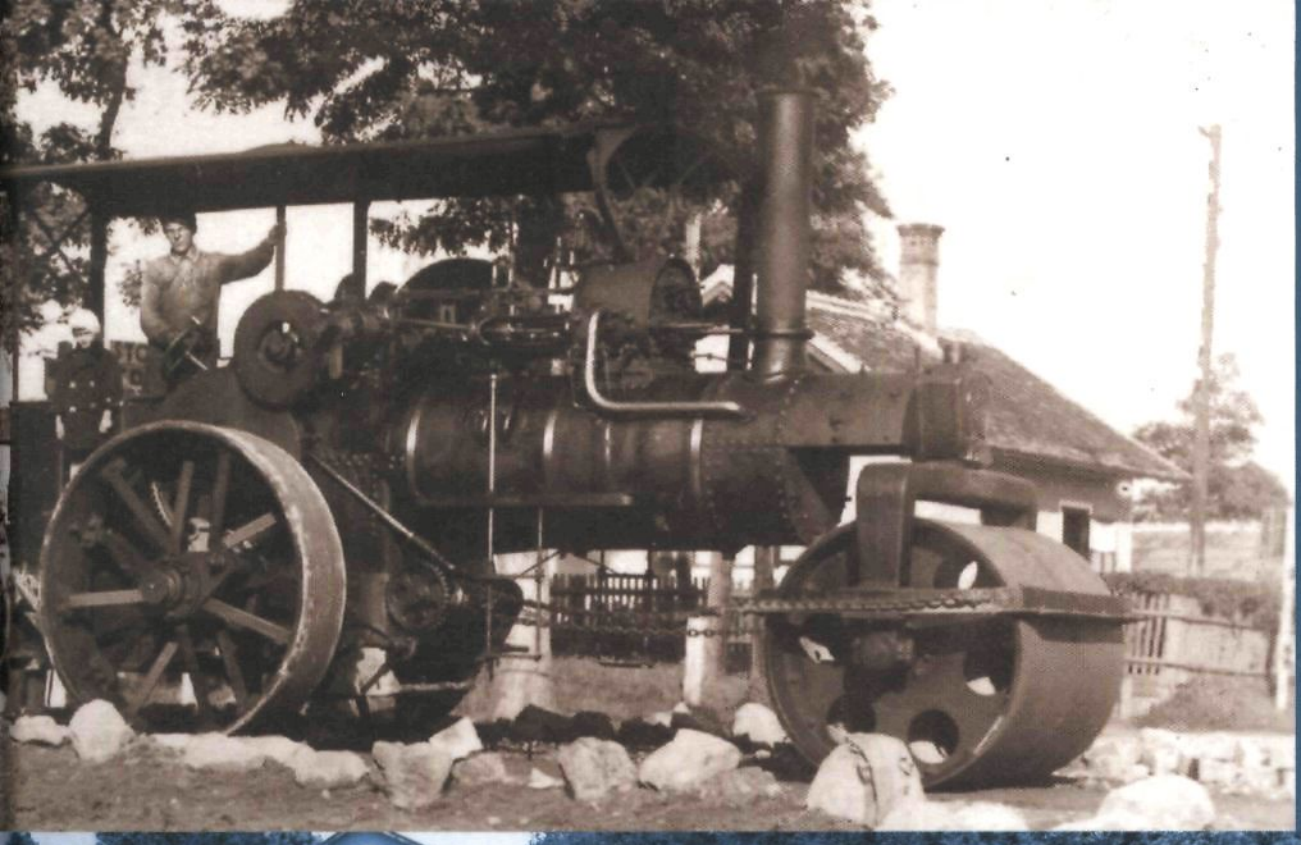




A KISKŐRÖSI KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY ÉVKÖNYVE VI. kötet

2000 – 2006

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY ÉVKÖNYVE

2000 – 2006

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY ÉVKÖNYVE
2000 – 2006

Kiadja a Magyar Közút Állami Közútkezelő, Fejlesztő, Műszaki és Információs Közhasznú Társaság

Kéziratok lezárva: 2007. május 31.

Felelős kiadó: László Sándor vezérigazgató

Szerkesztette a szerkesztőbizottság: dr. Gulyás András
dr. Szakos Pál
Szászi András
Szőnyi Zsolt

Lektorálta: Szabó László muzeológus

Grafikai lektor: Diószeghy Marietta

Angol fordítás: UNIVERSITAS - Győr Kht.

Felelős szerkesztő: Szőnyi Zsolt

ISBN 978-963-06-2615-6

A kötet a Dunadigit Digitális Nyomda Kft-ben készült 2007-ben.

Tartalom

Előszó *-7*

I. A szakgyűjtemény története (Szászi András)

1. Bevezetés *-8*
2. A szakgyűjtemény megalakulása, a gyűjteményi állományok gyors bővülése *-8*
3. Egy csendesebb időszak – kiállítások *-13*
4. A látványos fellendülés – beruházások *-15*
5. Korszerűsítések *-18*
6. A jelen időszak *-26*

II. A gyűjtemény kihelyezett kiállításai (Szászi András)

1. A balassagyarmati kihelyezett állandó kiállítás *-32*
2. Az ópusztaszeri útkaparóház kihelyezett állandó kiállítása *-33*
3. A vágsellyei „Feketeházy-Lévárdy" emlékszoba *-36*
4. Kihelyezett tárgyak és gépek *-37*

III. Muzeális gyűjtemények (Szászi András)

1. Műszaki és technikatörténeti tárgyi anyag *-38*
2. Szakkönyvtár *-40*
3. Térképtár *-43*
4. Aprónyomtatvány-tár *-44*
5. Dokumentum-tár (archív irattár) *-44*
6. Egyéb gyűjtemények *-45*

IV. A gyűjtemény munkája (Szászi András)

1. A Közúti Szakgyűjtemény szerepe *-50*
2. A fejlesztés fő irányai *-50*
3. A szakgyűjtemény gyűjtőköre *-51*

V. A gyűjtemény szakmatudományi munkássága (Szászi András) *-54*

VI. A gyűjtemény érdekességei, ritkaságok (Szászi András) *-62*

VII. Szakmatörténeti tanulmányok

1. Az útmesterképzés 100 éve (Simonyi Alfonz) *-70*
2. Az üzemmérnökségek története (Dávid Tivadar – Simonyi Alfonz – dr. Tóth Ernő) *-82*
3. Személyi számítógépes adatbank, adatgyűjtés és hasznosítás (Szarka István) *-88*
4. A közúti információ-szolgáltatás története (Mohácsi Márta) *-94*
5. A közúti szakirányítás 15 éve (1991-2005). A közútkezelő szervezetek funkcióinak, fő tevékenységeinek alakulása, változása (dr. Gulyás András) *-98*
6. A gyorsforgalmi úthálózat fejlődése 1994-2006 között (Pálfay Antal) *-108*
7. Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon (Szalkai Gábor) *-116*

VIII. SUMMARY

Foreword (LÁSZLÓ, Sándor) *-122*

1. Technical Collection of Public Roads in Kiskőrös (SZÁSZI, András) *-123*
2. 100 Years of Road Inspector Training (SIMONYI, Alfonz) *-125*
3. The History of Road Operation Centres (DÁVID, Tivadar – SIMONYI, Alfonz - TÓTH, Ernő, dr.) *-125*
4. Personal computer databank, data collection and utilization *-126*
5. The History of Information Provision on Public Roads (MOHÁCSI, Márta) *-126*
6. 15 Years of Public Road Administration (1991-2005). Development and Change in the Functions and Main Activities of the Public Road Management Organizations (GULYÁS, András, dr.) *-126*
7. The Hungarian Freeway Network between 1994 and 2006 (PÁLFAY, Antal) *-127*
8. The First Hungarian Public Road Traffic Census (SZALKAI, Gábor) *-127*

ELŐSZÓ



Nagy örömmel és tisztelettel ajánlom a „Közúti Szakgyűjtemény évkönyve 2000-2006." című kötetet minden olvasónak.
Örömmel, mert most először nyílt arra mód, hogy a gyűjtemény a szakmaiságához méltó tartalmi és formai körülmények között jelenhessen meg egy válogatásban. Tisztelettel, mert a közutas múlt értékeit, a szakmai gyökereit, hagyományait minden közutasnak tisztelnie kell, és feladatunk biztosítani a lehetőséget, hogy a közvélemény minél szélesebb körben megismerhesse.

Jóllehet, az évkönyv – melyet az olvasó most a kezében tart – hatodik alkalommal jelenik meg a gyűjtemény fennállása óta, mégis ez az első, mely forrásértékűen, kronologikus rendben mutatja be a közúti szakgyűjtemény kialakulását, fejlődését, működésének állomásait. Megismerhető a gyűjtemény anyaga, a fellelhető szakmai források – a szakmaiság megtartásával, de olvasmányos formában – melyek bemutatása a szakmán kívüli érdeklődő számára is közérthető. A kötetből megismerhetjük a szakgyűjtemény anyagát, a szakkönyvtárat, a térképtárat és a szabadtéri kiállítás tárgyait.

Sokan ismerik a gyűjtemény anyagát, de úgy gondolom, hogy nem elegen vannak tisztában az értékmegőrző tevékenységével. Sokan keresik fel az Ópusztaszeri Nemzeti Történeti Emlékparkot, de nem sokan tudják, hogy a Feszty-körkép mellett az eredeti formájában felépített Útkaparó Házat is érdemes megtekinteni, a korabeli használati tárgyakkal, eszközökkel, a hétköznapi élet kellékeivel. Mindez a szakgyűjtemény kihelyezett kiállítása. Hasonlóan a vágsellyei (ma a szlovákiai Sala) „Feketeházy-Lévárdy" emlékszoba berendezéséhez, ahol Lévárdy Imre – a felvidéki születésű szakember, aki 1938-ban kezdte gyűjteni a környezetében fellelhető útügyi műszaki emlékeket, és ezzel megalapozta a szakgyűjtemény létrejöttét – volt útmester, és az emlékházban láthatóak mindennapi használati tárgyai.

Külön felhívom az olvasó figyelmét a kötet második felében szereplő szakmatörténeti forrástanulmányokra. Ezek a munkák – a szerzők saját kutatásain, a szakgyűjteményben felelhető forrásokon, dokumentumokon és más visszaemlékezéseken alapulnak – szintén forrásként tekinthetők, és szolgálhatják a magyar közutas hagyományok, technológiák, a közútkezelő és az üzemeltetést segítő szervezetek megismerését.

Minden múzeum életében mérföldkövet jelent egy évkönyv megjelenése, mert ez ad számot az elmúlt időszak eseményeiről, kutatásairól, a gyűjtemény gyarapodásáról. A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény – profiljában, a Közlekedési Múzeum mellett az országban egyetlenként – 1975. óta foglalkozik az útépítés múltjának felderítésével és bemutatásával. A jelen kötet ugyan elsősorban az utóbbi hat év történéseit helyezi középpontba, de nem térhet ki magának a gyűjteménynek az alakulásától kezdődő, részletes megismertetése elől sem.

Bízom abban, hogy az évkönyv, illetve a benne olvasható tanulmányok, és a szakmatörténet sokakat arra ösztönöz, hogy személyesen is felkeressék a kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményt, vagy bármely kihelyezett kiállítását, a közutas múlt relikviáinak részletesebb megismerése érdekében.
Ha legalább ennyit elértünk, már eredményesnek tekinthető a kiskőrösi „Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve 2000-2006." című kiadvány megjelentetése.

Budapest, 2007. májusában

László Sándor
vezérigazgató
Magyar Közút Kht.

Szászi András

1. A Szakgyűjtemény története

1. Bevezetés

A „Közúti Mini Múzeum" mint magángyűjtemény
1968-1974

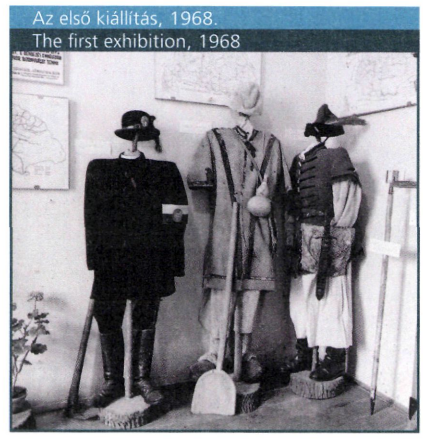
Egy lelkes felvidéki útmester, Lévárdy Imre, a 30-as évek végén kezdte gyűjteni szeretett szakmájának tárgyait, emlékeit Vágsellyén. Kitelepítése után, 1947-ben Kiskőrösre került útmesternek, majd a Kecskeméti Közúti Igazgatóság központi műszaki főelőadójaként vonult nyugdíjba 1968-ban. A gyűjtést folyamatosan végezte lehetőségének és beosztásának megfelelően. Erre az utas szakágazat sorozatos átszervezései jó alapot biztosítottak. (Államépítészeti Hivatalok megszűnése: 1949, Tanácsok IX. Közlekedési Osztálya: 1950, Útfenntartó Nemzeti Vállalatok: 1952, Közúti Kirendeltségek: 1954, Közúti Igazgatóságok: 1958).

Lévárdy Imre, a múzeum alapítója
Imre Lévárdy, founder of the museum



Nyugdíjba vonulása után szabad idejét az összegyűjtött anyag rendezésével töltötte. A gyűjtemény kincseit akkor elsősorban az útőrök egyenruhái, használati tárgyai, szerszámok, régi útjelzők, cégtáblák, műszerek alkották. Az ezermester útmester ezeket egészítette ki maga rajzolta térképekkel, és saját építésű makettekkel. A rendezett anyag első bemutatására Kiskőrösön, a település 250 éves évfordulóján, 1968. május 18-tól június 23-ig került sor. Valójában akkor Lévárdy Imrén kívül senki sem tudta elképzelni, hogy mit lehet bemutatni egy ilyen szaktárgyú kiállításon úgy, hogy a szélesebb érdeklődő közönség is kedvét lelje a látottakban. A „Közútjaink története" című kiállítást közel 15 ezer látogató tekintette meg. Ez azóta is rekord a gyűjtemény történetében. A hatalmas sikeren felbuzdulva kiskőrösi házuk melléképületében – a bemutatott anyagot felhasználva – megnyílt az akkor ritkaságnak számító magángyűjtemény a „Közúti Mini Múzeum" állandó kiállítása.

Az első kiállítás, 1968.
The first exhibition, 1968

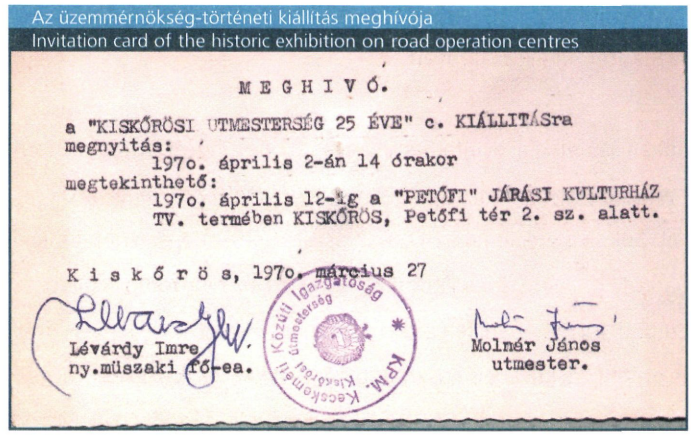


Már az első nyilvános kiállítás megnyitóján is képviseltette magát a Közlekedési Múzeum. Dr. Vaszkó Ákos (későbbi főigazgató) és dr. Medveczki Ágnes muzeológus vett részt az ünnepségen, s a fotókat is dr. Vaszkó Ákos készítette a kiállításról. A későbbi kiállítások anyagának kiegészítésében Petrik Ottó muzeológus segített. Ez a segítőkész kapcsolat és együttműködés azóta is töretlen. Lévárdy Imre több tárgyat adott át a Közlekedési Múzeum kiállításainak, ugyanakkor a Múzeumtól több alkalommal vettünk kölcsön kiállítási tárgyakat.

Az első kiskőrösi kiállítás rendezésében segédkező régi közutas kollégáknak is annyira tetszett az anyag, hogy 1970-ben új kiállítást kellett összeállítani a Kiskőrösi Útmesterség 25 éves történetéről a Járási Kultúrházban. A Kecskeméti Útügyi Napokhoz kapcsolódva, az anyagot az ország szakemberei előtt is be lehetett mutatni. Ez a bajai szakmai napon történt, 1971. június 17-19-én. A szakemberek is nagy örömmel fogadták az anyagot, s ott helyben is több felajánlás érkezett régi emlékek, tárgyak, fotók, eszközök tekintetében. Ezzel a kiállítással így a gyűjtemény is jelentősen bővült. A gyűjtésnek ez a közvetlen módja a mai napig működik az alkalmi kiállításokon.

Az elismerés másik módja ez volt: több szervezet jelezte hogy az anyagot saját területén is bemutatná a szakmai és az érdeklődő közönségnek. Így került a közönség elé útügyi anyag Kiskőrösön 1970-ben és 1972-ben, Baján 1971-ben, Kaposváron 1972-ben, Kiskunhalason 1972-ben.

Az üzemmérnökség-történeti kiállítás meghívója
Invitation card of the historic exhibition on road operation centres



M E G H I V Ó.

a "KISKŐRÖSI UTMESTERSÉG 25 ÉVE" c. KIÁLLITÁSra
megnyitás:
1970. április 2-án 14 órakor
megtekinthető:
1970. április 12-ig a "PETŐFI" JÁRÁSI KULTURHÁZ
IV. termében KISKŐRÖS, Petőfi tér 2. sz. alatt.

K i s k ő r ö s, 1970. március 27

Lévárdy Imre
ny.műszaki fő-ea.

Molnár János
utmester.

A legjelentősebb kiállítás a kiskunhalasi volt, mert dr. Csanádi György miniszter és a közúti ágazat teljes minisztériumi vezetése is megtekintette. A bemutatottak mély benyomást tettek a vezetőkre. Felismerték azt, hogy a gyűjteményt felkarolva, történeti múltján keresztül népszerűsíteni tudja a szakmát, s ezen túl a jelenlegi fontosságát is hangsúlyozhatja.

Ezért a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztálya úgy döntött, a szakma presztízsének növelése érdekében a gyűjtemény fenntartását vállalja és helyet biztosít a számára.

A döntés után a megvalósítás már nem ment ilyen gyorsan. Először helyet kellett találni a gyűjteménynek. A Közúti Főosztály, az UVATERV, a Kecskeméti Közúti Igazgatóság és Lévárdy Imre közösen próbálta a legjobb megoldást megtalálni. Sok elképzelés között felvetődött többek között, hogy egy Dunántúli kastélyban helyezik el, vagy esetleg a Közlekedési Múzeumba kerül az anyag. Mivel azonban 1974-ben felépült az új üzemmérnökségi telep Kiskőrösön és az útfenntartók átköltöztek oda, kézenfekvő volt, hogy a gyűjtemény a régi üresen álló útmesteri telep átalakításával, helyben maradjon.



A kaposvári kiállítás részlete, 1972.
Exhibition detail in Kaposvár, 1972

Az épületek átalakításához és a kiállítás rendezéséhez a Közúti Főosztály a Kecskeméti Közúti Igazgatóságon keresztül biztosította a szükséges fedezetet. Az építés műszaki ellenőrzését és a kiállítás rendezését Lévárdy Imrére bízták. Ő nagy lelkesedéssel és tervekkel belevetette magát a munkába, de hirtelen jött betegsége és halála már nem engedte meg, hogy élete nagy művét bevégezze. Viszont azzal a tudattal távozott közülünk, mint Mózes, aki még látta az ígéret földjét, de oda már nem léphetett be soha.


A kiállítás rendezői. A jobb szélen Lévárdy Imre, Tóth László.
Organizers of the exhibition. On the right side: Imre Lévárdy, László Tóth

2. A szakgyűjtemény megalakulása, a gyűjteményi állományok gyors bővülése

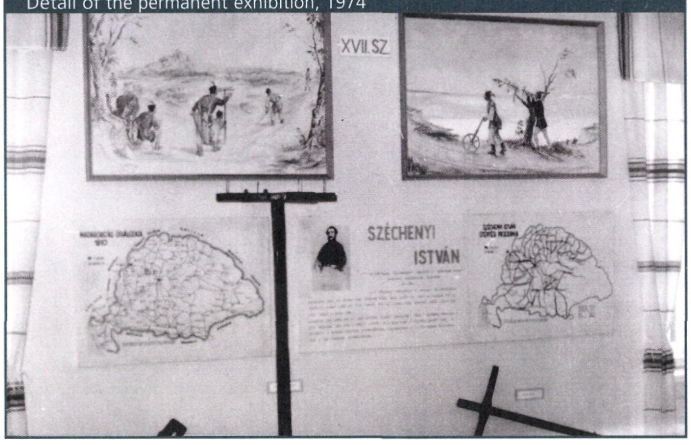
„Közúti Szakgyűjtemény" a KPM Kecskeméti KIG üzemeltetésében 1974 november 5 - 1983 június 30

Az alapító hirtelen halála után a munkát régi barátja és kollégája Tóth László, a Kecskeméti Közúti Igazgatóság osztályvezető főmérnöke vette át. Neki sem volt ismeretlen ez a tevékenység, mert a régi kiállítások összeállításában, rendezésében is segédkezett már, s az alapító betegségének ideje alatt is tartotta a kapcsolatot Lévárdy Imrével és irányította a munkákat.

A kiállítás rendezésében nagy segítséget jelentett a Közlekedési Múzeum részvétele, különösen sokat segített dr. Jasinszky István muzeológus, aki nyomon követte működése alatt a gyűjtemény fejlődését, és tanácsaival segítette azt. A munkában részt vettek még a KPM Kecskeméti KIG kiskőrösi üzemmérnökségének és a Kiskőrös Városi Tanács VB költségvetési üzemének dolgozói is. Részt vett a munkában az alapító özvegye Lévárdy Imréné is, aki a megnyitás után még több mint egy évtizedig dolgozott „teremőr"-ként segítve a nyilvántartások kialakítását, fogadva a látogatókat, vagy ha kellett takarított.


Tóth László mérnök, a szakgyűjtemény vezetője
László Tóth engineer, head of the technical collection

Részlet az állandó kiállításból, 1974.
Detail of the permanent exhibition, 1974



Az átalakított épületben 1974. november 5-én nyílt meg az első állandó kiállítás „A magyarországi útépítés és –fenntartás története" címmel. A kiállítást dr. Ábrahám Kálmán közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár nyitotta meg. A megnyitón a minisztériumi szakvezetésen kívül a Közlekedési Múzeum, a megyei és városi szervek képviselői, valamint a szakma intézményeinek vezetői is részt vettek. A műsort adó úttörők közt ott szerepelt az alapító unokája is.

Az új kiállítás méltó folytatása és megkoronázása volt a megkezdett munkának. A tárlókba és vitrinekbe kerülő anyagban már ott voltak az általában ajándékozással szerzett muzeális tárgyak és egyéb emlékek. A kézzel rajzolt térképek mellett megjelentek a fénymásolt és antikváriumokból vásárolt eredeti régi térképek is. Külön színfolt volt a Közlekedési Múzeumtól kapott akvarell sorozat, mely még ma is az állandó kiállítás része. Az útmesteri telep udvarát felhasználva, az ország szinte minden területéről érkeztek a megyei igazgatóságoktól régi selejtezett, vagy elöregedett gépek, úthengerek, teherautók, „bitumenes gépek", vizeslajt, burkolatbontó eke, és még sok érdekesség.

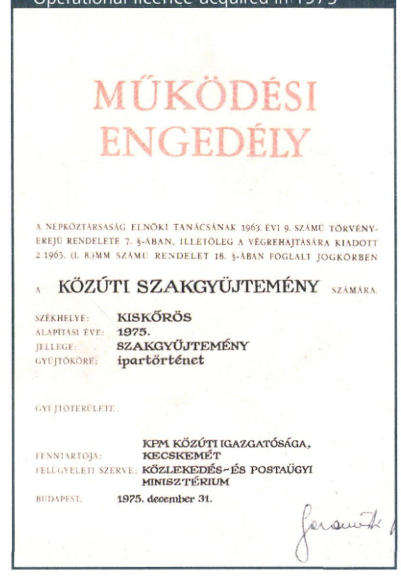
Gépek a gyűjteményben, az 1970-es évek végén.
Engines in the collection at the end of the 1970's



Az új hely és kiállítás nagy ívű fejlődési lehetőségeket nyitott meg a gyűjtemény előtt, de ehhez rendezni kellett a jogállását, mert hivatalosan az még mindig csak egy magángyűjtemény volt. Ezt a problémát úgy sikerült megoldani, hogy a Kecskeméti KIG a Főosztály által biztosított összeggel megvásárolta a „Lévárdy hagyatékot" s így már nem volt akadálya, hogy a Kulturális Minisztériumhoz forduljon hivatalos múzeumi rangot kérve az állandó kiállításnak. Az engedélyt 1975. december 31-én a minisztérium megadta, s így országos gyűjtőkörrel, út-, hídépítés szakterületre, a műszaki múzeumok közé sorolta a ***„Közúti Szakgyűjtemény"***-t.

Tóth László az állandó kiállítás anyagának bővítése mellett, megkezdte a különböző gyűjteménycsoportok kialakítását és azok rendezett bővítését. Többek között nevéhez fűződik a **szakkönyvtár** kialakítása, és katalógus-cédulák készítése. A könyvtár első jelentős magyar és külföldi szakirodalommal való bővülését a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet könyvtárával kialakított gyümölcsöző szakmai kapcsolat biztosította, a selejtezések és a duplumok átadásával. A rendszeres kutatómunka megindításához nélkülözhetetlenek voltak a lexikonok, a különböző általános-történeti művek, törvénykönyvek, rendeletek. Ezekhez elsősorban vásárlással és antikvár beszerzésekkel sikerült hozzájutni, de továbbra is érkeztek ajándékként szakemberektől, hagyatékokból értékes régi szakkönyvek. A Közúti Igazgatóságoktól és szakvállalatoktól (UVATERV, Betonútépítő, Aszfaltútépítő, Hídépítő Vállalatok, Ganz-MÁVAG, stb.) is megkaptuk – sajnos elég rendszertelenül – a régebbi és új kiadványaikat, könyveiket.

Az 1975-ben kapott működési engedély
Operational licence acquired in 1975



MŰKÖDÉSI ENGEDÉLY

A NÉPKÖZTÁRSASÁG ELNÖKI TANÁCSÁNAK 1963. ÉVI 9. SZÁMÚ TÖRVÉNYEREJŰ RENDELETE 7. §-ÁBAN, ILLETŐLEG A VÉGREHAJTÁSÁRA KIADOTT 2/1965. (I. 8.)MM SZÁMÚ RENDELET 18. §-ÁBAN FOGLALT JOGKÖRBEN

A KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY SZÁMÁRA

SZÉKHELYE: KISKŐRÖS
ALAPÍTÁSI ÉVE: 1975.
JELLEGE: SZAKGYŰJTEMÉNY
GYŰJTŐKÖRE: ipartörténet

GYŰJTŐTERÜLETE:

FENNTARTÓJA: KPM KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA, KECSKEMÉT
FELÜGYELETI SZERVE: KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTÉRIUM

BUDAPEST, 1975. december 31.

A minisztérium és a megyei igazgatóságok irattári anyagának selejtezései megteremtették az **irattár** és **tervtár** anyagát. A régi és elbontott hidak tervei is Kiskőrösre kerültek a Minisztérium Híd-tervtárából. Mindemellett megkezdődött az alkalmazott technológiák megörökítése az utókor számára leírások, de elsősorban fotósorozatok készítésével, mely azóta is rendszeresen folyik. A fotók nagy része a vállalatoktól és a régi szak-

emberektől érkezett, de ezek feldolgozására nem került sor. A **térképtár** is értékes darabokkal bővült. Többek között a Görög-Kerekes féle vármegyesorozattal, de a Zsámboky-féle egyik első Magyarország-ábrázolást is ekkor sikerült megszerezni. Ennek a rendkívül nagymennyiségű és sokirányú anyagnak a

A Magyar Törvénytár belső címoldala
Internal title-page of the Hungarian Code



CORPUS JURIS HUNGARICI

MAGYAR TÖRVÉNYTÁR

1000—1895

MILLENNIUMI EMLÉKKIADÁS

DE CSIKY KÁLMÁN
MŰEGYETEMI TANÁR

DE KOLOSVÁRI SÁNDOR
EGYETEMI TANÁR

NAGY GYULA
ORSZ. LEVÉLTÁRNOK

DE ÓVÁRI KELEMEN
EGYETEMI TANÁR

TÓTH LŐRINCZ
NY. CURIAI TANÁCSELNÖK

KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL.

SZERKESZTI

DE MÁRKUS DEZSŐ
KIR. TÖRVÉNYSZÉKI BIRÓ.

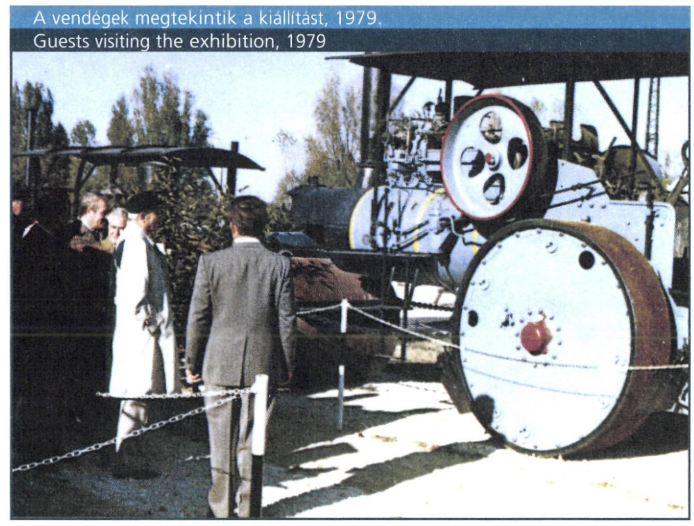
begyűjtése és feldolgozása sokszor meghaladta az „egyszemélyes" múzeum (1 fő muzeológus, 1 fő nyugdíjas teremőr és 2 fő nyugdíjas éjjeliőr) feldolgozási kapacitását, így sok anyag zsákokban, dobozokban maradt. Viszont az összegyűlt anyag lehetőséget biztosított a különböző feldolgozásokhoz, melyek a későbbi kutatómunka alapját képezték.

A nagymennyiségű feldolgozatlan anyaggal való bajlódás némileg visszaszorította az időszaki és alkalmi kiállítások rendezését, pedig erre továbbra is nagy igény mutatkozott. 1977-ben viszont már kihagyhatatlan volt megjelenésünk a nagy, többfordulós szakmai vetélkedősorozat, a **„Közút '77"** kaposvári országos döntőjén. Tóth László, szakértőként, egyébként a teljes vetélkedő-sorozatban részt vett tesztek, feladatok összeállításával. A Kaposvárra eljutott 12 csapat mellett a teljes szakmai vezetés, az igazgatóságok, a rendőrség is megjelent, zsűriként, és szurkolóseregként a Dorottya szállóban. A megnyitó beszédet Kiss Dezső miniszterhelyettes mondta. A rendezvény jelentőségét mutatja, hogy a zsűriben olyan szakemberek ültek többek között, mint Cseri István főosztályvezető, Nemesdy Ervin professzor és Keleti Imre. A műsorvezető a rádió „Csúcsforgalom" adását vezető Petress István volt. A megrendezett kiállítás, mely az állandó tárlat anyagára épült, újra fókuszba állította a Szakgyűjteményt. A figyelem akkora volt, hogy a felajánlások és ajándékozás révén, lehetővé vált egy új állandó kiállítás elkészítése

Az új állandó kiállítást 1979-ben, Pullai Árpád közlekedési miniszter jelenlétében, Cseri István, a Közúti Főosztály vezetője nyitotta meg. A ***„Régi Magyar Utak"*** című kiállítás az utas szakma 150 éves történetét mutatta be, a XVIII. század végétől kezdődően 1945-ig. A kiállításhoz teljesen új installáció – tárolók és modern megvilágított vitrinek – készültek, valamint a kiállítás régi anyagát kb. 80%-ban kicserélhettük.

Az udvari gépállomány ebben az időben bővült a leglátványosabban. 1978-ban szerezte meg a Gyűjtemény a budapesti Út- és Vasútépítő Vállalattól a MÁVAG gőzúthengert, miután Józsi (Szabó Gyula) hazarobogott rezedaszagú kisfalujába, Nyírmadocsára, a „Robog az úthenger" című nagysikerű TV-filmsorozatban. De ekkor került a híd-skanzen első eleme, a budapesti Margit-híd egyik főtartójának darabja a gyűjteménybe. Az udvar

A vendégek megtekintik a kiállítást, 1979.
Guests visiting the exhibition, 1979



kezdett kicsinek bizonyulni a nagy útépítő és -fenntartó gépek számára. Ezen a hátsó telekhatár pár méteres növelésével még lehetett segíteni.

A szűk keresztmetszetet már nem a kiállítható anyag mennyisége okozta, hanem a terület korlátai, mind az udvar, mind az épület tekintetében. A gondokat emellett az időközben felduzzadt könyvtári, irattári, és térkép-állomány megfelelő színvonalú elhelyezésének nehézsége szaporította. A feldolgozatlan anyagok nagy része kiszorult az újonnan érkezett lakókocsikba, de a benti állomány is kezelhetetlenné vált. Ezért, kármentő megoldásként, az igazgatóság saját építőbrigádjával az útmesteri épületet 1982-83-ban megtoldotta, mintegy 40 m²-rel. Ebben az új

részben alakítottuk ki a könyvtárat 1983-ban és az így felszabaduló kb. 17 m²-es területtel növelhető volt a kiállítás. A munka során a fűtési rendszert is átalakítottuk. A régi olajkályhákat hőtárolós elektromos fűtőtestek váltották fel. Ezzel az azonnali gondok megszűntek, de már a bővítés során tudott volt, hogy ez a szerény munka nem oldja meg a gyűjtemény elhelyezési nehézségeit.

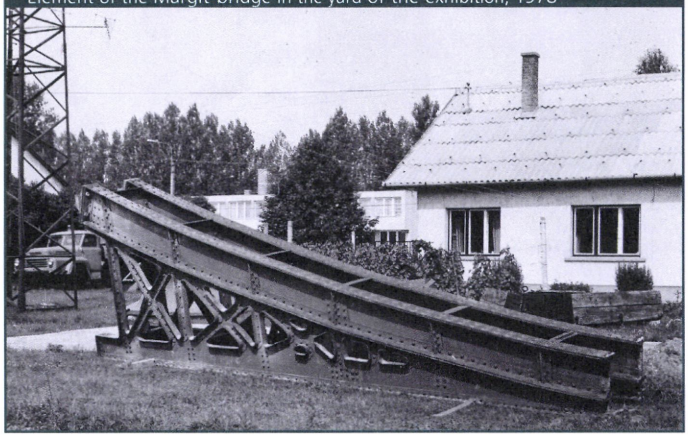
Az aszfaltozási programokkal dinamikusan fejlődő közúti szak-

A kiállítási épület első bővítése, 1983.
The first enlargement of the exhibition building, 1983



ágazat úgy gondolta, hogy ezt a problémát egy új területen építendő múzeummal meg tudja oldani. Ehhez a helyi önkormányzattól szerzett egy többhektáros földterületet a szakgyűjteménnyel szemben, az 53. számú főút túloldalán. Megkezdődött a terület feltöltése és tereprendezése. 1983-ban nagyszabású tervet készíttetett a BÁCSTERV-vel az új elhelyezésre. A terv külön épü-

Margit-híd eleme a gyűjtemény udvarán, 1978.
Element of the Margit-bridge in the yard of the exhibition, 1978



letet szentelt a gépek javításának és felújításának, külön az irodáknak, és egy impozáns emeletes épületet a kiállításnak, ahol helyet kapott volna a könyvtár, a vetítő- és előadóterem, még ajándék-üzletet is terveztek a bejárat mellé, a kialakítandó parkolókhoz. Az „olajválság begyűrűzése" e valóban impozáns terv megvalósulását lehetetlenné tette, ezért az igazgatóság hamarosan túl is adott a megszerzett földterületen.

Mindezek ellenére, vagy éppen ezért, az új állandó kiállítás elkészülte után egyre több alkalmi kiállítás rendezésére került sor, elsősorban szakmai rendezvényekhez kötődően. 1980-ban az Útügyi Napok előadássorozatával egy időben, a nyíregyházi Tanárképző Főiskolában nyílt kiállítás a gyűjtemény térképtárát, szakkönyvtárát és irattárát bemutatva. 1981-ben Tengelicen „Közutak nyilvántartása 1868-1980" címmel nyílt vándorkiállítás, ősszel pedig Szombathelyen, „Az útfenntartás múltja" címmel. 1982-ben Fonyódon, a „forgalmászok" tanácskozásán „Közúti forgalomtechnika anno..." címmel nyílt kiállítás, és 1983-ban Kecskeméten, a 25 éves Kecskeméti KIG emlékünnepségen rendeztünk kiállítást. A kiállítás-rendezés kapcsán végzett kutatómunka eredménye külön kiadványban jelent meg a „25 év a közutak szolgálatában – Beszámoló a Kecskeméti KIG tevékenységéről 1958-1983" címmel.

A kiállítás-rendezés területén új korszak kezdődött, amikor 1982-ben Balassagyarmaton megnyílt az **első kihelyezett állandó kiállítás**. Pap Tamás üzemmérnökség-vezető is szenvedélyesen gyűjtötte az utas relikviákat. Ezt a kollekciót egészítette ki a Szakgyűjtemény anyagával Tóth László és rendezett belőle kiállítást szabadtéren és fedett területen. Pap Tamás korai halálával a gyűjtés ugyan megszakadt, de a kiállítás még ma is üzemel.

1982-ben kezdődött el dr. Törőcsik Frigyes minisztériumi főosztályvezető vezetésével egy nagyszabású kutatómunka, mely az utas-hidas szakma neves személyei adatainak gyűjtését tűzte ki céljául. A munka két irányból haladt. Egyik a még élő, vagy régi kollégák visszaemlékezéseiből merítkező életrajzi adatok gyűjtése, a másik pedig a levéltári, könyvtári kutatómunka volt. E nehéz és hosszadalmas munkának lett az eredménye az 1995-ben megje-

Balassagyarmati udvar, 1985.
Courtyard in Balassagyarmat, 1985



lenő „Példaképek, Magyar Mérnökök" füzet mely 16 híres mérnök életét és munkásságát dolgozza fel.

A szakgyűjtemény látogatottsága a megnyitása után folyamatosan nőtt. Ezt a szép ívet törte ketté 1982-ben, az olajválságból következő jelentős MÁV és VOLÁN utastarifa-emelés. Az 1981-es év 6573 fős látogatottsága volt a legmagasabb mind a mai napig.

A „Példaképek - Magyar mérnökök" című sorozat első füzete
The first volume of the serial 'Ideals – Hungarian engineers'



3. Egy csendesebb időszak - a kiállítások.

1983. július 1. – 1990. december 31. a „Közúti Emlékmúzeum" a Szegedi KIG fenntartásában

1991. január 1. – 1991. június 30. újra a Kecskeméti KIG kötelékében

Az ágazati struktúra átalakításával megszűnt a Kecskeméti Közúti Igazgatóság. Az átalakítás során Bács-Kiskun megye, így a Szakgyűjtemény is, a Szegedi Közúti Igazgatóság felügyelete alá került. Ez bizonyos megtorpanást jelentett a gyűjtemény életében, de lassan rendeződtek a dolgok és a személyi és anyagi feltételek közel azonosak lettek a korábbiakkal.

Egy viszonylag szűk keret állt minden évben rendelkezésre a gyűjteményi anyag – tárgyak, eszközök, könyvek, térképek – bővítésére, vásárlásra. A fejlesztésekre gondolni sem lehetett, de az intézmény fenntartására a szükségletnek megfelelően mindig rendelkezésre állt a kellő forrás.

A gyűjtemény gyarapodása azért folyamatos volt, ha nem is olyan ütemű, mint előtte. A gépek és berendezések zöme régen is az igazgatóságok és szakvállalatok ajándékozásaival bővült. Ebben az időszakban érkeztek olyan látványos gépek mint egy ROLBA-UNIMOG hómaró, egy öntöttaszfalt-főző „Reiser", egy MARTOS úthenger, vagy a Csepel zúzalékszórós teherautó.

Mivel forrás nem volt a szabadban elhelyezett gépek felújítására vagy fenntartására, azokon csak a legszükségesebb állagmegóvó feladatokat végezhettük el. Ez általában a gépek és berendezések rozsdátlanításából és festéséből állt. Ezt a munkát javarészt a megyei üzemmérnökségek és a kecskeméti központ dolgozói végezték el, általában társadalmi munkában. A munka népszerű volt, jó hangulatban zajlott az esemény. Az elhasznált energiát általában egy kiadós bográcsos étkezés pótolta és egy-két üveg jófajta kőrösi bor tette a napot üdítővé, mely nemritkán a gyűjteményvezető pincéjéből származott. E sorok írója is több ilyen „mentőakcióban" vett részt, a 80-as évek második felében.

A kisebb tárgyak és emlékek, mint például a sapkajelvények, KRESZ táblák, szerszámok általában öreg útőröktől, szakem-

A szabadtéri kiállítás, 1985.
The open-air exhibition, 1985



berek özvegyeitől érkeztek. Külön érdekesség az ebben az időszakban összeálló csoport, a pecsétek gyűjteménye a régmúlt korokból, szervezetektől.

1985-ben a meglévő, elhasználódott makadám- és betonutakat

Gép-konzerválás házilagosan, a 80-as években
Home made machine preservation in the 1980's

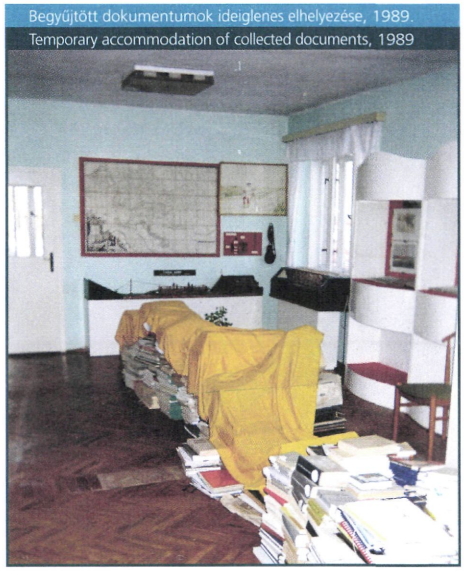


sikerült aszfaltozással felújítani, ami a látogatók kultúrált kiszolgálását nagyban segítette, de a gépmozgatásokkor is előnyös volt.

A térképtár anyaga is értékes darabokkal bővült. Antikváriumból sikerült megszerezni egy 1782-es kiadású Császári és királyi posta-térképet. Ennél is fontosabb térképsorozat került a gyűjtemény tulajdonába Markotay Sándornak köszönhetően.

Ez a 12 lapos térképsorozat az első publikált forgalomszámlálási anyag 1894-ből. Értékét az adja, hogy összesen 100 darab készült belőle és manapság igen nagy ritkaság fellelni belőle teljes sorozatot. Az 1990-91-es átalakulás időszakában sok közelmúltbeli megyei úthálózati térkép érkezett, tematikus tartalommal.

1989 után az irattári és terv-anyagokat mérhetetlen mennyiségben „selejtezték" a rendszerváltás miatti szakmai és szervezeti változások következtében, a minisztériumban, a koordinációs és területi szervezeteknél egyaránt. Ezek begyűjtése az elkallódás előtt, képezte abban az időben a legfontosabb feladatot. Egyedül a Győri KIG-től két kisteherautónyi anyag érkezett. Az így begyűjtött hatalmas mennyiségű irat elhelyezése alig volt megoldható. A lakókocsik is plafonig voltak rakva iratokkal és tervekkel. A helyzet tarthatatlanná vált. Az azonnali épületbővítés halaszthatatlannak látszott.


Begyűjtött dokumentumok ideiglenes elhelyezése, 1989.
Temporary accommodation of collected documents, 1989

Ebben az időszakban, az adottságoknak megfelelően, az időszaki és alkalmi kiállítások tervezése és kivitelezése jelentette az egyetlen előre mutató, látványos tevékenységet. 1984-ben Keszthelyen volt egy közel három hónapig nyitva tartó kiállítás, „Dokumentumok az útépítés történetéből" címmel. Ez volt előképe az áprilisban megnyíló új állandó kiállításnak melynek „Közúti


A Keszthelyi kiállítás tablói, 1984.
Tables of the exhibition in Keszthely, 1984

alkotók 1850-1950" volt a címe. Ugyanekkor nyílt egy időszaki kiállítás, mellyel a Szakgyűjtemény ünnepelte fennállásának 10 éves évfordulóját, szerény körülmények között. Ebben az évben az a megtiszteltetés érte a gyűjteményt, hogy Losonczi Pál az Elnöki Tanács elnöke egy vidéki útja alkalmával meglátogatta és igen elismerően nyilatkozott a múzeumról. 1985-ben Győrött


A 125 éves aszfaltkiállítás egy részlete.
A section of the „125-year-old asphalt" exhibition

volt vándorkiállítás és Kiskőrösön egy időszaki kiállítás is nyílt. A következő évben három helyszínen is bemutatkoztunk. Egyszer Kiskőrösön, később Balatonföldváron, majd pedig az Útügyi Napokon, Tatán, „Neves és névtelen elődeink" címmel. 1987-ben is nyílt Kiskőrösön időszaki kiállítás, de Balatonföldváron két kiállítás is állt, mégpedig az egyik a „Magyarország útügyi múltja" című, a nemzetközi Trans European Motorway (TEM) szakembereknek mutatta be szakmánk történetét. 1988-ban fél év alatt öt kiállítást rendezett a szakgyűjtemény. Először Egerben nyílt meg az „Aszfaltútépítésünk múltjából ..." című, mely főleg saját anyagra épült. Ezt kiegészítve az aszfalttal foglalkozó vállalatok anyagaival – a kiállítás rendezésében nem kevesebb, mint 17 szervezet és Simon Miklós vegyészmérnök működött együtt – egy nagyjelentőségű kiállítás állt össze a kutatómunka eredményeként, Keszthelyen. A „125 éves a magyar aszfaltútépítés" című kiállítás méltó emléket állított elődeinknek, akik ezt a nehéz, de szép szakmát választották. Méltán lehetünk rájuk büszkék. A hatalmas munka másik eredménye az elkészült kétkötetes könyv volt, melynek címe azonos volt a kiállításával. Az I. kötet a kezdetektől 1945-ig dolgozza fel az aszfaltozás hazai történetét. A II. kötet a következő évben jelent meg, s egészen a megjelenés évéig dolgozza fel az aszfalttörténetet. Mindkét könyv nagyon keresett volt a szakemberek körében, mert ilyen alapossággal és teljes körűen még nem dolgozták fel a hazai aszfaltútépítést. Tamásiban is volt egy kiállítás mely az országos szakmai vetélkedőhöz, a „Makadám" verseny döntőjéhez kapcsolódott. Még ez évben a Szegedi Közúti Igazgatóság központjában nyílt kiál-

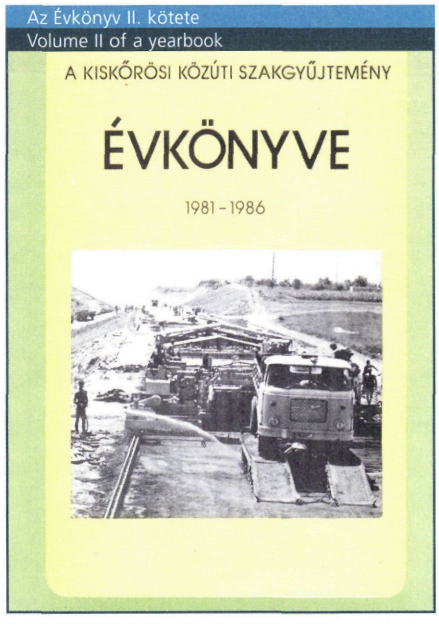
lítás a Csongrád megyei utak történetét bemutatva, mely 1991-ben szűnt csak meg, mikor a gyűjtemény visszakerült Bács-Kiskun megyei Közúti Igazgatósághoz. 1989-es év rendkívüli időszak volt, amikor Tóth László az összes energiáját az anyagok megmentésére fordította, melyet így is csak töredékesen tudott az utókor számára elvégezni. 1990 is mozgalmas év volt, de Szolnokon megrendezésre került a „Régi magyar hidak" című kiállítás.

A „125 éves a magyar aszfaltútépítés" második kötete
The second volume of the book „125-year-old Hungarian asphalt road construction"



A kiállítások mellett a másik, még költségmentesebben végezhető fontos tevékenység, a csendes, kitartó kutatómunka volt. 1987-1990 között Tóth László úttörténeti cikkei szinte sorozatban jelentek meg az akkori szakmai újságban az ÚTTÜKÖR-ben. E mellett más újságokban, például a Mélyépítéstudományi Szemlében vagy az Autó-Motor-ban is jelentek meg cikkek. 1987-ben megszületett a Szakgyűjtemény Évkönyvének II. kötete, mely az 1981-1986 közötti éveket taglalja, de több út-, híd-történeti tanulmányt is tartalmaz. Mindemellett a gyűjteményvezető muzeológus, kevés szabad idejében, az Magyar Országos Levéltárban kutatta és feltérképezte az ott fellelhető, szakmát érintő dokumentumokat. Elsősorban az Alispáni iratokat, valamint a kiegyezéskor felállított és 1950 januárjával megszüntetett Államépítészeti Hivatal ügyiratait.

Az Évkönyv II. kötete
Volume II of a yearbook



A gyűjtemény látogatottsága 1983-85 között folyamatosan növekedett, majd az ötezres határ körül hullámzott 1988-ig. 1989-ben az öt évvel korábbi szintre süllyedt. 1990-ben az előző rendszerből hátramaradt gazdasági káosz és infláció miatt az emberek saját gondjaikkal voltak elfoglalva, s nem a kultúrára éheztek igazán, ezért a gyűjtemény látogatottsága is a megelőző évek 29%-ra esett vissza (1480 fő).

4. A látványos fellendülés – a beruházások - korszaka

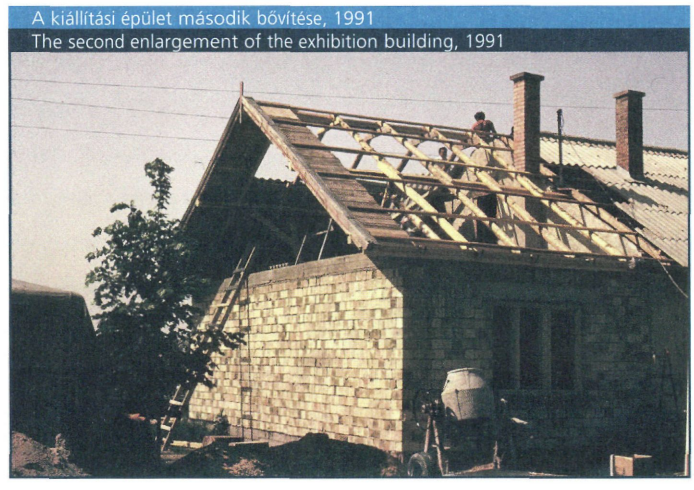
1991. július 1. – 1996. május 30. „Archív Adattár és Közúti gyűjtemény" az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság kezelésében.

A politikai és szakmai átalakulásokkal járó idők „áldásának" köszönhetően, lassan a folyosók is megteltek zsákokkal és dobozolt irathalmokkal. Az anyagok begyűjtése során nem volt sem mód, sem idő a rendszerezésre és az értéktelen anyagok selejtezésére, ezért a szükségesnél sokkal több irat került Kiskőrösre, de ezeket mind kezelni kellett.

Már 1991 tavaszán, visszakerülve a Bács-Kiskun Megyei Közúti Igazgatóság jogkörébe, megkezdődött e a tarthatatlan állapotok miatt, egy azonnali épületbővítés előkészítése.

A házilagos tervet ugyan Kurucsai Pál hídmérnök elkészítette, de a Közúti Igazgatóság nem tudott forrást biztosítani a kivitelezésre. Egyébként a szűkös források miatt magának a gyűjteménynek a fenntartásával is küszködött. Tekintetbe véve a gyűjtemény-fenntartás megyei szintű kezelésének a nehézségeit, s a gyűjtőkör országos voltát, az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) felvállalta a gyűjtemény gondozását. Hórvölgyi Lajos felismerte hogy ezt a nagy szakmai és kultúrtörténeti értéket ápolni kell, s bízott abban hogy a benne rejlő szolgáltatási és propaganda lehetőségeket ki tudja használni az UKIG számára. Ettől kezdve mind műszaki vezetőként, mind igazgatóként, majd később minisztériumi tisztségviselőként is folyamato-

A kiállítási épület második bővítése, 1991
The second enlargement of the exhibition building, 1991



san figyelemmel kísérte a Gyűjtemény fejlődését. A lehetőségek kihasználásához azonban először meg kellett teremteni a megfelelő működési feltételeket, ezért azonnal hozzáláttak a meglevő épület toldásához. A munkát a Közúti Igazgatóság hídbrigádja végezte el, szerződéses alapon. Az viszont már az építés során ismert volt hogy ez a második bővítés csak enyhít a gondokon, de azokat nem oldja meg.

Az épületet riasztó-rendszerrel szerelték fel, így az üzemeltetési költségek, az éjjeliőrök kiváltásával, jelentősen csökkentek. Ebben az időszakban a létszám egy fő gyűjteményvezető muzeológus, egy fő fizikai dolgozó (teremőr és karbantartó) és egy fő félállású takarító volt.

Az UKIG, a kezelésébe került gyűjteményben a kiállítás-rendező, feldolgozó és kutatómunka színvonalának emelése és hatékonyabbá tétele érdekében sokat javított a kiszolgáló technikai színvonalon. Ellátta a gyűjteményt fénymásolóval, számítógéppel, video-berendezéssel, ezzel javítva a munka minőségét. Az elvárt eredmények nem maradtak el sem a kiállítások rendezése, sem a kutatások és publikációk tekintetében.

Ebben az időszakban is egymást követték a kutatómunka eredményeire támaszkodó kiállítások 1991-ben időszaki kiállításként, az előző évben Szolnokon bemutatott hidas anyagot („Régi magyar hidak) mutattuk be, de Kecskeméten, az Útügyi Napokon már új hidas válogatás, a „Vasbeton hidak" című került a közönség elé. Ősszel, Balatonföldváron pedig Trans European Motorway (TEM) és az Útügyi Világszövetség (AIPCR/PIARC) tanácskozásának nemzetközi plénuma láthatta a „Szemelvények a magyar útügyből" című kiállítást. A következő évben Egerben Apáthy Árpád munkásságát mutattuk be és Kiskőrösön időszaki kiállítás volt látható a postautak és az átkelőhelyek történetéből. A Szakgyűjtemény Hídkertjében kapta meg végleges helyét az egyetlen magyar alumíniumhíd, mely 1950-ben épült, a Dunavölgyi Főcsatorna fölött, Szabadszállás közelében. A bontást (1982-ben), szállítást és a kihelyezést több szakcég végezte.

A szabadszállási alumínium híd a gyűjteményben.
The aluminium bridge of Szabadszállás in the collection



1994-ben, Budapesten a Fényes Elek utcai közúti Székház földszintjén, Hórvölgyi Lajos kezdeményezésére egy kis kamaraterem készült, ahol útügyi kiállítás épült először. Később, a megszerzett első katonai felmérés 420 térképszelvényét mutattuk be – az egy példányban 1782 - 1785 között készített eredeti szelvényeket a Bécsi Hadtörténeti Intézetben őrzik, Trianon előtt titkosítva voltak.

A kutatómunka ebben az időszakban is főleg a levéltárakban folyt. A fellelt anyagokból, az UKIG-biztosította lehetőséggel, 1991-ben közkincsé lehetett tenni olyan kéziratos könyvritkaságot, mint Petzelt Józsefnek az 1847/48 tanévben, a Magyar Kir. Tud. Egyetemen kiadott jegyzetét, az „Útépítészet"-et. A hasonmás kiadást Tóth László gyűjteményvezető látta el átirattal és jegyzetekkel. 1993-ban hasonmás kiadásban újra olvasható lett az 1807-ben kiadott, „Utasítás az Erdélyi Nagy Fejedelemségbeli utak készíttetésére" című könyv. Ebben az évben jelent meg a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyvének III. kötete is.

Az 1807-es szakkönyv címlapja
Title-page of the „professional book", published in 1807


UTASITÁS

AZ
ERDÉLYI
NAGY FEJEDELEM-
SÉGBÉLI UTAK
KÉSZITTETÉSÉRE

KOLOSVÁRATT;
Nyomtatott HOCHMEISTER MÁRTON
betüivel 1807.

1994-ben egy új fejezet kezdődött a szakgyűjtemény életében. A közúti főosztály és az UKIG vezetése, ismerve a műtárgy- és irattárolási gondokat, forrást biztosított s a felszámolás alatt levő Mezőgazdasági Gépgyár (MEZŐGÉP) Kiskőrösi Üzemének a Szakgyűjtemény végéhez csatlakozó területe (6427 m^2) és a volt konyha-étterem épülete (270 m^2) megvásárlására. A terület része volt még egy rossz állapotú, 400 m^2–es nyitott szín is. Ezzel a Szakgyűjtemény területe közel a háromszorosára nőtt.

A felújítási terveket, árajánlat-kérések után a Bács-Kiskun Megyei Tervező Vállalat (BÁCSTERV) készítette el. A kész tervek birtokában megkezdődött az építkezés. A kivitelezést a K+SZ Kft végezte fővállalkozásban. A konyha-épületből a teljes felújítás során az új kiállítási épület készült, egy nagy tanácsteremmel és tárgyalóteremmel, mely időszaki kiállítások rendezésére is alkalmas. Egy iroda és egy raktár kapott még helyet az épületben. A felújítás so-

rán az épület teljes tetőszerkezetét kicseréltük, kivéve a vasbeton szarugerendákat. Az épülethez utólag toldott lapostetejű rész is nyeregtetőt kapott. A nyílászárók is teljesen újak lettek és a belső tér is némileg átalakult. A régi burkolatot a bejárati részen kőburkolatra, a tanácsteremben és az előadóteremben padlószőnyegre, míg a kiállítási részben műanyag burkolatra cseréltük. Az építés során a költségvetés nem biztosított keretet a teljes újraszigetelésre. A későbbi évek megemelkedett talajvíz-szintje viszont azóta salétromosodást és a vakolat leválását indította el. A szolgáltatási színvonalat emelve kialakítottuk a női és a férfi közösségi tisztálkodó helyiségeket, melyből eddig egy szál állt a látogatók és a dolgozók rendelkezésére.

A volt konyha-épület eredeti állapota
Original state of the earlier kitchen-building



A nyitott szín hullámpala tetejét „Lindab" tetőre cseréltük és a vasszerkezetet újrafestettük. A kiszolgáló utakat és a térburkolatot aszfaltozták, a sétányokat és egyéb közlekedő részeket murvázott burkolattal látták el. A burkolat-építési munkát a Solt-út Kft. és a Kiskőrösi Üzemmérnökség végezte el.

Az épületek és a burkolatok építésével egy időben készült el a megvásárolt terület leválasztása elemes vasbeton-kerítéssel. A tereprendezés során a területen levő hatalmas vasbeton tűzivíztárolót olcsóbb és egyszerűbb volt egy kis dombbá alakítani, mit elbontani és a törmeléket elszállítani. A „domb" valamilyen oknál fogva vonzza a gyerekeket, s a kiállítás-látogatás után rendre kérik, hogy felmehessenek és legurulhassanak. Télen a helyi gyerekek használják szánkózásra, mint a város legmagasabb pontját.

Az új terület építési munkái mellett lehetőség nyílt a régi útmesteri épület részbeni átalakítására és felújítására. Ebben az épületben kaptak helyet az irodák, a könyvtár és raktárak. A fűtési rendszert is korszerűsítettük gázkazán és radiátorok beépítésével, de a pénzügyi keret a teljes felújítást már nem fedezte. Ezért a padlóburkolatok a régiek maradtak, és a raktárnak használt helyiségekbe a fűtést sem tudtuk bevezetni.

Az elkészült új épületben nagyrészt új anyaggal és teljesen új installációval – fekvő gurulós üvegvitrinek, álló üvegvitrinek világítással, új fémvázas paravánok – készült az állandó kiállítás. „A magyar útépítés története" című kiállítás a római kortól kezdődően a mai napig követi nyomon a hazai útépítés, -fenntartás történtét, kitérve a hidakra is. A parkosított, aszfaltos utakkal és sétányokkal kialakított udvaron a gépek is teljesen új elrendezést kaptak, lehetőség szerint tematikusan csoportosítva.

A felújított épület, 1995.
The renovated building, 1995



Az ünnepélyes megnyitóra, mely egyben a gyűjtemény 20 éves fennállásának ünnepsége volt, 1995. július 14-én került sor. Az ünnepi beszédet Regős Szilveszter minisztériumi főosztályvezető és Hórvölgyi Lajos, az UKIG igazgatója mondta. Tóth László gyűjteményvezető a múzeum 20 éves fennállásról emlékezett meg. Az ünnepségen a minisztériumi, országos és megyei szakembereken kívül a helyi társadalmi élet szereplői is részt vettek és meghívást kaptak az alapító lánya és unokái is.

A sok éves kutatómunka és a kiállítás-rendezés során készült vázlatok feldolgozásával készült el, s jelent meg 1995-ben a „Magyarország közútjainak története" című könyv, mely az útépítésünk történetét dolgozza fel a római kortól egészen 1960-ig. A könyv hiánypótló mű, mert Hanzély János könyvét leszámítva (Útügyi Kutató Intézet, 14. sz. kiadvány), még senki sem dolgozta fel ilyen teljeskörűen a hazai úttörténetet.

Az iroda-épület (régi kiállítási) átalakítása, 1995.
Transformation of the office building (earlier exhibition building), 1995



Az új kiállítási épület lehetőségeit kihasználva még az év őszén megnyílt egy új időszaki kiállítás.

A „Közúti és közlekedésbitzonsági bemutató" című tárlat a forgalomtechnikai eszközök gyártásával és forgalmazásával foglalkozó cégek segítségével és anyagaiból készült, s egyben biztonság-technikai bemutató is volt a javarészt diák-csoportokból álló látogatóknak. A kiállítás bezárása után több cég a kiállított anyagot felajánlotta a gyűjtemény számára.

Vendégek az állandó kiállítás megnyitján
Guests at the opening of the permanent exhibition



Tóth László vezető már az építkezések során is többször rosszul érezte magát. 1996-ra az állapota teljesen leromlott, daganatos betegségével kórházba és betegállományba került, végül kérte nyugdíjazását. Még az évben a Budapesti Fényes Elek utcai közutas székházban felépült az 50 éve átadott Kossuth hídról egy kiállítás, melyet már Szabó László a Közlekedési Múzeum szakembere rendezett.

1996 június 30-ával a Közúti Szakgyűjtemény az újonnan alakult Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság szervezetének lett része, s gondoskodni kellett a gyűjteményvezető pótlásáról is.

Az új állandó kiállítás egy részlete.
The first exhibition of the new chamber room



Az ÁKMI-gyűjtemény pecsétje, 1996
Seal of the collection of the Technical and Information Services on National Roads (ÁKMI), 1996



5. Korszerűsítések

1996. július 1. – 2005. szeptember „Közúti Szakgyűjtemény" az ÁKMI Kht. fennhatósága alatt

1996-1999 közötti időszak

A gyűjtemény élére, az ÁKMI-hoz kerülése után, új vezető érkezett. Szászi András szintén közutas szakember volt, aki a Kecskeméti KIG frissen alakult jogutódjától, a Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaságtól került a múzeum élére. A gyűjtemény előtte sem volt ismeretlen, mert mint az alapító Lévárdy Imre unokája, látta azt megszületni a házuk udvarában, ahol együtt laktak a nagyszülőkkel.

A régi és az új vezető megállapodott egy menetrendben a gyűjtemény és a múzeumi munka átadása és betanítása ügyében, mindebből pár találkozás lett Tóth László betegágyánál, aki hosszan tartó betegség után 1996 őszén meghalt. Így a muzeológusi munkába önállóan kellett betanulnia, Rósa Dezső az ÁKMI Kht. gyűjteménnyel foglalkozó vezetője és Szabó László, a Közlekedési Múzeum szakmuzeológusa segítségével, akivel mai napig jó a kapcsolata és a két intézmény között is töretlen az együttműködés.

Mint volt adattári mérnök, először a nyilvántartási rendszer kartonjainak számítógépes feldolgozásába fogott bele, ami az akkori számítástechnikai színvonalon, házilagos munkával, az Excel táblázatkezelő rendszer felhasználásával történt. 1996-1998 között elkészült a Könyvtár és térképtár teljes katalógus-állományának feldolgozása és a muzeális tárgyak és filmek nyilvántartásának gépre vitele. Ezzel a lehetőséggel különböző szempont szerinti listák, kigyűjtések voltak készíthetők, ami meg- könnyítette a konkrét kereséseket, de nem oldotta meg a múzeumi és könyvtári nyilvántartásoktól elvárt igényeket.

A többszöri átrendezések után a könyvtár a régi kiállítás helyén, fűtetlen helységben, a régi „Salgó-polcokon" állapodott meg. A régi elektromos fűtést elbontottuk, de nem maradt pénz az új rendszer teljes kiépítésére. A padló szigetelése is hiányos volt már, így a könyvtári állomány penészedésnek volt kitéve.

A könyvek „Salgó"-polcos elrendezése, 1998
„Saló"-shelved arrangement of books, 1998



1999-ben a régi útmesteri épület raktár-részében egy falkiváltás után, a már fűtéssel is ellátott helyiségben gurulópolcos könyvtári rendszert építettünk, így a könyvtári állomány végre rendezetten új, végleges helyére került. A raktári átrendezés alapot teremtett arra, hogy a könyvtárat zártkörűen, de a kutatók előtt megnyitva, szakkönyvtárként üzemeltethessük. Ehhez azonban még ki kellett alakítani az olvasótermi részt és hivatalos könyvtári nyilvántartási rendszerre kellett áttérni.

Ebben az időszakban az udvari kiállításon a nagy tárgyak gyarapodása jelentős volt. Többek közt a Közlekedéstudományi Intézettől megvásároltuk az ország egyetlen csúszásellenállás-mérő Ford gépkocsiját, a Cs-130-at, mely üzem- és mérőképesen érkezett. Már korábban megkaptuk a Bump-integrátort és ekkor megérkezett az azt vontató NYSA típusú lengyel kisbusz is. A Szolnok Megyei Közútkezelőktől egy Herbert-rendszerű vendéghíd elemeit, a túrkevei Balai híd egy részét kaptuk meg. A hidat a Nemzeti Kulturális Alap pályázatának segítségével kialakított kis tó fölött állítottuk fel, a híd-skanzen részeként. 1998-ban a Békés megyei közutasok ajándéka érkezett, egy D-710-es szovjet grader.

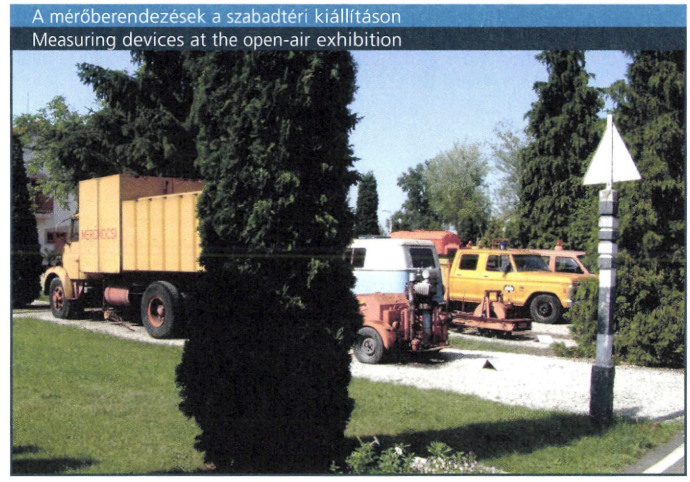
A faküllős lakókocsi begyűjtött állapotban
The trailer with wooden stokes, in its collected state



A Közlekedési Múzeum, még a rendszerváltozás után, a leépülő szakcégektől megmentett kilenc építőgépet, melyeket helyhiány miatt a veszprémi Magyar Építőipari Múzeum gépkertjében helyezett el. A gépek idő közben az időjárástól és rongálástól erősen lepusztultak. Egy kölcsönösen előnyösen megkötött magállapodás alapján az ÁKMI Kht., a Contec Rt. és több más Társcég a gépeket Budapestre szállította, felújította, cserében a Közlekedési Múzeum azokat a Kiskőrösi Szakgyűjtemény részére átadta tartós letétként.

A megkezdett programot folytatva a Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Közhsznú Társaság (BKM-i ÁKKHT). Kecskeméti géptelepe felújította az UNIMOG-Rolba hómarót, a ZIL tehergépkocsira épített hómarót és motorikusan is eredeti állapotba sikerült hoznia a Martos-Herz úthengert, amit azóta is üzemképesen tartunk, s jelentősebb eseményekkor be is indítunk. Kiskőrösön helyi vállalkozók újították fel az NDK-gyártmányú

A mérőberendezések a szabadtéri kiállításon
Measuring devices at the open-air exhibition



SVTW-18-as vibro-hengert, egy gumikerekes utánfutóra szerelt, gőzfejlesztésre használt lokomobilt saját lábaira állítottak vissza és újítottak fel – jelenleg az Ópusztaszeri Nemzeti Történeti Emlékpark skanzenjének Útkaparó háza mellett látható – és üzemképes, eredeti állapotba állították vissza az RS-09-es univerzális kistraktort. A gépek helybeni mozgatásához többször használjuk ezt a muzeális gépünket.

Az útellenőri IZS- típusú (orosz gyártmányú) „fadobozos", oldalkocsis motorkerékpárunkat a Nemzeti Kulturális Alap pályázatával sikerült üzemképes, eredeti állapotába visszaállítanunk. A munkát a kecskeméti géptelepen végezték el.

A Szakgyűjtemény az 1994-es bővítés után helyszínrajzilag egy L alakú terület lett, melybe az utca-fronton egy ikerház és ud-

vara ékelődött be. A gyűjtemény felőli tulajdonos, mikor megözvegyült, mint jó szomszéd, először a gyűjteménynek ajánlotta fel az ingatlanát, általános meghirdetés előtt. Mindenképpen célszerűnek mutatkozott a megszerzése, de ehhez az ÁKMI, a minisztérium és a másik szomszéd beleegyezése kellett. A szomszéddal megállapodás született, hogy az ingatlant, eladási szán-

A megvásárolt szomszédos ingatlan, 1999
The acquired neighbouring ground, 1999



dék esetén, először a gyűjteménynek ajánlja fel megvételre. Erre azért volt szükség, mert hosszútávon csak a két ingatlan együttes megvásárlása és az ikerház-építmény mindkét részének megszerzése jelentett csak hasznot a gyűjtemény számára.

A szakgyűjtemény 1997-ben, folytatva a művészeti hagyományait – út-híd képzőművészeti kiállítások – bekapcsolódott Kiskőrös város kulturális életébe. Egy „Magyar Jazztörténeti" kiállítást rendezett Simon Géza Gábor jazzkutató – A Magyar Jazzkutatási Társaság Elnöke - vezetésével. A megnyitót Barkóczi Ferenc polgármeter és Deseő Csaba jazzhegedűs tartotta. A megnyitó meglepetése egy koncert volt Deseő Csabával és a Trió Acoustic együttessel. A koncerten „utas" dalok feldolgozásait játszották (Megy a kocsi porzik az út utána, Route 66, Highway song, ….) mely később CD lemezen is megjelent „Robog az úthenger" címmel. Ősszel a Székesfehérvári Útügyi Napokon „Múlt és Jelen" címmel volt alkalmi kiállítás, Budapesten a Fényes Elek utcai közutas székházban pedig dr. Koller Sándor munkásságát, születésének 70 éves évfordulója alkalmából mutattuk be.

A Magyar Jazztörténeti kiállítás megnyitója, 1997
Opening of the exhibition on the history of Hungarian Jazz, 1997



1998-ban a Szakgyűjteményben „Utak, hidak a művészetben" kiállításon festmények, grafikák és fotók voltak láthatók. A kiállítás anyagából, lehetőségink szerint, egy-két képet megvásároltunk. Ősszel, megemlékezve a Közúti Igazgatóságok megalakulásának 40 év-fordulójáról, felkérésre, a Somogy Megyei Állami Közútkezelő Kht. részére rendeztünk kiállítást. Az évfordulóra a gyűjtemény szervezésében minden megyei közúti igazgatóság egy-egy nagyalakú tablón elkészítette „KIG-es" történetét, melyet egy ünnepséggel egybekötve, először a Közlekedési Mú-

A Székesfehérvári KIG tablója, 1998
Table of the Public Road Directorate of Székesfehérvár, 1998



zeumban mutattunk be. Az ünnepség szónoka Katona Kálmán közlekedési miniszter volt. Az anyagot utána Kiskőrösön időszaki kiállításként állítottuk össze, ahova sok megye és üzemmérnökség emlék- és tanulmányutat szervezett. Többek között a békéscsabai grader mellett így került Egerből Robotka János útőr 1938-ban vásárolt útőri kerékpárja. A kiállítás 1999 őszéig volt látogatható.

