Komárom megyei UTAK

Komárom megyei utak

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

0 0 0 0 0

KISKŐRÖS

Komárom megyei utak

Írta:

Karoliny Márton

aranydiplomás mérnök

Az összeállításban közreműködött:

Lachner László

a KPM Tatabányai Közúti Igazgatóság
főmérnöke

Lektorok:

Dr. Ravasz Éva

és

Komjáthy László

A fényképeket készítette:

Kertész László

A térképmellékleteket és grafikonokat

Mészáros Zsuzsa

rajzolta

BEVEZETŐ

A magyar utak építésével és fenntartásával eltöltött sok évtizedes munkám után, feladatnak éreztem minél többet átadni az akkor szerzett tapasztalataimból azoknak, akik már átvették és majd át fogják venni útjaink fejlesztésének és fenntartásának gondjait. Ezt szolgálja ez a könyv is.

Összeállítása során nem lehetett és nem is kívántam tudományos mű színvonalára törekedni, mert a szükséges okmányanyag nagy része elpusztult az elmúlt két világháború során.

A könyv elsősorban szakembereknek szól, ismerteti a volt Komárom és Esztergom vármegyék történelmének közlekedési és útviszonyait. Bemutatja a jelenlegi Komárom megye úthálózatának adatait, az úthálózat fejlesztésének és fenntartásának munkáját.

Emellett bizonyos olvasmányosságra is törekedtem, hogy a nem szakmabeli érdeklődőknek is tanulságos legyen.

A szükséges adatok megszerzésében nagy segítségemre voltak Veszprémi Gézáné főkönyvelő, valamint Koronkay József ny. főmérnök, Horváth Sándor ny. főmérnök és Varga József ny. osztályvezető kollégák, akik hosszú ideig működtek Komárom és Esztergom megyék területén, útügyi szolgálatban. A grafikonok és táblázatok szerkesztésében Beck Kálmán és Komjáthy László kollégák vállaltak nagy részt, a fényképfelvételeket Kertész László készítette; Horváth Dénes rendőrőrnagy a közúti balesetek alakulására vonatkozó adatokkal segítette a könyv szerkesztését. Nagy segítségemre voltak a Komárom megyei Levéltár, a Honvédelmi Térképtár, a Közlekedési Múzeum és az Országos Levéltár munkatársai, az irattári és az archív térkép- és tervanyag szíves rendelkezésre bocsátásával.

Hálásan köszönöm mindnyájuknak értékes segítségüket.

Tatabánya, 1981. december hó

Karoliny Márton

TISZTELT OLVASÓ

Jelen kiadványban az ország legkisebb megyéjének közlekedés és úthálózat fejlődését mutatjuk be a római kortól napjainkig.

A bemutatás azonban csak akkor hű, ha az a mai megye határait átlépve a csatlakozó területek közlekedésével és úthálózatával is foglalkozik.

Megyénk az ókortól napjainkig az észak–déli, illetve a nyugat–keleti kereskedelmi útvonalak találkozásában helyezkedik el, így mindig fontos szerepet játszott a szállításban és a kereskedelemben. Ennek köszönhető a terület rohamos fejlődése, annak ellenére, hogy ide a történelem viharaiból is több jutott.

A különböző korokban a szállítás és az úthálózat fejlődése gyorsabb ütemű volt az átlagosnál.

Ezt a helyzeti előnyt később az ipar nagyarányú kibontakozása is erősítette.

A XX. századi iparosítás, a szénbányászat, a nehézipar és az építőanyag-ipar kifejlődése parancsolóan követelte az úthálózat-fejlesztést, a felszabadulás után pedig annak korszerűsítését.

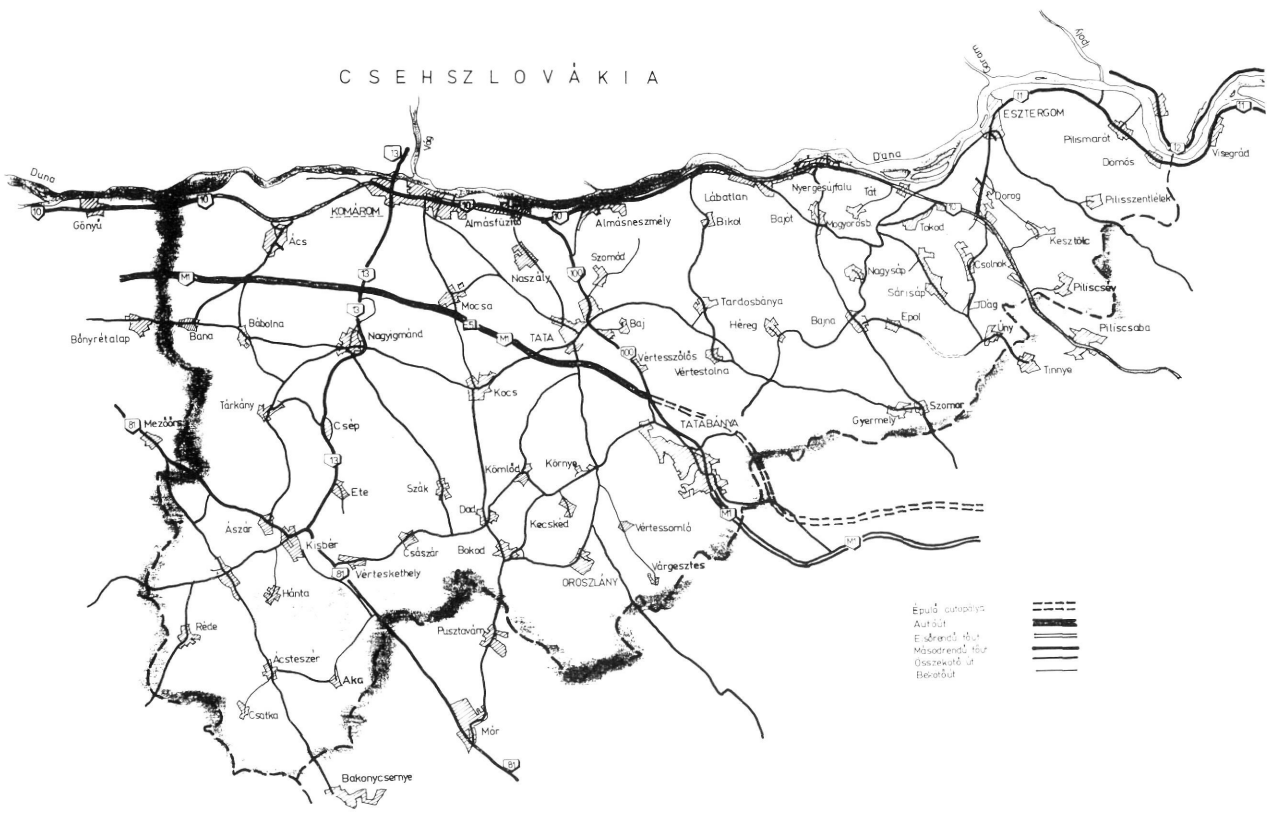
A megye úthálózatának forgalmi terhelése különösképpen az utóbbi 15–20 évben növekedett ugrásszerűen. Ezt az igényt az országos átlagot meghaladó úthálózat-fejlesztés követte. Az útépítések feltételeit a megye kővagyona és építőanyagipara biztosította.

Igazgatóságunk – 11 éves fennállása alatt – az úthálózattal együtt fejlődött. Dolgozóink céltudatos munkával, mindig újat és gazdaságosabbat kereső irányító gárda közreműködésével mindent megtesznek, hogy az útépítő hagyományok méltó követőiként biztosítsák az úthálózat korszerűsítését, állandó fenntartását és a korszerű útüzemeltetés feltételeit.

Tatabánya, 1981. december hó

Nagy István
igazgató
KPM Tatabányai Közúti Igazgatóság vezetője

Komárom megye országos közúthálózatának jelenlegi állapota

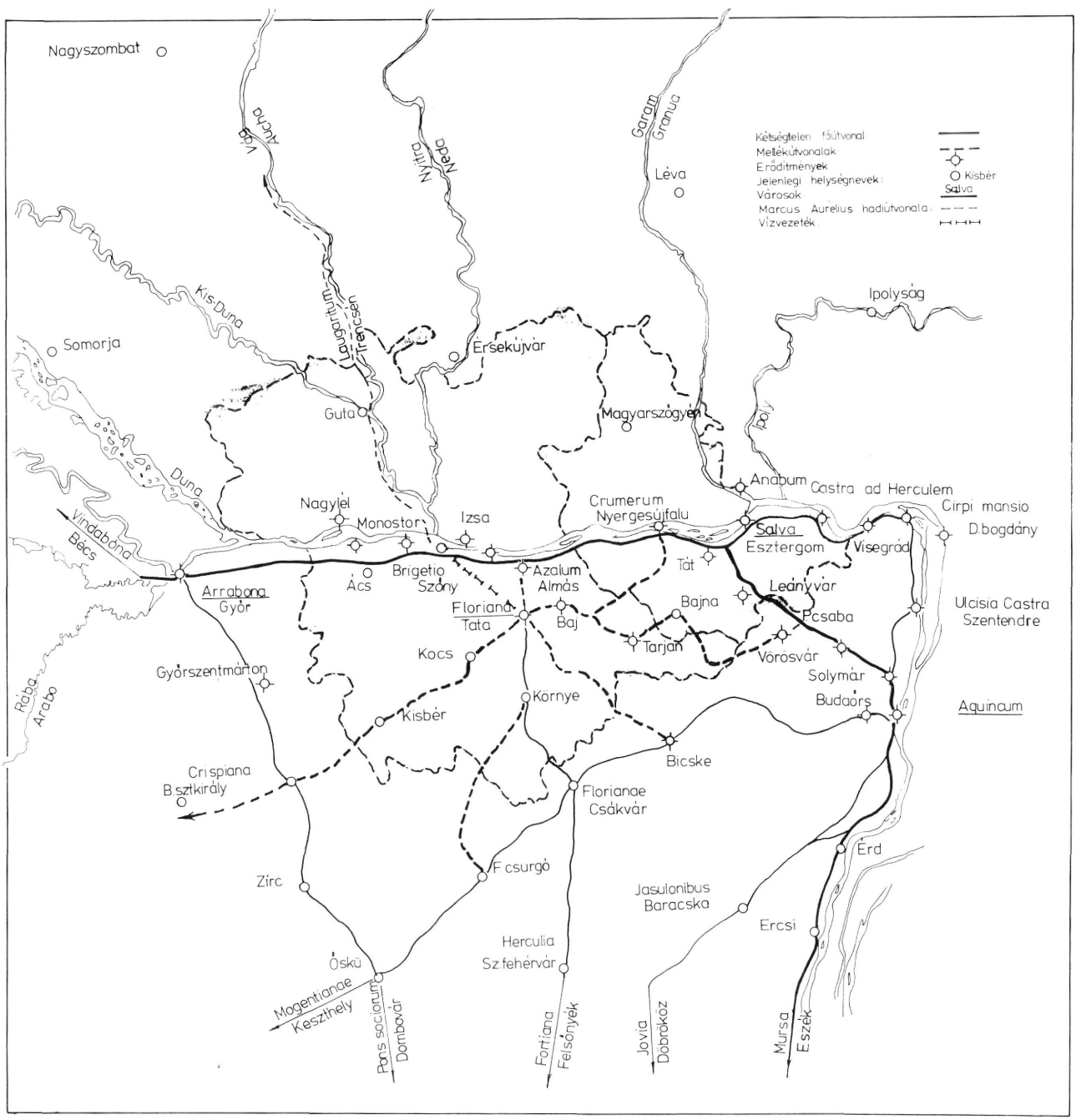


I. A római kori úthálózat Pannóniában

A Felső-Duna jobb partján, Bécstől a visegrádi szorosig terjedő szakaszon az ember letelepülésére igen kedvező domborzati viszonyok, a nagy folyó, építésre alkalmas anyagok lelőhelyei tették lehetővé ősi idők óta az emberi életet. Az itt élt népek közül kiemelkedő volt a kelta népek kultúrája. Számos lelet tanúsítja, hogy ezen a területen, mint a Dunántúl legnagyobb részén, a korszakhoz képest igen fejlett életviszonyokat alakítottak ki.

A kelták i. e. 300 körül húzódtak az Adria felől a Dunántúlra a későbbi Pannónia vidékére. Állandó településeket építettek, a településeken ipart fejlesztettek, használták a bronzot és a vasat is. Az ipar nemcsak a helyi szükségleteket látta el, értékesítésre is termeltek. Így alakultak ki a kereskedelem kezdeti formái. A kereskedelem szállító útvonala elsősorban a Duna volt. A települések között málhás állatokkal és emberi erővel szállították az árukat. Használták a pénzt, amit öntőműhelyeikben vertek.

A történelmi Komárom és Esztergom vármegyék és környezetük római kori úthálózatának vázlata, dr. Finály Gábor 1903. évi tanulmánya alapján

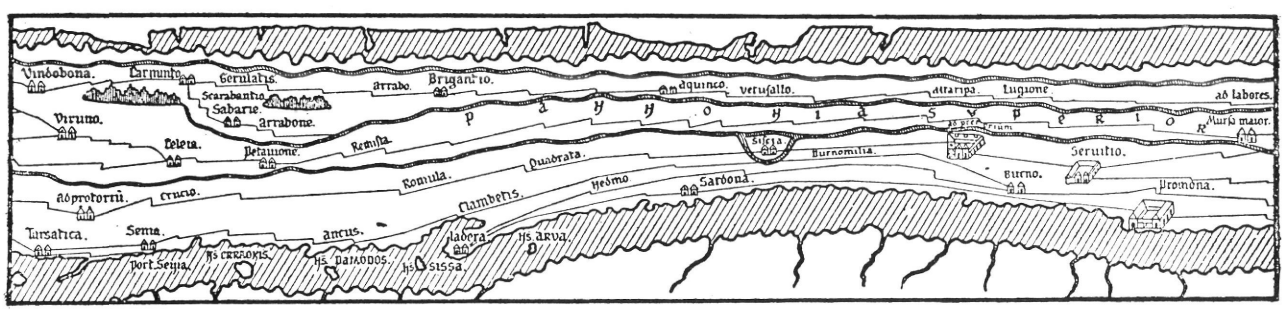


A történelmi Komárom és Esztergom vármegyék területén a Boiusok és Araviszkok kelta törzsei éltek. Ők építettek településeket a későbbi római Brigetió és Aquincum helyén. Mintegy 400 esztendő alatt érték el az iparral, kereskedelemmel rendelkező fejlett civilizációjukat. Ez volt az a vonzóerő, amiért a római birodalom nagy expanziójának korában, a Dunántúlt hódításaik céljává tette. A Pannóniába nyugat felől terjeszkedő rómaiak i. e. 98—99 között szállták meg a Felső-Duna vonalát, a limest. Ez könnyen védhető határt képezett a folyótól északra és keletre lakó „barbár" népek felé.

A mai Ó-Szőny helyén Traianus császár katonai tábort építtetett, itt Brigetióban telepítette le a Legió I. Adjutrixet. Végig a Duna mentén erődöket építettek a limes védelmére. Vasipuszta Dunára eső részén, az ácsi szőlőkben, a Concó-torkolat alatti sziget környékén őrtorony állott. Erődök voltak a folyó jobb partján Monostoron, a füzitői pusztán, Nyergesújfalunál, Esztergomnál, Tátnál, Csévnél, Pilismarótnál és Dunabogdánynál. A bal parton is építettek erődöket Garamkövesd térségében Nagylél alatt, az

A fennmaradt mérföldkövek az úthálózat kialakulásának idején, az egyes táborokból kiindulóan jelezték a megtett út hosszát. Így Brigetiótól nyugat felé a koppánymonostori várerődnél egy három öl magas mérföldmutatót találtak, felirata szerint I MP távolságra volt a város nyugati kapujától. Kelet felé, Ó-Szőny alatt állott egy mérföldkő, II MP felirattal. A Dunaalmáson kiásott kő „CAES MAVRE CLAUDIANUS" kezdetű feliratában „A BRIG. MP VI." utal a távolságra.

Süttőnél négy követ találtak, feliratuk arra utal, hogy Fülöp császár (244—249) az utakat és hidakat trák lovasokkal állíttatta helyre. Itt a jelzett távolság Brigetiótól XI MP távolságra utal (16,3 km). Csév határában, a Dorog felé vezető út közelében feltalált kő szerint: „IMPERATORE CAESARI CAIO IULIO ... VIAS ET PONTES VESTUTATE LAPSOS RESTITUERUNT ... A BREGETIONE MILLE PASSUM XXXII" (47,4 km). Az utakat, hidakat és mérföldköveket galliai és germániai légiók állították helyre. Az út szelvényezése Brigetiótól



Részlet a Tabula Peutingeriana-ból. A tabulát valószínűleg i. u. 230 körül készítették, katonai és postatérkép volt. Az ábrázolt másolat 1215-ben készült, Peutinger Konrád archeológus (1465—1547) írta le és adta ki, erre utalnak a tábla gót betűi. Jól felismerhetők a Duna, a Dráva és az Adriai tenger.

