

V.

MAGYARORSZÁG ÁLLADALMI ÉS ORSZÁGOS ÚTJAI.

Fest Vilmostól.

Második közlemény.

Az országos utak.

Magyarország álladalmi útvonalait a Stat. és Nemzetg. Közlemények I. köt. 204 s. k. l. tárgyalván, jelenleg az országos utakról szándékozom értekezni, vagyis azon közutainkról, melyek nevezetesebb ipar és kereskedelmi városok, vagy több megye viszonyos kereskedési forgalmának közvetítésére szolgálván s közérdekkel bírván, az országos utalaptól építtetnek, tehát oly alap terhére esnek, melyet az országos közmunka, az ennek megváltásából eredő pénzüszletek, s az országos utvonalok mentén létező némely hidak vámjövedelmei képeznek.

Azon utak mostani hálózatát részletesen ábrázolja az államutak leírása mellé csatolt térkép; névsorát pedig az itt következő átnézeti összeállítás tünteti elő, úgy mint :

Táblás kimutatása

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az út keresztül vonúl	Kezdő-
			pontja
1	Buda-Györi, vagyis : mészáros út	Pest-Pilis, Fehér, Ko- márom és Győr	Krisztina város 10 öltre a lánczvidtől Budán
2	Buda-Esztergomi	Pest-Pilis, Esztergom	az ó-budai sorompótól
3	Pest-Váci	Pest-Pilis	a váci soromp. Pesten
4	Pest-Jász-Berény-Dor- mándi	Pest-Pilis és Solt, Jász- kerület és Heves	a pesti határszéltől
5	Pest-Debreczeni	Pest Pilis és Solt, Szol- nok, Kúkerület és Bihar	a pesti határszéltől
6	Pest-Aradi	Pest-Pilis-Solt, Jászság, Csongrád, Békés, Csanád, Arad	az államutból Soroks.
7	Pest-Baja-Zombori	Pest-Pilis-Solt és Bács- Bodrogh	az államutból Laczház.
8	Gyöngyös-Kecskeméti	Pest-Pilis-Solt, Jászság és Heves	Gyöngyös
9	Szolnok-Hevesi	Pest-Pilis-Solt, Jászság és Heves	Szolnok
10	Kecskemét-Kalocsai	Pest-Pilis-Solt	Kecskemét
11	Kiskőrös-Vadkerti	Pest-Pilis-Solt	Kiskőrös
12	Szolnok-Dévai	Heves, Békés, Csanád, Arad és Zaránd	Derzsigáti pusztán
13	Szolnok-Makói	Heves, Jászság, Csong- rád, Békés és Csanád	a szántai csárdánál
14	Török Sz. Miklós-Tisza Füredi	Heves és Kúkerület	Török Sz. Miklós
15	Eger-Debreczeni	Heves és K. Szolnok	az államutból Füzes- Abonynál
16	Halas-Kisteleki	KisKúnság és Csongrád	Halas
17	Félegyháza- Csongrádi	KisKúnság és Csongrád	Félegyháza
18	Eger-Rozsnyói	Heves, Borsod és Gömör	az államutból Kere- csenden
19	Mezőkövesd-Eger-Ri- maszombati	Borsod, Heves, Nógrád és Gömör	az államutból Mező- Kövesden
20	Gyöngyös-Losonczy	Heves és Nógrád	az államutból Gyön- gyösön
21	Eger-Parádi	Heves	Bakta
22	Miskolcz-Rozsnyói	Borsod és Gömör	az államutból Miskolcz.
23	Szent Péter-Tornai	Borsod, Abaúj és Torna	Szent Péter
24	Miskolcz-Csáthi	Borsod	az államutból Csaba előtt
25	Miskolcz-Debreczeni	Borsod	az államutból F. Zsol- cán
26	Vadna-Monosbéli	Borsod	Monosbél

a magyarhoni országos utaknak.

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	folyó ölekb en			for.	forint o. é.
Szabadhegy mellett					
Győr közelében	59,049	49,880	9,169	9. ⁴⁴	86,555
Esztergom	31,502	25,880	5,622	13. ³⁹	75,278
Vác	15,656	5,928	9,728	15. ⁰⁰	145,920
Dormánd	61,297	7,597	53,700	18. ³⁰	993,450
Debreczen	123,142	13,700	109,442	20. ³³	2.252,316
Arad	113,500	21,080	92,420	20. ³²	1.877,974
Zombor	94,634	36,634	58,000	29. ⁵⁶	1.714,280
Kecskemét	56,344	10,407	45,937	23. ⁶⁴	1.086,000
Jász-Apáthi	21,540	—	21,540	19. ⁵⁶	421,322
Kalocsán át, a gőzha- jók kikötő helyéig	43,500	—	43,500	25. ⁰⁰	1.087,500
Foktű mellett	5,090	—	5,090	15. ⁰⁰	76,350
Vadkert	161,401	86,768	74,633	23. ⁸⁸	1.782,236
Kracsunest, az erdélyi határszélen	62,132	—	62,132	15. ⁹⁵	991,005
Makó	35,298	—	35,298	13. ⁷⁴	484,994
Tisza-Füred	27,000	10,418	16,582	20. ⁰⁰	331,640
Tisza-Fürednél	23,000	—	23,000	20. ⁸²	478,860
Kistelek	8,500	—	8,500	20. ⁶⁵	175,525
Csongrád	37,599	29,099	8,500	10. ⁰⁰	35,000
Bánrév	48,299	33,353	14,946	7. ⁷⁵	115,831
Pálfalva mellett	47,836	30,083	17,753	11. ⁸⁴	210,295
az államutba Loson- czon	13,240	3,820	9,420	4. ¹²	38,810
Parád	30,799	30,799	—	—	—
az államutba Tarnalyán	12,692	12,692	—	—	—
Szén mellett	19,595	19,595	—	—	—
Tisza-Keszi	15,385	15,385	—	—	—
Sajó-Szegeden át Pál- konyig	11,000	11,000	—	—	—
Vadna mellett					

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az ut keresztül vonúl	Kezdő-
			pontja
27	Győr-Szegszárdi, ú. n. török futár út	Győr, Komárom, Veszprém, Fehér és Tolna	az államutból Győrött
28	Székes Fehérvár-Nagykanizsai	Fehér, Veszprém, Somogy és Zala	Székesfehérvár mellett
29	Bicske-Székes Fehérvári	Fehér	Bicske
30	Székes Fehérvár-Duna-Pentelei	Fehér	a vám sorompótól Székesfehérvárott
31	Martonvásár-Ercsényi	Fehér	Martonvásár
32	Komárom-Kis Bér-Pápa-Szombathelyi	Komárom, Győr, Veszprém és Vas	a dunai hajóhidnál Komáromban
33	Esztergom-Dorogi	Esztergom	a hajóhidnál Esztergomban
34	Esztergom-Táthi	Esztergom	Esztergom
35	Szeged-Szabadka-Bajai	Csongrád és Bács-Bodrogh	Szeged
36	Szeged-Nagyvárad	Csongrád, Békés, Csanád és Bihar	Szeged
37	Posony-Holicsi	Posony és Nyitra	Posony, a marczali sorompótól
38	Posony-Schlosshofi	Posony	Lamacs mellett
39	Malaczka-Angeri	Posony	Malaczka
40	Posony-Nagyszombati	Posony	Posony, a nagyszombati vám sorompótól
41	Posony-Diószeghi	Posony	Cseklészhez közel
42	Posony-Szerdahely-Komáromi	Posony és Komárom	2854 öltre a posonyi posta háztól
43	Posony-Nádasdi	Posony	1000 öltre a posonyi posta háztól
44	Szerdahely-Gutta-Komáromi	Posony és Komárom	Szerdahely
45	Nagyszombath-Vágújhelyi	Nyitra	az államutból Nagyszombath
46	Nagyszombath-Holicsi	Nyitra és Posony	a vámsorompótól Nagyszombath
47	Verbó-Miavai	Nyitra	Strázsa
48	Szered-Nyitrai	Nyitra	Szered, az államutból
49	Érsekújvár-Nyitrai	Nyitra	Érsekújvár
50	Nyitra-Aranyos Marót-Sz. Benedeki	Nyitra és Bars	az államutból Nyitra mellett
51	Galgócz-Alsó Kubini	Nyitra, Bars, Thuróc és Árva	az államutból Galgócz.
52	Nyitra-Nagy Tapolezai	Nyitra	az államutból Nyitrán

Vég- pontja	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
az államutba Szeg- szárd mellett	92,657	58,911	33,746	16. ₂₇	549,047
az államutba Galam- boknál	76,994	59,445	17,549	22. ₂₈	390,991
Sz. Fehérvár	25,000	10,804	14,196	12. ₉₃	184,406
Duna-Pentele	28,550	5,210	23,340	19. ₀₀	443,460
Ercsény	7,400	7,260	140	16. ₀₀	2,240
Szentkút mellett	62,480	60,830	1,650	5. ₀₀	8,250
az államutba Dorogon	4,936	4,936	—	—	—
az államutba a Táthi hidnál	4,520	4,520	—	—	—
Baja	47,000	500	46,500	23. ₃₁	1 083,915
az államutba Szalontán	81,500	3,612	77,888	22. ₈₃	1.782,856
Holicson át, a morva ha- társzélig, Gödingnél	44,535	44,535	—	—	—
a morva folyón átveze- tő nagy hidig	3,960	3,960	—	—	—
Magyarfalva a morva folyóig	9,053	9,053	—	—	—
Nagyszombath	25,200	25,200	—	—	—
Diószeg a vaspályához	15,000	15,000	—	—	—
Komárom előtt	56,632	56,632	—	—	—
Nádas	29,600	29,600	—	—	—
Komárom	28,312	11,412	16,900	5. ₀₀	84,500
az államutba Vág-Új- helyen	21,000	21,000	—	—	—
Szokolczán át a morva határszélig	35,963	35,963	—	—	—
Miaván át a morva ha- társzélig	16,833	16,833	—	—	—
az államutba Nyitra mellett	12,358	12,358	—	—	—
az államutba Nyitra m. Szent Benedek	19,326	19,326	—	—	—
	22,695	20,825	1,870	7. ₀₀	13,090
az államutba Alsó Ku- bin mellett	90,363	89,418	945	6. ₇₉	6,416
Nagy Tapoleza	16,320	16,320	—	—	—

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének hol az ut keresztül vonúl	Kezdő-
			pontja
53	Trenchin-Baáni	Nyitra és Trenchin	Zsámbokrét
54	Zsolna-Rajecz-Nedo- zseri	Nyitra és Trenchin	az államutból Zsolnán
55	Érsekújvár-Verebélyi	Nyitra, Komárom és Bars	Érsekújvár
56	Trenchin-Puchói	Trenchin	az államutból Orecho mellett
57	Nemsova-Brumovai	Trenchin	Nemsova
58	Teplicz-Tepla-Tren- chin	Trenchin	az államutból Tepla
59	Zsolna-Sz. Mártoni	Trenchin és Thurócz	az államutból Zsolna
60	Budetin-Alsó Kubini	Trenchin és Árva	az államutból Budetin
61	Szvrcsinovecz-Szakol- czai	Trenchin	az államutból Svzrcsi- novecz
62	Árva-Sléczia-Gallicz. út	Árva	az államutból Árva- Váralja
63	Sz. Márton-Sz. Kereszti	Thurócz és Bars	Pribócz,
64	Rózsahegy-Sz. Mártoni	Thurócz és Liptó	az államut. Rózsahegy
65	Árva-Novotti-Uj Szolli	Árva	Lokeza
66	Rózsahegy-Eperjesi	Liptó, Szepes és Sáros	az államutból a Rózsa- hegyi hídnál
67	Hradek-F. Bócza-Va- laszkai	Liptó és Zólyom	Király-Lehotta közel.
68	Besztercebánya-Ver- eskői	Zólyom és Gömör (Gö- mör 9500 öl magán vámút, azért nem vé- tetett fel)	az államutból Beszter- cebányán
69	Zólyom-Korponai	Zólyom és Honth	az államutból Zólyom
70	Esztergom-Besztercze- bányai	Esztergom, Bars és Zólyom	Párkány
71	Ipolyság-Lévai	Honth és Bars	az államutból Tompa mögött
72	Ipolyság-Szobbi	Honth	az államutból Ipolyság
73	Ipolyság-Balassa Gyar- mathi	Honth és Nógrád	az államutból Deregély mellett
74	Selmecz-Sz. Kereszti	Honth és Bars	az államutból Selme- czen felül
75	Szalatnyai ut	Honth	az államutb. Tompa m.
76	Losoncz-Gácsi	Nógrád	az államutból Losoncz
77	B. Gyarmath-Szécsényi	Nógrád	az államutból Hugyág
78	Szécsény-Hatvani	Nógrád	Szécsény
79	B. Gyarmath-Zólyomi	Nógr., Honth és Zólyom	az államutb. B. Gyarm.
80	Csécse-Sziráki	Nógrád	Csécse
81	Katalin-Verőcei	Nógrád	az államutból Katalin
82	Szénásfalu-Vihnyei	Bars	Szénásfalu
83	Ó-Szőny-Tatai	Komárom	az államutból Ó-Szőny

Vég- pontja	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
az államutba Trenchin Nedozser	23,038	23,038	—	—	—
az államutba Verebély	29,193	29,193	—	—	—
Puchó	19,985	19,985	—	—	—
Szrnyen át a morva ha- társzélig	20,500	20,500	—	—	—
Teplicz fürdő	5,374	5,374	—	—	—
Sz. Márton mellett	3,698	3,698	—	—	—
Párnicza	13,654	13,654	—	—	—
Szakolczán át a galli- cziai határig	23,778	23,778	—	—	—
Polhorán át a gallicziai határig	7,966	7,966	—	—	—
Sz. Kereszt mellett	24,500	24,500	—	—	—
Szucsán	28,424	28,424	—	—	—
Novottin át a gallicziai határszélig	17,500	7,300	10,200	7. ₅₇	77,214
az államutba Eperjes	13,500	13,500	—	—	—
Valaszka	86,570	86,570	—	—	—
Vereskő mellett	21,000	14,900	6,100	5. ₂₈	32,208
az államutba Némethi	35,907	35,907	—	—	—
az államutba Bucsa m.	19,462	19,462	—	—	—
az államutba Lévánál	68,834	68,834	—	—	—
Szobb	13,579	13,579	—	—	—
az államutba Balassa- Gyarmath	20,668	20,100	568	10. ₀₀	5,680
Podbrechi Lehotta mel.	11,383	11,383	—	—	—
Szalatnyai fürdő	6,020	6,020	—	—	—
Gács	1,980	1,980	—	—	—
az államutba Pöstyén	4,000	3,808	192	12. ₀₀	2,304
az államutba Hatvan	5,000	2,660	2,340	12. ₀₀	28,080
Dobronyiva	25,265	17,829	7,436	12. ₀₀	89,232
Szirák	35,760	26,372	9,388	10. ₁₅	95,288
Verőcze	5,000	2,010	2,990	12. ₀₀	35,880
Vihnye	8,210	844	2,366	12. ₀₀	28,392
Tata	2,488	2,488	—	—	—
	7,022	7,022	—	—	—

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az ut keresztül vonul	Kezdő-
			pontja
84	Almás-Tatai	Komárom	az államutból Almás
85	Komárom-Nagy Kálnai	Komárom és Bars	az államutb. a komáromi Vághid mellett
86	Soprony-Újvárosi	Soprony	az államutb. Soprony
87	Soprony-Győri	Soprony és Győr	az államutb. Soprony
88	Soprony-Pápai	Soprony és Veszprém	Bogyoszló mellett
89	Sopr.-Sárvár-Sümeghi	Soprony, Vas és Zala	Kis-Czenk
90	Soprony-Téthi	Soprony és Győr	Pinye mellett
91	Ebenfurth-Kis Márton-Sirezi	Soprony	az ország határánál Neufeld mellett
92	Soprony-Vimpaszi	Soprony (a 16,000 ölnyi hossz. ut, mag. vámút azért nem vétetett fel.	az államutb. Soprony
93	Mosony-Kőszeghi	Mosony, Soprony és Vas (1780 öl mint mosonyi vámút nem vét. fel.	Magyar-Óváron kívül
94	Győr-Kőszeghi	Soprony	Jobbháza mellett
95	Győr-Szombathelyi	Soprony és Vas	Béled
96	Haracsony-Schwarzenbach	Soprony	Haracsony
97	Kőszegh-Lika-Kirschlagi	Soprony és Vas	az államutból Kőszeg felől
98	Magyar Óvár-Nezsideri	Mosony	Magyar-Óváron kívül
99	Magy. Óvár-Hédervár-Győri	Mosony és Győr	az államut. Magy.Óvár
100	Oroszvár-Posonyi	Mosony	az államutb. Oroszvár
101	Pándorf-Brucki	Mosony (még 3,337 öl vámút, azért nem vétetett fel	Pándorf
102	Barátfalva-Wallai	Mosony	Barátfalva
103	Magy. Óvár-Gáttai	Mosony	az államut. Magy. Óvár
104	Győr-Veszprémi	Győr és Veszpr. (Győr 2625 öl vámút, azért nem vétetett fel	Győr előtt
105	Győr-Pápai	Győr és Veszpr. (Győr 2380 öl vámút, azért nem vétetett fel	az államutb. Győr
106	Szombathely-FelsőEőr-Friedbergi	Vas	az államutból Szombathely
107	Felső Eőr-Tarcsai	Vas	Felső-Eőr
108	Felső Eőr-Hartbergi	Vas	Felső-Eőr
109	Kis Unyom-Hidvégi	Vas	az államut. Kis-Unyom
110	Szombathely-Veszprém	Vas és Veszprém	az államutb. Szombath.
111	Hidvég-Sárvári	Vas	az államutb. Hidvég

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
Kócs	10,006	4,800	5,206	5 ⁰⁰	26,030
Nagykálna előtt	31,312	12,460	18,852	5 ⁰⁰	94,260
az orsz. határáig Bécs- Ujváros előtt	12,920	12,920	—	—	—
az államut. Győr alatt	45,495	45,495	—	—	—
Pápa előtt	20,435	20,435	—	—	—
az államutba Sümegh	45,232	45,232	—	—	—
Téth	35,124	35,124	—	—	—
az államutba Sircz	7,299	7,299	—	—	—
Vimpasz	—	—	—	—	—
az államutba Kőszegh mellett	47,991	47,991	—	—	—
Horváth-Zsidány	27,302	27,302	—	—	—
az államutba Szombat- hely	25,035	25,035	—	—	—
az ország határáig F. Péterfa	9,253	9,253	—	—	—
az orsz. határáig Kirch- schlag előtt	12,534	12,534	—	—	—
Nezsideren át Nyulason	18,384	18,384	—	—	—
az államutba	20,618	20,618	—	—	—
az államutba Győr	4,756	4,756	—	—	—
az államut. Engerau m. Bruck	180	180	—	—	—
Walla	9,700	9,700	—	—	—
az államutba Gátta	14,840	14,840	—	—	—
az ál.utb. Veszprém m.	37,487	37,487	—	—	—
Pápa	28,240	28,240	—	—	—
Pinkafőn át az ország határáig	27,285	27,285	—	—	—
Tarcsa	2,871	2,871	—	—	—
Allhón át az ország ha- táráig	6,546	6,546	—	—	—
az államutba Hidvég	5,941	5,941	—	—	—
az államutba Veszprém	58,915	58,915	—	—	—
Sárvár	14,101	14,101	—	—	—

