



# nógrád megye közútjainak története







**NÓGRÁD MEGYE  
KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE**

**SALGÓTARJÁN, 1980.**

Írta:  
SZVIRCSEK FERENC

Lektorálta:  
APÁTHY ÁRPÁD

Kiadja: KPM Közúti Igazgatóság, Salgótarján

Felelős kiadó: Fáklya Károly

Borító és térképrajz: Szvircsek Ferenc

Fotó: Buda László, Kulcsár József és mások

Készült a KPM Salgótarjáni Igazgatóságának  
10 éves fennállása alkalmával.

Készült 6,5 (A/5) ív terjedelemben, 600 példányban,  
a Nógrád megyei Nyomdaipari Vállalat salgótarjáni telepén.

Felelős vezető: Kelemen Gábor igazgató.

81.19103.

# ELŐSZÓ

A közlekedés a társadalmi újratermelési folyamat összekapcsoló eleme — Marx szerint az ipari termelés negyedik ága, a helyváltoztatás ipara, a termelési folyamat folytatása a forgalom szférájában. Ezen társadalmi igényt kielégítendő alakult ki a legősibb vízi és szárazföldi közlekedés, mely utóbbinak a vasúti közlekedés 1830-ban történő megindulásáig a természetes, majd a mesterséges utakon folyó közúti közlekedés volt a reprezentánsa. Az emberiség mozgásigénye egyre nő. Így hazánkban is a közúti és vasúti áruszállítási teljesítmények szakadatlan növekedése mellett az elmúlt évtizedekben a közúti személyközlekedés látványosan nagyarányú felfutását tapasztalhattuk.

Az országos tendenciáktól irányítva, a helyi sajátosságoktól befolyásolva megyénk közúti közlekedése is a fejlődést követte. A forgalom fokozott növekedésével nőtt a közutak állapotának, a közlekedés biztonságának jelentősége, a lakosság mindennapjainak részét képező közúti forgalom iránti figyelem — elismerés és kritika. Megyénk jelenlegi úthálózata, az országoshoz hasonlóan történelmi fejlődés eredménye. Az utaknak a múlt adott időszakaiban kialakított hálózata hűen tükrözi a kor, a szűkebb terület társadalmi-gazdasági viszonyait, az ipari központok kialakulását, a kereskedelem fejlődését, a településcentrumok történeti alakulását, melyek által indukált helyváltoztatási igényeket a közúti közlekedés dolgozói — napjainkhoz hasonlóan — legjobb tudásuknak megfelelően igyekeztek kielégíteni.

A tanulmány fejezetei a megyei közlekedés szempontjából jelentős szakaszokra osztva mutatják be a megyei közúthálózat fejlesztésének, üzemeltetésének állomásait, adalékul szolgálva a hasonló országos fejlődési lépcsőkhöz. Végigkísérhetjük a megyei utak történetét a honfoglalástól a középkoron át a reformkorig, majd a Mac Adam által is fémjelzett technikai forradalom korától a megyénket is súlyosan érintő világháborúk időszakán át a felszabadulásig, majd napjainkig.

A kiadvánnyal kapcsolódni kívánunk a korábban más megyékben megjelent hasonló művekhez, bővítve az útügy irodalmát, valamint a megyénk életének más-más szakterületét bemutató kiadványok sorát is gyarapítani igyekszünk.

Tanulmányunk megjelenése alkalmával is köszönetet mondunk mindazoknak, akik lelkiismeretes, hűséges munkájukkal szolgálták és szolgálják az útépítés-ütfenntartás, a biztonságos közlekedés, a köz érdekét.

FÁKLYA KÁROLY  
A KPM Közúti Igazgatóság  
vezetője

# I. BEVEZETÉS

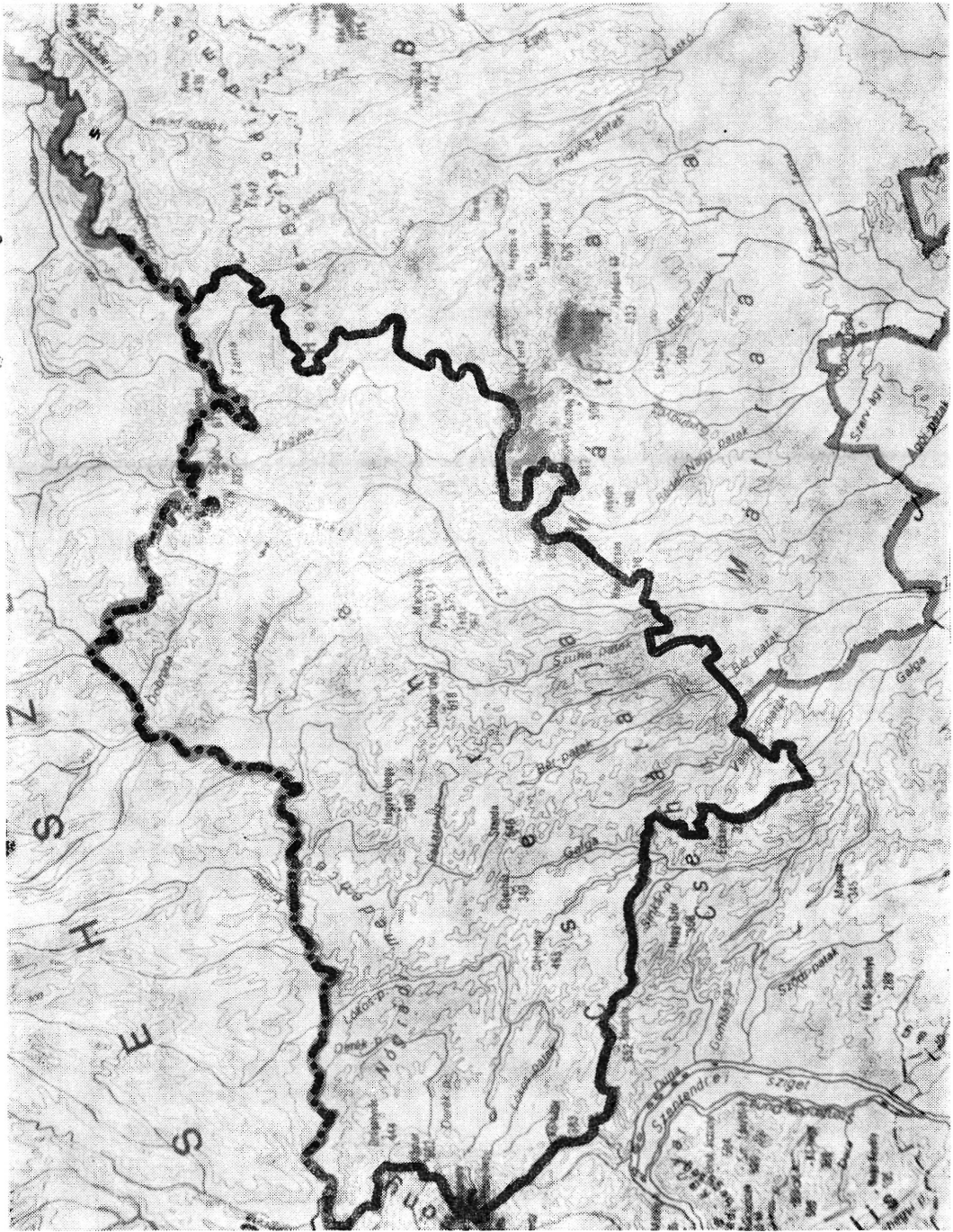
Ez a kis tanulmány nem léphet fel azzal az igénnyel, hogy Nógrád megye közlekedésének, közúthálózatának legfontosabb kérdéseit hiánytalanul bemutassa. Források elégtelensége, illetve hiánya miatt a részletfeldolgozások tömegére van még szükség ahhoz, hogy a megyei közlekedés történetét, a magyar gazdaságtörténet általános menetével, annak helyi alakulásaként megismerhessük. Ez a tanulmány csak kezdő lépéseket tehet ebben az irányban, részben a gyéren fellelhető régebbi irodalomra, sajtóra támaszkodott s néhány fontos kérdésben a levéltári anyag felhasználására kerülhetett sor.

Az alábbiakban —a feladatnak megfelelően — részletesen csak a mai Nógrád megye területével foglalkozunk. De óhatatlanul ki kell tekintenünk bizonyos korszakban a régi történeti megye Ipoly jobb parti vidékére, s az Osztrovszki-Vepor hegységnek a megyét északról koszorúzó lejtőire is. Erre a kapcsolatra csak olyan esetben térünk ki, ahol az események összefüggése ezt feltétlenül szükségessé tette. Nem maradt ki természetesen néhány délnyugati rész sem, melyek csak a legutóbbi közigazgatási rendezés folyamán szakadtak ki a megyéből.<sup>1</sup>

Nógrád megye az ország északi részén fekszik. Északon az Ipoly folyó mentén Csehszlovákia, nyugati és déli részén Pest megye, keleti részén Heves megye határolja. Északkeleti csücskében, mintegy 10 kilométeren Borsod-Abaúj-Zemplén megyével határos. A megye területe 2544 km<sup>2</sup>, az ország területének 2,7 %-a, lakosainak száma 236 077 fő (1978. január 1.) Két városa Salgótarján (48 407 fő) és Balassagyarmat (17 857 fő), valamint négy járásban 136 községe van. Egy négyzetkilométerre átlag 92,8 fő jut. A megye térképileg változatos, hegyes, dombos, területén három jelentős hegység húzódik: a Börzsöny keleti vonulata, a Cserhát és a Mátra. Északon a Karancs-Medves hegység kerül el, mint határvidék Csehszlovákia felé.

A Nógrádi táj igazi jellegét a Cserhát hegysége adja a megye közepén. Déli nyúlványai a gödöllői dombvidékbe simulnak bele. Északi határa az Ipoly völgye, keleti felén a Zagyva völgye határolja el a Mátrától. A Cserhát nem egységes hegytömeg, a homokkő dombvidékből magasodnak ki a kisebb-nagyobb kúpok. Átlagos magassága 500—600 m. Hullámosan alakult dombvidék ez, szétszórta hegycsoportokkal. Az apró völgykatlanokban bújnak meg a kisebb-nagyobb falvak.

A Mátrából a nyugati, az ún. pásztói Mátra van Nógrád megyében. A vasút és közút a Zagyva- és Tarján-patak völgyében jelenti a határt a Cserhát és Mátra között. A pásztói Mátra hosszan húzódó keskeny vonulat, észak—déli irányú futással. A megye északi részén a Karancs zárt tömbje emelkedik Salgótarjántól ÉNY-ra. Nógrád megye gazdag apró forrásokban, patakokban. Jelentősebb folyója az Ipoly, a Cserhátban a Galga, a Mátra nyugati részén a Zagyva. Talaja a Börzsönyben és a Mátrában jellemző köves talajtípus. A Börzsöny peremén homokos talajok alakultak ki. A Cserhátnak fakó és barna erdei talaja van. A völgyekben az Ipoly öntésterületén alluviális rétegsor halmozódott fel, s ezt gyakran fedi a lejtőkről lehozott kavicsos, homokos talaj.



Mint ismeretes, modern ipargazdaság nem lehetséges megfelelő infrastruktúra nélkül, amelyek közvetlenül nem vesznek részt a termelés folyamatában, de annak alapját, előfeltételét képezik, közvetve befolyásolják a termelés fejlesztésének lehetőségeit, megszabják annak kereteit, határait. Az infrastruktúra fejlesztésének hazánkban a XIX. század második felében két súlyponti területe volt: az egyik a vasút, a másik a vízépítés. Ide tartozik a közúti közlekedés is, mely a vasút után a szárazföldi közlekedés legfontosabb ágazata. A földrajzi helyzet és a földrajzi fekvés jelentősége a közlekedési hálózat kialakulásában nem lebecsülendő, de hibás a közlekedésföldrajzi jelenségeket (vízszintes és függőleges tagoltság, éghajlati viszonyok) a társadalmi tényezőktől teljesen elvonatkoztatni, és kifejezetten csak természetföldrajzi tényezőkkel magyarázni.

A természetföldrajzi környezet tehát különböző okokból hathat a közlekedésre, a hálózat kialakítására, de hatnak a gazdasági-társadalmi-technikai fejlődés elemei is. Ezek figyelembevételével tekintjük át a megyei közúthálózat kialakulásának mintegy másfélezer éves történetét.<sup>2</sup>

## II. A Nógrád megyei közutak kialakulása a XIX. század közepéig

Nógrád megye története a X. és XI. század fordulóján kezdődik, amikor Nógrád várával — mint gazdasági és politikai központtal a magyar feudális állam létrehozta a királyi vármegyét, és a helyi közigazgatást. Megyének úthálózatának vázlatos története azonban nem lenne teljes, ha a honfoglalás előtti múltból nem emlékeznénk meg. A II. század folyamán ugyanis már kiépültek a Pannóniát a Tisza-vidékkel összekötő és az ezekhez csatlakozó, észak felé vezető, így megyénket is átszelő kereskedelmi utak. Ezek sorába tartozott az Ipoly-völgyéből a nógrádverőcei dunai átkelőhöz vezető út. Ebből ágazott ki Vácon és Fóton keresztül a Dunakeszi—Gödöllő irányából Hatvanon át Miskolc felé vivő úthoz Aszódról csatlakozva egy másik útvonal. Ezek az utak természetesen a folyóvölgyeket követték, s csupán csapásoknak tekinthetők. A római kereskedők révén maradtak fenn a települések nevei is. Ptolemaiosz megyénknek első név szerint is ismert települését Filecia (Fülek) néven említi. Ezt is igazolja, hogy Hatvanból kiindulva a Zagyva folyó, a Tarján- és a Gácpatakok völgyében fontos út vezetett a Felső-Ipoly és a Rima folyók völgyébe.

A VII. század végén az ún. „kései avarok” a folyók, patakok völgyében vezető utak mentén felfelé haladva a zártabb, hegyesebb vidékeket, így a nógrádit is birtokukba vették. A tiszai fejedelemség területét (keleti-kaganátus) — vidékünket is — a frankokkal szövetséges bolgár birodalom hajtotta uralma alá. A kereskedelmi kapcsolatok következtében a IX. században a területek egyik legfontosabbika, a Duna-kanyar vidékét átszelő, a nyugat—keleti és az észak—déli kereskedelmi utak kereszteződésénél kialakított dukátus volt. Megyének területét 899 és 902 között népesítették be a honfoglalók, akik nagy gondot fordítottak az országhatárok és kereskedelmi utak ellenőrzésére. Jól illusztrálja ezt Nógrád megye, melynek területe a fontos kereskedelmi utak elágazásánál létrejött bolgár dukátushoz tartozott. Nógrád vára az észak felé



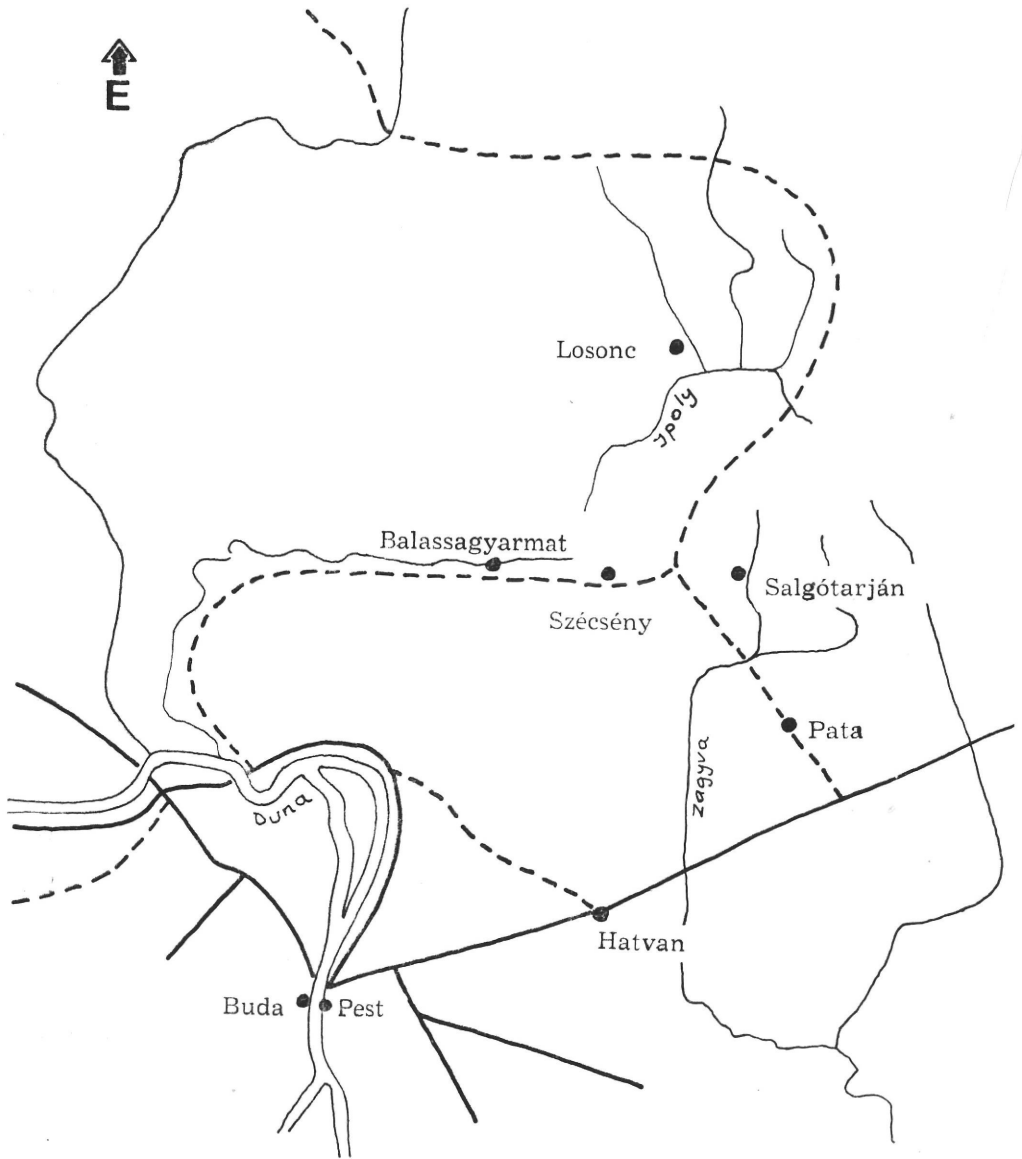
irányuló sáncot védelmezte. Az ország fontos közlekedési gócait megszálló hadsereg emlékeinek tekinti a szakirodalom azokat a karoling típusú egyenes kardonkat, melyek valóban az ország központi területein és a legfontosabb kereskedelmi utak mentén kerültek elő. Egy ilyen kardon Szécsény környékén is találtak ott, ahol a megye nyugatról és délről észak felé tartó útvonalai találkoznak. A X. század végén véglegesnek tekinthető Nógrád megye kialakulása, mely a honti szárnyakkal a középső Ipoly völgyét birtokolta.

Az ún. szolgáltatófalvak térbeli elhelyezkedésére a királyok által gyakran használt utak és a hadiutak hatottak erőteljesen. Államigazgatási kérdés is volt a közlekedés, hiszen a XII. sz. végéig a magyar államapparátus szíve, a király udvara is állandó vándorlásban volt. Egyik városból a másikba menet bírásokva hajtották be a terményadókat.

A középkori forrásanyagban előfordul a strata szó, ez nálunk is jó, kövel burkolt szilárd utat jelölt. Ezzel ellentétben a latin oklevelek viának neveznek minden más utat, ezek természetesen kövezetlenek voltak. Az útépités ebben az időben egyenlő volt az útnyitással. A középkori utakat a járhatóság mellett megkülönböztették még jogilag is. Jogi jellegük szerint útjainkat via communis (közút), via publica, via libera (nyílt út) vagy csak az egyszerű via szóval illették. A viák egyszerű, földesúri tulajdonú utak voltak, a földesúr joga alá tartoztak. Via communis — jogán több közbirtokos osztozott. Via libera — a király útja volt, utasa a király és a törvény fokozott védelme alatt állt.

Királyaink megyénk területén való átutazásairól csak a XIII. századtól vannak adatok, amikor Zólyomba utazva kíséretükkel együtt átvonultak megyénken. A faszénszállítások, gabonaszállítás és a lóval való közlekedés és fuvarozás hozzájárult a városok, falvak kialakulásához ezeknek az utaknak a mentén. Ezekben az időkben már sok baj forrásai is voltak az utak, mert járható állapotban tartásuk, a fából ácsolt hidak javítása, a révek fenntartása a falvak lakosainak a vállaira nehezedett. A XIII—XV. századból már több törvényt ismerünk, melyek a közforgalom céljaira szolgáló hidak, kompok felállítását szorgalmazták. A XIV—XV. században az egész országra kiterjedő úthálózat jött létre, és pedig nagyjából azokon a nyomvonalakon, ahol most a vasúti főútvonalak haladnak.

Nógrád megyében a XV. században Szécsény és Balassagyarmat elsősorban annak köszönhette fellendülését, hogy fontos útvonalak találkozási pontjánál feküdtek s a kiváló földrajzi helyzetük révén forgalmas vásárokat tarthattak, ami a továbbiakban hozzájárult mezővárosi kiváltságuk elnyeréséhez, s az iparosok letelepedéséhez. A Zagyva völgye mint fontos útvonal sok mezőgazdasági városnak biztosította a szükséges forgalmat. Legfontosabb volt közülük az akkor Heves megyéhez tartozó Pásztó, mint a környék legjelentősebb vásároshelye a Mátra „kapujában”. Tar is mezővárosi jelleget ölthetett a XV. században, de Pásztó szomszédsága miatt nem tudott jelentőségre szert tenni. Helyi kereskedelmi központtá fejlődött Mátraverebély is. Kisterenye (Vásáros-terenye) mellett a Zagyva forrásvidékén, az Ipoly és Zagyva völgyéből Gömörbe vezető utak találkozásánál mezővárosi szerepet játszott Inászó is, mely azonban elnéptelenedett, pusztasággá vált hamarosan. Érdekes azonban az a tény is, hogy megyénkben sem akkor, sem később nem jött létre jelentős városi központ, mely piacával a környéken uralkodott volna, de ennek okának vizsgálata nem képezheti tárgyát e munkának. A kereskedelmi utak kialakulásával ren-



HONFOGLALÁS KORI FŐ KÖZLEKEDÉSI UTAK

- Főbb utak
- Feltételezett utak

deletek biztosították azok fenntartását. Az 1597: XLV. tc. többek között kimondta, hogy az ispánok és alispánok a királyi és közutakat (viae regiae ac publicae) minden megyében tartoznak a törvényes mértékig és nagyságban kiszélesíteni. Az 1599: XXX. tc. — az utak kijavítását rendelte el.

A XVIII. század közepére Nógrád megye gazdaságilag visszaesett. A török hódoltság idején területét megosztotta a magyar—török front, a várszervezet védte a mögöttes bányavárosokat. A kurucidók után is mint hadvonalási terület nagy terheket viselt. Az elpusztult és elmenekült lakosságot telepítésekkel kellett pótolni. Nem volt bánya és város, nem volt piac se, az oppidumok csak ezután kezdtek fejlődni. 1737-ben a „Gravamina Comitatus Neogradiensis” a megye állapotát tükrözte, amikor a közterhek csökkentésének okaként azt hozta fel, hogy Nógrádban nincsen város, sem ismert mezőváros, se piac, se más hely, ahol vásárt lehetne tartani. Csupán katonai transverzális utak szelik át a megyét, akár Kassa, akár Erdély vagy Temesvár, akár Belgrád felé vonul a had, Nógrádot mindig érintik. A fuvar, élelemadás a föld népétől származott mindig.

Az utak nagyon rosszak voltak, ezért 1766-ban a főispán (Grassalkovich Antal) már nem hagyhatta szó nélkül a losonci útnak, főképp a városi hídnak romlott állapotát. Azt is jól tudta, hogy nem várható útrendezés, amíg rendes megyei mérnök nincsen, de addig is kinevezte Balla Antalt „Insiner Tisztnek” évi 200 forintos fizetéssel. (A főispán honoráriuma 1500 forint, az első alispáné 600, a másodalispáné, aki mint az adminisztráció feje szerepelt 250 forint volt.) A mérnök kezelte az útmunkások napszámának bérét is, mivel „Balla Uram gazdag ember”, tehát alkalmas a pénzkezelésre, s a főispán reméli, hogy a „megye minden serénységgel effectuálni fogja” a közjót célzó rendelkezéseit.

Amikor 1723-ban felállították a helytartó tanácsot, a műszaki bizottmányának feladatává tették az utak építését és fenntartását is. A „systematica commissio” — rendszeres bizottság — az utak építésére és fenntartására igyekezett fedezetet biztosítani. Javasolta többek között a „fundus publicus” — közpénztár — felállítását. De rendszeres útépitések nyomaira a XVIII. század végéig hazánkban nem bukkanunk. A megyei utak építéséről szórványos dokumentumok akadnak a Nógrád megyei levéltárban, melyek pl. a rárósi út megjavítására vonatkoznak.

A rendszeres „vonalazott utak” építését 1781—1790-ben kezdték meg hazánkban. Az 1791-es országgyűlés reformtörvényei között már megtaláljuk a közutak létesítésének fontosságát, ugyanis az úthálózat terveinek kidolgozását egy bizottságra bízták. De a kormányservek és a megye is lassan mozgott, s ezért jogosan tükrözte 1770-ben egy országszerte használt híres tankönyve Losonczy Istvánnak azt a tényt, hogy „Nógrád vármegyében kell járni nagy sáron...”<sup>3</sup>

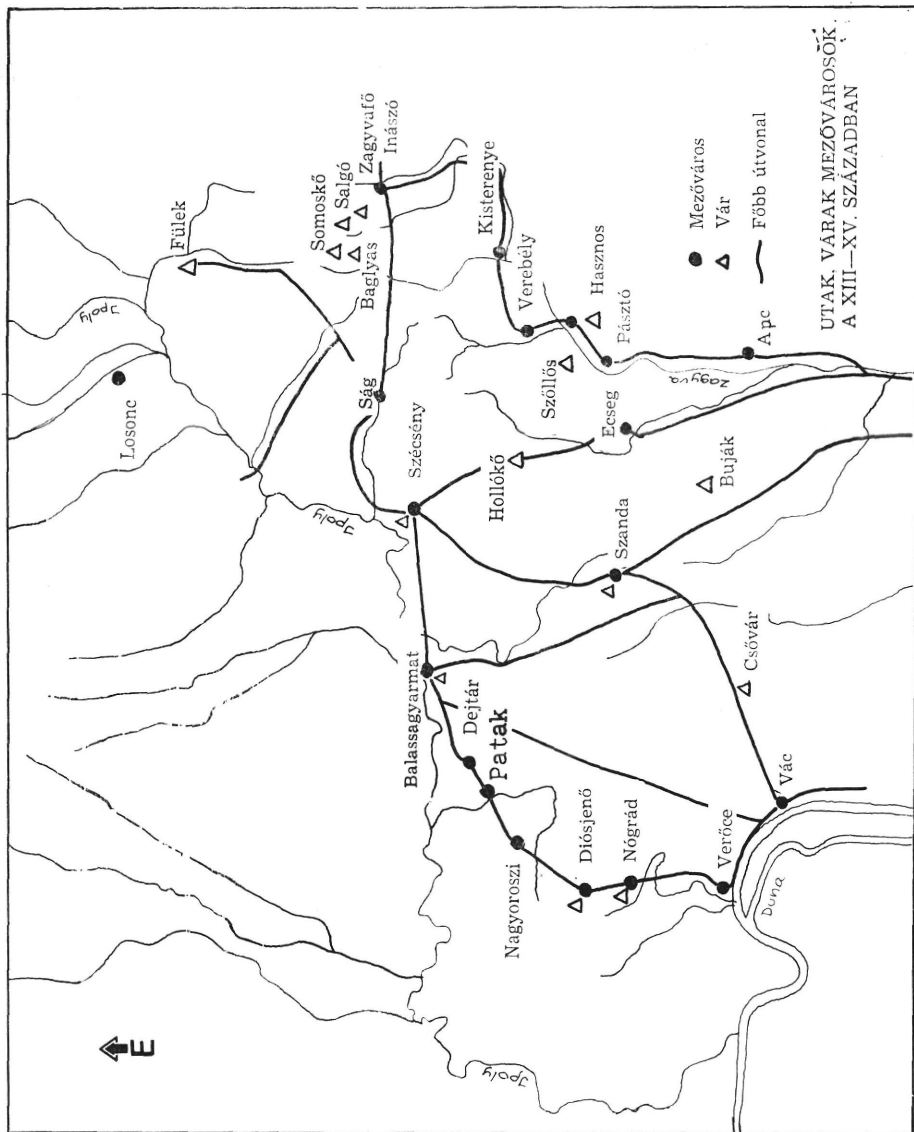
Megyénk lakosságának életét a XIX. század elején a mezőgazdasági termékek értékesítési lehetőségei befolyásolták és szoros összefüggésben álltak az időjárás viszonyokkal. Az aszályos évek csapást jelentettek, mert a nehezen fuvarozható gabonaszállítmányok a sáros utak miatt nem jutottak el a szükség szenvedő területekre. A XVIII. század végén készült II. József-féle országleírás a megye közlekedésföldrajzi képének megrajzolását teszi lehetővé, amikor a katonai térképezési munka kapcsán fontosnak tartott katonai és gaz-

dasági adatokat is közöl. Értékét számunkra egyébként az adja meg különösen, hogy másutt nem található adatokat is rögzít, úgy többek között az utak állapotát. Ezzel támpontot nyújthat a megye úthálózatának vizsgálatához, amit a mai Nógrád megyei községek vonatkozásában felhasználtunk. Három önkényes csoportosítást végeztünk, ezek szerint a megyei községek száma, ahol az utak megfelelőek: 57, a közepes minőségűek, ahol az utak nehezen járhatók: 49, s végül a községek száma, ahol az utak rosszak: 40 volt.

S végül néhány kiragadott példa.

Alsótold: „az utak ezen a részen minden tekintetben a legalkalmasabbak. Köves a földjük és emiatt nehéz fuvarral csak lassan és óvatosan lehet haladni, különösen a Szécsény és Szécsény—Ecseg közti szakaszon.” Hont: „Itt megy át az országút Balassagyarmatról Ságra és innen tovább Ságig is elkészült. Ennek ellenére is nedves időben sáros, de különösen nagyon jó. A többi kisebb út nagyon elhasznált. Gyakran posványos és nehezen járható a magasság és a hegyek meredeksége miatt.” Diósjenő: „Az utak esős időben sárosak. Különben jól járhatók.” Bánk: „Az utak sárosak, esős időben nehezen járhatók. Jó időben azonban megfelelőek. Az erdei utak sárosak, de jó időben ezek is járhatók.” Berkenye: „Az utak kedvezőtlen időben sárosak. Különösen a váci országút, amely ilyenkor nehéz fuvarral alig járható. Jó időben azonban mindig használható. Az erdei utak sárosak. Kedvezőtlen időjáráskor csaknem járhatatlanok.” Karancslapujtó: „Az utak nagyon homokosak, ezért nedves (esős) időben jobban járhatók, mint szárazon. Az erdőn át az utak azonban mindig sárosak.” Nógrádkövesd: „A Balassagyarmatról érkező, a községen keresztül Pestre menő postaút puha alapú és sáros időben nehezen járható. Ugyanígynek a többi utak is.” Szendehely: „Az utak kedvezőtlen időjárásban sárosak. Különösen a váci országút, amely ilyenkor alig járható, jó időben azonban mindig megfelelő.” S végül néhány jellemzés a rossz utakról: Kisterenye: „Az utak az agyagos föld miatt, különösen esős időben nagyon rosszak.” Nógrád: „Az utak az agyagos talaj miatt sárosak.” Romhány: „Az utak ezeknél a falvaknál kedvezőtlen időben nagyon rosszak. . .” A szükség hozta magával, hogy az 1803. január 20-án tartott megyei közgyűlésen „Az utak miképpen leendő tsinálása” tárgyában javaslatot fogadtak el. Ez az első olyan dokumentum, mely megszabja az utak készítésének módját és fenntartását. Érdemes tehát kivonatossan felidézni:

1. — „az Utak Directora” által kijelölt útirányokat más felé nem lehet vezetni.
2. — „Azon utak tsinálására ki szabott idő alatt, az utak Commissariusainak magok munkásait el hagyni, ha csak valamely fontos okokért magokat fő Director Úrtól ki nem kéri, szabad nem lészen.”
3. — „a Commissarius Urak” minden munkában töltött hét végén a munka mennyiségéről és módjáról jelentést kötelesek adni.
4. — „A commissariusok” járásaikban kötelesek az utakat minden hónap elején felülvizsgálni, s a hibák megjavításáról jelentést adni.
5. — „A megyében levő országos utak a »4 commissarius« között lesznek felosztva. Az »első commissarius« elkezdvén munkálkodását Pesth Vármegye határjánál, folytatni fogja egész a Lórintzi hídig, a második ennek a Rárósi-hídig, a harmadik ettől a Tugári hídig, és a Negyedik Zólyom Vármegyének elkezdődött határjáig az utakat a leg jobb Állapotban tartani tartoznak.”



UTAK, VÁRAK MEZŐVÁROSOK.  
A XIII—XV. SZÁZADBAN

6. — „a commissariusok” a munkát az utakon a nekik kiadott „systematicum Projectum” alapján végzik (módszeres tervezet).
7. — A részükre kiadott szerszámokról „szoros vigyázattuk alá adatván” azokról kötelesek számot adni.  
„A mi a Különös utakat illeti”.
  1. — Minden járás- és kerületbeli tisztviselő feladata a területén levő utak, hidak fenntartása.
  2. — Minden helység a maga határában levő utakat és hidakat köteles rendben tartani, ha ebből adódóan egyes községek túl lennének terhelve, akkor más szomszéd községek adjanak segítséget, ahol kevesebb út van.
  3. — Ha két helység határában épülő hídhoz egyszerre „mind a két helység” bélieket ki ne hajtsa”, hanem hol az egyik, hol a másik helységre bízzák a fenntartási munkákat.
  4. — Ha valahol az utak keskenyebbek, „azoknak helyrehozását Kerületbéli Tiszt Úr az illető földes Uraságnál eszközöllye”.
  5. — A „kerületbeli tiszt urak Tavasznak kezdetével és az Ősznek végével a Ns. vármegyének minden végzése nélkül a helységeket magok útjaiknak igazítására leginkább kényszeríteni fogják”.
  6. — A főszolgabírók feladata, hogy a megyei hidakat, „Conscribáltassák kerületbeli tisztjeikkel oly formán”, hogy azokat minden szempontból írják össze hol, milyen vízen, milyen úton, milyen hosszan, milyen anyagból készültek.
  7. — „Hogy pedig a hidakon annál nagyobb bátorsággal járni lehessen és tovább is tartson, minden új és magas hidakra kar fák csináltassanak, és reájok nád vagy vesszők rakatván jó fővénnel meghordattassanak azo. hozzá tétellel, hogy ennek utána minden hidaknak szélességek 2.5 ölnyire terjesztessenek ki.”

És még egy adat az utak kijelöléséről, amikor nem a célirányosság, hanem az egyéni érdek szabta meg az irányt: Szentiványi Márk „Utak Directora” a „Ponyi Daróc és Vilyke” közötti út készítésekor a delegációnak, mely az út-irányt kellett, hogy kijelölje, a következő utasítást adta: „az Útnak a földes Uraságok egyetértésével merre leendő vitetésére” ügyeljenek.<sup>4</sup>

A XIX. század elején az utak legtöbb helyen — különösen az esős időszakban a járhatatlanságig elhanyagoltak voltak. Különösen a megyei és községi utakon volt rossz a helyzet, az esőzés beállta után ezeken az utakon mindaddig míg nem fagyott, vagy a sár meg nem száradt, a postajáraton kívül szekér alig közlekedett.