1999-ben Baján, a „Hídász értekezleten" a kalocsai Érseki Gazdasági Levéltár többszáz éves kéziratos térképeiből válogatva rendeztünk kiállítást „Hidak és térképek" címmel. Ősszel Karoliny Márton „Humor a makadámon" című könyvéből válogatva és azokat a szakgyűjtemény tárgyainak fotóival vegyítve rendeztünk kiállítást; e vidám történeteken 2001 őszéig derülhettek a látogatók.

Felismerve a városi kulturális életben rejlő kapcsolati előnyöket, igyekeztünk azt tovább építeni. Fogadtuk a városi és testvérvárosi delegációkat, aktívan bekapcsolódtunk 1998-ban lengyel és 1999-ben kárpátaljai árvízkárosult gyerekek üdültetésébe, helyet és programot biztosítva számukra. Mindezek mellett a kibővült lehetőségeket kihasználva egy és többnapos szakmai előadások, tanácskozások szervezésében rendezésében vettünk részt.

A látogatottság az új kiállítás megnyitását követően azonnal nem, de a hatékony reklámnak köszönhetően (újságcikkek, tv

riport, videokazetta a gyűjteményről, ingyenes képeslapok, szóróanyag) 1997-re jelentősen, több mint egyharmaddal emelkedett, 1998-ban 2995 fővel elért egy maximumot, s a következő évben egy kicsit csökkent.

2000-2006 közötti időszak

2000. év

Igen mozgalmas év volt. Ekkor sikerült megvásárolnunk a nyilvános könyvtárak egyik általánosan használt nyilvántartási rendszerét – ilyet használ a városi könyvtár is –, a TEXTLIB rendszert. A rendszer feltöltését külső segítséggel, egy helyi könyvtáros alkalmazásával, és két egyetemista diák nyári munkájával kezdtük meg. A diákok a nyilvántartott állomány feldolgozásának közel a végéig (2002) szerződött munkatársként dolgoztak, részmunkaidőben. Az adatbevitel során nem csak a meglevő kartonok adatait dolgozták fel, hanem a hivatalos könyvtári rendszer minimumát is (ETO). Ezzel könyvtári állományunk nyilvántartása kompatibilis bármelyik hazai nyilvános könyvtáréval, szakmai értéke is jelentősen nőtt.

A könyvtári állomány feldolgozása mellett másik nagy munkába is belevágtuk a fejszénket. Megkezdtük a Mélyépítéstudományi Szemlék feldolgozását vállalkozó bevonásával, aki az 1950-ben indult újság első évtizedét digitalizálta és CD-re rögzítve – év, évfolyam, szerző, cikk cím bármely szavára –, kereshető formában feldolgozta.

Hogy kihasználhassuk az új területeket, szükségessé vált azok

Az „Úttörténeti CD sorozat" első darabja
The first piece of the 'CD series on road history'

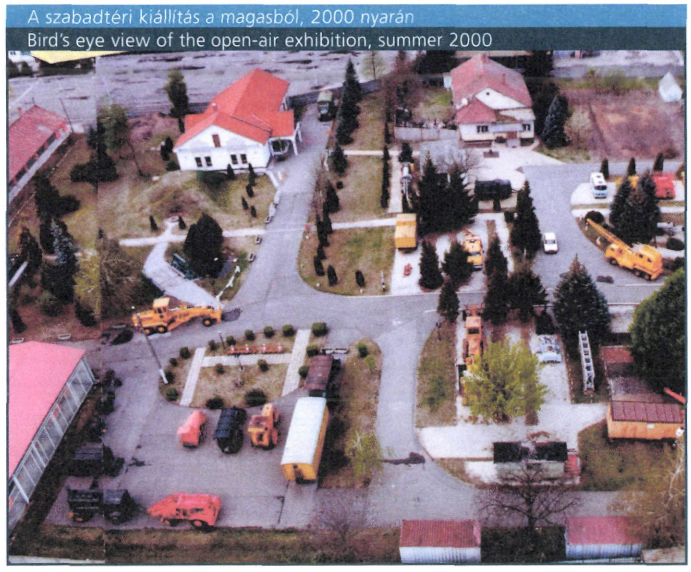


feltárása új utakkal és bevonása az udvaron lévő kiállítási területbe. Ezért házilagos terveket készítettünk, s versenyeztetés után a kivitelezést a helyi üzemmérnökség végezte el. Új feltáró aszfalt-utat építettek elektromos kapuval, valamint ezt kiegészítő murvázott gépkiállító-helyeket és gyalogos sétányokat (3,4 mFt). Pénzügyi forrás hiányában a teljes építési program nem volt megvalósítható. Az újonnan feltárt területre kerültek a Veszprémből érkezett gépek, s ezzel az ütemmel a meglevő gépeket is „szellőssebben" lehetett elhelyezni.

Az Észak-kelet Magyarországi Autópálya Kezelő és Fejlesztő Rt.-től (ÉKMA-tól) kaptunk egy Schmidt-Unimog gyártmányú homlok-hómaró adaptert ebben az évben.

Az újonnan vásárolt ingatlanba átköltözve az irodákkal lehetővé vált az 1994-95-ben elmaradt felújítási munka elvégzése. A könyvtár a helyén maradt. A felújítás során a tetőteret is be-

A szabadtéri kiállítás a magasból, 2000 nyarán
Bird's eye view of the open-air exhibition, summer 2000



építhettük, növelve ezzel a szűkös raktári kapacitásokat. A munkát terveztetés után egyszerű versenyeztetéssel a helyi BM-Kulcs Bt. kapta meg, s el is kezdte az építést, mely a következő évben fejeződött be. Értéke 13,5 mFt volt.

A millennium évében igyekeztünk ezeréves államiságunkra és szakmánk történetére méltó módon megemlékezni. Tombor Sándor – még az ÁKMI-igazgatójaként – felkarolta az Ópusztaszeri Nemzeti Történeti Emlékpark (ÓNTE) skanzenjében építendő „Útkaparó ház" gondolatát. A ház felépítésével tisztelegtünk szakmánk elődei előtt és emléket állítottunk az éppen száz éve, 1900-ra elkészülő első alföldi „transzverzális" kövesútnak. Az elkészült ház mása az alföldi kövesút mellett épített iker útkaparó házaknak, melynek terveit régi iratokból és a még mindig

álló házak alapján rekonstruáltuk. Az építés feszesen tartott ütemezéssel sikeresen elkészült.

„A közutas társadalom ezredfordulói megemlékezése" rendezvényt július 25-én tartottuk meg, benne az Útkaparóház átadását. Az ünnepségen a teljes szakma képviseltette magát. Az ünnepi beszédet Tombor Sándor közigazgatási államtitkár mondta, majd Szászi Johanna „Az útkaparó dala" szavalatát követően dr. Gulyás András adta át ünnepélyesen a ház kulcsait Nagy Lászlónak, a Történeti Emlékpark igazgatójának, aki üzemeltetésre átvette az épületet. Az ünnepségen részt vett Manninger Jenő és Kazatsay Zoltán is. Az ikerház egyik felében egy XX század eleji útkaparó lakást rendeztünk be, a másik lakás részén útügyi történeti kiállítás épült, melyet Szabó László múzeológus készített. Az útkaparóházhoz makadám út vezet.



Az ópusztaszeri útkaparóház
The Roadman House in Ópusztaszer


Tombor Sándor felavatja az útkaparó házat, 2000
Sándor Tombor opens the Roadman House, 2000

A Tihanyi Útügyi Napokon az úttörténetünk ezer éves történetét és a 110 éve született első úttörvényünket mutattuk be.

2001. év

A kiállítási épületben még 1997-ben egy falkiváltással a raktár egy részét bevontuk a kiállítási térbe, ahol külön hidas anyagokat állítottunk ki. Közben az épület más részein is, a falon repedezni kezdett a vakolat és erősen vizesedett a fal. Ezért statikai szakvéleményt rendeltünk az MT-Bau Építőipari Kft-től. A Szakvélemény megállapította hogy a repedések elsősorban nem statikai jellegűek, hanem a merev, erősen cementes vakolat okozza, a vizesedést pedig a szigetelés tönkremenetele, illetve bizonyos falszakaszokon a teljes hiánya. Esztétikailag a kép annyira lehangoló volt, hogy a külön termet le is zártuk, s tervezési előkészületeket tettünk a kiállítási épület teljes felújítására.

Az utcai irodaépület átadását követően a tetőtérben, fűtött helyiségekben, „Salgó"-polcokon helyeztük el a muzeális tárgyak egy részét, melyeket addig az udvari konténerekben tároltunk.

Az elkészült épületbe, házilagosan, bútorozási tervet készítettünk, s az olvasótermi üveges, a beépített zárt és a térképtároló szekrények elkészítését és beépítését és egyéb bútorozást Fejes István vállalkozó és a FALAPSPÁN Kft végezte.

Az év folyamán sikerült megvásárolni az épületnek és a területnek a másik felét. A felújításra tervet készíttettünk.

Folytatódott a Mélyépítéstudományi Szemlék digitalizálása, most már nem kísérleti jelleggel, hanem a kialakított, javított prog-



A felújított ŽUK típusú útellenőri gépkocsi
The renewed ZUK-type truck of road inspectors

ramrendszerrel. A még hátralevő 4 évtized anyagát (1960-2000) sikerült feldolgozni: CD-nként egy-egy évtizedet.

A térképtár feldolgozott teljes anyagát, vállalkozó bevonásával, digitalizálni kezdtük. Itt az anyag fizikai mozgatása jelentette a legnagyobb gondot, mert a térképeket ideiglenesen papírkarton mappákban tároltuk.

Az udvari kiállítás egy ŽUK-típusú útellenőri gépkocsival gyarapodott, mely egy régi kecskeméti kolléga, *Nagy András* ajándéka volt, s a Kecskeméti Géptelep újította fel. Másik szép szerzemény volt az esztergomi Mária-Valéria Duna-híd parti nyílásának egy darabja; csak Esztergomból való kihozatalának útvonal-előkészítése több napot vett igénybe.

A Mária Valéria hídelem beemelése a múzeumban
Instalation of the Maria-Valeria bridge element into the museum



Ebben az évben még látogatható volt a „Humor a makadámon" című tárlat; a Szolnoki Hídász értekezleten a Neuilly híd építésének történetét és a gyűjtemény szakkönyvtárának hidas darabjait mutattuk be közönségünknek.

2002. év

Az irodaépület elkészült felújítása és bútorozása után az irodákat és raktárakat visszaköltöztettük az eredeti helyükre. A földszinten irodák, előadóterem (ideiglenesen), térképtároló szekrények, mosdó kaptak helyet. Az új irodába ISDN-vonalat vetetett be az EMITEL Távközlési Rt.
Elkészült az üvegezett polcos olvasóterem is, ahol rendezett, nyugodt körülmények között fogadhatjuk immár a kutatókat. Az emeleten két raktárhelység készült, az egyik bepolcozva, a másik a régi tolóajtós iroda-szekrényekkel.

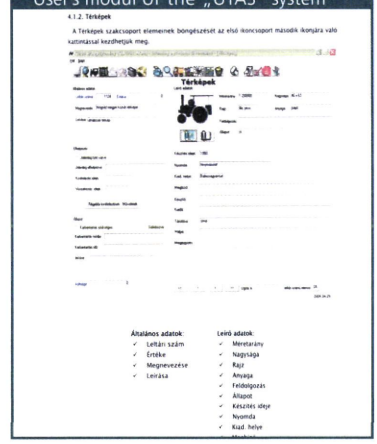
A most már teljesen a birtokunkban levő új ingatlanrész ikerházépületére kiviteli tervet készíttettünk (Csermák Építész Iroda), úgy, hogy teljes felújítás mellett a tetőtér is beépüljön, mégpedig irattári terhelésre méretezetten, mert oda gurulópolcos raktárt tervezünk.

A muzeális tárgyak és egyéb állományok nyilvántartására integrált állomány-nyilvántartó rendszer kialakítását kezdtünk meg a PMS 2000 Mérnöki Iroda segítségével. Az „UTAS" rendszert nem csak nyilvántartásra, de lekérdezések, állomány kihelyezések és statisztikák készítésére terveztük. Először az a „muzeális tárgyak" nyilvántartó modulja készült el.
Befejeződött a Térkép-tár állományának feldolgozása és ezzel egy időben a térképek átkerültek az új tároló szekrényekbe.

Megkezdődött az Aprónyomtatvány-tár digitalizált feldolgozása. A térképekhez hasonlóan minden egyes tételről kép is készül, segítve ezzel a későbbi kereséseket.

A Szakgyűjteményben időszaki kiállítás nyílt a Szekszárdi Dunahíd építéséről. A kiállított anyag folyamatosan változott a híd készültségi fokának megfelelően. Az anyag összeállításában tervekkel és fotókkal dr. Koller Ida segített. A bócsai nemzetközi tájfutó versenyen térképkiállítást rendeztünk a hely régi és új mappáiból. Ősszel a budapesti Útügyi Napokon „Az Esztergomi Mária Valéria híd építése" című fotó-kiállítás volt látható. A Szekszárdi Hidász értekezleten „Régi és új Duna hidak" címmel rendeztünk tárlatot.

Az „UTAS" rendszer egy felhasználói modulja
User's modul of the „UTAS" system



Sikerült a Szakgyűjtemény munkatársi állományát egy diplomás pedagógussal növelni, aki speciálisan a múzeumpedagógiával foglalkozik. Ezzel a látogatók jobb kiszolgálása várható, a csoportoknak külön program, feladat szervezhető, melytől áttételesen a látogatók számának emelkedését várjuk.

2003. év

Az új ingatlan épület terveinek birtokában nyílt közbeszerzési eljárást hirdettünk meg az építésre (44,9 mFt), melyet a hajósi AKTÍV Kft nyert meg. A felújított épület átadása november 10-én volt. Mire elkészült az épület, a salgótarjáni St.raktech Kft elkészítette az emeletre a gurulópolcos irattári állványrendszert (7,1 mFt.)

Az új épület felújítása kapcsán merült fel az igény a külső elektromos rendszer összevonására és teljes átépítésére. A külön vásárolt ingatlanok mind önálló légkábeles bekötéssel rendelkeztek, mely a gyűjtemény légterében haladt. Az összevonás után a betáplálás egy mérőszekrényből, belső elosztással, végig földkábeles megoldással készült el. A földkábel-építéssel egy időben telepítettük a számítógépes hálózat kábeleit is a helyi hálózat megteremtéséhez, hogy az új raktárakban való munka során is elérhetőek legyenek az adatbázisok.

A felújított (új) raktári épület
The renovated (new) store building



Folytatódott az Aprónyomtatvány-tár feldolgozása. A régi 16 és 8 mm-es filmjeink a rossz tárolási körülmények miatt már alig voltak alkalmasak a vetítésre. Ezért az állományt digitalizáltuk, hogy használható formában megőrizzük őket. A CD-kre való feldolgozást a Consulens M Bt. végezte el.

Az ócskavas telepről sikerült megmenteni egy darabolás előtt álló 15 tonnás Škoda NV 15B úthengert, melyet vasgyűjtő iskolások szülei adtak be a telepre. A kifizetett ócskavas értéken sikerült megvásárolni a hengert 300 eFt-ért. A hengert az ÁKKHT Kecskeméti Géptelepe újította fel, ugyanakkor mikor a Csepel műhelykocsit és a Rolba hómarónkat.

A gyűjtemény ebben az évben a győri Széchenyi István Egyetemen, az Útügyi Napokhoz kapcsolódva rendezett alkalmi kiállítást „A Kiskőrösi Szakgyűjtemény könyvtára a közutas szakma szolgálatában" címmel, tablókon és tárlókban bemutatva a szakkönyvtár anyagát és értékeit.

2004. év

Az elkészült magasépítési munkák után (iroda, raktár) rendezni kellett a felújított épület körüli területet és a hozzájáró utakat. Házilagos tervek alapján a megnövekedett gépállomány teljes átrendezését terveztük. Az új úthálózat és a gép-elhelyezési területek kialakítását a Kiskőrösi Üzemmérnökség végezte a Soltút Kft. bevonásával (4,0 mFt.). Az új területi rendszer összevonta a kiállító-területeket és a zöldterületeket, hatékonyabbá téve a park-ápolási munkákat. A pénzügyi kondíciókat figyelembe véve a tervezett munkának csak a fele készült el, így a gépáthelyezések sem történtek meg teljeskörűen. Az új koncepciónak megfelelően, a kiállításon a gépeket csoportokba vontuk össze, úgymint földmunka-építő, „bitumenes", hómaró, aszfalt-bedolgozó gépcsoportok, hengerek és mérőkocsik.

A Škoda úthenger az ócskavas-telepen
The Škoda road roller in the scrap yard



A Bács-Kiskun Megyei Közútkezelőktől kaptunk ebben az évben egy R-12-es román úthengert, amelyet mindjárt fel is újítottak. A Nemzeti Kulturális Alap pályázatának segítségével pedig sikerült felújítani a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztálya (KPM KF) balatoni, alsóőrsi horgász tanyájáról, Hórvölgyi Lajos segítségével begyűjtött 100 éves fakullős lakókocsit,

Részlet Közép Európa legnagyobb hengergyűjteményéből
Pieces from the biggest roller collection of Central-Europe



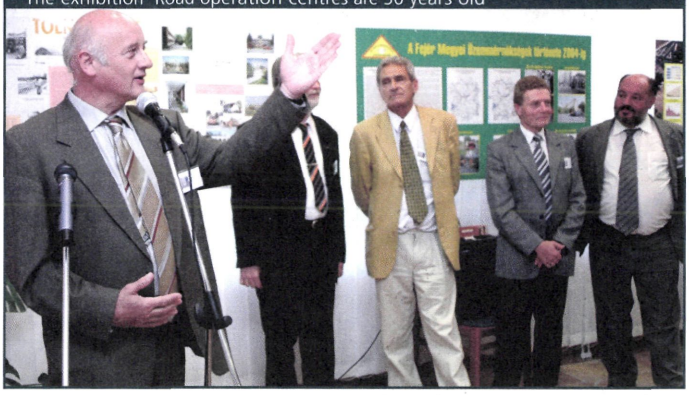
mely ma az egyik legszebb kiállítási darabunk. A felújítás során az is cél volt, hogy a lakókocsit alkalmassá tegyük a mozgásra és benne alkalmi kiállítások létrehozására.

A lakókocsi felújított állapotban
The trailer after renewal



Az év legnagyobb eseménye a gyűjteményben a „30 évesek az üzemmérnökségek" című időszaki kiállítás rendezése és az ehhez kapcsolódó egész napos rendezvény volt. A kiállítás alapját a megyei közútkezelők saját üzemmérnökségeikről összeállított tablói adták. Az emléknap a régi minisztériumi főosztályvezetők,

A „30 évesek az üzemmérnökségek" kiállítás
The exhibition 'Road operation centres are 30 years old'



megyei igazgatók, régi és új üzemmérnökség vezetők előadásaiból állt. A kiállítást dr. Kovács Ferenc minisztériumi helyettes államtitkár nyitotta meg, az emléknapot Székely András, a Közúti Közlekedési Főosztály vezetője foglalta össze. A programot a Szakgyűjtemény felújított, üzemképes gépeinek bemutatása, felvonulása koronázta meg. A gépbemutatót Goszleth Tibor UKIG-főmérnök tartotta.

A kiállítás anyagából a tablókat a békéscsabai Útügyi Napokon is bemutattuk, önálló kiállításként.

A könyvtár-állomány kezeléséhez, a saját és a kutatói igények kielégítéséhez, valamint a feldolgozatlan állomány leltározásához sikerült egy könyvtárost alkalmazni a gyűjteményben.

Megkezdtük az iratokkal és könyvekkel még mindig tele levő lakókocsik anyagának szétválogatását és előfeldolgozását, nyári diákmunkások igénybevételével. Az előválogatott anyagok az irattári (felújított) épület emeletére kerülnek. A feldolgozást egy újonnan, speciálisan erre a munkára felvett kolléganővel kezdtük meg, mely nagy lépés az eddig elérhetetlen anyagkutatásba történő bevonásához.

2005. szeptemberig

Az egyre romló kiállítási épület felújítását terveztük, de ez forráshiány miatt nem volt reális. A tanulmánytervek birtokában

Goszleth Tibor gépbemutatót tart.
Tibor Goszleth gives a presentation on engines.



és a romlás mértékét figyelembe véve felmerült egy új kiállítási csarnok építése, de egyenlőre ez mind csak elképzelés. Elmaradt a nyitott szín csapadék elleni szigetelésének megvalósítása is, pedig a raktározási gondok egyre nagyobbak, s ha a kiállítási épület felújítása elkezdődik, mindenképpen szükségesek a raktárak.

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. felajánlott a gyűjtemény részére több építőgépet (UNIMOG 406 adapterekkel, HR-2 homlokrakodó, Škoda locsolókocsi, MTZ-80 traktor adapterekkel, IFA pótkocsi). A megállapodás után a gépek leszállításának koordinálása némi problémát okozott, de részben saját, részben az ÁAK Zrt. által biztosított eszközökkel megérkeztek a gyűjteménybe az eszközök, melyek nagy része még üzemképes. A tatabányai közútkezelőktől egy Unimog-Rolba hómarót kaptunk ajándékba és a Betonút Zrt.-től egy E-304/G lánctalpas vonóvedres kotrót kaptunk. Vásároltunk egy 2,5 tonnás szovjet SZDM D455A tandem úthengert.

A látogatók fogadása mellett a múzeumpadagógiai munkára próbáltunk nagyobb súlyt fektetni. Részt vállaltunk a Helytörténeti vetélkedőben, a Városismereti verseny és a Petőfi iskolák országos vetélkedőjének megszervezésében. Ezen kívül helyet biztosítottunk a Magyar és Délszláv közutas szakemberek talál-

kozójának, ahol előadások hangzottak el a különböző fejlesztési tervekről, programokról.

Nyáron makett-építő tábort szerveztünk helyi fiataloknak. A tábor eredménye többek között a régi, még az alapító Lévárdy Imre által készített 53-54 út csomóponti makettjének felújítása és e csomópont mai körforgalmi makettjének elkészítése volt. Mindkét makett szerepelt a Szakgyűjtemény 30 éves kiállításán.

Esztergomban, a Duna-híd vámszedő házában a „110 éves a Mária Valéria híd" című nemzetközi szakmai konferenciához kapcsolódóan készítettünk kiállítást, bemutatva a Közúti Szakgyűjteményt, s benne a Mária Valéria híd emlékeit.

A Tatabányai Unimog-Rolba típusú hómaró
The Unimog-Rolba-type rotary show plough in Tatabánya



A felvidéki Vágsellyén pedig a városi vezetéssel és a Feketeházy Polgári Egyesülettel közösen Feketeházy-Lévárdy Emlékszobát alakítottunk ki a „magyar ház"-ban emléket állítva Feketeházy Jánosnak és Lévárdy Imrének. Feketeházy Európa-szerte ismert és becsült mérnök volt, aki Vágsellyén született és ott is halt meg.

Az esztergomi Duna-híd vámház-beli kiállítása
The exhibition on the Danube-bridge of Esztergom, established in the customs house



Feketeházy tervezte többek között a szegedi közúti Tisza-hidat, a budapesti Ferencz József (Szabadság) hidat és az Operaház és a pesti Fővám-ház tetőzerkezetét, a fiumei forgóhidat. Lévárdy Imre, a szakgyűjtemény alapítója, a szomszédban, Érsekújváron született és szakmai pályafutását vágsellyei útmesterként kezdte a 30-as évek végén. A kiállított anyag a Szakgyűjteményből származik, frissítését és a kiállítás fenntartását is a gyűjtemény látja el.

Jelen időszak

2005. október 1-től – megalakulásától – a Közúti Szakgyűjtemény része lett az újonnan alakult Magyar Közút Állami Közútkezelő, Fejlesztő, Műszaki és Információs Közhasznú Társaságnak (Magyar Közút Kht.). Az átalakulás a gyűjtemény szempontjából is hasznos lépés, mert működése eddig is elsősorban a közútkezelők kapcsolataira és szakmai anyagaira épült. Az átszervezés a gyűjtés egyszerűsödését, hatékonyságát növeli a közvetlenebb munkakapcsolatok és irányítás révén.

Az első egységes találkozó mindjárt a „30 éves a Közúti Szakgyűjtemény" kiállítás és ünnepség volt. A kiállításra elsősorban az új cég régi emberei, országos és megyei vezetői és az üzemmérnökség-vezetők kaptak meghívót. Az jubileumi ünnepség, az alapító Lévárdy Imre emléktáblájának a felavatásával kezdődött, melyet Barkóczi Ferenc Kiskőrös város polgármestere leplezett le. Az ünnepi beszédet Kenderesy János igazgató és Kovács András , a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) főosztályvezetője mondta. A kiállítás a 30 év történetét mutatta be sok fotóval, régi tárgyal, makettel és tablóval. A programot

Kovács András és Kenderesy János szalagvágása
Band-cutting by András Kovács and János Kenderesy



a Martos-Herz úthenger és a felújított lakókocsi bevonulása színesítette. A lakókocsiban képzőművészeti kiállítás volt látható. A megnyitóra megjelent a „30 évesek az üzemmérnökségek" kutatási anyagából készült CD. A kiállítás 2006 szeptemberéig várta a látogatókat.

2006-ban a Városi Szüreti Napok rendezvényre bevonultunk a város főterére a Martos-Herz úthengerrel és a faküllős lakókocsival. A lakókocsiban a gyűjteményt népszerűsítettük és egy kis

kiállítást rendeztünk be, „110 éve kezdték építeni az első alföldi kövesutat" címmel. A Szüreti napok leglátványosabb rendezvénye a feldíszített kocsik és hintók felvonulása a városban. Ezen részt vettünk a hengerrel és a mögé akasztott lakókocsival, s hogy még emlékezetesebb legyen a dolog, a kocsi végében egy jazz banda húzta a talpalávalót. Lett is olyan emléke a felvonulásnak hogy a másnapi „Hidak Magyarországon 2005" Gyukics Péter képeiből összeállított fotókiállítás megnyitóján nagyon sok érdeklődő jelent meg. A megnyitó után a sepsiszentgyörgyi Session Jazz Band játszott a múzeumban, ahová szinte az összes testvérvárosi delegáció eljött.

Szászi András tárlatvezetést tart a gyűjteményben
András Szászi holds a guided tour in the collection.



Az egri Útügyi Napokon is bemutattuk a hengert és a lakókocsit a kiállítással, ahol szintén emlékezetes maradt a régi pöfögő masina.

A gyűjteménygyarapodás terén, a véletlennek köszönhetően – és László Sándor vezérigazgató gyors segítségével – sikerült megszerezni egy árverésen felbukkant Széchenyi István: „Javaslat a Magyar közlekedési ügy rendezésirül" című, saját pénzén 1848. február 25-én, Pozsonyban kiadott könyvét. Ma ez könyvtárunk legértékesebb darabja. Sikerült a térképtárat is két szép XVIII. Századi, Mikoviny Sámuel által készített térképpel gazdagítani.

Egy magánszemélytől megvásároltunk egy, a harmincas években, az iparos tanoncok vizsgamunkájaként készült gyönyörű gőzgép modellt.

Gépbemutató az Egri Útügyi Napokon
Engine presentation at the Road Days in Eger



A Közúti Szakgyűjtemény kiállításai

1968- 2005 közötti időszak

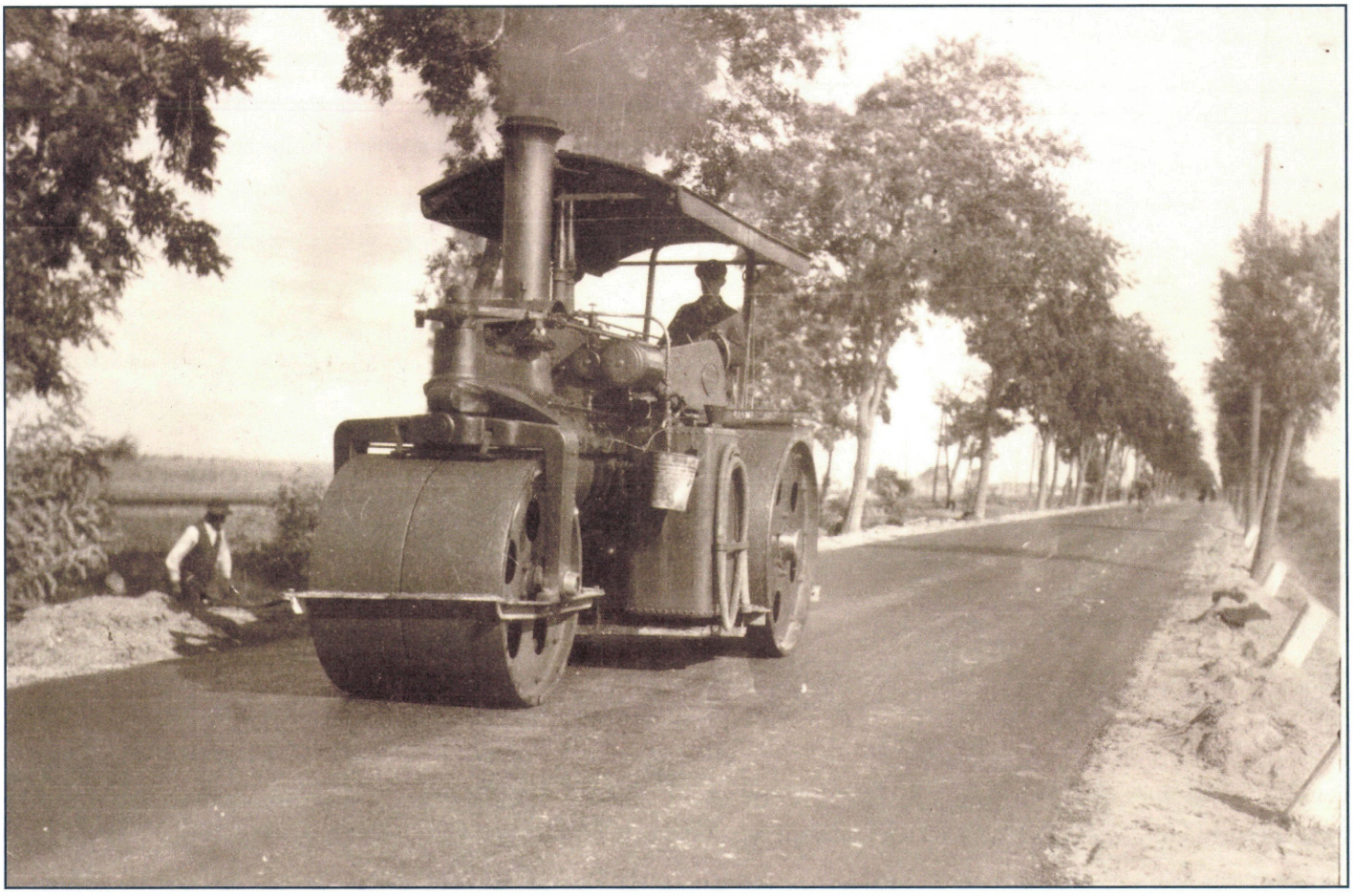
év	helység	téma	kiállítás tip.	látog.(fő)	megjegyzés
1968 máj.18 - jún. 13	Kiskőrös Művelődési ház	Közútjaink története	IDŐSZAKI	9934	250 éves évforduló
1968 júl. -1974 aug.	Kiskőrös, Lehel u. 26	Közúti Mini Múzeum	ÁLLANDÓ		
1970.ápr. 2-12	Kiskőrös, Járási Kultúrház	A kiskőrösi útmesterség 25 éve			
1971 jún. 17-19	Baja	Útügyi kiállítás	ALKALMI	280	Útügyi Napok
1972 febr. 4- márc. 15	Kiskunhalas		IDŐSZAKI	200	
1972 szept. 21-25	Kaposvár	"Somogy megye közlekedésének fejlődése a közelmúltban"	ALKALMI	300	Útügyi Napok, Dr. Csanádi György miniszter látogatása
1972.május	Kiskőrös		IDŐSZAKI		Petőfi születésének 150 éves évfordulója tiszteletére
1974 nov. 5 - 1979 szept.	Közúti Szakgyűjtemény	A magyarországi útépítés és -fenntartás története	ÁLLANDÓ		Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár nyitotta meg.
1977 ápr. 22-23	Kaposvár, Dorottya szálló		ALKALMI	750	"Közút 77" rendezvény sorozat keretén belül
1979 okt.	Közúti Szakgyűjtemény	"Régi magyar utak"	ÁLLANDÓ		Pullai Árpád Közl.miniszter jelenlétében Cseri István főosztályvezető nyitotta meg a kiállítást, mely szakmánk150 éves történetét öleli fel a XIX. századtól 1945-ig
1980 jún.19-20	Nyíregyháza TK főiskola		ALKALMI	300	Útügyi Napokon, térképekből szakkönyvekből és archív anyagokból
1981 máj. 4-8	Tengelic	Közutak nyilvántartása 1868-1980	ALKALMI	120	
1981 okt.	Szombathely	Az útfenntartás multja	ALKALMI	100	
1982 márc.	Balassagyarmati üzemmérnökség	Útügyi relikviák	KIHELYEZETT ÁLLANDÓ		Papp Tamás üzm. vezető-vel közösen kialakítva
1982 márc. 15-18	Fonyód	Közúti forgalomtechnika anno	ALKALMI	120	Forgalmász értekezleten
1983	Kecskemét	25 éves a Kecskeméti KIG	IDŐSZAKI	450	
1984 jan. 19 - márc. 6.	Keszthely	Dokumentumok az útépítés történetéből	IDŐSZAKI	300	
1984 ápr. 27-	Közúti Szakgyűjtemény	Közúti alkotók 1850-1950	ÁLLANDÓ		Dr. Törőcsik Frigyes min.oszt.vez. ösztönzésével és irányításával
1984 ápr. 27- dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	A Közúti Szakgyűjtemény 10 éve	IDŐSZAKI		Losonczi Pál az Elnöki Tanács elnökének látogatása nemsokkal a nyitás után
1985 márc. 13-14	Győr	Utak hidak építése 1945-1949	ALKALMI	180	
1985 márc. 20 - dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	Szocialista útépítésünk hajnalán	IDŐSZAKI		
1986 márc. 1. - dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	Térképeink	IDŐSZAKI		
1986 szept. 10-11	Tata	Neves és névtelen elődeink	ALKALMI	350	
1986 okt. 13 - 17	Balatonföldvár	Útügyi emlékeink	ALKALMI	120	
1987 márc. 1. - dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	Egy kis KRESZ történet	IDŐSZAKI		
1987	Balatonfökdvár	Magyarország útügyi multja	ALKALMI		TEM szakembereknek
1987	Balatonföldvár	Közutak és forgalom	ALKALMI		Országos Forgalomtechnikai értekezlet
1988 márc. 1. - dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	Erdélyi utak	IDŐSZAKI		
1988	Eger	Aszfaltútépítésünk multjából	ALKALMI		
1988	Tamási	"Makadám" vetélkedő	ALKALMI		
1988	Keszthely	125 éves a magyar aszfaltútépítés	ALKALMI		
1988 - 1989	Szeged, KIG székház	Csongrád megyei utak	IDŐSZAKI		
1990	Szolnok	Régi magyar hidak	ALKALMI		
1991 márc. 1. - dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	Régi magyar hidak	IDŐSZAKI		
1991	Kecskemét	Vasbeton hidak	ALKALMI		Hidász értekezleten
1991	Balatonföldvár	Szemelvények a magyar útügyből	ALKALMI		TEM- és AIPCR szakembereknek
1992	Eger	Apáthy Árpád munkássága	ALKALMI		
1992 márc. 1- dec. 31.	Közúti Szakgyűjtemény	Postautak, átkelőhelyek	IDŐSZAKI		
1994	Bp. Fényes Elek u. 7-13	Úttörténeti kiállítás	IDŐSZAKI		EXPONT Kft kivitelezésében
1996	Bp. Fényes Elek u. 7-13	Az első katonai felmérés térképei	IDŐSZAKI		A teljes mai magyarország állványra szerelt térképsorozata
1995	Közúti Szakgyűjtemény	A magyar útépítés története	ÁLLANDÓ		Regős Szilveszter min. főosztvez és Hórvölgyi Lajos UKIG igazgató megnyitójával
1995	Bükfürdő	Utak hidak a művészetben	ALKALMI		
1995 dec.-1996-jan.	Közúti Szakgyűjtemény	Közúti és közlekedésbiztonsági bemutató	IDŐSZAKI		Forg. technikai cégek és biztonságtecn. anyagokból
1996	Bp. Fényes Elek u. 7-13	A Kossuth híd története	IDŐSZAKI		
1997	Közúti Szakgyűjtemény	Magyar jazztörténeti kiállítás	IDŐSZAKI		Simon Géza Gábor jazzkutató anyagából, koncertel egybekötve, melyből CD készült
1997	Székesfehérvár	Múlt és jelen	ALKALMI		Útügyi Napok

1997	Budapest, Fényes Elek u.7-13	Dr. Koller Sándor munkássága	IGŐSZAKI		Felesége és a lánya, dr. Koller Ida segítségével
1998	Közúti Szakgyűjtemény	Utak hidak a művészetben	IDŐSZAKI		
1998	Kaposvár	40 éves a Kaposvári KIG	ALKALMI		KIG megemlékezésre
1998	Budapest, Közlekedési Múzeum	40 évesek a Közúti Igazgatóságok	ALKALMI		Katona Kálmán miniszter megnyitójával
1998 - 1999	Közúti Szakgyűjtemény	40 évesek a Közúti Igazgatóságok	IDŐSZAKI		KIG-ek által összeállított anyagból
1999 máj.17-19	Baja	Hidak és térképek	ALKALMI		Hídász értekezlet, a kakocsai Érseki Levéltár kéziratos térképeivel
1999.szpt-2001.nov.	Közúti Szakgyűjtemény	"Humor a makadámon"	IDŐSZAKI		Karoliny Márton könyvének történeteit felhasználó fotókiállítás
2000, július 25	Ópusztaszer, NTE skanzen	"Útkaparó lakás a XX.század elején, "Közútjaink története"	KIHELYEZETT ÁLLANDÓ, SAJÁT TULAJDONÚ FILIA		Közutas ezredfordulós megemlékezésként, és emlékül az első transzverzális kövesút építésének 100-dik évfordulójára, megnyitotta Tombor Sándor közig. államtitkár, köszöntő Manninger Jenő államtitkár
2000. szept. 13-15	Tihany	"Úttörténetünk 1000 éve -110 éves az első úttörvényünk"	ALKALMI		Útügyi Napok
2000	Budapest, Fényes Elek u.7-13	dr. Tóth Ernő születésnapi köszöntése	ALKALMI		A köszöntéshez igazított napokban
2000. okt.11-13	Szolnok	a Neully hídépítés, és a Szakgyűjtemény könytárának hidas darabjai			Hídmérnöki kinferencia
2002 márc.1 - 2003 dec 31.	Közúti Szakgyűjtemény	A Szekszárdi Duna-híd építése	IDŐSZAKI		Folyamatosan kiegészített terv és fotókiállítás az építési ütemnek megfelelően
2002. szept. 11-13	Budapest	Az esztergomi Mária Valéria híd építése (fotó kiállítás)	ALKALMI		Útügyi Napok
2002. okt.16-18	Szekszárd	Régi és új Duna hidak	ALKALMI		Hídmérnöki kinferencia
2003	Győr ,Széchenyi Egyetem	A Kiskőrösi Közutas könyvtár a szakma szolgálatában	ALKALMI		Útügyi Napok
2004 jún. - szept.	Közúti Szakgyűjtemény	30 évesek az üzemmérnökségek	IDŐSZAKI		Egésznapos emléküléssel, a kiállítást Dr. Kovács Ferec helyettes államtitkár nyitotta meg, emlékülés zárszó Székely András főosztályvezető
2004.aug.11-12	Bócsa, Ált.iskola	Térkép kiállítás	ALKALMI	600	Hungária Kupa nemzetközi tájfutó verseny
2004 szept. 8-10	Békéscsaba	30 évesek az üzemmérnökségek	ALKALMI		Útügyi Napok
2005. szert.28.	Vágsellye, Szlovákia	Feketeházy János és Lévárdy Imre Emlékszoba	KIHELYEZETT ÁLLANDÓ, SAJÁT TULAJDONÚ FILIA		110 éves az Esztergomi Mária Valéria híd nemzetközi konferencia, és 100 éve született Lévárdy Imre
2005. szept.28-30	Esztergom, Vámház	30 éves a Közúti Szakgyűjtemény	ALKALMI		110 éves az Esztergomi Mária Valéria híd nemzetközi konferencia
2005.nov.8.-2006. aug. 30.	Közúti Szakgyűjtemény	30 éves a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény	IDŐSZAKI		100 éve született Lévárdy Imre emléktáblát Barkóczi Ferenc polgármester avatta, a kiállítást Kovács András főosztályvezető és Kenderesy János ügyvezető ig.nyitotta meg
2006. szept. 1-3	Kiskőrös, Pteőfi tér	110 éve kezdődött az első alföldi kövesút építése, Martos-Herz henger bmutató	ALKALMI	2000	Városi Napok Rendezvény
2006.szept. 2.-2007. márc. 1	Közúti Szakgyűjtemény	hidak Magyarországon, 2005	IDŐSZAKI		Gyukics Péter fotókiállítása, megnyitotta dr. Tóth Ernő hídtörténész.
2006.szeptember 13-15	Eger	110 éve kezdődött az első alföldi kövesút építése, Martos-Herz henger bmutató	ALKALMI	800	Útügyi Napok

Közúti Szakgyűjtemény gyarapodása

	1968-74	1974	1975	1980	1983	1984	1985	1986	1990	1991	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
fedett állandó kiállítási terület (m2)	15	56	56	56	80	80	80	80	80	80	80	80	160	160	180	180	180	180	180+83	160+83	160+83	160+83	160+83	160+83
fedett időszaki kiállítási terület (m2)													48	48	48	48	48	48	48	48	82	82	82	82
szabadtéri kiállítási terület (m2)		2386	2386	2386	2386	2386	2386	2386	2386	2386	2386	8823	8823	8823	8823	8823	10020	11218	11218	11218	11218	11218	11218	11218
ebből fedett szín												420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420
kiszolgáló: iroda, raktár, szoc. (m2)		19	19	19	57	57	57	57	92	92	92	92	261	261	241	241	2241 +82	241 +164	364 +164	384 +164	724	724	724	724
ideig. tároló: konténer, lakókocsi (m2)				6	6	12	12	12	32	32	30+32	30+32	30+32	30+32	30+32	30+32	30+32	30+32	30 +32 +15	30 +32 +15	30 +32 +15	30+15	30+15	30+15
létszám (fő)	1	1+1+2	1+1+2	1+2+2	1+2+2	1+2+2	1+2+2	1+2+2		1+1,5	1+1,5	1+1,5	1+1,5	1+2	1+2,5	1+2,.5	1+2,.5	1+2,.5	1+2,.5	1 +1 +2,.5	1 +1 +2,.5	1 +2 +2,.5	1 +2 +2,5	1 +0,7 +2,5
Látogatók a szakgyűjteményben	18000	1000	2305	5662	3883	3904	5201	4900	2786	1536	1386	1689	2163	1989	2963	2905	2632	2436	2266	3275	2413	5016	5130	4328
Ópusztaszeri NTE																		31800	25400	28206	24815	24065	22500	20000
kiállítási tárgyak (db)	120	180	203	351	392	363		433			465			548	595						689	717	745	811
ebből gép				20							37		49	49				54			58	60	64	71
könyvek, kiadványok (db)	20	30	65	3200	4050	4300		4900			8077		8206	8454	8611	9048	9230	9651	10035	1087	10312	11384	12292	12988
térképek (db)	10	10	10	550	975	1430		1400			1800			1992	2034					3077	3300	3400	3410	3410
terv- és iratanyag (egység)	50	100	200	1500	2500	5600		3500			4000			4500	4800			5000	5000	5100	5800	6100		
film, videó (db)								30			200			200	244		269	298			390	406	410	428
CD-DVD (db)															2	5	10	20	22	37	65	98	136	167
beruházási költségek (eFt)		450				40	40	40	40						7.600	5.400	5.835	33.187	15.701	12.440	62.149	6.733	3.375	800
Fenntartó	Magán múzeum	Kecskeméti Közúti Igazgatóság				Szegedi Közúti Igazgatóság				BKM-i KIG	Útgazdálkodási és Koordinációs Ig.						Állami Közúti Műszaki és Információs Kht (ÁKMI)							Magyar Közút Kht





Szászi András

II. A gyűjtemény kihelyezett kiállításai

1. A balassagyarmati kihelyezett állandó kiállítás

Balassagyarmat 1785 óta a vármegye székhelye, 1876-tól itt dolgozott az államépítészeti hivatalok egyike, amely 1903-tól működtetője volt az ország újonnan felállított tíz útőrőiskolája egyikének. Az Útigépjavító és Kölcsönző Nemzeti Vállalat gépjavító telepének 1948-tól, a Balassagyarmati Útfenntartó Nemzeti Vállalatnak 1950-től adott otthont a város. Ezen intézmények dolgozói közül számosan éltek és vettek rész nyugdíjasként, de akár aktív dolgozóként is az 1960-as –'70-es évek közutas szakmai életében.

Ezek egyike volt Pap Gyula, az Államépítészeti Hivatal egykori dolgozója, volt alsópetényi, majd rétsági útmester. A balassagyarmati kiállítás története egyik fiának Pap Tamás üzemmérnökség-vezetőnek a nevéhez kötődik. Tamás az édesapjától örökölte a szakmát és már ifjú korában sokat forgolódott az ő munkahelye körül. Természetes volt számára, hogy ő is utas szakember, majd a Közúti Igazgatóság rétsági, nógrádkövesdi útmestere, az utóbbi településen, és végül Balassagyarmaton az üzemmérnökség-vezetője legyen.

Hasonlóan Lévárdy Imréhez, ő is vonzódott szeretett szakmája múltjához, emlékeihez, jó érzékkel kezdte gyűjtögetni a szakma akkor még fellelhető emlékeit.



Az üzemmérnökségi épület bejárata, 2006.
Entrance of the building of the road operation centre, 2006

1980-ban készült el a balassagyarmati üzemmérnökség és költöztek át a gépek és az emberek az új, korszerű telephelyre. Velük átköltöztették az addig gyűjtött kilométerköveket, közúti jelzéseket és egyéb tárgyakat is. Az épület bejáratát már eleve úgy alakították ki – egy üvegvitrines részt – hogy ott emléktárgyak legyenek elhelyezhetők.

Egy kiállításhoz azonban kevés volt a saját anyag. Ezért felkereste Tóth László kiskőrösi muzeológust, kit már régről ismert, hogy segítsen egy jó színvonalú szakmai bemutatóhelyet kialakítani. A közös munka eredménye egy kihelyezett állandó kiállítás lett. A meglévő tárgyakat, eszközöket egészítik ki a kiskőrösi szakgyűjtemény anyagai, – melyek egy-két tárgyat kivéve –, elsősorban könyvek és térképek. Az elkészült kiállítás 1982 márciusában megnyílt. Az első években jelentős volt a látogatottsága, nem csak a szakmai körből, de a helyi és környékbeli iskolákból a diákok is szívesen keresték fel. Később a látogatottság visszaesett, amin egy-egy újdonsággal, – mint a Kiskőrösről érkező Martos-Herz úthenger elhelyezésével, vagy az „Utak-hidak a művészetben" kiállítás népszerűsítésével – próbáltak emelni. A legutolsó elhelyezett nagygép a „mami" volt, mely nem más, mint egy ZIL D-470-es hómaró, ez a kilencvenes évek közepén került a kiállításba. A tárlat Pap Tamás 1989-es halálát követően már nem változott, de olyan értéket testesít meg, melyet érdemes tovább vinni, fejleszteni.



Kiállítás-részlet, 1990.
Exhibition detail, 1990



Martos-Herz úthenger a kiállításon, 2006.
Martos-Herz road roller at the exhibition, 2006

Már az üzemmérnökségi telepre érkezve, a parkolóhelyek egy burkolat-bemutató részei, mert mindegyik más burkolattípusból (kongótégla, fakocka, keramit, nagykockakő, „macsakakő") készült. Ezeket a régi szakma akkor még élő mestere értő kézzel rakta. A járda mellett különböző korok, különböző anyagú kilométerkövei állnak, de a legszebb a régi vésett kilométer-oszlop, mely a Budapest-Kassa főút mellett állt.



Kilométer-kő a régi 2-es út mellől (1910), 1990.
Kilometre-stone from the old road No. 2. (1910) 1990

A régi korokat idézi a múlt század elején készült öntöttvas tábla, de a fiataloknak már az ezerkilencszázhatvanas évek végéről való „kék rakéta tábla" is csak történelem. Rövid sétával az udvaron megcsodálhatjuk a régi lóvontatású fa hóekét, vagy újabb testvérét, mely vasból készült. A többféle korlát között külön érdekesség egy régi híd átépítésekor megmentett beton mellvéd s a közte levő meszelt fakorlátok. Mindezt a híd 1948-as felújításakor elhelyezett márványtáblája egészíti ki, mely megörökíti felújítójának emlékét is.

A kinti séta után az üzemmérnökség épületébe lépve, már a bejáratnál elhelyezett régi útőri egyenruha, Államépítészeti Hivatal tárcsája és szerszámok jelzik, hogy ez nem csupán egy munkahely. Az előtérben országos, Nógrád vármegyei és megyei térképek láthatók, javarészt a kiskőrösi szakgyűjtemény anyagából.



Pap Tamás emléktáblája az üzemmérnökségen
Memorial table of Tamás Pap at the road operation centre

A folyosón a „125 éves a magyar aszfaltútépítés" című keszthelyi kiállítás anyagaira támaszkodó szakmatörténeti tablók láthatók, melyek végigkövetik a hazai aszfaltútépítés fejlődését. A tanácsteremben – ahol a házi könyvtár is van – üveges vitrinekben igazi szakmai könyvritkaságok találhatóak, mint például az Államépítészeti Hivatalok és Útkaparók szolgálati rendjére vonatkozó utasítások, régi KRESZ könyvek, Útőri zsebkönyv, vagy a megyei úttörténeti könyvek egy csoportja.

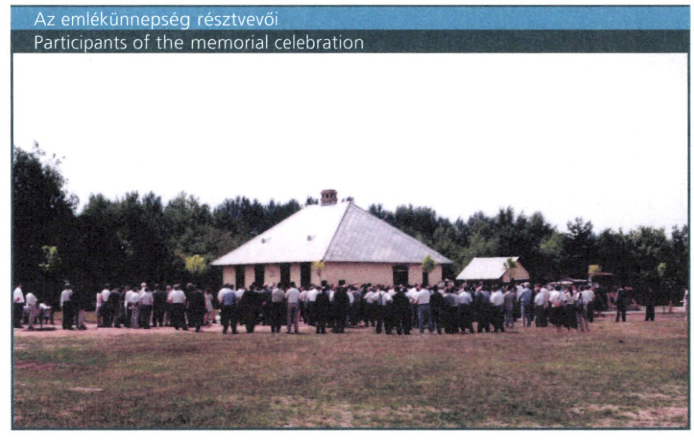
E kiállítás létrejötte nagyrészt Pap Tamásnak köszönhető, aki korai és hirtelen halálával a közutak iránti elkötelezettségét is magával vitte. Emlékét az üzemmérnökség bejáratánál elhelyezett dombormű őrzi. Tettvágyát, elkötelezettségét hirdeti az özvegye és a közúti szakmában dolgozó két fia által létrehozott – és számos, Pap Tamást ismerő közutas szervezet és kolléga által támogatott – „Pap Tamás Emlékére Alapítvány", melynek célja, hogy lehetőségéhez mérten segítse a rászoruló fiatalokat, kiemelten a műszaki, a közúti szakmát választókat, a tanulás anyagi nehézségeiben.

2. Az ópusztaszeri útkaparóház kihelyezett állandó kiállítása

Egy ötlet nyomán Regős Szilveszter –, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Közúti Főosztályának (KHVM KF) vezető-


Az 1896-ban épített Árpád emlékmű
The Árpád-monument built in 1896

je kezdeményezésére – 1999 őszén az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (ÁKMI Kht) Tombor Sándor igazgató és Schulz Margit főosztályvezető vezetésével megbeszélést


Az emlékünnepség résztvevői
Participants of the memorial celebration

kezdeményezett az Ópusztaszeri Nemzeti Történeti Emlékpark (ÓNTE) igazgatójával Nagy Lászlóval. A megbeszélésen – egy, az ezredfordulón éppen száz éve elkészült, első alföldi transzverzális kövesútnak, ezáltal az útépítő szakma történetének és szakembereinek is méltó emléket állító útkaparóház építésének a tervéről volt szó, mely kapcsolódik az ezeréves magyar államiság emlékévéhez. A tervezett útkaparóház az első alföldi kövesút mellett épített – és még ma is álló – ikerházak hasonmása.

Az ezredfordulóra való felkészülési idő rövidsége miatt sürgős volt a megegyezés az ÓNTE vezetőjével, akivel október 14-én sikerült megállapodni, mely szerint az emlékpark területet biztosít az útkaparóház számára, ha a KHVM az építés költségeit vállalja.

Az elképzelést tett követte és a minisztérium az ÁKMI Kht. üzleti tervében vállalta a szükséges költségek biztosítását a megvalósításhoz (24 mFt.), így az ÓNTE a Tulajdonosi Testületének decemberi ülésén jóváhagyta az átadott elképzelés szerint az útkaparóház építését..

Már az egyeztetés közben megkezdődött a tervező kiválasztása, de a rövid határidő – márciusra engedélyezési terv, áprilisra kivi-


Alapozás az elkerített építési területen
Foundation on the fenced-off building site

telezési terv – miatt többen visszaléptek az ajánlatadástól. Végül három tervező közül a szegedi Novák Építész Iroda kapta a megbízást a tervezésre. A tervezéshez a gyűjteményben fellelhető útkaparóház tervét használták fel. A részleteket, a felhasználandó anyagokat, két, az első transzverzális kövesút mellett épített útkaparóházban végzett helyszíni felmérések és szemrevételezés szerint pontosítottuk. Már a tervezés, de a kivitelezés során is végig igyekeztünk, lehetőség szerint, az eredeti anyagokat, vagy azokhoz hasonlót felhasználni. A falazat kisméretű tégla, a födém fagerenda pallóborítással és sarazással. A padlóburkolatok a szobákban széles hajópadló, konyhában, kamrában nagyméretű tégla. A nyílászárók tervei a meglévő házak eredetijének megfelelő tokozással és mérettel készültek. A színezés kívül sárga, belül fehér meszelés. A tervezés során a legnagyobb dilemmát a tetőfedés okozta, mert a korabeli szabványterven cseréptető

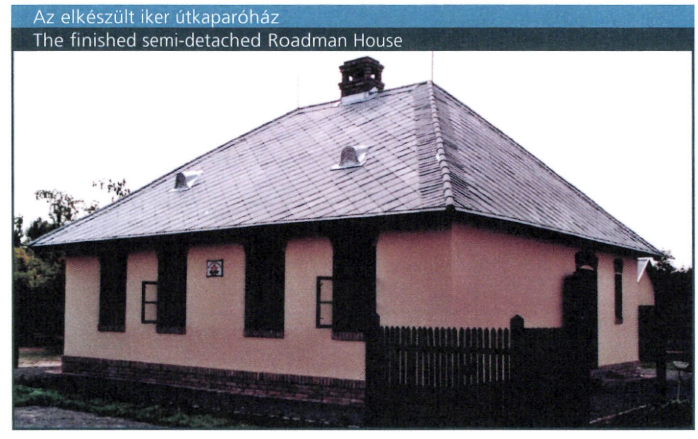


A skanzen „hivatalos" márványtáblája
'Official' marble table of the open-air museum

szerepel, de az alföldi kövesút szinte minden útkaparóházán palafedés található. Némi bizonytalanság után a pontos tények ismeretének hiányában elfogadtuk, mint meglevőt, a palaborítást és Ópusztaszeren is ezt alkalmaztuk.

A kész engedélyezési tervek birtokában, hogy a feszes tempót tartani tudjuk – még az építési engedély kiadása előtt – megkezdtük a kivitelezők kiválasztását. Itt ugyanazzal a problémával találkoztunk, mint a tervezés során. A felkért kivitelezők közül többen nem tartották reálisnak az elvárt júniusi befejezést. Végül az ajánlatok alapján az épület kivitelezési munkáját a kiskőrösi BM Kulcs Bt. kapta meg. Az építéshez kapcsolódó makadám út kivitelezését a Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság szegedi üzemmérnöksége végezte.

A kivitelezés 2000 április közepén kezdődött, a teljes építési terület körbekerítésével és nádszövettel való eltakarásával, hogy az az emlékpark látogatóit ne zavarja a látvány. A munka műszaki ellenőrzésére az emlékpark műszaki vezetője Szolcsányi Gábor


Az elkészült iker útkaparóház
The finished semi-detached Roadman House

(PRO-LINE Bt.) kapott felkérést. Az ütemtervnek megfelelően, május 10-re az alap és a feltöltés már el is készült, a munka, a vasárnapok kivételével, az elkészülésig folyamatosan zajlott.

Az építés során az útkaparóházat keresztező víz-nyomóvezetéket is azonnal át kellett helyezni, hogy az ne akadályozza a kivitelezést. A feszített ütemterv szorításában – a kiállítás-építések miatt, rövidíteni kellett az időtartamot –, a szerkezet-kész állapot a tetőfedéssel június 1-re elkészült. Az eredetileg ikerházként használt épületet úgy alakítottuk át, hogy az épület egyik felét, – az egyik lakást, teljesen az eredeti állapot szerint építettük meg. Még egy öreg kemenceépítő mestert is sikerült találnunk Kecelen,

Az útkaparól-akás konyhai részlete
The kitchen of the Roadman House



aki valódi búboskemencét épített, melyet ki is égettünk, s az a hűvösebb napokon felfűtve meleget adhatna a látogatóknak. Az épület másik felében a falakat nem építettük meg, így az két részre tagolt, egy légterű terület maradt. Az épület teljes átadására július 14-én a tervezett időpontban került sor.

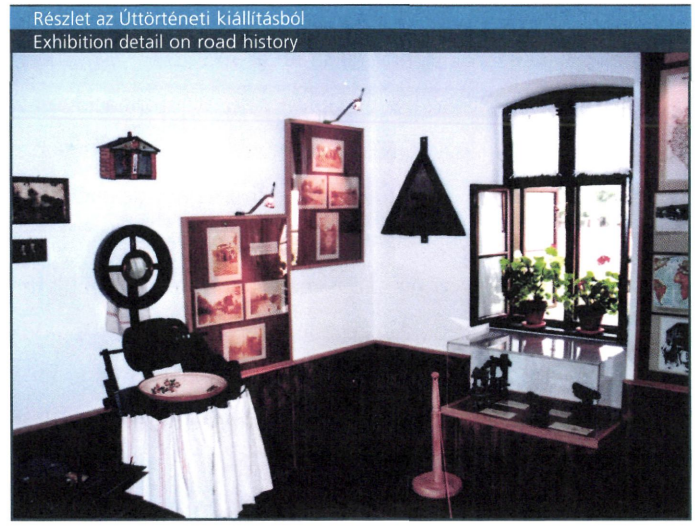
Az útkaparó lakás hangulatos XIX-XX századfordulós enteriőrének szakmai szempontból is elfogadható kialakításával a szegedi dr. Juhász Antal néprajz professzort kértük fel. A bútorokat és használati tárgyakat elsősorban a környék tanyáit bejárva igyekeztünk Juhász professzor vezetésével összegyűjteni. Nehéz, de szép munka volt a tanyasi emberekkel megalkudni egy-egy székért, vagy lábosért. A hiányzó tárgyakat antikváriumokból, ócskásoktól szereztük be. A berendezés során még így is volt egy-két hiány a biztosan használt tárgyak közül. Azokat végül a szegedi Móra Ferenc Múzeumnak, az emlékpark skanzenjében álló többi ház részére átadott, de kiállításokba nem került raktári készletéből egészítettük ki.

Az ikerház másik felében egy úttörténeti kiállítást építettünk, ahol igyekeztünk – az irányítóktól a tervezőkön át az útkaparókig – emléket állítani közutas szakmánknak. Az elhelyezett tárgyak és eszközök válogatásánál elsősorban a Szakgyűjtemény raktáron lévő tárgyait vettük elő, de a kiskőrösi állandó kiállításból is átkerült egy-két anyag. Itt elsősorban az útmesteri iroda kialakítása érdekében vásároltunk tárgyakat, eszközöket. A kiállítást Szabó László szakmuzeológus tervezte, és a kivitelezést és az installáció gyártását a PYXIS-II Bt szakemberei végezték. A kiállítás-építés során kiderült, hogy az eredeti ablakok és a tájolás kevés a tablók jó láthatóságához. Ezért az eredeti elképzeléstől eltérően, fényforrásokat helyeztünk el a tablók megvilágításához.

Az útkaparóházat melléképület egészíti ki, mely szintén ikerépületként készült. Ezt a funkciót meghagyva a két részben egy-egy útépítő enteriőrt alakítottunk ki. Az egyik részben az alföldi kövesút eredeti makadámburkolatát mutatjuk be egy útkaparóval, használati tárgyaival.

Az épület másik felében, hasonló elhelyezéssel, de a mai kor aszfaltburkolata, sárgamellényes egyenruhája, használati tárgyai láthatók, ezzel mintegy üzenve azt, hogy a technika-technológia változik, az öltözet és szerszámok kényelmesebbek, de az em-

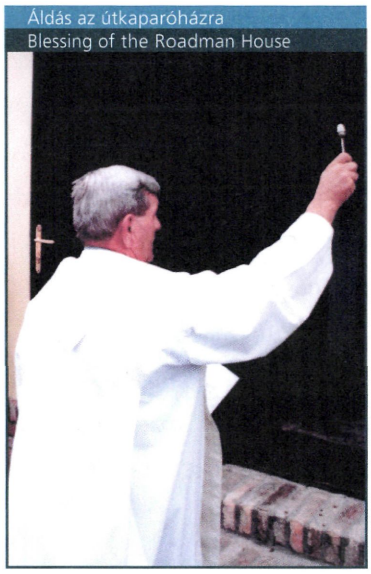
Részlet az Úttörténeti kiállításból
Exhibition detail on road history



ber, aki ezt használja ugyanaz.

Az útkaparóház a kiépített úttól mintegy 70 méterre, az erdő szélén áll, nem messze a kiskunsági erdészháztól és az erdei tanteremtől. Meg kellett tehát oldani a szilárd burkolatú megközelítését. Már a helyszín kiválasztásnál megegyeztünk abban, hogy ez csak az első alföldi transzverzális kövesút eredeti vizes makadám burkolata lehet. Elővettük hát az eredeti terveket és kiszámoltuk Kovács István szegedi üzemmérnökség vezetővel a szükséges frakciónkénti kőmennyiséget, és az üzemmérnökség „útkapa-

Áldás az útkaparóházra
Blessing of the Roadman House



rói" elkészítették az úttükröt.

Kioktattuk az embereket a makadámút-építés szabályaiból, melyet mi is csak könyvből ismertünk, s velük együtt kíváncsian vártuk, hogy sikerül-e nekünk is olyan jó minőségű burkolatot építenünk, mint száz éve elődeinknek. A megérkezett anyagból először kiraktuk a szélsort és elkészítettük az alapréteget, mely szórt útalap volt, kézzel igazítva. Majd kiszórtuk a zúzottkő-réteget, locsolás és hengerlés után a zúzalék-terítés következett, majd újabb locsolás és hengerlés után a kiékelő „hintőanyag", a zúzotthomok-réteg elterítése következett. A behengerelt kész pálya még ma is tökéletesen áll, pedig nem tartja karban útkaparó.

Az ünnepélyes átadásra az Ópusztaszerre szervezett „A közutas társadalom ezredfordulós megemlékezése" rendezvénysorozat keretében került sor. Az avatáson az ünnepi beszédet Tombor Sándor közlekedési és vízügyi államtitkár mondta, majd a kész ház kulcsait az ÁKMI részéről dr. Gulyás András információs igazgató adta át Nagy László ÓNTE igazgatónak. A házat jelenleg is szerződés alapján a Nemzeti Történeti Emlékpark üzemelteti, a kiállításokat a Szakgyűjtemény tartja karban illetve újítja fel. A kulcsátadás után a helyi plébános megáldotta meg az épületet, majd először a szakemberek, később az emlékparkba látogatók vették birtokba az új létesítményt. Az emlékparkot évente több százezer ember látogatja, kiknek jelentős része betér az útkaparóházba is.

3. A vágsellyei „Feketeházy-Lévárdy" emlékszoba

A ma szlovákiában található Vágsellye magyar alpolgármestere, Botka Ferenc és Dobosi Tivadar kezdeményezését felkarolva, a helyi Feketeházy János Polgári Egyesület lehetőséget biztosított egy, a város jeles szakembereinek, Feketeházy János tervezőmérnöknek és Lévárdy Imre útmesternek és múzeum-alapítónak méltó emlékhely kialakítására a Feketeházy János Magyar Házban (Murgašova 7–9).

Az Emlékszobát a Szakgyűjtemény anyagainak és dokumentumainak felhasználsával rendeztük be. Ünnepélyes megnyitása az érdeklődők előtt 2005. szeptember 28-án volt, kapcsolódva a „110 éves az Esztergomi Mária Valéria Duna-híd" nemzetközi konferencia programjához.

Feketeházy János a magyar vasszerkezet-tervezők és ezen belül is a hídtervező mérnökök egyik legkiemelkedőbb alakja volt. Vágsellyén született 1842-ben, és végül hazaköltözve ott is halt meg

Feketeházy arcképe és családi képe a kiállításon
Portrait and family photo of Feketeházy, at the exhibition



1927-ben. Egyik jelentős alkotása a szegedi közúti Tisza-híd terve volt, melyet sokáig a pályázatot beadó francia Eiffel-nek tulajdonított a közvélemény. De ő tervezte a szolnoki vasúti Tisza-hidat, a komáromi Erzsébet hidat, s egyik legszebb alkotása a budapesti Ferencz József, – ma Szabadság – híd terve. Nevéhez kapcsolódik a fiumei forgóhíd tervezése is. Mindemellett tervezett a magyar és az orosz cári hadsereg felkérésére különböző szerkezetű hadihidakat is. Nemcsak hidakkal foglalkozott, de a budapesti Magyar Állami Operaház és a Fővámház vas tetőszerkezetét, a Keleti Pályaudvar fedélszékét is ő tervezte. Vasúti fordítókorongja európai szabadalmi oltalom alatt ált.

Lévárdy Imre a felvidéki Érsekújváron született, és a negyvenes évek elején volt útmester Vágsellyén, ahol a lakása és útmes-

teri irodája a mai emlékszoba melletti utcában volt. A közutas szakma emlékeit ott kezdte gyűjteni. Kiskőrösön csak folytatta, amiből kinőtt a mai Közúti Szakgyűjtemény.

4. Kihelyezett tárgyak és gépek

Budapest, Fényeses Elek utcai székház.

A közutas székház földszintjén az előtér irodákkal történő beépítését megelőzően közel öt évig szakmai kiállítások voltak, Tóth László, dr. Tóth Ernő, Szászi András és Szabó László rendezésében. Az előtérbe elegáns üvegvitrinek kerültek, álló para-



Készül a kiállítás a közutas székház földszintjén, 1994
The exhibition under preparation at the ground-floor of the road management company headquarters, 1994

vánok lógtak a mennyezetről, melyeket külön megvilágítottunk. Ezt az installációt az ExPont Kft.tervezte és építette. Először úttörténeti kiállítás készült a Szakgyűjtemény anyagának, valamint más dokumentumok felhasználásával. Később a Kossuth-híd emlékét felidéző kiállítás épült, majd dr. Koller Sándor munkásságát bemutató válogatás került a vitrinekbe és a tablókra. Az előtér beépítését követően a falakon az ÁKMI Kht. által kiadott szép új térképek függtek egy ideig. A régi kiállításokból csak a Széchenyi-szobor és egy kilométer-kő maradt.

Ebben az időszakban az Utgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) igazgatói irodájának folyosóján is voltak vitrinek, melyekben régi műszereket, térképeket állítottunk ki.

Jelenleg az épületben László Sándornak, a Magyar Közút Kht. vezérigazgatójának irodája szinte egy kis múzeum, ahol a gyűjtemény raktáron levő darabjaiból kaptak helyet szép számmal közutas relikviák.

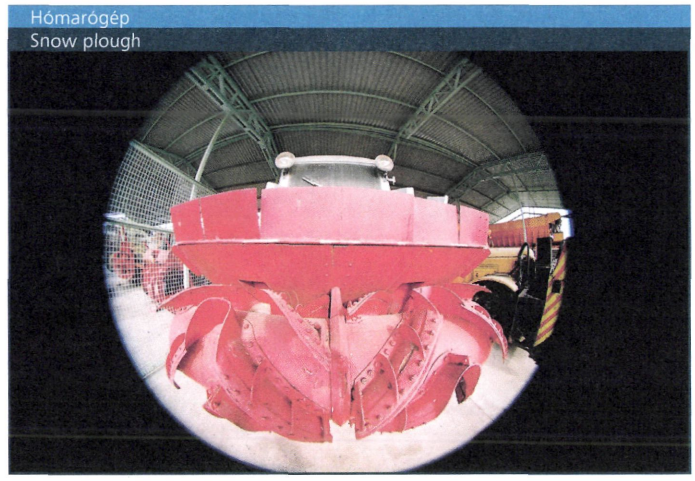
Miskolc

A Magyar Közút Kht. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területi Igazgatósága központjának bejáratánál áll a Szakgyűjtemény két hómarója. Az egyik egy Rolba hómaró, mely Mercedes-Unimog alapgépre épült, a másik egy svájci gyártmányú „Peter" hómaró, mely a két világháború közti időszakban érkezett az országba és egészen a hetvenes évek elejéig szolgált. Mindkét gép a nyolcvanas évek első felében került az akkori nevén, Miskolci Közúti Igazgatósághoz.

Szeged

Az Magyar Közút Kht. Csongrád Megyei Területi Igazgatósága szegedi központja előtt látható a gyűjtemény egy ritkasága, a fagázzal működő Martos-Herz úthenger.

Ez a maga nemében ritkaság-számba menő konstrukció a olajhiányos idők alternatív megoldása volt. A henger oldalához erősített vas tartályba fahasábokat helyeztek, és meggyújtották. Mikor


Hómarógép
Snow plough

elkezdett égni, füstölni, lefojtották az égést, és a keletkező fagázt vezették a munkahengerhez, mely – hasonlóan a gázolajhoz – összenyomva belobbant és működtette az úthengert.


A fagázos henger Szegeden, 2006
The wood-gas roller in Szeged, 2006

III. Muzeális gyűjtemények

1. Műszaki és technikatörténeti tárgyi anyag

A szakgyűjtemény megalakulásának időszakában a tárgyak gyűjtése rendszerezés nélkül történt, elsősorban kiállítási céllal. A későbbi gyűjtés folyamán kialakultak gyűjteményi szakcsoportok - a szakmai gyűjtőkör anyagának megfelelően, de ezek nem minden esetben egyeznek meg a hivatalos felosztással.

A leglátványosabb szakcsoport a gépek. A parkosított szabadtéri kiállítóhelyen tekinthetőek meg, minden egyes begyűjtött darab szerepel az állandó kiállításon. Látványosan alakul a közönség által leginkább keresett járműcsoport, az úthengerek állománya. Ma már Közép-Európa legnagyobb hengergyűjteménye található Kiskőrösön. A hómarókból is rendelkezünk a magyar közutakon rendszerbe állított valamennyi alaptípusból: a svájci „Peter"-től kezdve az UNIMOG 406-ig. Szerepelnek a kiállításon a Közlekedési Múzeumtól tartós letétként átvett tárgyak is.

Csepel D-450 típusú zúzalékszórós tehergépkocsi
Csepel D-450-type chipping-spreader truck



A berendezések között olyan tárgyak vannak, mint a nagyasztal méretű, Meopta típusú, hőpapíros fénymásoló, vagy a benzinmotoros magfúró.

A mérőeszközök csoportjában a rekonstruált, római korban használt „grómá"-tól kezdve a szögtükrökön át a teodolitokig, megtalálhatóak az út-, hídépítésben használt földmérő műszerek. Ide tartoznak a mérőláncok, mérőszalagok is. Másik csoport a laborokban használt eszközök köre.

Külön csoportba kerültek a táblák, melyek között vannak a KRESZ, útbaigazító-, cégtáblák, és található néhány emléktábla, géptábla is.

A szerszámok között elsősorban régi, az útkaparók által használt tárgyakat találhatunk. Sárlehúzó-kaparó – amiről a nevüket kapták az útőrök – kövező-villa, kőtörőkalapács, de egy-egy modernebb, a közelmúltban használt szerszám is látható már a gyűjteményben. Külön csoport a védőeszközöké, ahol olyan régi és újabb munkavédelmi és balesetmegelőző felszerelések vannak, mint a cipőorr- és térdvédő, a különböző védőmaszkok. Az egyenruhák közt a középkori „robotos" zsellér rekonstruált ruhájától kezdve az Állami Építészeti Hivatal (ÁÉH) útkaparói, és az ötvenes évek útőri egyenruháin át, a közúti igazgatóságok, az állami közútkezelő közhasznú társaságok, és az MK Kht. formaruhái megtalálhatók.