Az utak vonalainak törései a postatávolságokat jelzik. Egyes helységnevek: Vindobona=Bécs, Arrabó=Győr, Brigantió=Ószőny, Aquincum=Óbuda, Altaripa=Tolna, Lugio=Dunacsekcső, Mursa=Eszék, Potavione=Ptuj (Potyol), Siscia=Sziszek, Tarsatica=Fiume és Ladera=Zára

Izsa feletti Leányvárnak nevezett részen. A Duna-szakasz legmagasabb pontján, jó kilátást biztosító helyen, a Hideglelős-kereszt csúcson is volt erődjük.

A megerősített helyek latin neveit a római úthálózat térképvázlata tartalmazza. A megerősített helyek közül Esztergom (Salva, egyes feliratok szerint Solva) római jogot kapott Hadrianus császár alatt. Ekkor vált történelmében első ízben várossá.

A táborok és erődök ellátására, a katonaság mozgatására, később a rendszeres postaszolgálat számára épültek ki Pannónia római kori útjai. Ezek irányáról a fennmaradt egykorú leírások tájékoztatnak: ilyen az Agrippa-féle térkép Rómában, amely egy oszlopcsarnok falára felrajzolva maradt fent; a Tabula Peutingeriana és az Itinerarium Antonini, amelyek egykori útikönyvek.

A területen fellelt római maradványok — elsősorban mérföldkövek — jelzik ma is az utak vonalát.

eddig tartott. Folytatásában Aquincumtól Csév felé volt feltüntetve a távolság.

A késői császárság idejében felállított jelzőkövek már az egyes útvonalakon folytatólagosan mért távolságokat tüntették fel, így az Aquincumból Mursa-ba (Budáról Eszékre) vezető nagy hadi úton is. (Eszéknél volt a CLX mérföldkő.) A kövek feliratai a nagyobb építkezések emlékéül is szolgáltak, jelentős politikai célzattal. Az utak szelvényezésénél alkalmazott hosszmértékek: 1 pes=1 láb=29,6 cm, 1 passus=2 lépés=5 láb=148 cm, PM=1000 passus =mille passus=1 mérföld=1480 m. A mérföldkő = lapis miliarius.

A határvédelmet és a kereskedelmet szolgáló utak közül legfontosabb a VINDOBONA—ARRABONA—BRIGETIÓ—SALVA—CIRPI—ULCISIA CASTRA—AQUINCUM, (Bécs—Győr—Óbuda) útvonal volt. Ez lényegében a mostani 11- és 10-es főút nyomvonalának felel meg. BRIGETIÓBÓL FLORIANA-n át (Tata érintésével) is vezetett út AQUINCUM-ba (Bicskén át). Ez ré-

sze volt a Dunától délre, Dombóvár környezetén keresztül Pécsre, SOPIANEA-ba vezető főútnak.

A Bécs—Esztergom—Óbuda-i útból CRUMERUM-nál (Nyergesújfalu) ágazott ki a harmadik AQUINCUM-ba vezető út, amely a Csév—Solymár irányt követte.

Nyergesújfaluból Tatán át CRISPIANA (Bakonyszentkirály)—Hajmáskér felé vezető útról is vannak adatok.

Az említett utak különböző mértékben voltak kiépítve. A kiépítés az út melletti területtulajdonosok kötelezettsége volt, akik a munkát rabszolgákkal végeztették. Békeidőben — a mérföldkövek feliratainak tanúságai szerint — a légiók is építkeztek. Különböző kategóriájú útjaik voltak: viae publicae (közösségi), viae militares (katonai) és viae privatae (magán) utak.

Az úthálózatot használta az állami posta: a CURSUS PUBLICUS is. Ez küldeményeket és utasokat szállított a birodalom területén. Kocsikat, hátaslovakat és öszvéreket bocsátott rendelkezésre a postaállomásokon. Az utasok a 6—3 lóváltó állomás távolságra épített mansiókon találtak szállást, ételt, italt.

A limesen kívül római erődök hálózták be a Dunától délre eső területet is: Győr, Szentmárton, Visegrád, Tarján, Leányvár, Tata és Bicske voltak megerősített települések. A településeken igen fejlett lakóépületek, kiépített piacok, polgári építmények voltak. Több helyen építettek fürdőket. Használták a kisigmándi gyógyvizet, s a Tata melletti tó volt a LACUS FELIX, a boldogság tava.

Kifejlesztették a dunaalmási kénes fürdőt, melynek fennmaradtak épületmaradványai.

A tatai források vizét Naszályon és Bélapusztán át BRIGETIÓ-ba vezették. A külső szakaszon kőből, a város területén ólomcsövekből épült a vezeték.

Úttörténeti emlék az a hatalmas töltés, amelyet a rómaiak Füzitőtől kiindulva, keleti irányban egyenes vezetéssel az almási hegyekig építettek ki. Valószínű, hogy BRIGETIÓ kiépítésekor ezen a töltésen szállították a városba a kőanyagot az almási kőbányákból. A töltés 2500 m hosszú, 40 m talpszélességű és 8 m magas volt. A töltésben két zsilip épült, a Dunába torkolló patakok átvezetésére. A zsilipek lezárásával, a város védelme érdekében el lehetett árasztani a töltéstől délre levő területeket. A töltésen vezető út burkolata nagy kőkockákból épült. Ezen a töltésen vezet jelenleg is a MÁV Dorog—Almásfüzitő-i vonala, és a 10. sz. főút 72—77 km szakasza. Említhető még egy a Dunától északra, a Vág jobb partján vezető útvonal. Ezen vonultak fel Marcus Aurelius légiói, a kvádok és markomannok elleni hadjárataikban Komárom—Keszegfalva — Guta — Vágsellye — Trencsén irányban. Az útnak katonai felvonulási jellegén túl lehetett kereskedelmi vonatkozása is. Erre utal Trencsén latin neve, LAUGERITUM. Egy Esztergom vármegye északi részén lefolytatott hadjáratra vonatkozó adatokat tartalmaz Marcus Aurelius oszlopa Rómában, a Piazza Colonnán. A domborműveken feltehetően a Magyar-Szögyén területén végbement ütközet részletei vannak ábrázolva.

A pannóniai római uralom alatt élénk kereskedelem fejlődött ki. A kelet—nyugati irányú forgalom szállítási igényeit csak részben szolgálta az úthálózat. Hajózó dunai kereskedelem alakult ki a galliai és germániai kereskedőkkel, valamint a „limesen" kívüli „barbár" népekkel. Kereskedelmi kikötők voltak Bécs, Győr, Gönyü, Ó-Szőny, Almásfüzitő, Esztergom, Szentendre és Óbuda városelődjeinek partjánál. A dunai hajózás a kereskedelem érdekein túl a limes védelmében katonai célokat is szolgált. A hajók evezős bárkák voltak, de használtak vitorlát is, hegymenetben pedig vontatást. A hajózás biztonságát a kiépített erődök szolgálták.

Julianus Apostata császár (361—363) csapatait a Fekete erdőből kiindulva hajókon szállította Dél-Pannóniába. Alig ezer főnyi sereget, kb. 200 hajón Ulm-tól a Dunán hajózták Sirmium-ba (Mitrovica). Az utat 24 nap alatt tették meg.

II. A népvándorlás

A római birodalom gyengülése, majd kettéválása keleti és nyugati császárságra, Pannónia fokozatos feladását eredményezte, mert az egyre rosszabbul ellátott légiók ereje nem volt képes feltartóztatni a mind jobban szervezett és nagyobb hun erőket. Dunántúl fokozatos feladása nem minden esetben háborús vereségek következménye, gyakran szövetségi megállapodások eredménye volt. A hunok végül is 433-ban telepedtek meg Pannóniában. Ezzel magyarázható többek között az, hogy Attila halálakor 453-ban, a római Legio I. Adjutrix, még Solva környékén tartózkodott. A szövetségi viszony tette lehetővé, hogy a Dunántúl területén kialakult kereskedelmi kapcsolatok ha megváltozva is, egy ideig még tovább éltek.

Az embertömegek sószükségletét ezután is az erdélyi bányákból elégítették ki. Ugyanonnan szállították a műhelyek réz-, vas- és egyéb fémszükségletét, valamint a kereskedelem értékmérőjét, a rangot adó ékszerek anyagát, az aranyat. Észak-Európából továbbra is áramlottak a borostyánkőből készült ékszerek, nyugatról a germániai fazekas műhelyek termékei, Bizánc felől dísztárgyak, üvegedények.

A kereskedelem útvonalai — természetesen a hadjáratok szüneteiben — a vízi utak voltak, másrészt az akkor még meglevő római úthálózat. A hunok a nagy hadjárataikhoz szükséges élelmezést és hadianyagot málhás állatokon és szekereken szállították, ezekből alakítottak ki egy-egy szekérvárat táboruk körül. A római utak mentén vonultak a hadak nyugat és dél felé, s ezeken hajtották a vágóállatokat is.

A hun állam szervezete törzsi eredetű volt, több tekintetben római befolyás alatt. Priszkosz Rhetor leírása szerint nagy településeik voltak, de számos „barbár" faluról is tesz említést.

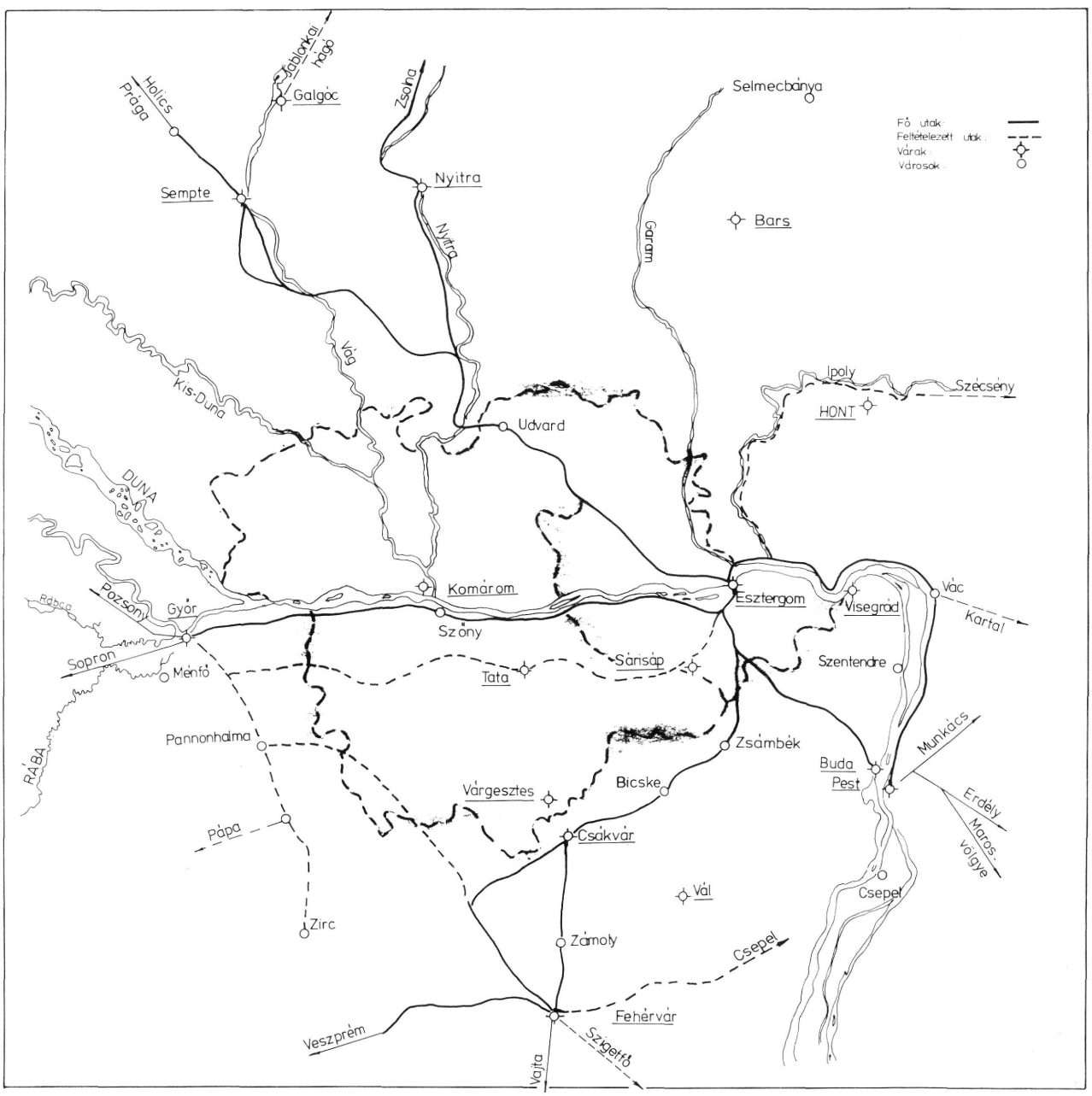
Megcsodálta Attila fapalotájának pompáját, Réka királynő szőnyegekkel borított otthonát. A király székhelye feltehetően a Tiszántúlon lehetett. Ez a településszerkezet közlekedést és kereskedelmet tételez fel.

A hun birodalom összeomlását Közép-Európában a pannóniai Nedau, vagy Nedad pataknál (Neda=Nyitra) elszenvedett csatavesztés okozta. Helyükbe először germán népek vonultak be Dunántúlra, majd az avarok alapítottak itt is tartós államot 582—796 között. A hun és az avar korszakból több régészeti lelet származott. Szőnyben jellegzetes áldozati üst, Almáson és Ekelben lovas sírok. Esztergomban és Nagysurányban különböző tárgyak, fegyverek kerültek elő. Attila egyik vezérét állítólag Dorognak hívták és a mai település körzetében temették el. Az avarok településeiket több helyen a még mindig megmaradt római építmények helyén alakították ki. Kezdetleges erődítményeket is építettek, az ún. avar gyűrűket. Ezekből több megmaradt a Csallóközben, melyre több ősi elnevezés utal: GUREV, GYREW-gyűrű.

Népeik egyrésze már letelepedett földművelő, állattenyésztő volt, akik nagy családi közösségben éltek. A polgáriasulás eljutott az avarokhoz is, szerepet játszottak a kereskedelemben, meghonosult az ipar is. Kereskedelmük eljutott a frank Regensburgig és a görög császárságig. Ez a fejlettebb életforma vízi és szárazföldi szállításokat kívánt meg a Dunán és a római hadimérnökök által századokkal korábban kiválóan kitűzött, jól járható terepvonulatokon. Katonai szervezettségük szintjére jellemző, hogy egyik hadjáratuk alkalmából SIRMIUM (Mitrovica) ostrománál kétszer is építettek hidat a Száván. A népvándorlás lovas népei egyébként tömlők segítségével keltek át a folyókon.

Az avar birodalmat végül is Nagy Károly döntötte meg. Szláv népek települtek be a Kárpát-medencébe. A szláv népekkel együtt jelent

A két vármegye és a szomszédos területek úthálózata, a magyar államalapítás korában, Hanzély János 1960. évi adatai alapján

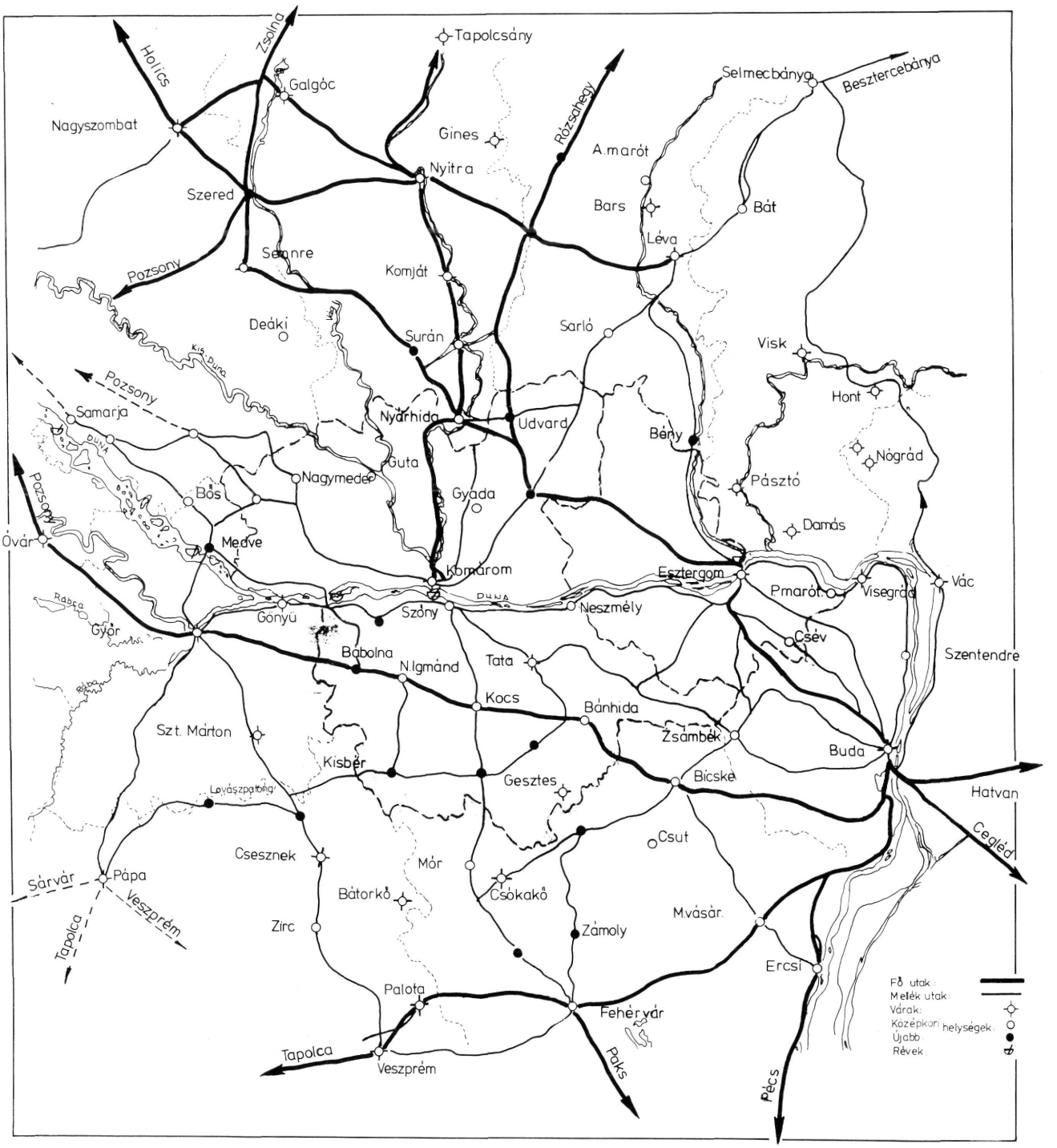


meg a kereszténység. Értékes emléke ennek a Majkon kiásott őskeresztény cirillbetűs rézkereszt. Esztergom a népvándorlás idejében is fontos kereskedelmi központ volt. Itt kereszteződött a kelet—nyugati, az orosz és német területek, valamint az Északi-tenger és a Görög császárság közötti áruforgalom. A római SOLVA lakossága az ötödfél évszázados népvándorlás alatt nyelvét annyira megőrizte, hogy még a honfoglaló magyarok is találhattak itt latinul beszélő lakosságot.

