IX.

MAGYARORSZÁG ÁLLADALMI ÉS ORSZÁGOS UTJAI.

Fest Vilmostól.

Midőn a polgári társadalom a miveltség, anyagi jóllét s iparéletnek magasabb fokát eléri, — szükségleteinek ellátása, kényelmének élvezése s fényüzési igényeinek kielégítése oly főtényezőkként lépnek föl, melyek a személy- és árúszállításban napról napra nagyobb mozgalmat idéznek-elő, parancsolólag követelvén, hogy minél számosabb közlekedési eszközök, még pedig oly tökélylyel létesüljenek, hogy azokon ne csak gyorsan és bizton utazni, hanem bár minő terhet is olcsón lehessen szállítani.

Ily alakot mutat fel tagadhatlanul a jelenkor, melyben a vaspályák a leghatalmasabb tényezők gyanánt szerepelnek.

De midőn ezek leginkább csak egyes főirányokban követik a bel és külkereskedelem életereit, igen fontos feladás jut még a jól épített és rendezett kő utaknak is, mert ezek főképen csak a belforgalom lenditésére és biztosítására levén hivatva, oly hasznos közvetitőknek tekinthetők, mellyek az államok anyagi jólléte, sőt szellemi fejlődésének gyarapodására felette jótékony befolyást gyakorolnak, s azért jelentőségüket soha el nem veszítendik.

Nem lehet czélja a jelen értekezésnek a kőutak általánosan elismert hasznosságát és szükségességét hosszasabban fejtegetni; nem lehet czélja bővebben mutogatni, hogy a földmivelés fejlődését, a birtok értékét, a gyár és iparos élet, szóval a nemzeti vagyon fokozódását nagy részben a jól rendezett kőutak áldásos befolyásának köszönhetni, — hanem minket

kiválólag s közvetlenül Magyarország közlekedési ügye érdekelvén, legyen szabad ez alkalmat arra felhasználnom, hogy hazánk főutjai hálózatáról, azoknak mibenlétéről s állapotáról tüzetesen szólhassak.

Magyarország útjai úgy, mint más országokéi, lényegök szerint, négy osztályba sorozhatók.

Első helyet foglalnak-el az úgy nevezett birodalmi, rövidebben: államutak.

Ezek úgy kereskedelmi és közgazdasági, mint hadtani irányban kiváló jelentőséggel birván az álladalmi kincstár költségén építetnek s ápoltatnak.

Ezek után következnek:

Az országutak; ezeknek kiállítása és fentartása az országos utépítő alapot érdekli, mely mint tudva van, — az országos közmunka-erő összegéből s egy részének pénzzel megváltásából áll. Továbba:

Közlekedési és végre

Községi vagy helységiutak; amazok számosabb, ezek csak két vagy három helységnek egymás közti összeköttetését eszközölvén, az érdeklett községek gondviselésére vannak bízva.

Miután csak az első és második pontban érintett utak országos érdekűek, a következőkben csak azokról fogunk szólni, még pedig;

Először: Az államutakról, azoknak főiránya, hossza, jelen és régi állapota, javításukra mintegy másfél évtized óta forditott, s teljes helyreállításukra ezentúl még megkivántató költségek, az egyes vonalokon tapasztalt forgalom s ezen alapuló jelentőségük fokozata képezendvén leirásunk főtárgyát; azután fővonásokban az országutakról lesz szó, s befejezésül néhány észrevételt teszünk a jelenleg fennálló utfentartási rendszerről, s ennek kivánatos módosításáról.

Az államutak 1851-ben vétettek kincstári kezelés alá, s ennek következtében a fenntartási s házilag kezelt kiadások ugy, mint a rendkivüli építésekre megkivántatott költségek,

nagyobbára az álladalmi utépítési alapból lőnek fedezve, az országos közmunka erő pedig csak csekélyebb mérvben járult az államutak csinálásához, de az általa teljesített munkák, vagy is ezeknek pénzegyenértéke akkoron nem is téríttetett meg az országos utépítési alapnak.

Azonban 1853 folytán az államutak vám alá kerülvén, azon elvet is, melyen az addigi utfenntartási rendszer sarkallott, lényeges módosításnak kellett alávetni. — A vámsorompók szerte széjjel történt felállítására tehát önként következett azon megállapodás, miszerint az államutakra fordított országos közmunka-erő vagy is inkább ezen erővel eszközlött munkának valóságos pénz értéke, a birodalmi kincstárból az országos utépítési alapnak megtéríttessék.

A vámrendszerhez kötött várakozásokat azonban távolról sem elégítvén ki azon csekély eredmény, melyet az utvámok jövedelme felmutatott; e mellett a behozott vámrendszer mindenütt ellenszenvvel találkozván, nem verhetett gyökeret egy oly nemzetnél, mely századok óta élvezett alkotmányos életéhez, ezen alapuló szokásai-, intézetei- és szentesített régi jogaihoz híven ragaszkodni soha meg nem szűnt.

Ehez járult még azon körülmény, hogy a vámsorompókat talán túlbuzgóságból — oly utszakaszokra is felállították, mellyek csak kedvező időben voltak használhatók, nedves őszi vagy tavaszi hónapokban pedig járhatlanná válván a kökönség jogos követeléseinek meg nem feleltek, sőt méltó sérelmekre adtak új meg új alkalmat.

Ezen körülmények bölcs méltatásának egyenes következménye volt, hogy az utvámok megszüntetése — a volt temesi bánságot kivéve — az ország érdekében már 1854. évben felsőbb helyről megrendeltetett; a vámsorompók ország szerte ismét lehullottak, a kereskedelmi forgalom pedig ezen bilincseitől megszabadulva ujra szabadabban lélekzett.

A viszonyok ezen kedvező változása államutaink kezelésében ismét némi módosítást idézett elő, nevezetesen az utépítés és fenntartásra nézve akként intézkedtek, hogy annak költségei azontúl is az állami utépítési alapból fedeztetnek ugyan, de erre évenként csak oly összeg vétessék igénybe,

mely az utvámok eltörlésével megszünt vámjövedéket teljesen egyensúlyozza.

Ezen elv szerinti kezelés 1860-nig tartotta fen magát; de amaz évben ujra módosítást szenvedett, mely főbb vonalaiban ebből állott:

A megyében székelő építészeti hivatalok által összeállított s felsőbb helyen megbírált évi előirányzat alapján, egy évi szükséglet gyanánt egy összeg állapítatik meg, mely egészen eltekintve a közerő közreműködésétől, az államutak fenntartására és folytatólagos kiépítésére az érdekelt évben mulhatlanúl megkivántatik.

Ezen összegből azután levonatik az út- és hídvám megszüntetéséből eredő veszteség egyenértéke, mely — a hidakat ide nem értve — évenként egy-egy mértföld után 800 forintra tétetett, föltételeztetvén egyébként, hogy az illető utszakasz vámolható, azaz tökéletesen jó állapotban, s félbenszakasztás nélkül legalább 6 mértföldnyi hossza legyen.

Az ekként fennmaradó összeg egyik része házilag kezelt kiadások és rendkivüli épitések fedezésére, az államkincstárt terheli; másik része ellenben ugy nevezett fenntartási és ujitási munkák foganatosítására, az országos utépítési alapra néz. Mind-kettő havonkénti részletekben utalványoztatik, Mig tehát a házi kezeléshez tartozó kiadások, jelesül: az utmesterek fizetései, azoknak irodai szükséglete, jutalmazása, utazási költségei, ellátási- és nyugdíjjai, térképezési költségek s. t. b., — nem különben a rendkivüli épitkezések, azaz oly nagyobbszerü utak vagy hidak felállitása, melyek azelőtt még nem léteztek, az állam-kincstárt veszik igénybe, addig az országos utépítési alap az említett fentartási munkákat látja el, nevezetesen: a felügyelő lakok és szertárak ujítását, a fedő anyag (kövecs) előállítását, utak és hidak fentartását, hólapátolást, különleges épitéseket és beszerzéseket, az alsóbb rendü személyzet, azaz utkaparók és segéd-napszámosok fizetését, uti szerek és eszközök beszerzését s kijavítását, földkárpótlást és kisajátítást, végre különféle kisebb kiadásokat.

A két alap közt fennálló viszonyosság közelebbi földerítésére szolgáljon például az 1861. évi leszámolás.

Ez évben t. i. a megvámolható államutak hossza $309\frac{2028}{4000}$ mértföldre ment.

Az első osztályu azaz 10-töl 20 öl hosszu hídak száma volt . . . . . 66.

A második osztáyu vagy is 20-tól 40 öl hosszu hidaké 29.

A harmadik osztályba eső, s a 40 ölet meghaladó hidak száma végre . . . . . 15.

s miután, — a szomszédos tartományok vámjövedékét véve alapul, meglőn állapítva, hogy egy első osztályu híd helyett egy mértföld, egy második osztályu helyett két mértföld, egy harmadik osztályu helyett pedig három mértföld hosszu vámut vétessék számitásba, tehát az első osztályu

66 híd képvisel 66 mértföldet;
a második osztályu 29 „ „ 58 „
és a harmadik „ 15 „ „ 45 „
vagy is öszvesen 169 mföldet.

mely a fennemlített $309\frac{2028}{4000}$ mértföldhez számítva a megvámolható utak öszves hosszát $478\frac{2028}{4000}$ mérföldre növeli, melynek megfelelő vámértéke egyenlő: $800+478\frac{2028}{4000}=$ 382,805 frt. 60 kral. Legyen továbbá az államutak szükségleteire a tárgyalt évben engedélyezett öszves pénzmennyiség 2.296,909 frt. 60 kr. s vonassék le ebből a . . . . . 382,805 frt. 60 „ rugó évi vám egyenérték; a mutatkozó: 1.914,110 frtnyi maradvány azon öszveget képviseli, mely 1861-ben utalványozva volt, még pedig:

házilag kezelt kiadások fejében . . . . . 75,196 frt.
rendkivüliekre . . . . . 28,184 frt.
s végre a fenntartási és ujítási munkákra . . 1.810,724 frt.

ez utóbbi öszveg az országos utépitési alaphoz azon világos föltétellel tétetvén át, hogy az évi előszámlába fölvett munkák és beszerzések az év folytán valóban foganatba is vétessenek.

Ezek szerint tehát az országos utépitési alap ugy szólván vállalkozó gyanánt lép föl az állami kincstár irányában, s azért amannak jólértett érdekében áll, a közmunka-erőt minél nagyobb mérvben használni fel mind azon épitkezések,

teljesítésére, melyek az évi előirányzat „fentartási és ujitási munkák“ czimü rovata szerint okvetlenül végrehajtandók.

Végül megjegyzendő, hogy az államutak közvetlen felügyeletét bizonyos számu utkaparók gyakorolják; ezek felett őrködnek az utmesterek (utfelügyelők), kik a megyékben székelő építészeti hivatalok alatt állnak, melyek feladata főleg az államutak kezelése, azok állapotának figyelemmeli kisérése, a szükségesnek mutatkozó épitkezések és kijavítások tervezése, végre az évi előirányzat évről évre való összeállítása.

Ezeket államutjaink jellemzésére fővonásokban előrebocsájtván, azoknak részletes leirásához fordulok s hivatkozva az ide füzött uttérképre az egyes vonalokat könnyebb áttekinthetés végett következő rendben fogom elősorolni, úgy mint:

I. A buda-bécsi államut,
II. buda-gráczi,
III. buda-eszéki,
IV. pest-kassa-duklai,
V. pest-szabadkai,
VI. vácz-kassai,
VII. losoncz-zólyomi,
VIII. kassa-jablonicza-csernoviczi,
IX. sziget-kapniki,
X. nagybánya-kolosvári,
XI. debreczen-temesvár-fehértemplomi,
XII. nagyvárad-kolosvári,
XIII. szeged-arad-nagyszebeni.
XIV. temesvár-nagyszebeni
XV. lugos-orsovai,
XVI. versecz-pancsovai,
XVII. temesvár-szegedi,
XVIII. bezdán-nagykikinda-lovrini.
XIX. mohács-letenye-varasdi,
XX. varasd-fridói,
XXI. tapolcza-kanisai,
XXII. pozson-varasdi,
XYIII. pozson-haimburgi,
XXIV. nagyszombat-krakkói,
XXV. tornócz-nyitrai,
XXVI. diószeg-jablunkai,
XXVII. trencsén-hrozenkai,
XXVIII. komárom-érsekujvári,

XXIX. vácz-selmeczi, és végre
XXX. a sziget-kirlibábai államut.

I. A buda-bécsi államut.

Kezdetét veszi a lánczhídnak Buda város felöli végén, honnat Budaujlaknak fordúlván további folytatásában, Vörösvár, Nyergesujfalu, Ó-Szőny és Gönyő helységeken, azután Győr, Mosony és Óvár városokon vonul át s végre Köpcsényen tul Magyarország határát átlépve Haimburgon keresztül Bécs felé halad.

Egész hossza a lánczhídtól az ország határaig:

$$26\,\frac{1612}{4000}\text{ mértföld.}$$

Ebből esik:

Pest megyébe:

1348 öl kőburkolat (Budaváros átkelésén)
3170 „ kőalappal biró utrész és végre:
12482 „ kőalapnélküli kövecs ut, tehát
összesen 17,000 öl az az:

$$4\tfrac{1000}{4000}\text{ mértföld.}$$

Esztergam és Komárom megyébe:

23092 öl kőalapu, és
16780 „ kövecs ut
összesen: 39872 öl $= 9\frac{3872}{}$ m. f.

Győr megyébe:

970 öl kőburkolat Győr városban,
20290 „ kövecs ut
összesen: 21260 öl $= 5\frac{1260}{}$ m. f;

végül Mosony megyébe:

630 öl kőburkolat Mosony városban,
26850 „ kövecs ut.
összesen: 27480 öl $= 6\frac{3480}{4000}$ m. f.

A külön szerkezetü utrészleteket egybevonván, van ez utvonalon:

2948 öl kőburkolat.
26262 „ kőalapu és
76402 „ kövecs ut

Az ut csak nem egész hosszában álladalmi kezelés alatt áll; vannak azonban rajta magán-vámutak is, ugy mint:

1982 öl hoszu átkelés Buda városnál, a gróf Zichy családé;
303 öl hosszú vámút a füzitői czukor-gyár mellett, ugyanazé,
939 öl Ó-Szőnyön; továbbá
4777 öl Győr városé;
987 öl a győri káptalané.
630 öl Mosony városé; végül a herczeg Eszterházy
2554 öl hosszu köpcsényi vámutja.

összesen: 12172 öl = $3\frac{172}{4000}$ m. f.

és így marad tulajdonképen állami kezelés alatt csak:

$23\frac{1440}{4000}$ m. f.

Szerkezetére nézve, a mint láttuk, csupán kis része van kőburkolattal ellátva, a többi vagy kőalapu, vagy pusztán kövecs út.

Ezen vonal az utolsó évtized alatt meg nem szünő gonddal történt ápolás után most már a tökély azon fokára emelkedett, hogy a közlekedés, még a legrosszabb őszi időjárásnál is — a magán vámutakat kivéve — az egész vonal mentén fenakadás nélkül történhetik.

Ellenben mily szánandó alakot mutatott fel 1852 előtt nem csak Pest, de különösen Esztergam- és Komárom megyékben is, a hol az ut, minden oldal-árkok nélkül, folyvást kanyargósan csavargott a hullámos téreken most fölemelkedve, majd hirtelen leereszkedve, — rendes hidak helyett csak teknyős alaku nyilt csatornákkal ellátva, jobbról a Duna árjaitól, balról a hegyekről lerohanó vizektől ostromolva szakadatlanul veszélyben forgott, kőalapu részletei lélekrázók, agyagos talajú szakaszai csak száraz időjárásnál, homokos részei ellenben csupán esős időben voltak járhatók.

Ilyen volt Gönyőtől Győr felé, hol eredeti állapotában futó homokos dombokon oldalárkoktól nem korlátozva kanyargott jobbról balra mint egy falusi út. — Mosonymegyében csak kezdete volt tűrhető karban, folytatása roszabb volt a rosznál s főkép Óvár és Oroszvár között ősszel és tavasszal úgy felázott, hogy a feneketlen sárban elsülyedt társzekereket ki kellett ásni a nyirkos úttestből.

Mind ezen hiányok részint jelentékenyebb ujjáépitések, részint okszerü fentartás folytán egymásután úgy elenyésztek

hogy mamár nehéz járművek és könnyű szekerek egyaránt, kényelemmel közlekednek rajta.

Igaz, hogy ezen kedvező állapot elérésére költséges épít kezések és ujitások kivántattak, s ha kutatjuk, valjon menynyire emelkedtek csupán a legjelentékenyebb munkákra forditott költségek, feleletül a következő adatokat nyerjük:

	Pest megyében	
3000 öl	út újonnan építése Ujlaktól az ürömi hídig	49,000. ft.r
	az erre következő	
2275 „	a Szarvas vendéglőig	11,670. „
2830 „	Vörösvárig	14,828. „
410 „	Vörösváron át	5,347. „
6485 „	Vörösvártól a megye határszéléig. .	31,105. „
	utpadkák és oldalsánczok helyreállítása	3,314. „
	Esztergam és Komárom megyében, szabályozási és fentartási munkákon kívül, egyéb rendkivüli helyreállítások nem fordultak elő; ellenben.	
	Győr megyében mintegy	
590 öl	hosszu lapályos utrészlet, Gönyőntul és Öttevény mellett feltöltetvén, és ujból épitetvén, került a köz munkán kívül.	5,392. frt.
	Továbbá épült Mosony város előtt egy a Kisduna árjai által áttört	
1063 „	hosszu szakasz, valamint Óvár és Bezenye közt is	
2364 „	ujjá épitetett, mindkettő költséggel; s így	14,868. frt.
öszvesen 19,017 ölnek szabatos kiépítésére s az oldalárkok kiemelésére forditatott együttesen		135,524. frt.

Találkoznak mind amellett még most is csekélyebb hiányok, melyeknek eltávolítása, a közlekedés érdekében, felette kivánatos.

Illyenek:

Az úgynevezett palánk hegyi hágó, mely ölenkénti 4, sőt 7 hüvelyknyi emelkedéssel bír; továbbá:

Kisczel, Radel és Csaba táján, hol az utat, esőzés és hóolvadáskor a hegyoldalokról leomló iszap és földhordalék

olykor több lábnyi magasságra borítja el. Hasonló baj van Ujfalu és Neszmély körül.

Dorogon az utpálya csak 16—18 láb széles; Tát és Ó-Szőny között pedig a Duna árja átfutja néha a töltést, szintígy Gönyő és Győr között, Öttevénynél és Mosony előtt; sőt hófuvatok is fordulnak-elő, különösen Mosony megyében s az ácsi erdő mellett.

Ezen bajok azonban, éber felügyelet mellett, nem hátraltatják a közlekedést, s inkább csak gyakori költségeskedést okoznak.

Hasonlíthatlanul nagyobb akadályt képeznek ellenben a legsajnosabb állapotban levő magánvámutak, mint például a füzitői és ó-szőnyi, mely tökéletes elhanyagolása miatt, oly irgalmatlan döczögős és rázós fölzetü, hogy szerencsés, ki ép testtel vagy tengelytörés nélkül átvergődik kopaszfejü egyenetlen talpkövein.

Hasonló állapotu Győr város és a győri káptalan vámutja, mely nem lévén kőalapja nem rögös ugyan, de nedves időben elláthatlan sárlepel borítja az egész útpályát.

Jobb karban van herczeg Eszterházy vámutja Köpcsény mellett, mert ápolására eddigelé volt némi figyelem fordítva.

Már felebb láttuk, hogy a kincstári kezelésben álló utszakaszok fentartása nem csekély gonddal történik. Ezen fentartásnál lényeges szerepe van az utpálya évenkénti kavicsoltatásának, mely czélra az ut mentén több kőbánya és kavics telep használtatik, — többnyire az illetők kártalanítása mellett; ilyenek: a buda-újlaki mész-kő, az ürömi, csobánkai fehérhegyi, máriakerti, jászfalui, és libinai kőbányák, melyeknek az illető utrészektől való közép távolsága 1500 és 9300 öl között változik; továbbá Esztergam és Komárom megyében: a csévi, doroghi, bajoti, lábatlani, neszmélyi, almási, pannonia vidéki, ó-szőnyi, monostori, toroki, és malomrévi kőbányák, közép távolságuk 270 és 3838 öl között változván; végre Győr és Mosony megyében: a bakonypataki kavicszátonyok, a szt. iványi és öttevényi kavicstelep 1170 és 2800 öl távolságra, a jánosházi, bordácsi, kálnokszegi, téglavető és kapitány rét nevü, nem különben a bezenyei, rajkai, csányi és

fehéritő-féle kavics gödör, valamint a haimburgi mészkőbánya, melyektől a szállítás távolsága 400—1600 öl; a haimburgié magáé 4700 öl.

A vizek kártalan elvezetésére szolgál ez ut mentén:

31 nagyobb mérvü híd és

79 ugy nevezett áteresz.

Az ut közvetlen helyi felügyelete

10 utmesterre és ezeknek alárendelt

66 utkaparóra levén bízva, az állami kezelés alatt levő $23\frac{1440}{4000}$ mérföldből esik egyegy utmesterre $2\frac{1344}{4000}$ m. föld; egy utkaparóra pedig közel 1416 öl.

A buda-bécsi államut jelentősége sokat vesztett ugyan a buda-fehérvár-bécsi, és a pest-bécsi vaspályák, valamint a Dunánkon nagyban fejlődő gőzhajózás által. Mind a mellett a forgalom, némely szakaszain, még most is oly élénk, hogy czélszerü fentartása minden figyelmet érdemel, annyival inkább, mivel a kavics-telepek közelléte miatt e czélra évenként igen mérsékelt költség kivántatik.

Jelentőségéről tanuskodik azon tény, — hogy egyedül Pest megyében a kőszén, gyapju, bor és must, épitő és tüzifa, szalonna, gabona, gyümölcs és más áru czikkekből álló szállítmányok összves mennyisége évenként mintegy 727,400 mázsára rug, míg az Esztergam és Komárom megyében eső részein átmenő hasonnemü szállítmányok összege 1,300,000 mázsára megy. Igy Győr és Mosony megyében is, hol a czukorrépának 340,000 mázsára rugó sulyát és minden nemü vas, gabona, szalma, mész, liszt s hasonlókat ide értve az évenkénti szállítmányok mennyisége bátran 1,176,000 mázsára tehető.

Eltekintve hadtani fontosságától, mellyel a buda-bécsi államut a többi közt azért is bir, mivel a komáromi várat, és a besánczolt nagyszerü szőnyi tábort érinti, már a fennebbiekben előszámlált szállítmányok nagy tömege minden esetre eléggé igazolja annak ezentul is különös gonddal kisérendő ápolását.

II. A buda-gráczi-államut.

A lánczhíd Buda felöli végén, tehát a buda-bécsi államut kezdő pontjából, de ellenkező irányban kiindulva, s a ráczvároson át lefelé haladva, Tétény, Fehérvár, Veszprém, Tapolcza, Sümeg és Körmend városokat érinti s végre Radafalván túl Stájerországba lép további folytatásában Grácz felé vezetvén.

Öszves hossza a fennemlített induló ponttól Stájerország határszéléig: $37\frac{2610}{4000}$ mértföld.

Ebből esik:

Pest megyébe

Koczka-kövezet (Buda városban)	600 öl
Kő-alappal biró ut	8900 „
együttvéve	9500 „

azaz $2\frac{1500}{4000}$ m. f.

Fehérvár megyébe:

Kőburkolat (Fehérváron át)	802 öl
kő alapu rész	17317 „
csupán kavicsolt	2781 „
még csinálatlan	15600 „
öszvesen	36500 „

vagy is $9\frac{500}{4000}$ mföld.

Veszprémbe:

csupán kavicsolt ut: $6\frac{2349}{4000}$ m. f.

Zala megyébe:

Kő-alapu rész	26512 öl
kövecs ut	7800 „
Készítetlen	200 „
öszvesen	34512 „

azaz: $8\frac{2512}{4000}$ m. f.

végre Vas megyébe:

kövecs ut: $10\frac{3749}{4000}$ m. f.

A külön szerkezetü utrészeket összevonva van ez utvonalon

1402 öl kőburkolat,
52729 „ kőalapu
80679 „ kövecs ut és

15800 „ még csinálatlan rész, vagy is $33\frac{2810}{4000}$ m. f. kész, $3\frac{3800}{4000}$ m. f. csinálatlan ut.

Magán vám alatti szakaszok:

1000 öl; (Budaváros átkelése)
1680 „ (Fehérvár városé)
1046 „ (Rábahídvégen, az ottani közbirtokosságé) és végre:
695 „ (Hidashollóson, herczeg Battyanyié.)

összesen: 4421 „ vagyis $1\frac{421}{4000}$ m. f.

és így ez utvonalon voltaképen csak

$36\frac{2189}{4000}$ m. f. van

kincstári kezelés alatt.

Pest megyébe eső része 1851 előtt még igen elhanyagolt állapotban volt, s azért ujjá átalakitását mintegy 8000 öl hosszában kellett foganatba venni.

Hasonló állapotu vala Fehér megyében is, mert csak némi csekély kijavításban részesülvén, a víz pedig lapályos fekvésénél fogva, több helyen átcsaphatván rajta, a szekerek tavaszi és őszi nedves időben még fél teherrel is el akadtak a nagy sárban; s midőn most középszerű lovakkal Budáról Fehérvárra erőltetés nélkül 6 óra alatt juthatni, az előtt 10 óra kellett ezen ut megtételére.

Igy Veszprém megyében is 1851 óta lényeges utjavítások történtek, melyek egy részt számos domb és völgyelet hullámzatainak czélszerű kiegyengetésében, más részt több uj épitkezésekben állanak, ez utóbbiak közé tartozván azon 1280 ölnyi út, mely Kőkerítő-tó, Hajmáskér, Veszprém közelében és a dobrai erdőben készült.

A veszprémi határban mind a mellett még most is tetemes lejtők vannak, igy Nagyvázsonynál, hol az ölenként 6 egész 10 hüvelykre emelkedő meredek hágónak, — czélszerű áthelyezés által elérhető-mérséklése okvetlenül szükséges.