Útkaparó egyenruha és szerszámok az 1930-as évekből
Uniform and utensil of roadmen from the 1930's



A karszalagok és sapkajelvények az útkaparó, mint hatósági közeg jelzései voltak a kiegyezéstől egészen a hetvenes évekig.

A bélyegzők csoportja kis szelete a szakmatörténtnek. A harmincas évektől kezdve a kilencvenes évek közepéig - a közúti igazgatóságokig - követhető nyomon a szakma átalakulása. Az átadási szalagok külön kis gyűjteményt képeznek. Az ötvenes

A begyűjtött Miskei Zorés-vasas hídszerkezet
The collected Zores-iron bridge structure of Miske



évekből való a legkorábbi, és a közelmúltig sok elkészült munka emlékét őrzik. Szép darabja a gyűjteménynek az első autópálya szakasz átadásakor, 1964-ben átvágott szalag.

Az aszfaltminták zöme a győri Széchenyi István Egyetemről került a gyűjteménybe, Adorján Kálmán és Petőcz Mária segítségével. A hidak szakcsoportban vannak komplett szerkezetek – mint a szabadszállási alumínium híd – és hídelemek, mint a budapesti Margit-híd egy szerkezeti része.

A tárgyak nyilvántartását leltárnaplóba történő bejegyzéssel végezték. A napló megnyitása a hetvenes években történt, de leíró kartonok és fényképek nem készültek az állományról. 2000-ben megkezdődött a „kézi" nyilvántartás számítógépes feldolgozásának előkészítése. 2002-ben áttértünk az „UTAS" integrált múzeumi nyilvántartó rendszer használatára. Az állomány feldolgozása és nyilvántartása jelenleg is ezzel a rendszerrel történik. A rendszerben a feldolgozást a régi leltár-ívek alapján végezzük, de minden tárgyunk azóta rendelkezik leíró kartonnal és fotóval is.


Pneumatikus forgalomszámláló berendezés 1980.
Pneumatic traffic counter device, 1980

Közben megszületett a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériumának a muzeális intézmények nyilvántartási szabályzatáról szóló rendelete [20/2002. (X. 4) NKÖM rendelet], a nyilvántartásunkat ehhez harmonizálni kellett. Első lépcsőben megkezdődött a nyilvántartott anyag tartalmi követelményeihez való igazodás. A második lépcsőként – a 2006-ban megkezdett átalakításának a legfőbb célja – a végleges szakcsoportok kialakítása történt, és ennek megfelelően az áttérés az új – a rendelet szerinti – leltári számozásra.

Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény szabadtéri kiállítás képei

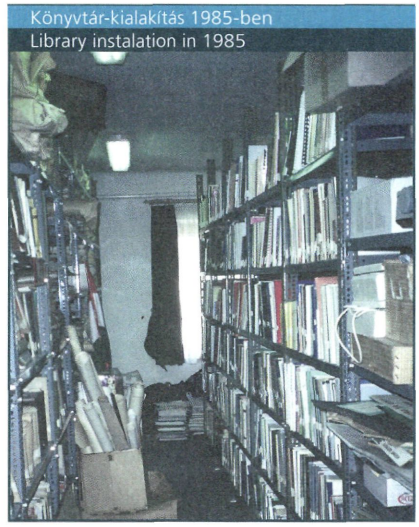
	gépek	méret (m)	megjegyzés
1	**aszfaltos és bitumenes gépek**		
	Respecta cementterítő	610x250	tartós letét
	ABG betonfinisher	690x310	tartós letét
	D-150 B LTZ orosz finisher	530x340	tartós letét
	Marini gumikerekes finisher	300x580	tartós letét
	KZT-300 zuzalékterítő	590x350	
	D-500 orosz finisher	510x320	szín alatt
	Csepel kátyúzó kocsi	760x250	szín alatt
	IFA KBSZ-76 bitumenszóró	640x250	szín alatt
	Csepel zuzalékszórós tgk	690x220	szín alatt
	kirérleti bitumenkiöntő kézikocsi	150x50	
	kisérleti bitumenkiöntő kézikocsi	150x50	
	gumikerekes bitumen üst	190x130	
	5000 literes bitumen üst	410x200	tartós letét
	Reiser öntöttaszfalt keverő (masztikátor)	560x260	tartós letét
	Reiser öntöttaszfalt keverő (masztikátor)	560x260	
	Marabu zuzalékszárító	980x150	
	300 kilós aszfaltkeverő	610x210	
2	**földmuka gépek**		
	D-710 grader (Szovjet)	870x250	tartós bérlet
	D-710-B grader	910x250	Békéscsabáról, 1997
	vontatott grader	400x230	
	Hoffer GS-35 traktor (von.grader erőgépe)	310x170	
	S-100 lánctalpas földtoló	530x300	tartós letét
	HR-2 homlokrakodó	660x220	ÁAK, üzemképes 2005
	0,3 m3-es hegybontó kanál	560x110	2000?
	E-304/G lánctalpas vónóvedres kotró	660x300	Batonút Zrt, 2006 (gém:260+330)
3	**téli fenntartás gépei**		
	Peter hómaró	650x250	
	Unimog 401 hómaró	480x190	szín alatt (zöld)
	Rolba hómaró	540x180	szín alatt (speciális fülkés) üzemképes
	ZIL D-256 csigasoros hómaró	820x270	szín alatt
	Schmidt VF3-Z homlokhómaró adapter	130x240	
	Nedvesített sószóró adapter	500x220	szín alatt
	fa hóeke	250x350	
	traktor vontatású hóeke	400x220	
	kétszárnyú hóeke	320x320	
	CPS-5 Schmidt oldalhóeke	350x110	ÁAK
	NIDÓ 80 WAN/62/S nedvesített sószóró	510x280	ÁAK, üzemképes, 2006
4	**úthengerek**		
	MÁVAG UG-18 gőzhenger	680x230	
	Škoda 10 to-ás henger	450x200	
	SVTW-18 vibrohenger	410x140	
	Martos-Herz disel henger	540x190	üzemképes
	Mávag Munktels disel henger	510x170	
	Škoda NV 15 B, 15 to-ás henger	500x250	
	R-12 M 10 to-ás úthenger	420x200	üzemképes, 2004
	2,5 to-ás tandem vibrohenger	240x120	magánszemélytől vásárolt, 2006
4	**mérőberendezések**		
	CS-130 csúszásellánálás mérő kocsi (Ford)	820x220	üzemképes, KTI ajándéka
	Lacroix LPC behajlásmérő kocsi	770x260	
	Bump-integrátor (Berliet)	280x70	
	NYSA (integrátor vontatója)	560x180	
	magfúró berendezés (vontatott)	320x160	
	VW Transporter (KUAB vontató)	480x180	üzemképes
	"ÚT-02" egyenetlenségmérő	440x60	BME kísérleti, kerékpár kerekes

5	**hidelemek**		
	Bp.-i Margit híd szerk. eleme	660x80	
	alumínium híd (Szabadszállás)	1330x800	
	Herbert rendszerű híd (Túrkeve)	520x570	kis tó fölött
	Esztergomi Mária-Valéria híd parti nyílása	1660x600	
	Esztergomi Mária-Valéria hídfix és csúszó saru	110x110	
	Esztergomi Mária-Valéria híd pillér facölöp	110x40	
	Zores-vas híd (Miske)	1190x290	
	vb. Hídgerenda (M1 atópálya)	250x56	
	acél csúszó és fix sarupár	50x50	
7	**egyéb**		
	RS-09 univerzális traktor	550x160	szín alatt, üzemképes
	Agrosztoj kistraktor	390x160	benti kiállításon,
	Csepel-Danuvia 125 motorkerékpár	190x70	benti kiállításon, üzemképes
	IZS oldalkocsis útellenőri motorkerékpár	210x170	benti kiállításon, üzemképes
	Muir-hill rakodó	600x220	tartós letét
	Muir-hill rakodó	600x220	tartós letét
	Michigan kotró	620x250	tartós letét (gémmel: 950)
	fatengelyes lakókocsi	695x220	eredeti állapotba visszaállított
	8 személyes lakókocsi	820x260	
	lakókocsi	690x250	
	MÁV konténer	610x250	raktárként üzemel (muzeális tárgyak)
	MÁV konténer	610x250	(raktárként üzemel iratok)
	burkolatbontó eke	260x180	
	vizes lajt	320x160	
	ŽUK útellenőrző kocsi	440x180	
	Csepel műhelykocsi	690x240	
	Škoda Liaz S-08 locsolókocsi	710x240	ÁAK, CJG-355, üzemképes
	IFA pótkocsi	510x220	ÁAK HW 60-11
	UNIMG 406	380x190	ÁAK, AZF-429, üzemképes
	HYDROT PR1200 talajgyalu (UNIMOG adapter)	120x100	ÁAK, üzemképes
	RMD-3 padka kasza (UNIMOG adapter)	170x180	ÁAK
	RP-3 oszlopmosó (UNIMOG adapter)	260x160	ÁAK
	MTZ-80 traktor	310x200	ÁAK TO 45-69
	RZ 1,5-ös padkakasza (MTZ adapter)	180x110	ÁAK
8	**Kihelyezett gépek**		
	Martos-Herz diesel úthenger	540x190	Balassagyarmait üz.m. udvarán
	Martos-Herz fagázos úthenger	540x190	Szegedi Területi Ig.központja előtt
	gőzgép (gőzfejlesztő locomobil)		Ópusztaszeri NTE-ben
	Rolba hómaró	540x180	Miskolci központ előtt
	"PETER" hómaró	650x250	Miskolci központ előtt

2. Szakkönyvtár

A könyvtári állomány gyűjtése 30 kötettel indult el 1974-ben. A könyvek többsége ekkor még szakmai tárgyú volt, mely később a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet (KÖTUKI) könyvtárának többszöri selejtezését felhasználva tovább bővült. Jelentősen nőtt a magyar szakirodalmi állomány, és megjelent a könyvtár anyagában a külföldi szakirodalom. A kutatáshoz nélkülözhetetlen általános-történeti műveket, lexikonokat, törvénykönyveket, rendeletek tárát, stb. általában antikváriumból sikerült megszerezni a gyűjtemény számára.

Az 1982-83-as bővítéssel új, fűtött könyvtárszoba épült, s létrejött az önálló könyvtári állomány, 3200 kötettel. A könyvekről gépelt katalógus készült. Ettől kezdve vált kutathatóvá a könyvtár állománya. 1995-ben új helyen – másik épületben – nyílt meg az állandó kiállítás, így a könyvtár a régi, állandó kiállítás helyére kerülhetett. Az állományt új „Salgó-polc" rendszerre tehettük és végre rendezett jó körülmények közé került.


Könyvtár-kialakítás 1985-ben
Library instalation in 1985

1997-1998-ban elkészült a Könyvtár, Térképtár, Muzeális tárgyak, Film- és Fotótár számítógépes, egyszerűsített feldolgozása, Excel formátumban, a kézi feldolgozások és a rendelkezésre álló nyilvántartások alapján. Ez a munka megkönnyítette a kereséseket, kigyűjtéseket, de véglegesen nem oldotta meg a nyilvántartási problémákat.

1999-ben elkészült az iroda-épületben a könyvtári gurulós polcrendszer, így a könyvek az építés alatti többszöri átmozgatás után a végleges helyükre kerültek. A lakókocsikban és a konténerekben tárolt könyvek már csak a nyilvántartott könyvállomány feldolgozása után kerülnek sorra.

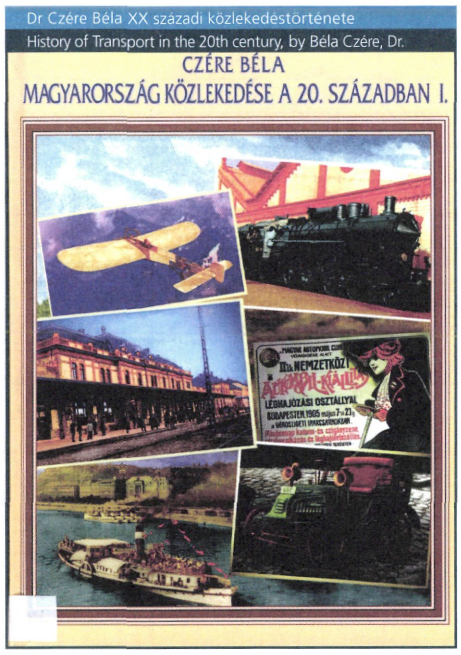
2000-ben megkezdődött a könyvek számítógépes feldolgozása a TextLib integrált könyvtári rendszer segítségével, mely lehetővé tette a többrétű keresést az állományban (cím, cím szavak, szerző, közreműködő, kiadó, kiadási év, stb).

Könyvtárunk zárt, melyben kutatóknak, helytörténészeknek, ill. diákoknak biztosítunk helyet, ill. nyújtunk segítséget a kutatásokhoz, szakdolgozataik elkészítéséhez. Ugyanakkor könyvtárunk feladata a közúti- és közlekedéstudomány, és azok határtudományainak reprezentálása, ill. az ehhez kapcsolódó szakmai információs igények kielégítése is.

A konténerekben tárolt könyvek, dokumentumok feldolgozása is megkezdődött. Ennek köszönhetően a könyvtár állománya jelentősen gyarapodott. 2004-re közel 11400 kötet volt az állománya. Könyvtárunkban a kezdetektől fogva többféle dokumentumtípus is helyet kapott: a könyvek mellett kutatási jelentések, szabványok, időszaki kiadványok, aprónyomtatványok, cégismertetők, kéziratok, közlekedési propaganda-anyagok is bekerültek az állományba. Jelenleg a könyveken kívül csak a könyv jellegű dokumentumokat dolgozzuk fel. A többi nyomtatott anyag a segédállományba kerül.

Az állomány főként magyar nyelvű, de jelentős mennyiségű idegennyelű dokumentum is helyet kapott, pl.: angol, német, francia, orosz, stb. A könyvtári állományt növekvő leltári szám szerint helyeztük el, ezért a könyveket beszerzési sorrendben leltározzuk, s kerülnek be végleges helyükre.

2006-ra tovább bővült könyvtárunk állománya, melyet főként ajándékba kapott, ill. vásárolt kiadványok gyarapítanak, s így az év végén közel 13000-re nőtt a feldolgozott dokumentumok száma.



Dr Czére Béla XX századi közlekedéstörténete
History of Transport in the 20th century, by Béla Czére, Dr.

2006. decemberétől az intézmény az olvasók kiszolgálásához használja az integrált könyvtári rendszer lehetőségeit. Használatba vettük az olvasószolgálati modult, így könnyebben követhetjük nyomon a kölcsönzésre kiadott könyveket.

Az újságok is a könyvtári állomány részét képezik, de még feldolgozatlan az állományuk a TextLib integrált könyvtári rendszerben. Jelenleg kézi katalógus áll rendelkezésre a kereséshez. A szaklapok (Közút, Közlekedéstudományi Szemle, Közúti és Mélyépítési Szemle, Városi Közlekedés, Az aszfalt, Beton- és Vasbetonépítés) összes, évfolyamonként bekötött példánya az olvasóteremben van elhelyezve, a többi újság az irattári épület emeletes, gurulópolcos raktáraiban található.


A gurulópolcos könyvtári raktárrendszer
Rolling library shelving

Szakgyűjtemény könyvtár állománya		
2006. decemberi állapot		
dokumentum típusa	darab	megjegyzés
Könyvdokumentum	4,213	
Egyéb dokumentum	3,709	2003-tól a könyv típusú állományon kívüliek az aprónyomtatványtárba és a dokumentum-tárba feldolgozva
Szabvány	3,097	2003-tól az Archív irattárba sorolva
Kutatásjelentés	1,965	2003-tól az Archív irattárba sorolva
Kézirat	4	
teljes állomány	12,988	

Közúti Szakgyűjtemény idegen nyelvű könyvtári állománya	
526	német
397	angol
255	francia
73	orosz
32	lengyel
26	cseh
24	olasz
18	szlovák
12	holland
15	finn
11	spanyol
9	román
9	svéd
7	török
5	horvát
5	latin
4	bolgár
4	szerb
2	szlovén
1	dán
1	flamand
1	görög
1	japán
1	portugál

Folyóiratok, hírlevelek		
Magyar		
szakmai	évtől	évig
Geodéziai Közlöny	1934-1939	1947-1949

Közlekedésgazdasági Magazin	1983	1984
KÖZGÉP Híradó	1972	1973
Cementipar	1997	2001
Építőipari Ártájékoztató (É.G.SZ.I.)	1983-1985	1995
A hazai aszfaltútépítés	1982-1984	1988
Mélyépítő Tükörkép	2002	2005
Közlekedési és Vízügyi Értesítő	1998	2001
Dokumentációs Gyorstájékoztató Úthálózatfejlesztés forgalom	1971	1978
Magyar Közlekedés	1995-1996	2001-2003
Magyar Építő Fórum	2000	2006
Útpress Tükör	XIII	XXII.
Környezetvédelem a közlekedésben	1984-1988	1990-1993
Közlekedésügyi Értesítő	1951-1985	2003-2006
Közlekedésbiztonsági Figyelő	1989	1992
Autóközlekedés	1994	2001-2006
Út Tükör	1985	1990
MK Magyar Közlekedés	1993	1994
Baranyai Közutasok	1997	1999
Közúti Hírlevél	1997	2000
Autópálya	2001	2002
Közlekedési Közlöny	1966-1981	1992
Műszaki Lapszemle	1962	1967
Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Értesítő	1990-1993	2000, 2002
Közlekedés és Hírközlés	1975	1976
Mélyépítés	2003	2005
Építőipari és Köz. Műsz. Egyetem Tud. Közleményei	1960	1962
Geodézia és Kartográfia	1950-1998	2002-2006
Figyelő - Közúti közlekedés	1990	1992
Vasbetonépítés	1999-2001	2004-2005
Térinformatika	2001	2006
Aszfaltútépítő	1982	1983
ÁKMI Hírmondó	2001	2005
A Közlekedés Műszaki - Gazdasági Fejlesztése	1984	1990
Tájékoztató a vasúti szakirodalomból	1981	1981
Hídépítők	1974-1977	1991-2006
PEMÁK utak	1998	2000
MAUT Hírlevél	1997	2000
KTE Hírlevél	1997	1998
Magyar Közlekedés Mély- és Vízépítés	1949	1950
Mélyépítéstudományi Szemle	1950	1986
Közlekedésépítési- és Mélyépítéstudományi Szemle	1987	1995
Közúti Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle	1996	1998
közúti és Mélyépítési Szemle	1998	2006
Közlekedéstudományi Szemle	1951	2006
Beton	1998	2006
Közút	1996	2006
Az aszfalt	1993	2005
Útépítés	1969	1984
UVATERV Híradó	1980	1990
Mérnök újság	1994	2005
Városi Közlekedés	1969	2006
Közúti Közlekedési Szakmai Tájékoztató	1983	1995
Technika	1984-1994	1999-2006
egyéb	**évtől**	**évig**
Magyar Közlöny	1946-1950	1969-1990
Cégvezetés	1998	2000
Szabványügyi Közlöny	1988-1991	1995-2003

Magyar minőség	1997	1999
Autó Motor	1974	1981, 2001
Autóvezető	1995	1999
Camion Truck Magazin	1995	1996
MOL 2000	1996	2004
Navigátor	1998	1998
A Gépjárműközlekedés Nemzetközi Szakirodalma	1984	1990
ÖMISZ Hírlevél	2002	2004
Múzeumi Hírlevél	1993	2006
Víztükör	1993	1997
Édes anyanyelvünk	1980	1988
Delta	1968-1971	1981-1989
Műemlékvédelem	1957	2003
Könyvtári Tájékoztató	1984	1985
Természet Világa	1969-1976	1980-2005
Élet és Tudomány	1954-1978	1986-2004
Melléklet a Világgazdaságban	2000	2002
MM Minőség és Megbízhatóság	1999	2005
Magyar Polgármester	1999	2002
Optimum	1999	2002
Gazdasági Tükörkép	2002	2003
Ezredforduló	2003	2006
MAGÉSZ Hírlevél	2000	2002
Tér és Trend	1998	2000
Környezetvédelmi Értesítő	1998	1999
Mountainbike	1993	1996
Metro '76	1976	1979
Déli utakon	1993	1994
Környezet és Fejlődése	1991-1992	1996
Vasúti Dokumentációs Közlemények	1976	1976
Referátumgyűjtemény Értesítő	1973-1975	1979-1985
Az erdő	1971-1972	1975, 1979
Modern Kor	1998	2001
Lélegzet	1993-1996	1999-2003
Építési Piac (gyorsjelentés)	1994	1996
Verseny és Vállalkozás	1986	1988
Veterán autó és motor	2003	2006
Tender	1992-1993	1996
Referátum gyűjtemény	1973-1975	1979-1985
Mikroelektronikai gyorstájékoztató	1983	1987
Autómánia	1995	2000
Örökségvédelem	2003	2003
Figyelő (Gazdasági hetilap)	1995	2003
Számítástechnika	1983	1990
Munkaügyi Közlöny	1982	1983
Repülőtéri Magazin	1994	1999
Energiagazdálkodás és Korrózióvédelem	1984	1990
Mérés és automatika	1979	1982
Camion Híradó	1992	1995
Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Sajtószemle	1988	1988
Környezetvédelmi Sajtószemle	1987	1987
Tervezési Információ	1985-1986	1991
Honismeret	2002	2005
Építéstechnika	2000	2000
Műszaki és Gazdasági Tájékoztató	1986	1986
Autó Plusz	1995	1995
Urbanisztika	1996	2000
Autóüzem	1994	1995

OPEL Magazin	1995	1995
Camion	1989	1996
Építési Kutatásfejlesztés	1971	1972
Vízügyi Közlemények	1957	1969
Tudomány (a Scientific American magyar kiadása)	1986	1986
Mikroszámítóügép Magazin	1985	1986
Fővárosi Közlöny	1991	1991
Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Értesítő	1989	1991-1993
Autóközlekedés (piros színű borító)	1969	1974
Dokumentációs Gyorstáj. Gépjárműtech., Gépjárműköz.	1973	1978
Műemléklap	2000	2001
Tranzit	1999	2002
Falu Város Régió	1998-2000	2003
Belügyi Szemle	1989	1989
Taxisok világa	1992	1995-1996
Tudományszervezési Tájékoztató	1976	1982
Építésügyi Értesítő	1980	1988
Fuvaros	1995-1996	2003-2004
Szabadalmi Közlöny	1990	1992
M Mikra magazin	1987	1987
Kereskedelmi Szemle	1992	1993
Szabvány és Világ	1988	1990
Gyorsjelentés	1991	1993
Vezetés Szervezés	1985	1988
Döntőbíráskodás	1962	1966-1969
Fővárosi Közmű	2003	2005
Idegennyelvű		
Automobil Revue	1991	1999
Verkehr und Technic	2003	2003
Internationales Verkehrswesen	2003	2005
Strasse + Autobahn	1997	2004
Cement	1964	1975
Road Research Laboratory	1968	1972
Strasse und Verkehr Trafic	1995	2003-2006
Construction today	1990	1994
Transportnoje Sztroityelsztva	1970	1971
Rolling	1996	2006
Wegen Via Vita	1973-1979	1985-1993
Wegen C.R.O.W.	1994	2005
Automobil Goporu	1975	1976
Asphalt	1985	2000
Bitumen	1966	1996-2002
Shell Bitumen Review	1964	1979
Shell World	1992	1995
World highways	1973-1981	1990-2005
Travaux	1976	19985
Rutas	1993	1994
Routes Roads	1986	2003
Bulletin de liaison	1975	1987
Strasse und Autobahn	1967-1968	1974-1986
Autostrade	1988-1991	1994-1996
Strassenverkehr	1976	1983
Higways	1992	1999
Das Strassenwegen	1967	1969
La Technigue Routiere19671969	1976	1983

3. Térképtár

A térkép-gyűjteményi állomány fejlesztése mindig kiemelt fontosságú volt, mert ezek a kiállítások egyik legfontosabb és leglátványosabb szemléltető eszközei. A beszerzési lehetőségek azonban az idők során sokat változtak.

Először csak néhány térkép állt rendelkezésre az alapító gyűjteményéből, melyek régi vármegyei lapok voltak. Az első állandó kiállítás országos közlekedés-történeti térképeit Lévárdy Imre saját kezűleg rajzolta meg.

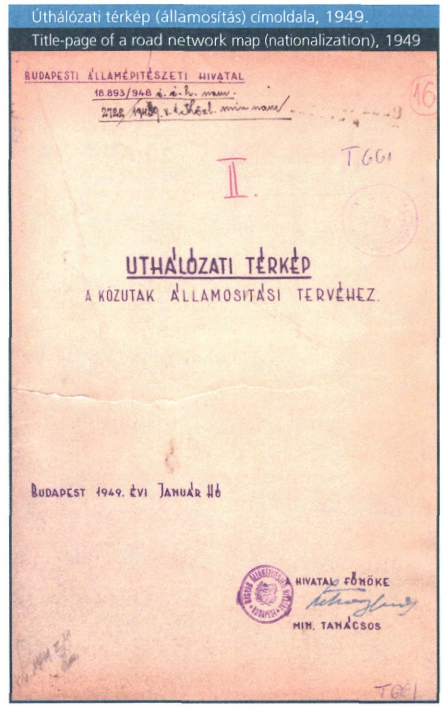
A hivatalos gyűjte-ménnyé nyilvánítás után az új vezető azonnal megkezdte a térképtár bővítését, és az állomány 1980-ban már

A Lévárdy Imre-rajzolta honfoglalás-kori úthálózati térkép
Map of the road network of the Age of the Hungarian Conquest, prepared by Imre Lévárdy



550 tételből állt. A bővítés két forrásra támaszkodott. A régi, országos úthálózati, és a közlekedéssel kapcsolatos térképeket főleg antikváriumokból vásároltuk. Az országos irányító szervektől és a megyei közúti igazgatóságoktól a közelmúlt helyzetet

Úthálózati térkép (államosítás) címoldala, 1949.
Title-page of a road network map (nationalization), 1949



ábrázoló, már nem használt, különböző tematikus tartalommal kiegészített megyei alaptérképek kerültek a gyűjteménybe. Ekkor sikerült megszerezni például az egyik korai Magyarország-térkép, a Zsámboky (Sambucus) féle „Ungariae Loca Praecipua Recens…" 1579-es javított nyomatát.

A gyűjtés ma is ezen alapelveken nyugszik. A szakmai szervezetektől – elsősorban a megyei közútkezelőktől – származnak az általuk már elavultnak ítélt, közelmúltat idéző térképek, valamint antikváriumokból, aukciókról a régi, értékes történeti térképek. Ma már a Magyarországot ábrázoló térképek megfelelő történeti sorával rendelkezünk. [Görög-Kerekes féle vármegyei térképek sorozata (1793–1811), az első katonai felmérés térképei (1782– 1785), posta térkép „Post Charte der Kaiserl. Königl. Erlanden" (1782), Magyar Szent Korona Országainak Új Térképe (1863), Vármegyei közúti és kőbánya térképek (1918), az első tervezett Magyar Automobilutak hálózatának térképe (1941)].

De megtalálhatóak állományunkban a magyar térképészet nagy alakjainak – Mikoviny Sámuel, Lipszky János, Gönczy Pál, Klösz Gyula, Kogutowicz Manó – egy, vagy több műve.

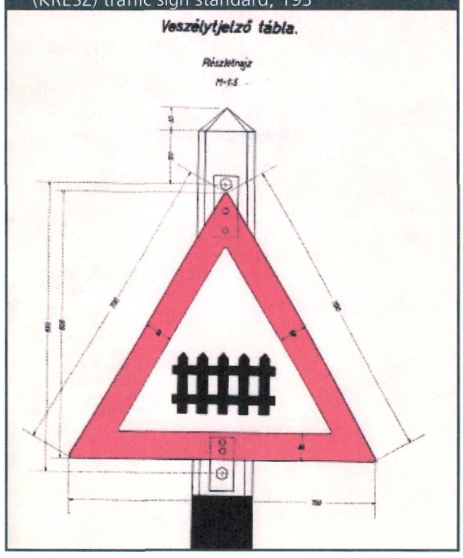
Új terület az egyre szaporodó fac simile térképek gyűjtése is, melyek kutatásokhoz is használhatók, de elsősorban kiállítási célra alkalmasak.

A térképtár feldolgozott állománya 2006. év végén 3064 tétel, de több mint ezer darab még feldolgozatlan, ezeket ideiglenesen papírdobozokban tároljuk.

4. Aprónyomtatvány-tár

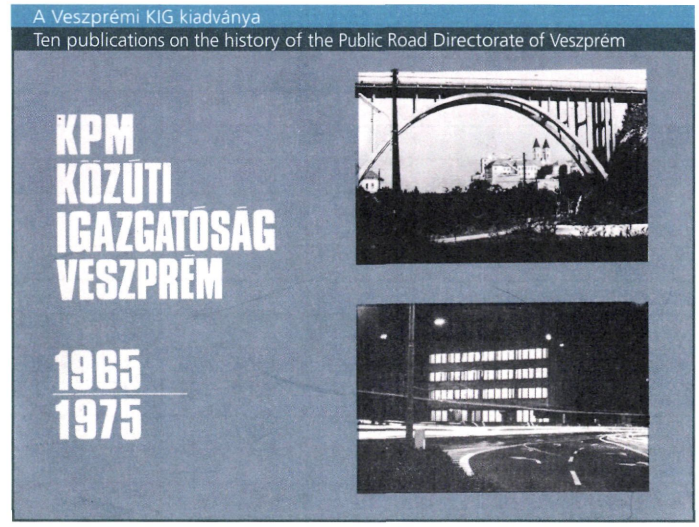
Az aprónyomtatvány jellegű dokumentumok gyűjtése kicsit később kezdődött mint a könyvtári állományé. Az első időben feldolgozatlanul, dobozokban, borítékokban voltak elhelyezve. A nyolcvanas évek közepén a könyvtári katalógus-cédulák elkészítése után szortíroztuk és listáztuk az állományt. Külön állományba kerültek a szakmai meghívók, prospektusok, közlekedési propagandaanyagok, cégismertetők, borítékok, szakmai nyomtatványok, átadási szalagok. A mennyiség folyamatosan bővült, de a rossz elhelyezés, a sokszori költöztetés során egy része elveszett.

A KRESZ-tábla szabvány egyik lapja, 1930
One page of the Federation of Regions (KRESZ) traffic sign standard, 193



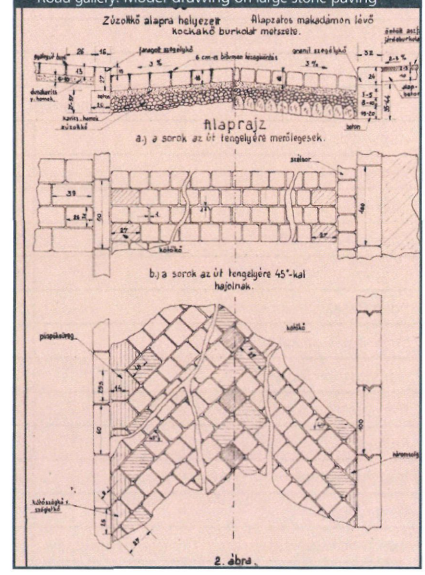
1995-ben a felszabaduló régi kiállítási területen helyeztük el az állomány nagy részét. Egy kisebb hányada viszont továbbra is az egyik, muzeális anyagok tárolására használt lakókocsiban maradt, mely beázott, tönkretéve az állomány egy részét.

A Veszprémi KIG kiadványa
Ten publications on the history of the Public Road Directorate of Veszprém



1999-ben az irodaépület gurulópolcos rendszerére átkerült az összes állomány. A következő évben megkezdődött a számítógépes feldolgozásuk; egybevonva az összes állományt, ekkor szerveztük meg az Aprónyomtatvány-tárat.

Út-tár: Nagykockakő burkolat minta-rajza
Road gallery: Model-drawing on large stone paving



A feldolgozás előtt álló könyvtári anyagból is kiemeltük a nem könyv jellegű dokumentumokat, ezek is az aprónyomtatványok közé kerültek. Az összevont állományból viszont az átadási szalagok, átkerültek a muzeális tárgyak állományába.

A feldolgozást részben saját erőből, részben külső vállalkozó bevonásával végeztük. A feldolgozott anyag címoldalát és egy vagy két jellemző oldal képét digitalizáltuk, segítve a kutatómunka hatékonyságát.

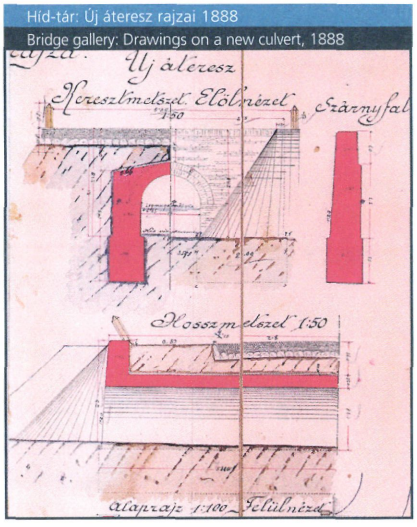
5. Dokumentum-tár (archív irattár)

Az archívumi anyag vegyes témájú: többségét a régi hídtervek, utak törzskönyvei a minisztérium iratai és a megyei KIG (Közúti Igazgatóság) és ÁÉH (Államépítészeti Hivatal) anyagai alkotják.

Az 1980-as években katalógus-cédulák készültek a különböző szakcsoportokról, de ezek nem mindig voltak teljes körűek.

Ebben az időszakban számos szakmai, szervezeti változás történt az irányításban és a működtetésben, ezért a legfőbb feladat a „selejtezett" irat- és tervanyagok összegyűjtése volt a Közlekedési Minisztériumban, a koordinációs és területi szervezeteknél, kutató intézeteknél, tervező és építő vállalatoknál, valamint idős magánszemélyeknél. Az első épület-bővítést a szaporodó anyag hamar kinőtte. A dokumentumok tárolását csak konténerek és lakókocsi segítségével lehetett megoldani. 1991-ben újabb épület-toldás következett, de sokáig ez a terület sem tudta fogadni az anyagokat. 1995-ben az újabb területbővülés és építési munkák miatt az állományokat gondosan becsomagolták a többszöri mozgatás előtt. A körülmények miatt több anyag a lakókocsikba került, és végül 2003-ban az átadott irattári épületben, a végleges helyükön csomagoltuk ki ezeket.

Híd-tár: Új áteresz rajzai 1888
Bridge gallery: Drawings on a new culvert, 1888



Az állományok sajátossága, hogy korban, területben, mennyiségben és tartalomban nem folyamatosak, nagy a szórás, a hiány bennük. Ez a lehetőségek és az információk miatt alakult így. Ennek ellenére a szakcsoportok anyagai rendkívül jó forrásanyagok a későbbi kutatások számára.

A Közúti Szakemberekért Alapítvány átadta az „Életút díj" kapcsán írt tanulmányokat és a „Fiatal Szakemberekért Pályázat"-ra érkezett régebbi anyagokat megőrzésre és további használatra.

Vannak szakcsoportok, melyeket még egyáltalán nem dolgoztunk fel. Ilyenek az ifjú dr. Vásárhelyi Boldizsártól kapott TEM (Trans European Motorway) vagy a KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) közlekedési ágazatának iratai, vagy a gépészeti iratok.

Szakgyűjtemény
Archív irattár szakcsoportjainak beosztása

sor szám	szakcsoport	alcsoport	feldolgozott állomány	megjegyzés
1	Terv-tár		923	részben feldolgozott
2	Út-tár		545	részben feldolgozott
3	Híd-tár		1198	részben feldolgozott
4	Közúti Szakgyűjtemény		4	kialakítás alatt
5	Kutatás			előfeldolgozott
6	Minisztériumi iratok		592	részben feldolgozott
7	Megyei iratok	Autópálya	1	
		Budapesti KIG	58	
		Csíkszeredai ÁÉH	1	
		Debreceni KIG	8	
		Egri KIG	14	
		Érsekújvári ÁÉH	1	
		Eszteromi ÁÉH	11	
		Győri KIG	25	részben feldolgozott
		Gyulai ÁÉH	1	
		Kaposvári KIG	15	részben feldolgozott
		Kecskeméti KIG	116	részben feldolgozott
		Miskolci KIG	10	részben feldolgozott
		Nagyszöllősi ÁÉH	3	
		Nyíregyházi KIG	3	
		Salgótarjáni KIG	1	részben feldolgozott
		Szegedi KIG	130	részben feldolgozott
		Székesfehérvári KIG	237	
		Szekszárdi KIG	85	
		Szolnoki KIG	18	részben feldolgozott
		Szombathelyi KIG	294	
		Tatabányai KIG	3	részben feldolgozott
		Veszprémi KIG	135	
		Zalaegerszegi KIG	7	
		Vegyes anyagok	13	részben feldolgozott
8	Hídlap-Törzskönyv		319	részben feldolgozott
9	Közúti Szakemberekért Alapítvány		33	
10	TEM anyagok			feldolgozatlan
11	KGST anyagok			feldolgozatlan
12	Gépészet			feldolgozatlan
13	Vegyes			

6. Egyéb gyűjtemények

Fotók

A fényképek állománya az összes gyűjteménycsoport közül a legfeldolgozatlanabb. A fotó-tárban fényképek (fekete-fehér, színes és digitális), diák (fekete-fehér, színes), negatívok (fekete-fehér, színes), fotóalbumok (papír-alapú és digitális sorozatok), mikrofilmek - bár nem rendelkezünk mikrofilm-olvasó berendezéssel - és reprodukciók vannak. A gyűjteményben jelenleg csak részben különülnek el a forrásértékű eredeti, a művészi, és az adattári fényképek.

Az állomány a kezdetektől fogva folyamatosan és jelentősen gyarapodott, saját készítésű és idegenektől származó anya-

gokkal. A gyűjtemény-vezető Tóth László maga is jó fotós volt, és sok felvételt készített. Ő elsősorban technológiai sorozatokat, utakat és hidakat fényképezett. A nyolcvanas években a szakgyűjteményben fotólaboratórium is volt. Jelenleg a saját képek készítése elsősorban digitális felvételekkel történik, de rendelkezünk hagyományos fényképezőgéppel is. A másik forrás a gyűjtemény mindenkori fenntartója által felkért, hivatásos fo-

A 7. sz. főút beutazása az 1960-as években.
Site visit on the main road No. 7. in the 1960's

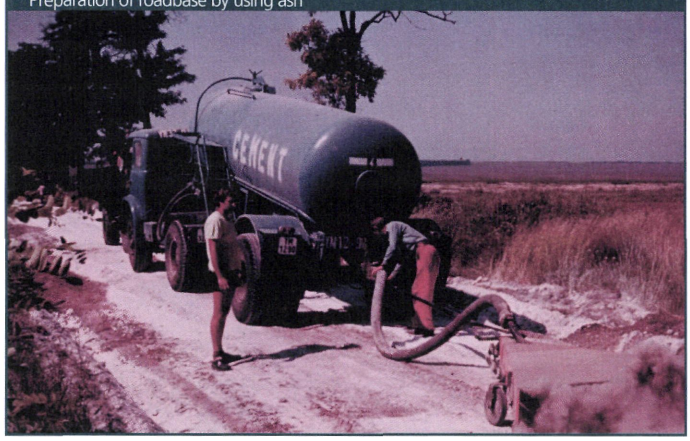


tósok átadott anyagai. A többi anyag elsősorban szakemberektől, szakemberek özvegyeitől, leszármazottaitól származik, vagy szakvállalatok által készített, vagy készíttetett képek.

Az anyag sokáig papírdobozokba zárva, szinte elérhetetlen volt. Jelenleg a könyvtárterem guruló polcainak egy részét foglalja el, részben osztályozottan, elő-feldolgozva, részben ömlesztve. Az anyag kutatása rendkívül nehéz és időigényes. Némileg egyszerűbb a helyzet a digitális fotókkal, mert külön könyvtárakban és alkönyvtárakban vannak, illetve a címük alapján is részben kereshetők.

Ezt a problémát csak egy jól felépített, digitálisan feldolgozott rendszerrel lehet megoldani. Ezért két irányba tettünk lépése-

Útalap-készítés pernye felhasználásával
Preparation of roadbase by using ash



ket. Az egyik az Országos Közúti Adatbank (OKA) hídállomány-képeinek feldolgozásához készíttetett program adaptálása volt,

Fotóalbum, 1900: Alföldi kövesút-építés egy lapja
Photo album, 1900: One page of stone road construction on the Great Plain



a szakgyűjtemény anyagához igazodóan, mely közvetlenül nem felelt meg az elvárt igényeknek és a továbbfejlesztésére sem volt fedezet. A másik, talán járhatóbb út a meglevő integrált múzeumi nyilvántartó rendszerhez csatlakozó modul lehetne.

Ma már az állományt jelentősen tudjuk bővíteni kölcsönkapott, általában papír alapú képekkel, melyeket házilagosan digitalizá-

Küzdelem a téllel
Struggle with the winter



lunk. A számítógépes világhálóról is folyamatosan bővítjük az állományt, de ennek az anyagnak a használata a sokszor tisztázatlan szerzői jogok miatt egyenlőre korlátozott.

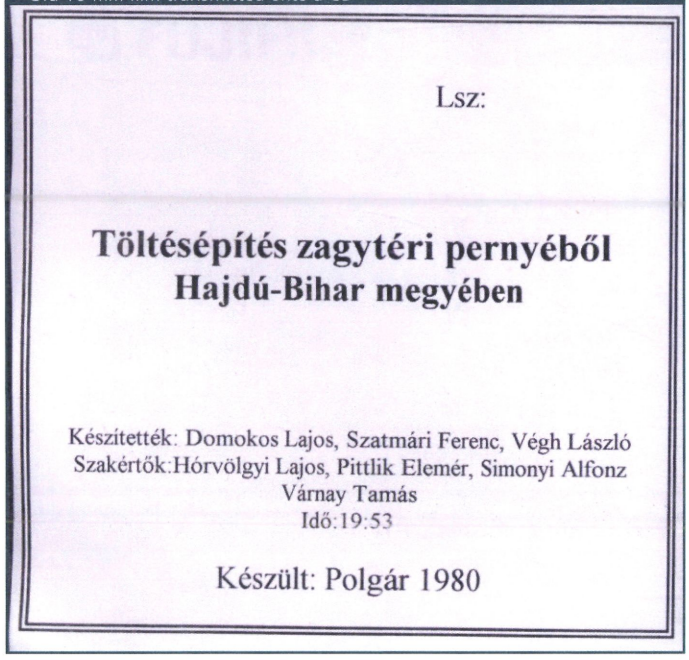
Megkezdődött a feldolgozatlan, több száz negatív-tekercs digitalizálása, válogatása és feldolgozásra előkészítése. Ezt külső vállalkozó végzi, az anyagot CD-re írva. Az állomány rendkívül

heterogén, kor- és tartalom szerint egyaránt. Sok anyag azonosítása nehézkes, bizonyos esetekben lehetetlen. Az állomány kutathatóvá, felhasználhatóvá tétele még hosszú ideig várathat magára.

Film-tár

A gyűjteményi anyag két részből, a filmekből és videókból áll. A filmek között a legtöbb a 16 mm-es, melyek zöme a Közlekedési Dokumentációs Vállalat (KÖZDOK), és a Magyar Hirdető Vállalat (MAHÍR) által készített szakmai felvétel (pl. a „25-ös út építése, „Aszfaltburkolatok fenntartása I-II", „Az Árpád-híd építése I-II"- és közlekedésbiztonsági film – pl. "Vigyázzunk az dolgozókra",

CD-re átvett régi 16mm-es film
Old 16-mm film transmitted onto a CD



„Kivilágítatlan kerékpárok" „Sárfelhordás") az ötvenes évektől kezdődően, egészen a kilencvenes évekig.

A 36 mm-es filmek is általában ebbe a kategóriákba tartoznak, de több duplikátuma van a 16 mm-es filmekkel. Több tekercs csak hang- vagy negatív kópia a másoláshoz. Van néhány házilagosan készített, 8 mm-es film is, de ezek még feldolgozatlanok. A filmeket az irattári épület guruló polcain tároljuk, de ez hely nem ideális a celluloid alapanyagnak, mert törékennyé válik. A kilencvenes évek második felében – az előre bejelentett csoportok részére – közlekedés-biztonsági filmeket vetítettünk, amit igen sokan igényeltek. Ezt a szolgáltatást – a filmek egyre gyakoribb szakadása miatt – fel kellett függeszteni. Viszont a program olyan népszerű volt, hogy a rendszeresen csoportokat hozó tanárok kérésére miatt folytatni kellett: a megoldást a filmek digitalizálása jelentette. A munka során igyekeztünk nem csak a vetített filmeket, hanem minden használható anyagot átmenteni videó-szalagra, és DVD-re. Sok színes film képe már így is megfakult, és az állomány igen karcos volt. De az igazi problémát a hang átjátszása okozta, melyet anyagi lehetőségeink korlátai miatt nem tudtunk stúdióban feljavítani, így azok elég gyenge minőségűek.

Ahogy a filmek kimentek a divatból, a videók úgy szaporodtak. Ma már az állomány nagyobbik fele VHS videoszalag. Azonban az olyan kazettáink is vannak, melyek lejátszására nincs berendezésünk pl. Betamax- és U-matic norma szerinti szalagok.

Az állomány elsősorban ajándékként kapott szakmai tárgyú profi kisfilm, de van köztük egy-egy nagyobb munkáról készült amatőr felvétel, cég- és termékismertető.

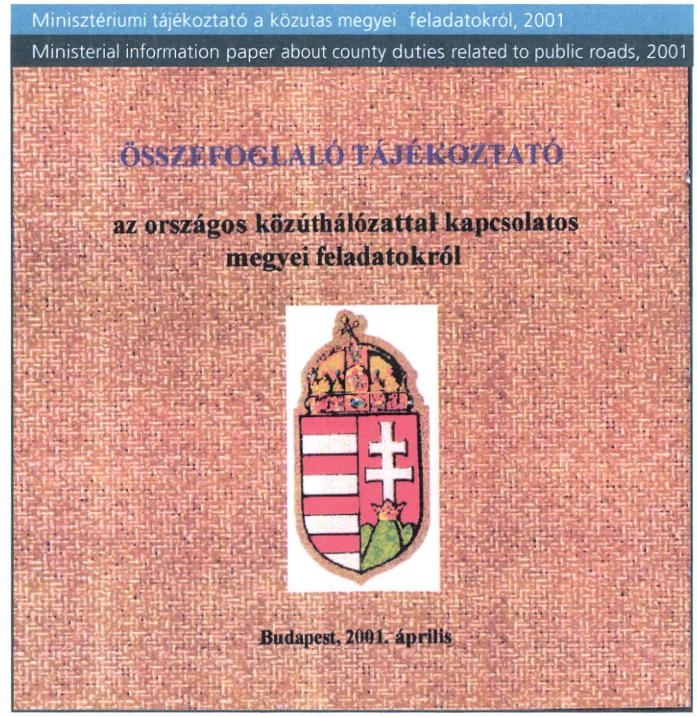
A gyűjtemény 179 tekercs filmből és 249 videokazettából áll.

CD-tár

A CD-tár első darabja az 1997-ben rendezett „Magyar Jazztörténeti Kiállítás" megnyitóján elhangzott koncert anyagát rögzítő lemez, a „Robog az úthenger" volt. A következő években csak ajándékozás révén bővült az állomány, melynek gyarapodása később egyre nagyobb ütemű lett, párhuzamosan az informatika gyors fejlődésével és a számítógépek elterjedésével. Egyre több cég ismertetőjét, nagyobb munkáit már ebben a formában örökíti meg és teszi közkinccsé.

A jövő dokumentum-gyűjtési iránya is erre halad. Egyre több dokumentumot már nem adnak ki papír-alapon, hanem kevés

Minisztériumi tájékoztató a közutas megyei feladatokról, 2001
Ministerial information paper about county duties related to public roads, 2001



számban, olcsón, digitális formában, a számítógépes világhálón és CD-n, újabban DVD lemezeken terjesztenek és tárolnak. A jövőben a gyűjteményben is meg kell teremteni a technikai feltételeit a világhálós anyagok tárolásának, és CD-DVD formában való archiválásának, bár a hosszú távú megőrizhetőségre még nincs biztosíték. Ma már a könyvesboltokban nem csak az írott szakirodalmat, de a digitális kiadványokat is folyamatosan figyelni kell, és az állományt onnan tudjuk bővíteni. Az egyik kiadó jelentős térképészeti sorozatokat – mint az első és második katonai felmérés anyaga – tett közzé, melyek már megtalálhatók a szakgyűjteményben is.

Az állományban ma már van egy-két játékfilm is, mint a Széchenyiről készült „Hídember", vagy a „Robog az úthenger" című TV-sorozat.

Képzőművészeti-tár

Az állomány több szakcsoportot tartalmaz. Ezek festmények (olaj, akvarell), grafikák (ceruza- és tusrajz, linó- és rézmetszet), kisplasztikák, plakettek, érmek és szobrok.

Ezt az állománycsoportot külön nem gyűjtöttük. Az első időkben kizárólagosan a szakemberektől, adomány- és ajándékként kapott anyagokkal bővült. Később egy-egy kiállításhoz sikerült alkalomszerűen kölcsönözni, majd megvásárolni különböző műveket.

Az állomány jelentősen gyarapodott az „Utak-hidak a művészetben" vándorkiállítások kapcsán, ajándékozással, letétbe helyezéssel és lehetőség szerinti megvásárlással.

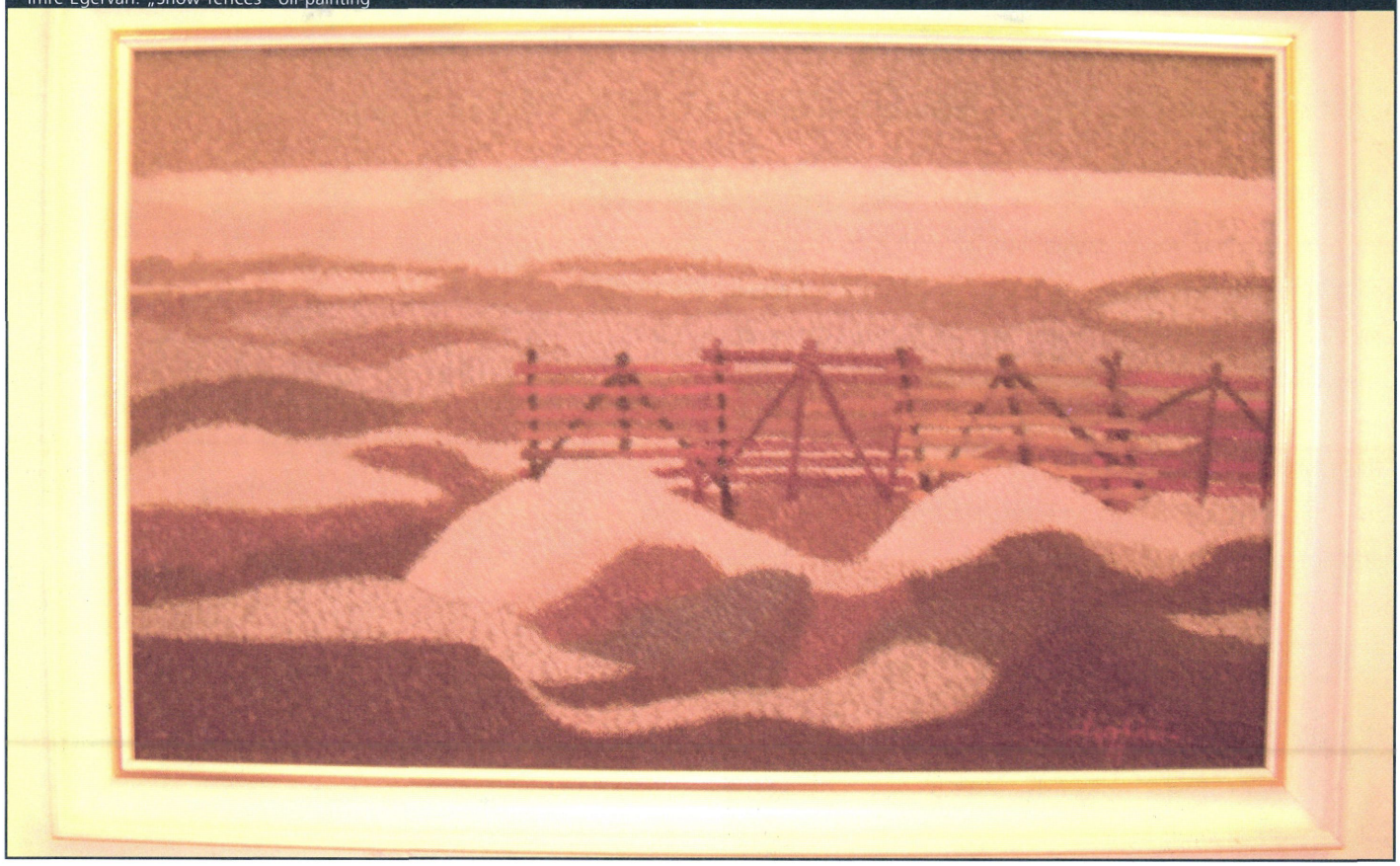
Később az ÁKMI-nak saját kiadványai illusztrálásához tusrajzokat készítő dr. Imre Lajos - aki munkáját tekintve minőségvizsgáló, acélszerkezeti mérnök - alkotásai gyarapították a gyűjteményi állományt, illetve alkotásai a budapesti közutas székház irodáit díszítik.

A teljes állomány szinte kizárólag a közutas szakma tárgykörébe tartozó alkotás. A képzőművészeti tár 48 feldolgozott és 36 előkészített tételből áll.

Az Erdélyi Gerend korabeli metszeten
Gerend located in Transylvania, on a contemporary print



Egervári Imre: „Hófogók", olaj
Imre Egervári: „Snow-fences" oil-painting



Árvay Zoltán: „Az Esztergomi híd", olaj (letét)
Zoltán Árva: „The bridge of Esztergom" oil-painting (on deposit)



Szászi András

IV. A gyűjtemény munkája

1. A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény szerepe

A több mint harminc éves kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény a szakma dokumentációs és szolgáltató központja, mely elsősorban a 30 ezer kilométernyi országos közúthálózattal, és a rajta lévő hidakkal kapcsolatos anyagokat tárja fel és teszi közkinccsé. Ugyanakkor technika- és technológia-történeti szempontból nem választhatók szét a közlekedési pályák korok és tulajdonos - üzemeltető szerint.

Szolgáltatásaink alapja a tárgyi és szellemi értékek gyűjtése és feldolgozása. A szakgyűjtemény feladatai széleskörűek: kiszolgálja az igényes szakmai kutatásokat, szakmai tájékoztatást végez, és jelentős ismeretterjesztő munkát is folytat. Kiterjedt kapcsolati rendszerünk összeköttetést teremt korok, országrészek, országok és szakmák között. A szakgyűjtemény ma már elismert része a hazai és a nemzetközi gyűjteményi-múzeumi hálózatnak.

Az Üzemmérnökségek Emléknapjának résztvevői, 2004
Participants on a Memorial Day of a road operation centre, 2004



Az útügyi szervezetek nagy erőfeszítéseinek köszönhetően a szakgyűjtemény az elmúlt években jelentős fejlődésen ment át. A több mint harmincéves hagyományokra építve megújult a kiskőrösi helyszín, nagyobb és alkalmasabb tér áll rendelkezésre a tárgyak és dokumentumok tárolására, feldolgozására, bemutatására, valamint a kutatásra. Talán még ennél is fontosabb, hogy a szakgyűjtemény a mai digitális kor követelményeinek megfelelően folyamatosan átalakítja nyilvántartási rendszerét és szolgáltatásait.

2. A fejlesztés fő irányai

A szakgyűjtemény fejlődéséhez elengedhetetlenül szükség van a közvetlen szakmai kapcsolatokra. Az egész országra kiterjedő gyűjtőkör, és a szakma egészének végzett szolgáltatások egy egységes országos szervezetben még hatékonyabbá tehetők.

A gőzhenger téli álma, 1996
Winter sleep of the steam roller, 1996



A szakmai kapcsolatok „másik oldala": a komplex gyűjtés, megőrzés, konzerválás, közkinccsé tétel - nem oldható meg a társcégek rendszeres támogatása, segítségnyújtása nélkül.

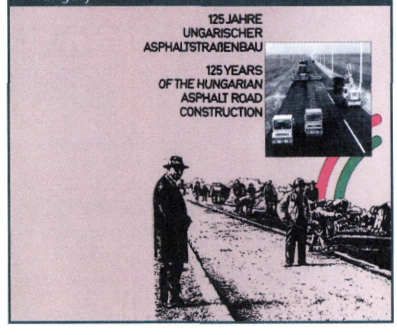
Elektronikus nyilvántartás

A szakgyűjtemény nyilvántartási rendszerének elektronikus átalakítása jó ütemben folyik. A keretprogramok rendelkezésre állnak (UTAS, TextLib), illetve fejlesztés alatt vannak (fotótár). Folyamatosan halad az állomány feldolgozása.

Tájékoztatás

A tájékoztató szolgáltatásokat az elektronikus feldolgozás után nagy ütemben lehet fejleszteni. Az elektronikus anyagok megfelelő feldolgozás után könnyen továbbíthatók, a katalógusok és a tárgyak leírása, ábrák, képek és más elemek az interneten elhelyezhetők, közkinccsé tehetők. Az interneten való látványos megjelenés a gyűjtemény gyarapítását, a kutatási munkát is jelentősen megkönnyíthetné. Erre lehetőséget biztosít a fenntartó MK Kht. web-oldala (www.kozut.hu). Fontos az idegen nyelvű tájékoz-

Az aszfalttörténeti anyag angol-német kiadványa
English-German version of the asphalt history on Hungary



tató munka jelentős erősítése, a fontos közlemények angol változatainak elkészítése.

Tárgyak

A tárgyak gyűjtésének két kiemelt iránya a nagy és látványos tárgyak állományát kívánja növelni. Az első a szakgyűjtemény már ma is jelentős úthenger-gyűjteményének további bővítése, és a Magyarországon gyártott, vagy nagyobb számban használt hengerek lehető legteljesebb bemutatása. A másik fő irány a hídelemek, hídszerkezetek és szerelvények gyűjteményének bővítése.

Régi könyvészet digitális feldolgozása
Digital procession of an old bibliography



Általánosabb értelemben: az elmúlt évtizedekben megjelentek a közlekedési gyűjteményi terminológiában a „tanulmányi raktár", a „gép-skanzen" és a „híd-skanzen" kifejezések. Mindhárom azt a komplex technika- és technológia-történeti célt tűzi ki, hogy a maga területén – igen hosszú távon – teljességre törekvő, dokumentumokkal is alátámasztott tárgyi gyűjteményt és ez alapján kiállítást (kiállításokat), illetve a szakközönség és a szakoktatás számára látogatható raktárakat hozzon létre az út- és a hídépítés területén, a tervezéstől a kivitelezésen át az üzemeltetés legszélesebb területein.

Elektronikus anyagok gyűjtése

Ma már nagyon fontos, és a jövőnek megőrizendő szakmai anyagok jelentős része elektronikus úton keletkezik, és csak elektronikus adathordozókon létezik. Ilyen az út-adatbank adatbázisa, a forgalomszámlálási adatok egy része, de számos más példa is említhető. A gyűjteménynek feltétlenül lehetőséget kell teremtenie a csak elektronikusan rendelkezésre álló adattárakban, adatbankokban tárolt adatok fogadására, tárolására és reprodukálására, illetve feltétlenül ki kell alakítani azokat az eljárásokat, módszereket és csatornákat, amelyek segítségével a szakgyűjtemény rendszeresen hozzáférhet és átveheti azokat.

3. A szakgyűjtemény gyűjtőköre

Az országos gyűjtőkör lefedi a fő szakmai területeket, utas, hidász, forgalomtechnikai és a gépészeti emlékeket egyaránt tartalmaz. Az felhalmozott anyagból tanulmányozható az útügyi irányítás, a tervezés, az építés, a fenntartás és az üzemeltetés fejlődése.

Tárgyak

A tárgyak jelentik a gyűjtemény leglátványosabb részét, ezek adják a leginkább kézzelfogható élményt. A nagyméretű objektumok: a hídelemek, útépítő gépek, járművek, mérő-kocsik mellett számos kisebb eszköz: szerszámok, geodéziai műszerek, laboratóriumi eszközök, tervezői felszerelések rendszeres gyűjtését végezzük.

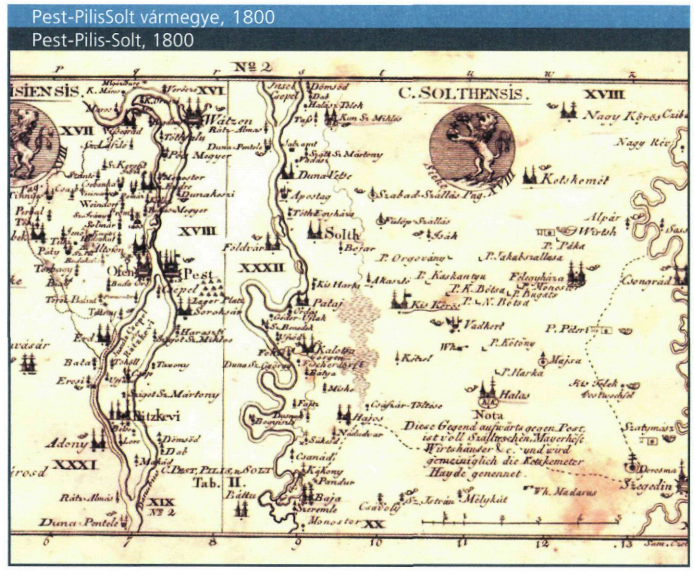
Könyvtár

A szakgyűjtemény több mint tízezer kötetes szakmai könyvtárában megtalálható minden fontos magyar szakkönyv és tankönyv, valamint a szakmai folyóiratok és szakmai kiadványok szinte teljes állománya. Jelentős emellett az idegen nyelvű könyvek mennyisége is. A gyűjtött szakmai folyóiratok száma 25 (magyar, német, angol és orosz nyelvűek).

Térképtár

A térképtár minden korból őriz nagyon értékes úthálózati és más tematikájú térképeket. A térképállomány lehetővé teszi az úthálózat, az átkelőhelyek és a településszerkezet fejlődésének tanulmányozását.

Pest-PilisSolt vármegye, 1800
Pest-Pilis-Solt, 1800



Dokumentumtár

A dokumentumok fő csoportjai a tervdokumentációk, az iratanyagok és a kéziratok.

A feldolgozott tervdokumentációk száma több mint ezer. A többséget az úttervek képviselik, de nagyon látványosak a híd-tervek, köztük a nagy Duna-hidak tervei. A tervdokumentációk állományának feldolgozása most folyik.

Az iratanyagok nagyon sokfélék, állományuk több ezer egységet tesz ki. Megtalálhatók itt az országos és a területi igazgatás iratanyagai, ezek betekintést engednek számos koncepcionális, hosszú távú, nagy horderejű döntés keletkezésébe, de számos napi részletkérdés megoldása is tanulmányozható segítségükkel. Fontos része az iratanyagoknak a több száz kutatási jelentés, tanulmány. A dokumentumtár érdekes része a sok ezer aprónyomtatvány, amelyek nagyon változatosak.
A gyűjtemény számos kéziratot is őriz, melyek többsége kiadatlan feljegyzés, visszaemlékezés.

Fotók, filmek, videók, hanganyagok

A szakgyűjtemény több tízezer kép-, mozgókép- és hanganyaggal rendelkezik. A kép- és hangrögzítés technikájának minden fázisa képviselve van. Ma már egyre több dokumentum CD-formátumban érhető el.

Képzőművészeti alkotások

A gyűjtemény anyagát jól kiegészítik a utas-hidász munkát ábrázoló képzőművészeti alkotások festmények, grafikák, valamint a szakmai elismerésként használt, vagy egy-egy ünnepi eseményt megörökítő kisplasztikák, plakettek és érmek.

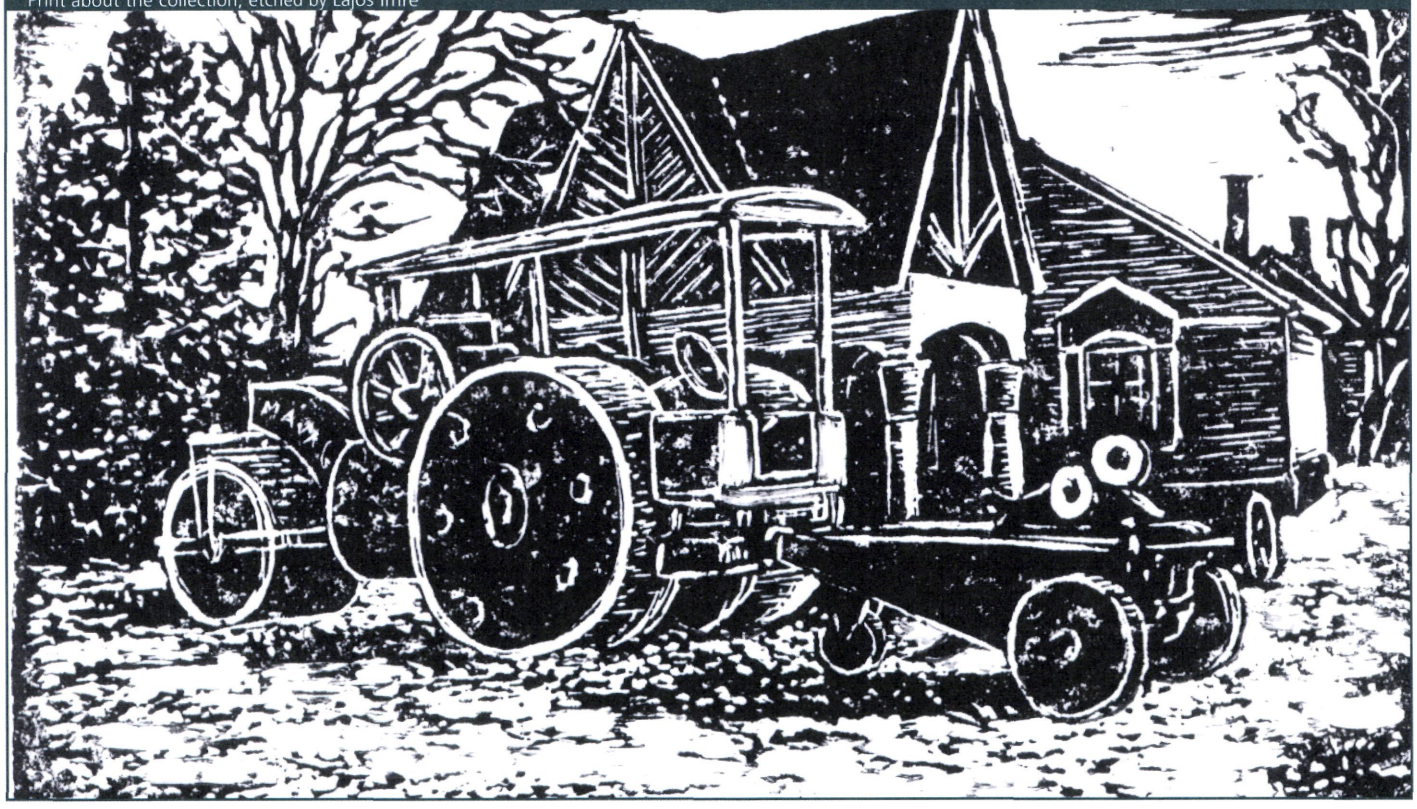
A szakgyűjtemény szolgáltatásai

A Közúti Szakgyűjtemény szerteágazó, és egyre értékesebb szolgáltatásokat végez. Alapvető a kiskőrösi állandó kiállítás, emellett fontosak az időszaki tematikus, valamint az alkalmi tárlatok. A közutas műszaki kultúra megismertetésében fontos szerepet töltenek be a kihelyezett kiállítások is.
A kiállítási tevékenységet egészíti ki a kiadványok készítése, a saját kutatómunka és a szakmabeli kutatók kiszolgálása.

Állandó kiállítás

A most látható állandó kiállítás 1995-ben nyílt meg, a szakgyűjtemény fennállásának húszéves évfordulóján. A terület bővítésével a szabadtéri kiállítás azóta is jelentősen gazdagodott. Az állandó kiállítást az elmúlt harminc évben több mint százezren látogatták, nagyon sok a visszatérő látogató, vagyis a szakgyűjtemény betölti a tájékoztatási-ismeretterjesztési szerepét. Az iskoláskorú látogatók érdeklődésének jobb kielégítése érdekében elkezdődött a múzeumpedagógiai szempontoknak megfelelő tájékoztatás, a programok kidolgozása.
Kihelyezett állandó kiállítás látható Ópusztaszeri Nemzeti Történeti Emlékparkban, ahol 2000-ben, a millenniumi ünnepségek részeként felavatták a szakgyűjtemény szakmai anyagából épült útkaparó emlékházat. 2005-ben nyílt meg Vágsellyén (Szlová-

Ilmre Lajos metszete a gyűjteményről
Print about the collection, etched by Lajos Imre




Kiállítás Kiskőrös főterén, 2006
Exhibition at the Main Square of Kiskőrös, 2006

kia) a „Feketeházi-Lévárdy emlékszoba" mely szintén kihelyezett állandó kiállítás.

Kiállított anyagaink vannak a budapesti központban és több megyei közútkezelő igazgatóságon.

Időszaki kiállítások

A kiskőrösi helyszín bővülése 2002-ben lehetővé tette egy időszaki kiállítási terem megnyitását.

Alkalmi kiállítások

A Szakgyűjtemény alkalmi kiállításai évfordulókhoz, eseményekhez vagy egy-egy személyhez kapcsolódnak.

Szakmai és kulturális rendezvények

Rendszeres szervezünk, illetve helyet biztosítunk szakmai és városi rendezvényeknek.

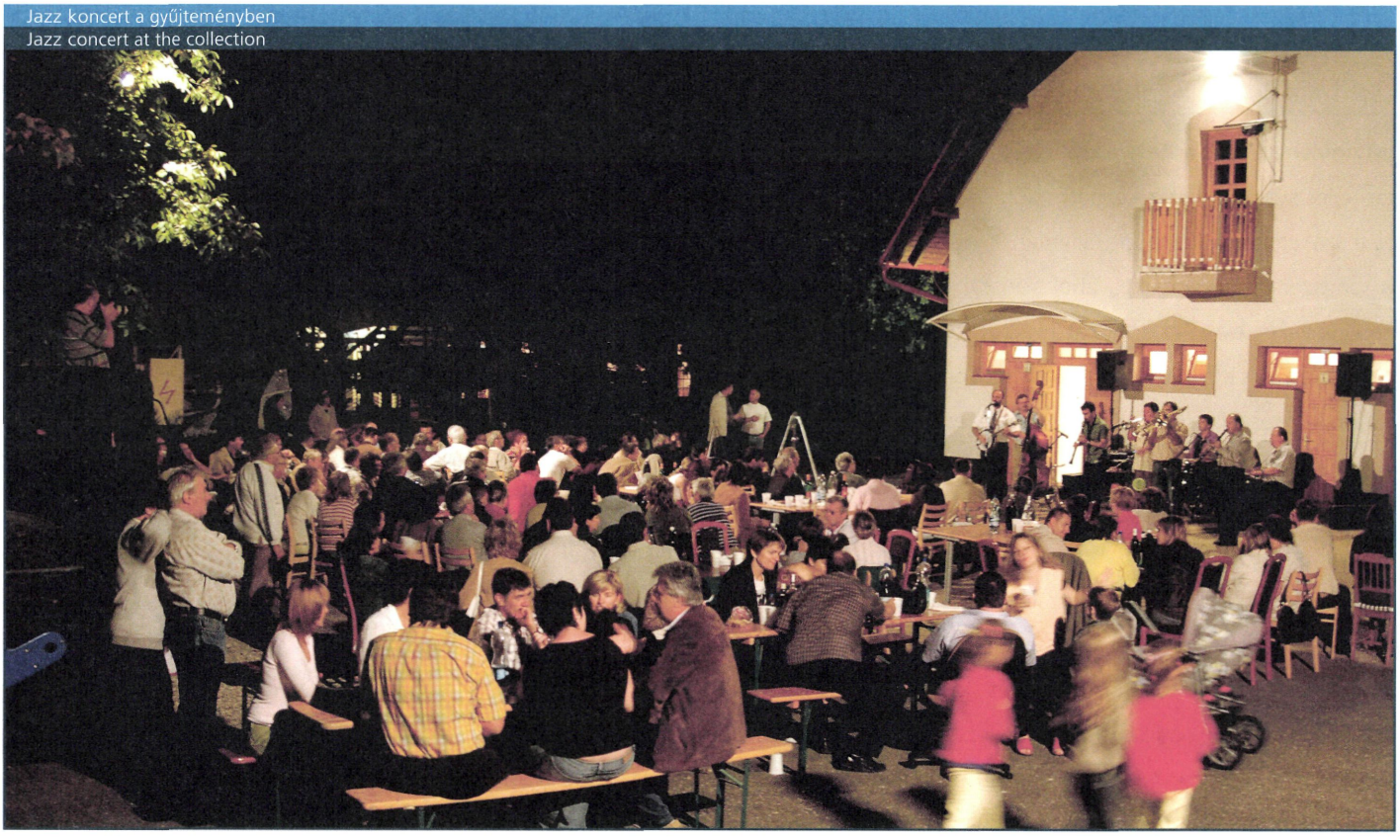
Kiadványok

Rendszeresen közreműködünk a szakma múltját bemutató kiadványok elkészítésében, összeállításában, gondozásában. Rendszeresen készült a gyűjtemény hosszabb időtartamú munkáját bemutató, illetve a gyűjtemény anyagát feldolgozó kiadvány, évkönyv formában. Ezen kívül a gyűjtemény a gondozója a „Műszaki Alkotók – Magyar Mérnökök" füzet sorozatnak, és az „Úttörténeti mozaik" sorozatnak. Jövőbemutató irány az úttörténeti CD-sorozat, melyből eddig 6 lemez jelent meg.

