

## A Bánság útügyei 1890-től 1914-ig

*Jancsó Árpád*

Temes megyei Út- és Hídépítő Vállalat, Temesvár

A történelmi Bánság a Maros, Tisza, Duna és Erdélyi havasok között fekvő téglalap alakú történelmi-földrajzi tájegység. Szent István királyunk hozta itt létre az első vármegyéket, majd a XVI. század közepétől másfél évszázadon át a félhold uralma alatt állt. Felszabadulása után osztrák koronataromány, a XVIII. század végétől a XX. század elejéig (kivéve az 1849-1860-as időszakot, amikor ismét osztrák koronataromány) Magyarország délvidéke. A trianoni békediktátum nagyobb részét Romániához, másik részét a Szerb-Horvát-Szlovén királysághoz csatolta, csak egy pár község maradt Magyarország kebelében.

Elemzésünk korszakában a Délvidék egységes volt (Temes, Torontál, Krassó-Szörény megyét foglalta magába), úthálózatát is egységesen kell tehát tanulmányoznunk. Természetesen az akkori magyar törvények voltak érvényben a Bánátban is, így ezek mellőzése megengedhetetlen. Az utakról és vámokról szóló törvény megjelenése előtt az országban több rendelet, utasítás szabályozta a utak építését, kezelését és fenntartását. Ezek néha ellentmondtak egymásnak, alkalmazásuk több esetben bonyolult volt. Az útügyek dolgaiban a közutakról és vámokról szóló 1890. I. Törvénycikk teremtett rendet. E törvény volt az első olyan organikus törvény, mely egyidejűleg szabályozta a törvényhatósági közutak költségelőirányzatának szerkesztését, továbbá az útdó kivetésének és behajtásának módozatait is. A törvény kiköszöbölte az előző korszakok hiányait is. A kereskedelemügyi miniszter 1890. május 15-vel léptette érvénybe 21.802/1890 számú rendeletével. A ma már nem egykönnyen beszerezhető törvényről a törvény alapján [12] valamint Barna Bertalan és Hanzély János összefoglalását [1], [2] is felhasználva, bővebben számolok be. Teszem azért, mert eddig nálunk épp hogy csak megemlítették, enélkül pedig nem lehet érdemlegesen a térség útjairól beszélni.

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

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

jelentőségét. Eszerint a következő útkategóriákat állapította meg:

- 1.) Államutak. Ezek országos fontossággal bírtak. Építésüket, kezelésüket és fenntartásukat az állami költségvetésből biztosították;
- 2.) Törvényhatósági utak. Ezeket az utakat a törvényhatóságok építették, kezelték és tartották fenn. Mai szóhasználattal ezek voltak a megyei utak.
- 3.) A vasúti állomásokhoz vezető utak azok az utak voltak, melyek a vasúti állomásokat a legközelebbi állami, törvényhatósági vagy községi utakkal vagy községekkel kötötték össze. Ezek létesítésének, kezelésének, fenntartásának költségeit a törvényhatóság, az érdekelt község vagy községek, az érdekelt kereskedelmi és iparvállalatok, végül az illető vasút arányosan viselte. Kezelésükről általában a törvényhatóság gondoskodott.
- 4.) Községi közlekedési (vicinális) utak, melyek több község közlekedésének közvetítésére szükségesek és amelyeknek létesítése, kezelése és fenntartása az e célra csoportosított érdekelt községeket illette.
- 5.) Tisztán községi (közűlő) utak. Ezek csak az illető község érdekeit szolgálták. Létesítésük, kezelésük, fenntartásuk a község hatáskörébe tartozott.
- 6.) Egyes társaságok vagy szövetkezetek által, közforgalom céljaira létesített közutak, melyeknek kezelése és fenntartása a létesítőt vagy azok meghatalmazottjait illette.

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

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

Száma	Az állami közút neve
5	Debrecen – Fehértemplomi
6	Kiszombor – Aradi
17	Szeged – Temesvár – Szászsebesi
25	Lugos – Orsovai
26	Báziás – Orsovai
35	Versec – Pancsovai

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

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

Sorra véve a fentieket, a következőket foglalhatjuk össze:

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

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

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

A legfontosabb bevételi forrást az útdó képezte, mely a törvény leglényegesebb újítása volt az 1890. év előtti állapotokhoz képest. Az útdó kivetési alapja az állami egyenes adó volt, amely után

legfeljebb 10% útdót állt jogában a törvényhatóságnak a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyása után kivetni. Ez az intézkedés azokat is megterhelte az útdóval, akik nem is vették igénybe a közutakat. Az útdó, az addigi közmunkával szemben ténylegesen be is folyt, és ha nem is a szükséges mértékben, de a bevételek emelkedtek. Az útdószázalékot annyira alacsonyan állapították meg, hogy az nem fedezte a fokozottabb mérvű útépitéseket. Ezt a törvény egyik hibájának tekintik. Másik hibája az volt, hogy az útdóminimumokat sok esetben nem lehetett behajtani és a helyette végzett közmunka teljesítménye nagyon gyenge volt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Meg kell említenünk, hogy a törvény a városok és községek belterületi útjait és utcáit nem tekintette közútnak, tehát nem gondoskodott sem építésükről, sem fenntartásukról, sem az igazgatási szolgálat ellátásáról. A XIX. században a községek és városok útburkolata a legolcsóbb burkolat, a makadám vagy a terméskökövezet volt. Ez a rossz helyen alkalmazott takarékoság idővel megbosszulta magát. Kovács Elek szerint a század közepén a „helységek útvonalba eső utcái csak rémképes, leverő epilógusok, kiküzdött korona sárpocséta

fölött, a' vallástalan utas ajkait imára késztetők esős évszakban, kivált ha a' falu egyetlenegy utczája szent Iván énekes hosszú!-Az utcáknak (agyagos földdel birván) minden helységben árok közé magasan felhányva kaviccsal, vagy ha ez nincs, homokkal meghordva lenni kellene; sőt homok teríték elmaradtával is feltöltesség. Eleinte ugyan nagyobb lenne ez esetben a' sár a' voltnál” [5].

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

A temesvári városi törvényhatósági mérnöki hivatal felállításáról, hatásköréről az 1908. évi 221. közgyűlés (a 250. kgy. által 1909-ben módosított) szervezeti szabályrendelete rendelkezett: „A városi törvényhatósági mérnöki hivatalnak az alább megjelölt különös hatáskörrel személyzetét képezik:

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

A főmérnök egyszersmind az építészeti bizottság elnöke.

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

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

3. Műszaki személyzet és pedig:

- a) egy segédmérnök,
- b) egy építőmester,
- c) egy földmérő,
- d) egy építészeti rajzoló, aki egyszersmind segédhivatalnok,
- e) egy vízmester,
- f) hét (7) napidíjas műszaki segéderő.

A főmérnök és a két mérnök magánmérnöki gyakorlatot nem folytathatnak...” [6].

A Bánát fővárosának műszaki szempontból fontos eseménye volt a Magyar Mérnök és Építész Egylet temesvári osztályának megalakulása, mely 1910. január 23-án tartotta avató közgyűlését, melyen az ország műszaki tekintélyeinek nagy része vett részt [6].

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

Temesváron 1885-ig csak bazaltkőburkolatot használtak, melyet macskakőnek neveztek. Az utcákat és járdákat is ezzel burkolták. A kőanyagot a sziklái (Sanovicza) kőbányából szerezték be, melyet a város 1885-ben meg is vásárolt. A Magyar Aszfalt Rt. 1895. és 1899. között aszfaltmakadám burkolatot készített. A budapesti Magyar Keramiai Gyár Rt.-től beszerzett 16x16x10 centiméteres keramittéglákkal is burkoltak utcákat, tereket.

Borovszky Samu monográfiája szerint „a talajtisztaságot mozdítják elő az utolsó negyedszázadban közel 6 millió korona költséggel készült nagyfelületű útburkolatok és aszfalt gyalogjárók, melyeken a köztisztaság is gondosabban kezelhető” [7].

A temesvári utcák és terek burkolásának költségei 1885. és 1909. között: kockakő 10,45 kor/m<sup>2</sup>, félkockakő 8 kor/m<sup>2</sup>, terméskő 5 kor/m<sup>2</sup>, hengerelt kavics 3,40 kor/m<sup>2</sup>, aszfalt-makadám 14,80 kor/m<sup>2</sup>, keramit kor/m<sup>2</sup>; az aszfaltgyalogjáró (mely 1890. óta készült a városban) 10,70 kor/m<sup>2</sup>, [6], [7]. A temesvári utak, utcák és terek útburkolási adatait 1887-től 1912-ig [11] az alábbi táblázatban közlöm:

A várfalak lebontásából származó téglatörmelékkel is sok utca alapozását oldották meg. A legtöbb burkolat azonban kockakőburkolat volt [6].