Zala megyében szintén rendetlen tekervényes, néhol igen keskeny, másutt felette széles, itt dombos, ott völgyes, sőt tetemes hosszúságban egészen kiépitetlen állapotban volt az ut 1852 előtt. Most ellenben rendes árkolások, feltöltések és leásások, az utpadkák és oldalrézsek szabályozása, több

uj épitkezés és szabályozás végrehajtása, fasorok ültetése, de főleg folytonosan rendben tartása folytán, ezen vonal, különösen pedig ennek azon szakasza, mely Petendtől kezdve Csobáncz, Szentgyörgy, Haláp és Badacsony allján, Tátika és Sümegvár regényes romjai alatt vonul el Türgye helység s onnan Vasmegye felé, — Magyarország legszebb útai közé sorozható.

Nem így Zalán túl, különösen Csehi, Baltavár és Vasvár körül, hol szivós agyagtalajon levén vezetve, s kő hiányában csak gödör-kavicscsal ápoltatván az út, nem csoda, hogy (habár okszerű fentartására különös gond fordíttatik) az ut fölzetét nedves őszi de főleg oly időben, midőn a fagy és olvadás egymást felváltva, az ut felbomlására hatnak, a nehéz társzekerek fenékig keresztül metszik a kavics-réteget, s az alóla felkerülő sár egészen elborítja.

A szóban levő utvonal javitására mintegy 13 év óta végbez vitt munkák közül főleg a következők említésre méltók:

	8500 öl ujból helyreállitása Budavárostól a Pelikán nevű vendéglőig:	143,000 frt.
	Onnét:	
	3000 öl a fekete sasig, került	40,400 frt.
	További folytatása Kis Mártonig a baracskai híd és	
	315 öl hosszu töltéssel	55,000 frt.
	A nyéki hidnak épitése	12,330 frt.
	2126 öl rendes kiépítése a fehérvári sorompóig, azontúl	
mintegy:	9000 öl Fehérvártól a palotai határig öszvesen	99,200 frt.
	1280 öl Veszprém megyében, a palotai híddal együtt	25,000 frt.
	2000 öl Sümeg mellett, azután a Türgye előtti Lukács-hegyen, s körülbelől	
	1000 öl a petendi magaslaton	32,000 frt.
	300 öl Horváthnádalján, három új hiddal, a radafalvi ut és híd építéssel	41,000 frt.
(együtt: 27,521 öl)		s így: 447,930 frt.

fordítatott a buda-gráczi utvonalon szükségelt nevezetesebb épitményekre, nem is említvén számos kisebb hidak, utkaparóházak, mérföld oszlopok és utmutatók felállítását, sok kisebbszerű utszabályozást és, a mi leglényegesebb, az évenkénti

fentartásra fölhasznált igen tetemes költségeket, miről azonban még később lesz szó.

Ezen utvonal tökéletes állapotba helyezése mindazáltal még tetemes költséget igényel; igy nevezetesen:

3100 ölnek	A baracskai magaslat előtti rendes kiépitése	50,000 frt.
terjedő 12500 ölnek	A baracskai töltéstől Fehérvár városig kiépítése	150,000 frt.
	Ut szabályozások és átalakitások Inota és Palota között, a palotai szőlők mellett, továbbá Hajmáskér és a gelleméri csárda közelében, de különösen a nagyvázsonyi magaslaton .	30,000 frt.
200 öl	csinálatlan utrésznek kiépitése Türgye helységben, és	
450 „	utszakasznak áthelyezése Lepolyk mellett	7,500 frt.
16,250 ölnek	ujjá épitése:	öszvesen 237,500 frt.

Ezen helyreállítások foganatba vételével a buda-gráczi állam-ut tökéletes kiépitése el lesz ugyan érve, de némely kisebbszerü hiányok még akkor is hátráltatni fogják a közlekedést.

Illyenek, a sukoró hegyi, a Petend és Kapolcs közti, a Sümeg város előtti, valamint a baltavár és cseh hegyi ölenként 5—6 hüvelykre emelkedő kapaszkodók, az Oszkó és Vasvár melletti mélyutak, nem különben a Rába folyó árvizének kitett utrész Vasvár és Hidvég között.

Az ut fenntartására kellő fedő anyag a következő bányákból kerül:

Pest megyében: a budaujlaki és hanzsabégi kőbányából, az elsőnek közép szállitási távolsága 14,600, a másodiké 11,000 öl.

Fehérvár megyében: az órási és pázmándi kavicsbánya; az érdi, nadapi, zsellyei, mészhegyi, kisfaludi, mohai, gácsohegyi, réti és inotai köbányákból, melyek közép szállitási távolsága 400 és 5800 öl között változik. Veszprémben a kavicsot az ut közelében találtató 16 kőbányában fejtik, a szállitási közép távolság 1000 ölre rug. Zalában használják: a vigandi, csörgői, hegyesdi, diszeli, szilashegyi, viszlói, urbéri, akoli, prágai, haraszti, csehi és szőlősi kőbányákat valamint

a türgyei, batyki és vütöri kavicstelepeket, ezek szállitási távolsága 500 és 8000 öl között változik.

Végül Vas megyében: a csehi, oszkói, vasvári, hidvégi, hidas-hollósi, dénesi, ratafai, kemesmáli, rába-szt-mihályi, alsó rőnöki, jakabházai, rábafüzesi, kereszturi, patafalvai, körtvélyesi, király, dobra- és radafalvai mintegy 116—3032 öl távolságra levő kavicstelepek.

Az eső, hó- és folyóvizek elvezetésére szolgál:

49 híd és
297 áteresz.

Amazok közül különös említést érdemel az egerpataki 18 öl hosszu kőhid, Diszel mellett, valamint a radafalvai 24 öl hosszu kőhídfejü járom-híd.

A felállított utmesterek száma 15, az utkaparóké 105 levén jut az együttes $36._5$ mértföldből egy egy utmesterre $2\frac{1732}{4000}$ m. f., egy utkaparóra pedig 1400 öl.

Kereskedelmi jelentősége ezen utvonalnak, habár a buda-kanisai vaspálya már több év óta üzletben áll, még jelenleg is közérdekü, a forgalom rajta nem csak Fehérváron túl Stajerország felé, hanem Fehérvártól Budára is igen élénk lévén. Igy a többi közt Pest megyéből kerülő bor, sör s egyéb szeszes italok, épitési kő, vas, aczél, tüzifa és kőszén, továbbá gabona, borju, sertés, nem különben a kerékgyártó és bodnár-készitmények, gyapju és más termékekből álló szállitmány évenként körülbelöl 1.880,000 mázsára üt. De Fehér és Veszprém megyében is — a vasuton fennálló szállitási árszabás aránylag magas levén, a fennebbiekhez hasonló czikkek, nem különben a bakonyi erdőben készülő minden nemü faszerek mint: targonczák, gereblyék, fa villák, lapátok, kemény fa-deszkák stb. mint az előtt ugy most is tengelyen szállitatnak el.

Zala és Vas megyében végre, hol már a vaspályával sem versenyez az ut, fontossága nöttön nő, a fennemlitett czikkeken felül nevezetesen még dohány, posztó, vászon, épitési fa, fenyődeszka, lécz, zsindely, szőlőkaró, hordó, gubacs, hamuzsir, gyümölcs, malomkő, mész, bőr, káposzta, hal, homok-

és márványkő képezvén az évenként mintegy 2.900,000 *) mázsára emelkedő szállítmányok öszvegét, ide nem értve a könnyü szekereknek legalább is 60,000-re menő számát, melyek egyrészt Fehérvár és Stájerország, más részt Fehérvár és Buda-Pest között ez utvonalon közlekednek.

Ily tekintélyes kereskedelmi mozgalom mellett, fontolóra vevén még azt is, hogy Magyar és Staierország két fővárosát kapcsolja össze, sőt némely részein hadtani jelentőséggel is bir: a szóban levő buda-gráczi állam ut még hátra levő hézagainak mielőbbi kiépitése, valamint az egésznek rendes fentartása a jövőben is fő figyelmet érdemel.

III. A buda-eszéki államut.

A buda-gráczi államutból Tétény és Hanzsabég között az úgynevezett Pelikán vendéglőnél ágazik ki — onnat Adony, Dunapentele, Földvár, Tolna, Szegszárd, Mohács és Baranyaváron át, a Dráva folyó átkelése után Eszékre vezet.

Egész hosszúsága $30\frac{1571}{4000}$ mértföld; ebből esik:

Fehérvár megyébe:
15413 öl kövecs ut.
19104 „ csinálatlan rész.

öszvesen 34517 „ vagy is $8\frac{2517}{4000}$ m. f.

Tolna megyébe:
21500 öl kőalappal biró ut.
27000 „ csinálatlan rész,

öszvesen 48500 „ vagyis $12\frac{500}{4000}$ m. f.

végül Baranya megyébe:
$9\frac{2554}{4000}$ m. föld.
mely végig kőalappal bír és rendesen kavicsoltatik.

Van tehát ez utvonal mentén:
15413 öl kövecsut,
60054 „ kőalappal biró, és
46104 „ csinálatlan rész.
vagyis $18\frac{3461}{4000}$ m. f. kiépített

*) A megyei mérnököktől nyert adatok szerint.

és $11\frac{2104}{4000}$ m. f. csinálatlan utszakasz, mindkettő kizárólag kincstári kezelés alatt.

Érdtől Ercsi mezővárosig az ut szabatosan helyreállítva s kavicsolva lévén jó állapotunak mondható; a következő mintegy 6480 öl hosszu terjedék ellenben a Duna folyam árterén nyúlik el itt inkább csak falusi uthoz hasonlítván; s minthogy a Duna árvizei által nem ritkán elöntetik, a szekeresek ilyenkor kénytelenek a csaknem háromszor hosszabb községi utakat keresni föl. E vonal folytatása türhető állapotban van ugyan, de hogy a tökély kivánatos fokozatára emelkedjék, még lényeges javításokat igényel.

Ellenben Földvár és Tolna között valamint az úgy nevezett furkói pusztánál még most is csak természetes állapotban van az ut, kivéve hogy egész hosszában rendes árkok veszik körül, és sok helyen eperfasorokkal be van szegve.

Történtek mindazáltal az utolsó évtized folyamán Tolna megyében is, nevezetesen Szegszárd és Tolna között, nem különben Szegszárdtól Várdomb és Báttaszéken át a furkói pusztáig, oly lényeges utépitések és átalakítások, hogy ezen szakaszokon, melyek az előtt igen rosz állapotban valának, most már könnyüséggel közlekedhetnek nem csak könnyü járművek, hanem terhelt társzekerek is. A Baranya megyei szakasz már régtől fogva bírt kőalappal, de minthogy lapra fektetve rakták le, és igy kavicssal helyesen összefoglalni nem lehetett a köveket, oly irgalmatlan rögös és rázós lett az ut, hogy azon gyorsan haladni teljes lehetetlen vala. A lapos nagy köveket tehát mértföldekre kikellett az uttestből szagattatni, összetöretni s ujból szabatosan berakatni, okszerü kavicsolás által pedig az ut fölzetének azon domborúságot meg adni, mely az eső viz gyors elvezetésére elkerülhetlenül szükséges, ily lényeges javítások alatt évről évre szemlátomást tökéletesebb lett az ut, ugy hogy a csinálatlan részeket kivéve, a közlekedés jelenleg minden fenakadás nélkül s kényelemmel történhetik rajta. A jelentékenyebb javítások közül a következők érdemelnek megemlítést:

		6 utászház épitése került . .	11,498 frtba
8000	ölnek	gyökeres helyrehozása a pelikán fogadótól Ercsi mezővárosig . .	38,900 „
4000	„	helyreállítása az adonyi határ . és a szentmihályi hegy között .	21,000 „
2000	„	tökélletes kiépitése Tolnán . .	16567 „
700	„	hosszu töltés a Sárvizen át Szegszárd mellett, ugyan ott karfák felállítása	2,242 „
4700	„	hosszu utrész tökéletes kiépitése Várdomb és Bátaszék között .	120,000 „
1800	.	Bátaszék és Furkó között	
5000	„	Szegszárd és Várdomb között jobbadán közerővel állítatott helyre.	
		A béllyei és keskendi híd felállítása került	20,396 „
továbbá a 900	„	hosszu mohácsi átkelés ujjáépitése	14,153 „
6500	„	ujjá épitése Mohácstól Satoristyén át Burigliczáig	16,434 „
s végre :		6 áteresz épitése a bári utmester járásában	3,182 „
33,600	öl	tehát került öszvesen	264,382 frtba

nem számitván ide a hidak, átereszek és az utak rendes fentartását.

Tökéletes jó karba hozatala azonban még sok munkát és roppant költséget igényel; a sok helyen még most is természetes állapotu ut szabatos kiépitésére megkivántató kőanyag csak messze távolságról nagy áron levén megszerezhető. Ez érdemben névszerint emlitendők :

		Az ercsii kastély és az adonyi töltés közötti	
7022	ölnek	rendes feltöltése és kiépitése kerülend	200,000 frtba
2025	„	helyreállítása Dája és Rácz-Almás között	20,250 „
600	„	kiépitése a rácz-almási határban	6,600 „
3800	„	hosszu út darabnak helyrehozása Rácz-Almáson túl a dunapentelei szőlőkig	19,000 „
5657	„	földmunkája, és bő kavicsolása	84.855 „
27000	„	ujból èpitése , Fehérvármegye határszélétől Tolnáig . . .	468.112 „
46,104	öl	kerül öszvesen	798,817 frtba

Az ut fentartására szolgálnak a következő kavics termelő helyek: — Az órási és érdi kőbánya, az ercsényi kavics telep, s csekély részben a Duna zátonyai is; a közép szállítási távolság 1000—4800 öl; a Duna zátonyain találtató aprószemű porondé $1\frac{1}{2}$ mértföldnyi; a 19 mértföld távol visegrádi kőbányák, honnan a kő hajókon szállítatik le Tolnáig és az uj Sárviz csatornán Szegszárdig; továbbá a morágyi kőbánya (2—3 mértföldnyi közép távolságra); a mohácsi szőlőkben és Szederkény mellett levő kőtelepek (mintegy 5340 öl távolságra), végül a 12,500 egész 17,100 öl távolságnyi beremendi mészkő.

Az eső és folyóvíz elvezetésére szolgál öszvesen:

15 hid és

111 áteresz, amazok közül különös említést érdemelvén a Sárvizen Szegszárd mellett álló 42 öles kincstári vámhid, valamint a Dráva holtágán találtató 100 öl hosszu bellyei járomhid.

Az ut közvetlen felügyelete áll

13 utmester és

83 utkaparó alatt, s így egy-egy utmesterre jut $2\frac{1352}{4000}$m f. egy utkaparóra pedig 1465 öl.

A buda-eszéki államuton fennálló kereskedelmi forgalom leginkább csak a téli hónapokra szoritkozik, midőn t. i. a befagyott vagy zajló Dunán a gőzhajók forgalma teljesen megszünt.

De ilyenkor egyedül csak ezen ut szolgál közlekedési eszközeül, a Buda város és a Duna jobb partján elterjedő déli megyék, valamint Eszék és Slavonia között mozgó gabona, bor, gyapju, dohány, bőr és egyébb szállítmányoknak, nem különben a katonaság és pótla közlekedésének.

Ily viszonyok ez utnak gondos ápolását épen ugy mint csinálatlan részeinek mielőbbi helyreállítását méltán kivánják.

IV. A pest-kassa-duklai államut.

Szintén Budán a jobb parti lánczhidfőnél kezdődik — onnan a hidon s Pestvárosán áthaladva további folytatásában Gödöllő, Hatvan, Gyöngyös, Miskolcz, Kassa, Eperjes és

Bártfa városokat érinti s végre Komárnikon túl Gácsországba szakad, ez irányában Pest, Heves, Borsod, Abauj és Sáros megyéket hasitván keresztül.

Öszves hossza $51\frac{3322}{4000}$ m. fd. Ebből Pest megyébe esik:

1800 öl kőburkolat Pest városban.
16369 „ kőalap.
10331 „ kövecs ut.

öszvesen 28500 öl = $7\frac{500}{4000}$ mértföld.

Heves megyébe:

270 öl kőburkolat (Gyöngyösön)
38730 „ kőalap.

öszvesen 39000 öl = $9\frac{3000}{4000}$ mértföld.

Borsodba:

33410 öl = $8\frac{1410}{4000}$ m. f. kőalappal ellátott ut.

Abaujba:

2721 öl kőalapu és
39931 „ kövecs ut

öszvesen 42652 öl = $10\frac{2652}{4000}$ m. f.; végül

Sáros megyébe:

810 öl kőburkolat (Eperjesen és Bártfán);
62950 „ kőalapu

öszvesen 63760 öl = $15\frac{3760}{4000}$ m. föld.

Ez ut mentén tehát van:

2880 öl kőburkolat,
154180 „ kőalapu és
50262 „ kövecsut; s így az egész
$51\frac{3322}{4000}$ m föld kivan épitve.

Magán vám alatt áll;

1800 öl hosszu átkelés Pestvárosnál.
318 „ Hatvanban; az ottani uradalomé; négy kisebb és a 20 öl hosszu Zagyva hiddal együtt; továbbá
51 „ hosszu két Hernád-híd (Kassa városa).
2000 „ hosszu eperjesi és
500 „ bártfai vámut

öszvesen $1\frac{669}{4000}$ m. föld., melynek leszámitása után tesz a kincstári kezelés alatt álló s egész hosszában kiépitett ut:

$50\frac{2653}{4000}$ mértföldet:

Hajdani sajnálatos állapotát ismervén csak borzadással emlékezhet vissza az, ki öszi vagy tavaszi rosz időjárásnál ez

uton Pestről Kassára és onnan tovább utazni volt kénytelen. — Mert a fővároson túl már feneketlen sártenger várt reá, melyen át, ha elakadás vagy tengelytörés nélkül Kerepesre elért is, bizonyos lehetett róla, hogy ha a bolnoki hegyen átvergődhetnék is a besenyői zárdánál, vagy Baghon túl a Hatvan felé emelkedő magaslaton, vagy a híres „járhatatlan laposon" Hatvan és Hort között, vagy a harsányi hegyen, vagy a Miskolcz, Szikszó és Forró közti kátyus és feneketlen töltésen okvetlenül meg fog akadni.

Másik nagy baja ez útnak, hogy eredeti kitüzése hegyeken völgyeken s életveszélyes meredekeken át, igen czéltalanul történt nevezetesen a bolnoki és Hatvan előtti magaslatokon, valamint a szurdoki és demétei meredek hegyeken, más csekélyebb kapaszkodókat nem is említve; sőt némely helyen oly kezdetleges állapotban találtatott, hogy miden irány nélkül a hegyi patakok rögös és kövecses medrét követé, mint például Klusó és Bártfa, avagy Szvidnik és Komarnik között, s ily helyeken minden nagyobb záporeső egészen megzavarta a közlekedést.

Ily rendkivül szomorú állapot rendkivüli segédeszközöket kivánt az ut járhatóvá tételére. — A csinálatlan részek tehát sorba kiépittettek, a legnehezebb hegyek a vonal helyes áttétele által elkerülvék, a rendetlen kőalap felbontatott és szabatosan ujjá alakitatott, a keskeny vagy felette széles utrészek rendes árkok közé vétel által szabályoztattak, az ut kavicsoltatása a kellő időben évenként ismételtetvén fölzetének domborusága helyre hozatott, a dülőfélben volt hidak ujból fölépitvék, s mind ezek által az ut kevés helyet kivéve most már annyira javult, hogy a közlekedés gyorsasága és könnyűsége most ugy áll a hajdanihoz mint 8 a 3-hoz, miután azelőtt könnyü járművek 3—4 nap, nehéz társzekerek pedig csak 14 nap alatt tették meg az utat Pestről Kassára, holott most amazok 26—30 órát, ezek pedig 5 napnál többet nem kivánnak ez út megtételére.

Ezen kedvező állapot előteremtésére foganatba vett számos épitkezések és javitások közül csupán a következő jelentékenyebbeket emlitjük fel:

3000	ölnek	kiépítése	Pest és Rákos között	31,417 for.
4000	„	„	Rákos és Kerepes közt.	102,125 „
7800	„	„	Aszódnál és onnét a megye határáig . .	184,000 „
4000	„	„	Kerepestől Gödöllőig	122,163 „
2059	„	„	Gödöllőtől Besnyőig .	102,547 „
190	„	„	az egerszegi híd mellett két kő hiddal . . .	26,425 „
1700	„	„	Besnyő és Egerszeg között hét hiddal . . .	100,000 „
180	„	„	a Rákos völgyön keresztül két híddal . .	11,290 „
1820	„	„	a járhatlan laposon Hatvantól Hortig . .	41,406 „
6875	„	átalakitása és kiépítése	Hort mellett, Kerecsend és Kápolna közt, valamint a Kápolnán inneni szőlőknél	84,711 „
299	„	„	a balpüspöki póstánál Kápolna és Hajmás között egy kőhiddal . .	28,168 „
2012	„	„	és áthelyeztetése a demétei meredek hegyről	24,000 „
15500	„	szabályozása	Polyánkától Komárnikig	10,000 „
2373	„	építése	a Szikszói átkelésnek a Szurdoki hegy utnak a Hernádvölgybe történt áthelyezésével és a bárcza-kassai utrész gyökeres átalakitásával együtt	61,477 „
8933	„	átalakitása	Szikszó és Hidasnémeti között	11,326 „
			az ut szabályozása Miskolcz mellett, sorfák ültetése, hidak, átereszek, karfák, kerékvetők, utkaparóházak helyrehozásával, Borsodban	19,400 „
			Hasonló vegyes munkák és helyreállitásukra Pest, Heves, Abauj és Sáros megyékben	63,944 „

és igy a pest-kassai uton végrehajtott nevezetesebb épitkezésekre. = 60,741 ölre összesen fordítatott: . . . . 1.030,381 frt.

Mind a mellett még most is nevezetes hiányai vannak az útnak, melyek közül megemlítendők:

Gyöngyös városnak rosz útai, valamint a balpüspöki 6—7 hüvelyknyi lejtős kapaszkodó, melyek csak czélszerű áthelyezés által lennének orvosolhatók s ez bele kerülne: . . . . . 32,000 frt ba.

Az ugy nevezett aranyosi hegyen (Borsodban) levő mintegy 1500 öl hosszu utrész, az előforduló hidakkal együtt igényelne . . . . . 36,000 „

A harsányi és felső abrányi kapaszkodók; czélszerű áthelyezésök kerülne . . . . . 70,000 „

A csalodai hídnál levő igen meredek utrész áttétele és kiépítése a jelentékeny hiddal igényel . . . . 45,000 „

A kassai hegyút 6—7 hüvelykre menő kapaszkodói, valamint a Somos, Mocsormány és Szt. Péter helységek között előforduló számos és igen meredek hegyek és ezeken találtató rendkivüli földsüppedések; egyedül csak az utnak czélszerű áthelyeztetése által lévén orvosolhatók erre mintegy 9951 öl hosszasságban kellene 160,000 „

Bártfa és Orlich helység közt ez utban álló nyolcz igen meredek begy. és az ezeken ismételve előforduló roppant hófuvatok miatt az utnak 10.548 öl hosszú áthelyeztetése okvetlenül szükséges, mire . . . . . 90,000 frt.

s igy összvesen mintegy . . . . . 433,000 frt.

igényeltetik még a legkirivóbb hiányok orvoslására, nem is említvén a számtalan csekélyebb akadályokat, a rövid hágókat, a hófuvatoknak kitett részeket, rohanó patakok által gyakran sértett, valamint a hegyoldalokról különösen zápor esőknél lehömpölygő kavics, föld és poronddal eliszapoltatni szokott útszakaszokat, — stb.

Az ut kavicsolására következő kő-bányák- és kövecstelepek használtatnak, u. m: a buda-ujlaki mészkő 10,500 ölnyi középszállítási távolságra; A tarczai gödör kavics 3200 ölre. A tótgyürki 10,200 öl távolban és a lőrinczi bazalt kő 10,100 ölre. Hatvanon túl pedig 7000 ölnyi távolságra; a gyöngyös és visonta-patakból kerülő kavics 2470 ölre, továbbá a domoszlói és maklári patakokból 5418 ölre; a rima-pataki és kövesdi telepből fejtett kavics 1250 ölre; a diósgyőri és csehvölgyi mészkő 4500 egész 10600 ölre; az aranyos pataki, gönczi,- hradova és tihanyi bányák 5000—13,164 ölre, a bölcskei kavics telep, a szkárosi lelencz-kő és a Hernád folyó zátonyai, 3330 és 7288 öl között ingadozó közép szállítási távolsággal; végül Sáros megyében a lemes-kolovai, deméte, dubova-kreminka és szmilnói bányák, és a Gácsország határ-

szélén találtató karpáti homokkő; nem különben: a valkóczi tárcza,- dolna,- sebesufka,- lada,- asghut,- richvald,- toplya,- breznik, ondovka,- kapisofka és komárniki patakokból gyüjtött kavics 700—2800 ölre.

A folyó és esővizek átvezetését
128 híd és
537 áteresz eszközli, amazok közül a Sajó folyón álló szép kőhíd, továbbá a zsolczai 17 öles, a Boldván levő 16 öles, a Kassa melletti 40 öles Hernád- és bártfai 40 öles Toplya-híd különös említést érdemelvén.
A felállított utmesterek száma
20, az utkaparóké
137, az utnak kincstári kezelésben álló hossza $50\frac{2623}{4000}$ m. f. levén jut egy útmesterre $2\frac{2132}{4000}$, egy utkaparóra: 1479 öl.