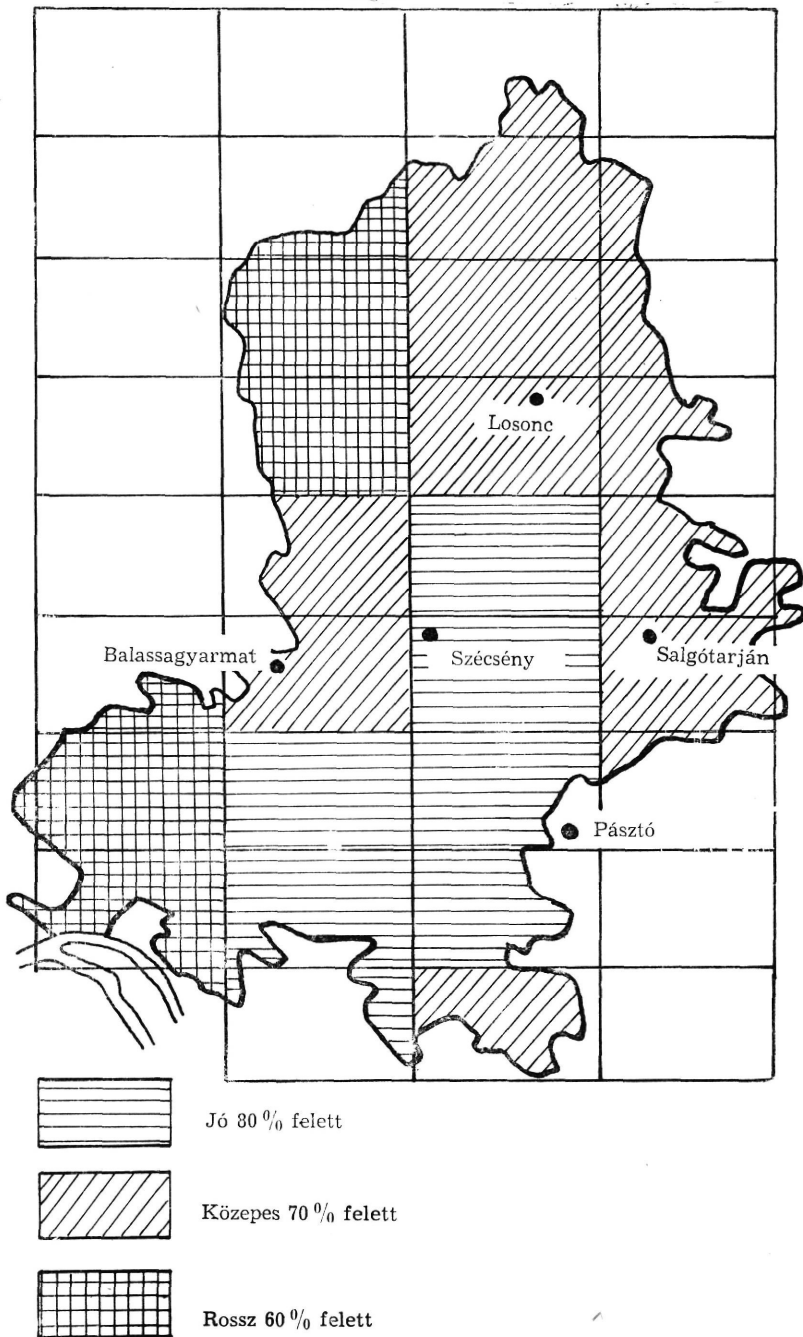
A XIX. században súlyos teherként jelentkezett a megye számára a közutakról való gondoskodás és a vízszabályozás. Nincs olyan közgyűlés, amelyen ezek valamelyike ne szerepeljen.

„Utak Kormányzója Tábla Bíró Szent Iványi Márk Úr hivatalosan jelentvén, hogy a mostani rendkívül való rettenetes záporok által az utak és hidak oly annyira megromlottak, hogy majdnem járhatatlanokká váltak, nemkülönben aziránt is tudósítást tévén, hogy az Ország Uttyának tsinálására általa ki jegyzett Helységek, valamint másszor, vagy az idén is igen resten nagyobb részint pedig éppen meg nem jelentek...”<sup>5</sup>

A közutak nagyobbarányú kiépítése az 1825. évi országgyűlés után vette



Az utak minősége a XVIII. sz. végén



kezdetét, amikor is — a reformkorszakban — a vármegyei törvényhatóságok saját hatáskörükben megindították az útépitéseket. Hiba csak az volt, hogy nem központi terv szerint, hanem a megyék érdekei szerint építették az utakat. A feladatok elvégzésének fedezetéül a közmunkaerő szolgált. A megindult útépitési munkálatokról 1822. július 4-én Rimaszombaton kelt postamesteri jelentés tájékoztat: „Gömörtől Nógrádig az Osgyáni Menetelen értett széléig már az Ország út tökéletesen általunk elkészítettvén, s az jó karba lévén... a Kereszturi Határon és Pintzen Keresztül az Utat — melyet a Pintzen túl lefolyó Ipoly vize partján, s szinte helyben s bőséggel található legalkalmatossabb Kavittsal, és onnan tsekély távolságra lévő Garábi kővel igen könnyen végbe vihetni, s el készítettetni lehet.”

A postaútut Heves megye Egerből Losoncig Pétervásárán keresztül kívánta vezetni, ezért 1822. október 15-én a helytartótanáchoz kérelemmel fordultak. A helytartótanács 26 457 sz. leiratára Balassagyarmaton november 20-án Szentiványi Márk „Utak directora” válaszolt és közölte azoknak a községeknek a neveit és egymáshoz való távolságát, ahol az új út vezetni fog. Eszerint az eger—losonci postaút a következő falvakon fog keresztül haladni:

Losonc—Galsa	3598	Bécsi öl
Galsa—Fülek	4609	„
Fülek—Ragyolc	3408	„
Ragyolc—Somosújfalú	3740	„
Somos- újfalú—Tarján	2708	„
Tarján—Márkháza	1596	„
Márkháza—Újlak	1709	„
Újlak—Kisterenne	933	„
Kis Terenne—Nemti	3260	„
Nemti—Vármegye széle	1766	„

Nógrád szelétől Pétervásárig az út: 6881 bécsi öl volt.

A megyei útviszonyokról 1826-ból van összefoglaló jellemzésünk, ez Mocsáry Lajos műve, melynek VIII. része foglalkozik: „Azon hijjánosságok és fogyatkozások, melyeknek orvoslások szükséges” címmel az utakról. „Az ország utak hijjánosak voltak eddig itten, nagy és ditséretes most ezeknek javításában a szorgalom, oly annyira, hogy a hol az előtt nem is volt út. ott is készítettik: nagy idő kell azonban annak tökéletes helyre állításához, de ez a legszentségesebb eszköz a kereskedés elősegítésére, tsak ezentúl is állandó legyen a mozgalom, hogy a mi elkészítettik, a felvigyázó gondviselés alatt tartozzék, tudván azt, hogy a jó és biztos utak minden előmenetelnek, és főképpen a kereskedésnek elősegítésére legalkalmasabb eszközök”.<sup>6</sup>

1832-től kezdve a Losonc és mellék patakjainak árvizei által sokszor tönkretetett ún.: „Kriván völgyén levő országos kereskedelmi út” valamint a fűrészvíz völgyön át építendő új út a legfontosabbak. Az Ipoly árvizei gyakran elvitték a hűgyagi fahidat, és így közlekedési akadály támadt a pest—kassai országúton.

A megindult építkezésekhez — a megye útjainak kiépítéséhez — a vasesz-

közöket a Rimai Koalíciótól vásárolta meg a megye 1832-ben. A megye rendelt 150 db buzogányt, (1287 font) mázsánként 25 Ft, 60 db csákányt, (250 font) mázsája 30 Ft, 4 db vasrudat (105 font) mázsája 15 Ft, 10 db vaskályhát (2115 font). Összesen: 3557 font vasért 634 Ft 35 xr-t számoltak fel. A koalíció a megye kérésére „mivel tisztában van vele az igazgatóság hogy az út elkészítése közérdek, de az Egyesület számára is haszonnal jár — a vasak mázsájából 3—5 forintot elengedtek. Így az új összeg: 564 Ft 35 xr lett.”<sup>7</sup>

Az utak kijavítása iránti kérelem is oly lassan haladt, mint maga az út-építés. Az 1837. november 17-i közgyűlésen a Rimai Egyesület folyamodványban kérte a „Zlatnói és Cseh—Brézoí határbeli Útnak jobb karban, legalább járhatóvá” tételét. Ugyanis a hegyről lefutó út elárkosodott, s esős időben teljesen járhatatlanná vált. Hogy a Rimai Egyesület folyamodott az útjavítás iránt, azzal magyarázható, hogy fontos kereskedelmi út volt. A környék lakossága ezen az úton bonyolította le a „Vas, Úveg, deszka, létz, Sindel, Papiros, hamuzsír, Kádakra való Fenyő donga, Abronts, s más kereskedési tárgyaknak”... szállítását szekereivel. A kérelemhez csatlakozott Zahn György zlatnói üvegyáros is, mivel „a nevezett zlatnói út, mellynek létezése és jó karba-való feltartása, a hazai ipar és belföldi kereskedés elő mozdítása tekintetéből fontos... mivel ezen Tettes Nógrád és szomszédos Gömör és Kis Hont Várme-gyékben létező vashámorok és üveghuták készítményei, ezen úton szállítat-nak tovább Hazánk alsóbb részeibe”. A veszélyekről, mely az utazót éri ezen a vidéken érdemes tovább idézni a levelet: „Melly veszedelmet már számta-lanlan érezték, legközelebb pedig... nekem is kellett éreznem, el felejthetetlen Hitvesemnek ezen úton történt halála által, ki fényes nappal e veszélyes he-lyen mentében feldőlven, levé áldozatja ezen útnak...”

A megyei ügyintézés útvesztőin átjutva a kérvény, 1839. november 15-én egy bizottság megvizsgálta a kérdéses utat, és „csak nem járhatatlannak, és végképpen elromlottnak...” találta. De az út helyreállítása, mint a későbbiekben látni fogjuk még nem kezdődött el. Így eléggé megtevesztő az a kép, amit Fényes Elek 1837-ben írt a megyéről: „országutak elég jók, s a mesterséges csinált utak mind inkább szaporodnak. Úti fő igazgatója is van a megyének”. Felsorolta a postaállomásokat is: „Váctól északra első posta állás Rétság 1,5 statio. Innét kétfelé válik az út. Ipolyságnak, ill. Balassagyarmatnak 1,5 statio. Innen Gácsra 1,5 statio. Vámosfa 1 statio. Gácsról Kassa felé első postaállo-más Zelene 1,5 statio, innen Rimaszombatra visz az út”. A felsorolás azért is fontos, mert a **postaút** azonos volt az ún. állami főútvonallal.<sup>8</sup>

Az őszi munkával kiépítendő utak tárgyában kellett 1840-ben döntenie a megyei közgyűlésnek. A beadvány járasonként tekintette át a feladatokat: „a fő közlekedői Ország út... Katalinától—Ráróson keresztül Conservatióális helységek által reperálni szükséges, a többi Ország út vonalait pedig, mi után még több fő vonalakon egészen új munkát tenni kellett, elég Conservatióális erő nem marad fenn, ezeken a helyeken, az utak további építésének járások figyelembevétele nélkül a szomszédos helységek fognak alkalmaztatni”. Megszabták az utak építésének módját is, mikor elrendelték, hogy azt 3 öl szélességben kell kirakni kövel, ennek a szekeres munkaidejét házhelyek után szabták ki. Ahol csak vastag kavicsolással készítik el az utat, ott házhelyen-ként 2 öl utat kell csinálni. Gyalog munkával készítenő út esetében helyszini

szemlén döntenek el a zsellérek számának megfelelően a készítendő utak hosszát. Általában 1,4/6 öl hossz jutott egy gyalogmunkára. A szekeres munkákra nézve járásokként elosztották a községeket:

### **Kékkői járás.**

1. Katalinától a Fekete vízig vezető főútvonalat „conservationális” munkával fogják kijavítani
2. A „Jász telki Korcsmától N. Oroszának menő útvonalat a munka Classificatioja mellett reparálni fogják”. (Diósjenő, Borsos Berinke, N. Oroszi, Horpács, Patak.)
3. Pencről Rádra vezető utat kavicssal újjáépítik, itt minden házhelyre 2 öl útépités jut.
4. A balassagyarmati szőlők alatti utat kijavítják.
5. Balassagyarmatról Mohorának vezető utat kijavítják (Szügy, N. Haláp, Surány, Csőr, Herencsény, Terény, Szanda).
6. Kékkő—Zólyom kavicsolással új út. Minden házhely után 3 öl út építése szükséges.
7. Rárósnak vezető út javítását kell elvégezni.

### **Szécsényi járás:**

1. Fekete víztől Rárósnak vezető út igazítása.
2. Rárós alatt igazítás.
3. Szécsénytől Lócnak és Cserháton át új kövezést minden házhely után 3/4 öl.
4. Mohorai úton javítás.
5. Béri határban az utat javítani.
6. Szöllősi töltést javítani.
7. Verebélyi határban a falu javítja az utat.
8. Rapi határban kövezni fog Etes.

### **Losonci járás:**

1. Zólyomi úton Vámosfalva felé javítás történik.
2. Sztrégovai-völgyben minden házhely után 1 öl utat készítenek.
3. Lesti határban új kövezés lesz.
4. Rapi és Demecseri határban minden házhely után 3/4 öl új kövezést állapítottak meg.
5. Losonc mezőváros Vidéfalva felé javítja az utat.

### **Füleki járás:**

1. Gömörnek vezető vonalat a keresztúri határban kövezik 2/4 öllel.
2. Rapi úton új kövezést végeznek 3/4 öllel.
3. Füleknél kavicsozással útjavítás.
4. Salgó Tarjában javítani fogják az utat. (Tarjány, Somos Újfalú).
5. Rapi híd készítése (Rap, Kalonda).
6. Karancsaljai utat javítják.

A gyalogmunkát a sáncok tisztítására, javítására fogják felhasználni. Ezekre a munkákra a megye központi igazgatásának 1840. táján érvényes evi költségvetése mintegy 4000 forintot szánt. A megyei útviszonyokról — a hivatalos iratokon kívül — igen érdekes és tanulságos Jankovich Vince 1840. május 4-én kelt levele, melyben az „az utak jobb karba teendő helyzetetését és a folyamatosan fennálló akasztófák el törlését” ajánlotta. Erdemes néhány gondolatát felidézni:

„...a T. N. Rendek figyelmit, s bölcs gondolkodását főképpen utaink állapota iránt szándékozom feléleszteni, mert a jó utak hiánya mellett minden előre haladási törekvésünk füst gyanánt enyészik el. Méltán vérzik minden lelkes Hazafinak szíve, aki a művelt Külföldről szeretett Honunkba vissza térvén kényszerül azt megvallani, hogy Hazánkban leg jobb utyai a leg alkalmatosabb úti anyagok bősége mellett is csak paszvilák s feneketlen sár fészkek mellyeken az esztendőnek leg nagyobb részeiben egyedül járni lehet veszedelem mellett; az Úti politikáru pedig még csak fogalmunk sincsen. . .

. . . megfoghatatlan restségnek vagy Rendetlenségnek tartom még azt is, hogy utyainkra az adózó nép rá hordván a köveket, azt az út közepén rakásokra, s halmakra hánnya, de még azon csekély fáradságot sem veszi magának s arra nem is ösztönöztetik, hogy azon halmakat széllyel húzná, hanem ott hagyá, még azokat az üres szekerek szét túrják, és így a mellett, hogy munkájok által az utat nem javítják, még azon veszedelemnek is kiteszik az utazót, hogy azon kövecs halmok tél által meg fagyván a sebesebben utazó rajtok könnyen fel fordul. . .

Tudjuk, hogy az utak mellékei minden pallérozott Országban sorfákkal (allée:) sőt, leg inkább gyümölcs fákkal vannak ki ültetve. . . ily sorfák Nógrádnak fő utyai mellett még nem láthatók, mert azoknak ültetése fáradságba és költségbe is kerül, ezt pedig bizonyos haszonra való kinézés nélkül áldozni még nem szoktuk. . .

A múlt őszi és téli. mintegy félévi állapotát is jellemzi az utaknak: egész idő alatt — kivéve a fagyos pár hetet — a főutak járhatatlanok voltak. Szükségesnek tartja, „...hogy utyaink műveltségre való törekedésünk be bizonyítása tekintetéből is, az esztendőnek minden szakaszaiban, s az idő járásnak minden viszonyaiban járható jó állapotba helyeztessük.. és mivel az utak készítéséről embereinknek, s felvigyázóinknak semmi tudományok nincsen, szükség lenne Ausztriának más birodalmaiból, melyekben levő utak Európa legjelesebb utyai közé tartoznak, egy pár út építő mestereket meghívni, ezekre bízván útjaink kiépítését... Az emberiség le alacsonyítására, és a szép érzelmek botránkozására szolgálnak a folyvást lenn álló akasztófák is, ilyeneket a mívelt Nemzeteknél nem látni, azért is mihelyt határainkba idegenek lépének bé, az akasztófák szemlélésire megborzadnak... azon gondolatra jönnek, hogy tölök még századokkal vagyunk hátra. . .”

A reformkorszak egyik kiemelkedő megyei politikusa, Sréter János „második alispány” 1842. január 17-i közgyűlésen szolt a megyei útviszonyokról és úti politikáról. „Ritkán érezhetni annyira a rendszer és állandó irány hiját,

s a munkálódást vezérlő nézetek ingatagságát, s változékonyságát még most is mint az utak intézeténél.

A hibák kijavítására létrehozták az „utak főkörmányzói” hivatalát, addig míg a legszükségesebb utak elkészülnek. Azt tervezték, hogy a hivatal a megyei személyzet változásaitól függetlenül állandó személyzettel, a megye érdekeit fogja képviselni. Ezzel enyhülne a beligazgatás változásaiból következő kedvezőtlen tendencia. „Nézzünk csak körül az országban, vajmi nehéz egy megye körében az útvonalak irányára nézve a valóságos hazai, vagy fő megyei érdekeket eltalálni, vagy a megállapítottakat, ha több időt kívánnak egy tisztválasztási időszaknál szerencsésen elkészíteni.

... Igy látogat kezdve, félbeszakasztva, elváltoztatva számtalan utakat — és számtalan adófizető munkáit, elpazérolva, elvesztegetve.”

A jegyzőkönyvek, a sokszor nyilatkozott panaszok sem voltak képesek valószínű sikerrel tenni. Sok lenne az úti munkálatok rendszerének hibáit, s az útépítés hiányosságait mind felsorolni. Sréter János példájából az tűnik ki, hogy a helytartótanáccsal való levelezés egy bizonyos út vagy híd kiépítése tárgyában gyakran 2—3 évig is eltart. Addig természetesen az úton semmiféle munkavégzés nem történt. Egy ízben a megye egy második mérnök alkalmazásához kért engedélyt, amit a helytartótanács úgy szeretett volna megoldani, hogy az „úti kormányzósági hivatalt”, ezzel a második mérnök kötelességeivel kapcsolta volna egybe. A megye erről hallani sem akart, de az idők múlásával, a nézetek is változtak. 1841 augusztusi közgyűlésen már a megye is az „úti kormányzói hivatal” megszüntetését, s egy rendszeres, az úti munkákra felügyelő mérnök alkalmazását kérvényezte a helytartótanáctól.<sup>9</sup>

Az 1844. évi IX. tc. által szabályozott közmunkakivetés után a fejlődés már jobban lemérhető. A 12. § a) pontja szerint „a közgyűlési határozat által kijelölendő közlekedési utaknak s az azokban levő hidaknak és többieknek készítésére, megigazítására és fenntartására” használható fel ingyenes közmunka. Szabályozták az egyének közmunka-kötelezettségét is. A rendelet 1848-ig volt érvényben. Ekkor a rendszeresen kiépített közutak hossza hazánkban kb. 276,1/2 mérföld volt.

1844. február 6-ától megyénkben új úti főigazgató lett Ebeczky Ferenc személyében, aki a közgyűlés elé terjesztette a tavaszi és őszi közmunkával készítendő utak tervét.

Ebből emelünk ki néhányat:

- „1 ször 1842. évi 160. sz és az 1841. évi 3590 sz. végzéseiben rendeltetett — Katalinátul Losoncznak vezető fő ország út állandóul és évenként kétszer megigazittassék, ... s így a fentebbi végzések értelmében arrakihagyott helységek továbbra is ott fognak dolgozni.
- 2 ször Nagy Oroszi utat kavicssal kiigazítják hely szerinti classificatio szerint tavasszal és ősszel egy házhely után két öltől tíz ölig classificálva:
- |           |       |              |
|-----------|-------|--------------|
| Diós Jenő | 52 3/ | házhely után |
| Berinke   | 26    | házhely után |
| N.-oroszi | 52 3/ | házhely után |
| Horpáts   | 5     | házhely után |



3 ször Rád helységétől Vác felé új gyalog munkát, valamint törött kővel új kövezést tesznek minden házhely után három ölet tavaszkor és ősszel számítván:

Agárd                    A. Petény  
Nézsza                    Keszegh  
Rád                        Kosd

4 szer A mohorai határban kavicssal reparálni fognak minden házhely után őszkor és tavaszkor húsz ölet véve:

Szklabonya  
Kis Újfalu  
Óvár

5 ször A lesti határban vastag kavicsolással és kövezéssel új utat készítenek tavaszkor és őszkor minden házhely után három ölet véve

A. Esztergály            K. Sztratin  
Szeltz                    Ebetzk  
Zsichlevnyik            F. Esztergály  
Sz. Péter                N. Sztratin  
N. Kürtös

u. ott a losonczy járásból Lest, Nagy Lám, Turopolya.

Gyalog munkák:

1. Az országút árckainak kitisztítása
2. A rádi vonal folytatása.
3. A lesti határban levő zólyomi út folytatása.
4. A bánki és A. Petényi út folytatása.
5. A Romhányi és Legéndi út igazítása.
6. Miután a Nemes Megye Verőczére gyakran fuvaroztat gabonát a malomból s azon út itt is járhatatlan lévén, annak közel helységek általi kiigazítása.

Ebeczky Ferenc  
Horváth Elek”

Schedius Lajos és Blaschnek Sámuel 1843-ban kiadott „Magyarország Földtérképe” szerint a mai megye területén a következő kiépített utak voltak: pest—balassagyarmat—kassai út Pest—Vác—Balassagyarmat és Szécsény—Nógrádszakál közötti szakasza, a balassagyarmat—zólyomi út megyebeli szakasza, a Vác—Kosd—Keszeg—Alsópetény—Romhány községek közti útszakasz. Nógrád megyében az út hossza 17 mérföld volt.

Széchenyi István útépitési terve 1848-ban a közutat a vasúti hálózat kiegészítőjeként kezelte, mert a közlekedés legfontosabb ágának a vasutat tekintette.

Javaslatát az 1848. XXX. tc. emelte törvényerőre.

Eszerint három fajta utat terveztek:

- 1) elsőrendű
- 2) másodrendű
- 3) harmadrendű út néven.

Elsőrendű út: Rétságtól—Balassagyarmat—Losoncon át Rimaszombaira 13,0 mérföld. Másodrendű út: Losonctól—Zólyomig 8,0 mérföld és Gyöngyös—Szécsény—Pósténypuszta közötti út 7,5 mérföldje.<sup>10</sup>

### III. Nógrádi közutak az abszolútizmus időszakától, a rendszeres úthálózat kialakításáig. (1850—1890)

Annak felismerése, hogy a közlekedés gyökeres átalakítása — s általa a személy- és áruforgalom előmozdítása — egyik alapfeltétele a gazdasági-társadalmi fejlődésnek, egyidős a magyarországi feudalizmus válságából való kiútkereséssel. A kapitalizmus korai szakaszában a vasút fejlesztési üteme és iránya váltotta ki a legtöbb vitát, mert a gazdasági-társadalmi összefejlődés legfontosabb technikai feltételének bizonyult. Míg a vasútépítés a technikai feltételek szintemelkedését jelentette, a közutak állapota alig javult. Nagyon kevés új utat építettek, noha a magyar úthálózat a legritkább volt az egész birodalomban.

1850-től az abszolútizmus időszakában nagy lendülettel láttak ezért neki — részben politikai okok miatt — az útügy megszervezéséhez, az utak rendszeres fenntartásához és építéséhez. Ezen az alapon folyt 1890: I. tc. megalkotásáig az útéptés munkája.

Az útügy megszervezése az építési igazgatóságok felállításával kezdődött, majd ezek kerületi székhelyeiken megszervezték a kerületi építészeti hivatalokat, a megyék és körzetek központjaiban pedig a megyei építészeti hivatalokat. Ez a szervezés 1851-ben fejeződött be.

A szervezés alapjául az 1849. III. 4-i császári pátens (Reichsverfassung) szolgált, melyben megfogalmazódott a birodalmi útpolitika célja, az, hogy az egész birodalomban is így Magyarországon is megfelelő egységes úthálózat jöjjön létre.

Ennek során a vármegyék által fenntartott mintegy 3—4000 mérföld úthálózatból azokat, melyekhez érdekei fűződtek a birodalomnak, állami gondozásba vette, s ennek során Magyarországon mintegy 444 mérföld került állami kezelésbe. A létrejött ún. „álmúti hálózat” útjaira útmestereket és útkaparókat alkalmaztak. Ezeknek az utaknak a fenntartására a birodalmi költségvetésből gondoskodtak pénzalapról.

A szervezés során rendelték el 1850-ben, hogy az állami utak átkelési szakaszainak fenntartását teljesen a községek kezébe kell adni. (Később 1855-ben és 1857-ben részben módosították a szabályzatot.) 1851. február 14-én hirdették ki az ingyenes közmunka-kötelezettséget, mely a nemesekre is kiterjedt. Az országos közmunkát kizárólag az országos utak építésénél (Landesbauarbeiten) lehetett felhasználni. Ezek az utak Budát, illetve Pestet, Pozsonyt, Kassát, Sopront kötötték össze. (Nógrád megyében a buda—kassai út haladt keresztül).<sup>11</sup>

Nógrád megyében is a szállítást nehezítő akadály volt az utak elhanyagoltsága, ami a kereskedelemre és iparra erősen rányomta bélyegét. Még a

megye legfontosabb állami útjának, a vác—kassai útnak 52 094 öl hosszú nógrádi szakaszából is csak 538 öl volt kőburkolatú (az út Balassagyarmaton és Losoncon át vezetett).

37 255 öl kőalapú, 2245 öl kavicsos alapú és 12 094 öl még teljesen kiépítetlen, természetes állapotában volt. A vadkerti, patvarci, hugyagi, szécsénykovácsi szakaszok teljesen az ősi állapotban voltak.

1854-ben az „álladalmi utak” mellett kihirdették az országúti hálózatot is, ezek hossza Magyarországon 1389 mérföld volt. Országutaknak azokat az utakat tekintették, amelyek az ország (Land) érdekeit voltak hivatottak szolgálni és amely az ország által tartandó fenn. Lényegében az állami és országút között azonban csak annyi volt a különbség, hogy az országúton nem voltak útkaparók, a fenntartást ingyenes közmunkával végezték. Az állami utak közvetlen felügyeletét az útkaparók gyakorolták, ezek felett az útmesterek örködték, kiket a megyei építészeti hivatal irányított. Ezek feladata az állami utat érintő összes műszaki teendő ellátása volt. 1854-től az általános útvámrendszert csak az állam által kezelt utakra, hidakra korlátozták, Magyarországon pedig féléves fennállás után a „vámegyenértéket” vezették be.

1854-ben az egész országban bevezették kavicsstárolásnál és -felhasználásnál a prizmarendszert, amely lent 15, fent 11 láb hosszú, szélessége 4 láb, magassága 2 láb, köbtartalma pedig 54 köbláb, azaz egynegyed kőből (kb. 1,7 m<sup>3</sup>) volt.

Megyénkben még kevesebb gondot fordítottak ezekre az országos utakra, melyek a szénszállítás szempontjából pedig elsődlegesen fontosak voltak. A gyöngyös—losonci út 30 %-a, a balassagyarmat—szécsényi út 50 %-a a szécsény—hatvani út 30 %-a kiépítetlen volt.

Hogy milyenek lehettek ezek a kiépítetlen utak, még ötven év múlva is, a következő tudósítás ad képet: „A salgótarjáni—ceredi út állapotát, szerszámot, kocsit tönkretévő kátyúival olyan elmaradt állapotban van, hogy bizony bármely ázsiai félvad kádi rossznéven vehetné, ha ázsiaiának mondanád ezt az állapotot. „Ilyen középkori útviszonyok között indult meg a nógrádi szén szállítása fatengelyes kocsikon, ahol a lovak és emberek együtt birkózhattak a nógrádi dombokkal és sárral, a magyar gazdasági viszonyok elmaradottságával.” Nézzünk néhány példát a meginduló szervezés nyomán, a felmérések adatait közvetítő jelentések alapján. Szécsényből, 1849. november 24-én Andreászky Sándor kerületi főbiztos a következőket jelentette:

„I. A Megyebeli posta, közlekedési és katonai átkelésre szolgáló utak, akár kőalapra, vagy alap nélkül csupán kavicsból szerkesztett utak általában rossz karban vannak.”

1. oka: hol kő van jó kavics nincs, hol pedig kő alap nincsen, bármennyire vastag is kavics az útra hordva, elkeveredik az alján levő földdel, és „sár keverékké válik.”

2. A forradalom idején minden út javítás nélkül elhanyagolva volt.

II. „A hadjárás alkalmával megyénkben a hugyagi, pöstényi és pinci az Ipoly-folyón levő fahidak felégettettek, a bussai pedig széjjel hányatott, de már helyreállították őket. A rárósi kőhid köveit, karfáit barikádaknak használták fel, építőmester kell megjavításukhoz...”

V. A fahidakat a megyebeli molnárok készítették el, de a további munkákhoz ács és kőmfives mesterek kellene majd. „Pokorny István m. p. ideigl. napi díjazott mérnök Gonda Pál m. p. ideig. napidíjas útibiztos”

Gr. Forgách Jenő, gácsi kerületi szolgabíró, az utak állapotáról a következőket jelentette:

- „a) Rárósi hídtól Tőrincsig rossz
- b) Tőrincstől a kavicsolás igen rossz
- c) Tőrincsi kövezettől Dályóig a legrosszabb
- d) Dályótól Danóczig közép szerű
- e) Vilkén keresztül kövezés kívántatik
- f) Danócztól Harasztig meglehető
- g) Harasztól Losonczig rossz
- h) L. Tugáron keresztül a legrosszabb
- i) L. Tugártól Hallérig meglehető
- k) Hallértől Podrecsányi Hőhidig jó, azon túl Lónya Bányáig rossz
- l) L. Bányától a megye széléig Krivánig jó.”

A helyreállításukhoz szükséges munka kiszámításához felmérték a kiépítendő útvonalat:

„Rárós—Tőrincs	1587 öl
Tőrincs—Kis Dályó	1550 öl
K. Dályó—Nagy Dályó	1029 öl
N. Dályó—Vilkéig	696 öl
Vilkétől—P. Darócz	1676 öl
P. Darócz—Honti kocsmáig	1483 öl
Hont—Losonczig	1294 öl
Losonc—Videfalva	2153 öl
Videfalva—Hallérig	1560 öl
Hallér—L. bánya	3870 öl
L. Bánya—Vámosfalváig	2371 öl
Vámosfalva—Diriny Oroszig	4518 öl
D. Oroszi kocsmától—Daróczi hídig	350 öl
Daróczi hídtól—a határ széléig	260 öl
	24397 öl

Erre az útvonalra, az eddigi módszer szerint minden ölre 4 szekér kavics kell, ez összesen 99 956 szekér kavicsot jelent. Egy nap egy szekér hatszor fordulhat, ez napszámban az egész útra 16 656, pénzre átszámítva minden napot egy ezüst forintba számolva 16 656 forint. Kell még 13 felvigyázó, ezeknek legkevesebb 10 forintjával 130 forintot kell kifizetni. Az összeg így 16 786 forintra emelkedne. Ha pedig az út „tökéletesen készítené el” a rendelet szerint, akkor a következő munkákat kellene elvégezni. „Ráróستól Tőrincsig 1587 öl, minden ölre 6 szekér kavics, mely ugyanannyi napot tenne ki, vagyis készpénzben 1 587 forint p. p. Tőrincstől a 300 ölnyi kövezetre ölenként 6 szekér kavics 300 szekeres nap — 300 forint. A kövezettől folytatva Dályóig legrosszabb az út, me-

Ilyen kellene 884 öl utat újonnan kövezni, egy öl útra kívántatik 4 öl kő, ennek fuvarjára 16 szekeres napszám, s így kellene a köztartozásra 14 144 napszám.

A kő lerakására gyalognapszám:	884	
Apró kövek hordására szekeres napszám:	884	= 1768
Kavics hordására szekeres napszám	884	
A gyalognapszám 12 xr-al számítva lesz:	176 Ft 48 xr,	
s így összesen a szekeres és gyalognapszám:	16 088 Ft 48 xr."	

A számításokat továbbfolytatva kiderült, hogy a főútvonal tökéletes helyreállításához 1 311 468 szekér és 73 041 gyalognap kellene. Ezeket pénzre átszámítva, az anyagokon kívül 135 631 Ft 36 xr-t emésztenének fel. Az országutakról szóló jelentés tartalmazza a hidak számát is. Ezek szerint:

A fő országúton van:	26 kő- és 10 fahíd
Vámért (vámszedőhíd):	13 kő- és 11 fahíd
mellék megyei utakon	2 kő- és 22 fahíd
<b>Összesen:</b>	<b>41 kő- és 43 fahíd</b>

Hidak kijavítására 634, 3/4 szekeres napszám és 2348 gyalognapszám kell, ezek pénzben 1 074 forint 12 xr pp.-t tettek volna ki.

Pokorny István mérnök 1850. március 7-én Szécsényben kelt kimutatása szerint kavicsolással a következő utakat kell kijavítani.

„1. Pest vármegye határától Rétságig	10.752 öl
2. Rétságtól Balassagyarmatig	12.182 öl
3. Balassagyarmattól Szakálíg	14.418 öl"

A megyebeli országutak számáról és hosszáról Pokorny István mérnök tudósítása alapján alkothatunk képet, amikor a kavicsolással" „javítandó fő ország utaknak folyó ölekben, távolságokat kimutató" jegyzékét elkészítette.

„1. Pest vármegye határától Rétságig	10.752 öl
2. Rétságtól Balassagyarmatig	12.182 öl
3. Balassagyarmattól Szakálíg	14.418 öl
4. Szakáltól Losoncig	11.136 öl
5. Losonctól Gömör Vármegye széléig	8.479 öl
6. Losonctól Zólyom Vármegye széléig	15.077 öl
7. Rétságtól Hont Vármegye felé vezető Jásztelken, N. Oroszin keresztül vezető út	7.477 öl
<b>Összesen:</b>	<b>79.521 öl"</b>

Az előbbieken már volt róla szó, hogy az osztrák abszolutizmus időszakában megkezdődő útépítési munkálatok alkalmával került sor az útkaparói munkakör létrehozására. A szécsényi járás útkaparóinak levele Bory Pál kor-

mánybiztoshoz, azonban arról tudósít bennünket, hogy ez az intézmény jóval régebbi múltra tekint vissza. Érdemes felidézni ezt a levelet is, hogy képet kaphassunk tevékenységükről.

„Rég ideje már, ami alól írottak előbb mint Úti tárassáriusok Később pedig Út Kaparó nevezet alatt szolgáltuk a T. N. Vármegyét, s így szólva fiatalabb éveinket ezen szolgálatban éltük le — mind a mellett is azonban a forradalom ideje alatt tett szolgálatunkért a mikor nemcsak Úti Munkáknál, de minden egyéb előfordult bajokban is mint állandó Megyei Szolgák használtunk, az eddigi búza járandóságunkat, mi egy évre 16 kila rozsbán volt meghatározva, 1848-ik évi október 1-ső Napjátul ki nem kaptuk. . . Egyéb iránt oda is terjed alázatos esedezésünk méltóztasson magunk alkalmazhatása végett tudatni velünk, számolhatunk-e abbéli Kegyességre, miszerint szolgálatunkban továbbra is megmaradhassunk legmélyebb alázatossággal maradván. Szécsényben februárius 20.-án 1850-ik esztendőben. . . legkisebb esedező szolgáló Alács István, Molnár István, Vanya János folytonosan Szolgált Út Kaparók a volt Szécsényi Járásban.”

Miután az állam a megyében átvette a Verécétől Osgyánig és Divénytől Orosziig vezető főútvonalakat és hogy a balassagyarmati kerületben levő kereskedelmi utak „járhatóvá tehessenek”, a kerületi főszolgabíró, Komáromy Imre 1851. november 3-án a következő javaslattal állt elő. Tette ezt azért is, mivel az útbiztos munkakörök november 1-től megszűntek.

„Kereskedelmi utak a következők:

- a) Gyarmattól—Szécsénynek vezető főútról a káprás alatt már elkészített útvonallal kapcsolatban levő út, mely a főútról Trázs mellett tér el, a Farkas Almási kocsmáig 1000 ölet tehet, a kerületre jut 560 öl. Két fahidat kell csinálni, kő az Ilinyi kőbányában, kavics a Hugyagi határban.
- b) Gyarmattól Kékkőnek Zólyomnak vezető országút, Podrecsányig 500 öl. Kijavítandó fahíd összesen 6 db. Az Ipoly hídja 68 öl hosszú.
- c) Gyarmattól Szügynek, Mohorának, Halápnak, Terénynek vezető Buják—Gyöngyösi kereskedelmi útvonal határszélig 4000 öl. Az út a szügyi fekete víz hídig földből fölhányt és kavicsolt töltés, azon Nagyalápi első hídig kő alapú, innen a Balczár Juh hodályig kő alapzatú, de Kishalápon túl semlyékessége miatt Gr. Teleky szérűskert mellett 80 öltre járhatatlan, 3 kő és fahidat számlálnak.
- d) Mohorától Nándornak, Becskének, Bercelnek és Sziráknak vezető kereskedelmi útvonal Mohorától Becskei határig 2000 öl, környéken kő van (Szügyi, Mohorai és N. Halápi kőbánya) kavics a szügyi határban. Van 3 kő és 5 fahíd.
- e) Lőrincztől Pataknak, Ipolyságnak vezető útvonal 4000 öl csináltatlan kereskedelmi út, követ a romhányi kőbányából, kavicsot a ribai határból. Van 3 kő és 1 fahíd.