Saját kutatások és a kutatók számára végzett szolgáltatások

A kutatás a gyűjtemény gazdag anyagának hasznosítása. A saját kutatások elsősorban az állományfejlesztést szolgálják, illetve összefoglalják a Szakgyűjteménynek az egy-egy témára vonatkozó, szerteágazó anyagát.

Kiskőrösön, az átalakítások során, megteremtődtek a kutatók fogadásának feltételei, a szálláshelyek és a kutatásra alkalmas helyiségek kialakításával.


Jazz koncert a gyűjteményben
Jazz concert at the collection

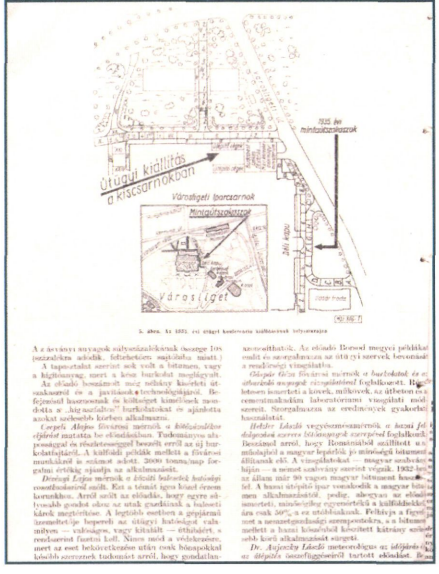
Szászi András

V. A gyűjtemény szakmatudományi munkássága

A Szakgyűjteményben a kezdetektől fogva fontos szempont volt a gyűjtemény gyarapításán túl az utas szakma történeti múltjának feltárása. Az első években a gyűjteményi anyag és kiállítások rendezéséhez az egyetlen összefoglaló úttörténeti munka Hanzély János „Magyarország közútjainak története" című, UKI-kiadványa állt rendelkezésre, mely jól használható volt, de a továbblépést megnehezítette a kiadvány hiányossága, hogy irodalom jegyzéket és forrásokat egyáltalán nem tartalmazott.

A gyűjtemény 1975. év végi közgyűjteménnyé nyilvánításával egy időben az állandó kiállítás is felépült, és a kiállításba nem került anyagok elhelyezése, raktározásának rendszere is kialakult.

Részlet Tóth László 1978-as cikkéből
Detail from the article of László Tóth, from 1978



A látogatók fogadásán és a napi adminisztrációs ügyeken túl, ezért előtérbe került a kiállítás-rendezés kapcsán feltárt történeti hiányok, különböző források adatai eltéréseinek kérdése és a valós adatok felkutatásának igénye. Tóth László gyűjteményvezető a kutatások megkezdéséhez intenzív könyvtár-fejlesztési munkába kezdett. Először is rendezte a meglevő és a szakemberektől kapott állományt, de az antikváriumokban is rendszeres látogató lett, ahol elsősorban az általános történeti műveket és a lexikonokat igyekezett begyűjteni. Ennek a munkának volt egyik fontos állomása a Törvények és Rendeletek Tárának megszerzése. A könyvtár rendezése mellett többször ellátogatott az Országos Levéltárba, ahol összeírta, hogy milyen közutas anyagokat őriznek.

A levéltári kutatás során az első, részletesen feltárt anyag a Duna-Tisza-Kőrös közi transzverzális kövesút előkészítése és építésének története volt. Az egyik kutatásnál előkerült rész-adatok gerjesztik azok további feltárását. Így volt ez Tóth László esetében is, aki az egyik munkát befejezve kezdett a következő fehér folt feltárásába. A kutatómunka első „gyümölcsei" a Mélyépítéstudományi Szemlében – Reformkori törekvések az utak állapotának javítására Pest megyében, Visszapillantás az első útügyi kongresszusokra – megjelenő írások és a Városi Közlekedés folyóiratban a Szakgyűjteményről megjelenő cikkek voltak.

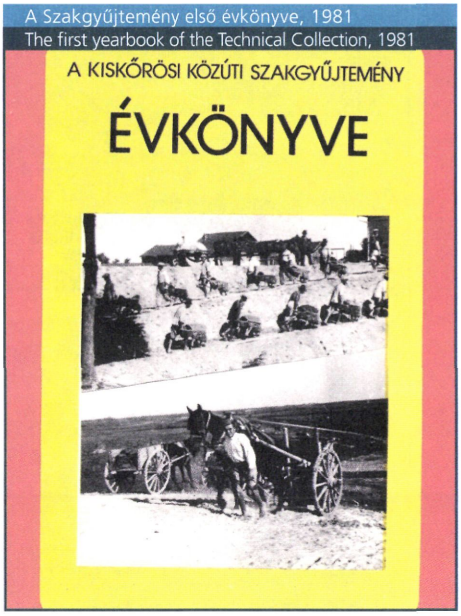
A kutatás másik iránya a fenntartó Kecskeméti Közúti Igazgatóság felkérésére végzett Bács-Kiskun megye úttörténetének feltárása volt. Ehhez a Bács-Kiskun megyei levéltár alispáni iratait – ők voltak felelősek az útügyekért – és az Államépítészeti Hivatal iratait kellett elsősorban feldolgozni. A többi adat a gyűjtemény saját anyagaiból összeszedhető volt (térkép-tár, minisztériumi iratcsoport, ismertetők, könyvtár, folyóirat-tár). A feldolgozott anyagból 1977-ben megjelent a „Bács-Kiskun megyei utak" című kiadvány. A későbbiekben az elkészülő megyei úttörténeti kiadványokban is közreműködött a Szakgyűjtemény, néha még szerzőként is.

A kutatások publikálásában nagy előrelépés volt 1981-ben a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve I. kötetének megjelenése. Az évkönyv első része a gyűjtemény addigi történetével, kiállításaival, gyarapodásával és látogatottságával foglalkozik, a kötet második része úttörténeti tanulmányokat közöl. A gyűjtemény saját kutató munkája mellett közli a Közlekedési Múzeum szakembereinek az írásait, akik részben a szakgyűjtemény munkájának segítése kapcsán kezdtek kutatómunkába. Dr. Jasinszki István: Az úthengerek történetének feldolgozása az első hazai összefoglalás e tárgyban, de jelentős Az útjelzők és mérföldkövek történetének feldolgozása. A gyűjtemény bejáratánál kiállított Posony-Varasd mérföldkő ennek a kutatómunkának kapcsán begyűjtött muzeális érték. Petrik Ottó Baldácsi Antal az alföldi úthálózat kiépítésére tett javaslatát dolgozta

A Bács-Kiskun megyei kiadvány
The publication of Bács-Kiskun county



A Szakgyűjtemény első évkönyve, 1981
The first yearbook of the Technical Collection, 1981

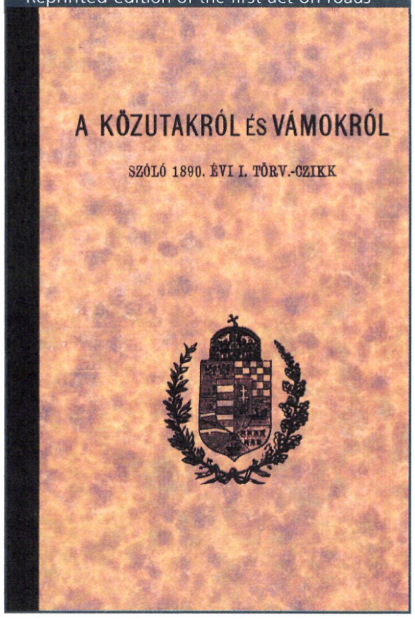


fel. A feldolgozott anyagokból összefoglaló cikkek jelentek meg a Közlekedéstudományi Szemlében.

A már kutatott Bács-Kiskun megyei úttörténetből további részletezett anyagok születtek. 1983-ban a Kecskeméti KIG fennállásának 25 éves fennállásának évfordulójára kiállítást rendeztek a Szakgyűjteményben, és megjelent a „25 év a közúti szolgálatban. Beszámoló a Kecskeméti KIG tevékenységéről" című kiadvány. Ezt követően készült el a „Kiskőrös közlekedésének története" című munka, mely kéziratként a városi könyvtár anyagában is helyet kapott, majd az 1989-ben kiadott „Kiskőrös Helytörténeti Monográfiája"-ba is bekerültek részei.

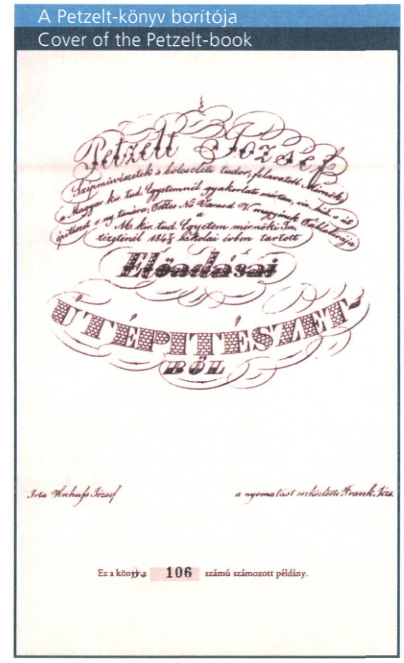
Az 1987-ben megjelenő évkönyv II. kötetébe a gyűjtemény fejlődésén túl bekerültek az új kutatási témák, a közúti forgalomszámlálásokról, a közmunkaügyről és útügyről. Tóth László a gyűjtemény-gyarapítás és kutatómunka közben megismerkedett olyan szakemberekkel, akik napi munkájukon túl érdeklődtek a szakma egy-egy részének, vagy egy napi ügy kapcsán felmerül konkrét téma története iránt. E lelkes kollégák vagy saját elhatározásból, vagy a gyűjteményvezető felkérésére feldolgozták az általuk ismert témát. Így írt dr. Gállik István A szabadszállási alumínium-hídról, dr. Karsay László A gyorsforgalmi úthálózatról, dr. Tóth Ernő A betonútépítés történetéről és Dávid Tivadar A Bükk hegység főútjairól. Az évkönyv kiválasztott témáiból még megjelenése előtt 1985-1986-ban az Út-tükör szakmai újságban jelentek meg cikkek.

Az első úttörvény reprint kiadása
Reprinted edition of the first act on roads



Az évkönyv megjelenése után egy új, és addig feltáratlan terület feldolgozásába fogott a gyűjtemény. A magyar aszfalttörténetet addig senki nem kutatta még részletesen. A munka során Tóth László több tucat szakvállalatot, egyetemeket, kutatókat és neves szakembereket keresett fel, és könyvtárakban, levéltárakban gyűjtötte az adatokat. A hatalmas munkában részt vevő vállalatok és szakemberek közös munkájával jött létre 1987-ben a keszthelyi Útügyi Napok rendezvény egyik jelentős eseménye, a magyar aszfaltútépítés 125 éves történetét bemutató kiállítás. Ennek egyes elemei ma is megtalálhatóak a kiskőrösi állandó kiállításon. A kiállítás után a közlekedési minisztérium segítségével megjelent 1988-ban a „125 éves a magyar aszfaltútépítés I. kötete", mely 1960-ig dolgozza fel az aszfalttörténetet, 1989-ben megjelent a II. kötet és egy angol-német nyelvű füzet tömörített tartalommal. Ez a munka ma is az egyetlen összefoglaló munka a témában és többen keresik a könyvtárunkban, mert az első kötet példányai már fellelhetetlenek.

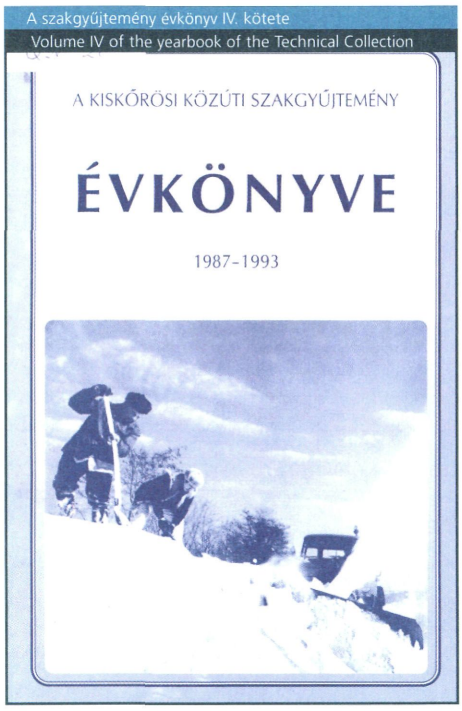
A Petzelt-könyv borítója
Cover of the Petzelt-book



A kutatások során néha felbukkantak olyan több száz éves könyvritkaságok, melyek a szakma számára elérhetetlenek és ezáltal ismeretlenek voltak. Petzelt József: Útépítészet előadásainak tanulmányozása és „lefordítása" – mert a kéziratos kiadás cirkalmas betűi illetve a minőség miatt sokszor olvashatatlan volt – közben született a gondolat, hogy ezt az első magyar tankönyvet érdemes lenne megismertetni a szakmával. Sikerült az Országos Széchenyi Könyvtárral megegyezni a könyv másolásáról, a hasonmás oldalak mellett megtalálható a mai betűs átirat, és mindez magyarázó jegyzetekkel egészült ki. A számozott példányokkal megjelenő könyvnek nagy sikere lett, hogy elindult a régi szakkönyvek célzott felkutatása hasonmás kiadás részére.

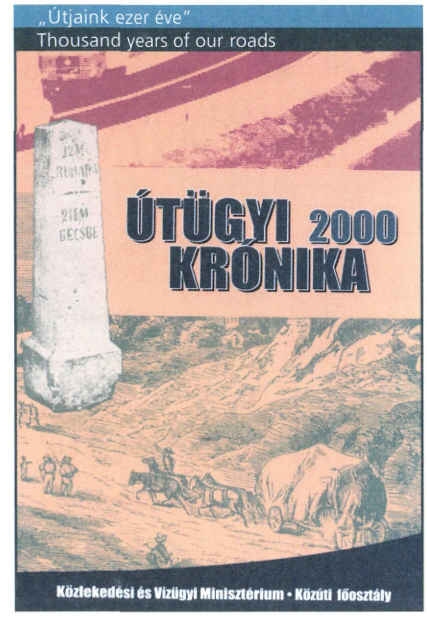
Közben folyt a hazai úttörténet közelmúlt eseményei adatainak rendszerezése, összefoglalása. Hanzély János könyve az úttörténetet 1960-ig dolgozta fel. Szükséges volt a későbbi kor eseményeinek összegyűjtése. Erre egy bizottság alakult Tóth László vezetésével, és elosztva a szakterületeket, szorgos munkával feldolgozták az 1960-1990 közötti magyar úttörténet. Ennek részei először pár tucat példányban az UKIG tanulmány- kötetben jelentek meg 1992-ben, majd a Szakgyűjtemény Évkönyv III. kötetében kerültek az olvasók kezébe, 1995-ben. Közben megjelent az 1807-ben kiadott „Utasítás az Erdélyi Nagy fejedelemségbeli utak készíttetésére" című könyv reprint kiadása.

Sok év kutatómunkájával a háta mögött fogott hozzá Tóth László „Magyarország közútjainak története" című fő művének a megírásához. A könyv kiegészíti és pontosítja Hanzély művét, és a kor lehetőségeinek megfelelően térképekkel, fotókkal illusztrálja. A könyv 1995 végén jelent meg, és szinte azonnal elfogyott, a gyűjteményben is csak néhány darab található már belőle szabadpolcon, a könyvtárban.



1996-ban jelent meg a Szakgyűjtemény Évkönyvének IV. kötete, mely tanulmányai eredetileg a III. kötetben jelentek volna meg, de pénzügyi és terjedelmi okokból két évvel később kiadva önálló kötet alkottak. Az évkönyvben Reinisch Egon: A gyorsforgalmi úthálózat fejlődéséről írt, dr. Boromissza Tibor A közutak állapotfelvételéről és A tudományos életről, az oktatásról, dr. Träger Herbert A hídfenntartásról, Csicselyné dr. Tarpai Mariann pedig A közúti minőségszabályozás tíz évéről.

1997-ben – mintegy kakukktojásként – megjelenik a „Robog az úthenger" zenei CD, mely egy élő koncert-felvétel a Közúti Szakgyűjteményben megnyílt Magyar Jazztörténeti kiállítás programjaként. A lemezen a Trio Acoustic játszik Deseő Csaba hegedűssel. A lemezen természetesen „szakmai" dalok szólalnak meg, mint a „Robog az úthenger" TV-sorozat címzenéje, melyet Körmendi Vilmos szerzett, vagy a „Megy a kocsi porzik az út utána", de van helye itt a Makadámnak, és a Dirty Road Blues-nek is. A kiállítást és koncertet a Szakgyűjtemény új vezetője – e sorok írója, aki maga is jazz-zenész – és a Magyar Jazzkutatási Társaság rendezte, bekapcsolva ezzel a gyűjteményt Kiskőrös kulturális életébe. Azóta több városi rendezvénynek is helyet adott a múzeum.



2000-ben jelent meg a Szakgyűjtemény Évkönyv V. kötete, mely a gyűjtemény fejlődésén túl Balogh András A közúti igazgatóságok 40 éves történetét dolgozza fel, dr. Tóth Ernő Tóth László muzeológusról emlékezik meg, aki több mint húsz éven át vezette a szakgyűjteményt, és súlyos betegség után, 1996-ban elhunyt. Dr. Farkas Szilveszter szerkesztésében tanulmányok jelentek meg hidakról, az interneten elérhető útügyi gyűjteményekről, és az országos közutak melletti emlékekről. A millennium évében több könyv is megjelent különböző alkalmakra. Nagyformátumú, szép kiállítású könyvek a KVM felkérésére készített „Útügyi krónika 2000", valamint az „Útjaink 1000 éve" kiadvány, mely 2001-ben jelent meg.

Az értékes, szép, régi könyvek hasonmás kiadása is új lendületet vett. 2000-ben megjelent Kováts Ferencz 1778-ban kiadott „Az utak és utszák építésének módja" című könyve. 2002-ben kiadásra került az első úttörvényünk „A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törv.-czikk". 2003-ban a kora egyik legnagyobb útügyi tekintélyének Hieronymi Károlynak a műve jelent meg hasonmás kiadásban „A kőutak fenntartásáról" melyet 1868-ban írt. Ebben az évben indult útjára a Szakgyűjtemény új sorozata az „Úttörténeti mozaik". A sorozat célja egy-egy konkrét úttörténeti téma, esemény, szervezet feldolgozása. Az első kötete az

„Útügyi kronológia" mely általános időrendi úttörténet ad az ókortól egészen 2000-ig.

2004-ben Király Kálmán 1927-ben megjelent könyve a „Modern utak építése" jelent meg. A nagy lendület itt megtört a reprint könyvek kiadásában részint pénzügyi okok miatt, részben pedig a lehetséges könyvek elapadása miatt.

A Szakgyűjteménynek vannak az évkönyvön kívül is saját sorozatai. Az első és legtöbb füzetből álló sorozat a „Műszaki alkotók – magyar mérnökök". A sorozatot még Tóth László indította 1995-ben, „Példaképek – magyar mérnökök" címmel. A sorozat füzetei egy-egy szakmai eseményhez, évfordulóhoz kötődnek. Az első füzet 15 neves mérnök (Kovács Ferenc, Mihalik János, Kruspér István, Kherndl Antal, Feketeházy János, Hieronymi Károly, Hartig Sándor, Czekélius Aurél, Gállik István, Beke József, Buday Béla, Zielinsky Szilárd, Kossalka János, Benke István, Vásárhelyi Boldizsár) életútját, munkásságát tartalmazza egy-egy oldalon, képekkel illusztrálva.

Az első füzet megjelenését kis szünet követte, pedig sok neves szakember adata található – részben katalogizált formában – a gyűjteményben. A következő füzet csak 2003-ban jelent meg Szikszai Gerőről. Az újraindult sorozat kis füzetben, 15-20 oldal terjedelemben dolgoz fel egy életutat, emberi-szakmai oldalról, és ezt lehetőség szerint képekkel, dokumentumokkal egészíti ki. A sorozat gondozását végzi a Szakgyűjtemény, de a kiadást nem minden esetben. Még ebben az évben megjelent Mentes Zoltán és Sávoly Pál füzete. 2004-ben Zielinsky Szilárd füzete jelent csak meg. 2005-ben több eseményre megjelent Apáthy Árpád, Dr. Mihailich Győző, Feketeházy János, és a szakgyűjtemény alapító születésének 100 éves évfordulójára Lévárdy Imre füzete. 2006-ban a hídmérnöki konferenciára adták ki a hidászok dr. Gáll Imre füzetét. Jelenleg előkészítés alatt áll dr. Koller Sándor és dr. Vásárhelyi Boldizsár füzetének a kiadása.

A „Műszaki Alkotók" sorozat egy füzete
A piece of the serial 'Technical Constructors'



A kor lehetőségeinek megfelelően a Szakgyűjteményben is fokozatosan át kell térni az új kutatási témák és a régi dokumentumok digitális feldolgozására, az interneten keresztül a korlátlan elérhetőség, kutathatóvá tétel biztosítására. Ezért elindítottuk 2000-ben az Úttörténeti CD-sorozatot. Ennek első anyaga a Mélyépítéstudományi Szemlének a digitális feldolgozása volt. A feldolgozás „HTLM-formátumban" készült, hogy később a világhálóra is elhelyezhető legyen. A példányok éve, évfolyama, száma, szerző és a cikk címe kereshető formában található. A kiválasztott cikk teljes szövege, képei és ábrái, kép-formátumként jelennek meg és olvashatók, nyomtathatók, de abban keresni nem lehet. A folyóirat 1950-2000 közti 50 éves anyagát

Üzemmérnökségek története, CD
CD on the history of road operation centres



dolgoztuk fel. Egy CD-n 10 év anyaga található. A keresés során a későbbi évfolyamokon az összes előző kereshető, de olvasáshoz szükség szerint cserélni kell a CD-ket. 2003-tól a szerkesztés pdf-formátumban történik, de egyelőre nem teljesen feldolgozott, s a közte levő állományt is fel kell még dolgozni.

A CD sorozat második darabja az üzemmérnökségek történetének digitalizálása volt. Ezt a nagy kutatómunkát egy háromtagú szerkesztőbizottság fogta össze, és koordinálta az anyaggyűjtést az igazgatóságok és üzemmérnökségek között, majd rendezte és feldolgozta az anyagot, mely az 1945-ös előzményekig tekint vissza, és 2004-ig követi nyomon a változásokat. Az anyagnak nyomtatott változata csak a szakkönyvtárban található.

Közúti Szakgyűjtemény kiadványai 1974-2006			
Kiadvány megnevezése	kiadás éve	péld.sz.	megjegyzés
Múzeumi ismertető	1974	500	
Múzeumi ismertető	1975	2000	
Bács-Kiskun megyei utak	1977	1000	önálló történeti kiadvány
Múzeumi ismertető	1978	5000	
A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve I.	1981	300	1974-1980
25 év a közúti szolgálatban. Beszámoló a Kecskeméti KIG tevékenységéről	1983	300	
Kiskőrös közlekedésének története /Tóth László/	1986		kézirat, városi könyvtár
A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve II.	1987	500	1981-1986
125 éves a magyar azfaltútépítés I. kötet	1988	300	
125 éves a magyar azfaltútépítés II. kötet	1989	300	
125 éves a magyar aszfaltútépítés /német, angol/	1989	400	tömörítvény
Petzelt József: Útépítészet 1847/48	1991	400	hasonmás kiadás, átirattal, jegyzetekkel ellátva
Magyarország közútjainak története 1960-1990	1992	90	tanulmánykötet
Utasítás az Erdélyi Nagy Fejedelemségbeli utak készíttetésére (1807)	1993	200	hasnomás kiadás
A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve III.	1995	300	1987-1995
múzeumi ismertető /magyar/	1995	2000	UKIG
Képeslap	1995	1000	Szakgyűjtemény-Kiskőrös
Képeslap	1995	1000	Szakgyűjtemény-utcafront
Képeslap	1995	1000	Szakgyűjtemény-
Tórh László:Magyarország közútjainak története	1995	300	magyar úttörténet
A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve IV.	1996	200	történeti témák
Múzeumi prospektus /magyar/	1998	5000	hajtott A/4, ÁKMI
Múzeumi prospektus /angol/	1998	1000	hajtott A/4, ÁKMI
Múzeumi prospektus /német/	1998	1000	hajtott A/4, ÁKMI
Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény /magyar/	1999	1000	füzet, ÁKMI
Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény /angol/	1999	500	füzet, ÁKMI
Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény /német/	1999	500	füzet, ÁKMI
A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve V.	2000	500	1996-1999
Kováts Ferencz: Az utak és utszák építésének módja (1778)	2000	500	hasonmás kiadás ÁKMI,
ÚTÜGYI KRÓNIKA 2000	2000		KVM-KF
Útjaink ezer éve	2001		KVM-KF
A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törv.-czikk	2002		hasonmás kiadás ÁKMI
Hieronymi Károly: A kőutak fenntartásáról (1968)	2003		hasonmás kiadás ÁKMI
Király Kálmán:Modern utak építése (1927)	2004	500	hasonmás kiadás
Múzeumi prospektus /magyar/		2000	ÁKMI utánnyomás
Múzeumi prospektus /magyar/	2006	6000	Magar Közút Kht

A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény megjelent Évkönyvei

I. kötet 1974-1980 (200 oldal)

Tóth László: A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény kialakulása és fejlődése
Karoliny Márton: A siófoki Sió-híd története
Tóth László: A Duna-Tisza-Körös közi alföldi transzverzális út építésének története (1893-1899)
Dr. Jasinszky István: Az úthengerek története
Tóth László: Az útügyi szervezet kezdetei Pest megyében
Dr. Jasinszky István: A Szombathely környékén felállított mérföldkövek 1976-ban meglévő példányai
Tóth László: A Budapest-Kecskemét-Szeged-horgosi út átépítése (1933-1935)
Dr. Jasinszky István: Fejezetek az útjelzők történetéből
Petrik Ottó: Baldácsy Antal javaslata 1871-ből az alföldi úthálózat kiépítésére
Tóth László: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban

II. kötet 1981-1986 (187 oldal)

Tóth László: A Közúti Szakgyűjtemény fejlődése 1981-1986
Dr. Gállik István: A szabadszállási alumíniumhíd története

Tóth László: A közmunkaügy és a közutak
Dr. Karsay László: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakulása és fejlesztése
Tóth László: Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon (1869-76)
Dr. Tóth Ernő: A magyar betonútépítés története
Tóth László: Magyarország úthálózata és útügyi szervezet a kiegyezés utáni években
Dávid Tivadar: A Bükk hegység főútvonalának kiépítése

III. kötet 1987-1993 (96 oldal)
Tóth László: A Közúti Szakgyűjtemény fejlődése 1987-1993
Tóth László: Az Országos Úthálózat fejlődése
Mocsár Kálmán: Az Országos Közúthálózat fejlesztésének, korszerűsítésének, fenntartásának, üzemeltetésének adatai
Dr. Petőcz Mária: A hazai aszfalttechnológia és aszfaltgyártás 1960-1990
Dr. Jánoshegyi Ferenc: A magyar úttervezés története 1960-1990

IV. kötet 1987-1993 (100 oldal)
Reinisch Egon: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakulása és fejlődése
Dr. Boromisza Tibor: A közutak állapotfelvétele
Dr. Träger Herbert: Hídfenntartás
Dr. Boromisza Tibor: Tudományos élet, oktatás
Csicselyné Dr. Tarpay Marianna: A közúti minőségszabályozás tíz éve (1979-89)

V. kötet 1994-1999 (61 oldal)
Szászi András: A közúti szakgyűjtemény fejlődése 1994-1999 között
Szászi András: A kiskőrösi szakgyűjtemény és évkönyve
Dr. Tóth Ernő: Megemlékezés Tóth Lászlóról
Balogh András: A közúti igazgatóságok szervezetének változásai napjainkig
dr. Farkas Szilveszter szerkesztésében:
- A „Balai" híd története
- A Herbert-híd és társai – a közúti szükséghidak
- Öntöttvas hidak
- Emlékek az országos közutak mellett - - - Útügyi szakgyűjtemények az interneten

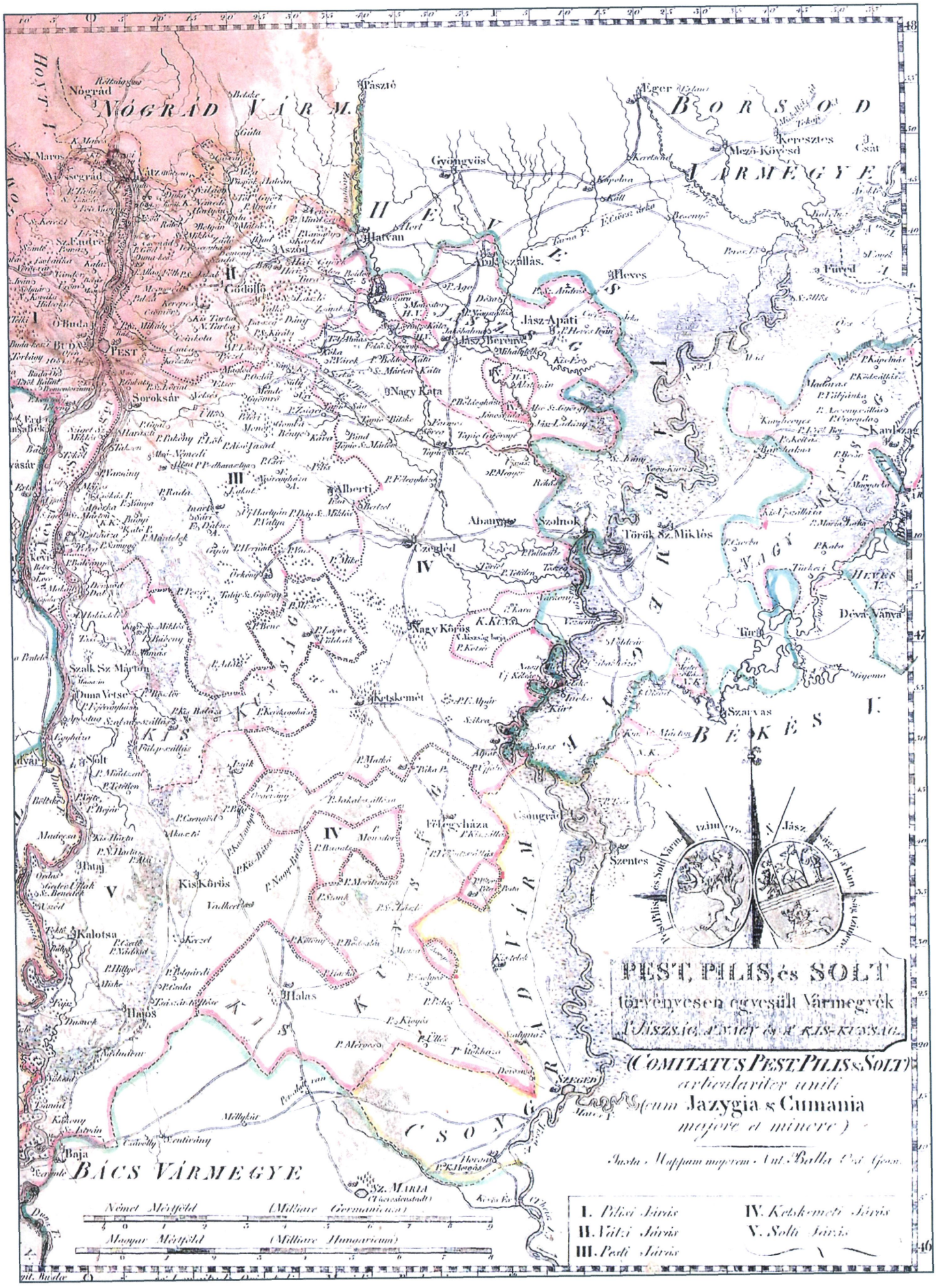
Elischer Pál: Az útügy a világrészközi út magyar szakasza kiépítésének tükrében (a cikk a Magyarország Útügyi Évkönyve 1934. című kötet alapján való betűhív újraközlés)

A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény gondozásában megjelenő sorozatok			
	tartalom	kiadás	alkalom
1. MŰSZAKI ALKOTÓK – MAGYAR MÉRNÖKÖK			
PÉLDAKÉPEK-MAGYAR MÉRNÖKÖK			
1. füzet	**Kovács Ferenc** (1746-1819), **Mihalik János** (1818-1892), **Kruspér István** (1818-1905), **Kherndl Antal** (1842-1919), **Feketeházy János** (1842-1927), **Hieronymi Károly** (1836-1911), **Hartig Sándor** (1854-1925), **Czekélius Aurél** (1944-1927), **Gállik István** (1866-1945), **Beke József** (1867-1940), **Buday Béla** (1865-1941), **Zielinski Szilárd** (1860-1924), **Kossalka János** (1872-1944), **Benke István** (1881-1954), **Vásárhelyi Boldizsár**(1899-1963)	1995	Megjelent a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény 20. éves évfordulóján megnyílt új állandó kiállítás alkalmából
2. füzet	**Szikszai Gerő (1876-1954) – a kevéssé ismert hídtervező**	2003	megjelent a 44. Szegedi Hídmérnöki Konferencia alkalmából
3. füzet	**Mentes Zoltán (1929-1999) – az úttervező mérnök**	2003	megjelent az Győri Útügyi Napok alkalmából
MŰSZAKI ALKOTÓK – MAGYAR MÉRNÖKÖK			
4. füzet	**Sávoly Pál (1893-1968) – a hídtervező mérnök**	2003	*megjelent az Erzsébet-híd emléküles alkalmából Budapesten*
5. füzet	**Zielinski Szilárd (1860-1924) – a hazai vasbetonépítés atyja**	2004	megjelent a 45. Zalaegerszegi Hídmérnöki konferencia és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából
6. füzet	**Dr. Michailich Győző (1877-1966) – az oktató, a tervező, a kutató és a közéleti ember**		megjelent a Csigánd-i Tisza-híd felavatásának 10. évfordulója alkalmából Sárospatakon rendezett konferencia alkalmából
7. füzet	**Apáthy Árpád (1912-1995) - az ország főhidásza**	2005	Megjelent a 46. Hídmérnöki konferencia alkalmából és Apáthy Árpád halálának 10. évfordulóján síófokon
8. füzet	**Feketeházy János (1842-1927) – a hídtervező mérnök**	2005	megjelent a Vágsellyei Magyar Polgári Közösségi Ház Feketeházy János és Lévárdy Imre emlékszoba megnyitása alkalmából (magyar szlovák nyelven)
9. füzet	**Lévárdy Imre (1907-1974) - a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény alapítója**	2005	megjelent a Magyar Közút Kht megalakulása a Közúti Szakgyűjtemény 30 éves évfordulója és Lévárdy Imre születésének 100. évfordulóján Kiskőrösön
10. füzet	**Berg Artúr (1915-1999) -úttervező és kutatómérnök**	2005	megjelent a Magyar Közút Kht megalakulása a Közúti Szakgyűjtemény 30 éves évfordulója alkalmából Kiskőrösön

11. füzet	**dr. Gáll Imre (1909-2006) -a hídtörténet-kutatás nagy alakja**	2006	megjelent a 47.siófoki Hídmérnöki konferencia alkalmából
2. Úttörténeti CD sorozat			
1.1 CD	**Magyar Közlekedés Mély- és Vízépítés 1949-1950 Mélyépítéstudományi Szemle 1950-1960**	2000	szakkönyvtár folyóirat gyűjteményének digitális feldolgozása
1.2 CD	**Mélyépítéstudományi Szemle 1961-1970**	2001	szakkönyvtár folyóirat gyűjteményének digitális feldolgozása
1.3 CD	**Mélyépítéstudományi Szemle 1971-1980**	2001	szakkönyvtár folyóirat gyűjteményének digitális feldolgozása
1.4 CD	**Mélyépítéstudományi Szemle 1981-1986 Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle 1987-1990**	2001	szakkönyvtár folyóirat gyűjteményének digitális feldolgozása
1.5 CD	**Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle 1991-1995 Közúti Közlekedési- és Mélyépítéstudományi Szemle 1996-1998 6.szám Közúti és mélyépítési szemle 1998 7-8. szám - 2000**	2001	szakkönyvtár folyóirat gyűjteményének digitális feldolgozása
2. CD	**Az üzemmérnökségek 30 éve**	2006	saját kutatási téma feldolgozása (az anyag kézirata a szakkönyvtárban)
3. ÚTTÖRTÉNETI MOZAIK			
1. füzet	**Útügyi kronológia**	2003	úttörténet ókortól - 2000-ig

Tóth László jelentősebb cikkei			
cikk címe	újság	kiadás éve	megjegyzés
Reformkori törekvések az utak állapotának javítására Pest megyében	Mélyépítéstudományi Szemle	1976. 11.sz.	
Visszapillantás az első útügyi kongresszusokra	Mélyépítéstudományi Szemle	1978. 4.szám	
Közúti gyűjtemény Kiskőrösön	Városi Közlekedés	1979. 6.szám	
Az első alföldi kövesút építésének története	Közlekedéstudományi Szemle	1981. 7. szám	
Az első magyarországi forgalomszámlálás 1894.	Közlekedéstudományi Szemle	1981. 11. szám	
Útkaparók, útbiztosok	Út-tükör	1986. 6. szám	
Ki volt Benke István?	Út-tükör	1986. 7. szám	
Közúti múzeum Kiskőrösön	Út-tükör	1986. 8. szám	
Amikor még nem volt KRESZ...	Autó-Motor	1987. 18.szám	
A magyar aszfaltútépítés történeti áttekintése	Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle	1989. 11.azám	
Maderspach Károly íven függő, vonóláncos vashídjai	Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle	1990. 4. szám	dr. Tóth Ernővel
Gondolatok az útfenntartásról	Út-tükör	1990. 9. szám	
azn üzemmérnökségek jövője	Út-tükör	1990. 12. szám	
Útépítés aranypengőből	Út-tükör	191. 1-2. szám	
Az első öntöttvashidak megyarországon	Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle	1994. 5. szám	dr. Tóth Ernővel




PEST, PILIS, és SOLT
törvényesen egyesült Vármegyék
A' JÁSZSÁG, A' NAGY és A' KIS-KUNSÁG
(COMITATUS PEST, PILIS & SOLT)
articulariter uniti
(cum Jazygia & Cumania
majore et minore)
Juxta Mappam majorem Ant. Balla Ord. Geom.
NÓGRÁD VÁRM.
BORSOD JÁRMEGYE
HEVES
BÁCS VÁRMEGYE
BÉKÉS V.
Pest
Buda
Szolnok
Czegléd
Kecskemét
Kis Körös
Nagy Körös
Halas
Szeged
Szentes
Szarvas
Jász-Apáti
Jász-Berény
Hatvan
Gyöngyös
Eger
Keresztes
Mezö-Kövesd
Csongrád
Félegyháza
Kalocsa
Baja
Hajós
Szalk Sz. Márton
Duna Vecse
Soroksár
Gödöllö
Alberti
Abony
Török Sz. Miklós
Nagy Kata
Jász-Ladány
Kardszag
Füred
Heves
Déva Ványa
Turi
Pásztó
Nógrád
Vác
Visegrád
Szt. Endre
Aszód
Szt. Mária
Mellykút
Szentivány
Kalocsa
Solt
Dunaújváros
Kis Kunsag
Nagy Kunsag
Jászság
Kun Vármegye
Pest, Pilis és Solt Vármegye
Jászság és a Kunság
Német Mértföld (Milliare Germanicum)
Magyar Mértföld (Milliare Hungaricum)
I. Pilisi Járás
II. Vátzi Járás
III. Pesti Járás
IV. Ketskeméti Járás
V. Solti Járás

VI. A gyűjtemény érdekességei, ritkaságok

1. MÁVAG UG-18 gőzhenger

A gyűjtemény egyetlen gőzhengere nem a kora miatt nevezetes, hanem azért mert „Józsi" azaz Szabó Gyula ezzel a hengerrel robogott a „rezedaszagú kis falujába" Nyírmadocsára a „Robog az Úthenger" című TV-film sorozatban, 1976-ban. Az úthenger



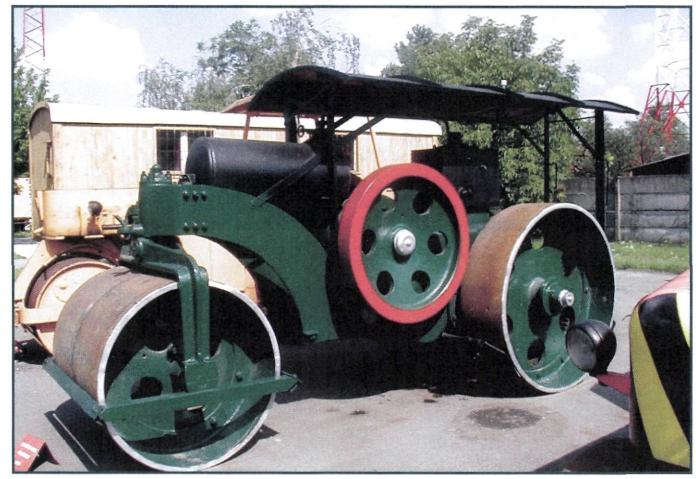
a felvételeket követően visszakerült az Út- és Vasútépítő Vállalat békásmegyeri telepére, ahonnan 1978-ban érkezett Kiskőrösre. A gőzhenger 1948-as építésű, mely a Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárban készült, Budapesten. Típusát tekintve MÁVAG (Magyar /kir./ Állami Vas-, Acél és Gépgyárak 1925-től) UG-18 azaz 18 tonnás volt a henger üzemi súlya szén és víztartály feltöltése után.

Tervezzük a gőzhenger tűz és vízterének teljes átépítését, hogy kazánbiztosi engedély birtokában végre felfűthessük és elindulhassunk vele. Hazánkban egyetlen üzemképes gőzhenger sincs.

2. Martos-Herz Diesel henger

A 12 tonnás henger 1936-ban készült Budapesten, és a Soltvadkerti Költségvetési Üzemtől került a gyűjteménybe, üzemképtelen állapotban. A Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Kht. kecskeméti géptelén újra üzemképessé alakították és restaurálták 1999-ben.

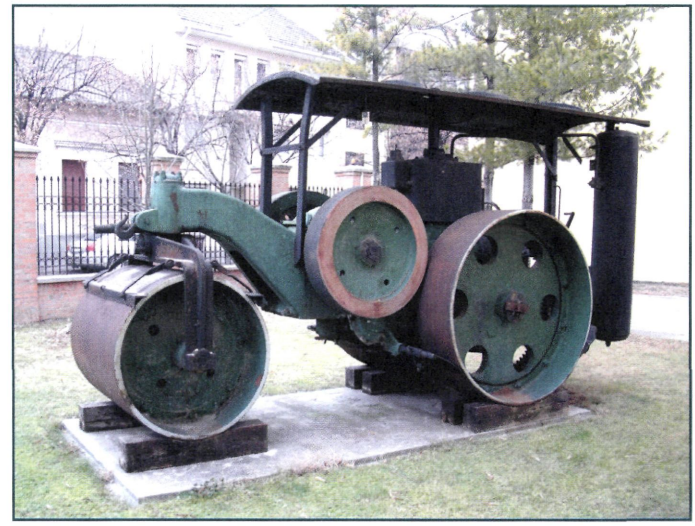
Az egyhengeres, 7500 köbcentiméteres hengerűrtartalmú Dieselmotor indítása sűrített levegővel történik, amelyhez 10 bar nyomásra van szükség. Mivel öngyújtós motorról van szó, az indítása egy „szivarral" történik. Ennek előbb meggyújtják a végét, azt betekerik a hengerfejbe, majd ráadják a sűrített levegőt, de „szivar" hiányában jelenleg elektromos izzítással indítjuk a



szerkezetet. A kormányművel, menetorsós fékkel felszerelt henger előre és hátra is két-két sebességi fokozattal rendelkezik.

3. Martos-Herz „fagázas" henger

A henger érdekessége hogy a Diesel motort az üzemanyag-hiány miatt valószínűleg a világháború idején átalakították „fagázosra", aminek a lényege, hogy a gázolaj helyett aprított fa gáza adja az üzemanyagot. Ez az üzemanyag hidrogénből, metánból,



nitrogénből és kismennyiségű széndioxidból áll. Ezt a fagázgenerátor állítja elő, mely közel két méter magas kettősfalú vashenger, mely a gép hátsó tetőtartó vasoszlopához van erősítve. A hengerbe aprított fát helyeznek felülről, melyet alulról begyújtanak, majd az égést lefojtják. Az égés során a fából kidesztillálódik az ecetsav, aceton és metilalkohol. Ezt az izzó alsó résznél átszívják egy tisztító részbe, ahol a hamu, korom és a vízpára lerakódik. Az indításnál először kézi ventillátorral kellett szívni a gázt, melyet – mikor beindult – a motor már maga végzett. Ez egy bevált szükségmegoldás volt. A Diesel üzemhez képest a

motor hatásfoka 25-30%-al kisebb volt, viszont fa bárhol beszerezhető mindig. A henger jelenleg az MK Kht. Csongrád Megyei Igazgatóságának szegedi székháza előtt áll.

4. Faküllős lakókocsi

A több mint száz éves lakókocsi elég rossz állapotban került a Kiskőrösre, egy balatoni horgásztanyáról. Elsősorban korabeli fotók segítségével állítottuk vissza eredeti állapotába a kocsit, a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztérium Nemzeti Kulturális Alap



támogatásának segítségével, 2004-ben. A helyreállítás során a tönkrement fa-vázat, a deszka- és bádogborítást teljesen eltávolítottuk. A teljes helyreállítás után a deszkaborítású tető eredeti „korcolt" bádogozást kapott. A most már elegáns külsejű lakókocsiban kisebb alkalmi kiállításokat rendezünk.

5. „Peter" hómaró

Ez a típus volt a legelső Magyarországon rendszerbe állított hómaró. A két világháború között több tucat szolgált a közutakon. Svájcban a „Konrad Peter A. G." liestali gyárában készült, 1941-ben. A hómaró táblája szerint a M. KIR. KERESK. ÉS KÖZL. MINISZTERIUM" „1." számú gépe volt. A 11,4 tonnás hómaró elekro-Diesel meghajtású gép volt, melyre a kétirányú haladás miatt volt szükség, kikerülve a sebességváltó használatát. A hómaró Diesel motorja üzemeltet egy dinamót, és a termelt árammal villanymotorok hajtják a kerekeket és a hómarót egyaránt. Az egyik irányban az óriási „hengerdobos" hómaró van, melyet olyan nagy sebességre pörgetnek fel, hogy a hengerpalástra felszerelt terelőelemek összegyűjtik és kivágják a havat a beállított irányba. A másik irányban egy készárnyú hóeke volt rászerelve és abba az irányba pedig havat tolt. Az „előre" irány attól függött, mit kellett éppen csinálnia. Érdekessége még a szerkezetnek, hogy állva kellett vezetni.



6. Unimog 401 hómaró

Az ötvenes évek első felében jelentek meg Magyarországon ezek az univerzális munkagépek. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) is vásárolt a téli útfenntartás színvonalának emelésére a 401-es típusból. Az országban a közutasok és az erdészek használtak először Unimog gépeket. Érdekessége hogy



nincs külön zárt vezetőfülkéje – csak vászonborítása – és a hátsó platóra helyezett hómarót üzemeltető hathengeres Deutz motor ott „duruzsolt" a vezető és kezelő fülébe, akik között fülmagasságban haladt keresztül a hómarót meghajtó kardántengely. A hómaró „hengerdobos" rendszerrel takarította el az útról a havat, működését mechanikusan, kézzel lehetett állítani.

7. Rolba hómaró

Ez a típus is az ötvenes évek második felében érkezett az országra. Mercedes-Unimog 401 az alapgép, melyre a hómarót a Rolba cég készítette és építette össze az alapgéppel. Érdekessége hogy zárt fém „Westfalia" vezetőfülével készült, ami nem volt jellemző ennél a típusnál, s a kiálló lámpája miatt „békaszeműnek" becézték. Itt a meghajtás már nem a vezető és kezelő között,



hanem a vezetőfülke alatt fut végig, és a nagyteljesítményű hómaró-szerkezet tartását külön kormányzott kerekek segítik. A havat csigasor tolja a ventillátor elé, ami a széliránynak megfelelően állítva, kifújja a havat.

8. „Kézi aszfalt gyár"

Ez a kis aszfaltgyár két részből áll. Egy zúzalékszárítóból és egy keverőgépből alkotja az „üzemet", melyet a Közúti Gépellátó Vállalat készített a hatvanas évek második felében. A zúzalék-



szárító egy ***„MARABU"*** típusú berendezés, melybe kézi töltésű (lapáttal) elevátor vitte az anyagot. A lejtős forgó hengerben, a szárítódobban az olajégő felmelegítette és kiszárította a zúzalékot, és a másik végére már forró, száraz, pormentes anyag érkezett. Az előkészített zuzalék a ***„300 kg-os keverő"*** csillébe érkezett, amit villanymotor húzott a keverődobhoz, ahol a kőanyagot a bitumennel összekeverte, így a gépből aszfaltkeverék jött ki. A bitumen adagolása fogaskerék szivattyú segítségével történt egy adagolótartályon keresztül, kézi vezérléssel. Ezért a berendezés legnagyobb hibája a keverékenkénti minőségeltérés volt, viszont egy üzemmérnökség házilagosan is megoldhatta a kismennyiségű fenntartási melegaszfalt-ellátását.

9. Budapesti Margit-híd elem

A budapesti Margit-híd volt a második állandó Duna-hidunk, mely 1872-1876 között épült. A második világháborúban a mederhíd elpusztult, csak parti nyílások maradtak épek. A hidat a harmincas évek közepén átépítették és kiszélesítették, a villamos



síneket is ekkor helyezték a szélekről középre, a híd hossztengelyébe. A gyűjteményben kiállított szerezeti elem a parti nyílás egy darabja, melyet 1978–ban, a híd szélesítése és átépítése során elbontottak. A parti nyílások felett épült szerkezetek voltak az első nagynyílású hidak, melyek magyar tervek alapján, magyar gyárban készültek (MÁVAG).

10. Túrkevei „Herbert-rendszerű" híd

Ez a híd típus a szerkezet kitalálójáról, Herbert Józsefről, kapta a nevét, aki a Monarchia hadseregének utász-századosa volt. A jól átgondolt, egyszerűen, kézzel összeszerelhető hídelemek egy-egy egysége gúlát alkot, melyekből annyit kellett összeépíteni, amennyi az áthidalandó akadály hossza, így a kész hidat betolták a helyére. A gyűjteményben kis tó fölött kiállított szerkezet a második világháborús hadikészletnek két eleme, mely a túrkevei „Balai híd" helyén épült. A Berettyó felett álló – Mihailich Győző

által tervezett – vasbeton hidat a visszavonuló németek felrobbantották a második világháborúban. 1947-ben felépítették a régi híd pilléreit felhasználva, ideiglenesen, a „Herbert- hidat".



A híd 36,58 m hosszú, 3 m széles és 6 tonna teherbírású volt. Majdnem ötven évig szolgált „ideiglenesen", mikor végre elbontották a kis teherbírása és szűk keresztmetszete miatt. A hídelemek a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei KIG ajándékaként érkeztek a gyűjteménybe.

11. Esztergomi Mária Valéria híd parti nyílás

Az 1895-ben épült esztergomi Duna-híd a leghányatottabb sorsú hidunk. Mind a két világháborúban (1919, 1945) felrobbantották, a második robbantást követően évtizedekig csonkán álltak a pillérek. Többet volt a híd üzemen kívül, mint amennyit használatban. 2001-ben adták át újra a forgalomnak, azonos formájú, de korszerű anyagú és szerelés-technológiájú szerkezetekkel pótolva a három középső hiányzó nyílást. Az újjáépítés során az eredeti, épen maradt parti nyílást is teljes egészében átépítették. Elbontás után helyben, hosszában kettévágták a 16 m hosszú hídszerkezetet, melynek egyik fele az MK Kht. helyi üzemmérnökségére, a másik a Szakgyűjteménybe került. A híd végleges helye – mérete miatt – még nincs kijelölve az épülő a híd-skanzenben.



12. Szabadszállási alumínium híd

A híd Magyarország első, Európa második és a világ ötödik teljes szerkezetében alumíniumból gyártott hídja, mely 1950-ben készült el. A híd a Duna-völgyi Főcsatorna felett állt. A kéttámaszú, tömör gerinclemezes gerendahídnak 10,6 m volt a hossza és 6,5 m a kocsipálya-szélessége, kétoldalt 0,75-0,75 m-es járdákkal. A híd alumínium ötvözetét és a szegecselést a Magyar Alumínium- és Könnyűfémipari Kutató Intézetben kísérletezték ki. A Weiss Manfréd Fémmű készítette el a Federal FJU2 nemesített dural lemezeket, és a Magyar Waggon- és Gépgyár győri műhelye állította össze, majd leúsztatták a Dunán. A helyszíni szerelést a Hídépítő Vállalat végezte. A hidat üzemidejében – mint kísérleti darabot – folyamatosan vizsgálták, de a túlzott mechanikus igénybevételek mellett olyan korrózió indult el a hetvenes években, hogy a nyolcvanas évek elejére a teherbírását csökkenteni kellet. Felmerült a várható magas karbantartási költségek miatt egy új híd építése, mely gyors döntést követően 1984-re el is készült. A híd a parton állt, mint műszaki emlék. Akkor szállítottuk a gyűjteménybe, amikor ismeretlenek elkezdték szétfűrészelni, hogy vélhetőleg nemesfémként értékesítsék.



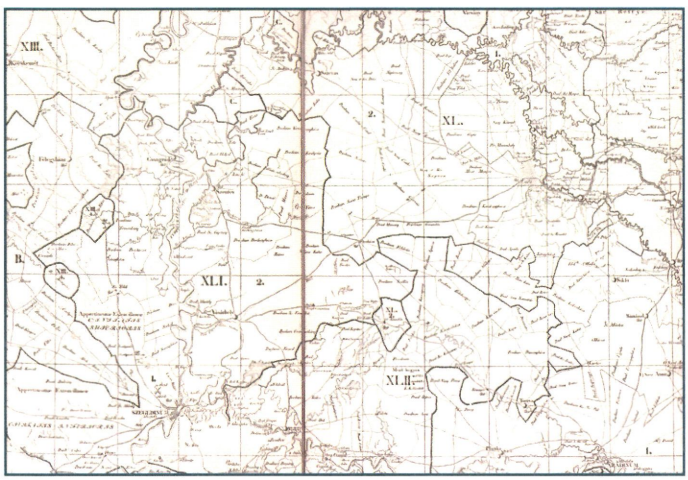
13. Zsámboky (Sambucus) János Magyarország-térképe



Zsámboky János, (Johannes Sambucus, 1531. jún. 1. – 1584. jún. 13.) történetíró, orvos, kartográfus, polihisztor volt. A gyűjtemény legrégebbi térképlapja tőle származik. Nem az eredeti - 1571-ben Bécsben kiadott térkép (Ungariae Loca Praecipua Recens ...) nyomata, amelyen Wolfgang Lazius térképének tévedéseit, hibáit igyekezett kiigazítani – hanem A. Ortelius atlaszában változatlan címmel megjelent térkép 1579-ből.

14. Lipszky János magyarország térképe

Lipszky János (1766–1826) magyar huszártiszt, a 19. század elején – szerves folytatásaként az előző évszázad hasonló törekvéseinek



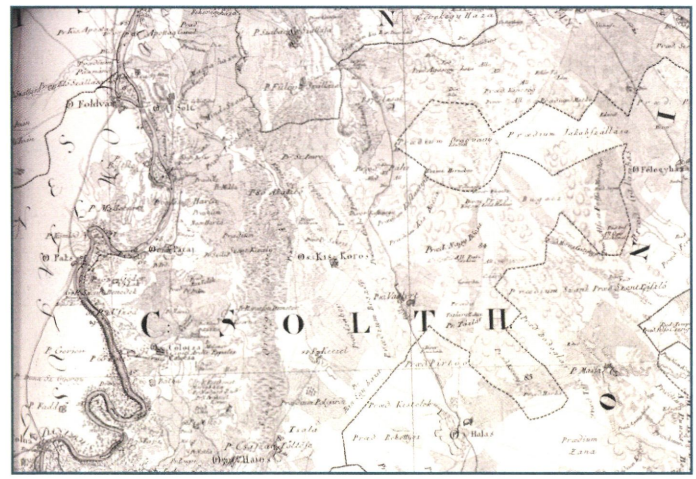
is – elkészítette és nyomtatásban megjelenttette Magyarország és társországai teljes általános térképét (Mappa generalis regni Hungariae, 1804–1808). Ez volt az első térkép, mely az egész Kárpát-medencét és környezetét egységes vetületben és geodéziai alapok felhasználásával ábrázolja, és mindehhez egy áttekintő térképet (Tabula generalis regni Hungariae, 1810) készített.

Lipszky János térképészeti vállalkozását a tudományos kutató az addig példa nélkül álló teljességéért és pontosságáért, a szép térképek iránt érdeklődő nagyközönség pedig esztétikai értékeiért napjainkig is szívesen használja és böngészi. A nagy érdeklődés nyomán a mű teljes példányai szinte csak a közgyűjteményekben érhetők el. A gyűjteményben szerencsés vásárlással megszerzett térkép az eredeti térkép egy 1849-es prágai nyomata.

15. Pest-Pilis-Solt Vármegye térképe

Balla Antal a kitűnő vármegyei mérnök előbb uradalmi földmérőként dolgozott. 1777-től 1812-ig volt Pest vármegye mérnöke. Számos nagyszabású munkában vett részt, térképet készített Pestről és Szegedről, javasolta egy állandó Duna-híd megépítését. Elkészítette a Dunát a Tiszával összekötő csatorna tervét is.

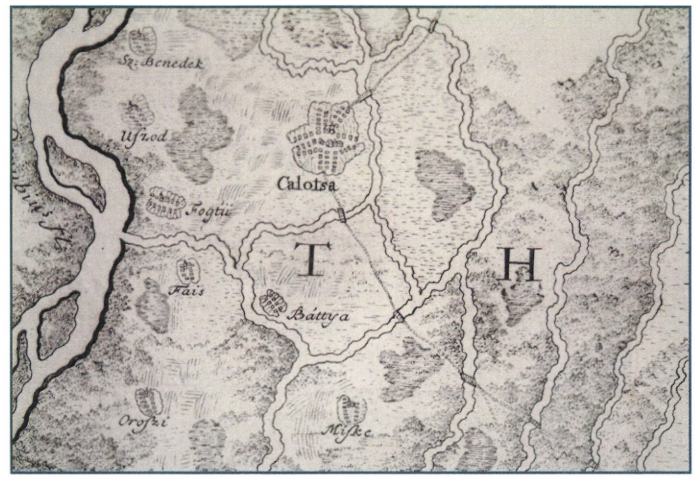
Balla Antal hatalmas méretű munkája (Mappa specialissima Reg-



ni Hungariae Comitatuum Pesth Pilis et Solth, Bécs, 1793) a hosszú folyamat után 1659-re egyesült három vármegyét ábrázolja. A vármegye címere – a kettős farkú oroszlánnal – a címfelirat bal oldalán látható (érdekesség, hogy ez maradt a mai Pest megye címerén is). A körülötte elhelyezett allegorikus alakok a megszemélyesített Duna (Danubius) és Tisza (Tibiscus) közti terület gazdagságát jelképezik.

16. Mikoviny Sámuel Solt vármegye térképe

A 18. század leghíresebb magyar mérnöke, térképésze, Mikoviny Sámuel (1700-1750) megyei térképei a Habsburg-uralom



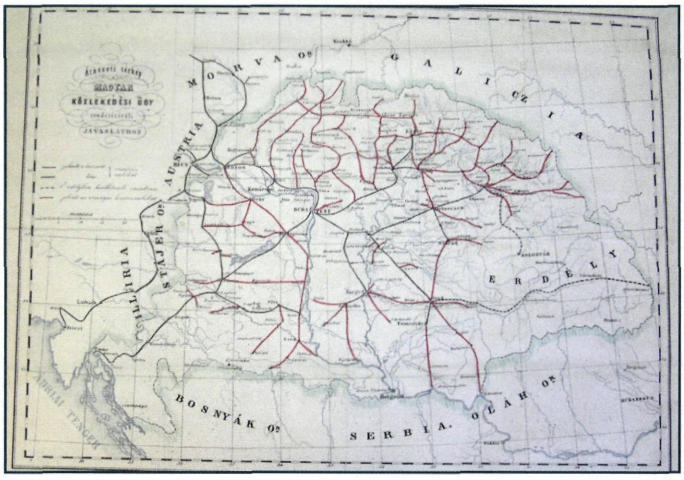
alatt a magyarság kifejeződéseként készülő vármegyei térképekben találtak folytatókra.

17. „Javaslat a Magyar közlekedési ügy rendezésirül"

„Felséges Haza!" megszólítással indította Széchenyi István a „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésirül" című előterjesztését 1848. január 25-én, Pozsonyban. A javaslat „...több jeles fők segítségével..." készült. A segítők: Kovács Lajos – a későbbi államtitkár, Clark Ádám – a Magyarországon letelepedő skót mérnök, a Lánchíd építésvezetője, valamint Tasner Antal

- Széchenyi titkára és Sasku Károly – mérnök, író, aki később minisztériumi tisztviselő lett.

A javaslat – mely a mai szóhasználattal élve első komplex közlekedésfejlesztési tervünk - hét fejezetre oszlik, felépítése ma is példamutató. Az általános megállapításoktól a gyakorlati megvalósítás kérdéséig mindent részletesen tartalmaz. I. Fejezet: Általános szempontok, II Fejezet: A közlekedési rendszer alapelvei. III. Fejezet: Számítási adatok. IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése. V. Fejezet: A javasolt közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele. VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt közlekedési eszközök kiállítására. VII. Fejezet: A végrehajtás rendezése.

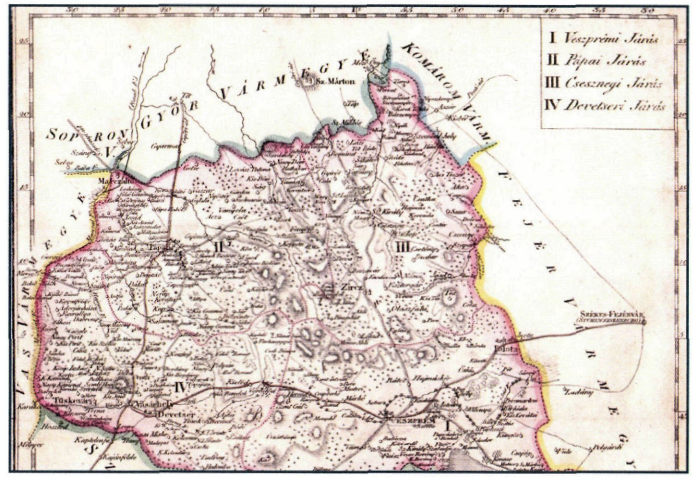


A Batthyányi-kormány 1848-ban törvényerőre emelte a nagyszerű tervet (1948. évi XXX. tc.). Végrehajtása a hamarosan bekövetkezett események miatt jelentős halasztást szenvedett. A közlekedés fejlesztése a kiegyezés után gyorsult fel, de a javaslat még sokáig iránymutató maradt.

A könyvet regényes úton, egy könyv-árverésen sikerült megszereznünk, és most ez a legbecsesebb darabja könyvtárunknak.

18. Görög-Kerekes vármegyei sorozat

Görög Demeter (1760--1833) Nagyváradon, majd Bécsben folytatta jogi és irodalmi tanulmányait. 1796-ban Esterházy Pál nevelője lett, a hercegi palotában rendezte be az első magyar térképkiadót. Itt folytak – meglehetősen szerény körülmények között – a pompázatos terv, Magyarország atlaszának munkálatai. Az intézmény főmunkatársa Kerekes Sámuel, a magyar nyelv tanára és a lap szerkesztője volt, 1800-ban bekövetkezett haláláig. A munka kiadását Görög Demeter már 1791-ben meghirdette, de a vármegyék első térképei csak hét év elteltével – 1798-ban jelentek meg. 1803-ig 35 lap jelent meg. Görög 1803-ban címlapot készíttet, amely a korábban kiadott és sorszámozott térképekkel egybekötve a „Magyar Átlás" első kiadását jelentette. A vármegyei térképek szerkesztése azonban tovább folyt, és Görög egy nagy Magyarország-térképet is szeretett volna ezekből összeállítani. Amikor azonban megjelent a nagy Lipszky-térkép, amelyhez vázlatait rendelkezésre bocsátotta, kiábrándult és visszavonult a további térképkiadástól. A megyei atlasz anyagát

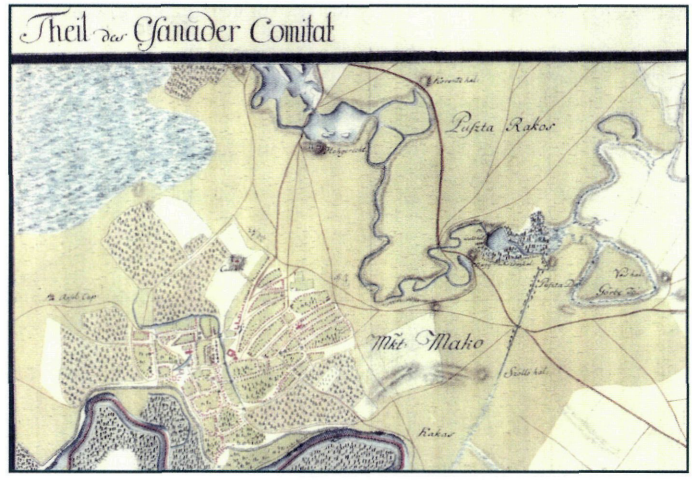


azonban átadta Márton Józsefnek, aki azután szorgalmas munkával 1811-re befejezte az összes vármegyei lap kiadását. Csaknem egy egész évszázadon keresztül a „Magyar Átlás" volt az ország képének magyar nyelvű tükre, amely ezért igazi mérföldkő a magyar kultúrtörténetben.

A szakgyűjteményben az összes vármegye térképe megtalálható, igaz hogy egy-két szelvény csak másolatban.

19. Az I. katonai felmérés térképei

Az I. katonai felmérésre (felvételezésre) 1763-1787 között került sor, amely a maga korában "Josephinische Aufnahme" néven



vált ismertté – mivel a munkálatok II. József uralkodása alatt mentek végbe. Az Osztrák Császárság mintegy 5400 szelvényből álló, 1:28.800 méretarányú térképműve a korszak méreteiben leghatalmasabb topográfiai alkotása volt. A Magyar Királyságot

965, Erdélyt 280, a Temesi Bánságot 208 szelvény ábrázolta.

A felvételezést és a (német nyelven írt) ország-leírást az első világháború végéig (mivel egyértelműen katonai célokat szolgált) titkosan kezelték. Háború esetén a hadvezérek másolatokat kaptak az érintett terület színes, kéziratos szelvényeiről. A Szakgyűjtemény Térképtárában az eredeti példányok színes másolatai találhatók és kutathatók, melynek 420 szelvénye a mai Magyarország területét fedi le.

20. KÖTUKI Cs-130

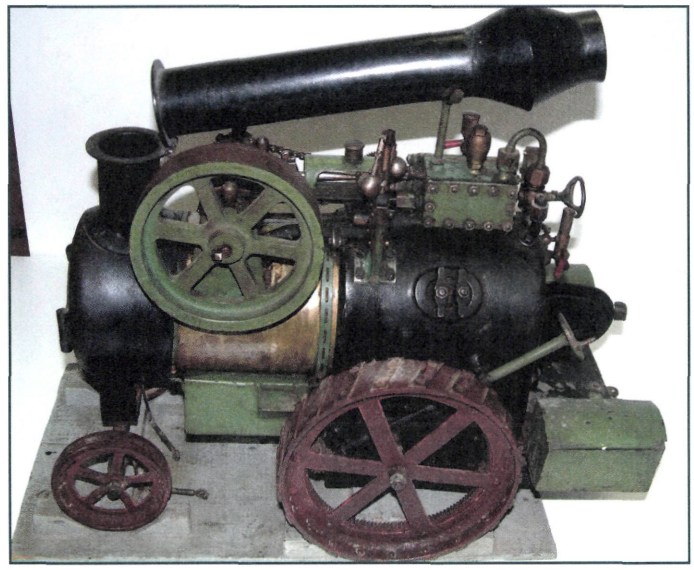
A kocsi egy nagysebességű csúszásellenállás- és egyenetlenségvizsgáló mérő-szerelvény. Az alapgép egy amerikai gyártású,



8600 cm3-es Ford gépkocsi. A mérő-szerelvény és a belső számítógépes fejlesztése viszont a Közlekedéstudományi Intézetben (KTI) és jogelődjénél, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézetben (KÖTUKI) épült, a Közlekedési Minisztérium megbízásából 1977-1978-ban. A készülék „elődjét" voltaképpen már az 1960-as években létrehozta az Autóközlekedési Kutató Intézet (ATUKI). A tervezésben és a továbbfejlesztésben a témavezető Rácz Lajos, Jánosi Jenő és Nagy Rudolf mellett az intézet számos munkatársa részt vett. A berendezéssel – megkülönböztető jelzést használva – nagy sebességgel haladva a hátsó kereket befékezve a csúszósúrlódási erőt mérték főúthálózaton, s ez alapján határozták meg az útburkolat felületi érdességét. A vizes burkolaton való méréssel a mikro-érdességet határozták meg, úgy hogy a kocsi víztartályából a kerék elé locsoltak. A berendezés összegzett, hosszirányú út-egyenetlenség mérésre is alkalmas volt. A mérőszerelvény saját lábán érkezett, a KTI ajándékaként. Jelenleg is üzemképes állapotban tartjuk, a számítógépes mérőrésze is elviekben üzemképes.

21. Gőzgép modell

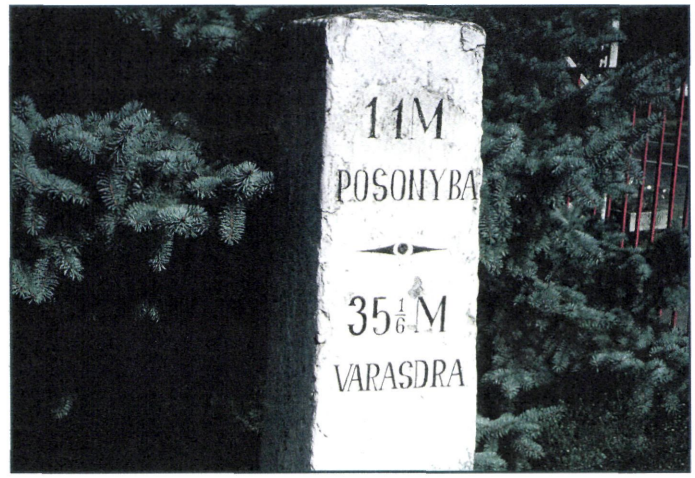
Egy magánszemély ajánlotta fel megvásárlásra a vélhetően a harmincas években készült, részletesen kidolgozott gőz lokomobil-modellt. A két világháború között az iparos tanoncok készítettek vizsgadarabként ilyen kidolgozott, részletes és üzemképes gépeket, ami egyik feltétele volt mester-vizsgájuknak. Minden részlet megtalálható a modellen, ami az eredeti gépen, csak



méretarányosan kicsinyíve, kézzel készítve, egyedi darabként. A szerszámos ládában még pici villáskulcsok és olajozó is van.

22. Mérföldkő

A kancellária 1850-ben rendelte el az utak mellett a tájékoztatást szolgáló mérföldkövek elhelyezését. A használt egység az osztrák posta-mérföld volt (4000 öl) azaz 7585,94 méter. A kiállított mérföldkő a Pozsony-Varasd út mellett állt, Szombathely határában. Érdekessége, hogy a valamikori Magyarországon található út nyomvonala ma öt országon fut keresztül. 1875-ben Magyarország áttért a méter-rendszer alkalmazására (1874. április 17. VII. törvénycikk a méter-rendszer bevezetéséről), de a régi mérföldkövek sokáig a helyükön maradtak. Ezt a példányt Tóth László szakgyűjtemény vezető gyűjtötte be 1979-ben Dr. Jasinszky István segítségével.