A népvándorlás alatt a római városok és az úthálózat jórészt elpusztultak. A vándorló lovas népeknek ritkán volt utakra szükségük, így gondozás hiányában, az árvizek, az iszapelöntések, a téli fagyok eltüntették a római utakat.

III. A magyar államalapítás korszaka

A középkori úthálózat vázlata, Glaser Lajos 1929. évi és Hanzély János 1960. évi adatai alapján



A honfoglalás — Anonymus szerint — útépítési tevékenységgel indult meg. Halics vezére kétezer nyilast és háromezer parasztot adott a magyarok mellé, hogy azok őelőttük járva a Havas erdőn át, a hungi (Ung) határig utat készítsenek. A honfoglalás során Komárom megye területét Lél, Esztergomét Kond törzse szállta meg.

Az Esztergom elnevezés — Bél Mátyás szerint — a Duna és a Garam összefolyásának latin helynevéből Istrogonium-ból, nem pedig a szláv osztrihom-ból alakult ki. Más felfogás szerint frank eredetű, mert a frankok keleti határőrségének nevéből az Oster-Ringen-ből származtatható. A várost 1156 táján már Estigunt-nak nevezték, az egyház szövegeiben pedig Srigonium-nak.

A magyar állam megszilárdulását a Bánhida melletti 907-ben vívott győzelmes csata biztosította, ahol a támadó bajor sereg teljesen megsemmisült.

A kialakuló királyság védelmére várrendszert kellett kiépíteni, részben a korábbi „pogány" várak felhasználásával. Az akkori várrendszerhez a két vármegye területén és környezetében Sempte, Galgóc, Komárom, Tata, Oroszlánkő, Gesztes, Vitán, Bars, Balla, Vál, Petkevár, Sárisáp, Győr, Veszprém, Fehérvár, Nyitra, Hont és Csákvár tartozott.

Anonymus szerint Árpád, Reteknek hű szolgálataiért nagy földet adományozott ott, ahol a Vág torkollik a Dunába. Retek fia Olup Tulma ott várat építtetett és azt Komarumnak nevezte. A név feltehetően szláv eredetű és olyan helyre utal, ahol szúnyogok tanyáznak.

A várak közötti katonai vonulások a „hadi" utakon bonyolódtak le. Hadi útként van feljegyzés a Székesfehérvár, a Balaton délkeleti partja, Segesd—Verőce—Varasd—Bikács útvonalról. Nyilvánvaló, hogy ezeken a honfoglaláskori utakon kereskedelmi forgalom is bonyolódott. Így alakultak ki a honfoglaláskori főközlekedési utak. Az utakon a forgalom biztonságát szolgálták a várak, így fejlődött ki a várak közelében elvezető úthálózat.

Szent István a meglevő várakat királyiaknak nyilvánította. Ezek közül keletkeztek a vármegyék. Esztergom és Komárom az első 45 vármegye között szerepelt.

IV. A középkor útvonalai és kereskedelme

Esztergom a honfoglalás korában lakott település és átkelőhely volt, az elpusztult római város maradványaira épülve. A királyság alapítása során főváros lett. Kedvező földrajzi helyzete, a dunai víziút és az ország fővárosának kereskedelmet vonzó hatása a város felvirágzását eredményezte. Újra a nemzetközi kereskedelem központjává vált. Egykori feljegyzések igazolják, hogy zsidó kereskedők már a XI. század derekán Esztergom érintésével kereskedtek Kijev és Regensburg között.

A legforgalmasabb Buda—Bécs-i kereskedelmi út Esztergom—Visegrád—Ó-Szőny—Ács—Győrön át vezetett. Esztergomban találkozott a brünni, prágai, a dalmát, a szerémségi és a bányavárosokból jövő és oda vezető út. Óbudáról 4 út vezetett Esztergomba, a főút a piliscsabai vámon át. Esztergomból az Ipoly, a Garam, a Nyitra és a Zsitva völgyébe a kakacsi réven keresztül vezettek utak.

A város forgalmát jelentősen növelte az a körülmény, hogy minden külföldi kereskedő először a királyi székhelyre tartozott menni és ott addig várakozni, míg a kiviteli engedélyt megkapta. Ez a várost az ország legfőbb piacává tette.

A nyugat felé — Brünn irányába — és onnan az országba irányuló forgalom Buda—Piliscsaba—Esztergom—Érsekújvár—Nagyszombat—Holics útvonalon bonyolódott le. Ezt az útvonalat német és francia kereskedők is használták. Prága felől Szakolca—Szenic—Nagyszombat—Sempte—Tardoskedd—Érsekújváron keresztül vezetett az út Esztergomba. A város középkori térképén az út nyugat felől a Lázárdombon, a mai Kossuth, Bajcsy-Zsilinszky, Berényi Zsigmond utcák vonalán vezetett át a vár alatt, Visegrád felé.

Komárom fejlődése a dunai hajózással indult meg. Az itteni ősi átkelőhelyhez északról és dél felől irányultak utak. A Komáromból északra, Érsekújvárra vezető út Szentpéteren, Perbetén és Koltán haladt át. Délre Kisigmándon, Csépen, Etén és Kisbéren keresztül vitt Pápa felé. Az ország egyik legrégebbi nagyforgalmú útja a „Mészáros" út. Debrecen—Kecskemét felől Bicskén, Bánhidán, Kocson keresztül vitt Győr felé. Ezen hajtották a vágómarhákat századokon át az Alföldről a nyugati vásárokra. Mindkét vármegye, de főképpen Esztergom fejlettsége első Árpád-házi királyaink idejében több tekintetben elérte a nyugati országok akkori színvonalát. Nagy törést szenvedett ez a fejlődés a tatárok betörésével. A tatárok 1242-ben Esztergom várát ugyan nem foglalták el, de a várost, a befagyott Dunán átkelve elpusztították. A családokat a tatárok elől a zsitvatői, eszenkei és a karvai dunai révekhez menekítették. Komáromot sem tudták elfoglalni, ott a menekülők a Csallóközben és a Vértes erdeiben találtak menedéket.

A tatárjárás után megváltozott Esztergom vezető helyzete, mert IV. Béla Budára tette át királyi székhelyét és Buda nyomban megkapta az útkényszer privilégiumát. Az országos és nemzetközi kereskedelem központja Buda lett. A kereskedelem és az ipar budai fejlődését IV. Béla király külföldi szakemberek letelepítésével érte el. Buda lett a vízi és szárazföldi szállítások centruma. Érthető, hogy az ide vezető útvonalat kereste a forgalom.

Előtérbe került a Győr—Buda-i út is, amely Bőny, Kocs, Bánhida és Bicske vámjain haladt át. A XIV. században az egész országot behálózó útrendszer alakult ki. Ennek egyes útvonalait, a kialakult vámrendszer rögzítette. Átlagosan 5—10 km-enként volt egy-egy vásár-, híd-, komp- vagy száraz vám.

A forgalmat emellett a nagyvárosok árumegállító joga is irányította. A külkereskedők a „harmincados" vámhelyeket tartoztak felkeresni. A vámos utak elhagyását, az „álutak" (via falsa) használatát törvények tiltották.

A vámrendszer a járművek teherbírása alapján szabta ki a vámtételeket. Könnyű szekér — „cholo", nagyobb szekér — „masa" vagy „rudas" szekér volt a vámegység. A szebeni kereskedők „vasatos" szekeret használtak.

Szabályozva voltak az áruk mérésére szolgáló mértékek. Hosszmérték az „ulna", a rőf és „funiculus" hosszúságú kötél volt. Űrmértékek a „tunella", amely a nyugati tonnával volt azonos. Ennek változata az „antalko", a magyarosított átalag.

A térség vámhelyei Munya, Vajk, Üzbég, Szered, Galgóc, Csejte, Tapolcsány, Megyer, Tany, Gönyű, Komárom, Neszmély, Tata, Esztergom, Zsámbék, Visegrád, Bogya, Környe és Bőny voltak.

A közékori okleveleken előforduló útkategóriák a viae regales ac publicae — ezeken szabad volt a közlekedés —, valamint viae regalis vagy viae regis, azaz királyi utak. Az adatok szerint a közutak királyi tulajdont képeztek, ebből származott a királyi vámjövedelem. Érdekes, hogy a közút elnevezés már egy 1338-ból származó feljegyzésben szerepel; „kewzuth", tehát nem nyelvújítás eredménye.

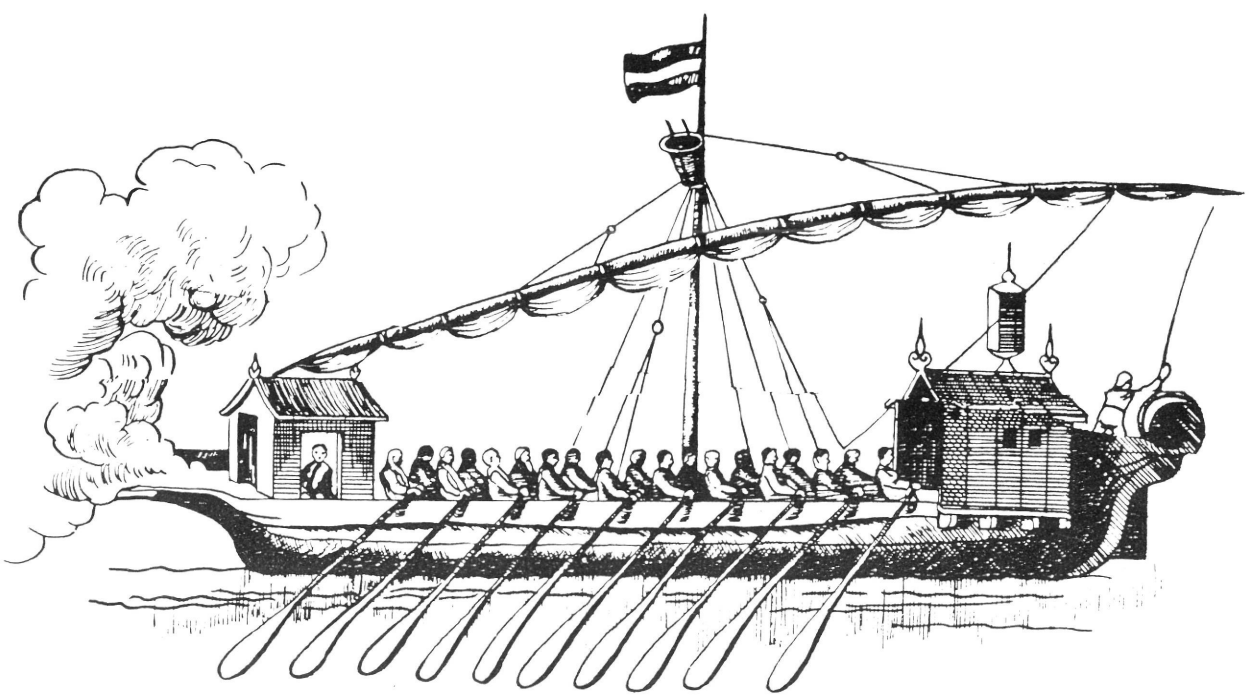
lápokon át. Nagyobb arányú, elsősorban Dalmácia felé vezető utak építésére utal a „Magna via Colomanis" elnevezés.

A tatárjárás után újjáépült a várrendszer. A gyengének bizonyult erődök helyett nagyobb, erősebb várak épültek.

A korszak erősségei Oroszlánkő, Tata, Visegrád, Selmecbánya, Bars, Galgóc, Komárom, Esztergom, Győr, Nyitra, Léva, Surány, Sempte, Nagyszombat, Tapolcsány, Csókakő, Várpalota, Várgesztes és Verebély voltak. Az úthálózat a várakat is kiszolgálta.

Az akkori időben valamennyire már fenntartott utakon nehéz — „furmányos", könnyebb — „rudas" szekerek, kétkerekű taligák közlekedtek. A személyek hintószekéren utaztak. Már Nagy Lajos idejében megjelentek olyan könnyű személyszállító járművek, amelyek a későbbi „kocsi"-vá fejlődtek. Ilyen járműről számol be de la Brocqviere lovag 1433. évi útleírása, mikor a Nándorfehérvár—Buda—Tata—Győr—Bruck útvonalon utazott.

„Magyarországi utam alatt gyakran találkoztam olyan szekerekkel, melyeken 6—8 egyén ült és mindezt egy ló húzta. A hátsó kerekek magasabbak az elsőknél. Fedelük igen szép, az ilyen fedeles kocsik olyan könnyűek, hogy kerekeikkel együtt akárki egymaga vállára veheti. Az ország róna lévén a lovak mindenütt ügetve mehetnek".



XVI. századi magyar dunai naszád

A középkorban az útépítés a vizek áthidalására, a vízállásos nedves területek feltöltésére szorítkozott. Mégis van említés arról, hogy I. Lajos országutat építtetett 1364-ben a Boroszló és Csehország felé vezető forgalom számára. Nagyobb mérvű építkezést hajtott végre III. Béla király. Az országon átvonuló III. keresztes hadjárat útvonalán hidakat építtetett a folyókon és

Ehhez bizonyára jól járható utak kellettek.

Az utak járhatóságát jellemezte egy Brugesben őrzött, a XIV. század végéről származó itinerárium. Adatai szerint a Hainburg—Magyaróvár-i, a Magyaróvár—Győr-i, a Győr—Szőny-i, a Szőny—Nyergesújfalu-i, végül a Nyergesújfalu—Buda-i útszakaszok 1—1 napi utat jelentettek.

A közúti közlekedés mellett élénk dunai hajózás fejlődött ki Bécs—Gönyü—Esztergom—Buda útvonalon. Nagy Károly, frank király már

792-ben kezdeményezte a Duna—Majna—Rajna hajózó csatorna megépítését. A munkák akkor meg is indultak, majd a sorozatos árvizek miatt félbe maradtak. A Keletet Nyugattal összekötő vízi úthoz fűződő érdekek nagyságrendjére, a kérdés állandó napirenden tartására utalnak az elmúlt századok alatt többször is megindult csatornaépítések.

Az egykori kezdeményezés közel 1200 év elteltével a jelenben valósul meg.

A honfoglalás korából nincsen adat a hosszirányú dunai hajózásról, csupán áthajózásáról. 1148-ban azonban történelmi források szerint már volt Bécs felől a budai kikötőbe irányuló forgalom. 1278-ban Bécsből induló hajó már a Fekete-tengerig hajózott. II. Konrád Regensburgban hajózta be keresztes hadát, innen a flotta a Dunán hajón utazott az Al-Dunáig. Nagy Lajos idejében (1342—1382) a török ellen vonuló sereget hajón szállították délre, több más hadi vállalkozással együtt. Hajózó kikötők épültek Gönyűnél, Komáromban, Esztergomban, Visegrádnál és Vácott.

Komáromban, Vácott és Budán hajóácsok települtek meg. A Vágon tutajokon érkező faanyagot használtak hajóépítésre.

Hegymenetben nehéz feladat volt a hajók vontatása. Ehhez vontató utak, vonómunkások és vonóállatok kellettek. Egy nagyobb hajót 50—70 ló vontatott. Ennek költséges volta miatt csupán egy útra, csak völgymenetre is készültek hajók. Dereglyeszerű széles fahajók látták el a Bécs felől érkező áruk szállítását. A pozsonyi kereskedők a mosoni Duna-ágat használták. Vízi szállítást alkalmaztak Magyarország felé a német és francia kereskedők is.