Az állam-mérnökök által bejelentett adatok szerint a szóban levő uton észlelt kereskedelmi forgalom rendkivüli élénkséget mutatván fel, kétségtelen hogy ezen közlekedés kiváló jelentőséggel bir. Közelítőleg számítva szállitatik ugyan is évenkint: a Pest megyébe eső útrészen minden nemü gabona, széna, szalma, dohány, gyapju, nyers és kikészített bőr, gubacs, kőszén, tüzi- és épületfa és különféle áruczikkekben öszvesen mintegy 3.048,000 mázsára rugó teher, ide nem értve a Rákos és Kőbányáról évenkint Pestre szállított: 16 millió téglát, 28,000 fuvar épitő és 3200 darab nagy tömegü négyszög követ;

Heves megyében megfordúl 45,000 személyen kivül, bor, eczet, sör és szeszes italfélék, gabona, liszt, és üvegnemüek, épületfa, gubacs, cserhaj, mész, palakő, só, kőszén, bőr, faggyu és vas, mindössze körülbelöl 673,600 mázsa.

Borsodban nyers, öntött és hengervas, gyapju, bor, gabona, gyarmatáruk, fa-nemű, stb. szállitmányok öszvege legalább is kétharmadára tehető a heves megyei forgalomnak, tehát mintegy 449,000 mázsára.

Mind a mellett, hogy a vaspálya Abauj megyében párhuzamosan fut államutunkkal, a forgalom emezen egyedül csak a személyszállításra nézve szenvedett némi csonkitást, a teherszállítás ellenben előbbi élénkségét mai napig csökkenés nélkül megtartotta. Ezen meglepő tény könnyen magya-

rázható, ha tudjuk, hogy a vaspályán divatozó szállítási bér mind eddig felette magas, hogy a Pestre irányzott szállítmányok roppant nagy kerülőt kénytelenek megtenni Debreczenen át Pestre; hogy a vasúton szállitás-ideje határozatlan és ingadozó a málhák néha hetekig hevervén egyik vagy másik állomáson, és hogy végül a szállítmányokat a raktárakból a vaspályára, s ha Pestre érkeznek a vaspályáról ismét a raktárakba kell juttatni, mire az ismételve szükségelt átrakodással együtt nem csekély költség kivántatik; holott az állam uton történvén a szállítás a portékák közvetlenül rakatnak fel a társzekerekre, a fuvaros azokat ötöd napra minden bizonnyal Pestre hozza, s itt közvetlenül az illető raktárba teszi-le.

E megyében a szállítmányok, gabona, tüzi és épületfa, bor és más szeszes italok, faszén, vas nemüek bőr, hordók, rongy, ásványviz, gyapju, káposzta, vászon és más hasonlókból állanak, melyek naponta mintegy 200 szekeret igényelnek, egy év alatt tehát $365 \times 200 = 73{,}000$ szekeret, vagy is egy egy szekérre csak 15 mázsát számítva egy évben mintegy 1.094,000 mázsát képviselnek.

Sáros megyében, ezen utvonal egyedüli közvetitője levén a tiszavölgyi vaspálya és Gácsország közti közlekedésnek, nem különben a kassai és eperjesi nevezetes hetivásároknak, a sóvári só és a Szepességből leérkező vas és réz készítmények elszállításának, képzelhető, hogy a forgalom ott is nagy élénkséget mutat föl, nevezetesen: ásvány vizekben, vászon nemüek, gyapju, (Bialára), gabona nemüek, borok és más szeszes italok, dohány, (Gácsországba), só, nyers vas, réz, liszt, juhok, szarvas marhák, rongy és papir, faggyu, széna és lóhere, agyag gyártmányok, eperjesi czement, hamuzsir, gyümölcs, bőr, len, kender, enyv, lószőr, olaj, szalonna, metszett fák s más áruczikkekben, a szállítmányok öszvege évenként egyre-másra 1.316,110 mázsára rug.

Ily tömérdek forgalom mellett, s minthogy a szóban levő Pest-Kassa-Duklai ut azon kivül hadtani jelentőséggel is bir, annak tökélletes helyreállitása és okszerü fentartása kiváló figyelmet érdemel.

V. A pest-szabadkai államut.

A pest-kassai államutból azon ponton ágazik ki, hol a kerepesi ut az országutczával találkozik, s onnét Soroksár felé haladván, további folytatása Laczházán, Kúnszent-Miklóson, Vadkerten és Halason át Szabadkára vezet.

Együttes hossza Szabadkáig tesz:

$24\frac{3200}{4000}$ m. földet,

melynek Pest megyében eső része áll:

1,100 öl koczka kövezetből (Pesten)
13,600 „ kövecs ut és
69,500 „ csinálatlan vonalból; megjegyeztetvén, hogy Pest városnak fenemlitett kövezete vám alatt áll.

Bács megyében folytatása Szabadkáig terjedvén,

15,000 „ hosszu, s végig még csinálatlan, így ez utnak természetes állapotban levő vonala öszvesen:
84,500 „ azaz: $21\frac{500}{4000}$ mfldet tesz; továbbá:
1,100 „ koczka kövezete és
13,600 „ kövecs utja van. A pesti kőburkolatot leszámítva marad tisztán állami kezelés alatt. $24\frac{2100}{4000}$ mértföld.

Ezen ut 1851 előtt csak Pestváros határában volt meglehetős jó karban mintegy 2914 öl hosszuságban, mig többi része inkább ös állapotu, elhanyagolt falusi homokúthoz hasonlított.

De miután 1857 és az erre következő években a Pest és Taksony közti

7,086 öl hosszu szakasz szabatosan kiépittetett, s azon felül Laczháza mellett
3,600 „ közmunka erővel rendesen helyreállíttatott, ezen ú

10,686 öl részek most már jó karban vannak; miután továbbá az ut az apaji pusztától Izsákig árkok közé vétetett, a hullámos tér pedig szakértőleg kiegyengettetett, ezen csinálatlan részek állapota is legalább annyiban javult, hogy habár nehéz társzekerekre nem is, de legalább könnyü járművekre nézve a közlekedés szembetünőleg elősegítve van.

Hasonló, sőt még roszabb állapotban van bácsmegyei szakasza, melyen eddigelé még semmi nemü javitás nem tétetett.

Miután a fennemlített 10,686 ölnek rendes kiépitése (a közmunkát ide nem számítva)

94,938 frttal foganatba vétetett, és a rendes fentartási munkákon kivül még az imént elősorolt javitások is közmunka hozzájárulásával létesültek, ezentul

még következők kivántatnak meg a pest-szabadkai államut végképpeni helyreállítására:

69,500 ölnek szabatos kiépitése a bács megyei határszélig, mely az eddigi tapasztalatok szerint ölenként egyremásra 20 frtba, tehát öszvesen kerülne 1.390,000 frtba;

15,000 öl Bács megyében a kavics nagyobb távolsága miatt kerülne ölenként 30 frtba s igy öszvesen . . . 450,000 frtba

öszvesen tehát: a 84,500 öl kerülne . . . . . 1.840,000 frtba

Fentartására használtatik Pesttől Soroksáron át Harasztig a buda-ujlaki mészkő-kavics, 8500—9800 öl közép távolságra. Továbbá az ordosházi és levegői gödör-kavics, melynek szállítási távolsága 2628 és 3580 öl között ingadozik.

A vizek elvezetésére szolgál, 11 hid és 20 áteresz, amazok közül 5, ezek közül 16 boltozatos lévén.

Legnagyobbika ezen hidaknak a Bakéren álló 19 öl hosszu kőhid.

Az ut nagyobb része, mint felebb láttuk, épitetlen levén, most csak 2 utmester és 8 uttatarozó foglalkozik a kész utszakaszok felügyeletével.

A kereskedelmi forgalom csak a pest-megyei részen bír némi élénkséggel, a szállítmányok név szerint minden nemü gabona, zab, széna, szalma, nyers bőr, kenyér, üveg áruk, apró marhák s hasonlókból állván, mintegy 565,000 mázsára rugnak; azon kivül egyre másra 18,000 könnyebb kocsi fordul meg rajta. — Épitetlen részein ellenben a közlekedés csekély, mert azokon az akadályok rendkivüliek. Az utnak mielőbbi helyreállítása tehát igen kivánatos, azonban láttuk, hogy e czélra roppant pénzáldozatok kivántatnak, s azért legelőb is azon kell lenni, hogy a mostani iránynál czélszerübb és olcsóbb kerestessék, s ez a közetkező volna:

Pesttől Laczházáig a mostani irány tartassék meg, onnét pedig az ut Dömsöd, Duna-Vecse, Kalocsa, Hajós és Mélykuton át, vagy Hajóstól Baján át vezettessék Szabadkára. Mert ezen irány a Dunához közel és párhuzamosan futván az épitésre és fentartásra kellő kőanyag olcsó pénzen szállittathatnék

le vizen, s igy az épitési költségek is mérsékeltebbek volnának, mivel az ezen irányt követő pest-bajai országút nagy részben már kavicsolva van.

E felett még azon jelentékeny előny éretnék el, hogy a szóban levő vonal igen népes vidéken és több nevezetes kereskedő városon vonulna keresztül s egyszer szabatosan helyreállítva, a másik sokkal költségesebb kunszent-miklósi irány megépitését fölöslegessé tenné.

Ily módosítás mellett legalább is 600,000 frt. volna megkimélhető már az első épités alkalmával, a fentartási költségek pedig szintén igen kedvező arányban csökkennének.

VI. Vácz-kassai államut.

Kezdetét veszi a Vácz város felső végén felállított vámsorompónál, honnat Rétság, Balassagyarmat, Losoncz, Rimaszombat, Rozsnyó, Torna és Szepsin át Kassára vezet, e városban a pest-duklai államutba szakadván. Egész hossza az érintett váczi sorompótól Kassáig: $32\frac{3344}{4000}$ mértföld.

Ebből esik: Pest megyébe:

3,550 öl kőalappal szabatosan kiépitett rész.

Nógrádba:

538 „ kőburkolat Balassa-gyarmat és Losonczon.
37,255 „ kőalapu
2,245 „ kövecs, és
12,056 „ épitetlen vonal vagy is összesen: $13\frac{94}{4000}$

52,094 öl

Gömör megyébe:

209 öl kőburkolat Rimaszombatban
13,289 „ kő alapu, és
29,255 „ kövecs-ut; összesen tehát:

42,753 „ vagyis $10\frac{2753}{4000}$ m. f; végül

Torna és Abauj megyébe;

15,455 öl kőalapu és
17,492 „ kövecs ut, összesen tehát:

32,947 „ azaz $8\frac{947}{4000}$ m. f.

A különszerkezetü részek tehát:

747 öl kőburkolat.

69,549 „ kő alap.
48,992 „ kövecs ut.
12,056 „ épitetlen rész.

Magán vám alatt van: a Máriási családnak két Sajóhidja Berzétén, és Kassa város két Hernádhidja.

Pest megyében az ut 1851 előtt oly szomoru állapotban s többnyire oly meredek vala, hogy annak áthelyezése és ujjáépítése föltétlenül szükségessé vált, s tettleg foganatba is vétetett.

A Nógrád megyében eső vonalrész szintén igen nyomorult s nagyában még épitetlen állapotban vala, nevezetesen a jászteleki puszta és Dobordal mellett, B. Gyarmaton és Hugyag helységben, Pöstény mellett, a városi hidtól Losonczig, a szalatnyai hegyen és a kereszturi pusztánál.

Gömör megyében az osgyáni hegy, mely nyirkos földtalaja és nagy meredeksége miatt nedves időben előfogattal sem vala áthatolható. Igy Rozsnyó és Várallya, Abauj megyében pedig Sepsi és Kassa között, hol a terhelt járművek rosz időben a feneketlen sárban rekedtek a vonó állatok nem ritkán áldozatul esvén a túlerőltetésnek.

Miután a meredek hegyek czélszerű elkerülése, járhatatlan szakaszok szabatos átalakitása, bő és időszerű kavicsoltatás és nagy mérvben foganatosított szabályozások folytán az ut ama sülyedéséből kiemeltetett, most már jobb alakot öltött magára s a közlekedés, kivéve néhány név szerint még emlitendő szakaszokat, tetemesen könnyebbitve van.

A foganatba vett helyreállitások közül különös említést érdemelnek:

3,350 öl hosszu hegy ut áthelyezése és ujjá építése Vácz és Katalin közt, került. . . . . 68,000 frtba.
740 „ Jásztelek és Rétság,
800 „ a haraszti csárda és Losoncz,
1,140 „ Luka patak és Haraszti között, továbbá
550 „ a szalatnyai hegyen,
1,294 „ Vilke és Darócz között,
4,398 „ Rétság mellett, Hugyag és Pöstény között, továbbá Daróczon, B.-Gyarmaton.

	a kormosi hegyen, valamint Vilke és Dályó között történt uj épités a Pincze melletti lpoly hiddal került öszvesen	290.998 frtba
	Nógrád megyében a rendetlenül készült kő alapu részek felszaggattattak és mintegy	
19,078 öl	hosszasságban jobbadán csak közerővel szabatosan átalakittattak, továbbá a rétsági hidépités került. . .	5,295 frtba
950 öl	áthelyezése és ujjáépitése az osgyáni hegyen; azután Batka mellett, Szalócz és Vígtelke, Rozsnyó és Kraszna-horka-várallja közötti utrészek rendes helyreállítása, valamint a rímaszombati, csoltoi, tibai, lekenyei végtelki és drazusi hidak ujból felépítése, öszvesen.	120,000 frtba
	Továbbá Abauj megyében Sepsi és Kassa város átkelése, nem különben a spaleni hoszeinetz és Kassa melletti hegyutak mintegy	
1,855 öl	hosszu áthelyezése és ujjá épitése, számos híd és áteresz, biztonsági karfák, és más kisebb épitések öszvesen	85,600 frtba

öszvesen tehát : 34,155 öl vagy is közel $8\frac{1}{2}$ m. föld. 569,893 frtba került.

Mind az által még több igen költséges áthelyezés és ujjá épités van hátra ez utvonalon, melyek közül a legsürgetősbbek :

Nógrádban :

7,396 öl	természetes állapotban levő utszakasz Vadkert és B.-Gyarmat közt, mely kerülend . .	200000 frtba
800 „	a patvanczi fasor mentén továbbá a fekete vizi hídtól	
2,600 öl	Hugyag felé s innét	

1,100 „ a szécsen-kovácsi utig s végre
160 „ a ludányi utmester járásában

12,056 „ és
*)355 „ Dályó és Vilke között . . . . 187,000 frtba.

Ezeken kivül szükségesek még kisebbnemü javítások, ugy mint:

A kapakuti hegyen levő hullámos utrészek kiegyengetése, a meredek Lókoshegy elkerülése**); a puszta Pető melletti szakasz feltöltése és kijavitása, a Pöstén melletti utnak átalakitása, a Losoncz és Apátfalva közt mélyen fekvő szakasz feltöltése, továbbá az apátfalvai és pincze-hegyen levő völgyeletek kiegyengetése; hasonló munka szükséges puszta Kereszturtól Rosásig s végre a mogyorósi hegyen, melyeknek foganatba vétele, a rendes kőalap és kavics réteggel együtt

öszvesen kerülend . . . . . 104,500 frtba.
Továbbá Gömörben
Berzéte helységen át
780 öl feltöltése és ujjá épitése és Rozsnyó
mellett mintegy:
2,000 „ darabnak áthelyezése és kiépitése
öszvesen kerülend . . . . . 48,700 frtba

(15,191 öl) s igy öszvesen még szükséges. . . 540,200 frt.

Ezen tetemes költség beruházása után is maradnak még itt ott lényeges akadályok hátra az utnak hajdan igen hibásan történt vonalozása következtében; jelesen a kapakuti, lókos, szalatnya és pincze hegyi 6—7 hüvelyknyi kapaszkodók; a nógrád-gömöri határszélen, az osgyáni hegyen és Rimaszombatnál, a bakti csárda, és temető, továbbá Füge, Oldalfalu, Szalócz és az úgy nevezett Nyerges mellett találtató 4—9 hüvelyknyi emelkedésü hágók, s végül az almási hegyut, mely habár szilárd anyaggal van épitve, mintegy 2000 öl hosszában 6—10 hüvelyknyi esetü levén, kivált ólmos időben csak életveszéllyel járható.

Az ut fenntartására következő köbányák vannak használatban: Pest megyében:

A naszály hegyi 4350 öl távol mészköbánya, Nógrádban a szendehelyi és romhányi mészkő, a diósjenői lelencz-kő;

*) Már foganatba vétetett.
**) Részben már foganatba vétetett.

a szűgyi, mohorai, ilinyei és endrefalvai bányák; a szakuli, litkei és egresvölgyi szedenczek (Klaubstein) s végül a lazi, borcsoki és daróczi kőbányák, melyek szállítási távolsága 1670 és 8660 öl között változik.

Gömörben:

A szokolai völgy- és a cserencsényi s pokorágyi erdőben találtató bazalt, a balog és meleg hegyi, felsővályi, bikszöghi, harkácsi, tornallyai, sztárnyai, lapsai, lekenyei, pelsőczi, tibai, heretkei, szalóczi, nyergesi, rozsnyói, várallyai és hárskuti kőbányák, melyeknek szállítási távolsága 500 és 7500 öl között változik; végre

Torna és Abauj-megyében:

Az almási, görgői, szadellői, tornai, köszörüdombi, sepsi, hradovai mészkő-bányák és a Hernádfolyó kavicsa, mely kőfejtőhelyek távolsága 629 és 9160 öl között változik.

A vizek átvezetését ez uton: 112 hid és 298 áteresz eszközli; amazok közül említést érdemelnek: a 110 öl hosszu rárosi kőhíd az Ipolyon, a 28 öl hosszu tornallyai és a 14 öles csoltoi Sajó-hidak.

Az egész vonalon 14 utmester és 87 utkaparó van felállítva, az elsők egyikére $2\frac{1382}{4000}$ m. f., az utóbbiakra pedig 1510 öl hosszu utszakasz levén bizva.

A vácz-kassai államutvonal országos érdekéről tanuskodnak azon jelentékeny szállítmányok, melyek az iparüző felvidékről Vácz és Pestre s viszont innét fölfelé mennek, úgy mint: vas, réz, ólom és más fémek, gubacs, gyapju, gyarmati áruczikkek, üveg, bodnár és kerékgyártófa, papir, szalma és széna, tűzifa, gabona és hüvely-nemüek, bor, marha, gyümölcs, repcze, burgonya, posztó, tégla, bőr, vászon, kender, len, méz, viasz, túró, faszén, dohány és fazekas-munkák, és hasonló szállítmányok, melyeken kivül még számtalan könnyü szekér is fordulván meg a szóban levő uton, ennek gondos ápolása ugy, mint csinálatlan részeinek mielőbbi megépítése különös figyelmet érdemel.

VII. A losoncz-zólyomi államut.

Losoncz városban a vácz-kassai államutból kiindulván, onnat Vámosfalván, Szalatnán és Zólyom városon áthaladva, Hajnik helységen alul a nagyszombat-krakkói államuthoz csatlakozik.

Öszves hossza $7\frac{3672}{4000}$ m. föld,

melyből esik:

Nógrádmegyébe

5,796 öl kőalappal biró rész.
7,476 „ kövecs-ut, és
1,494 „ építetlen darab.

öszvesen: 14,766 „ vagyis $3\frac{2766}{4000}$ m. f.

Zólyom megyébe:

10,455 öl kő alapu, és
6,451 „ kövecs-ut.

öszvesen: 16,906 . . . . vagy is $4\frac{906}{4000}$ m. f.

S így külön szerkezetű részei:

16,251 öl kőalapu,
13,927 „ kövecsut és
1,494 „ építetlen szakasz.

Magán vám alatt áll csak a dívinyi uradalomhoz tartozó 16 híd és 3 áteresz, öszvesen $70\frac{4}{6}$ öl hosszasságban.

Midőn ez utvonal állami kezelés alá vétetett, Nógrád megyében csak 7121 öl volt kavicsolva; azóta még 6151 öl javíttatott s így 1494 ölet kivéve az ut állapota már annyira javult, hogy rajta ugyan azon vonó erővel most kétszer annyi teher szállítható mint hajdanában.

Zólyom megyében Hajnik és Zólyom közt volt legroszabb út az úgynevett Rákoson, hol még 1856 előtt a töltés minden tavasszal rendesen viz alá került, s a közlekedés ilylyenkor tökélletesen megakadt. Ezen baj a töltés kellő mérvben feltöltése és szélesbitése s egy húsz öles ártérhid felállítása által teljesen elháríttatott; s azon kivül a fenntartásra is folytonos gond és szorgalom fordíttatván, az ut nemsokára e megyében is oly jó állapotba jutott, hogy bizonyos teher elszállítása, mely hajdanában három lóval eszközöltetett, most egy lónál többet nem kiván. Az utnak ezen kedvező állapota

az említett fenntartási munkákon kivül a következő jelentékenyebb javításoknak köszönhető; a diviny-oroszi két hid tatarozása, a videfalvai, valamint a Losoncz és Videfalva közti hidak ujbóli épitése, továbbá a lónyabányai, nem különben a Haller és Videfalva közti hidaké, melyek a Losoncz és Videfalva közti 752 öl hosszu utszakasznak egészen ujból építésével együtt

kerültek . . . . . 20,781 frtba.

A fennemlített
1020 öl hosszu rákosi uttöltés helyreállítása az ártéren vont hiddal . . 39,000 frtba.
A zólyomi Garamhíd ujjá épitése 6,000 frtba.
végül egyéb hidak, átereszek, biztonsági karfák és hasonlókra együttesen fordíttatott . . . 20,000 frt.

összve. tehát (7171 öl) . . . . . 85,781 frt.

A még hátra levő épitetlen részek Nógrád megyében vannak, jelesen. :

270 öl Podrescsány felé, azután
508 „ a negyedik és
716 „ a 9 és 10-ik utkaparói szakaszban, melyeknek

1494 öl szabatos kiépítése öszvesen . . . 18,600 frtot fog még igénybe venni.

A fennérintett 16 vám híd és 3 átereszen kívül van még ez utvonalon : 37 híd és 81 áteresz többnyire kőből épitve.

A fenntartására fordított kavicsot fejtik :

Az udvornyai kőbányában és a divinyi patak medrében; továbbá használtatnak : a lupóczi lelencz kövek ; a kriváni és véglesi hegyoldalból nyert kavics , a szalatnai és lyeszkoczi kőbányák és végre a Garanfolyóból kerülő kavics ; a szállítási távolság 500 öltől egész 5000 ölig terjed.

A közvetlen felügyeletet gyakorolja ez utvonalon 3 utmester és 21 utkaparó, az elsőkre egyenként $2\frac{2557}{4000}$ m. f., az utolsókra pedig 1508 öl hosszu utrész jutván.

A losoncz-zólyomi államut egyedüli közvetitője levén, azon élénk kereskedelmi forgalomnak, mely különnemű vassal, üveg , épitőfa , gabona , bor , gyapju , borszesz , túró , halinaposztó s hasonlókkal üzetik, egyfelől Nógrád és Gömör, másfelől Beszterczebánya, az északnyugati megyék és Gácsország

között, e felett pedig postajárásnak is közlekedési eszközül szolgálván, kétségkivül megérdemli, hogy ezen túl is jó karban tartassék.

VIII. Kassa-csernoviczi állam-ut

Kassa városnál a pest-duklai államutból ágazik ki, onnét Gálszécs, Ungvár, Munkács, Tiszaujlak és Márm. Szigeth érintése után Körösmezőn túl Magyarország határát átlépi s Bukovinában Jablonicz felé, onnét pedig Csernovicz városba vezet.

Egész hossza Magyarországban $49\frac{976}{4000}$ mértföldet tesz, miből

Abauj megyébe esik :
11,187 öl kőalapu és
3,537 „ kövecs ut.
azaz 14,724 öl $= 3\frac{2724}{4000}$ m. f.,

Zemplénbe :
18,540 öl $= 4\frac{2540}{4000}$ m. f. kő alap,

Ungh megyébe :
273 öl kőburkolat (Unghvárott) ; és
32,248 „ kő alapu rész.
azaz 32.521 öl $= 8\frac{521}{4000}$ m. f.

Beregh és Ugocsába :
270 öl kőburkolat (Munkácson) ;
36,404 „ kő alapu és
14,374 „ kövecs ut
azaz 51,048 öl $= 12\frac{3048}{4000}$ m. f, végül

Mármarosba :
48,065 öl kő alapu és
32,078 „ kövecs ut
vagyis : 80,143 öl $= 20\frac{143}{4000}$ m. f.

Van tehát ez ut-vonalon :
543 öl kőburkolat,
146,444 „ kő alappal biró és
49,989 „ kövecs-ut, s igy egész hosszában ki van épitve.

Magán vám alatt csupán a következő hidak vannak: a laborczi járomhíd Nagymihály mellett (Gyóf Sztáray családé); a kis és nagy Latorczán Oroszvég és Munkács közt álló összesen 96½ öl hosszu két híd, nem különben a Szernye folyón Gát mellett levő híd (mind a három Gróf Schönnborné); továbbá: a Beregszász tulajdonához tartozó kőboltozatu Vérkehíd; Rothoni és Egri család hidja a Borzsán; azonkivül az Ung, Nagyág, és Tisza folyón, illetőleg: Ungvár, Huszt és Técső városokban, valamint Bocskón levő kincstári hidak.

A mint ezen nevezetes utvonal hajdani irányában Kassa várost elhagyá, azonnal egy meredek és sülyedező hegyoldalok közé zárt völgy-torokba szorúlt, melyből nagy emelkedéssel, mély vízmosások szélein, hirtelenül hágott-fel a meredek hegyre, honnét a Tárcza völgyébe ugyan ily veszélyes esettel leereszkedvén s további folytatásában még az olcsvári és bődi hegylánczolatoknak tartván ős állapotában alig vala rosz falusi uthoz hasonlítható.

Egyedüli ápolása hajdanában főleg csak abban állott, hogy néha kő darabok vagy földdel kevert gallyak hányattakbe, lazán és rendetlenül a több lábnyi mélységü számtalan gödrök és kátyukba, mi által az amugy is járhatatlan ut még borzasztóbb állapotba jutott.

Nem csoda tehát, hogy ha a kivált nedves őszi időben utnak indult társzekerek, a veszélyes helyeken vagy felfordultak, vagy tengelyt törtek vagy lovastul elsülyedtek a feneketlen pocsolyákba.

