

Militärgeographisches Institut, 1894) csak Szászkézd fölött nevezi meg, emígyen: *Sau B.* A Nagy-Szebeni kataszteri kerület 1: 144.000-es térképe (kéziratos térkép, az OSzK. Térképtárának leltárkönyve alapján kb. 1880-ban készült) Szászkézd és a torkolat között *Keysder p*-ként, Szászkézd és Zoltán helység között *Zoltaner p*-ként, a további részeken, Szászbuda alatt és felett *Saubach*-ként ismeri a pataknak ezt az ágát (a többi ágat sem nevezi sehol *kézdi*-nek ez a térkép). Az 1863-ban készült General-karte des Grossfürstenthums Siebenbürgen *Kei [sd]* [Szászkézd] alatt *Kei [sd p]* megjelölést ad (Szászkézd felett semmilyen nevet nem ad rá). Van azonban egy forrás, amely a *Kaisser Bach*, *Kézder Bach* neveket használja, mégpedig végig a teljes völgyre vonatkoztatva Szászbuda irányában (IGNAZ LENK, Siebenbürgens geographisch-, topographisch-, statistisch-, ... Lexikon. Wien, 1839. 2: 189). További történeti adataim nincsenek (ORTVAY nem ismeri), a térképek és LENK adatai alapján viszont nem tudunk egyértelműen állást foglalni afelől, hogy mi a vízfolyás valódi népi neve ma, és mi lehetett a régiségben Szászkézd alatt és felett. Így viszont elbizonytalanodik a *Kézd* (patak) → *Kézd* (helység) → *Kézdi-patak* feltételezett fejlődési sor kezdete is.

HEGEDÚS ATTILA

A Göbolyhajtó út-tól a Déli autópályá-ig

Mint Orosházán élő embernek, ahol Hajdú Mihály tanár úr is született, engedtessek meg nekem egy kis személyesebb hangú bevezető. Amikor megtudtam, hogy Hajdú Mihály kollégánk, barátunk ez évben tölti be 60. életévét, elgondolkodtam, milyen kis kutatási eredménnyel, tanulmánnyal tudnék tisztelni, nem önmagában a kora, hanem főleg szakmai tudása előtt.

Először arra gondoltam, tüzetesebben megvizsgálom, hátha kiderülne, hogy a Békés megyében közismert, hosszú vízfolyást, amely az Ós-Maros egyik ága, a *Hajdú-eret* róla nevezték el. Dehát ezt az ötletet el kellett vetnem, mivel a *Hajdú-ér* : *Hajdú-völgy* elnevezésekkel már a XIX. század legelején találkozhatunk. 1826-ban például egy orosházi lakos: "... Szénásról Szentetornyai határ úton menvén a *Hajdú völgyig* el vesztette a fejszékét ..." (Orosházi közhirdetések könyve a Békés megyei Levéltárban). Sajnos, ezek alapján kizárt, hogy az eret, völgyet órora nevezték volna el. Az azonban nem kizárt, hogy a névadásban közrejátszhatott a Tanár Úr családneve. Hiszen az 1884-es katonai térképen is ott van az a *Hajdú-tanya*, amelynek földterülete valóban nem messze esett (vagy mellette volt) a *Hajdú-ér*-től. Ez a tanya és a körülötte levő szántó, legelő pedig már évtizedekkel azelőtt is, tudomásom szerint, a *Hajdú-család* (a Tanár Úr őseinek) a tulajdonát képezte. Hozzá kell még tennem, hogy a *Hajdú-tanya* vonaláig ezt a bizonyos eret a katonai térkép *Csorvás-ér*-ként rögzíti, a tanyától kezdve viszont nyugat felé haladva, az *Árpád-halom*-ig

bezáráson már *Hajdúvölgyi-ér* a neve. A halomtól kezdődően pedig *Mágoacs* (Nagymágoacs) irányába haladván a *Mágoacs-ér* nevet viseli tovább. És bár a Huszár-féle térkép is 1822-ben ezt a régi folyómedret még Kígyós-pusztá délnyugati részénél is *Hajdú Völgy*-ként jelöli, nagy a valószínűsége, hogy a névadás alapja, kiinduló pontja ennél a családnál, tanyánál keresendő.