Az ember mindennapi életéhez nélkülözhetetlen só részben a Tiszán Mármaros felől érkezett Szolnokra, másrészt Erdélyből a Maros völgyében Szegedre. Mindkét helyről szekerekkel szállították tovább a sót a Duna—Tisza közén át a madocsai révhez. Onnan a továbbszállítás Zirc felé ismét tengelyen, Esztergomba és Komáromba hajókkal a Dunán történt.

Az áthajózások számára több helyütt, így Párkánynál a kakacsi, más helységek közelében a komáromi, a vasi, a bodaki és a somorjai kompok működtek.

Buda felvirágzásának idejében Komárom megye területén is jelentős fejlődés ment végbe. Tatát Zsigmond király 1411-ben tette királyi birtokká, éveken át tartotta ott udvarát. Utána Mátyás király fejlesztette, csinosította a tatai várkastélyt. Sétautakat terveztetett és építtetett a Dunához. Érdemes itt feljegyezni egy mondát. Eszerint a rómaiak melegvíz-vezetéke Tata és Szőny között még működött Mátyás idejében. Az udvar szórakozása volt egy fából készült bearanyozott kacsát úsztatni a vezetéken Szőnybe, miközben lóháton igyekeztek Tatáról a torkolathoz, hogy ott legyenek, mire a kacsa előbukkan.

V. A török hódoltság

Már az Árpádok alatt, majd az Anjouk és Mátyás király idejében Magyarország a gazdasági és műveltségi szint tekintetében megközelítette, vagy elérte a nyugati országokat. Ezt a fejlettséget fenyegette a Balkán felől egyre jobban előretörő félhold, a „török veszedelem". A mohácsi tragédia után, a 150 éves hódoltság alatt az ország nagyobbik részén minden érték elpusztult.

A hódoltság határa az egyes hadjáratok, majd az azokat követő békekötések eredményeképpen gyakran változott. Az 1620-as években mégis aránylag hosszabb ideig változatlan maradt a két vármegye területe. A határ nagyjából a Nógrád vára, az Ipoly torkolatánál levő Damasd, Léva, Ersekújvár, Nyitra, Verebély, Komárom, Almás, Tata, Gesztes, Csesznek, Győrszentmárton vonalán húzódott.

A történelmi Esztergom vármegye teljes egészében, Komárom pedig nagyobb részén hódoltsági területté vált. A helyzetet súlyosbította, hogy Komárom déli része 150 éven át szinte állandóan csatatér volt. Csupán a „Szigetség" — a két Duna közötti rész, a későbbi Csallóközi járás — maradt „szabados" az akkori kifejezés szerint.

Esztergomnak sorsa már 1530. augusztus 9-én megpecsételődött, amikor Szulejmán szultán kétszázezer főnyi seregével vonult Győr felé. Véglegesen azonban 1543-ban került török kézre. Komárom vára sikeresen állta ki a sorozatos török támadásokat. Érsekújvár várát már Esztergom eleste után, 1543-ban alapította Várady Pál érsek. Ez 1663-ig sikeresen állta a török ostromokat. Tata vára nem játszott lényeges szerepet a török elleni védekezésben.

1526 után a Dunántúlt elözönlő sereg 105 ezer foglyot hajtott el. Háromezer hajó szállította el a zsákmányt. A megmaradt, el nem menekült jobbágyság pusztulását, nyomorúságát a terület végvári jellege is fokozta. A virágzó Árpád-kori magyarság kihalt, többszáz község teljesen elpusztult, illetve elnéptelenedett.

A török hódoltság idején a gazdasági élet mégsem bénult meg teljesen. Bizonyos árucsere volt a hódoltság és szabad területek között. A csökkent kereskedelem Komárom városában összpontosult. Maradt bizonyos dunai hajózás és az azt kiszolgáló ipar.

A komáromi vár védelmét erősítették az itt állomásozó naszádok. Ezeken 30—40 naszádos teljesített szolgálatot. A naszádok között voltak ágyúval felszerelt hajók is. A komáromi kikötőben 1545-ben 31 naszád állomásozott, összesen 900 főnyi legénységgel. A hajózás tranzit jellege a törökök jelenléte miatt teljesen megszűnt.

Érdemes felidézni néhány adatot a kor kereskedelméről, illetve közlekedéséről. Veli, hatvani bég 1553-ban 1500 mérő búzát szállíttatott a komáromi vásárra. Brown angol orvos magyarországi útja során 1669-ben Szőnyben több mint ezer lovat látott. Az állatokat az Alföldről Bécs felé hajtották a lókereskedők.

Zsámboki János 1579-ben kiadott térképe. Felirata: Magyarország kiemelkedő helységei, újonnan helyesbítette és adta ki Zsámboki János, Őfelsége pannónia történésze, 1579. A térkép bal felső sarkában: Őfelsége Károly főherceg, II. Miksa fivérének ajánlva. A térképen szereplő néhány helységnév: Léva, Nyitra, Surány, Guta, Szered, Ölved, Köbölkút, Győr, Komárom, Esztergom, Kakat, Tata, Gesztes, Csókakő, Szentmárton, Visegrád, Fehérvár és Zsámbék

A kialakult forgalom céljaira Báthory tárnokmester két kompjáratot tartott üzemben a komáromi szigetnél. Kompjárat volt a Vágon is. Komáromból a kereskedés vámmentesen folyt Steierország felé. Jelentős volt a Balaton melléki bor és hal kivitele.

Komáromi mesteremberek eljártak áruikkal a fehérvári „sokadalmakba". Kellett, hogy az utak használata valamennyire biztosított legyen. Ezt bizonyítja Merny bég 1589-ből származó üzenete, miszerint akik Komáromból a Párkány melletti kakacsi vásárra jönnek, „megvédi marháikat, egy elvesző helyett tízet ad". A komáromiak 1616-ban Szent Márton napján 553 forint értékű marhát vásároltak Halil basától Budán. A török vezírek útleveleket adtak ki, ezekben védelmet írtak elő az utasok számára, a kádiknak és az emíreknek.

Esztergom várának elfoglalása után a törökök állandó ott-tartózkodásra rendezkedtek be. Fennmaradt az esztergomi szandzsák 1570. évi adóösszeírása, részletes térképmelléklettel.

A vámtételek mutatják, hogy a közlekedés Esztergom környezetében sem szűnt meg teljesen. A kikötő vámjövedelme 8920, a révátkelés jövedelme 21 480, a heti vásárok, a fejhús árusítás és az országos vásároké 1700 „pénz" volt egy évben.

Az esztergomi „sokadalmakat" (azaz vásárokat), melyekről már 1280-ból van leírás, a hódoltság alatt is megtartották, ha nem is a korábbi nagy embertömegekkel.

Az ősi „Mészáros út" a hódoltság alatt is jelentős forgalmat bonyolított le a Buda—Bicske—Tata—Győr útvonalon. Komáromtól délre, a Kocson és Móron át Fehérvárra vezető úton volt még jelentősebb forgalom. Ezek az útvonalak az alkalmas terepviszonyokat keresve alakultak ki, így járhatóságuk megmaradt. Ha a hódoltság előtti idők „útfenntartása" is csak a vízfolyások, vízállásos területek átkelő helyeire szorítkozott, akkor a török alatti gondoskodás nyilván még kevesebb volt.

Arra nézve, hogy ebben az időben milyenek voltak az utak járhatósági viszonyai, a közlekedés körülményei, Evila Cselebi török világutazó leírásai nyújtanak némi támpontot. 1660—64. évi utazásai során nagy katonai kísérettel indult el Budáról Esztergomba. Négy óra alatt érkeztek Vörösvárra, onnan hat óra alatt Esztergomba, tehát 50 km-t tettek meg 10 óra alatt. Esztergomból tovább részben hajón utaztak, majd úton Érsekújvárra. Onnan 3 óra alatt érkeztek Surányba, további 3 óra alatt Nyitrára értek. Így hat óra alatt tettek meg 40 km távolságot. Nyilván lóháton utaztak, nyári útviszonyok mellett.

A hódoltsági területen karavánszeréjok épültek, ahol az utasok éjjeli szálláshoz és ételhez is jutottak. Útépítési tevékenységről nem maradtak fenn emlékek a két megye területén. Az Esztergomnál és Pestnél épített Duna-hidak és

a csatlakozó útfeljárók azonban jelentős építmények voltak. Vannak viszont feljegyzések a Buda—Esztergom—Ó-Szőny útvonalon a törökök által épített hidakra vonatkozóan.

A török hadseregnek egyébként jól képzett, jeles hadmérnökei voltak. Komárom és Esztergom várának ostromaihoz komoly hadi hídszerkezeteket készítettek. Ilyeneket ábrázolnak az esztergomi királyi várat megörökítő 1595- és 1689-ből fennmaradt metszetek.

VI. A közlekedés és az úthálózat fejlődése a szabadságharcig

A félhold uralmának terjeszkedési ütemét Szobieszki János lengyel király 1673. évi győzelme törte meg. Ezt a szultán bécsi veresége követte 1683-ban. Esztergomot 1685-ben, Budát 1686-ban foglalták vissza a töröktől.

A hódoltság megszűntével az osztrák császári, katonai közigazgatás kezdte meg az utak járhatóvá tételének munkáit. Ezek a munkálatok elsősorban a török kiűzését folytató hadműveleteket szolgálták. A munkára a maradék népességet kényszerítették. Embertelenül megterhelték őket közmunkával, s emellett a császári katonaság eltartására súlyos adókat is vetettek ki rájuk. Komárom és Fehérvár között 1688—89. telén az adót behajtó katonaság elől öt falu népe menekült az erdőkbe, s reggelre közülük kilenc gyermek fagyott meg.

A megyék lakosságának pusztulására jellemző, hogy Esztergom vármegye területén az 1500-as évek elején 1322 jobbágyportát írtak össze, 1553-ban még 315-öt, 1593-ban pedig már csak 170-et. Ebben a pusztulásban nemcsak a hódoltság hatása érződött, hanem Bocskai István és Bethlen Gábor 1606—64 közötti függetlenségi harcaié is. A pusztulást végül a „felszabadító" császári csapatok hadműveletei tették teljessé. Zichy István Komárom vármegyei főispán 1685-ben azt írta Koháry Istvánnak: „Szegény hazánk valóban nagy pusztulásra juta, ha Isten hamarosan békességet nem ad, éhenhaló elég lészen".

Komárom vármegye, Comitatus Comaromiensis északi részének Bécsben, 1794-ben kiadott térképe. Neszmélynél, Uj-Szőnyben, Ácson, Gönyűnél és Győrnél (Jaurinum) tüntet fel postaállomásokat

Az elpusztított területen a harcok végeztével lassan ismét megindult az élet. Ezzel párhuzamosan éledt a magyar közigazgatás is. A Komárom vármegyei közigazgatás a hódoltság idején megszakításokkal ugyan, de működött.

Esztergomban 1691-ben szerveződött újjá a közigazgatás. A török utáni újjáépítésben az úthálózat járhatóvá tételét a katonai felvonulásokon kívül nagymértékben igényelték a megindúló postajáratok.

A járatok szervezésével megjelenő új járművek új követelményeket támasztottak az utak-

New Map of Hungary. Az 1797-ben Londonban kiadott postahálózati térkép részlete. Ábrázolja a vízfolyásokat, a postaútvonalakat, feltünteti a mezőgazdasági termékeket, a kőzettani és néprajzi viszonyokat. Szerkesztője Korabiszky mérnök-matematikus

kal szemben. A már régen kialakult kocsinak most már továbbfejlesztett változatai jelentek meg az utakon. Kocs község neve már megjelenik egy 1267-ből származó oklevélben. Egy 1495. évi számadásban „currifero de Koch"-ként szerepel.

Br. Herberstein Zsigmond 1518—1538 közötti utazásai alkalmával feljegyezte, hogy a Kocs faluból származó KOLZSCHI-ban 4 személy számára van hely. Budától Bécsig a 32 német mérföldnyi utat egy nap és egy éjjel tették meg, pedig közben 5—6 ízben ettek is. A kocsi neve innen terjedt a német nyelvterületen Kutsche formájában, Angliában jelenleg is van „coach". A kocsi változatai a „kocsiszekér", a három lóval vontatott „fakószekér" és végül a delizsánsz. Mind a gyors és a kényelmes utazást szolgálták.

Érdekes adatokat közölnek számunkra Pockok és Milles angol archeológusok a korabeli útviszonyokat megörökítő helyszínrajzi vázlatai. Ezeken a jelenlegi 10. sz. út akkori nyomvonala is fel van tüntetve Komárom és Almás között, „The great road from Wienna-to Buda—Belgrade—Constantinople"-ként. Íme a későbbi E—5-ös út 1737. évi megfogalmazásban!

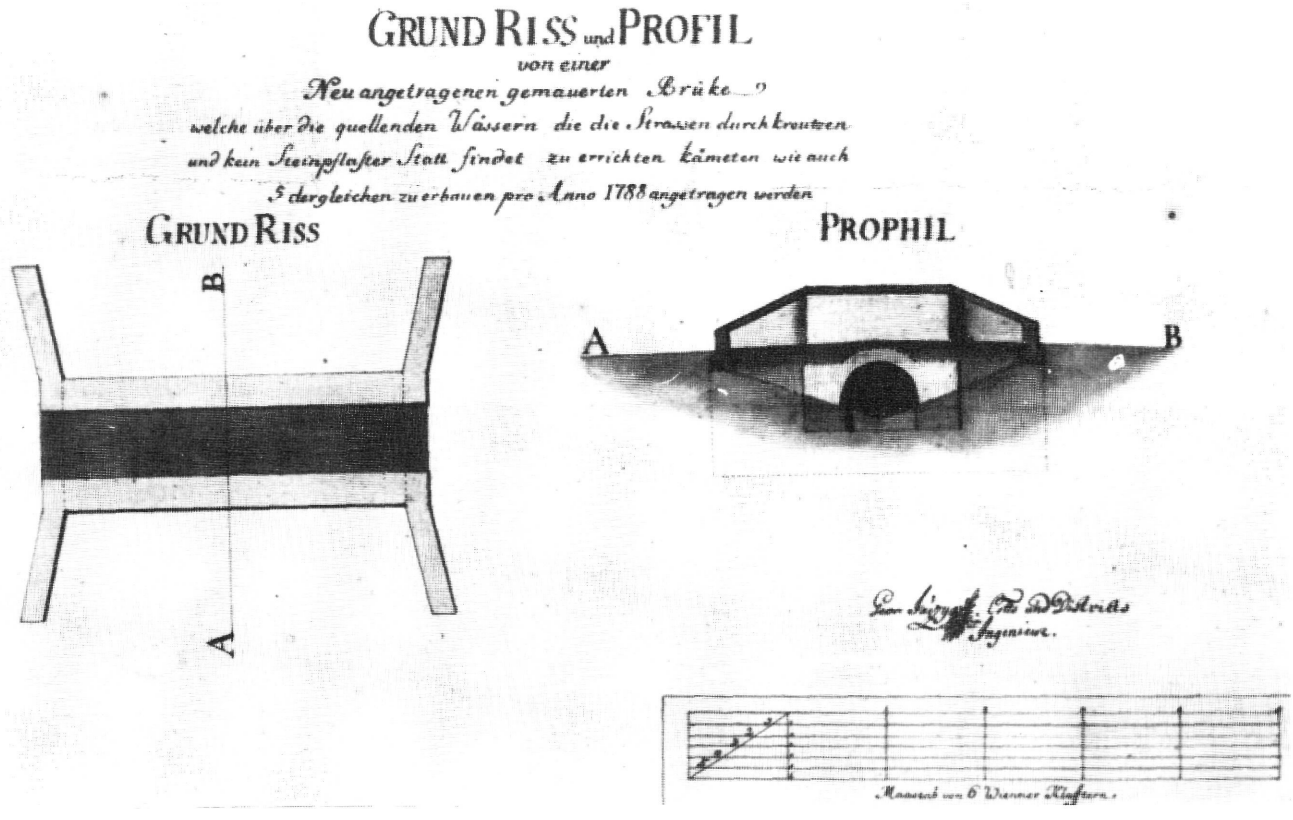
A közúti forgalommal és az úthálózattal való szervezett törődés már a császári, katonai közigazgatás időszaka alatt megkezdődött. 1720-tól az utak építésével és karbantartásával kapcsolatos feladatokat a bécsi udvari kamara által kirendelt polgári és katonai mérnökök látták el. Később a budai egyetem Studium geometricum nevű mérnökképző karán képeztek erre a feladatra mérnököket. 1772-től útfelügyelő mérnökök intézték a vármegyék területén levő állami, megyei és vicinális utak fenntartását. II. József uralkodása alatt, 1785-ben Építési Igazgatóságokat (Landes Baudirektion) szerveztek a vármegyékben, így Komáromban és Esztergomban is.