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

A Temesváron áthaladó törvényhatósági utak karbantartására a XIX. század elején a város három útkaparót alkalmazott. Mivel „Mehala község bekebelezése folytán a törvényhatósági úthálózat lényegesen meghosszabodott, úgy hogy a megszorodott útkaparói teendők végzésére 1910. évi december hónap óta a három rendszeresített

állásban lévő útkaparón kívül egy ideiglenes negyedik útkaparó is van alkalmazásban, -a város közönsége még egy újabb, negyedik útkaparói állást szervez a kereskedelemügyi miniszter által 82.712/912. sz. a. jóváhagyott 432. kgy. 32.657/1912 tan. sz. kgy. határozattal alkotott szabályrendelet szerint járó évi 600 korona bér, 120 korona lakpénz (esetleg természetbeni lakás) és egy kat. hold föld haszonélvezete összilletménnyel” [6].

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

A törvény elrendelte a közúti telekkönyveknek, az úgynevezett közúti törzskönyveknek készítését. Ezzel megkönnyítette a közutak területével kapcsolatosan felmerülő vitás kérdések rendezését. Ezek a törzskönyvek a közutak határai tekintetében okirat jelleggel döntő bizonyítékul szolgáltak. A Temes megyén is áthaladó Debrecen-Fehértemplomi út törzskönyve 1905-ben készült el. Ennek egy részletét közlöm (eredetije a Temesvári Tartományi Közúti Igazgatóság közúti gyűjteményében van). Temesvár szab. kir. város 1899. és 1900. között törzskönyveztette a területén lévő törvényhatósági utakat. Mivel a törvényhatósági Mérnöki Hivatal személyzete nem volt elegendő, a városi tanács Krausz Adolf helybeli magánmérnököt bízta meg e munka elvégzésével [6].

A XIX. század végén és a XX. század elején megjelent monográfiák szerzői is figyelemmel kísérték a településeken áthaladó utak, az utcák kiépítettségét és megragadva minden alkalmat be is számoltak ezek kiépítettségéről. Dr. Bodor Antal Délmagyarországot bemutató könyvéből [10] válogattam egy pár leírást:

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

Burkolat	Felhasznált anyagmennyiség		Burkolt felület m <sup>2</sup>	Anyag- és munkadíj korona
	darab	m <sup>3</sup>		
Kockakő	3.479.426	-	175.964	1.838.323
Félkockakő	993.926	-	38.759	276.668
Terméskő	-	58.052	348.312	1.645.560
Hengerelt út	-	16.012	118.455	402.747
Aszfaltmakadám	-	-	38.368	566.123
Keramit	-	-	4.507	68.936
Összesen	4.473.352	74.064	724.365	4.798.357

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

„Fehértemplomot keresztül szelő széles Vásár utca aszfalttal, gránittal burkolt, villannyal világított.”

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

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

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

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

Resiczabánya „a csinos, emeletes épületekkel szegélyezett, aszfaltozott Főutczából s néhány mellékutczából áll.”

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

Bodor Antal kiemeli egyes útszakaszok szépségét: az aldunai Széchenyi-útról írván megemlíti a Kalnik-sziklán lévő Széchenyi-emléktáblát, melyet 1885-ben a Magyar Mérnök és Építész Egylet helyezett el (a Duna vize a Vaskapui erőmű és gyűjtő megépülése után elárasztotta), az