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének hol az ut keresztül vonúl	Kezdő-
			pontja
112	Csákány-Murszombati	Vas	az államutb. Csákány
113	Nagy Kanizsa-Regedei	Vas és Zala (Zala 200 öl vámut, azért nem vétetett fel)	az államutb. Letenye
114	Körmend-Sz. Gotthard- Regedei	Vas	az államutb. Rába Sz. Keresztúr előtt
115	Sz. Gotthard-Fehringi	Vas	Alsó-Strázsa
116	Körmend-Burgau	Vas	Nádalja
117	Léka-Borostyánkői	Vas	Léka
118	Szombathely-Pornó- Burgau	Vas	az államutb. Szombath.
119	Körmend-Zala Eger- szeghi	Vas és Zala	az államutból Körmen- den túl
120	Veszprém-Szegszárdi	Veszprém és Tolna	az államutb. Litér mel.
121	Veszprém-Füred Ta- polezai	Veszprém és Zala	az államutb. Veszprém
122	Veszprém-Pápai	Veszprém	Város-Lőd
123	Pápa-Jánosházi	Veszprém	Boros-Győr
124	Pápa-Devecser-Tapol- czai	Veszprém és Zala	Igal, Pápa mellett
125	Sz. Király-Réde-Mura- Szombathelyi	Veszprém	Sz. Királyon felül
126	Vásárhely-Sümeghi	Veszprém és Zala	Vásárhely
127	Lövő-Zala Egerszeghi	Zala	az államutból Lövő
128	Zala Egerszeg Zalabéri	Zala	Zala-Egerszegh
129	Zala Egerszeg-Kanizsa- Legrádi	Zala és Somogy	Zala-Egerszegh
130	Zala Egerszeg-Letenye- Varasdi	Zala	Bak mellett
131	Csesztreg-Bellatinczi	Zala	az államutb. Bakson fel.
132	Keszth.-Lenti-Regedei	Zala	az államutb. Sármellé- ken felül
133	Keszthely-Zalabéri	Zala	Karmacs mellett
134	Sümegh-Kaposvári	Zala és Somogy (Zala 108 öl vámut, azért nem vétetett fel)	az államutb. Sümegh
135	Zalabér-Zala Apáti	Zala	Felső-Kustán
136	Kanizsa-Kottori-Csák- tornyai	Zala és Muraköz	Kis-Kanizsa
137	Letenye-Ludbergi	Muraköz	az á.utb. Hodosson előtt
138	A. Vedovecz-Kákonyai	Muraköz	Alsó Vedovecz
139	Muraszardah.-Regedei	Muraköz	Mura Szerdahely
140	Muraszardahely-Dras- koveczy	Muraköz	Mura Szerdahely
141	Csáktornya-Stridoi	Muraköz	az államutb. Illona m.
142	Kaposvár-Barcsi	Somogy	az államutb. Kaposfő m.
143	Kanizsa-Szigetvár-Pécs	Somogy és Baranya	az á.ut. Iharos Berény

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
Muraszombath az ország határáig Ged- rócz mellett	25,630	25,630	—	—	—
az ország határáig Hi- degkút mellett	33,967	33,967	—	—	—
az ország hat. Fehring előtt	31,370	31,370	—	—	—
Pusztas. Mihály	2,432	2,432	—	—	—
Borostyánkő	15,812	15,812	—	—	—
8,114	8,114	—	—	—	—
Sz. Eleken át az ország határáig	26,085	26,085	—	—	—
F. Bagod	7,996	6,496	1,500	4. ⁰⁰	6,000
Agárd közelében	59,500	33,621	25,879	28. ⁰⁰	724,612
az államutba Tapolca	33,000	33,000	—	—	—
Pápa	13,500	13,500	—	—	—
Karakó	15,500	15,500	—	—	—
az államutba Tapolca	27,140	27,140	—	—	—
Magyar Szombathely	7,000	7,000	—	—	—
az államutba Sümegh	8,700	8,700	—	—	—
Zala-Egerszegh	11,894	11,894	—	—	—
az államut. Zalabér m. a Muráig Légradnál	11,714	11,714	—	—	—
39,000	15,210	23,790	19. ⁶⁶	467,711	
az ál.ut. Becsehely m.	18,000	6,000	12,000	11. ⁰⁰	132,000
Bellatincez	14,573	8,000	6,573	6. ⁰⁰	39,438
Ganicha mellett	36,000	11,000	25,000	12. ⁶⁴	316,000
Zalabér	12,500	10,000	2,500	8. ⁰⁰	20,000
az ál.ut. Kaposvár alatt	44,318	19,618	24,700	16. ⁹⁰	417,430
Zala Apátin alúl	8,500	—	8,500	8. ⁰⁰	68,000
az ál.ut. Csáktornya előtt	26,800	25,300	1,500	7. ⁰⁰	10,500
Perlak a Drávánál	6,000	3,000	3,000	6. ⁰⁰	18,000
Kákonya	4,500	4,500	—	—	—
Rácz Kanizsa	7,580	7,580	—	—	—
Draskovecz	16,000	8,000	8,000	6. ⁰⁰	48,000
Strido	8,000	2,000	6,000	6. ⁰⁰	36,000
Barcs	28,150	510	27,640	25. ⁰⁰	691,000
Pécs	56,500	36,413	20,087	25. ⁰⁰	502,175

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az ut keresztül vonúl	Kezdő-
			pontja
144	Iharos Berény-Légrádi	Somogy	az á.ut. Iharos Berény
145	Keszthely-Nagy Bajom- Baresi	Somogy	Marczali
146	Kaposvár-Sz. Fehérvári	Somogy	az á.ut. Kaposvár mel.
147	Szigetvár-Batinai	Somogy és Baranya	Szigetvár
148	Szegszárd-Pécsi	Tolna és Baranya	az államutb. Szegszárd
149	Pécs-Vaiszlói	Baranya	Cserkút
150	Pécs-Harkány-Páli	Baranya	Pécs
151	Pécs-Siklósi	Baranya	Siklós
152	Sellye-Sztárai	Somogy	Sellye
153	Putnok-Breznóbányai	Gömör (Gömör 3287 öl vámút, azért nem vé- tetett fel)	Bánrév
154	Putnok-Poprád-Kés- márki	Gömör és Szepes (Gö- mör 28,972 öl vámút, azért nem vét. fel)	az á.utb. Beje mellett
155	Rosnyó-Krakkói	Gömör és Szepes	Rosnyó
156	Sztarnek-Tornai	Gömör és Torna	az á.utb. Sztarneknél
157	Rosnyó-Poprádi	Gömör	N. Veszverés
158	Tiszolcz-Poprádi	Gömör (3562 öl vámút, azért nem vét. fel)	Tiszolcz
159	Rozsnyó-Eperjesi	Gömör, Sáros és Szepes	Kraszna-Váralja
160	Harkács-Ratkói	Gömör	Harkács
161	Pelsőcz-Csetneki	Gömör	Pelsőcz
162	Késmárk-Lublói	Szepes	Béla
163	Szepes Váralja-Kassai	Szepes és Abaúj	Szepes Váralja
164	Igló-Lőcsei	Szepes	Igló
165	Eperjes-Sandeci	Sáros és Szepes	az államutb. Eperjes
166	Tátra Füredi út	Szepes	Müllénbach
167	Bártfa-Tarnói	Sáros	az államutb. Bártfa
168	Szvidnik, Varanói	Sáros és Zemplin	az államutb. Szvidnik
169	Eperjes-Újhelyi	Sáros és Zemplin	az államutb. Kapinál
170	Kassa-Tokaji	Abaúj és Zemplin	az á.u. Hidas-Németh
171	Kassa-Újhelyi	Abaúj és Zemplin	az á.u. Enyiczke mel.
172	Szomolnok-Szepesi	Szepes és Abaúj	Szomolnok
173	Szepesi-Szikszói	Abaúj	az á.u. Makranczon
174	Herlányi út	Abaúj	az államutb. Bööd
175	Encs-Gibárthi	Abaúj	az államutb. Encsnél
176	Újhely-Miskolczi	Zemplén és Borsod	Újhely
177	Újhely-Munkácsi	Zemplén, Ung és Bereg	Újhely
178	N. Mihály-Homona- Mező Laborczi	Zemplén	az á.u. Nagy Mihály
179	Homona-Varanói	Zemplén	Homona mellett
180	Vásárhely-K. Várdai	Zemplén és Szabolcs	az á.u. Vásárhely
181	Falkus-Ungvári	Zemplén és Ung	Falkus
182	Varanó-Órmezei	Zemplén	Hosszú Mező
183	Homona-Bereznai	Zemplén és Ung	Homona

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
Belezná	6,500	—	6,500	25. ₀₀	162,500
Bárcs	49,743	6,440	43,303	25. ₀₀	1.082,575
Szántód	33,439	606	32,833	25. ₀₀	820,825
Batina	63,586	18,500	45,086	20. ₁₅	922,008
az államutba Pécs	33,000	33,000	—	—	—
Vaiszlón a Drávaig	20,300	13,700	6,600	18. ₀₀	118,800
Páli révmellett a Dráva folyóig	18,000	18,000	—	—	—
Turány előtt	2,600	2,600	—	—	—
Sztára	3,500	—	3,500	25. ₀₀	87,500
Tiszolczon át Zólyom megye határáig	37,865	37,865	—	—	—
Késmárk	37,054	34,990	2,064	20. ₈₃	42,993
Ófalu a gallicz. határig	57,792	57,792	—	—	—
az államutba Torna	28,751	28,751	—	—	—
Telgárh mellett	18,273	18,273	—	—	—
Pod-Murány	2,225	2,225	—	—	—
Eperjes előtt	41,101	40,621	480	12. ₀₀	6,076
Ratkó	11,322	11,322	—	—	—
Csetnek	7,371	7,371	—	—	—
Lubló	14,165	14,165	—	—	—
az államutba Kassa	33,647	33,647	—	—	—
Lőcse	5,658	5,658	—	—	—
Mnischek a gal. határig	41,055	37,702	3,353	10. ₀₀	33,530
Tátra Füred	5,375	3,250	2,125	6. ₀₀	12,750
Tarnón át a gal. határig	8,600	8,000	600	8. ₀₀	4,800
Csemernye	31,970	31,970	—	—	—
Újhely	49,700	49,700	—	—	—
Tokaj	29,319	29,319	—	—	—
Újhely	19,203	19,203	—	—	—
az államutba Szepsi	18,327	18,327	—	—	—
az államutba Szikszó	29,089	25,452	3,637	4. ₀₀	14,548
Herlány	4,837	4,837	—	—	—
N. Kér	4,315	4,315	—	—	—
az államutba F. Zsolca	34,860	34,860	—	—	—
az államutba Munkács	45,833	24,500	21,333	14. ₇₅	314,661
Vidrányon át a gal. hat.	40,000	40,000	—	—	—
Csicsva	6,000	2,000	4,000	3. ₅₀	14,000
K. Várda	32,500	7,000	25,500	8. ₅₃	217,515
az államutba Unghvár	23,000	15,000	8,000	8. ₅₀	68,000
Örmező	5,000	5,000	—	—	—
K. Berezná	27,000	21,000	6,000	3. ₅₈	21,480

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az ut keresztül vontúl	Kezdő
			pontja
184	Erdő Béni út	Zemplén	Olasz Liszka
185	Sztakesin-Galliczai	Zemplén	Sztakesin
186	Lütz-Geszthelyi	Zemplén	Lütz
187	Eperjes-Sztropkói	Sáros és Zemplén	Lipnik
188	Uzsok-Debreczeni	Ungh, Szabolcs és Bihar	Uzsok mellett, a galli- cziai határnál
189	Unghvár-Vereczkei	Ungh és Beregh	Porecsény
190	Munkács-Vereczkei	Beregh	az államutb. Munkács
191	Munkács-Huszt	Beregh és Ugocea	Munkács
192	T. Újlak-Kapniki	Bereg, Ugocea és Szatm.	az államutb. T. Újlak
193	Szathmár Németh-Tisz. Újlaki	Szathmár és Beregh	Szathmár-Némethi
194	Huszt-Vrchovinai	Mármaros	az államutb. Huszt
195	Técső-Ökörmezői	Mármaros	Técső
196	Szigeth-Farkasrév- Moiszini	Mármaros	az á.u. Farkasrév mel.
197	Beregszász-Tokaji	Beregh, Szathmár, Sza, bolcs	Bereghszász
198	Debreczen-Szathmár	Bihar, Szathmár és Mármaros	Debreczen
199	N. Károly-N. Kállói	Szathmár és Szabolcs	Nagy Károly
200	N. Károly-Nagybányai	Szathmár	N. Majtény mellett
201	Nyirbátor-Beregszászi	Szathmár és Beregh	Nyirbátor
202	Debreczen-Tokaji	Szabolcs	Nagy Kálló
203	Kolozsvár-Debreczeni	Bihar, K. Szolnok és Kraszna	az államutb. Derecske
204	Szilágy Somlyó-Nagy Károlyi	Kraszna, K. Szolnok és Szathmár	Szilágy Somlyó
205	Zilah-Zsibó-Déési	Közép Szolnok	Zilah mellett
206	Zsibó-N. Somkút-Nagy- bányai	Közép Szolnok és Kö- várvidék	Zsibó
207	Zilah-Szilágy Csehi	Közép Szolnok (ország- utnak felvételni ja- vasoltatott)	Vártelek mellett
208	Déés-Kapnik Bányai	Kővárvidék	Belső Szolnok határától
209	Szilágy Somlyó-Csucsai	Kraszna	Varsolcz
210	Magy. Lápos-N. Bányai	Kővárvidék	Belső Szolnok határától Csernafalván
211	Kápolnok Monostor- Felső Bányai	Kővárvidék	Káp. Monostor
212	Szathmár-Szilágy Som- lyói	Szathmár és K. Szolnok (ország. ut. felv. javas.)	Szathmár
213	Alsó Szopor-N. Somkút	Közép Szolnok (ország. ut. felvételni javasolt.)	Alsó Szopor
214	N. Sikálló-N. Somkúti	Kővárvidék és Szathm. (ország. ut. felv. jav.)	Nagy Sikálló

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
Bényi fürdő	4,000	4,000	—	—	—
Ó-Ruszkán át a gal. h.	14,000	11,000	3,000	2 ⁰⁰	6,000
Geszthely	6,000	6,000	—	—	—
Minyócz mellett	13,840	6,340	7,500	7 ⁰⁰	52,500
Debreczen	120,500	55,000	65,500	20 ¹⁵	1 319,825
Polena	22,000	10,000	12,000	10 ⁰⁰	120,000
Vereckén át a gal. hat.	37,000	37,000	—	—	—
az ál.ut. Veresmartnál	28,460	26,700	1,760	20 ⁰⁰	35,200
Kapnik mellett	61,750	60,550	1,200	20 ⁰⁰	24,000
Tisza-Ujlak	32,900	7,150	25,750	20 ⁰⁰	515,000
Toronyán át a gal. hat.	51,000	16,000	35,000	10 ⁰⁰	350,000
Ökörmező	70,000	5,500	64,500	10 ⁰⁰	645,000
Moiszin	36,500	3,650	32,850	10 ⁰⁰	328,500
Rakamaz	53,930	16,134	37,796	24 ⁷⁶	935,829
az államutba Técső	99,500	60,000	39,500	25 ⁰⁰	987,500
Nagy-Kálló	30,250	1,000	29,250	25 ⁰⁰	731,250
K. Sikálló mellett	37,000	8,000	29,000	25 ⁰⁰	725,000
Surány	33,500	—	33,500	24 ¹⁰	807,350
Tokaj előtt	23,420	14,261	9,159	25 ⁰⁰	228,975
Zilah mel. az erdélyi h.	79,049	46,916	32,133	25 ⁰⁰	803,325
Nagy Károly	36,819	9,855	26,964	14 ⁰⁶	379,113
Zsibón át a megye hat.	12,096	3,980	8,116	10 ⁰⁰	81,160
az ál. ut. Nagy Somkút	23,096	9,700	13,396	10 ⁰⁰	133,960
Csehig	22,500	3,720	18,780	10 ⁰⁰	187,800
Máramaros megyei Szi- get-Kolozsvári á.utig	2,966	2,966	—	—	—
az erdélyi hat. Csucsam.	16,113	16,113	—	—	—
az ál. ut. Kovács mel.	9,978	9,978	—	—	—
Szürgyefalu	5,826	5,826	—	—	—
Felső Szopor mellett	30,750	1,000	29,750	20 ⁷¹	616,122
Benedekfalva	25,600	800	24,800	10 ⁰⁰	243,000
Nagy Somkút	8,000	—	8,000	12 ⁸¹	102,480

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az ut keresztül vonul	Kezdő-
			pontja
215	Brád-Abrud Bányai	Zaránd (o. ut. felv. jav.)	Bárd
216	Nagyvárad-N. Károlyi	Bihar	Püspök
217	Derecske-N. Károlyi	Bihar	Nagy Léta
218	Nagyvárad-Kardszagi	Bihar	Ber. ujjfalunál az ál.utb
219	Körösladány-Kardszagi	Bihar és Békés	Körös Ladány
220	Nagyvárad-Halmagyi	Bihar és Zaránd	Nagyvárad
221	Nagyvárad-Butyini	Bihar és Arad	az ál. ut. Less mellett
222	Hollód-Szalontai	Bihar	Hollód
223	Nagyvárad-Szolnoki	Bihar és Békés	az ál. ut. Nagyvárad
224	Harangmező-Belényesi	Bihar	Harangmező
225	Makó-Tóth Komlósi	Csanád	Makó előtt
226	Arad-Tenkei	Arad és Bihar	az ál. utból Aradon
227	Muszka-Butyini	Arad	Muszka
228	Bokszeg-Béli	Arad és Bihar	Bokszeg
229	Zombor-Apatini	Bács	Zombor
230	Pest-Szabadka-Péter- várad	Bács	Szabadka
231	Csantavér-Zentai	Bács	Csantavér
232	Zombor-Hodságh-Pa- lánkai	Bács	Zombor
233	Szeged-Újvidéki	Csongrád és Bács	Horgas mellett
234	Szabadka-Zombori	Bács	Szabadka
235	Palánka-Sz. Tamási	Bács	Palánka
236	Újvidék-Glozsáni	Bács	Újvidék
237	Bács-Külai	Bács	Bács
238	Lovrin-Arad-Lippai	Torontál és Temes	az ál. utból Lovrin
239	N. Becskerek-Kikindai	Torontál	a kat. őrv. Écskán alul
240	N. Becsk.-Modos-Dettai	Torontál és Temes	Nagy Becskerek
241	Oroszlámos-T. Kanizsai	Torontál	Oroszlámos
242	N. Becskerek-Újvidéki	Torontál	Nagy Becskerek
243	Sőregi vasuti indóház.	Torontál	az államutból Sőreg
244	Temesvár-Lippai	Temes	az államutb. Temesvár
245	Temesvár-Lugosi	Temes és Krassó	az államutb. Temesvár
246	Temesvár-Nagyfalui	Temes	az á. u. Sz. András mel.
247	Lippa-Lugosi	Temes és Krassó	Lippa
248	Lippa-Facseti	Temes és Krassó	Lippa
249	Facset-Vallemári	Krassó	Facset
250	Zsebely-Giládi	Temes	az államutb. Zsebely
251	Csákova-Boksáni	Temes és Krassó	az államutb. Vojtek
252	Versetz-Oraviczai	Temes és Krassó (ezen- kívül 10,000 öl a vasp. társ. ált. tart. fen)	Versetz
251	Lugos-Dognácska-Or- aviczai	Krassó	Lugos
252	Lugos-Kölnik-Oravicz.	Krassó	Ezeres
253	Oravicza-Szénfalvai	Krassó	Oravicza

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
Bucsesden át Fehér megye határáig	12,500	12,500	—	—	—
Er Semjén mellett	28,700	18,700	10,000	34 ⁰⁰	340,000
Er Selénd	7,500	—	7,500	34 ⁰⁰	255,000
Püspök Ladány	20,000	4,000	16,000	25 ⁰⁰	400,000
Püspök Ladány	22,000	—	22,000	34 ⁰⁰	748,000
Csúcs mellett	62,528	62,528	—	—	—
Butyin	44,671	44,671	—	—	—
az ál. utba Szalonta	20,798	14,143	6,655	25 ⁰⁰	166,375
Körös Ladány	42,200	9,990	32,210	23 ⁰⁰	763,055
Robogány Lazur mel.	15,054	10,462	4,592	25 ⁰⁰	114,800
Tót Komlós	13,000	—	13,000	21 ⁰⁰	273,000
Bélfenyér	42,484	37,160	5,324	30 ⁰⁰	159,720
Butyin	19,920	19,920	—	—	—
Béél	4,453	2,453	2,000	25 ⁰⁰	50,000
Apatin	4,500	—	4,500	31 ⁰⁰	139,500
Újvidék	52,250	—	52,250	30 ⁰⁰	1,567,500
Zenta	13,500	—	13,500	30 ⁰⁰	405,000
Palánka	42,200	800	41,400	30 ⁰⁰	1,242,000
Újvidék	62,716	457	62,259	30 ⁰⁰	1,867,770
Zombor	30,500	—	30,500	30 ⁰⁰	915,000
Sz. Tamás	26,549	—	26,549	30 ⁰⁰	796,470
Glozsán	13,570	—	13,570	27 ⁰⁰	366,390
Kúla	16,200	—	16,200	30 ⁰⁰	486,000
Hidegkút mellett	37,600	30,000	7,600	31 ⁰⁰	235,600
Kikinda	35,374	—	35,374	31 ⁰⁰	1,096,594
az államutba Detta	38,823	—	38,823	31 ⁰⁰	1,203,513
Török Kanizsa	7,427	—	7,427	31 ⁰⁰	230,237
a Tiszaátjár. Szablyam.	7,003	—	7,003	31 ⁰⁰	217,093
a sőreghi indóházhoz	850	—	850	31 ⁰⁰	26,350
Lippa	29,500	29,500	—	—	—
az államutba Lugos	29,000	29,000	—	—	—
Nagyfalu	6,700	6,700	—	—	—
Kis Kostély	23,100	13,300	9,800	10 ⁰⁰	98,000
Kápolnáson alul	32,155	32,155	—	—	—
Vallemár	10,600	10,600	—	—	—
Gilád	7,500	7,500	—	—	—
Óláh Boksán	20,700	20,700	—	—	—
Steuerdorfon át a kato- nai őrhatarig	21,500	21,500	—	—	—
Kakova	47,470	47,470	—	—	—
a Székási határon	21,145	21,145	—	—	—
Szénfalva	17,680	17,680	—	—	—

Folyó szám	Neve az országos utnak	Neve azon megyének, hol az út keresztül vonúl	Kezdő-
			pontja
256	Orav.-Fehértemplomi	Krassó	Oravicza
257	Orav.-Nikolincz-Strázs.	Krassó	Nikolincz
258	Lugos-Verseczi	Krassó és Temes	az államutból Lugos

E kimutatásból látjuk, hogy az illető országos utak micsoda megyékbe esnek, melyek kezdő és végpontjaik, milyen egyenként és összesen a hosszúságuk, micsoda részeik kiépítvék s még csinálatlanok, ezek mennyi költséget igényelnek?