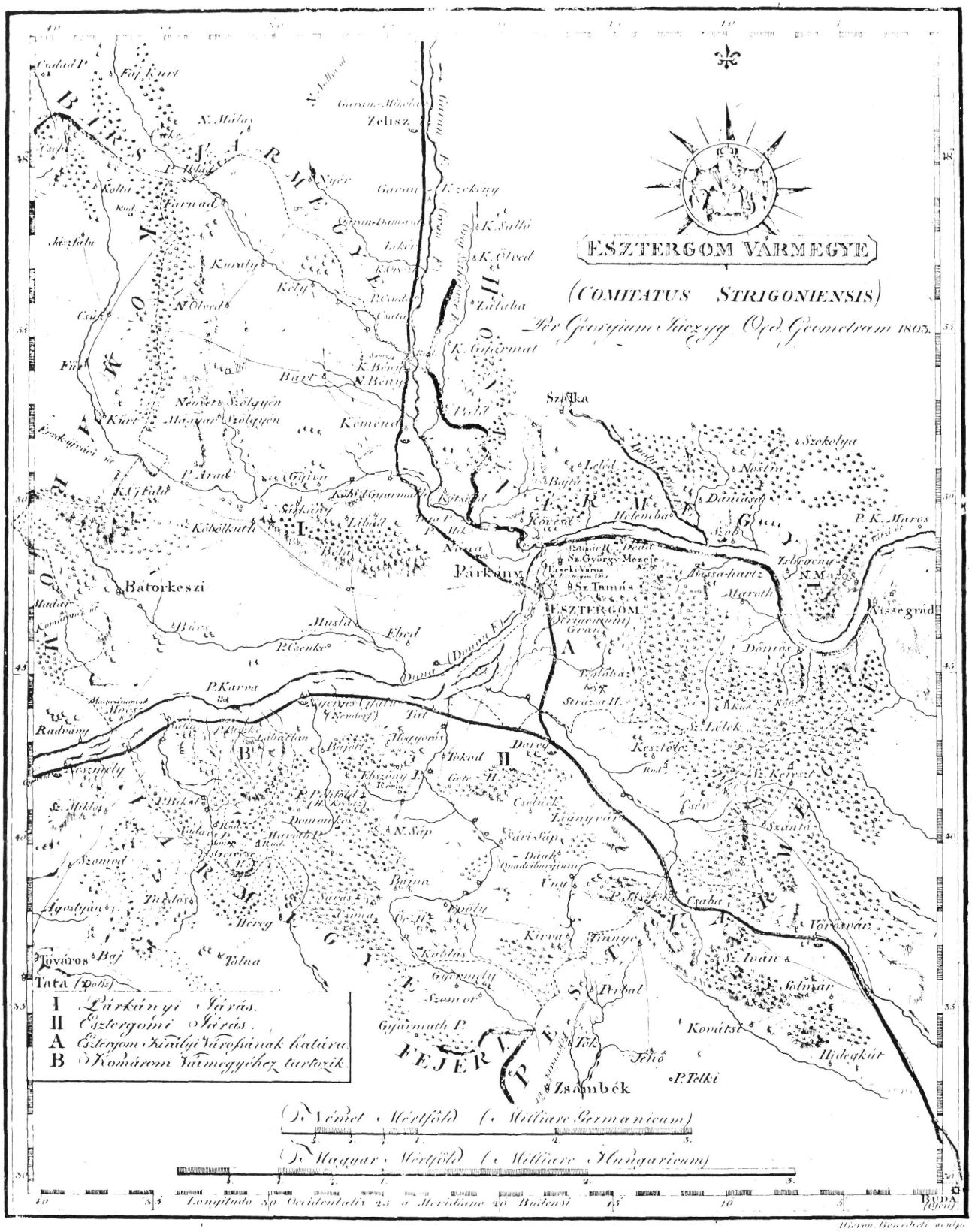
A császári közigazgatás értékes, a műszaki fejlődés szempontjából alapvető tevékenysége volt az 1782—83. évi katonai térképezés. Ez háromszögelésre alapozva, mérőasztal felvétellel, bécsi öl rendszerben történt meg. Méretaránya 1 : 37 500 volt. Ennek a felvételnek a redukálásával készült el Görög Demeter és Kerekes Sámuel térképe a két vármegyéről 1793-ban.

A vármegyei közigazgatás tevékenységére jellemző akkori fogalom a „csinált út". Lényegében a karbantartott földutakat nevezték így, ha azokon fenntartást végeztetett a megyei szervezet. Hidakról, áteresztőkről a legritkább esetben gondoskodtak. A patakok, árkok, vízfolyások keresztezésénél az utakat teknőszerűen lemélyítették a vízfolyás fenékszintjéig, így kellett áthajtani az álló- vagy folyóvizen, amikor azt a vízszint megengedte. Az így „karbantartott" utakra vonatkozott a nem éppen elismerő szöveg: „Lutu mluto adponunt et hoc vocant" töltés, vagyis sárt hánytak sárra, ez volt a töltés.

Ennek a korszaknak mégis eredményes szervezése volt az utak fenntartása és a rendszeres postai járatok üzemeltetése. Kocsiposták ugyan már jártak Mátyás király idejében Buda és Bécs között. Később, még a török betörés előtt, I. Ferdinánd alatt 1540-ben postajárat indult Bécsújhelytől Komáromig, majd Esztergomig. Ezt Taxis Mátyás indította be. 1558-ban a Paar grófi család szerezte meg a postai szállítás jogát. 1772-ben III. Károly a postát állami kezelésbe vette.

A XIX. század elején ismét a Zichy grófok lettek postavállalkozók. Ekkor a lóváltó állomást Új-Szőnybe telepítették. Ott szállószobák, kocsiszín, tárolóhelyek állottak a szekérkaravánok rendelkezésére. (Az állomás címe: (KK POSTSTATION COMORN ZU UJSZŐNY.)



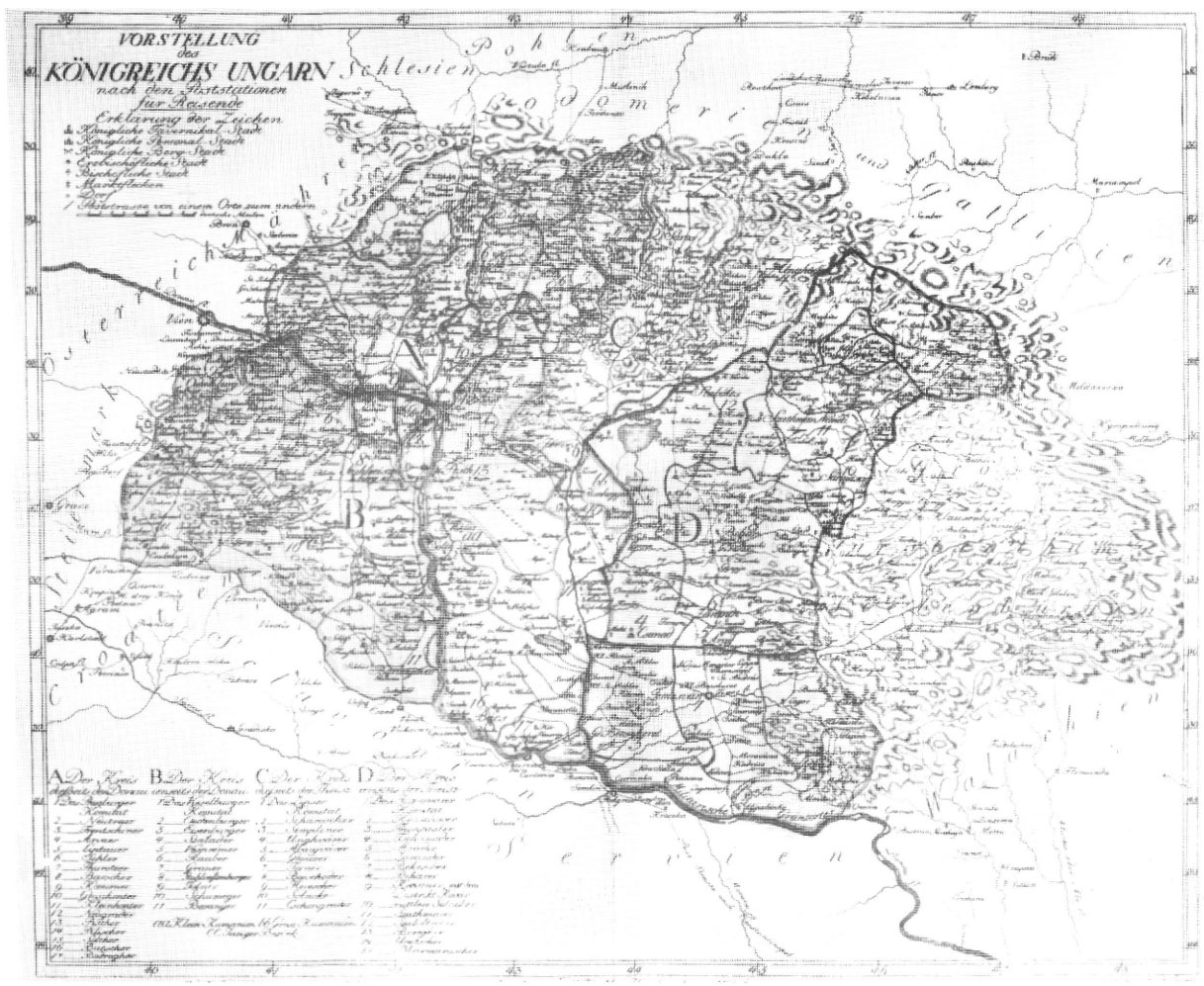


Comitatus Strigoniensis, Esztergom vármegye. Jáczyg György 1803-ban kiadott térképe

Jáczyg György vármegyei és körzeti mérnök 1788-ban készült vázlata, öt azonosan kivitelezett, öt láb nyílású boltozott átereszt építéséhez. Az átereszek a Buda–bécsi út Esztergom megyei szakaszán épültek meg

Az 1600-as évek elején a szabados területen is volt postajárat Komárom—Tardoskedd—Nagyszombat vonalon. Rákóczi Ferencnek is volt az 1705—1711. években postajárata Magyaróvár — Győr — Komárom—Buda—Hatvan között.

A postajáratok szervezését a fokozódó igényeknek megfelelően kellett végezni. A járatok sűrűsége, a postaállomások távolsága úgy alakult, hogy a járatok menetrendszerűen közlekedhettek.



A Magyar Királyság postaállomásai utasok számára 1800. évben került kiadásra. Tartalmazza a postautakat és állomásokat, az egykori vármegyéket. A kereten kívüli felirat: Pozsonyban szerezhető be, Korabinsky mérnök-matematikusnál

A postautakat az egykori térképek és leírások részletesen ismertetik. Az 1794-ben kiadott Comitatus Comaromiensis megyei térképen (méretaránya 1 : 148 000, Nyergesújfalu, Neszmély, Ó-Szőny, Új-Komárom, Ács Gönyű és Győr pontaállomások szerepeltek). Egy Londonban 1797-ben kiadott térkép (New Map of Hungary Particulary of its Rivers Natural Productions. Méretaránya 1 : 125 000) a postautakat is jelzi Buda—Esztergom—Komárom, Komárom—Tata és Tata—Győr—Pozsony—Bécs között.

Esztergom vármegye 1803-ban kiadott Jáczyg György-féle térképén (méretaránya 1 : 800 000) Budáról Győr felé Vörösvár, Dorog, Nyergesújfalu; a Selmecbánya felé vezető úton Dorog, Esztergom, Nána, Kéménd és Zselisz postaállomások szerepelnek. A Lipfzky János Magyarország általános térképén, amely 1806—1808-ban készült (méretaránya 1 : 500 000) a már említett postautakon kívül szerepel még a Komárom—Pozsony-i járat útvonala Komárom, Szentpál, Aranyos, Tám, Ekecs, Apácaszakállas, Vásárut helységeken át Dunaszerdahelyre.

Az ismertetett útvonalak minőségüket tekintve alig voltak alkalmasak a postajáratok számára. Ezért nemcsak a postaszolgálat, hanem az útpályák gondozását is meg kellett szervezni. Az állomásokon postamestereket alkalmaztak. A dorogi postamester Buda, a nyergesújfalui Szőny—Győr felé tartotta fenn a forgalmat. A személyszállítással együtt elvégezték a levél-, pénz- és csomagszállítást is.

A Budáról Győr felé közlekedő postajáratok útjával szemben már 1820-ban súlyos észrevételek merültek fel, egyrészt a mindenkor rossz útállapotok, másrészt az útvonal hossza miatt, mert Fejér vármegyén, Bicskén, Tatán át lényegesen rövidebb lehetne az utazás Bécsbe. Komárom vármegye Közgyűlése 1823. november 10-én megállapította, hogy a Nádorispán kezdeményezte a bécsi út áthelyezését, s ennek „rajzolattyát" is megküldötte. Felkérték Esztergom vármegyét, hogy nyilvánítsa véleményét ez ügyben. A Budai Fő-Építési Igazgatóság pedig Jentzer Károly földmérőt küldötte ki, hogy a

„Mészáros útra történő áttétellel kapcsolatos műadatokat" állítsa össze.

Esztergom vármegye az ügyet Kerekes József főügyésznek adta ki véleményezésre. Ő az alábbi helyi véleményeket szerezte be. A dorogi postamester szerint: „a dorogi Postahivatal protocollumai szerint, 1811-től fogva, a tájékbeli Commerciális Publicum részéről manipulálódott 1 516 980 Ft". Ebből következik, hogy más szempontokat is figyelembe véve, „a mostani útnak kellene építeni. Az összes ellenérv közgazdaságilag megalapozott volt. Végül is nem az érvelések, hanem a nehézkes, lassú ügymenet miatt vezetett a Bécs—Buda-i postaút továbbra is Dorogon át, egészen a vasútépítések megindulásáig.

Azt, hogy a Helytartó Tanács véleménye a bécsi út állapotáról nem volt hízelgő, több igen udvarias hangú leirat szövege tanúsítja. Így 1833. pünkösd hava 21-én utasították a „Méltó-

Magyarország postatérképe, az egész Németországról, Porosz, Olasz, Francia és Lengyel országokról Bécsben, 1908-ban kiadott német–francia szövegü térkép részlete. A jelmagyarázat szerint egész és fél postákat tüntet fel

áttétele a Felséges Aerariumnak is káros lenne". Az esztergomi érdekeltek véleménye az volt, hogy a dunai hajókon Bécs felé történő szállításokat, a kereskedők a meglevő úton tudják legjobban kisérni. Az út egyébként Budától Dorogig tökéletes, onnan Szőnyig pedig használható állapotban van. Jó állapotban van a Morvaország felé vezető út is, Párkányon át.

A hajóvontató utak erről az útról voltak megközelithetők Süttőnél és Nyergesújfalunál. Végül elsőrendű érdek az Apostoli Metropolis jó megközelithetősége is. Nemes Keller Benedek nyergesújfalui postamester is — érhetően — tiltakozott az útnak a megyéből Bicske—Tata felé történő áttétele ellen.

Az Esztergom Vrmegyei Közgyűlés -- kiindulva a vármegye gazdasági érdekeiből — már 1822. dec. 24-én javasolta a Helytartó Tanácsnak, hogy maradjon a megyében a postaút, hiszen az már készen van, Tata felé pedig új utat

ságos, Fő-Tisztelendő, Tekintetes s Nagyságos Nemzetes és Vitézlő Rendeket, hogy a bécsi utat Dorog és Neszmély között, haladéktalanul szíveskedjenek kiigazítani". Az utasítást azonban nem követte a megyei közigazgatás hathatós intézkedése. Több leirat után, 1843-ban is írt a Helytartó Tanács, hogy a bécsi út olyan rossz, hogy most már Őfelsége egyenes parancsára úgy hozzák rendbe, hogy azon „a gyors kocsik ne boruljanak fel".

Esztergom vármegyének két földmérő mérnöke, Nagy Antal és Jáczyg György foglalkoztak abban az időben az útügyekkel. Nagy Antal

a párkányi járás útjaira nézve 1833-ban jelentette: „a Párkányi Járásnak a köbölkúti útnak javítására erejének egy részét esztendőnkint fordítani szokása". De minthogy ezen út folyásába sem kő, sem kövecs vagy egyéb kemény matéria nincsen, a sárra mindenkor csak sár hordatik, így a jobbágyságnak fáradtsága majdnem minden siker nélkül végzett.

Nagy Antal földmérő javasolta, hogy a „Párkányi Járás a mezőgazdasági munkák végeztével, a Garamból szállíttasson ki kövecset", ugyanis a köbölkúti út vezetett Morvaországba.

A rendszeres postajáratokon kívül 1752 óta delizsánsz járatok is közlekedtek. Később 1839-től gyorskocsik jártak naponta Bécsbe. Nevezetesen voltak a Biasini-féle gyorskocsik. A „Házi és úti kalendárium" szerint, a „posták közönséges járása 1830-ban" a Buda—Bécs és a Buda—Galgós—Jablunka járatokkal érintette a két megyét. Az országos forgalomban Buda—Eger, Buda—Szeged, Buda—Radvány, Buda—Veszprém Buda—Belgrád és Buda—Trieszt viszonylatban voltak postajáratok. A járatok teljes kifejlettségét az 1849-ben kiadott Fried-féle térkép ábrázolja. Ezen postaútként a Buda—Szőny—Győr-i, az Esztergom—Érsekújvár—Nagyszombat-i és a Dorog—Esztergom-i utakat tünteti fel, mégpedig „chausse" minőségűnek. Csak országútként tünteti fel a Komárom—Dunaszerdahely—Pozsony-i utat.