Ez jutott tehát eszembe első gondolatként, de most már visszatérek rövid dolgozatom fentebbi címéhez. (Az adatok forrásaira most egyenként nem utalok, mivel azok pontosan megtalálhatók a következő tanulmányban: Hévvízi SÁNDOR, Orosháza külterületének földrajzi nevei: Az orosházi tanyavilág átalakulása. Orosháza, 1985. 497–573.)

Orosháza nagy kiterjedésű határában sok földrajzi elnevezéssel találkozhatunk napjainkban is, de legalább ennyi, ha nem több helynevet használtak eleink is a mindennapok során. Ezek a helynevek mindig is a pontos tájékozódást könnyítették meg az adott település lakói számára. Azonban a sok tájékozódási pont, földrajzi név közül is az *országutak*-nak, az országúti jelentőségű dűlőutaknak mindig megkülönböztetett szerepük volt, hiszen ezek kapcsolták össze az egyes településeket a közelebbi-távolabbi falvakkal, városokkal. Neveikkel gyakran találkozhatunk a régi írásokban és természetesen a térképeken is.

Már az 1774-ben Zombárról ide települt új községalapítóknak elmagyarázták a környéken élők, hogy mik azok a földfelszíni pontok, amelyek a régi, a török időkben elpusztult Orosháza határát jelölték. 1745-ben, a határ bejárásakor mutattak nekik többek között egy halmot: "... az hajdani Orosházáról *Aradra vivő út* partyán ..". Ugyancsak ez az oklevél említi más helyen az utat ily módon: "... hogy az *Aradi út* mellett legyen három hányás a' ki Szöllőst délre Földvárt napkeletre és Orosházát északra különbözteti." Az *Aradi út*, mondhatni, a legjelentősebb útja volt Orosházának, annál is inkább, mert 1787-ben ez lett a legelső postaút *Pest–Orosháza–Arad* között. Orosháza ilyen szempontból rendkívül szerencsés volt, hiszen a Tisza–Maros–Körösök által határolt terület közepére esett, s viszonylag kevesebb volt a mocsaras, vizenyős föld ezen a tájon, mint Békés megye más településeinél. GECSEI LAJOS, A postaszervezet működése Békés vármegyében (Békéscsaba, 1972) című művében olvashatjuk, mely szerint az Arad–Pest közötti postaút: "Aradról Battonyára 1, Komlossra 1, Orosházára 1, Szentesre 2, Csongrádra 1, Alpárra 1, Nagy-Körösre 2, Czeglédre 1, Szentesre 2, Ocsára 2, Pestre 2 állomással ..." kialakítva haladt. Meg kell azonban mondanunk, hogy a hivatalos *Aradi postaút* és a közismert, ma is ezen a néven ismert *Aradi út* nyomvonala nem teljesen azonos. A helyiek számára ugyanis az "igazi" *Aradi út* nem Tótkomlós felé vitt, hanem Orosházától kiindulva Kaszaperen, Mezőkovácsházán, Battonyán, Tornyán haladt keresztül, s a *Turai-kettős-csárdá*-nál keletnek fordulva érte el Aradot.

Ezek az országutak persze kivétel nélkül földutak voltak, olyanok, mint ma egy-egy szélesebb, jobb minőségű dűlőút. Bizonyos mértékben a számuk is több volt, mint ma, hiszen abban az időben ezek a legcélszerűbb módon – toronyiránt – vezettek az egyes községekbe. Így volt ez a *Csabai út*-tal is. Az idősebb orosháziak jól tudják, hogy az eredeti *Csabai út* nem az Üveggyár mellett elhaladó mai (47-es) műút volt, hanem a Dózsa György út külterületi folytatása, amit másképpen *Gerendási út*-