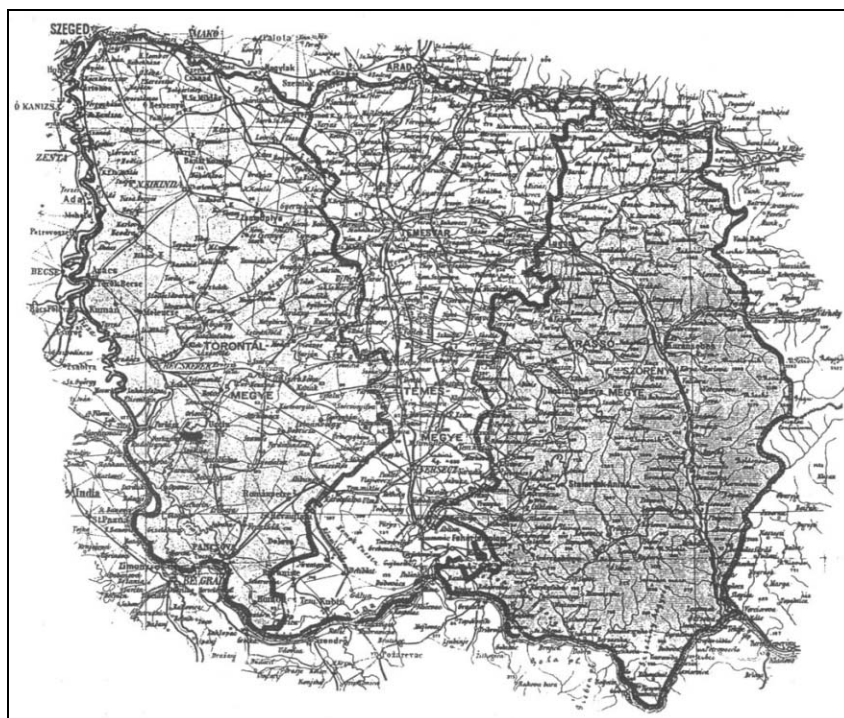
Alibég sziklába vésett Baross emléktáblát, mely még ma is megtekinthető; „regényes képet nyújt az örményesi szoros is, hol a vasút, az országút, és a Temes folyó váltakozva, egymást keresztezve hidak és alagutak közt haladnak előre a sziklák és az erdőkoszorúta hegyoldalak között.” Szintén innen tudjuk meg, hogy Marilláról Stájerlak-Anina községig szintén kitűnő kocsit vezet”, és hogy érdemes a hegyekbe vezető „csigautakon” sétakocsikázást tenni. Herkulesfürdő egyik érdekessége a „jobbparti fürdőtelepre a Csernán” átvezető híd, „melynek befalazott oldalába vannak illesztve a fürdőtelepen talált római feliratú kövek.”

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

Az úttörvény a Trianon után Romániához csatolt területeken, így a Bánság Romániához került részében még csaknem egy évtizedig volt érvényben [4].

Az 1890-es úttörvény életbelépésétől az első világháborúig, a törvény szellemében jelentős változásokon ment át a bánsági úthálózat is. Az alábbi táblázat e hálózatot mutatja be a XX. század elején (az utak hossza kilométerekben) [10]:

	Krassó-Szörény	Temes	Torontál	Össz.
Allami közút	333	240	128	701
Törvényhatósági közút	1.114	722	675	2.511
Községi közlekedési közút	1.033	1.038	1.328	3.399
Községi közdülő út	2.314	2.177	1.226	6.317
Összesen	5.394	4.177	3.357	12.928



A Bánság megyéi: Torontál, Temes, Krassó-Szörény

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

A XIX. század utolsó évtizedében újabb lendületet kapott az utak fásítása. Az állami utak fásítása 1897-ben indult olyan tökéletes rendszerességgel és eredménnyel, amire azt hiszem máig nem volt példa. Az utak fásításával kapcsolatban meg kell említenünk, hogy már a Bánság visszafoglalását követő években Mercy kormányzó 1733-ban 143.000 eperfát ültetett el a Temesvárról a Vadászerdőbe vivő út mentén és a környékbeli községekben. Az eperfák megcsonkítóira és pusztítóira halálbüntetést szabott ki [7]. A fásítást 1794-ben is még nemzeti ügynek tekintették. Széchenyi István is nagy szorgalmazója volt az eperfaültetésnek [3].

A korszak utépítési tevékenységét nagymértékben korlátozta, hogy a helyi érdekű vasutak építésére felvett kölcsönökkel is a törvényhatóságok útalapjait terhelték meg. A Bánátban is számos hév. épült ezekben az években. Ennek ellensúlyozására az 1904. XIV. tc. országosan 3.585 km törvényhatósági út kiépítésére 43 millió koronát bocsátott a kereskedelemügyi minisztérium rendelkezésére, hogy ebből a keretből 14.201.300 korona értékű helyi érdekű törzsrészcsekket váltson meg az útalapból. Az 1910-1914 években egy kilométer hosszú és a műszaki követelményeket kielégítő vonalvezetésű útnak 4 méter széles kőpályával való építése országos átlagban 15.000 korona volt.

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

A községek és városok átkelési szakaszain állandó burkolatok épültek.

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

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

Az 1912-es árvíz nem kímélte Temes megyét sem: a temesvár-buziásfürdői törvényhatósági utat a víz teljesen ellepte. Az árhullám a Parácnál épülő hídnál lévő nagy munkásbarakkot magával ragadta, és nekivitte az újpécsi hídnak. A víz a hidat felemelte és szintén továbbvitte, majd a csebzai hídnak sodorta. A híd jármái feltartóztatták a víz által odaszállított barakk és hídrészeket. A szabad átfolyás teljesen megszűnt. Hirtelen közel egy méteres duzzasztás keletkezett. A nagy nyomás a balparti töltést átszakította [7].