- f) Szátok Vadkerti határán túl Patakig 3000 öl csinátlan út, ez vezet fel Hatvantól Ipolyságnak, követ romhányi kőbányából, kavics nincs, 3 kőhid van.
- g) Gyarmat Kóvári határig Ipolyságról vezető útvonal 1500 öl újonnan építendő kereskedelmi út, Ipoly kavicsot a töltés mellett lehet kapni, 2 fahíd kell.”

Tehát a kerületben van 5 jó és 2 javítandó kőhid; 6 jó és 2 javítandó fahíd. Építeni kell 1 kő- és 9 fahidat. A hidak száma összesen: 25. A felsorolt kereskedelmi és közlekedési utak fenntartására 1 útbiztos (B.-gyarmat székhellyel) és 3 útkaparó szükséges. De az útkaparókat nem az utak állagának védelmére, hanem az útvonalat építő munkaerő felügyeletére akarták felhasználni, akik Balassagyarmaton, Szügyben, Vadkerten állomásoznak. A losonci kerületben is hasonlóak voltak az útviszonyok. Vitális István főszolgabíró jelentése szerint a zelenei postaút, amely „Losoncztól — Rimaszombati fő országútba a szalatnyai hegyen kapcsolódik,” 15 év óta, — amióta megépítették — nem lett javítva, ezért járhatatlan. Ebből a postaútból Berzencénél ágazik ki egy útvonal egészen a málnapataki vasgyárig. Ezt az utat megyei közmunkaerővel építették ki, de építését a szabadságharc idején nem folytatták, ezért őszi és tavaszi esős időben járhatatlan. Zelenétől a Gömörbe vezető út elhagyott állapotban van. A Divény—Oroszi felé vivő országútból Tamásiban Szinóbányára egy új út 1847-ben készült el, szintén megyei erőből. De ezt 1851-ben már javították. A kerületben négy kereskedelmi útvonal van, hossza 15 000 öl, 1 nagyobb kőhid és 31 fahid. Az út mellett javításra használható kő és kavics mindenütt előfordul. A munkák felügyeletére 5 útkaparó és 1 útmester kellene, akik Berzencén laktának. A felterjesztés javasol is embereket ezekre a feladatokra, így útmesternek: Fabriczy Lászlót, útkaparónak: Magyar Jánost, Mazán Jánost, Buhánszky Jánost, Snárik Andrást, Huszár Istvánt.

A sziráki kerületből Dömök Elek biztosi segéd 1851. november 1-én kelt jelentése szerint az egyik országút a lóci pusztáktól vezet Felsőtold határának, Felső- és Alsótold, Kozárd, Ecseg útvonalon Csécséig. Hossza 1,3/4 mérföld. Útépítő anyagok, az ecsegi, kozárdi, toldi **határban** találhatóak. A munkák elvégzésére 2 útkaparó szükséges. A második csinált, de az előbbinél kevésbé használt útvonal Losonctól Füleken át az Alföldre vezet, a csengerházi pusztától a verebélyi határon keresztül a Zagyva mellett Heves megyéig terjed. Hossza 1 mérföld. Útépítési célra kő a verebélyi határban van, kavicsot a Heves megyei Tar községből kell hozatni, de ez sem a legjobb minőségű. Itt egy útkaparó kellene, s a két útvonalra pedig egy útmester. A kerületben 9 kő- és 3 fahid van.

A szécsényi Kozil Jenő kerületi biztos jelentése 1851. november 22-én készült el, s benne két kereskedelmi útról tesz említést. Az egyik Észak felől a pöstényi főútból balra eltérően Szécsényen keresztül Losoncnak vezet Ecsegen és Csécsén át. Az út 10 338 öl hosszú, kőalapú, 708 öl kivételével kavicsóderrel készített, javított út. A másik útvonal a Szécsény és Balassagyarmat kö-

zötti kereskedelmi útvonal, ez azért is figyelemre méltó, mert az Ipoly áradása alkalmával ez pótolja a hugyagi hídnál átgázolhatatlan postakocsi-útvonalat. Szécsénytől a járási határig, ahol a fő országútba torkollik, 4063 öl hosszú, de ebből csak 1060 öl kőalapú, a többi 3003 öl csak közönséges mezei út, mely nedves időben hidak hiányában gyakran járhatatlan, s főleg akkor, mikor az Ipolynak Hugyag melletti kiáradása miatt összeköttetési vonalul szolgálna, nem kevésbé veszélyes helyekkel bír, s ennek megjavítása „mindenekelőtt eszköz-lendő lenne.”

Két útmestert javasol, akik Lócban és Szécsényben állomásoznának, de útkaparónak legalább 7 ember szükséges. Egy emberre 2000 öl utat számítottak, holott az állami kezelésben levő utakon egy útkaparóra 1200—1800 öl út jut.

A fontos utak állapotát jól tükrözi a korábban már említett zlatnói út is, melynek kiépítése még mindig váratott magára. 1851. február 24. — Zahn J. György zlatnói üveggyáros hivatalos felszólításra sok évi tapasztalata alapján a következő megjegyzést fűzte „a Losoncról Zlatnó felé vivő út, már nem egyszerű fiók út, hanem Magyarországnak egyik legjelentékenyebb kereskedelmi útja...” mert sehol sem készítenek ilyen nagy mennyiségben fa- és cserépedényt, mint Gömör megyének Nógráddal határos szakaszán. „Nemcsak a lakosok, de a gyárak is ezen az úton szállítják a dél felé menő áruikat, ezt elősegítené az utak állandó karbantartására. Mivel pedig a magyar kormány — mind érdeke is megkívánja — fő feladatának tűzte ki magának a mindenkori közlekedés és magyar ipar előmozdítását és felvirágoztatását, mely nélkül közjólétet, s így a közterhek viselését képzelni sem lehet...” írja továbbiakban, mert meggyőződése, hogy ezt az utat egyik fő kereskedelmi útként kellene kezelni, s ekkor nem csak a közlekedés lenne könnyebb, hanem a gyári készítmények ára is csökkenne.

Ha a magyar nagyipar fejlődését akadályozó okokat vizsgáljuk, szembe-tűnik a közlekedési viszonyok elmaradottsága. Rézler Gyulánál erről ezt olvashatjuk: „Az állam által készítenő iparstatisztika ügyében a hazai gyárak és cégek megkérdezettévé üzleteik akadályai felől, egyhangúlag első fő akadálnak vallották utaink rossziaságát, mert minden pontos és rendszeres kereskedelmet megghiúsít és emellett az árakat 20—30 % -kal magasítja.”

1851. április 25-én kelt központi utasítás szerint mégis csak az utak egy részét fogják „állami útintézetekkel ellátni.” Az állami utakon útmesterekkel és tatarozókkal (Einräumer) találkozunk, akik csupán az elbocsátható szolgák és díjazandó napszamosok sorába tartoznak. Az útmesteri állomás (még az építés és nem fenntartás folyik) két mérföldön alul nem, de három felül sem létesülhet. A „tatarozó” állomások távolsága 1000 ölnél kevesebb, de 2000 ölnél több nem lehet. Útmesteri állomást a járások székhelyén kívántak berendezni. S végül a füleki kerületbe tartozó kereskedelmi utakról a november 14-én kelt összesítésből emeljük ki a legfontosabb utakat.<sup>12</sup>

Kapy Ede, a megye kormánybiztosa 1856-ban az adók behajtása mellett az utakra való kellő gondot emelte ki. A mérnöki hivatal rendeletei ugyanis hiába jelentek meg a sáncolásról, az utak kavicsolásáról, a fák ültetéséről; visszatérően mindig kénytelenek voltak megállapítani, hogy évek óta nem történt előrehaladás. A megye nagyobb helységeire ráillett a szécsényi tudósítás: „az utcákon sártenger, a kézműipar alig ér valamit, az iparosok krumpli, ku-

Részlet a kereskedelmi utak kimutatásáról.

Útvonal megneve- zése	Az ehhez tartozó helységek közti távolság			Megnevezése azon helyek- nek, hol az útépítészet- szükséges jó anyagok ta- lálnak	Az út folytonos jó karbantartásá- hoz szükséges		Észre- vétel
	Honnan?	Meddig	Öl		út- mester	út- kaparó	
Rapp	A. P. Daróci fő országút- vonalról Rapon kereszt.	Mucsinyig	3530	Mucsiny kő és kavics		2	
	Mucsinyról	K.-berényig	4168	Romhány kavics		2	
	K.-berénytől	K. Lapuj- tőig	2110	Salgó Tarján kő és kavics	1		Útmester 1 lakásul Lapujtó
	Lapujtótól	K.-aljáig	1640			1	
	K.-aljától	Salgó Tar- jánig	3095			2	
	S. Tarjántól	Andrásfal- váig	1748	Salgó Tarján kő és kavics		1	
	Andrásfalvától	Kisteren- néig	4875	Andrásfalva kavics	1		Útmesteri 3 lakásul Kisterenne
	K. Terennétől	Nemtiig	3238	Nemti kő és kavics		2	
	Nemtitől	Heves megye széléig	1764				
		Osszesen:	26168	öl		2	14

Útvonal megneve- zése	Az ehhez tartozó helységek közti távolság			Megnevezése azon helyek- nek, hol az útépítéshez jó szükséges jó anyagok ta- láltnak	Az út folytonos jó karbantartásá- hoz szükséges		Észre- vétel
	Honnan?	Meddig	Öl		út- mester	út- kaparó	
Fülek	Losonctól	Fülek városa	8462		1	4	Útmesteri lakásul Fülek városa
	Fülek várostól	Fülek Püs- pökiig	1276	Sátorospuszta kő és kavics			
	F. Püspökitől	Ragyolcig	1762	Somosújfalu kő		2	
	Ragyolctól	Somos Új- faluig	3720			2	
	S.-újfalutól	S. Tarjánig	3545			2	
		Összesen:	18765 öl		1	10	

Fülek, 1851. november 12.”

korica, szőlő termelésével foglalkoznak ... Salgótarjánhoz vezető közlekedési út olyan rossz, hogy Nógrád megyének ezen út ki nem építése miatt támadt kolosszális hírét egy egész nemzedék sem fogja megbocsájtani.”

Országosan annyi változás történt csak, hogy az állami utak kezelése a magyar királyi helytartótanács alá került. A kiegyezés után a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumot szervezik meg, s felállítják a m. kir. államépítészeti hivatalokat, s 4400 km állami utat vettek át. Az állami utak hossza azonban állandóan változott, mert fontosságukat vesztett utakat kihagytak és másokat hadászati és kereskedelmi szempontból felvettek az állam által fenntartott utak sorába.

Az „országos utak” mint törvényhatósági utak megyei utakká váltak. Kiépítésükről, fenntartásukról a vármegyei útalapból gondoskodtak, melynek alapja a közmunka volt. Természetben teljesítendő közmunka felhasználásával épültek ki, pénzkiadásukat is a közmunkaváltságból fedezték. Közmunka kétféle volt, ígás és szekeres munka, illetve kézi vagy gyalogmunka. Minden iganonó állat után két ígás napszámot számítottak. A háztulajdonosok után hat kézi napszámot számoltak, idegen tulajdonú házban lakóknak 3 kézi napszámot kellett teljesíteniük.

Nógrád megyében továbbra is állandó problémát jelentett a kereskedelmi és gazdasági élet fellendülését akadályozó kiépített úthálózat hiánya. Az útépités annak ellenére, hogy a megyei igazgatás rendszeresen foglalkozott vele, csigalassúsággal haladt. Komolyabb változást azért sem lehetett elérni, mert minden útépitéssel kapcsolatos terhet az adókkal, adósságokkal végsőkéig megterhelte parasztokra akarta hárítani. Jól mutatja ezt az 1867-es közmunkaterv, melyben „nyíltan tükröződik a közteherviselés egyenlősége.” A közmunkaterv 4 ígás állat után állapította meg a legfelső határt, így a tíz-tizenkét holdas paraszt ugyanannyi ígás napszámot adott, mint a több ezer holdas nagybirtokos. Pénz nélkül, robotmunkával, inségmunkával az utak építése csak állandó és megoldatlan kérdés maradt.<sup>13</sup>

A dualizmus korában bekövetkezett gazdasági fejlődés, az ipari-kereskedelmi élet fellendülése egyre nagyobb jelentőséget adott az úthálózatnak megyénkben is.

Az 1871. XVIII. tc. 123. §-a mondta ki végül, hogy a vicinális utak és hidak készítése végett a községek külön csoportba egyesíthetők a megye érdekei szerint.

A megyei úthálózat kiépítése állami és megyei feladatok közé tartozott és éppen emiatt vontatottan is haladt. A kezdeti időszakban köz- és inségmunkásokkal igyekeztek a megye legjobban elhanyagolt úthálózatán javítani. Lehetőséget adott erre az 1873-as nagy kolerajárvány miatti nagy inség. A megyében 6000 főre volt tehető az inségmunkások száma. Ezek közül munkaképes a

fele volt, mintegy 3000 fő, s ezekkel akarták a régóta vajúdo megyei útépítéseket és az Ipoly szabályozását megvalósítani. A megyei utak járhatatlanságáról Veres Pál alispán a Balassagyarmaton tartott 1872. november 14-i ülésén terjesztett elő jelentést. A közlekedési utak különösen a községi utak ellen sok és alapos panaszt emeltek.

„Folyó évben egyebet nem tehettem, mint a múltból öröklött rendszertelen állapot korlátai között, végrehajtó közegek útján a községeket, határbeli utaik járható karba helyezésére kötelezni ...”

Bizonyos volt azonban egy dolog, t. i. az, hogy az eddigi rendszertelen eljárás folytatása mellett, községi útjaink „a közjólét eme postulatumai előnyös lendületet nyerni” sohasem fognak. A közteher viselésére, ereje arányában, tehát mindenkit kivétel nélkül kötelezni kell — javasolta az alispán ... „Kétségkívül csak lassan fognak a felőtli eredmények mutatkozni, az azonban annál több ok arra, hogy elődeink mulasztásait, eddigi vesztég helyzetük elhagyásával, szorgalmas munkálódással lehetőleg pótolni igyekezzünk.”

A megyei utak fenntartására szolgáló megyei közmunkaerő, mely eddig csak kismértékben volt természetben felhasználva, mert a nagyobb részét pénzben megváltották, „a közmunka váltsági összegek az egyedüli támpont, melyre megyei útjaink javításának reményét helyezhetjük.” Még ugyanebben az évben Gyürky Ábrahám főispán elnökletével 1872. december 17-én rendkívüli közgyűlést tartottak, melynek fő témája a „megyei utak tervezetbe hozott kiépítésének ... a közlekedés érdekében tett intézkedések” megvizsgálása.

A megyei utak kiépítésére és fenntartására 1873-ban a közmunkák és váltsági díjak összegét meghatározták. A terv szerint:

1. kétfogatú napszám:	34 746	ebből természetben	834
készpénzben:	33 912		
2. egyfogatú napszám:	2 262	ebből természetben	152
készpénzben:	2 110		
3. kézi munkaerővel:	92 265	ebből természetben	7 947
készpénzben:	84 318		

A készpénzben megváltható összeg: 89 674 frt. 8 kr. Az elmúlt évekhez képest 8 026 frt. többlet állt rendelkezésre. Az útépítési személyzet számát és fizetését is megállapították. Járásonként egy útbiztost foglalkoztatnak, azaz összesen hatot. Ezek fizetése az útiátalánnyal együtt 400 frt. Megemelték az útkaparók létszámát is: a balassagyarmati járásban 5-re, a nógrádi járásban 3-ra, a szécsényi járásban 4-re, a sziráki járásban 3-ra, a losonci járásban 3-ra, a füleki járásban 4-re. Évi 129 frt. fizetéssel alkalmazták őket azért, hogy az útépítéseket rendszeresen és szigorúbb felügyelettel végezzék.

Szükségesnek látták azt is, hogy egy bizottság a megyei főmérnökkel (Elsztner Ferenc) rendszeresen tartson vizsgálatot és terjesszen elő tervezetet az utak kiépítésére és fenntartására. Meghatározták az ígás napszám váltásdíját 2 frt. 40 kr, és a kézi napszám váltásdíját 60 kr-ban.

1873-ban 15 megyei utat jelöltek ki, és olcsó munkaerővel neki is láttak azok megépítéséhez. Az útépités tökéletes jellegű vállalkozás és mint ilyennél általános eset volt a mindennapos panasz, hogy az ínségmunkásokat pénzük egy részétől még meg is fosztották a manipulációkkal. A 70-es évek második felében a vérszegény útépitési próbálkozások is megszűntek, mivel a késedelmes váltásdíj befizetések miatt a pénzalap elégtelen volt.<sup>14</sup>

1872. november 12-én határozták el a közgyűlésen, hogy a mellékutak „jó karba hozatala és fenntartása” érdekében tervet fognak készíteni. 1873 februárjában már a községi és mellék (vicinális) utakra elkészült a javaslat. Ennek 1-től 5. pontja a közmunkaváltás összegének kiszabásáról szóló általános rendelkezéseket tartalmazza. Az 5. pont szerint előbb a községi utak és csak aztán a vicinális utak kiépítésére kerül sor, aminek építésére a községeket csoportosították. Álljon itt erre egy példa: III. csoport szécsényi járásból:

Szám	Az útvonal megnevezése	Hossza		Csoportosult községek nevei:
		mér- föld	öl:	
5	Szécsény—Megyer —Kis Bárkány	2	1400	Szécsény, Kis- és Nagygéc, Megyer, Luczin
6	Megyer—Kishar- tyán—Karancsalja	1	1850	Megyer, Sóshartyán, Kis- hartyán, Etes, Karancsalja
9	Szécsény— Karancsság— Andrásfalva	2		Szécsény, Halászi, András- falva, Ludány, Felfalu, Do- lány, Endrefalva, Szalma- tercs, Karancsság, Ságújfa- lu, K. Hartyán

1873. február 18-án a törvényhatósági bizottság elé, a megyei mérnökség által előterjesztett terv szerint a megyei utakat a következő vonalakon javasolták kiépíteni:

„Szám	Az útvonal megnevezése	Hossza	Kiépített folyó	Kiépítetlen öleken
1.	Bgyarmat—Lest—Zólyom	23 620	19 270	4 350
2.	Bgyarmat—Újfalusi	1 270	570	700
3.	Bgyarmat—Berczel—versegi	24 700	640	24 060
4.	Jobbágyi—Szirák—váczi	23 700	5 300	18 400
5.	Jásztelek—Petény—penczi	10 900	1 600	9 300
6.	Katalin—Verőczei—Kismarosi	4 810	3 210	1 600
7.	Trázs—Szécsény—Andrásfalui	18 380	5 580	12 800
8.	Szécsény—Ecseg—pásztói	21 690	17 940	3 750
9.	Szécsény—Pöstényi	1 690	1 080	610
10.	Rárós—Sztegova—kékkői	10 800	1 650	9 150
11.	Losonc—Rapp—Salgótarján	14 500	1 490	13 010
12.	Losonc—Fülek—Kis Terenne	29 440	16 240	13 200
13.	Losonc—Gács—Turopolya—Zólyom	20 600	4 000	16 600
14.	Szalatnya—Nemti—pétervásárai	5 010	—	5 010
Összesen:		223 710	78 570	145 140"

Összességében: az 56 mérföld hosszúságú útból 19 1/2 mérföld a kiépített, 36 1/2 mérföld a kiépítetlen.

Az utépítés módjára a következő javaslatot tették: „a vaspályákkal egy (paralel) vonalba eső utak építését megelőzzék az oly utak, melyek a vaspályákhoz vezetnek és a vaspályákkal nem egy vonalba esnek.” Ezért módosították pl. a fülek—bánrévei vasútvonallal egyvonalba eső fülek—sidi utat, melyet a tervből kihagytak, „mert szükségtelenné vált.” Ez a téves felfogás 1870-től jelentkezik az országban. Ugyanekkor az országban az államépítészeti hivatalok számát is 46-ról 21-re csökkentették.

A megyében az utakat 4 öl alapszélességben, felmagasítva 2 öl közlekedő szélességben tervezték kiépíteni úgy, hogy a helyszínen a nagyobb költséget jelentő munkákat árverezni fogják. S végül kimondták, hogy az építési anyagokat ahol, s amennyiben lehetséges, akkor vasúton szállítsák.

1873. május 27-én Veres Pál alispán azt jelenthette, hogy „a megyei közöség kiváló érdeméül fogja az utókor feljegyezhetni, hogy ezen korszakban vetetett meg alapja annak, hogy a megye lakói az ezredéves sárból kiemeltesse-



nek, s előttük az anyagi jólét csatornái megnyittassanak.” Határozatot hoztak a közmunkaerő felosztására is, amely 1874-ben a következőképpen alakult a megyében.

Régi tartozások törlesztésére 42 376 forint 49 kr, mérnöki hivatal és úti-személyzet fizetésére 10 746 forint, útiszerszámokra és kisajátítási kárpótlásokra 2 200 forint, hidak és átereszek építésére 22 700 forint, útfenntartásra pénzben 25 430 forint. Igás napszámban 3 414 1/2, kézi napszámban 14 967 napszám. Új utak építésére 19 594 forint 71 krt. fordítottak. Kísérletek történtek az útépitések gépekkel való ellátására is, de sikertelenül. Elsztner Ferenc megyei főmérnök 1874. október 15-én javasolta a közgyűlésnek, hogy a Szarvason Ivanovics István által feltalált útsaraboló gép egy példányát szerezzék be.

A közgyűlés ezt azzal utasította el, hogy „az ajánlott gép, mivel a megyei utaknál nem használható, megszerzése szükségtelen.” Ugyancsak az októberi közgyűlésen fogadtak el egy útrendőri szabályzatot, melynek 1 §-a kimondja: „az állami megyei és mellékutakon rendetlen kitérés által előfordult felakadások jövőben való elhárítása céljából szabályul állapíttatik meg, hogy járműveken a kitérés mindenkor balra és félúton, az előrehajtás pedig jobbra történjék.”<sup>15</sup>

Az 1875-ös év sok tekintetben változásokat hozott a megyék számára, igaz, kedvezőtlenül. Az 1875: VI. tc. teremtette meg a vicinális útcsoportot, amikor a több községet összekötő közlekedési utak karbantartása érdekében az érdekelt községeket csoportokra osztották. Ezek lettek a vicinális, illetve a községi közlekedési utak. A községi utak nagy része, mivel a közmunkát más célra fordították, megmaradt természetes állapotában.

1875. január 14-én a közmunka- és közlekedésügyi miniszter a losonc—zólyomi állami utat — a vele párhuzamosan folyó vasútépitések miatt — a törvényhatóság kezébe adta, amit április 15-én a közgyűlésen az alispán epésen úgy kommentált, hogy ezzel „a közmunkaalap így 4 mérföldnyi úttal ismét megerheltetett.

De nemcsak az utat kellett átvenniük, hanem az ott dolgozó útkaparókat is, akiket szintén a megyének kellett fizetnie. 1874-ben a megye 100 000 forint államkölcsönt vett fel — a megyebeli ínségek segélyezése céljából —, amit a közmunkáknál akartak felhasználni. A költségvetés szerint a hat járás közmunkaerő-felhasználása a következőképpen alakult.

A 100 000 forint kölcsön törlesztése és kamat fizetése 30 604 frt, személyzet fizetése 8888 frt, hidak és átereszek építése 9200 frt, utak építésére 38 316 frt, 40 kr jut majd. Összesen tehát 87 044 frt, 40 kr, igás napszámban 9448, kézi napszámban 34 982.

A közmunka váltásdíja 1876-ra így alakult: kétfogatú igás napszám értéke 2 frt 40 kr, egyfogatú igás napszám 1 frt 20 kr, kézi napszám 40 kr. A kézi közmunka alapját a lakóház képezte, tekintet nélkül annak nagyságára, minőségére és értékére, a tulajdonos vagyoni állapotára.

Az április 15-én tartott közgyűlésen a községi és vicinális utak építésére járasonként létrehoztak egy állandó útibizottságot. A megyei hat útibiztos meghagyása mellett minden két járásra egy, s így összesen három szakértő (technikus) útmestert alkalmaztak. Fizetésük a vicinális úti alapból évi 900 frt,

és 300 frt útiátalány. Minden járásban két, összesen 12 útkaparót alkalmaztak, ezeknek fizetését 195 frt-ban állapították meg, amit havi lebontásban kaptak.

1875 év egy szempontból fontos volt, ugyanis ekkor vezették be Magyarországon a méter- és kilométer-számítást az öl és a mérföld helyett.

1876-ban Topscher Győző, a megyei építészeti hivatal főnöke ismét csak arról panaszkodott, hogy az állami utak állapota — a kavicsszállítás hiánya és elégtelensége miatt — erősen leromlott. A vállalkozók alkalmatlannak bizonyultak a feladatok elvégzésére, de ugyanakkor a bányákhoz vezető utak is hiányosak voltak. A Vác—Selmecbánya közötti állami út megyei szakaszát, amely eddig a nyitrai építészeti hivatal kezelésében volt, átvette a megye. Ezzel az 1 5/8 mérföldes úttal a megyebeli állami utak hossza 14 7/8 mérföldre nőtt (A budapest—kassai állami út hossza — megyénkben — 13 2/2 mérföld). A kassai állami úton 23, a selmeci 3 útkaparó dolgozott, de a két útmester, mivel az utak felügyeletét „nem bírja”, ezért létszámukat három főre kívánták felelelni.

Az 1876-os év szervezeti változást is hozott, ugyanis az államépítészeti hivatal Losoncra, a megye székhelyére Balassagyarmatra költözött át, a vármegyeházára.

A hivatal egy mérnöki helyiséggel is bővült ebben az évben. Az egyetlen hadiútnak számító losonc—zolyomi megyei út teljesen leromlott állapotban volt, amit felsőbb utasítás szerint sürgősen ki kellett javítani.

1876-ban vizsgálat folyt az állami utaknál, s itt megállapították, hogy méterenként csak 0,09 m<sup>3</sup> (rég mértékben ölenként 6 köbláb) kavicsot dolgoztak be, pedig az előírás méterenként 0,17 m<sup>3</sup> kavicsot irányzott elő. Ezzel a kömmennyiséggel az erős kopásnak kitett úton az útkopást nem lehetett pótolni. A porosz és francia utakon 6—20 köbláb kavicsot használtak ezekben az években. A megyei viszonyokra kivetítve minimum 10 köbláb kellett volna. A selmeci állami úton a vizsgálat szerint — mivel az úton a forgalom jelentéktelen — a fenntartására (0,068 m<sup>3</sup>/m kavics is elegendő [4 köbláb]).

1877. január 1-től a közmunka- és közlekedésügyi miniszter engedélyezte az útmesteri szakaszok bővítését. Ennek alapján az 1. Útmesteri szakasz a rétsági útmesterség, ide tartozott a vác—selmeci állami út és a vác—kassai állami út egy része, összesen 5 1/8 mérföld, 9 útkaparóval. 2. A balassagyarmati útmesterség, a vác—kassai állami út 5 1/8 mérföld hosszú szakasza 9 útkaparóval. 3. A losonci útmesterség, az állami út 4 5/8 mérföldje, 8 útkaparóval. 1877. május 2-án készült el a királyi építészeti hivatal „sáfárkodását élethűen előtűntető” jelentése. A jelentés részletes kimutatást közöl az útépitésekről, így hasznos forrásunk. A Pest megye határától a Gömör megyei Osgyánig terjedő út megyei szakaszának hossza 13 2/8 mérföld (100,5 km). Az útpálya szerkezetére nézve: kőalapú 92 944 km, csupán kavicsolt 6,748 km, kövezett rész 0,796 km. Az útpálya átlagos szélessége 9,5 méter (5 öl), ebből 5,7 méter (3 öl) szélességben szekérút, ezt kavicsolták rendszeresen.

A régebben épített kőalap vastagsága 15,8—21 cm között változott, az újabb kőalap 15,8 cm-t tesz ki. A kavicsréteg vastagsága (1874-es adat) 7,9—26,3 cm. Az erős használat miatt és a gyenge kavicsolás révén a kőalapzatú

részen 5,3—10,5 cm a kavicsréteg, a kavicsolt szakaszon sem lehet 10,5—21 cm-nél vastagabban tenni. Az út két oldalán az útpadkák átlagosan 1,9 m (1 öl) szélesek, az útarok mélysége 0,9—1,9 (1/2—1 öl) között változott. 1876-ban 4048 m<sup>3</sup> kavicsot használtak fel, ami méterenként kb 0,042 m<sup>3</sup>-t tett ki. Érdemes felsorolni azokat a kőbányákat, ahonnan a követ termelték az útépítéshez:

1 4/8 mérföldre a szendehelyi	— jó minőségű mészkő
1 4/8 mérföldre a romhányi	— jó minőségű mészkő
0 4/8 mérföldre a mohorai	— kitűnő trachyt
0 4/8 mérföldre a nyéki patakából	szedett vegyes kő
1 mérföldre a szügyi	— kitűnő trachyt
1 1/8 mérföldre a marcali	— kitűnő trachyt
0 6/8 mérföldre az endrefalui	— kitűnő trachyt
0 3/8 mérföldre a szalóki	— vegyes kő
0 3/8 mérföldre a mulyadi	— vegyes kő
2 5/8 mérföldre az esztergályi	— vegyes kő
0 6/8 mérföldre a lupocsi	— vegyes kő
1 7/8 mérföldre a nagydaróci	— kitűnő cserkő.

Az egyévi kavicskopást vizsgálva a) a nagydaróci cserkőnél 3 cm, b) a trachyt köveknél 5—6 cm, a mészköveknél 7—9 cm, a többinél 10—11 cm. Megvizsgálták a napi forgalom nagyságát is, az összesen 13 helyen mért átlagos forgalom napi nagysága 857 vonóállat volt. A **műtárgyak** megoszlása a következő volt: kőhid és áteresz 158 db, 682 m hosszal, faszervezetű híd és átteresz 26 db, 282 m. Volt továbbá 37 helyen 3416 m támfal és 4927 m karfa.

Volt 110 darab kő kerékvető és 5039 tölgyfa kerékvető. Mérföldkőoszlop volt 13 db, és nyolcad mérföldkőoszlop 93 db. Útmutató tölgyfából 50 db és 8 db tilalomoszlop. A három útmester fizetése 1421 frt 25 kr. és 23 útkaparó fizetése 4229 frt. 23 kr. volt. Az útkaparók mellett 3662 1/2 kézi napszám, 145 3/4 szekeres napszám volt a megye összes kiadása 1934 frt. 65 kr. A kezelési és fenntartási költség 1876-ban 48 094 frt. 15 1/2 kr-t tett ki.

1878-ban az ország egész területén a megyei mérnöki hivatalok megszűntek, ezért minden vármegye ún. államépítészeti hivatalt kapott. Az 1879. évi közmunka-előirányzatot már az államépítészeti hivatal főnöke javasolta felosztani. Első ténykedése közé tartozott az útbiztosok fizetésének felemelése 400 Ft-ról 500 Ft-ra. A kir. építészeti hivatal személyzetének útiátalányát is javasolta 1000 Ft-ra felmenni, de a közgyűlés csak 600 Ft-ot hagyott jóvá. Az útkaparók számát 8 fővel kívánta emelni, s havi bérüket 14 Ft-ban állapította meg. Javaslat született arra is, hogy az útbiztosok helyett szakértő egyéneket — végzett technikusokat — alkalmazzanak, minden járásban egy főt, összesen hatot. Ezek feladata a megyei, községi és vicinális utak kezelése lenne. Évi járandóságuk 600 frt. és 100 frt. útiátalány lenne. Lakásukat a székhelyeken jelölték ki. Az 1879. április 17-ről fennmaradt közgyűlési jelentésből — Marsó Péter és Pap Sándor volt útbiztosok végkielégítési kérvénye kapcsán — ismerjük a volt útbiztosok neveit. Ezek az útbiztosok az útbiztosi állomások új szervezése folytán „maradtak ki a megye szolgálatától”, Marsó Pé-

ter, Pap Sándor, Várhalmy József, Micsonay Zsigmond, Sieber József és Schmid Berta végkielégítésül 100—100 forintot kaptak.

1879. április elsejétől az új útbiztosok a következők lettek: a) losonci járásban Barthalomeidesz Gyula, a szécsényi járásban Bass Mihály, a balassagyarmati járásban Balogh Lajos, a sziráki járásban Draskóczy Jenő, a rétsági járásban Navratill Ferenc, s végül a füleki járásban Csukay Ferenc technikusok.<sup>16</sup>

A megyei sajtó 1880-ban kapcsolódott be az utak építéséről folyó közgyűlési vitákba, amikor január 25-i számában válaszolt Huszár Istvánnak az útbiztosokról a közgyűlés előtt elmondott véleményére. Huszár szerint: „a megyei utakat gondozni és közvetlen felügyelet alatt a közmunkát ledolgoztatni” nem képes a közigazgatási bizottság. A ténylegesen támadott szerv az államépítészeti hivatal és munkatársai voltak. A szerző szerint Huszár javaslata „ezen indítvány érvényre emelésével eljövendene minden boldogság és az asphalt simaságú műút is csak úgy terem majd, mint a subagallér, magától.” A válasz szerint az építészeti hivatalnak csak az a feladata, hogy a közmunkát és a váltásdíjat beossa, a természetbeni közmunkát nyilvántartsa, mindenféle útfenntartási és építési munkára vonatkozó terveket készítsen, de nem ledolgoztasson. A közmunka behajtásánál létező bajok, — a „szakértő biztosok” 1879 április havában történt alkalmaztatása óta — nem tűntek el ugyan, de el kell ismerni, hogy az 1878-as hátralékot ledolgozták, „melyhez hasonló eset aligha gyakran adta elő magát Nógrád megyében”. Amikor az 1878. decemberi közgyűlés elhatározta, hogy az eddigi „empirikus útbiztosok” helyébe szakképzett technikusokat alkalmaznak, joggal elvárta ezektől az emberektől, hogy az útépitési munkákra rendelt közmunka a tervnek megfelelően és takarékosan legyen felhasználva, „főindító ok gyanánt működhetett azonban a technikusok alkalmazására a megyében újra felvetett vicinális útépitkezés rendszeres és szabályszerű keresztülvitelének kérdése... olyan munka soha sem lesz látszatos, amelyet a munkás úrdolgának nevez, kényszermunkának tekint és amely alól folyton törekszik minél könnyebb szerrel kibúvni”. Bass Mihály — a cikk szerzője, a szécsényi járás útbiztos technikus — ezért javasolta a közmunkaadó-kulcs megváltoztatását úgy, hogy azt az állami adóval együtt, az adóval megfelelő arányban lehessen behajtani, mert így „az igazságosság elve jutna érvényre”. A vicinális utakról, mint a forgalomnak legtávolabb fekvő ereiről úgy vélekedett, hogy ahol kőbánya nincs a közelben, ott lelkiismeretfurdalás nélkül elhagyható a vicinális utak rendszeres burkolása. Ilyen helyen, ha a talaj áteresztő homokos, vagy televényes anyagból áll, már a rendszeres földmunka, felül homokkal behintve biztosíthatná az út járhatóságát. Az olyan vidéken, ahol kő nincs a közelben, ott elegendő a földmunkák fölé — utal Hollandiára — 3 méter szélességben, 20 cm vastagon rőzséből vagy borókából kötegeket (faschiákat) sűrűn, egymás mellé helyezni és csak e fölé tegyenek kötőanyag gyanánt 15—20 centiméter vastagságban kavicsot, vagy homokot. „Rossz minőségű hanyott föld fölé közvetlenül helyezni bármilyen vastag kavicsréteget is nem gazdaságos, mert a közlekedés által a kavics a laza földbe beleyúratik.”

A kormány az ínségprogram keretében, 64 233 fő nyomorának enyhítésére 50 000 Ft segélyt folyósított, amit a megye az utak javítására és készítésére

kívánt fordítani. A terv el is készült, de a Közlekedésügyi Minisztérium csak az összeg felét utalta egyelőre át. Eglmayer Adolf és Angyal József mérnök ezért csak a sziráki, szécsényi és füleki járásokban szervezte meg az arra rászorulókból az utak építőit.