Az így kifejlődött közúti postaforgalomnak a század második felében meginduló vasútépítések vetettek fokozatosan véget.

A közúti közlekedés egyre fokozódó igénye tette szükségessé, hogy az 1790—91. évi országgyűlés bizottságot küldött ki az útügy tanulmányozására, már a császári, katonai közigazgatástól függetlenül. Ennek eredménye volt, hogy kezdetét vette az utak kocsipályáinak kiépítése. Kezdetben kavicsszórást, majd lóvontatású hengerekkel tömörített kőpályákat építettek. Az útügy a reformkorszakban vált közüggyé, elsősorban Széchenyi István fellépésének hatására. Útépítési programjából a Buda—Vörösvár—Ó-Szőny—Győr és az Esztergom—Párkány—Léva elsőrendű, valamint az Esztergomból a vasúthoz vezető utak érintették a két vármegyét.

Ebben az időszakban már jelentős nagyságrendben épültek utak. Schedius Lajos és Blaschek Sámuel pesti földmérők 1836—37 évben készült térképén (közönséges posták és utak földabrosza) a Buda—Dorog—Nyergesújfalu, a Dorog—Esztergom, a Székesfehérvár—Bicske és a Csákvár—Felcsut utak vannak kiépített útként jelezve (az egész országban 2082 km volt a kiépített utak hossza).

A kiépített állami utakra a „chausse"-szerű fenntartás volt a követelmény, az akkor közlekedő járműveknek megfelelő irány- és emelkedési viszonyokkal. A fenntartást ahol kavics, vagy kőanyag állott rendelkezésre, ott ezekkel az anyagokkal, ahol nem, ott legalább homokterítéssel és jól működő víztelenítéssel végezték.

A Dunán és a kisebb folyókon az átkelést kompokkal, repülőhidakkal bonyolították le. Fahíd épült a Garamon Kéméndnél, a Vág-Dunán Komáromnál. Dunai kompok működtek Somorjánál, Medvénél, Vasnál, Gönyű és Kolozsnéma között, Karvánál, Piszkénél, Párkánynál és Szobnál. A Kis-Dunán Nyárásdnál, a Vágon Keszegfalvánál és Gutánál, a Garamon Kövesdnél volt kompátkelés. A hidak és a révek 1796-ig a kincstár tulajdonában voltak, attól kezdve a városok és községek kezelésébe kerültek.

A nagyobb forgalmú utak üzemelését szolgálták az útmenti csárdák is, ahol az utasok ételhez, italhoz jutottak és védelemhez zord időjárás esetén. Az első magyar vendégfogadó Esztergomban volt. Erről 1279-ből van feljegyzés. A fogadó a Kis-Duna mellett állott, gazdája Kopasz Péter volt. A Buda—Bécs-i úton csak néhány jelentéktelen csárda volt, mert a községek egymáshoz közel helyezkedtek el, s amellett a vidék bortermelő volt.

A „Mészáros úton" Bicskén, a két Gallán, Bánhidán és Kocson voltak fogadók vagy csárdák. Nevezetes volt a Nagyigmánd utáni csanaki korcsma.

VII. A dunai hajózás kifejlődése a XIX. sz. közepéig

A Dunának — mint jelentős víziútnak — fontosságáról már részletesen említés történt korábban. A törökök elleni felszabadító hadjáratokban is jelentős szerep jutott a hajózásnak. Buda ostrománál Pozsony 15, Komárom 30, Esztergom 20 szállító hajót bocsátott a felszabadító seregek rendelkezésére. Arra utal ez a szám, hogy a dunai hajópark már akkor jelentős volt. A török elleni hadjáratot követően ismét megindult a korábban megszűnt tranzit forgalom. Újabb fejlődésnek indult a komáromi hajóépítő ipar is. A hajókat készítő ácsok — az akkori elnevezés szerint — a „komáromi szuperok" voltak. A forgalom természetesen Bécs és Buda között indult meg először és vált számottevővé.

Ebben a korszakban óriási gazdasági jelentőségűvé vált a víziút. Komáromi fakereskedők a XVIII. században élénk kapcsolatban állottak Törökországgal. A Bánátból érkező gabonát itt rakták ki és továbbították Ausztriába. Komárom e század közepén az ország legnépesebb városa volt.

A szállítási igény hatására helyreállították a Duna két partján a vontató utakat. A vontatás lassú és költséges volta miatt más megoldást kellett keresni. Ilyen volt az 1797-ben vízre bocsátott Bucentoro nevű hajó, melynek lapátkerekeit a hajón járgányt forgató ökrök hajtották meg. A forradalmi változást végül is a gőzhajózás hozta. Bernhardt Antal Carolina nevű gőzhajóját 1817-ben Sellyénél építették meg és a Dráván bocsátották vízre. Első sikeres bécsi útja után előbb a Dunán, majd a Dráván vett részt a rendszeres forgalomban. Az 1830-ban épült I. Ferenc gőzhajó Győr—Vác—Pest útvonalon közlekedett. Menetrend szerinti hajózás a Dunán 1831-ben indult meg, a Duna Gőzhajózási Társaság megalakulásával. A megnövekedett forgalom új kikötők építését tette szükségessé Komáromban és Esztergomban.

A gőzhajózás fellendülése, a folyó mentén meglevő nyersanyagbázis — elsősorban a dorogi szénmedence — elősegítette az iparosodást. Ezért épült kikötő Nyergesújfalunál. Komárom fokozatosan a Fekete-tengerig terjedő hajózás központja lett. A hajózás nagyságrendjét jellemzi, hogy több egyéni hajóvállalkozó mellett közös vállalkozások is alakultak. 1807-ben hajó kármentő-biztositó társulat alakult, mert a meder szabályozatlan volta miatt gyakoriak voltak a szerencsétlenségek.

VIII. Az ipar és a vasúthálózat kifejlődése az első világháborúig

Mindkét megye igen kedvező geológiai és topográfiai viszonyokkal rendelkezett, mely nagyban hozzájárult az ipar korai kialakulásához. Ehhez a Dunánál nyerhető víz és a nyersanyagforrások is hozzájárultak.

Már a kelták és a rómaiak idejében megnyíltak Almásnál és Esztergom mellett a kőbányák, meszet és téglát is égettek itt. A kitermelt anyagok szállítása vízen és a meglevő úthálózaton történt. Az építőanyagok termelése és az ezeket felhasználó építőipar már a magyar állam megalakulását követő századokra is jellemző volt. Ezeket a történelmi korszakhoz képest magasabb követelményeket Esztergom fővárossá fejlődése kívánta meg. Meg kellett építeni a dunai rakodókat és az azokhoz vezető utakat. Esztergom felépítésénél a süttői, prisznicei és piszkei márványokat használták fel.

A tatai vár és kastély felépítése Zsigmond és Mátyás királyok korában történt. Ott a helyi kőanyag mellett ugyancsak a Duna melletti márványokat használták. Ezek odaszállítása igen nehéz feladat volt.

A terület növekvő lakosságának élelmiszerellátása malmok építését tette szükségessé. A Duna mindkét partján, a Vágon és a Garamon hajómalmok települtek. A gabona oda- és az őrlemények elszállítása vízen volt a legegyszerűbb. Ez bárkákon, ladikokon történt. A kisebb vízfolyásokon is voltak vízimalmok, így Tatán, Bánhidán, Ászáron, Gután és Esztergomban.

A hódoltság megszűnése és a Rákóczi szabadságharcot követő gazdasági pangás után hosszú időnek kellett eltelni ahhoz, hogy az egyébként kedvező földrajzi viszonyok adta lehetőségek az ipart újra megindítsák.

Legelőször a fazekasság kezdett működni. Ennek nyersanyagát Mogyoróson és Tatán nyerték. A kőbányák és a téglaégetők újraindítása után, az első új ipartelepítés Hután történt, Pilisszentlélek mellett. Itt a XVIII. század elején már üveggyár működött, ahol zöld üveget készítettek.

Az ipar rohamos fejlődését a szénbányászat megindítása váltotta ki. Vértessomló határában, egy vízlevezető árok ásása közben találtak szénre. A kitermelést 35 évvel később, 1780-ban kezdették meg, de nem sokáig folytatták. Mogyorós, Bajót és Tát mellet, 1825-ben kezdődött meg a szénfejtés, a felszínen fellelt szén nyomán. Ezt követően Sárisápon, Dorogon, Unyon, Dágon, Kirván és Csolnokon indult meg a szénbányászat. A kitermelt szén elszállítása utak építését tette szükségessé. Út épült a Táti sziget csúcsánál épített Duna-parti rakodóhoz. Dorognál az esztergomi rakodóhoz drótkötélpálya épült. A folyó mentén feltárt nagytömegű szén számára az olcsó vízi szállítást vették igénybe. Ezért felújították és fejlesztették a komáromi hajógyárat. A közúton lebonyolított anyagszállítások számára ki kellett építeni a jobb parton vezető, későbbi 10. sz. utat. Az olcsó vízi szállítás az ipar gyors fejlődését segítette. Vele együtt megnőttek a hajózással szemben támasztott igények is.

A XIX. század végén meginduló lendületes iparfejlesztést követte a XX. század első évtizedének további ipari fejlődése, amely a terület úthálózatának kibővítését hozta magával.

A Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság Komáromban hajóműhelyt és téli kikötőt épített. A Vacuum Oil Company Füzitőn olajfinomító gyárat alapított. Nyergesújfalun és Lábatlanon cementipar és eternitgyár települt.

Nagy teljesítményű téglagyárak épültek Nyergesújfalun, Dömösön, Párkányban és Esztergomban.

Szénbányászat és nagy ipari központ alakult ki Bánhidán és Felsőgallán.

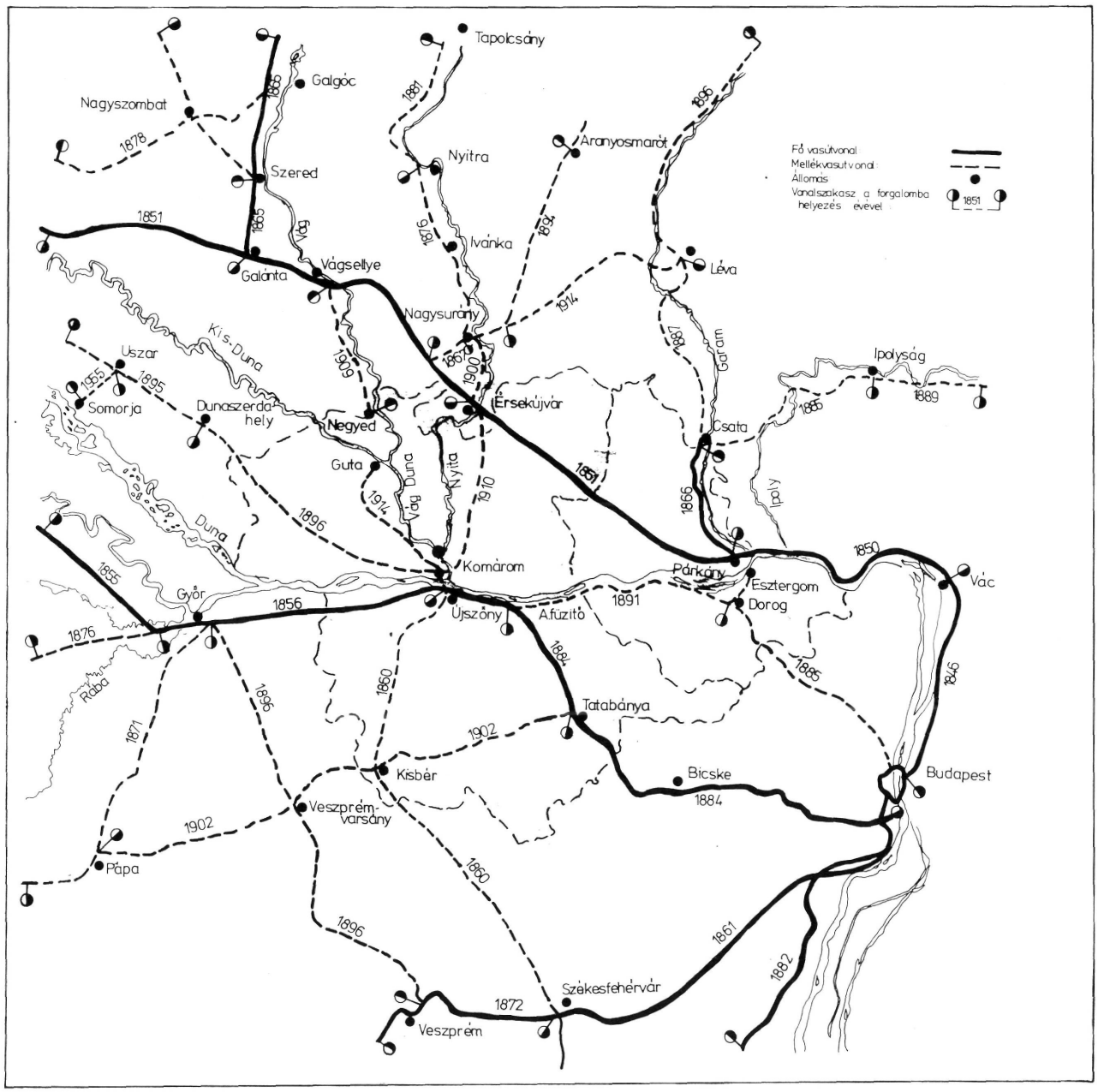
Cukorgyár épült Ácson és Nagytanyon. Jelentős mezőgazdasági ipartelepek létesültek Bátorkesziben, Szőnyben, Ászáron, Tatán és Komáromban. Tokodon üvegipar alakult ki.

A Duna mindkét partján már a XVIII. század folyamán élénk fuvarozási tevékenység folyt a hajók vontatásával, a folyamszabályozással, a komáromi erődítésekkel, a mezőgazdasági és ipari termékek szállításával kapcsolatban. A fuvarozás külön iparágat képezett.

Ennek a sok embert foglalkoztató iparágnak az érdekeit veszélyeztette a vasútvonalak 1851-ben megindult kiépítése. A vasutak forgalma később a postautakon megszervezett szállítószolgálatot is fokozatosan kiszorította. Érthető volt a fuvarosok ellenzékisége a vasúttal szemben. Nagyon jellemző erre Széchenyi István véleménye, melyet a Magyar Központi Vasúttársaság tervezetének tárgyalása során fejtett ki 1845-ben. „Oly lapos területen, ahol a lakosság legnagyobb része marhatartásból és fuvarozásból él, könnyen indítanak háborút a vasút ellen, főképpen eleinte, amikor ingyen fognak fuvarozni. Attól is lehet tartani, hogy majd felszedik a vasutat."

A két megye területén megépült vasútvonalak fővonalai a fővárosból Pozsony és Bécs felé irányultak. Így elsősorban az átmenő forgalmat szolgálták. A szénbányák és az ezek környezetében kialakult ipartelepek igényeinek megfelelően épült ki elsőnek a Buda—Esztergom—Füzitő-i vonal, majd a Tokod—Annavölgy—Sárisáp-i.

A Buda—Esztergom vonal dorogi szénmedencén átvezető kiépítését Esztergom vármegye szorgalmazta. Az elgondolás az volt, hogy egy



A vizsgált területen megépült vasútvonalak vázlatos térképe, az egyes vonalak üzembehelyezésének évszámaival

Párkánynál építendő vasúti hídon át északra vezető fővonal lesz kialakítható. A Buda—Esztergom—Füzitő-i vonal építése 1883-ban indult meg.

