

Vukovicsnak akkoriban az volt a feladata, hogy a sereg előhaladása szerint végezze az organisatiót, vagyis a szervező munkát. Amelyik vármegyét elhagyták, abban a további felügyelést átadta az ott talált vagy oda kinevezett kormánybiztosnak. Hevesben a kormánybiztos *Repeczki*, a segédbiztos *Radics Miklós* volt. Az utóbbi Vukovics szerint „egyike a legtisztább fejű s legolvasottabb egyéneknek a hazában”. Nagy kár, hogy Radics nem sok idő múlva az Egerben kiütött kolera áldozata lett.

„Egerből Gyöngyösre mentem — folytatja az emlékezést Vukovics Sebő —, hol Kiss Ernő tábornokkal, a hatvani ütközetről visszajövövel találkozám. A hatvani ütközettel kezdődék azon sora a győzelmeknek, melyek april havát 1849-ben örökké dicső emlékezetűvé tevék a magyar történetben. (. . .) Vajha nem teltünk volna el akkoron olyannyira a dicsőség s győzhetlenség mámorával, — e nagyszerű csatáknak borostyánaival a hazának boldog jövődőt szerezheténk vala. De akkor a szerencse múlandós ágára senki sem gondolkodott . . .”³

A nevezetes egri haditanács után két héttel a debreceni országgyűlés — Kossuth Lajos javaslatára — kinyilvánította Magyarország függetlenségét, és kimondta a Habsburg-ház megfosztását magyarországi uralkodói jogaitól.

Dr. Pásztor Emil

Az útépités néhány hazai ipartörténeti emléke

Az útépités ipartörténeti emlékei a nyíregyházi Sóstó-fürdőn található egy szabadtéri múzeumban. Itt láthatók az útépités régi eszközei: a kordély, a lajtkocsi, a 10 tonnás úthenger, a Marabu adalékanyag-szállító, az előmelegítő üst, az aszfaltkeverőgép, továbbá különféle útborkolatfajták és útmintaszakaszok tekinthetők meg, úgymint: a makadám-, a fakockás-, a nagy kockaköves-, a kis kockaköves-, az aszfalt- és a felülkezelt aszfaltborkolat. A múzeum létrehozásában, a tárgyak megóvásában nagy szerepet vállalt a Kelet-Magyarországi Közmű- és Mélyépitő Vállalat.

A látogató a technika fejlődésére kell hogy gondoljon. Az elmúlt évszázadok alatt a bővülő kereskedelmi kapcsolatok igényelték a mind nagyobb sebességű közlekedési eszközöket és a mind nagyobb teherbírású utakat. A X. században kialakult a vonóállatok felszerszámozásának korszerűbb formája, az állat lapockáján fekvő hám és megjelenik a patkó is. A középkorban eleinte ökrökkel vont, nyitott szekereket használták, a XV. századtól kezdtek a személyszállításra használt szekereket befedni. Majd megjelent a hazánkban, Kocs községben szerkesztett kocsi, amely utasok szállítására alkalmas járműként egész Európában elterjedt. A kocsi, az alacsony első kerekek alkalmazásával, a XVII. század közepén fejlődött tovább, a kocsiszekrény alá forduló kerekekkel lehetővé téve a jobb kormányozhatóságot.

Az osztrák politikai és gazdasági függésben élő Magyarországon még a XIX. század közepén is nagyon gyér volt a forgalom a köz- és magánutakon. A gyorsposta, a postai társzekerrel és a postaszekerrel történő szállításon kívül, csak két útvonalon közlekedett: Budáról Bécsbe mintegy 30 óra alatt és Pozsonyból Bécsbe 6 óra alatt jutott el. A társzeker útja, Budáról Bécsbe, 57 órát vett igénybe. Hazánkban 1848-ban csak 2300 km volt a kiépített közúthálózat hossza és 26 vármegyében egyáltalán nem volt közút. 1846. július 15-én adták át ünnepélyesen az első magyar, gőzüzemű közforgalmú vasutat Pest és

³ *Vukovics Sebő* emlékiratai Magyarországon való bujdosása és száműzetésének idejéből. Budapest, 1894. 453–455. old.



Vác között. A „Pest” nevű mozdonnyal vontatott vonat a 33,6 km távot 59 perc alatt tette meg.

A század második felében a közutak állami kezelésbe vétele, valamint a gőzhajózás fejlődése közlekedési gócponttá tette a fővárost. Az utcák már domború szelvényvel épülnek, kétoldalt kiképzett folyókával, a gyalogjárdák magasabbak a kocsiútnál és később már járdaszegélyt is építenek. Az 1860–1870. közötti időszakban kezdik használni a fővárosban az aszfaltburkolatot. Gyorsan fejlődött a lóvontatású omnibusz-közlekedés is, s 1860-ban már sok kisvállalkozó mintegy 100 kocsija járt a főváros utcáin. Az első városi lóvasútvonal 1866. augusztus 1-én nyílt meg Pesten, a Széna tér (ma Kálvin tér) és Újpest között. Hazánk első, még keskeny nyomsávú kísérleti villamosvasúti vonalát, a Nyugati pályaudvar és a Király utca (ma Majakovszkij utca) között, 1887. november 20-án helyezték üzembe. Az első hazai trolibusz próbaüzemét 1933-ban indították meg Budapesten, a Vörösvári út és a Bécsi út találkozására, valamint az Óbudai temető között.