Felséges Haza!

Hosszu álmaink s több mint félszázados szónoklatink után ugy látszik: elvégre ‚tennünk' is kellene valami nagyobbszerüt már, ha a nemzetek sorábul disztelenül kisodordatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszu sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szebb jövendönket a tett azonban még koránsem biztositja — s e körül ne csal-

VII. Szakmatörténeti tanulmányok

1. Az útmesterképzés 100 éve

Bevezetés

Az országnak a török uralom alóli felszabadulását követően Magyarország része lett a Habsburg birodalomnak, így megindult a közigazgatás beolvasztása, mindenekelőtt III. Károly (1711-1740.), majd őt követően Mária Terézia (1740-1780.) uralkodása idején. E században kezdődnek az erődítési munkálatok, aminek irányítására a budai királyi kamara kebelén belül, az osztrák kormányzat létrehozza az **Építésügyi Hivatal**-t, melynek vezetője a királyi írnok volt, aki elsősorban a katonai építkezések, majd egyes polgári igazgatási célokat szolgáló, állami építkezések technikai lebonyolítását végezte - a bécsi udvari kamara felügyelete mellett.

A hivatalnak első, 1686-ban kinevezett építőmestere Ceresolo Venerio lett. [1]. A budai kamara 1709-től lett független a bécsi kamarától, élére 1708-ban nevezik ki Dietz János Ádám kamarai mérnököt, aki 15 éven át irányította a hivatal közigazgatási és katonai célú állami építkezéseit, ekkor azonban már a kormányzat „pontosan megszövegezett utasításai alapján". Hivatali utódja 1715-től Prati Fortunato, aki azonban már a bécsi kormányzat utasításaitól független, kizárólag a budai kamara alkalmazottja volt. Prati már jelentős műszaki létszám fölött is rendelkezve látta el az első hazai polgári műszaki szervezet irányítását. Nevéhez fűződik az 1715-ben megjelent első, hazai **„Instrukció"** megszövegezése, amely összefoglalta a magyar állami mérnökök jogait és kötelezettségeit.

Ez az első, hazai műszaki-irányító szervezet 1788-ra annyira megerősödött, hogy munkáját **Építészeti Igazgatóság** szervezetében folytathatta, immár Mária Terézia uralkodásának idején. Az Igazgatóság saját műszaki tevékenységén felül, gyakran alkalmazta korának ismertebb, jelesebb műszaki szakemberei munkáját, közreműködését. Közülük akár csak egyet is érdemes megemlíteni: Mikoviny Sámuel az udvari kamara kiváló mérnöke volt. Ő az 1720-as évektől Pozsony megye, majd az Esterházy-birtokok uradalmi mérnöke, 1735-től pedig a selmecbányai akadémia tanára. A magyarországi gazdasági szempontok fontosságának növekedésével a kamara működésén belül, 1747-ben létrehozzák a **Commissio Oeconomica**-t, azaz a Gazdasági Bizottságot, mely a gazdasági ügyek mellett a közlekedéssel is foglalkozott. Az ekkor tevékenykedő, több jeles hazai mérnök között említhető még Kovács János prímási matematikus (egyházi alkalmazott), Hauer József Károly kamarai mérnök, Frits Erik András mérnök, (Mikoviny tanítványa) és Karpe Mihály mérnök. Itt idézzük fel Mária Terézia 1763. évi királyi határozatát, amely elrendeli „...az összes kamarai uradalom felmérését, térképezését, műszaki és gazdasági leírását, illetve annak újjászervezésére vonatkozó javaslat készüljön...". Ezeknek a munkálatoknak elvégzéséhez mindenekelőtt biztosítani kellett a megfelelő műszaki létszámot, tehát a kamara mérnöki létszámát három mérnökkel megemelték. A munkálatokban fontos szerepet kapott a korábban említett Kovács János és az e munkakörben akkor még új alkalmazott Cothmann Alajos, királyi mérnök.

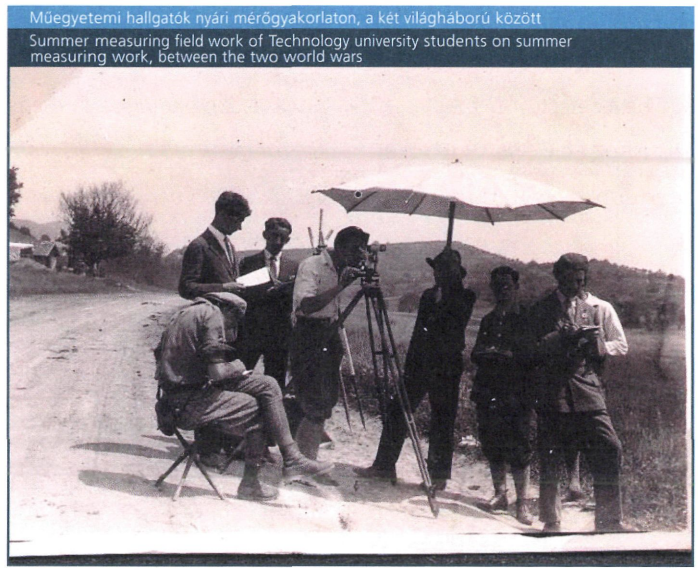
A királyi rendeletek később kiegészültek a szabad királyi városok és a horvátországi városok felmérésének elrendelésével. Ezek a rendelkezések már közlekedéspolitikai kérdésekkel is összefüggésbe kerültek, amennyiben foglalkoztak a közlekedési hálózat (utak, hidak töltések, árkok stb.) kiépítésével, valamint a folyamszabályozással is. Ebben a vonatkozásban a Helytartó Tanács volt illetékes intézkedni, azonban a megoldást elsősorban a vármegyéktől várta, amelyek viszont az ehhez szükséges szakemberekkel nem rendelkeztek. Ugyanígy szerepelt a teendők között a magyarországi mocsárvilág felszámolása is, aminek következménye volt, hogy e munkálatok elsősorban a kamarai vízépítő mérnökök feladatává lett.

1.1 A közútkezelés első hazai szervezetei

A XVIII. század végére Magyarország úthálózati rendszere, már a Habsburg birodalom érdekeinek alárendelve, birodalmi és törvényhatósági utakra oszlott. Meg kell jegyezni, hogy a birodalmi utakból alig volt egy-kettő magyarországi területen, tehát az utaknak többsége vármegyei kezelésben volt. Ezeknek az - egyrészt állami, másrészt törvényhatósági rendszerbe sorolt - építményeknek (épületek, közutak, csatornák, gátak stb.) a karbantartása, újak építésére és ezek műszaki ellátására - a Mária Terézia által 1722-ben kibocsátott királyi rendelet szerint - minden vármegye köteles *„megyei mérnököt"* alkalmazni. Néhány év

alatt kiderült, hogy az utakkal való törődés egyre több feladatot ró a megyei mérnökökre, ezért egyes helyeken *„útfelügyelőket"* alkalmaznak, akiknek kizárólagos feladatuk lett az utak és hidak felügyelete és esetleges karbantartásuk irányítása.

II. József (1780-1790.) megszüntette a vármegyéket, és az országot kerületekre osztva, azokban **Kerületi Építészeti Igazgatóság**-okat, hozott létre, melyek munkáját az **Országos Építészeti Főigazgatóság** irányította. Rendelkezései szerint - de már részben Mária Terézia idején is – a birodalom közútjaiból a fontosabbakat *„álladalmi utak"*-nak minősítette s ezek építését és karbantartását az *„állam-mérnökök"* irányították. A többi, az ország túlnyomó többségét jelentő közút a területileg illetékes vármegyék kezelésébe, tulajdonába került. Ezek voltak a *„törvényhatósági utak"*, melyek műszaki ellátását a megyei *„úti biztosok"* végezték. Még Mária Terézia vezette be a *„kötelező közmunka"* alkalmazását, elsősorban az utak és vízi létesítmények építésére és karbantartására. A Mária Terézia által létrehozott megyei mérnöki hivatalok egészen 1873-ig maradtak fenn.



Műegyetemi hallgatók nyári mérőgyakorlaton, a két világháború között
Summer measuring field work of Technology university students on summer measuring work, between the two world wars

A XIX. századi reformkornak mind-össze annyi eredménye volt, hogy az 1825. évi országgyűlés az ország zömében törvényhatósági kezelésű útjainak kiépítését a vármegyékre hárította. Az, hogy ez mekkora feladatot jelentett, érzékelteti, hogy az ország teljes úthálózatát jelentő több tízezer km-nyi úthálózatból mindössze alig 2100 km volt az állami út. Az osztrák kormányzat 1849-ben a közúthálózat tekintetében is egységes elvek szerint akarta a közutakat igazgatni.

Ezért a birodalom állami közútjait három csoportba sorolta:

1./ a birodalmi közutakra, amelyek a birodalmat a szomszédos országokkal kapcsolta össze,

2./ az országos közutakra, amelyek a birodalom egyes tartományait kapcsolta össze, és

3./ a tartományi közutakra, amelyek az egyes tartományok fontosabb városait kötötte össze.

Ekkor az állami utak közé soroltak 45o mérföldnyi utat (3415 km). Az utak építése és karbantartása változatlanul, csaknem kizárólag a köteles közmunka igénybevételével történt, amelyek egy részét az állami kezelésű utak fenntartására kellett fordítani, nagyobb részével pedig a törvényhatóságok rendelkeztek. Újjászervezték ekkor a II. József halálakor visszavont rendeletekkel megszűnt **Országos Építészeti Igazgatóság**-ot, és visszaállították annak megyei szervezeteit, amelynek mérnökei azonban csak az állami utak felügyeletét látták el. Elrendelték továbbá azt is, hogy az utak karbantartásához *„útkaparókat"* kell alkalmazni, akik az állami utakon a *„körzeti úti mesterek"*, a többi közúti csoportban az *„úti biztosok"* irányításával végzik el az utak karbantartását. Az úthálózat zömét alkotó törvényhatósági utak felett a megyei alispánok látták el a felügyeletet, a szolgabírói hálózat útján, a karbantartás végrehajtásának irányítása pedig az egyes települések előjáróságára, a városok tanácsaira, illetve azok polgármestereire hárult, akik egy idő után arra kényszerültek, hogy szakemberekre bízzák úthálózatuk gondozását, akiket „úti biztosoknak" neveztek. Az útépítés és karbantartás műszaki irányítása tehát az állami utak tekintetében az állam-mérnökök, a törvényhatósági utakében pedig a megyei úti biztosokra hárult. E rendszernek nagy hátránya volt, hogy a megyei úti biztosokat a megyei közgyűlés választotta meg s a választás nem mindenhol esett egy útépítésben és útkarbantartásban tájékozott, gyakorlott emberre.

A Bach-korszak közúti intézkedéseit illusztrálja egy pályázati felhívás, mely a **Nagyváradi Kerületi Építészi Hivatal** tesz közzé a sajtóban [2] a *„...Magyarországon felállítandó rendszeres építészeti intézetekhez szükséges útmesterek »wegmeister«- ek alkalmazására..."*. A felhívás szerint *„...az útmesterek elbocsátható, állami szolgák, kiknek kötelessége leend az utak jó karbantartására ügyelni, miértis az útkaparók nékiek közvetlenül alárendeltetvék..."*. Közlik a pályázati felhívásban azt is, hogy egy-egy útmesterre 2-3 mérföldnyi (kb. 15-25 km) *„...hosszú út bízatik..."*. Az útmesteri feladatra csak olyan egyének jelentkezzenek, akik *„...ép és erős test alkotással rendelkeznek, jól írni, olvasni, számolni és annyit rajzolni tudnak, amennyi ilynemű középítészek értelmezésére igényeltetik /.. / A polgári állásra folya-*

modók 40 éven felül fel nem vétetnek / .. s a jelentkezők közül .. / a kőművesek és kőfaragók elsőséget nyernek...". A pályázatban említett *„építészi intézetek"* elsősorban állami építkezések lebonyolítására hozatnak létre Budán, Pozsonyban, Kassán, Sopronban és Nagyváradon.

1.2 Útmesterek és útbiztosok

Az 1867-es kiegyezést követően megalakult magyar minisztérium továbbra is fenntartotta a közútkezelés előbb vázolt helyzetét – azzal a módosítással, hogy az egykori 46 középítészi hivatal helyett 21 maradt meg. Felismerve azonban azt, hogy a törvényhatósági utak karbantartásának szakszerűsége nem mindenütt biztosított, utasításban írja elő a minisztérium a megyei és városi hatóságok számára *„...a királyi ország utak fenntartása körüli munkák megfigyelésével megbízott úti biztosok..."* teendőit és azok mikénti ellátását. Az utasítás itt még kényesen vigyáz arra, hogy ne említse a Bach-korszakban bevezetett *„úti mesterek"* megnevezést, ehelyett csak *„úti biztosok"*-nak nevezte őket. Nem érdektelen, ha elsorolunk az utasításban említett úti biztosi kötelezettségek közül egynéhányat.

Elsősorban az úti biztos az, aki felügyeli, irányítja, utasítja és oktatja az útkaparókat munkájuk ellátásában. Az úti biztos az, aki köteles a rábízott úthálózati körzetet heti két alkalommal beutazni s ellenőrizni annak állapotát és az ott folyó karbantartási, vagy építési munkákat. Az esetenként szükséges nagyobb mértékű fenntartási munkálatokat személyesen kell irányítania, amihez karbantartási terveket is neki kell elkészítenie, melyet jóváhagyásra fel kell terjesztenie a megyei alispáni hivatalhoz. Felügyeli az esetenként felmerülő kőszállításokat. Rendszeresen ellenőrizni köteles az úthálózatán lévő hidak állapotát. Az utasítás azt a kívánságot is tartalmazza, hogy az úti biztos lakhelye lehetőleg a rábízott úthálózat középpontjában legyen. Nem sokkal ezután a közlekedési tárca ugyanilyen részletes utasításban írja elő az *„útkaparók"* kötelmeit is.

Az országban 1870-1876 között bevezetett közigazgatási reform a közútkezelés rendszerét is jelentősen megváltoztatja. A reform azzal kezdődött, hogy a közlekedési tárcán belül létrehozták a *„középítészeti felügyelő"*-i szervezetet azzal a feladattal, hogy ellenőrizze folyamatosan és rendszeresen a középítészeti szolgálatot és az állami utak, hidak és folyam-szakaszok rendszeres megvizsgálásával győződjék meg arról, vajon megfelelő-e műszaki állapotuk.

A törvényhatóságok is léptek: 1872-ben létrehozták több vármegyében a *„fő-útbiztos"* beosztást, aki az egész megye úthálózatának karbantartását és fejlesztését irányítja. Mint említettük 1874-ben megszűntek a megyei mérnöki hivatalok s helyükbe lépnek az útbiztosi körzetek, amelyekben az útbiztosok irányították az útkaparók fenntartási munkáját. Példaként említhetjük, hogy 1877-ben Bihar megye egy fő útbiztosa felügyelte az 5 al-útbiztos munkáját, akik összesen 35 útkaparó fölött rendelkezhettek. Ha figyelembe vesszük, hogy a megye törvényhatósági útjainak összes hossza 770 km volt, belátható, hogy az egy útkaparóra eső mintegy 22 km út karbantartása semmiképpen nem volt teljesíthető. Az 1876. évi XXXIII. törvény létrehozza a megyei **Államépítészeti Hivatalokat**, amelyeket több mint nyolc évtizedes fennállásuk alatt egyszerűen csak ÁÉH néven emlegettek. A törvényhatóságok által kezelt közutakat érintő reform az 1877. évi. évi XXXIV. törvénnyel válik teljessé. A törvény ugyanis kimondja: *„...A megyei mérnöki állomások az általános tisztújítások alkalmával, vagy ha később hajtatnék végre, az 1877. december 31.-én megszüntettetnek és hivatali teendőik a fentebbi határidőtől számítva az Állami Építészeti Hivatalokra ruháztatnak át...".*

A közlekedési tárca ezt követően 10 évet várt arra, hogy az ÁÉH-k munka-gyakorlata kialakuljon s csak ez után, 1887-ben adta ki utasítását az *„Államépítészeti Hivatalok szolgálata és hatásköre"* címen, amely részletezte a megyei hivatalok műszaki-gazdasági teendőit. Ez az utasítás tulajdonképpen arról is rendelkezett, hogy a megszüntetett megyei mérnöki hivatalok feladatait is az ÁÉH-k látják el, amiért a megyei törvényhatóság megegyezés szerinti mértékű díjat fizet. Ezzel megszűnt a megyei *„úti biztosi"* cím és munkakör. A megyei ÁÉH- k pedig a teljes megyei hálózatot, de különválasztva az állami és törvényhatósági utakat, általában 3-5 útmesteri körzetekre osztják azt. A kezdetben kialakított útmesteri körzetek, némi változtatással, összevonásokkal, de egészen az 1950-es évek végéig fennmaradtak.

Az *„úti biztosok"* – mint említettük – a törvényhatóság közgyűlése által megválasztott személyek voltak, akik között – szerencsés esetben – mérnöki képesítésű személy is akadt. Pontosan ismerjük, hogy a Bihar megyei *Csapó Ferenc* királyi mérnök volt a nagyváradi *„úti biztos"*, aki később a debreceni ÁÉH főmérnöke lett.
Az útmesterek műszaki ismereteivel szemben támasztott követelményeket első ízben egy 1883. évben kiadott főhatósági uta-

sítás foglalkozott, amely szerint az útmestereknek, alkalmazásba vételüket megelőzően vizsgát kell tenniük az írás, fogalmazás, számolás és mértan elemi ismereteiből, de rendelkezniük kell bizonyos rajzolási készséggel is. Majd 1886-ban újabb utasítás (47713/1886.Ker. M. sz.) szabályozta az útmesterek alkalmazási feltételeit. Itt említsük meg, hogy már az 1850-es években, de a kiegyezés után is, a főhatóság arra hívta fel a megyei törvényhatóságokat, hogy útmesteri állások betöltésénél a katonaságból leszerelt tiszteseket és tiszthelyetteseket előnyben kell részesíteni. Bizonyára azért, mert ezek a több évet szolgáló katonák, szolgálatuk alatt elsajátítottak bizonyos írás- olvasás- számolásbeli ismereteket, ami az akkori útmesteri teendők ellátáshoz szükséges és talán elégséges is volt. A fenti rendelet szigorúan előírta, hogy csak azokat az egyéneket lehet útmesterként alkalmazni, akik az erre a célra kijelölt bizottság előtt sikeresen leteszik a képességi vizsgát. A vizsgát a következő tantárgyakból kellett letenni. Az első a magyar nyelv anyanyelvi szinten való ismerete. Ezt az indokolta, hogy az akkori ország számos nemzetiségű polgárból áll (német, oláh, tót, horvát, szlovén stb.). Ennek az anyanyelvi vizsgának része az is, hogy tudni kell magyar nyelven fogalmazni és helyesen írni. A következő fontos tantárgy a számtan és mértan, amely tárgyban kellően tájékozottnak kell lenni a négy számtani alapművelet gyakorlatában, az egyszerűbb geometriai testek felszínének és tárfogatának kiszámításában. Kellő ismeretekkel kell rendelkezni a kőműves mesterségből és tájékozottnak kell lenni az útépítés technológiájának alapvető kérdéseiben. Végül az anyagismeretek tantárgyból elsősorban a kőzetek fajtáit és azok tulajdonságairól kell számot adnia az útmester jelöltnek. Ezzel a rendelettel egyúttal létrehozták megyénként az **Útmesteri Képesítést Vizsgáló Bizottság**-ot is, és egy országos bizottságot is, amelynek feladata az egyes vizsgabizottságok munkájának felügyelete és a vizsgáztatás irányelveinek a kidolgozása. Érdemes azt is megemlíteni, hogy az országos vizsgabizottság első elnöke az országos hírnevű építész: Ybl Miklós volt.

Az útmesterek kötelezettségeit közvetve is bemutathatjuk, ha a felügyeletük alá rendelt útkaparók kötelmeit leíró, 8267/1886. (X.23.) számú Közmunka és Közlekedésügyi m. kir. Miniszter utasításából idézünk néhány cikkelyt, amely *„Az állami utak fenntartására felfogadott útkaparók számára"* készült. Az *„Utasítás"* 3.§-a szerint az útkaparó az illető útmesternek van közvetlenül alárendelve s annak rendelkezéseit mindenkor pontosan és ellenszegülés nélkül köteles teljesíteni. A 4.§ arra kötelezi az útkaparót, hogy lakása legyen közvetlenül a kezelésére bízott útrész közelében s lakását *„felsőbb engedelem nélkül"* el nem hagyhatja. A 6.§ azt rendeli el, hogy az útőr, *„a déli órát és az éjjeli időt kivéve, köteles szüntelen a reábízott útrészen lenni"* és ott *„az útmester által kiválóan meghagyott munkálatokat teljesíteni köteles"*. Ezt követően az utasítás részletezi, milyen útfenntartási munkákat köteles az útkaparó elvégezni. Az útkaparó egyéb feladatai közé tartozónak írja elő azt is (10.§), hogy *„a kötelező közmunka szolgálmány pontos teljesítésére fölvigyázni"* , csakúgy mint a *„kavics szállításra"* is köteles felügyelni. (11.§). Végezetül *„az útkaparó köteles az utazók és a fuvarosok irányában magát illendően viselni, őket utazásaikban nem akadályozni, hanem inkább segíteni."* (13.§)

A következő, 1887. évben megváltoztatták a korábban létrehozott középítészeti felügyelői beosztást. Neve **Kerületi Királyi Közúti Felügyelő** lett. De nem csak a név változott, a hatáskör is. Ugyanis a kerületi felügyelők több megyei ÁÉH felett gyakoroltak felügyeletet, beleértve az ÁÉH főnökök, a királyi mérnökök és a műszaki tisztek tevékenységét is. Természetesen ezzel együtt a z úthálózat állapotának felügyelete is kötelezettségük volt.
Az 1890. évi I. törvény, amely a közutakról és a vámokról szól és amelyet mint az első közúti törvényt ismerünk, ugyancsak megemlíti az útmestereket a következők szerint: *„...A vármegyei törvényhatósági közutak és középítések műszaki szolgálatát, ahol törvényhatósági mérnöki szolgálatot nem szerveztek, az Államépítészeti Hivatalok látják el /../ útmesterekkel, illetve útbiztosokkal és útkaparókkal..."*. A fenti rendelkezések nyomán, de különösen a közúti törvény hatására, a 19. század utolsó éveire valamennyi vármegye közúti hálózatát körzetekre osztják. A körzetekhez tartozó utak karbantartását az útmesterek és útbiztosok irányítják az ÁÉH-k felügyelete mellett, a végrehajtás pedig az „útkaparóké". Egy-egy útmesteri körzet, akár állami, akár törvényhatóság útról lett légyen szó, általában 90 – 120 km hosszú úthálózatot jelentett, s egy ÁÉH- hoz 3-4 ilyen körzet tartozott. Minden körzetben annyi útkaparó állt alkalmazásban, hogy egy útőrre legfeljebb 4-5 km hosszú útszakasz gondozása jusson. Bizonyára a közúti törvény hatására, 1893-tól az útmestereket és az útkaparókat hatósági személyeknek minősítették. Megjegyezhetjük, hogy azokban a vármegyékben, ahol igen kényesen vigyáztak a törvényhatóságoknak az állami közigazgatástól való függetlenségére, ott saját *„törvényhatósági mérnöki szolgálatot"* is tartottak s legfeljebb külön szerződés alapján vet-

ték igénybe az ÁÉH szolgálatát a törvényhatósági utak műszaki ügyeinek ellátására. Ez a rendszer azután két világháborút is sikeresen átvészelve fennmaradt mindaddig, amíg a II. világháborút követő államosítások nyomán meg nem szüntették az ÁÉH-k szervezetét.

1.3 Az első útmesteri iskola

Időközben azonban, a közúti törvény nyomán, az útmesteri rendszer fejlődése folytatódott. Az 1899. év februárjában, a *Széll Kálmán* elnöksége alatt megalakult minisztériumnak, *Hegedűs Sándort* és *Horánszky Nándort* követően a harmadik kereskedelmi és közlekedésügyi minisztere, Láng Lajos az, aki létrehozza az útmesteri iskolát. *Láng Lajosról* annyit el kell mondani, hogy nem volt közlekedési szakember, hanem közgazdász és politikus, de volt egyetemi tanár is és Debrecen város országgyűlési követe s érdemei elismeréseként később bárói rangot is kapott. Tehát Láng Lajos mindössze másfél évig volt a tárca élén (1902. április 19. - 1903. november 3.), s az ő idejében megjelent miniszteri rendelet (84836/ II. 1902/1903. I. 31.) minden bizonnyal nem az ő kezdeményezése nyomán született meg. Mindenestre az ő nevéhez fűződik tehát az a rendelet, amely úgy rendeli, hogy *„...Az ország 10 vidéki városában magyar királyi útmesteri iskola állíttassék fel..."*.

A 10 vidéki város pedig a következő: Balassagyarmat, Brassó, Kassa, Kolozsvár, Lugos, Nagyvárad, Nyitra, Máramarossziget, Pécs és Szombathely. Az iskolák célja *„...Az állami és törvényhatósági, úgyszintén községi közutak építése, fenntartása és közvetlen felügyeletére alkalmas személyek nevelése..."*. A rendelet célul tűzte ki annak fokozatos elérését, hogy minden útbiztosi és útmesteri teendőket ellátó személy, tanfolyamon szerzett képesítéssel rendelkezzék. Ennek érdekében tehát az első útmesteri iskolák tanfolyamait 1903. december 1. napján el kell kezdeni.

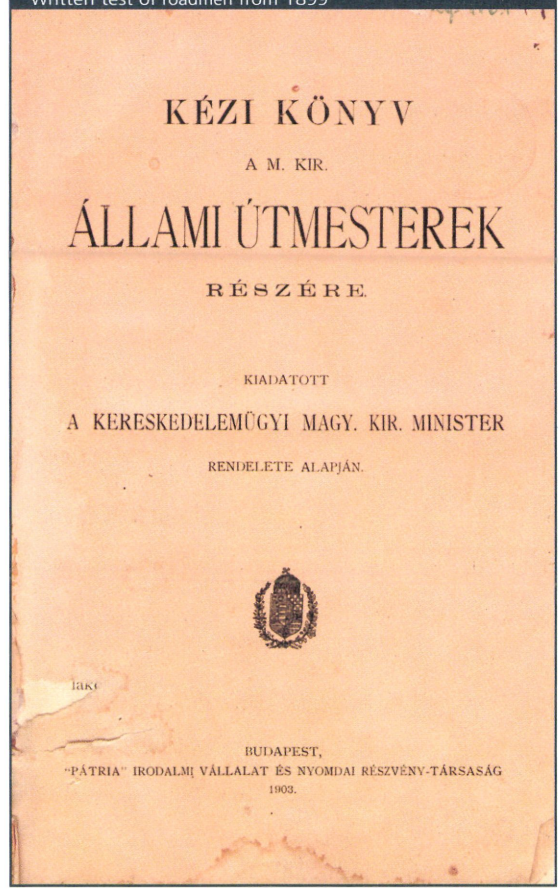
A rendelet további részleteiből a következőket idézzük fel. Az útmesteri iskolák vezetői mindenütt az említett városokban székelő ÁÉH főnökei s az iskola előadóit is ezen ÁÉH- k mérnökeiből, műszaki tisztjeiből kell összeállítani. Az iskola szorgalmi ideje két év. Ám az elméleti oktatást minden év december 1. és a következő év március 31. között kell megtartani. Az év további hónapjai a gyakorlati képzést jelentik, amely időben a hallgatók visszatérnek állomáshelyeikre, ahol olyan változatos beosztásban kell őket foglalkoztatni, hogy az útmesteri teendők minden ágát gyakorolhassák. A rendelet azt is meghatározza, hogy lehetőleg mely személyek kerülhetnek erre az iskolára. Mindenekelőtt az erős és egészséges testalkatú, 20 – 30 év közötti, kifogástalan erkölcsi magatartású férfiak, akik – lehetőleg – sikeresen elvégezték a középiskola négy osztályát. A legfontosabb feltétel *„... a magyar nyelv bírása szóban és írásban..."*. Felvételre kerülhetnek a már útmesteri, törvényhatósági útbiztosi, vagy az ÁÉH műszaki tiszti beosztásban lévő egyének is, továbbá mindazok, akik beosztásuknál fogva kötelezettek az útmesteri iskola elvégzésére. De jelentkezhetnek az iskolába történő felvételre honvédségi, vagy csendőrségi szolgálatból leszerelt altisztek is, akiknek az életkora nem haladja meg a 30. évet.

A rendelet részletesen előírja az iskolában oktatandó tárgyakat és azok témakörét. A műszaki mérések tárgykörében el kell sajátítani a hallgatóknak a geodéziai műszerek ismeretét, azok kezelését és használatát, a velük végezhető méréseket és számításokat, meg kell ismerniük a mérések segédeszközeinek a használatát, úgy mint a szög-tükröt, a szög-dobot, a függő ónt és a lejt-mérőt. A mérések közül meg kell tanulniuk kereszt-szelvények felmérését és felrajzolását. Továbbá el kell sajátítaniuk az egyszerűbb szerkesztéseket és rajzok elkészítését. Meg kell tanulniuk az egyszerűbb helyszínrajok készítését. A számolás tárgykörében oktatni kell a négy alapművelet elsajátítását, a négyzetre emelést és a gyökvonást. A geometria tárgykörében pedig oktatni kell a sík, és térmértan alapelemeit s ezek között a térkép-olvasást. Az oktatandó építési munkák tárgykörébe tartoztak a földmunkák és az alapozások általában, az útépítési alapozások, kötő- és fedőmunkák készítése zúzott kőből és a kőburkolatok készítése. Oktatni kellett a magasépítés és a hídépítés alapelemeit, valamint az építési anyagok fajtáit és azok tulajdonságait. Végezetül kötelező tárgy volt az alkotmánytan és az új közúti törvény is. A rendelet szerint az iskola működtetéséhez szükséges tan- és más segédeszközökről az iskola helye szerinti ÁÉH volt köteles gondoskodni (geodéziai műszerek és segédeszközeik, útépítési és útfenntartási eszközök, szerszámok és egyéb segédeszközök). Végül a rendelet felkért minden megyei törvényhatóságot, hogy az útmesteri iskola fenntartási céljaira szavazzanak meg évi 630 korona hozzájárulást.

A rendeletet egyes vármegyék felháborodással fogadták mondván, hogy az sérti a megyék önállóságát, függetlenségét, különösen sérelmesnek tartva az évente fizetni kért pénzügyi hozzájárulást. Volt olyan vármegye s éppen ilyen volt szűkebb pátriám várme-

gyéje, amely megtagadta azt is, hogy az iskolára egy útbiztosát is elküldje, mondván *„...a jelenleg alkalmazásban lévő törvényhatósági útmesterek kellő képzettséggel és gyakorlattal rendelkeznek arra nézve, hogy a törvényhatósági utak és hidak, különben sem nagy arányú építési munkálatainál, mérnöki vezetés mellett sikerrel munkálkodjanak...".* [3] Több, a megyei alispán és a miniszter közötti levélváltás után a megye megadta magát és megszavazta a pénzügyi hozzájárulást, sőt határozatba tette, hogy minden útmestere köteles az iskolát elvégezni s elküldi az első tanfolyamra két törvényhatósági útmesterét. Az útmesteri iskolák tehát 1903. december 1. napján elkezdték oktatói tevékenységüket, majd rövid időn belül országos érvénnyel elkészülnek az iskolák belső szabályzatai, amelyből érdemes megemlíteni, hogy azok milyen segédeszközökkel rendelkeztek. Éspedig volt *„... lejtmérő műszere köríves beosztással"*, libellával ellátott *„szintező lécekkel..."*, rendelkeztek szögtükrökkel, kitűző rudakkal, továbbá az útfenntartó eszközök közül volt sárlehúzója, lóval vontatott és gőzzel hajtott hengere, talajfúró kézi gépe stb.

Kézikönyv az állami útmesterek részére, 1899
Written test of roadmen from 1899


KÉZI KÖNYV
A M. KIR.
ÁLLAMI ÚTMESTEREK
RÉSZÉRE.
KIADATOTT
A KERESKEDELEMÜGYI MAGY. KIR. MINISTER
RENDELETE ALAPJÁN.
BUDAPEST,
"PÁTRIA" IRODALMI VÁLLALAT ÉS NYOMDAI RÉSZVÉNY-TÁRSASÁG
1903.

Természetesen az útmesteri iskolákra jelentkezhettek nem az útfenntartásban dolgozó, külső személyek is. Voltak is jelentkezők, kikből hallgatók lettek. Az első iskolák hallgatói között találni lehetett több egykori segéd-tanítót, aminek az a magyarázata, hogy a segéd-tanító állás nem volt végleges, a segéd-tanítót bármikor elküldhették. Viszont az útmesteri állás végleges és állandó volt, amennyiben az útmester becsülettel végezte munkáját. De az iskola is szívesen fogadta a segéd-tanítókat, hiszen ők kellő elméleti előképzettséggel rendelkeztek. Természetesen általánosságban az iskola hallgatóinak túlnyomó többsége az állami és törvényhatósági útmesterekből állott. Az iskola első szemesztere tehát 1903. december 1. napján megkezdődött s példaként említhetjük, hogy a nagyváradi iskola ekkor 15 hallgatóval indult, akik az iskolát 1905-ben kivétel nélkül sikeresen el is végezték.

Az útmesteri iskola elindítását segíti elő az 1903-ban, a Kereskedelemügyi Magyar Királyi Miniszter rendeletére megjelent *„Kézi könyv a M. Kir. Állami Útmesterek részére"*, amely részletes ismereteket közöl több fejezetben.

A bevezetés után - amely elsősorban az ország közigazgatási rendszerét és annak szervezeti részeit mutatja be – a könyv négy fejezetből áll. Az I. fejezet az elméleti rész, amely az alapműveletek mellett a törtekkel való műveleteket írja le. Ugyanez a fejezet a geometria elemeit ismerteti, nevezetesen a sík- és a térmértant s az ezek elemeinek kiszámítási módját. Ugyancsak itt tárgyalja a földművek térfogatszámítását és a méréseket általában és a mérésekhez használatos műszereket ismerteti: Mégpedig *„...a függélyes , vízszintes, ferde és tört vonalak, vagy síkok kitűzését..."*, *az „...állandó szögek kitűzését..."* és a *„...hossz-mérésekre..."* szolgáló műszerekét. Ezt követően, még mindig az első fejezet ismertet néhány gyakorlati példát a *„...Kitűzési és felmérési feladatok a földmértan köréből ..."* cím alatt. A II. fejezet a gyakorlati rész, amelynek részei a földmunkák, *„...A burkolatok és egyéb munkák előállításának ismertetése..."*, az útalapok kövezésének, és a kavicsolásnak ismertetése. Itt kerül ismertetésre a kőműves- és kőfaragó munka, valamint az ácsmunka. Külön érdemes szólni arról, hogy az ácsmunka körében több, mint 20 oldalon át részletezi a cölöpözési munkákról szükséges ismereteket. A III. fejezet a *„...különféle utaknak és alkatrészeinek ismertetése..."*. Végül a IV. fejezetben kerül sor az útmesteri teendők részletezésére, mégpedig a felvételezésnél, az építésnél, a fenntartásnál és az *„...elemi rombolások által okozott károk..."* helyreállításánál szükségessé váló munkák részletes ismertetésével. A könyv végén, a *„Függelék"*-ben nagyszámú nyomtatvány-minta található, amelyek mind az útmesteri munkák adminisztrációs tevékenységéhez szükségesek.

Egy 1904-ben kibocsátott rendelet szerint (31272/I. 1904. Ker. M.) a korábban is említett gyakorlati oktatást minden hallgató az eredeti munkahelyén kell végezze úgy, hogy *„...lehetőleg*

oly munkánál legyenek alkalmazva, ahol gyakorlati képzésre a legtöbb alkalom kínálkozik...". Arról is rendelkezik, hogy a záró vizsgát úgy kell megszervezni, hogy az *„...a külső, gyakorlati vizsgálatokkal vegye kezdetét oly czélból, hogy az eszközök használata, a mérési felvételek megszerkesztése és a költségelés elkészítése az elméleti vizsgák tárgyát képezhesse...".*

Az országban felállított 10 útmesteri iskola nem sokáig maradt fenn. Ugyanis 1927-ben olvashatjuk a 103.076/1927. K. M.-II. (XII. 7.) szám alatti miniszteri rendeletben, hogy az említett iskolákat 1909. márciusában feloszlatták, tekintettel arra, hogy valamennyi útmester és útbiztos már útmesteri kiképzést nyert. Ámde, hála az egyre gyorsabban fejlődő automobilizmusnak, *„...különösen érezhetővé vált a képzett műszaki személyzet hiánya. Ezért /..a miniszter../ elhatározta, hogy Budapesten, a m. kir. állami útigép javító teleppel kapcsolatban, annak területén és e célra alkalmas helyiségekben..."* újabb útmesteri iskolát nyit. Ez új iskoláról még részletesen szólunk.

Az első közúti törvény arról is rendelkezett, hogy a törvényhatósági utak fenntartásának irányítását ellátó útmesterek szolgálati viszonyáról minden vármegyei törvényhatóság szabályrendeletet alkosson. E szabályrendeleteknek az ebben a tárgykörben kiadott minisztériumi utasításban foglaltakat kellett belefoglalni, másrészt e szabályrendeletek csak akkor váltak hatályossá, ha azokat a minisztérium jóváhagyta. Idézzünk néhány előírást a Hajdú vármegyei szabályrendeletből [4]. A megyei törvényhatósági útmestereket a megye főispánja nevezi ki, ezért az útmesterek közigazgatási tekintetben a főispánnak, törvényhatósági jogú városok esetében a polgármesternek, míg műszaki tekintetben az ÁÉH főnökének vannak alárendelve. Hajdú vármegye a törvényhatósági úthálózatát az ÁÉH főnöke három útmesteri kerületre osztotta fel, ezért ott három törvényhatósági útmester tevékenykedik. Az útmestereknek képesítő vizsgán kell számot adniuk arról, hogy feladataik ellátásához kellő ismeretekkel rendelkeznek. A szabályrendelet itt felsorolja, milyen tárgykörökből kell az írásbeli és szóbeli vizsgát a jelölteknek, amelyek csaknem azonosak az útmesteri iskolák számára előírt tárgykörökkel.

Az utasítás ezután felsorolta az útmesterek feladatait. Nevezetesen az útmester felügyel a rábízott úthálózatra, irányítja annak karbantartását, s az előírt időközönként beutazza rábízott úthálózatát. S az útmester *„...beosztottjai az útkaparók, akiket az útmester szolgálatuk teljesítésére kioktat munkájukban útbaigazít és őket felügyeli, számukra a munkát kiosztja, de mindemellett velük emberségesen bánik s őket magáncélra nem használhatja...".* A kötelező útbeutazásai során ellenőrzi az ott folyó karbantartási munkákat, az útkaparók tevékenységét. Kijelöli a kavics-szállításokhoz szükséges tárolási helyeket, ellenőrzi a szállított kőanyag minőségét és mennyiségét. Gondoskodik arról, hogy az út felületéről a por, a sár, az esővíz és a hólé eltávolítása, illetve levezetése idejében megtörténjék. Gondoskodik a fák és fasorok telepítéséről és ápolásáról. Köteles gondoskodni arról, hogy a rábízott úthálózat mindenkor biztosan járható állapotban legyen. A forgalmat veszélyeztető helyzetekben, vagy jelentősebb útépítéseknél az ÁÉH-tól kapott felhatalmazás birtokában alkalmazhatja a forgalom korlátozását, vagy szüneteltetését. Rendkívüli esetben ilyet maga is önállóan elrendelhet, amiről azonnal köteles az ÁÉH főnökének jelentést tenni. Saját munkájáról rendszeresen naplót vezet.

A már említett *„kötelező közmunka"* volt a törvényhatósági, de részben az állami utak építésének és karbantartásának a pénzügyi és munkaerő forrása. A közmunka rendszere Mária Terézia óta változatlanul fennmaradt egészen a II. világháború végéig. A közmunkáról szólni e helyen nem feladatunk. Azonban a közmunka teljesítésének ellenőrzése és igazolása sok útmester életét keserítette meg. A közmunka lényege az volt, hogy minden olyan állampolgár, néhány kivételtől eltekintve, aki saját portával rendelkezett és igavonó jószága is volt, köteles volt a meghatározott munka-napszámot teljesíteni, vagy gyalogosan, vagy igavonó állataival. A megyei közigazgatás szervei évente összeírták községenként a közmunkára kötelezetteket s az útmesterek feladata volt az úthálózatuk melletti települések közmunka kötelezettei számára meghatározni, hogy ki, mikor és hol jelenjék meg a közmunkára. Ez nem csekély szervező munkát igényelt. A közmunkát pénzben is meg lehetett váltani. Tekintettel arra, hogy éppen a legszegényebb paraszti réteg volt az, amely csak természetben volt képes a közmunkát teljesíteni, a saját földjén elvégzendő munkát fontosabbnak tartotta a közmunka teljesítésénél, egyre több volt az olyan egyén, aki közmunkával tartozott. Ezekről az útmestereknek jelentést kellett tenniük az ÁÉH főnökeinek, akik azt összesítve továbbították a főispáni hivatalokhoz.

Az első világháború kitöréséig, 1914 nyaráig az útmesterek képzése változtatás nélkül folyt, az eredeti rendelet szerint. A ki-

jelölt tíz Államépítészeti Hivatalnál az eltelt tíz év alatt számos egyén szerzett útmesteri képesítést, azonban ezek pontos száma nem ismeretes. A világháború eseményei sokukat a harcterekre vitte, ahonnan többen nem térhettek vissza. Ennek eredménye lett, hogy *„...a tanult munkásokban és nyersanyagokban való hiány..."* egyre nyomasztóbbá vált [5]. A háború azután az európai központi erők kimerülése folytán 1918 őszén, a frontok összeomlását követően véget ért, a frontokról hazatérő katonák kikiáltják a köztársaságot, majd a forradalom megteremti a kommunista Tanácsköztársaságot, végül 1919 nyarán visszaállt az eredeti rend, megalakult a nemzeti kormány. A háború évei alatt tönkrement közutak, majd a román megszállás miatt kifosztott magyar közlekedés helyreállítására 1920-ban mindenekelőtt a vasutak, majd a közutak rendbehozatalára több közmunkát rendelt el.

Útmesteri bizonyítvány 1919-ből
Manual for state road inspectors, 1919


Útmesteri képesítési bizonyítvány

Kákonyi István törvényhatósági útmester, aki született 1884 évben Kalocsa községben Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyében, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye alispánjának 33401/1919 kig. szám alatt hozott határozata alapján a 32239 kig/1913 számu vármegyei szabályrendelet 1 §-ban előírt képesítési vizsgát alólírott bizottság előtt mai napon

megfelelő eredménynyel

letette, minek hiteléül részére ezen bizonyítvány, hivatalos pecséttel ellátva kiadatott.

Budapest, 1919 év szeptember hó 22 napján.

alispán helyett

az 1. közúti kerület felügyelője, minisztéri tanácsos.

fő jegyző

th. közmunka és útügyek előadója, t. főszolgabíró

a bpesti államépítészeti hivatal főnöke, minisztéri tanácsos.

A közutak kezelését változatlanul az Államépítészeti Hivatalok látták el s a területi végrehajtó munka irányítást az útmesterek végeztették az útkaparókkal, akiket egyre gyakrabban már útőrök néven emlegetnek. Ez idő alatt az útmesteri képzés változatlanul működik, aminek egyik közvetett bizonyítéka az *„Útmesteri Képesítési Bizonyítvány"*, amelyet 1919. szeptember 22. napján állít ki a Pest- Pilis- Solt- Kiskun vármegyei alispáni hivatal Kákonyi István törvényhatósági útmester számára, amely szerint ő *„...az alulírott bizottság előtt /.../ megfelelő eredménnyel letette..."*. A vizsgáztató bizottság tagjai voltak a vármegye alispánja, a vármegyei közmunka és útügyek előadója, főszolgabíró, a minisztérium közúti kerületi felügyelője és a budapesti államépítészeti hivatal főnöke. Hajdú megye törvényhatósági útmesterei *Molter Frigyes, Fehér Sámuel* és *Baranyi István*, Hajdúböszörmény, Debrecen és Kaba állomáshellyel. Fehér Sámuelről megjegyezhetjük, hogy ő az első között végezte el a nagyváradi útmesteri iskolát s szerzett útmesteri képesítést 1905-ben. A megyében csaknem a teljes úthálózatot a törvényhatósági utak teszik ki, amennyiben csak egy rövid, 5 km útszakasz állami út vezet át a megyén, mégpedig a Budapest - kolozsvári állami út egy szakasza. Érdemes itt megjegyezni, hogy 1901-ben a Hajdú megyei ÁÉH főnöke (Latinovics Mihály) mellett egy mérnök dolgozik (Kajáry Lajos) és egy műszaki tiszt (Lehmann Gusztáv). Az 1918. évben változatlanul három törvényhatósági útmesteri körzetre oszlik a törvényhatósági úthálózat, amelyen 67, egyenként 2-3 km hosszú útkaparói szakasz van, de ezekhez összesen csak 54 útkaparó állt rendelkezésre. A hiányzó helyeken napszámosokkal végeztették el a legszükségesebb feladatokat. A kötelező közmunka szolgáltatás változatlanul érvényben marad.

Az 1921. évben a kormány élére került gróf *Bethlen István* nekilát az ország újjáépítésének. Létrehozatja az „Országos Középítési Tanácsot" (60793/ 1921. K.M. (III.21.) sz.), amelynek véleményezési és javaslattételi jogkört biztosít. Majd az 1923. évi XVII. törvény *„A mérnöki rendtartásról"* rendelkezik, amely többek között elrendeli a mérnöki kamaráknak több szakmai albizottsággal történő felállítását. Mindezzel egy időben fokozatosan bővül az állami kezelésű utak hossza, amelyeknek ezelőtt megtörténik a szilárd burkolattal történő kiépítése. Így 1922-ben az ország állami útjainak hossza már 3680 km, míg a törvényhatóságoké, a vicinális utakkal együtt meghaladja a 23000 km-t. Egyébként is az 1923. évi XXX. törvény úgy rendelkezik, hogy a vicinális utak kezelése is a törvényhatóságok feladatává lesz. A kereskedelmi miniszter, aki egyben a közlekedési ügyek minisztere is, lehetővé teszi az útmesterek és az útkaparók számára, hogy egy tehenet, illetve egy tehenet és két lovat tartsanak s azokat a közút menti területeken és rézsűkön legeltethessék. *„... Az autóforgalom állandó fejlődése /../ szükségessé teszi új utak kiépítését, egyes állami utak átépítését, a községekbe vezető és csatlakozó utak kiépítését és az állami utakon hidak építését és azok megerősítését..."* állapítja meg preambulumában az 1930. évi XXXI. törvény, amely 50 millió Pengő összegű állami kölcsön felvételét határozza el. További fontosabb útvonalak kerültek teljes hosszukban állami kezelésbe. Többek között a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza, a Dunaföldvár – Kecskemét – Békéscsaba – Gyula és a Debrecen – Hajdúböszörmény – Polgár – Miskolc, valamint a Debrecen – Hortobágy – Tiszafüred – Füzesabony útvonalak.

1.4 Egy országos jellegű útmesteri iskola létesítése

A korábban említett, 1919-ben kelt útmesteri vizsga-bizonyítványt követően nincsen nyoma annak, hogy valahol is folytatódott volna az 1905-ben létrehozott útmesteri iskolák működése. De erről nem is lehetett szó, hiszen a trianoni békeszerződés nyomán, az erre kijelölt helyekből mindössze három, a Balassagyarmat, Pécs és Szombathely maradt a megcsonkított országban, öt akkor kijelölt város, Brassó, Lugos, Kolozsvár, Máramarossziget és Nagyvárad Románia, kettő pedig, Kassa és Nyitra Csehszlovákia fennhatósága alá került. Ezért a kereskedelemügyi miniszter 1927-ben kelt rendelete országosan egy útmesteri iskola szervezését határozza el, Budapesten. (103.076/1927. K. M.) Néhány részlet a miniszteri utasításból. *„...Az útmesteri iskola a Kereskedelemügyi m. kir. Miniszter felügyelete..."* alatt áll. Az iskola neve: *„Magyar királyi útmesteri iskola"*, helye Budapest, X. ker. Zugló, Lengyel utca 15. Célja *„...Az állami és törvényhatósági úgyszintén a községi közlekedési és közdűlő közutak és azok tartozékainak építésére, fenntartására és közvetlen felügyeletére alkalmas segédszemélyzetet nevelni..."* A iskola vezetőjét a *„...közúti szolgálatban álló mérnöki személyzet köréből..."* választja ki és nevezi ki a miniszter.

Az igazgató feladata az előadások pontos és szakszerű megszervezése, ellenőrzése, a hallgatók fegyelmi ügyeinek intézése, a gyakorlatok megszervezése és legalább egy tárgy oktatása. Az oktatást és a külső gyakorlatok irányítását és levezetését a közúti szolgálatból erre a célra kiválasztott mérnökök, mint tanárok és segédtanárok látják el. Mind a tanárok, mind a segédtanárok megbízatása bármikor visszavonható. A tanulók létszáma összesen egyszerre legfeljebb 30 fő. Tanulók közé felvehetők a már alkalmazásban lévő, vizsgát nem tett útmesterek, az ÁÉH-nál beosztott hivatali tisztek, a törvényhatósági és a vicinális utaknál alkalmazott útmesterek, útbiztosok közül azok, akik alkalmasaknak bizonyulnak az iskola elvégzésére, illetve azok, akik számára felettes hatóságuk az útmesteri képesítés megszerzését előírta. Felvehetők továbbá a volt királyi, vagy közös hadseregbeli azon altisztek, aki a korábbi rendeletek szerint erre jogosultságot szereztek, de ezek aránya a teljes létszám harmadánál nagyobb nem lehet. Végül felvehetők azok a polgári személyek, akik 20. életévüket elérték, de a 30.-at nem haladták túl. Ezek egészséges, feddhetetlen erkölcsi magatartású olyan egyének, akik legalább a négy középiskolát, vagy az ipari szakiskolát elvégezték, vagy kőműves-, kőfaragó-, vagy ácsmesteri vizsgával rendelkeznek, a magyar nyelvet anyanyelvi szinten bírják. Az iskolára a felvételt a kereskedelemügyi minisztériumhoz benyújtott kérvénnyel kell kérni.

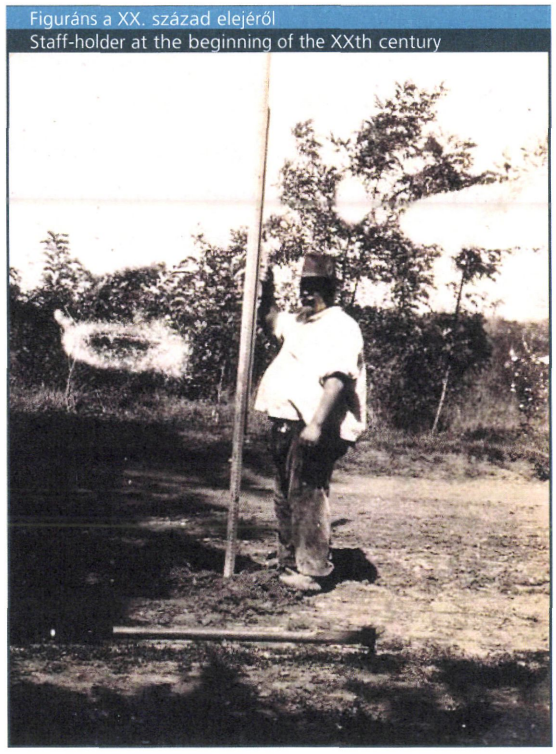
Az iskolai tanfolyam időtartama 10 hónap. Az oktatás minden év február 1. napján kezdődik. Az első évfolyam 1928. február 1-én indul. A gyakorlati képzés a nyári hónapokban, június 1. - július 31. között zajlik le, amelyen mérési és építési gyakorlatokat végeznek a hallgatók. A tananyagot az *„Útmesteri kézikönyv"* tartalmazza. Ám azon felül a következőket is oktatni kell:

- A geodéziai mérésekből a lejtmérést s azzal hossz- és kereszt- szelvények szerkesztését.
- A szögtükör használata mellett össz-rendezőkkel való mérési felvételek készítését
- Kiterjedten foglalkozni kell a szerkesztéssel, rajzolással és tervrajzok készítésével.
- Részletesen foglalkozni kell az anyagok ismeretével, főleg a kőanyagokéval és az egységár képzéssel.
- Az útmesteri szolgálat viszonyait ki kell terjeszteni a törvényhatósági útbiztosok, a vicinális és közdűlő utak építése és fenntartásának ismereteivel.

Összhangban kell tanítani az elméleti és gyakorlati tárgyakat. Az előadandó konkrét tantárgyak: számtan (heti 4 elmélet 3 gyakorlati órán), mértan (heti 5 elméleti és 6 gyakorlati órán). E két tárgy témaköre a számtan négy alapművelete, a törtszámokkal való műveletek, arányszámítás, hatványozás és gyökvonás, a síkidomok, a szögek és a testek térmennyiségeinek számítása. Ábrázoló mértanból ismertetni kell az alapfogalmakat és a síkmértani szerkesztéseket. A földmérés témaköréből mindenekelőtt ismertetni kell a mérőműszereket (szintező műszer és segédeszközei, függő-ón, szögdob és szögtükör, a *„Bauernfeind-féle"* prizma, mérőrúd, mérőlánc stb.) az ezekkel történő méréseket és a mérés eredményeinek feldolgozását, felszerkesztését. Gyakorolni kell a szintezési műveleteket, a patak és folyómedrek szelvényeinek felvételét. A térkép ismerete terjedjen ki a méretarányokra, léptékére, jelzéseire. Gyakorolni kell összefüggő helyszínrajzok készítését és egy megadott vonal kitűzését.

Az út- és hídépítés tárgyköréből oktatni kell kisebb tervek készítését, azok költségének kiszámítását. A földmunkáknál azok kitűzését, a tömegszámítást, a kőbányák művelési alapelveit, a gyeptéglázást, a fásítást, szivárgók készítését, kőhányások, kőrakatok és rézsűburkolatok építését. Az utak alapozásához a

„szekrény-kiemelést", magát az alapozást, a kavics ágyazat készítését, a kötő- és fedőrétegek építését. Ismertetni kell mind a hidraulikus, mind az aszfaltos kötőanyagok alkalmazását a burkolatok építésénél, továbbá a kőburkolatokat, azok fajtáit és építésüket. Külön tárgykör a kőműves munkák, mely tárgy keretében oktatni kell az alapozást, a felmenő falak, pillérek, hídfők, hídjármok és jégtörők építését. A hídmunkák keretében oktatni kell a különféle áteresztők és hidak építési technológiáit, különösen a boltozatok és a támfalak építését. Végül oktatni kell egy terv műszaki leírásának készítését, az építéshez érkező anyagok mikénti átvételét, az építési felügyelet ellátását, az építési napló vezetését és a kereseti kimutatás elkészítését. A fenntartás tárgykörében az utak tisztán tartását, a por és sár eltávolítását, a csapadékvizek levezetését és a keréknyomok eltüntetését. Az építőanyag ismerete keretén belül foglalkozni kell az útépítési kövek, a homok, homokos kavics, a mész, a portlandcement és a bitumen, a vasak fajtáival és tulajdonságaival. Az általános ismeretek kiterjednek a földrajz, a magyar alkotmány, a közúti törvény és egyéb irodai teendők ismeretére. Az útépítési gépek között ismertetni kell a gépkocsik, a motoros és gőzhengerlők, a kátrányozó és bitumenező gépek szerkezetét, működését. Végül oktatni kell a szépírást is.



Figuráns a XX. század elejéről
Staff-holder at the beginning of the XXth century

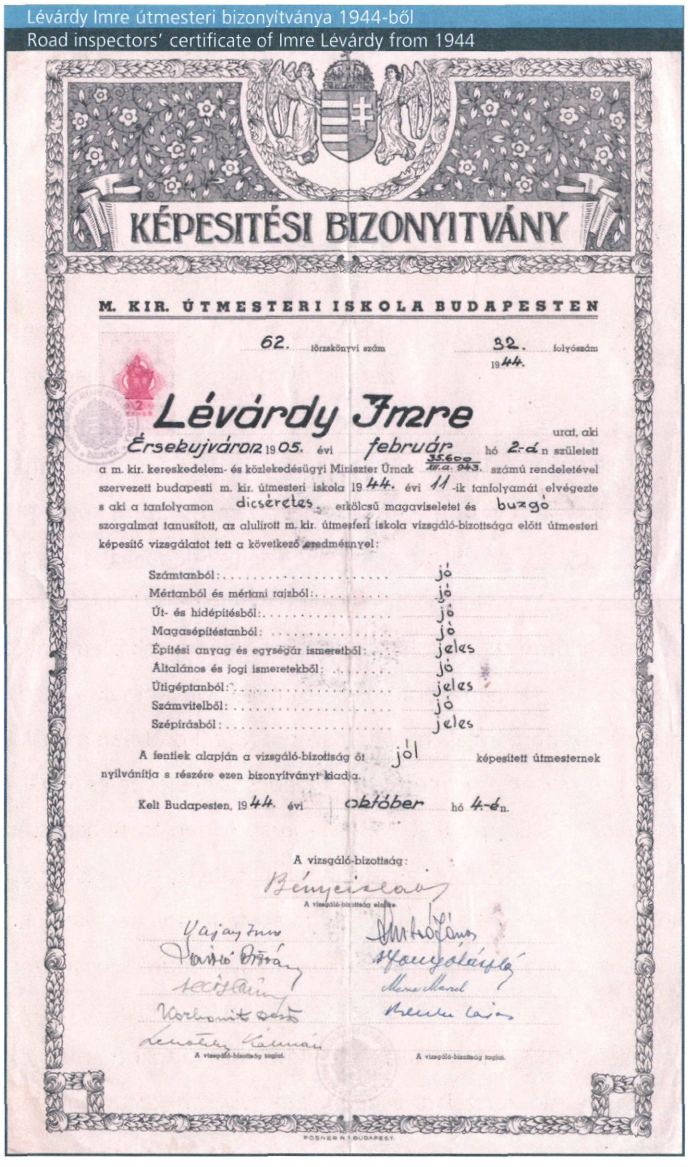
Az iskola fenntartójának gondoskodni kell a tantermekről és a hallgatók elszállásolásáról. Az étkezésről a hallgatók maguk kötelesek gondoskodni, amihez a tanév alatt havi ellátási pótlékot kapnak. A rossz tanulmányi eredményt felmutatóktól ezt a pótlékot tejesen, vagy részben meg lehet vonni. Az oktatás segédeszközeit a hallgatók díjmentesen használhatják, de tankönyvekről és íróeszközökről maguknak kell gondoskodniuk. A tanév alatt a hallgatók az iskola igazgatójának alárendeltjei. Tíz esetben előforduló igazolatlan mulasztás következménye az iskolából történő kizárás. A tanfolyam közben, három hónap elteltével közbenső vizsgát kell tenni. Aki ezen két, vagy több tárgyból megbukik, a tanárok javaslatára az igazgató az iskolából kizárhatja. Az év végi vizsgát egy arra kijelölt bizottság előtt kell tenni úgy, hogy minden tárgyból külön - külön minősítik a hallgatókat. Aki két, vagy több tárgyból elégtelen tudást mutat fel, 1 év múlva kiegészítő vizsgát tehet a bukott tárgyakból. Ha csak 1 tárgyból lett elégtelen, 3 hónapon belül javító vizsgát tehet. A záró vizsga kötelező tantárgyai: számtan és mértan, földmértan és a műszerek ismerete, út- és hídépítéstan, magasépítés, építési anyagok ismerete és egységárak képzése és végül általános és jogi ismeretek, valamint az irodai szolgálat, írás. A későbbiekben a vizsgaköteles tárgyak kiegészülnek úti-géptan és számviteli ismeretekkel, viszont elmarad az irodai szolgálatból teendő vizsga. Ezt igazolja egy 1944. október 4-én, a M. Kir. Útmesteri Iskola által Budapesten kiállított bizonyítvány is, amelyen a vizsga-bizottság tagjai között ott találjuk a szakirodalomból is ismert személyiségek közül Korbonits Dezső és Lehotzky Kálmán mérnökök neveit is.

Egy Hajdú megyei törvényhatósági közgyűlés 1928. január 16.-án tartott közgyűlésén arról határoz [7], hogy Bartha Dániel nevű útbiztost elküldik a 10 hónapos iskolára, mire egy miniszteri leirat [6] arról értesíti az alispáni hivatalt, hogy az útmesteri iskola nem 10 hónapos, hanem egy éves lesz. A budapesti útmesteri iskoláról egy Hajdú megyéből származó adat szerint 1931-ben az iskola záróvizsgájának időpontját november 27-re és 28-ra tűzték ki azzal, hogy a vizsgabizottság elnöke Cserey Aladár kir. műszaki főtanácsos. Ezt követi ismét egy miniszteri leirat [7], miszerint a budapesti útmesteri iskolát szünetelteti, a tanárok illetményét 1932. január 1. napjával be kell szüntetni. Ugyancsak a Hajdú megyei levéltárban található irat szerint [8] a korábban megalakult *„Útbiztosok és Útmesterek Országos Szövetsége és Segélypénztára"* nevű egyesület 1932. február 7. napján Budapesten tartotta évi közgyűlését, amelyen Rauschenberg Gyula kir. mérnök felolvassa Benke István kir. műszaki tanácsos beszámolóját a Washingtonban tartott nemzetközi útügyi kongresszuson szerzett tapasztalatairól. Ezekből az évekből ismert még az is, hogy a kereskedelemügyi miniszter rendeletével megváltozott az útőrök által viselendő karszalag. Éspedig ezentúl *„...a karszalag piros*

színű, tartós és vízálló posztóból készül, 10 cm széles /.. s azon../ rézbádogból sajtolt, koronás magyar címer erősíttetik...".[9].

A budapesti útmesteri iskola 1932-ben történt megszüntetését követő időszakról nincsen adatunk arról, hogy hol és milyen szervezetben folyt a tovább az útmesterek képzése. Egy bizonyos: A M. Kir. Útmesteri Iskola Budapesten, 62. törzskönyvi és 32. folyószám alatt 1944-ben útmesteri képesítési bizonyítványt adott ki, az érsekújvári születésű Lévárdy Imre nevére. Időközben 1938 és 1945 között lezajlik a II. világháború, amelynek végén az ország romokban hever, a közutak- és vasutakból alig maradt valami, ami használható. Mindezek ellenére a közutak felügyeletét az Államépítészeti Hivatalok változatlanul ellátják, sőt részben ők látják el a posta szerepét is. Mégpedig úgy, hogy a hivatalos levélküldeményeket egyik útőr adta át a másiknak s így például egy Hajdúnánásról elindított levélküldemény három nap alatt Debrecenbe jutott. A közútkezelés terén hozott első hivatalos intézkedés volt az, hogy a *„...közúti hálózat szakszerű kezelésének és fenntartásának fokozására és a háborús károk helyreállítására..."*

Lévárdy Imre útmesteri bizonyítványa 1944-ből
Road inspectors' certificate of Imre Lévárdy from 1944



KÉPESITÉSI BIZONYITVÁNY

M. KIR. ÚTMESTERI ISKOLA BUDAPESTEN

62. törzskönyvi szám 32. folyószám 1944.

Lévárdy Imre urat, aki Érsekujváron 1905. évi február hó 2-án született a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi Miniszter Úrnak 35.600/III.a.943. számú rendeletével szervezett budapesti m. kir. útmesteri iskola 1944. évi 11-ik tanfolyamát elvégezte s aki a tanfolyamon dicséretes erkölcsű magaviseletet és buzgó szorgalmat tanusított, az alulírott m. kir. útmesteri iskola vizsgáló-bizottsága előtt útmesteri képesítő vizsgálatot tett a következő eredménnyel:

Számtanból:	jó
Mértanból és mértani rajzból:	jó
Út- és hidépítésből:	jó
Magasépítéstanból:	jó
Építési anyag és egységár ismeretből:	jeles
Általános és jogi ismeretekből:	jó
Útigéptanból:	jeles
Számvitelből:	jó
Szépírásból:	jeles

A fentiek alapján a vizsgáló-bizottság őt jól képesített útmesternek nyilvánítja s részére ezen bizonyítványt kiadja.

Kelt Budapesten, 1944. évi október hó 4-én.

A vizsgáló-bizottság:

A vizsgáló-bizottság elnöke.

A vizsgáló-bizottság tagjai. A vizsgáló-bizottság tagjai.

POSNER A. T. BUDAPEST.

1945-ben létrehozták a **Közúti Kerületi Felügyelőség**-eket Budapest, Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged és Szombathely székhellyel. [10]. A Felügyelőség vezetője, akár a minisztérium, akár valamely ÁÉH létszámába tartozik is, közvetlenül a miniszter hatásköre alá tartozik és a feladatait is a miniszter határozza meg. Egy - egy felügyelőség hatáskörébe több vármegyei ÁÉH tartozott. Majd 1947-ben felállítják az **Országos Építés- és Közmunkaügyi Tanács**-okat, amelyek [11] ugyanezekben a városokban építési hivatalokat szerveznek az állami és egyéb közületi építések műszaki szolgálatának ellátására. Ez előrevetíti a közutak államosítását, ami 1948 nyarán be is következik.

1.5 A közutak államosítása

Az 1949. évvel kezdetét vette a közutak államosítása. Eszerint minden törvényhatósági kezelésben volt út, fokozatosan 5 év alatt, 1949. és 1953. évek között állami kezelésbe kerül. A hivatkozott rendelet szerint ez összesen 24.462 km hosszat kitevő úthálózatot érint. Az utakkal együtt átadásra kerül a törvényhatóságok teljes közúti személyzete (közúti mérnökök útmesterek, útőrök), valamint az útépítési és fenntartási eszközök. A kötelező közmunka-tartozásokat 1949.-től egy összegben kell a törvényhatóságoknak a kincstárhoz befizetni. Az állam kezelésébe történő átvételt az Államépítészeti Hivatalok főnökei hajtják végre. Az állami kezelésbe vétel alól kivételt képeznek a településken átvezető útszakaszok és a vasúti-, vagy hajóállomásokhoz vezető utak.

A kiegészítő 25200/ 1949.(V.17.) K. M. sz. rendelet értelmében az átvételt meg kell gyorsítani úgy, hogy az átvétel 1949. október 31. én befejeződjék. Még ugyanebben az esztendőben a 340/1949. MT sz. rendelet kimondja, hogy 1950. január 1. napjával létrehozzák az **Útfenntartó Nemzeti Vállalat**-okat és a 254/1949. MT sz. rendelet az **„Útigépjavító Nemzeti Vállalat"** nevét **„Útigépjavító és Kölcsönző Nemzeti Vállalat"** névre változtatja, azaz ezentúl útépítésnél használt gépek kölcsönzése is feladata lett.

Az útfenntartó nemzeti vállalatok létrehozásának körülményeit a 246/1949. (XI.26.) KM sz. rendelet. részletezi. Ezek szerint e vállaltok feladata *„...Az állami, városi és községi közutak fenntartása, azokon kisebb terjedelmű útburkolatok létesítése, bekötő utak építése, hidak kisebb fenntartási munkáinak elvégzése, kisebb, törzskönyvezés alá nem eső hidak építése és a kisebb*

helyi kőbányák művelése...". Ilyen vállalatok létesülnek minden megyeszékhelyen. (7. Ábra) Majd a következő évben, 1950-ben megalapítják a további, országos hatáskörű építési vállalatokat is (**Aszfaltozó és Kövező N. V., Betonútépítő N. V. és a Makadámút Építő N. V.**).

Összefoglalás

Magyarország közúti hálózatának szilárd burkolattal történő kiépítése mérnöki irányítás mellett a XVIII. század közepe táján indult meg. Az országot uraló Habsburg kormányzat az állami építkezések szakszerű irányítására elrendeli az Országos és Megyei Építészeti Igazgatóságok létrehozását. Minden megyei önkormányzat köteles volt mérnököt alkalmazni a vízi-, a magas- és a közúti építkezések előkészítésére és lebonyolítására. A közutak kialakítása és azok fenntartása, jellegénél fogva területileg a legkiterjedtebb lévén, a legkiterjedtebb igazgatási és fenntartási szervezetet igényelte. Ezért vármegyénként több útmesteri körzetet szerveztek, amely körzetek úthálózatának műszaki ügyeinek intézését az útmesterekre bízta. Kezdetben elegendő volt, ha az útmester írni, olvasni és számolni tudott és valamilyen iparos szakmának (ács, kőműves) mestere volt.

Ahogyan növekedett a kiépített úthálózat hossza s vele a közúti forgalom nagysága, úgy vált szükségessé, hogy az útmesterek az utak szerkezeti kialakításában egyre több ismeretre tegyenek szert. Ez vezetett oda, hogy az Építészeti Igazgatóságok szerepét 1876-tól a megyei Államépítészeti Hivatalok vegyék át, ahol a közutak műszaki ügyeit mérnöki képesítésű szakemberek intézték. E hivatalok területi szakemberei lettek az útmesterek, akiktől immár több irányú műszaki ismereteket is megkövetelték. Ezeket az ismereteket kezdetben a gyakorlat során szerezték meg. A XIX. század utolsó éveiben megszületett első közúti törvény nyomán 1903-ban létrehozzák az útmesteri iskolákat, az országban tíz helyen s ezekben fokozatosan minden, már alkalmazásban lévő útmester és e pályára térni szándékozó egyén megszerezhette az útmesteri képesítést. Az első világháború végén ezek az iskolák megszűntek s a közlekedési szaktárca csak esetenként szervezett tanfolyamokon képeztette ki az útmesterek személyi állományát.

IRODALOM

[1] Tóth Andrásné - Polónyi Nóra: A magyar állami műszaki szervezet kezdetei (in: Levéltári közlemények, Bp.)

[2] „Debreczen - Nagyváradi Értesítő", 1851. évi április 22. szám

[3] Hajdú-Bihar megyei Levéltár (HBmL) IV.B. 902/a - az 1905. év márc. 5.-i megyei tvh. közgy. 5/1341 sz. határozata

[4] HBmL IV.B.905/b - 141 fasc. 2405/1812. sz. irat

[5] Halmi Gyula: A világháború gazdasági okai és várható következményei (in: Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, 1915. évi 22. sz.)

[6] 63086/1928. K.M. II. (II.27.)

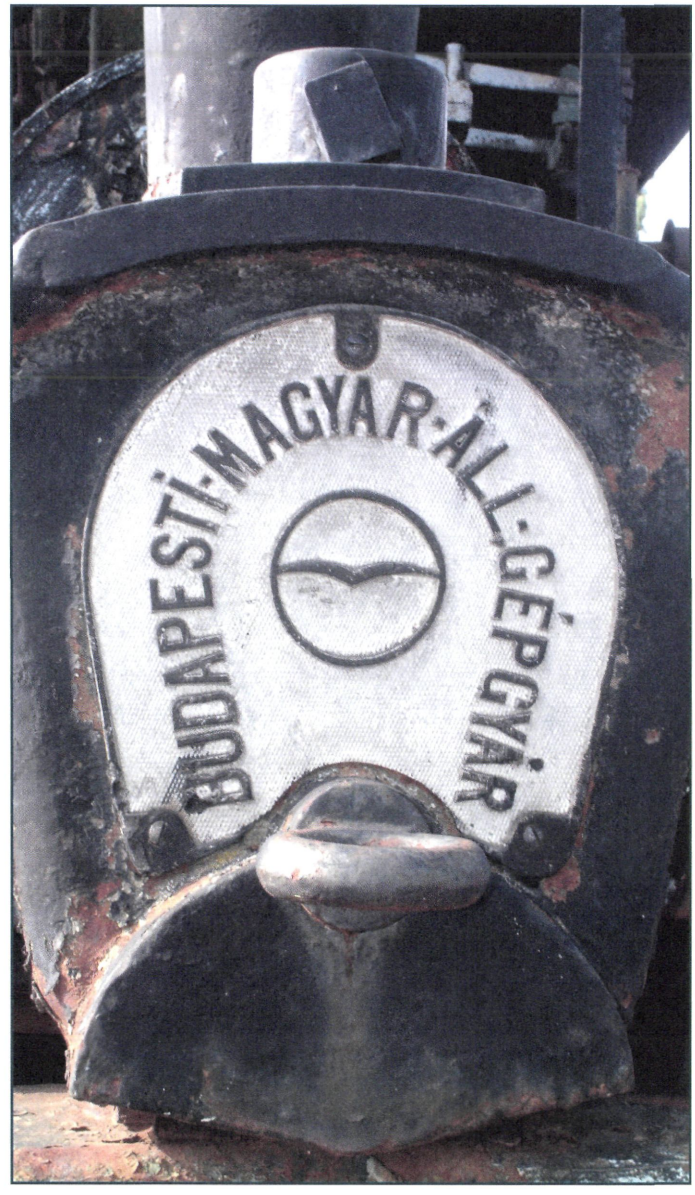
[7] HBmL 905/b 221. fasc. 11900/1931 sz. irat s benne a 8836/1931. K. M. II./1. (XII.31.) sz. leirat

[8] HBmL IV.B. 905/b. 230. fasc. 3497/1932 sz. irat

[9] 48.335/1933 K. M. I.a. sz. rend.