Látjuk nevezetesen : hogy a kormány részéről országosaknak elismert, s ilyenek gyanánt kezelt utvonalak száma jelenleg :

258-ra rug ; hogy közülök

132 már egészen,

99 pedig csak részben ki van építve ; ellenben :

27 még egészen csinálatlan állapotban van ; hogy egyetemes hosszúságuk hozzávetőleg

$1750 \frac{3429}{4000}$ mértföld, s hogy ezek közül mintegy

$1117 \frac{482}{4000}$ mértföld ki van építve, ellenben

$633 \frac{2947}{4000}$ mértföld még természetes állapotú levén, ezeknek tökéletes kiépítésére közelítőleg számítva :

51.873,163 forintnyi költség igényeltetik.

Ehhez még az évenként felmerülő több millióra menő fentartási kiadásokat hozzá gondolva, képzelhetjük, mily ropant áldozatokat kell hoznunk, hogy közlekedési vonalaink a jelenkor igényeinek megfelelő állapotba tétessenek.

Ily rendkívüli áldozatok mellett a nemzet méltán követelheti mind azoktól, kik az utcsinálás ügyével majdan megbizandók, hogy kellő szakavatottsággal felruházva legel-

Vég-	Összes hossza	csinált	csinálatlan	teljes kiépítésére kellő költség	
				ölen- ként	összesen
pontja	f o l y ó ö l e k b e n			for.	forint o. é.
Krusitzán át a kat. örh.	5,917	5,917	—	—	—
Szubotina	11,363	11,363	—	—	—
Kudricz	36,959	14,959	22,000	15 ⁰⁰	330,000
Összesen	7.003,429	4.468,482	2.534,947	—	51.873,163
vagyis: mértföldekben	1750 ³⁴²⁹ ₄₀₀₀	1117 ⁴⁸² ₄₀₀₀	633 ²⁹⁴⁷ ₄₀₀₀	—	—

ső feladatuk s szent kötelességöknek tartásáért ernyedetlen buzgalommal oda törekedni, miszerint hazánk helyi s egyéb viszonyainak alapos felfogása mellett, úgy intézkedjenek, hogy az utépítés a lehető legnagyobb takarékoszággal s legolcsóbban eszközöltessék. — Hogy az üdvös cél elérésére kedvező alkalom nem fog jövedőre sem hiányozni, hosszasan bizonyítgatni szükségtelen; elég e tekintetben csak a fő tényezőkre hivatkoznom, melyeknek egyike az utak czélszerű kitűzésére vagyis vonalozására (Tracirung) másika pedig a köpályáknak adható szélességre vonatkozik.

A helyes útvonalozás minden rendes utépítéseknek első és fő feladata; ez biztosítja leginkább a könnyű és kényelmes közlekedést, a költség dolgában pedig nem ritkán százvezreknek megtakarítását teszi lehetővé.

Tanúsítja ezt a mindennapi tapasztalás, de bizonyítja különösen a következő tényleg előfordult érdekes eset:

Államutaink egyikén mintegy két mértföld hosszú természetes és igen rossz állapotú hégaz új ból való építendő. Az illető két megyei mérnök által két különböző terv készült e célra; egyike szerint az út hegyeken keresztül, másika szerint pedig egy tágas völgyön való vezetendő. Az elsőnek foganatba vétele hozzávetőleg 300,000, a másodiké 600,000 frtot igényelt volna.

Azonban tekintettel ezen nagy költségekre, felső helyen elhatározottat, hogy a tervezett vonalak még egyszer helyszini-

leg megvizsgáltassanak. Az érdekes feladat nekem jutván, főfigyelmemet legelől is az illető tájnak részletes tanulmányozására fordítám, melynek eredményét a tervekhez szembe-sítvén, arról győződtem meg, hogy mindkét ajánlott út tökéletesen el van hibázva, s egyik sem fogadható el. Más czélszerűbb vonalat kellett tehát keresni, s véglegesen megállapítani; ennek megoldása kevés napnak műve volt.

S az általam kitűzött és döntő helyen már el is fogadott irány nemcsak hogy mindenhol a róna völgynek természetes síkját követi s így mind végig vízirányos fekvést nyert, hanem egyszersmind 700 öllel rövidebb lett az előbb említett két iránynál, mely sok helyen ölenkénti 3, sőt 4 hüvelyknyi esetével a közlekedést mindig nehezítette volna. A költséget illetőleg pedig kiderült, hogy az ujonnan kijelölt vonal csak 180,000 frtot, tehát 120,000 s illetőleg 420,000 frttal kevesebb költséget igényel tökéletes helyre állítására. Az egész út hossza csak 2 mfd, tehát ekkora különbség a költségben hihetlenné látszhatnék; mind a mellett való. Ez tehát komoly intésül szolgálhat arra, hogy új országos utaink vonalozására a megkívántató szakavatottság mellettannál nagyobb gond és figyelem fordítandó, minél bizonyosabb az, hogy a czélszerűen épített útnak fentartása kevesebb évi költséget is igényel.

De a másik tényező t. i. a kőpálya szélessége is nagy befolyással van az utépités költségeire, s azért e részben megjegyzendőnek tartom, hogy a fennebbi költségvetésnél azon föltételekből indultam ki, miként az utak kőpályája a mostan divatozó gyakorlat szerint legalább is 18 láb szélesre építések. Ámde az alföld sok vonalán, s általában véve oly vidéken, hol a kőanyag előállítása igen költséges és bajos, a forgalom nem épen oly élénk, semhogy keskenyebb kőpályával be nem érhetnők, minthogy pedig a könnyű közlekedés érdekében fődolog az, hogy mennél hosszabb, — habár keskenyebb — kőpályák létesüljenek, tehát a célnak, főképen ily nagy területű s a mellett pénzszegény országban, meg lesz felelve, hogy ha legalább addig, míg kereskedelmünk mostani pangásából ki nem bontakozik, az úttöltésnek megadatik ugyan a szokásos 30 lábnyi szélesség, de a kőpályának szélessége 12

lábra, azaz két szekérvágányra szabatik, ez által legkevésbé sem zavartatván a találkozó szekereknek a 30 láb széles töltésen mindenkor történhető kitérése.

Ezen megszorítás különösen az idézett táblázatban kis fekete keresztekkel jelzett utvonalonknál alkalmazható levén, azoknak építési költségei 18-tól 12-tőre azaz közel egy harmadával, vagyis :

$$\frac{49.187,093}{3} = 16.395,698 \text{ frtal fognak mérsékelteni; s így az}$$

összes költségek :

51.873,163 — 16.395,698 azaz 35.477,465 frtra szállandanak le; s ez a költség azon lehetőleges minimumának tekintendő, mely jelenleg fennálló országos utainknak még hátra lévő kiépítésére a legkedvezőbb viszonyok alatt is szükségeltetni fog.

De midőn figyelmünket a közlekedések újabkori fejlődésére vezetjük, szemet nem hunyhatunk az óriási haladás előtt, melyet főleg a vaspályák folyton szaporodó száma s kiterjedése nem csak a belforgalom fokozatára, hanem egyáltalában a kereskedelem sok felé elágazó irányzataira is döntőleg gyakorolt.

Hogy ezen haladás új forgalmi viszonyokat szült, hogy ez új viszonyok országos utainkra befolyás nélkül nem maradhattak, hogy ezen befolyás uthálózataunk módosítását, illetőleg kiegészítését s czélszerű rendezését parancsolólag követeli, ki vonhatná kétségbe? A kérdés csak az : vajjon hol, miként, és mily terjedelemben kellend módosítani, kiegészíteni s berendezni utainkat?

Ezen kérdés korszerűsége és jelentőségétől áthatva úgy vélekedtem, hogy annak beható megvitatása közérdekű dolog s így történt, hogy hosszú évek során szerzett tapasztalatok által felbátorítva, és támogatva a megyékben székelő mérnöki hivatalok becses közlései által, feladatombul tűzém ki, az ország közlekedési viszonyai, s az ezekből eredő igényeknek tüzetesebb tanulmányozása után, oly javaslatot készíteni, és pedig nemcsak általános nézetekből indulva, hanem minden állapotaink s létező viszonyaink számbavételével, úgy hogy az legalább kezdeményül szolgálhasson azon alap le-

tételére, melyen tovább építve döntő helyen véglegesen fog-nak határozhatni. *)

A következő javaslat megyénként tárgyalja az észlelt hiányokat, főlemli a szükséges kiegészítéseket, s felsorolja az úthálózatba még fölveendő vonalokat, valamint a kihagyandó utrészleteket is, nem mellőzvéen sehol a helyi viszonyokhoz mért indokolást; úgy mint következik :

I. Mosony megye.

Ezen megye úthálózatát közelebbről szemügy alá vévén, legelől is azon hézag tűnik fel, mely Barátfalva (Mönchsdorf) és Zarándfalva (Zurndorf) között létez. Minthogy ezen hiány mellett a közlekedés Eszterháza vidéke és Pozsony között egészen félbeszakasztatik, az említett darab az országos utak sorába annál inkább fölveendő, mivel a Fertő partján sűrűen fekvő községeket Pozsony várossal leg-rövidebb s majdnem egyenes irányban köti össze, egyszersmind Zarándfalvánál a vasúti állomást is megérintvén.

Czélszerűnek, sőt szükségesnek mutatkozik továbbá a Sövényházától Lébényen át Jánosházra vezető s itt a buda-bécsi államútba vágó községi útnak az országos utak közé való fölvétele, különösen azért, mert e szakaszon a közlekedési forgalom már jelenleg is azon oknál fogva igen élénk, minthogy a Rába völgye számos községei egyedül csak ez úton közlekedhetnek a bondácsi, liczkói s ásványi malmokkal.

Továbbá még a v i n d e n - b r u c k i községi út is azon oknál fogva az országos utak közé fölveendő, mert eltekintve attól, hogy a pozsony-varasdi út mentén levő helységeket Bruck várossal közvetlen kapcsolatba hozza, ezen vonal főleg még a hírneves s kifogyhatatlan margitai kőbányában fejtett építő kövek Bruck városba illetőleg Osztrák honba történő szállítását is közvetíti.

A n é z i d e r - w i l f l e i n s d o r f i közlekedési út, mely a magy. óvári orsz. út közvetlen folytatását képezi s a Bécs

*) Az országos építészeti igazgatóság hasonló földadat megoldásával foglalatatoskodik.

felé tartó tömérdek szénaszállítványok miatt nem csekély jelentőségről tanuskodik, szinte országosnak lenne bélyegzendő annyival inkább, mivel Wilfleinsdorftól egészen Bécsig rendes út létez már, az itt tárgyalt közlekedési útrész pedig már kiárkolván sőt jobbadán már kavicsolva is levén, körülbelül még csak 500 ölnek kiépítését kívánja.

Ezen vonal elfogadása és létesülése esetében a vaspályával párhuzamosan haladó pándorf-brucki orsz. utvonal mellőzhető volna ugyan, de minthogy ezen útnak legnagyobb része magán vámút, az orsz. útalapot pedig csak 180 öl hosszú, közvetlen Pándorf helységben levő útszakasz érdekli, az ezentul is országos közlekedésül meghagyható.

Mosony megyében tehát: a Barátfalva-Zarándfalvai, a Sövényház-Jánosházi, a Winden-Brucki s végre a Nézider-Wilfleinsdorfi útszakaszok, vagyis öszvesen négy külön vonal volna országos kezelésbe átveendő, ellenben egy sem találkozáván, mely a fennállók közül a közlekedés hátránya nélkül kihagyathatnék.

II. Soprony megye.

A soprony-sümegi országút azon rövid szakasza, mely Kópházától Nagy-Czenkig terjed, bízvást elmaradhat, mivel a vaspályával párhuzamos, különben is a mosony-köszegi, soprony-téthi és soprony-győri országos utakon jövőkenők már Kis-Czenken térnek el Soprony felé.

Hogy azonban a közlekedés a sümeg-sopronyi országos uton N. Czenktől Soprony felé meg ne zavartassék, folytatása Nagy-Czenktől Kis-Czenken át volna eszközözlendő, honnét a soprony-győri uttal egyesülten Sopronynak fordulna.

Ennek megtörténtével az országos utak sorába még azon községi utat is föl kell venni, mely N. Czenket Német-Keresztúron át Haracsonnal s így a haracson-schwarzenbachi orsz. uttal stehát ezt is vizsont a N. Czenki vasúti állomással köti össze; ezen útszakasz a fejlődött közlekedési viszonyoknál fogva, jelenleg már kavicsoltatik is.

Különös érdekléssel bir végre még azon út, mely Szilisárkánytól Csornára vezet, mert a csornai gabona piacra Szilisárkány környékéről nagy szállítások történvén,

ezen közlekedés helyreállításával pedig egyszersmind a soprony-pápai útvonal a soprony-györivel s ez által Győr város és ennek vidékével legrövidebb irányban kapcsoltatván össze : annak országos kezelésbe leendő fölvétele csakugyan igazolva van.

A mondottaknál fogva Soprony megyében a vaspálya tözsomszédságában elvonuló pókház-n. czenki útrész kihagyása mellett országos kezelésbe e következők volnának fölveendőek :

A N. Czenktől Kis-Czenkig terjedő kis darab ;
a N. Czenk-Haracsony-i útrész, s végre
a Szilisárkány-Csornai vonal.

Végül megjegyeztetik, hogy a soprony-győri országos út a Duna folyam vidékét Sopronnyal s Magyarország nyugoti részével, közvetve pedig Stájerországgal is kapcsolván össze, nem csak országos, hanem inkább állami közérdekű jelentőséggel bír, s azért mint ez különösen Soprony megye részéről több ízben nagy nyomatékkal s alaposan indítványoztatott, az államutak sorába volna mielőbb iktatandó. Erről, valamint más országos utvonalok állami kezelésbe leendő fölvételéről bővebben alább még szó leend.

III. Győr megye.

A Mosony megyére vonatkozó indítványhoz csatlakozólag s folytatásául az ott említett sövényház-lébény-jánosházi utnak, mind Győr, mind Mosony érdekében a sövényházencse-téthi vonal országosnak volna bélyegzendő. Továbbá, nem csak Győr és Pozsony megye, hanem a szomszédos fölvidék érdeke is megkívánja, hogy : a győr-medveböösi útvonal is az orsz. úthálózatba vétessék föl, az által Győr, Szerdahelyen át, a diószegi vasúti állomással és folytatólag Szereddel kapcsoltatván össze ; onnét rendes kész utakon három irányban nyílik meg a közlekedés, t. i. Nagyszombath, Galgóc és Nyitra felé.

Megjegyzendő még, hogy ezen út két vaspályát, nem különben a Nagy- és Kis-Dunát közvetlen kapcsolatba hozván, némileg hadászati érdekekkel is bírna.

Győr megyére nézve tehát ajánlatnak: a Sövényház-Enese-Téthi, és a Győr-Medve-Böcsi utvonatok az országos úthálózatba leendő fölvételre.

IV. Komárom megye.

Ha Komárom város élénk és kiterjedt kereskedelme, a komáromi fővár, és szőnyi erődtítmények kellő figyelembe vétetnek, azonnal szembe tűnik, hogy: a szőny-tata-szöllös-a. gallai útszakasznak nem csak kereskedelmi, hanem hadászati szempontból is nagy fontossága van, és mint-hogy azonkívül Komáromot a buda-győri országúttal, tehát Budával is czélszerű irányban köti össze, még azon figyelemre méltó érdekekkel bír, hogy a buda-bécsi államutat tökéletesen pótolja azon esetben, ha-hogy emezzen a közlekedés bár mi oknál fogva félbe szakasztatnék. Szembe ötlük továbbá az is, hogy a Szőny-Kócs-Dád-Bokod-Ondód-Móori vonal kereskedelmi tekintetekből szintén minden figyelmet érdemel, módot nyújtván ezen, termékekben dús és igen népes tájéknak úgy Komárom, mint Fehérvárral közlekedhetni. Ezen előnytől jelenleg tökéletesen meg levén fosztva, nedves rosz időben ezen piacok egyikével sem érintkezhetik, miért is a Szőny-Kócs-Móori útvonalnak országos kezelésbe fölvétele szintén ajánlatik, valamint a következő

Udvard-szemere-koltai vonalé is, minthogy ez a közlekedést egyfelől az Érsek-Ujvár-Verebélyi, és a Komárom-N. Kalna-Beszterczebányai orsz. utak között, s így Besztercze s ennek környéke, másfelől az Érsekújvári vasút állomás között is közvetíti, s így nem csekély kereskedelmi fontossággal bír; továbbá:

A Tát-Zsámbék-Bicskei útszakasz nem csak Esztergam és Fehérmegyék, hanem a mennyiben Szomor táján Komárom megye területét átmetszi, ez utolsónak érdekében is.

Minthogy a Nyárad-Gutta-Komáromi ország. ut kiépítve még nincs, az ott fennálló vízszabályozási nehézségek miatt pedig nem várható, hogy annak helyreállítása egy hamar foganatha vétethessék, s azért jelenleg az egész Csallóköznek Komárom felé irányult igen élénk forgalma a Nyárad-Laki

irányt követi s minthogy továbbá azon útszakasz még az esetben is, ha a Guttai út majdan elkészülend, mindig felette szükséges marad, nem csak a környező helységek, de még Nyitra megye érdekében is, ez utóbbi egyedül csak a szóban levő úton juthatván a dunai malmokhoz, ezeknél fogva a hajdan országilag kezelt Nyárasd-Ap. Szakállos-Laki vonal az országos utak sorába való visszahelyeztetése különösen ajánlatik.

Komárom megyében tehát még a következő vonalak volnának országos kezelésbe átveendők: a Szöny-Gallai, a Szöny-Bokod-Móori, az Udvard-Koltai, a Tát-Zsám-bék-Bicskei, Szomor melletti s végre a Nyárasd-Laki útvonal.

V. Székesfehérvár megye.

Fehérvár és Esztergom város mint székhelyei a hasonló nevű két megyének — nem különben az e két város között elterjedő vidéknek forgalmi viszonyai követelik, hogy a részben már meglevő útszakaszok a még hiányzók helyreállítása által kiegészítessenek s a közlekedés folytonossága mielőbb helyrehozassék. E célból főleg a Bicske-Zsám-bék-Mány-Homori szakasznak kiépítése s országos kezelésbe fölvétele kívánatos.

Móornál vasúti állomás és gőzzel hajtott fametsző gyár léteztvén, hová s honnan sok kemény faneműek szállíttatnak, nem csak Fehér, de különösen Komárom megye érdekében áll a Móor-Ondód-Bakodi útszakasznak a vasúti állomásig leendő kiépítése s az országos kezelésbe való átvétele.