1880-ban jól jellemezte a sajtó a megyei helyzetet, amikor leírta: „Váltig beszélünk közlekedésünk hiányos voltáról, utaink járhatatlanságáról. E megszólalás nem is alaptalan, mert tény az, hogy utaink, habár megyénkben 1870 év óta a mai napig folyvást javíttatnak, új utat csináltatnak, mégsem felelnek meg a jó közlekedés ábrándos teóriáinak”. Talán ennek is betudható, hogy az 1880. április 4-i alispáni jelentés már arról számolt be, hogy a „megyebeli inszégések felségélyezésére” indított útépitési munkálatok megkezdődtek. A közigazgatási bizottság jelentésében ezekben az években kezd szerepelni az útügy mint megoldott probléma, mert mindig örömmel vették tudomásul — a mérnöki jelentés alapján —, hogy az utak jó állapotban vannak. De mi is a tényleges helyzet? Szécsény felé „így-úgy összetakolt, elhagyatott megyei közlekedési vonal”. Kéri megjavítását, mert a huzagi híd építése miatt a szekerek Szécsény felé közlekednek, különösen a losonci vásárok alkalmával. Augusztusban a sajtó a vicinális utat, melynek botrányosan rossz volta nemcsak a megyében, de talán az egész országban párját ritkítja, pedig az említett községek egymással és a fővárossal is összeköttetésben vannak, sőt út vezet a zsélyi fürdőhöz is. Az 1876. XIV. tc. 102. §-a a gyógyfürdőkhöz vezető utak jó karbantartásáról a hatóság gondoskodik. Az út építését a megyei kir. főmérnök intézte, „az csak mint hajdanában (more patrio), mikor még Mac Ádámról nem is tudtak, akként készült, hogy sár lett sárra hányva, s nemcsak a kékkői jó követ, de még az egészen közelben fekvő Kürtös medrének kitűnő, nagy szemcséjű homokját sem használták fel, csuda-e tehát, hogy mindjárt az első őszi esőzés a szó szoros értelmében teljesen tönkretette . . ., az út most rosszabb mint annak előtte, s még nyáron is csak nyaktöréssel járható.” 1880. szeptember 1-től pályázat útján a füleki járásba útbiztosokként Vecsey Dezső technikusból volt vasúti mérnököt, a rétságiba Kaszner J. mérnököt, a szécsényibe Rosznagel István technikust, hathónapi próbaidő mellett ideiglenesen kinevezték.

A megye törvényhatósági útjának állapotáról szeptember 26-án nyújt átfogó képet a Nógrádi Lapok c. újság.

1. A balassagyarmat—zólyomi út teljes hossza 40,796 km. Műtárgyak száma: 101.
2. A balassagyarmat—újfalu—honti út a megye területén csak 2,294 km hosszú. Műtárgyak száma: 3.
3. A balassagyarmati—versegi út egész hossza 46,843 km, ebből Balassagyarmat és Nándor között 6,783 km van kiépítve, közben több futóhomokon átvonuló kiépítetlen — de eléggé járható — szakasszal. A kiépített részek általában jók, elegendő vastag kavicsréteg van rajtuk. Műtárgyak száma: 28.  
A kiépítetlen részről úgy nyilatkoznak, hogy „kezdetleges állapotánál fogva éppen csak a helyi közlekedés igényeinek felel meg, és átmeneti közlekedésre legjobb esetben csak tartós száraz időben használható.”

4. A jásztelek—bánk—penci út hossza 21,544 km, ebből 10,978 km van kiépítve. De a kiépített részen is a kavicsolás olyan vékony, hogy az út nem mondható a legjobban járhatónak. A kiépítetlen útrész a helyi közlekedés igényeinek megfelel. Műtárgyak száma: 34.
5. A katalin—verőce—kismarosi út hossza 8,673 km, ebből kiépített 6,187 km. Műtárgyak száma: 22.
6. A jobbágyi—szirák—váci út hossza a megye területén 44,948 km, melyből még 26,796 km a kiépítetlen. Műtárgyak száma: 26. Az útra nagyobb mennyiségű kavicsra van szükség.
7. A trázs—szécsény—andrásfalvai út hossza: 34,125 km. Ebből csak 16,100 km a kiépített, 48 műtárggyal. A kiépítetlen rész csak tartós száraz időben felel meg a helyi közlekedés igényeinek.
8. A szécsény—ecseg—szántói út hossza 40,310 km, 70 műtárggyal. Ezt az útvonalat az inségmunkásokkal építették ki, de teljesen használható állapotáig még sok munkát igényel, mert az eddigi fenntartása nem felelt meg a szükségleteknek. A kavicsréteg sok helyen elkopott.
9. A szécsény—pósténi út hossza: 2,479 km, három műtárggyal. Állapota kiélegítő.
10. A rárós—sztregova—kékkeői út hossza: 20,482 km. Kiépítve 6,638 km van járható. Műtárgyak száma: 25.
11. A losonc—rapp—salgótarjáni út hossza: 27,935 km. A kiépített rész hossza 13,226 km. Műtárgyak száma: 54. A kiépített rész jó állapotban van, a kiépítetlen rész helyenként csaknem járhatatlan.
12. A losonc—gács—turopolyai út 45,711 km. Ebből 13,225 km a kiépített, 56 műtárggyal.
13. A losonc—zólyomi út hossza a megyehatárig 28,008 km. Műtárgyak száma: 85. Teljesen kiépített út. egyes mélyebben fekvő vízáradásoknak kitett részeket kivéve a legjobb megyei utak egyike. A kavicsréteg azonban már sok helyen elégtelen, igen megvékonyodott.
14. A losonc—fülek—hevesi út hossza: 55,832 km, ebből 13,338 km a kiépítetlen. Műtárgyak száma: 125. Az útvonal állapota egyáltalán nem felel meg a közlekedés igényeinek, és nagy áldozatok szükségesek megfelelő állapotba helyezésükhöz.
15. A kisterenye—pétervásárai út a megye határig 10,656 km. Kiépített része 5,818 km. Műtárgyak száma: 17. A kiépített rész állapota tűrhető, a kiépítetlen is, kivéve a Nemti előtti részt, elég jól járható.
16. A szalatna—kálnó—zlatnói út hossza a megye területén 23,896 km. Kiépített csak 3645 km, 47 műtárggyal. A kiépítetlen rész állapota nem felel meg az ottani nagy közlekedési igényeknek.

A kimutatás szerint Nógrád megyében a 16 útvonal hossza 450,609 km. A kiépített utak hossza 256 km (56,9 ‰), a kiépítetlen utak hossza 194,609 km (43,1 ‰).

A megye területén levő állami utakkal összehasonlítva szembetűnik a megyei utak kedvezőtlen „auspiciuma”. Az állami utak fenntartására kilométerenként 411 frt. 52 kr-t, a megyei utakon pedig csak 271 frt. 40 kr-t használtak fel. A legtöbb megyei út silány állapotából arra lehet következtetni, hogy

a közmunkaerőt nem eléggé gazdaságosan használták fel, a megyei útszervezet létszáma nem elegendő. A fő nehézség abban rejlik, hogy van egy rendkívül kiterjedt, de nagyjából kiépítetlen úthálózata a megyének, melyet a meglévő erővel kiépíteni és fenntartani nem lehet.

A 256 km út fenntartására, új utak építésére évi 80—90 000 Ft költségdij, 3—4000 igás és 18—20 000 kézi napszám az itteni viszonyok között elégtelen, mert évi 88 000 Ft kellene, a 194 km út kiépítésére pedig mintegy 970 000 Ft. De közben fennállt az a veszély is, hogy a kiépített utak, az egyre kisebb fenntartási költségek mellett tönkremennek, így hiába építenek újat, a helyzet változatlan marad. Eglmayer Adolf mérnök szerint csak akkor lehet ezen változtatni, ha a fenntartási eszközöket növelik, és a fenntartandó utak számát csökkentik. Ehhez szükséges lenne az egész közmunka kötelező pénzbeli megváltása, és építési kölcsön felvétele, valamint az, hogy minden olyan útvonalat, melyhez nem fűződik fontos érdek, időlegesen az érdekelt községek kezébe adjanak vissza..., hogy a megyei utak is jó karban legyenek, mindenekelőtt szakítás az eddigi kóros rendszerrel, a közérdekeknek őszinte felismerése és felkarolása, áldozatkészség, s a magánérdekű törekvések feltétlen mellőzése kívántatik...”

Hogy miért rosszak a megyei utak? Arra csak az lehet a válasz, hogy hiába építenek új utat, azok állapota hamar leromlik. Az állami úton az új rész átadásakor megfelelő kavicsmennyiséget halmoznak fel és az útkaparó rögtön betemetheti a kerékvágásokat. A megyei új útrész a forgalomnak való átadás után egészen elhanyagolódik, az útkaparó a kerékvágásokat nem egyengeti el, takarékosági szempontból pedig tartalékkavicsot sem szállítanak ki.<sup>17</sup>

Ha végig tekintünk Nógrád megye elég terjedelmes úthálózatán, azt kell tapasztalnunk, miszerint az országos érdekű útvonalak közül csak kevés van egészen kiépítve és amelyek tényleg ki vannak építve, azokat az állam építette. Az állam által helyreállított utak kivételével pedig teljesen elhanyagolták a vasúti állomásokkal és szomszéd megyékkel való csatlakozásokat. Ezen a hiányon az útépítés akkori rendszere segíteni nem volt képes. Ennek egyik oka a járásonkénti építkezés, ami nem volt összehangolva, másik ok, hogy a rendelkezésre álló pénztökhét és munkaerőt is szétforgácsolta a megye 15 pontján történő építkezés. Az erők egyesítése révén a megye legfontosabb útjait 5 év, a többi utakat 17 év alatt lehetett volna így kiépíteni. Annak eldöntése, hogy melyik útvonalon kezdjék a munkát, arra Eglmayer Adolf főmérnök javaslata szerint a szécsény—pálfalvai út lenne a legalkalmasabb, mely a megye székhelyét, az Ipoly-völgyet a közelben fekvő vasútállomással kötné össze.

A közigazgatási bizottság 1881. november 14-én hozott határozatot az utaknak — járáásokra való tekintet nélküli — sorrend szerinti kiépítéséről. „Utaink ügyének rossz kerékvágásban nehezen mozgó szekere erős kezek által kiemeltetett a járt vágányba és most már könnyűséggel halad azon célja felé”, lelkendezett a korabeli megyei lap. Az utak kiépítésére ezért a következő meg nem változtatható sorrendet állapították meg:

1. Endrefalva—Pálfalva	12,0 km
2. Kálnó—Poltár, Terenne—Nádújfalu össz.	12,0 km
3. Bánk—Penc—Pest megye és Kismaros—Hont megyei út	13,7 km
4. Nándor—Vanyarc	22,9 km
5. Sztregova—Kékkő	15,1 km
6. Poltár—Zlatno	12,3 km
7. B.-gyarmat—Nándor, Jobbágyi—Heves megye, Vanyarc—Penc, összesen:	15,9 km
8. Mucsín—Salgótarján	15,0 km
9. Vanyarc—Verseg	13,5 km
10. Abelova—Turopolya	22,5 km
11. Különböző útszakaszokon még kiépítetlen szakaszok teljes kiépítése, összesen:	15,4 km

Ha arányosan osztanák el minden kiépítetlen útvonalra az építésre fordítható összeget, akkor pl. a szécsény—pálfalvai út csak 13 év alatt épülhetne ki. A számítások szerint az új építési rendszerben az útvonal egy év alatt megépíthető lesz. Igen furcsa azonban, hogy a tervből ismét kimaradt Málnapatak és vidéke, annak ellenére, hogy a területnek 4 üveggyára, 1 gőz- és 3 vízi fűrészmalma volt. Ezzel a málnapataki vicinális út továbbra is „sárvonal” maradt.<sup>18</sup>

1882 tavaszán az állami utak: a budapest—vác—kassai és vác—selmeczi utak teljesen „kielégítő jó állapotban” voltak. A törvényhatósági utak a közlekedés igényeinek megfeleltek. Életbe lépett az új építési tervzet. A vicinális utak hálózatát a közigazgatási bizottság újból megállapította a helyi érdekek figyelembevételével. 1882. augusztus 27-én megjelent a vicinális utak építéséről és fenntartásáról szóló megyei szabályrendelet.<sup>19</sup>

1883-ban a megindult építkezéseket a vállalkozók nem tudták befejezni. Már júliusban kérdésessé vált az, hogy mivel Fürst Ignác budapesti vállalkozó nem felelt meg a feladatának, hogy ő kapja-e meg továbbra is a Pálfalvaig építendő útra a megbízást? Az történt ugyanis, hogy a szécsény—andrásfalvai utat (Szalmatercs—Ságújfalu között építette meg), a szerződés szerinti határidőre 1882. augusztus 31-re, illetve október 1-re, nem tudta befejezni, sőt 1883. május 31-ig sem adta át az utat, az építést ezért „házilag” kellett befejezni. A közigazgatási bizottság a vállalkozóval a szerződést felbontotta. Végül is a megye fejezte be a kérdéses utak építését és így 1883. október 17-én az alispán jelenthette, hogy a megyei utakból 1881 végén megállapított sorrendnek megfelelően a szécsény—pálfalvai útból az Endrefalva—Ságújfalu közti rész, 7,654 km, a Kisterenye—Pétervására közti útnak nemti—nádújfalui, illetve Heves megye határáig terjedő 3,100 km hosszú szakasza teljesen kiépült és a forgalomnak átadták.

1884. november 14-én életbe lépett az új vicinális közmunkaszabályzat. Változás következett be az építészeti hivatal állományában is, Eglmayer Adolf főmérnök, aki Topschner főmérnök utódja volt, eltávozott a megyéből. Utódja ideiglenesen Kovács Ákos lett, de őt is május 4-én Feigelstoch Gyula kir. főmérnök váltotta fel. 1885. január 1-től Ripperger Károly és Komáromi M. József útbiztosok egyévi próbaidő mellett szolgálatba léptek. A vasútépítési



láz idején egy szerkesztőségi cikk jelent meg a Nógrádi Lapokban a közlekedés megyei viszonyairól. A szerző szerint „habár megyénk nem tartozik a legkisebb megyékhez, mégis a közlekedési viszonyok a legkisebb megyék közlekedési viszonyaival sincsenek arányban... a területen átfutó vasutak hossza 96 km, államutak hossza 112,73 km, megyei utak hossza 458,736 km, a községi és vicinális utak hossza 804 km.”

A megye közlekedési útöreit a megye állította és tartotta fenn, a kész utak úgy-ahogy megfeleltek a kívánalmaknak, csakhogy számuk oly kevés, hogy a modern közüzemnek korántsem felelnek meg.

„A megyei utak a megye pénztárának folyton emésztő férgerei” — habár sokat tettek az utak készítéséért, de ez még mind kevés az igényekhez képest. „A Mátravidék, az ipolyvidék, a füleki virányok, a B.-gyarmat járási zaharák, a szécsényi marhacsapások, a turopoljai arábiák, a Losonc- és Gács járási lazok egytől egyig út és közlekedés után sóvárognak” — írták 1884-ben.<sup>20</sup>

Megyénkben, 1885-ben sem történt jelentős előrehaladás az utakkal kapcsolatban. Habár a hivatalos jelentések az utak állapotát jónak mondták, akkor is, amikor az alispán június 13-án elismerte, hogy a „vicinális útépités clóbbrevitele érdekében minden vicinális útcsoport köteles a közmunkapénzből 3 Ft-ot a megye hatóságához leszállítani, hogy ebből a vicinális útépités közül legtöbb buzgalmat kifejtő megyei útbiztosoknak 150 Ft, valamint járásonként a legnagyobb eredményt felmutató útfelügyelőnek 50—50 Ft ösztöndíj adassék”. A kiépített utak állapota, dacára a rájuk fordított minimális fenntartási összegnek, jónak mondható, és a közlekedés schol sem volt fennakadva. 1886-ban az utakat útmutatókkal és intő táblákkal akarták ellátni, ezzel a felirattal: „balra hajts és jobbra térj!”.

A kormány 1887 februárjában rendelte el, a Budapest—Hatvan—Rimaszombat közötti, hadászati jellegű út kiépítését. A tervrajzokat az államépítészeti hivatal készítette el, az út teljes kiépítése 198 000 Ft lett volna, ebből a megyére eső részt 41 000 Ft. De fedezet nem volt az útépitésre.

1888. január 1-én helyezték el a 115 db községjelző és figyelmeztető táblát megyeszerte a hidaknál és a megyei utak meredekebb szakaszainál. Az útépitések meggyorsítása érdekében, a közmunkaalap terhére 100 000 Ft kölcsönt vettek fel, 50 évi törlesztésre. Az összeget a Balassagyarmat—Vanyarc—Szirák közti útra kívánták fordítani. A 80-as évektől közmunkaváltási pótlékokat vetettek ki a községekre, s ezzel folytatódott a megyei útépitkezés, de továbbra is csigalassúságú ütemben. A balassagyarmat—sziraki út építkezését 1873-tól szorgalmazták, hivatkozva a községeket érintő út gazdasági jelentőségére; mégis csak 1885-ben hoztak határozatot a megépítéséről. De még hosszú évek kellettek, hogy az út valóban elkészüljön. Az útépitkezések lassúságát nem csak a pénzhiány, hanem a politikai érdekek is befolyásolták. Az ellenzéki Majthényi Péter kérdésre adott főszolgabírói válasz is világosan mutatja ezt a csesztvei úttal kapcsolatban: „a csesztvei utat megcsináltatom, bár a község ellenzéki. Hiába lesz jó az út, nem fog gyorsabban haladni az ellenzék”.

Az országgyűlési választások programbeszédei is hemzsegték az utakkal kapcsolatos ígérgetésektől. A XIX. század végére mégiscsak lassan kiépült

úgy-ahogy a megyei úthálózat. Az állami utakat teljesen kiépítették. A legfontosabb állami út a budapest—vác—balassagyarmat—losonc—kassai útvonalon haladt, melynek nógrádi szakasza Katalin-puszta és Pinc között 100 km hosszú volt. Ebből 93 km utat kőalappal és 7 km-t kőalap nélkül építettek meg. Az útvonalon 58 híd helyezkedett el. A másik állami út, a kassai útból Borsosberény—Nagyoroszi—Hont útszakaszról ágazik ki, melynek nógrádi szakasza csak 12 km hosszú volt. Nógrádnak 27 törvényhatóságának minősített megyei útja volt ekkor. A 471 km hosszúságú megyei útvonalból a század végére 434 km-t építettek ki, így alig 9 százaléka, mintegy 37 km maradt építetlen. A megyei utak 90 százaléka kőalapú, 10 százaléka kőalap nélküli volt. A megyei utakon 260 hidat építettek fel.

Az utak harmadik csoportját a községi közlekedési ún. vicinális utak alkották, melyek száma 50 volt. A vicinális utak kiépítését és fenntartását az út által érintett községeknek kellett elvégezniük. Meghatározták, hogy az út a közséret hány százalék arányban érinti, és ennek arányában terhelték meg a községet a fenntartási költséggel. A XX. század elején 424 km hosszú vicinális úthálózatból még csak 126 km volt kiépített, több mint 75 százaléka építetlen, ősi állapotban maradt. A közutak építésének területén a XIX. sz. 50-es éveinek állapotához képest mégis előrehaladás történt. A megye úthálózata azonban még a XX. század elején is messze elmaradt az ipar és kereskedelem megnövekedett igényei mögött.<sup>21</sup>

## IV. Nógrád megye közútjai az első világháború végéig (1890—1918)

A közlekedési rendszer legelhanyagoltabb ága még a XIX. sz. végén is az úthálózat volt. Az ország 74 000 kilométernyi úthálózatának 85 százalékát kitevő megyei és községi utak zöme igen kezdetleges állapotban stagnált, s csak az állami utak feleltek meg többé-kevésbé a korszerű követelményeknek. 1890. május 15-én lépett életbe az 1890. I. tc. a közutakról és vámokról. A törvény értelmében 6 útcsoportot állapítottak meg:

1. Az államutak, ezek létesítése és fenntartása, s kezelése az államot terheli. Országos fontossággal bírnak.
2. Törvényhatósági utak (megyei utak), a törvényhatóságok építették és költségükön az ún. közúti alapból tartják fenn.
3. Vasút- és hajóállomáshoz vezető utak, ezek az állomásokat a legközelebbi állami, törvényhatósági, vagy községi közlekedési úttal kötik össze. Építési költségeiket a törvényhatóság, a vasút és az érdekelt községek, vállalatok viselik 1/3-os részben.
4. Községi közlekedési ún. vicinális utak, amelyek alatt olyan közutak értendők, amelyek több község közlekedésének lebonyolítására szolgálnak és az érdekelt községek építik és tartják fenn.
5. Községi (közűlő) utak, csak egy község közlekedési érdekét szolgálják, az illető község létesíti és tartja fenn.

6. Egyes társaságok által közforgalom céljára is létesített magánutak. Kezelésükről az érdekeltek gondoskodnak.

Az 1890. évi törvény azonban nem szolgálta az ország úthálózatának egy-  
 séges elvek és fontosság szerinti fejlesztését, mert állandóan beleütközött az  
 autonóm vármegyék határaiba.<sup>22</sup> Ezért a kormány 1894-ben új úthálózat ter-  
 vét dolgozta ki, melyben a régi állami utak egy részét a törvényhatóságok  
 kezébe kívánta adni. Rendezte a közúti teherviselés kérdését is azzal, hogy  
 a közmunka mellőzésével az útdadó kötelezettséget az állami egyenesadóra  
 építette. Adókulcsnak az állami egyenesadó 10 százalékát fogadták el. Ezt  
 az adót arra is kiterjesztették, aki egyenes állami adót nem fizetett, mert  
 három kézi napszámot kellett teljesítenie, vagy megváltania (1 Ft 50 kr.). A  
 törvényhatóságok revízió alá vették az úthálózatot és a kevésbé fontos uta-  
 kat kihagyták, illetve a községi közlekedési közutak közé sorolták. A közsé-  
 geket pedig kötelezték ezek fenntartására. A törvényhatóságok útvonalcsök-  
 kentésének másik oka a helyiérdekű vasutakra felvett nagy összegek voltak,  
 melyek fedezete szintén az útalap volt. A vicinális utak hálózatát 1895-ben  
 állapították meg, fenntartásukra a községi közmunka szolgált, de a közmunka  
 megváltásából származó összeget erre nem fordíthatták. A vicinális ügyek-  
 kel az útbizottságok foglalkoztak, a községi közutak igazgatását a községi  
 elöljáróságok végezték. 1894-ben Nógrád megyében az útbiztosi állomáso-  
 kat átcsoportosították 4 első és 3 másodosztályú utat hoztak létre. A megyei  
 útkaparók létszámát 55-ről 69-re emelték fel, ebből 35 első, 34 másodosztályú  
 útbiztosi állomáson működött. Az útkaparók a kiépítetlen utakat tartoztak  
 gondozni, mely utak teljesen elhanyagolt és csaknem járhatatlan állapotban  
 voltak, s a kiépítésükig állandóan gondozni kellett azokat. Az útkaparók ál-  
 tal kezelt szakaszok hosszát átlagban 6,25 km-ben jelölték ki, ezt a távolsá-  
 got még alkalmasnak találták arra, hogy az útkaparó azt bejárhassa és  
 gondozza. A törvényhatósági úthálózat, amelyet 1875-ben állapítottak meg,  
 az akkori viszonyok között szervezve, a kiépítési program szerint 20 év  
 alatt valósult volna meg. A határidő régen letelt, s bizonyossá vált, hogy nem  
 is fog megépülni. Közel 80 km állt kiépítetlenül, részben a vasúti hálózat,  
 részben a forgalom követelte meg, hogy a „községi közmunkaerőt ne hasz-  
 nálják fel a megyei utak építésére és fenntartására, mert minden vidéknek  
 jogos az a kívánsága, hogy biztosítsák számára a lehetőség, hogy útjait egy  
 koron kiépíteni képes legyen”. Tervezték, hogy ne csak a megyei utak épül-  
 jenek ki, hanem egyes olyan vonalak is, amelyek ugyan nem „megyeiek”,  
 de jelentős forgalommal bírnak. Ezért a törvényhatóság az úthálózatot újból  
 meghatározta, illetve hosszúságát leszállította. Az úthálózatba a kiépítetlen  
 megyei utak közül a következőket vették fel:

1. Balassagyarmat—versegi út kiépítetlen része	10 940 m	64 000 Ft
2. Szarvasgede—vanyarc—acsai út	2 800 m	16 000 Ft
3. Szarvasgede—jobbágyi út	3 730 m	32 000 Ft
4. Zagyvaszántó—kökényesi út	5 060 m	95 000 Ft
5. Szalatna—zlatnói út	9 100 m	52 000 Ft
6. Rapp—salgótarjáni út	14 800 m	115 000 Ft
7. Losonc—fülek—hevesi út	4 390 m	30 000 Ft
8. Kisterenye—pétervásárai út	9 860 m	20 000 Ft
<b>Összesen:</b>	<b>60 800 m</b>	<b>424 000 Ft</b>

Kihagyták a sztregova—kürtösi, abelovai—turopolyai utat, ezeket törölték a megyei úthálózatból, vicinális útszolgálatba sorolták, de úgy, hogy a nagy forgalmú vicinális utakat segíyezni fogják. A nagyobb hidakkal együtt 594 000 forintba lett volna szüksége a megyének, ebből csak 124 000 forint volt fedezve. A hiányzó 470 000 forintot kölcsönből kívánták beszerezni. A hadászati út (Budapest—Aszód—Pásztó—Fülek—Rimaszombat) 57,39 km hosszából még 9,45 km volt kiépítetlen. Az eddig kiépített 47,94 km szakaszból csak 5,66 km kiépítéséhez járult némi segéllyel az állam, míg 42,28 km szakaszt a törvényhatóság saját erejéből épített ki. 1896-ra a losonc—zólyomi utat —, amely állami út volt — visszaadták a törvényhatóságnak anélkül, hogy ennek fenntartásához az állam hozzájárult volna.

A vicinális utak helyzetéről álljon itt egy tudósítás a helyi sajtóból, „Vicinális nyomorúság” címen: „No, de hát mi sem dicsekedhetünk azzal, mintha az éltet adó nap reánk lövelné áldását hozó sugarait. Elzárva a világtól, kitaszítva a társadalomból gubbasztunk mi is itthon. Nem mehetünk sehová, nélkülözünk kell mindent — miért? —, mert olyan sártenger üdvözlő vagy 3—4 kilométernyi úton, amilyenről Török Zoltán alispán úrnak fogalma sem lehet. Tessék csak kérem megnézni a Romhány és vidéke utait mostan, s lesz a tek. Szerkesztő úrnak fogalma Nansen útjaink akadályairól! — sáros kiadásban. Se sáncz, se árok, sehol! A víz mindenütt az utakon áll — különösen Romhány és Nándor között — úgy, hogy üres kocsival hat ökörnek is kell megbírkóznia. Nagyon kíváncsi vagyok, hová megy az a rengeteg pénz, amit vidékünk lakossága mindennemű utakra fizet? Hová fordítatik a vicinális útdadó, mikor az utakat még csak ki sem árkozzák?... Hová jutunk alispán úr, ha ön még tovább uralkodik vármegyénkben? Nem elég nekünk az Isten csapása, hanem még az ön közönyét is minduntalan érezzük, s emiatt szenvednünk kell? Több éve annak, hogy egy megyei útvonal szükséges volta bebizonyult... Újabban megint meg lett pendítve az ügy, csak hogy az út iránya meg lett változtatva, még pedig eképpen: Bánk—Romhány—Szécsényke—Kövesd. Rossz nyelvek azt mesélik, hogy ez azért van így kiegyenesítve — köztünk maradvá kiferdítve —, hogy egy romhányi nagy úr könnyebben, illetve jó úton ellátogathasson néha-néha Vanyarcra vejéhez...”

Nógrád megyében ekkor az állami közutak hossza 112,729 km, a törvényhatósági közutak hossza 469,64 km, ebből levonva az elhagyhatónak ítélt utakat, maradt 436,08 km. A hadászati utakat levonva (melynek hossza 122 km) maradt 338 km. Ennek kiépítését a törvényhatóság már saját erejéből elvégezheti, sőt fenntarthatja.<sup>23</sup>

A századforduló után a Kereskedelemügyi Minisztérium (84836/II—902. sz.) rendelete sürgette az útépitési szakemberek képzésének fejlesztését. Az ok az volt, hogy a kisebb műszaki képzettséget igénylő út- és hidépítési munkákat képzett segédszeméllyel szerették volna elvégeztetni. Ezt a személyzetet a „szakértő vezetés” nélkül álló községi közlekedési (vicinális) és községi közdülő közutak építésénél és fenntartásánál akarták foglalkoztatni. Az útmesteri iskolát a törvényhatóság székhelyén (Balassagyarmat) kívánták felállítani. Ebben az időszakban 7 útibiztos volt a megyében, a tanfolyam költségeire összesen 420 koronát szavaztak meg, ellátási pótlék 270 korona volt személyenként a régi 200 korona helyett.

1905-ben a megye 40 000 korona segélyt kapott útépitési célra az államtól „a szükségét szenvedő nép foglalkoztatására”. És egy adat az útépités technikai színvonalához: 1906-ban Losonc város megkeresésére a The Nechatel Asphalt Compagny Limited cég, aszfalttal burkolta a város útját. Ez volt az első ilyen jellegű út a megyében. Néhány hír is van az útmesterekről, az útmesteri iskolával kapcsolatosan. Az 1903/1904. tanfolyamon: Bartholomeidesz Gyula, Mahren Lajos, Solymossy István útibiztosok, az 1905/1906. tanfolyamon: Zubovicz Ferenc, Horkay János, Egry János vettek részt. Közülük Egry, a nógrádi járás úti biztosa, mivel már Kassán a tanfolyam első évét elvégezte, mint segédoktató szerepelt. Az útmesteri havi pótlékot — a drágaságra való tekintettel — 100 koronára emelték fel ugyanebben az évben. 1906-ban a megye öszzetközésbe került a kereskedelemügyi miniszterrel, illetve a kormánnyal, mert az, az 1905-ben alkotott, vicinális utakra vonatkozó szabályrendeletüket nem hagyta jóvá. Az alispáni fellebbezés alapja az 1886: XXI. tc. 11. §-a volt, mely felhatalmazta a törvényhatóságokat önkormányzatuk hatáskörében szabályrendeletet alkotni.

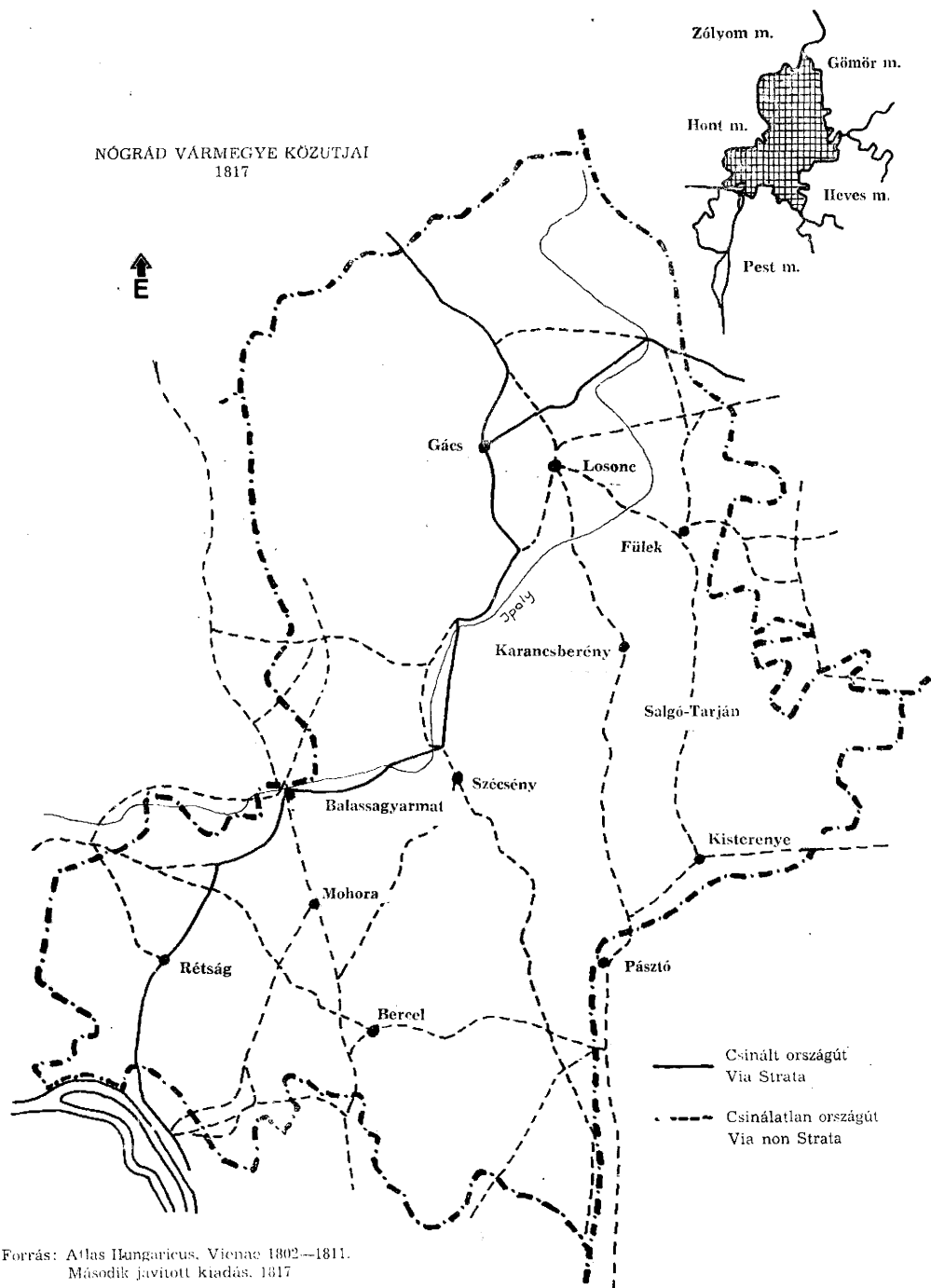
A kiépítetlen törvényhatósági utak ügyében 1906-ban készült egy új alispáni előterjesztés. Ebben olvashatjuk a következőket: „a megye bizton számíthatja magát azok közé a törvényhatóságok közé, melyek rendkívüli nagy áldozatok árán igyekeztek közlekedési érdekeit kielégíteni. Már az 1890. évi I. tc. életbeléptét megelőző három évtizeden keresztül, mindenkor a legmagasabb vármegyei és vicinális közmunkával terhelte meg magát, 1890 év óta pedig állandóan 10 <sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os közúti adót vet ki.”

A megye közúti alapja 1895-ben 456 000 forint kölcsönt vett fel, de ebből az Aszód—Balassagyarmat—Losonc közti vasútra 340 900 forintot fordítottak. 1901-ben a Losonc vidéki helyiérdekű vasút építési költségeihez is hozzájárultak 100 000 koronával (50 000 forint). A közúti építkezésekhez 800 000 korona kölcsönt vettek fel ismét. Az útalapot terhelő kölcsön ezzel már 1 712 000 koronát tett ki, s ezzel a közúti alap teherviselési képességét kimerítették. Azzal az indokkal kértek ezért újabb államsegélyt, „mert egy úthálózat sem tekinthető addig kiépítettnek, míg azon egyúttal a műtárgyak is végleges jelleggel kiépítve nincsenek”. A megye a természetbeni közmunka mellett, mely „... a szegény nép megterheltesénél jelentős szerepet játszik,” évente 556 283 korona 46 fillért fordított útépitésekre (a vármegye 2 254 688 korona 97 fillér állami adójának 26 <sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át!) De nem csupán a modern közlekedés követelményei igénylik az úthálózat fentebb felsorolt hiányainak pótlását, hanem a közterhekben kimerült lakosság megélhetési feltételei is. „Hiszen ha a föld éhes népét idehaza keresethez juttatni lesz, az nem válik meg a haza rögétől, nem csábíttatja el magát drága munkaerejének Amerikához való kockáztatására, hanem a nyújtott kereset útján nyert anyagi jólétben mindjobban ragaszkodik a haza földjéhez.”<sup>24</sup>

A kormány 1907-ben nagy útállamosítási programot fogadott el, s e szerint 12 év alatt 280—300 km/év összesen 3400 km út államosítását végzik el. Ez a törvény csak 1909-ben érezte hatását a megyében. Addig is 1907. január 1-től „arra tekintettel, hogy az útkaparói állásokra a mai emelkedett munkabér viszonyok mellett alkalmas egyéneket alkalmazni nem lehet...” módosították az útkaparókkal kapcsolatos szabályrendeletet.