(10) Magyar Közlöny 1945. évi 33. sz. (V.20.) 5400/1945. K. K. M. sz. remd.

(11) Magyar Közlöny 1947. évi 126. sz (VI.7.) 2200/1947. É. K. M.



VII. Szakmatörténeti tanulmányok

2. Az üzemmérnökségek története

Bevezetés

2004-ben „Az üzemmérnökségek 30 éve" címmel kiállítás és részletes tanulmány készült. [1] Jelen összefoglaló nem kivonata ennek, hanem igyekszik az ebben foglaltakat az egyes korszakok körülményeire (forgalom, útállapotok, stb.), az átszervezések okaira rámutatni.

A hivatkozott tanulmány, a példaszerűen említett irodalommal együttesen alkalmas az üzemmérnökségek megismerésére.

Az autópályák üzemmérnökségeiről ebben az írásban kevés szó esik, részben azért, mert más volt fejlődésük, részben azért, mert ezekről bőséges irodalom áll rendelkezésre. Pl.: [2]

2.1 Az államépítészeti hivatalok idejében (1868-1950)

Az úthálózat az 1890-ben megalkotott I. törvénycikk, az „Út-törvény" („Törvény a közutakról és a vámokról") szerint alapvetően: állami, törvényhatósági- és községi (vicinális) utakból állt. Ezeket költségvetésből, megyei útalapból, ill. közmunkából tartották fenn.

Kezdetben az úthálózat nagy része kiépítetlen volt, majd fokozatosan, főleg makadámburkolattal épült ki (1950-ben a hálózat 81%-át tette ki). A földutak aránya még 1950-ben is jelentős (7%) volt, kő- beton- és aszfaltburkolat kevés (12%) volt. [3]

Az utak forgalmában a személygépkocsik száma (max. 30 ezer) a fogatolthoz képest csekély volt.

Az utak fenntartásában az adottságoknak megfelelő volt a megyénként szervezett Államépítészeti Hivatalok működése. Említésre méltó, hogy az állami utak mellett a törvényhatóságok műszaki ügyeit is ezek intézték.

Az utak felügyeletét, javítását útmesterek irányításával útkaparók/útőrök végezték. [4] Az állami utakon már 1866-ban 208 útmester és 1352 útkaparó tevékenykedett. [5]

A makadám-utakat kézi szerszámokkal az útkaparók elfogadható állapotban tudták tartani, bár nagy volt a kigödrösödött utak javítására felhasznált kőanyag mennyisége, pl. 1941-ben 57 m^3 zúzottkövet terítettek el km-ként, összesen 332 ezer m^3-t az említett évben. [4] Fokozatosan úthengereket is alkalmaztak, ez javította az útállapotot. A főutakon (ezek hálózatát 1934-ban jelölték ki) általában állandó: beton-, kő-, aszfaltburkolat volt, ezek fenntartásában vállalatok is részt vettek. Az útfenntartás minisztériumi irányítású volt, pontosan szabályozva az államépítészeti hivatalok, az útmesterek, az útkaparók munkáját. [6]

Az útmestereket 10 hónapos tanfolyamon képezték, az útkaparók hivatalos, megbecsült személyek voltak. [4] A 82 éve jól működő, kis létszámú mérnöki hivatalokat 1950-ban „elvi" okokból megszüntették úgy, hogy gyökeresen mindent megváltoztattak.

2.2 Megyei tanácsi irányítás, útfenntartó vállalati munka (1950-54)

Az úthálózat 1948. után változott, ekkor a törvényhatósági utakat állami kezelésbe vették. [4]

Az úthálózat a háborús pusztítás következtében igen rossz állapotba került. Kedvező volt, hogy 1950-től már útépítési, korszerűsítési munkák készültek. A forgalomban a személygépkocsik aránya a korábbiaknál is kisebb volt (fogatolt 88%), ennek ellenére, helyesen, 1950-54-ben a megépült 1000 km-nyi útból kb. 500 km állandó burkolatú volt. [7]

Az útfenntartás megyei irányításában az államépítészeti hivatalok állományából átvett néhány mérnök részt vett, az útőrök (ekkor már hivatalosan így hívták őket) új, vállalati (jövedelmezőségi) szemlélettel, brigádokban dolgoztak, a 340/1949. MT rendelet alapján létrehozott megyei útfenntartó vállalatoknál. A több mint 22 ezer km-nyi makadámút javítására évente kb. 1 millió m^3 kőanyagot terítettek el, ezek járhatóságának érdekében már 1953-ban kísérletek történtek portalanításukra. [7]

A bevezetett gyakorlat nem vált be, ezért négy év múlva változott a szervezet. [4]

2.3 Közúti kirendeltségek irányítják az útfenntartást (1954-58)

Az úthálózat nem változott, az útállapot rossz volt, a forgalom kismértékben csökkent. [8]

Minisztériumi irányítással (IX. Út-, Hídosztály) 12 közúti kirendeltséget szerveztek: Budapest, Debrecen, Eger, Miskolc, Győr, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár, Zalaegerszeg székhellyel. Említést érdemel, hogy

1945-ben még 25 államépítészeti hivatal működött.

Az eddigi 19 útfenntartó vállalatot 12 közúti üzemi vállalattá alakították, a korábbitól eltérő feladatkörrel. [4]

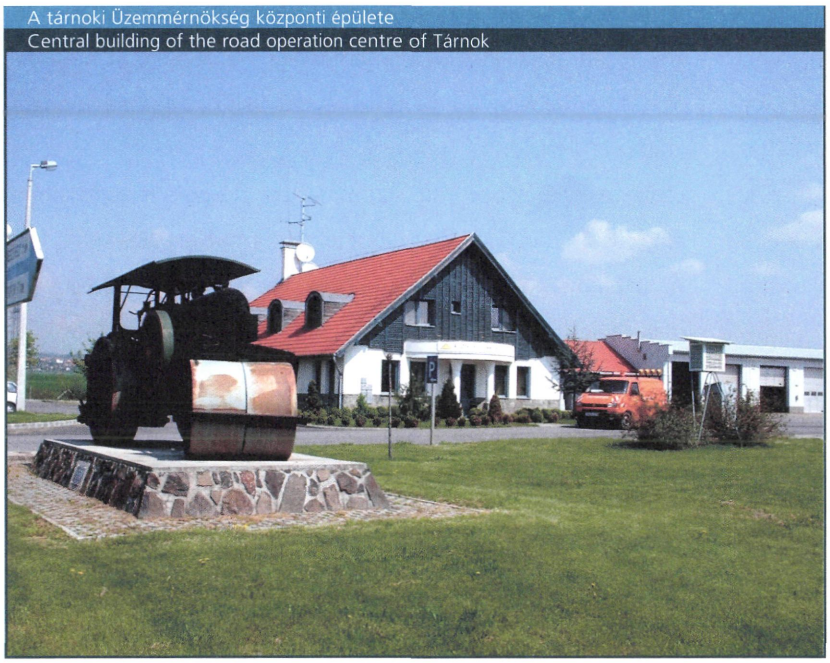
A kirendeltségek munkája több megyét érintett, ez nehezítette munkájukat, ennél is nagyobb gond volt a makadámutak járhatóvá tétele (folyékony, ill. higított bitumennel) [9]

2.4 Közúti igazgatóságok az útmesterségek megszervezéséig (1958-68)

Az úthálózat hossza alig változott, kedvező tendencia volt a makadámburkolatok „pormentessé tétele", mert ezzel megszűnt ezek bordásodása, állandó kátyúsodása. Előrelépés volt az is, hogy az utakat ebben az időszakban 5000 km hosszon korszerűsítették. [10]

A személygépkocsik és különösen a motorkerékpárok száma gyorsan nőtt: 1958-ban 18 ezer személygépkocsi és 180 ezer motorkerékpár volt. Az utakat forgalmuk alapján (1963-ban volt forgalomszámlás) újból meghatározták: 3120 km-rel csökkent a főúthálózat, s lényegében alig változott ez napjainkig. [4] A jól működő kirendeltségeket közúti igazgatóságokká fejlesztették, szabályozva a hatósági-, építtetői- és fenntartói feladataikat (20/1958. KPM sz. utasítás).

A tárnoki Üzemmérnökség központi épülete
Central building of the road operation centre of Tárnok



Az utak, hidak fenntartása továbbra is egyéni útőrökkel történt, akiket szakaszmérnökök alá tartozó szakasztechnikusok irányítottak. Az útőrök száma 1966-ban 4644 volt, korábban ennél többen végeztek fenntartást. [10] A szakasztechnikusi körzetek száma 180-190 volt (150-170 km-ként). A burkolatállományt egyre kevésbé lehetett kézi szerszámokkal fenntartani, ezért 1959-ben elkezdődött az útfenntartás kisgépesítése (mezőgazdasági eszközök, porfúvók, bontókalapácsok, stb.). A gépesítés az útőrök brigádokba vonását tette szükségessé (3-6 fő), ezzel létszámot és költséget lehetett megtakarítani. [11]

A gépesített brigádok rendszerének kialakítása a KPM Közúti Főigazgatóság (1964-től működött) elemző munkája alapján történt (23/1966. KPM Főig., majd 755440/1967. KPM Főig. utasítás). Az út és hídfenntartás: motoros útőrök (60-80 km-ként) kisbrigádok (5-6 fő) és gépláncok közreműködésével történt, 350-400 km-es útmesteri körzetekben. Három igazgatóságon kipróbált rendszer tapasztalatai alapján vezették be ezt a szervezetet, mely 1968-ban 86 útmesterséggel már teljes volt, átlag 63 fővel (4126 útőr és 1343 gépkezelő tevékenykedett ekkor), a rendelkezésre álló géppark 540 millió Ft értékű volt. [10, 12]

Az útmesterségeket telephellyel is el kellett látni – korábban csak kisebb bérlemények voltak. Az igazgatóságok igyekeztek megfelelő helyen, kellő területű telken, szerény kivitelű épületeket emelni: 1966-68-ban 58 millió forintot fordítottak erre a célra. [3]

Figyelemre méltó az útmesterségeknek a makadám utak járhatóvá tételében végzett hatalmas munkája: évi több ezer km út portalanítása. Erre igen nagy szükség volt, mert a járművek száma erőteljesen: 10 év alatt kb. a tízszeresére nőtt. [3, 8] Nemcsak az útállapot javításában, hanem forgalomtechnikai munkákban: burkolatjelek, jelzőtáblák festésében, nyári- és téli forgalombiztosítási munkában is érdemi előrelépést sikerült elérni.

Kedvező volt az 1963-ban hozott döntés, mely szerint fokozatosan, 1970-ig megyénként alakították ki a közúti igazgatóságokat.

2.5 Útmesterségektől az üzemmérnökségekig (1968-1974)

Az úthálózat korszerűsítése a korábbinál kisebb ütemben folytatódott (mintegy 2000 km), a portalanítás azonban befejeződött. Mindezek mellett az útállapot a kedvezőtlen időjárás és a gyorsan növekvő számú és súlyú gépjárművek miatt (két és félszeres volt ekkor a növekedés) romlott: 1966-70 között négy alkalommal, az úthálózat átlag 7%-a olvadási kárt szenvedett [15], ráadásul a téli forgalomban 1969-70 telén óriási fennakadások voltak. Az úthálózatot ért elemi károk (olvadási kár, téli időszak nagymértékű forgalmi fennakadásai) mellett a forgalom növekedése miatt, egyre nagyobb hosszúságban elégtelen lett a teherbírás még a főutakon is és az átlagszélesség az

Az új, korszerű sótároló épülete a szombathelyi Mérnökségen
The building of the new and modern salt storage at the road operation centre of Szombathely



utak 36 %-nál a minimális 6 m-es igényt nem érte el.

A Közlekedési és Postaügyi Minisztériumban (KPM) 1970. évben az útügyek irányításában végrehajtott jelentős személycserék ennek következményei. Az új vezetés megerősítette a megyei igazgatóságok önállóságát, elismertségét, lehetőséget biztosított jelentős bérfejlesztésre, aminek eredményeképpen növekedett az útfenntartásban a mérnökök és egyéb szakemberek (gépkezelők, szakmunkások) száma.

Erőteljes gépesítést irányzott elő a közúti építő vállalatoknál is (aszfaltkeverőtelepek, korszerű bedolgozó gépek, stb.), így jelentősen növekedett az országban a melegaszfalt-termelés mennyisége. A nagyobb költségű és időigényes útkorszerűsítési munkák helyett a burkolatok szükséges szélesítése és aszfaltbetonnal történő megerősítése nagy ütemben megindult, elsősorban vállalati kivitelezésben.

A folyamatosan növekvő hosszúságú, korszerű aszfaltbeton-kopórétegű utakon gyorsult a forgalom, ennek biztonsága érdekében fokozott igény jelentkezett a jelzésrendszerek (burkolatjelek, közúti táblák) és egyéb közúti tartozékok kihelyezésére, folyamatos ellenőrzésére. Az új minisztériumi vezetés komplex tevékenységként az útüzemeltetés fogalmát vezette be, először a szakmai körökbe, majd a közvéleménybe. Látványos előrelépés történt a téli időszak forgalombiztosítása terén: új, korszerű hóekék, hómarók és sószórók beszerzésére került sor (UNIMOG program).

1974-ben a síkosság elleni védekezésben 30%-os arányú volt a só alkalmazása és 474-re emelkedett a hó-eltakarító eszközök száma. [10, 17]

Az útüzemeltetés komplex téli, nyári tevékenységgé fejlődött, amelyet már üzemmérnökségi szervezetben lehetett jól ellátni.

Az útmesterségek technikailag és szervezetileg megerősítve, fokozatosan átalakultak üzemmérnökségi szervezetbe. A hírközlés és az informálás az üzemeltetés részévé vált országosan, megalakult az UTINFORM.

Lényeges előrelépés volt az útmesteri telepek fejlesztésében, amelyet az UVATERV által kidolgozott irányelvek segítettek. [18]

Az üzemmérnökségek kivették részüket a 6 m-nél keskenyebb utak szélesítésében: 1974-ben már 5,2 m volt az országos utak átlagszélessége. Ehhez 19 millió m^2 útalapot kellett építeni. [3]

Figyelemreméltó, hogy a létszám a gépesítésnek köszönhetően nem nőtt, hanem csökkent: 1974-ben 4817 fő volt. [10]

2.6 Az üzemmérnökségek hős/fénykora (1974-83)

Az úthálózat hossza érdemben nem változott, ezen belül azonban már közel 200 km-nyi gyorsforgalmi út volt (1968-ban 52 km volt) és rendkívül sok: 10 ezer km aszfaltbeton burkolat épült, közel nyolcszorosára nőtt ezzel a korszerű burkolatok hossza. [8]

A személygépkocsik száma: 490 ezerről több mint 1,2 millióra növekedett. [8]

Az útállapot lényegesen javult: az állagmegóvásban szerepe volt az üzemmérnökségi gépláncok évi több mint 3000 km-en készített felületi bevonási és a házilagos profiljavító, pályaszerkezet-erősítő munkáinak (évi 600 km). [14]

Az üzemmérnökségek nem részletes utasítás alapján és nem egy időben, hanem az adottságoknak megfelelően szerveződtek meg. Alapvető igény volt, hogy az útmesterségek helyébe lépő egységek vezetői felsőfokú végzettségűek legyenek. Az igazgatóságok adatai szerint 1972-73-ban 12, 1974-ben pedig 44

üzemmérnökség alakult, 1983-ra számuk 73-ra nőtt. [1]

Az útüzemeltetés folyamatosan újabb feladatokkal bővült, többek között a forgalmi rend meghatározásával és annak kialakításával. Igen nagy feladatot jelentett a burkolatjel-festés és a közúti táblák fényvisszaverő kivitelű elkészítése, amelyet első időszakban az igazgatóságok házilag végeztek, majd később külső vállalkozások gyártottak. Ezekre a feladatokra több igazgatóságnál ú. n. központi üzemmérnökségeket szerveztek.

Az üzemmérnökségi létszám a megnövekedett feladatok ellenére csökkent: 4817 főről 4110-re, ezen belül 1983-ban 1813 útüzemeltető és 2297 gépkezelő, gépkocsivezető volt. [10] A gépállomány értéke viszont jelentősen nőtt, 1009 millióról 2809 millió Ft-ra. [10] A telepek felmérése 1978-ban megtörtént és irányelvek készültek a további fejlesztésre. [25, 26]

Kevéssé ismert és hangoztatott tény, hogy már az üzemeltetés, fenntartás fénykorában is csökkenő létszám mellett, anyagi okokból, rákényszerültek az üzemmérnökségek, hogy külső megrendelőknek (főleg tanácsok) útfenntartási munkákat végezzenek, s bizony ez akadályozta munkájukat az országos közutakon. Az utak állapota így is, a korábbihoz képest, lényegesen jobb volt. Korszakos előrelépés volt 1979-ben az utak, hidak megfelelőségi értékelésének kidolgozása és az értékelés elvégzése. [27]

2.7 Az összevont igazgatóságok üzemmérnökségei (1983-90)

A jól működő igazgatósági szervezetet – érdemi indoklás nélkül – 1983-ban hatóságtalanították, és 9 igazgatósággá vonták össze (1/1983. KPM sz.)

Az új igazgatósági székhelyek: Budapest, Győr, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Szolnok, Szombathely, Veszprém. A megszüntetett igazgatósági székhelyeken kis létszámú koordinációs/megyei főmérnökségeket hoztak létre és a hatósági jogkör helyett útkezelői hatáskör lett. [28]

Az úthálózat továbbra is 30 ezer km körüli volt, lassult az aszfaltbeton burkolatok építése: évi 160 km a korábbi időszak 640 km értékkel szemben. [8] A forgalom továbbra is erőteljesen nőtt: 700 ezerrel több személygépkocsi közlekedett, a nehéz járművek száma pedig közel a duplájára (225 ezerre) nőtt. [8]

A pénzügyi feltételek ugyanakkor romlottak. Az átszervezés alatt is önállóan, megfelelően végezték munkájukat az üzemmérnökségek: burkolaterősítéseket és bitumenemulziós bevonatokat készítettek, évente az úthossz mintegy 12%-án. [14]

Az önkormányzatok bérmunka-igénye tovább nőtt, egyes igazgatóságoknál ezért gépláncokat, belső építésvezetőségeket szerveztek. [1]

Kedvező hatású volt a korábban felállított Körzeti Minőség-felügyeleti Állomás-ok (KMFÁ) munkája. Fejlődött, korszerűsödött a gépállomány és az üzemmérnökségi telepek is.

A megyénkénti igazgatóságok összevonása azonban nem járt kedvező eredménnyel, az együttműködésben és a szakmai irányításban sok nehézség, probléma jelentkezett.

2.8 Ismét megyénkénti igazgatóságok (1991-96)

A rendszerváltozás a korábbi megyénkénti szervezet visszaállítását hozta (2/1990. KHVM sz. rendelet), és egy sor más szervezeti intézkedés is történt, pl. az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) megalakulása, a hatósági jogkör azonban nem került vissza.

ROCLA-típusú vasbetoncső-áteresz építése Zala megyében,
Construction of reinforced pipe culvert in Zala county



Ebben az időben megalakultak az autópálya-építő koncessziós szervezetek, gyorsult a gyorsforgalmú utak építése. [29] A közúthálózat burkolat-összetétele alig javult, pedig a forgalom tovább nőtt: 1996-ban már 2,2 millió személygépkocsi és 300 ezer tehergépjármű közlekedett az utakon. [8] Az elégtelen pénzügyi források miatt csökkent a fenntartási munka, s romlott az útállapot. Banki hitelekkel sikerült beindítani az út- és hídfenntartási programokat.

Az üzemmérnökségek életében változást hozott ez az időszak: csökkenő saját fenntartási feladat mellett nőtt a vállalkozási tevékenység. Fontos szabályozás volt az 1991-ben elkészített **Ideiglenes Közútkezelői Szabályzat**, mely alapja lett az üzemeltetési- és fenntartási munkák tervezésének. Sajnálatos, hogy kellő pénzforrás nem állt rendelkezésre ezen szabályozás elkészülte után sem. [30]

1992-ben munkabizottság jött létre az üzemmérnökségek átalakítására, egységesítésére. A létszám csökkent: 1996-ra az 1983. évihez képest 34 %-kal. A létszámgondokat a közmunkások foglalkoztatása enyhítette.

2.9 Közhasznú társaságok üzemmérnökségei (1996-tól napjainkig)

Az úthálózat fejlődése lassult, az aszfaltburkolatok aránya és a burkolatszélesség tekintetében, csökkent az útfenntartás teljesítménye, miközben a forgalom tovább nőtt. Az útüzemeltetés tekintetében jobb a helyzet.

Az államháztartási reform keretében 1996-ban – 129 év után – megszűnt a közút fenntartásának költségvetési gazdálkodási rendszerben történő működése, és a dolgozók közalkalmazotti státusza (15/1996. KHVM rendelet). Az igazgatóságok közhasznú társaságokká alakultak és éves üzleti terv alapján működtek. A fenntartási és üzemeltetési munkákra vállalkozási szerződést kötöttek a minisztériummal és az útfejlesztések lebonyolítását megbízási szerződés formájában látták el. Az üzleti tervben, működésük gazdasági egyensúlya érdekében, előre tervezni kellett a külső vállalkozási munkák bevételeit, amelyek eredménye újabb közhasznú tevékenység forrása lett. Több szervezeti változás is bekövetkezett, pl. az Állami Közúti, Műszaki és Információs Kht. (ÁKMI) létrejötte.

Meghatározó szabályozás volt a 6/1998. (III.1.) KHVM rendelet, mely korlátozta a végezhető munkák körét. Ebből következett létszámban és gépi felszereltségben a visszafejlődés (privatizálás), a keverőgépeket, a bitumenszóró és a zúzalékterítő gépeket eladták.

A közhasznú társaságok összlétszáma 1996-ban 800 fővel 5508-ra csökkent, 2004. évebn 3963 fő az állományi létszám, s ebből 3141 az üzemmérnökségi. Napjainkban az állományi létszám 4609 fő, a 80 üzemmérnökségen 3133 fő dolgozik. Az új közútkezelő szervezetek megerősödése után megkezdődött a közúti üzemmérnökségi telepek fejlesztése, felújítása (sótárolók, zárt kocsimosók épültek).

A gépi felszereltségben is változás következett be, pl. a brigádszállító és útellenőrző kistehergépkocsik terén, rakodógépek, tehergépkocsik, burkolatjavító gépkocsik állományában. A téli útüzemeltetésben a nedvesített sószórók beszerzése jelentett előrelépést. Napjainkban üzemmérnökségenként átlagosan 7 hóekézésre és sószórásra is alkalmazható gép található.

Az útfenntartás és üzemeltetés országos irányításában jelentős változást hozott a **Magyar Közút Kht.** (MK Kht.) megalapítása 2005. október 1-jén, mely országos hatáskörű szervezet a megyei közhasznú társaságok, valamint az ÁKMI Kht. összeolvadásával jött létre, alapítója a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM). Az MK Kht. a megyékben, ú.n. területi igazgatóságok szervezetével irányította az üzemmérnökségeket, amelyek működési területe (úthálózata) nem változott.

E tanulmány írásakor történik az útfenntartási és üzemeltetési feladatok irányításának regionális szintű kialakítása. Az üzemmérnökségek irányítását a 2007. április 1-jétől 5 regionális főmérnökség végzi (például a Közép-Magyarországi Regionális Főmérnökség irányítja Pest, Nógrád és Fejér megye üzemmérnökségeit, valamint a tatabányai, esztergomi, gyöngyösi és jászberényi üzemmérnökséget, így összesen 16 üzemmérnökséget). Az üzemmérnökségek működésénél továbbra is tapasztalható a külső vállalkozások arányának növekedése a saját tevékenységhez képest. Stratégiai cél az 50-50%-os arány elérése. Jelenleg az üzemmérnökségek átlagos létszáma 39 fő.

Összefoglalás

A szervezett útfenntartás kezdettől (1867) megyénkénti államépítészeti hivatalok felügyeletével, útmesteri irányítással, útőrökkel történt.

1950-54 között változott a rendszer: megyei tanácsi irányítással útfenntartó vállalatok végezték az utak fenntartását, ám ez nem vált be, ezért előbb 12 megyei kirendeltséget, majd 1958-ban ugyanennyi közúti igazgatóságot szerveztek. Az utakat szakaszmérnökök, szakasztechnikusok irányításával, 5-7 km-es útszakaszért felelős útőrök gondozták.

A motorizáció pormentes burkolatot igényelt, ezeket csak gépekkel, kisebb-nagyobb brigádokkal lehetett fenntartani, ezért megindult a gépesítés, módosították a szervezetet.

1966-68-ban 350-400 km-enként útmesteri körzeteket alakítottak ki motoros útőrökkel, 5-6 fős kisbrigádokkal és gépláncokkal. Az útmesterségeket telepekkel látták el. 1970-től az egyre növekvő gépkocsiforgalom szükségessé tette az utak szélesítése, erősítése mellett a fokozott forgalomtechnikai munkát, az új szemléletű útüzemeltetést. Ennek keretében felgyorsult az útfenntartás gépesítése, és 1972-től jobb feltételeket biztosítva folyamatosan üzemmérnökségekké alakították át az útmesterségeket. A rugalmas, ütőképes szervezetek máig alapját képezik az útüzemeltetésnek- és fenntartásnak.

A közúti igazgatóságokat 1983-ban átszervezték, 1990-ben visszaállították a megyei szervezetet, majd 1996-ban közhasznú társaságokká alakították át. Ezek a változások nem műszaki igényből fakadóak voltak, s csökkent az üzemmérnökségek útfenntartási teljesítménye.

Az üzemmérnökségek műszaki feltételei megalakulásuk óta javultak, személyi állományuk jelentősen csökkent, jelenleg érdemben csak útüzemeltetési munkákat végeznek, s jelentős mértékű munkát kénytelenek külső megrendelők részére végezni.

Irodalom

[1] Az üzemmérnökségek 30 éve. (szerk.: Dávid Tivadar, Simonyi Alfonz, Dr. Tóth Ernő), Közúti Szakgyűjtemény, Kiskőrös, 2005.

[2] Szabó László: Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből, Bp. 1999.

[3] Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat 30 éves fejlődéséről, KÖTUKI 37. kiadványa

[4] Hanzély János: Magyarország közútjainak története. UKI 14, Bp. 1960.

[5] Fest Vilmos: Magyarország állami és országos útjai. Statisztikai és nemzetgazdasági közlemények, MTA 1866.

[6] A Magyar Királyi Államépítészeti Hivatalok szolgálatára vonatkozó Általános Utasítás, Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium, Bp. 1912.

[7] Tóth László: Magyarország közútjainak története. KHVM KF, Bp. 1995.

[8] A magyar országos közúthálózat fejlődése, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, 2006.

[9] Kiss Béla: Makadámpályák portalanítása és itatásos hengerlés folyékony és higított bitumennel, MSz 1957. 9-10. sz.

[10] A közúti adminisztráció Magyarországon. ÖKO-INFRA Kft., Bp. 1995.

[11] Körmendy József: Az útfenntartás kisgépesítése, MSz 1961. 9. sz.

[12] Procházka Miklós: Az útfenntartás területi szervezetének és módszereinek fejlesztése, MSz 1969. 2. sz.

[13] Brunner László: Útügyi igazgatás, szervezet és útgazdálkodás (résztanulmány), Magyarország közútjainak története 1960-1990. KHVM KF, Bp. 1992.

[14] Dr. Tóth Ernő: A magyar útgazdálkodás 50 évének áttekintése, KMSZ 1997. 12. sz.

[15] Dr. Boromisza Tibor: Az útfenntartás technológiájának fejlődése 1945 után, KMSZ 1998. 3. sz.

[16] Dr. Ábrahám Kálmán: Közutaink állapota, aktuális problémák. MSZ 1970. 10.

[17] Közutak főbb adatai 1989. OKF, Bp. 1990.

[18] Útmesterségek iránytervei, UVATERV 1968.

[19] Dr. Tóth Ernő: Útfenntartás, BME Útépítési Tanszék, szakmérnöki előadás, 1978.

[20] Dr. Tóth Ernő: Az útüzemeltetés vegyesforgalmú utakon, BME Útépítési Tanszék 1980.

[21] KPM Közúti Igazgatóságok építési és fenntartási osztályvezetőinek továbbképzése. KMM KF, KÖZDOK 1979.

[22] Forgalomtechnikai napok, KPM Közúti Igazgatóságok forgalomtechnikai szakembereinek továbbképzése, Siklós 1979.

[23] Téli útüzemeltetési útmutató és segédlet, KPM KF, KÖZDOK 1981.

[24] Bogár Pál: Gépesített közúti üzem, nagyobb biztonság, MSZ 1973. 11.

[25] KPM Közúti Igazgatóságok üzemmérnökségeinek és géptelepeinek tervezése, UVATERV 1978.

[26] Közúti üzemmérnökségi telepek fejlesztése (szerk.: Dr. Tóth Ernő), KÖZDOK 1982.

[27] Törőcsik Frigyes – Rósa Dezső – Dr Tóth Ernő: A magyar országos közúthálózat megfelelőségi értékelése, MSZ 1980. 6. sz.

[28] Balogh András: A közúti igazgatóságok szervezetének változásai napjainkig, KMSZ 1999. 1. sz.

[29] Útjaink ezer éve (szerk.: Dr. Tóth Ernő), KÖVIM KF, Bp. 2201.

[30] Közútkezelés ma (Szándék és valóság), KÖZÚT 1992. 2. sz.

Szarka István

VII. Szakmatörténeti tanulmányok

3. Személyi számítógépes adatbank, adatgyűjtés és hasznosítás

Bevezetés

Amióta az út fenntartása, üzemeltetése gazdasági szemléletű tevékenységként történik, igény van arra, hogy a tulajdonos, vagy a fenntartó, lehetőleg minél pontosabb és teljesebb képpel rendelkezzék az út állapotáról. Így oda és annyit költsön, ahová és amennyi szükséges a megfelelő szintű működéshez.

A jelenleg hazánkban használt, térinformatikai alapon működő, **Országos Közúti Adatbank** (OKA) kialakulása több évtizedes múltra tekint vissza.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény rendelkezik arról, hogy a közút kezelőjének, a közút műszaki, minőségi, forgalmi adatairól folyamatos nyilvántartást kell vezetnie. A nyilvántartási kötelezettség valójában nem új keletű, azt korábbi

Benkelman behajlásmérő
Benkelman deflection-meter



A 19. század Angliájában, a vasúti sínpálya állapotát már „géppel" vizsgálták, ami egy folyamatosan tekercselt papír fölé helyezett tollakból álló szerkezet volt. A tollak a sínpálya hullámain, a rázkódás nagyságával arányos hosszban vonalat húztak az alattuk mozgó papírra. Ez, működési elvét tekintve, gyakorlatilag azonos a ma is használt ÚT-02 vagy Bump Integrator rendszerével. A modern út-, híd-vizsgáló berendezések természetesen pontosabb érzékelőkkel, számítógépes vezérléssel és nagymennyiségű adat tárolására, valamint feldolgozására alkalmas hardver- és szoftver- háttérrel rendelkeznek.

törvény (1962) és utasítások (1963, 1983) is előírták. Az említett törvények nem szóltak arról – természetesen –, hogy a nyilvántartandó adatokat hogyan állítsák elő, illetve mire használják. Ebből következik, hogy a szorosan vett nyilvántartást megelőző és utáni tevékenység szakmai megítélés, igény és lehetőség kérdése. Mivel azonban a szorosan vett nyilvántartáshoz csak az adatgyűjtési tevékenységeket követően lehet eljutni, valamint a már megszerzett és a nyilvántartásokban tárolt adatok hasznosítása az egész folyamat végső célja, ezért a három egymásra épülő tevékenységet egységes rendszernek kell tekinteni.

KUAB (FWD) dinamikus teherbírás-mérő
KUAB (FWD) dynamic load bearing capacity deflectometer



A továbbiakban az adatbank kifejezés: az adatgyűjtés, a számítógépre szervezett adattárolás, visszakeresés, valamint az adathasznosítás egységes rendszerét jelenti. Ezt logikailag alátámasztja, hogy a megelőző tevékenység outputja a következő tevékenység inputja lesz.

Az adatbank fogalomkörébe tartozó tevékenységek fejlesztése között összhangot, egyensúlyt kell biztosítani. A valóságban ez nem mindig sikerül, illetve van, ahol ettől tudatosan eltérnek. A skandináv országok az állapotméréseket helyezték előtérbe, míg az Egyesült Államok a hasznosítási programokat, elméle-

SCRIM ferdeirányú csúszásellenállási tényező meghatározására
SCRIM for the determination of the transversal skid resistance factor



teket. Tény, hagy a teljes tevékenységbe befektetett munka és költség visszatérülése csak a hasznosítás révén realizálható.

3.1 Adatgyűjtés

A leltáradatok a legrégebbiek, ezek már a hetvenes évek elején ún. központi nagy-számítógépen voltak. Ezen minősítő adatokat még a centralizált adatfeldolgozás miatt nagy A/3-as később A/4-es leporellókon kellett (több példányban) rögzíteni és központi adatfeldolgozásra az UTORG-nak megküldeni. A feldolgozott adatokat kinyomtatott leporellókon kapta vissza minden megyei Közúti Igazgatóság. Olyan adatok ezek, mint az útkategória, úthossz, burkolattípus, útszélesség stb. Ezek felmérésére elég volt a „papír, ceruza" és egy hálózatbejárás. Izgalmasabbak a minőségi adatok, mivel itt már valamilyen eszközre és lehetőleg jól ismételhető mérési elvre is szükség van, továbbá biztosítani kell a mérési adatok folyamatos frissítését is, tekintettel arra, hogy ez utóbbiak „érvényességi ideje" a leltári adatokhoz képest lényegesen rövidebb.

Hazánkban rendszeres út-minősítésről csak 1979-től beszélhetünk, ekkor került sor az egységes műszaki megfelelőségi vizsgálat kialakítására öt út-jellemző csoportban: a vonalvezetés, a keresztmetszet, a pályaszerkezet, a csomópontok és a hidak adataira kiterjedően. A pályaszerkezet teherbírását 1979-ben, első ízben országosan, mintegy 17 ezer km-en méréssel, a többi úton számítással minősítették. Ezt követően legközelebb 1984-85-ben vizsgálták a teljes hálózat teherbírását két statikus behajlás-mérő berendezéssel: a főutakon Lacroix mérőautóval, a mellékutakon Benkelmann-tartóval. Ekkor ez képezte az útállapot-vizsgálat alapját, kiegészítve a rendszeresen elvégzett vizuális állapotfelvétellel. A teljes körű megfelelőségi vizsgálatok tervezett gyakorisága öt év volt, ezen belül a vizuális felületállapot-minősítést minden évben el kellett végezni.

A csomópontok minősítésére „szubjektív" módon, előírt szabályzatok alapján került sor. A hidaknál 1981-ben vezették be az öt szempont szerinti – szintén egytől ötig való osztályozással – „szubjektív" minősítést. A közvilágítást 1981-ben még útmutató alapján értékelték, majd pedig egy automatikus fénysűrűségmérő berendezéssel (később ez a minősítés abbamaradt).

Az állapotvizsgálatok igen költséges tevékenységek, nagyon fontos a periódus-idejük, ismételhetőségük, megbízhatóságuk és ezen igényeket termelékenyen, gazdaságosan és biztonságosan, a forgalomba illeszkedve igazán csak gépi mérésekkel lehet kielégíteni. Több éves előkészítés után, világbanki segítséggel került sor 1991-ben, a svéd Road Surface Tester (RST) nevű berendezés (első ízben három éves) bérlésére. Ez a berendezés egyidejűleg négy jellemzőt képes mérni: az egyenetlenséget, a nyomvályút, a vonalvezetést, valamint a textúrát.

RST mérőautó a felületállapot minősítésére (1991-től)
RST measuring car for the assessment of road surface parameters



Ugyancsak 1992-ben sor került négy, új elven működő, szintén svéd, ejtő-súlyos teherbírásmérő (FWD) berendezés központi beszerzésére, melyekkel a következő évben elkezdődhetett a rendszeres állapotmérés. A négy berendezés segítségével a teljes hálózaton egyforma rendszerrel, egységesen és nagy mennyiségben lehetett mérni. Ekkor, tapasztalatok hiányában a dinamikus terheléseknek megfelelő módon történő mérés adatainak a statikus behajlási értékre történő átszámítása mellett döntött a szakma, ám csak ideiglenesen. Ez az ideiglenes állapot jelenleg is tart.

A forgalmi adatok gyűjtése, rendszerezése, becslése és számítása talán a legnagyobb múltra tekint vissza. A három-öt évente végzett teljes körű forgalomszámlálást 1995-ben felváltotta az ú. n. gördülő rendszerű mintavételes mérés, amely megbízhatónak bizonyult. A baleseti adatokat a rendőrség veszi fel és a Központi Statisztikai Hivatalon keresztül kerül be az adatbankba.

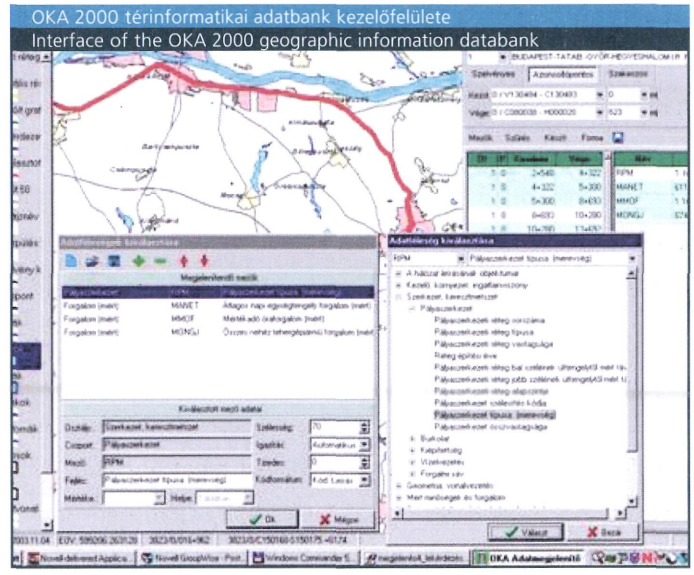
A forgalmi rendre vonatkozó adatok között olyanok vannak, mint a burkolati jelek, a táblák, az úttartozékok, a jelzőlámpák, a gyalogjárdák, a gyalogátkelők, a vasúti kereszteződések stb. Ugyancsak 1992-ben kezdődött az ingatlan-nyilvántartás előkészítése, az adatok számítógépes nyilvántartása. Ez ugyan nem szerves része az adatbanknak, de azzal kompatibilis, rendszerben két éve működik.

1991 végén elkezdődött és 1992-re fölgyorsult a gazdasági adatok gyűjtése is. Megkezdődött a különböző költség-ráfordítások úthoz, helyhez kötve történő gyűjtése, hogy a későbbiekben mód legyen az elemzésükre. Ezen nyilvántartások azonban nem váltak rendszeressé, nem épültek be a műszaki, minőségi, forgalmi és baleseti adatok integrált nyilvántartási rendszerébe. Igazi lehetőség egy integrált útügyi információs rendszer kifejlesztésére napjainkban van lehetőség, az informatika, a távközlés, és a számítástechnika jelenlegi szintjén.

3.2 Adattárolás

A közúti igazgatóságok (KIG) a 80-as évek közepétől mind erőteljesebben igényelték, hogy a központi számítógépen tárolt adatokból a saját adataik náluk is hozzáférhetőek legyenek. Ennek hatására 1989-ben, az akkori minisztériumi főosztály a decentralizálás mellett döntött és kezdeményezte a személyi számítógépre szervezett **Területi Közúti Adatbank** (TKA) létrehozását. Az 1990-től működő program lehetővé tette minden KIG számára, a személyi számítógépen tárolt saját adatainak helyben történő kezelését.

Ezzel egyidejűleg a központi feldolgozások is az igazgatósági szintre kidolgozott TKA programokkal történtek, amelyek a többszörös tömegű adatkezelés számára természetesen lassúnak bizonyultak. Ezt megoldandó, egy új központi feldolgozói programrendszer kidolgozására került sor és ez az **Országos Közúti Adatbank** (OKA) nevet kapta. A jelenleg használt OKA 2000 térinformatikai rendszer elődjének számító program kidol-


OKA 2000 térinformatikai adatbank kezelőfelülete
Interface of the OKA 2000 geographic information databank

gozása 1991-ben kezdődött el és gyakorlatilag 1999-ig folyamatosan fejlődött és javult, nagyban hozzájárulva ahhoz, hogy az új térinformatikai programmal szemben támasztott műszaki követelményeket minél pontosabban meg tudjuk fogalmazni.

Az adattípusok nyilvántartását a helyazonosítás köti össze. A 80-as évek elején végzett számos kutatás azt mutatta, hogy az eredeti útszám + szelvény helyazonosítás – ahol áttértek a számítógépes nyilvántartásra – sehol nem maradt változtatás nélkül. Ezekben a külföldi nyilvántartásokban az ú. n. csomópont-elvű, vagy csomópont-orientált helyazonosítást alkalmazták. A hagyományos útszám + szelvény azonosításnak, valamint az újnak az elve tulajdonképpen ugyanaz: fix-pont – irány – távolság. A TKA ezt a csomópont-orientált helyazonosítást vezette be. Az OKA már az ú. n. kettős helyazonosítást használja, ami azt jelenti, hogy akár az input, akár az output bármelyik helyazonosítási formában megadható, a kettő között a gép automatikusan kapcsolatot – átszámítást – létesít. Az új térinformatikai programok ezt egy új helyazonosítási móddal egészítik ki, a jellemző pontok GPS koordinátájával.

A személyi számítógépek kapacitás-korlátjai, továbbá a felhasz-

nálás gyakorlati szempontja miatt sem volt indokolt, hogy minden adatfajtát egy helyen, – egy számítógépen – együtt tároljanak. Az utak, hidak fő műszaki, minőségi, valamint forgalmi és baleseti adatait tartalmazó főrendszer mellett kialakított több speciális, de kisebb adattartalmú, ugyanakkor részletesebb un. alrendszer a könnyebb hozzáférést, egyszerűbb kezelhetőséget biztosította.

3.3 Adathasznosítás

Az adathasznosítás az egész tevékenység célja. A teljes rendszer megtérülése csak az adathasznosítás révén lehetséges. Az adathasznosítás hagyományos, általános módjai a különböző szintű statisztikai feldolgozások. A gyakorlatban táblázatokat, különböző grafikonokat eredményező adatfeldolgozások a közúti ágazatban dolgozók igényeit, de tágabb értelemben a gazdaság illetve a nemzetközi adatszolgáltatási kötelességeket is képesek kielégíteni.

Az adatbank adatainak igen jelentős felhasználója még a burkolatfenntartást segítő Pavement Management System (PMS) tevékenység és rendszer. Az OKA kialakítása után nem sokkal kidolgozták a PMS első hazai, hálózati szintű programja.

A programnak három alapfunkciója volt:

1. ha a felhasználó megmondja, hogy milyen burkolatállapot-összetételeket kíván elérni, ahhoz kiszámítja a forrásigényt és a javasolt technológiákat, azok mennyiségeit;
2. sokkal gyakorlatiasabb és megbízhatóbb, jól működő funkciója volt, amikor a bemenő adat a rendelkezésre álló „X forint" a fenntartásra volt és a program feladata, hogy elossza az egyes területek és technológiák között;
3. a harmadik funkciója (amelyet nem használtak élesben) az, ha az előző funkció szerint kiszámolt elosztástól a gyakorlat bizonyos mértékig eltér, akkor ezt visszatáplálva, mennyi a gyakorlati eltérés az optimálistól és az milyen veszteséggel, különbséggel jár.

A Világbank által számunkra térítésmentesen átadott – hálózati- és projekt-szinten egyaránt használható burkoltgazdálkodási modell, a – HDM rendszer adaptálása 1992-ben kezdődött. Ezzel párhuzamosan kezdődött és éveken át együtt fejlődött egy másik projekt-szintű, mérnöki tapasztalatokon alapuló PMS modell is: a finn fejlesztésű HIPS útgazdálkodási program. A két rendszer versenyfutásából időközben a HDM rendszer jött ki győztesen. Jelenleg a többszörösen továbbfejlesztett HDM-4 verzió számításai segítik és igazolják egy-egy közutas projekt gazdaságosságát a döntéshozóknak, valamint – és nem utolsó sorban – az uniós pályázatok elbírálóinak.

Nemzetközi szinten is jelentős, hazai körülmények között kiemelkedően hasznos és értékes tevékenység volt az útérték kiszámítása. Az utak és hidak bruttó és nettó értékei, illetve a kettő hányadosa tulajdonképpen egy erkölcsi-fizikai avultságot fejez ki egy mindenki által jól érzékelhető számmal, százalékos értékkel.

Összefoglalás

Az 1990-es évek elejei helyzet alapján, amely mérföldkőnek tekinthető az útadatbank fejlődését tekintve megállapítható, hogy – az 1979-es első megfelelőségi vizsgálathoz képest – az adatgyűjtés terén a gépi adatfelvételeket végző RST-t, az ejtősúlyos berendezéseket és a vizuális útállapot felmérést segítő Roadmastert már alkalmazó tevékenységek minőségileg magasabb szintet jelentettek. Ezt követően nem elsősorban az adatkör bővítése, hanem az adatok megbízhatóságának, naprakészségének javítása volt a cél. Azóta is a legkorszerűbb berendezések gyűjtik rendszeresen az adatokat az utak felületéről, szerkezetéről valamint a terhelés alatti viselkedéséről.

Az adattárolás terén a korábbi központi nyilvántartásnak az 1989-es decentralizálását követően bevezetésre került a második generációt jelentő nyilvántartási rendszer, az OKA. Ez, valamint a kettős helyazonosítás alkalmazása lehetővé tette az önállóan is kezelhető alrendszerek kialakítását, a fő- és alrendszerek között történő adatmozgást. A további célnak a grafikus megjelenítést is biztosító - térinformatikai - rendszer alkalmazása és a hálózati működtetés került megjelölésre. Napjainkban ez már mindennapi segédeszköz lett, a fejlesztés a komplex, az útügyi adminisztráció tevékenységének minél szélesebb területét magába foglaló adatbáziskezelő rendszerek felé tart.

A költséges adatgyűjtés és adattárolás folyamatos ráfordításainak visszatérülését biztosító adathasznosítás fejlődése időben csak követni tudta a megelőző tevékenységeket. A 90-es évek elejére azonban már kialakultak a burkolat-gazdálkodást segítő modellek első működő formái. A következő években a súlypont átkerült az adathasznosítás rendszerének fejlesztésére, ezen belül a HDM hálózati- és projekt-szintű rendszeres alkalmazására. Ennek a fejlesztése azonban nemcsak műszaki, hanem gazdasági szemléletet is kívánt.

A sok száz számítógép által kiírt értékes számtömeg csak a kezdetet jelenti. A folytatás anyagokban, gépekben és munkában jelenik meg, de összességében az utak használhatóságában. Ezért a teljes tevékenység-kör fejlesztésének megszervezése, majd az ismeretek gyakorlati értékesítése, a döntésekben való megjelenítése nagy felelősséggel – de ugyanakkor sok előnnyel – jár.

Irodalom

1. A megfelelőségi vizsgálat eredményei alapján tervezési segédlet készítése. KTI, 1984.
2. Országos közúti adatbank rendszerének tervezése (koncepció tanulmány). UTORG, 1985.
3. Útburkolat állapotfelvételére szolgáló mérőeszközök specifikációja. KTI, 1985.
4. Az egységes úthálózat műszaki nyilvántartásának és minősítésének szabályozása. Az útpályaszerkezeti adatok nyílvántartása. KTI, 86.142.7 1987.
5. Közutak értéke 1981-1986. KHVM Közúti Főosztály 1987.
6. Teherbírás minősítési eljárások értékelése. Dr.Nemesdy-Dr.Boromissza-Zsiga Kiss, 1989.
7. Próba és ellenőrző mérések, a hordozható adatgyűjtő berendezéssel KTI, 244-001-1 1990.
8. Hazai hálózati szintű PMS-zárójelentés. KTI, 243-008-1 1990.
9. Az RST-mérőkocsival és egyes hazai útállapotfelmérési technológiákkal nyert eredmények esetleges korrelációjának kutatása. KTI, 243-039-1-1 1991.
10. KUAB-150 típusú deflektométer használatbavételének segítése a közúti mérőkocsi építési és üzemeltetési tapasztalatainak hasznosításával. TRANSINNOV, 762-06-173/90 1991.
11. Az országos közutak értéke – 1990 – (1981-1990) KHVM, 1991.
12. Dinamikus teherbírásvizsgálat bevezetése, üzemeltetési javaslat. KTI, 246-009-1-1 1992.
13. ifj. dr. Gáspár László: Az RST mérőkocsival és egyes régebbi útállapotmérési technológiával kapott eredmények közötti korreláció vizsgálata. Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle, 1994. 2-3 sz. p. 33-38.
14. Csenki László, Gulyás András: A dinamikus tengelyterhelés mérés első eredményei, Közúti Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle, 1997. 6. p. 240-249.
15. Rósa Dezső.: Egyszerűen a PMS-ről, valamint a HDM programok lehetőségei a PMS rendszerben. Közúti Közlekedés- és Mélyépítési Szemle 1997. 4-5.
16. A dinamikus tengelyterhelés mérés néhány hazai aktuális tapasztalata. dr. Gulyás András Közúti Közlekedés- és Mélyépítési Szemle, 49. évfolyam, 3. szám, 1999.
17. Teljesítménymutatók az útügyben. OECD füzetek 7. GKM Közúti Főosztály, 2002. (eredeti: Performance Indicators for the Road Sector OECD, 2001)
18. Tímár András: Közlekedési létesítmények gazdaságtana. Műegyetemi Kiadó, 2002.
19. Gáspár László: Útgazdálkodás. Akadémia Kiadó, 2003.
20. dr. Gulyás András: Vagyongazdálkodás a közlekedési infrastruktúrában (közúti közlekedési példákkal). Közúti és Mélyépítési szemle, 54./4.
21. Országos Közúti Adatbank szám. Közúti Közlekedés és Mélyépítési szemle, 54. évfolyam 7. szám, 2004.

Mohácsi Márta

VII. Szakmatörténeti tanulmányok

4. A közúti információ-szolgáltatás története

Bevezetés

Magyarország - földrajzi elhelyezkedéséből adódóan - fontos szerepet tölt be Európa közlekedésében. A kelet-nyugati-, és az észak-déli irányú tranzit-utak forgalmának jelentős része közútjainkon halad. A forgalom növekedésével párhuzamosan az úthálózat sűrítése, gyökeres átalakítása lehetetlen, a biztonság növelése azonban feladat, és a dugók elkerülése is kívánatos. Ezt egy jól megszervezett és megfelelően működtetett közúti információs rendszerrel el lehet érni.

Így jött létre az ÚTINFORM, melynek legfőbb feladata az idők során nem változott, tehát azóta is gyűjti, rendszerezi a közlekedési folyamat jellemzőit, azokból híreket szerkeszt és tájékoztatja a közlekedőket. Megállás nélkül, a nap 24 órájában kész a közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre választ adni. Tájékoztatást ad a forgalmi viszonyokról, az úton vagy az út környezetében végzett munkák, balesetek, elemi károk miatt bevezetett forgalomkorlátozásokról, ideiglenesen bevezetett súly- és méretkorlátozásokról, időjárás okozta akadályokról (erős szél, vihar, köd, ónos eső, havazás, síkosság, hóakadályok, iszap- és sárelöntés). A közúti információ szolgáltatás és az ÚTINFORM története egy és ugyanaz, hisz a mindenkori kollégák munkája, arca, hangja fémjelzi – fémjelezte – és ismertette meg a közutas szakma tevékenységét, azokat az erőfeszítéseket, amelyeket akár zord időjárási körülmények között is fáradhatatlanul megtettek és megtesznek a közúton dolgozók. Ami változott az idők folyamán, az a szervezet, amelyhez tartozik, azon belül pedig a szervezetben elfoglalt helye és a székhelye. A több mint három évtized alatt hatszor történt nagyobb átszervezés a szakma területén, így ennyiszer váltott „gazdát" az ÚTINFORM is.

Megalakulásakor az akkori **Budapesti Közúti Igazgatósághoz** tartozott (1974 – 1983. Népköztársaság útja), azután a **Közúti Igazgatóságok Koordinációs Központja** (1983 – 1988. Fényes E. u., 1987-től Dob u.), majd az **Autópálya Igazgatóság** (1989. Dob u.), ezt követően az **Országos Közúti Főigazgatóság** (1989 – 1990. Dob u.), az **Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság** (1991 – 1996. Dob u.), végül pedig az **Állami Közúti Műszaki és Információs Kht.** (1996 – 2005. először Dob u., 2003-tól Fényes E. u.) szervezeti egységeként működött. Jelenleg – a közútüzemeltetés átszervezését követően, 2005. október 1-jétől - a **Magyar Közút Kht.** (MK Kht.) egyik osztályaként működik.

4.1 Információszolgáltatás napjainkban

Az ÚTINFORM 2003-ig közvetlenül a mindenkori irányító szervezet igazgatójának irányítása alatt működött, jelenleg a közúti szolgáltató vezérigazgató-helyettes (közvetlenül a közúti információs igazgató) szakmai és szervezeti irányítása alatt helyezkedik el az osztály. Az elmúlt jó néhány évben a technika rohamosan fejlődött, az információ-szerzés és továbbítás módja ennek megfelelően dinamikusan változott. Az információk 90%-át a megyei területi igazgatóságok, 2006. április 1-jétől a regionális főmérnökségek ügyeletei szolgáltatják. Az útellenőri és az ügyeleti szolgálaton keresztül saját információs rendszere segítségével jutnak a hírek az ÚTINFORM-ba.
Az 1995-1996-ban létrehozott - és jelenleg is működő - rendszer a feladat megoldásához az információ-feldolgozás akkori eszközeit, a számítógépet és a hálózati átvitel lehetőségét alkalmazta. A komplex programrendszer megalkotásával lehetővé vált az országos közúti adatbank bázisán a közlekedési információk rendszeres, meghatározott időpontban történő gyors továbbítása és fogadása, azonos elvek, azonos szempontok, azonos terminológia szerint. Egy gombnyomással pl. vizuálisan is megjeleníthető, hogy az országban hol és milyen mértékű forgalomkorlátozások vannak érvényben, télen pedig, hogy milyen az utak állapota, hol van csapadék, hol történtek balesetek.

4.2 Az információs rendszer több programból áll

Az információk keletkezésének helye a közút. Az adatok legelőször a kezelésért felelős üzemmérnökségekre majd a megyei központokba kerülnek be. A *„Jelent"* szoftver segítségével továbbítják az adatokat az üzemmérnökségek a megyei központba, ez pedig tovább az ÚTINFORM-hoz, ahol a feldolgozó, megjelenítő és elemző szoftverek futnak. Ezek

- a **„Napinfo"** – érvényes korlátozások lekérdezésére,
- a **„Telinfo"** – a téli időszak útállapot és időjárás-, a síkosság mentesítés anyagfelhasználásának-, az utak járhatóságának adatai lekérdezésére ,

- a **„Helyzet"** – az aktuális forgalomkorlátozások térképi megjelenítéséhez.

A közúti közlekedés zavartalanságát befolyásoló tényezők:

1. közúton folyó munkavégzés, amely forgalomkorlátozással jár: üzemeltetéssel, fenntartással, fejlesztéssel ill. közműépítéssel összefüggésben,
2. útállapot,
3. közutakat érintő események, rendezvények,
4. időjárás,
5. téli üzemeltetés.

Az információk tartalmazzák:

- a helyazonosítást (hol),
- az időazonosítást (mikor),
- a korlátozás mértékét és jellegét (teljes-, félpályás zárás, útszűkület),
- a korlátozás időszakát (egész napos, éjszakai, munkaidőben),
- a forgalomirányítás módját (táblák, lámpák, jelzőőr, rendőr).

Az időjárásra vonatkozóan a hőmérséklet, a csapadék és a látási viszonyok adatai kerülnek be az információs rendszerbe, a téli üzemeltetéssel kapcsolatban pedig elsősorban az utak járhatósága, a síkosság-mentesítés milyensége, a munkában résztvevő gépek és emberek száma, valamint az anyagfelhasználás adatai.

További – aktuális – információk érkeznek még a mobiltelefonnal rendelkező közlekedőktől, a kompok üzemeltetőitől, tömegközlekedési vállalatoktól, határőrségtől, rendőrségtől, rendezvények szervezőitől. Az autósoktól érkező információkat minden esetben ellenőrzik, és csak a valós és aktuális híreket továbbítják.

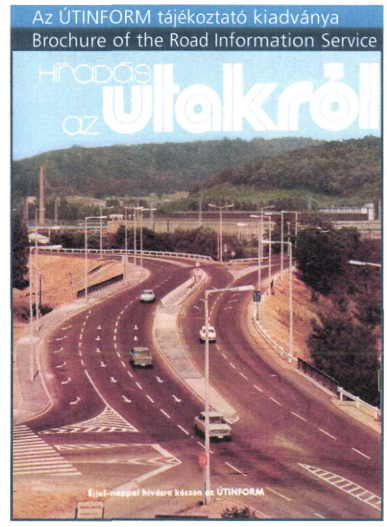
4.3 Az információk felhasználói

Ez az információ-tömeg szolgálja a közutakat használó autósok, fuvarozó szervezetek, a szakma, az irányító menedzsment adott igényekhez igazodó kiszolgálását telefonon, telefaxon, interneten, levélben, e-mailen, írásban, szóban, képpel, grafikonokkal, táblázatokkal.

A telefonon érdeklődők számára rendelkezésére áll a naponta többször frissített, és az aktuális híreket tartalmazó 4 alpontos menürendszer, mely röviden, gyorsan tájékoztatja az érdeklődőket a balesetekről, az autópályák, a főutak aktuális, fontos korlátozásairól és a legfrissebb útállapotokról.

Az MK Kht. 2006. augusztusában - a megalakulását követően közel egy évvel - az információ-szolgáltatás szerkezeti hátterét átszervezte. A korábbi – közvetlenül kevés médiát elérő – szerződések helyett új, térítésmentes együttműködési megállapodást kötött a rádió és tv csatornákkal, helyi és országos médiaszolgáltatókkal. A beérkező és megszerkesztett közlekedési híreket, melyek közcélú információk, az interneten adja közre a Magyar Közút Kht. ÚTINFORM. Írásban és hangos anyagban is a társaság web-oldalán (www.kozut.hu) elérhetők az információk. Ezekhez ingyen hozzájuthatnak a közutas honlapon azok a rádiók, televíziós társaságok, melyek regisztráltak az oldal hozzáféréséhez.

Az aktuális forgalomkorlátozásokat 2 óránként, téli időszakban az útállapotra és időjárásra vonatkozó információkat naponta legalább 6 alkalommal, a balesetekről, torlódásokról szóló híreket felmerülés szerint frissítik írásban és hangban egyaránt. Többek között a Magyar Rádió Zrt., az Inforádió Kft., a Rádió Infórum Kft., a Danubius Rádió Zrt., az RTL Klub továbbra is az ÚTINFORM munkatársainak élő bejelentkezését igényli, így ott a munkatársak adnak információt a legfrissebb hírekben.



Rendkívüli helyzetekben, téli időszakokban, árvíz és más természeti csapás esetén a GKM főügyeleti tevékenységét ellátó Magyar Közút Útinform információközpontként a minisztérium hivatalos tájékoztató szerve. Itt gyűlik össze a legtöbb és legfrissebb információ a több mint 30 000 kilométeres közúthálózatról és az ország más infrastrukturális területeiről.

4.4 Az ÚTINFORM története

Az első évtized 1973-1984.

A helyszín: Budapest, VI. Népköztársaság útja 1. Megalakult az ÚTINFORM. Az ötletgazda Kozma László, az akkori KPM Közúti Főosztálya Útosztályának vezetője volt, aki – franciaországi tanulmányútja után hazatérve - kijelentette: „Olyan ügyelet, amilyen ott volt, kell az itthoni ágazatnak is!"

Napi 8 órás munkaidő-beosztással, három helyiségben folyt a munka. Az éjszakai ügyeletet fiatal területi mérnökök látták el. Leginkább közlekedés-biztonsági jellegű információkat gyűjtöttek,

az információkat az akkor még közúti igazgatóságoktól, a rendőrségtől, a mentőszolgálattól, és a meteorológusoktól gyűjtötték. Az ÚTINFORM akkoriban a szakmán belüli kommunikáció központját is jelentette, hisz olyan korszerű, vidéki hívásra is alkalmas telefonvonal csak ott épült ki, onnan tudtak „interurbán" hívásokat kezdeményezni a vidéki központokkal.

A megfogalmazott híreket a Magyar Rádió stúdiójából, a Kossuth Rádió hullámhosszán sugározták, akkor még csak hét végén – kora reggel, illetve délután – hat-hét adás keretében. Szinte ezzel egy időben építették ki a közvetlen rádiós vonalat az ÚTINFORM ügyeleti helyiségével, így 1974-től lehetővé vált, hogy napi gyakorisággal és az itt dolgozók "saját hangján" hangozzanak el a közlekedés hírei.

Váltás 1984 – 1987.

A helyszín: Budapest, II. Fényes Elek utca 7-13., VI. emelet. Az 1984-es évet a Budapesti Közúti Igazgatóság vadonatúj székházában kezdték. A változás a külsőségekben is megmutatkozott. Az ügyeleti helyiséget felszerelték fal-nagyságú térképpel, információs pulttal, telefonvonalakkal, telexszel. A rádiós fülkét bármelyik vidéki tudósító is megirigyelhette volna. A hangszigetelt falak, az élő kapcsolást jelző piros lámpa, a technikai eszközök mind a munkát segítették. Még egy falat is kiütöttek, hogy legyen tér a televíziós bejelentkezésekhez.

Időközben kicserélődött a gárda: a jelenlegi munkatársak közül jó néhányan ebben az időszakban kerültek az ÚTINFORM-hoz. A Magyar Televízió péntek délutáni „Ablak" c. műsorának 1984. decembere óta rendszeres résztvevője volt az ÚTINFORM egyik ügyeletes munkatársa, a hétvégi várható közlekedési helyzet és a nagyobb forgalomkorlátozással járó munkák híreivel.

A közlekedési hírek egyre fontosabbá váltak, a hallgatók egyre több csatorna között válogathattak: megjelentek a kereskedelmi rádiók a „piacon". Elsőként a német nyelven megszólaló Danubius Rádió tartott igényt a szolgáltatásra.

Az információ-szerzés elősegítése érdekében, a balatoni forgalom minél alaposabb megismerésére a nyári időszakra kihelyezett ügyelet megalakítását rendelték el, helyszíne Balatonföldvár volt. A Közúti Igazgatóságok Oktatási Központjának területén egy lakókocsit alakítottak át ügyeleti helyiséggé és szereltek fel URH készülékkel, telefonnal, valamint MÁV vonalat is bevezettek.

Szolgálati kerékpár is az ügyeletes rendelkezésére állt. A Balaton környéki utakon cirkáló Somogy-, Veszprém- és Zala-megyei útellenőrök lelkesen és alaposan tájékoztattak URH-n keresztül a forgalomról, az eseményekről. A jól informáltságot más rádióban is kamatoztatták, hisz a szomszédos Fesztivál szállóban a - szintén csak nyárra telepített - Balaton Rádió stúdiójában pontban 1/2 1-kor élő adásban elmondhatták a legfrissebb közlekedési híreket.

Az első magyarországi Forma I-es világbajnoksággal kapcsolatos forgalmi rendeket, az aktuális forgalmi információkat a mogyoródi helyszínről küldték adásba 1986-ban.

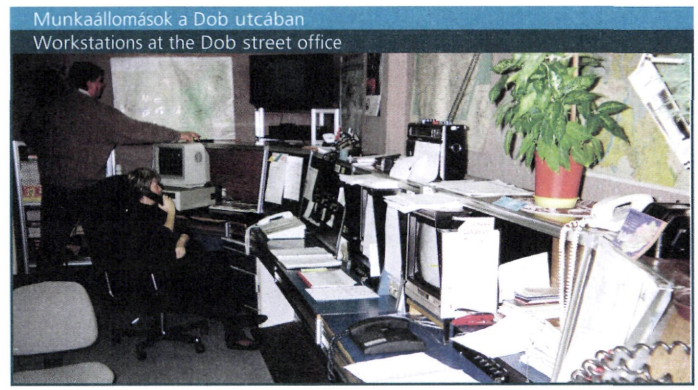
Átalakulás 1987 – 1993.

A helyszín: Budapest, VII. Dob utca 75-81. VII. emelet

Az 1986-1987-es kemény tél után az akkori közlekedési miniszter-helyettes nagy fantáziát látott egy ütőképes minisztériumi főügyelet „házon belüli" működtetésében. A minisztérium Dob utcai épületében, a VII. emelet három szobáját és előterét alakították ki az ÚTINFORM - Közlekedési Főügyelet számára. Itt már belsőépítész tervezte a berendezést, a falburkolatot, az arculatot. A feladatok a tárca profiljának megfelelően kibővültek.

A rendszerváltást követően, az akkor születő kereskedelmi rádióadók is igényt tartottak a közlekedési információkra, a már magyarul szóló Danubius, a Calypso és a Juventus Rádió hullámhosszain már oldottabb hangnemben tudták népszerűsíteni a szakmát. Számtalan közlekedési műsort közvetítettek az ÚT-INFORM-ból.

Az ÚTINFORM volt az információs és kommunikációs bázis az olyan


Munkaállomások a Dob utcában
Workstations at the Dob street office

események kezelésében, mint a taxis blokád, az első pápalátogatás, a romániai forradalom, a koszovói válság, az ár- és belvizek, a segélyszállítmányok szervezése, a teljes napfogyatkozás, stb.

Az ismert hangokhoz már arcokat is lehetett kapcsolni, hisz az MTV hétvégi magazinműsoraiban (Ablak, Téka) és hétköznaponként különböző műsoraiban is (Nap TV, Tízórai, TV Híradó) rendszeres szereplőkké váltak a közlekedés híreivel.

Technikai megújulás 1993 – 2003.

A helyszín: Budapest, VII. Dob utca 75-81., VII. emelet. Ezekben az években a technikai felszereltség gyorsan fejlődött. Számítógép és programozható faxkészülék segítette a munkát. A nagy telek idején, váratlan eseményekkor - versenyt futva az idővel - pillanatok alatt „felülírhatták" és azonnal szétküldhették a jelentéseket. Az egyre szélesebb körű közönségtájékoztató munka hatására az autósok, a közlekedők, de még a média képviselői is folyamatosan érdeklődtek a hírek után.

Egy-egy kemény téli időszakban stafétaként váltották egymást a különböző tévétársaságok. A beérkező telefonhívások számát már jegyezni sem lehetett. A korábbi esztendők bizonyították, hogy a különleges, kritikus helyzetekben egyre fontosabb szerephez jut az ÚTINFORM. A közönségtájékoztatás, az ügyeleti munka egyre szélesebb körűvé vált. A számítógép nélkülözhetetlen munkaeszköz lett. A megyei ügyeletekkel együttműködve több hónapos előkészítő és tervező munka eredményeként megszületett az ÚTINFORM információs rendszere. A rendszer kialakításának köszönhetően


Rádióadás a stúdiószobából
Broadcast from the studio-room

az üzemmérnökségek is számítógépet kaptak, így nemcsak az információs kapcsolatban, de más területen is korszerűbbé, gyorsabbá válhatott a munka.

Az ÚTINFORM - ezzel együtt az információ-szolgáltatás - 25. születésnapján, a szakma több meghívott jeles képviselőjével együtt tartottak ünnepséget a KHVM Dob utcai épületében, 1999-ben. Fontos célkitűzés a mai napig, hogy minél több aktuális információ érkezzék az ügyeletre. Ezt segíti néhány forgalomszámláló mérőhely, amely közvetlenül továbbít adatokat. Videokamera segítségével az M7-ről azonnali forgalmi információ érkezik.

2003. június végén fontos fordulat következett be az ÚTINFORM életében: a közlekedési minisztérium átszervezése kapcsán a Dob utcai székhely megszűnt. Folyamatos „üzem" lévén, minden zökkenő nélkül el kellett költözni, július 1-jétől már a régi - új helyen, a Fényes Elek utcai közutas székház földszinti helyiségeiben folytatódott a munka.

Jelenkor 2003-tól

Naponta összesen 52 alkalommal szolgáltattak információkat – saját hangon és írásban - a közszolgálati és kereskedelmi rádióknak és televízióknak, valamint megjelennek a hírek saját szerkesztésükben. Rendkívüli szituációkban – szerződés és térítés nélkül - (téli útviszonyok, hófúvások, nagyobb, tragikus-tömeges balesetek stb.) több média is kért és kapott közvetlen, élő, specifikus információkat.

2003 óta új feladatt is ellátnak a munkatársak: nemcsak megszerkeszteni, elmondani kellett naponta két alkalommal a közlekedési híreket, hanem közérthető, szemléltető térkép-ábrát is készíteni kellett. Az információs rendszer kiegészítése a könnyen elsajátítható és alkalmazható ún. „CSICSA" program és az újabb fejlesztésű programok egyik napról a másikra ezt lehetővé tették.

Az információs rendszer kiegészítése a könnyen elsajátítható és alkalmazható ú.n. „CSICSA" program és az újabb fejlesztésű programok egyik napról a másikra ezt lehetővé tették.

Az információs munka továbbra is magas színvonalát bizonyítja az a kitüntetés, amelyet három munkatárs kapott 2006. febuárjában


A 25 éves évforduló kiállítása
Exhibition of the 25th anniversary

az előző év decemberében tanúsított információs munkájukért, amikor is a kritikus téli körülmények és egy tömeges közlekedési baleset mentésében, felszámolásában aktívan és hatékonyan szolgáltattak információt. Élő adásban jelenleg naponta 25 alkalommal jelentkeznek az ÚTINFORM munkatársai.

dr. Gulyás András

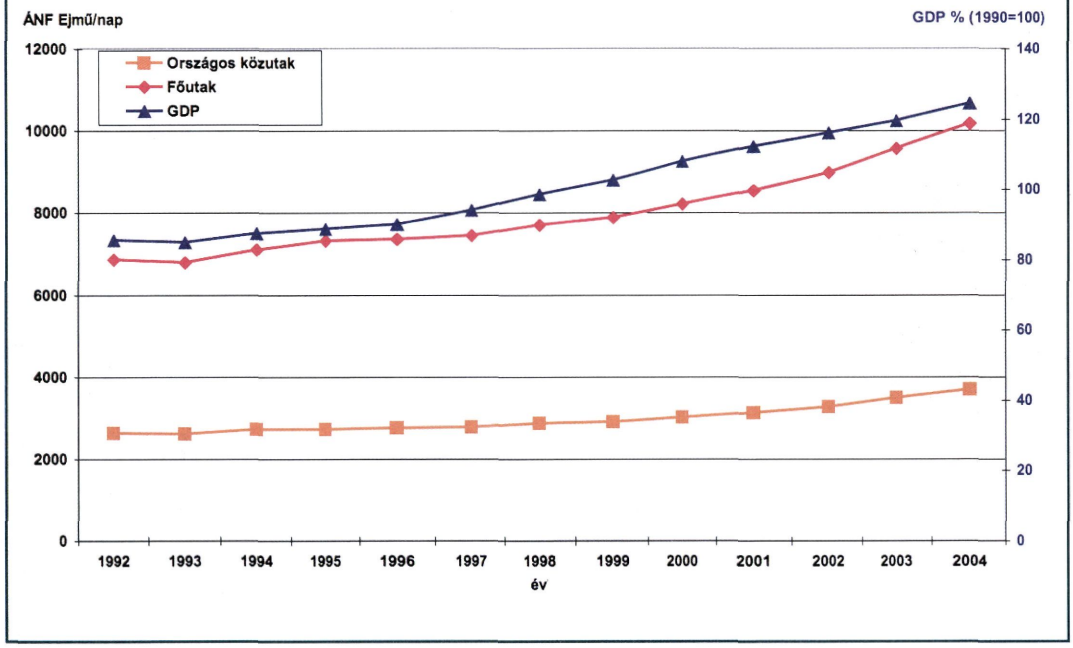
VII. Szakmatörténeti tanulmányok

5. A közúti szakirányítás 15 éve (1991-2005). A közútkezelő szervezetek funkcióinak, fő tevékenységeinek alakulása, változása.

Bevezetés

A rendszerváltás óta eltelt időszakban a magyar gazdaság valamennyi szektora jelentős átalakuláson ment keresztül, nem maradt kivétel ez alól a közúti sem. A finanszírozás változásai, a ráfordítások nagyságrendje és a nyilvánvaló úthálózat-fejlesztési igények együttesen számottevő és gyakori szervezeti változásokat eredményeztek a közúti szakirányításban. A tanulmány az elmúlt 15 év elemzésével ezeket a változásokat tekinti át, és nemzetközi összehasonlításban is értékeli, hogy mennyiben felel meg a hazai közúti szakirányítás szervezete a társadalmi és gazdasági kihívásoknak. Ez utóbbi összehasonlításra a szerzőnek az Útügyi Világszövetség szakbizottságában végzett munkája [1] biztosít alapot.

