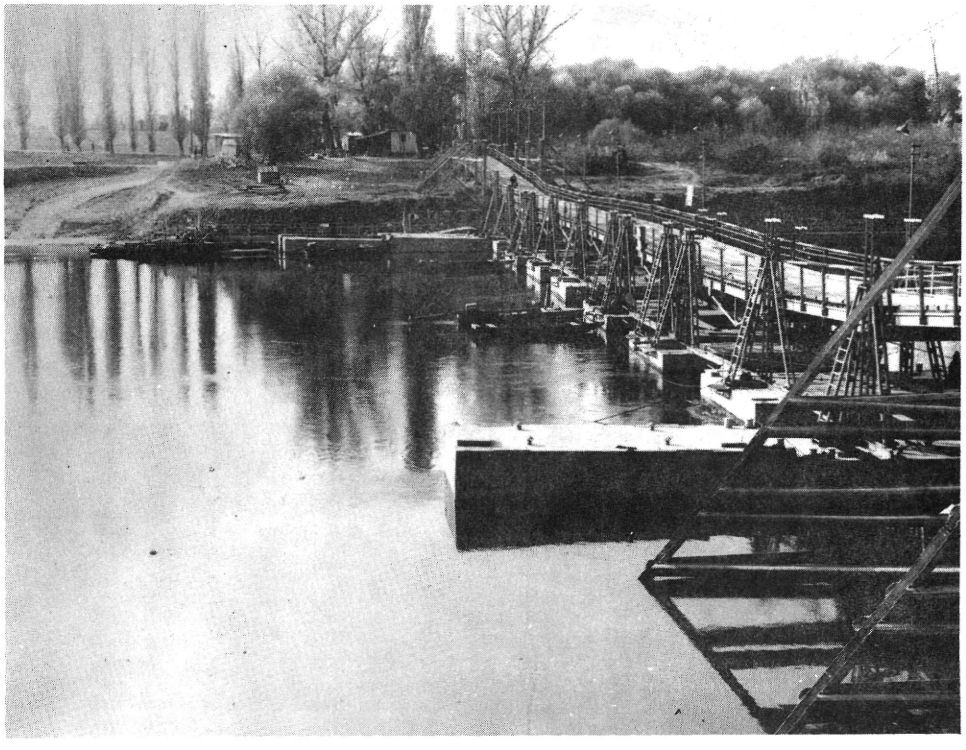
Bitumenes szórás kézi permetezéssel

Zúzalék teritő gép munkaközben



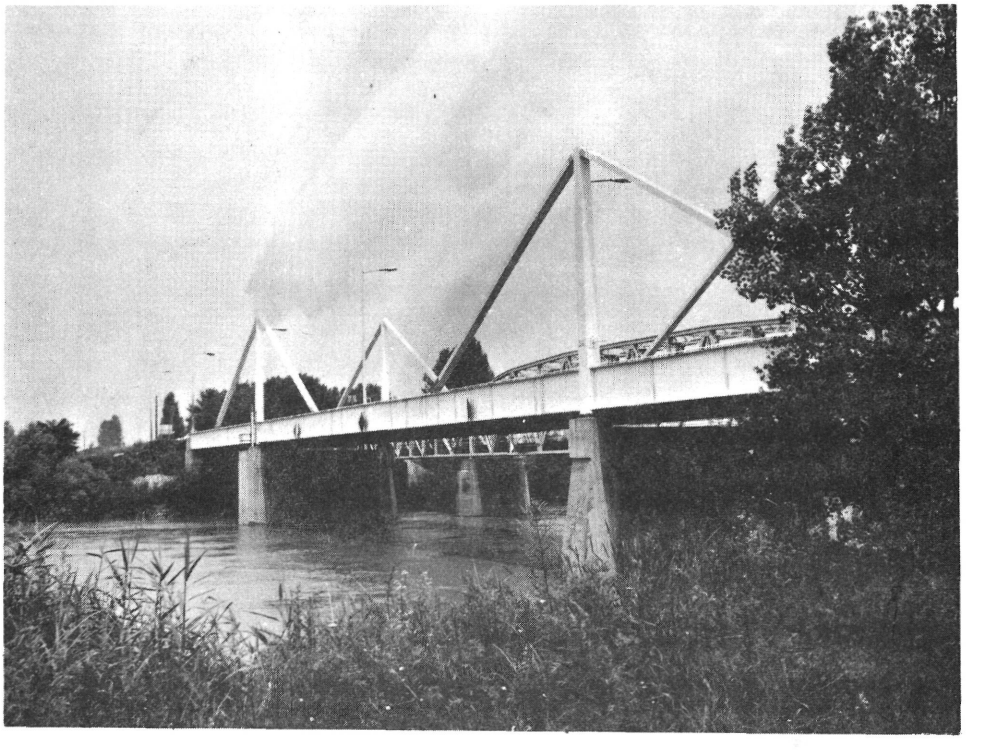
Zúzalék teritőgép feltöltése zúzalékkal