A középítésszét érdekében fekszik továbbá, hogy a Sós-kút-Hatháza-i útszakasz a Buda-Gráczai állam utig országilag kezeltessék, különösen a végett, hogy a sós-kúti kőbányában fejtett, felette nagy becsű fa ragott kövek roppant tömegének könnyebb szállítása lehetővé tétessék. Más országos érdekű vonalak egyébiránt e megyében még a következők:

Az Alcsuth-Váal-Baracska-i út, minthogy a megye felső része eladásra szánt gyapját és gabonáját épen ez uton szállítja le vagy a Martonvásári vasúti állomáshoz, vagy pedig az államutra, továbbá:

A Bicske-Sőredi vonal a Zámoly-Fehérvári ágazattal, mert ez nem csak a megye felvidékének Székesfehérvárrali közlekedetésére, hanem a sok tüzi és építőfa, valamint gabona neműek Székesfehérvárra történő szállítására nézve is kiváló fontossággal bír; továbbá:

A Szolgaegyház-Adonyi útszakasz, mint hogy általa Fehérvár és környéke az adonyi gőzhajózási állomással jut érintkezésbe, honnan viszont fa és gabona neműek szállíthatnak be.

A Czece-Előszállási irány, mely általa a megye alsó vidéke a földvári gőzhajózási állomással kapcsoltatván össze, onnét viszont puha faneműekkel, sóval sat. láttatik el az érintett vidék.

Fehér megyében ezek szerint a következő vonalak lennének országos kezelésbe ujonnan fölveendők: a Bicske-Zsámbék-Mány-Szomori; a Mór-Ondód-Bakodi; a Sósút-Hatházi; az Alcsúth-Váal-Baracska; a Bicske-Sőredi, zámoly-fehérvári ágazatával; a Szolgaegyháza-Adonyi; s végre a Czece-Előszállási vonal.

VI. Veszprém megye.

Ezen megye uthálózatának czélszerű kiegészítése megkívánja, hogy a mostan meglevő országos utakon felül még a következők vétessenek föl országos kezelésbe:

A Gyepes-Noszlop-Pórszálóki közsgút, mert ez a népes vidék főközlekedését eszközli Veszprém és Szombathely kereskedelmi városok közt, a Pápa-Tapolczai országos út közvetítése által pedig még némi részben Zala megyével is. Ezen kedvező fekvésének tulajdonítható, hogy a kérdéses útszakasz jelenleg már ki van építve és jó karban tartva. Továbbá:

A Bakony-Sz. Királyi-Redei útszakasz a Veszprém-komáromi orsz. utnak kiegészítő részét képezvén, ezen vonal kiépítésére szükséges előmunkálatok, már 1858-iki évben hatóságilag rendeltettek el.

A Veszprém-Csopáki útrész, mely felsőbb rendeleteknél fogva eddigelé már meg is építettett. Ellenben az orsz. utak sorából kihagyandó.

A Veszprém-Eörs-Csopáki útszakasz, miután ez az ímént tárgyalt rövidebb Veszprém-Csopáki irány által teljesen pótolva van.

Ezeknél fogva tehát Veszprém megyében az orsz. úthálózatba még felveendők: a Gyepes-Noszlop-Pórszálóki, a Bakony-Sz-Királyi-Rédei és a Veszprém-Csopáki egyenes vonal; ellenben kihagyandó a Veszprém-Eörs-Csopáki kerülő.

VII. Vas megye.

Habár Vasmegyének igen terjedékes és czélszerűen rendezett úthálózata vagyon, itt ott még is oly hézagok találkoznak még, melyeknek kitöltése a közlekedés czélszerű kiegészítése végett országos érdekből nem csak kívánatos, de szükséges is. Ilyenek főleg e következők:

A Pinkafő-Neustifti községi út, melyen a forgalom Magyar- és Stájerország között igen élénk, nagy mennyiségű fakészítmények, valamint bor és gabona nemüek szállítatván el rajta.

Az Inczéd-Kőszeghi útszakasz, minthogy közvetítése által F. Ór, Rohonc és Kőszeg jelentékeny piacjai egymással rendes kapcsolatba lépven, az igen népes, főleg gabona és fával kereskedő fölvidék anyagi jóllétének előmozdítására ezen vonal nem csekély befolyással van; továbbá:

A Tárca-Borostyánkői út, minthogy a f. ör-tárcai, valamint a Léka-Borostyánkői, Tárca és Borostyánkő között rögtön végződő országos utakat czélszerűen egybefűzven, egyszersmind Kőszeg vidékét a tárcsai fürdőn át a stájerországi Hartberg várossal hozza kapcsolatba;

A Kőszeg-Acsád-Váthi vonal, mely Kőszeg és Sárvár városok élénk kereskedést üző vidékét az Acsádi vasúti állomással, nem különben a nevezett két várost egymással a lehetőleg legczélszerűbb irányban kötven össze, kétség kívül közérdekűnek mondható.

A Pinka-Mindszent-Pornói, mely a Körmen-Burgói orsz. útból kiágazván s Német Sároslak, Sz. Péterfa s több más helységeken át vonulván, Pornónál a Szombathely-Burgói orsz. útba szakad, minél fogva ezen út által számos

pinkavölgyi helységek közlekedésén Szombathely és Burgó felé alaposan segítve lenne.

A Hám-Battavári közlekedés, minthogy ez egy részben a Szombathely-Veszprémi országos, valamint a Buda-Gráczai állami utakat helyes irányban kapcsolja egybe, más részben a népes felső Rába völgy és Zala megye közt már most is fennálló élénk forgalom kielégítésére szolgál.

A Kis-Czell-M. Gencs-Várkeszői útszakasz, mely mint legrövidebb összekapcsolja a Soprony-Pápa-Veszprém és Szombathely-Pápa-Komáromi országos utaknak, egyzersmind alkalmat nyújt a Rába vidékén elhelyezett számos községeknek a Kis-Czelli és Sárvári piacokkal közlekedhetni.

A Vasvár-Egerszeghi útszakasz, mely egyfelől az Egerszeg és Vasvár között fennálló élénk forgalom biztosítására szolgál, más felől pedig a Rába és Zala folyók völgyterületei közt állítja helyre a közlekedést, egyzersmind módot nyújtván ezen vidéknek, a Sz. Tamási, vagy pedig a Sz. Iványi vasuti állomáshoz jutni.

Zala megye érdekében fekszik továbbá, hogy a Lövé-Öri-Sz. Péteri közlekedés biztosíttassék, minthogy általa a Zalabér-Lövői út a Regede-Csákány-Körmendi országgal közvetlen kapcsolatba hozatnék s Zala megyének ez irányban Stájerországgal üzőtt fa és borkereskedelme előmozdítottatnék.

A mondottaknál fogva Vas megyének úthálózata a következő vonalakkal volna kiegészítendő: a Pinkafő-Neustifti, az Inczéd-Kőszeghi, a Tarcsa-Borostyánkői, a Kőszegh-Acsád-Váthi, a Pinka-Mindszent-Pornói, a Hám-Battavári, a Kis-Czell-M. Gencs-Várkeszői, a Vasvár-Egerszeghi s végre a Lövé-Öri-Sz. Péteri vonalakkal.

VIII. Zala megye.

Tekintettel arra, hogy Zala megyének kereskedelmi forgalma a többi közt oly irányt is követ, melyen eddigelé orsz. út nem létez, ezen hiány a következő vonalak orsz. kezelésbe leendő fölvétele által jövőre közérdekből mellőzendő volna.

A Lenti-Radomos-Ganissa-Lipahóczy utszakasz, mely a megye derekán elvonuló keszthely-zalaapáti-lenti nevű orsz. utnak egyenes folytatását képezi Regede felé, s így Zala megye jelentékeny részét Stájerországgal lehető legrövidebb irányban köti össze; továbbá a Hosszufalu-Hidvégirővid utszakasz, mint a Letenye Alsó-Lendvai orsz. utnak természetes folytatásába eső s az imént említett Lenti útszakasszal egyesülten Regede felé vezető irány.

A Zalalövő-Órisz. Péteriközlekedés, melynek fölvétele már a vasmegyei orsz. utak tárgyalásánál bővebben indokoltatott.

A Pölöskefő-Gelseirővid utszakasz ezen népes és terménydus tájéknak a Gelsei vasúti állomással való összeköttetése végett.

A Szigliget-Tördemicz-Gyulakeszi közlekedés, mely káptalanfői ágazatával, közvetlen kapcsolatban lévén ezen bortermelő vidékkel, egyszersmind a Tapolcza-N. Kanizsai állam és Tapolcza-B. Füred-Veszprémi orsz. uttal érintkezik; továbbá:

A Dombori-Kottori közlekedés, mely eltérítve attól, hogy a póstajárásnak szolgál közlekedési eszközzül, a kottori vasúti állomást egyfelül a kákanyai rév és hajózási állomással, más felől Légráddal és folytatólag Horvátországgal juttatja érintkezésbe.

A Stridó-Saffarfkői közlekedés mint folytatása a Csáktornya-Stridói zsákutnak a Regede-Mura Szerdahely-Kottori orsz. útig.

Ezen kis darab megnyitásával a Csáktornya-Stridói vidék közvetlen érintkezésbe jut stájerországi Regede vidékével.

Mind Zala mind Vas megye érdekében áll továbbá a:

Nekeresd-Egervári közlekedés, melynek az orsz. úthálózatba fölvétele egyébként már a Vas megyét érdeklő javaslatban a Vasvár-Egerszeghi útra vonakozó pont alatt közelebből indokoltatott.

Az egymással szomszédos Zala, Veszprém és Somogy megyék közös érdekében van végre, hogy országos kezelésbe vétessenek még:

A Csopák-Veszprémi közlekedés a Nosztori pusztán át a megye határáig, megjegyezvén, hogy annak veszprém megyei folytatása már a fennebbieken tárgyalattott; végre:

Az Aszófő-Tihanyi útszakasz, mely a Tihanyi félszigeten át a Balatonig vezetve, egyfelől Somogy és a Szántói vasúti állomással, másfelől a Tapolcza-Füredi orsz. út által közvetve Veszprém megyével állítja helyre a közlekedést.

Zala megyében tehát következő új vonalak lennének még országos kezelésbe veendőek: a Lenti-Radomos-Lipahóczy, a Hosszúfalu-Hidvégi, a Z. Lövő-Őrész. Péteri, a Pölöskefő-Gelsei, a Szigliget-Gyulakeszi, Káptalan-Tóti ágazatával, továbbá: a Dombori-Kottori, a Stridó-Saffarfkői, a Nekeresd-Egervári, a Csopák-Veszprémi, végre az Aszófő-Tihanyi vonalak.

Az országos utak sorából ellenben kihagyandók:

a Csopák-Eörsi vonal Veszprém felé, mert ez a Csopák-Veszprémi egyenesebb irány által tökéletesen pótoltatik, nemkülönben: az Alsó-Lendva-Csepencsóc-Belatinczi szakasz, mely a Lenti Radomos-Lipahóczy közlekedés által feleslegessé válik.

IX. Somogy megye.

Vas és Zala megyéhez hasonlólag Somogy megye is követeli, miként saját közlekedése úgy, mint a körülötte fekvő szomszédos megyék érdekében, nehány az orsz. úthálózatot czélszerűen kiegészítendő új vonal országos kezelésbe vétessék; nevezetesen:

A Barcs-Iharosberényi községi út Babosán és Berzenczén át, és

A Barcs-Szigetvári közlekedés, mert Horvátország keleti és Slavonia nyugoti részének Barcon összpontosuló s onnat főleg Kanizsa és Pécs felé szétágazó kereskedelmi forgalma, valamint Somogy alsó részének kereskedése okvetlenül kívánják, hogy ezen két vonal irányában biztos közlekedés mentől előbb létesüljön.

Igaz ugyan, hogy a pécs-kanizsai vaspálya létrehozása esetében ezen két vonal részben felesleges leendene, mert ak-

kor a közlekedést több helyen inkább északtól dél felé irányozva, a vaspályára merőlegesen kellene helyreállítani, de minthogy ennek építése még bizonytalan, ezen körülmény jelen alkalommal tekintetbe vehető nem volt; továbbá:

Az Istvándi-Pusztá Sz. Mihály községi út, minthogy Barcs és a Dráva vidékét Kaposvárral mint a megye szülpontjával igen helyes irányban hozza kapcsolatba.

A Siófok-Som-Felső-Szeghi vonal, minthogy általa Somogy és Tolna megyék felvidéke a Siófoki vasúti állomással köttetnék össze; igen szükséges továbbá:

A Homok-Dombóvári közlekedés, mely a Kaposvár és Szegszárd közti folytonos növekedésben levő forgalom közvetítésére szolgálván, annál nagyobb jelentőségű, mivel Somogy és Tolna között más közvetlen kapcsolat ekkoráig nem létezik, a szóban levő közlekedés által pedig a Dunát szegélyező Tolna megyének kereskedelmi üzlete, nem csak Kaposvárra, hanem az épülő félben levő kaposvár-kanizsai államúton Kanizsára és az ottani vaspályára akadálytalan folyását vehetendi.

A Kaposvár Szántódi út, mely most Andocs től kanyarulatosan vezetve Karádnak s onnét Szárszónak tart, jövőre Andocstól egyenesen a Szántódi vasúti állomáshoz annnyival inkább vezetendő, mivel itt a Tihanyi félszigeten Aszfőtől tervezett vonallal találkozik, és a Karádon volt cs. k. járásbeli bíróság megszüntével azon ok is elenyészett, melynél fogva ezen útnak eredetileg amugy is közvetlenül Szántódnak engedélyezett iránya elhagyatott.

Mint nélkülözhető vonalak ellenben az országos utak sorából kihagyandók:

A Barcs-Szulok-Pusztá Sz. Mihályi és a Barcs-Lábod-N. Bajomi útszakasz, minthogy ezen két vonal egyrészt a Barcs-Istvánd-P. Sz. Mihályi út által feleslegessé válik, más részt országos érdeke azóta, hogy a Buda-Kanizsai vaspályá létesült s Balaton vidékének kereskedelmi forgalma a hajdan követett Bajom-Lábod-Barcsi irány helyett útját most egyenesen Kanizsának veszi, teljesen megszűnt; egyébként ezen két utvonal úgy mint a következők is eddigelé még természetes állapotban vannak.

Az Andocs-Karád-Szárszói útrész, minthogy ezt a javasolt Andocs-Szántódi egyenes irány tökéletesen pótolja; végre:

A Sellye-Sztárai útszakasz, mert az ottani vidék forgalma főleg csak a Barcsi és a Baranya megyei Vejth helység melletti nevezetesen révén eszközöltetvén, a Sztárai rév jelenleg oly jelentéktelenségre süllyedt, hogy gőzhajózási átlomásul sem választatott. Ezen annyival kevésbé lehet fennakadni, mivel a Sztárai révhez vezető utak Slavoniában úgy, mint Somogy és Baranyában még nincsenek csinálva.

Somogyban tehát a fennálló országos utakon felül még ujonnan fölveendők: a Barcs-Iharos-Berényi, a Barcs-Szigetvári, az Istvándi-P. Sz. Mihályi, a Siófok-Som-Felső Ireghi, a Homok-Dombovári s végre a Kaposvár-Andocs-Szántódi vonalak.

Ellenben az úthálózatból kihagyandók: a Barcs-Szulok-P. Sz. Mihályi, a Barcs-Láhod-N. Bajomi, az Andocs-Karád-Szárszói és a Sellye-Sztárai útszakasz.

X. Tolna megye.

Az országos utak sorába leendő föl vételre a fennálló közérdekek tekintetbe vételével e megye területén ajánlhatók:

A Tamási-F. Ireg-Siófoki vonal, Szegszárd és környékének — illetőleg a Dunának a Siófoki vasúti állomással leendő összeköttetésére szolgálván, ennek szükségessége már a somogyi utaknál indokoltatott.

A Dombóvár-Döbrököz-Duzsi községi út, melynek föl vétele mellett szóló indokok szinte már a Somogy megyei utak tárgyalásánál adattak elő.

A Szegszárd-Gemenczei vonal, mely a Duna folyót Szegszárd várossal és a Szegszárd Högyészi orsz. út által az imént indítványozott Dombóvár-Duzsi vonallal, tehát közvetve Somogy megyével is kötendő össze; továbbá:

A Várallya-Bonyhádi és a Morágy-Várdombi útrészek, mert az ottani útépitésre igen alkalmas kő leginkább csak a várallyai és morágyi kőbányákból nyerethetvén, ezen két vonal kiépítése és fenntartása — noha

egyébb tekintetben közérdekkel nem igen bír, az orsz. utépítő alapból lenne fedezendő.

Fehér megye érdekében kívánatos végre, hogy az Előszállás-Földvári rövid útdarab Tolna megye területén is az orsz. utépítő alapból építtessék ki, általa egyzsersmind a Győr-Székesfehérvár-Szegszárdi országos út a Földvári gőzhajózási állomással hozatván kapcsolatba.

Tolna megyében tehát újonnan fölvendő: a Tamási-F. Ireg-Siófoki, a Dombóvár-Döbrököz-Duzsi, a Szegszárd-Gemenczei, a Várallya-Bonyhádi, a Morágy-Várdombi s végre az Előszállás-Földvári útvonalok.

XI. Baranya megye.

A Dombóvári és Hegyháti járás kíváló érdeke követeli, hogy nem csak egymással, hanem a szomszédos vidékkel és a Mohács-Letenyei államút közvetítése által egyszersmind a megye főszékhelyével Pécs várossal lehetőleg legrövidebb irányban lépjen kapcsolatba.

Ezen czélból indítványoztatik: a Sásd-Dombóvári utszakasznak országos kezelésbe való fölvétele, Sásdtól Dombóig már ki van építve; továbbá véleményeztetik, miszerint:

A Lipovicza-Baranyavári, valamint a Baranyavári-Kisfaludi utszakasz is, ez utóbbi különösen az ottani bortermelés miatt figyelmet érdemelvén, az orsz. utak közé vétessék föl, míg ellenben a Szigetvár-Battinai orsz. útnak azon része, mely Lipoviczától Lakon át Kisfalud-ig terjed, ama kettő által pótoltatván, ezentúl az országos úthálózatból kihagyandó volna, épen úgy mint:

A Sellye-Sztárai utszakasz is, mely — a mint Somogy megyére nézve már megjegyeztetett — a Sztárai rév jelentőségének teljes megszűntével közérdekkel többé nem bír.

Így tehát Baranya megyében újonnan fölvendő: a Sásd-Dombóvári és a Lipovicza-Baranyavár-Kisfaludi.

Ellenben kihagyandók: a Lipovicza-Lak-Kisfaludi és a Sellye-Sztárai útrészek.

XII. Bács-Bodrog megye.

Ha ezen megye valamint a szomszédos vidék kereskedési mozgalma közelebbről vétetik szemügy alá, könnyen észlelhető, hogy itt leginkább csak a már engedélyezett országos utvonalak, illetőleg irányoknak megváltoztatása, nem pedig egészen újaknak fölvétele kerülhet szóba. Ezen célra indítványoztatik, hogy a Palánka-Zombori orsz. út Tovarisoától Bácsujfalun át egyenesen Hodsáknak vezettessék, minthogy ez irányban a posványos erdős és amugy sem igen járt Bács-Deróny-Karavukovai vidék kikerültetnék, az út hossza pedig mintegy $1\frac{3}{4}$ mértfölddel rövidülne.

Az Újvidék-Szegedi orsz. út Petrovoszellótól Moholig a Tisza árterületén levén vezetve, ezen két helység pedig kereskedelmi tekintetben érdeklél nem birván, az érintett útszakasz Újbecsétől nem Petrovoszélón át, hanem a balfelüli csárda mellett egyenesen Adának vezetendő, minthogy így a közlekedést veszélyeztető ártér kikerültetvén egyszersmind $\frac{1}{4}$ mértföldnyi hosszúság megtakarítható.

A szóba hozott változtatások által feleslegessé vált szakaszokon kívül az orsz. utak sorából még kihagyhatók:

A Bács-Kulai orsz. út, mert Slavonia és Bács-Bodrog alsó részének kereskedelme kiválólag csak Palánkán, Glozsánon és Újvidéken pontosul össze, ezen helységek pedig nem csak egymással, hanem Zombor, Baja és Szegeddel, és közvetve N. Kikindával is közlekedhetnek oda vezető orsz. utakon; ellenben Bács-Kula és a közben fekvő helységek közti forgalom oly csekély, hogy annak kielégítése jó községitnél többet nem igényel; végre:

A Csantavár-Zentai út, mert a közlekedés ez irányban felette csekély.