Ily szomoru állapotban találta ez utat az 1852 év, midőn a kormány nyomatékosan sürgette annak gyökeres helyreállítását. Az ut ennek folytán egészen uj és czélszerű irányban a meredek hegyrészek ügyes kikerülésével mérsékelt eset szerint, szóval a tudomány szabályai szoros tekintetbe vételével, rövid két év alatt Kassáról Szinnyéig, később pedig onnét Kelecsényig tökéletesen kiépíttetett, még pedig oly meglepő sikerrel, hogy ezen mintegy három mértföldnyi utszakasz ugy jó állapotánál mint szépségénél fogva a közönség megelégedését már rég megnyeré.

Sokkal nagyobb figyelem fordíttatott Zemplén, Ungh, Bereg és Ugocsa megyékben már azelőtt is a szóban levő ut jó-

M. T. AKADÉMIA KÖNYVTÁRA

karba hozatalára. A közlekedés mindamellett igen hiányos, sőt némely helyen komolyan veszélyeztetve volt. — Igy nevezetesen Dargo és Gálszécs között az ut mentén több ölnyi mélységü, igen veszélyes vízszaggatások voltak; így Hoor és Vásárhely, Mocsár és Pazdics, Szerednye és Ignécz között természetes állapotában, s gyakorta járhatlan, volt az ut. Hasonló állapotban volt Ignécz és Munkács között, hol azóta mintegy másfél mértföld hosszu igen szép uj töltés jobbadán közmunka-erővel létesült. Huszt és M. Sziget közt az ut hol igen széles, hol felette keskeny, hol partos levén ezen szabálytalan állapotában szintén csak üggyel bajjal vala járható; Lonkától Körösmezőig pedig inkább csak ösvény gyanánt használtatott.

Mind ezen bajok a nagy mérvben foganatba vett javítások, szabályozások és ujjá épitések folytán egymás után elenyésztek; s az ut most egész hosszában kivan épitve, állapotára nézve pedig az ország legkitünőbb vonalai közé sorozható.

Az érintett javítások közül említésre méltók:

12,000 öl	ujból épitése Kassa, Szinye és Kelecseny között; került	135,869 frtba.
674 öl	gyökeres kiépitése Mocsár és Pazdics közt egy 25 öles hiddal	18,158 frtba.
	Hidak, átereszek, partbiztosítások, és utszabályozások Abauj megyében . .	23,068 „
az 1,100 „	hosszu gerenda-voronyáki utszakasz (a közmunkán felül)	7,000 „
a 351 „	hosszu lucskai meredek kapaszkodó áttétele és ujjá épitése	12,800 „
a 273 „	hosszu átkelés Unghváron, és . . .	
a 4,000 „	szerednye-ignéczi utszakasz áthelyezése és épitése a közmunkát ide nem értve	12,000 „
	Az ungvári állandó Unghíd	41,000 „
	A bereg és ugocsa megyei szakaszon épitett hidak és átereszek, korlátok stb;	31,946 „
	Végül Marmarosban: A rózsási Talabor-hid, a huszti híd és töltés, valamint a	
48,000 „	hosszu sziget-körösmezői utrésznek ujjá épitése, a benecsői és kobolacsár-	

dai hidak helyreállítása s az evvel összefüggő Iza-folyó-szabályozása, egyéb rendkivüli építkezésekkel együtt. . . . 384,029 „
s így nevezetesebb építményekre öszvesen mintegy ada-

(66,398 öl) tott ki. . . . . 665,870 frtba.

Ezeknek foganatosítása után még csak két pont van, mely a közlekedés könnyebbítése és biztosítása érdekében czélszerű átalakitást igényel.

Az egyik Kelecseny mellett, hol az ut a Dargóhegy aljáról nagy esettel és hirtelen kanyarodva ereszkedik le, mi miatt kivált a lefelé hajtó szekereknek igen veszélyes.

Áttétele ezen mintegy 250 öl hosszu darabnak a hidakkal együtt igényel . . . . . 8000 frtot.

A második akadály van Hoor és Vásárhely közt, hol az alacsony töltés az egyesült Ondova-Toplya vizének egész hosszában kivan téve, s ennélfogva, a hozzá kapcsolt vásárhelyi meredek kapaszkodóval együtt lényeges átalakítást szükségel, mely az ártéri hidakkal együtt mintegy . . . . . 45,000 frtba
kerülend, s így . . . . . 53,000 frtnyi
költséggel az utolsó két akadály is elmozdítható.

Későbbi időre lehetne végül halasztani az Ungvár és Szerednye közti utszakasz átépítését, hol az utat, mely most több meredek dombon vonul át, igen könnyen át lehetne helyezni a síkrónaságra.

Az ut rendes fenntartására használtatnak:

Abaúj megyében:

A hradovai mészkő, a Hernád kövecse, a szinyei és dargói jeles kőbányák, melyek szállítási távolsága 874 és 5260 öl között változik.

Zemplénben:

Szintén a dargói kőbánya 700—11216 öl távolra; nem külömben a Latorcza kövecse 1350—6350 ölre.

Unghmegyében:

A Laborcz-, Ribnicz- és szobránczi patak kövecse; továbbá az orechova-kusini, karcsava-felsőnémet-gerény,- lazi és szlatinai kőbányák, valamint a villepataki kövecs, egyre másra 105 — egész 7390 öl távolságról.

Bereg és Ugocsa-megyében:

A nagyloha-lovacska,- csernek és fekete hegyi, továbbá

a muzsaly-aranyos és rakaszi kőbányák, a Latorcza és Tisza zátonyai, 1230—9880 öl távolra; végül Marmarosban:

A Tisza zátonyai, a Talabor kövecse, a nereszeni hegyoldal, az Iza és Szaploncza folyók zátonyai; a lonkai, szemescsuki és laszestinai hegyoldalok, hol a kavics mindenütt közel 20—3000 ölre van az úthoz. Az eső víz és számtalan hegyi patakok és folyók kártalan elvezetésére szolgál ez útvonalon mindössze 97 híd és 812 áteresz, amazok közül a 84 öles Ondova-Toplya híd Hoor mellett, az unghvári 47 öl hosszu Unghhíd, a 90 öl hosszu munkácsi Latorczahíd, a 82 öles nagyághi, a 98 öles técsői és a 70 öl hosszu bocskói Tiszahidak érdemelnek említést.

A szóban levő utra felügyel 21 utmester, kik alattt 139 utkaparó áll, e szerint egy-egy utmesterre $2\frac{1332}{4000}$ m. f., egy utkaparóra pedig 1417 öl van bizva.

Fontosságát illetőleg kétségen kívül áll, hogy a kassa-csernoviczi államut 49 mértföldnyi hosszában felső Magyarország nagy részét áthasítván s jobbról balról számtalan országutat vévén magába a felvidéki közlekedés egyik fő üterét képviseli. — A forgalom főleg Kassa és Zemplén megye közt felette élénk; mindennemű gabona, tüzifa, szén, deszka, zsindely, káposzta, gyapju és bor nagy mennyiségben fordul meg e vonalon, a kassai heti vásárok alkalmával azonkivül legalább 300, közönséges napokon pedig 150 szekér közlekedik ez úton. — Zemplén és Ung-megyékben porczellán-edények, vasnemüek, bőrök, szeszes italok; végül beregh, ugocsa, és marmaros megyei szakaszán: nagy mennnyiségű só, dohány, timsó, vasnemüek, bor, ásvány-víz, pálinka, gabona, repcze, hamuzsír, épület és tüzi fa, képezik a szállítmányok főbb czikkeit.

Kereskedelmi jelentősége mellett még hadtani tekintetben is mint fontos közlekedési eszköz szerepelvén, a kassa-csernoviczi államutnak minél nagyobb tökéletesítését ezentúl is fő feladatnak kell tekinteni.

IX. A Sziget-Kapniki államut.

Kezdetét veszi Marm: Szigeten, honnan Sugatag nevezetes sóbánya-helységen áthaladva Marmaros-megye határáig, onnan azonban már csak mint községi ut Kapnikbányára vezet, noha további folytatása, a közlekedést Déezs és Szamosújfalunál Kolosvárral közvetitvén, kétségtelenül megérdemelné, hogy Marmaros megye határán túl is több figyelem fordíttassék rá.

Hossza $4\frac{3233}{4000}$ m. f., melyből 18258 öl köalapu- és 975 öl kövecs-ut.

E szerint az ut egészen kilevén épitve, most meglehetős jó állapotban van.

Átvétele előtt Szigettől Sugatagig a szigeti sóbányászati és erdészeti uradalom ápolta annyira a mennyire, de a mellett még nehezen lehetett rajta járni; Sugatagon túl pedig a megye határáig egészen rosz állapotban, keskeny falusi ösvényhez hasonlított, rendkivüli lejtői miatt minden teherszállítást akadályozván.

Ezen utóbbi, mintegy két mértföld hosszu szakasz azóta megépitetett ugyan, de némely pontjain még most is 5—7 hüvelyknyi esése van ölenként a közlekedésnek nagy hátrányára.

Az ut javítása czéljából eszközlött jelentékenyebb épitkezések közül említendők:

Az imént felhozott 8000 öl hosszu utszakasz új vonalozása és kiépítése	50,000 frt.
Az Iza hidnak épitése	6,217 „
és az utpálya szabályozása s számos híd és áteresz kijavítása és fenntartása	17464 „
vagy is összesen:	73,681 frt.

ide nem értve az évenkénti fenntartás költségeit.

Az utpálya tatarozására szolgál az Iza és Mára folyó, valamint a Kászó patakból kerülő kövecs, és a határszélen elnyuló bérczeken található lelenczkő; a szállítási távolság 10—2000 öl közt változik.

A víz átvezetését 6 híd és 44 áteresz eszközli; amazok kö-

zül a 30 öles Iza, valamint a 14 öles Mára-járomhíd a legnagyobbak levén.

Az utra való közvetlen felügyeletet két utmester s alája rendelt 12 utkaparó gyakorolván, jut egyenként amazokra $2\frac{1616}{4000}$ m. f., ezekre pedig átlagosan 1603 öl.

Ezen útvonal fő szállítmánya: a Sugatagon fejtett só s minthogy mind addig, míg a kapnik-dézsi vonalra több figyelem nem fordíttatik, a marmarosi részén tapasztalt forgalom sem nyerhet nagyobb lendületet, vagy a kapnik-dézsi szakaszt is állami kezelés alá kell venni, vagy a marmarosi részt is ki kell alóla venni.

X. A Nagybánya-Kolosvári államut.

Katalinfalvánál a tiszaújlak-nagybányai országos utból ágazik ki, s Kővár vidéken Remetét, Nagysomkutat és Nyirest érintvén, Révkörtvélyesen túl Erdélybe lép, hol Déesen át Kolozsvárra vezet.

Egész hossza Katalinfalvától Erdélyország határáig $5\frac{2052}{4000}$ m. fd., melyből 6,327 öl kő alapu, 15,725 öl kavics ut.

E szerint magyarországi része egészen kilevén építve, még csak az óhajlandó, hogy némely a közlekedést hátráltató hiány mielőbb kijavíttassék. Ilyen a többi közt a Büdöspataka melletti, ölenként 6—8, és a nyiresi hegyen levő ölenként 5—10 hüvelyknyi emelkedésü kapaszkodók. Azonkivül Körtvélyesnél és Törökfalván nagy záporesők, — a lápos-völgyön pedig rendkivüli áradások alkalmával víz borítja el az utat s a közlekedés ilyenkor rövid időre félbeszakad.

Hajdani állapotárol csak annyit tudunk, hogy avatlan kezelés folytán, számtalan vágány hasította át, s az alapkövek kiállottak az uttestből, tehát igen döczögős, a rajta közlekedés pedig felette kényelmetlen volt. Az államutak sorába felvétetvén ezen vonal is szakavatott kézbe és gondos ápolás alá került, ugy hogy mostani állapota, noha valami nagyobbszerü ujítások vagy épitkezések nem történtek rajta, — kitünőnek

mondható, s kemény és sima fölzetén a legterhesebb fuvarok sem okoznak káros benyomást.

Fentartására fordíttatik a Szamos és Lápos folyóból, valamint a Valemáre és Berzó patakból nyert, tiszta és válogatott kövecs, nem különben a kis-nyiresi bányában fejtett kő, melynek közép szállítási távolsága mintegy 500 egész 1955 öl. A vizek kártalan átvezetését 10 híd és 80 áteresz eszközli, amazok közül említendők a Berzó patakon álló 13 öles törökfalvai és 24 öles somkuti fahíd, köhídfőkkel; nem különben a Lápos folyón álló 80 öl hosszu járomhíd.

A közvetlen felügyeletet 2 utmester és ezek alá rendelt 15 utkaparó teljesíti, amazokra egyenként $2\frac{3026}{4000}$ m. f., ezekre pedig 1470 öl hosszu utszakasz levén bizva.

A szóban levő nagybánya — kolosvári államut legrövidebb kapocsul szolgálván Magyarország észak-keleti része és Erdélyország között, a két testvérország viszonyos kereskedelmi forgalmának könnyebbítése és előmozdítására fontos tényezőként szolgál, de még nagyobb jelentőségre emelkednék, ha Katalinfalvától N. bányán át Tiszaújlakig, mint több orsz. utak gyülpontjáig folytattatva, ott a kassa-csernoviczi államuttal összeköttetnék.

XI. Debreczen-Fehértemplomi államut.

Indulási pontja Debreczen, honnat Nagyvárad, Arad, Temesvár és Verseczre vezet, Strázsa helység mellett a határőrvidékbe lépvén át elvégre Fehértemplomba jut. Egész hossza $43\frac{3136}{4000}$ mértföld.

Ebből esik:

Bihar megyébe:

850 öl Debreczen város által vámolt faburkolat,
2,157 „ kőburkolat Nagyváradon, mely szintén vám alatt van,
1,890 „ kő alapu,
52,424 „ kövecses és
13,102 „ még csinálatlan út.

összesen: 70,426 öl = $17\frac{2426}{4000}$ m. f.

Arad megyébe:

1 146 öl kőburkolat, mely mint Arad város átkelése vám alatt áll,

992 „ mely az aradi kincstári uradalom vámutját és hidjait foglalja magában.

28,332 „ kövecs ut,

565 „ még csinálatlan.

összesen: 31,035 öl $= 7\frac{3035}{4000}$ m. f.; végül:

Temes megyébe:

3,894 öl Temesvár és Versecz városok által vámolt kőburkolat.

69,781 „ kövecsut

összesen: 73,675 öl $= 18\frac{1675}{4000}$ m. f.

Levonván a fennemlített vámutak 9039 ölre rugó öszvegét az egész hosszasságból, marad állami kezelés alatt:

$41\frac{2097}{4000}$ m. f.

A külön alkatu utrészeket egybevonva van:

8,047 öl burkolatos,

1,893 „ kőalapu,

151,529 „ kövecs ut és

13,667 „ csinálatlan rész.

Temes megyében az ut most is kincstári vám alatt van, a zeréndi, és kisjenői két Körös hidon a megye szedet vámot.

Bihar megyében 1851 előtt csak egyes utrészek voltak meglehetős jó karban, a többiek, nevezetesen pedig a faluk átkelései nedves időben teljesen járhatlanokká váltak. Más részt a hidak annak előtte paraszt munkások által fa anyagból készítetvén, annál kevesbbé felelhettek meg a czélnak, mivel azok még az 1849 és ötvenben tapasztalt rendkivüli használatuk után sem javíttatak ki s igy többnyire megrongálva jutottak állami kezelés alá. Ehez hasonló vala az aradmegyei utszakasz is, és mivel ez jobbadán csak kavics ut, több évi elhanyagolás után 1851 előtt gyors hanyatlásnak ment elébe.

Temes megyében az ut főleg Orczifalvától Temesvárig ös állapotánál fogva hasonlóképen oly rosz vala, hogy öszi időben sokszor két nap kellett az Aradról Temesvárra utazásra. Szintugy küzködnie kellett a közlekedésnek Temesvár és Fehértemplom között, minthogy több utrész, nevezе-

tesen a Ságh és Zsebely, Vojtek és Detta, Moravicza és Versetz, nem különben Versetz és Strázsa közt, akkoron még természetes állapotban volt. De miután ezen csinálatlan részek jobbadán közmunka erővel egészen kiépítettek, miután továbbá Arad és Biharmegyékben is rendkívüli erőmegfeszítés és szakadatlan munkásság által sikerült az utban állott bajokat és hiányokat, néhánynak kivételével, gyökeresen megszüntetni, s miután a rokkant hidak ujakkal cseréltettek fel, az ut nem csak szilárd állapotára, hanem tetsző külsejére nézve is, most már tökélletesebb közlekedési vonalaink közé számitható. A felemlített javitásokon kivül említést érdemelnek még:

	A Korhány és Gyepes-vizen ujból épült két híd, került	12,584 frtba.
2,000 öl	Az ugyanott épített hosszu utrész	26,185 „
	Biharmegyében számos híd és áteresz épitése, utszabályozás és javítások öszvesen	231,241 „
836 öl	h. utrészletnek inségesek által lett kiépítése Illye és N. Zerénd közt	37,500 „
	A két Körös híd helyreállítása Aradmegyében , ...	11,835 „
	öszvesen: 2,836 öl	319,345 frtba.

Hátra van mindamellett még néhány épitetlen hézag, melynek szabatos kiépítése a közlekedés érdekében s az ut végképeni kiegészítésére elkerülhetlen szükséges, ugy mint:

8,950 ölnek	rendszeres kiépítése Debreczentől Derecskéig, melyek építési költsége számitható	258,000 frtra.
3,570 „	hosszu csinálatlan ut Illye és Keményfok, valamint	
836 „	Illye és N. Zerénd közt , .	160,000 frtra.
	öszves. (13,667 öl) épit. költség	418,000 frt.

A fenntartásra kellő fedanyagot szolgáltatják:

A Bors helység melletti kavicsbánya négy mértföldnyi közép távolságra; a Körösök zátonyai, $1\frac{1}{2}$ egész 5 mértföldre; a világosi, tantzi és venteri kőbányák, 7—$7\frac{1}{2}$ mértföldre, továbbá a zimándi kövecstelep, 1—5 mértföldre; a Marosfolyó zátonyai $\frac{3}{8}$—1 mértföldre, végül Temesmegyében a Maros-kövecs $3\frac{1}{2}$ m. fdre; a Néra zátonyai és Szurdok mellett

levő több kövecsbánya, 7 mértföldre. A vizek kártalan elfolyását 59 híd és 146 áteresz eszközli; amazok közül a legjelesebbek:

A kék-kállói 13 öles kőhíd, a fekete körösi 35 öles, a marosi 82 öles Aradon, s ugyanott az ártéren levő öszvesen 135 öl hosszu három híd; a bégacsatornai 21 öles s végül a zsebelyi és sághi 33 öl hosszu Temes hidak.

A közvetlen felügyelet ez utvonalon 16 utmesterre és 101 utkaparóra levén bizva, jut amazokra egyenként: $2\frac{2381}{4000}$ m f., ezekre pedig 1644 öl hosszu utrész.

Habár a szóban levő utvonal a tiszai vaspályák keletkezte után előbbi jelentőségéből sokat vesztett, a kereskedelmi forgalom mégis elég élénkséggel bír, különösen a Debreczen, Nagyvárad és Arad közti szakaszain, hol mindennemű fák, mész, borszesz, gabona, liszt, fűszernemüek, szalonna, zsír, vasáru czikkek, dohány, marha, kézmüvek, magfélék, faszén, széna, só, stb. szállítatnak fel és alá, nem említvén a tetemes személyszállítást, mely föleg Arad és Temesvár közt igen élénk. A mint tehát kereskedelmi jelentőségét Debreczentől N. Váradon és Aradon át Temesvárig terjedőleg — félre ismerni nem lehet, úgy ellenkezőleg Temesvártól Fehértemplom felé előbbi fontosságát a párhuzamosan futó vaspálya elkészülte után egészen elveszté, s jelenleg csupán helyi érdekkel birván, ezentul ismét az országos utak közé volna vissza sorozandó.

XII. Nagyvárad-Kolosvári államut.

Nagyváradon a Debreczen-fehértemplomi államutból kiágazva F. Vásárhely, Élesd és Feketető érintése után Erdélybe lép, s Kolosvárra vezet.

Öszves hossza tesz: $10\frac{449}{4000}$ mértföldet, melyből 38,591 öl hosszu kövecsut kincstári kezelésben és 1858 öl hosszu kövezet, mint Nagyvárad város átkelése, városi vám alatt áll.

Hajdani állapota az imént tárgyalt debreczen-fehértemplomi uthoz hasonlított, segédeszközei is azok voltak, melyek a szóban levő N. várad-kolosvári államuton előforduló hiá-

nyok eltávolitására alkalmaztattak. Különös említést érdemel e részben a Királyhágón átvezető mintegy 4000 öl hosszu hegyút, mely sok helyen igen keskeny, és e mellett felette meredek levén, a beágyazott kövecs záporeső alkalmával minduntalan lesodortatott, az utpálya pedig ismételten járhatatlanná vált. A baj orvoslására először vízfolyási oldalárkok készítettek, a régi medrek szabályoztattak, a szorosok tágasbitása után pedig ezen hegyutra kizárólag csak igen szilárd mészkő-törecs (Schlägelstein) használtatott, mivel ez szegletes alakjánál fogva a viz által nem ragadtatik el oly könnyen mint az eredetileg alkalmazott gömbölyü folyói kövecs. Az utnak jelenlegi állapota tehát általában kielégitőnek mondható, kivéve a Királyhágon találtató meredek kapaszkodókat, melyek mielőbb czélszerüen átidomitandók lennének, annyival is inkább, mivel azokon a közlekedés csak a legnagyobb erőmegfeszítéssel és a vonó állatok iszonyu kínzásával eszközölhető, a helyi viszonyok pedig ugy szólván ujjal mutatják meg azon irányt, merre az utat czélszerüen vinni lehet.

A foganatba vett épitkezések közül a többi közt említhetők:

A telegdi 30 öl hosszu Körös híd ujból épitése, került	14,123 frtba.
ugyanott nyolcz híd épitése	14,233 „
és a Gégény patakon épült híd, valamint a tetemes hosszasságban felállított biztonsági korlátfák és kerékvetők	14,500 „
összesen .	42,856 frtba.

Egyébiránt megjegyzendő, hogy a sebes Körös árvize itt ott elönti az utat, nevezetesen Mezőtelegd és Ujlak, Tinód és Töttös, Gégény és Köröstopu, nem különben Bucsa és Feketető között, mely helyeken csak is az uttest elegendő magasságra emelése által lehetne a bajon segiteni.

A fentartás igényelte fedanyagot szolgáltatják:

Nagyváradtól Gégényig a Körös folyó, valamint a Lugos és Gégénypatakok zátonyai; Gégénytől Erdélyország határáig a korniczeli és a királyhágói jeles mészkőbányák; a közép szállitási távolság 2000 egész 8000 öl között ingadozván. A vizeket 20 híd és 112 áteresz vezeti át; amazok közt van 12 kő- és 8 fahid; ezek közt pedig 71 kő- és 41 faáteresz.

Az utmesterek száma 5, az utkaparóké pedig 28; s így amazoknak köre egyenként mintegy 7718, ezeké pedig 1378 ölre terjed ki.

A nagyváradi vaspálya létesülése után a kereskedelmi forgalom Nagyvárad és Kolosvár közt napról napra új életet nyervén, a szóban levő utvonal most hazánk legélénkebb közlekedései közé számítható. A kivitelre szánt szállítmányok tárgyai, nevezetesen: gabona, liszt, olaj, vas, dohány, szappan, finomabb gyertyák, ásványvíz, üveggyártmányok, bor, borszesz, pálinka, vászon és katonaruházat-neműek; mig a behozatal: bornemüek, faggyu, fonál, szarvasmarha, sertés, széksó és főkép épitő- és tüzi fából áll, mely czikkeknek egyetemes értéke, egy millió mázsányi súly mellett, mintegy tíz millió forintra becsülhető. Ily nevezetes közlekedési eszköz nyilván megérdemli, hogy jó karban tartására a legnagyobb figyelem fordittassék, annyival inkább, mivel helyi fekvésénél fogva egyszersmind hadműveleti szempontból is nem utolsó helyet foglal el.

XIII. A szeged-nagyszebeni államut.

Kis-Zombornál a temesvár-szegedi államutból indul ki s a közel Marosfolyón átkelvén, Makót, Aradot, Radnát, Soborsint és Zámot érintve, ez utóbbi helységnél Erdélybe lép, s ott Nagyszebenig vezet.

Öszves hossza Magyarországban: $24\frac{1391}{4000}$ mértföld, melyből

Torontálba esik:

2000 öl csinálatlan rész Kis-Zombortól Makóig; továbbá

Csanádmegyébe:

1,000 „ kőalappal Makón,

17,779 „ csinálatlan utrész Makótól Aradmegye határaig, melyen azonban 1864-ben a foldmunkák nagy része valamint a marosi porond előállítása az inségesek által készpénzért eszközöltetett,

öszvesen: 18,779 öl $= 4\frac{2779}{4000}$ m. f.

végül Aradmegyébe:

2,056 öl kőburkolat, mint Aradváros magán vám utja.
31,000 „ kőalapu és
43,556 „ kavicsut.

összesen: 76,612 öl $= 19\frac{612}{4000}$ m. f.

s így a különnemű alkotás szerint felosztva, van ez utvonalon:

2,056 öl kőburkolat,
32,000 „ kőalapu,
43,556 „ kövecs ut és
19,779 „ még csinálatlan utrész. Állami kezelésben van az aradi vámut leszámítása után:

$23\frac{3335}{4000}$ mértföld.

Számos javitások és több rendbeli nevezetes uj épitkezések foganatba vétele után a szóban levő államut állapota szemlátomást javult.

Említésre méltó ez érdemben először is Makó város

1,000 öl hosszu átkelésének rendes kiépítése, mely a dáli és csóga laposi hidak helyreállításával együtt került . . . . . 28,840 frtba.

3,636 öl töltés Nagylaktól Arad felé és a palotai határig másfél lábnyi vastagságban beporondozva a Maros folyóból szállított homokkal; mely munka közerővel hajtatott végre. Az inség által mult években sujtott alföldi lakosok segélyezésével Csanádban közel

8,000 öl uj töltés állíttatott helyre, mely a porondozással együtt . . . . . 74,244 frtot vett igénybe.