1. ábra. A bruttó hazai össztermék (GDP) és az átlagos napi forgalom (ÁNF) alakulása
Figure 1: Evolution of the Gross Domestic Product (GDP) and the average daily traffic (ADT)



5.1 A gazdasági átalakulás és hatása az útügyi szektorra

Magyarországon a többi közép-kelet-európai országgal egy időben történt a gazdasági átalakulás. Az 1990-es rendszerváltás után az átmeneti nehézségek leküzdésével fejlődő piacgazdaság jött létre, melynek legfontosabb eredménye az ország belépése az Európai Unióba 2004-ben.

A négyévenként ismétlődő kormányváltások változásokat hoztak a nemzetgazdaságban. Az első (1990-1994) és harmadik (1998-2002) időszakban konzervatívabb kormány vezetésével, míg a második (1994-1998) és negyedik (2002-2006) időszakban szocialista többségű kormány irányításával fejlődött az ország.

A gazdasági növekedés az évezred végére az átalakulás-okozta visszaesést követően helyreállt, és azóta megfelelően alakul. A Széchenyi Egyetemen végzett kutatás [2] szerint a bruttó hazai össztermék, a GDP és a közúti forgalom alakulása szoros korrelációt mutat. Különösen igaz ez az összefüggés a főutak forgalmára, amint az 1. ábrán jól látszik.

A közúti közlekedés szakirányításáért 2002 óta a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium a felelős. A minisztériumon belül az infrastruktúrával foglalkozó szervezeti egységek irányítják az országos közúthálózat fejlesztését, fenntartását és üzemeltetését, valamint ezen feladatok finanszírozását. A minisztériumhoz kapcsolódó közutas szervezetek az elmúlt évek során gyakran változtak. A tanulmány fő célja ezeknek a változásoknak a bemutatása és értékelése. 1990 óta a jelenlegi helyzetet is számítva 4 különböző összetételű minisztérium foglalkozott a közlekedés, a hírközlés és a vízügy feladataival, a 16 év alatt összesen 8 miniszter vezetésével.

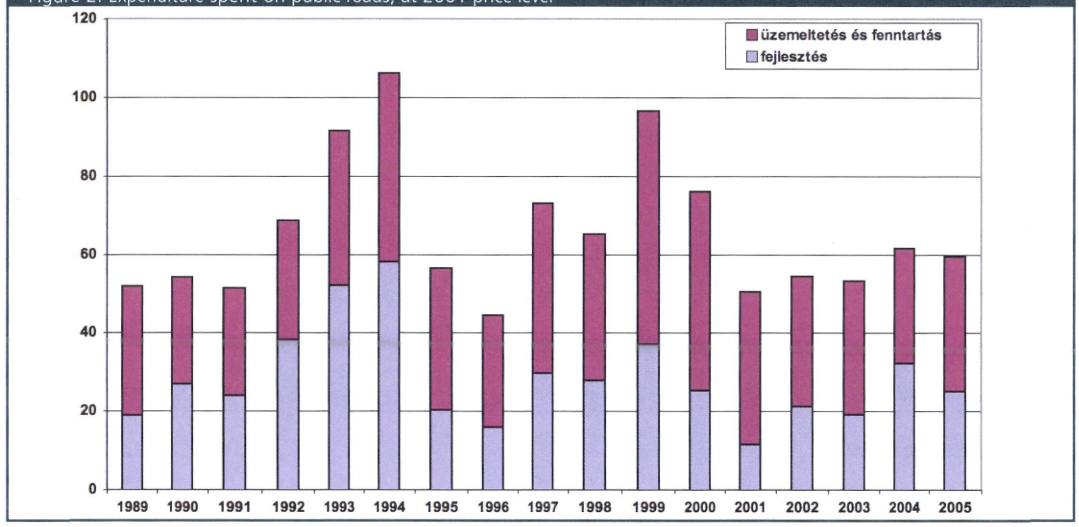
A törvényalkotás csak kevéssé segítette a közúti szektor átalakulását. A fő jogi alap az 1988. évben alkotott közúti törvény [3], [4], melyet gyakran módosítottak. A koncessziós törvény 1991-től előmozdította a magán szektor bevonását [5]. A pénzügyi

hátteret az Útalapról szóló törvény [6] adta meg 1992-ben, de azt 1998-ban hatályon kívül helyezték. Jelentős előrelépést hozott a 2003-ban megjelent törvény a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztéséről [7].

5.2 A magyar közúthálózat helyzete

Magyarország úthálózata közutakból és magánutakból áll. A közúthálózatot egyrészt az állami tulajdonú országos közutak, másrészt az önkormányzati tulajdonú helyi közutak alkotják. Az országos közúthálózat hossza a gyorsforgalmi utakkal együtt 2005-ben 30560 km. A helyi utak hossza a külterületi helyi utakkal együtt közel 140 ezer km. A teljes közúti forgalom teljesítményének mintegy 70%-a az országos közutakon bonyolódik le. A motorizációs szint az országban 2005-ben 285 személygépkocsi/1000 lakos volt.

2. ábra. A közutakra fordított költségek 2001. évi árakon
Figure 2: Expenditure spent on public roads, at 2001 price level



Az országos közúthálózatra fordított kiadások időbeni alakulása nem mutat semmiféle szabályosságot. A ráfordítások összege gyakran pillanatnyi politikai tényezőktől függ, és azt nem lehet előrebecsülni [8]. A gazdasági átalakulás kezdeti időszakában jól működő Útalapot sajnos később megszüntették egy kormányváltás kapcsán. Az Útalap összege relatív mértékben kedvezőnek mutatkozott egy olyan helyzetben, amikor a gazdaság egészének teljesítménye meglehetősen alacsony volt. Az Útalap megszűnése után 2005. végéig a költségvetés részét képező Útfenntartási és Fejlesztési Célelőirányzat (ÚFCE) biztosította az országos közúthálózattal kapcsolatos feladatok finanszírozását.

A közutak finanszírozásának fő forrása jelenleg az állami költségvetés, ahol két jelentősebb célfeladathoz rendelnek forrást. Az egyik feladat az országos közutak fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése, beleértve a gyorsforgalmi utak fenntartását és üzemeltetését is, míg a másik feladat a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését célozza. Mindkét feladat költségvetési gazdája a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium. Az országos közutakra fordítható költségvetési sor 2006. évi elnevezése Útpénztár.

A forrásigény mindig nagyobb a lehetőségeknél, és ez a helyzet a közutak esetén is fennáll. A közúti szektor finanszírozását a 90-es évek közepén nemzetközi kölcsönök is segítették. Kezdetben a Világbank, majd később az Európai Szerkezetváltási és Fejlesztési Bank (EBRD) és az Európai Beruházási Bank (EIB), valamint hazai és nemzetközi bankok konzorciumai nyújtottak hiteleket. Ez utóbbi esetben általában állami garanciavállalás is szükségessé vált.

Az ezredfordulótól kezdve és napjainkban rendkívül fontos lehetőséget biztosítanak az Európai Unió különböző pénzügyi alapjai és finanszírozási programjai (PHARE, ISPA, Kohéziós Alap és Strukturális Alapok). Az EU források aránya várhatóan a jövőben tovább növekszik, és meghatározóvá válik. Kedvező forrás-kiegészítés lehet az állami-magán együttműködés (Public-Private Partnership, PPP) keretében elérhető magántőke bevonás.

A gyorsforgalmi hálózaton szedett útdíjak célja az üzemeltetés és fenntartás kiadásainak fedezése ezen utakon. Az elmúlt évtizedben a különböző állami és magán autópálya társaságok eltérő és esetenként igen magas közvetlen útdíjakat alkalmaztak, mely az úthasználókat kedvezőtlenül érintette. Jelenleg egy széles körben elfogadott matricás rendszer használatos, melyet a tervek szerint a teljesítményekkel arányos elektronikus díjszedés vált majd fel a közeljövőben.

A gazdasági átalakulás társadalmi hatásai esetenként szokatlan módon mutatkoznak meg, erre példa a közúti közlekedésbiztonság alakulása. A rendszerváltás évében a balesetek száma csúcsot döntött, majd az egyes kormányváltások éveiben a baleseti helyzet kis mértékben romlott a megelőző és a következő évekhez képest. Ez a feltételezett összefüggés azonban a gazdasági növekedés stabilizálódásának időszakában már nem mutatható ki, mert sajnálatos módon a gaz-

daság élénkülésével párhuzamosan a baleseti helyzetkép újra romló tendenciát mutat a 2002 utáni években. A mai társadalomban jelen lévő bizonytalanság részben okozhatja a közúti balesetek számának ismét tapasztalható növekedését.

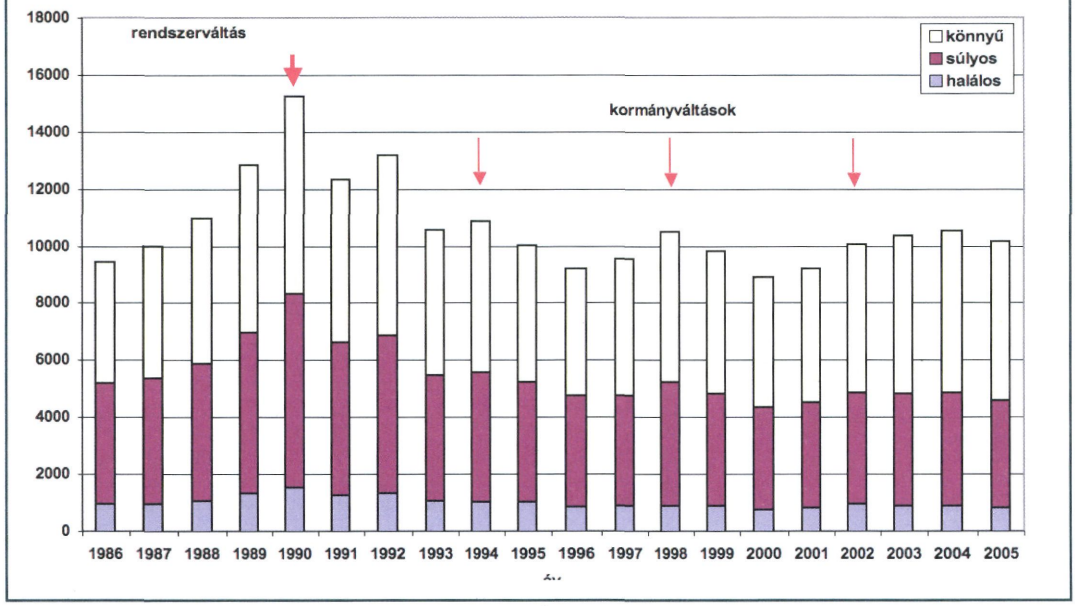
5.3 A közúti szakirányítás szervezetének változásai

Változások a gazdasági átalakulás kezdetén

A magyar közúti szakirányításban a rendszerváltáskor jelentős szervezeti változások történtek. A területi közigazgatáshoz igazodóan megszervezett területi szakirányító egységek összefogására és irányítására 1991. január 1-én létrehozták az erős központi Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóságot [9].

1990 előtt a központi szakirányítási feladatokat rövid ideig (1988-1989) az Országos Közúti Főigazgatóság végezte, mely főként a finanszírozási és fejlesztési kérdésekkel foglalkozott. Az országos közutak fenntartási és üzemeltetési feladatait 1982-től 9 regionális Közúti Igazgatóság látta el. Ez a térbeli szerkezet nem egyezett meg a 19 megyéből álló közigazgatási szervezettel, ezért működése nem lehetett igazán hatékony.

3. ábra. Személyi sérüléses balesetek az országos közutakon
Figure 3: Accidents resulting in personal injury on the state public road network



1991-től 19 önálló megyei Közúti Igazgatóság alkotta a területi szakirányítási szintet, megfelelően igazodva a meglévő megyerendszerhez [9]. A központi irányítás a minisztérium költségvetési szerveként működő Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) feladata lett. A fő funkciók az UKIG szervezetén belül: az országos közúthálózat finanszírozása és a finanszírozás ellenőrzése, a hálózat tervezése és fejlesztése, a fenntartás és üzemeltetés koordinálása, valamint a műszaki és információs háttértevékenységek ellátása.

Egy különleges, huszadik szervezeti egység, az Autópálya Igazgatóság foglalkozott a gyorsforgalmi úthálózat, az autópályák és autóutak fejlesztésével, fenntartásával és üzemeltetésével. Az Autópálya Igazgatóság jogilag és gazdaságilag a megyei közúti igazgatóságokkal azonos helyzetben volt [9]. A fizikai munkavégzés az igazgatóságok üzemmérnökségein történt.

Változások a piacgazdaság konszolidálódásának időszakában

A piacgazdaság fejlődése során 1996-ban a központi útügyi szakirányítás egy részét és a teljes területi útügyi szakirányítást non-profit szervezetekké, közhasznú társaságokká alakították át, melyek tulajdonosa a szakminisztérium. 21 közhasznú társaságot alapítottak 1996. június 1-én [10]: 19 társaságot a megyei közútkezelői feladatok ellátására, egyet a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos feladatok végrehajtására, és egy további társaságot a központi műszaki és információs háttértevékenységek működése érdekében. A megyei közúti igazgatóságok megyei állami közútkezelő közhasznú társaságokká váltak.

A változás egyik célja az állami alkalmazottak (közalkalmazottak) számának jelentős csökkentése volt. További célként jelentkezett, hogy az új non-profit szervezetek gazdálkodása fokozatosan piaci körülmények közé kerüljön, ezért lehetővé tették, hogy bevételük egy meghatározott része vállalkozási tevékenységből származzon. A vállalkozási részarány az elmúlt években 10% és 30% között változott az aktuális gazdasági és politikai körülményektől függően. A területi közútkezelő társaságok bevételének fő részét a központi szakirányító szervezettel megkötött, az országos közúthálózat üzemeltetésére és fenntartására, valamint fejlesztésének lebonyolítására vonatkozó szerződések biztosították.

1996 óta az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG)

feladata költségvetési intézményként a közutak fejlesztésének, fenntartásnak és üzemeltetésének finanszírozása. Az újonnan alapított Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (ÁKMI Kht.) végezte állami tulajdonú non-profit szervezetként a központi háttértevékenységeket. A két szervezet tevékenysége szorosan összefüggő, ezért közöttük jó munkakapcsolat alakult ki.

Az UKIG kezelte az Útalapot, majd utána az ÚFCE célelőirányzatot. A fejlesztési munkák esetén beszerzőként és szerződő félként képviselte az államot. A közúti szakirányításban döntéselőkészítő tevékenységet folytatott a közhasznú társaságokat illetően. Az UKIG végezte az országos közúthálózat fenntartási és üzemeltetési feladatainak koordinálását.

Az ÁKMI Kht. fő feladatai közé tartozott az úthasználók folyamatos információval történő ellátása a közlekedés biztonságát befolyásoló eseményekről és az utak állapotáról. Ez a szervezet foglalkozott az új építések és a nagyobb felújítások állami minőségellenőrzésével is. Emellett segítette a műszaki szabályozást, üzemeltette az Országos Közúti Adatbankot, és elvégezte a túlsúlyos járművek útvonal-engedélyezését.

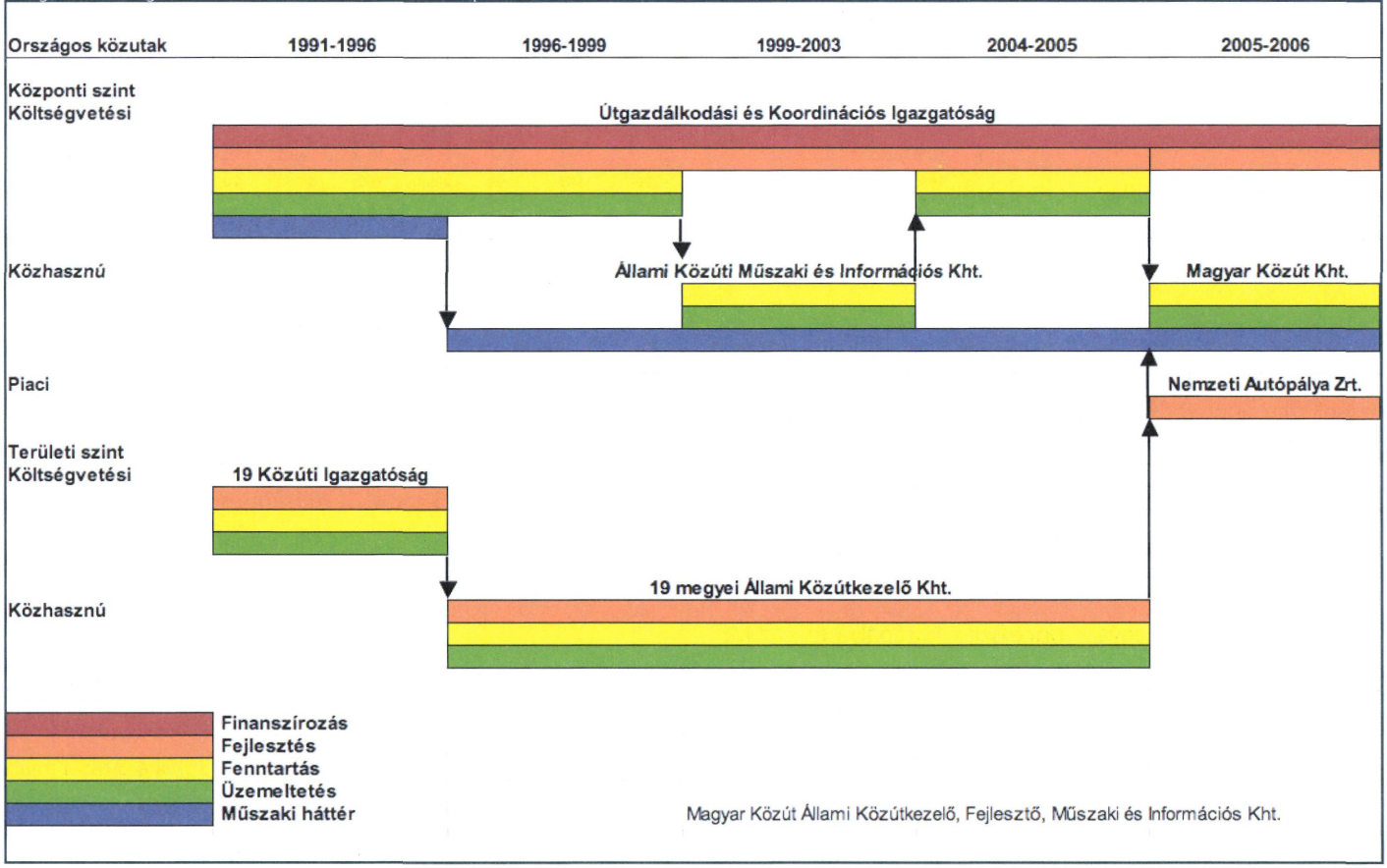
A feladatok változásai a központi közúti szakirányításban

A különböző kormányzati időszakokban számos egyéb változás történt az eltérő politikai hangsúlyoktól, a különböző célkitűzésektől és a finanszírozás alakulásától függően. A közúti fejlesztés és fenntartás aktuális aránya mindig tükröződött a szervezetek funkcióiban. A magyar közúti szakirányításban ez különösen 1999 és 2004 között mutatkozott meg.

1999. április 1-től az országos közúthálózat általános fenntartási és üzemeltetési feladatait áthelyezték az UKIG-ból az ÁKMI Kht.-ba [11]. A változás fő mozgatója abban az időben egyértelműen politikai volt. A következő kormányváltás után a helyzet megváltozott, és 2004. január 1-től az UKIG és az ÁKMI Kht. közötti feladatmegosztást visszaállították a korábbi formájába [12]. Ezeket a változásokat miniszteri rendeletek rögzítették, illetve rendelték el.

A 4. ábra bemutatja, hogyan változtak a fő tevékenységek, funkcionális feladatok (finanszírozás, fejlesztés, fenntartás, üzemeltetés, műszaki háttértevékenységek) az egyes szervezeteken belül a rendszerváltástól napjainkig. Megfigyelhető, hogy a finanszírozás és a központi fejlesztés jogilag költségvetési szervhez rendelt funkciói stabilitást mutatnak.

4. ábra. A közúti szakirányítás fő funkcionális feladatainak változásai
Figure 4: Changes in the main functional duties of the public road administration

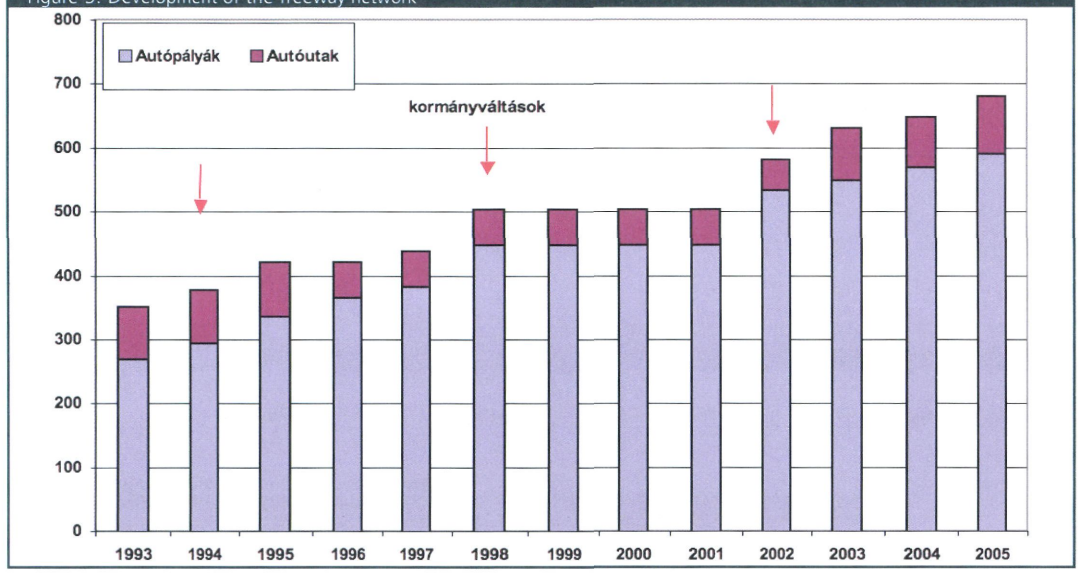


A teljesség kedvéért a 4. ábrán szerepel a jelenleg (2006-ban) működő közúti szakirányító szervezet is, melynek részletes bemutatására az 5. fejezetben kerül sor. Látható az ábrán, hogy 2005. őszétől az országos közúthálózat fenntartási és üzemeltetési feladatait az UKIG-tól az új egységes közútkezelő szervezet, a Magyar Közút Kht. vette át, míg a területi fejlesztési tevékenység irányító szervezete a Nemzeti Autópálya Zrt. lett.

A gyorsforgalmi utak szakirányításának különféle formái

Az Európai Unió régi tagországaihoz képest fejletlen gyorsforgalmi úthálózatunk fejlődése 1999-ben új lendületet vett [13], ami 2003-ban a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztéséről szóló törvény [7] elfogadásával még intenzívebbé vált. Ez a tevékenység a közúti szakirányításban új szervezeti egységeket hozott létre, melyek részben a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési feladataival, részben a meglévő gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetésével és fenntartásával foglalkoznak. Az 5. ábra szemlélteti a gyorsforgalmi úthálózat fejlődését [14].

5. ábra. A gyorsforgalmi úthálózat fejlődése
Figure 5: Development of the freeway network



A fejlesztések finanszírozására külön költségvetési előirányzatot alkottak. Napjainkban az állami-magán együttműködés (PPP) a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés fontos elemeként jelenik meg. Ezt a finanszírozási formát azonban még nem sikerült beilleszteni a közúti szakirányítás meglévő szervezeti kereteibe. A magán- vagy vegyes tulajdonú cégek saját gazdasági szempontrendszerük szerint működnek, ami esetenként nehezíti a koordinációt.

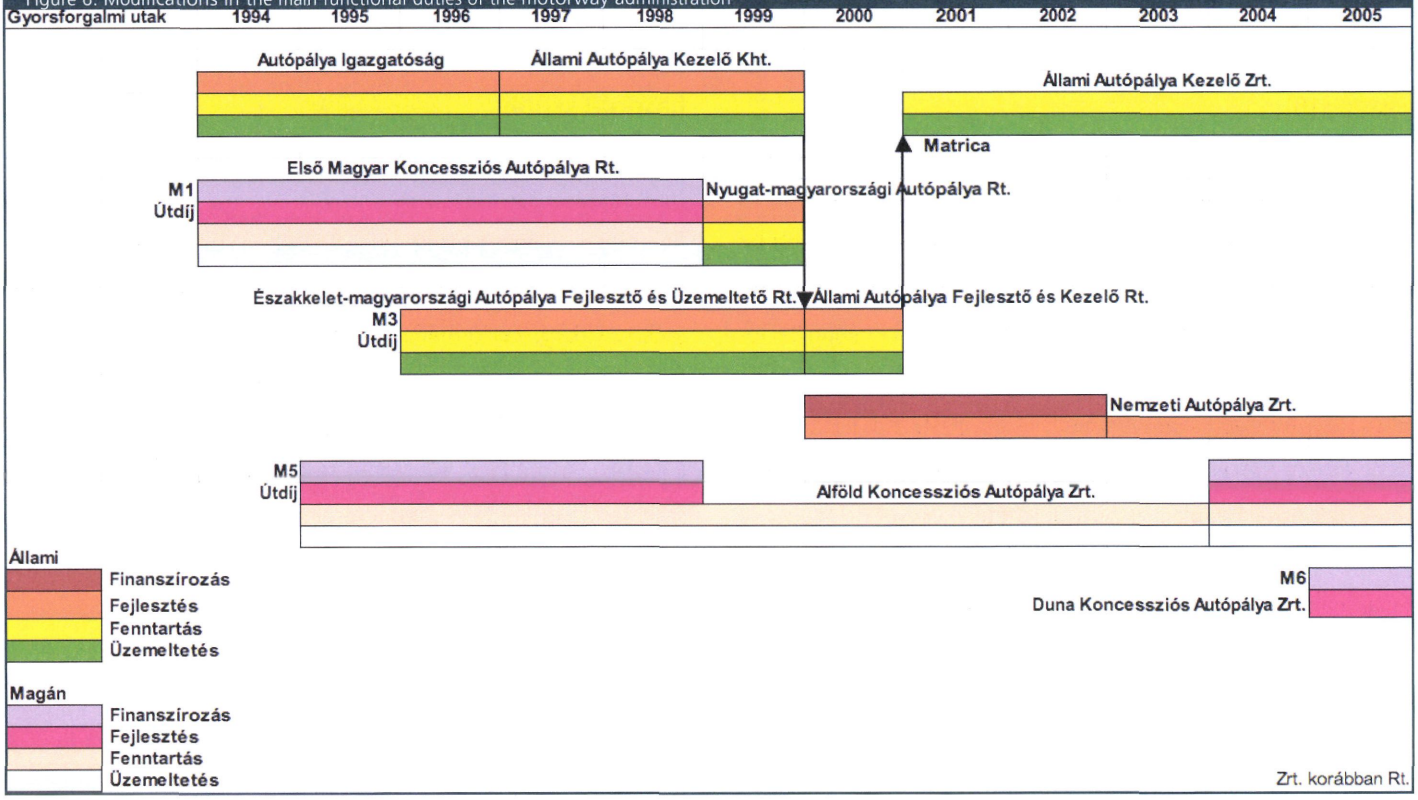
A kilencvenes évek közepén koncessziós társaságok kezdték meg új autópálya szakaszok építését: az M1 autópálya nyugati szakaszán az Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt., az M5 autópályán az Alföld Koncessziós Autópálya Rt. (jelenleg Zrt). Az első koncessziós társaság gazdaságilag sikertelennek bizonyult a túlbecsült forgalom és az úthasználóknak a magas útdíjakkal szembeni ellenállása miatt. Az M1 autópálya koncessziós szakaszát egy állami tulajdonú cég, a Nyugat-magyarországi Autópálya Rt. vette át. Egy másik állami tulajdonú társaság, az Északkelet-magyarországi Autópálya Fejlesztő és Üzemeltető Rt. továbbépítette, és útdíjasan üzemeltette az M3 autópályát.

A közúti szakirányítás 1996. évi átalakításakor az Autópálya Igazgatóságból létrehozott non-profit Állami Autópálya Kezelő Kht., majd az M1 és M3 autópályákat üzemeltető állami tulajdonú társaságok 1999-ben összeolvadtak [15] és létrejött az Állami Autópálya Fejlesztő és Kezelő Rt. Ez utóbbi szervezet rövid idő múlva – a fejlesztési feladatok profilváltása után – Állami Autópálya Kezelő Rt.-vé alakult át a koncessziós autópályák kivételével a teljes gyorsforgalmi úthálózatra kiterjedő hatáskörrel.
1999 és 2002 között a Magyar Fejlesztési Bankot jelölték ki felelősként a gyorsforgalmi úthálózat finanszírozására és fejlesztésére. Ez időszak alatt a Magyar Fejlesztési Bank tulajdonosként irányította a gyorsforgalmi úthálózat szakirányító szervezeteit, melyek közül a Nemzeti Autópálya Rt. (jelenleg Zrt.) a fejlesztésekkel és az építési szerződésekkel, míg az Állami Autópálya Kezelő Rt. (jelenleg Zrt.) a meglévő gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetésével és fenntartásával foglalkozott. A 2002. évi kormányváltás után 2003-tól a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumhoz került vissza az autópálya szakirányító szervezetek tulajdonjoga és irányítása.

2005-ben az Állami Autópálya Kezelő Zrt.-t finanszírozási feladatokkal bízták meg, ám a költségvetés hiányának csökkentésére tervezett kötvénykibocsátás az EU statisztikai előírásai miatt végül nem jöhetett létre. A Nemzeti Autópálya Zrt. feladatköre 2006-tól az országos közúthálózat fejlesztésével bővült.

Az állami-magán együttműködés is szerepet kapott a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésében. Az M6 autópálya jelentős részét 2006-ban „tervez-épít-finanszíroz-üzemeltet" (design-build-finance-operate, DBFO) módszerrel a Duna Koncessziós Autópálya Zrt. valósította meg. 2004-ben az állam kisebbségi részesedést vásárolt az Alföld Koncessziós Autópálya Zrt.-ben [16], és ezzel bevonta az M5 autópályát a matricás díjszedési rendszerbe, ami a forgalom jelentős növekedését eredményezte.

6. ábra. Az autópálya szakirányítás fő funkcionális feladatainak változásai
Figure 6: Modifications in the main functional duties of the motorway administration



Az országos közúthálózaton (benne a gyorsforgalmi úthálózaton is) az építési és a nagyobb fenntartási munkákra a szerződések kizárólag közbeszerzési eljárások után köthetők meg. Az összköltséget tekintve a legnagyobb közbeszerző Magyarországon 2004-ben és 2005-ben a Nemzeti Autópálya Zrt. volt. A fenntartás és üzemeltetés költségvetési ráfordításait kiegészítik a magyar gyorsforgalmi úthálózaton beszedett útdíjak, melyek jelenleg az Útpénztár bevételét képezik.

A 6. ábra áttekintést ad a gyorsforgalmi utak szakirányításának funkcionális változásairól, megkülönböztetve az állami és a magántulajdonú társaságokat.

A legutóbbi szervezeti változás

A nemzetgazdaság jelenleg folyamatban lévő reformja szükségessé teszi a költségtakarékos megoldásokat, ezért a szervezeti változtatás az útügyi szakirányításban is elkerülhetetlenné vált. 2005-ben egy nagy központosított közútkezelő szervezet jött létre a korábban önálló területi szervezetek összevonásával. A 2005. október 1-től működő új Magyar Közút Állami Közútkezelő, Fejlesztő, Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (Magyar Közút Kht.) állami tulajdonú non-profit szervezet, amely úgy alakult ki, hogy az ÁKMI Kht.-ba beolvasztották a 19 megyei állami közútkezelő közhasznú társaságot.

A Magyar Közút Kht. létesítését az 1069/2005. (VII. 8.) Kormányhatározat [17] alapozta meg. A közúti szakirányítás legutóbbi átszervezésének a Kormányhatározatban kifejtett céljai:

- az európai unióbeli támogatások és pályázati lehetőségek hatékonyabb elérhetősége,
- az országos közúthálózati szemlélet fokozott érvényesítése,
- a gazdaságos üzemeltetési és fejlesztési feladatok feltételeinek javítása,
- a területileg megosztott adminisztrációs tevékenység racionalizálása,
- a vagyon- és eszközgazdálkodás hatékonyságának növelése,
- az átlátható és ellenőrizhető forráselosztás és -felhasználás javítása,
- a teljesítményellenőrzés fokozása

A Magyar Közút Kht. fő feladata az országos közúthálózat üze-

meltetése és fenntartása, amelyet területi egységei útján lát el. A jelenlegi 19 megyei területi egység a regionális közigazgatás létrehozásával összhangban várhatóan a közeljövőben kevesebb számú regionális egységként fogja végezni feladatait. A terület feladatok közé tartozik még a fejlesztések műszaki előkészítése és lebonyolítása, mely a fejlesztéseket irányító Nemzeti Autópálya Zrt.-vel együttműködve történik. A központi szervezet további feladatát képezi a műszaki és információs háttértevékenység, mely lényegében az ÁKMI Kht. korábbi tevékenységével megegyező [18].

Az új közútkezelő társaság szervezete és működése üzleti modellen alapul, hangsúlyt fektetve az értékesítésre. A legnagyobb létszámú műszaki szakterület munkáját értékesítési, gazdasági, humánpolitikai, informatikai, jogi és közbeszerzési, kommunikációs, valamint szervezetfejlesztési egységek segítik. Jelenleg a költségvetésből származó állami megrendelés meghatározó jelentőségű, de az értékesítési egység feladata a vállalkozási tevékenység árbevételének növelése, piaci viszonyok feltételezésével.

Az új szakirányító szervezet a központi útügyi szakirányítás funkcióinak jelentős részét lefedi, emellett megőrzi a területi szervezeti tagozódást. A központosított irányítás számottevő költségcsökkenést eredményezett. A nagy súlyú szervezet képessé vált kölcsönök felvételére, bár erre még nem került sor.

A magyar közúthálózat jelentős fenntartási elmaradása azonban szükségessé teszi a közeljövőben egy nagyszabású felújítási program elindítását, amelynek finanszírozása csak az állami költségvetést kiegészítő forrás bevonásával lehet reális. A gyorsforgalmi utak fejlesztése mellett hangsúlyt kell helyezni a meglévő közutak állapotának javítására.

A távolabbi jövőben a kiszámíthatóbb finanszírozást segítené egy, az Útalaphoz hasonló, a költségvetési alkutól kevésbé függő pénzügyi megoldás. Az állami-magán együttműködés ígéretes lehetőség az útfelújításokhoz szükséges források megteremtésére. A közúti szakirányítás szervezete a jövőben állami tulajdonú, piac-orientált, részvénytársasági formában működő ügynökség lehet. A gyorsforgalmi utak szakirányításában részt vevő társaságok esetén azok részleges vagy teljes privatizációja is napirendre kerülhet. A rutin fenntartás és egyes más üzemeltetési tevékenységek privatizációjának lehetőségét szintén vizsgálják.

A minőség fontos tényező a közúti szakirányításban. A korábbi, csaknem tíz évre visszanyúló előzmények után 2006-ban az új egységes Magyar Közút Kht. minőségirányítási rendszerére megszerezte az ISO 9001:2001 minősítést. Az úthasználókkal való jobb kapcsolat kialakítása és általában az állampolgárokkal történő kommunikáció fejlesztése segítene abban, hogy a társadalom tudatosabban foglalkozzék a közutak helyzetével.

5.4 A magyar közúti szakirányítás nemzetközi összehasonlításban

Nemzetközi kutatási eredmények

Az Útügyi Világszövetség (AIPCR/PIARC World Road Association) részéről a közúti szakirányítás teljesítményével foglalkozó szakbizottság (Performance of Road Administrations) munkája [19] lehetőséget ad arra, hogy egy adott ország közúti szakirányításának helyzetét nemzetközi összehasonlításban értékelni lehessen. A mintegy 30 ország részvételével, hét éve működő szakbizottság kérdőíves felméréseinek feldolgozása alapján bemutatja a közúti szakirányítás fejlődési irányait, és javaslatokat tesz a legjobb gyakorlat alkalmazására.

Az úthálózat fejlettsége szempontjából 4 fokozatot különböztet meg a szakbizottság: a születő, a növekvő, a korszerűsödő és a teljesen kialakult úthálózatot. A magyar országos közúthálózat a korszerűsödő szakaszban van, de gyorsforgalmi úthálózatunkra inkább a növekedés a jellemző, figyelemmel a jelenleg folyó fejlesztési programra.

A korszerűsödő úthálózat fő jellemzői között szerepel a jelentős motorizáció, a kereskedelmi járművek és a nehéz nyerges szerelvények számottevő részaránya, a hangsúlyos városközi kapcsolatok, valamint a meglévő utak felújításának igénye. A növekedésre utal a nagyobb mértékű új gyorsforgalmi hálózatépítés, valamint sajnálatos módon a finanszírozás mérsékeltebb szintje. A meglévő főúttal párhuzamosan épülő új autópálya azonban tekinthető korszerűsítésnek, kapacitásbővítésnek is.

A közúti szakirányítás fejlettsége – a szakbizottság javaslata alapján – az állami szerepvállalás mértékével, a kormányzati irányítás közvetlen vagy közvetett tényével, valamint a társadalmi párbeszéd meglétével illetve hiányával jellemezhető. A magyar közúti szakirányítás és a kormány kapcsolata e jellemzők szerint

teljesítmény-orientált, az üzleti modell néhány elemének megjelenésével. A stratégiai tervezés, az átláthatóság biztosítása, a feladatok közbeszerzéssel történő vállalkozásba adása alapvetően meghatározza a közútkezelői tevékenységet.

A hagyományosan vállalkozásba adható feladatok, mint az építési és a nagyobb fenntartási munkák, valamint a tervezés a kilencvenes években fokozatosan kikerültek a közúti szakirányításból. Az üzemeltetést és a kisebb illetve rutin fenntartási feladatokat azonban még nagyrészt a közútkezelő szervezeten belül végzik. A központi szakirányítás tevékenységi körébe tartozik a gazdasági menedzsment, a tervezés és adminisztráció, a szerződéskötés, az információ gyűjtése és terítése, továbbá más kapcsolódó műszaki és információs háttértevékenységek.
A szakbizottság által felállított 5 fázisú gazdasági modell a teljesen állami irányítástól a független piaci szereplőkig terjed. E modellben a magyar közúti szakirányítás a harmadik és negyedik fázis közé helyezhető. A harmadik fázisra jellemző állami tulajdonú, de a kormányzattól elkülönülten és önállóan működő elválasztott szervezet ma már a negyedik fázisra utaló, üzleti alapokra való helyezés elemeit is mutatja. A besorolás nem egyértelmű, mert függ a közúti szakirányításon belül az éppen vizsgált funkció, fő feladat helyzetétől.

Nemzetközi összehasonlítás

Nemzetközi összehasonlításban a hasonló gazdasági és úthálózati fejlettségű országok között a magyar közúti szakirányítás az üzleti alapú gazdálkodás lehetőségével, feltételeinek megteremtésével jelenleg az átlagosnál kedvezőbb jellemzőket mutat. A meglévő úthálózat viszonylag kedvezőtlen állapota, a felújításhoz szükséges források hiánya azonban a nemzetközi átlagnál kedvezőtlenebb helyzetre utal.

Az útügyi szakirányítás teljesítményét meghatározó külső hatások közül egy átmeneti gazdaságban a legfontosabb a gazdasági hatás, ezt követi a társadalom, a biztonság és a környezet igényeinek kielégítése. A fő befolyásoló tényezők gazdaságpolitikai jellegűek, mint

- a gazdasági növekedés elősegítése,
- a regionális különbségek mérséklése,
- az ország versenyképességének fokozása,
- a külföldi tőke számára vonzó infrastruktúra.

A szervezeti változások kapcsolata a kormányzati illetve a finanszírozási változásokkal nem egyértelmű. A 4 éves kormányzati ciklusokban a kezdeményezések érvényesítése eltérő időt igényelt. A közúti szakirányítás reformja és szervezeti változása az elmúlt 15 évben gyakran a gazdasági fejlődésből és a közúti szektorral szembeni igényekből következett, néhány esetben azonban az átszervezés sajnálatos módon meglehetősen öncélúnak, értelmetlennek és indokolatlannak minősíthető.

A túlságosan sok változás a hatékony termelés ellen hat, és csökkenti a teljesítményt, emellett a magán szektor számára kiszámíthatatlanná és átláthatatlanná teszi a közúti szakirányítás működését. A minisztériumi szervezet és vezetés gyakori változása a stabilitást nem szolgálta. A szervezet és az általa elvégzendő finanszírozási, fejlesztési, fenntartási és üzemeltetési feladatok esetenként nem álltak összhangban. Külső feltételek is befolyásolják a döntéseket, például az EU támogatások befogadója, a Végső Kedvezményezett nem lehet non-profit szervezet még akkor sem, ha az állami tulajdonban áll.

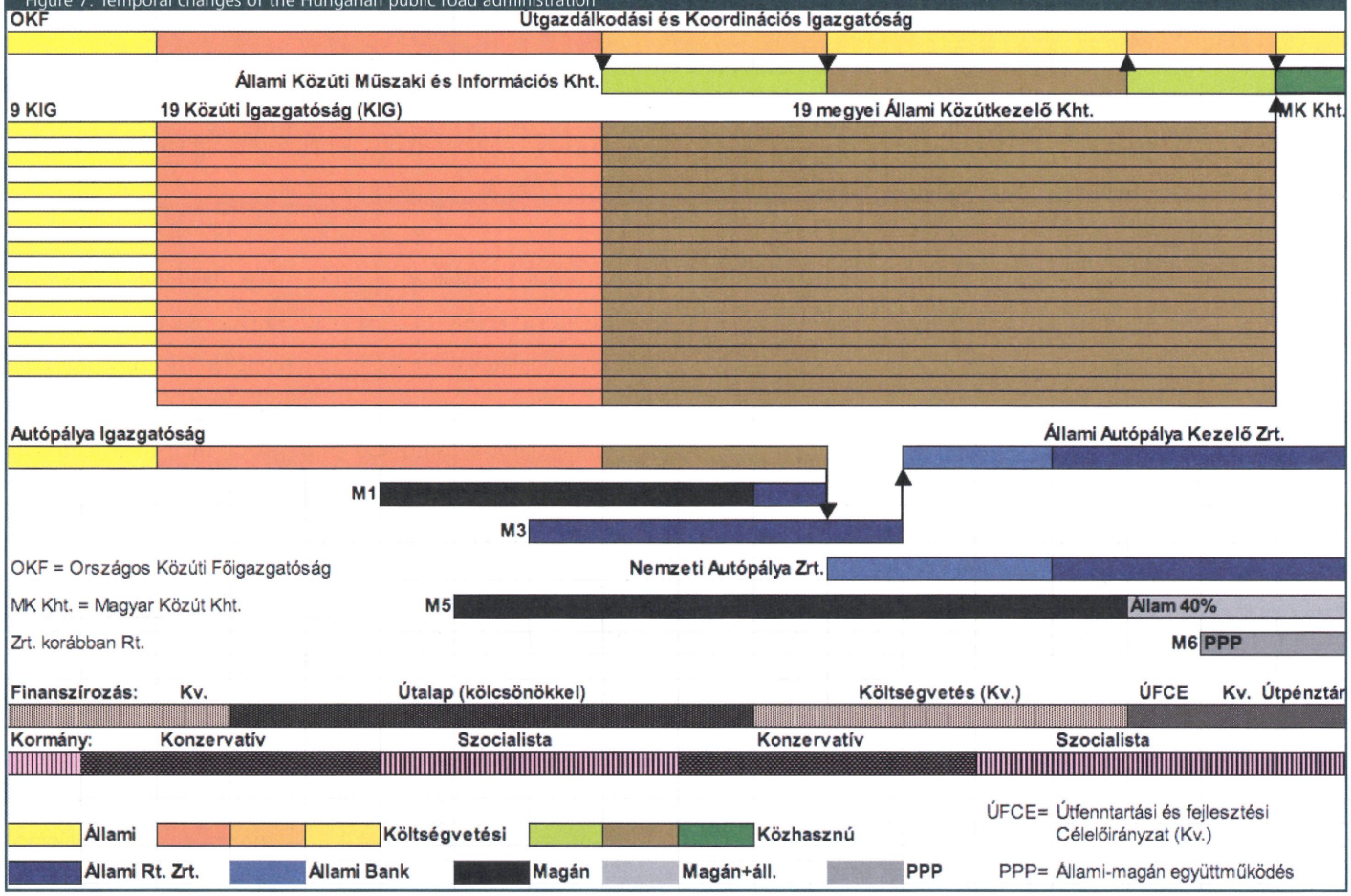
A szervezeti változás és a funkcionális feladatok elhelyezése többször nem kapott megfelelő szintű jogi megalapozást. A miniszteri rendeletek esetenként nem rendelkeztek széles körű társadalmi elfogadottsággal, ezért jobb megoldás, ha a Kormány hoz határozatot a fontosabb kérdésekről, mint az a legutóbbi átalakulás során, helyesen, megtörtént. A központosított és a decentralizált döntéshozás váltakozva működött. A decentralizáció felerősítette a központi célokkal szemben a helyi érdekeket, ezért később ismét előtérbe került a központosítás.

Az üzleti modell alkalmazásának egyik következménye, hogy míg a közúti szakirányítás vezetői korábban jellemzően mérnökök voltak, helyettük ma gazdasági szakemberek az irányítók. A közúti szakirányításon belül a mérnökök aránya és jelentősége fokozatosan csökkenő tendenciát mutat, ami megegyezik a nemzetközi tapasztalatokkal. Ennek oka az irányítás szűkebb műszaki jellegének megváltozása, az üzleti szempontok fontossága. A magán szektor részvétele korlátozott, bár növekvő. A területi közúti szervezetek jelenleg elvégzik a rutin fenntartást és a kisebb karbantartási munkákat. A nagyobb fenntartási és a fejlesztési feladatokat közbeszerzés útján teljes mértékben vállalkozásba adják.

Összefoglalás

Magyarországon a rendszerváltás óta, a közúti szakirányításban, a gazdaság átalakulásával összefüggésben, jelentős változások történtek. A költségvetési szervként működő központi szakirányító egység mellett, az önálló területi egységek ismét megyei szinten szerveződtek meg. A piacgazdaság fejlődése során a központi szervezet egy része és a területi szervezetek állami tulajdonú közhasznú társaságokká alakultak. A 2005. év folyamán végrehajtott összevonás eredményeként a központi szakirányítás megmaradt, és az országos közúthálózaton egyetlen nagy méretű közútkezelő szervezet jött létre. A gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos feladatokat további, részben magántulajdonban álló szervezetek végzik.

7. ábra. A magyar közúti szakirányítás időbeli változásai
Figure 7: Temporal changes of the Hungarian public road administration



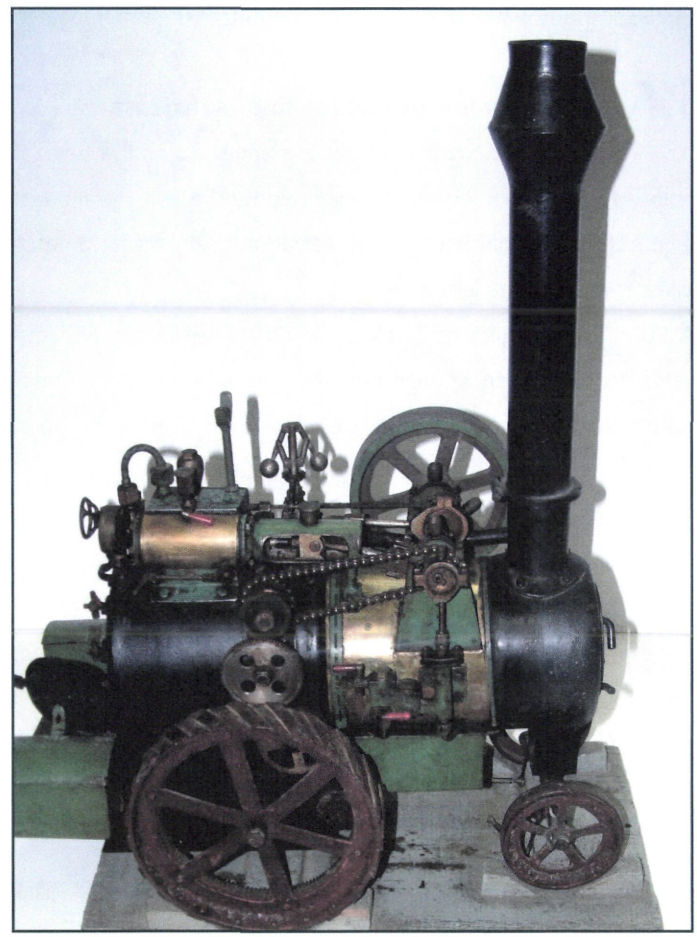
A 7. ábra a magyar közúti szakirányítás változásait összegzi az elmúlt 15 évben. A rendszerváltástól napjainkig láthatók az ábrán az országos közutak és a gyorsforgalmi utak szakirányító szervezeteiben bekövetkezett szervezeti változások. Az alsó rész tartalmazza a korábban említett finanszírozási változásokat és a kormányzati ciklusokat. Az egyes szervezetek tulajdoni helyzetét (állami költségvetési szervezet, állami tulajdonú közhasznú társaság, állami tulajdonú részvénytársaság, magántulajdonban lévő részvénytársaság, illetve ezek kombinációja) a különböző színek jelölik.

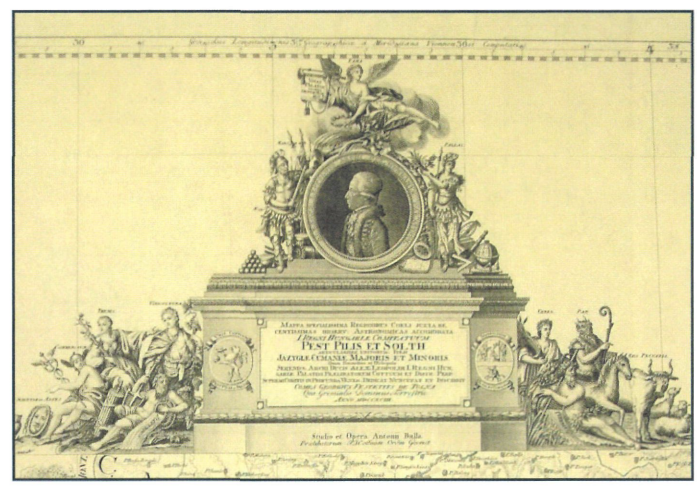
A 10 évvel ezelőtt bevezetett non-profit szervezeti modell alkalmasnak bizonyult a magyar közúti szakirányításban. A döntések decentralizálása azonban nem hozott sikereket, ezért a helyi önálló szervezetek megszüntetésével a szervezetek számát jelentősen mérsékelték. Eredetileg a rendszerváltás előtt 11 önálló központi illetve területi egységből állt a közúti szakirányító szervezet. Az elmúlt 15 évben az önálló szervezetek száma 21 és 25 között mozgott, míg a legutóbbi változás eredményeként jelenleg 6 önálló központi szervezeti egység működik. Ezek között egy költségvetési szerv, egy állami tulajdonú közhasznú társaság, két állami tulajdonú részvénytársaság, valamint egy vegyes és egy magántulajdonú társaság szerepel.

A hazai tapasztalatok elemzése és bemutatása nemzetközi összehasonlításban is érdekes, mert a változások okainak és következményeinek megismerése más országok számára hasznos lehet. A pozitív tapasztalatok segítik a hatékonyabb közúti szakirányítás kialakítását, míg a negatív tapasztalatok értékelése lehetővé teszi a hasonló helyzetek elkerülését.

Irodalom

1. Gulyás, A.: Changes of Road Administration in Hungary. PIARC Regional Seminar on Good Governance, Institutional Integrity, and Human Resources Management for Road Administrations, Warsaw, 2005.
2. Koren Cs. - Makó E.: A bruttó hazai termék és a közúti forgalom területi eloszlásának és időbeli változásának összefüggései. Közúti és Mélyépítési Szemle 12. szám 1999.
3. 1988. évi I. Törvény a közúti közlekedésről
4. 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról
5. 1991. évi XVI. Törvény a koncesszióról
6. 1992. évi XXX. Törvény az Útalapról
7. 2003. évi CXXVIII. Törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről
8. Heggie - Vickers: Commercial Management and Financing of Roads. World Bank Technical Paper No. 409. The World Bank, Washington, D.C., 1998.
9. 2/1990. KHVM utasítás a közúthálózattal kapcsolatos állami feladatokról és az országos közúthálózat kezelői szervezetéről szóló 5/1989. KöHÉM utasítás módosításáról – UKIG és megyei közúti igazgatóságok létrehozása
10. 15/1996. (V. 7.) KHVM rendelet a közútkezelői rendszer átalakításával kapcsolatos jogutódlásról – ÁKMI és megyei állami közútkezelő kht.-k létrehozása
11. 12/1999. (III. 11.) KHVM rendelet az Útfenntartási és –fejlesztési célelőirányzathoz kapcsolódó feladatok szabályozásáról – UKIG, ÁKMI feladatmegosztás
12. 109/2003. (XII. 29.) GKM rendelet az Útfenntartási és –fejlesztési célelőirányzathoz kapcsolódó feladatok szabályozásáról – UKIG, ÁKMI feladatmegosztás
13. 2111/1997. (V. 14.) Kormányhatározat a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésének programjáról
14. A magyar autópályák története II. 1994-2004. Állami Autópálya Kezelő Rt., Budapest, 2004.
15. 2037/2000. (II. 29.) Kormányhatározat a gyorsforgalmi úthálózat tízéves fejlesztési programjának megvalósításáról szóló 2117/1999. (V. 26.) Kormányhatározat módosításáról – ÁAK létrehozása
16. 2044/2003. (III. 14.) Kormányhatározat az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről – AKA résztulajdon megszerzése
17. 1069/2005. (VII. 8.) Kormányhatározat az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság átalakulásáról – MK létrehozása
18. 122/2005. (XII. 28.) GKM rendelet az Útpénztár fejezeti kezelésű előirányzat felhasználásának szabályozásáról, valamint az országos közúthálózattal összefüggő feladatok ellátásáról – UKIG, MK feladatmegosztás
19. PIARC World Road Association: Role and Positioning of the Road Administration. PIARC Technical Committee on Performance of Road Administrations, 15.08.B, Paris, 2004.





6. A magyar gyorsforgalmi úthálózat 1994 és 2006 között

Bevezetés

A rendszeres autópálya-építés Dr. Vásárhelyi Boldizsár 1942. évi tanulmányát, a Budapest – Ferihegy gyorsforgalmi utat, számos hálózatfejlesztési tervet, valamint a Törökbálint – Tatabánya közti útszakaszt, előkészítő munkaként, tapasztalataikat felhasználva, 1963-ban indult. Az építés 1989-ben gyakorlatilag leállt. 1993-ig 255 km autópálya és 65 km autóút épült.

6.1 A gyorsforgalmi úthálózat finanszírozása

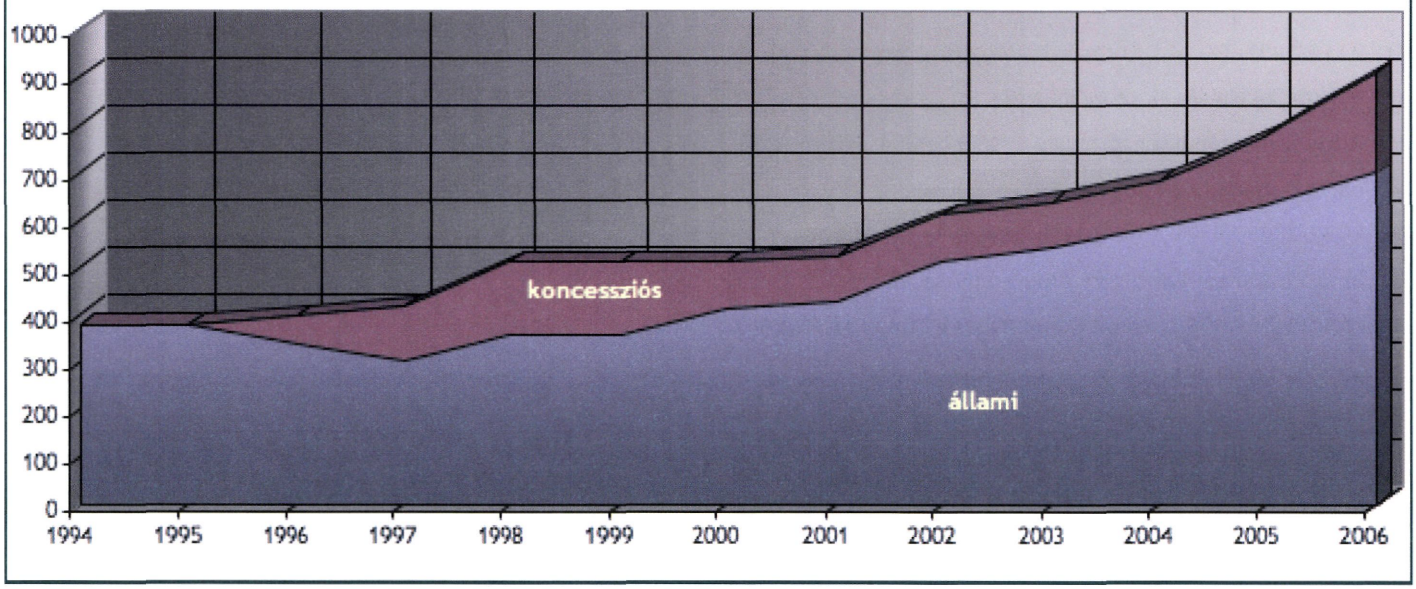
Az 1994. és 2006. közötti időszak a magyar autópálya hálózat fejlődésének eddigi legtermékenyebb időszaka volt. A fejlődést a korábban holtpontra jutott autópálya-finanszírozás folyamatos újjászervezése tette lehetővé.

A 90-es évek elejére az autópálya-építésre fordítható költségvetési források után az állami hitelfelvételi lehetőségek is kimerültek. A koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény azonban lehetővé tette külföldi magántőke bevonását a közútfejlesztésbe. 1993-ban megalakulhatott az Első Magyarországi Koncessziós Autópálya Részvénytársaság (az ELMKA Rt.), 1994-ben aláírták az első koncessziós szerződést (az M1 Győr-országhatár szakaszra), ezt az autópálya-szakaszt 1996-ban átadták a forgalomnak. Ugyanebben az évben az Alföldi Koncessziós Autópálya-építő Rt. (AKA Rt.) is forgalomba helyezett egy koncessziós szakaszt az M5 vonalán és ezt 1997-ben és 1998-ban tovább bővítette. 1999-ig a koncessziós szakaszokon fizetett útdíjnak az építési hiteleket, az üzemeltetési és fenntartási munkákat és a díjszedési tevékenység költségeit is fedeznie kellett volna, erre azonban (a vártnál alacsonyabb forgalom mellett) még az elfogadhatatlanul magas díjszint sem teremtett lehetőséget. Az ELMKA Rt-t az 1999-es államosítás, az AKA Rt. a párhuzamos hálózat tehermentesítése címén kapott árnyékdíj segítségével kerülhette el a csődöt.

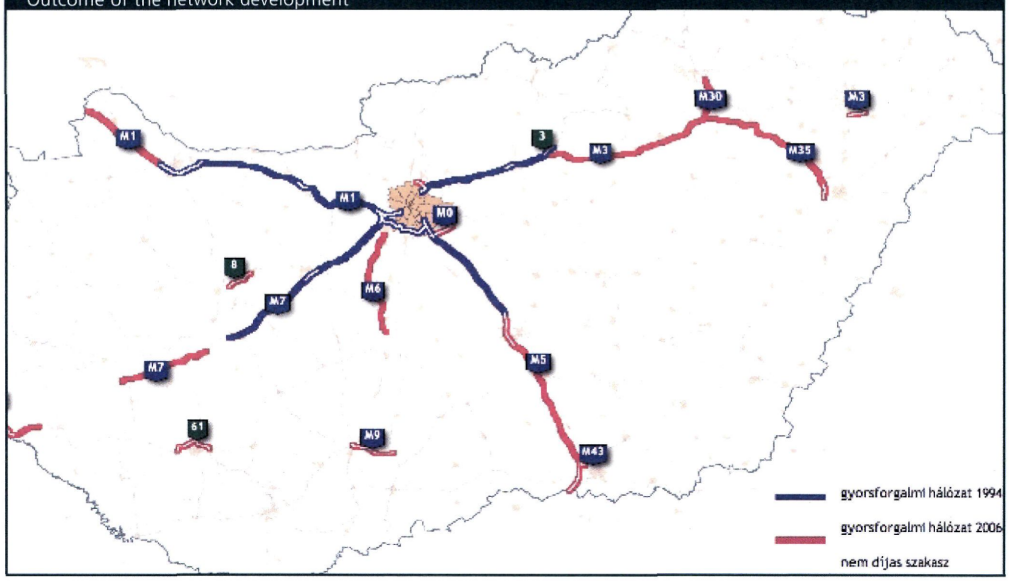
A kezdeti koncessziós tapasztalatok alapján az M3 fejlesztésére már állami tulajdonú társaság alakult (az ÉKMA Rt., 1996.). Az M3 Gyöngyös-Füzesabony szakasza költségvetési hozzájárulást és nemzetközi hitelforrásokat is felhasználva 1998-ban készült el, ezzel az M3 is díjas autópályává vált.

A magas díjszint és a párhuzamos utakra terelődő forgalom az autópálya finanszírozást politikai kérdéssé tette, 1999-ben új koncepciót alakítottak ki (2117/1999.(V. 26.) Korm. határozat), eszerint az autópálya-fejlesztési költségek biztosításáról egy bank (a Magyar Fejlesztési Bank, MFB) gondoskodik, a megtett úttal arányos útdíjat a matricás rendszer váltja fel, a befolyt útdíjnak pedig csak az üzemeltetés és fenntartás költségeit kell fedeznie. A bank 1999-ben létrehozta a Nemzeti Autópálya Rt-t (NA Rt.), majd a Nemzeti Autópálya Rt. a 2037/2000. (II. 29.)

A gyorsforgalmi úthálózat szerkezete 1994-2006
Structure of the freeway network, 1994-2006



A hálózatbővülés eredménye
Outcome of the network development



Korm. határozat alapján az Állami Autópálya Kezelő (ÁAK) Rt-t. Ebben a rendszerben 2002-ig nem történt hálózatbővülés, de megkezdődött számos fejlesztés előkészítése.

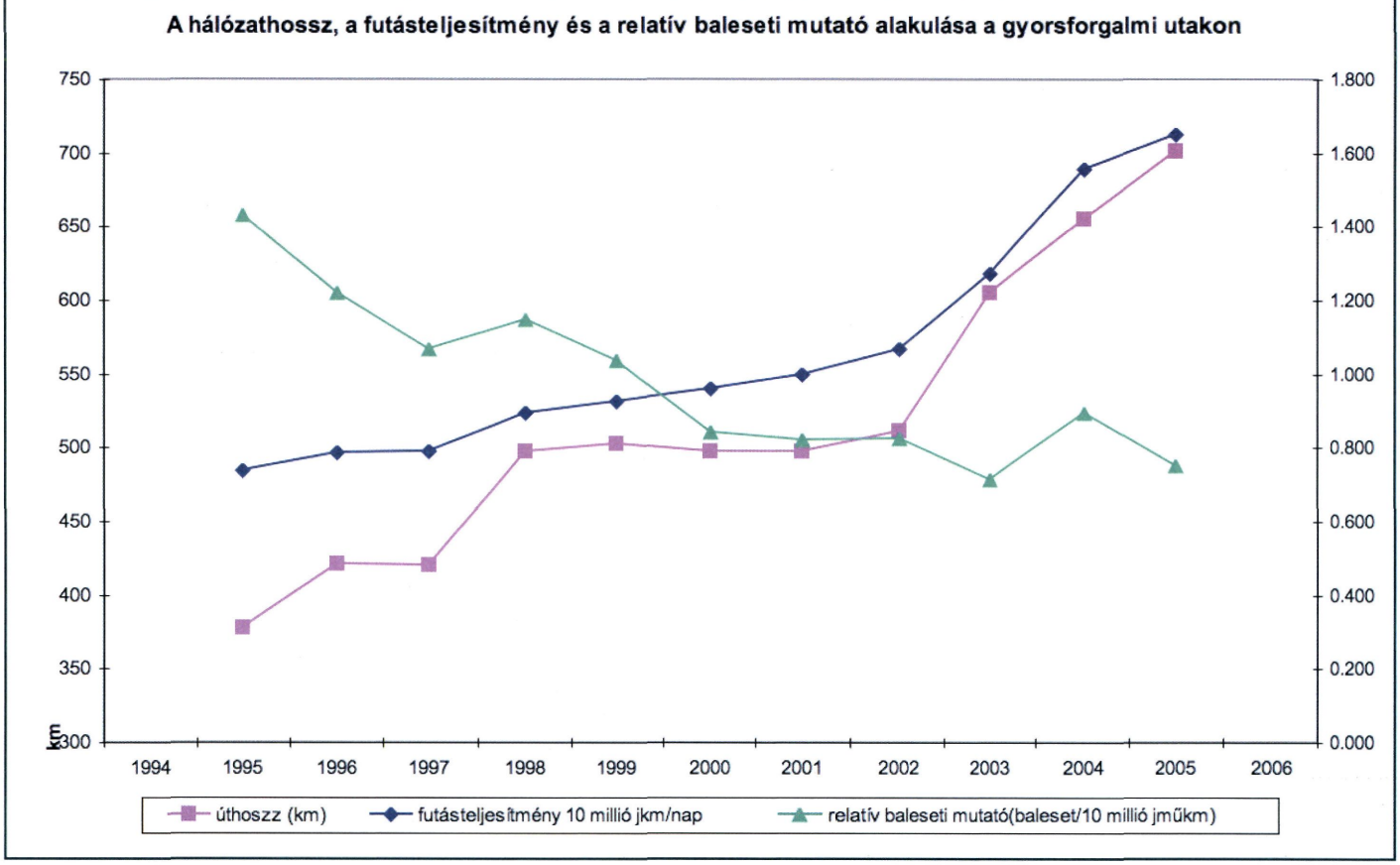
2002-ben az állam visszavásárolta az MFB-től az autópálya-társaságokat, az autópályák finanszírozása ismét a költségvetésen belülre került.

A 2003 évi CXXVIII. törvény (a „sztrádatörvény") a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről biztosította a gyorsforgalmi utak megvalósításához szükséges forrásokat, egyúttal lehetőséget biztosított EU-támogatás és magántőke bevonására.

A felgyorsult autópálya építésre 2004-ig volt állami fedezet. 2004-ben az AKA Rt. sikeres refinanszírozásával a korábban igen nagy kockázattal járó koncessziós modell PPP rendszerűvé alakult, megnyílt az út az M5 magántőkéből való továbbépítése előtt és lehetővé vált a magántőke bevonása az M6 megépítésébe is.

2006-ban a sztrádatörvény módosítása alapján az autópálya-beruházói feladatokat az ÁAK Rt. vette át azzal a céllal, hogy az autópálya finanszírozásra kötvénykibocsátással biztosítson költségvetésen kívüli keretet. Ezt a megoldást az EU pénzügyi szabályai nem tették lehetővé, így az EU-támogatás és a magántőkével való együttműködés mellett az autópálya-építés meghatározó forrása az állami költségvetés maradt.

A hálózathossz, a futásteljesítmény és a relatív balaseti mutató alakulása a gyorsforgalmi utakon
Evolution of the network length, the running performance and the relative accident index on freeways



6.2 A hálózat, a forgalom és a forgalombiztonság alakulása

Az 1994-es évben az autópálya hálózat hossza az M1 újonnan átadott 24 km-ével 292,8 km-re, az autóutaké az M0 14 km-ével 79,5 km-re nőtt, a gyorsforgalmi útként üzemelő főúti szakaszok hossza 5,6 km volt. Ezeknek az értékeknek az eléréséhez hozzájárult a parlamenti választásokhoz ezúttal először kapcsolódó „gyorsítás", a kampányidőszakra időzített átadások sora. Ekkor a hálózat az M1, M3, M5, M7 autópályák fővároshoz kötődő szakaszaiból állt, de az M1 már elkerülte Győrt, és az M0 déli szektorával létrejött egy, az európai folyosókba illeszkedő, a Dunántúlt és az Alföldet gyorsforgalmi szinten összekötő, Budapestet tehermentesítő útvonal.

A 2006. év végére az autópálya hálózat hossza 785,1 km-re, az autóutaké 85,7 km-re a gyorsforgalmi útként üzemelő főúti szakaszok hossza 37,9 km-re nőtt. A tárgyalt időszakban évente átlagosan 39,9 km gyorsforgalmi utat adtak át. Az ekkorra kialakult hálózat már kapcsolódott az európai gyorsforgalmi hálózathoz, az M1-M0-M5 útvonalon megvalósult egy, az országot átszelő komplett európai folyosó, a keleti országrész bekapcso-

Az 1994 – 2006 között megvalósult gyorsforgalmi utak alkotói
Constituents of freeways built between 1994 and 2006

SZAKASZ	BERUHÁZÓ / ÉPÍTTETŐ	MÉRNÖK	TERVEZŐ	KIVITELEZŐ
4. sz. főút Vecsést és Üllőt elkerülő	NA RT.	Keleti Szektor Mérnöki Konzorcium	UNITEF Kft.	SWIETELSKY
M0 au. Keleti szektor M5 ap. és 4. sz. főút között	NA RT.	Keleti Szektor Mérnöki Konzorcium	UNITEF Kft.	Strabag Építő Rt.
M1 ap. Győr-Hegyeshalom	ELMKA RT.	Howard Humphrey's - UTIBER	UVATERV Rt.	Strabag Építő Rt.
M15 főút M1-Rajka országhatár	ELMKA RT.	Howard Humphrey's - UTIBER	UVATERV Rt.	Strabag Építő Rt.
M3 ap. Gyöngyös-Füzesabony	ÉKMA RT.	Közúti Beruházó Kft.	UVATERV Rt.	M Három Konzorcium
M3 ap. Füzesabony-Polgár	NA RT.	Általános Mérnökiroda Kft.	Unitef-Céh Mérnökiroda Kkt.	Magyar Autópályaépítő Konzorcium
M3 ap. Polgár-Görbeháza	NA RT.	FÐber-Oviber Konzorcium	UVATERV Zrt.	M3 Görbeháza 2000 Közös Vállalkozás
M3 ap. Nyíregyháza Déli elkerülő	ÁAK ZRT. / NA ZRT.	Oviber-Kömi Konzorcium	UVATERV Zrt.	Egri Útépítő Zrt.
403 sz. főút Nyíregyháza Keleti elkerülő	ÁAK ZRT. / NA ZRT.	Oviber-Kömi Konzorcium	UVATERV Zrt.	Egri Útépítő Zrt.
M30 ap. M3-Emőd	NA RT.	Általános Mérnökiroda Kft.	Unitef-Céh Mérnökiroda Kkt.	Magyar Autópályaépítő Konzorcium
M30 ap. Emőd-Nyékládháza	NA RT.	Általános Mérnökiroda Kft.	Unitef-Céh Mérnökiroda Kkt.	Magyar Autópályaépítő Konzorcium
M30 ap. 14+100 - Miskolc elkerülő szakasz	NA RT.	Általános Mérnökiroda Kft.	Unitef-Céh Mérnökiroda Kkt.	Magyar Autópályaépítő Konzorcium
M35 ap. Görbeháza-Debrecen I. szakasz	ÁAK ZRT. / NA ZRT.	FÐber Zrt.	UVATERV Zrt.	Strabag Építő Zrt.
M35 ap. II. sz. és a 354. sz. főút	ÁAK ZRT. / NA ZRT.	FÐber Zrt.	UVATERV Zrt.	MOTA-ENGIL Zrt.
M43 ap. M5 ap. és 5 sz. főút között	AKA RT.	Arup -UTIBER Kft.	UVATERV Zrt.	M5 CG Joint Venture
M5 ap. Újhartyán-Kecskemét	AKA RT.	Ove Arup - UTIBER Kft.	UVATERV Zrt.	M5 CG Joint Venture
M5 ap. Kecskemét elkerülő	AKA RT.	Ove Arup - UTIBER Kft.	UVATERV Zrt.	M5 CG Joint Venture
M5 ap. Kecskemét-Kiskunfélegyháza	AKA RT.	Ove Arup - UTIBER Kft.	UVATERV Zrt.	M5 CG Joint Venture
M5 ap. Kiskunfélegyháza-Szeged	AKA RT.	Arup -UTIBER Kft.	UVATERV Zrt.	M5 CG Joint Venture
M5 ap. Szeged -Országhatár	AKA RT.	Arup -UTIBER Kft.	UVATERV Zrt.	M5 TH3 Construction Grup
M6 ap. Érd-Dunaújváros	M6 Duna Zrt.	FÐBER - TRANSINVEST	Roden Mérnökiroda Kft.	M6 ap. Építési Kkt.
M7 ap. Balatonvilágos-Zamárdi	NA RT.	Általános Mérnökiroda Kft.	Roden Mérnökiroda Kft.	Magyar Autópályaépítő Konzorcium
M7 ap. Balatonszárszó-Ordacsehi	NA RT.	Metróber Kft.	UVATERV Rt.	Szárszó Konzorcium
M7 ap. Ordacsehi-Balatonkeresztúr	ÁAK ZRT. / NA ZRT.	Utiber Kft.	UVATERV Zrt.	Vegyépszer Zrt.
M7 ap. Nagykanizsa-Becsehely	ÁAK ZRT. / NA ZRT.	Metróber - Óbuda-Újlak Konzorcium	UNITEF'83 Kft.	Betonút Zrt
M7 ap. Becsehely-Letenye	NA RT.	Közúti Beruházó Kft.	UVATERV Rt.	Strabag Rt.
M70 au. Letenye-Tornyiszentmiklós	NA RT.	Közúti Beruházó Kft.	UVATERV Rt.	Strabag Rt.
M9 au. Szent László Duna-híd	NA RT.	Általános Mérnökiroda Kft.	ÚT-TESZ Kft.	Magyar Autópályaépítő Konzorcium

tásra rendelkezésre álló források is szűkültek. Ebben az időszakban jellemzőek voltak a vékonyaszfaltos beavatkozások, valamint a felületi bevonatok (és a velük járó sebességkorlátozások) is megjelentek az autópályákon. A fenntartási munkák felgyorsulására az M3 esetében az Észak-kelet Magyarországi Autópálya-Fejlesztő és Kezelő (ÉKMA) Rt. színrelépésével került sor. A Gyöngyös – Füzesabony szakasz átadását megelőzően teljes körű felújításra került sor a Budapest-Gyöngyös szakaszon. A felújítások során ettől az időszaktól vált általánossá az mZMA (modifikált bitumennel kevert zúzalékdús masztix-aszfalt) típusú kopóréteg alkalmazása.