nak neveznek. Az 1745-ben kelt oklevélben olvashatjuk, hogy: "... egyenesen *Csabáról* Orosháza felé és Vásárhelyre *vívő utat* mutatták ..." az ide települő zombaiaknak. Orosháza akkori jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, minthogy ez az út, amely a régi *Nagygerendási-major*-nál (a mai *Gerendás* község), a *Kisgerendási-csárda* és *Nagygerendási-csárda* mellett elhaladva, enyhén északkelet felé fordulva érte el Csabát, lett az alapja 1787–88-ban a másik vármegyei postaútnak. Ez a postaút *Orosházá-t* kötötte össze *Nagyvárad*-dal. Csaba utáni állomásai Gyula és Sarkad voltak. Az országutak bizony abban az időben is sok gondot okoztak a falubelieknek. 1871-ben a tanácsülésen megállapították, hogy: "Több helyütt a községben, s azon kívül főképp a *Csabai uton* a község határában halaszthatatlan útjavítások szüksége forogván fen ..." – az utat tehát meg kell javítani. Sajnos, ezt az utat mégsem hozták teljesen rendbe, sőt ki sem kövezték, ennek következtében országúti jelentőségét elveszítette, s napjainkban is az, ami volt, földút (dűlőút). Szerepét és helyét a mai Szeged–Békéscsaba közötti műút vette át, amely tőle kissé északra, vele párhuzamosan húzódik. Ezt az utat annak idején *Békési út*-nak nevezték, mivel Csorváson át Békésre vezetett. Az Orosházától keletre fekvő *Monori-csárda* mellett haladt el, amely szintén nagyon fontos találkozási pontja volt az országutaknak. Innen ágazott ki például észak felé a *Gyomai út*, délkelet felé pedig a *Gyulai út*. A *Monori-csárda* mellett azonban gazdaságilag, kereskedelmi szempontból még egy nagyon fontos és híres út vezetett el, ez pedig a *Göbölhajtó út* volt. Az Alföld délkeleti részéről gyakorlatilag ezen a széles, egyenes, fákkal szegélyezett földúton hajtották lábon az eladásra szánt hízóállatokat a nyugati (osztrák, német) piacokra. *Aradi–Göbölhajtó út*-nak is nevezték, hiszen Aradról indult ki, s Varjas, Dombegyház, Magyarbánhegyes, Pusztaföldvár mellett elhaladva érte el a *Monori-csárdá-t*. Innen aztán haladt tovább északnyugatnak. A vasút kiépítésével jelentősége nagymértékben csökkent, majd meg is szűnt, olyannyira, hogy napjainkban már csak az egyes szakaszait lehet felfedezni, hiszen van olyan része, amit az utóbbi évtizedekben beszántottak.

Még az elenyésző részét tárgyaltuk azoknak az országutaknak, amelyek Orosházáról indultak ki vagy itt vezettek keresztül, de jelen tanulmányunk nem is a teljességet célozza. Inkább csak azt, hogy érzékeltecsük, minden országútnak megvan a saját élete, története. Sok régi, jelentős útra gyakran már csak a korabeli dokumentumok, térképek utalnak.

Ugyanakkor természetesen *új utak* is keletkeznek napjainkban is. Így például alig két éve vetődött fel egy olyan elképzelés, mely szerint Magyarország déli részét érintve szükséges lenne kiépíteni egy olyan autópályát, amely Szombathelytől, Szentgotthárdtól kiindulva Kaposvár, Szekszárd, Kiskunhalas, Orosháza, Szeghalom, Nyíregyháza mellett elhaladva kötné össze a nyugati és az északkeleti határrészt. Ez az autópálya Orosházától kissé északra húzódna. Ez lenne az úgynevezett *Déli autópálya*, amely nyilvánvalóan nemzetközi jelentőséggel is bírna.

"Talán" még nagyobb jelentőséggel is, mint amilyennel a *Göbölhajtó út* bírt annak idején.

HÉVVÍZI SÁNDOR