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

A Kereskedelemügyi Minisztérium a fejlődésnek megfelelően 1912-ben átdolgozta az államépítészeti hivatalok szolgálatára vonatkozó, 1887-es utasítást (Ker. Min. 44.327/1912 sz.). Nagyon alapos munka volt, s több vonatkozásban pótolta azokat a hiányokat, amelyeket a közúti törvény végrehajtási utasítása nem rendezett. Hibájaként csak az róható fel, hogy nem hirdették ki, s így jogszabály erejével nem bírt. Az utasítás szerint a hivatalok feladata volt az állam- és vármegyék kezelésében lévő közutak és kisebb közúti hidak tervezése. A házilag utépítéseknél az államépítészeti hivatali mérnökök az építésvezetői teendőket, a vállalati úton kivitelezett munkáknál pedig az építésellenőri teendőket látták el. Az államépítészeti hivatalok látták el a közutakkal és közúti hidakkal kapcsolatos összes igazgatási teendőket, közreműködtek a révjogok engedélyezési eljárásában és üzembiztonsági szempontból ellenőrizték a kompkat.

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

Az 1890-1914 közötti korszak a közutak minőségi fejlődésének, főleg az alföldi utak kiépítésének, az ügyi szervezetek kifejlesztésének és a műszaki tudás és munka érvényesülésének kora [2].

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

A Bánságnak híres hídjai voltak, vannak. A XIX. században Maderspach Károly épített Európa-

szerte ismert vonóvasas vashidakat (karánsebesi Temes-híd, lugosi Csuka-patak hídja, a hercules-fürdői Cserna-híd), a Totth Róbert tervezte első magyarországi közúti folytacélhíd Temesváron, a szintén Totth Róbert-tervezte újradí Maros-híd, a temesvári vasbeton-hidak, melyek közül a Mihailich Győző-tervezte Liget-úti híd korának legnagyobb vasbeton gerendahídja volt [8], [9], a Zielinsky Szilárd által tervezett vasbeton Bega-hidak Torontál vármegyében, hogy csak a nevezetesebbeket említsem. A század végén és a huszadik század elején egyre-másra épültek a nagy hidak a bánáti nagy folyókon. Természetesen százszámra épültek a kisebb téglá-, kő-, beton-fahidak és átereszek.

Bármennyire szeretnék kitérni az útépitési és fenntartási költségeket nagy részben felemészítő hidakra, a mérnöki tevékenység e nagy alkotásaira, e cikk megszabott terjedelme miatt nem tehetem. Remélem lesz majd alkalom Temesközünk hídjainak történetéről is írni.



Részlet a mai DN 59 (Temesvár-jugoszláv határ) út 1905-ös törzskönyvéből

## Irodalom

1. Hanzély János: Magyarország közútjainak története; Útügyi Kutató Intézet; Budapest; 1960
2. Melléthei és Horkai Barna Bertalan: Közutaink a világháború végéig; in: Technikai fejlődésünk története 1867-1927; Budapest; 1928
3. Úthálózati adatok a közmunka és közlekedésügyi miniszter rendelete alapján; 1887; in: Győr-Sopron megyei utak története; Győr; 1987
4. Dorobanțu Stelian: Din istoria drumurilor în România; in: A VI-a Conferință pe țară a lucrătorilor de drumuri, poduri și cai ferate; Tușnad; 1982
5. Kovács Elek: Mellyek első legsürgősebb teendőink köz- és magánutainkra nézve; in: Társalkodó; Pest; 1847, július 22 (az eredeti cikket közli még a Mélyépítéstudományi Szemle 1967. 12. száma is)
6. Temesvár szabad királyi város közlönye; Temesvár
7. Borovszky Samu szerkesztésében: Magyarország vármegyéi és városai; Temes vármegye és Temesvár monográfiája; Budapest
8. Jancsó Árpád: A temesvári Bega-hidak krónikája; Budapest-Temesvár; 1999
9. Jancsó Árpád: Dokumentumok Temesvár huszadik század elején épített hídjainak történetéhez; Temesvár; 2000
10. Bodor Antal: Temesvár és Délmagyarország múltja, jelen közállapotai és turisztikai leírása; Temesvár; é. n. (valószínűleg 1909)
11. Josef Geml: Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870-1920; Helicon; Temesvár; 1927
12. Dárday Sándor: Közigazgatási törvénytár, VI. rész, 3. kiadás; Budapest; 1903