A fölycendő új útszakaszok tehát: a Tovarisoa-Bácsujfalu-Hodsáki és az Újbecse-Petrovoszelló-Adai.

Ellenben kihagyandók: a Tovarisoa-Bács-Karavukova-Hodsáki kerülő, a Petrovoszelló-Moholi, a Bács-Kulais végre a Csantavár-Zentai útszakaszok.

XIII. Pest megye.

E megyének jelen úthálózata helyes irányt követő számos utvonaloikat foglalván magában, a még felmerülhetõ kiegészítés csekély tere szorítkozik.

Az orsz. utak közé tehát csak a következõ szakaszok lennének még fölveendõk : a V á c z - A p e z i u t s z a k a s z, melynek a Vác és Csövár határain levõ része Pest megyébe esik. Ezen vonal által Vác város és a Duna közvetlen kapcsolatba jutván a Losonczy vasuttal Apcz mellett, és-viszont Nógrád megye a Dunával, kétség nélkül orsz. édekkel bir.

A Szegszárd-Gemenczei útszakasz, a gőzhajózási állomástól a megye határáig Szegszárd felé. Ezen vonal fontossága egyébként már a Tolnamegyei utak tárgyalásánál bővebben volt említve; s végre Esztergam és Fehér megye érdekében az ezen megyénél tárgyalt :

S z o m o r - Z s á m b é k - M á n y i közlekedés, mint kiegészítõ része a Táth-Zsámbék-Bicskei utnak.

Ellenben kihagyandó : a v a d k e r t - k i s k ö r ö s i r ö v i d ú t r é s z, mely noha felsőbb engedélyezés nélkül eddig elé orsz. út gyanánt kezeltetett, csak helyi érdekénél fogva figyelmen kívül maradhat.

Pest megyében tehát újonnan fölveendõk : a V á c z - A p e z i és a Szegszárd-Gemenczei útrészek és a S z o m o r - Z s á m b é k - B i c s k e i útszakasz.

Kihagyandók : a V a d k e r t - K i s - K ö r ö s i darab.

XIV. Nógrád megye.

A Pest-Losonczy vaspálya létrejövetele nagy befolyással levén e megye közlekedési hálózatára, tekintettel ezen befolyásra, a következõ vonalak, közérdekbõl, különös figyelembe ajánlhatók :

A Füleke-Csomai rövid szakasz, melynek helyreállítása által Gömör megye számos helységei, sőt Heves megye néhány községe is a füleki vasuti állomással kapcsolatba hozatnak.

A L o s o n c z - S a l g ó t a r j á n i v o n a l, mely Losoncz

mellett a Vác-Duklai államútból kiindulva, Rapp, Demecsér, Mucsiny, Romhány és Karancsberényen át, a Salgótarjáni vasuti állomásig terjed, s a csatlakozó gyöngyösi orsz.út közvetítésével a közlekedést Heves megye legjelentékenyebb részével nyitja meg, egyzersmind a közszentelepekhez való juttatást eszközölvén.

A Losoncz-Kokovai közlekedés Berzenczén, Poltáron és Pusztá-Zlatnón át; minthogy ez által a Gömör megyebeli gyárak egy része legrövidebb irányban a losonczy vasuti állomással köttetnék össze; továbbá :

A Pöstén-Andrásfalvai szakasz; ez által Balassa-Gyarmat és számos más helység, a közszentelepekkel, melyektől mostanáig a Karancs hegység által el van zárva, rövid irányban érintkezhetvén.

A Balassa-Gyarmat-Sziráki közlekedés Terenyén át, minthogy általa Balassa-Gyarmat és az onnét kiágazó orsz. utak közvetítése által Hont és Zólyom megye az Apczi vasuti állomással érintkezésbe jutna.

A Szirák-Váczi közlekedés, mert ez a két vasutat és Nógrád alsó vidékét a Dunával közvetlen érintkezésbe tenné, ez által ezen megye úgy, mint Heves megye iparos élete új rendületet nyervén. Heves megye érdeke kívánja, hogy :

A Kis Terenye-Dorogi rövid darab is vétessék figyelembe, minthogy általa annak észak-nyugoti része a Terenyei vasuti állomással kapcsoltnék össze, hasonlóképen :

Hont megye érdekében a Balassa-Gyarmat-Újfalvai közlekedés Nógrád megye területén különösen a felvidéken levő sok ipar-vállalat és vaspálya érdekében.

Ellenben az országos utak sorából kihagyandók :

A Losoncz-Fülek-Salgótarjáni szakasz, minthogy a vaspályával egyirányu, de különben is a Salgótarján-Romhány-Rappi vonal által tökéletesen pótolatik.

A Szántó-Hatvani szakasz, mely a vaspálya kiépítése után közérdekkel többé nem bir.

Ezek szerint Nógrád megyében az úthálózatba ujonnan fölveendők :

A Fülek-Csomai, a Losonez-Romhány-Salgótarjáni, a Losonez-Kokovai, a Pöstény-Andrásfalvai, a Balassa-Gyarmat-Sziráki, a Szirák-Vácsi, a Kisterenye-Dorogi s végre a Balassa-Gyarmat-Újfalui.

Ellenben kihagyandók: a Losonez-Salgótarjáni és a Szántó-Hatvani szakaszok.

XV. Zólyom megye.

E megyében főleg csak a következő új vonalak veendők figyelembe a fennállókon kívül :

A Breznóbánya-Rimaszombat-Putnoki-vonal, mely daczára az élénk közlekedésnek, és a póstajárás hátrányára Zólyom megyében az orsz. utak sorába fölvéve nincs, holott Gömör megyei folytatása országos kezelésben van.

Ezen hiány kiegészítése kívánja, hogy a Breznóbánya-Polhora-Tiszolczi utrész az orsz. utak közé soroztassék. Turócz és Zólyom megyék, jöllehet a közlekedés e két megye között igen élénk, semmiféle rendes uttal összekötve nem lévén, felette szükséges, hogy az Ulmánka-Hermanecz-Stubeni közlekedés orsz. útnak nyilatkoztassék ki, minthogy általa nem csak a két megye székhelyei, Sz. Márton és Besztercebánya a lehető legrövidebb irányban rendes kapcsolatba lépnének, hanem egyszersmind a Hermaneczi nagyszerű papírgyár és az Ulmánkai hengermű közvetlenül érintkezhetnék a felső megyékkel és Beszterczével is. Megjegyzendő még, hogy ezen út részben már el van készítve. Végül :

Hont megye érdeke kívánja, hogy a Tótpelsőcz-Szenográdi közlekedésnek a megye határán belől eső csekély része szintén az orsz. utak sorába vétessék föl.

Zólyom megyében tehát: a Breznóbánya-Polhora-Tiszolczi, az Ulmánka-Hermanecz-Stubeni és a Tótpelsőcz-Szenográdi utrészek orsz. utakká teendők.

XVI. Hont megye.

Minthogy e megye éjszak-keleti jelentékeny részének semmiféle orsz. utja nincs, s ezen vidék a megyének nyugoti részétől, úgy mint Nógrád megyétől nagyobb hegylánczolatok által el van rekesztve, kereskedelmi üzlete és iparos életének fejlődése ily mostoha viszonyok alatt nem várhat lendületet.

Indítványoztatik tehát, miszerint a Balassa Gyarmat - Csab - Szenográd - Tótpelsöczi közlekedés az orsz. utak közé vétessék fel, megjegyeztetvén, hogy ez által a megye keleti igen népes környéke egyfelől Balassa Gyarmaton át Vác és Pesttel, másfelől Tótpelsöczön át Beszterczebányával közvetlen kapcsolatba jönne, ezen felül pedig a szóban levő terület közigazgatási érdeke is nem csekély mérvben segítettnek elő. Továbbá közigazgatási, valamint kereskedelmi tekintetből szükséges, hogy

a Letkés - Szalk - Kövesdi $1\frac{1}{4}$ mértföldnyi utszakasz szintén orsz. kezelésbe vétessék, minthogy általa nem csak az ipolysági és batkai járások jönnének egymással érintkezésbe, hanem e vonal Esztergomig való folytatása által, Hont és Esztergam megyék székhelyei, és a mi különös figyelmet érdemel, az Ipoly és Garan folyók jobb és bal partjai nemcsak egymással, hanem a Nánai vasúti állomással is lennének összekötve.

A Marianostrai fegyenczház és a Szobbi vasúti állomás között fenntartandó rendes és biztos közlekedés végül megkívánja, hogy a Szobb - Marianostrai, egy mértföld hosszú utszakasz is országos kezelésbe vétessék.

Ezek szerint Hont megyében a fennállókon kívül még következő új vonalok országos kezelésbe veendőek: a Balassa-Gyarmat-Tótpelsöczi, a Letkés-Szalka-Kövesdi és a Szobb-Marianostrai utszakasz.

Ellenben kihagyandó: a Tompa-Szalatnai útrész, mely közérdekkel egyáltalán nem bír, s amugy is zsákutat képez.

XVII. Esztergam megye.

Minthogy ezen megye Fehér megyével élénk kereskedelmi viszonyban áll, nevezetesen a Táth-Bicskei irányban véghezmenő kőszén, olfa, gabona és borszállításokra nézve, legelől is szükségesnek mutatkozik, hogy

a Táth - Zsámbék - Bicskei útvonal annyival inkább vétessék figyelembe, mivel Esztergam közvetlenül csak ez uton közlekedhetik Fehér megyével.

E megye területén azon kívül még a Hont megyei utaknál említett: Párkány - Kövesdi közlekedés is országos kezelésbe veendő.

Tehát Esztergam megyében még csak: a Táth - Zsámbék - Bicskei és a Párkány - Kövesdi szakaszok veendők föl az uthálózatba.

XVIII. Bars megye.

Bars megye nyugoti fele, valamint Nyitra, Trencsén, Turóc és Árva megyék érdekében fekszik, hogy az Érsekújvár-Verebélyi orsz. ut azon folytatása, mely Verebélytől Ar. Maróthon és N. Ugróczon át az A. Kubini orsz. utig terjed, az orsz. utak sorába vétessék föl, minthogy nem csak a megye székhelyét annak éjszaki és déli részével kapcsolatba hozza, hanem a fennérített egész vidéknek lehető legrövidebb irányban utat nyit az Érsekújvári vasuti állomáshoz. Ez útvonalaknak az országos utak közé való fölvétele különben már hivatalosan javasoltatott.

Továbbá kereskedelmi és közigazgatási célokból szükséges, hogy az Esztergam - Kálnai országos út Ar. Marótig folytattassék, mert ez nem csak Esztergam és Bars megye székhelyeit kötné össze egyenes irányban, de a Lévai járást is Ar. Maróttal, valamint az alsó Garan völgyét az ebedeczi kőszénbányával. Ez utóbbi azonban feltételezi, hogy

a K. Apátitól az ebedeczi kőszén - bányáig terjedő mintegy $\frac{7}{8}$ mértföld hosszú utszakasz szintén az orsz. utak közé vétessék fel, annyival inkább, mivel a szóban

levő bánya keresetmódot nyújt nem csak ezen, de Nyitra szegényebb osztályu lakosainak is.

A felvidéken, nevezetesen Privigyén üzött kereskedelem előmozdítása tekintetéből kívánatos végre, hogy

A Sz. Kereszt - Újlehotai út országosnak nyilvánításék, mert általa az Esztergam-N. Kálna-Besztercebányai út a Galgóc-A. Kubini orsz. uttal, illetőleg Selmeczbánya és Sz. Kereszt-Privigyével köttetnék össze, mely utóbbi város az ottani fa- és gabonakereskedésnek fohelye.

Bars megyében ezek szerint országos kezelésbe veendők: a Verebely-Ar. Marót-N. Ugróczy, a N. Kálna-A. Maróthi, a K. Apáti-Ebedeczi és végre a Sz. Kereszt-Ujlehotai utvonatok.

XIX. Nyitra megye.

Öt megye, nem különben Morva- és Osztrákországtól környezve Nyitra megyének kereskedelmi viszonyai kiváló figyelmet igényelnek s azért minden módon azon kell lenni, hogy ezen terménydús megyének úthálózata ott, hol hiányos, megfelelőleg kiegészíttessék. E czélból főleg a következő vonatok veendők figyelembe:

A Verbó-Brezova-Miavai és a Brezova-Szenicz-Sasvári (Sassini), minthogy Miava, Verbó, Verbóc, Brezova és Szenicz iparos városokat nemcsak egymással és a környékes vidékkel, hanem Hohenau vasuti állomással is közvetlen kapcsolatba hozzák.

A Bori-Pöstyéni utszakasz, mely az imént érintett vonatok közvetítésével a Szakolczai és Holicsi vidéket, valamint a N. Szombat-Vág Ujhelyi orsz. utat a Diószeg-Jablunkai államuttal kapcsolja össze, egyszersmind a híres Pöstyéni gyógyfürdőt érinti, és a rendes postajárásnak közlekedési eszközül szolgál.

A Beregszeg-Szeredi utszakasz, mert Szered, Galgóc, Vágújhely s a Trencsén megyébe nyúló Vág-völgy vidékét Szered s illetőleg Diószeg vasuti állomásokkal egyenes irányban kötven össze, ezen környék anyagi érdekét tetemesen előmozdítaná.

Megjegyzendő, hogy az elősorolt négy útszakasz, fontosságánál fogva, az illető községek magán szorgalma és ereje által, czélszerűen vezetve, már kiépített és jelenleg is jó karban van.

A megye érdeke továbbá kívánja, hogy országos legyen: a Szomorfalva - Belicz - Zliechovai fontos út, miután alsó részén Belicztől Szomorfalváig a többi közt sok építő és tüzi fa szállítatik, a megye ebbeli szükségletének ellátására, azonfelül pedig a Nyitra folyó balpartján elterjedő nagy területnek egyedüli közlekedési útja volna, melynek hiánya most annyival érezhetőbb, mivel árvizkor az egész tájék el van zárva a megye többi részeitől. — A szóban levő utnak felső része pedig Belicztől Zliechováig a Belánka völgyét követve nem csak 30 községnek egyedüli útja, melyen ezek a megye más részeivel érintkezhetnek, hanem egyszersmind Trencsén megye illavai vidékét és a zliechovai kincstári üveghutát is, melynek készítményeiből évenként több száz szekérrel szállítatik lefelé, hozzá kapcsolatba Nyitra megye déli részével. A belánkai völgy érdekében továbbá kívánatos, hogy a Divék - Ujfalu - Nováki darab is orsz. kezelésbe vétessék, minthogy az előbb említett Zliechovai vonalt az A. Kubini orsz. uttal kötvén össze, egyszersmind a Turócz és Árva felé irányuló forgalmat segitendi elő.

Nyitra és Bars megye közös érdeke kívánja továbbá, hogy

a Privigye - Handlova - Ujlehotai közlekedés, a Bars megyei utak tárgyalása alkalmával bővebben előadott okoknál fogva, szinte figyelembe vétessék.

Bars megye, valamint az ottani felvidék anyagi jólétének előmozdítása szintűgy kívánja, hogy :

Az indítványozott Oszlány - A. Maróthi útszakasz azon csekély része, mely Skéczo helység környékén Nyitra megye határán belül esik, orsz. ut legyen.

Czélszerűség és gazdálkodási tekintetből igen kívánatos, miszerint a Galgócz - A. Kubini orsz. utnak azon része, mely Nedoziertől, Tótrónán és Moskóczon át még tovább terjed, a Nezodér - Gajdel - Znyóvárallyai (Klastor) vonal által póltassék, nevezetessen azért, mert amaz nagy hegyeken

vonulván át, már most is kerültetik, mintán Turóc megyében sokkal czélszerűbb irányban a Znyovárallyai szakasz már megépült; minél fogva Nyitra megyére nézve is

a Gajdel-Znyovárallyai darab orsz. kezelésbe volna átveendő.

Ellenben az orsz. utak sorából kihagyandók: A Nedozer-Tótprónai és a Nedozer-Krajna-Miavai orsz. utszakasz, mert amaz igen hegyes vidéken lévén vezetve, meredek voltánál fogva már úgy is elhagyatott, ez pedig a Verbó-Brezova-Miavai czélszerű utirány által tényleg már pótolva van.

Ezek szerint a Nyitra megyei orsz. uthálózatba még fölveendő: a Verbó-Brezova-Miavai, a Brezova-Szenice-Sasvári, a Bóri-Pöstyéni, a Beregszegh-Szeredi, a Szomorfalva-Belicz-Zliechovai, a Divékujfalu-Nováki, a Privigye-Handlova-Ujlehotai, az Oszlány-Ar.Maróthi utnak Nyitra megyébe eső szakasza, s végre a Gajdel-Znyovárallyaiút.

Ellenben kihagyandók: a Nezdér-Tótprónai és a Verbó-Krajna-Miavai orsz. ut.

XX. Pozsony megye.

A megye közérdeke kívánja, hogy Szerdahely s ennek környéke Nyéken át Diószeg várossal egyfelől, másfelől pedig Böösön át Győr várossal

a Diószeg-Szerdahely-Böösi vonalon közlekedhessék, ez által Csallóköz Diószeg vasuti állomással és a Diószeg-Jablonkai államuttal, nem különben a Győri vasuti állomással kapcsoltatván össze. Ezen vonal jelentősége egyébiránt már a Győrmegyei utak tárgyalásánál bővebben indokoltatott. Nem csekély figyelmet érdemel továbbá a Konyhán átvezető Modor-Malaczkai vonal, mert általa a megye nyugoti része s így az angeri vasuti állomás is a terménydús keleti részszel közvetlen érintkezésbe lép, általa egyszersmind a Pozsony-Holicsi és Pozsony-Nádasi orsz. utak kapcsoltatván össze.

Ezen felül még figyelemre méltók:

a Sasvár-Sz. György-Szent Jánosi vonal, czélszerű közlekedésül szolgálván Nyitra és Pozsony megyének a Hohenai vasuti állomásra Sz. Jánoson át, honnét

már kiépített s jó karban létező vámuton közlekedhetni a nevezett vasuti állomásig; továbbá :

a Szered - Beregszegi vonal, melynek fontossága már a Nyitra megyei utaknál tárgyalatott.

Komárom megye érdekében kívánatos, hogy

a Böös - N. Megyeri vonal, mint a Komárom-N. Megyeri orsz. ut közvetlen folytatása Böösig, hol az indítványozott Győr - Diószegi utra szakad, figyelmen kívül ne hagyassák; nem különben végre :

A Nyárasd - Apácza - Szakálosi utvonal különösen azon oknál fogva, mert orsz. kezelésbe leendő fölvétele még nagyobb mérvben Komárom megyét is illeti, melynek érdekében ezen vonal a fennebbiekben amugy is már indítványoztatott.

Ellenben a Szerdahely, Alistál-Nagy-Megyeri orsz. utszakasz az imét említett két vonal által pótoltatván, s minthogy különben is jelentéktelen forgalmu, az orsz. utak sorából kihagyandó.

Posony megyében tehát a következő új vonalak orsz. kezelésbe veendőek: a Diószegh-Szerdahely-Böösi, a Modor-Malaczka, a Sárvár-Sz. György-Sz. Tamási, a Szered-Beregszegi, a Böös-N. Megyeri és a Nyárasd-Apácza-Szakálosi vonalak.

Ellenben kihagyandó: a Szerdahely-Alistál-N. Megyeri orsz. utszakasz.

XXI. Trencsén megye.

Hogy a Szomorfalva-Belicz-Zliechovai közlekedés Nyitra megye felső részére, nevezetesen a Belánka völgye lakosaira nézve életkérdés, már a Nyitra megyei uthálózat tárgyalásánál ki volt emelve; itt még csak hozzá adandó, hogy majd nem járhatlan állapota daczára ezen ut a hegyi lakosok által folytonosan használtatik, de valódi fontosságra emelkednék azon esetben, ha Trencsén megyébe eső része is a Rovnye-Podhrágyi völgy mentén Kosseczig, hol a Diószeg-Jablunkai államutba szakad s Illava vidékét a zliechovai kincstári üvegghutával, valamint Nyitra megyével kapcsolja össze, jó karba helyeztetnék, Ennél fogva Trencsénben legelől is :

A Kossecz-Zliechovai utszakasz volna országos kezelésbe veendő.