8,000 „ hosszu utrész rendszeres kiépítése, Pécskától Nagylak felé került 222,827 frtba.

Az aradmegyei szakaszon készült azon kivül 8557 öl hosszu korlátfa; a toki, kujási, solymosi és paulisi szorosok kiszélesbbíttettek, mely munkákra az előfordult szikla repesztésekkel és a Maros elleni partvédművekkel, valamint hidak és átereszek helyreállításával együtt fordíttatott. . . . 110,600 frt.

s így nevezetesebb javitásokra

mintegy . . . . . 436,511 frt.
adatott ki.

Arad megyében azon kivül a közmunka erő is fényes eredményt mutathat fel ezen utvonal tökélletesbítése körül, miután általa nem csak az utnak szabályos iránya és szinvonala hozatott helyre, hanem az utpálya domborúságának előállítása mellett egyszersmind a konopi, kapruczai, batuczai, govosdi és tótváradi szorosok is négy—öt ölre szélesbítvék, de főleg az odvosi és milosai meredek hegyút a hegyek teljes megkerülésével mintegy
2,700 ölnyi hosszasságban egészen ujjá épitetett

összesen: 23336 öl.

Nem lehet tehát félreismerni, hogy a szeged-nagyszebeni utvonalon csakugyan rendkivüli munkák vétettek foganatba, mindazáltal még igen sok teendő maradt hátra, hogy az út a közlekedés jelenkori igényeinek megfelelhessen.

Így nevezetesen Kis-Zombor és Makó közt: 2000 öl csinálatlan útrész rendszeres kiépítése igen sürgetős; így Makótól Arad felé 17779 öl jobbadán már feltöltött s részben porondozott szakasznak bevégzése és rendes kikavicsolása annál szükségesebb, mivel a már megkezdett költséges földmunkálatok, ha az út végképeni helyreállítása mielőbb nem eszközöltetnék, nem sokára elpusztulnának.

Ezen két útszakasz (19779 öl) összes építési költsége mintegy 230,000 frtra számítható.

Égető szükséggé vált azonkivül a Maros folyón átfeszítendő állandó híd felépítése Makó mellett, hol a közlekedés jelenleg tökéletlen kompjárás által eszközöltetik, minélfogva jégzajlás, vagy hevesebb szél alkalmával sokszor egészen megszűnik.

A közlekedés nagy könnyebbségére válnék, hogy ha végül még Aradmegyében a batuczai és visnyédi szorosok tágasbítása, nemkülönben a kapruczai, visnyédi és tótváradi meredek kapaszkodók átépítése és mérséklése foganatba vétetnék.

Az út fentartására megkivántató fedanyagot szolgáltatják:

Torontál és Csanád megyékben a Maros zátonyai négy mértföldnyi távolságra;

Aradmegyében : a Pécska, Gaja és Arad melletti Maroszátonyok, 4000 ölre; azontúl Erdély felé részint a Maros kövecse, részint a radnai és solymosi s más a Maros mentén találtató kőbányák alkalmaztatnak 800 egész 1600 ölre terjedő közép szállítási távolsággal.

Az út alatt keresztül folyó vizek kártalan elvezetésére szolgál : 50 híd és 136 áteresz; a felügyelő útmesterek száma 10; az útkaparóké 57; a kincstári útrésznek hoszsza 95335 öl levén, jut egyegy útmesterre $2\frac{1533}{4000}$ m. f., egy útkaparóra 1673 öl.

A Magyar- és Erdelyország közt kevés számban fennálló főkapcsok egyikét a szeged-nagyszebeni államút képviselvén, annak jelentőségét bővebben taglalni szükségtelen.

Megerősíti ezt legjobban a vasúti vállalatok ezen vonal iránt tanusított érdekeltsége, s nem kevésbbé azon élénk forgalom, mely Erdély felől Arad felé a többi közt mindennemü gabona, széna, gyümölcs, liszt, épület- és szerszámfa, pálinka, mész, gyapjú, s viszont Aradról Erdély felé sok kereskedelmi áru és iparczikk, bor, finom liszt, szesz; Szeged és Arad közt végül még só, dohány, különféle élelmi czikkek, fa- és cserépedény, szarvas marha, ló és sertés szállítmányokból áll.

Igaz ugyan, hogy ezen út a most épülő Arad-Alvinczi vaspálya által Arad és Erdély közt sokat fog országos érdekéből veszíteni, a helybeli üzlet azonban annyival többet nyerend, mennyivel az ezen útba szakadó mellékutakon a Marosvölgybe érkezendő szállítmányok tömege ezentúl szaporodni fog. Az arad-szegedi közlekedés ellenben sokszorosan vissza nyerendi azt, mit a szeged-temesvári vasut megnyitásával vesztett, főkép ha most még tökéletlen részletei Csanád és Torontálban is rendesen ki lesznek építve.

XIV. Temesvár-nagyszebeni államut.

Kezdőpontja Temesvár, honnan Belincz, Lugos, Facset, Nagy-Kosovicza és más kisebb helységek érintése után Kis-Kosoviczán túl Erdélybe lép s Nagyszebenbe vezet.

Öszves hossza Magyarországban:

$14\frac{2637}{4000}$ mértföld.

Ebből esik

Temes megyébe:

2,504 öl kőburkolat, mint Temesvár által vámolt átkelés,
23,911 öl hosszu s a kincstár által vámolt kavics ut.

öszvesen: 26,415 öl = $6\frac{2415}{4000}$ m. f.

Krassó megyébe:

32,222 öl = $8\frac{222}{4000}$ m. f. hosszu a kincstár részére vámolt kőalapu utrész.

Ez utvonal mentén tehát:

2,504 öl kőburkolat,
32,222 „ kőalapu, és
23,911 „ kavics út találtatván, az állami kezelés alatt álló vámolt utszakasz tesz:

$14\frac{133}{4000}$ m. földet.

Temes megyében 1851 előtt az ut kivolt ugyan épitve, de szabálytalan alakzata igen lényeges javításokat igényelt. Mindenek előtt tehát rendes árkok közé vétetett, a roskadozó állapotu hidak és átereszek helyrehozattak, meredek részletei átidomíttattak, fentartása pedig jó és tisztázott kövecscsel eszközöltetett; holott hajdanában közmunka erővel rostálatlan földes porond szállítatván ki, az ut ismét elárvultan hagyatott magára. E szerint jelenlegi állapota a régihez képest kitünőnek mondható, különösen miután a rékási, topoloveczi és kiszetói, ölenként nyolcz hüvelykre emelkedő kapaszkodók az inség sujtotta lakosok által mult évben czélszerűen szabályoztattak.

Hasonló viszonyokkal találkozunk Krassó megyében, különösen Lugos és Facset közt, hol hét meredek kapaszkodó, czélszerű átidomítás által, a közlekedés nagy könnyebbségére igen mérsékelt esésre hozatott le.

Ezen lényeges javítások, az országos közmunka hozzájárulásával akként hajtatván végre, hogy egy kézi napszámért csak 10, egy fuvarnapszámért pedig csak 20 kr. p. p. lőn fizetve, felette csekély költségbe kerültek t. i. csak . . . . . 6,339 frtba.

Azon kívül még a lugosi hegyen mintegy
1,067 öl hosszu ölenként 5—10 hüvelykre
emelkedő utrészlet . . . . . 20,772 frtnyi
költség öszvcggel egészen áthe-

	lyeztetett, és ujból épitetett. Hasonló javítás alá vétetett a kosovai meredek hegyut mintegy	
270 öl	hosszu szakasza	7,621 frt.
	Ujból épült továbbá a kiszetói híd	30,000 „
	valamint a marsinai híd	3,126 „
	A kostély-belinczi utrész pedig a Temes folyó ellen biztosítatott .	9,310 „
	most áll foganat alatt az	
500 öl	hosszu meredek szakasz Kosovicza mellett, mely kerül	15,596 frtba.
1.837 öl	s így öszvesen	92,764 frt.

fordítatott ez utvonalon eszközlött jelentékenyebb épitkezések és javításokra.

Ezek után csak Kosova helység mellett van még mintegy 1200 öl hoszu igen meredek utrész, melynek czélszerü áthelyezése és ujból épitése a közlekedés érdekében mielőbb foganatosítandó volna.

Az ut fentartására szükségelt fedanyagot szolgáltatják: Temes megye számára: a Kostély közelében levő Temeszátonyok és utolsó időben a budinczi kőbánya, 2 egész $3^1/_4$ mértföldre; Krassó megyében részint a Kostély és Lugos melletti Temes-zátonyok, részint a szurdoki és kralyai patakok, valamint a Bégafolyó Facset és Rakita melletti zátonyai, 584 egész 5500 ölnyi távolságban.

A vizek átvezetésére épült ez utvonalon: 65 híd és 61 áteresz, mellyek közül a 36 öles kiszetói és a $26^1/_2$ öl hosszu kostélyi Temeshidak, nem különben (az egyenként 9 öl hosszu) három bégacsatornai híd mint legjelentékenyebbek fölemlítendők.

Az ut közvetlen felügyelete 5 utmesterre és ezek alá rendelt 28 utkaparóra levén bizva, esik az utmesterekre egyenként $2\frac{3226}{4000}$ m. föld, az utkaparókra pedig 2004 folyó öl.

Mint közvetitője a két testvér ország közti élénk közlekedésnek ezen utvonal kétségbe nem vonható jelentőséggel bír, s megtartandja azt nagy részben még akkor is, ha az arad-alvinczi vasut elkészülvén a forgalom egy része Arad felé veendi utját, miután a szállítmányoknak tetemes része a temesvár-nagyszebeni irányt azontúl is megfogja tartani. Er-

délyországból most főleg csak nyers termékek u. m. gyapju, bőr, faggyu, só, sőt a mult években uralkodott inség alatt mindenféle gabona is szállítatott Temesvár felé, viszont Erdélybe mindennemü kereskedelmi árúk, vas, gabona, bor, borszesz, s hasonlók vitetnek át. Az 1854. és 55-ik valamint 1859 évek e felett megmutatták, hogy a temesvár-nagyszebeni államut hadtani tekintetben is szerepel, — tehát nem egyedül kereskedelmi forgalmánál, hanem részben hadmüveleti érdeknél fogva is kiváló figyelmet érdemel.

XV. A lugos-orsovai államut.

Lugoson a temesvár-nagyszebeni államutból indulva Szákul és Zsupára vezet, s ez utóbbi helység mellett a határőrvidékbe lépvén, elvégre Karánsebesen át Orsovára halad.

Hosszassága Lugostól a határőrvidékig:

20,212 öl $= 5\frac{212}{4000}$ mértföld, mely rendes kő alappal, és czélszerü szabályozások után, most már mindenütt szabályszerü öt ölnyi szélességgel bír, különben pedig rónaságon futván észrevehető lejtői nincsenek.

A Temesfolyó elönti ugyan néha az utat, — nevezetesen Zsupánál — de a közlekedés, noha ilyenkor kissé nehezítve van, félbeszakasztást nem szenved. Az ut kincstári vám alatt áll, a lugosi Temes hidon ellenben a város szedet vámot.

Ujabb időben ez utvonalon lényeges átalakitások történtek, de jobbadán csak közmunka erővel, a készpénzbeni költség csak . . . . . 1709 frtra rúg.

Ezen átalakitások, de főleg a pálya szabatos fenntartása folytán, a lugos-orsovai ut oly kitünő állapotba helyeztetett, hogy a közönség megelégedését már régen bírja.

Fentartására szolgál a Temesfolyó zátonyain fejtett kövecs, főleg Lugos, Govosdia, Kavarán és Zsupa mellől, honnan a kövecs 500°—720° közép távolságra szállítandó. A 64 öl hosszu lugosi Temes hídon kivül van még ez utvonalon 8 kincstári híd, melyek közül 7 boltozott és egy faszerkezetü, továbbá 24 áteresz; az ut helyi felügyelete 1 utmesterre és

10 utkaparóra van bízva; s így az utmester működése $5\frac{212}{4000}$ mértföldre, az utkaparóké pedig egyenként 2021 ölre terjed.

Krassó megye székhelyét Karansebes főkatonatiszti állomással, valamint Orsova kereskedő várossal kapcsolván össze, figyelmet érdemel a szóban levő ut nem csak hadászati, hanem kereskedelmi érdekben is, s noha teherszállitmányokra nézve ki-nem állja az összehasonlítást az erdélyi vonallal: a személy szállítás, és általában a könnyü fuvarozás mindazáltal oly tetemes, hogy ez már magában véve megérdemli, hogy az ut ezentuli fenntartására is kellő gond fordíttassék.

XVI. A versecz-pancsovai államut.

Verseczen a temesvár-fehértemplomi államutból kiágazva Vlaikovecz érintése után Ulmanka közelében a határőrvidékbe, végre Pancsovára vezet.

Magyarországi részének hossza: $1\frac{2497}{4000}$ mértföld, melynek Verseczen átvonuló a város által vámolt szakasza: 810 öl hosszu rendetlenül készült kőburkolatból áll; a többi 5687 öl kőalapu ut, mely rövidségénél fogva nem áll kincstári vám alatt.

Ezen utvonal a legutolsó évtized alatt, köz munka erő hozzájárulásával, egészen ujból épitetett leginkább a póstaforgalom előmozdítása és a katonai szállitmányok kedvéért. Különben csak helyi érdekkel bír, miután a teherszállítás, nevezetesen a borkivitel Versecz felől Baziásra, a vasuton történik. Az alsó vidék sokat nyerne, ha ezen utvonal Versecztől Kudriczon át Krassó s onnat Erdély felé meghosszabbíttatnék. Jelenlegi állapota igen jónak mondható.

Fentartására a kövecs a Néra és Karas folyókból kerül; közép szállítási távolsága három mértföld.

A vizek átvezetésére szolgál 2 kőhíd és 9 áteresz.

Az út csekély hossza miatt csak 1 utmester és 3 utkaparó van, egy egy utkaparóra 1895 öl hosszu utrészlet jutván.

XVII. A temesvár-szegedi államut.

A szegedi Tisza-hajóhídnál veszi kezdetét, onnan Szöregen, Nagy-Szentmiklóson, Lovrin és Kisbecskerek helységeken át Temesvárig tart.

Egész hossza $14\frac{3148}{4000}$ mértföld, melyből esik:

Torontál megyébe:

47,148 öl = $11\frac{3148}{4000}$ m. f. kavics ut.

Temes megyébe:

11,467 „ kavics ut és a megvámolt

533 „ kőburkolat Temesvárott;

öszvesen: 12,000 „ = 3 m. f. s így tisztán állami kezelés alatt áll

58,615 öl kavics ut (= $14\frac{2615}{4000}$ m. f.)

Ezen utvonal 1851 előtt csak Kisbecskerektől Temesvárig volt kiépítve, onnan Szegedig ős állapotban találtatott.

Minthogy pedig akkoriban Szeged és Temesvár közt vaspálya még nem volt, a kisbecskerek-szegedi, mintegy 45,000 öl hosszu utrész kiépitése nagy eréllyel munkába vétetett. De kőanyag teljes hiányában, az épités a közönséges modortól eltérőleg ugy hajtatott végre, hogy az úttöltés legelől 12—15 hüvelyknyi vastag homokréteggel boritatván be, ezen a szekerek addig közlekedtek, míg az úttest elég tömöttséget nem nyert; ezután pedig a homok réteg kiegyengettetvén, a Marosfolyóból nyert igen szép és aprószemű kövecs teríttetett reá, mely a járás kelés által lassan összekötődvén, többször felujitatott, ez által egy pár év mulva igen szép, síma és egyszersmind meglehetős szilárd fölzet állott elő. A munka jobbadán közmunka erővel eszközöltetett s az ut állapota most már kielégítőnek mondható, holott hajdanában a társzekerek nedves őszi időben alig vergődtek a feneketlen sárban 5—6 nap alatt Szegedről Temesvárra.

A fentartásra fordított kövecs Arad tájáról kerül a Marosfolyóból s onnan hajókon szállítatván a Maros partján különösen e czélra fennálló kirakó helyekig, tengelyen vitetik tovább Temesvár és Szeged felé. A vízi szállítás közép távola $8\frac{1}{4}$, a szárazon szállitásé pedig Torontálban $2\frac{1}{4}$ m. f., Temes megyében 8 mértföld. A Szeged város által vámolt és

fentartott nagy Tiszahajóhíd- és két kisebb ártérhidon kivül van még ez utvonalon: 15 boltozott híd, melyek legjelesbbike a Marosfolyó két hólt ágán álló 49, illetőleg 22 öl hosszu két híd; azután 33 áteresz.

A közvetlen felügyeletet 5 utmester teljesíti, s ezek alatt áll 30 utkaparó, amazok hatásköre tehát egyenként $2\frac{3723}{4000}$ m. fldre, ezeké 1952 ölre terjed.

Noha ez ut a szeged-temesvári vaspálya létesülése után kereskedelmi jelentőségéből sokat vesztett, mindazáltal még nagy mérvben közvetiti az évenként több százezer mérőre felmenő gabonaszállitást, mely nem csak Makó, illetőleg Kis-zombortól Szeged felé, hanem Nagy-Szentmiklós tájáról Csanád, Billét, Perjámos és Temesvár felé veszi folyását. További fennállása és gondos ápolása ezeknél fogva minden figyelmet érdemel.

XVIII. A bezdán-nagykikinda-lovrini államut.

A bezdáni dunagőzhajózási állomásnál kezdődik, azontúl Zombort, Szenttamást, Ó-becsét és Nagy-Kikindát érinti s Lovrinban a temesvár-szegedi államutba szakad.

Hossza $23\frac{196}{4000}$ mértföld.

Ebből esik

Bácsbodrog megyébe:

342 öl kongótégla-ut (Bezdán mellett)
2,168 „ kövecs ut (Bezdánon túl), végre
54,651 „ csinálatlan ut s így

összvesen: 57,161 öl = $14\frac{1162}{4000}$ m. f.

Torontál megyébe:

2,645 öl kongó tégla ut,
13,656 „ porondozott töltés és
18,734 „ még egészen csinálatlan ut

összvesen tehát: 35,035 öl = $8\frac{3035}{4000}$ m. f.

Szerkezetét illetőleg tehát van ez utvonal mentén:

2,987 öl kongótégla ut,
2,168 „ kövecsut,

13,656 „ porondozott és
73,385 „ még csinálatlan utrész,

A kiépített utrészek kitünő állapotban vannak, a még csinálatlanok ellenben alig járhatók, noha utolsó időben részint az inség sujtotta nép által, részint közmunka-erővel tetemes földet hányattak fel, mely azonban még most sem levén kő- és kövecscsel befedve, az ut tökélletes helyreállítása még rendkivül sok költséget fog igénybe venni. Az utolsó évtized alatt ez utvonalon létesült nevezetesebb épitkezések közül különösen megemlíthetők:

342 öl	kongótéglaut, mely közvetlenül Bezdánnál készült mintegy költséggel:	5,872 frtnyi;
2,645 „	kongótéglaut Becse és Beodra közt	49,225 „
	Korlátok a bezdán-zombori töltésen.	3,807 „
2,168 „	kövecs ut Bezdán mellett, melynek földmunkája közmunka-erővel készült, kavicsoltatása pedig a fentartási pénzekből több év folyama alatt fedeztetett, végül	
13,656 „	uttöltés és porondozás, mely jobbadán az inségesek által hajtatván végre-került. . .	29,109 frtba;

s így öszvesen: 18,811 öl = $4\frac{2811}{4000}$ m. f; s a költség: 88,013 frt, mely nevezetesebb tárgyakra fordítatott.

Minthogy pedig a még készítetlen utrészek a porondozott szakasszal összevéve: 87,041 ölet tesznek, és egy-egy ölnek helyreállítása Bács vagy Torontálban legalább is 20 frtra tehető, az ut tökéletes kiépitése még 1.740,820 frtba kerülend, ide nem értve a még hátra levő földmunkát, mely egyébként, minden nehézség nélkül, orsz. közmunkaerővel teljesithető. Folytatólagos kiépítését illetőleg megjegyzendő, hogy legelől is a Bezdán és Zombor közti hézagot kellene munkába venni; azután következnék a kikinda-lovrini, és kikinda-óbecsei csinálatlan szakasz, s végül a zombor-óbecsei vonal.

A Bezdán melletti kövecs ut fentartására a baranya-megyei Szabar helység határában fekvő kőbányát használják,

honnan a kőtörecs 23,500 ölnyi távolságra szállítatik az érintett utszakaszra.

A kész utrészleteken csak 1-tizenöt öles fahíd és 6 áteresz van, a többiek csak nyomorult ideiglenes hidacskák. Az út megcsinált vonalán van alkalmazva 2 utkaparó.

Miután egy részt a Ferencz csatorna partjain telepedett népes helységek közti forgalom nem csekély élénkséggel bír, más részt pedig Torontálnak nagy része a kikindai vasuti állomással Ó-Becse és Lovrin felől csak is a szóban levő uton közlekedhet: a vidék kereskedelmi és földmivelési érdekében felette kivánatos, hogy a kiépitetlen részek apránkint helyreállíttassanak.

XIX. A mohács-letenye-varasdi államut.

Mohácson a buda-eszéki államutból indulva, Pécs város érintése után Kaposvár, Nagykanisa és Letenyén halad keresztül, ez utóbbi helységnél átkel a Murafolyón, Csáktornyán a pozsony-varasdi utba szakad, s ezzel egyesülten Varasdra visz.

Öszves hossza $29\frac{3929}{4000}$ mértföld.

Baranyában eső része:

45,000 öl hosszu kőalappal bir, somogymegyei szakasza áll:
9,175 „ kő alapu,
7,030 „ kongó-tégla, és
10,000 „ kövecs utból, a többi
20,784 „ még nincs kiépitve, habár a földmunkálatok és hidak legnagyobb részben már készen vannak.

összesen tehát: 46,989 öl = $11\frac{2989}{4000}$ mértföld; végül

Zalában:

310 öl kongó-tégla és
25,140 „ kövecs ut a Mura folyó átkelését és a muraközi szakaszt ideszámítva; továbbá,
2,000 „ csinálatlan ut, és végre herczeg Batthyányinak

490 „ hosszu vámutja Nagy- és Kis Kanisa közt, (csinálatlan)

összesen: 27,940 öl = $6\frac{3450}{4000}$ m. f.

Szerkezetére nézve van tehát ez utvonalon:

54,175 öl kő alapu,
7,340 „ kongó-tégla,
35,140 „ kövecs, és
23,274 „ még csinálatlan utrész, melyből a fenn-érintett 490 öl hosszu magán vám ut leszámitása után, állami kezelés alatt áll: $29\frac{3439}{4000}$ m. f.

Miután a szóban levő ut mentén a mecseki hegylánczolaton mintegy 2200 öl hosszu darab, nagy meredeksége miatt, áthelyeztetett, a gyulai és szaiki utmesterségben pedig 4100 hosszu utszakaszon a lapjára fektetett kőburkolat felszakítatott, továbbá a pécsi vámház előtti töltés és a járhatlan városi átkelés mintegy 1500 öl hosszában szabályoztatott; s Magyar Széken túl 500 öl kellőleg feltöltetett, nem különben a szederkény-nyomjai lapos utszakasz fölemelve s mindezek ujjá építése foganatba van véve: a közlekedési akadályok Baranya megyén keresztül nagyrészben elenyészvék, s most csupán a gyulai, oroszlói és gödrei meredek kapaszkodók mint olyanok emlithetők még, melyek ölenkénti 6—10 hüvelyknyi esetökkel, a közlekedés nagy hátrányára levén, czélszerü áthelyezést sürgetőleg igényelnek.

Az uttest egyébként a folytonos ápolás után elég szilárd és sima, s ha panasz van, ez csak a Pécs és Mohács közti vonal ellen emelhető, melynek ekkoráig az ottani élénk forgalomhoz mérve aránytalanul kevés fenntartási kövecse van.

Somogy megyében — a kongó-tégla utat nem említve — mert ez remek állapotánál fogva az ottani közönség elismerését és köztetszését már rég megnyeré, csupán a kőalapu részek vannak télen nyáron át könnyen járható állapotban. Kevésbé jó az Inke és Nagy-Kanisa közti kövecs ut, mert ennek sincs elég fedanyaga s még nem szilárdulhatott meg annyira, hogy az élénk forgalmat nedves őszi vagy tavaszi időben megbirhatná. Ilyenkor 3—4 hüvelyknyi mély vágányok támadnak és ugyan ily vastag sárlepel borítja el az utat, mi-

által a közlekedés főképen az Iharosberénytől Kanisáig terjedő dombos részeken nem csekély mérvben van nehezítve.

A kiépítetlen részek, habár árkok közé véve, és derék állandó hidakkal ellátva, a futó homokos részletek agyaggal, az agyagtalajuak homokkal vegyítve, a partok és völgyeletek nagy terjedelmű földmunkálatok által kiegyengetve vannak, még is nedves időben most is csak nagy üggyel bajjal járhatók.

Nagy-Kanisától Letenyéig a közlekedés hasonló akadályokkal küzdött 1852 előtt, különösen Nagy-Kanisa átkelésén, mely a szó teljes értelmében feneketlen volt. Akárhányszor megtörtént, — s az ottani lakosságnak bizonyosan élénk emlékezetében van még, hogy ősszel és tavasszal elsülyedtek a járművek a megmérhetlen kátyúkban s a lovak menthetlenül belefultak a kigázolhatatlan sárba.

Ezen borzasztó állapotnak ma már teljesen vége van, miután ezen átkelés laposabb részein derék kongó-téglaut készült, emelkedettebb helyei pedig ismételve bőven kavicsoltatván, most már szintén eléggé szilárdak. Meg kell még említenünk végetlen roszasága miatt a Nagy- és Kis-Kanisa közti magán vámutat, mely rendesen kiépítve soha nem volt; kavicsoltatására pedig nem is gondolnak, hanem a rendes időben támadt számtalan vermeket és kátyúkat erős galyakkal, tuskók-vagy fahasábokkal szokták megtölteni, az egészet aztán földdel kiegyengetni; és ezt vámutnak nevezik! Képzelhető, hogy igy kezelve mily lélekrázó és nyaktörő lehet ezen vámut!