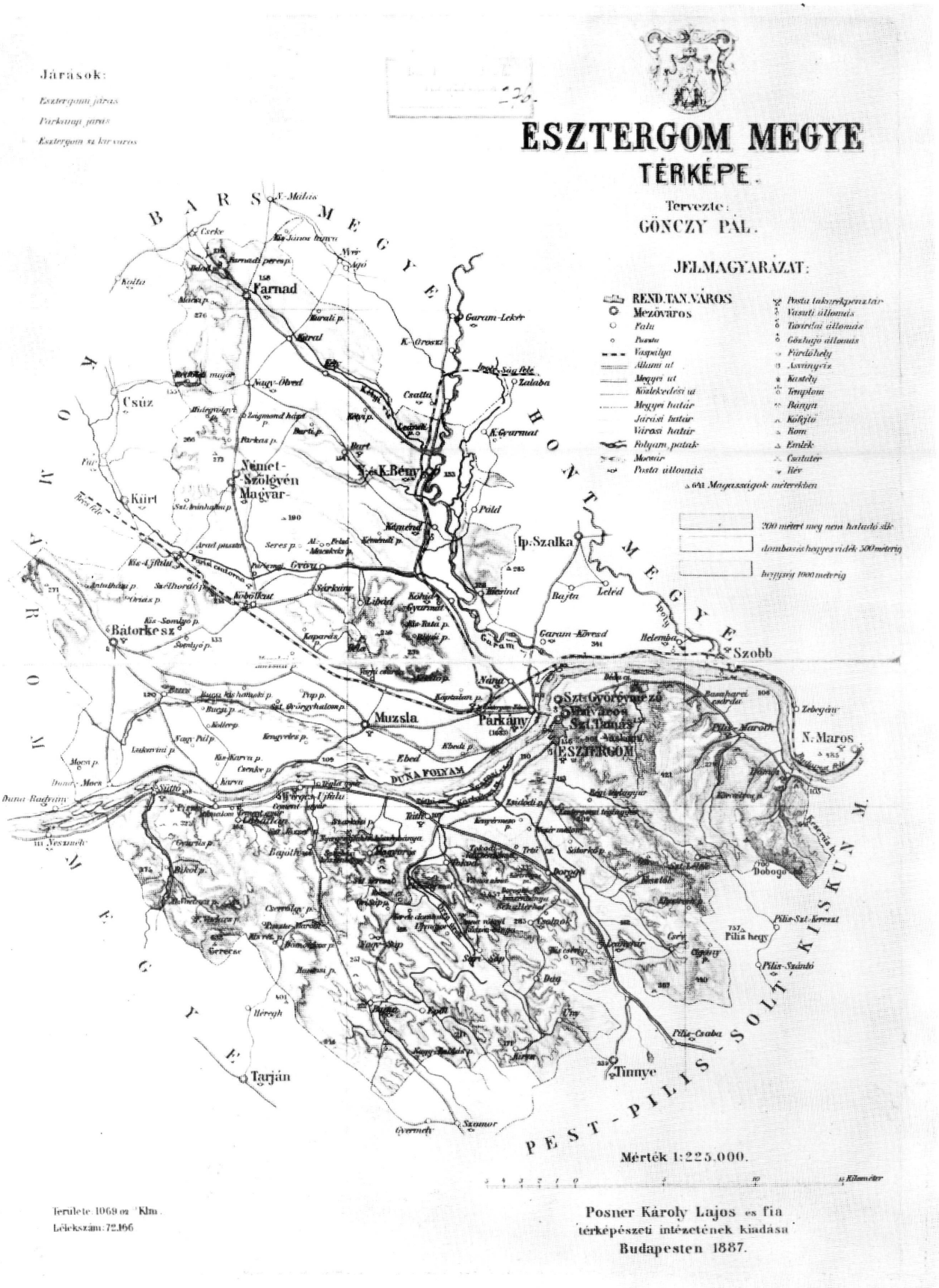
A Bécs és Új-Szőny között megépített vasútvonalnak Budával történő összeköttetése viszont Komárom vármegyének volt elsőrendű érdeke. Emellett lényeges, hogy a két főváros vasúti összekötése lényegesen rövidebb vonalon volt így elérhető a Duna bal partján vezető, már kiépült vonallal szemben.

Az országgyűlés 1882-ben elfogadta a Buda—Új-Szőny-i vasútvonal Bicske és Tata érintésével való kiépítésének tervét. Az új vonalat 1884-ben adták át a forgalomnak. A két vármegye többi vasútvonalai a terület agrár jellegének és a mezőgazdasági ipar igényeinek megfelelően valósultak meg. Az egyes vonalak üzembe helyezésének évét a térképvázlat tünteti fel. A komáromi vasúti híd 1906-ban épült.

IX. A mai úthálózat kialakulása

A vasúthálózat kiépítése, forgalmának gyors kifejlődése a közúti forgalomra kezdetben hátráltatóan hatott. Emiatt a már használatban levő földutak kiépítése, modernizálása csak igen vontatottan haladt előre. A két megyén keresztül vezető legnagyobb forgalmú, a jelenlegi 10. sz. útról már 1740-ből van olyan adat, mely szerint rendszeresen kavicsszórással tartották fenn. A másik, ugyanígy fenntartott út Esztergomból a Garam mentén vezetett Léva felé. Mindkettő

Esztergom vármegye.
Gönczy Pál 1887-ben kiadott térképe. Állami útként a Piliscsaba–Dorog–Nyergesújfalu–Neszmély útszakaszt tünteti fel kiépített útként

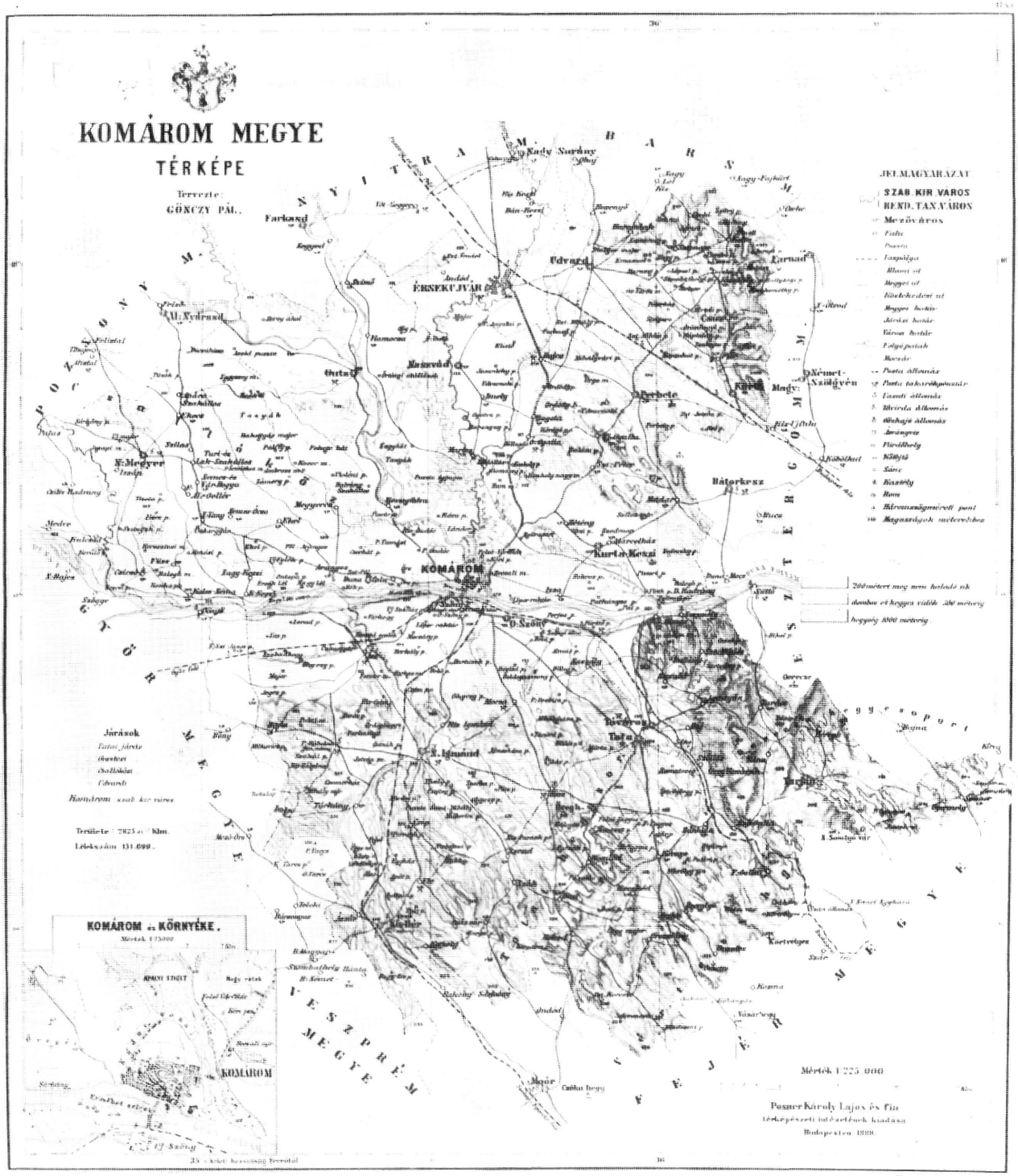


Területe 1069 □ Klm.
Lélekszám: 72.466

postaútként szolgált. Jáczyg György vármegyei geométer 1802-ben készült Esztergom vármegyei, valamint Lipfzky János 1806. évi országos térképén (méretaránya 1 : 500 000) mindkettő „csinált" útként van feltüntetve.

Kiépített út még a Lipfzky-féle térképen az Új-Szőny és Ács közötti fél távolság, valamint a Komárom—Aranyos—Ekecs—Dunaszerdahely útszakasz is. Schedius Lajos és Blaschek Sámuel földmérők országos térképén — az 1847. évi kiadáson — a Buda—Dorog—Nyergesújfalu és a Dorog—Esztergom útszakaszok vannak kiépített útként feltüntetve. A Párkány—Körmöcbánya-i utat 1871-ben, a Buda—Győr—Pozsony-i utat pedig 1850-ben vette fel az állami úthálózatba a közlekedési miniszter. Az utóbbi kiépítését még az 1825—27. évi országgyűlés határozta el.

Az úthálózat fenntartásának megszervezésével egyidőben, 1854-ben rendszeresítették a fenntartási anyagok prizmába rakását és mérését. Az alul 15, felül 11 láb hosszú, a 4 láb széles és 2 láb magas prizmák köbtartalma ¼ köbláb = 1,7 köbméter volt. 1868-ban állapították meg az állami, országos (megyei) és községi útkategóriákat. A kilométer-rendszert 1875-ben vezették be a közúti szolgálatban a korábbi méfröld helyett.



Az 1895. évben megállapított állami úthálózatba a Budapest—Győr—Pozsony-i út Esztergom megyei szakasza és a Komárom—Érsekújvár-i út került be. Az államépítészeti hivatalokat 1868-ban állították fel.

Az első, az egész országos állami úthálózatra kiterjedő forgalomszámlálás 1894-ben történt meg. Ekkor az egyes mérési helyeken átvonuló vonóállatok számát mérték és a napi forgalom évi átlagát rakták fel forgalmi terhelési térképekre.

A két megye területén a XIX. század végéig történt útpálya kiépítések időrendjét a volt megyeszékhelyeken őrzött levéltári anyag háborús pusztulásai miatt nem lehet szabatosan megállapítani.

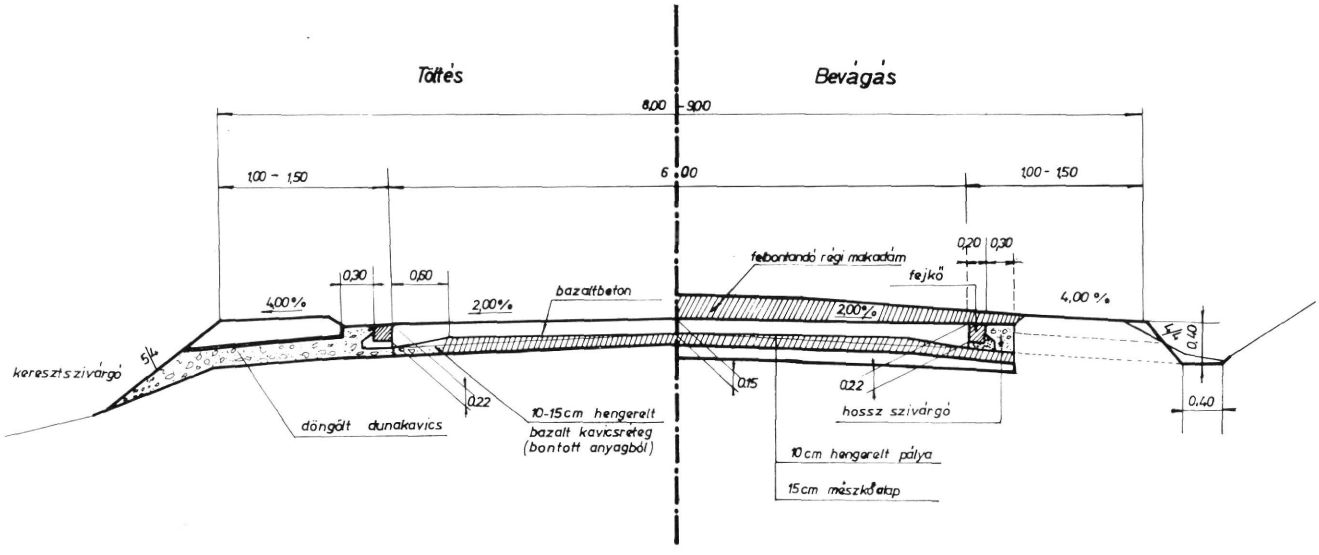
Gönczy Pál Komárom vármegyéről 1887-ben és Esztergom vármegyéről 1900. évben kiadott térképei adnak első ízben adatokat az állami és megyei utak kiépítettségéről. A Komárom—Kisbér—Pápa-i út, a Bajcs—Perbete-i, a Komárom—Guta-i és az Udvar—Bajcs-i utak 1904—1905. években épültek ki. A vasúti hozzájáró utak kiépítése 1905-ben kezdődött, mely tevékenység az első világháborúig be is fejeződött.

Az első világháború alatt az úthálózat burkolatai, elsősorban a fenntartás elmaradása miatt, súlyosan megrongálódtak. Az újra megszervezett fenntartási szolgálat számára igen nehéz volt a helyreállítás megindítása, mert a kőbányák alig termeltek fenntartási anyagot, a vasúti és közúti szállítás is csak nagy nehézségekkel volt szervezhető. Mégis 1924-re a forgalmas és a legrosszabb állapotú utak helyreállítása megtörtént.

A meginduló automobilizmus új követelményeket támasztott az úthálózattal szemben. A megnövekedett igényeket jelzi az, hogy a jelenlegi 10. sz. úton a 47—50 km szakaszon már 1927. évben Tát és Nyergesújgalu között 3 km hosszban, egyenes és vízszintes pályakialakítással az országban első ízben épült beton útburkolat. Ezt követte 1929—30. években az 50—60,7 km szakasz kiépítése ugyancsak 6 m széles beton útpályával. Az építés terveit az Esztergomi ÁÉH mérnökei készítették, kivitelező a László és Blum útépítő cég volt.

Érdekes tervezői megoldás a földpadkának a pályaszintnél magasabb építése. A pályafelület víztelenítését a pálya és padka közötti szivárgórendszerrel biztosították. Az ÁÉH által 1931. januárban készített műleírás szerint az útépítésnél már szabályos magassági lekerekítést alkalmaztak, a vízszintes ívekben pedig túlemelést. A betonozáshoz 350 kg/tömör m³ lábatlani portland cementet használtak. A vízcement tényező 0,36—0,43 között változott. A betonútból kivágott kockák törőszilárdsága 670—830 kg/cm²-ig terjedt. A helyszínen 8—14 napos korban végzett hajlításból számított maximális húzófeszültség 30—68 kg/cm² volt.

Az első három km hosszú szakasz volt a táti versenypálya, melyen az akkori KMAC (Királyi



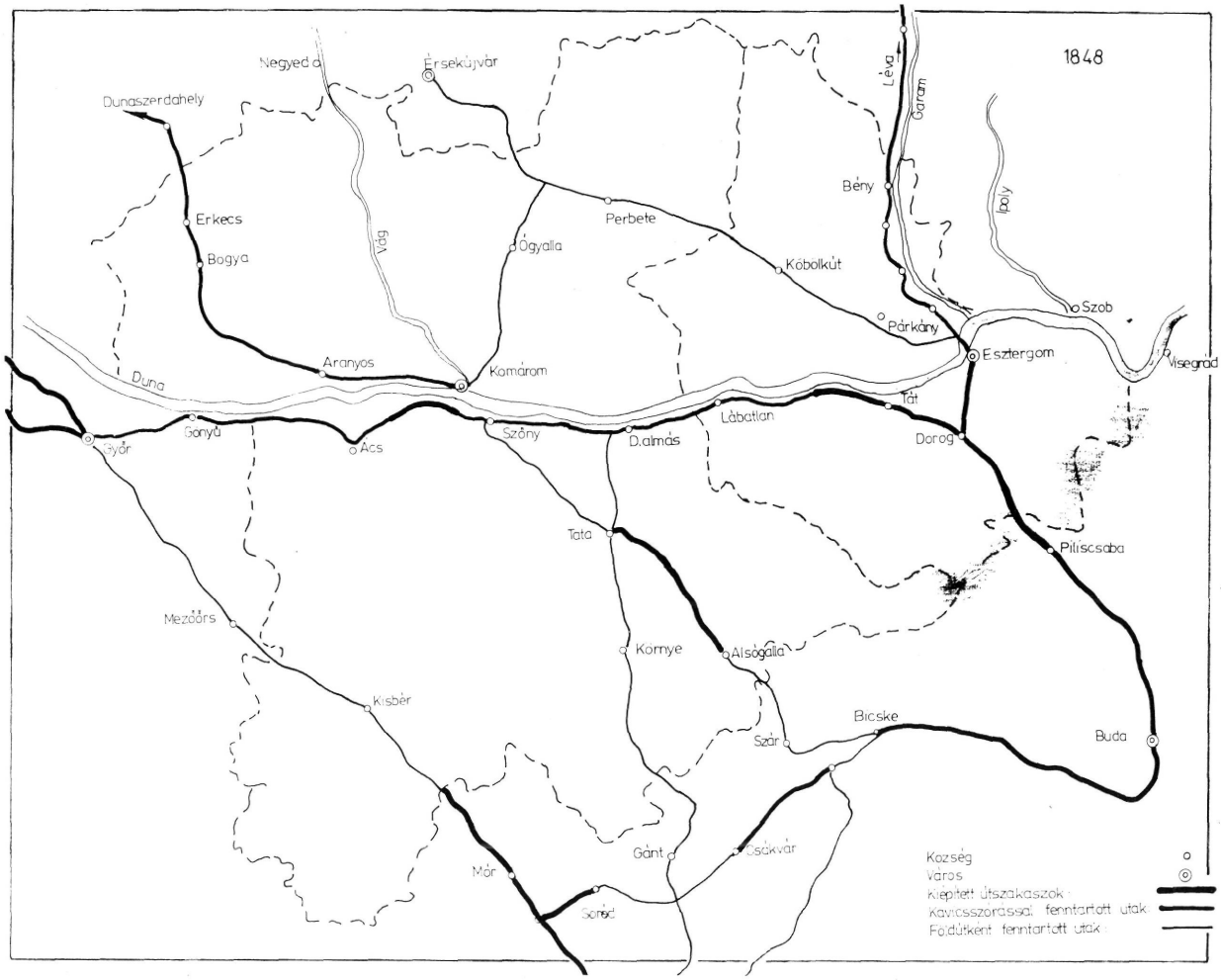
A 10. sz. főúton a 46,4–60,7 km szakaszon, 1927–30. években épült beton útpálya keresztmetszete. Így épült ki a táti versenypálya