Habár továbbá Rajecz mezőváros a megyének egyik fohelyét képezi, Trencsén várossal még is csak nagy területben t. i. Zsolnán át közlekedhetik, minélfogva közigazgatási, de még inkább kereskedelmi tekintetből s így országos érdekből szükséges, hogy

A Rajecz-Domanis-Podszkalvisolai ut létesítésére különös tekintet fordíttassék, megjegyeztetvén, hogy közvetítésével nemcsak Csavne, Lednicz, Domanis és számos más községek egyfelől a Zsolna-Rajecz-Nedozéri orsz. ut, másfelől a Diószegh-Jablunkai államuttal közlekedhetnének, hanem Rajecz város is a megye székhelyével a jelenleginél $4\frac{1}{2}$ mértfölddel rövidebb vonal által köttetnék össze. Nem csekély figyelmet érdemelszintén:

a Bellus-Pucho-Lisszai vonal is, mert általa egy részt a Vág folyó jobb partja Bellusnál az állami uttal közvetlen érintkezésbe jut, más részt az imént említett Rajecz-visolai vonalat folytatólagosan fölveve, a Vág völgyének két parti lakosai és Morva ország között folyó kereskedelmi mozgalom lendítésére szolgál, egyszersmind a megyét Wsetin és Mezerics morvaországi iparos városokkal, valamint a Weiskircheni vasuti állomással kötvén össze.

Trencsén megye éjszak-nyugoti részében lakó munkás népe keresetét főképen csak az ottan üzött fakereskedésnek köszönhetvén, nem csekély hátrányára van azon mostoha körülmény, hogy ama vidéknek orsz. utja nincs. Ezen érezhető hiány eltávolítására igen alkalmasnak mutatkozik:

A Predmir-N.Biese Thurzófalva-Osztraui irány, Thurzófalva-Csaccai ágazatával, mert a Vág folyó és Szilézia közötti vidék kizárólag ezen utra szorúlván, rajta már most is igen élénk közlekedés vehető észre, főleg azért, mivel Sziléziát egyfelől Predmérén át Vág-Beszterczével, másfelől Csaczával, s innét tovább Zsolnával is köti össze.

Ezek szerint Trencsén megyében következő új vonalok volnának az országosak közé iktatandók: a Kossecz-Zliechovai, a Rajecz-Visolai, a Bellus-Pucho-Lisszai és

a Predmir-Thurzófalva-Osztrani utvonál Thurzófalva-Csáczai ágazatával.

XXII. Turócz megye.

Itt következő új vonalok lennének tekintetbe veendőek:
A Stubna-Hermanecz-Beszterczebányai
és

a már kiépített Gajdel-Zniovárallyai
utszakasz.

Az elsőnek fölvétele már a Zolyóm megyei, a másodiké pedig a Nyitra megyei úthálózat tárgyalásánál körülményesen indokoltatott.

XXIII. Árva megye.

Árva, Liptó és Turócz megyék Gács és Szilézia országokkal már régtől fogva üzőtt kereskedelme azóta, hogy a Bielici vasuti állomás létre jött, annyira növekedett, hogy az úgynevezett Árva-Szilézia-Galicziai országos út, mint főközvetítője ezen kereskedelmi mozgalomnak, most már nagy jelentőségre emelkedett, minél fogva s minthogy a gyolcs és vászon kereskedés ezen utvonalba eső Námesztó, Szlanicza és Usztyán pontosul össze, ezen vidék pedig a megye keleti részével még nincs összekötve, okvetlen szükséges, hogy

Thurdosin-Usztya-Sziléziai községi út országos kezelésbe vétessék át, közvetlen kapcsolatba lépven ez által egyszersmind a N. Szombat-Krakói államut az Árva-Gács-Sziléziai országos uttal.

Hogy ezen új szakasznak országos érdeke lehetőleg fokoztassék, elkerülhetlen lesz:

A Trsztena-Szelnicz-Sz. Miklósi, Hrabován és Zuberecen át vezető vonalnak az orsz. utak közé való sorozása, minthogy általa nemcsak Liptó, hanem Gömör megye is Bieliczcel vagy Krakkóval, hová ama megyék vas készítményeit és egyébbb ipar-cikkeit jelenleg csak nagy kerülőkben szállíthatják, közvetlen érintkezésbe jutnának, egyszersmind Árva megye délkeleti részének mód nyújtatván kereskedelmi üzletének lényeges előmozdítására.

Árva megyében tehát: a Thurdosin-Usztja-Sziléziai és a Trsztenna-Szelnicz-Sz. Miklósi utszakasz, mint új vonalak az orsz. utak közé fölveendők.

XXIV. Liptó megye.

Gömör megye felé szabályozott útja nem lévén, felette szükséges, miszerint:

a Hradek-Kir. Lehot a-Zavadka-Tiszolczi ut országos kezelésbe vétessék s mielőbb állíttassék helyre, mert közvetítésével nem csak ezen megye vasgyárai Rimaszombaton át a tervezett füleki vagy losonczyi vasuti állomással közlekedhetnének, hanem még azon előny is el volna érve, hogy Liptó megye egyenes irányban juthatván a terménydusabb Heves és Borsod megyékbe, ott gyár és iparczikkeivel csereviszonyba lépve élelmezési szükségleteit könnyebben szerezhethé meg. Hogy továbbá Liptó és Gömör megyék Árva megyével, valamint Szilézia és Gács országgal Bielicz vagy Krakkó felé közlekedhessenek, szükséges, miszerint már az árva megyei úthálózat előadásánál okadatolva tárgyalt

Sz. Miklós-Szelnicz-Trsztennai utszakasz is a Szelnicz-Olaszi ágazattal az orsz. utak sorába vétessék föl.

Így tehát Liptóban a Hradek-Tiszolczi és Sz. Miklós-Trsztennai utszakasz a Szelnicz-Olaszi ágazattal lennének mint új vonalak országos kezelésbe veendők.

XXV. Szepes megye.

Az Igló-Csötörtökhelyi utvonal, mint a Rozsnyó-Krakkói orsz. utnak kiegészítő része, Szepes megye legjártabb utjai közé tartozván s ennél fogva már ezelőtt tökéletesen helyreállítatván, közérdeke mellett minden esetre megérdemli, hogy az orsz. úthálózatba fölvetessék. Ugyiszintén:

A bánya városokat összekapcsoló azon nevezetes községi út, mely Remete bányavárosból indulván ki, Svedlér és Vagendrüsszel bányavárosokon keresztül Kis-Hnileczig vezet, hol a Rozsnyó-Krakkói orsz. utba szakad, s azt a Rozsnyó-Eperjesi orsz. uttal köti össze, ekképen Stósz, Szomolnok, Huta, Reme-

te, Svedlér, Vagendrüssel, Eisenbach és Igló bánya közsé-
geket közvetlen érintkezésbe hozván. Egyébiránt megjegyen-
dő, hogy ez utvonallal fontosságát már a Kassán létezett cs. k.
Helytartóság is méltatván, elrendelé, hogy fentartása előlege-
sen hat éven át közmunka erővel eszközöltessék.

A Szepes megyei uthálózat kiegészítéséül ezek szerint követ-
kező két új szakasz szolgálend: az Igló - Csötörtökhelyi és
a Remete - KisHnileczi vonal.

XXVI. Gömör megye.

Uthálózatának okszerű kiegészítése kívánja, miként a
következő vonalok vétessenek még föl országos kezelésbe :

A Ratkó-Fillér Tiszolczi községi ut, mint
a Ratkó-Harkácsi utnak folytatása a Tiszolcz Poprádi orsz.
utig. Ezen közlekedés a gyár és bányaiparra nézve már csak
azon okból fontos, mert a Tiszolczi magneskö csak a Ratkói
vidéken nyert vas érczekkel vegyítve válván használhatóvá,
a két pont összekapcsolása által ezen kő szállítása könnyeb-
bítettik ; továbbá :

A Jolsva - Csetnek - Rozsnyói vonal, mert a
Pelsőcz - Csetneki orsz. utnak Csetneken vége szakadván ; ezen
hiány az ottani vas, réz és papirgyártmányok, nem különben
faedények és másnemű készítményekkel üzött ipar és keres-
kedelem világos hátrányára van s azért az idítványozott vonal-
lallannyival inkább kipótolandó, mivel általa a Pelsőcz - Cset-
neki élénk orsz. út egyfelől Jolsván a putnok-poprád-késmarki,
másfelől Rozsnyón a Rozsnyó-Krakkói országos, valamint a
Vác-Kassai államuttal is kapcsolhatnék össze.

A Rimaszombat - Várgedei, valamint a Vár-
gede-Sid-Füleki és a Gortva-Csoma-Füleki
utszakaszok, minthogy amaz által nem csak Rozsnyó vi-
déke, de a Rimaszombatban összpontosuló forgalom is a két utób-
bi által pedig Putnok és Rimaszécs népes vidéke, valamint He-
ves megyének Pétervására felé terjedő környéke a Füleken le-
endő vasuti állomással czélszerű irányban érintkezhetnének ;
továbbá :

A Tiszolcz-Závadka-Kir. Lehota Hrade-

ki ut, ugy Gömör mint Liptó, Árva, Túrócz és Trencsén megyék közérdekében, mint ez a liptói úthálózat tárgyalásánál már a fennebbiekben okadatolva adatott elő.

A Nyustya-Klenócz-Kokova-Zlatnó-Losonczi utvonal a nógrád megyei utak tárgyalásánál közelebbről fejtegetett indokok miatt.

A felső magyarországi iparosak érdekében szintűgy kívánatos még, hogy

a Bánréve-Sajó Püspök-Czenterirövid útszakasz is figyelembe vétessék.

A gömöri úthálózat tehát a következő új vonalok által lenne kiegészítendő: a Ratkó-Tiszolczi, a Jolsva-Rozsnyói, a Rimaszombat-Várgedei, valamint a Várgede-Sid-Füleki és a Gortva-Csoma-Füleki, a Tiszolcz-Hradeki, a Nyustya-Kokova-Losonczi és végre a Bánréve-Czenteri vonalok által.

XXVII. Heves és Szolnok megye.

A Pest-Losonczi vaspálya létrejövetelével szükségesnek mutatkozik, hogy az országos úthálózatba még következő vonalok vétessenek föl.

Az Eger-Rimaszombathi orsz. utnak

Pétervásártól Ivádon át K. Teren'yéig terjedő folytatása, mert általa Eger és Pétervására, valamint e két város és Kis-Terenye között elterjedő egész vidék rövid irányban közlekedhetnék a K. Terenyei vasuti állomással, megjegyeztetvén, hogy ezen vonal helyreállítása mellett már a cs. k. postaigazgatóság is felszólalt; továbbá a Gyöngyös-Losonczi országos utból kiágazó szakasz Patától Szücsin és Fancsalon át Apezig, vagy is az ottani vasuti állomásig.

A Gyöngyös-Récska-Pétervásári vonal, mely mint a Kecskemét-Gyöngyösi orsz. utnak folytatása éjszak felé kiváló fontossággal bír.

Megjegyeztetik egyébként, hogy czélszerűbb volna a szóban levő vonalat, Bene pusztá helyett, Sár és Markaz községeken át Parádnak vezetni.

A Gyöngyös-Burai utvonal, Karácsond, Füged,

Méra, Boczonád, Heves és Sz. Miklós helységeken át a burai Tisza-révig, miután ezen közérdekű vonal a Tisza vidékének, honnét Gyöngyös felé sok buza és más termékek szállítatnak, úgy szólván egyedüli közlekedésül szolgál éjszak felé, most azonban csak száraz időben; mert nedves időjárásnál, rendes út hiányában a közlekedés teljesen megszakad.

A megye déli részének érdekében továbbá :

A Szarvas-Mezőturi szakasz, és a Szarvas-Szolnoki útnak Szarvastól a Mesterszállásipusztán át a Hajlati csárdáig terjedő része.

Az első által Szarvas város és környéke Mezőtural, illetőleg az ottani vasuti állomással, a második által pedig Csaba és Szarvas város s az ezen városokat környező vidék Szolnok várossal s így az ottani állomással hozatnék közvetlen kapcsolatba.

A Jászberény-Karczagi vonal, Jászkunság érdekében, — mint az a Jászkunsági úthálózat tárgyalásánál tüzetesen ki lesz mutatva, — felette szükséges lévén, e megye területén is Roff és Sülyen át egyfelől Kúnhegyesnek, másfelől Kis-Érnek volna vezetendő.

A Tisza-Füred-Ujvárosi községi ut, minthogy Bihar és Heves megyék közérdeke megkívánja, hogy a Debreczen-Tisza-füred-Egri közlekedés rendszeren és félbeszakasztás nélkül állíttassék helyre.

A Szolnok-Besenszőg-Pélyi irány, melynek folytatása Egerbe vezet. Ezen vonal által különösen a Tisza szabályozása folytán ármentesített vidék közgazdasági és kereskedelmi érdeke hathatósan mozdíttatnék elő. Végül :

a Szarvas-Kúnszentmárton-Kecskeméti vonal, mely Heves megyében Kúnszentmártontól Szelevény, Csépa és Sason át haladva, ezen vidék, valamint Békés megye közérdeke előmozdítására felette szükséges.

Ellenben az orsz. úthálózatból kihagyandók :

A Szécsény-Hatvani orsz. út Heves megye területére eső szakasza, minthogy a Losonczy vaspályával párhuzamosan futván, de különben is kiépítve nem lévén, Hatvanától Szántóiig feleslegessé vált; így

A Derzsi puszta-Mezőtur-Gyomai utsza-

kasz, minthogy az aradi vasúttal egyenközü, az indítványozott Szolnok - Szarvas - Csabai út által pedig tökéletesen pótolva leend.

Heves-Szolnok megyében tehát még következő új vonalak orsz. kezelésbe veendők : a Pétervására-Kisterenyei, a Tata-Apezi, a Gyöngyös-Pétervásárai, a Gyöngyös-Burai, a Szarvas-Mezőtúri, a Szarvas-Hajlatsárdai, a Jászberény-Karczagi, a Tiszafüred-Ujvárosi, a Szolnok-Pélyi és végre a Kúnszentmárton-Sasi útszakaszok.

Ellenben kihagyandók : a Hatvan-Szántódi és a Derzsi Pusztá-Gyomai közlekedés.

XXVIII. Borsod megye.

Minthogy a Rimaszombathi-Eger-Mezőkövesdi orsz. ut, a mint Mezőkövesden a Pest-Duklai államutba szakad, rögtön végződik, a folytatólagos közlekedés pedig Poroszló város, mint ezen vidék kereskedelmi fókelye felé, annál nagyobb érdekekkel bír, mivel ezen két nevezetes mezőváros most csak a Pest-Duklai állam- és az Eger-Debreczeni orsz. ut közvetítésével nagy kerüléken közlekedhetik, ennél fogva fellette kívánatos, miszerint :

A Mezőkövesd-Poroszlói igen élénk községi ut az országos uthálózatba fölvétessék ; — úgy szintén :

a Miskolcz-Csáthi orsz. utnak Csáthon vége szakadván, az ekként képződött zsákut okszerű folytatása okvetlenül megkívánja, miként a Csáth-Csegei útszakaszannyival inkább orsz. kezelésbe vétessék föl, mivel mellőzhetlen láncszemét képezi azon fontos közlekedésnek, melynek Miskolcz kereskedő város, valamint a Sajóvölgy Putnok és Rozsnyó felé felnyúló népes vidéke a Tiszával, sőt a későbbben indítványozandó Csege-Debreczeni vonal létesülésével Debreczen várossal való czélszerű összekapcsolását fogja köszönhetni.

Borsod megyében tehát csak e két új vonal volna még orsz. kezelésbe fölveendő, azaz : a Mezőkövesd-Poroszlói és a Csáth-Csegei szakasz.

XXIX. Torna megye.

Mondhatni úthálózata módosítást nem igényel.

XXX. Abauj megye.

E megye úthálózata czélszerű kiegészítése tekintetéből következő új vonalak lennének még az országos utak sorába fölveendők :

A Böd-Herlány, illetőleg a Ranki orsz. ut folytatása Bánszkanak, minthogy ezen Zemplén megye részéről is pártolt ut által Kassa és ennek vidéke Varannóval, onnét pedig már kész uton Lemberggel igen czélszerű irányban fogna összeköttetni.

A kassa-ujhelyi országos utnak Csánytól Gecse, Csontosfalva, Mindszenten át Bárczáig, illetőleg a pest-budai állam-utig vezető folytatása, minthogy a nélkül a Kassa-Ujhelyi országos-ut rendeltetésének egy általán meg nem felelne; továbbá: Az enyiczke-buzinkai ut rész, mely mint folytatása az ujhelyi utnak a Buzinkán átvonuló vácz-kassai államút közvetítésével Ujhely környékét Torna és Gömör megyével egyenes irányban köti össze.

A buzita-nagyidai utszakasz, mely Buzinka mellett a vácz-kassai államutba szakadván, nem csak a szikszó-szepesi orsz. utat, hanem a Cserehát számos községeit is egyenesen kötné össze Kassa városával; végül :

A pálháza-gönczi utvonal Telkebányán át, mivel általa Ujhely bortermesztő nevezetes vidéke, valamint a telkebányai porcellángyár és az ottani ércbányák közvetlen kapcsolatba lépnének a hidasnémeti vasuti állomással.

Az Abauj megyei úthálózatba tehát még a következő útszakaszok fölveendők: a Herlány-Bánszakai, a Csány-Bárczai, az Enyiczke-Buzinkai, a Buzita-Nagyidai és a Pálháza-Gönczi vonalak.

XXXI. Sáros megye.

Ennek úthálózata a következő új vonalokkal volna kiegészítendő :

A Zboro-Konecsnai utvonallal, mert a megye felső vidékét, illetőleg a pest-budai államutat Gorliczon át a tarnovi (Gácsországban lévő) vasuti állomással köti össze.

Továbbá: az Eperjes-Sztropkói orsz. utat kiegészítendő

Girált-Turányi szakasszal, melynek kiépítésére czélzó előmunkálatok megtétele a volt cs. k. kassai helytartóság intézvénye folytán már 1860-ban elrendeltetett.

Így tehát Sáros megyében csak: a Zboro-Konecsnai és a Girált-Turányi vonal volna még az országos úthálózatba fölveendő.

XXXII. Zemplén megye.

Országos úthálózatában némely lényeges hiányok találatván, ezek következő közérdekű új vonalokkal lennének kiegészítendők:

A helmeecz-kisvárdai községi ut, mint a vásárhely-helmecki országos ut folytatása, főleg azért, mivel leginkább csak ez uton juthat le azon sok ezerre menő munkás kéz, melyre az alföldnek, nagy kiterjedésű mezei gazdaságának ellátására évenként nélkülözhetlen szüksége van, s mivel ez uton egyszersmind a Krajna mintegy 70,000 lakosainak élelmezésére szükséges gabona szállittatik fel, melyet e felvidék szegényebb sorsú lakosai az Alföldön teljesített munkájokért megszereznek, vagy pénzért össze vásárolnak, a miért ezen vonal kenyérutnak neveztetik, továbbá:

A ránc-varannói községi ut, azért, mert ez a közlekedést Lemberg, Kassa és Pest között igen helyes irányban állítandja helyre, egyszersmind alkalmat nyújtván Zemplén megye felső részének arra, hogy a ránci fürdővel és Kassa vidékével közlekedhessék. Egy része ezen útnak, jelentősége folytán, már megépített.

A sztropkó-eperjesi országos ut Turánytól Giráltig, miután ezen hézag kitöltése nélkül ezen orsz. ut rendeltetésének egyáltalában meg nem felelne.

A mező-laborecz-csertésvi községi ut, Gácsország határáig, azaz a tarnovi vasuti állomás felé vezető kész utig.

A bors-deregyői vonal, N. Bári, Cseke, M. Isz-

treb, s több más helységekén át: mert általa Ungvár és ennek környéke Ujhely várossal és Zemplén déli részével egyenes irányban kapcsolhatnák össze. Végül

A kir. helmecz-lelesz n. kaposi vonal, mint-hogy általa nem csak a nevezett három mezőváros egymással közvetlen kapcsolatba lépve, de egyszersmind Ungh megye, illetőleg a n. kaposi népes és termékeny vidék egyenes irányban közlekedhetnék Ujhely, Tokaj és Miskolcz városokkal, hová most csak tetemes kerüléken juthatnak el.