Ezen kivül van még két vámtárgy ez utvonalon, t. i. a letenyei híd, meg a Mura folyón fenálló kompjárás; mindkettő a letenyei uradalom tulajdona.

Kanisától Letenyéig a szóban levő ut rendes árkok közé vétele, nem különben tetemes szabályozása és több év óta folytatott rendes kavicsolása után most már türhető állapotba jutott, kivéve a Tormás előtti és az ugynevezett imrehegyi meredek mély utat, mely utóbbi azonban épen most egészen más irányba vezettetvén, nem sokára a legczélszerűbben kilesz építve. A Csáktornyáig terjedő vonal nem régen vétetvén állami kezelés alá, jelen állapota a régihez hasonló.

A mohács-varasdi államuton mintegy 12 év óta eszközlött jelentékenyebb javítások közül emlithetők:

A fenérintett áthelyezett
4,100 öl hosszu ut ujjá építése a mecseki hegyen (köz munkával);
2,000 „ átidomitása a gyulai és szaiki utmesterségben közerővel és . . 12,000 frtért;
továbbá a pécsi átkelésnek
1,500 „ hosszu kijavitása,
1,200 „ átépítése Üszök mellett,
780 „ „ Nyomja és Szederkény közt s Magyar Széken túl közerővel és . . . . 4,116 „
A mánfai, pölöskei, oroszlói és sáasdi hidak . . . . 16,000 „
Somogyban a baranya megyei határ és Kaposvár között:
8,325 „ egészen ujból épitetett, ez a hidakkal együtt került . 193,750 frtba; megjegyeztetvén, hogy a közerővel ezen utépítés körül teljesitett kő szállítás és kő aprítás pénzértéke, a földmunkán kivül, közel 56,293 frtra tehető. Azon kívül Somogyban épített
7,030 „ kongó-téglaut került a közmunka erővel foganatba vett föld munkát ide nem értve 169,972 „
A kaposi híd . . . . . 2,532 „
végül Zala megyében a
310 öl hosszu kanisai átkelésnek kongó-téglákkal boltozott oldalcsatornákkal s járdákkal ellátása együtt . . . 32,460 „

összesen tehát (25,245 ölre, hidakkal stb.) . . . . 430,830 frt. fordíttatott a mohács-varasdi államuton foganatosított jelentékenyebb épitkezésekre.

Ezen kivül, a még csinálatlan utszakaszok tökéletes helyreállítása igényel:

Somogy megyében:
20,784 ölnek részint kő-, részint kongó-téglákkal kiépítése . . . . . 550,000 frtot.

és Zalában:
2,000 ölnek ujból épitése . . . . 40,000 „

s így öszvesen: . . . 590,000 frt.

nem is említvén a gyulai, oroszlói és gödrei, habár kiépitett, de nagy meredekségök miatt áthelyezendő kapaszkodókat. Az ut fentartására használt fedanyagot szolgáltatják:

Baranya megyében:

A mohácsi, monyoródi, szederkényi, pécsi, kőlyuki és vájóti kőbányák, 2,930 és 12,050 öl távolságról.

Somogyban:

A 8 mértföldnyi távolságra eső mánfai mészkőbánya, a Dráva és Mura folyók zátonyai (Galota és Kottori mellett) 14,—15,000 ölnyire.

Zalában végre:

A 11,—12,000 ölre eső kolátszegi Murazátonyok; a tüskeszentgyörgyi, patoviczi, juraveczi, szoboticzai és ivanoveczi kövecstelepek, 645 egész 2,430 öl távolságban.

A vizek átfolyására szolgál ez utvonalon: 53 híd, melyek közül legnagyobbak a mánfai, sásdi, kaposi, és dobrovszkói, továbbá 209 áteresz.

Az utra felügyel 12 utmester és 89 utkaparó, jut tehát amazokra egyenként $2\frac{1992}{4000}$ m. f., ezekre pedig 1347 öl.

Hazánk főfolyóját Pécs és N. Kanisa városokkal, nem különben a Muraköz és Varasddal s igy közvetve hazánk déli részét Stajerország és Triest tengeri várossal kapcsolván összsze tárgyalt utunk, kiváló jelentősége kétségbe nem vonható. Rendkivüli forgalom van nevezetesen az üsszöki vaspálya állomás és Pécs között, hol a mohács-pécsi vasuton megforduló személy és málha fuvar, valamint a mohács-pécsváradi és hegyháti vidék egyetemes forgalma öszpontosul. Igy a pécsi kőszénbányák és Mohács között is, mivel a bányatulajdonosok kőszenöket jutányosabb áron szállithatják Mohácsra az államuton közönséges fuvarral, mint a 8 mértföld hosszu s egyedáruságot üző mohács-pécsi vaspályán.

Gyengébb forgalom van a pécsi kőszén telepektől Somogy megye felé, de ezen utvonal egyedül tartja fenn ugy a kereskedelmi mint póstai közlekedést a két megye közt, s a mint Kaposvárt eléri, ismét uj lendületet nyer.

Itt veszi fel t. i. Tolna megye forgalmát is, mely a terménydús Somogy megye szállítmányaival egyesülten hóomlatagként gyarapodik, s N. Kanisa felé, hol a déli vasutnak egyik fő állomása, nem különben két nagy gőzmalom, hamuzsir égetés, fürdő intézetek, serfőzdék, téglaégetők, szeszeczet, olaj és keményítő gyárak, malomkő raktárak stb. találtatván, az alsó vidék egész kereskedelme öszpontosul ugy annyira, hogy a szóban levő utunkon szállított gabonanemüek, dohány, gyümölcs, liszt, széna, szalma, nád, bor, gubacs, timárcser, vas, fűszer, szesz, eczet, sör, ásványvíz, kő, tégla, fövény, kövecs, mész, gyapju, bőr, só, faggyú, olaj, zsír, szalonna, hal, rák, káposzta és más zöldségnemüek, faragott kövek, személy-fuvar stb. öszves mennyisége (Kanisa vidékén) naponként minden nagyítás nélkül 14,000 mázsára tehető, melynek $^1/_4$-de a kanisa-letenyei és csak $^1/_8$-da számitható a letenye-csáktornyai szakaszra.

Ezen élénkség kétségtelenül többszörösen fogna még fokoztatni, ha a somogymegyei csinálatlan utrészek szabatosan ki lennének épitve, s azért nem csak a kész ut jó karbani tartása, hanem a még csinálatlan hézagok mielőbbi elkészitésére is kell, hogy kiváló gond legyen fordítva.

XX. A varasd-fridói államut.

Varasd mellett a Dráva hídja innenső végén kezdődik, s Nedeliczen és Ternoveczen átvonulván, Stajerország határszélén át Fridóig nyúlik.

Ezen utnak muraközi hossza tesz $1\frac{2845}{4000}$ mértföldet, mely miután a gróf Fesztetits család 801 öl hosszu nedeliczi vámutja mint ilyen létezni megszünt, egészen állami kezelés alatt áll.

Kövecs ut lévén állapota jónak mondható, de észrevehető jávítás, azóta hogy Muraköz Magyarországhoz visszacsatoltatott, nem történt rajta. A fenntartási kő anyagot szolgáltatják: a pusinai, hrascsáni és ternoveczi bányák, melyek 700—1740 ölnyire vannak az úttól.

Ez utvonal mentén csak 3 híd és 1 áteresz, s rövidségéhez mérten csak 1 utmester és 3 utkaparó van felállítva; jut tehát ez utóbbiakra egyenként 2282 öl.

Ezen ut szomszédságában levő fürdők, a népes Varasd város, a csáktornyai vaspálya állomás és ezen utba szakadó több mellék közlekedés szakadatlan forgalmat szülnek, különösen Varasd és Nedelicz közt, hol (mérnöki jelentés szerint) naponként egyremásra 234 szekér és mintegy 1980 mázsányi teher fordul meg.

XXI. A tapolcza-kanizsai államut.

Tapolczán a buda-gráczi államutból hajol ki, Ederics, Keszthely, Sármellék, Balatonhidvég és Kiskomárom helységeken vonul át s Nagy-Kanizsán szakad a mohács-letenyei utba.

Egész hossza $9\frac{3325}{4000}$ m. föld, melyből
22,723 öl kőalapu és
4,000 „ kövecs ut, a többi
12,602 „ még csinálatlan.
Noha ez utvonal mentén
250 öl Ederics mellett és
5,000 „ B. hidvégtől Kis-Komárom felé ujból épitetett, mintegy . . . . . 52,500 frtnyi költséggel, s azon kivül a fenntartásra szánt fedanyaggal a keszthely-hidvégi szakasz is mintegy
7,000 ölnyi hosszában gyökeresen helyreállitatott, az eddigelé

(12,250 öl) még csinálatlan utrészeken a közlekedés majdnem legyőzhetlen nehézséggel találkozik, főleg a Kis-Komáromtól Kanisáig terjedő nyirkos földtalaj miatt.

Egyébként igen sikeres ujitások és szabályozások vétettek foganatba a keszthely-ederics-tapolczai szakaszon, mely ez előtt rendetlen falusi uthoz hasonlított, de most hazánk legszebb utjai közt foglal helyet. Tökéletes helyreállítására azonban még tetemes költség kivántatik; igy nevezetesen:

A meszesgyörki malomnál kanyarodó utrésznek mintegy 300 öl hosszu áthelyezése és ujjá épitése . . . . . 3,000 frtba
A B. hidvég és Kis-Komárom közt találtató

1,000 öl csinálatlan szakasz szabatos megépítése . . . . . 30,000 frtba
11,302 öl K.-Komáromtól Kanizsáig 114,000 „

tehát az összvesen 12,602 öl út kerülend még. . . . 147,000 frtba

Az ut fenntartására kellő kőanyagot fejtik:

A halastói, hidegvölgyi, vállusi, edericsi, kápolnahegyi, gyenesi, dobogói és keszthelyszigeti kőbányákban, valamint a kolátszegi Murafolyó zátonyain, 1,400 és 15,400 ölnyire a felhasználási helytől. A vizek elvezetésére szolgál 47 híd, melyek közül a b. hidvégi 36 öles Zalahíd különös említést érdemel, továbbá 39 áteresz.

A felügyelő utmesterek száma 5; az alattuk álló utkaparóké 32; az elsőkre tehát egyenként 7865 öl, az utóbbiakra pedig közel 1230 öl hosszu szakasz bizatott.

Habár a tapolcza-kanisai államut Keszthelytől Kanisáig a vaspályával csak nem párhuzamosan fut, jelentőségét eddigelé még sem veszté el, mivel Sümeg, Tapolcza és Veszprém megye nyugati vidéke a Balaton által ellevén zárva, kénytelen legalább Keszthelyig ezen az úton közlekedni, onnan pedig a fuvarosok inkább tengelyen folytatják utjokat Kanisára, a fel és lerakodási költség és kellemetlenség megkimélése végett.

Szállítanak ugyan is a keszthelyi vasuti állomás felől Tapolcza és Zalaapáti vidékére: fűszerneműeket, sót, épületfát, deszkát, léczet, kézmű- és vas-árukat; e mellett Somogyból Keszthelyen át Tapolcza felé mintegy 20—30 szekér fordul meg csak gabonával, mely az ottani vizi malmokba szállítatik; azon kivül bőr, gyapju, gubacs, épület- és tüzi fa oly mennyiségben vitetik fölfelé, hogy a naponként igénybe vett szekerek száma legalább is 289-re, az elszállított teher pedig 3470 mázsára számítható, önként következvén, hogy ha a felemlített csinálatlan utszakaszok szabatos helyreállítása után a közlekedés utolsó akadályai is ellesznek hárítva: a kereskedelmi üzlet ez utvonalon még jóval gyarapodni fog.

XXI. A pozsony-varasdi államut.

Pozsonyból indul ki, s folytatásában érinti Köpcsényt, Sopronyt, Kőszeget, Szombathelyet, Körmendet és A. Lendvát, Mura-Szerdahelynél pedig a Mura folyón átkelvén, Csáktornyán át Nedelicznek tart, hol a varasd-fridói utba szakad és ezzel egyesülten Varasdnak megy; — hossza $32\frac{63}{4000}$ m. föld.

Ebből esik:

Pozsony megyébe:

250 öl kőburkolat,
250 „ kövecs ut, és a
146 „ hosszu Duna-hajóhíd; ezen három részen Pozsony város vámot szed; azon kivül van kincstári kezelés alatt:
294 „ kövecs ut.

összesen 940 öl = $\frac{940}{4000}$ m. f.

Mosony megyébe:

4,266 öl kövecs ut a köpcsényi határban herczeg Eszterházy által vámolva, továbbá Offermann,
16 „ hosszu vámhídja Gátafalván, és a
1,624 „ hosszu, Nezider helység által vámolt kövecs ut; végül a kincstári kezelés alatt levő
14,153 „ kövecs ut.

összesen: 20,060 öl = $5\frac{60}{4000}$ m. f.

Soprony megyébe:

Soprony városnak kőalapu
6,900 öl és az átkelésen át kőburkolattal ellátott
550 öl hosszu vámutja; továbbá állami kezelés alatt levő
7,500 „ kő alapu és
22,356 „ kövecs ut s igy

összesen: 37,306 öl = $9\frac{1309}{4000}$ m. f.

Vas megyébe: a

3,974 öl hosszu kőszeghi vámut, (kőalappal) és
30,220 „ állami kövecsut,

összesen: 34,194 öl = $8\frac{2194}{4000}$ m. f.; végül

Zala megyébe:

24,732 öl állami kövecsut és az Alsó Lendvai uradalom
271 „ hosszu kövecs-vámutja;
10,560 „ kövecs ut a Muraközben, s igy

összesen: 35,563 öl = $8\frac{3563}{4000}$ m. f.

Alkotására nézve találunk ez utvonalon:

800 öl kőburkolatot,
18,374 „ kőalapot,
108,726 „ kövecs utat, a 163 öl hosszu Duna és gátafalvai Lajtahidakat ide nem értve.

Magán vám alatt van:
18,248 öl s így tisztán állami kezelés alatt áll $27\frac{1815}{4000}$ m. f.

Kincstári vám alatt áll csupán a muraszerdahelyi Murahíd.

Midőn a szóban levő utvonal 1851-ben az állam kezére jutott, pozsony és mosony megyei részének fentartása inkább földhez mint kövecshez hasonló anyaggal szokott véghez menni, s igy nem is lehete másként, mint hogy az ut szárazság idején kiállhatlan poros, nedves időben pedig mély vágányokkal átszelve s csaknem feneketlenné vált, nevezetesen Párndorf és Ujfalu közt, hol a gabona fuvarok csak a legnagyobb erőmegfeszítéssel haladhattak. Soprony megyében nem volt az útnak a víz lefolyását eszközlő domborusága, biztonsági korlátfák még a legveszélyesebb helyeken is hiányoztak, s még csak oldalárkokkal sem volt ellátva stb.

Hasonló állapotban volt az ut Vas és Zalamegyében, hol sok helyt, mint például Kőszegh és Szombathely közt, vagy a puszta rádóczi erdőben alig volt különb egy rosz falusi utnál.

Állami kezelés alá jutván, évről évre válogatott kövecscsel rendesen ápoltatik, keskeny részei kellőleg kiszélesbbítvék, a felette tágasak pedig rendes árkokkal szabályozvák, a vízlefolyásra okvetlenül szükséges domborúsága pedig megadatván az útnak, továbbá a veszélyes meredekségek erős korlátokkal vagy kerékvetőkkel biztosítatván, a rokkant hidak állandó újakkal fölcseréltetvén, a lejtős völgyeletek és dombok megfelelő színvonalra hozatván, az egész út, néhány, alább elősorolandó, kapaszkodók kivételével, most már panasztalan állapotban van, úgy hogy ez uton egész kényelemmel közlekedhetni az év minden szakaszában.

Az imént emlegetett javítások közül jelentékenyebbek

Mosony megyében:

A gátafalvai és ugy nevezett flantsenhegyi töltés biztonsági

karfákkal és több híd felállításával . . . . . 11,000 frt.

Soprony megyében:

A margitai, fehéregyházi, pulyai, baromi, nyéki és más kisebb hidak építése és kerékvetők felállítása. . . 32,392 frt.

A Répcze hídjának építése . . . . . 4,528 frt.

Vas megyében:

A 14 öles Perént híd, nem különben a körmendi Rába folyó és Csörnöcz hidjai, melyek részint egészen ujból épitvék, részint lényegesen átalakitvák . . . . . 25,996 frt.; végül

Zala megyében:

Az 56 öl hosszu, négyszeg kő főkkel ellátott Mura híd M. Szerdahely mellett későbbi javításokkal és az 1864-ik évi jégzajlás okozta károsodásának helyrehozásával 49,285 frt. végül az ivánkoczi, muraártéri, nem különben a lendvai és baksai határban épült hidak . . . . . 19,660 frt.

s igy öszvesen: 142,861 frt.

lőn ez uton jelentékenyebb építkezésekre forditva.

Vannak mindamellett még most is némely oly hiányok ez utvonalon, melyeknek eltávolitása a közlekedés érdekében igen kivánatos; nevezetesen:

A nézideri vámut mentén találtató s ölenként 6—7 hüvelykre menő lejtők; Soprony városnak pócshegyi vámutja, mely ölenként szinte 6—7 hüvelykkel emelkedik; a Kőszeg előtti 1000 öl hosszu s meredek hegyut; a Körmend megett levő igen meredek és keskeny mélyut, s végre a Zalavölgy mind két partja felé lenyuló hegyoldalok Zalalövő mellett. Ezen hiányok a mostani irány elhagyásával, vagy is az illető utrészletek czélszerü áthelyezésével mellőzhetők el. És pedig a sort legelől is a zalalövői és a kőszegi kapaszkodókkal kellene megkezdeni, azután a Körmend megetti hágóval folytatni, ezen javítások mintegy 80,000 ftrba kerülnének.

A pócshegyi és nézideri hágók áthelyezése Soprony és Nezider községek mint vámtulajdonosok teendőihez tartozik.

A magán vám-útszakaszok közül általán véve csak a köpcsényi van türhető karban, a többiek egészen elhanyagolvák s oly igen roszak, hogy az illetők méltán megérdemlenék, miszerint vámjoguktól megfosztassanak.

A fentartásra való fedanyagot szolgáltatják:

A haimburgi mészkő-bánya, a köpcsényi, legelői, he-

gyecskei, csárdai, pocznézideri, ujfalui, pándorfi kövecs telepek és a nézideri kőbánya, 200 egész 6800 ölnyi távolságra.

Soprony megyében: a széleskuti, feketeváros hegyi és sérczi kőbányák, a Vulka patak medre, a margitai és cserfalvai kövecs-telep; a rákosi, nyéki, haracsoni, raidingi, pulyai, kőhalomi és felső lászlói kőbányák, valamint a Répcze folyó zátonyai, melyek távolsága 215—2400 öl.

Továbbá Vas megyében: a Gyöngyös folyó medre, a doroszlói, herényi, mikosi, berki, ratafai, nádasdi és rimányi kövecs gödrök és a Perént folyó zátonyai; 700-tól 3313 ölnyire.

Elvégre Zala megyében: a kispáli, mindszenti, csertai, tótovecsi és krassányi kövecs-telepek, továbbá a Pacsa, Csesztreg és Kebele patak, valamint a Mura folyó zátonyai, 320 egész 5250 öl távolságra.

Ez utvonal mentén van 34 híd és 215 áteresz, amazok közül különösen említésre méltók: a 41 öl hosszu körmendi Rábahíd, a 36 öl hosszu lövői Zalahid, öt köboltozattal; és az 56 öles Murahíd Szerdahely mellett.

A helyszíni felügyeletet gyakorolja 12 utmester 77 utkaparóval, s minthogy a muraközi szakasz a letenyei utra felügyelő utmesterre bizatott, amazoknak járása egyenként $2\frac{271}{4000}$ m. f., az utkaparóké pedig 1323 öl; a muraközi részen két külön útkaparó van felállítva.

A bécs-győri vaspálya megnyitása után a pozsony-varasdi államut kereskedelmi forgalma nagy változásokon ment keresztül Mosony megyében, mert némely részén a közlekedés jobbadán megszünt, másokon ellenben a vasut befolyása által fölelevenült.

A szállítmányok főczikkeit képezik itt: hal, gabona, liszt, faragott és tört kő, bor, tej, zöldség-neműek, szalma, széna, burgonya és baromfi, melyeknek öszvege évenként mintegy 400,000 mázsára felrug. Mosony megye határától Sérez felé fokozott lendület vehető észre, mert onnan a forgalom Kis-Márton és Bécsújhelynek veszi irányát, hová a többi közt sok széna, szalma és gabona tengelyen szállítatik. Sércztől Sopronyig az utnak csekély jelentősége van ugyan, de

mivel a jó kőanyag mindenütt közel van az uthoz, fenntartási költségei is igen csekélyek. Szt. Margitától Sopronyig ismét élénkebb a forgalom, miután a hirneves szt. margitai kőbányából nagy mennyiségben szállítatnak a legszebb faragott kövek Sopronyba, sőt Kőszegre és tovább. Ehez járul még Soprony megye dél-nyugati részének és Kőszeg város népes vidékének kereskedelme, mely a nevezett két város közt nem csekély élénkséggel bir s nevezetesen gabona, gyapju, tüzi és épület fa, vas, gubacs, kénércz, és kőszén-szállítmányokból áll s naponként mintegy 100 terhelt szekérre rug, az igen tetemes személyszállításon kivül.

Ugyan ez áll a kőszeg,-szombathely,-körmendi vonalról, valamint zalamegyei folytatásáról is, melyen a forgalom a déli vasut megnyitása után egy időig csökkent ugyan, de miután a csáktornya-pragerhofi szakasz is elkészült, az ut előbbi lendületét különösen Csáktornya felé ismét visszanyerte, minthogy a csáktornyai vasuti állomásra, kedvező fekvésénél fogva már csak Zalamegyéből is a nyers termékek nagy része — úgymint: hajóépítésre szolgáló tölgyfák, vasuti ászok fa, távirda rudak, kádár, bognár, épület, szerszám és tüzi fa, kátrány, szurok, gyánta, hamuzsir, gubacs, gabona és bor, — ez úton szállítatik, naponként körülbelől 1800 mázsa teher fordulván meg rajta 170 szekéren.

XXIII. A pozsony-haimburgi államut.

A pozson-varasdi államutból Engerau felső végén kiágazva, a Duna melletti védtöltésen halad Volfsthal felé s Ausztria határán átlépve a buda-bécsi utba szakad, s ezzel egyesülve megy Haimburgba és Bécsbe. A Magyarországban futó rész hossza 1356 öl, mely kőalap nélküli kövecs út.

Midőn állami kezelés alá jutott az ut, száraz időben mélyre fölporhanyódott, s kiállhatatlan poros vala, nedves időben pedig a nagy sár miatt mindig nehezen járható volt.

Mostani állapota, főkép azon időtől fogva, hogy az igen jó haimburgi mészkő-törecscsel ápoltatik, panasztalan, fölzete bír a kellő keménység, domboruság- és simasággal.

A fentartási munkákon kivül említést érdemel: a töltés egész hosszában szükségelt biztonsági korlátfák állítása, mely öszvesen került mintegy 8000 frtba. Fentartására csupán a haimburgi körülbelül 4700 öl távol mészkőbánya használtatik. Hidak ezen rövid uton nincsenek s felügyelete 1 utkaparóra van bizva.

Ez út Pozsony várost Ausztriával, illetőleg Magyarországot Bécs várossal kötvén össze, a forgalom, daczára a dunagőzhajózás- és a Bécsbe vezető vaspályáknak még most is elég élénkséggel bir rajta; Pozsonyból nevezetesen bor, dohány és gabona nemüek vitetnek fölfelé s a dunai hajómalmokba, honnan viszont liszt, Schvechatból pedig sok ezer akó sör érkezik le. Azon kivül a pozsonyi heti és nagy vásárok Haimburg és környéke által igen látogatottak, úgy annyira hogy ily napokon legalább is 50—60 szekér fordul meg a két város közt.

XXIV. A nagyszombat-krakkói államut.

Galgócz mellett a Vágfolyó jobbpartján kezdődvén a diószegh-jablunkai államutból ágazik ki, Nyitra, Verebély, N. Kálna, Léva, Selmecz, Beszterczebánya, Rósahegy és Alsó-Kubin városokon vonul keresztül s Podvilk mellett Gácsországba átlépvén Krakkóba vezet.

Együttes hossza Magyarországban: $39\frac{1839}{4000}$ mértfő ld.

Ebből esik:

Nyitra megyébe:

24,212 öl kőalapu rész
326 „ gróf Erdődy vámutja, (kőalapu)
131 öles „ „ vámhídja.
20 „ vámhídja a nyitrai püspökségnek

öszvesen: $24{,}689 = 6\frac{689}{4000}$ m. f.

Bars megyébe:

5,662 öl kő alapu és
9,735 „ kövecsut, nem különben
718 „ mint a verebélyi uradalom (primatialis) vámutja; (legroszabb állapotu s ujjá épitendő),

öszvesen: $16{,}115$ öl $= 4\frac{115}{4000}$ m. f.

Hont megyébe:
558 öl kőburkolat (Selmeczen)
19,687 „ kőalapu és
5,261 „ kövecs ut.
.476 „ mint herczeg Eszterházy vámutja Báthban (kő alapu)

összesen: 25,982 öl = $6\frac{1982}{4000}$ m. f; továbbá:

Zólyom megyébe:
23,724 öl kő alapu,
6,941 „ kövecs ut, és
622 „ kőburkolat, (mint Beszterczebánya város vámutja)

összesen: 31,287 öl = $7\frac{3287}{4000}$ m. f.

Liptó megyébe:
12,330 öl kő alapu és
6,424 „ kövecs ut.

összesen: 18,754 öl = $4\frac{2754}{4000}$ m. f; végül

Árva megyébe:
41,012 öl = $10\frac{1012}{4000}$ m. f. kőalappal ellátott ut.

A fölemlített magán-vámutak összes hossza 2,293 öl levén, az állam kezelése alatt álló hosszasság:

tesz $38\frac{3546}{4000}$ m. földet.

