

# HÓDMEZŐVÁSÁR- HELY

Közlekedés.



A közlekedés legfontosabb kellékei a jó gyalogútak és a kocsióutak még ezelőtt hetven évvel is hiányoztak a városban. A város ugyanis az 1848—49-iki szabadságharcig jobbágy község volt. A földesúrnak nem volt érdeke az utcákon gyalogjárdát építtetni, sem az utcákat a kocsiközlekedés számára burkolattal ellátni.

Egészen az 1876-iki kiegyezésig a főbb utcák mindkét oldalán, a kisebb utcáknak pedig csak az egyik oldalán egy szál deszka volt lefektetve, s ezen történt a gyalog közlekedés.

A XX. századbeli városi ember szemüvegén át nézve ez nagyon primitíven hat, de a falukutató előtt ez nem tűnik fel különösképpen, mert szegény kisközségekben ez ma is így van.

Az utcáknak téglajárdával való ellátása az 1870-es években veszi kezdetét és fokozatosan az 1890-ig a város gyalogjárói kongótégla gyalogjárót kapnak.

Az 1890-es évek elején aszfalt gyalogjárót készítenek a Kossuth-téren, az Andrássy és Kállay utcákon egészen a vasút állomásig.

A Rothermere utca, Szentesi utca, — mai Ferenc József sugárút — Deák Ferenc utca, Petőfi utca, Szt. Antal utca gyalogjáróinak aszfaltozása még a világháború előtt; a Lázár utca, Hódy Pál utca, Zsoldos, Werbőczy, Horthy Miklós utca, Kinizsi utcáké pedig a világháború után történik. A Rothermere, Hódy Pál és Horthy Miklós utcák egész szélességükben — kocsiót is — aszfaltozva lettek.

A város többi utcájának gyalogjárója kongótéglából készült. A járdák szélessége az utcák nagyobb vagy kisebb volta illetve forgalma szerint különböző.

Tehát a XIX. század végéig a város egész belterületének utcái el voltak látva gyalogjárókkal. Ami e téren a XX. században napjainkig történt, hogy a főbb utcák gyalogjárói modernebb időknek és nagyobb igényeknek megfelelő burkolatot kaptak, az már mind a haladást, fejlődést mutatja.

A Szeged—Nagyvárad vasút 1868-ban készült el s ezzel Vásárhely is egy új, jobb jövőt ígérő gazdasági fejlődés útjába ke-

rült. Eddig a város területén a járművek részére az utcák nem voltak burkolva. Nyáron, ősszel míg jó idők voltak, addig mindenki igyekezett mindenféle téli szükségletét beszerezni, beszállítani, mert télen a város kül- és belterülete egyaránt járhatatlan volt. Szinte hihetetlennek tűnik az föl nekünk, hogy akkor, amikor már Hódmezővásárhely vasútállomás lett, a városban még épített országút, műút nem volt. Minthogy azonban a közlekedés megindult, az állomáshoz nem csak nyáron, hanem télen is valahogy oda kellett jutni, így a város kénytelen volt az állomáshoz vezető utakat kiköveztetni. Ekkor kaptak burkolatot a Kossuth-tér, Andrassy és Kállay utcák.

Az 1870-es években épült fel a Kovács testvérek és a Szücs és Francisti téglagyár s így az utak kövezéséhez szükséges kongótégla bőségesen volt Nagyon lassan, de folytatták az utcák burkolását, amint azt a város és a lakosság anyagi helyzete megengedte.

Sok utánjárással sem sikerült megállapítani, hogy a vasúti állomáshoz vivő út kiburkolása után milyen gyorsan és mely utcák milyen sorrendben kerültek kikövezésre, mert a város mérnöki hivatalának ilyen nyilvántartása, vagy feljegyzése nincs. Sikerült ugyan egyetmást megtudnom, de úgy a hivatalos tényezők, mint a magánosok elbeszélése szerint nagyon lassan haladt előre a város utcáinak burkolattal való ellátása.

A Szentesi, a mai Ferenc József sugárutat 1882-ben kövezték. Ezután a lakosság mind egyre jobban és jobban követelte az utcák kikövezését, a városnak pedig erre nem volt fedezete. A város ekkor szabályrendeletet hozott, mely szerint, amely utca háztulajdonosainak  $\frac{2}{3}$  része kívánja az utca kiburkolását, azt a város elrendeli, de csak olyan feltétellel, hogy a felmerülő költség felét a város, a másik felét az utca háztulajdonosai viselik.