1927-ben készült el Magyarországon az első, 3 km hosszú, országúti betonút a Budapest–Bécs útvonal egy szakaszaként, Nyergesújfalu–Tát között, amely nemsokára a tati versenypályaként, mint a gyorsasági rekordok színhelye lett ismert. Ez az útszakasz a hazai betonút építésnek, de közúthálózatunk fejlődése történetének is jelentős állomása volt, ugyanis már mozgó betonkeverő és elhelyező gép, valamint „Finischer” alkalmazásával készült. Az 1920-as években a zúzott kő, a hengerelt aszfalt, a bitumenes és kátrányos utak tömörítésénél ismertek voltak még a lóvontatású vashengerek, de alkalmazták már az angol vagy francia gyártmányú gőzüzemű és a kis, francia típusú robbanómotoros úthenge-
gerek is. Alkalmazták már például a hengerelt aszfalt előállításánál a bitumen, homok és zúzalék anyagok szárítás és melegítés utáni keverésénél az Amman-féle keverőgépet is. Az 1920–1940. közötti időszakban több magyar vállalat is gyártott útépítő gépeket, így például bitumen útépítő berendezéseket is gyártott a „Lakatosáru, Vasszerkezeti és Csa-

vargyár” (Bp.), profilja részeként útépítő gépeket állított elő a „Magyar Radiátorgyár R. T.” (Bp.), útépítő és aszfaltozó gépeket is gyártott a „Magyar Vegyipari Gépgyár R. T.” (Bp.), valamint az 1930-as években a „Motor és Gépgyár Martos és Herz” cég (Bp.) profilját fagázmotoros útihengerek előállításával bővítette.

A „Magyar Ways és Freytag Rt.” volt az első cég, amely betonutak építésével foglalkozott hazánkban. 1926-ban, még kezdetleges módon, kézi erővel épül meg egy próbaszakasz a pestszentlőrinci úton. A cég 1927-ben építette meg az első gépi üzemmelle előállított betonutat, s 1930-ban kezdte meg az Rt. az első jelentékenyebb, speciális géppel előállított 13 km hosszú Cegléd–abonyi betonút építését. Ezt követte a 8 km hosszú ócsai szakasz, a balatoni műúton épült 8 km Dinnyés–székesfehérvári szakasz, a hasonló hosszúságú Erd–diósi szakasz és a főváros balatoni műúthoz csatlakozó részének építése.

A másik, a hazai útépítésben úttörő és kezdeményező szerepet betöltő cég a „MURT: Magyar Útépítési Rt.” volt, amely 1929-ben, az állami utak rekonstrukciós munkáinak megindulásakor, kapcsolódott be a munkálatokba. A cég csakhamar hírnevet szerzett, iskolát teremtett mind a kőpályának aszfaltburkolatok alá való szakszerű előkészítése, mind pedig a finom aszfaltbeton (topeka) burkolatok és felületi kezelések terén. 1929-ben építette a vállalat a balatoni út Erd–Martonvásár–baracscai és a Székesfehérvár előtti topeka szakaszait, mintegy 20 km hosszban. Az 1930. és 1931. években a Szabolcs megyei, a Budapest–Szolnok–debreceni, a Budapest–miskolci és a Győr–soproni állami utak egyes szakaszait, valamint az Abony–megyehatári útnak topeka burkolását végezte el a vállalat mintegy 25 km hosszban. 1932-ben a MURT megépítette a Vatta–Emőd–mezőnyéki szakaszok topeka burkolatát, a Siófok–szántódi szakasz bitumen burkolatát, továbbá 1932–1933. években a cég számottevő mértékben vett részt a székesfővárosi útépítéseknél topeka-, kátránymakadám- és vizesmakadám munkákkal. 1935-ben Győr, Eger, Budapest városokban a vállalat topeka és öntöttaszfalt burkolatokat, továbbá aszfaltos szőnyegburkolatokat készített a Kecskemét–szegedi és a Szolnok–szajoli vonalon. 1936-ban a MURT is felvette működési körébe a betonutak építését és a Veszprém–gráci úton mintegy 20 km hosszban fektetett le modern rendszerű betonpályát.

Az ipartörténeti emlékeket őrző szabadtéri múzeum környéke, a több száz holdas erdővel körülvett Sóstó ma virágzó fürdő- és üdülőhely. Meghitt nyaralóhelye volt már *dr. Jósa Andrásnak*, *dr. Korányi Frigyesnek*, a híres orvostudósoknak. Gyakran pihent itt *Krúdy Gyula*, *Szabó Lőrinc* és *Blaha Lujza*. A látogató így üdülés, szórakozás közben ismerkedhet meg a tájegység ipartörténeti emlékeivel.

Gajdos Gusztáv

EZT A SZÁMOT HORNYÁK LÁSZLÓ RAJZAI DÍSZÍTIK

Hornyák László 1954. június 27-én született Budapesten. Általános iskolás éveit falun töltötte, majd középiskolába ismét a fővárosban járt. 1978-ban végzett a Képzőművészeti Főiskola grafikaszkán, utána ugyanott hároméves mesteriskolán vett részt. 1978-tól tagja a Képzőművészeti Alapnak, 1981-től pedig a Fiala Képző- és Iparművészek Stúdiójának. Több, csoportos tárlaton szerepelt, egyéni grafikai kiállítását 1980-ban láthattuk a budapesti Rátkai-klubban. Az önálló grafika művelésén kívül elsősorban a könyvészet, közelebbről a könyvtervezés és az illusztrálás vonzza. Érdeklődéssel fordul munkáiban a történelem és a néprajz felé. Jelenleg a Képző- és Iparművészeti Szakközépiskola kollégiumának tanára.