Szerkezetére nézve találtatik ez utvonalon:
1,180 öl kőburkolat,
127,429 „ kő alapu,
28,361 „ kövecs ut és
718 „ csinálatlan ut

Ez útszakasz 1851 előtt Nyitra megyében egyáltalán nem vala teherszállításra használható, sőt könnyü fuvar is csak ügygyel bajjal járhatott rajta. Így Bars megyében is, hol a társzekerekkeli közlekedés őszszel és tavaszszal teljesen szűnetelt. Hont megyében szintén feneketlen sártenger lepte el némely szakaszait, a Selmeczbánya környékén emelkedő meredek bérczek pedig annyival nagyobb akadályt képeztek, mennyivel roszabb állapotban találtatott még akkor az utpálya.

Hasonló bajokkal találkoztunk az utnak zólyom, liptó és árva megyei részein, nevezetesen Hajniktól Beszterczéig, hol az ut oly példátlan rosz karban volt, hogy az utazók kénytelenek voltak ezen alig két mértföld hosszu darabra

egész egy napot tölteni, feltéve, hogy Kremniczka vagy Csernoblato mellett a feneketlen pocsolyában meg nem akadtak, vagy tengelyök nem tört. Így az országszerte hires Sturecz hegységen, hol három vagy négy lovas előfogat nélkül nedves időben terhet szállítani nem lehetett; sőt árvamegyei terjedékén is a kopasz alapkövezet kilátszott az uttestből, a kellő domboruság hiányzott, a pálya sok helyen az Árva folyó által romboltatott, és a legveszélyesebb pontjai sem levén korlátfákkal ellátva, biztonsági tekintetben sem felelt meg a közlekedés méltányos igényeinek.

Tiz évi szorgalmas ápolás után azonban az egész utvonal a tökély oly fokozatára hozatott, hogy nehány meredek kapaszkodót és a verebélyi és báthi vámutat kivéve, — állapota ellen panaszt emelni többé nem lehet.

Ezen kedvező eredmény a következő jelentékenyebb javítások és ujjá épitéseknek köszönhető :

A nyitra megyei szakaszon találtató, nevezetesen a Nyitra város melletti ártéren levő hidak helyreállításának, a mely került, ... 6,689 frtba

a korlátfák . . . . . 2,086 „

A nagy-kálnai hid-épités . . . . 30,140 „

Léva város átkelése . . . . . 3,988 „

és a verebélyi utszakasz részbeni kijavitásának . . . . . 2,813 „

azon kivül: 3,500 ölet (Bélabányától a kozelniki határig) alapjából kellett gyökeresen átépíteni; hasonlólag Báthtól Steinbachig 7,000 ölben mondhatni az ut alapjából újonnan készült; Hont megyében a többi szakaszok is a mennyiben a kövecsburkolatot és útárkokat nélkülözték, vagy alapjok a nagy társzekerek alatt alá szálló kőrétegzetből állott, hasonlóképen tetemes átalakitáson mentek keresztül. Ezen javítások jelentékenységéről hogy érdemileg lehessen itélni, megjegyeztetik, hogy (a reáfordított közmunka készpénzbeni egyenértékével együtt) kerültek 148,000 frtba;

továbbá: 700 öl Hájnik mellett jóval feltöltetett, szélesbbítetett és kavicsoltatott; a mi három átereszszel együtt került . 4,000 „

Zólyom megyében azon kívül 28 híd, korlátfák és mértföld-oszlopok állítvák	15,000	„
Közmunkaerővel pedig 2,000 öl hosszu utrész ujból épitetett, melynek értéke	15,000	„
Továbbá a rózsahegyi Vághíd helyreállítása	5,707	„
Árva megyében: Az Árvafolyón, több ponton, átvezető nagyobbszerü hidak, úgy mint a mokrágyi, dluhai és nizsnai roskadozó állapotban lévén, uj ideiglenes hidak épitettek, a jelemai és nizsnai pedig nagyából kijavitatott, mire öszvesen mintegy	52,000	„
fordítatott 1862-ben a mokrágyi híd ujból épült	12,000	„
Így a két tersztinai híd is	9,000	„
Az Árvaváralja és Lehota közti utszakasz nagyából kijavítatott és partvédezet emeltetett az Árva folyó ellen; hasonló munkák vétettek foganatba a jeszenovai, valamint a Lehota és Dubova közti utvonalon, együttesen	23,250	„
s így öszvesen:	329,673	frt

fordítatott a n. szombat-krakkói államuton végbevitt jelentékenyebb épitkezésekre.

A közlekedést mindazáltal még most is nehezíti néhány meredek kapaszkodó, melyeknek czélszerü átépítése igen kikivánatos; úgymint:

A Galgócz, Récsén, N.-Lapos és Vindschacht mellett, de főleg a selmecz-bélabányai hegyen létező lejtők, melyek ölenkinti esete 6—8 hüvelykre rug.

Így a stureczi uton levő ölenként 6—9, továbbá a bresztovai és knyasai 5—7, a krivai 4—8, a podbjeli 3—5, s végül a trsztinai, chisnei és orávkai partokon találtató 4—8 hüvelyknyi lejtők.

Az ut csekélyebb hiányai abból állanak, hogy a Nyitra folyó árterén néha elönti a víz, hogy Bagonya és Steinbach, valamint a selmeczi hegyeken, és a Sturecz bérczen a pálya

itt-ott csak 16—18 láb széles, és hogy ezen hegységeken az utat minden télen hófuvatok szokták eltemetni.

A fölemlített magán vám utak közöl főleg a verebélyi és báthi leirhatlan rosz állapotuak, úgy annyira, hogy méltán közbotrányra szolgáltatnak okot.

Az elsőnek szabatos helyreállítása igényelne mintegy 18000 ftot, a másodiké 8000 ftot; mindkettőé tehát 26000 ftot.

A tárgyalt vonal fentartására következő bányák szolgáltatnak fedanyagot:

Nyitra megyében: a sárosi, kalváriahegyi és pogrányi kőbányák, melyek távolsága 4875-től 6950 ölig esik.

Bars megyében: a Garam folyó zátonyai, melyeknek közép szállítási távolsága Verebély felé 5550, Léva felé pedig 2752 öl.

Hont megyében: a Szikincze és almási patakok zátonyai; a pecseniczei és almási erdőben levő kőtörmelék, 2000 egész 3200 öl távolra; továbbá a steinbachi völgyben és hegyoldalokon, nemkülönben a bagonyai erdőben előforduló kőlelenczek, mintegy 600 öl távolságra; s végre a selmeczi és bélabányai mészkő, valamint a Kozelniki patak, melyektől a szállítási távolság 400 és 1200 öl között változik.

Zólyom megyében: a selmeczi patak, a kovacsovai kőbánya, a Garam folyó zátonyai, a kanovai bánya és a Sturecz hegyen bő mennyiségben találtató szirtek; 1600 egész 2550 ölnyi távolban.

Liptó megyében: a Sturecz hegytől Revuczán át Fehérpatakig nem csak a közel levő hegyoldalok, hanem a kitünő mészkő-hordalékkal telt Revuczapatak is használtatnak kőfejtésül, a közép szállítási távolság alig rugván 550 ölre. Rózsahegy körül és onnan Likávkáig használtatik a Vágból fejtett kövecs mintegy 900 öl közép távolságra; Árva felé szintén a közel hegyoldalokból nyerik a fedanyagot alig 400 ölnyi távolról; végül Árva megyében: a Krasznihribék, Podorszk, Bralo, Podszkalom, Knyazsahegy, Dolicsa, Podvaszenicze, Podhradiskom, Podholicze, Bjelaszkala, Podbjelhegy, Krasznabánya, Podgorczom, Velkasztrana, Csernavoda, Potocanka, Kasinov és Prasivihribik nevü kőbányák, vala-

mint az Árva folyó és Chisniczpatak kösodraléka 440 – 1580 ölnyire.

A nagyszombat-krakkói ut Steinbachtól kezdve fölfelé részint nagy bérczekkel bekerítve, részint magas hegyeken átvonulva, s számtalan völgyekkel átszelve, a hegyi és esővizek kártalan átvezetésére nagy számu áthidalásokkal láttatott el; úgymint 175 nagyobbszerü hiddal és 534 átereszszel.

Amazok közöl a galgóczi 96 öles magán-vám hidon kivül, említésre méltók : a 27 öles nyitrai kőhid, a 42 öl hosszu n.-kálnai Garamhid kőhidfőkkel; a 25 öles kozelniki Garamhid; a 40 öl hosszu rózsahegyi Vághid; s végre a mokrágyi, dluhai és nizsnai Árvahidak, melyek hossza 42, 36 és 56 öl.

A helyszini felügyeletet 16 utmester és 101 utkaparó teljesíti; jut tehát amazokra egyenként 9722 öl vagyis $2\frac{1722}{4000}$ m. f., ezekre 1540 öl.

A forgalom ez ut nyitramegyei részén nem igen élénk kivéve Galgócz és Nyitra városok környékét, amabban a galgócz-alsó-kubini, ebben pedig négy országut pontosulván össze.

A szállítmányok öszvege e vidéken havonként 20,000 mázsára tehető; a bányavárosokból ugyanis Ausztriába vasneműek, a pesti vásárkor pedig a szomszédos tartományokba gyapju és bőr szállíttatik. A közlekedésnek e vonalon csökkenése, főleg a pest-bécsi vaspályának tulajdonítható, mennyiben a beszterczebánya-, selmecz-, léva- és kálnai szakasz a kereskedelmi forgalmat nem Nyitra és Nagyszombat felé vezeti, hanem Nagykálnán letér névszerinti vonaláról és a vasutnak Nánához tart, s igy minden áruczikkek, melyek ez irányban fel- vagy leküldetnek, egészen mellőzik a kálna-nagyszombati vonalt.

A besztercze-selmecz-lévai vonalon évenként 119,300 mázsára menő áruczikk, mint kész papir, rongy, liszt, méz, köleskása, bor, pálinka, gabona, vasuti vánkosfák, épület- és tüzifa, szén, faedények, gyapju, bőr, széna, szalma, só, gubacs, cserép edény, mész, tégla sat. szállíttatik részint fel, részint lefelé, megjegyeztetvén, hogy a besztercze-selmeczi szakaszon

még azon szállítmányok is megfordulnak, melyek onnan Ipolyságon át egyfelől Vácz, másfelől Szobbnak tartanak.

A mondottakból kitünik, hogy a nagykálna-esztergomnánai országos ut is nem csekély jelentőséggel bir, s ennél fogva állami kezelés alá vétele teljesen igazolva lenne. Liptó és árvamegyei szakaszán elvégre szállítanak: Hradek környékéről évenként mintegy 300,000 mázsa nyers vasat, Vielicskáról a felső megyék számára 60,000 mázsa sót, Gácsországba 20,000 mázsa gabonanemüt, Bielicz vidékéről közel 10,000 mázsa különféle áruczikket, Árvából viszont nyers termékek, mint bőr, rongy, cser sat.; 15,000 mázsa szeszes italok; 150,000 mázsa metszett fa, mint deszka, lécz, zsindely sat. mindennemü épitő anyag fordúlnak meg, mihez még a helységekközti fuvarozás is számítandó.

Mindezekből kiderül, hogy a nagyszombat-krakkói államutnak kereskedelmi tekintetben nagy jelentősége van, s ezen felül hadtani czélokból is megérdemli, hogy jó karbantartására különös figyelem fordíttasék.

XXV. A tornócz-nyitrai államut.

A pest-bécsi vasut tornóczi állomásán kezdődik, Csabajon át Nyitrára vezet, hol a nagyszombat-krakkói államutba vágván, vége szakad.

Egész hossza csak:

$2\frac{3693}{4000}$ mértföld,

melynek

393 öle kőburkolatból (Nyitravárosban)

6,686 „ kő alapu és

4,614 „ kövecs utból áll.

Vám nincs ez utvonalon.

Midőn a pest-bécsi vasut még nem létezett, Tornócz és Nyitra közt csak egyszerü falusi ut szolgált egyedüli közlekedési eszközül, mely természetesen rosz időjárásnál oly leirhatlan rosz állapotu vala, hogy például a szádovai, ölenként 6—9 hüvelyknyi esetü kapaszkodón feneketlen sárba lesülyedezett üres hintókat négy béresökrü előfogattal kellett, még pedig a hegyről lefelé vonatni. Nem csoda tehát ha még ak-

koron a szekerek Nyitra felöl Ujlakon át Szerednek kerültek, onnan pedig puszta Angyalkán át ismét Tornócz felé fordultak. Azonban a vaspálya létesülésével a tornóczi vasuti állomás napról napra nagyobb fontosságot nyervén, Nyitra és Bars megyék érdekében égető szükséggé vált, Nyitráig is rendes közlekedést nyitni, s így történt hogy a kormány rendeletéből ezen ut szabályszerü kiépítése már 1859-ben valósult, s a közlekedés jelenleg ugy nehéz társzekerek mint könnyü, gyors járművekkel a legroszabb időjárásnál is akadály nélkül történik.

Az építési költségek, melyek a szóban levő s öszvesen 11,693 öl hosszu utvonal kiépítésére fordíttattak, mindenestül 192,985 frtra rúgnak, mely öszegben 3 nagyobb és 15 kisebb híd és áteresz költségei is benfoglalvák; amazok közül az úgy nevezett vízállási híd 20 öl hosszassággal és rendes kőhídfőkkel bírván, különös említésre méltó.

Az ut fentartására használt fedanyagot a köröskényi és Nyitra város mellett levő kalváriahegyi mészkőbányákban fejtik, amannak közép szállítási távola 4849, emezé pedig 1497 öl.

Az egész utvonalon csak 1 utmester és 7 utkaparó van alkalmazva, s így ez utóbbiakra jut egyenként 1670 öl. A forgalom ez úton igen élénk, mert a személy-szállításon kivül, holnaponként még mintegy 20,000 mázsára felrúgó más szállítmány fordul meg Tornócz és Nyitra között, névszerint gabonanemüek, szeszes italok, göböly, épület- és tüzifa, gyarmatáruk és iparmüczikkek. Igy tehát ezen alig három mértföld hosszu vonal az állami uthálózatnak egyik nevezetes lánczszemét képviselvén, jókarban tartása minden figyelmet érdemel.

XXVI. A diószeg-jablunkai államut.

Kezdődik a pest-bécsi vaspálya diószeghi állomásán, onnan Szered, Nagyszombat, Vágujhely, Trencsén, Zsolna és Csaczán átvonulván, Jablunkán innen Sziléziába lép, s Tetschenig tart. Magyar földön van belőle: $30\frac{2627}{4000}$ mértföld.

Pozsony megyei részlete áll
14,364 öl kövecs ut és a nagyszombati
5,080 „ hosszu (kövecs) vámutból.

öszvesen: 19,444 öl = $4\frac{3444}{4000}$ m. f.

Nyitra megyébe esik:
17,700 öl kőalapu és
9,131 „ kövecsut; azon kivül a beczkói
790 „ hosszú kőalapu magán vám út és az öszvesen
78 öl hosszu diószeghi, lasitzi, szeredi és pöstyéni magán-vám hidak.

öszvesen: 27,699 öl = $6\frac{3699}{4000}$ m. f;

végül Trencsén megyébe:
5,562 öl kő alapu és
68,794 „ kövecs ut; azon kivül
493 „ illavai Königseck (kövecs) vámutja
100 „ radovai Csáky (kövecs) vámutja és az öszesen
535 „ hosszu bohuszlaviczi, trencséni, dubniczi, kozeczi, vágbisztriczai, likavai, budetini és bicsi magán-vám hidak, és a radolai rév

öszvesen: 75,484 öl = $10\frac{3484}{4000}$ m. f.

Ezek szerint van ez ut mentén:
24,052 öl kőalapu és
97,962 „ kövecs ut.

Levonván pedig az öszvesen $1\frac{3076}{4000}$ m. f. hosszu vámutakat, marad tisztán kincstári kezelés alatt

$28\frac{3551}{4000}$ m. f.

Noha 1851-től fogva ez ut pozsony és nyitra megyei részein jelentékeny épitkezések nem történtek, mégis kiemelhető, hogy állapota e megyékben szembetünőleg javult. — Szintígy trencsén megyei szakasza is, mely Belusig jó időben türhető állapotban találtatott ugyan, de szélessége alig tett két három ölet, e mellett pedig kellő domborusága nem volt, az oldalsánczok hiányoztak stb. Belustól Zsolnáig terjedő szakaszán ősszel vagy tavasszal legfelebb 12 mázsával megrakott társzekerek járhattak, Zsolnától a határig a pálya inkább csak falusi ut alakját viselvén. Nem csoda tehát, hogy középszerü társzekerek Vágujhelytől Csaczáig hat napot vettek igénybe, s igy naponta alig haladtak 3 mértföldnél többet. E felett pedig a Vág és Kisutza folyók mosta meredekein nem levén sem korlátfák, sem véd vagy tám falakkal biztosítva, a

közlekedés nagy mérvben veszélyeztetve vala, nevezetesen a Predmér és Zsolna közt levő hlubokai magaslaton, hol rosz időjárásnál a szekereket támogattatni kellett különösen e czélra felfogadott emberek által, ne hogy a jármüvek a folyó felől tátongó mélységbe zuhanjanak.

Most az utnak általában 5,° s 4°-3′ szélessége van, fölzete sima és kemény, eső után kevés óra alatt száraz, s 20—25 mázsával terhelt szekerekkel mindig járható. Az ut azon felül oldalárkok, korlátfák és tám falakkal ellátva már oly biztos állapotba jutott, hogy panaszra okot többé nem szolgáltat.

A nagyobbszerü építkezések közül fölemlíthetők:

A bucsani és strazsói hidak építése.	9,780 frt.
A minisiczai hid és partvéd ujból helyreállítása . . .	18,550 „
A Vágfolyó megtámadása ellen készült bohuslaviczai védmü, két hiddal, valamint a kosztolnai és zablati parterősítvényekkel együtt	22,528 „
Trencsén város átkelése, a strazsovi híd és partvéd, a prikni, budetin- és brodnoi szakaszok átépítése, három partvéd-művel együtt.	61,135 „
Továbbá az oszkerdai, radolai, kosztelnai és povinai védmüvek és partbiztositások, a krasznói és osádniczai híd épités, végül mértföld oszlopok, utmutatók és 10,500 öl hosszu karfák felállítása, öszvesen	55,940 „
s igy együttvéve	167,933 frt.

fordítatott jelentékenyebb építkezésekre.

Közmunka erővel azon kivül mintegy 12,000 öl útrész kőalappal egészen ujjá alakítatott, az utkaparókkal pedig sok átereszt és kisebb hidacskákat állítattak helyre s. i. t. A még fenálló akadályok közül fölemlihetők:

A svereneczi váló ponton, a vrtizi és hlubókai hegyen, a Zsolna és Budetin közti partokon, végül a skaczkói, csaczai és sorcsinovetzi dombokon előforduló, ölenként 6 egész 9 hüvelyknyi lejtők; a Zsolna és Budetin közt hiányzó áthidalás, mely a feljárásokkal mintegy 32,000 frtot igényelne; nem különben: a maduneczi, dráhoczi, karkaczi, meszteskói utszorosok, és az említett illavai és radolai járhatlan vámutak. De még hófuvatok által is akadályoztatik némelykor a közlekedés, nevezetesen Veselicz, Prejta, Klobusitz, Illava, Oskradnitz, Sewrejnovetz, Diószeg, Szered, Karkócz és Mesztecsko környékén, valamint a szilézíai határ mellett. Az ut fenntartására szükségelt követ szolgáltatják:

A csöpényi, valtasuri, alsózellei, beregszeghi, pöstyéni, és csejtei kőbányák, 2000–8100 ölnyi távolságra. Továbbá Trencsén megyében:

A mucsiczei, turczkó, bohuslavicza, stortek, ivánocz, podhradi, ostrahorkai, sokolicz, dobra, tepla, prejta, tuncsinczen, belus, papirmalom, kamena, orlava, vágtepla, vrtizin, dolina, bittsen, hritsor, hluboka, orodnyánka, snyaznicza, horelicza, csacza és podhnoni termelőhelyek 300—2100 ölnyi távolságban.

Az eső és folyó víz kártalan elvezetésére szolgál: 112 híd és 325 áteresz; amazok közül említhető: a Karkócz és Mesztecskó közti ártéren álló 21 öl h. jármashíd; a 132 öles trencséni vámhíd, és a Klisnicza patakon Mucsicz mellett levő 54 öles híd.

Az utra felügyel 11 utmester és 71 utkaparó, amazokra egyenként $2\frac{2487}{4000}$ m. f., ezekre 2624 öl levén bizva.

Ez út Nyitra és Trencsén népes megyéket a diószegi vasuti állomással kapcsolván össze, igen élénk rajta a személy- és gabona szállítás, főleg Szeredtől Diószeghig. Továbbá Vágujhely a felvidék egyik kereskedelmi fokhelye sokféle iparműczikket, különösen pedig fát és gyümölcsöt küld ki Szileziába. — Ide járul még a tepliczi fürdő, valamint az illava-bellus, vágbisztricz és zsolnai élénk forgalom, és a még élénkebb kereskedelmi üzlet Budetintól Csaczán át, az ország határáig, hol mindennemű gabona, fa és más nyers terméken felül, száz meg száz szekér közlekedik nyers vassal és vasérczczel, amaz Liptóból és Varinból szállítatván először Budetinba, s onnan főherczeg Albrecht sziléziai vasgyáraiba.

Trencsénig a posta naponként közlekedik, onnan Szileziába hetenként négyszer.

A közlekedést Magyarország és Szilezia, közvetve pedig Morva és Gácsország közt is biztosítván, ez utvonal hadműveleti tekintetben is szerepel, s így kétségkivül megérdemli, hogy jó karban tartassék.

XXVII. A trencsén-hrozenkai államut.

Trencsén városán alól Drietoma helység mellett a diószeg-jablunkai államutból szakad ki, s Hrozenka közelében Morvaországba lépvén egész hossza az ország határszéléig csak $1\frac{1984}{4000}$ mértföld, melyben van :

1,147 öl kőalapu és
4,818 „ kövecsut; azon kivül báró Sina
19 öles dubriniczi vámhídja.

összesen: 5,984 öl = $1\frac{1984}{4000}$ m. f.

Az ut 1851 előtt sok helyen csak két öl széles levén, inkább falusi ösvényhez hasonlított, melyen esős időben előfogat nélkül közlekedni nem lehetett.

Most mindenütt legalább $4\frac{1}{2}$ öl széles, (kivéve Drietoma helységben, hol mintegy 40 öl hosszában csak két öl széles, s e mellett meredek is); a mélységek biztonsági korlátfákkal ellátvák, az ut fölzete kemény és sima, úgy, hogy most 20—25 mázsás társzekerek akadály nélkül közlekedhetnek rajta. Ezen javítások foganatositása körül tetemes részt vett a közmunkaerő, mely a többi közt 3000 öl hosszu utrésznek kőalapra kiépítését teljesité.

Az ut fentartására fordíttatik : az osztranovka-, mratkova-, brelesna-, s az úgy nevezett mészégetőkemenczei kőbányákban fejtett kő, melyeknek közép szállítási távolsága 1500 öl. Az egész vonalon 8 híd és 22 áteresz van 1 utmesterrel és 4 utkaparóval, kiknek felügyelete egyenként 1500 ölre terjed.

Morva és északnyugati Magyarország közt ez ut tartja fenn a közlekedést, s a forgalom rajta elég élénknek mondható, különösen nyáron, a közellevő trencséni, tepliczi és luhasovitsi fürdőhelyek miatt. A postakocsi naponként közlekedik rajta.

XXVIII. A komárom-érsekujvári államut.

Komáron városban veszi kezdetét s Ógyallán át Érsekujvárra az ottani vasuti állomásig visz. Egész hossza: $4\frac{608}{4000}$

mértföld, mely a Nyitra megyében levő egy két száz ölet kivéve egészen Komárom megyébe esik.

Ebből kincstári kezelés alatt van 12,560 öl kövecs ut; míg a komáromi várut a városi átkeléssel együtt csak 1,277 öl h. kövecsutból áll; ide tartozik továbbá a 134 öl hosszu komáromi magán vámhíd (a Vágfolyón), nem különben a 2,090 öl hosszu főérsekségi vámut Érsekujvár előtt, az oda tartozó 52 öles nyitra-vámhíddal, és végre az 547 öl h. érsekujvári átkelés; ezen két szakasz még most is természetes eredeti állapotban van. Helyreállításuk a nevezett vámtulajdonosokat illeti, s mintegy 35,000 frtba fogna kerülni. A magán-utak hossza ezek szerint 4048 öl, a kincstárié 12,560 öl. Szerkezetére nézve belőle 13,837 öl kövecs út és 2,637 öl csinálatlan. Az érdekelt mérnöki hivatal közlése szerint, az öszves uttest 12560 öl hosszu szakaszán történt kiemelésén, helyrehozatalán és évi fenntartásán kívül különösen fölemlíthető a Komáromhoz közel levő dunai és zsitvai ártérek feltöltése és kiépítése, valamint 176 ölnyilásu hidak és átereszek állítása, mely munkák a közben előfordult elemi károk és időhez kötött javitásokkal együtt összvesen 135,000 frtot vettek igénybe.

Ennek következtében minden időjárásnál biztos közlekedési eszközül szolgálván, a vidék kereskedelmi forgalmát ez út megháromszorozta.

Hajdan ha csak közönséges duzzadásban volt a Duna, nem lehete tudni, vajjon az ártér s evvel együtt az ut nincs-e elöntve; vajjon a 3500 öl hosszu ártéren túl a bajcsi, zsitváig terjedő egyszerű és soha nem ápolt dülő ut, nem volt e a kissé bővebb eső által televény alapjában felszántva, vagy a bagotai és bajcsi határban a szárazság és szelek által, erős vontatót feltételező homokjában feneketlenné téve s. i. t.

E szánandó állapotot híven mutatja még jelenleg is a többször említett érsekujvári magánvámut, mely folyvást oly elhanyagolt állapotban van, hogy a fuvaros mint veszélyes ellenséget ovatosan kerüli s inkább a vele érintkező szántóföldek göröngyein jár.