Az első osztályú útkaparó bérét havi 16 forintról 38 koronára (19 forint), a másodosztályú útkaparó bérét 15 forintról 34 koronára (17 forint) emelték. A kavicsszállítások házilagos teljesítése alkalmából jutalmazták a törvényhatósági útbiztosokat és útkaparókat. Érdemes felsorolni nevüket, hisz' tevékenységük általánosan nevük említése nélkül folyt. Kétszáz koronával jutalmazták Bartholomeidesz Gyula, Horkay István, Zubovich Ferenc, Kassay Aladár, Solymossy István, Egri János és Mayer Bertalan útbiztosokat. Az állam-építészeti hivatal főnökének javaslata alapján 20—20 korona jutalomban Varsányi András, Kurucz János, Hocsány István, Fertáj András és Szlovák Mihály részesült, míg 10—10 koronát Rencsán Pál, Fábíán Pál, Daniel György, Chlepcsok Pál, Homoga István, Kazinczi György, Nagy János, Szabados Pál, Mach János, Bacskó András, Mihalovics Mátyás, Szemelgák András, Kármán András, Bárczai János, Liptai Pál és Liptai János útkaparók kaptak.

Arról, hogy a megye pénzügyi helyzete nem javult, 1907-ből egy kérvény alapján is következtethetünk: „Minthogy a tvh-közútalap jelenlegi tvh.-úthálózat fenntartásáról is alig képes gondoskodni, a tvh.-bizottság... (A gács—alsósztrégovai vicinális út, törvényhatósági úthálózatba való felvételét) ... a felterjesztett fenti kérelemnek helyt nem adhat.” Sőt továbbra is gondot okozott az úthálózat teljes kiépítésének a biztosítása is. „Nógrád megye közgazdasági életének rohamos fejlődésével a tvh. úthálózaton is mind sűrűbbé, s fejlettebbé vált közlekedés mindinkább megköveteli, hogy az úthálózat meredekebb szakaszainak kifejtése, az egyes műtárgyak végleges kiépítése, s a teherforgalom által nagyobb mérvben igénybe vett útszakaszok hengerlés által a mai gazdasági élet fejlődött viszonyai között nélkülözhetetlenné vált súlyos gazdasági gépek szállítása s a bányászat, s a rohamosan fejlődő gyáripár által használt nehéz járművek forgalma állandóan biztosítottassék...” Erre való hivatkozással 600 000 korona államkölcsönt kívántak megszerezni. A megye különösen sérelmesnek találta, hogy 1909-ben, annak ellenére, hogy 1907-ben a kormány nagyszabású útállamosítási programot fogadott el, a 27 km hosszú Losonc—Zólyom közötti állami utat már korábban a megye kezelésébe adták. Nógrád 84 km állami utat tartott fenn, s ezzel magyarázták, hogy képtelen a saját közlekedési érdekeinek megfelelő tervezetét végrehajtani. „A vármegye közössége nagyobb áldozatot hozott utépítés terén az ország legtöbb vármegyéjénél ... s oly' vármegyék fognak az útállamosítás kedvezményében részesülni, amelyek az utúgyek terén semmit, vagy legalábbis Nógrád vármegyénél jelentékenyen kevesebb áldozatot hoztak...” kesergett a megyei közgyűlés. Közben megérkezett a miniszteri elutasító válasz a kért államsegély tárgyában, ami tovább fokozta a pesszimista hangulatot. A kereskedelemügyi miniszter (31630/1909) leiratára az alispán előterjesztést nyújtott be a Budapest—Aszód—Mátraverebély—Fülek—Rimaszombat és a Losonc—Zólyom közötti törvényhatósági út állami kezelésbe vétele tárgyában. Ugyanis az 1907—1918 és 1919—1924 közötti időszakban állami kezelésbe vett utak között nem szerepelt egyetlen Nógrád megyei útvonal sem. A törvényhatósági bizottság ezért ismét kérte „a tervezetének Nógrád vármegyével szemben igazságtalan részének” megváltoztatását. Ebben írják le, hogy a megye a teljes törvényhatósági úthálózaton kívül 448 km vicinális úthálózatot épített ki eddig. A törvényhatósági úthálózatnak 1898-ban kidolgozott teljes kiépítési programját azért nem hajtották végre, mert többek között a tisztán hadászati érdekből az állam által ki-



Forrás: Atlas Hungaricus, Vienne 1802--1811.  
Második javított kiadás, 1817

épített, s már fentebb említett útnak három, a megye területére eső, 56,875 km hosszú szakaszát. (1. Nagykökényes—Zagyvaszántó 10,710 km; 2. Apc—Jobbágyi 2,955 km, 3. Mátraverebély—Fülek—Sid 43,210 km), szintén a megye kezelésébe adták át.<sup>25</sup>

1910-ben végre a kereskedelemügyi miniszter (13487/1910 sz. r) kilátásba helyezte a póstény—szécsény—pásztói tvh.-út, államosítását 1911-ben.

Erre a hírre alapozva a megye az úthálózatának kiegészítése céljából három új „transzverzális” jellegű útvonalat kívánt létesíteni. Itt a vicinális utakat törvényhatósági kezelésbe veszik, a többi utat is kiépítik, s egyúttal a Zagyva völgyén vezető hadászati út a sziráki járás keleti részén húzódó törvényhatósági utak között összeköttetést fog létesíteni. A törvényhatósági úthálózatot négy útvonallal bővítették ki:

- I. Bánk—Romhány—Nógrádkövesd—Galgaguta—Bercel 25,9 km. Ezen az úton a sziráki és nógrádi járások közötti összeköttetést akarták biztosítani. Ugyancsak kapcsolat jönne létre a Budapest—Verseg és Jásztelek—Penc—Rád közötti tvh.-úttal, valamint a HÉV-vasutak között (Nógrád megyei HÉV és Duna—Ipolyvölgyi HÉV).
- II. A Lapujtó—Like közötti transzverzális út 13,320 km hosszban. Ez az útvonal azért lenne szükséges, mert a rapp—salgótarjáni tvh.-utat fogja összekötni a litkei vasútállomással, s közvetlen összeköttetést teremt a salgótarjáni bányák, s az Ipoly völgye között, valamint a Nógrád megyei HÉV Balassagyarmat—Losonc vonala között. Ez az útvonal később lehetővé fogja tenni, hogy a gácsai járásnak a szennai völgyre támaszkodó 19 községe s a losonci járás déli része közvetlenül közlekedhessenek Salgótarján és a Zagyva völgye felé.
- III. A Romhány—Szátok—Érsekivádkert—Patak—Nagyoroszi közötti transzverzális jellegű, 19,220 km hosszú útvonal. A nógrádi járás területe, a Duna—Ipolyvölgyi HÉV kiépítésével közvetlenebb kapcsolatot talál Hont megye székhelyével, Ipolysággal, mint Balassagyarmattal. Vármegyei érdek volt, hogy legalább a közúthálózat kiépítésével ellensúlyozni tudják azt, nehogy az „idegenbe vezető könnyebb közlekedés folytán éppen a nógrádi járás községei veszítsék el összetartozandósági érzetüket a vármegye székhelyével, s ezzel magával Nógrád vármegyével szemben is”.
- IV. A Csécsé—Pásztó közötti útvonal 3,600 km hosszban. Építését az indokolta, hogy mindkét irányban törvényhatósági út képezi folytatását. Az útépitkezések költségének fedezésére az állami tartalékalapból 25 évi törlesztéssel kölcsönt vesznek fel, s ezt a közútalapból fogják törleszteni.  
A XX. század első évtizedének végére, a vármegye egyik jellemzője az utak járhatatlansága, megszűnt. A pénz hiánya akadályozó tényező volt ugyan, de a közúti törvény életbeléptetése új eszközöket nyújtott a megyének arra, hogy a közúti adó megállapítását, az utak osztályozását és az építkezés rendjét biztosítsa. Scitovszky János alispán idejében kezdődött meg ennek alapján az új úthálózat kiépítése. 1895 után utóda Török Zoltán ismét új alapokon indította meg az építkezéseket. Ekkor állapították meg a vicinális utak terve-



zetét. A megyei utak után megindultak az egyes vicinális utak építését célzó érdekeltségi tárgyalások. Útibizottságokat hoztak létre. Ekkor vették fel az első 800 000 korona kölcsönt is. Török Zoltán közben főispán lett, s így utóda Nagy Mihály alispán irányította a további munkákat. 1910-ben 1086 km hosszú kiépített útja volt a megyének, melyből az állami utak hossza 112 km, a 974 km felerészben megyei, felerészben vicinális út volt.

Az úthálózat gerincét a budapest—balassagyarmat—kassai országút alkotta, mely már Mátyás király idejében is fontos forgalmat közvetített Lengyelország, a Szepesség és Buda között. A Katalin-pusztától a megyén át vezető út, Érsekvadkertnél éri el az Ipoly völgyét megelőző homokos vidéket. Balassagyarmattól az Ipoly völgyében halad Losoncig, s innen hegyes-völgyes terepen fut Gömör megye felé. Az 1896-ban kiépített helyi érdekű vasút időlegesen csökkentette ugyan az út fontosságát, de később a gépkocsiforgalom fellendülésével ismét nagyobb jelentőségre tett szert. Ebből az országos útból ágaznak ki a megye „modern követelmények szerint épült útjai”, melyek át-szelik a megye dombos-hegyes vidékeit.

Megeyi út visz Balassagyarmattól a Kürtös-patak völgyén keresztül Kékkőig, s innen erdős hegyek között Zólyomig. Balassagyarmattól a Cserháton keresztül a Galga völgyén is a megyei út vezet Versegig. Szécsényt szintén megyei út köti össze az országúttal, valamint Karancsszágon át a salgótarjáni iparvidékkel. Jelentős útvonal volt még a Hatvan—Mátraverebély—Fülek, s a Szécsény—Zagyvaszántó közötti útvonal is. Az ipart szolgálta Szalatna-pusztától a zlatnói üvegyárig, s a Málnapatakon át Farkas-völgyig vezető út. Az Ipoly völgyéből a rárósi hídon át a sztregovai völgyben fut egy megyei út a gácsi vár alatt. A széles koronájú megyei úthálózatot több kisebb jelentőségű s rövidebb útvonal egészíti ki, s belőle vezetnek ki a különféle kisebb völgyeket és községsoportokat összekötő keskenyebb, de „jól épült” vicinális utak. A megyében 64 vicinális útsoportot hoztak létre, az útsoportok élén az útibizottságok álltak.

1910 után kezdődött meg a közutak rendszeres fásítása, s az államépítészeti hivatal szolgálatára vonatkozó adminisztratív és műszaki utasítások kiadása. Megkezdődött a közúti távolsági térképek készítése és kiadása is. Jelentős szerepet töltött be a 10 közúti kerületi székhelyen felállított útmesteri iskola. 1911-től központi útbiztosi állást szerveztek az államépítészeti hivatal javaslatára alapján a megyében, ez 1913. január 1-től valósult meg.

Évi fizetésként 1400 koronát terveztek, mely négyévenként két ízben 200—200 koronával növekedne, valamint évi 560 korona lakbérpótlást kapna az útbiztos. Székhelye Balassagyarmaton lenne, ahol az államépítészeti hivatal mellett működne.

1912-ben a kékkői járásban új útbiztosi állást szerveztek, évi fizetésként 1400 koronát és 320 korona lakbért állapítottak meg. 1912-ben a kereskedelemügyi miniszter leiratban szólította fel a megyét, hogy az utakon levő „teknőket és bogárhátú kiemelkedéseket” javítsák ki, mert az „automobilközlekedés”-t akadályozzák. Sok ilyen kifogás merült fel, de a baj ott volt, ezekenél az utaknál a teljes útpályát kellett volna felújítani. A megye területén 16 autó volt, s ezen kívül „sűrű automobilközlekedés” tapasztalható valamennyi útvonalon.<sup>26</sup>

## V. Közúthálózatunk a két világháború között (1920—1945.)

A közúti törvényt az 1920. XXVII. tc. 3. §-a módosította. Az útdominimomot és az egyenesadót nem fizetők útdóját eltörölték, csak százalékos útdó kivetését tették lehetővé, de nem engedélyezték annak a maximumát. A községi utak céljára szolgáló közmunkát felhasználhatták — a törvény értelmében — a törvényhatósági közutaknál is. Ez a törvény tette kötelezővé, hogy a vicinális közutakat a törvényhatóságok vegyék át saját kezelésükbe és tartsák fenn. Az útépitési technika is fejlődött, a rekonstrukciós munkáknál már gépeket alkalmaztak. A beruházási hitelek terhére (1924—27.) megépültek az országban az államépítészeti hivatalok székházai, így a balassagyarmati is. A vasútépitési láz végére megyénkben is fontos szerepet szántak az utaknak. A MÁV igazgatósága pl. 1926-ban az autóközlekedés bevezetését javasolta Szécsény—Salgótarján és Hatvan—Szirák—Balassagyarmat térségében. Terveztük szerint a következő útvonalak jöhetnek számításba:

- I. A Budapest—Vác—Kassa közötti állami út Váctól Órhalomig, az Órhalom—Szécsény—Zagyvapálfalva közötti törvényhatósági út, a Mátraverebély—Salgótarján közötti törvényhatósági út.
- II. A sziráki járási III. sz. vicinális út Lőrincitől Zagyvaszántóig, a Zsuny-puszta—Szarvasgede közötti törvényhatósági út, a Szarvasgede—Vanyarc közötti és a Balassagyarmat—Verseg közötti törvényhatósági út.
- III. A Letkés—Szob—Nagymaros közötti törvényhatósági út, Budapest—Besztercebánya—Krakkó közötti állami út, az Ipolyságújfalú—Nagyorosi—Patak közötti törvényhatósági út, s végül Pataktól Dejtárig a balassagyarmati járási IV. sz. vicinális út, a budapest—kassai út leágazásáig.

1929-ben megindult a menetrendszerű autóbusszjárat Salgótarján és Balassagyarmat között. A járat naponta egyszer fordult. A viteldíj meglehetősen magas, 5 pengő volt. A MAVART-járatok megindítása némileg enyhítette az elzártságot, ami eddig Salgótarjánt jellemezte a közúton.

Az 1928. VI. tc. (automobiladó) az autóadó-törvény veti meg az alapot pénzügyileg a főbb útvonalak modern igényeknek megfelelő átépítéséhez. A forgalmi viszonyokat jobban figyelembe vették, hogy a megfelelő és gazdaságos útburkolási fajtákat kiválasszák.

A nagy forgalomnak kitett kocka-, fejkő, kiskő, keramit, nyerskocka, hengerelt aszfaltburkolatok terén az autó megjelenése nem hozott újat. De fejlődést jelentett a kisebb forgalomnak kitett utaknál azzal, hogy a régi makadámút vizes-poros kötőanyaga helyett modern kötőanyaggal előállított útburkolatot hívott létre.

Az 1934-ben megjelent monográfia, a megyei közúthálózatot fejlettnak írja le.

A kiépített utak hossza 1932-ben 890 km volt. Száz km<sup>2</sup>-re számítva 30,7 km, tízezer lakosra 39,5 km jut (az országos átlag 23,4, ill. 24,8). Ebből 154 km az állami út, 360 km törvényhatósági, 372 km vicinális, azaz községi közlekedési út és 4 km vasúti hozzáfárási út. Kiépítésre várt 124 km községi és 32 km

megyei út. A kiépített utakból csupán 4,1 km-en volt aszfaltburkolat vagy kátányos bevonás; 6,3 km-t kőburkolat fedett, a többi 879 km közönséges kavicolt és általános terítéssel áthengerelt vizes makadám volt.<sup>27</sup>

1936-ban is több útépités folyt, a megyében ezek közül a Cered—Zabar és Bárna—Szőrös-puszta közötti utak, valamint a szupataki és márkházi utak építését lehet kiemelni. Ezek befejezésével már csak egy község, Patvarc volt, amelynek semmiféle irányban sem volt kiépített útja. De ennek az útnak a kiépítését is minél előbb a lehetőségekhez képest „végrehajtani óhajtja” az alispán. A közutak állapotának a fagymentes, nedves időjárás sokat ártott, de egyes gyengébb szakaszoktól eltekintve kielégítőnek voltak mondhatók.

1937. május 1-i és szeptember 1-i jelentés szerint az utak állapota a forgalmi igényeknek megfelelt annak ellenére, hogy a nagy forgalmú utakon és gyengén épített vicinális utakon átépítés vált szükségessé.

1939. július 18-án az alispán jelentésében a törvényhatósági utakat szintén megfelelőnek tartotta és csupán a vicinális utak voltak rossz állapotban. Az útkaparók és útgondozó napszámosok munkájával meg voltak elégedve, munkájuk főleg padkanyesés, árkolás, gazirtás, úthomokozás, guruló kavics összegyűjtése és az úttartozékok rendben tartása volt.

A törvényhatósági utakon mintegy 5,9 km út építését fejezték be. Elkészült a diósjenő—kemencei út 19,8 km hosszúságú szakasza is. Fenntartási, hengerlési munkát 7,0 km hosszban végeztek. A folyamatban levő útépitések hossza: 18,350 km volt.

1940 első felében az utak állapota megfelelő volt, de a januári—februári havazás és hófúvás a forgalmat gyakran megbénította. Az államépítészeti hivatal ló- és motorvontatású hóekékkel távolította el az akadályokat a fő közlekedési utakról. Márciusban az árvizek okoztak károkat az utakon. A kiépített utak hossza 14,886 km volt. Május hóban valamennyi törvényhatósági és vicinális úton útirányjelző táblákat helyeztek el.

1941-ben az útépités hossza 28 km volt, hengerléses fenntartást 5 km-en végeztek. Az utak állapota általában megfelelt az igényeknek. A vasúti kocsik hiánya miatt kellő mennyiségű fedanyagot már nem tudtak kiszállítani — írta az alispáni jelentés 1942. május 28-án. Az utak állapota romlott, sőt a drágulás miatt a fedanyagot is csökkenteni kellett. 14,422 km utat építettek, hengerléssel 13 km utat javítottak ki. 1942. októberben is állandósult a vagonhiány, nem tudtak kavicsot szállítani, ezért az utak állapota tovább romlott. Útépitést 16,552 km-en folytattak. Az 1943. május 17-i jelentés szerint az útépitéseket 17,622 km-en végeztek, hengerléses fenntartás 5,5 km-en volt. Az útépitések megkezdett lendületét a II. világháború lefékezte, sőt teljesen megbénította. Az utak kellő fenntartásáról sem tudtak gondoskodni, állapotuk teljesen leromlott.

## VI. Közúthálózatunk fejlődése a felszabadulástól 1970-ig

Nógrád megye 1944. december 31-én szabadult fel. Bár a megye felszabadítása viszonylag rövid ideig tartott (december 5—december 31.), mégis az

emberéletben és anyagi eszközökben keletkezett pusztulás rendkívül nagymérvű volt. A közlekedés a megyében szinte teljesen megbénult. A felszabadulás előtt megyénk úthálózata rendkívül leromlott, útépités, -fenntartás 1939. óta alig folyt. Az utak a háborús események következtében járhatatlanok voltak. A háború okozta károk által sújtott vármegyék közül Nógrád—Hont országos viszonylatban a harmadik helyen állt. Az alispáni jelentésben ez olvasható: „a harcok miatt a közúti hálózat igen leromlott és hosszú időbe fog kerülni, amíg azok az igényeket ki tudják elégíteni.”

De most kövessük végig a közúthálózat alakulását 1945-től 1970-ig.

A felszabadulás időpontjában Nógrád—Hont vármegye kereken 1000 km hosszú úthálózata a lehető legsíralmasabb állapotban volt. Mind a főutak, mind a kisebb jelentőségű mellékutak a harci események következtében járhatatlanná váltak. A felmérések szerint szinte 100 méterenként különböző nagyságú robbantások nyomai tették járhatatlanná az egyes útszakaszokat, az utak pedig tele voltak harckocsi- és ágyúroncsokkal. Volt olyan útszakasz is, amelyet felszántottak és így semmisítették meg. A közúti hidak közül 88-at robbantottak fel, egyik községből a másik községbe közúti járművel egyáltalán nem, legfeljebb csak gyalogosan lehetett eljutni. Az állami építészeti hivatal útkarbantartást végző személyzete a háború viharában szétszéledt, 10 db gépkocsiból álló autóparkját elpusztították, illetve nyugatra szállították. Ugyanígy megsemmisült a nagy értékű munkagépek egy része, más gépeket elszállítottak.

A hivatal székházát feldúlták, berendezését elvitték, a terv- és irattári gyűjteményét megsemmisítették. Ezzel is magyarázható, hogy alig van adat a felszabadulás előtti időszak utépítéseire. Az államépítészeti hivatal személyzete 1945 május hó folyamán kezdte meg a romeltakarítást és az újjáépítési munkákat. Megszervezték az útori szolgálatot. Újból megalakították az útbiztosi körzeteket, a hivatali székházban a romokat eltávolítva, azt használhatóvá tették. A hivatal mérnökei, mivel kellő számú gépkocsi nem állt rendelkezésre, gyalogosan járták be az 1000 km-es úthálózatot és pontos felvételek alapján megállapították az utakban és a hidakban a háborús események által okozott károkat. A felmérés anyaga a Nógrád megyei Levéltár, BAÉH XXIV. 401. 1—6 d. anyagában megtalálható. Különösen figyelemre méltóak a hidakról készült vázlatrajzok.

A legelső feladat a fő közlekedési úthálózat közúti járművekkel való járhatóvá tétele volt. 1945. április 20-án az elveszett tárgyak pótlására a következő munkaeszközöket kívánták beszerezni: 360 ásó, 360 db kettős csákány, 480 db hányólapát, 360 db vasgereblye, 360 db széles kapa (írtó), 360 db hegyes kapa, 240 db vastalicska, 100 db nagy kalapács, 100 db középkalapács, 100 db kis kalapács, 120 db nagy fejsze, 120 db kis fejsze, 40 db nagy fűrész, 300 db kis fűrész, 100 db sárhúzó, 360 db kavicsvilla, 360 db öntözőkanna, 360 db vasvödör, 120 db harapófogó, 30 db sulykoló, 360 db kasza, 50 db kőfeszítő vas, 360 db 3 élű reszelő.

Legelőször a budapest—balassagyarmat—kassai 2. számú fő közlekedési út megyehatár—balassagyarmati szakaszát állították helyre 35 km hosszón. A robbantások által megsérült útrészeket a környékbeli lakosság közreműködésével, mintegy 5000 munkanapszám felhasználása mellett, 7000 m<sup>3</sup> föld megmozgatásával állították helyre.

A környékbeli kis kőbányákból mintegy 2000 m<sup>3</sup> kőanyagot szállítottak a helyszínre és az elpusztított útszakaszok kőpályáját ezzel a fedőanyaggal anynyira helyreállították, hogy 1945 októberében a fő közlekedési út már minden jármű részére járható volt. Ezzel párhuzamosan a hivatal megkezdte a többi fő közlekedési út helyreállítási munkálatait is.

Egy 1945. augusztus 1-i térkép szerint a megyében egyedüli pormentesített jó út a Litke—Losonc közötti 2. számú törvényhatósági út volt. Közepes makadám utak voltak a Vác—Érsekvadkert közötti 2. számú állami út, a Nagyoroszi—Ipolyság, Ipolyság—Nógrádszakál, Salgótarján—Karancsberény, Salgótarján—Somoskőújfalu, Szécsény—Pásztó, Szécsény—Zagyvapálfalva, Ipolyszög—Terény—Bercel, Érsekvadkert—Romhány—Nógrádkövesd, Salgótarján—Kazár—Kisterenye, Zagyvapálfalva—Kisterenye—Nagybátony közötti szakaszok. Rossz makadám utak a megye déli területén, Szirák—Legénd—Bercel térségében voltak. Jó makadámút egy sem akadt.

A helyreállítási munkák tehát a 121. számú vác—ipolysági úton 62 km, a 200. sz. bercel—jobbágyi úton 28 km, a 205. számú rétság—galgagutai úton 24 km, a 206. számú balassagyarmat—aszódi úton 33 km, a 208. számú szécsény—pásztói úton 31 km, a 212. számú kisterenye—szarvaskői úton 9 km, a 214. számú kápolna—zabari úton 6 km, a 12. számú rétság—ipolysági úton 20 km, a 21. számú hatvan—salgótarjáni úton 30 km hosszú fő közlekedési utat tettek járhatóvá. Ezzel kapcsolatban 10 helyi kis kőbányában házilagos keretek között mintegy 600 kőbányász foglalkoztatásával megindult a kőtermelés és kötörés a megmaradt 3 kötörő géppel. Visszakapták a megye 4 úthengerét, közte a vármegye nagy értékű két gőzhengerét is. Az utak helyreállítási és fenntartási személyzetének létszámát hamarosan 220 főre emelték. Ezzel minden mellérendelt jelentőségű útszakasz is rendszeres kezelésben és ellenőrzésben részesült.

*Az államépítészeti hivatal kimutatása a munkagépekről:*

Megnevezés:	1944. előtti áll.	1945-ben meglevő	1946. évi állapot
Tehergépkocsi:			
— állami	1	—	—
— törvényhatósági	2	—	1
Személygépkocsi:			
— állami	2	—	—
— törvényhatósági	2	—	1
Úthenger:			
— állami	2	1	1
— törvényhatósági	2	1	2
Kőzúzó gép:			
— állami	—	—	1
— törvényhatósági	2	1	2
Aszfaltozó gép:	6	2	3
Lóvontatású hóeke:	18	10	30

Az 1946. év elején a helyreállítási és újjáépítési munkálatok tovább folytatódtak, de az infláció egyre fokozódó nehézsége fékezően hatott. Ez a munkaerőhiányban jelentkezett leginkább.

Fő feladatul a fő közlekedési közutak kőpályájának teljes rendbehozatalát tűzték ki, s a nagyobb megyei bányákból (szobi, nógrádkövesdi, somoskői, jobbágyi) mintegy 10 000 m<sup>3</sup> kőanyagot termeltetett ki. Mivel szállítóeszközök nem voltak, a vasútállomásokról és a helyi kőbányákból csak a legnagyobb nehézségek mellett és csekély mennyiségben tudtak kőanyagot a helyszínre szállítani, ami késleltette az újjáépítési munkálatokat. A fő közlekedési vonalak mellett egyéb törvényhatósági és vicinális utakon mintegy 200 km hosszban út-árok-, útpadka- és rézsürendezési munkákat végeztek. Az utak helyreállítását és újjáépítési munkákat 1946. augusztus 1-ig ezek a körülmények jellemezték.

Az új forint bevezetése után nagyobb lendülettel indult meg a helyreállítási munka. Még 1946-ban sikerült a 2. számú fő közlekedési közút Szende hely —Balassagyarmat közötti szakaszán 10 km, a Szécsény—Salgótarján közötti fő közlekedési közúton pedig 15 km hosszban teljes terítésű hengerlést végezni. Az elpusztított útszakaszokat a megyénkben újjáépítették. Megindultak a kőtermelési munkálatok a hivatal kezelésében levő 25 helyi kőbányában, az állami segélyösszeg felhasználásával. Az egész télen át végzett munka folyamán mintegy 10 000 m<sup>3</sup> kőanyagot termeltek ki.

Hozzákezdtek egyes teljesen tönkrement átkelési szakaszok újjáépítéséhez is. A salgótarján—rárópusztai törvényhatósági közút, a litkei, valamint az alsótold—cserhátsurányi törvényhatósági közút újjáépítési munkái ugyancsak elkezdődtek. Nagyrészt helyreállították a szécsény—pásztói fő közlekedési közút kőpályáját mintegy 34 km hosszban. 1946-ra tervezték az összes törvényhatósági fő közlekedési közút kőpályájának az autóközlekedés számára történő helyreállítását is.

Az 1946. augusztusi létszámcsökkenés után az államépítészeti hivatal létszáma 220 főről 128 főre apadt, így egy-egy útőri szakasz hossza 10—11 km lett, nem beszélve arról, hogy igen sok kisebb forgalmú vicinális útra ezek után nem jutott útőr. 1946-ban Nógrád—Hont vármegye területe 2895 km<sup>2</sup> volt. Lakosainak száma 231 274. Az állami közutak hossza 161,4 km, a törvényhatósági közutaké 447,4 km, a vicinális utaké 424,4 km, a vasúti hozzájáró utaké 6,5 km volt.

A közutak összes hossza 1039,7 km, ebből kiépített 1000,8 km. Az állami utakból 1 km<sup>2</sup>-re 0,057 km, a törvényhatósági utakból 0,302 km esett. Egy főre a megye úthálózatából 0,004 km úthossz jutott. A mérnöki szakaszok száma 3, egy mérnökre 347,345 km út jutott.

A hivatali mérnökök száma (a hivatalfőnökkel) 4, ezek mind állami alkalmazottak voltak. Egyéb hivatali tisztviselők száma 7, ebből 3 kinevezett állami alkalmazott, 4 pedig nem volt kinevezve, ezek törvényhatósági alkalmazottak voltak. Az útmesterek és útbiztosok száma 11, ebből 2 fő állami, 9 törvényhatósági alkalmazott volt. Az útőrök, napszámok száma 151 fő. A 96 kinevezett mellett 55 fő szerződéses volt. A 151 főből 25 állami, 126 törvényhatósági alkalmazásban állt. Az útőri szakaszok átlagos hossza 6,9 km.

## Az útbiztosi körzetek beosztása Nógrád—Hont vármegyében:

1. Nagyoroszi útbiztosi körzet. Útbiztos: Galló Gyula.	
Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	9.869 km
Törvényhatósági közút:	51.249 km
Községi közlekedési közút:	45.625 km
Vasúti stb. út:	1.185 km
Összesen:	<u>107.928 km</u>
2. Magyarnándori útbiztosi körzet. Útbiztos: Erdősi Gyula.	
Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	20.000 km
Törvényhatósági közút:	32.526 km
Községi közlekedési közút:	75.056 km
Vasúti stb. út:	1.261 km
Összesen:	<u>128.843 km</u>
3. Szobi útbiztosi körzet. Útbiztos: Nagy János.	
Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	54.278 km
Törvényhatósági közút:	19.895 km
Községi közlekedési közút:	48.738 km
Vasúti stb. út:	0.570 km
Összesen:	<u>123.481 km</u>
4. Szécsényi útbiztosi körzet. Útbiztos: Lőcsy István.	
Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	25.000 km
Törvényhatósági közút:	31.330 km
Községi közlekedési közút:	63.977 km
Vasúti stb. út:	1.437 km
Összesen:	<u>121.744 km</u>
5. Alsópetényi útbiztosi körzet. Útbiztos: Párkányi Jenő.	
Székhelye: Galgaguta.	
Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	45.339 km
Törvényhatósági közút:	24.408 km
Községi közlekedési közút:	57.398 km
Vasúti stb. út:	0.895 km
Összesen:	<u>128.040 km</u>
6. Jobbágyi útbiztosi körzet. Útbiztos: Zsámbokrécky Albin.	
Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	27.392 km
Törvényhatósági közút:	33.471 km
Községi közlekedési közút:	56.692 km
Vasúti stb. út:	0.335 km
Összesen:	<u>120.870 km</u>

7. Salgótarjáni útbiztosi körzet. Útbiztos: Holecz József.

Kezelt fő közlekedési törvényhatósági közút:	16,687 km
Törvényhatósági közút:	55,973 km
Községi közlekedési közút:	71,813 km
Vasúti stb. út:	0,855 km
Összesen:	145,328 km

A magyarnándori útbiztosi szertárban a következő felszerelési tárgyak voltak; ezeket használták az útfenntartási munkáknál: vastalicska, fatalicska, kavicsrota, kavicsvilla, csákány, ásó, lapát, széles kapa, keskeny kapa, sárhúzó, vasgereblye, kasza, nyomzsinór, vas kavicsshalommérő, árokminta, sodronykosár, rámás fűrész, ágfűrész, falapát, számsablon, számjegysablon, hézagtisztító vas, fanyeső olló, hernyózó olló, permetezőgép, vízimérték, gumicsizma, útüri címer, útüri óv, útüri tárcsa, vaskazetta.

1946. november 15-én a 63 020/1946. V. 1. számú rendelet értelmében államosították a 21. számú hatvan—losonci út 7,234—15,333 km és 20,347—23,304 km közötti szakaszát. Az út ezzel az egri államépítészeti hivatal kezelésébe került. A két úttört is áthelyezték, ekkor készült el Patkó János zagyvaszántói úttör és Tóth János jobbágyi úttör leltára 1947. január 10-én. A leltár alapján képet kapunk az úttörök szerszám- és felszerelési tárgyairól: ezért érdemes felsorolni: vastalicska, kettős csákány, ásó, földlapát, kavicsvilla, vasgereblye, sárhúzó, vas árokminta, nyomzsinór, jelzőtárcsa, útüri címer, esőköpeny, gumicsizma, drótkefe, meszelő és fa hóéke tartozott leltárilag hozzájuk.

A vármegyei közúti alap 1947/43. évi költség-előirányzata a nehézségeket tárta fel. A bevételi rovatban a kézi napszám váltságát 7 Ft-ban, az ígás napszám váltságát 30 Ft-ban, tehén és szamar után 12 Ft-ban, a géperejű járművek után a közmunka váltságát 30 Ft-ban állapították meg. A községi közmunka igénybevételét 90 % -ban, de 100 %-os kötelező megváltásban mondták ki. Az összes közmunka 90 %-át a vármegyei közúti alap kapta, 10 %-ot pedig a községeknek engedtek át, kizárólag a községi utak fenntartására. Az utak karbantartására a költségvetés km-ként 20 m<sup>3</sup> kavicsot irányzott elő, továbbá 15 km hengerlést és 20 kisnyílású híd ideiglenes jellegű építését is tervezte. De szükség lett volna a megyében még 15 km út hengerlésére, mintegy 375 000 Ft-ért. Ha pedig az állandóan fokozódó személy- és teherautó-forgalmat veszik figyelembe, és ezt maradéktalanul ki akarják elégíteni, akkor egyes elpusztult útszakaszokat teljesen át kell építeni, az ideiglenes hidak helyett — melyeknek jelentős fenntartási költségei évről évre nagyobbak — végleges jellegű hidakat kell felépíteni. Ez azt jelentené — hogy a 3 éves terv kapcsán — évenként 100 km utat kellene áthengerelni és építeni, ezek költsége 2 500 000 Ft. A legszükségesebb 60 m<sup>3</sup> kavics kilométerenként, 48 000 forintos bevételhez még 5 700 000 Ft kellene, hogy a 3 év alatt a tervezett korszerűsítések megvalósuljanak. Ez azt jelentette volna, hogy a jelenlegi költség háromszorosa, azaz 9 000 000 Ft lett volna szükséges az államépítészeti hivatal számára.

Az 1947—48. költségvetési évre a célkitűzés a teljesen tönkrement és autóközlekedésre alkalmatlan 121. számú vác—ipolysági fő közlekedési közút megyehatár—Zebegény közötti 20 km-es szakaszának teljes helyreállítása volt. Az



összes törvényhatósági közúton 20 000 m<sup>3</sup> kőanyag beszerzése, helyszínrre szállítás, a harcok során elpusztult, megromlásodott úttartozékok kicserélése, újjáépítése folyt. 1947-ben kezdődött meg a megyei útgépjavitó és -tároló telep újjáépítése. A vármegyei útalap 2 darab gőzhengerrel (MÁV UH—12 típusú, 15 tonnás), 1 db személygépkocsival (Renault 1947) és 1 darab teherautóval (Mercedes—Benz típusú, 4 tonnás, pótkocsis) rendelkezett. Állami vonalon 1 darab (Mercedes—Benz típusú 13 tonnás) üzemképtelen motoros úthenger, 1 db üzemképes Diesel Munktell Eskilstuna, 14 tonnás). 1 db teherautó (GMC 4 tonnás) és 1 db személygépkocsi (TATRA 57 típ.) volt. Állami tulajdonban 3 darab Ganz gyártmányú kötőrő gép, a vármegyei tulajdonban 2 darab üzemképes, szintén hasonló típusú kötőrő gépe volt. A megyei közúti alapnak az 1946/47. évi 2 millió forintos előirányzati összegéből alig folyt be 500 000 forint. Ez az útépitéseket csak lassította.

A közlekedésügyi miniszter a 3 éves újjáépítési terv keretében Nógrád megyében 30 km-nyi bekötőút-építési programot engedélyezett. Ebből az első évben a Bercel—Vanyarc közötti útszakasz épült újjá, nagy részben állami költséggel, 7 km hosszúságban.

A megye közútjainak leromlott volta mellett a háborús események következtében a hidak még súlyosabb kárt szenvedtek. 409 híd közül 88 híd robbantott fel, 953,3 m hosszúságban. (Összes hosszúságuk: 2407 m volt). A hidak 40 %-a megsemmisült. Az államépítészeti hivatal a legszükségesebb helyeken hidmegerősítési munkákat végzett, hogy a forgalom megindulhasson. A legtöbb esetben a mederben fekvő lerobbantott hidra épült fából az új szerkezet, így az átfolyási keresztmetszélyt nagymértékben lecsökkentették, ami állandó árvízveszélyt jelentett. (A 88 felrobbantott hídból 23 állami közúton, 65 a megye tulajdonát képező utakon volt). A törvényhatósági utakon 7 felrobbantott híd helyén építettek nagy teherbírású fahidat, s egyet végleges kivitelben vastartókra építve. A 3 éves terv keretében az összes felrobbantott híd végleges formában akarták újjáépíteni.