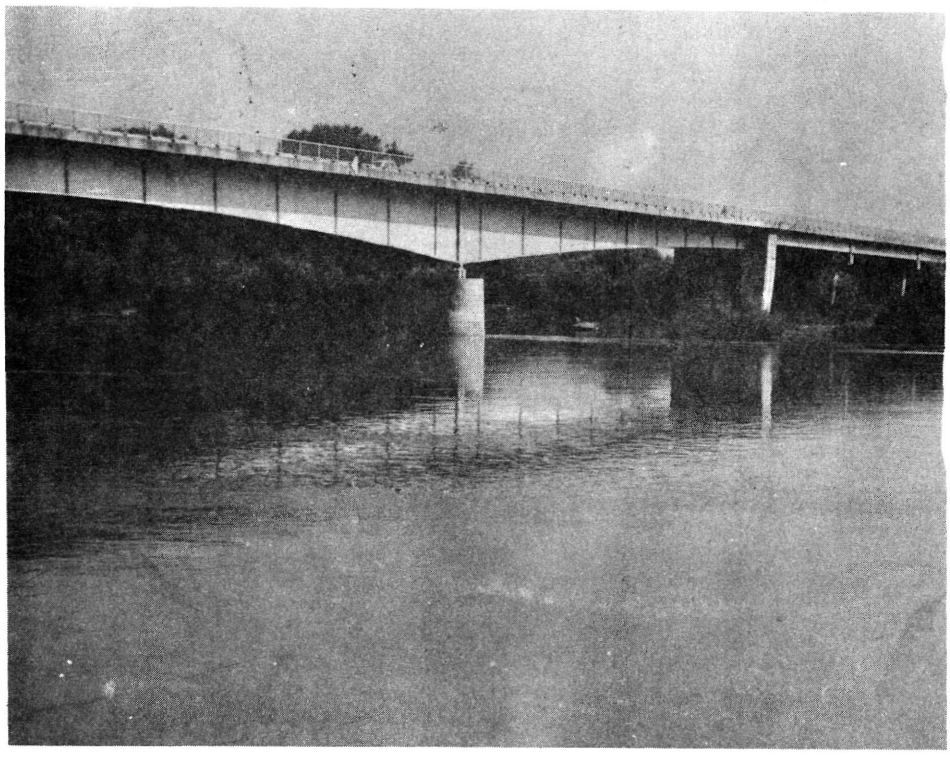
Csongrádi pontonhid



Az 1948-ban átadott Tiszahíd
Szegeden

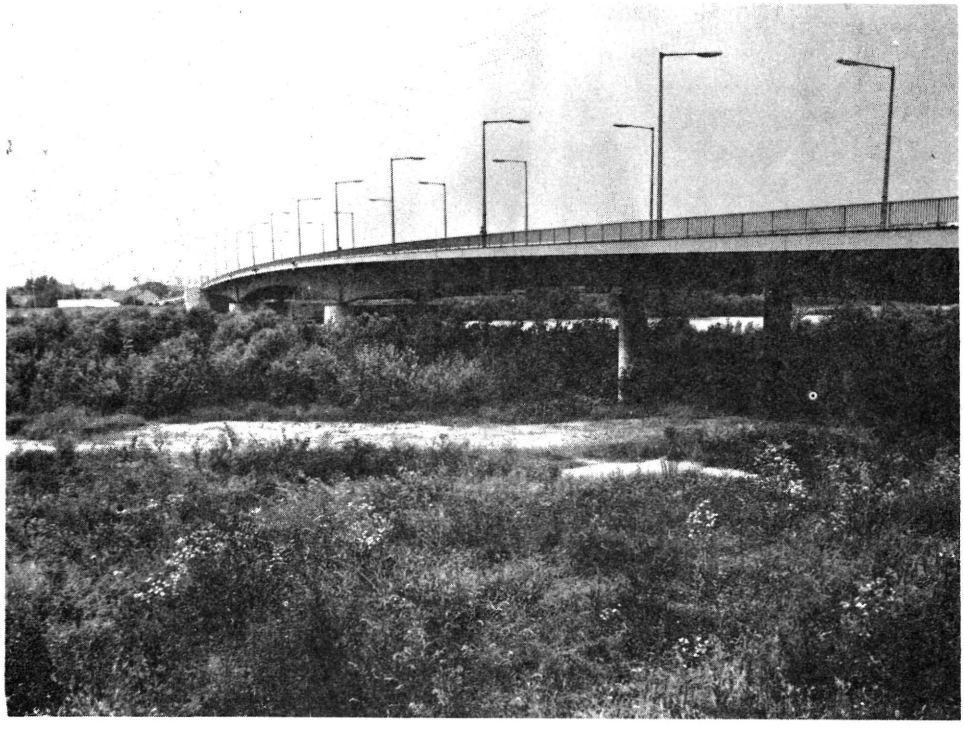
Az 1974-ben átadott közúti Maroshid
Makón