Téli gépszemle egy mérnökségen
Winter machinery inspection at an operation centre



A fenntartási munkáknak új lendületet adott az Állami Autópálya Kezelő (ÁAK) Rt. megalakulása. Az útdíj-bevételekből gazdálkodó társaság tervszerűen dolgozta le a fenntartási lemaradásokat és olyan ütemben végzett burkolat-felújítást, hogy a burkolatok 2000. évi 10 éves átlagos életkora 2002-re 3,7 évre csökkent. Látványos változás következett be a burkolatok állapotjellemzőiben: megszűntek a forgalomra veszélyes mértékű nyomvályúk, csökkent a hosszirányú egyenetlenség.

Az M3 és az M7 burkolat-felújításhoz kapcsolódó hídfelújításai után 2000-től az M1 hídjain is megindult a szerkezetek életciklusához igazodó műtárgy-felújítás. Különleges feladatot jelentett a talajtámfallal kialakított hidak konstrukciós hibáinak javítása.

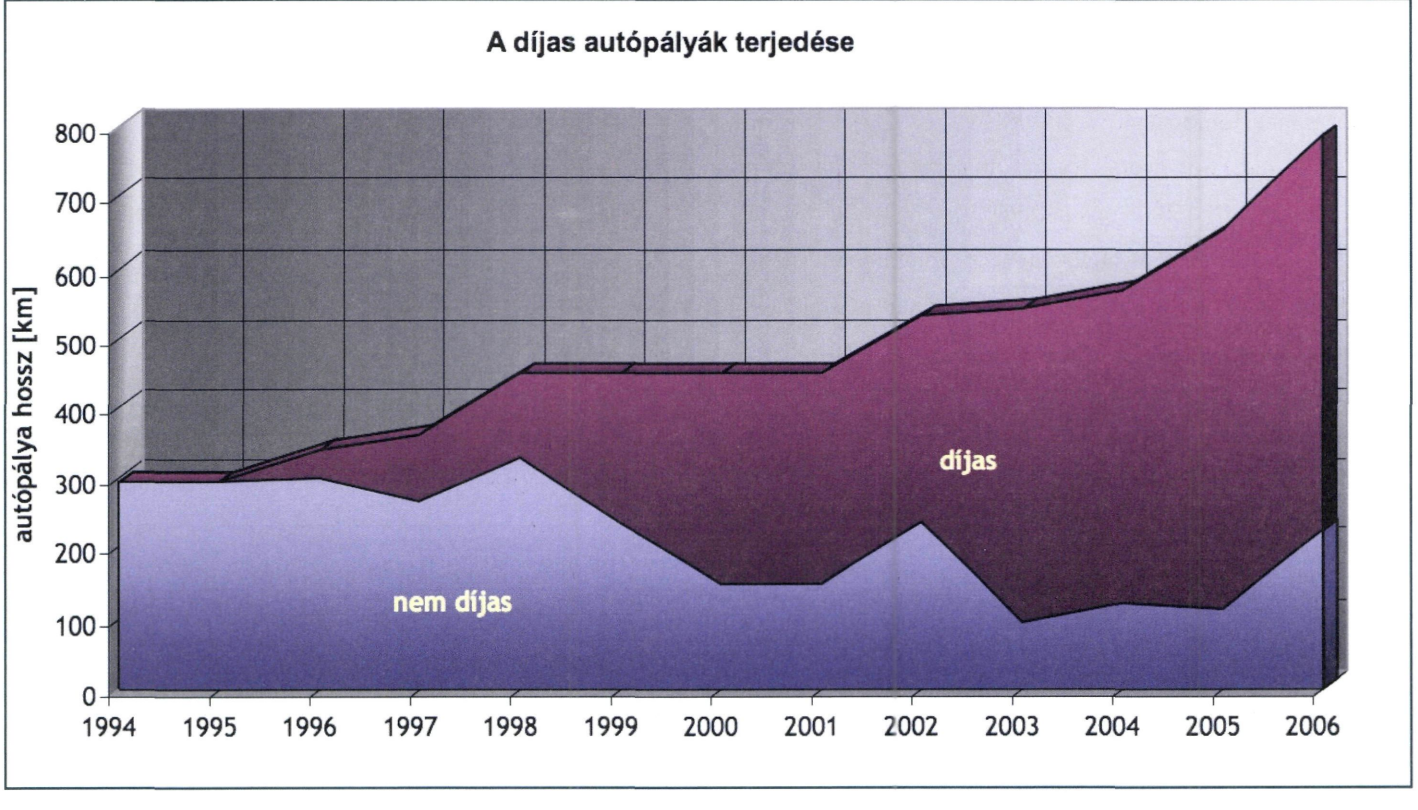
Az M7 felújítása jó alkalmat teremtett a gyorsforgalmi hálózat eltérő színű (kék) útbaigazító táblarendszerének bevezetésére. 2006-ig ez a kéktábla-program gyakorlatilag befejeződött.

A burkolatjelek ciklikus felújítása kibővült a pályaelhagyásos balesetek megelőzésére szánt bordás jelek alkalmazásával, ezek 2006-ra a pályák külső optikai vezetősávjain jellemzővé váltak.

6.5 Üzemeltetés

1994-ben az autópályák üzemeltetését egyetlen állami társaság, az Autópálya Igazgatóság (APIG) végezte. 2006-ban az ÁAK Zrt.

Ábra: A díjas autópályák terjedése
Development of toll motorways



lódott a gyorsforgalmi hálózatba, fokozódott Budapest tehermentesítése, gyorsforgalmi kapcsolatot kapott a nemzetközi repülőtér.

Az 1994. és 2006. közötti időszakban az üzemelő autópályákkal kapcsolatban a díjasítás miatti forgalomátrendeződés, a leromlott burkolatok felújítása, a balesetveszélyes és torlódásos szakaszok megszüntetése volt a cél. A hálózat kritikus szakasza a távlati M0 félpályáján üzemelő autóút volt, ahol a két forgalmi irány közötti fizikai elválasztás hiánya végzetes ütközésekhez vezetett, a forgalom gyors növekedését követően pedig a kapacitáshiány és a rendkívüli nehézforgalom okozta nyomvályúsodás okozott mindennapos problémákat.

A hálózat forgalmi terhelése az M1-M7 közös szakaszán meghaladta a százezer E/nap értéket, a futásteljesítmény a növekvő hálózaton 2,5-szeresére nőtt. Ezzel egyidejűleg a relatív baleseti mutató (személyi sérüléses baleset/10 millió jműkm) az autópályákon a felére, autóutakon a harmadára csökkent.

6.3 Fejlesztési munkák

A gyorsforgalmi hálózat fejlesztésének módját és ütemét folyamatosan módosuló tervek és jogszabályok írták elő. A hálózatfejlesztés alapját az „Országos közúthálózat fejlesztése" című keretterv (OKFT, 1985), „Az országos közúthálózat távlati fejlesztési programja" (1991), és „A magyar gyorsforgalmi úthálózat távlati fejlesztési terve" (1994-1998) határozták meg.

A magyar közlekedéspolitikáról szóló 2212/1996. (VI. 31.) Korm. határozat kiemelte a sugárirányú autópályák országhatárig történő megépítésének és a Budapest körüli autópálya-gyűrű létrehozásának fontosságát. A 2117/1999. (V. 26.) Korm. határozat 600 md Ft-os gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési programról intézkedett, a 2003. évi CXXVIII. törvény pedig rögzítette a 2007-ig átadandó és előkészítendő gyorsforgalmi utakat, 2007-re 11,4 km/1000 km2 hálózatsűrűséget irányozva elő, ami az európai átlag felének elérését célozta. A kormányprogramok alkalmazkodtak az európai közlekedési folyosókra vonatkozó előírásokhoz. Teljességében és határidőre egyik program sem valósult meg.

A fejlesztési tervekben rögzített nyomvonalak a területszerzési lehetőségek, az építéshez kapcsolódó túlzott önkormányzati elvárások és a civil ellenállás következtében gyakran módosultak. Jellemző példa az M0, ahol a déli szektor nyomvonalát helyszíni államtitkári bejáráson véglegesítették, (a szakasz 1994-ben fél pályával elkészült), a keleti szektor teljes nyomvonalváltozása miatt azonban a már megépült M5-51 sz. főút közötti szektorban új nyomvonal kiépítése vált szükségessé.

Az M0-on 2004-ben adták át az M1 és a 6-os főút közötti szakaszt, 2005-ben betonburkolattal elkészült az M5 és a 4-es főút közötti szakasz, a zöld szervezetek ellenállása miatt azonban a keleti szektor továbbépítése 2005-ben, az északié pedig csak 2006-ban folytatódhatott.

Az M1 2006-ra teljessé vált és elérte az országhatárt.

Az M3 1998-ban Füzesabonyig, 2002-ben Polgárig, 2004-ben Görbeházáig épült meg.

Az M5 1996-ban elérte Kecskemétet, 1997-ben el is kerülte, 1998-ban Kiskunfélegyházáig jutott, 2005-ben Szegedre ért, 2006-ban elérte az országhatárt.

Az M6 2006-ban Dunaújvárosba ért (de kisajátítási nehézségek miatt bekötése az M0 gyűrűbe napjainkig nem készült el).

Az M7 Balatonvilágos – Zamárdi szakaszán 2002-ben elkészült a hiányzó félpálya, 2004-ben a Becsehely – Letenye szakasz, 2005-ben a Balatonszárszó – Ordacsehi szakasz, 2006-ban az Ordacsehi – Balatonkeresztúr és a Sormás – Becsehely közötti szakasz. A megkötött építési szerződések alapján várható, hogy az M7 2008-ban teljes hosszában elkészül.

Az M9 nyomvonalán 2003-ban híd épült a Dunán és összeköttetés létesült a 6-os és az 51-es főutak között.

Az M15 1998-ban autóútként készült el.

Az M30 2002-ben Emődig, 2003-ban Muhiig, 2004-ben Miskolcig épült ki.

Az M35 2006-ban elérte Debrecent

6.4 Felújítás és burkolatfenntartás

Az időszak legjelentősebb felújítási munkája az M7 Budapest és Zamárdi közötti szakaszának rekonstrukciója volt. A munka 2001-ben a jobb pálya felújításával kezdődött, 2002-ben a bal pálya felújításával és a Budapest felé vezető irány három forgalmi sávra bővítésével (Székesfehérvár és Érd között) fejeződött be. A felújítás technológiája a betonburkolat repesztésén alapult, a repesztő hengerrel megjárt betonfelületre aszfalt kiegyenlítés és kétrétegű aszfaltburkolat került. A munka során az érintett 77 híd is teljeskörű felújításban részesült. A mintegy 60 milliárd forintos megbízást az autópálya építésben újonc Vegyépszer Rt. – Betonút Rt. konzorcium nyerte. A felújítás forgalom alatt történt, ilyen méretű félpályás forgalomterelésre még nem volt példa az országban.

A 90-es évek közepére nemcsak a fejlesztésre, hanem a fenntar-

(állami autópályák), az Intertoll (M5), a Duna-Intertoll (M6) üzemeltettek autópályákat. Öt évig üzemeltetett a Magyar Transroute Rt. (M1 koncessziós szakasz 1996-2000), és alvállalkozásban átmeneti üzemeltetési feladatokat láttak el a Zala (M7-M70) és a Tolna (M9) Megyei Közútkezelő Kht.-k is.

A koncessziós és PPP-s szerződések hatásaként általánossá vált a szigorú szerződésekben rögzített üzemeltetési feltételrendszer, az üzemeltetés minőségétől és a pályák rendelkezésre állásától függő levonási rendszer.

Az üzemeltetés feltételei mindenütt javultak. Az időszak végére – elsősorban az üzemeltetést szolgáló díjbevételeknek köszönhetően – minden mérnökség új, vagy felújított telephelyet, korszerű gép- és járműparkot kapott. Kialakult a korszerű mérnökségi struktúra, a szakképzett személyzet. Az üzemeltetést támogató elektronika területén ebben az időszakban jelentek meg és terjedtek el a meteorológiai érzékelő rendszerek, a folyamatos forgalomszámláló berendezések, a változtatható jelzésképű táblák, a pályákat felügyelő kamerák, a korszerű adatátviteli és adattároló rendszerek.

A forgalom növekedésével elkerülhetetlenné vált a korszerű forgalomtechnikai, forgalomterelési és forgalomkorlátozási eszközök: New Jersey elemek, energiaelnyelő berendezések, töréstesztelt korlátrendszerek, forgalomelválasztó falak és fülek, akusztikus és ragasztott burkolatjelek, terelőpajzsok alkalmazása.

Az üzemeltetés szerkezete 2006-ban is a mérnökségekre épült. Az ÁAK Zrt. tizenhárom, az AKA Zrt. három, az M6 Duna Zrt. egy mérnökséggel látta el feladatát. 2006-tól az ÁAK Zrt. mérnökségeit három területi igazgatóság irányította.

6.6 Az útdíj bevezetése és változásai

A koncessziós rendszer bevezetésének legfeltűnőbb ismérve a díjas autópályák megjelenése volt. Az útdíj 1996. január 4-én az M1 Győr-országhatár szakaszán jelent meg. A kapus rendszerű, nyílt struktúrában egy 16 sávos nyíltvonali kapusor és két csomóponti díjszedő egység biztosított helyet az országban elsőként üzembe helyezett berendezéseknek: az ütközésvédelemmel és védőtetővel ellátott díjszedő fülkéknek, a sorompókkal, burkolati érzékelőkkel, kijelzőkkel és jelzőlámpákkal összekötött sávi elektronikának, ahol a különböző járműkategóriák, pénznemek és bankkártyák alapján az adóhatóság által elfogadott pénztárgépek beiktatásával folyt az értékesítés. Újdonság volt a központi irányítóépület, a vagyonvédelmi berendezések, a díjszedést kiszolgáló elektronika és forgalomtechnika, a teljes díjszedési know-how. A kezelőt ez a tevékenység hozta szolgáltatói helyzetbe, az utazók így váltak ügyféllé. A szakasz díjszedési rendszerét a Magyar Transroute Rt. működtette.

1996. december 28-án az M5-ön is megkezdődött a díjszedés, ezt a Magyar Intertoll Rt. végezte. Az M5 rendszere az M1-el megegyező jellegű volt, a járművek kategorizálásában és technológiai részleteiben azonban eltért attól.

Az M3 autópályán csak az átadást követő évben, 1999-ben vezették be a díjszedést. Itt az M1-en alkalmazott francia kapus technológia egyfajta matricarendszerrel kombinált változatát alkalmazták. A havi és éves matricák értékesítésére és érvényesítésére létrejött ügyfélszolgálati rendszer ma is dolgozik.

Mindhárom önálló díjszedési rendszert folyamatos sajtótámadások kísérték, a közvélemény egyet nem értése pedig politikai kérdéssé formálta a magas díjszintet. Az M1 esetében a magas díj és az elvártál kisebb tehermentesítő hatás, az M5-nél a magas díj és a díjasított szakaszról az 5 sz. főútra terelődő nehézforgalom, az M3 esetében pedig a fővárosi agglomerációban élők díjfizetési kötelezettsége váltott ki ellenállást.

A megváltozott közlekedéspolitika 1999-ben az ELMKA kivásárlásához, 2000-ben a matricás rendszer bevezetéséhez (kivétel maradt az M5) és az M1 díjasításához, 2001-ben a kapuk lebontásához, 2002-ben a világon szinte egyedülálló kamerás matrica-ellenőrző rendszer kialakításához, 2003-ban az M7 díjasításához vezetett. 2004-ben az AKA Rt. refinanszírozása és megerősítése árán a matricás rendszer országosan egységes kiterjedésűvé vált. A matricarendszer működtetése az ÁAK Rt. feladata volt.

A matricás rendszer a korábbinál lényegesen alacsonyabb díjszint miatt hamar népszerű lett. Bevezetését követően szinte mindenütt megduplázódott a forgalom, a befolyt összeg pedig megszüntette az autópálya kezelésben korábban kialakult hiánygazdálkodást, minőségi felzárkózást tett lehetővé és a korábbinál lényegesen magasabb szolgáltatási színvonalat eredményezett.

6.7 Hatósági és kezelői feladatok

A gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program fontos közreműködője volt a közlekedési hatóság (a Központi Közlekedési Felügyelet) is. A nyomvonalakat tartalmazó rendezési tervi munkarészek szakvéleményezésétől kezdve a környezetvédelmi engedélyezési eljárásban való közreműködésen át az építési és forgalomba-helyezési engedélyezési eljárások lefolytatásával, a nyomvonal tervének megszületésétől az autópályák és autó-

Az M1-M7 közös szakasz a körhíddal
Common section of M1-M7 with roundabout bridge section of M1-M7 with roundabout bridge



utak közlekedők részére való átadásáig végigkísérte a tervek megvalósításának folyamatát. A közlekedési hatóság biztosította szakhatóságként a kapcsolódó szakterületek önálló engedélyezési eljárásaiban az útügyi szempontok képviseletét, és eljáró hatóságként gondoskodott arról, hogy a megvalósításra kerülő tervek, illetve a forgalomba helyezésre kerülő gyorsforgalmi útszakaszok mindenben megfeleljenek az előírásoknak és a forgalombiztonság követelményeinek.

2004-ben több korábbi kísérlet után ismét megalakult az Autópálya Rendőrség. Egységei az autópálya-mérnökségekre települtek, működési területük ezek területével esett egybe. Feladatuk az autópályák forgalombiztonsági és közbiztonsági kiszolgálása, a forgalom kényszerű korlátozásának minimalizálása volt.

Az autópályák kezelőinek feladatai 1994. és 2006. között megsokszorozódtak. Ennek egyik oka az ambiciózus fejlesztési tervek előkészítésében való aktív részvétel volt. Egyúttal ugrásszerűen megnőtt az autópályákhoz kapcsolódó kereskedelmi fejlesztések száma, gyakran kompromisszumos megoldások eredményeként is valósultak meg forgalmi létesítmények (például az M5 gyűjtő-elosztó pályái, a körhíd az M1-M7 felett, vagy ugyanott a forgalombefolyásoló jelzésrendszer).

Összefoglalás

1994-ben az első koncessziós szerződés megkötésével meggyorsult a magyar gyorsforgalmi hálózat fejlődése. A koncessziós rendszer forrást teremtett, technológiai újdonságokat hozott, megteremtette a díjas autópálya-működtetés alapját, új üzemeltetési és díjszedési kultúrát honosított meg és politikai presztízskérdéssé tette a minél eredményesebb és minél ésszerűbb hálózatbővítést. 1994 és 2006 között a gyorsforgalmi hálózat közel megháromszorozódott, elértük az európai hálózatsűrűség felét, megújult valamennyi pálya, átépültek a mérnökségek, kicserélődtek az üzemeltetési gépparkok.

A fejlődés gyakori szervezeti, ütemezési, finanszírozási és koncepcionális változások és a környezetvédelmi mozgalmak ellenállása közepette következett be. A hálózat bővítése átalakította a területfejlesztést és -felhasználást, új logisztikai rendszereket indukált.

Kitekintés

A következő évek gyorsforgalmi hálózati célkitűzései az országon áthaladó európai közlekedési folyosók kiépítését, az európai hálózatsűrűség elérését, az ország elmaradt területeinek felzárkóztatását célozzák.

Fontos körülmény, hogy ezt a fejlesztést már az EU pénzügyi támogatása is segíti. Az építési és az üzemeltetési piacon is versenyhelyzet kialakulása, ésszerű műszaki megoldások reális költségeken való megvalósulása várható.

Irodalom

1. A magyar autópályák története
Az első 35 év
Főszerkesztő: Dr. Nemesdy Ervin
Kiadó: KHVM Autópálya Igazgatóság, Répássy Attila igazgató

1. Fejezetek és dokumentumok a magyar autópálya üzemeltetésének történetéből
Szerző: Szabó László
Kiadó: Állami Autópálya -fejlesztő és -kezelő Rt., Dr. Szakos Pál vezérigazgató

2. A magyar autópályák története II. 1994-2004
Főszerkesztő: Dr. Szakos Pál
Kiadó: Állami Autópálya Kezelő Rt., Tímár József vezérigazgató

3. Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle
Közúti és Mélyépítési Szemle
a. 1991. XLI évfolyam 4. szám, Regős Szilveszter: Aktuális útügyi problémák – 1990(1990. évi útügyi napok, Hajdúszoboszló)
b. 1991. XLI évfolyam 5. szám, Dr. Tímár András: Autópályák finanszírozása, építése és üzemeltetése koncessziós rendszerben
c. 1991. XLI évfolyam 8. szám, Plachy Sándor: Az országos közúthálózat – ezen belül az autópálya-hálózat – fejlesztésének eddigi tapasztalatai, a fejlesztési stratégia módosításának szükségessége a változott gazdaságpolitikai környezetben
d. 1991. XLI évfolyam 8. szám, Dr. Tímár András: A magánszektor részvételének lehetősége és feltételei autópályák finanszírozásában és építésében Magyarországon
e. 1992. XLII évfolyam 12. szám, Dr. Udvari László: Az Útalap továbbfejlesztési lehetőségei banki szempontból
f. 1993. XLIII évfolyam 12. szám, Szécsi László: Az állam lehetőségei a koncessziós útépítéseknél a minőség és más érdekeinek biztosításánál
g. 1994. XLIV. évfolyam 8. szám, Petki Gusztáv: Épül az első magyar koncessziós autópálya
h. 1994. XLIV. évfolyam 9. szám, Répássy Attila – Szécsi László: Az utóbbi néhány év autópálya beruházásai
i. 1994. XLIV. évfolyam 11. szám, Bánóczy István – Rudolf Tamás – Tatár K. Miklós – Koppányné Goóts Yvette – Ehal Zsuzsanna: Az M0 autóút I/A szakaszának előkészítése, versenyeztetése, lebonyolítása
j. 1996. XLVI. évfolyam 12. szám, Berg Tamás: Autópályák megvalósításának eredményei és kilátásai
k. 1998. XLVIII. évfolyam 3. szám, Szécsi László – Szilágyi András: Általános áttekintés az M3 autópálya helyzetéről
l. 1998. XLVIII. évfolyam 12/A. szám, Dr. Keleti Imre: Javaslat Északkelet-Magyarország főúthálózatának középtávú tervére, figyelemmel az M3 autópálya kiépítésére
m. 2001. 51. évfolyam 5. szám, Szilágyi András – Egry János: Rövid áttekintés az M3 autópálya Budapest – Gyöngyös közötti szakaszának rekonstrukciójáról és a Gyöngyös – Füzesabony szakasz építéséről
n. 2001. 51. évfolyam 7. szám, Dr. Jankó Domonkos: Az I. és II. rendű főutak forgalombiztonságának alakulása
o. 2001. 51. évfolyam 11. szám, Kalmár András: Az M1 autópálya felújításának beindítása

4. 2117/1999. (V.26) Korm. határozat

5. 2037/2000. (II.29) Korm. határozat

6. A 2003. évi CXXVIII. Törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről

Szalkai Gábor

VII. Szakmatörténeti tanulmányok

7. Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon

Bevezetés

Az első magyarországi, közúti forgalomszámlálást, ellentétben számos szakirodalmi hivatkozással és több, hivatalos forgalomszámlálási kötet (1927/28; 1935/36; 1985) közlésével, nem 1894-ben tartották. A félreértések oka, hogy az eredmények összeállítása, térképezése és kiadása a felvételt követően nem történt meg, a fellelhető dokumentumok több, mint 130 éven át ismeretlenül feküdtek a levéltári raktárak mélyén.

A számlálással kapcsolatban eddig csak töredékes információk álltak rendelkezésre, maga a számlálás ténye az 1955/56-os és az 1963-as forgalomszámlálási kötetek, míg egyes részletei Tóth László (1987) éppen a gyűjtemény egyik korábbi, 1981-86-os évkönyvében megjelent kutatásai alapján [1], valamint „A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése" című, 1885-ös minisztériumi kiadvány [2] révén volt ismert. Az említett források elvitathatatlan érdeme, hogy a téves közlésekkel ellentétben helyesen jelölik meg az első számlálás időpontját; körülményeit. Tóth ugyanakkor már csak töredékesen és részben tévesen ismertette, magukat a számlálási eredményeket pedig nem sikerült megtalálnia.

Kutatásaim célja ezen elveszettnek hitt eredmények feltárása volt. Az alább közreadott tanulmány annak a több hónapos levéltári kutatásnak az eredményeibe enged bepillantást, amellyel az első, 1869-ben indult – és eddigi ismereteink szerint 1876 után megszakadt [2] – észlelés számos részletét sikerült feltárni.

A vizsgálatok során két számlálási periódus (1870/71; 1874) részletes eredményei kerültek napvilágra, e dokumentumokat a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Magyar Országos Levéltárban (MOL) fellelhető K 173 törzsszámú állaga tartalmazza.

A levéltári források mellett, a korabeli költségvetések átvizsgálása után az 1869-re és 1872/73-ra vonatkozó, kevésbé részletes, csak az útvonal-átlagokat feltüntető adatok feltárása is sikerült. Az alábbi tanulmányban a számlálások általános vonásai és kortörténeti jellemzői mellett az első, 1869-es, és a legrészletesebben fennmaradt 1874-es eredmények ismertetésére kerül sor.

7.1 A számlálások előzményei

A forgalomszámlálások szükségességét *Hieronymi Károly* (1836-1911), Máramaros vármegye főmérnöke, későbbi közlekedési (kereskedelemügyi) miniszter vetette fel az 1860-as évek második felében.

Hieronymi hivatkozva korábbi, már az 1840-es években elvégzett franciaországi számlálásokra, olyan útépítés-finanszírozási rendszer bevezetését javasolta, ahol a fenntartó az útépítésre szánt összeget a pálya romlásának arányában, vagyis – többek között – a forgalmi terhelés függvényében osztja szét. Ezen kívül számos egyéb, az utak állapotát szintén befolyásoló tényezőt megnevezett, így a fenntartás rendszerét, a fedanyag minőségét és mennyiségét, a terheltség mértékét valamint az éghajlati viszonyokat emelte ki, mint legfontosabb faktorokat.

Szükségesnek tartotta, hogy ne pusztán a forgalom nagyságát, hanem évszakonkénti bontásban a szállított személyek számát, az áruk tömegét és összetételét is feljegyezzék. Az ilyen részletességű adatfelvétel azonban nem csak pénzügyi, de technikai és jogi szempontból is kivitelezhetetlen lett volna, így végül egyszerűbb, de az eredmények szempontjából megbízhatóbb észlelés mellett foglalt állást. [3]

A felvétel egysége a vonóállatok száma lett, mivel ez a legtöbb esetben arányos volt a szállított teher nagyságával, de rögzítették egyúttal a szekerek számát is. Az országos számlálás előkészítéseként saját illetékességi területén, Técső környékén végeztette el az első forgalomszámlálást 1866-67-ben. A kísérleti számlálás után két évvel, 1869-ben került sor az első, az állami utakra kiterjedő országos forgalomszámlálásra.

7.2 A számlálások lebonyolítása

Érdekes módon a kutatásokat segítő egyik fontos mozzanat Erdély és Magyarország uniója volt. Az erdélyi közigazgatás központi szerveit ugyanis 1869. május 1-től váltotta fel a magyarországi közigazgatási rendszer. E dátum jelentősége, hogy a forgalomszámlálást elrendelő, a MOL-ban nem fellelhető 4316-os számú minisztériumi rendelet ennél korábbi, azaz az erdélyi hivatalokat a későbbiekben, pótlólag kellett értesíteni a számlálási utasításról, amely irat viszont már megtalálható a MOL-ban.

Az első magyarországi forgalomszámlálást **1869. április 18**-án rendelték el. A rendelet szövege nem ismert, de a kapcsolódó iratanyagból kiderül, hogy a folyó évben két nyári, és két őszi hónapra osztva, összesen négy havi számlálást írtak elő.
Az időközben Magyarországhoz csatolt nyolc erdélyi mérnöki hivatal értesítéséről a minisztérium egy későbbi rendelete intézkedett. E hivatalokkal itt közölték, hogy „felette kívánatosnak mutatkozik, hogy a fenntartási költségek helyes megítélése végett mennél biztosabb és használhatóbb adatok szereztessenek meg, a fennálló forgalom mekkoraságára nézve." [4]

A fennmaradt iratanyag [5] megőrizte a minisztérium és a megyei hivatalok közti levelezést, amelyben a vármegyék főleg a számlálási nyomtatványokért folyamodtak. Egyes hivatalok azonban megküldték a számlálással kapcsolatos egyéb észrevételeiket, javaslataikat is, így az észlelést kísérő gyakorlati problémákról is képet kapunk.
Így több hivatal is kifogást emelt a számlálás időtartamával és dátumával kapcsolatban, hivatkozva az „év különböző szakaiban felettébb különböző kereskedelmi terménységállításokra."
A nem reprezentatív felmérés elkerülése érdekében javasolták a számlálási periódus kibővítését.
Szintén nem minden hivatal értett egyet a számlálást végző személyzet kijelölésével sem, a megbízandó útkaparókat ugyanis nem tartották elég rátermettnek az észlelés megfelelő végrehajtásához.
Végül a számlálás alapegységét is félreértések övezték, egyes hivatalok a fogatok számlálásáról, mások a „járóművek eleibe fogott vonólovak" feljegyzéséről emlékeznek meg.

Sajnálatos módon a feljegyzések mellől a számlálási eredményeket tartalmazó iratanyagot eltávolították, így a MOL forrásai alapján nem állapítható meg az első számlálási évben (hónapokban) mért forgalom. A közigazgatás működési mechanizmusát végiggondolva azonban logikusnak tűnt, hogy a minisztérium éves költségvetései tartalmazzanak utalásokat akár a forgalom nagyságára nézve is. A feltételezés helyesnek bizonyult, több költségvetés is viszonylag részletes adatokat közöl, az 1869-ben számlált forgalom nagyságát az 1871-es [6] és az 1872-es [7] költségvetés tervezete tartalmazza.

1870-ben – az időközben beérkezett visszajelzések alapján – az előző évitől eltérő, új számlálási utasítást adtak ki 8013. szám alatt. [8] Tóth a gyűjtemény 1981-86-os évkönyvében majdnem teljes hosszában, szó szerint közli a rendelet szövegét, illetve ismerteti a számlálási-formanyomtatvány szerkezetét is, így ezek megismétlésétől itt eltekintek.

A számlálást ekkor már egy éven keresztül, 1870. július 4-től 1871. június 4-ig kellett végezni, minden héten egy nappal későbbre csúsztatva a heti számlálás időpontját. A félreérthetően fogalmazott utasítás következtében a hivatalok eltérő módon értelmezték a rendeletet, a számlált napok száma az egyes vármegyékben 43 és 55 nap között ingadozott. Az észlelés során a könnyű és nehéz fuvarokat a vonóállatok száma szerint külön kellett feltüntetni.
Az utasítás nem írta elő, hogy a számlálást mely napszakban kellett megtartani, egyes vármegyei feliratok azonban tartalmaznak erre vonatkozó utalásokat. A számlálások alapvetően nappal folytak, de jellemző volt, hogy tapasztalati alapon az éjszakai forgalom nagyságát is figyelembe vették az átlagos forgalom meghatározásakor.

A júniusig tartó számlálási periódust követően a minisztériumnak szándékában állott az észleléseket tovább folytattatni. A minisztérium azonban feltehetőleg elmulasztotta a vármegyéket értesíteni erről a szándékáról, legalábbis ez derül ki egy 1871 szeptemberében kelt körrendeletből. [9] Az utasítás szerint a vármegyéknek az előző évi utasítás szerint kellett volna folytatni a számlálást, és ha azt beszüntették, akkor 1871. október 1-től 1872. szeptember végéig újra számlálniuk kellett.

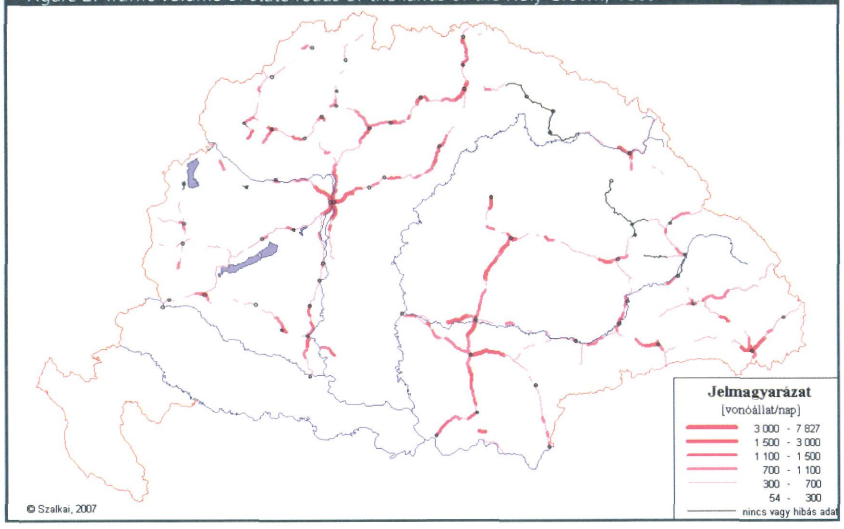
1872 májusában a minisztérium 8628. számon újabb rendeletet adott ki a forgalmi észlelések folytatásának szükségességéről. [10] Az utasítás szerint folyó év június 16. és december 15. közt, a korábbi észlelést felfüggesztve, hetente kétszer, változtatott napokon kellett számolni. Kiemelték, hogy észlelést ne csak az eddigi helyeken, hanem a közbeeső pontokon is végezzenek, különösen a mellékutak beágazásánál, „legkiválóbb figyelemmel" ott, ahol „vaspályák" építése és újabbi megnyitása miatt megváltozott a forgalom, és „úgyszólván egészen más irányt nyert."

A következő évi, **1873**-as számlálásról semmilyen eredeti dokumentum nem került elő, részleteiben ismertté váltak viszont az 1874 második félévében folyt észlelés eredményei. [11] Az

1886-ban iktatott iratok szerint ez évben június 15. és december 15. közt folytak az észlelések. Az iratanyag a forgalmi adatokon és vonalrajzokon kívül alig tartalmaz kiegészítő, szöveges információkat. Az iratokból pusztán az derül ki, hogy az egyes vármegyékben ebben a (fél)évben is eltérő volt a számlált napok száma, általában 23 vagy 25 nappali, és 7 éjszakai észlelést bonyolítottak le.

A két utolsó, **1875**-ös és **1876**-os számlálásra vonatkozóan a MOL iratanyagában sem adatok, sem szöveges közlések nem maradtak fent. Másodlagos forrásként azonban „A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése" című minisztériumi kiadvány számol be az utolsó számlálási év összegzett eredményeiről.

2. ábra A Szent Korona országainak államúti forgalma, 1869
Figure 2: Traffic volume of state roads of the lands of the Holy Crown, 1869



A számlálás lebonyolításával a vármegyei Magyar Királyi Mérnöki Hivatalok voltak megbízva, az észlelést az útkaparók, míg az adatok összesítését az útmesterek végezték. A megyei hivataloknak az eredményeket térképeken, illetve összegzett kimutatásokban kellett a minisztériumba felterjeszteni, maguk a számlálási ívek a mérnöki hivataloknál maradtak. A hivatalok az eredmények ábrázolását általában csak itinereken, vonalas úttérképekként készítették el, egymás alatt „felsorolva" a kezelésükben álló államutakat. Kivétel volt ez alól a Kolozsvári M. Kir. Mérnöki Hivatal, amely az itinereket térbeli rendbe forgatva, valódi térképként küldte meg a minisztériumnak a számlálási eredményeket. A térkép Kolozsvárt ábrázoló részlete látható az 1. ábrán.

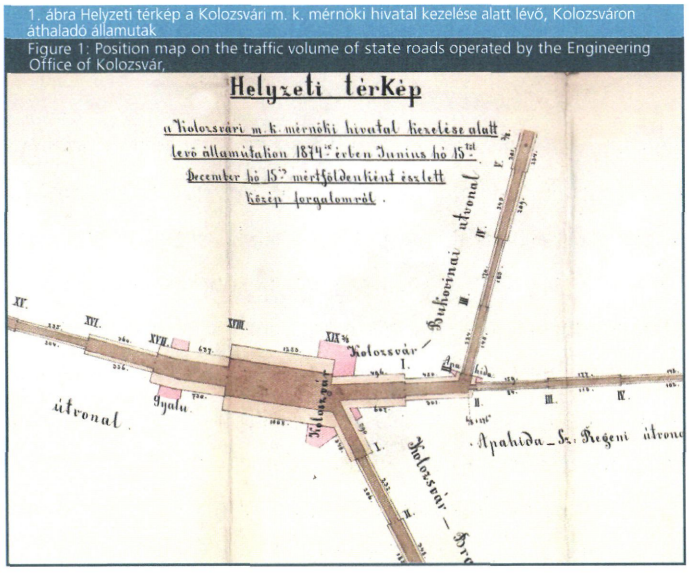
A térképen a vonal feletti számok a nehéz fogatokat vonó állatok, míg a vonal alattiak a könnyű fogatokat vonó állatok átlagos napi számát jelölik. A sötét- és világosbarna színsávok vastagsága a forgalom nagyságát ábrázolja. Egymáshoz viszonyított szélességük ugyanakkor nem felel meg a szelvényenkénti forgalomtípus-nagyságnak, mivel mindenhol a világos színsáv a vastagabb, annak ellenére, hogy nem minden keresztmetszetben a nehéz fogatokat vonó állatok száma volt nagyobb.

7.3 Az észlelések eredményei

1869-ből a Magyar Királyság területéről 35, míg Horvát- és Szlavónország területéről 5 államút forgalmi adatai váltak ismertté. A mintegy 5000 km hosszúságú hálózat nem fővároscentrikus volt, futásukat számos esetben a vasútvonalakra való ráhordó jelleg határozta meg. Így a vasutakkal feltárt, építőanyag hiányában kiépített utakkal egyáltalán nem rendelkező Alföld szélén is ez volt a helyzet. Az államutak csak az Alföld peremén kezdődtek (Debrecen, Szeged) és tartottak Erdély belső vidékei felé, ahová a vasút eleve később ért el, az útépítéshez pedig könnyebb volt építőanyagot biztosítani. Szintén bekötő jellegűek voltak a Tornócztól és Galántáról induló államutak, amelyek a Pest-Pozsony fővonalra csatlakoztak rá. A Komárom-Érsekújvár és a Duna-Bezdán-Zombor útvonalak pedig a Dunát kötötték össze valamely közeli vasútvonallal.

Az első számlálási évből csak az útszakaszokra összegzett, számlált négy hónapra vonatkozó forgalmi átlagok ismertek. A forgalom nagyságát a 2. ábra szemlélteti.

1. ábra Helyzeti térkép a Kolozsvári m. k. mérnöki hivatal kezelése alatt lévő, Kolozsváron áthaladó államutak
Figure 1: Position map on the traffic volume of state roads operated by the Engineering Office of Kolozsvár,



1869-ben az államutak átlagos napi forgalma 468 vonóállat volt. A legjellemzőbb forgalomnagyság-kategória 300 és 700 vonóállat közé esett, az utak 68%-a tartozott ebbe a csoportba. Né-

hány rövidebb útszakasz mellett a Buda-Graz, a Pest-Vácz-Kassa és a Szeged-Temesvár útvonalak forgalma emelkedett a többi fölé, a legforgalmasabb azonban a két kelet-szlavóniai, Eszékről kiinduló államút volt. Kifejezetten alacsony, 300 vonóállat alatti forgalom jellemezte ugyanakkor Erdély középső térségének számos államútját.

A korabeli viszonyok részletesebb, lokális magyarázata az észlelési adatokhoz helyenként hozzáfűzött szöveges magyarázatok alapján is lehetséges. A levéltári kutatások során az 1870/71-es számlálási eredményekhez fűzve fennmaradtak olyan szöveges kommentárok is, amelyek utalnak az 1869-es eredményekre is.
A székesfehérvári hivatal jelentéséből tudjuk hogy az 1869-es feljegyzéssel egyezően, a „gratzi" út érdi szakaszának forgalma a Tárnokról, Sóskútról valamint az eszéki útról, főleg a népes hetivásárokra beáramló szekerek miatt, kiemelkedően magas volt.
A hivatal megállapította továbbá, hogy a martonvásári szakasz forgalma szintén egyezett az 1869-essel, közel a pákozdi is, de már itt is, főleg azonban a csoóri szakaszon jóval kisebb volt az 1870/71-es forgalom, mivel az „igen népes országos vásárok napja a feljegyzés napjaival esetleg össze nem esvén; ezen körülmény a forgalom átlagos nagyságára befolyással bírt."

Legérdekesebb azonban a hivatal Buda-eszéki útra vonatkozó megjegyzése, ahol az érdi és ercsi szakasz 1870/71-es forgalma az 1869-es számláláséhoz képest növekedett. Csökkent viszont az adonyi és dunapentelei szakaszok (feljegyzett) forgalma, mivel „a visszamenő sok hajós lovak – melyek gyakran a kocsihoz kötve részint az után szabadon futnak; felvéve nem lettek; még az előbbi 1869 évben ezen lovak is feljegyezve voltak." [12]
A felirat számos olyan tényezőre világít rá, amelyek jelentősen befolyásolták a forgalom nagyságát. Így a heti, vagy országos vásárok napjain történt vagy éppen elmaradt számlálások, a lábon hajtott állatok felvétele, de számos esetben az útépítések vagy éppen földcsuszamlások, árvizek folytán változó útminőség is mind jelentősen befolyásolták a mért forgalmat. Ezen problémákat a minisztérium érzékelte, és az adatok hitelességét javítani is igyekezett feliratokra adott válaszaival, egyes esetekben a rendeletek kiegészítésével.

Az 1869-es számlálás eredményei inkább kortörténeti érdekességként fontosak, belőlük messzemenő következtetések sem a felvétel időtartama, sem a fennmaradt adatok ki nem elégítő részletessége, de a végrehajtást övező kezdeti bizonytalanságok miatt sem vonhatók le.
Ezzel szemben sokkal árnyaltabb képet kapunk a hálózat forgalmáról az 1874-es forgalomnagyságok vizsgálatával.

A Magyar Királyság területén (a Horvát- és Szlavónországra vonatkozó eredmények nem ismertek) az 1874-es számlálás során 42 út szerepelt az állami utak között. Az államutak hossza 6030 km, az észlelési szakaszok átlagos hossza pedig 7,2 km volt. A korábbiakhoz képest jelentősen bővült a hálózat, főleg a mai értelemben vett Erdélyben számos új útszakaszt nyilvánítottak államúttá.

1874-ben az országos napi forgalom (érvényességi szakaszok hosszával súlyozott) átlagos értéke 720 vonóállat volt. A regionális bontásban csoportosított forgalmi adatokat a 1. táblázat tartalmazza, míg az államutak szakaszonkénti forgalmát a 3. ábra szemlélteti.

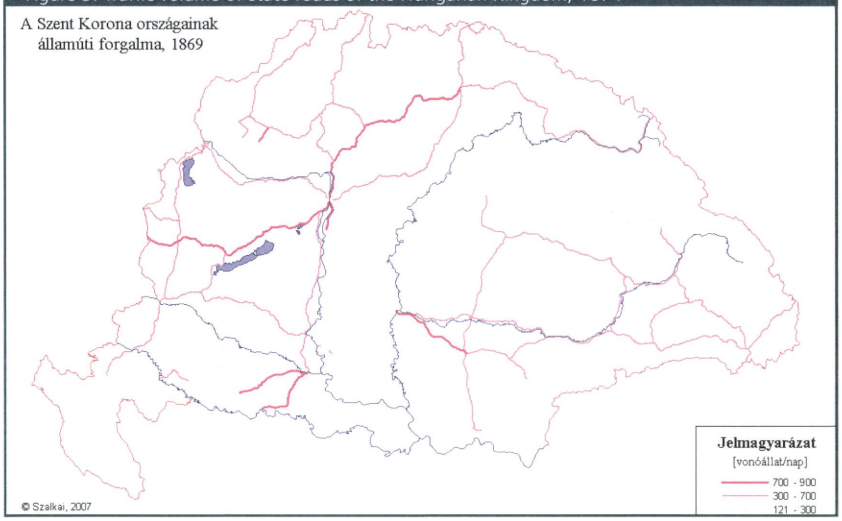
1. táblázat

Az államutak forgalma országrészenként [vonóállat/nap]	1874
Dunántúl	587
Észak-Kelet-Magyarország	885
Észak-Nyugat-Magyarország	495
Erdély	751
Országos átlag	720

Mind a táblázatos összesítés, mind a térképek az erdélyi és az északkelet-magyarországi utak egy részén tapasztalható nagyobb forgalommal szemben a Dunántúlra és Északnyugat-Magyarországra jellemző kisebb forgalomra utal. Ezen elétérés hátterében feltehetően a vasúthálózat kiépítettségének területi különbségei állnak.
A forgalmi térkép alapján megfigyelhető – és ez egyben hitelesíti a számlálás elvégzésének pontos voltát is –, hogy a forgalmi maximumok a településhálózathoz kötődnek, a legnagyobb forgalmat a nagyvárosok környékén észlelték. 1874-ben 6-7 ezres maximumértékek, és 1500-3000 vonóállatos átlag-értékek mellett Pest-Buda és Brassó környékének forgalma volt a legmagasabb, de a Nagyzerind és Nagyvárad közti útszakasz, valamint az Arad, Temesvár, Kassa és Pécs környéki utak is nagy forgalmat hordoztak.
Az ország nyugati felének forgalma lényegesen alacsonyabb volt. A Dunántúlon – a Buda környéki forgalmi gócot leszámítva – csak Mohács, Pécs és Nagykanizsa térségében volt hosszabb

szakaszon is jelentősebb a forgalom, míg az északnyugati országrészben a városok körüli utakon kívül a vasúti településekhez vezető „szárnyvonalak" (Tornócz – Nyitra, Galánta - Szered) forgalma volt a térségi átlag felett.

3. ábra A Magyar Királyság államútjainak forgalma, 1874
Figure 3: Traffic volume of state roads of the Hungarian Kingdom, 1874



Természetesen e részletesebb adatok is csak töredékesen szemléltetik az adott kor közlekedési viszonyait. A Kiegyezés után felgyorsuló vasútépítés új távlatokat eredményezett a távolsági közlekedésben, és a szekerezést a ráhordó szerepkör erősítésével részben funkcióváltásra kényszerítette. A vasutak és közutak (vagy víziutak) kérdésének tárgyalása nem tárgya e tanulmánynak, de nyilvánvaló, hogy a kor közlekedési szokásainak magyarázata a vasutak szerepének figyelembevétele nélkül nem lehetséges.

Szintén nem kerülhető meg a teljes forgalmi volumen értékelésekor az alsóbbrendű, főleg a megyei úthálózat forgalmi jelentősége sem, amelyeken nem folyt észlelés az első számlálási periódusban.

A közútügy folyamatos törekvése volt, hogy a hálózat optimális megállapítása érdekében ezen utak forgalmát is megismerje, ezt már a következő, 1881/82-re tervezett észleléskor meg kívánták valósítani. [13] Erre az észlelésre azonban végül pénzügyi nehézségek miatt nem került sor, így a forgalomszámlálások 1876 után megszakadt sorozata csak 1894-ben folytatódott.

Összefoglalás

Az első magyarországi, közúti forgalomszámlálás időpontját hosszú időn keresztül bizonytalanságok övezték. A félreértések oka, hogy az eredmények összeállítása, térképezése és kiadása a felvételt követően nem történt meg, a fellelhető dokumentumok több, mint 130 éven át ismeretlenül feküdtek a levéltári raktárak mélyén. Kutatásaim célja ezen elveszettnek hitt eredmények felkutatása volt. Az 1869-től 1876-ig folyt első számlálási időszakból két számlálási év, az 1870/71-es és az 1874-es számlálás részletes adatait sikerült feltárni, míg 1869-re és 1872/73-ra vonatkozóan összesített eredmények kerültek elő. A levéltári kutatások során megtalált anyagot a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Magyar Országos Levéltárban (MOL) fellelhető K 173 törzsszámú állaga tartalmazza.

A feltárt eredmények a számlálások elrendelésével, lebonyolításával kapcsolatos információk mellett az államutakon bonyolódó szekérforgalom észlelési szakaszonkénti nagyságáról adnak részletes képet. A városkörnyéki szakaszokon maximális forgalom a számlálás eredményeinek hitelességét bizonyítja, míg regionális bontásban a nyugati országrész kisebb, és a keleti országrész nagyobb forgalmát tanúsítja. E különbség feltehetően a vasúthálózat kiépítettségének területi különbségeire is visszavezethető.

Irodalom

[1] A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése, Közmunka- és Közlekedési Magyar Királyi Ministerium, Budapest, 1885

[2] Tóth László (1987): Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon /1869-1876/, (In: A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve 1981-1986), KM, Budapest, 81-85. o.

[3] Hieronymi Károly (1869): A közlekedés, Pest, kiadja Ráth Mór

[4] MOL K173 1869-1143-6458

[5] MOL K173 1869-1143-6509

[6] Jelentés a KKM 1871-ik évi költségelőirányzatához, (In: Állami költségvetés a Magyar Kormány részére az 1871. évre), Buda, 1871, Magyar Királyi Államnyomda

[7] Jelentés a KKM 1872. évi költségvetéséhez (In: Állami költségvetés az 1872. évre), Buda, 1871, Magyar Királyi Államnyomda

[8] MOL K173 1870-1137-8013

[9] MOL K173 1871-1144-15196

[10] MOL K173 1872-1145-8628

[11] MOL K173 1886-11-6935

[12] MOL K173 1871-64-11-12252

[13] MOL K173 1881-11-19952





VIII. Summary

Foreword

I would like to decicate the Yearbook of the Technical Collection of Public Roads in Kiskőrös (2000-2006) with great pleasure and honour to all readers.

With pleasure, because it's the first time that we have got the chance to publish it in this selection with this contents and design which answers to professional standard of the collection. And with honour, because all public road workers have to respect the values of the past of public road building, as well as the roots and the traditions of this profession, and it is our duty to provide an opportunity for the public to know as much us possible.

Although it's the sixth time that the yearbook – that the reader holds in his hands now – has been published since the establishment of the collection, i.e. since 1975, it is the first volume, which presents the stages of the development and the operation of the technical collection as a valuable source, in a chronologic order. You can study the material of the collection and the professional sources available – by keeping professional character and easy to read at the same time. The presentation of the materials will be easy to understand even to people who are interested but do not work in this profession. By this bank, we can learn about the material of the technical collection, about the professional library, the map gallery and the objects of the open-air exhibition.

There are a lot of people who know the collection, but at the same time I think that there are not enough people who understand its real value-preserving role. A lot of people visit the National Historic Memorial Park of Ópusztaszer but only a few of them know that it would be worth visiting the Roadman Memorial House - that was established in its original format and can be found just next to the Feszty panorama picture -, with all its contemporary articles for use, tools and accessories needed for everyday life. This is actually the field exhibition of the technical collection. Just as similar to the furnishing of the „Feketeházy-Lévárdy" memorial room in Vágsellye, where Imre Lévárdy – a road inspector born in the Hungarian Highlands (today Slovakia), who started collecting the technical relics related to road construction in 1938, by which he founded the technical collection – worked as a road inspector. His everyday articles for personal use can be seen in the memorial house.

In addition, I would like to turn the attention of the reader to the essays on the history of this profession that are included in the second part of the volume. These articles – that are based on own research of the authors, on sources and documents available in the technical collection and on other memoirs – may also be considered as sources for getting an insight into the traditions and technology of Hungarian public road workers, and for getting to know road operator and maintenance organizations.

In the life of all museums the publication of a yearbook is a milestone by rendering an account of the events, research done in the last period, and of the enrichment of the collection. The Technical Collection of Public Roads in KiskÐrös – in its profile being the only one in the whole country beside the Hungarian Museum of Transports – has dealt with the exploration and presentation of the past of road construction since 1975. While the present volume focuses mainly on the events of the last six years, it cannot avoid to introduce the collection in details yet from its foundation.

I am confident that the yearbook, or rather the included studies, and the whole history of this profession will encourage many to visit the museum or either of its field exhibitions personally, in order to get to know the memorials of the past of public roads more detailed. If we achieve only so much, then the publication of the „Yearbook of the Technical Collection of Public Roads for 2000-2006" has already brought sufficient results.

Budapest, May 2007

LÁSZLÓ, Sándor
Managing Director
Hungarian Roads Management Company

SZÁSZI, András

1. Technical Collection of Road in Kiskőrös

History of the collection

The basis of the Technical Collection of Public Roads was established by Imre Lévárdy. Working in Vágsellye (today's Sala in Slovakia) as a road inspector he started collecting the means and objects of this profession in the second half of the 1930's. At the time he moved to Kiskőrös, in 1947, he took his collection with himself, and enriched it further. The collection was exhibited first in 1968. In the following years thereafter the founder put the collection on display in one part of his own home. Beside this small permanent exhibition he managed to display a collection material of a travelling exhibition on several locations.

The adaptation of the old road maintenance depot for the purpose of the permanent exhibition started in 1974. Unfortunately, the founder, Imre Lévárdy was not able to see its opening. His colleague, the engineer László Tóth was asked to manage the collection. The opening ceremony took place on 5 November 1974.

The Ministry of Transport and Post acquired the whole material in 1975, and at the same time it was pronounced to become a public collection. A systematic, museum-type activity began. The work, still carried out under modest circumstances, brought about numerous results: the collection was processed at this time, research was grounded, and publications came out on a regular basis. By this time, thematic selections of the material were prepared, for the purpose of being presented on several locations in the country.

In the 1980's troubles with the location of the collection were solved twice by the extension of the existing building, but still, only the acquisition of the ground and the building, in 1994, brought final solution. The new permanent exhibition was opened in 1995, in a renovated and larger building. The old building accommodated offices and store rooms. At the same time, the open-air exhibition area was expanded to its threefold.

László Tóth died in 1996, his work has been taken on by András Szászi, grandson of the founder.

In 1999 and in 2000 it came to further area expansions. By the reconstruction of the new property and by building-in the loft one managed to create a modern storehouse. The area of the imparked open-air exhibition is close to one-and-a-half hectares.

Role of the Technical Collection of Public Roads in Kiskőrös

The Technical Collection is a documentation and service centre for the professionals, which, firstly, exhibits and brings technical relics relating to the national road network of 30 thousand kilometres and the bridges, as being part thereof, into the public domain. At the same time, from the aspect of the histroy of technics and technology it does not divide transport ways by ages and owners/operators.

Its services are based on the collection and processing of factual and intellectual properties. The technical collection has wide-ranging duties: it supports ambitious professional research, provides for professional information and does an important informative work. Its extended contacts provide linkage between ages, regions, countries and professions.

Thanks to the efforts of road administration organizations, the technical collection got through a significant improvement in the last years. Based on the thirty-year experience the location in Kiskőrös was renewed: nowadays, there is a bigger and more appropriate area for the storage, the processing and the display of artefacts and documents, and for research, too. But what's more important is that the Technical Collection updates its record system and services continuously, in accordance with the requirements of today's digital age.

Collection sphere of the Technical Collection

The nation-wide collection sphere covers all main professional areas: it contains relics related to roads, bridges, traffic management technology and mechanical engineering. From the collected material one may look into the development of road administration, planning, construction, maintenance and operation.

Artifacts: Technical relics make up the most spectacular part of the collection, they provide for the most apparent advantage. Along with the collection of big-sized artifacts – it includes the biggest collection of road rollers in Central-Europe –, such as bridge elements, road building equipment, vehicles, measuring equipment, a high number of smaller artifacts, such as utensils, geodesic instruments, laboratory tools and design equipment have been collected on a regular basis.

Library:

In the professional library of the Technical Collection, which amounts to some thirteen thousand items, one can find all important Hungarian technical and school-books, and furthermore,

almost the whole range of professional journals and publications. Besides, the proportion of foreign language books is remarkable, too. The number of collected professional journals is 25 (in Hungarian, German, English, French and Russian).

Map gallery:

The map gallery preserves maps of a very high value on the road network and on other themes from all ages. The stock of maps enables one to examine the development of the road network, crossing points and the structure of settlements.

Document gallery: The main groups of the documents include planning documentation, files and manuscripts. The processed planning documentation amounts to some thousand items. The biggest part is made up of road plans, but bridge plans – among them the plans of large Danube-bridges – are also very spectacular. Processing of the stocks is in progress. Files are very diverse, they amount to some thousand items. One may find here files of both the national and the regional administration; these enable one to get an insight into the formation of several conceptual, long-term and far-reaching decisions, but one may examine a high number of solutions on all-day details through them, too. An important part of the files is made up of the several hundred research reports and studies. An interesting part of the document gallery contains small prints, that are of a very high diversity.

The collection preserves several manuscripts, too, a majority thereof being unpublished records and memoirs.

Photopraphs, films, video and audio material:

The technical collection includes some ten thousand images, animated and sound materials. All phases of picture-recording technics are present here. Nowadays, more and more documents are already available in CD-format.

Fine art products:

The material of the collection is well completed by fine-art products showing the work of road- and bridge workers: paintings, graphics, and furthermore, small sculptures, plaquettes and medals that were used as a sign for professional acknowledgement or record a ceremonial event.

Services of the Technical Collection

The Technical Collection provides for wide-ranging and more and more valuable services. The basic service includes the permanent exhibition in Kiskőrös, besides that seasonal thematic and occassional presentations are also important.

Exhibiting activities are completed by the preparation of publications, by own research and by serving professional research-workers.

Permanent exhibition:

The permanent exhibition, which can be visited yet today, was opened in 1995, on the twentieth anniversary of the existence of the Technical Collection. By extending the area, the open-air exhibition has been enriched greatly since then. More than one hundred thousand people visited the permanent exhibition in the last thirty years, there are a lot of returning guests, meaning that the Technical Collection fulfils its informative-educational task with success. In order to answer the interest of school-age visitors the preparation of information and programmes meeting museum-paedagogic requirements has been started.

A permanent field exhibition can be visited in the National Historic Memorial Park of Ópusztaszer, where, as part of the Millennium ceremonies, the roadman's memorial house, that was built under the professional direction of the Technical Collection, was inaugurated in 2000. In 2005, the „Feketeházy-Lévárdy Memorial Room" was opened in Vágsellye (Slovakia), which is also part of the permanent exhibition. We have material on display at our headquarters in Budapest and at several regional road management companies, too.

Seasonal exhibitions:

The extension of the premises in Kiskőrös in 2002 enabled us to open a room for seasonal exhibition.

Occassional exhibitions:

The occassional exhibitions of the Technical Collection are linked to anniversaries, events or personalities.

Professional and cultural occassions:

We regularly organize and provide space for professional and town events. Joining in the cultural life of the town we organize fine art exhibitions and jazz concerts.

Publications:

The Technical Collection contributes to the preparation, edition and managing of publications, that deal with the past of the profession, on a regular basis. A publication on the introduction of the collec-

tion, and the procession of the material of the collection has been prepared regularly, in the format of a yearbook. Furthermore, the collection manages the booklet series entitled „Technical constructors – Hungarian engineers".

Own research and services provided to research-workers: Research includes the utilization of the rich material of the collection. Own research serves primarily the improvement of the stock, and furthermore, summarizes the wide-ranging thematic materials of the Technical Collection.

In Kiskőrös all conditions for the reception of research-workers have been created during the reconstruction, by developing accommodation and research rooms.

SIMONYI, Alfonz
2. 100 years of road inspector training

The construction of the public road network of Hungary with solid road pavement started around the mid of the 18th century, under the direction of engineers. The Habsburg administration governing the country ordered the setup of national and county-level Architectural Directorates with the purpose of establishing a professional management of state construction works. Each county-level municipality was obliged to employ an engineer for the preparation and the implementation of water, building and public road constructions. The construction of public roads and the maintenance thereof – in virtue of its nature and by being the most extensive – demanded the most comprehensive organizational structure of administration and maintenance. Thus, several road inspectorate districts were set up, which passed over the arrangement of technical issues related to the road network of the districts to road inspectors. At the beginning it was enough for a road inspector to write, to read and to count, and to be a craftsman (carpenter, stonemason).

As the paved road network became longer and, along with that, the traffic on public roads increased, as more necessary it became for road inspectors to acquire more and more knowledge on the structure of roads. This led to a transmission of tasks of Architectural Directorates to county-level State Architecture Offices as from 1876, where all technical issues of public roads were handled by experts having obtained a qualification in engineering. The regional experts of these offices became road inspectors afterwards, who were required to have manifold technical knowledge. At the beginning they acquired this knowledge through practice. As a result of the first act on public roads adopted in the last years of the 19th century, schools for road inspectors were established in 1903 on ten locations around the country. Here all road inspectors who were already in employment and all other individuals who intended to acquire such a qualification could gradually obtain a qualification as a road inspector. When the first World War ended, these schools were closed, and the Ministry responsible for transport affairs let the personnel of road inspectors be trained only in the framework of occassional courses.

DÁVID, Tivadar – SIMONYI, Alfonz - TÓTH, Ernő, dr.
3. The History of Road Operation Centres

Organized road maintenance was done from the beginning (1867) under the supervision of state architectural county offices, under the control of road inspectors, by road attendants.

Between 1950-1954 the system changed: then, road maintenance was provided by road maintenance companies that were controlled by county councils. However, it didn't work, and so, first, 12 county sub-offices, and then, in 1958, as much public road operation centres were set up. Roads were maintained by road attendants responsible for road sections of 5 to 7 kilometres, under the control of section engineers and section technicians.

Motorization required dust-proof road surfaces, that could be only maintained by machines and by smaller or larger work brigades, and thus, mechanization was launched and the organization was changed.

Between 1966-1968 road inspectorate districts were established at each 350-400 kilometres, provided with motorized road attendants, small brigades of 5 to 6 persons, and equipped with chains of machines. Road inspectorates were fitted out with plants.

As from 1970 the ever growing vehicle traffic required - beside road widening and strengthening - more intensive traffic management technology and a new approach in road maintenance. In the framework of this, mechanization of road maintenance accelerated, and from 1972 road inspectorates were gradually transformed into road operation centres providing for better conditions. These flexible and efficient organizations have formed the basis of road operation and maintenance yet up to now.

Public road directorates were reorganized in 1983; in 1990 the county-level structure was restored, and then, in 1996, they were converted into public interest companies. These changes did not occur due to technical demand, and the road maintenance-related performance of road operation centres fell back.

Technical parameters of road operation centres have been improved since their establishment, the personnel was reduced to a great extent. At present they actually carry out only road maintenance related tasks, and they have nothing for it but to do a considerable amount of work for external clients.

SZARKA, István

4. Personal computer databank, data collection and utilization

Looking at the situation at the beginning of the 1990's, that can be considered a milestone in the development of the databank on roads, it can be stated that – in comparison to the adequacy assessment of 1979 – activities already using RST – that's based on mechanical data collection -, falling-weight devices and Roadmaster - which assists in visual pavement condition assessments - represented a higher standard of quality in the field of data collection. As next, the main objective did not focus on the expansion of the range of data, but rather the improvement of data reliability and updating. Ever since then, the most modern instruments have collected data on a regular basis, about the road surface and structure, and furthermore, about the behaviour thereof under load.

With respect to data storage, after the decentralization of the earlier central record-keeping, which took place in 1989, a second-generation recording system, OKA was introduced. This and, besides that, the usage of dual site-specific localization enabled the establishment of sub-systems to be operated also separately, as well as data transfer between central and sub-systems. As a next objective, the application of a – geographic information – system enabling also graphic display and network operation was set. Nowadays, it has become an everyday apparatus; developments rather head for such database management systems which include an ever wider range of the complex activities of road administration.

The development of data utilization, which ensured return of the continuous expenditures on expensive data collection and data storage, could, from the aspect of time, only follow preventive actions. At the same time, the first effective forms of pavement management models evolved at the beginning of the 1990s. In the coming years afterwards, focus turned on the improvement of data utilization systems, including the regular application of HDM at network- and project-level. The development thereof, nevertheless, required not only a technical, but as well an economic approach.

The valuable amount of numbers put out by the several hundred computers is only the beginning. Continuation will be reflected in materials, machines and work, and all together in the usability of roads. Therefore, the scheduling of developments with regard to the whole range of activities, and then, the practical realization of knowledge, the reflection thereof in the decisions involves many responsibilities – and at the same time brings many advantages.

MOHÁCSI, Márta

5. The History of Information Provision on Public Roads

There are some 150 million cars circulating on the roads of Europe. Owing to its geographical location, Hungary plays an important role in the European transport. A majority of the traffic of transit roads in East-West and North-South direction goes through our roads. Along with the increase of the traffic it's impossible to increase road network density or to convert it totally, but at the same time safety shall be increased and furthermore, to avoid congestion is also desirable. This may be achieved by a well-organized and appropriately operated public road information system.

The main duties of ÚTINFORM haven't changed in the course of times, and accordingly, it has since then collected and systemized data on the progress of transport, drafted news from that and informed those on the roads. It is ready to answer traffic related questions 24 hours a day, without a break. It provides information on traffic conditions, on any traffic restriction due to either operations on or along the road, accidents, or damage caused by nature, on temporary weight or size restrictions, or disturbancies caused by weather.

The establishment of the complex programme system made it possible to forward and receive traffic information on the basis of the national databank on public roads quickly, on a regular basis, at a defined time, along the same principles, the same aspects and by the use of the same terminology.

GULYÁS, András, dr.

6. 15 Years of Public Road Administration (1991-2005). Development and Change in the Functions and main Activities of the Public Road Management Organizations

In the time period elapsed since the change of the political regime all sectors of the Hungarian economy went through major changes, and the public road sector is no exemption from that, either.

Changes in the financing, the volume of expenditures and the obvious demand for road network developments all together resulted in considerable and frequent structural changes of the public road administration.

For the purpose of controlling and managing regional control units, that had been adjusted to the regional administration, a strong central Road Management and Coordination Directorate was established in 1991. Along with the development of the market economy, one part of the central road administration management and the whole regional road aministration management was converted into non-profit organizations and public benefit companies in 1996, the owner thereof being the competent ministry. In the different governmental cycles several other changes occurred, depending on the different political emphasis, on the different objectives and the development of financing.

The actual proportion of public road development and maintenance has always been reflected in the functions of the organizations. This was especially evident in the Hungarian public road administration between 1999 and 2004. Current reforms of the national economy require cost-effective solutions, and thus, the structural reorganization has become unavoidable in the road administration, too.

In 2005, a large, centralized road-operating organization was established through the concentration of previously independent regional entities. The study reviews these changes by analysing the last 15 years, and evaluates also in an international context, to what extent the structure of the national public road management complies with social and economic challenges.

PÁLFAY, Antal

7. The Hungarian Freeway Network between 1994 and 2006

In 1994, by the conclusion the first concession contract, development of the Hungarian freeway network got up speed. The concession system raised resources, brought technological innovation, established a ground for the operation of toll highways, introduced a new culture of operation and road pricing, and turned the ever more efficient and more reasonable network development into a political matter of prestige.

Between 1994 and 2006 the freeway network increased almost to its threefold, we reached half of the European network density, all driving lanes were reconstructed, operation centres were rebuilt, and equipment fleets for operation renewed.

Developments occurred often in the midst of organizational, operational, financial and conceptual changes and of the opposition of environmental protection organizations. The expansion of the network reshaped regional development and land use, and induced new logistic systems.

Objectives of the coming years as regards the freeway network aim at the establishment of European transport corridors crossing the country, the attainment of a European network density, and the development of regions that lag behind.

An important element is that these developments are already supported by the financial assistance of the EU. On both the construction and the operation market, the evolvement of competition and the implementation of reasonable technical solutions at a reasonable cost is expected.

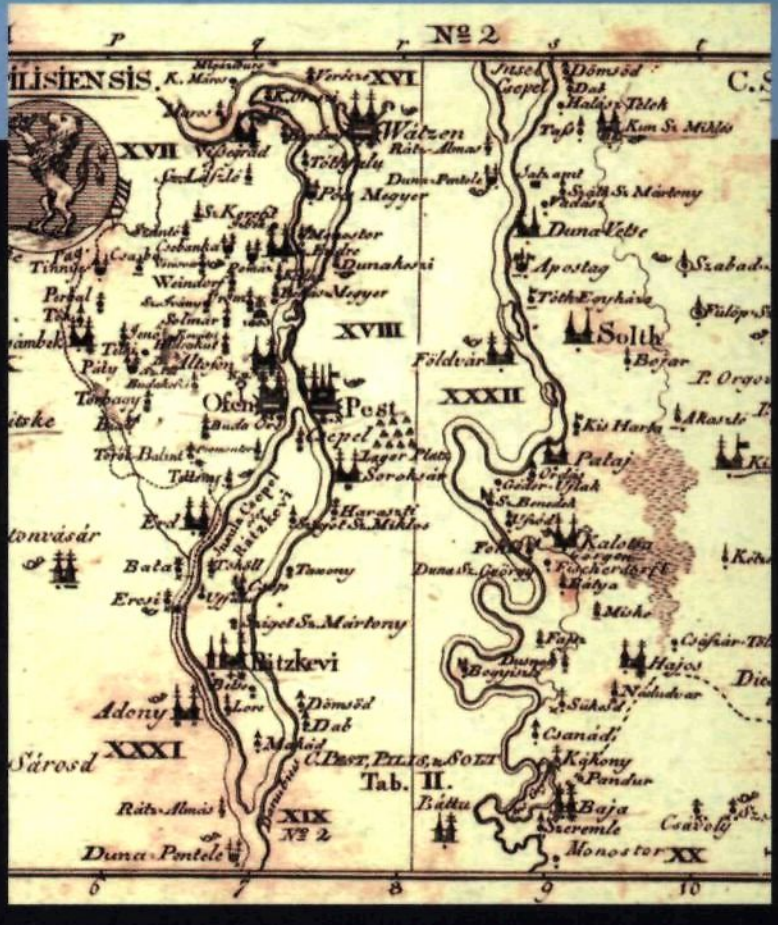
SZALKAI, Gábor

8. The First Hungarian Public Road Traffic Census

The time of the first Hungarian public road traffic census has been surrounded by uncertainty for a long time. The reason for the misconception was that it came to no composition, mapping or publication of the results after the survey; available documents have rested unexplored deep in archival stores for more than 130 years.

The aim of my research was to discover these results which were thought to be lost. I managed to explore detailed data from two counting years of the first counting period, which lasted from 1869 till 1876, i.e. data of the countings in 1870/71 and 1874, while aggregated data turned up for the years 1869 and 1872/73. The complement with Prime Number K 173, that can be found in the National Archives of Hungary of the Ministry for Public Work and Transport Affairs, contains the material that I found during the archival research.

Beside the information related to the ordainment and the implementation of the census, the revealed results provide a detailed picture on the extent of the traffic volume of wagons on state roads, by observation sections. The maximal traffic on the sections around cities proves the accuracy of census results, while the regional disaggregation shows a lower traffic in the Western part, and a higher traffic in the Eastern part of the country. This difference is supposed to come from regional disparities as regards the level of development of the railway network.



№ 2
Wátzen
Ofen
Pest
Solth
Pataj
Kalotsa
Hajos
Baja
Ritzkevi
Adony
Sárosd
Duna Pentele
Monostor
Tab. II.