1947. decemberére az államépítészeti hivatal részben megoldotta a közutak fedanyaggal való ellátását. A kapott hitel lehetővé tette 35 helyen kisebb kőbányák nyitását. Ezekben 18 000 m<sup>3</sup> követ (3000 vagon) termeltek. Az önjáró, kőzúzó gépekkel összezúzott követ fenntartási kavicsként használták fel. Elkészült a cserhátszentiványi bekötő út építése 3,5 km hosszban, s ezzel Nógrád megye első helyen állt a 3 éves terv végrehajtásában, mert a kedvező helyi adottságok miatt (kőbányák) az útépitéseket egy évvel előbbre hozhatták. A megyében több helyen kisebb-nagyobb útjavítási munkák is folytak. A felrobbantott hidak közül 85 még ideiglenes facölöpökön állt és csak 30 hídát pallozták át. 1947 végére a megye úthálózata a következő képet mutatta (km):

Megnevezés	Hossza	Végl. kőburk.	Aszfalt- burkolat	Maka- dám:	Föld
Állami út	165,203	7,623	0,961	156,619	—
Főközl. törvényh. út	198,545	4,446	—	193,414	—
Törvényhatósági út	238,391	1,192	—	226,738	10,461
Vicinális út	394,005	2,790	—	360,921	28,294

Megnevezés	Hossza	Jó állapotban	Rossz állapotban	1946-ra helyreáll.
Állami út	165,203	136	29	12
Főközl. törvényh. út	193,545	70	128	4
Törvényhatósági út	238,391	80	158	2
Vicinális út	394,005	90	304	—

Megindult a szocializálás folyamata az útügyi szolgálat területén is. A 6900/1948. Korm. számú rendelet a közúti alapból fenntartott közutak állami kezelésbevételét rendelte el, 5 év időtartam alatt. Új útkategóriákat állapítottak meg:

1. elsőrendű fő közlekedési közutak 1— 9 számig
2. másodrendű fő közlekedési közutak 10 99 számig
3. harmadrendű fő közlekedési közutak 100—999 számig
4. összekötő utak
5. bekötő utak
6. vasúti stb. hozzájáró utak.

1947. november 1-től megalakult az Útigépjavitó és Kölcsönző Vállalat, mely az államépítészeti hivataloktól átvette az állami gépeket. 1949. december 31-től a törvényhatóság tulajdonában levő gépeket is átvette. 1948-ban a közutak fenntartása, kavicsanyaggal való ellátása ismét nehézségbe ütközött. Ezért ebben az évben 26 kis kőbányát üzemeltettek, ahonnan 20 000 m<sup>3</sup> kőanyagot termeltek ki. Ezzel az Államépítészeti Hivatal önellátásra rendezkedett be, a hengerlési munkákat már 10—15 km hosszon fejezte be. A 3 éves terv keretében megkezdtek a Bercel—Vanyarc törvényhatósági közút 7 km-es szakaszának építési munkáját. De építési munkák folytak a Kutasó—Herencsény és Vanyarc—Kálló—Verseg közötti szakaszon is.

A hidak közül hetet teljesen befejeztek, provizorikus jelleggel 15 hidat készítettek el, s ezzel a tervidőszak első évében 22 felrobbantott híd épült meg. Az útügyi szolgálat folyamatos volt, sőt a szükséges szerszámokat is biztosítani tudták. Ezenkívül az útüőrök 1 pár bakancsot és 1 rend ruhát is kaptak. 1948-ban szervezték meg az ÁÉH gépjávitó műhelyét. 1948 végére a megye területén 81 km út hengerléses helyreállítási munkája az úthálózat mintegy 10 %-án fejeződött be. Az útfenntartáshoz 6 zúzógéppel 20 000 m<sup>3</sup> zúzott követ állítottak elő. Az útépités a Bercel—Vanyarc közötti 3,5 km hosszön befejeződött. 1948-ban 24 végleges vasbeton híd készült el. 1949-ben már 30 vasbeton hidat kívántak építeni a közutakon, s ezzel kapcsolatban október 30-án jelentették, hogy Nógrád megyében egyedül az országban, 1948-ban egyetlen hètre sem állt le az út- és hídjavítási munka.

1949 első felében elkészült a Bercel—Vanyarc közötti út teljes 7 km-es szakasza. A házi kőbányákból 30 000 m<sup>3</sup> kőanyagot termeltek. Az első fél évben 14 vasbeton híd is elkészült, de év végére 34-et akartak átadni a forgalomnak. Az év végére (november 29) 13 100 km utat építettek meg, a kőbányákban 10 500 m<sup>3</sup> kőanyagot termeltek, azt a 60,1 km hengerléses útfenntartásnál használták fel. Befejeztek 11 hidat, s tervbe vették további 5 híd megépítését. Az útüőrök brigádba szerveződve végezték az útfenntartási munkálatokat. 1949. december 31-én megszűnt a Közúti Alap, melynek felhasználásával az 1890. I. tc. alapján dolgoztak.<sup>29</sup>

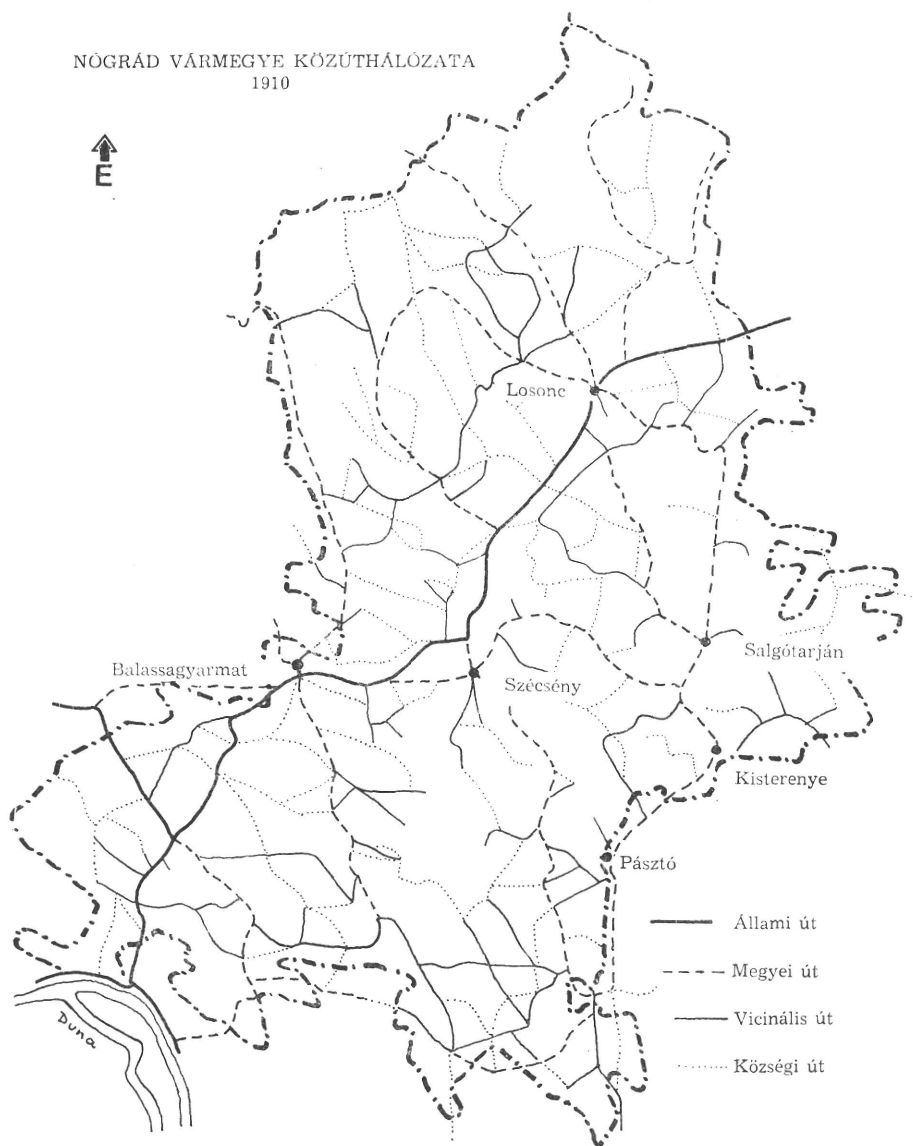
A Nógrád megye területén levő közutak úthálózati kimutatása az 1948. március 15-i állapot szerint:

I. Fő közlekedési állami közutak összesen:	147,830 km
1. Budapest—balassagyarmat—kassai	70,267 km
2. Rétság—ipolysági	22,786 km
3. 21. számú hatvan—losonci (Heves megye kezelésében)	29,076 km
4. 209. számú szécsény—zagyvapálfalvai	25,701 km
II. 1949. január 1-én (25,200/1549. Köz. M. számú rendelet értelmében) államosítandó törvényhatósági közutak összesen:	130,649 km
1. 121. számú vác—ipolysági	62,247 km
2. 200. számú bercel—jobbágyi (a 23,521—24,447 km-ig az alsótold—zagyvaszántói közút 13,518—14,444 km szakaszával 926 m közös szakasz)	28,172 km
3. 206. számú balassagyarmat—aszódi (a 13,730—13,987 km-ig a kétbodony—alsótoldi közút 9,725—9,982 km szakaszával 257 m közös szakasz)	33,396 km
4. 214. számú kápolna—füleki	6,834 km
III. Egyéb törvényhatósági közutak	290,289 km
IV. Községi közlekedési, vicinális közutak	406,295 km
V. Vasúti utak	6,902 km

#### Összesítés:

I. Fő közlekedési állami közutak összesen:	147,830 km
II—V. Vármegyei közutak összesen:	834,135 km
Állami és vármegyei közutak összesen:	981,965 km

NÓGRÁD VÁRMEGYE KÖZÚTHÁLÓZATA  
1910



1937 végén a megye állami közútjainak 94 0/0-a vízzel kötött makadámút. 5 0/0-a pedig kiépítetlen földút volt. A nagyobb teherbírású utak hossza alig haladta meg a 11 km-t.

A felszabaduláskor a megye közútjaira jellemző volt a korszerűtlenség és az elhanyagoltság.

A megye útviszonyainak megjavítására csak a felszabadulás után, a törvényhatósági utak 1949. évi államosítását követően került sor. Az első feladat az állagmegóvás és a nagyobb forgalmú utak korszerűsítése volt.

Lényeges szervezeti változások az útépités és -fenntartás terén a népgazdaság fejlődésével voltak kapcsolatosak. A Népgazdasági Tanács 339/XVIII/1949. N. T. határozata a Minisztertanács 340/1949. Mt. rendeletével a közúti fenntartási munkákat, amelyeket 1868-tól az államépítészeti hivatalok házilagosan végeztek, 1950. január 1-től vállalati úton rendelte végrehajtani. Ezért minden megye székhelyén útfenntartó vállalat alakult. A megyében 1950-ben ez a Balassagyarmati Útfenntartó Vállalat NV. néven jött létre. A személyzetét és felszerelését részben az államépítészeti hivataltól vette át.

Ez a vállalat útépitési munkákat is végzett, az ellenőrző tevékenység azonban továbbra is az államépítészeti hivatal kezében volt.

A megyei tanácsok működésének megkezdéséről szóló 143/1950. (V. 18.) Mt. számú rendelet alapján a helyi tanácsok augusztus 1-i megalakulásával az államépítészeti hivatalokból a megyei tanácsok vb VIII. közlekedési osztályát szervezték meg.

A későbbiekben a tervosztály megalakulásával a IX. számot kapták. 1954. március 31-ig az állami közutak feletti jogkört a területileg illetékes megyei tanács vb gyakorolta.

A Város- és Községgazdálkodási Minisztérium megalakulásával választották szét a helyi, tanácsi és az állami úthálózatot. A Minisztertanács 517/IV/1953. számú határozatával az állami közutak tartozékaikkal, felügyeletileg 1954. április 1-től ismét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium alá tartoztak, s ezzel a megyei tanács közlekedési osztályát megszüntették. Az említett MT.-határozat szerint az ország közútjait állami, megyei és községi (városi) utak csoportjába kell besorolni. A gyakorlatban azonban az utakat csak két osztályba, az állami és községi utak osztályába sorolták. A KPM az állami közutak igazgatására 12 Közúti Kirendeltséget szervezett. Nógrád megye az Egri Közúti Kirendeltséghez tartozott. Vállalati vonalon is szervezeti változások történtek, a megyei tanácsok felügyelete alá tartozó útfenntartó vállalatokat 1954. január 1-től a KPM felügyelete alá rendelték. A 19 útfenntartó vállalatot a közúti kirendeltségekkel azonos székhellyel 12 vállalattá vonták össze. 1951. október 8-án 381/19/1951. N. T. számú rendelettel Útfenntartó Teherautó Fuvarozási Vállalat felállítását rendelték el. Ez alakult át 1955. január 1-től Közúti Kőanyag Szállító Vállalat néven szállítmányozási vállalattá. Az ötéves tervidőszakban az útépités területén számottevő fellendülés következett be. A közúti közlekedés az egyik legfontosabb ággá alakult. Ebben az időszakban a következő útvonalakat építették át állandó burkolatúra:

1. a 21. sz. hatvan—salgótarjáni úton 10,100 km, makadám (1950-ben)
2. a 21. sz. hatvan—salgótarjáni úton 8,500 km, beton (1952-ben).

Az útépités legfontosabb anyaga továbbra is a kő volt, a makadámutak korszerűsítését igyekeztek vele megoldani. A cél az volt, hogy pormentes utakkal kössék össze a megyei székhelyeket a fővárossal, illetve a járási székhelyekkel.

A nagyobb beruházási munkák közül a megyében a 21. számú hatvan—salgótarjáni fő közlekedési út átépítését lehet megemlíteni. A makadámburkolatoknál víz helyett bitumenes kötőanyaggal történő hengerlés tört előre. A makadámutak olajos portalanítása is megkezdődött.

1956 végére az 1000 tonnás napi forgalmon felületi teherbírású pormentes utak hossza közel 70 km-re nőtt a megyében és ezzel egyidejűleg a vizes makadámutak aránya 90, a kiépítetlen földutaké pedig 3 százalékra csökkent. Az útfenntartási munkák racionálisabb végrehajtása érdekében a KPM 1958. május 1-től a közúti kirendeltségek és az útfenntartó vállalatok személyzetéből megalakította a közúti igazgatóságokat, az útfenntartó vállalatok pedig közúti üzemi vállalattá alakultak át. Az igazgatóságok saját hatáskörükben szereztek be a makadám útpályák fenntartásához szükséges fedanyagot, végezték az útfenntartási, ültrendezési munkákat, az úttartozékok fenntartását.

Az útüri munkák kiküszöbölése érdekében az útfenntartás gépesítése is megkezdődött. A tanácsi utak fenntartását a tiszta profilú megyei és városi vállalatok, továbbá a vegyes profilú tanácsi vállalatokon belül önálló elszámolású egységként működő útkarbantartó részlegek látták el.

Nógrád megyében 1956. után lényegesen meggyorsult a korszerűsítési munka. 1957. és 1963. között a legjelentősebb változást a hatvan—salgótarjáni fő közlekedési út teljes átépítése jelentette. 1963 végére a gépkocsi-közlekedésre alkalmas portalanított utak hossza az 1956. évi 70-ről 264 km-re nőtt (3,8-szoros növekedés), a vízzel kötött makadámutak aránya ugyanakkor 70 százalék alá csökkent.

Az országos növekedési ütemnél gyorsabb volt a megyében a portalanított utak hosszának növekedése, tekintve azonban, hogy a megye kiindulási állapota kedvezőtlenebb volt az országosnál, így Nógrádban 1963. évi arányuk csak 27,6 %, ami még mindig lényegesen alacsonyabb volt, mint az országos 51,3 %.

Az 1963-at követő időszakot megyénkben az úthálózat országos arányokat is meghaladó igen gyors ütemű korszerűsítése jellemezte. A megye vízzel kötött makadámútjainak több mint kétharmadát portalanították, illetve a már korábban portalanított útszakaszokkal együtt aszfaltburkolatú úttá építették át. Ez utóbbiak hossza, az országos 5,5-szeres növekedéssel szemben 7,3-szorosra nőtt 1963. és 1968. között és így a nagy teherbírású pormentes utak aránya a megyében elérte a 44 százalékot, tehát lényegesen közelebb került az országos 53,3 százalékos arányhoz.

A gyors és nagyméretű növekedés ellenére Nógrád megye a pormentes utak arányában még mindig az ország 16. megyéje volt sorrendben és csak Tolna, Bács és Baranya megyék részaránya volt rosszabb. Kedvező, hogy 1963—1968. között a portalanított makadámutak hossza közel kétszeresére nőtt és ezzel az arányuk azonos lett az országoséval. A vízzel kötött makadámutak aránya — a csökkenés ellenére — még mindig igen magas volt (20 % körüli), és az ország ilyen burkolatú útjainak 8,2 %-a Nógrádban volt.

*Az állami közutak megoszlása főbb burkolatnemek szerint:*

Megnevezés	Az útburkolat megoszlása			Nógrád megye:	
	<sup>0/0</sup>		Országosan km	1968 év az	
	Nógrád megyében			1963 <sup>0/0</sup> -ában	
	1956	1963	1968		
Kő- és keramit utak	1,6	1,4	1,3	29	90
Betonutak	0,9	3,1	3,0	12	80
Aszfaltutak	0,7	5,4	39,7	380	729
Pormentes utak össz.	3,2	9,9	44,0	421	443
Portalanított makadám- utak	4,0	17,7	33,5	320	189
Vizzel kötött makadám- utak	89,7	69,3	19,5	186	28
Kiépítetlen földút	3,1	3,1	3,0	29	97
Összesen:	100,0	100,0	100,0	956	100

Nógrád megye településszerkezetéből és gazdaságföldrajzi helyzetéből (vasútvonal-kiépítési nehézségek) adódóan az ország egyik közutakkal legsűrűbben behálózott területe lett. 1968-ban a 100 km<sup>2</sup>-re jutó úthálózat hossza a megyében 37,6 km volt. Ennél sűrűbb úthálózatot csak az aprófalvas település: Vas, Zala és Győr-Sopron megyében találhatunk. A 10 ezer lakosra jutó közúthálózat hossza tekintetében — ezt a településszerkezet a legerősebben befolyásolja — Nógrád megye az országos átlagnál magasabb 40,3 km-es mutatójával Vas, Zala, Veszprém, Somogy és Tolna megye után a 6. helyet foglalta el. A megye úthálózatának hossza a felszabadulást követő két évtized alatt lényegében nem változott és így a fejlődést alapvetően az előbbieken vázolt korszerűsítési munkák jellemezték.

Ez azonban megteremtette annak a lehetőségét, hogy a megye valamennyi települését a személy- és teherforgalomba be lehetett kapcsolni. Ez a feladat annál is sürgetőbb volt, mert helybéli vasútállomás a megye községeinek csak 36 <sup>0/0</sup>-ában van.<sup>30</sup>

*Az utak burkolata a következő táblázat szerint változott:*

Az utak burkolata	1965	1967	1969	1970
A pormentes burkolatú utak				
hossza (km)	307	600	826	858
A vizes makadám	620	331	100	71
A kiépítetlen	29	24	29	28
Összesen:	956	955	955	957

A közutak az utak jellege és burkolata szerint 1970-ben:

Utak jellege	Pormentes	Vizes makadám	Kiépítetlen	Az összes
	b u r k o l a t ú			
Főúthálózat	170	—	—	170
Összekötő utak	443	20	6	469
Bekötő utak	234	49	22	305
Állomáshoz vezető út	11	2	—	13

Az Egri Közúti Igazgatóság Nógrád megyei Kirendeltsége 1969-ben tűzte ki célul, hogy eltünteti a kezelésébe tartozó úthálózatból az utolsó makadám-utat is. A megye valamennyi útja portalanított út lesz, s közel 40 millió Ft értékben végeznek munkálatokat. A megye 955 km hosszúságú útvonalaiból 324 km-en változik majd az útburkolat.<sup>31</sup>

Már 1969-ben felvetődött az a gondolat, hogy az Egri Közúti Üzemi Építő Vállalat Nógrád megye területén működő építésvezetéseiből szükséges lenne egy önálló vállalatot létrehozni a megyei tanács vb irányítása alatt. Ezzel lehetne csak elérni, hogy a megyei utak felújítása és az új utak építése Nógrádban ne szoruljon háttérbe. A megyei napilap, „Utak, de milyenek?” cím alatt fogalmazta meg az önálló megyei hatáskörű vállalat szükségességét, mert addig sem lesz jobb nálunk a helyzet, míg a megye mostohagyereke az Egri Közúti Üzemi Vállalatnak. Ugyanis nem csak egy meglévő hátrányt kell pótolni, hanem a fejlődés új követelményeinek is eleget kell tenni.

A megye útjainak egy része — a vasútfejlesztési koncepció miatt, mely a személy- és áruforgalmat fokozatosan a közútra kívánta terelni — jelentősen romlott. Az Egri Közúti Igazgatóság — ahová Nógrád megye is tartozott — a harmadik ötéves tervben (1966—70) elsősorban a megyei és járási székhelyek összeköttetésének a biztosítását, a vízzel kötött makadámutak romlásának megállítását, az idegenforgalmi igények jobb kielégítését tűzte ki célul a megye vezetésével egyetértésben.

Nógrád megyében a szécsényi járásban és a megye nyugati részében javultak az útviszonyok. A Budapest—Vác—Rétság—Parassapuszta közötti mintegy 23 km-es út korszerűsítése több mint 115 millió forintba került. Befejeződött a Balassagyarmat—Aszód közötti út korszerűsítése, a Becske átkelési szakasz kivételével. A Bánk—nógrádkövesdi út áthengerlése 17 km hosszban befejeződött. Megoldották Diósjenő és Nógrád községeknek a 2. számú főútvonallal való összeköttetését.

Nógrádsípek, Nógrádmegyer, Litke, Mihálygerge és több más forgalmas település útjai szilárd, állandó burkolatot kaptak. Nógrád megyében a korszerűsített, pormentes útburkolatok aránya az 1966. évi 29,8 %-ról, 1969-ben 43,5 %-ra növekedett, míg a makadámurkolatok aránya 46,2%-ról, 10,5%-ra csökkent. A tervezett 40,5 km-nyi korszerűsítésből a harmadik ötéves terv időszakájában 37,8 km, a 170 km-nyi fenntartásos hengerlésből pedig 154 km készült el. A lemaradást a kő- és a kapacitáshiány magyarázza. Ehhez a kedvezőtlen



téli időjárás is hozzájárult, az utakon keletkezett olvadási kár 11 millió forintot tett ki. A többi utat csak az olvadás okozta útkárok helyrehozása után lehetett kiépíteni.

Egy önálló megyei közúti vállalat létrehozása sürgős feladattá lett. Az új, önállóan gazdálkodó vállalatnál többek között a megyei utak gyorsabb ütemű megjavítását várták.

Az erősen megrongálódott és korszerűtlen állami közutak fejlesztésének meggyorsítására, minőségének megjavítására a kormányhatározat intézkedett. Végrehajtásának elősegítésével a negyedik ötéves tervidőszakban 50 százalékkal nagyobb összegű program beruházási és pénzügyi problémáival, majd ennek kapcsán a bankra háruló feladatokkal és teendőikkel foglalkoztak 1970. június 8. és 12-e között Salgótarjában a MNB megyei igazgatóság műszaki és pénzügyi szakemberei.

Nógrád megyében, Salgótarján székhellyel még ebben az évben létrejött az önálló közúti igazgatóság. Ez azt jelentette, hogy a megye útépitésének finanszírozását az MNB megyei igazgatósága átveszi Heves megyétől.<sup>33</sup>

## VII. A KPM Salgótarjáni Közúti Igazgatóságának tevékenysége 1970-től

A KPM Salgótarjáni Közúti Igazgatósága 1970. november 15-én alakult meg. Ezt megelőzően az országos közúthálózat Nógrád megye részének fenntartásáról az Egri Közúti Igazgatóság gondoskodott. Az igazgatóság a IV. ötéves terv beindulásával, 1971. január 1-vel kezdte meg önálló jogi személykénti működését, s ezzel egyidőben az állami utak és hidak fenntartásával és üzemeltetésével kapcsolatos feladatok ellátását Nógrád megyében.

Az ország úthálózatát az 1962. évi 21. számú tvr. kategorizálta, eszerint az úthálózat országos közutakból, tanácsi közutakból és saját használatú utakból áll. Az osztályozás alapját többek között az utak forgalmi jelentősége szabta meg. Az országos közúthálózat a továbbiakban főutakra és alsóbbrendű utakra oszlott. Az országos közúthálózat új osztályozása 1965-ben készült el.

Ez a közel 30 000 km országos közútból 6000 km-t a főhálózatba sorolt. Az igazgatóság kezelésébe 205,7 km főúthálózat került. Ennek megoszlása: 2. számú fkl-út 36,253 km, 21. számú fkl-út 85,356 km, 22. számú fkl-út 66,614 km, 23. számú fkl-út 17,531 km. Az országos főúthálózat mintegy 3,4 %-a van tehát Nógrád megyében.

Az országos közúthálózat burkolat szerinti megoszlása (1970)

Burkolat	Országos szinten		Nógrád megye	
	km	%	km	%
Állandó burkolat	15659,9	53,3	483,1	51
portalanított mak.-út	10159,3	34,6	369,2	38,6
vizes makadámút	2267,6	7,7	71,0	7,4
földút	1302,9	4,4	28,4	3,0
Összesen:	29390,2	100,0	956,7	100,0

	Terület (km <sup>2</sup> )	Lakosság (1000 fő)	Közút hossza (km)	100 km <sup>2</sup> -re jutó közút (km)	1000 lakosra jutó közút (km)
Országosan	93 030	10 200	29 246	32	3,5
Nógrád megye	2 544	240	956	38	3,9
Országosan el- foglalt hely:	18	19	18	4	6

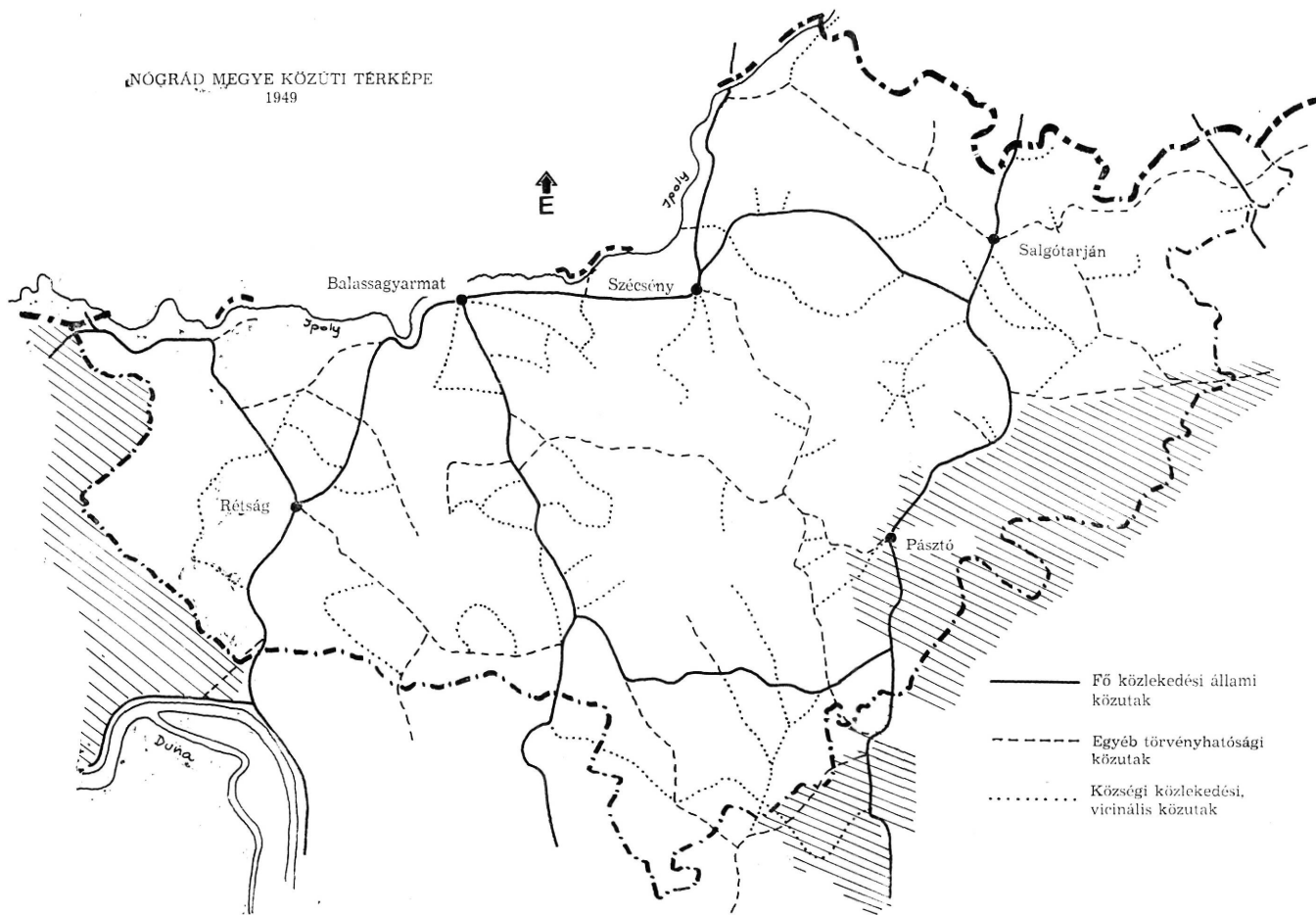
Nógrád megye közöttal való ellátottsága a megye lakosságának számához viszonyítva az országos átlag felett van. A burkolatok kategorizálása szempontjából, minőségileg azonban az utolsók közé tartozik a megye. 1950 óta országosan a burkolatok átlagszélessége 25 %-kal nőtt, de így is csak 4,7 m, a megyében ez az arány 13 %-kal nőtt, 4,64 m-re.

1969-ben került sor a tanácsok kezelésében levő utak, hidak helyzetének megtárgyalására, ugyanis a karbantartás hiánya miatt ezek az utak rendkívül rossz állapotban voltak és az évről évre növekvő összegű, útjavítás célját szolgáló pénz felhasználatlanul a tanácsoknál maradt. A növekvő forgalmi követelményeknek a tanácsi kezelésben levő utak csak korlátozott mértékben feleltek meg.

A megyei kivitelező szervek tevékenysége két fő részre volt osztható:

1. új utak építése és utak felújítása
2. karbantartási munkák elvégzése.

NÓGRÁD MEGYE KÖZÜTI TÉRKÉPE  
1949



Salgótarjánt kivéve a megfelelő kapacitás az új utak építésére, illetve felújítására az Egri Közúti Építő Vállalat III. és IV. számú építésvezetősége részéről részben rendelkezésre állt, de a karbantartó munka nem volt megoldva. A karbantartási hitelösszeg gazdaságos felhasználása érdekében az alábbi három szervezetet kellett létrehozni:

1. rendszeres útfelügyelet
2. folyamatos karbantartás
3. tervszerű, megelőző karbantartás.

A megyei tanács vb 1969. augusztus 26-án megtárgyalta és 97/1969. számú határozatával elfogadta a különböző szintű tanácsi útkarbantartó szervezetek létrehozásának irányelveit. A tervszerű megelőző tanácsi útkarbantartó szervezet létrehozásánál a 108/1969. számú (IX. 23.) vb-határozat döntött. Mindhárom funkció ellátására létrehozták a megyei tanács vb útkarbantartó költségvetési üzemét. Működési területe Nógrád megye, székhelye Vizslás—Újlakpuszta, bányatelep. Az útkarbantartó költségvetési üzem a tervezett 1970. február 1-e helyett június 10-én indult be. A vb-határozat nem foglalkozott a járási és városi szintű folyamatos karbantartó szervezet megalakításával, de folyamatos útkarbantartó munkacsoportot hoztak létre a balassagyarmati, pásztói, salgótarjáni, szécsényi és rétsági járásban.

A vb döntésére azért volt szükség, mert a tanácsi utak a növekvő forgalmi, üzemi és kommunális igényeknek egyre kevésbé feleltek meg. 1959-ben a tanácsi úthálózat mintegy 15 %-a volt kiépítve. A települések külterjes fejlődési irányát figyelembe véve 1967-re a kiépített utak aránya a felére csökkent volna. 1959—67. között az ÉKV-osztály a legindokoltabb útépítési igényeket kívánta kielégíteni. A kiépített utak aránya így 1967. év végére 25 %-kal emelkedett. Hosszuk 164 km-rel nőtt. 1960—68. között 50 db vasbeton híd is felépítettek.

A tanácsi utak, hidak kiépítettségi átlaga 1965-ben sem érte el az országos szintet. A korszerű burkolatú utak természetes elhasználódása gyors volt. 1961—63-ban a bányai utak is tanácsi kezelésbe kerültek, az útüri létszámot ezért növelni kellett. A megnövekedett hitel és a rendelkezésre álló útüri létszám ellenére sem következett be jelentős javulás az utakon. A tanácsi utak, hidak állapota azonban az egész ország területén a megyei helyzethez hasonlóan alakult.

A bányai utak tanácsi kezelésbevételével a járások és városok részére az utak, hidak költséghelyén 20 fő útüri létszám állt rendelkezésre. Az útfelügyelő szakaszra a közút jellegétől függően 80—280 km-t számítottak.

*Az útfelügyeletet a következő megoszlásban kívánták megszervezni.<sup>32</sup>*

Város, járás	Jelenlegi útóri létsz.	Javasolt útfelügye- lői létsz.	Ellátandó úthossz. km
Balassagyarmat	2	1	41
Salgótarján	6	1	81
Balassagyarmati járás	—	1	272
Pásztói járás	1	1	274
Rétsági járás	1	1	272
Salgótarjáni járás	9	2	198
Szécsényi járás	1	1	215
Összesen:	20	8	194,0 km/éő

*A tanácsi utak burkolata a városok belterületén Nógrád megyében:*

Megnevezés	1970	1973	1974	1975	(km)
Beton	—	0	0	0	
Kő, keramit	—	19	17	19	
Aszfalt, bitumen	—	17	21	27	
Portalanított makadám	—	33	32	34	
Vízzel kötött makadám	—	7	7	6	
Kiépítetlen	—	79	79	76	
Összesen:	133	155	156	162	

1971-ben a Nógrád megyei 956,7 km országos közút 51 %-a volt állandó burkolattal ellátva, ami 488 km útnak felelt meg, míg 46 %-a portalanított, vagy vizes makadámút minőségét érte csak el, 3 %-a pedig földút volt. Az állandó burkolattal ellátott utak közül az itatott aszfalt 73,8 %-ot, míg a többi (beton, aszfaltbeton) 26,2 %-ot tett ki.

Nógrád megye úthálózata a negyedik ötéves terv beindításakor eléggé gyenge szilárdságú burkolattal rendelkezett, amelyek nem feleltek meg a gyors ütemben fejlődő közlekedés követelményeinek. A meglévő leromlott útállapotok felszámolása és a fejlődő igényekkel való együttlépés nagy anyagi és szellemi kapacitás igénybevételét követelt.

*A közúthálózat összetétele:*

Megnevezés	1965		1970		1974	
	km	%	km	%	km	%
Elsőrendű főút	85,4		85,4		84,1	
Másodrendű főút	84,1		84,1		84,1	
<b>Főutak össz.</b>	<b>169,5</b>	<b>17,7</b>	<b>169,5</b>	<b>17,7</b>	<b>168,2</b>	<b>17,4</b>
Bekötő utak	305,7		305,4		314,7	
Összekötő utak	467,8		469,3		468,3	
Állomáshoz vezető utak	12,6		12,6		12,6	
<b>Alsőbbrendű utak össz.</b>	<b>786,1</b>	<b>82,3</b>	<b>787,3</b>	<b>82,3</b>	<b>795,6</b>	<b>82,6</b>
<b>Úthálózat össz.</b>	<b>955,6</b>	<b>100,0</b>	<b>956,8</b>	<b>100,0</b>	<b>963,8</b>	<b>100,0</b>

*A burkolat minőségi összetétele:*

Megnevezés	1965		1970		1974	
	km	%	km	%	km	%
Állandó burk.	253,2	26,5	454,3	47,5	666,5	69,2
Nem állandó burk. és kiépítetlen	702,4	73,5	502,5	52,5	297,3	30,8
<b>Összesen</b>	<b>955,6</b>	<b>100,0</b>	<b>956,8</b>	<b>100,0</b>	<b>963,8</b>	<b>100,0</b>
Felülete (m <sup>2</sup> )	3 926 385		4 440 966		4 827 615	
Átlagszélesség	4,11		4,64		5,00	

Az igazgatóság tevékenysége megoszlott az út- és hídkorszerűsítési és a -fenntartási munkák között. A korszerűsítési feladatokat külső kivitelezőkkel valósították meg. Főbb kivitelező a Betonútépítő Vállalat és az Egri Közúti Építő Vállalat voltak.