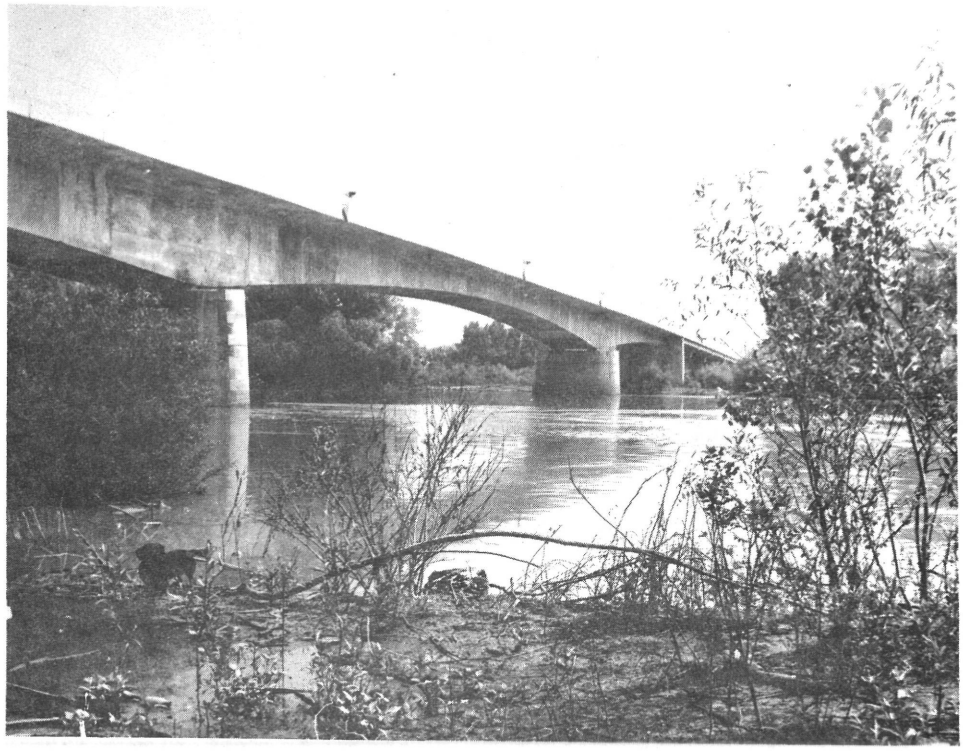




Az 1974-ben átadott közúti Tiszahid Algyőn

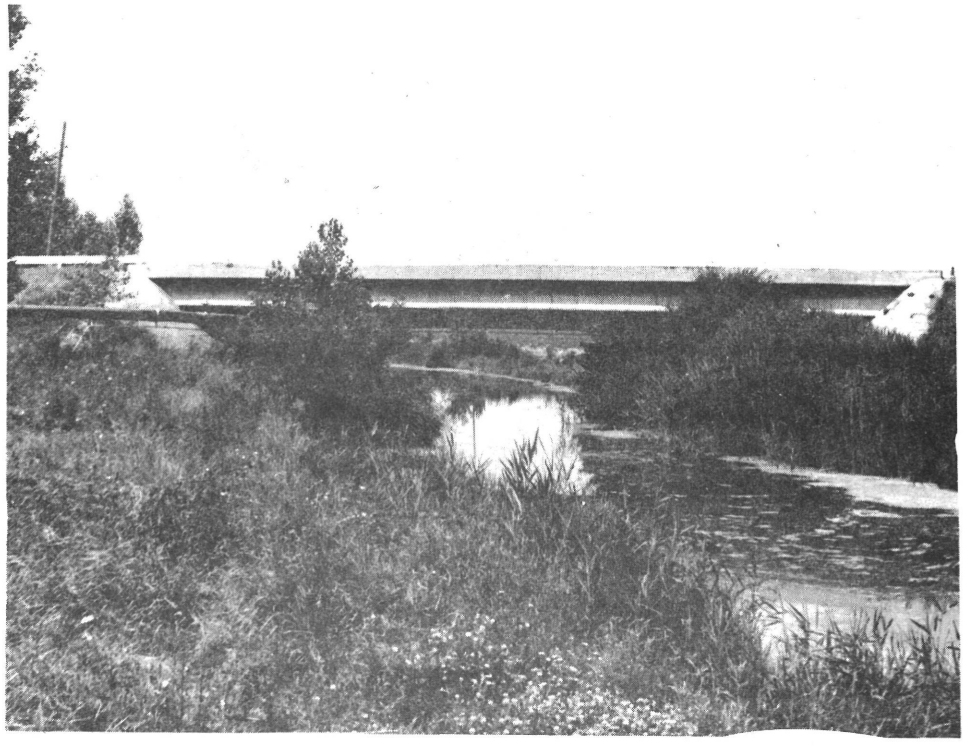
Az 1979-ben átadott északi Tiszahid Szegeden





Az 1981-ben átadott közúti Tiszahid Csongrádon

Vekerhid a 45 sz. főúton Szentes határában



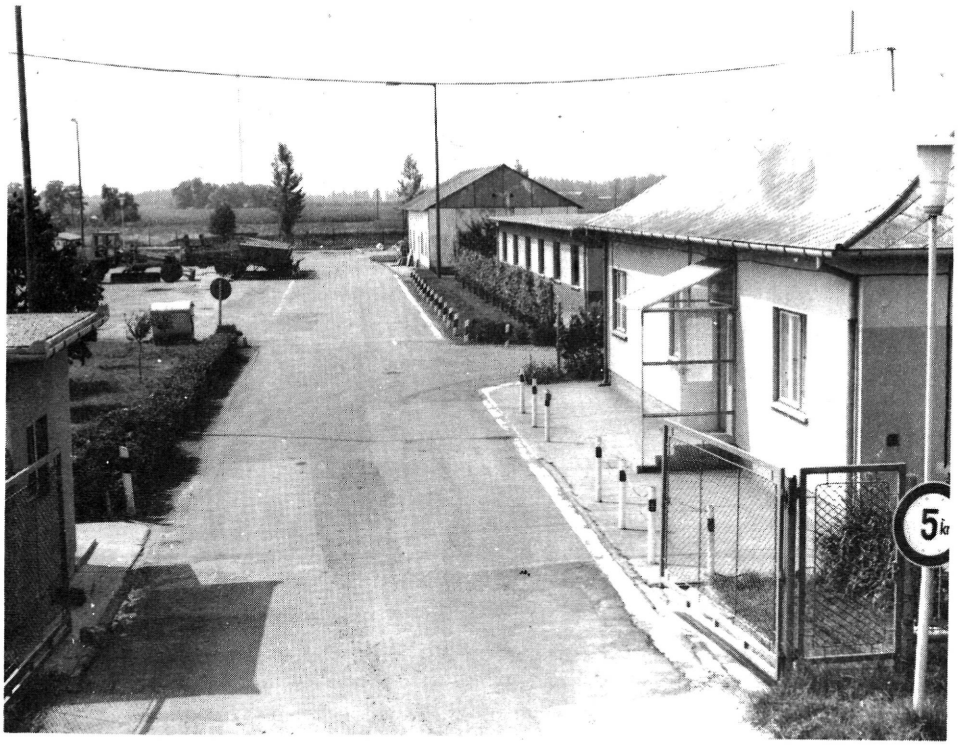
Központi géptelep Hódmezővásárhely

Központi aszfaltkeverőtelep Hódmezővásárhely

A makói üzemmérnökségi telep

A szegedi üzemmérnökségi telep

A szentesi üzemmérnökségi telep



Utburkolatjel radirozógép

Hóeltakaritás 1984 februárban
a 4425 j. út 14 km szelvényében

Hóeltakaritás 1984 februárban az 5511
j. út 5 km szelvényében