A kincstár által kezelt részen csak 1130 öl hosszu darab igényel még lapályos fekvésénél fogva, de főleg a hófuvatok-

ból kiemelése végett némi feltöltést, mire közelítőleg 9800 frt. költség szükséges.

A fentartási anyagot a Duna zátonyai, nem különben a zetenyi, szentpéteri, és bajcsi kövecs-telepek adják, melyeknek szállítási távolsága 1525 és 4630 öl között váltakozik.

A víz, de különösen a Duna árjai kártalan elvezetésére 12 járom híd és 12 kő áteresz készült. E vonalon 1 utmester és 8 utkaparó van, ez utóbbiakra esik tehát egyenként 1570 öl.

A forgalom élénkségéről tanuskodnak ez uton megforduló gabona és épület fa neműek, melyek rakhelye Komárom; a szomszédos 18,000 holdnyi dus rétek szénája, Isztimér, Mór, Győr, Tata és Neszmély környékének bora és malomköve. Mindehez járulnak még a Komárom és Érsekujvár közt közlekedő bérkocsik, a környéken levő városok 42 országos és számtalan heti vásárai, melyekkel együtt a naponként ez uton megforduló járművek száma egyre másra 250-re számítható. De mind ezeket mellőzve, a komáromi vár maga elég arra, hogy a szóban levő utra kiváló figyelem fordíttassék.

XXIX. A vácz-selmeczi államut.

Rétsághoz közel Jászteleknél a vácz-kassai államutból ágazik ki, s N. Oroszin, Ipolyságon és Németin át Selmeczig terjed, hol a nagyszombathi államutba szakadván végét éri; hossza $19\frac{2589}{4000}$ mértföld.

Ebből Nógrád megyébe esik:

3,652 öl kőalapu és
2,786 „ kövecs ut.

öszvesen: 6,438 öl $= 1\frac{2438}{4000}$ m. f.

Hont megyébe pedig:

29,092 öl kőalapu
4,844 „ kövecs ut
404 öl hosszu selmeczi kőburkolat és végre herczeg Koburgnak
1,810 „ hosszu szentantali (kőalapu) vám utja.

öszvesen: 36,151 öl $= 9\frac{151}{4000}$ m. f.

A különféle szerkezetű részletek állnak ez utvonalon:

404 öl kőburkolatból
34,554 „ kő alapu és
7,631 „ kövecsutból, melyekből a sz. antali vámutat levonva, állami kezelés alatt marad

$10\frac{779}{4000}$ m. föld. (Az egész út hossza $10\frac{2589}{4000}$, nem pedig $19\frac{2589}{4000}$, mint az előbbi lapon áll.)

Nógrád megyei részlete, a mérnöki jelentés szerint — Jásztelektől Hontmegye határáig, 6438 öl hosszasságban 1852 és 53-ban épült meg, az e czélra fordított építési költség 91,000 frt.

Ez jelenleg is jó állapotban van, és nehéz szállítmányokra ugy mint könnyü gyors szekerezésre egyaránt alkalmatos; általában szelid lejtéssel kedvezően van vezetve, s ment minden a közlekedés hatrányára lehető akadályoktól. Kiépitése előtt ezen szakasz feneketlen sártenger volt.

Többi része a hontmegyei határtól Drégely palánkon és Ipolyságon át Selmeczig 1851-től gyökeres átalakitáson ment keresztül, és noha e czélra rendkívüli költségek igénybe nem vétettek, még is a fenntartás czime alatt rendelkezésre állott költségekkel, főkép pedig a közmunka-erő helyes beosztása és sikerdús értékesítése által, mondhatni alaposan átépítetett mintegy 34,000 öl hosszasságban.

Ezen utvonalon 1851 előtt nem voltak oldalárkok; kőalappal szabálytanul és csak kevés helyen volt ellátva; többnyire patak sodralékkal (Bachgeschiebe) véknyan volt meghordva, s földdel vegyítve úgy hogy nedves időben a 8 mértföldnyi hosszasság átmászása nem ritkán két napba került, holott az ut jelenleg hét-nyolcz óra alatt kényelmesen megfutható; s a legterheltebb társzekerek a legnedvesebb időszakban is bizton közlekedhetnek rajta, miután fölzete erősebb pataksodralékkal 12—16 hüvelyk vastag rétegben szabályos domborúságra felhordatott, s ujabb időben kő törecscsel burkoltatván kellőleg megszilárdult.

Mind ezen épitések és javitások, melyek rögtönözött foganatba vétele legalább is 200,000 o. é. forintba került volna, csupán a fentartásra szánt költségekből és a közmunka erő okszerű felhasználásával évről évre fokozatos előhaladásban hozattak létre. A szent antali magán vámut a többi vámutak módjára most is mint az előtt, a közönség általános botrán-

kozására, a legelhanyagoltabb állapotban teng. A fenntartási anyagot adja a berinkei kőbánya, a jenői, szomolai, és nagyoroszi határban valamint a berinkei erdőben találtató kőtörmellékek, a drégely-palánki, csitári és barási patakok; továbbá a drégely, hont és hidvégi erdőkben előforduló kő lelenczek, a pereszlényi és selmeczi patak sodraléka, és az egegi mészkőbánya, melyek távolsága 460 és 5400 öl között változik.

A hidak száma 16, az átereszeké 82. Ezen vonalra 3 utmester és 87 utkaparó ügyel fel, amazok egyenként $3\frac{1593}{4000}$ m. földnyi, ezek pedig 1510 öl hosszu szakaszon látván el a szolgálatot.

Minthogy Beszterczebánya s ennek környéke a vasutat Korpona, Németi és Ipolyságon át Vácznál, vagy az ipolyságszobbi országut közvetitése által Szobbnál legközelebb irányban éri, minthogy továbbá ez irányban nagyobb közlekedési akadályok nem fordulnak elő, minden áru, melynek Beszterczét érintenie kell, ugy a vasuthoz mint ettől vissza, mondhatni $^4/_5$ részben Korponán és Németin át fordul meg Ipolyságra, s onnan a váczi, vagy szobbi vasut állomásnak tart.

A szobbi ut csak utóbbi időkben, mióta t. i. czélszerüen kiépült, lett jelentékenyebb, de noha Ipolyságtól mérve, a váczinál rövidebb és kedvezőbb is, a beszterczei nagy társzekerek még is csak gyérebben térnek e vonalra, mert Szobb harmadrendü vasuti állomás lévén, tetemes szállitmányok fölvételére, elegendő rakhelyek hiányában, nem képes.

Ezekből következik, hogy ez államutnak legfontosabb része a németi-ipolyság-jászteleki mintegy 8 mértföld hosszu vonal, melyen nevezetesen vasáruk, vasuti-sinek Beszterczebányáról és környéke vas hámoraiból, részben Selmeczről: puska-por, réz, ólom, stb., továbbá gyarmati áruczikkek, üveg, rongy, kész papir, liszt, méz, köleskása, burgonya, bor, pálinka, gabona, épület és tüzifa, vasuti vánkosok, metszett fanemüek, gyapju és bőr, széna, szalma, só, ásvány viz, gubacs, kő- és cserép edény, tégla és mész, szállittatnak, évenként mintegy 302,400 mázsa mennyiségben.

A Selmecztől Németiig terjedő rész inkább csak helyi

közlekedésre szoritkozik, miután a Beszterczéről lejövő társzekerek, nagyobb részben, Korponán és Németin keresztül Ipolyságnak tartanak, és csak oly társzekerek, melyeknek Selmeczen is felvenni vagy letenni valójok van, térnek be Selmeczre; s azért a korpona-németi szakasz, a selmecz-németi helyett állami kezelés alá volna veendő.

XXX. A sziget-kirlibábai államut.

A legujabban leérkezett felsőbb határozat szerint ezen ut vonal Trebusáig a kassa-jabloniczai államut irányát tartandja meg, innét pedig a Visó völgyét követve, Visón, Moiszinon és Borsán át Bukovinába lesz vezetendő. Egész hossza $15\frac{2500}{4000}$ mértföld, melynek egy, 1350 öl hosszu, szakasza kőalappal ki van épitve, a többi 61,150 öl ellenben még csinálatlan. Minthogy ezen utvonal jobbadán még természetes állapotban van, s rajta sem utmesterek, sem tatarozók nincsenek fölállítva, csak annyit említhetünk róla, hogy tökéletes helyreállítása, az áthágandó nagy bérczek miatt, igen tetemes költséget kiván, mely mérsékelten számítva is legalább 600,000 frtra tehető.

Az elmondottak főmozzanatait tömött rövidséggel emlékezetünkben felujitandó, czélszerűnek véltem az alább következő táblázatot szerkeszteni, melyből átnézetileg s mintegy dióhéjba szorítva eredményül következő érdekes adatok meríthetők:

Az országban létező harmincz államutak egyetemes hossza $587,\frac{2616}{4000}$ mértföldre terjed. Ebből kincstári kezelés alatt van $569,\frac{1489}{4000}$ m. f.; magán vámut $18,\frac{1127}{4000}$ m. f. A kőburkolatos rész $7,\frac{0205}{4000}$ m f., kőalappal bir: $233,\frac{0558}{4000}$ m. fd., kőalap nélküli kövecsut: $249,\frac{1624}{4000}$ m. fd., kongótéglaut $2,\frac{2327}{4000}$ m. fd., csupán porondozott $3,\frac{1656}{4000}$ m. fd., csinálatlan $91,\frac{3166}{4000}$

m. fd; ebből: 718+2637=3355 öl csinálatlan magánvám-ut jevén, a kész állam utak hossza: $495,\frac{3450}{4000}$ m. fdre. rug; s így a tisztán állami kezelés alatt álló kiépített államutak öszves hossza tesz: $569,\frac{1489}{4000} - \left[91,\frac{3166}{4000} - \frac{3355}{4000}\right]$ m. földet, vagyis $478,\frac{1678}{4000}$ m. földet. Kiderül továbbá az idézett táblázatból az is, hogy az imént említett csínálatlan utrészek teljes kiépítése mintegy 7.298,937 frtot veend még igénybe; továbbá, hogy 1852-től fogva 1864-ik év végéig mintegy $122,\frac{1486}{4000}$ m. f. egészen ujból készült, s hogy ezek, valamint más jelentékenyebb műtárgyak, mint hidak, utszabályozások, mértföld-oszlopok, utmutatók, uttatarozó házak, biztonsági támfalak és korlátfák, stb. helyreállítására — a rendes fentartási költségeken kívül, öszvesen mintegy 5.900,325 frt. fordítatott légyen.

Kitünik végre, hogy a rendes fenntartásra szükségelt kövecs és kőtörecs (Schlägelstein) körülbelül 433 termelő helyen fejtetik, melyek szállítási távola $\frac{1}{400}$ és 19 mértföld közt ingadozik; hogy az eső, hó és más folyóvizek kártalan elvezetésére mintegy 1179 híd és 4340 áteresz van, és hogy a helyszíni felügyeletet és kezelést együttvéve 208 utmester s 1352 utkaparó gyakorolja, amazokra a csinálatlan utrészekkel együtt egyenként középszámban $\frac{569}{208}=2{\cdot}7$ mértföld, ezekre pedig $\frac{569\times4000}{1352}=1680$ öl hosszu utszakasz esvén.

Hátra van mindezek után még a rendes utfentartás kérdése, mely Magyarországban kiváló jelentőséggel bir azért, mivel nálunk az utak fentartása más országokéhoz hasonlítva rendkívüli költségeket emészt föl évenként.

Ha ez érdemben csak a legközelebb elmult három évre tekintünk vissza, az illető számvevőségnél vezetett biztos előjegyzetek nyomán látjuk, hogy csupán a fedanyag (kövecs) elő-állítására következő pénzöszvegek lőnek fordítva: 1862. évben ugyan is a már kiépitett államutakra kiszállított kövecs és kő törecs (Schotter és Schlägelstein) került 1.127,590 frt. 23 krba.

Ezen költség legnagyobb részével vállalkozók utján az az készpénzért:

136,736½ kövecshalom termeltetett, aprítatott és az utra kiszál ítatott; továbbá:

478 csak termeltetett, és

1,639 csak aprítva lett, mely munkák együttessen 870,343 frt. 73 krt. vettek igénybe; míg a közmunka erő által

46,968½ garmada termeltetett, aprítatott és az utra szállítatott;

7,490 csak termeltetett,

20,466½ csupán fuvarozva és

8,720½ csak aprítva lőn; melyeknek értéke a vállalati árak szerint számítva képvisel 257,246 frt. 50 krt.

Fölvehető tehát, hogy a tárgyalt évben mintegy 204,000, egyenként 54 köbláb tartalmu, kövecshalom szállítatott ki mindenestül a $478,\frac{1678}{4000}$ mértföld, vagy is 1.913,678 folyó öl hosszu államutakra. E szerint tehát minden folyó ölre amaz évben jutott egyre másra: $\frac{201,000+54}{1.913,678}=5{\cdot}7$ köbláb. Továbbá:

1863-ban került a fedanyag mindenestüli előállítása 1.214,290 frt. 63 krba. Még pedig vállalat utján:

138,065½ halom mindenestül állítatott ki,

5,388 rakás csak termeltetett,

120 „ „ szállítatott és

2,634 „ „ aprítatott; míg a közmunka erővel:

61,826 rakás egyészen kiállítatott,

4,726 „ csak termeltetett,

12,322½ „ „ szállítva és

10,711 „ „ aprítva lőn, e mellett a vállalati munka 891,981 frt 77.5 krnyi;

míg a közmunka csak 322,308 frt. 85.7 kr. költséget képviselt.

E szerint a mindenestül kiállított rakások száma ez évben: 138,065½+61,826+120+12,322½=212,334-re vagy is 54-el szorozva = 11.466,036 köblábra tehető, s így egy-egy ölre jutott:

$\frac{11.466,036}{1.913,678}=5{\cdot}99$ köb láb. Végül

Az 1864-ik év folyamán eszközlött kövecs szállítás rugott összesen 1.308,523 frt. 89 kra., még pedig vállalat utján:

166,110 rakás mindenestül állítatott-elő;

15.085 „ csak termelve,

41 „ „ szállítva és

5,675 „ „ aprítva lettek; holott közmunka-erővel:

67,128 kövecs-halom egészen állítatván elő

188 „ csak termeltetett,
16,961 „ „ szállítatott és
11,645 „ „ aprítatott;

s így az egészen előállított halmok száma ez évben 166,110+67,128+16,961+41=250,240 halomra = 13.512,960 köblábra tehető, a vállalati munka 986,946 frt. 41 krt. igényelvén, míg a közmunkaerőé 321,577 frt. 48 krnyi költséget képvisel.

A tárgyalt évben tehát jutott egy-egy folyó ölre:

$$\frac{13.512,960}{1.918,678}=7 \text{ köbláb.}$$

De ha fontolóra vesszük, hogy az utak fenntartása a fedanyag előállításán felül, még számtalan más kiadásokra terjeszkedik, u. m. hidak és egyébb műtárgyak felállítása s kijavítása, úttatarozók és napszámosok fizetése, uti szerek és eszközök beszerzésére stb., akkor nem lehet meglepő, hogy a rendes utfentartás hazánkban oly nagy öszvegeket emésztmeg évenként, igen kedvezőtlenek levén nálunk azon viszonyok, melyektől a fentartási költségek függenek. Már pedig tudjuk, hogy e tekintetben nagy befolyással vannak:

A fedanyag minősége és a fentartandó utaktóli távolsága; a meglevő utak szerkezete s ennek szilárdsága; a keréktalpak szélessége; az utak szellősebb vagy lapályosabb fekvése; a kézi és fuvar napszám bére, valamint, az égalj behatása, és a forgalom élénksége, mely utóbbi azonban más országokéval szemben itt szóba sem jöhet.

Ámde hazánk viszonyait e részben közelebbről ismervén, tudnunk kell, hogy a kőanyag sok vidéken lágy és porhanyós; hogy a kő nagy kiterjedésű térségeken teljesen hiányzik; hogy utaink nagy része kőalap nélküli egyszerű kövecsutakból áll; hogy a járművek keréktalpai felettébb keskenyek; hogy némely utszakaszok lapályos helyeken vonulnak el; hogy épen a kőanyag nélkül szükölködő vidékeken a népetlenség s a falvak távolsága a napszám béreket aránytalanul fokozzák; s hogy végezetre hazánk égalja alatt a tél igen hosszu, zordon, de leginkább változó szokott lenni, a fagy és olvadás tehát egymást felváltva az utak megbomlására nagy befolyást gyakorolnak.

Ezeket szem előtt tartva, ugy hiszem, igazolva lesznek azon tetemes költségek, melyek államutaink ápolására a legutolsó tizenhárom év alatt fölhasználtattak. Hogy mennyire

rugtak azok, erre nézve a következő összeállításból, — mely egyszersmind a felmerült rendkivüli és házilag kezelt kiadásokat is kimutatja, közelebbi felvilágosítást meríthetünk:

mely évben	Fenntartási	Rendkívüli	házilag kezelt	öszvesen
	költségek o. é. forintokban.			
1852	799,407	—	83,244	882,651
1853	774,649	45,932	87,490	908,071
1854	534,908	234,043	63,230	832,181
1855	811,313	177,605	64,347	1.053,265
1856	2.686,888	401,168	65,464	3.153,520
1857	2.163,263	896,035	86,743	3.146,041
1858	1.401,112	660,640	73,702	2.135,454
1859	1.640,492	575,113	74,526	2.290,131
1860	1.355,982	71,033	69,833	1.496,848
öszvesen	12.168,014	3.061,569	668,579	15.898,162

A volt temesi bánságban (Vajdaságban) felmerült, de ezen tételekben nem foglalt hasonló költségek az illető öszvegeknek körülbelől $^1/_5$ dére tehetők, így tehát következők lesznek az oda vágó kiadások

ugymint	2.433,603	612,314	133,716	3.179,633
együttesen	14.601,617	3.673,883	802,295	19.077,795

továbbá a volt bánsággal együtt.

1861	1.810,724	28,124	75,196	1.914,044
1862	1.545,589	36,096	80,259	1.661,944
1863	1,558,921	56,758	80,905	1.696,584
1864	1.687,782	130,172	87,500	1.905,454
fő összeg	21.204,633	3.925033	1.126,155	26.255,821

A fő öszveg előtünte i, hogy 1852 től bezárólag 1864 ig azaz 13 év lefolyta alatt:

a fenntartási kiadások: . . . . . 21.204,633 frtot,
a rendkivüliek . . . . . 3.925.033 „
és a házilag kezeltek , ... 1.126,155 „
mindössze tehát . . . . . , 26.255,821 frtot

vettek igénybe, s így egy év alatt átlagosan 2.020,000 frt. fordíttatott az álladalmi utak épitésére s fentartására.

Az elmondottak fővonásokban tárgyalják azon mozzanatokat, melyek hazánk álladalmi utvonalaira, ezeknek iránya, hossza, szerkezete, régi és mostani állapota s kereskedelmi jelentőségére vonatkoznak, s így hátra van még

ezek után az országos utaknak rövid előadása, nem különben azon fontos kérdés fölemlítése, mely országos uthálózatunk korszerű, az az közlekedéseink ujabbkori fejlődésének megfelelő rendezésére czéloz, befejezésül hagyván nehány

Folyó szám	Az államut neve	Egész hossza-sága	állami kezelésben való	magán vám	kőburkolatú	kőalapú	kövecs	kongó tégla	csupa poro dozo
		utrészletek mértföldekben							
1	Buda-bécsi	26.1612/4000	23.1440/4000	3.0172/4000	0.2948/4000	6 2262/4000	19.0102/4000		
2									
3	Buda-gráczi	37.2610	36.2189	1.0421	0.1402	13.0729	20.0679		
4	Buda-eszéki	30.1571	30. 571	—	—	15.0054	3.3413		
	Pest-kassa-duklai . .	51.3322	50.2653	1.0669	0.2880	38.2180	12.2262		
5	Pest-szabadkai . . .	24.3200	24.2100	0.1100	0.1100	—	3.1600		
6	Vácz-kassai	32.3344	32.3344	—	0.0747	17.1549	12.0992		
7	Losoncz-zólyomi . .	7.3672	7.3672	—	—	4.0251	3.1927		
8	Kassa-csernoviczi . .	49.0976	49.0976	—	0.0543	36.2144	12.1989		
9	Sziget-kapniki . . .	4.3233	4.3233	—	—	4.2258	0.0975		
10	Nagybánya-kolosvári	5.2052	5.2052	—	—	1.2327	3.3725		
11	Debreczen-fehértempl.	43.3136	41.2097	2.1039	2.0047	0.1893	37.3529		
12	Nagyvárad-kolosvári .	10.0449	9.2591	0.1858	0.1858	—	9.2591		
13	Szeged-nagyszebeni .	24.1391	23.3335	0.2056	0.2056	8.0000	10.3556		
14	Temesvár-nagyszebeni	14.2637	14.0133	0.2504	0.2504	8.0222	5.3911		
15	Lugos-orsovai . . .	5 0212	5.0212	—	—	5.0212	—		
16	Versecz-pancsovai . .	1.2497	1.1687	0.0810	0.0810	1.1687	—		
17	Temesvár-szegedi . .	14.3148	14.2615	0.0533	0.0533	—	14.2615		
18	Bezdán-lovrini . . .	23.0196	23.0196	—	—	—	0.2168	0.2987	
19	Mohács-varasdi . . .	29.3929	29.3439	0.0490	—	13.2175	8.3140	1.3340	3.167
20	Varasd-fridói . . .	1 2845	1.2845	—	—	—	1.2845		
21	Tapolcza-kanizsai . .	9.3325	9.3325	—	—	5 2723	1.0600		
22	Pozsony-varasdi . .	32.0063	27.1815	4.2248	0.0800	4 2374	27.0726	*	
23	Pozsony-haimburgi .	0.1356	0.1356	—	—	—	0.1356		
24	Nagyszombat-krakkói	39.1839	38.3546	0.2293	0.1180	31.3429	7.0361	*	
25	Tornócz-nyitrai . . .	2.3693	2.3693	—	0.0393	1.2686	1.0614		
26	Diószegh-jablunkai .	30.2627	28.3551	1.3076	—	6.0052	24.1962	*	
27	Trencsén-hrozinkai .	1.1984	1.1984	—	—	0.1147	1.0818	*	
28	Komárom-érsekújvári	4.0608	3.0560	1.0048	—	—	3.1887	*	
29	Vácz-selmeczi . . .	10.2589	10.0779	0.1810	0.0404	8.2554	1.3631		
30	Sziget-kirlibábai . .	15.2500	15.2500	—	—	0.1350	—		
	Öszvesen	587.2616/4000	569.1489/4000	18.1127/4000	7.0205/4000	233.0558/4000	249.1624/4000	2.2327/4000	3.1656/4000

észrevételt a jelenleg fennálló utépítési és fenntartási rendszer iránt.

Ezekről leszek bátor a legközelebbi alkalommal bővebben szólni.

még sináatlan	ezeknek építési költségei o. é. frtban	1851-től épült útrészletek, hidak sat. hossza	építési költségei o. é. frtban	kövecs-termelő helyek száma	közép szállítási távolsága m. föld	hidak	áteresz	útmesterek	útkaparók	Észrevételek
						s z á m a				
—		4.3017	135,524	25	1/16—1 2/16	31	79	10	66	
3.8800/4000	237,500	6.3512	447,930	62	1/10—3 10/16	49	297	15	105	
1.2104	798,817	8.1600	264,372	8	4/16—3—19	15	111	13	83	
—	—	15.0741	1.030,381	35	3/16—3 4/16	128	537	20	137	
.0500	1.840,000	2.2686	94,938	3	10/16—2 8/16	11	20	2	8	
3.0056	540,200	8.2755	569,893	42	2/16—2 4/16	112	298	14	87	
0.1491	18.600	1.3171	85,781	8	2/16—1 4/0	37	81	3	21	két útrésznek áttétele.
—	* 53,000	16.2398	665,870	31	1/200—2 8/16	97	812	21	139	
—	—	2.0000	73,681	4	1/400—1/16	6	44	2	12	
—	—	—	—	5	2/16—8/16	10	80	2	15	
3.1667	418,000	0.2836	319,345	9	6/16—7 8/16	59	146	16	101	
—	—	—	42,856	5	8/16—2	20	112	5	28	
4.3779	230,000	5.3336	436,511	8	3/16—4	50	136	10	57	
—	—	0.1837	92,764	7	2/16—3 4/16	65	61	5	28	
—	—	—	1,709	4	2/16—3/16	8	24	1	10	
—	—	—	—	2	3	2	9	1	3	közmunka erővel
—	—	11.1000	—	1	10 12/16—16 4/16	15	33	5	30	
8.1385	1.740,820	4.2811	88,013	1	5 14/16	1	6	0	2	
5.3274	590,000	6.1245	430,830	16	1/200—3 12/16	53	209	12	89	
—	—	—	—	3	1/6—7/16	3	1	1	3	
3.0602	147,000	3.0250	52,500	9	6/16—3 14/16	47	39	5	32	
—	—	—	142,816	41	1/20—1 12/16	34	215	12	77	*a 163 öl h. vám hidak nélk. magán vámut Verebély mellett
—	—	—	8,000	1	1 2/16	—	—	—	1	
0.0718	18,000	3.1200	329,673	47	1/10—1 6/16	175	534	16	101	*a 151 öl h. vámhidak nélkül
—	—	2.3693	192,985	2	6/16—1 3/16	3	15	1	7	
—	** 32,000	3.0000	167,933	33	1/16—2 1/10	112	325	11	71	*a 613 öl h. v.h n. ** meredek partok szabályozására.
—	—	0.3000	** —	4	6/16	8	22	1	4	**közm. erővel * a 79 öl h. v. h. nélkül
0.2637	35,000	3.0560	135,000	4	6/16—1 2/16	12	12	1	8	*a 134 öl h. v. h. nélkül
—	—	10.0438	91,000	13	2/16—1 6/16	16	82	3	27	
5.1150	600,000	—	—	*—	közel	—	—	—	—	* a Tisza és Visó medre.
1.3166 4000	7.298,937	122.1486	5.900,325	433	1/409—19	1179	4340	208	1352	a közmunka hozzájárulását be nem számítva