Az intenzív, korszerű útfenntartási munkák bevezetését hátráltatta a nem kielégítő technikai felszereltségen túl az is, hogy az útori állomány nagyrészt a közúti szolgálatból kiöregedett, szétszórtan lakó útorokból állt. A fenntartási tevékenységet összesen 280 dolgozó látta el 1971-ben, ebből 49 fő műszaki-adminisztratív, 83 fő útor, 47 fő építőipari segédmunkás, 57 fő gépkocsivezető, gépkezelő, rakodó, 4 fő festő, 27 fő kisegítő alkalmazott, 13 fő részfoglalkozású dolgozó volt. 1975-ig 70 útor ment nyugdíjba.

*A gépállomány elosztása 1971-ben (db):*

	Salgótarjáni útmesterség	Balassagyarmati útmesterség	Rétsági útmesterség	Összesen
Szállító- eszközök, gépkocsik	7	5	4	16
Vontatók	4	1	3	8
Útjavító gépek	6	6	4	16
Egyéb gépek	2	3	2	7
<b>Összesen:</b>	19	15	13	47
Úthálózat hossza	330 km	318 km	309 km	957 km

A fenntartási, üzemeltetési tevékenység keretében a közvetlen irányítást három útmesterség végezte: a pásztói, a balassagyarmati és a rétsági. A pásztóit Salgótarjánba, a rétságit Nógrádkövesdre helyezték át. Létszámuk 1 útmester, 1—2 művezető, 1 adminisztrátor, 40—60 fő útőr, segédmunkás, gépkocsivezető és gépkezelő volt. Az alkalmazottak nagy része az ipar különböző helyeiről került új munkahelyre, hosszú útügyi szolgálattal szinte senki sem rendelkezett.

A munkálatok megkezdése előtt programtervezetet készítettek, felmérték a legsürgősebb feladatokat.

A vállalat munkái hármias tagolódásúak voltak:

1. útkorszerűsítések,
2. vállalati fenntartási munkák,
3. hídkorszerűsítések.

A vállalati fenntartási munkákat az összefüggő nagyobb útszakaszok teljes felújításánál használták fel. A 180 km hosszú útszakaszon tervbe vett aszfaltszőnyeg-készítés, ami felelte a megye főhálózatát és legfontosabb útjait, hosszú időre megoldotta volna a megyei forgalom több mint 50 %-ának zavartalan lebonyolítását. Elkészült még ugyanebben az évben a megye úthálózatának felújítási terve, melynek végrehajtása után az állandó burkolat arányával az országos átlaghoz felzárkózhatott volna a megye. 1972-ben saját fenntartási tevékenysége során az igazgatóság 110 km hosszúságú úton 444 228 m<sup>2</sup> felületi bevonást készített el. Itatásos, félitatásos hengerlést, útalapkészítést 149 922 m<sup>2</sup>-en végeztek, s ez több mint 30 km hosszúságú útpálya megerősítését jelentette: Sikerült burkolattal kátyúinak megszüntetése is, melynek eredményeként az utak járhatósága jelentősen megjavult. De még ezzel sem érték el azt, hogy a megye növekvő és gyorsuló közlekedésének minden követelményét kielégítsék.

A burkolt útfelület nagysága 1971-ben 4 516 110 m<sup>2</sup>, 1972-ben 4 591 819 m<sup>2</sup> volt. Az állandó burkolattal ellátott utak felülete az 1971. évi 2 750 650 m<sup>2</sup>-ről 1972-re 2 941 958 m<sup>2</sup>-re nőtt. A teljesített feladatok eredményeként az összes burkolattal ellátott útfelületből az állandó burkolattal ellátottak aránya az 1971. évi 51 %-ról 1972-ben 64 %-ra emelkedett. A földutak hossza azonban még mindig 23 km volt.

1973-tól a fenntartási munkafajtákon belül a szilárdabb burkolatot és a forgalmi igényeket jobban kielégítő tevékenység került előtérbe a korábbi időszakhoz képest.

Ennek eredményei az útpályák minőségében és a forgalom biztonságosabbá válásában mutatkoztak meg. A javulás mellett még mindig sok volt a tennivaló az elavult és korszerű forgalmi követelményeknek meg nem felelő utak megszüntetéséig. A fejlődést az állandó burkolattal ellátott utak területének változása jól szemlélteti:

Megnevezés	1972	1973	Eltérés (m <sup>2</sup> )
I. Állandó burkolattal ellátott utak (m <sup>2</sup> )	2 941 958	3 372 341	+ 430 383
II. Felületi bevonással kezelt portalanított vizes makadám (m <sup>2</sup> )	1 649 861	1 280 098	— 369 763
Összesen:	4 591 819	4 652 439	60 620

Az összes burkolattal ellátott útfelületből az állandó burkolattal ellátottak az 1972. évi 64 %-ról 72,5 %-ra emelkedett. A IV. ötéves terv négy éve alatt egyre nagyobb mértékben növekedtek az erősebb pályaszerkezetet biztosító munkafajták. Javult az utak minőségi állapota. Évről évre növekedett az állandó burkolattal ellátott utak részaránya az összes burkolt útfelületen belül. Az állandó burkolattal ellátott utakon belül az aszfalttal burkolt utak száma jelentősen emelkedett.

*Az országos közutak az utak jellege és burkolata szerint (km):*

Az utak jellege	burkolatú			Össz.	burkolatú			Össz.
	Por- men- tes	Vizes maka- dám	Kiépi- tet- len		Por- men- tes	Vizes maka- dám	Kiépi- tet- len	
Főúthálózat	170	—	—	170	168	—	—	168
Összekötő út	443	20	6	469	457	7	4	468
Bekötő út	234	49	22	305	268	30	17	315
Állomáshoz vezető út	11	2	—	13	12	1	—	13
Összesen:	858	71	28	957	905	38	21	964



1975. április 1-én két üzemmérnökséget hoztak létre, Salgótarjában és Balassagyarmaton. Személyi állományuk üzemmérnökség-vezető, annak helyettese, művezetők, adminisztratív dolgozók és 70—130 fizikai dolgozó. Ezek a szervezeti átalakulások tették lehetővé a gépek koncentrációját, hatékonyabb kihasználásukat. Egy-egy üzemmérnökséghez 460, illetve 500 km úthálózat tartozik.

Technológiai téren 1971-ben a kátyúzási műveletet túlnyomórészt száraz anyaggal végezték. Ezután a bitumenes alápermetezéssel és száraz anyaggal történő kátyúzás következett, ezt váltotta fel és szorította ki a hidegaszfalttal történő kátyúzás. Jelentős változás történt az igazgatóság technikai felszerelésében, annak korszerűsítésében is.

Új telephely épült Nógrádkövesden, bitumenlefejtő, -tároló és -melegítő telep, Rétságon raktár, kisebb műhely Salgótarjában. Elkészült a salgótarjáni központi géptelep is.

A gép- és járműállomány a l a k u l á s a	1971	1974	(db)
Személyszállító és személygépk.	8	27	
Tehergépjármű	17	31	
Homokszóró	2	8	
Hómaró	1	2	
Vontató	8	5	
Forgórakodó	6	11	
Földgyalu	3	3	
Úthenger	5	9	
Bitumenmelegítő	4	6	
Bitumenszóró	6	5	
Útfestő gép	—	1	
UNIMOG	—	1	
Műhelygépkocsi	1	1	
Összesen:	61	110	

A IV. ötéves terv végére a 961,3 km úthálózat 88,8 %-a állandó burkolattal lett ellátva, ezen belül az itatott aszfalt 56,7 %-ra csökkent az 1971. évi 73,8 %-ról. A portalanított, vizes makadám aránya 11,2 %-os, ami az 1971. évihez viszonyítva 37,8 %-os csökkenést jelentett. Növekedett az átlagos burkolatszélesség. A régi 4,64 m-ről 5,14 m-re. A főúthálózaton a burkolatszélesség mindenütt meghaladta a forgalombiztonsági szempontból szükséges minimális 6 m-t. 1975-ben 0—5,9 m-ig szélességű út hossza 495,4 km (51,5 %) a 6 m-en felüli szélességű 465,6 km (48,5 %).

## Közutak az utak burkolata szerint (km)

Megnevezés	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Pormentes burkolat	307	490	600	835	826	858	870	873	889	905
Vizes makadám- burkolatú	620	441	331	121	100	71	71	67	50	38
Kiépítetlen	29	24	24	29	29	28	23	23	21	21
<b>Összesen</b>	<b>956</b>	<b>955</b>	<b>955</b>	<b>956</b>	<b>955</b>	<b>957</b>	<b>964</b>	<b>963</b>	<b>963</b>	<b>964</b>

Vállalati fenntartás: 1000 m<sup>2</sup>

M e g n e v e z é s	1971	1972	1973	1974
Aszfaltszőnyeg	27,3	35,8	292,4	478,4
Hengerlés	121,8	70,1	4,0	49,9
<b>Házilagos fenntartás technológiák szerint</b>	1000 m <sup>2</sup>			
felületi bevonás	333,9	444,2	739,8	349
hengerlés	96,5	122,2	234,6	337
kátyúzás	37,1	32,0	18,4	8,7
szélesítés	—	—	58,8	121,8

Kimutatás a tmk jellegű munkákról 1971—1975.

Megnevezés	1971		1972		1973		1974		1975		IV. ötéves tervben	
	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>
Korszerűsítés főúthálózaton	8,9	66,8	—	—	3,3	41,8	—	—	1,2	10,6	13,4	119,2
korsz. alsóbbbr. bekötő út ép.	3,1	29,6	0,7	8,5	—	—	1,3	12,3	—	—	5,1	50,4
	5,7	24,8	—	—	—	—	—	—	—	—	5,7	24,8
Korsz. összesen:	17,7	121,2	0,7	8,5	3,3	41,8	1,3	12,3	1,2	10,6	24,2	194,4
Összes korszerű- sítés az úth. % <sub>0</sub> -ában	1,8	2,7	0,07	0,2	0,3	0,9	0,1	0,3	0,1	0,2	2,5	3,9
Aszfaltszőnyeg	5,0	27,3	7,0	41,4	48,2	292,4	66,0	474,5	40,0	277,5	166,2	1 113,1
Hengerlés	32,2	166,6	36,0	199,9	45,7	238,6	72,6	602,1	55,1	208,6	241,6	1 415,8
tmk-jellegű mun- kák összesen:	37,2	193,9	43,0	241,3	93,9	531,0	138,6	1076,6	95,1	486,1	407,8	2 528,9
tmk össz., az úthálózat % <sub>0</sub> -ában	3,9	4,3	4,5	5,2	9,8	11,6	14,4	22,3	9,9	9,8	42,4	51,1
Mindösszesen	54,9	315,1	43,7	249,8	97,2	572,8	139,9	1088,9	96,3	496,7	432,0	2 723,3
Mindösszesen az úth. % <sub>0</sub> -ában	5,7	7,0	4,6	5,4	10,1	12,5	14,5	22,6	10,0	10,0	44,9	55,0

## Házilagos kivitelezésű munkák (1971—75)

Megnevezés	1971		1972		1973		1974		1975		IV. ötéves tervben	
	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>	km	em <sup>2</sup>
Aszfaltszőnyeg	—		—		—		0,8	5,0	—		0,8	5,0
Hengerlés	16,8	96,5	23,2	122,2	44,7	234,6	58,0	514,6	55,1	208,6	197,8	1176,5
Házilagos tmk összesen	16,8	96,5	23,2	122,2	44,7	234,6	58,8	519,6	55,1	208,6	198,6	1181,5
Házilagos tmk- munkák %-ban	1,7	2,1	2,4	2,7	4,6	5,1	6,1	10,8	5,7	4,2	20,7	23,9
Úthálózat hossza	964,0		963		963		963		961		961	
Úthálózat területe		4516		4592		4592		4828		4946		4946

KIMUTATÁS AZ ÚTHÁLÓZAT VÁLTOZÁSÁRÓL 1971—1975.

Megnevezés	1971. január 1.				1975. december 31.			
	Hossza km	%	Burkolat területe m <sup>2</sup>	Átlag- szél. m	Hossza km	%	Burkolat területe m <sup>2</sup>	Átlag szél m
Beton	30	3,1	202 292	6,74	12	1,2	32 656	6,89
Aszfaltbeton, öntött aszfalt	37	3,8	256 404	6,93	198	20,6	1 334 887	6,74
Kevert aszfaltmakadám	16	1,7	106 642	6,66	10	1,0	57 480	5,74
Kötőzúzalékos és itatásos aszfaltmakadám:	360	37,6	1 914 828	5,31	485	50,5	2 529 614	5,21
Felületi bevonás	34	3,6	199 484	5,86	143	14,9	569 667	3,98
Kő és keramit Állandó burkolat összesen	11	1,2	166 321	6,02	6	0,6	39 028	6,50
Kétszer v. többször portalánított makadám	488	51,0	2 745 971	5,62	854	88,8	4 613 332	5,40
	369	38,6	1 467 121	3,97	64	6,7	249.023	3,89
Vizes makadám	71	7,4	227 904	3,21	25	2,6	84 470	3,38
Földút	29	3,0	—	—	18	1,9	—	—
Úthálózat összesen:	957	100,0	4 440 996	4,64	961	100,0	4 946 825	5,14

Az igazgatóság tevékenységét vizsgálva megállapítható, hogy saját fenntartásban kátyúzási munkálatokra 5 év során 101,9 ezer t követ használtak fel az utak megromlott állapotának kijavításához. A felhasználás évenkénti változása az 1971. évihez viszonyítva:

1971	100	%
1972	86,2	%
1973	49,6	%
1974	23,7	%
1975	15,1	%

Az utak állapotának javulásával egyenes arányban csökkent a kátyúzási feladat. A mennyiségi csökkenéssel egyidőben a használt anyag egyre jobban eltolódott a hidegaszfalt-keverék felé. Hengerlési, burkolatszilárdságot növelő munkát 5 év alatt 1176,5 ezer m<sup>3</sup>-en végeztek, az 1971-hez képest 121,9 %-os növekedés. Az 1971. évet figyelembe véve a fejlődési ütem állandó növekedést mutat:

1971	100	%
1972	26,3	%
1973	143,1	%
1974	433,2	%
1975	116,2	%

A növekedés mértéke 1973–74-ben volt a legnagyobb, mely abból adódott, hogy ezekben az években indult meg erőteljesebben az összekötő és bekötő utak burkolatának megerősítése, mivel a leromlás olyan mértékű volt, hogy kátyúzással nem lehetett biztosítani a forgalmi igények kielégítését.

A szélesítési munkálatokat 1974-ben kezdték meg azokon az utakon, ahol teljes burkolatmegerősítést is végeztek. Önálló szélesítés csak 1976-ban indult azokon az összekötő utakon, ahol aszfaltszőnyegezést is végeztek.

Az árok- és padkarendezési munkáknál a IV. ötéves terv ideje alatt összesen 189 000 m<sup>3</sup> földet mozgattak meg. Az 1971. évet 100 %-nak véve ez a munkafajta fokozatos csökkenést mutat:

1971	100	%
1972	71,6	%
1973	86,6	%
1974	54,8	%
1975	56,4	%

A csökkenés annak a következménye, hogy fokozták a hengerlési, szélesítési, felületbevonási munkát, amelynek végzéséhez több munkaórát kellett biztosítani, másrészt célgépekkel nem rendelkeztek.

A fenntartási költségek munkafajtánkénti megoszlását vizsgálva az látható, hogy az 5 év összességében a fenntartási munkafajták részaránya 71,2 %-ot, míg a forgalomtechnikai munkák részaránya 28,8 %-ot tett ki. A fenntartási

munkákra fordított összegek nagyságát az magyarázza, hogy az úthálózat állapota nem volt kielégítő, a többi megyéhez viszonyítva nagy volt az elmaradás és nem tudta kielégíteni azt a nagy igényt, amelyet a IV. ötéves terv kezdetével a gyors ütemben fejlődő motorizáció és a közúti szállítások növekedése megkövetelt. Ezért kellett az arányok eltolódásával új állapotainkat gyorsabb ütemben jobbá tenni. A forgalom biztonságosabbá tételét szolgálta az ütel ellenőrző gépjárművel való rendszeres ellenőrzés. 1972-ben egy gépjárművel rendelkezett az igazgatóság, 1974-ben további 2 gépjárművet állítottak be. A IV. ötéves terv végére az úthálózat 56 %-án volt már rendszeres őrzőjárat.

Az igazgatóság összlétszáma a IV. ötéves terv időszakában 12,4 %-kal, 267 főről 300 főre növekedett. Ezen belül az I—III. állományi létszám 14 %-kal, 50 főről 57 főre, a IV. állományi létszám 12 %-kal, 217 főről 243 főre emelkedett. Jelentősen emelkedett az átlagbér (52,5 %) 2 064 forintról 3 148 forintra. Ezzel csökkent a munkaerő-probléma, megindult a törzsgárda kialakulásának folyamata.

A tmk-munka keretén belül korszerűsítést 24,2 km hosszban végeztek. Az aszfaltszőnyeg építése 1973-tól dinamikusán növekedett, 5 év alatt 166,2 km-t fedtek be. Befejeződött a 2. számú, 22. számú és 23. számú főutak szőnyegezése, a 21. számú úton pedig 26 km szőnyegezést végeztek.

A IV. ötéves tervidőszakban a megyei országos közúthálózat állapotában — az országos átlaghoz viszonyítva — kedvező tendenciájú változás következett be. Ezt a külső segítség mellett a belső tényezők (hatékonyság, gazdaságosság) összehangolt, átgondolt felhasználása biztosította. Az eredmények mellett tény az is, hogy még mindig jelentős mértékben elmarad az utak állapota az országos átlagtól. A mintegy 10 %-os lemaradás az V. ötéves tervidőszak végére várhatóan 2—3 %-kal csökkenni fog.

Az V. ötéves tervben fő irányelv a burkolatának szélesítése, megerősítése és jó minőségű burkolattal — aszfaltszőnyeggel — való ellátása. A pénzügyi előirányzat emelése lehetővé teszi 13 km útszakasz korszerűsítését, 11 km földút kiépítését, 70 km út szélesítését és 500 km út aszfaltszőnyeggel való ellátását.<sup>34</sup>

A megye kiépített úthálózat-sűrűsége 1975-ben 37 km/100 km<sup>2</sup>, amely meghaladja a 32 km/100 km<sup>2</sup> országos átlagot. A megye közúthálózata az országos közúthálózat 3,2 %-át teszi ki, a rajta lebonyolódó forgalom az összes közúti teljesítmény 3,4 %-a. Az úthálózaton lebonyolódó forgalom intenzitása átlagosan 3,5 %-kal alacsonyabb az országos átlagforgalomnál. A főútvonalak forgalmi terhelése az országos átlagnak megfelelő, de a 21. és 22. számú főúton 6, illetve 4,7 %-kal meghaladja az azonos útkategóriára jellemző átlagos forgalmat.

A megyei alsóbbrendű úthálózatot tekintve, a forgalmi terhelés 5,4 %-kal az országos átlag alatt marad, amely túlnyomórészt a bekötő utak rendkívül alacsony forgalmának eredménye.

Megyénkben a közúton található 5645 hídból 6,3 %, 361 található. A megyei közúthálózaton levő hidak teherbírása az országos átlagnak megfelelő, de a 12 tonna hídnál kisebb teherbírású hidak aránya magasabb.

A teljesség igénye nélkül vessünk néhány pillantást a tanácsi közutak állapotára is. (A belterületi tanácsi közúthálózattal indokolt csak foglalkozni.)

1970-ben az országos tanácsi úthálózatban 44,2 % (35,111 km) a megyei úthálózatból 58,1 % (904 km) helyezkedett el a települések belterületén. A megye belterületi úthálózata az országos hálózat 2,6 %-a.

A megye tanácsi kezelésű belterületi úthálózatából 1965-ben 34,5 %, 1970-ben 39,5 %, 1972-ben 42,8 % volt kiépítve. A IV. ötéves terv végére várhatóan az úthálózat kiépítési aránya eléri a 45 %-ot. A pormentesített utak részese-dési aránya az 1970. évi 12,3 %-nál várhatóan 27 %-ra emelkedik, s ezzel való-szerűleg 4 %-kal meghaladja az országos átlagot.

A Minisztertanács 1973. augusztus 30-i ülésén szabta meg, hogy a hosszú távú népgazdasági tervezést az 1976—1990 közötti időszakra kell elvégezni, a megyei fejlesztési koncepciót ennek megfelelően dolgozták ki:

*A megye országos közútjainak hosszú távú vállalati fenntartása:*

Tervidőszak	Főúthálózat hossza km	Alsóbbrendű hál. hossza km	Vállalati fennt. km
V. ötéves terv megyei igénye	40,2	214,2	254,4
VI. ötéves terv megyei igénye	20,8	250,8	271,6
VII. ötéves terv megyei igénye	—	290,0	290,0
1976—1990 össz.	61,0	754,0	815,0

A KPM Közúti Igazgatósága Salgótarjánban az V. ötéves terv feladatait a tervidőszakban megfogalmazottaknak megfelelően végzi, az erőforrásokat a forgalmi terheléseknek megfelelően az utak korszerűsítésére — ezen belül el-sősorban két forgalmi sávra történő kiszélesítésére — és a pályaszerkezetek megerősítésére fordította.

Az ötéves tervben meghatározott 9,3 km útkorszerűsítésből 6,5 km-t, 13 darab hídkorszerűsítésből 2 darabot, 235 km útburkolat-megerősítésből 157,7 km-t, 716 207 m<sup>2</sup> útburkolat-szélesítésből 333 391 m<sup>2</sup>-t teljesítettek a tervidő-szak első három évében.

A kezelésükben levő úthálózat nagysága és megoszlása a következőképpen alakult:

Úthálózat hossza	965,0 km
Ebből: elsőrendű főút	87,8 km
másodrendű főút	84,2 km
összekötő út	468,3 km
bekötő és állomáshoz vezető út	324,7 km

Az 1978-ban végzett tevékenység következtében útjaink szilárd burkola-tának szélessége tovább javult. Ez megmutatkozik az állandó burkolat ará-nyának 1,8 %-kal, a burkolatszélesség 5,5 m-ről 5,62 m-re történt növekedésé-ben. Azonban még mindig 335,8 km útburkolat keskenyebb 6 méternél és ez nem elégséges a biztonságos közlekedéshez.



*Az országos közúthálózat burkolatváltozásai: 1978.*

	1976		1977		1978	
	úth. km	%	úth. km	%	úth. km	%
Beton	2,8	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3
Aszfaltbeton, öntött aszfalt	256,6	26,6	300,7	31,2	336,0	34,8
Kevert aszfaltmakadám	10,1	1,1	4,4	0,5	4,4	0,5
Kötőüzalékos és it. aszfaltmakadám	486,6	50,4	488,5	50,6	494,1	51,2
Felületi bevonás	105,1	10,9	86,7	9,0	63,7	6,6
Kő- és keramit	3,8	0,4	3,4	0,3	2,9	0,3
<b>Állandó burkolat összesen:</b>	<b>865,0</b>	<b>89,7</b>	<b>886,2</b>	<b>91,9</b>	<b>903,6</b>	<b>93,7</b>
Többször portalanított makadám	56,1	5,8	39,5	4,1	24,9	2,6
Vizes makadám	26,0	2,7	21,4	2,2	18,8	1,9
Földút	17,7	1,8	17,7	1,8	17,7	1,8
<b>Úthálózat összesen:</b>	<b>964,8</b>	<b>100,0</b>	<b>964,8</b>	<b>100,0</b>	<b>965,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Állandó burkolat részaránya</b>		<b>89,7</b>		<b>91,9</b>		<b>93,7</b>

**ÁLLAMI KÖZUTAK AZ UTAK BURKOLATA SZERINT NÓGRÁD  
MEGYÉBEN (km)**

Az utak burkolata	1970	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Beton	30	30	20	12	3	3	2
Kő és keramit	11	7	7	6	4	4	3
Aszfalt	448	704	784	836	858	880	898
Portalanított mak.	369	148	94	64	56	39	25
Vízzel kötött mak.	71	50	38	26	26	21	19
Kiépítetlen	28	21	21	17	18	18	18
<b>Összesen</b>	<b>957</b>	<b>963</b>	<b>964</b>	<b>961</b>	<b>965</b>	<b>965</b>	<b>965</b>

*Az országos közutak hossza, az út jellege szerint Nógrád megyében (km):*

Megnevezés	1975	1976	1977	1978
Elsőrendű főút	84	88	88	88
Másodrendű főút	84	84	84	84
Összekötő út	468	468	468	468
Bekötő út	312	312	312	312
Állomáshoz vezető út	13	13	13	13
<b>Összesen:</b>	<b>961</b>	<b>965</b>	<b>965</b>	<b>965</b>

A KPM Nógrád megyei Közüti Igazgatóság gondozásába tartozó 963,5 km úthálózat — az országos közúthálózat 3,2 százaléka — jelentős változáson ment keresztül az eltelt esztendőben. Az úthálózatból 172 km — 17,8 százalék — az I.—II. rendű főút, 791,5 km — 82,2 százalék — az alsóbbrendű út. A megyei főúthálózat az országos 3,4 százaléka. Az úthálózatból 343 km — 35,6 százalék — átkelési szakasz.

Burkolatmegoszlás szerint az úthálózat 361,6 kilométere — 37,5 százalék — korszerű (aszfaltbeton, beton) burkolatú, 502,9 kilométere — 52,3 százalék — közepes (aszfaltmakadám, kő) burkolatú, 81,3 kilométere — 8,5 százalék — gyenge (portalanított, vizes makadám) burkolatú, 17,7 kilométer — 1,8 százalék — pedig földút.

A szilárd burkolat szélessége 1979-ben átlagosan 5,72 méter. A főúthálózaton, szemben az 1975. évi 6,86 méterrel 7,12 méter, az alsóbbrendű úthálózaton, 4,89 méterrel szemben 5,41 méter volt az arány a burkolat szélessége szerint. Az erőfeszítések ellenére, még mindig 299,4 kilométernyi a három és hat méter közötti útszélesség.

A megyei közüti igazgatóság a múlt esztendőben — de jelenleg is — igen fontos feladatának tartotta és tekinti a megye úthálózatának korszerűsítését, amelyre 193 millió forintot költöttek. A főbb munkák során két közúti híd teljes rekonstrukciójára került sor, 29 km hosszúságban folytattak burkolatmegerősítést aszfalttal, valamint 35,8 km útszakaszt szélesítettek ki a közlekedés biztonsága érdekében 6 m-re. A közlekedési útvonalakon mintegy 120 km hosszúságban végeztek állagmegőrzést és a forgalom biztonságával kapcsolatos feladatokat. (Új KRESZ-táblák, acélszalagkorlátok, műanyag vezetőoszlopok elhelyezése).

A megye útjainak teherbírása — a fokozott igénybevétel miatt — lecsökkent. A főhálózat 37 százaléka továbbra is elégtelen teherbírású maradt, annak ellenére, hogy fokozott pályaszerkezet-erősítési munkák folytak.

Az idén — 1980-ban — majdnem kétszázmillió forint áll a közüti igazgatóság rendelkezésére, hogy a legfontosabb feladatok elsődlegességét biztosítva hatékonyan, a célnak megfelelően használjanak fel. Az átkelési szakaszok megkezdett korszerűsítései mellett a hidakat is korszerűsítik. Az eredeti V. ötéves tervben 11,4 km útszakasz korszerűsítése szerepelt, ami várhatóan 7,7 km hosszúságban valósul meg, a tervezett 147 mFt érték helyett 168,8 mFt értékben. Az alsóbbrendű úthálózaton tervezett 2,4 km-nyi korszerűsítés 19 mFt érték helyett 1,8 kilométeren és 32,6 mFt értékben valósul meg. Hídkorszerűsítések terén 16 híd felújítása lett tervezve. Az úthálózaton levő 378 híd közül az elvégzett vizsgálatok szerint 22 híd teherbírása, 94 híd szélessége volt kifogásolható.

1980-ban mintegy 110 km hosszúságban több mint 700 ezer m<sup>2</sup>-en végeznek majd felületi zárást, s a burkolatmegerősítés céljából 100 kilométert meghaladó hosszon átításos hengerlési munkákra kerül sor.

A forgalom biztonságának növelése érdekében 46 kilométernyi utat szélesítenek hat méterre. Sor kerül majd útburkolati jelzések felfestésére, KRESZ-táblák felújítására, útbaigazító táblák kihelyezésére is. 1600 méter hosszúságban acélszalagkorlátot építenek meg és kihelyeznek 3000 útszéljelző oszlopot is.

Az igazgatóság létszámalakulását vizsgálva megállapítható, hogy 1979-re sikerült az előző évhez képest emelni a teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszámát. Az úthálózat fejlesztéséért, fenntartásáért és üzemeltetéséért mint egy 300 fős kollektíva felel napjainkban.

*Kimutatás a létszám-összetétel változásáról.*

	1976		1980	
	fő	%	fő	%
I. Nem fizikai foglalkozású	72	25,5	76	26,5
II. Fizikai foglalkozású				
összesen	210	74,5	211	73,5
— Útörök	17	6	12	4,2
-- Gépkocsivezetők	60	21,3	54	18,8
— Gépkézeltők	29	10,3	37	12,9
— Építőmunkások	68	24,1	64	22,3
— Telepi szakmunkások	27	9,6	36	12,5
— Telepi segéd munkások	9	3,2	8	2,8
Összesen:	282	100,0	287	100,0

A KPM Nógrád megyei Közüti Igazgatósága az V. ötéves terv célkitűzéseiből megvalósítandó feladatnak, hogy „... az országos és tanácsi úthálózatnál forgalmi terheléseknek megfelelően az utak korszerűsítésére — ezen belül elsősorban két forgalmi sávra történt kiszélesítésére és a pályaszerkezetek megerősítésére” kell fordítani az erőforrásokat, eleget tett.

A megye útjainak állapotával szemben támasztott társadalmi elvárások tették szükségessé a munkák szervezettebbé tételét, a **hatékonyság** és a **minőség** javítását, az anyag- és energiatakarékosságnak, a **munka** jobb kihasználásának elvét, hiszen a közút mindannyiunké.

## VIII. Összegezés

Hazánk közlekedési hálózatára, annak gerincét képező vasúti és úthálózatra a centralizáltság jellemző. A közlekedési fővonalak Budapestről indulnak ki és sugárnyalábként haladnak az ország egyes területei felé. A vonalvezetésnek ez a formája a múlt században alakult ki. A centrális és sugármegoldás-szerű vasúti hálózat az ország régi „történelmi” közlekedési és kereskedelmi útvonalain, valamint azok mellett épült ki, követve a természet-földrajzi környezet adta jó közlekedési lehetőségeket.

A két világháború között a gépkocsi elterjedésével egyidőben kiépülő országos jellegű főutak többnyire a vasútvonalakkal párhuzamosan haladva épültek ki, szintén Budapest-centrikussággal. Az ország nagyvárosai között transzverzális autópályák nem épültek, így a közvetlen kapcsolat egyetlen lehetősége a makadámúttal létesített közúti összeköttetés volt. Nógrád megye

is hírhető volt ekkor útviszonyairól, hiszen 1937 végére is még mindig 94 % volt vízzel kötött makadám a megye közútjaiból, 5 % pedig kiépítetlen földút volt.

A megye útviszonyainak megjavítására csak a felszabadulás után, az utak államosításával követően került sor. A kevés, aránylag korszerűen megépített fő közlekedési útvonalon kívül a közutak nagy része elhanyagolt állapotban volt. A községek jelentős része nem volt összekapcsolva kiépített utakkal.

A fő feladat az erősen megrongálódott úthálózat kijavítása volt, az úthálózat bővítése és modernizálása azonban csak az első ötéves tervben indult meg. A növekvő forgalom terheinek nem megfelelő utakat teljes hosszúságban átépítették, vagy új vonalon építették ki. (Hatvan—Salgótarján.)

A hatvanas években megyénkben a fejlődést az úthálózat országos arányokat is meghaladó, igen gyors ütemű korszerűsítése jellemezte. A bánya- és iparvidékeken, a forgalom nagysága miatt a régi makadámutakat bitumenes felületi kezeléssel látták el, és így tették alkalmassá gépkocsi-közlekedésre. A második ötéves tervben a járási székhelyek és a megyeszékhely között épültek ki a pormentes burkolatú utak, de a nagy fejlődés ellenére az úthálózatnak még sok hiányossága maradt, amelyeknek felszámolása csak nagyobb távlatban valósulhat meg.

A megye úthálózatának hossza az elmúlt három évtizedben lényegében nem változott és így a fejlődést alapvetően az utak korszerűsítése jellemezte, ami megteremtette annak a lehetőségét, hogy a megye valamennyi községét be lehetett kapcsolni az autóbusz- és a menetrendszerű teherfuvar-forgalomba.

Gazdaságföldrajzi szempontból a legfontosabb feladat a közlekedési hálózat hiányosságainak felszámolása, hogy a termelőerők jobb elhelyezését és Budapest decentralizálását elősegítse. A földrajzi munkamegosztásnak az átalakítása magával vonja a közlekedési hálózat földrajzi átalakítását is. Gazdasági körzetek kialakításának is a közlekedési hálózat megjavítása az egyik legfontosabb feltétele, de az utak korszerűsítése a probléma megoldásának csak egyik oldalát jelenti.