Ellenben el lennének hagyandók:

A varannó-hrabócz-örmezői orsz. út, mint-hogy ez egyedül csak Hrabócz jelentéktelen helységet érintvén, semmi közérdekkel nem bír.

Az erdőbényei út, mert a bényei fürdő különös jelentőséggel nem bírván inkább csak helyi érdeket képvisel, végre:

A lucz-gesztelyi orsz. út, miután az érdekelt községek a Miskolczi vasuti állomásra könnyebben juthatnak el, a Dobi átmetszés által pedig a Tisza Lucztól elvezettétvén, ezen helység előbbi érdekét elveszté.

Zemplén megyében ezek szerint a következő új vonalak országos kezelésbe veendőek: a Helmecz-Kisvárdai, a Ránk-Varannói, a Turány-Giráltyi, a Mezőlaborcz-Csertészi, a Bors-Deregyői és a Kir. Helmecz-N. Kaposi utszakaszok.

Ellenben elhagyandók: a Varannó-Hrabócz-Örmezői, az Erdőbényei és a Lucz-Gesztelyi vonalak.

XXXIII. Ungh megye.

Ezen megye úthálózata csupán csak

A n. kapos-leleszi vonallal lenne kiegészítendő, a Zemplén megyei utak tárgyalásánál felhozott érveknél fogva.

XXXIV. Beregh megye.

A nyirbátor-beregszászi vonal, mint országos út csak Szabolcs és Szatmár megyék területén fordulván elő s így már Kis-Áron vége szakadván, felette kívánatosnak tűnik elő, hogy Beregh megye területén is mint ilyen folytattassék, azaz

hogy a tivadar-tarpa surányi községi út az országos utak sorába nemcsak azért vétessék fel, mert kiegészítő részét képezi a fennérített orsz. útnak, hanem azon okból is, mivel Tarpán bőséges kőbánya létező, a szomszédos utak, különösen a beregszász-tokaji orsz. ut kiépítése és fenntartása okvetlenül megkívánja, hogy a kőanyag rendes utoni kiszállítása lehetőleg könnyebbíttassék, holott jelenleg azon szállítás a járhatlan orsz. ut miatt csak kedvező idő járásánál lehetséges.

Noha az ungvár-vereczkei vonal Ungh megyében, mint országos ut, rendesen ki van építve és fenntartva, rendeltetésének még sem felel meg azért, mert Olenyova mellett rögtön vége szakadván zsákutot képez, s így a Gácsországgali közlekedés Olenyovától Polenáig egészen meg van szakasztva; szükséges tehát, hogy :

A z olenyova-polenai utszakasz Beregh megyében is kiépítettén az orsz. utak közé soroztassék.

A Máramaros megyei Vrchovina kénytelen lévén élelemszereit bereg megyei Bilke piaczn vásárolni, ezen fogyasztó vidék, úgymint a termesztő Ugocsa és Bereg megyék érdekében áll, hogy Bilke mezőváros egyrészt Lukován át Zadna felé, Máramaros megyével, más részt Dobrokon át F. Karaszlóig (Hreblaig) a Munkács-Husztai országos uttal köttessék össze. E czélra :

A Karaszló-Bilke-Zadnyai utszakasz is az orszá. ut hálózatba lenne fölveendő. — Bereg megyének Kászony mezővárost környező termékeny vidéke rendes közlekedés teljes hiányában szenvedén, az ottani közgazdaság előmozdítása tekintetéből a kassa-jabloniczai államutból kiágazó és Balázs-ér, N. Bégány, Kászony, Som, Harangláb és N. Lónyán át a Tiszáig terjedő :

János-N. Lónyai vonal szintén volna országos kezelésbe veendő, annál is inkább, mivel Kászony, Som és Bégány körül kőbányák léteznek, melyek a közutak fenntartására nagy előnnyel alkalmazhatók.

Ezek szerint a Bereg megyei úthálózat kívánatos kiegészítésére ajánlhatók: a Tivadar-Surányi, az Olenyova-Po-

lenai, a Karaszló-Bilke-Zadnyai és a Jánosi-N. Lónyai utvonatok.

XXXV. Mármaros megye.

Mínthogy különösen éjszaki része élelem-szereit messze földről kénytelen szerezni, legelől is oda kell hatni, hogy ezen elszigetelt vidék egy felől a szigeti, más felől ez alsó-bilkei piacczal köttessék össze.

Ezen cél elérésére szolgál:

Az ökör-mezői-kusnicza-dolha-bilkei közlekedés, miután az egész Vrchovina a bilkei piacon vásárolt élelemszereit, noha ügygyel-bajjal, már most is ezen vonalon szállítja fel, a bilkei piac rendesen olcsóbb lévén a husztinál, továbbá:

A neresznyicze-taraczköz-szigeti utszakasz, mely Neresznyicze mellett a técső-ökörmézói országos utból ágazván ki, Kökényesen, Nagy Kirván, Taraczközön, Körtvélyesen és Szlatinán át Szigetre vezet. Ezen ut helyreállítása a felvidékre nézve igen fontos, mert a tarczvölgyi lakos és Vrchovina Szigettel, mint a megye főhelye és az ottvidéki kereskedelem fókuszpontjával, $2\frac{1}{2}$ mértfölddel rövidebb vonalon közlekedhetnék, mint most Técsőn át. Megjegyeztetik egyébként, hogy a Tiszán, Sziget és Szlatina közt, állandó hid létezvén már, ezen ut helyreállítása a többiben kellő költség és közérő, az elérendő haszonnal egybevetve, tetemes nem leend.

Közérdekben áll továbbá, hogy a sziget-borsai országos ut Rhona és a szomszédos nagy hegyek mellőzésével a Visó völgyén Rhónapojána mellett a kassai-babloniczai államutból kiágazva Bisztrán át Petrovának vezettesék, minthogy ez utóbbi irány, mely különben már állami kezelésben van, magas hegylánczatokat kerülve, s ezek helyett a Visó róna völgyét követve, teherszállítványoknak rendkívüli könnyebbségére volna.

Egyébiránt megjegyzendő, hogy az ajánlott ut részben már megcsinálva, a Tisza és Visó folyók pedig már áthidalva lévén a rhonai utat, só fuvarosokon kívül jelenleg már senki sem használja, annyival kevésbé, mivel az a Herranevű hegy-

ségen még nincs kiépítve. Ellenben az igen népes Izavölgy minden rendes ut hiányában úgy Erdélyországtól mint a megye többi részétől el levén zárva a farkasrév-szacsalmojsszini utnak rendes helyreállítása, erdélyi ágazatával, égető szükségké vált, annnyival inkább helyreállítandó, mivel annak mentén igen sok közmunkaerő van, mely máshol czélszerűen fel nem használható.

Az országos úthálózatból ki volna hagyandó :

A karácsonfalu-rhona-petrovai ut, minthogy a visóvölgyi közlekedés által tökéletesen pótolatik; továbbá :

A bedő-nyagova-alsó nereszniczai szakasz, azon hozzáadással, hogy a técső-bedői vonal Bedőn túl a Taracz folyón átkelve s egyenesen Taraczköznek vezetve ott az indíványozott sziget-taraczköz-nereszniczai uttal kapcsolassék össze. Megjegyeztetik végül, hogy a királymező-ökörmezői orsz. ut, noha az állami mérnök részéről elhagyandónak tartatik, ezentul is még országos kezelésben megmaradhatna, különösen a végett, hogy ezen két hely között fekvő községek Szigettel vagy Ökörmezőn át Bilkével közlekedhesenek, mely czélra épen csak az érdekelt helységek közmunka-ereje volna fordítandó, — föltéve azonban, hogy a közbe eső bércezen való átkelés nagy akadályokkal nem jár.

Ezek szerint tehát a Mármaros megyei úthálózat kiegészítésére ajánltatnak : az Ökörmező-Kusnícza-Bilkei, az A. Neresznicze-Taraczköz-Szigeti és a Farkasrév-Mojsszini közlekedések.

Ellenben elhagyandók : a Karácsonyfalu-Rhona-Petrovai és a Bedő-Nyagova-A. Nereszniczai utszakaszok.

XXXVI. Ugocsa megye.

Déli része négy mértföldet meghaladó kerülön járhatván csak Mármaros megyébe, a két megye között fennálló kereskedelemre jótékony befolyással lenne, ha hogy a Nevetlenfalva-Verőczei községt az államutig Vörösmartnál országos kezelésbe vétetnék, és pedig Csepén, Fekete-Ardón, Szászfalun, Feketeházán, Királyházán és Verőczen át, mely utóbbi helységnél a közlekedés rév által tartatik fenn a Tiszán át.

A Bereg és Máramaros megyei úthálózat tárgyalásánál indítványozott felső karaszló - bilke - vrchovínai ut a felső-karaszló-i határon Ugocsa megyébe eső csekély része, kiegészítés végett szintén az országos utak közé lenne bevezetendő.

Így tehát Ugocsa megye úthálózatába kiegészítőleg még fölveendők: a Nevetlenfalu-Verőczei és a Felső Karaszló-Bilkei-Vrchovínai utnak Ugocsába eső része.

XXXVII. Szatmár megye.

Szatmár, Közép-Szolnok, Zaránd, Beregh-Ugocsa és Máramaros megyék kölcsönös érdeke és kereskedelmi forgalma igen kívánatosá teszi Szatmár megye mostani hiányos úthálózatának okszerű kiegészítését, illetőleg módosítását, mi czélból következő új vonalak különös figyelembe ajánlhatók:

A tiszaujlak-szatmár-némethi ákosi vonal, mely Hodos, Szatmárnémeti, Erdőd, Bétek és Ákoson átvonulva Tiszaujlak és Szatmárnémeti városokat s ezeknek környékét Zihlával s folytatólag Déssel lehető legrövidebb irányban köti össze; továbbá:

A fehérgyarmat-fülesdi és ajánk-nagyszekeresi, összesen alig 3 mértföld hosszú két útszakasz, mert általa a termékeny Szamosköz, mely eddigelé minden közlekedés hiányában szenvedett, Beregszász - Tiszaujlak-Szatmárnémeti és Nyíregyháza kereskedő városokkal, nem különben az ez utóbbinál létező vasuti állomással is köttetnék össze; megjegyeztetvén, hogy ezen rendezés mellett egyszermind ajánk-kis-námény-fülesdi mintegy két mértföld hosszú útszakasz feleslegessé válván, az országos utak sorából kihagyható lenne.

A szatmárnémeti-nagykőcs-borhidi útszakasz a Szamos völgy mentén, mert N. Károly és N. Bánya városok eddigelé kénytelenek voltak Szatmárnémeti, valamint a Szamos terménydús völgyének mellőzésével Erdődön át közlekedni, holott az indítványozott út helyre hozza a közlekedést egyfelől Szatmárnémeti, N. Bánya és több bánya városok, más felől pedig a már meglévő N. Károly, Szatmárné-

meti országos ut közvetítésével Nagy-Károly és Debreczen felé, általa egyszersmind azon előny is éretvén el, hogy a

N. Majtén-Erdőd-Borhidi irány mellőzhetővé válik, és így az országos ut építő alapból mostan fenntartott 7 mértföld ezen túl 4 mértföldre szállíttatik le.

A Kolozsvár-Szilágy-Somlyó-N. károlyi országos utnak középszolnok megyei Érka vas helység mellett vége szakadván, szükséges, hogy az Szatmár megyében folytattassék és

Érkavastól Gencsen át Nagy-Károlyig építtessék ki, ez uton Kraszna és Középszolnok megyék a nagy-károlyi piacczal közvetlen érintkezésbe jutván; továbbá:

Az avasujváros-erdőszada gardánfalvai és az erdőszada-kolczér-somkúti vonal, mert ezek által Máramaros és Szatmár megyék, valamint a Szamosvölgye jutnának Közép-Szolnok és Kövárvidékével közvetlen érintkezésbe, egyszersmind:

A Kolczér-N. Sikálói ut feleslegessé válván, az országos utak sorából kihagyható volna. Végül:

A tasnádmihályfalvai utvonallal, melynek Szatmár megyébe eső $1\frac{1}{4}$ mértföld hosszú része is Endrédtől Tóvisdnak és másfelől Vasadnak, azaz Közép-Szolnok és Bihar megye határáig rendesen kiépítendő volna, miután ezen vonal által Kraszna és Középszolnok megyék egyenesen Debreczenel közlekedhetnének.

Ennélfogva Szatmár megyében még következő új vonalak lennének az országos úthálózatba fölvendőek: a Tiszaújlak-Ákosi, a Fehérgyarmat-Fülesdi, a Jánk-Nagyszekeresi, a Szatmárnémeti-Borhidi, az Érka vas-Nagykárolyi, az Avasujváros-Gárdánfalvai, az Erdőszada-Kolczéri és Tasnádmihályfalvai vonal.

Ellenben elhagyandók: a Jánk-Kisnámény-Fülesdi, a N. Majtény-Erdőd-Borhidi és a Kolczér-Nagysikálói országos utak.

XXXVIII. Szabolcs megye.

Miután több a szomszédos Borsod, Heves és Zemplén megyékben létező országosutnak, a mint Szabolcs megye határszélét eléri, rögtön vége szakad, a nevezett megyék költ-

sönös érdeke kívánja, hogy ezen félbe szakadt vonalak Szabolcsban is okszerűleg folytattassanak.

Ilyenek nevezetesen :

A miskolcz-polgár-debreczeni országos utnak

Pálkonyától, hol vége szakad, Polgáron és Balmazújvároson át Debreczenig leendő folytatása.

A miskolcz-csát-debreczeni utnak meghosszabbítása Csegétől egyfelül Ároktőnek, másfelül Kishortobágyinak, hol az imént indítványozott miskolcz-debreczeni uttal egyesül s azzal együtt Debreczenbe vezet. Ezen két vonal a közlekedést Miskolcz és Debreczen nagy kereskedelmi városok között állítaná helyre.

Az eger-tiszafüred-debreczeni utnak folytatása a megyesi csárdától Balmazújvárosig, ezen vonal az egyetlenegy kapcsolatot képezvén Szabolcs és Heves megyék között. Végül

A vásárhely-kisvárdai országos ut folytatása Leányvár felől Döghen át Kisvárdáig, melyről, mint az úgy nevezett kenyérutról már a Zemplén megyei uthálózatnál körülményesen szözlottunk.

Igy tehát Szabolcs megye uthálózatának kiegészítésére A palkonya-balmaz-debreczeni, az ároktő-kis-hortobágyi, a megyesi csárda-balmazújvárosi, és a leányvár-kisvárdai vonalak lennének még országos kezelésbe veendőek.

XXXIX. Bihar megye.

Közigazdászati és kereskedelmi érdekét a szomszédos megyékével egybevetvén, kívánatosnak mutatkozik, hogy orsz. uthálózatába még a következő vonalak soroztassanak; úgy mint :

A bihar-margitai ut, mely a Berettyó völgyét követvén a sűrű lakosságnak alkalmas módot nyújt rövid irányban Nagyváradkal közlekedhetni, de egyszersmind a jelenleg Székelyhidon átvezető orsz. utnak jóval rövidebb közlekedést nyitna Szilágysomlyó és Nagyvárad között. Megemlítendő,

hogy a szóban lévő vonal a legfelsőbbileg már engedélyezett most építés alatt lévő nagyváradi-hagymádfalvai vonalok czélszerű folytatását képezi, s hogy az ut Bihartól Szalárdig és Hagymádfalvától Kis-Tótfaluig már meg van csinálva.

Az élesd-margita-tasnádi út, azon megyejegyzéssel, hogy Sastelek és Tóthi helységek mellőzésével Lugostól Kis-Tótfalunak és Csanálosnak vezettessék, s a hagymádfalvai vonallal köttessék össze, mert a két vonal egybe olvasztva sokkal kevesebbe kerül, mintha külön válva, mindenike külön irányt követ.

A kérdésben lévő ut Margita mellett a Szilágy-Somlyó Székelyhidi orsz. utba szakadván s ettől Margita mezővárosban újra elválván, további folytatásában Paczall sonnét Tasnád felé fogna haladni.

A berettyó-furta-füzesgyarmati vonal, mely a n. váradi és aradi vaspályákkal Berettyó-Ujfalunál, valamint a füzes-gyarmat-gyomai országos ut közvetítésével Gyománál kapcsoltatván össze, a berettyó-ujfalui és gyomai vasuti állomás között elterjedő terménydús vidéknek módot nyújt a vaspálya egyike vagy másikával közlekedhetni, megjegyeztetvén, hogy ezen ut egyszersmind a pósta járásának szolgál közlekedési eszközül.

A pakola-olcsai és a siád-csermői utvonalok, mert ezek legalkalmasabb, sőt egyedüli közlekedési eszközül szolgálnak arra, hogy a szegényebb sorsu hegyi lakosok különnemű faszerek és készítményekkel Arad és Bihar megyében üzött élénk kereskedésüket anyagi jólétök előmozdítására fokozott könnyebbséggel eszközölhessék.

Továbbá :

A debreczen-balmazújvárosi szakasz, mint kiegészítő része a Szabolcs megyei uthálózatnál már közelebből tárgyal debreczen-miskolczi utvonálnak.

A mihályfalva-vasadendrédi utszakasz, mint folytatása a Szatmár megyei uthálózatnál már tüzetesebben emlegetett zilah-tasnád-debreczeni ország. utnak, ettől függvén leginkább a Kraszna és Középszolnok mostanlag még pangásban lévő kereskedelmi forgalmának lendülete.

A közérdek és takarékoság továbbá követeli, hogy a Székelyhídtól Hosszupályin át egyfelől Debreczennek, más felől Nagyváradnak vezető országos ut Derecske mellőzésével Hosszupályit ölegyenesen Sárádnak vezettesék a debreczen-fehértemplomi államutig

A nagyvárad - nagykárolyi orsz. utnak

Székelyhid-érsemjényi szakasza, mely Érselind mellőzésével Érkeserű és Kiskeszi helységeken át volna vezetendő, mert a nagyléta-érsemjényi ut, mint egészen jelentéktelen amugy is az ország utak sorából ki lévén hagyandó a székelyhid-érselindi utnak mostani iránya annyiival czélszerűtlenebb volna, mivel a bortermesztő Érmellék helységeit nem érinti, holott az indítványozott új irány ez érdeemben is tökéletesen megfelel.

Ellenben elhagyandók :

A derecske-hajdubagosi útrész, minthogy ez a sárandi egyenes irány által egészen feleslegessé válik.

A nagyléta-érsemjényi és a székelyhid-érselindi orsz. utak, minthogy az elsőn a forgalom felette csekély, a második pedig a Székelyhid, Kis-Kereki és Semjényi vonal által tökéletesen pótolva lesz.

Ezek szerint a Bihar megyei uthálózatba következő új vonalak lennének fölveendők : A Bihar-Margitai, a Lugos-Csanálosi, a Margita-Paczali, a Berettyó-Furta-Füzeggyarmati, a Pakola-Olcasai, a Siád-Csermői, a Debreczen-Balmazújvárosi, a Mihályfalva-Vasad-Endrődi, a Hosszupályi-Sárandi és a Székelyhid-Érkeserű-Érsemjényi vonalak.

Elhagyandók : a Derecske-Hajdubagosi, a Nagyléta-Érsemjényi és a Székelyhid-Érselindi vonalak.

XL. Békés megye.

Az aradi valamint a kilátásban lévő alföldi vaspályák nem csekély befolyással leendvén Békés megye kereskedelmi forgalmára is, önként következik, miként ezen megyének amugy is csak kevés utat felmutató hálózata a jelen viszonyokhoz képest czélszerűen módosíttassék, illetőleg bővítettassék, mely célra következő vonalak ajánlkoznak, u. m.

A tótkomlós-apácza-csabai utvonal, mely Tótkomlóson a makói orsz. uttal találkozáván, a gerendási pusztán át a szeged-nagyvárad-i ország. utig terjedne, ez utóbbi a közlekedést Csabáig közvetítvén :

A csaba-békési utszakasz, mert ezen irány által nem csak Békés város termékeny környéke, hanem a békés-debreczeni országos ut is érintkezhetnék a csabai v. suti állomással.

A füzes-gyarmat-berettyóújfalusi közlekedés a Bihar megyei uthálózat tárgyalásánál fejtegetett okoknál fogva, megjegyzendő, hogy az elősorolt három utszakasz a makó-debreczeni országos ut kiegészítő részét képezdi.

A gyula-kétegyházi községi út, a megye székhelyét, Gyula várost, a kétegyházi vasuti állomással kötven össze.