A nagyobb összekötő utcák és a belváros legtöbb utcájának kiburkolása a város költségén történt, de ujabban a fent írt szabályrendeletek szerint is már sok utca nyert burkolatot. Az utcák kiburkolásának jó része a XX. századra esik. A burkolat kevés kivétellel kongótégla, mely jóllehet Vásárhelyen igen jó minőségű, erre a célra nem alkalmas, mert rövid életű, karbantartása költséges és jóformán soha sincs jó állapotban.

Az egész országban egy városban sincs annyi kongótégla burkolat, mint Vásárhelyen. A háború után burkolt utcák kövezésénél akár közkiöltségen, akár hozzájárulás útján történik is, a ha-

tóság igyekezett azon lenni, hogy minél jobb anyagból készüljön a burkolat, ma már csak az olyan kis utcákat kövezik ki kongótéglával, ahol a forgalom minimális.

Aszfalt burkolata van az előzőleg már említett Horthy Miklós, Hódy Pál és Rothermere utcáknak.

Az Andrassy és Kállay utcák keramittal vannak kikövezve.

Bazaltkőcsocka burkolatot kaptak a Nádor, Mátyás és Szent István utcák.

A Könyves utca, Széchenyi tér és Csomorkányi ut burkolata hasított kő, vagyis szabálytalan kőből készült.

A többi utca kongótéglával van kikövezve.

A város utcáinak 25—30 % még burkolatlan.

A városi mérnöki hivatal adatai szerint a külterületi utak hossza 1020 km. Ebből 807 km. dűlőút, 213 km. pedig törvényhatósági út. Állami út 58 km. hosszú van a város határában, mind kiépítve.

A kuruckodó politikának és a város anyagiakban való szűkölködésének következtében 1900-ig a város határában egyetlen műút sem volt.

A külterületi országutak burkolása mind a XX. században történt, még pedig az állami utak burkolása a világháború előtt.

A törvényhatósági útból 1925-ig mindössze 39 km. lett kikövezve, 1925 óta 1939 jan. 1-éig még 70 km.

A városi mérnöki hivatal a törvényhatósági utak burkolására tervet dolgozott ki, mely szerint napjainkig ezeknek az utaknak nagy része kikövezést nyert volna, de 1930-ban a rossz gazdasági viszonyok következtében e terv is, mint annyi sok más beruházási terv, anyagiak hiányában meghiusult.

Az útburkolások most évenként 4—5 km. kiépítéssel nagyon lassan, de haladnak. A város kikövezett útainak az 1939. jan. 1-iki állapot igazolja, hogy az előbbi időkhöz viszonyítva ma igen nagy a közlekedés számára kiépített utak száma városunkban, de a mai modern időkhöz mérve lényegesen kevés.

A közlekedés a város belterületén különböző járművekkel történik. Vásárhelyen villamosvasút nincs. Az egymástól távolieső városrészek összekötését szolgálja a főbb útvonalakon az autóbusz forgalom, amelynek központja a Kossuth tér, kevésbé forgalmas részekben pedig a különböző kocsik-, autók-, és kerékpárokkal bonyolódik le a forgalom.

A járművek nagy számából az élénk forgalomra következtethetünk.

A város és a környék városaival, községeivel való összeköttetésére szolgálnak a vasútvonalak. Vásárhelynek ma két vasútállomása van s innen négy fele ágaznak szét a vasútvonalak: Vásárhely—Szeged, Vásárhely—Orosháza, Vásárhely—Makó és Vásárhely—Szentés felé.

A vasútvonal hossza a város határában 74 km. Igen jelentős forgalmat bonyolít le az előbb említett útszakaszokon. Hasonlóképpen a város és a vidék összeköttetését szolgálják az autóbuszjáratok, az autótaxik, személy- és teherautók, valamint a motorkerékpárok. A város élénk forgalma különösen hetipiac alkalmával feltűnő, ami érthető is a többnyire mezőgazdálkodással foglalkozó lakósság figyelembevételével.

*Asztalos Katalin.*