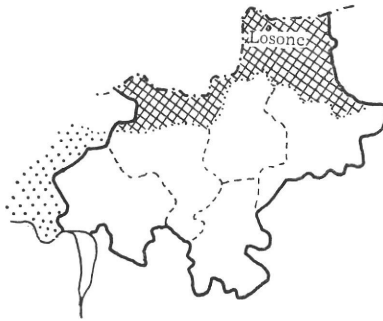
## IX. JEGYZET

1. Nógrád megye területe az 1881: 63 tc. értelmében 4128 km<sup>2</sup> volt. Kisoroszit csatolták csak el Pest, Pilis, Solt, Kiskun megyéhez. A Tanácsköztársaság megdöntése után jelentősen megváltozott Nógrád megye területe. A trianoni békeszerződés (1921. XXXIII. tc.) az Ipoly folyót jelölte meg az ország és egyben a megye határának. 1923-ban Nógrád megye területe: 2381 km<sup>2</sup>. Az 1923: XXXV. tc. Nógrád megyét Hont megyével közigazgatásilag egyesítette.  
Az 1938. évi I. bécsi döntésig a terület 2895 km<sup>2</sup> volt. (Hont megye szobi járásával). Az 1938: XXXV. tc. értelmében a szobi járást Bars megyéhez csatolták, Nógrád megye területe a felvidéki résszel ugyanakkor növekedett. Területe meghaladta a 3120 km<sup>2</sup>-t. A háború befejezésével — Nógrád megye szempontjából 1945. január 1-vel — lényegében az 1938 előtti helyzet állt elő, területe 2822 km<sup>2</sup> lett (1945. V. tc.; 526/1945. ME. sz. rendelet). Ezek a határok az 1950. január 1-vel végrehajtott területrendezésig álltak fenn. Az 1949. évi népszámlálás adatai alapján a megye területe 2542 km<sup>2</sup>.  
A megye jelenlegi határai gazdasági, politikai és közigazgatási megfontolások alapján alakultak ki, amikor a megyeszékhelyként figyelembe vett Salgótarjántól való nagy távolsággal járó közlekedési nehézségek miatt Drégelypalánk, Hont és Ipolyvece kivételével a szobi járást, valamint Nógrádverőcét, Kismarost, Penc, Rád és Kosd községeket Pest megyéhez csatolták.  
Heves megyéből ekkor került Nógrád megyéhez gazdaságföldrajzi, valamint az ipar és bányászat szempontjából Nádújfalu, Mátramindszent, Szuha, Dorogháza, Nagybatony, Tar, Hasznos, Szurdokpüspöki, Pásztó. Heves megyéhez csatolták viszont: Heréd, Lórincai, Nagykökényes, Zagyvaszántó községeket. A leadott területek nagyrészt mezőgazdasági, a megyéhez csatoltak ugyanakkor főként ipari jellegűek voltak.  
Források: Tanulmányok, dokumentumok a felszabadult Nógrád megye 30 éves fejlődéséről. — Nógrád vármegye. (Szerk.: Boroszkó M.) Bp., 1911. — Nógrád és Hont vármegye. (Szerk.: Ladányi M.) XVI. Bp., 1934. — Magyar Statisztikai Zsebkönyv XV. évfolyam 1948. — 4343/1949. (XII. 14.) Mt. számú rendelet Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye 1945—1958. Budapest 1960. II. kötet.
2. Magyarország Története. Bp. 1979. 6/2. kötet. — 976—977. oldal. Általános gazdasági földrajz (Egyetemi tankönyv). VIII. Közlekedés 201—207., 245—247. oldal.
3. Nógrád megye története I. kötet: 11., 13., 16., 2., 23., 46. oldal. Nógrád megye műemlékei Budapest, 1954. 37., 50. oldal — Technikai fejlődésünk története Budapest, 1929. 306—308. oldal. — Magyarország közigazgatási és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. Budapest 1898. VIII. kötet Ipar, kereskedelem, közlekedés. 513—515. oldal. — KIS TÜKÖR, mely Magyar- és Erdélyországot, azoknak földvétele, polgári állapotjával és megbővített történetével gyenge elmék alkalmaztatott módon a Nemes Tanulóknak summásan, de világosan előadja és bemutatja. Debrecen, 1824. 14. o. — Nógrád megyei Levéltár. Nógrád megye Közgyűlési jegyzőkönyve. 1752. október 24. — Nógrád megye Közgyűlési iratok, 1757. fasciculus C. 3. — Zolnay László: Kincses Magyarország 1977. 362—363. oldal. — Nógrádi élet a régi világban. Budapest 1942. (Niedermann Imre) 10., 33—40. oldal.
4. Nógrád megye története. I. kötet. 281. oldal — Nógrád megye képe a XVIII. század végén. Salgótarján, 1977. A II. József-féle Landbeschreibung Nógrád megyei vonatkozásait tartalmazza. A felmérések 1764—1787. között készültek az I. kat. felmérés lapjainak mérete: 1:28 800 — Nógrád megyei Levéltár. Közgyűlési jegyzőkönyvek: 1803/123., 1804/910.
5. Nógrád megyei Levéltár. Közgyűlési jegyzőkönyv 1809/502.
6. Technikai fejlődésünk története. Budapest 1929. 309. oldal. — Magyarország

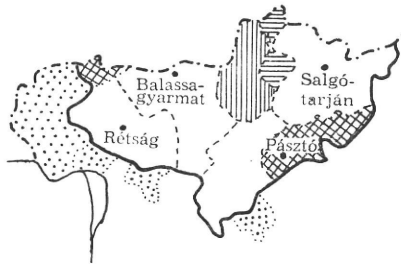
NÓGRÁD MEGYE TERÜLETÉNEK VÁLTOZÁSAI 1938. JANUÁR 1-E UTÁN



1938. XI. 1-ig  
és  
1945. I. 1-től  
1950. I. 1-ig




1938. XI. 1-től  
1945. I. 1-ig



1950. I. 1-től  
1979. I. 1-ig a szécsényi  
járás megszűnéséig

- Országhatár
- Megyehatár
- Járáshatár
- ..... Az átcsatolt területek határa

-  A megyéhez csatolt terület
-  A megyétől elcsatolt terület
-  A szécsényi járás felosztása:
-  Balassagyarmati járás
-  Salgótarjáni járás

Forrás: Tanulmányok, dokumentumok a felszabadult Nógrád megye 30 éves fejlődéséről c. kötet (Gáspár János tanulmánya)

- közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. Budapest 1898. 516. oldal — Mocsány Lajos: Nemes Nógrád Vármegyének Historiái, Geographiai és Statisztikai Esmertetése. Pest, 1826. IV. kötet. VIII. rész: 253—254. oldal. — Nógrád megyei Levéltár: Nemesi közgyűlési jegyzőkönyv 1822/1126., 1822/1552.
7. Nógrád megye története. I. kötet 305. oldal. — Nógrád megyei Levéltár. Közgyűlési jegyzőkönyv 1832/759.
  8. Nógrád megyei Levéltár. Közgyűlési iratok 51. oldal. 1837/2589. számú, 1837/2746 — Közgyűlési jegyzőkönyv: 1839/2589. — Fényes Elek: Magyar Országnek Statisztikai és Geographiai Esmertetése Pest, 1837. 2. kötet. 198., 209. oldal.
  9. Nógrád megyei Levéltár. Közgyűlési jegyzőkönyv: 1840. 1135., — Közgyűlési iratok: 55 doboz 1840/2164., 53. doboz 1940/836. szám. — Nógrád megye története I. kötet, 301. o. — Nógrád megye beligazgatási állapotjáról hivatalos jelentés a második alispány által. Pest 1842. 95—98. oldal.
  10. Technikai fejlődésünk története. Budapest 1929. 309. oldal. — Magyarország közigazgatási és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. Budapest, 1898. 516. oldal — Nógrád megyei Levéltár. Közgyűlési jegyzőkönyv: 1844/523., 1844/524., 1845/1705. — Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Budapest 1960., 40—45. oldal.
  11. Magyarország története 1848—1890. Budapest, 1979. 6/1. kötet. 566—569. oldal — Technikai fejlődésünk története Budapest, 1929. 308—309. oldal.
  12. Nógrád megye története II. kötet. 47. oldal. — Nógrád megyei Levéltár. Megyefőnöki iratok. 1850/1458., 1850/1477., 1850/1158, 1851/1710., 1851/2665., 1851/4155. — Technikai fejlődésünk története Budapest, 1929. 310—314. oldal — Rézler Gyula: A magyar nagyipari munkásság kialakulása 1867—1914. Budapest. 1945. 14. oldal.
  13. Nógrád megye története. II. kötet. 53. oldal — Technikai fejlődésünk története Budapest, 1929. 310. oldal — Magyarország közigazgatási és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. Budapest 1898. VIII. kötet. 518. o.
  14. Nógrád megye története II. kötet. 149. o. — Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve: 1872/199., 1872/161., 1872/112., 1872/293., 1872/234., 1872/289., 1872/184.  
Igen gazdag anyagot tartalmaz Nógrád megye alispánjának irata is. IV. 405. 1872/1923. — 75—79. doboz: a járási vicinális ügyekkel kapcsolatban. — A magyar Birodalom statisztikai kézikönyve Budapest, 1875. 456 o.
  15. Nógrád megyei Levéltár: Alispáni iratok. 1 doboz. 1872/6275 — Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve: 1873/3., 1873/12., 1873/165., 1874/160., 1874/155.
  16. Technikai fejlődésünk története. Budapest, 1929. 315—317. o. — Nógrád megyei Levéltár. Törvényhatósági közgyűlési jegyzőkönyve: 1875/2., 1875/83., 1875/84., 1876/86., 1875/87., 1878/115., 1879/2., 1879/23. — Nógrád megyei közig. bizt. iratai. IV. 413. 1. 178/1876., 17/1877., 116/1877., 489/1877.
  17. Nógrád megye története II. kötet. 149—150. o. — Nógrádi Lapok és Honti Híradó. 1880. VIII. évf. 4. szám. január 25. (a továbbiakban NLHH) — NLHH. VIII. évf. 8. szám, február 22. — NLHH VIII. évf. 12. szám. március 21. — NLHH. VIII. évf. 16. sz. április 18. — NLHH. VIII. évf. 22. sz. május 30. — NLHH. VIII. évf. 29. sz. július 18. — NLHH. VIII. évf. 35. sz. augusztus 29. — NLHH. VIII évf. 38. sz. szeptember 19. — NLHH. VIII. évf. 39. sz. szeptember 26. — NLHH. VIII. évf. 48. sz. november 28.
  18. NLHH. 1881. IX. évf. 46. sz. november 13. — NLHH. 1881. IX. évf. 47. sz. november 20. — NLHH. 1881. IX. évf. 49. sz. december 4.
  19. NLHH. 1882. X. évf. 13. sz. március 26. — NLHH. 1882. X. évf. 16. sz. április 16. — NLHH. 1882. X. évf. 35. sz. augusztus 27. — NLHH. 1882. X. évf. 39. sz. szeptember 24.

20. NLHH. 1883. XI. évf. 28. sz. július 15. — NLHH. 1883. XI. évf. 40. sz. október 7. — Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottsági közgyűlési jegyzőkönyve: 1883/122., 1883/93., 1884/64., 1884/25., 1884/185. — NLHH. 1884. XII. évf., 2. sz. január 13. — NLHH. 1884. XII. évf. 15. szám. április 13.
21. Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve. 1885/27., 1885/40., 1885/148., — NLHH 1886. XIV. évf. 29. sz. július 18. — NLHH. 1887. XV. 8. sz. február 20. — NLHH. 1887. XV. évf. 24. sz. június 12. — NLHH. 1888. XVI. évf. 2. sz. január 8. — Nógrád megye története II. kötet, 149—151. o.
22. Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. Budapest., 1898. VIII. kötet. 520. o. — Magyar Törvénytar. 1889—1891. év törvénycikkek Budapest, 1897. 169—236 o.
23. Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor Budapest, 1898. VIII. kötet. 523—526. oldal. — Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve. 1896/568. szám. — Nógrád—honti Ellen-zék 1897. május 20. II. évfolyam 20. szám.
24. Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve: 1903/41., 1905/37., 1905/69., 1905/1368., 1906/16., 1906/298., 1906/829., 1906/854.
25. Technikai fejlődésünk története Budapest 1929. 317—318. o. — Nógrád megyei Levéltár: Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve. 1907/492., 1907/157., 1907/160., 1907/667, 1908/197., 1909/606., 1909/368.
26. Nógrád megyei Levéltár. Törvényhatósági bizottság jegyzőkönyve. 1910/252., — Borovszky Samu (szerk.) Nógrád vármegye. Magyarország megyéi és városai 14. Budapest 1911. 233—235. o. — Nógrád megyei Levéltár. Törvényhatósági bizottsági jegyzőkönyve 1911/451., 1911/836., 1912/1302., 1912/1293.
27. Technikai fejlődésünk története: Budapest, 1929. 336—338. o. — Nógrád és Hont vármegye, Magyar városok és vármegyék monográfiája. Szerk.: Ladányi Miksa. Budapest 1934. 94—95. oldal. — Nógrád megyei Múzeumok Évkönyve. Salgótarján 1979. Szvicsek Ferenc: Nógrád megye vasúthálózatának kiépülése 1867—1939. 105—106. oldal.
28. Nógrád megyei Levéltár. Nyomatott alispáni jelentések. 1936, 1937, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943.
29. Nógrád megyei Levéltár. Nyomatott alispáni jelentések. 1945—46., 1947, 1948, 1949. — A felszabadult Nógrád megye 25 éve, Központi Statisztikai Hivatal, Nógrád megyei Igazgatóságának kiadványa. Salgótarján, 1970. 6—7. oldal. — Nógrád megye 30 éve a szocialista fejlődés útján. Salgótarján, 1975. 72. oldal.  
— Nógrád megyei Levéltár: Közigazgatási Bizottság Ütügyi Albizottság. XXI. 10. 2. doboz. 683/1947. — Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Budapest, 1960. 180. oldal.
30. Hanzély János: Magyarország közútjainak története Budapest, 1960. 189—223. oldal — Nógrád megye 15. éve (1945—1960). Salgótarján 1960. — A fejlődő Salgótarján. Salgótarján 1963. — Nógrád megye lakosságának életkörülményei. KSH Nógrád megyei Igazgatósága, Salgótarján, é.n. (1970). — Nógrád megye társadalmi gazdasági helyzete és fejlődésének főbb tendenciái. Salgótarján é.n. KSH. Nógrád megyei Igazgatóságának kiadványa.
31. Nógrád megyei Statisztikai Évkönyv. 1970. Salgótarján 1971. — Nógrád 1969. január 4. XXV. évfolyam 2. szám.
32. Nógrád 1970. február 6. XXVI. évfolyam 31. szám.
33. Nógrád 1970. június 16. XXVI. évfolyam 139. szám — Nógrád 1970. június 18. XXVI. évfolyam 141. szám.
34. Területi Statisztikai Évkönyve: 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1978. — KPM Közúti Igazgatóság beszámoló jelentése 1971, 1972, 1973, 1974, 1975.



35. KPM Közúti Igazgatóság 1978. és 1979. évi beszámoló jelentése — Nógrád megye közúthálózatának, közlekedésének helyzete, fejlesztésének iránya 1973. — NÓGRÁD XXXVI. évf. 49. szám. 1980. február 28. (A közúti igazgatóságról jelentjük).

Bécsi öl = a méterrendszer előtt használt hosszúság mértékegysége.

1 öl = 1,896 méter.

Felosztása: 1 öl = 6 láb.

1 láb = 31,6 cm.

Mérföld = 1 földrajzi mérföld = 7,42 km.

1 magyar mérföld = 8,35 km,

1 osztrák mérföld = 7,58 km

Köbláb = 0,028 m<sup>3</sup>

Forint = Pénzegység a XVIII. sz-tól 1892-ig. Az 1816-os pénzleértékelés után alakult ki az ezüstforint és váltóforint, a papírpénz árfolyam-különbsége.

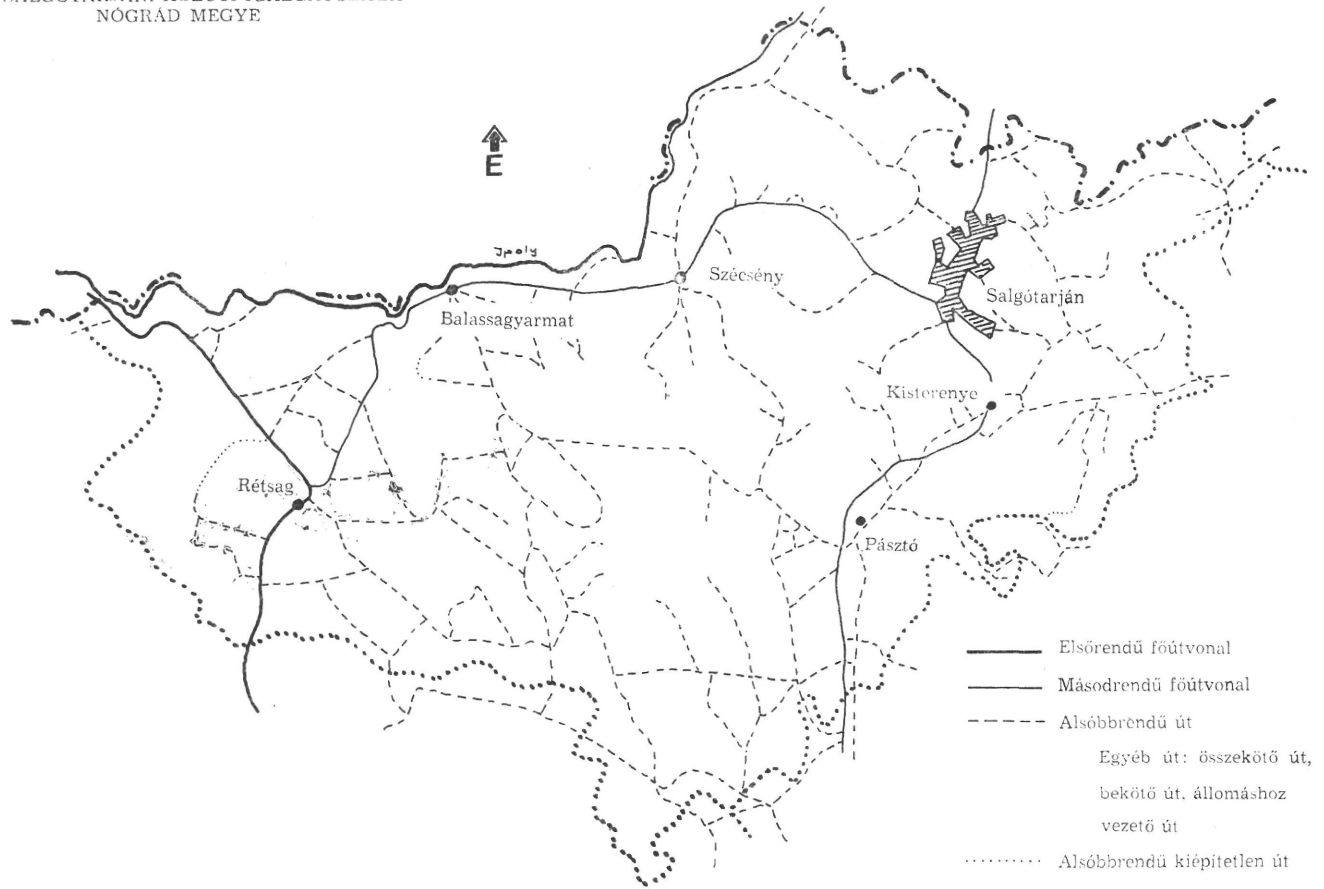
Ettől kezdve két és fél váltóforintot kellett adni egy ezüstforintért.

Váltópénze 60 krajcár.

Korona = Pénzegység 1892. után. Egy forint = két koronával.

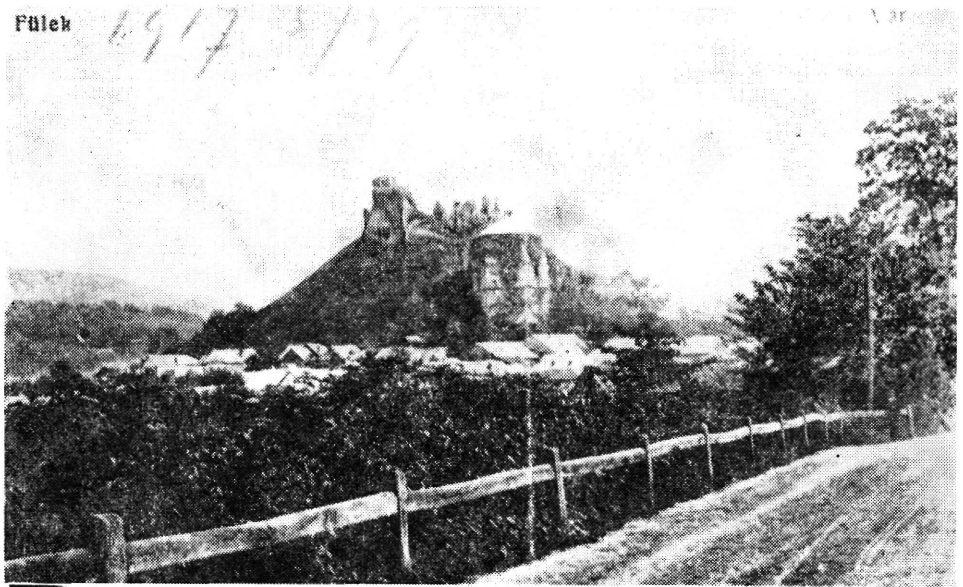
Pengő = Pénzegység, 1927. január 1. óta, 1946. augusztus 1-ig.

ORSZÁGOS KÖZUTAK TÉRKÉPE  
KPM SALGÓTARJÁNI KÖZÜTI IGAZGATÓSÁGA  
NOGRAD MEGYE





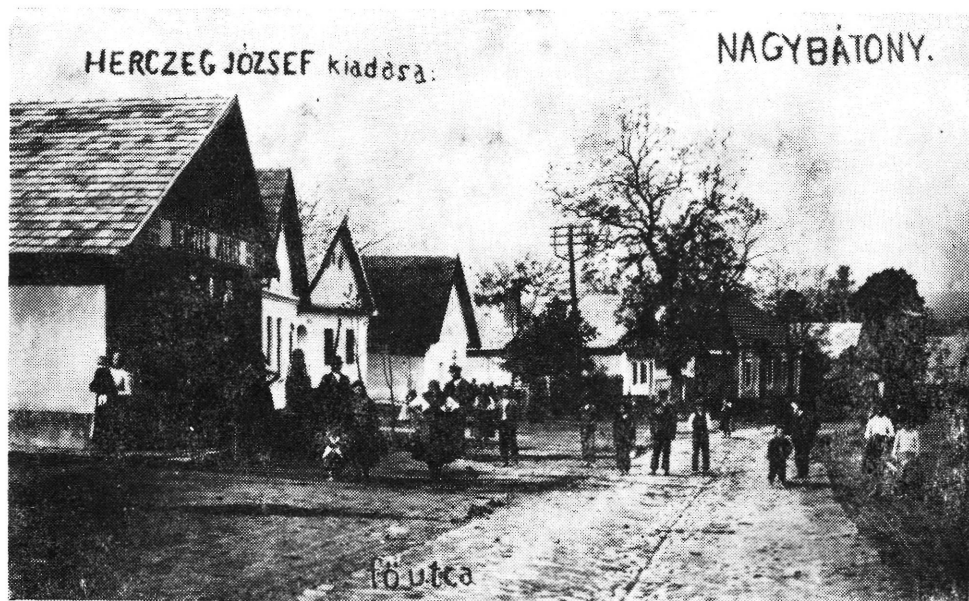
Országút



Hajdani közút korláttal



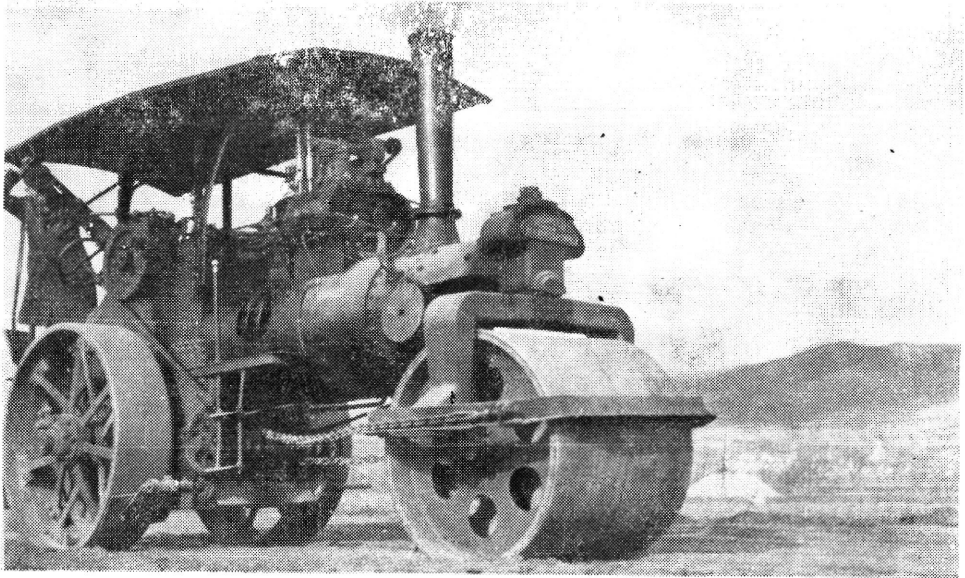
Országút



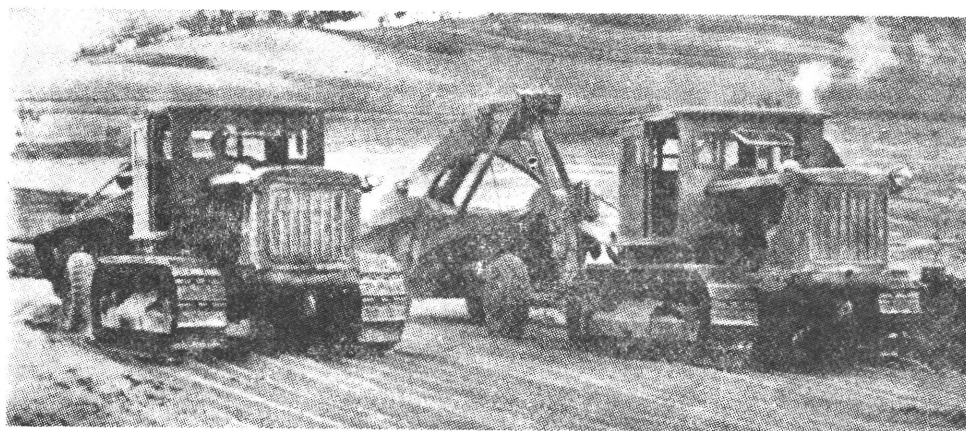
Korabeli átkelési szakasz



**Téli forgalomtisztítás**



**Az ÁÉH úthengere**



A 21. fkl-út gépesített építése

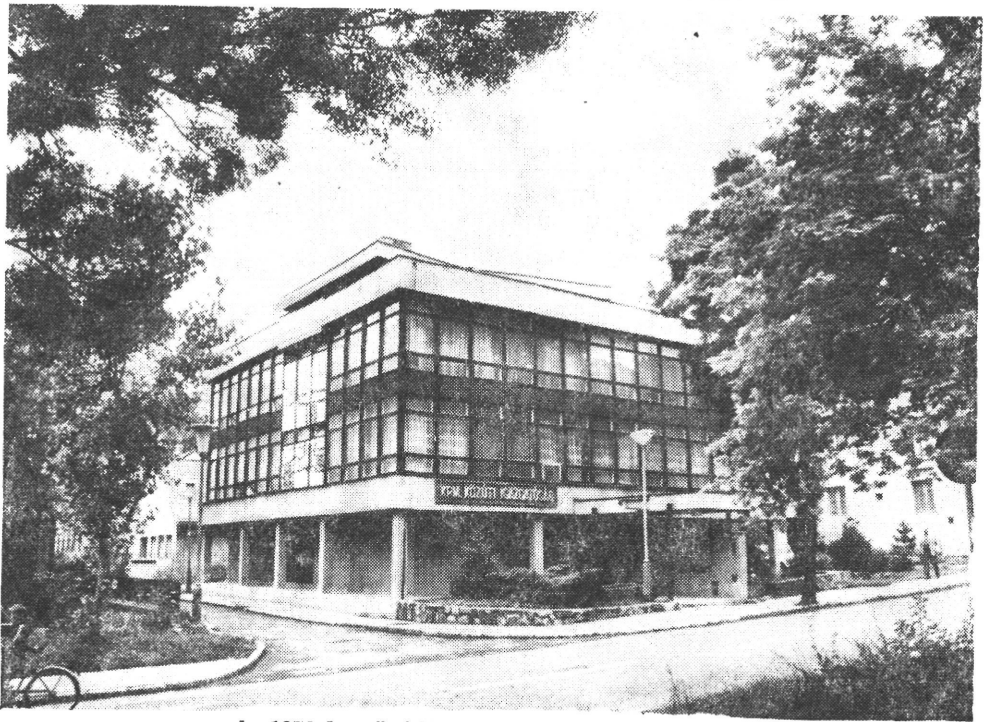


Űtépítés kordélyokkal





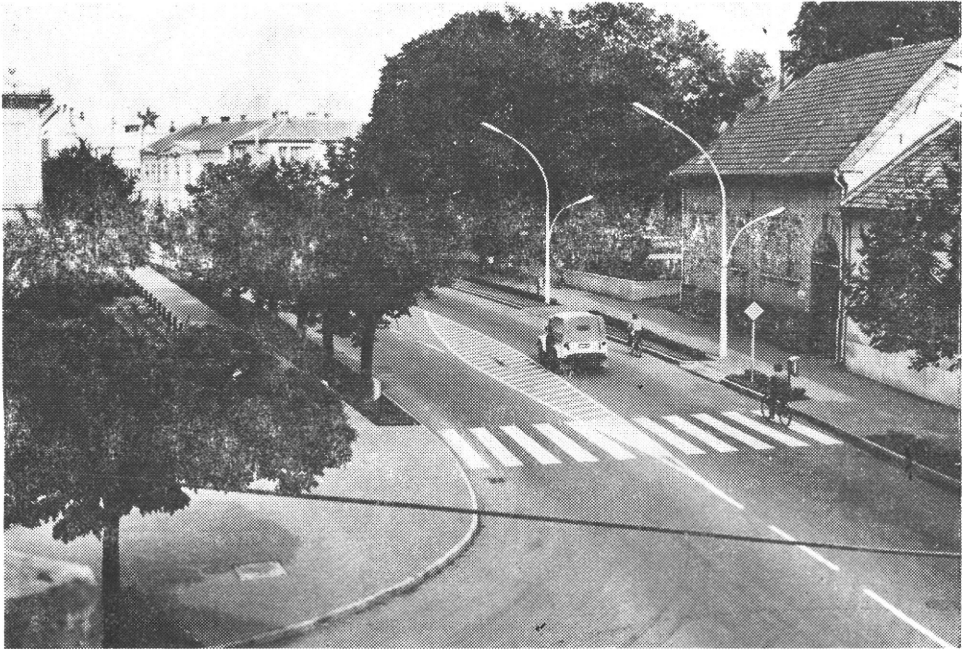
**A balassagyarmati Állami Építészeti Hivatal épülete**



**Az 1970-ben önállósult Igazgatóság székháza**



**A 22. fkl-út balassagyarmati átkelési szakaszának korszerűsítése 1972-ben**



**A korszerűsített balassagyarmati átkelés**





**Az 1975-ben átadott modern géptelep**



**A géptelep járműjavító műhelye**



A 21. fkl-út salgótarjáni párhuzamos szakasza építés előtt és után

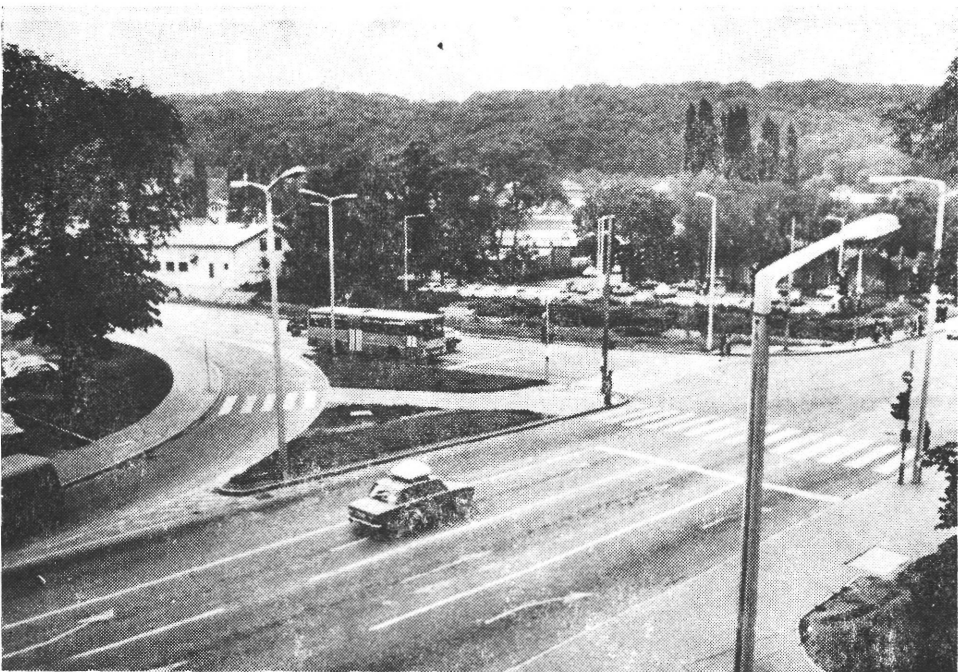


A párhuzamos szakasz építés alatt és forgalomba helyezve

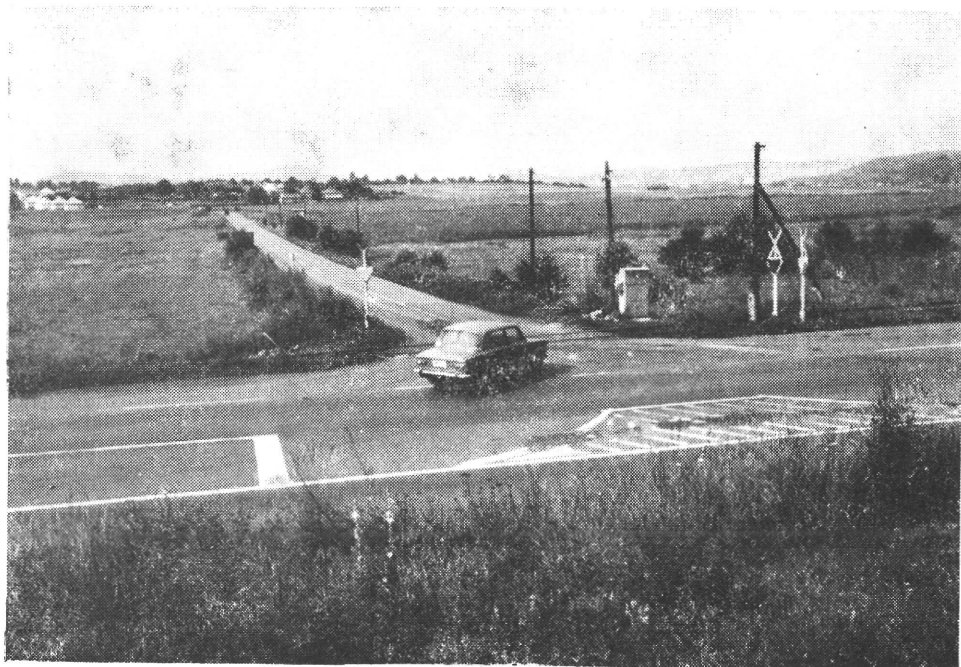




**A párhuzamos szakasz ünnepélyes átadása**



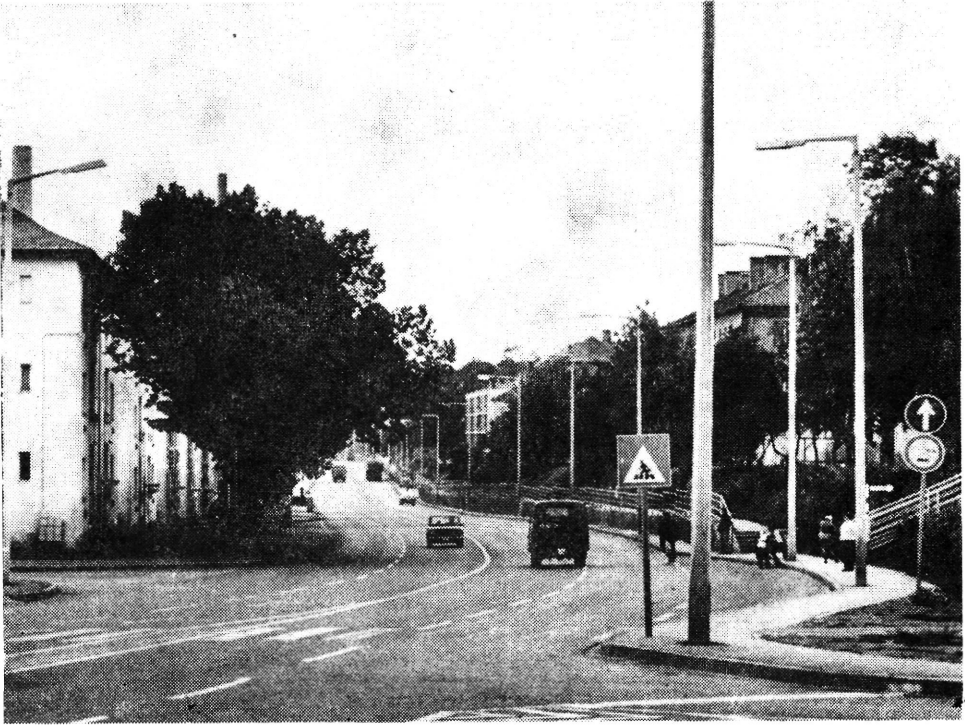
**Korszerű csomópont Salgótarjánban**



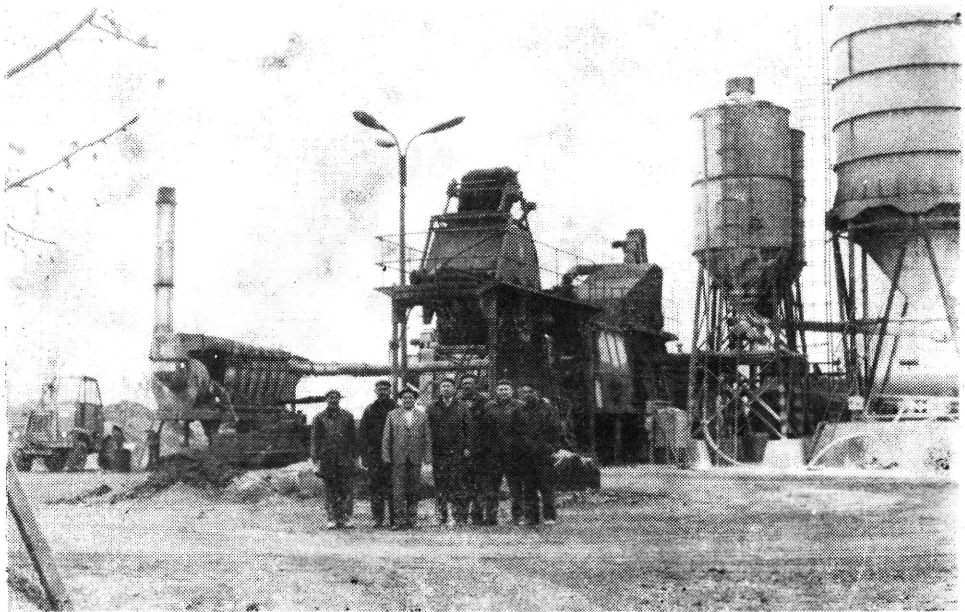
1978-ban biztosított korszerű vasúti átjáró a 23. fkl-úton menekítónyommal



1978-ban épült pályaszerkezet-erősítés



**21. fkl-út 1979-ben négy nyomúsított zagyvapálfalvai bevezető szakasza**



**A megye első aszfaltkeverő telepe**



Készül a korszerű útirányjelző tábla



Útirányjelző tábla telepítése a 2. fkl-úton





1979-ben épült kapaszkodósávok a 2. fkl-úton



Pernyestabilizációs kísérleti útszakasz építése