A csaba-szarvasi közlekedés, mely Szent Miklós és N. Kondoros puszták mellett vonulván el, Szarvasnál az indítványba hozandó és már Heves megye érdekében érintett kalocsa-nagyvárad-i országos utba szakad, Szarvast Csabán át Gyulával, más felől pedig Szent Márton és folytatólag Kecskeméttel hozván kapcsolatba.

Az orosház-szarvas-mezőtúri utszakasz, mert az Orosházán leendő vasuti állomást Szarvassal és a mezőtúri vasuti állomással kötven össze, e vidék terménydús pusztáinak utat nyitna mind az aradi, mint pedig az alföldi vasúthoz.

A gyoma-endrőd-szarvas-szent-andráskun-sz.-mártoni közlekedés, ezen utszakasz egyik kiegészítő részét képezvén a kecskemét-n. várad-i orsz. utnak. — Szarvas város kereskedelmi forgalma utolsó időben feltűnőleg fejlődven bizton várható, hogy e város nem sokára az alföld egyik jelentékenyebb fókuszévé fog válni, minélfogva elvégre kívánatos volna, miszerint a szarvas-szolnoki irány, mely egyébként már a Heves megyei uthálózat előadásánál tüzetesebben tárgyalatott, országos kezelésbevételek át.

Békés megyében tehát: a Tótkomlós-Csabai, a Csaba-Békési, a Füzesgyarmat-Berettyóújfalui, a Gyula-Kétegyházi, a Csaba-Szarvasi, az Orosház-

Mezőtúri, a Gyoma-Kún Sz. Mártoni és a Szarvas Szolnoki új vonalak lennének országos keze be felveendők.

Ellenben elhagyandók: a Füzesgyarmat-Kardszagi, országos út igen csekély jelentősége miatt, és a Gyula-Szolnoki orsz. utnak Gyoma-Mezőtúri szakasza, mert ez az arad-szolnoki vaspályával egymáshoz közel s párhuzamosan futván, jelentőségét elveszté, s különben is az imént indítványozott csaba-szarvas-szolnoki utszakasz által czélszerűen pótoltatik.

XLI. Csongrád megye.

Ezen megyének kereskedelmi érdekében még következő új vonalak lennének országos kezelésbe veendők:

A szeged-csongrádi utvonal, mert a Tisza mentén nagy számban elterjedő terménydús pusztákat Csongrád és Szegeddel, valamint e két várost is egymással kapcsolja össze.

A kistelek-mindszent-derékegyházi vonal, minthogy a megye tetemes részét Orosházával és a kisteleki vasuti állomással hozza érintkezésbe.

Így tehát még az úthálózatba fölveendők: a Szeged-Csongrádi és a Kistelek-Derékegyházi vonalak.

Ellenben elhagyandó: a pest-aradi orsz. utnak azon, mintegy 1500 öl hosszú része, mely Derékegyháztól Szentest felé vezet az indítványozott kistelek-derékegyházi vonal által pótolva lévén.

XLII. Csanád megye.

Tekintettel az aradi és alföldi vaspályákra, valamint a szomszédos megyei közlekedésekre e megyében következő új vonalak lennének tekintetbe veendők.

A tótkomlós-apáczá-csabai községi ut, mely már a békés megyei úthálózat előadásánál bővebben tárgyalatott.

A makó-palota-mezőhegyesi közlekedés, minthogy mind két városban nagy vásárok szoktak tartatni, de különben is a kereskedelmi forgalom mind kettőben igen élénk s e mellett még a Mezőhegyesi híres ménés is kiváló figyelemre méltó. Végül

A makó-vásárhelyi közlekedés, miután a szolnok-makói mind Heves mind Csongrád megyében engedélyezett országos utnak kiegészítő részét, illetőleg Makóig való folytatását képezi, s annak szüksége elismertetvén, földmunkája már elkészült.

Csanád megyében tehát a Tótkomlós-Csabai, a Makó-Mezőhegyesi és Makó-Vásárhelyi utvonalak lennének még országos kezelésbe veendőek.

XLIII. Arad megye.

Arad és Bihar megyék közös érdeke kívánja, miszerint Arad és Tenke, hol igen szép kő és kavics telepek léteznek közvetlen kapcsolatba hozassék, mire nézve megjegyzendő, hogy ezen utvonalon Mikalaktól Szöllősig és Sikulától Csermőig már ki van építve s így e két szakasz mint ország. utnak való kiegészítése végett elkerülhetlen szükséges, hogy

a szőlős-sikulai, valamint a csermő-koroj-községi irány az orsz. uthálózatba felvétessék.

Ugy szintén: A kaprucza-szlatina-garahoncz-utszakasz, mely Bihar megye délkeleti része, valamint egész Zaránd és Arad megye buttyini és radnai járásának érdekégyiránt illetvén, egyszersmind az arad-szebeni állami és a szolnok-dévai ország. utak, nem különben a fennérintett vidék és a már épülőfélben lévő arad-alvinczi vaspálya közti összekapcsolást összekötné. Ebbeli jelentőségénél fogva ezen vonal nagy részben már kiépített.

Továbbá: a világos-paulisi községi út, minthogy ez a világos-gyorok és ménesi bortermesztő hegyalját a gyoroki vasuti állomással fogná összekötni, ekként ezen tájék jólétét előmozdítván. Nagy része ezen utnak már kavicsolva van.

Ellenben ki volna az országos uthálózatból hagyandó:

A bogszeg-béli országút, mert a fentebb indítványozott arad-tenkei új vonal által pótoltatván jelentősége annyival inkább elenyészik, mivel bihar megyei folytatása is még természetes állapotban van.

Arad megyében tehát országos kezelésbe veendőek még: a szőlős-sikulai, csermő-koroji, kaprucza-garahoncz-i és világos-paulisi vonalak; ellenben a bogszeg-béli kihagyandó.

XLIV. Krassó megye.

Kereskedelmi forgalmát nem különben nevezetes gyár és ipar üzletének fejlődését figyelemmel kísérvén kitéjük, miszerint ezen megye uthálózata még következő új vonalokkal lenne kiegészítendő.

A kápolnás-szelesovai szakasz, mint az arad-lipa-birkis-kápolnási országos utnak egyenes folytatása Erdélyország felé, még pedig azért, mert további haladásában Dobra előtt a Szeged Nagy. Szebeni államuttal egyesülvén, a Maros igen népes bal partját Erdélyországgal közvetlen kapcsolatba hozza, azon kívül pedig nem csak Lippa, Birkis és Kápolnás mezővárosok kereskedelmére jótékonyan hatna, hanem, a mi különös figyelemre méltó, az Erdélyben létező, de kifuvározhatatlansága miatt eddigelé értéktelen volt, sok építési és hasábfá kivitelét nagy mérvben segítené elő, s most végre ezen közlekedés hiányában a Maros bal partja árvíz alkalmával Erdélyországtól tökéletesen el van zárva.

Továbbá különös figyelemre méltók :

A rumunyesd-zsídvári utszakasz, minthogy általa a lunkányi, gladnai, nadrági, istvánhegyi, ruszkai és ruszkiczai vas művek nem csak magok között, hanem a temesvár nagy szebeni államut közvetítése által a Maros jobb partján épülő vasuttal is közvetlen érintkezésbe jönnének.

Az oravicza-stájerlaki utszakasz Schöenthal felé, minthogy általa az oláh határezred az oraviczai vasuti állomással s folytatólag az oravicza-verseczi, oravicza-fehértemplomi, és az oravicza-nikolincz-strázssai országos utakkal egyenes kapcsolatba jönne. Ezen ut jelentőségéről tanúskodik még azon körülmény, hogy majd nem egész része már kiépített, a nélkül, hogy országos kezelés alá lett volna helyezve. Megjegyzendő egyébként, hogy ezen vonal felsőbb helyről az országos uthálózatba felveendőnek már elhatározottat.

Továbbá Temes megye érdekében :

A balincz-panyovai utszakasz mint kiegészítő része a leendő lippa-lugosi országos utnak, melynek fontossága a temes megyei uthálózatnál bővebben fog még előadatni.

Végül :

A gertenyes-zsidovini szakasz, mint folytatása, illetőleg kiegészítője a temesvár-vojtek-zsidovin-füzes bagsáni országos utnak azon észrevétellel azonban, hogy kívánatos volna az utat Zsidovintól egyenesen Bogsánnak vinni. — Tekintettel ezen pótvonalra :

Kihagyandó lenne :

A füzes-gertenyesi vonal annyival inkább, mivel a posta már most is Zsidovin felé jár.

Krassó megyében tehát az országos úthálózatba lennének még fölveendők : a Kápolnás-Szelesovai, a Rumunyesd-Zsidovini, az Óravicza-Stájerlaki, a Balincz-Panyovai és a Gertenyes-Zsidovini új vonalak.

Ellenben elhagyandó : a Füzes-Gertenyesi vonal.

XLV. Temes megye.

Úthálózatának czélszerű kiegészítése tekintetéből e megyében még a következő vonalak lennének országos kezelésbe veendőek : u. m.

A labasincz-székács-panyova-balinczi utszakasz, mert általa, valamint a temes-facseti és arad-lippa-facseti orsz. utak közvetítése által a lippai járás egyfelől Temesvár és Araddal, más felől Lugos és Facset helységekkel közvetlen kapcsolatba lépén, ezen vidékek kereskedelmi mozgalmára kétség kívül igen kedvező befolyás gyakoroltatnék. Megjegyzendő egyébiránt, hogy az ezen utra vonatkozó előmunkálatok tettleg már végrehajtottak.

A kiszető-balinczi utszakasz mint kiegészítője a temesvár-facseti orsz. utnak, mivelhogy Krassó megyébeni folytatása országos ut gyanánt felsőbbileg már engedélyezve van.

A kudricz-laczunás-ferendiai és a vermes-magaryszákos daruvári utszakasz, miután ezek nélkülözhetlen pótlékát képezik a lugos-verseczi orsz. utnak, mely Krassó megyében mint ilyen nem csak engedélyezve, hanem nagyrésztben már megépítve is vagyon, mivel a künnemű nyers terményekből álló tetemes szállítmányok Er-

délyből a Duna felé csak is ez utvonalon eszközölniük : továbbá

A detta-birdai községi ut Opoticzán át, mert nem csak hogy Dettán vasuti állomás létezik, hanem a posta is egyenesen Móriczfalva és Detta között közlekedik; végül a törökszákos-berény-rittberg-sásdia-gertenyesi közlekedés, mivel hogy a temesvár-lugosi és a vojtek-bog-sáni orsz. utakat Török-Szákos és Gertenyes mellett egybe kapcsolván, ezen két út közvetítésével Temesvárt Resicza nevezetes gyár és ipar várossal hozza közvetlen érintkezésbe.

Temes megyébe tehát még a következő új vonalak lennének országos kezelésbe veendőek: a Labasincz-Panyova-Balinczi, a Kiszetó-Balinczi, a Kudricz-Ferendiai, a Vermes-Magy. Szákos-Daruvári, a Detta-Birdai és végre a Török-Szákos-Gertenyesi utvonala.

XLIV. Torontál megye.

Uthálózatában több igazolatlan hézag fordulván elő, azoknak okszerű kiegészítése céljából következő új vonalak ajánlhatók:

Az orosz-lámos-n. sz. miklósi utszakasz, mint-hogy Törökkanizsát, illetőleg a Tiszát N. Sz. Miklóssal s viszont ezt az orosz-lámosi vasuti állomással köti össze.

A beodra-melenczei utszakasz, mert N. Kikinda és N. Becskerek közvetlen összeköttetésére szolgálna, egyszersmind a közlekedést N. Becskerek és Törökbecse közt némileg elő segítvén.

A módos-n. becskerek-perlaszi vonal, minthogy Módosig egy félől, más félől pedig N. Becskerekig amugy is már országos ut létezőn, a két város közt fennmaradó hézag a tervezett utvonala által czélszerűen kitöltetik, egyszersmind közlekedés nyitvatván a titeli és német bánati ezred és a kikindai valamint a dettai vasuti állomások között. Végül

A nagybecskerek-zsámboly (Hatzfeld) lov-rini közlekedés, mely Sz. Mihálynál a n. becskerek-n. kikindai utból kiágazván és Idvornak, Csoztelek, magyar, rác-és német Csernya, Zsámboly és Grabác helységeken, s így a

megye derekán átvonulván ezen vidéket Lovrinban a szeged-temesvári államuttal, Zsámbolyon pedig a vasuti állomással hozza érintkezésbe.

Torontál megyében tehát az Oroszlámos-N.Sz. Miklósi, a Beodra-Melenczei, a Módos-N.Beckerek-Perlaszi és a N.Beckerek-Lovrini új vonalak lennének még az országos úthálózatba fölyveendők.

Ellenben elhagyandó: a Melencze-Basahid-Nagy-Kikindai országos utszakasz, mivel hogy a czélszerűbb és olcsóbb beodra-melenczei vonal által tökéletesen pótolva van.

XLVII. Közép-Szolnok megye.

Ezen megye úthálózatára vonatkozólag szükségesnek mutatkozó módosításnál névlegesen a következő új szakaszok lennének figyelembe veendők, u. m.

A csikó-garádfalvai vonal, Sülemend, Tohát és Szélszegen át Farkasaszonak, melynek figyelembe vétele a Szatmár megyei úthálózat tárgyalásánál már bővebben indokoltatott. Egyébként megjegyzendő, hogy Csikótól Szélszegig terjedő része mint folytatása a zsigó-nagybányai orsz. útnak már az előtt is engedélyezve volt.

A z á k o s i - s z a k á c s i u t v o n a l, Németen át, Tasnád vidékét lehető legrövidebb irányban Szatmárnémetivel kötvén össze, Bélték és Erdőd mezővárosokon át, a hová mostanlag rendes út épen nem vezet; továbbá

A t a s n á d - m i h á l y f a l v a i u t s z a k a s z, Tasnád, Malomszeg és Töviséd helységekén át Endrédnek, mint egyedüli egyenes összeköttetés Tasnád és Debreczen között. A ziláhszatmár-németi orsz. útnak

s z o p o r - á k o s - b é l t e k i s z a k a s z a, a szopordolna-béltéki irány helyett, minthogy amaz irányban egy nagyobb szerű, költséges híd megtakarítható, e mellett pedig a közlekedés Tasnád és Sz. Németi között sokkal egyenesebb és rövidebb irányban eszközölhető. Végül javasoltatik, hogy a Szopor-Hadád-Szilágyszeg-N. Somkúti orsz. ut ne vezetessék Hadádtól egyenesen Szilágyszegnek, hanem

H a d á d t ó l - S z i l á g y s z e g f e l é, hol a ziláh-somkútnagybányai orsz. uttal egyesülvén, ezzel együtt Szilágyszeg-

hen át- N. Somkut és N. Bánya felé nyitja meg a közlekedést. Ezen intézkedés által, noha Hadadtól Szilágycsehig mintegy $\frac{3}{8}$ mértföldnyi kerülék keletkeznék, még is azon túlnyomó előny éretik el, hogy egy nagyobb és költséges hid megalkarítása mellett az újból építendő szakasz Hadadtól Szilágyszegig rövidebb lenne a Hadad-Szilágycsehinél: azonkívül pedig a Ziláhval közlekedés is $\frac{3}{4}$ mértfölddel rövidülne.

Középszolnok megyében tehát a Csikó-Gardánfalvai, a Szakács-Ákosi, a Tasnád-Mihályfalvai, az A. Szopor-Ákos-Bélteki és a Hadad-Szilágyszegi új vonalak lennének országos kezelésbe veendőek.

XLVIII. Kraszna megye.

Kraszna megye uthálózatába csak egy új utszakasz lenne még a tiszaujlak-sz. németi-déési utnak kiegészítése valamint a n. károly-kolozsvári orsz. utnak megrövidítése végett fölvendő, t. i. a hidvég-badon-zilahi útrész, mely kivált annak, ki Ziláh felől egyenesen Tasnád, vagy Sz. Németibe s viszont onnét Ziláh felé, Szilágysomlyó mellőzésével, utazni akar, nagy előnyt nyújt.

XLIX. Zaránd megye.

E megyének uthálózata módosítást jelenleg nem igényelvé, itt hallgatással mellőzhető.

L G. Kövár vidéke.

Országos uthálózata lényeges módosítás alá nem esvén, azon csekély különbséggel lenne azontúl is meghagyható, hogy először a somkut-hosszúfalvai orsz. ut Kolczértől Erdőszadának, nem pedig Nagysikálló felé folytattassék, azért mert a Szatmár megyei uthálózat tárgyalásánál meglévén mutatva, hogy az avas-újváros-zilahi orsz. ut figyelmen kívül nem hagyható, Somkut azzal Hosszúfalván át Erdőszadánál legcélszerűbb és legrövidebb irányban kapcsolatik össze, a kolczér-nagysikállói ut e mellett annyival inkább elhagyható levén, mivel két ut nyílna azon cél felé vezet.

Másodszor szükséges volna ezen vidék érdekében Kap-

nikbánya és Magyarláros közt czélszerű közlekedést nyitni, mely célra a déesi országos utból Kapnik mellett egy új irány volna Magyarláros felé vezetendő.

Így tehát Kővárvidéken: a kolczér-erdőszadai és a kapnikbánya-magyarlárosi utszakaszok lennének még a fennállókon kívül országos kezelésbe veendő; a kolczér-nagysikálói irány figyelmen kívül hagyandó.

LI. A. B. C. Jászkún kerület.

Figyelembe vevén a szomszédos megyékbeni országos utakat s maga Jászkún kerület saját érdekét, ez utóbbin következő új vonalak lennének az országos úthálózatba felveendő:

A maisa-félegyházi közlekedés, ez által Halas és vidéke egy részt a pest-szabadkai államuttal, más részt pedig Félegyházával, illetőleg az ottani vasuti állomással hozatván kapcsolatba; a mi annyival kívánatosb, mivel a forgalom Halastól, de még inkább Majsától Félegyháza s onnat Pest felé irányul, ellenben a kisteleki vasuti állomás kevesbé látogatott azért, mert a helységek távolsága miatt, elegendő szállítási eszközök ritkán állanak ott rendelkezésre.

A jászapáti-kardszagi vonal, mert ez nem csak a két kerület főhelyeit kötné egymással össze a Jánosapátitól Jászberényig engedélyezett országos ut közvetítésével, hanem utat nyitna egyszersmind az egész vidéknek a Tiszához, nevezetesen a roff-burai rév és kikötőhez.

Mind Békés, mind Heves megyék közös érdekében fekszik továbbá, hogy a maga helyén már indítványozott:

Szarvas-szolnoki országos ut kiegészítő része a mesterszállási pusztán át, nem különben

a szarvas-kecskeméti országos utnak kiegészítő szakasza Kúnszentmártonon keresztül figyelembe vétessék.

Ezek szerint tehát a Jászkún kerületben: a Maisa-Félegyházi és Jászapát-Kardszagi szakasz, továbbá a Szarvas-Szolnoki ut Mesterszállási része, és végre:

a Szarvas-Kecskeméti utak Kúnszentmártoni pótléka volnának az országos utbálózatba fölyvendők.

LII. D. Hajdúkerület.

Ezen kerületnek közlekedési eszközeire nézve ez alkalommal megjegyzendő, hogy habár kiegészítésük a jelen viszonyok alatt még nem oly sürgetősnek mutatkozik, idővel még is kívánatos leendő Polgárt Nánáson és Dorogon át a fehértói vasuti állomással s ezt Nagy-Kállóval kötni össze.

(Folytatása következik.)

V.

A BANKÜGY ELMÉLETE A JEGY- ÉS LETÉTI BANKOKRÓL.

Weninger Vinczétől.

BEVEZETÉS.

Okszerű pénz- és hitel-rendszer minden állam nemzetgazdasági fejlődésére nézve lényegesen, sőt elkerülhetlenül szükséges. — A hol az hiányzik, ott a forgalmi viszonyok folytonos zavaroknak vannak alávetve, melyek befolyása alatt a termelés minden neme és így aztán a népesség minden osztálya, sőt minden egyes tagja, szenved, — azok kivételével, kik embertársaik bármily állapotát maguk hasznára tudják fordítani.

Valahányszor az említett két tényező körül rendellenesség mutatkozik, nemcsak a szakemberek, hanem maga a nagy közönség is, a létező e körbeli intézmények vizsgálatába bocsátkozik, s a szorgos kutatások, észlelések elvégre azon ala-