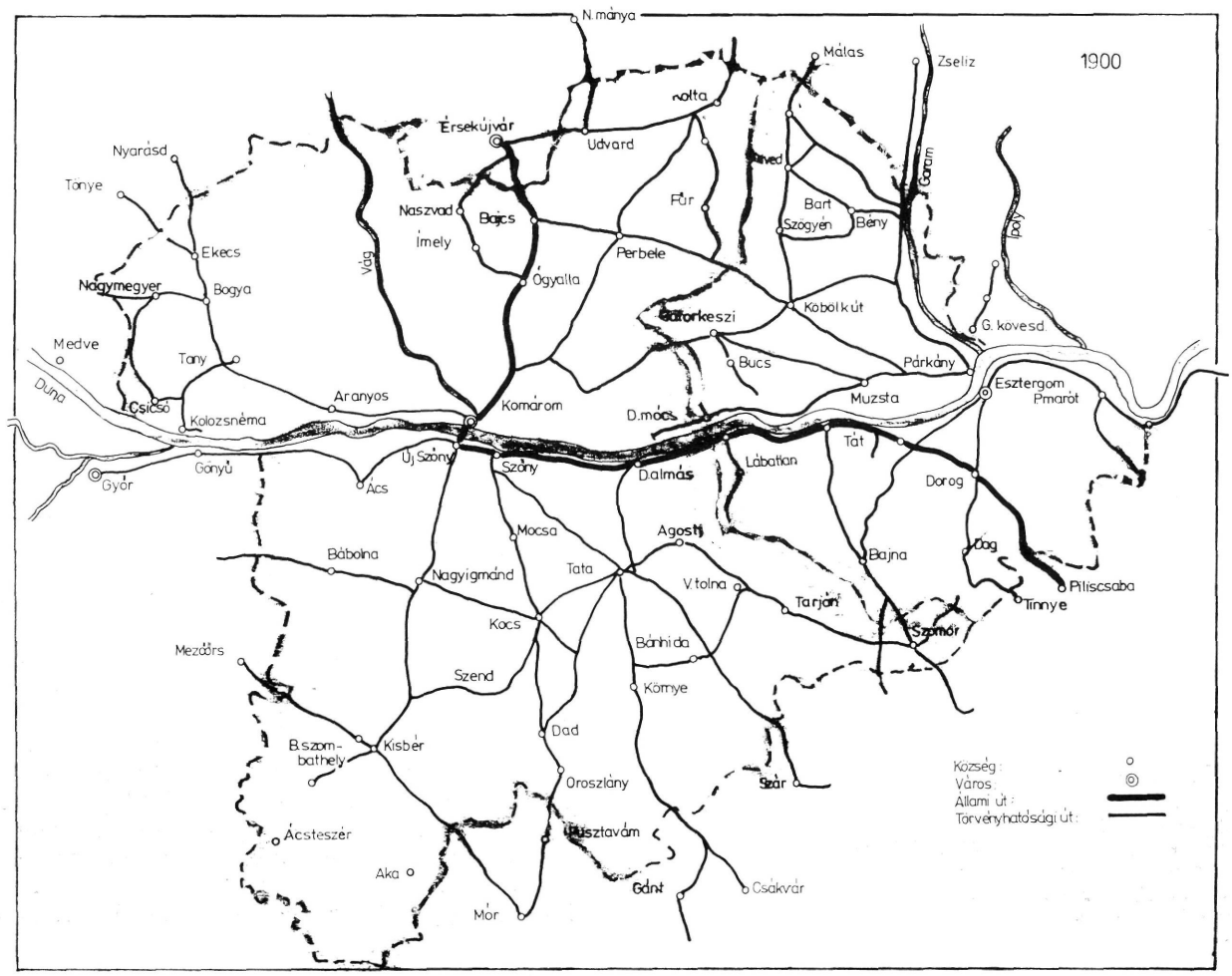
Magyar Automobil Club) gyorsasági versenyeit rendezte, ahol több sebességi világrekordot értek el.

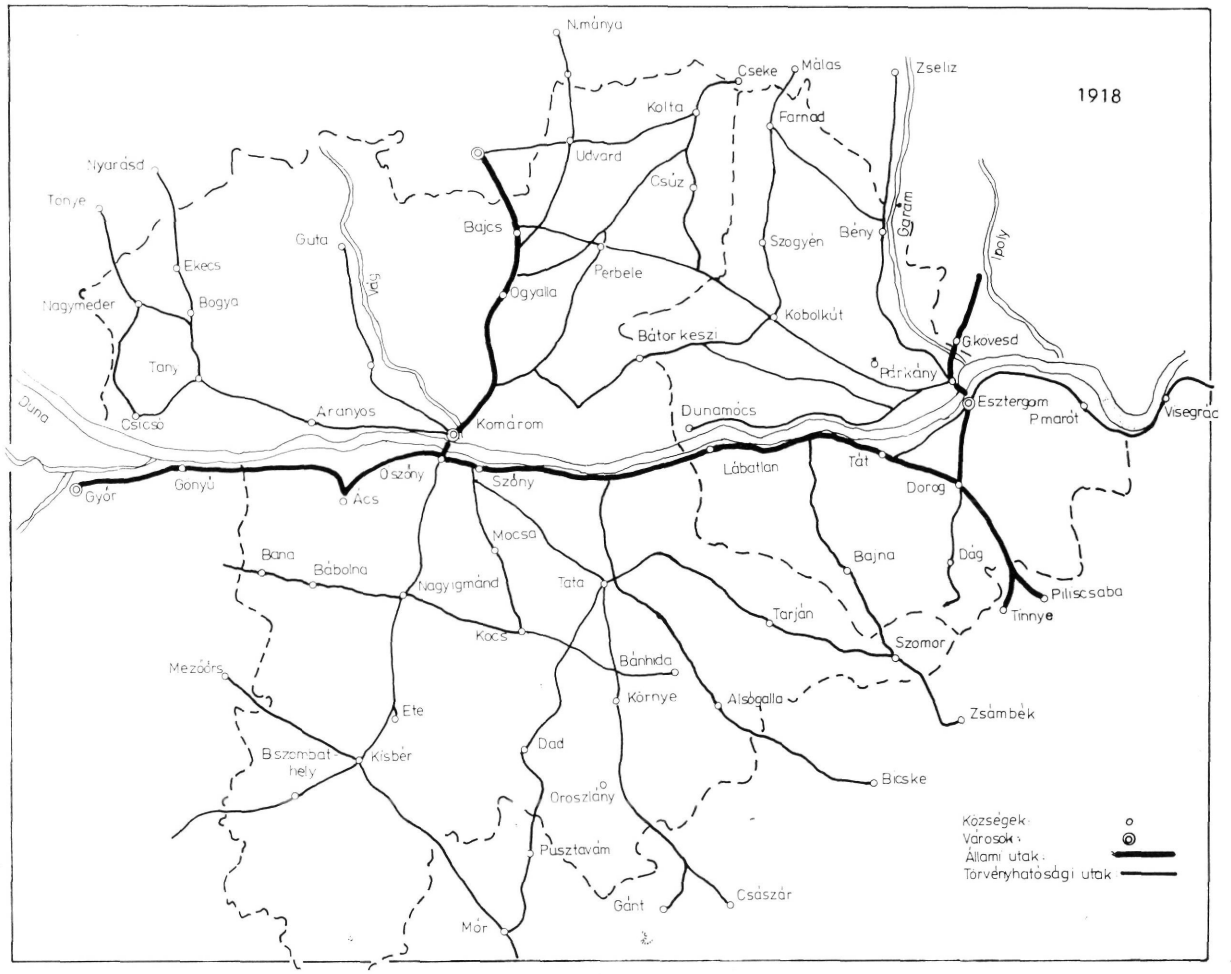
Az 1934-ben megállapított főközlekedési hálózaton elsőként a KMAC állított fel veszélyt jelző táblákat, majd fokozatosan a forgalmasabb alsóbbrendű utakon is.

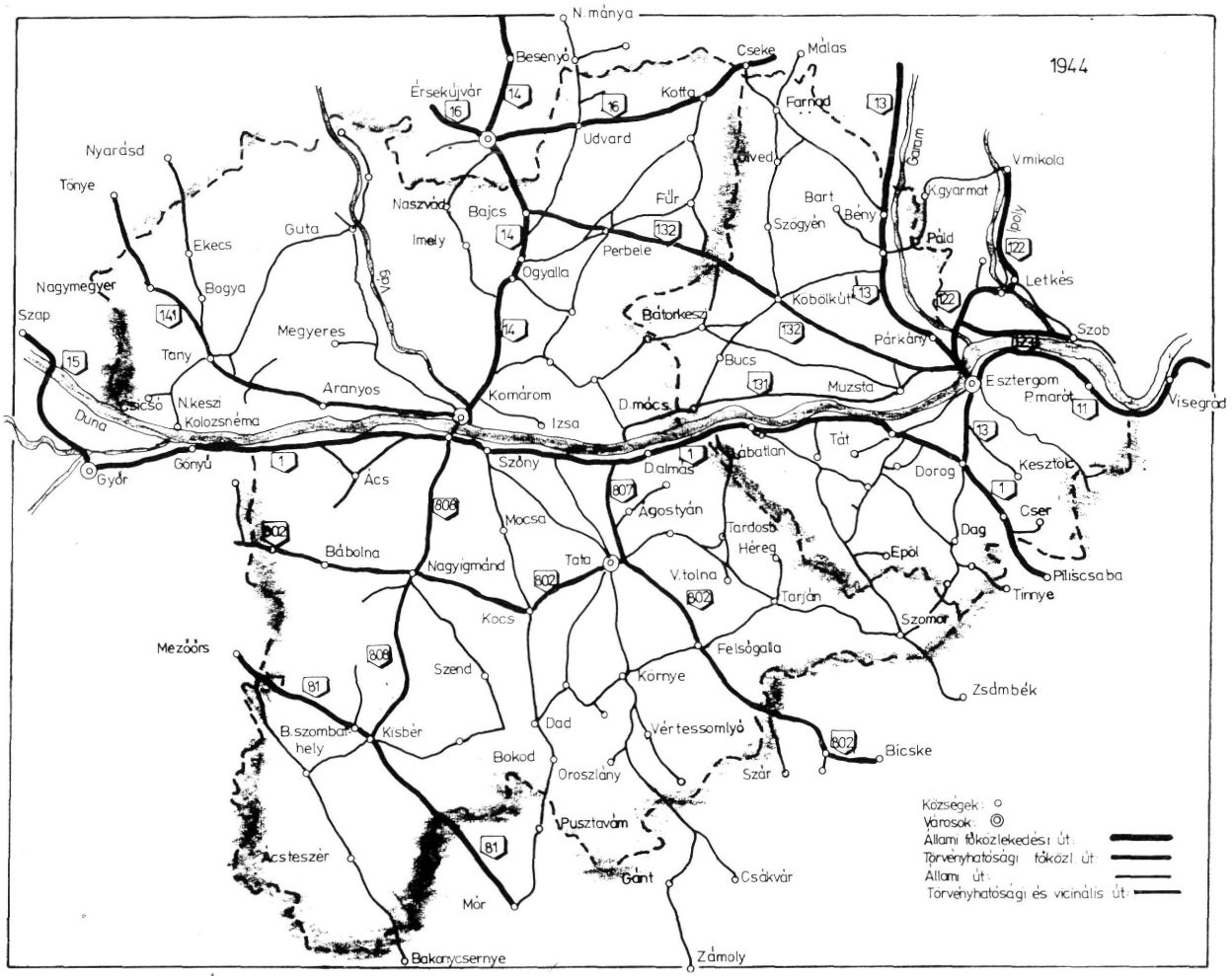
A 10. sz. főút állandó burkolatának kiépítését az követelte meg, hogy a Touring Clubok Nemzetközi Szövetsége 1930-ban egy Európán átvezető autóút létesítését javasolta az érdekelt államoknak. A Dover—Wien—Budapest—Belgrád—Istanbul útvonal a javasolt nemzetközi Európa úthálózatban az E—5 számmal szerepelt. Magyarországnak elsőrendű érdeke fűződött hozzá, hogy e tervezett út ne kerülje el az or-

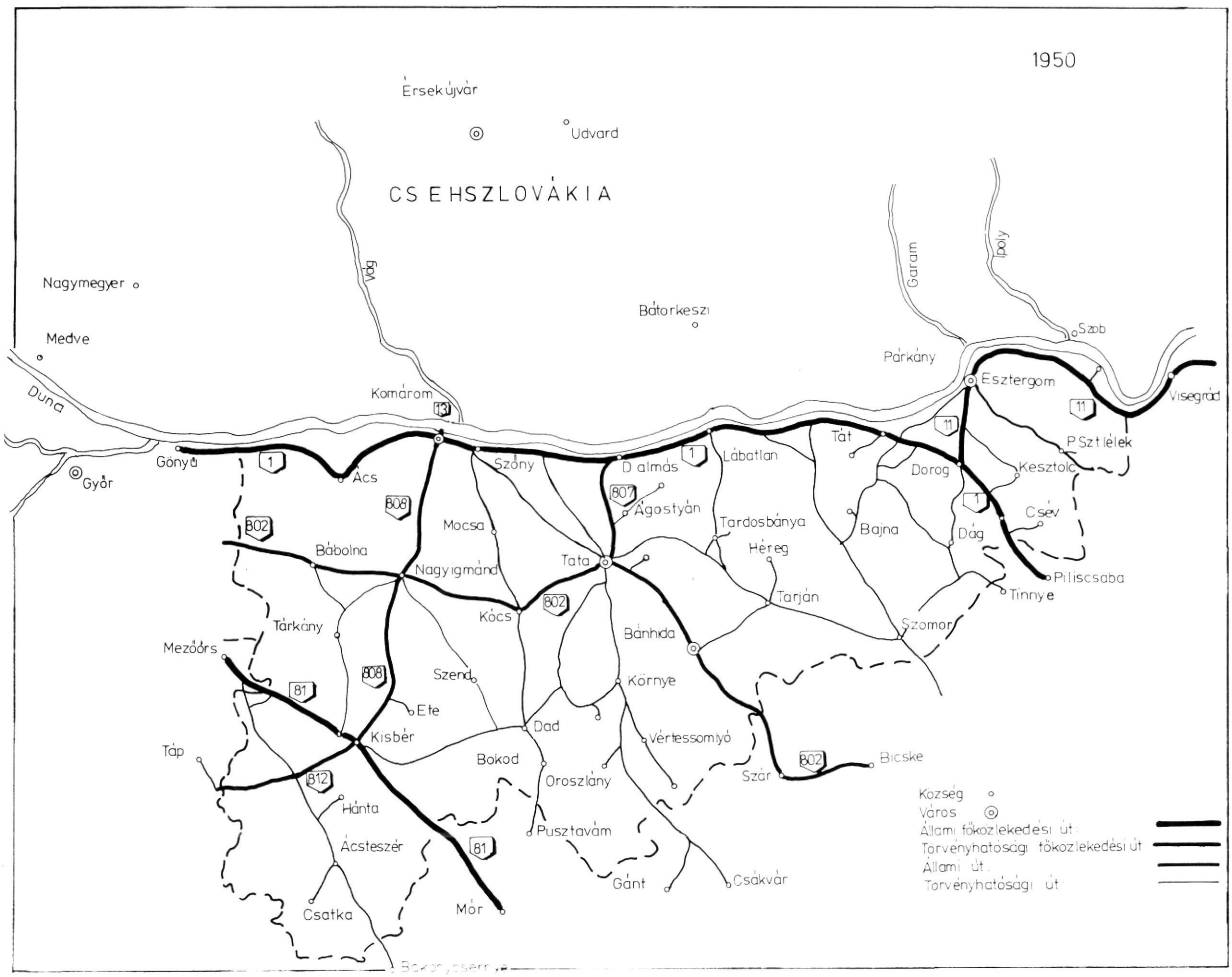
Komárom megye. Gönczy Pál 1888-ban kiadott térképe. Állami útnak a Fejér megyei határtól Alsógallán át Tóvárosig, az Esztergom megyei határtól Új Szőnyig és a Komáromtól Érsekújvárig terjedő szakaszokat tünteti fel, mint kiépített szakaszokat

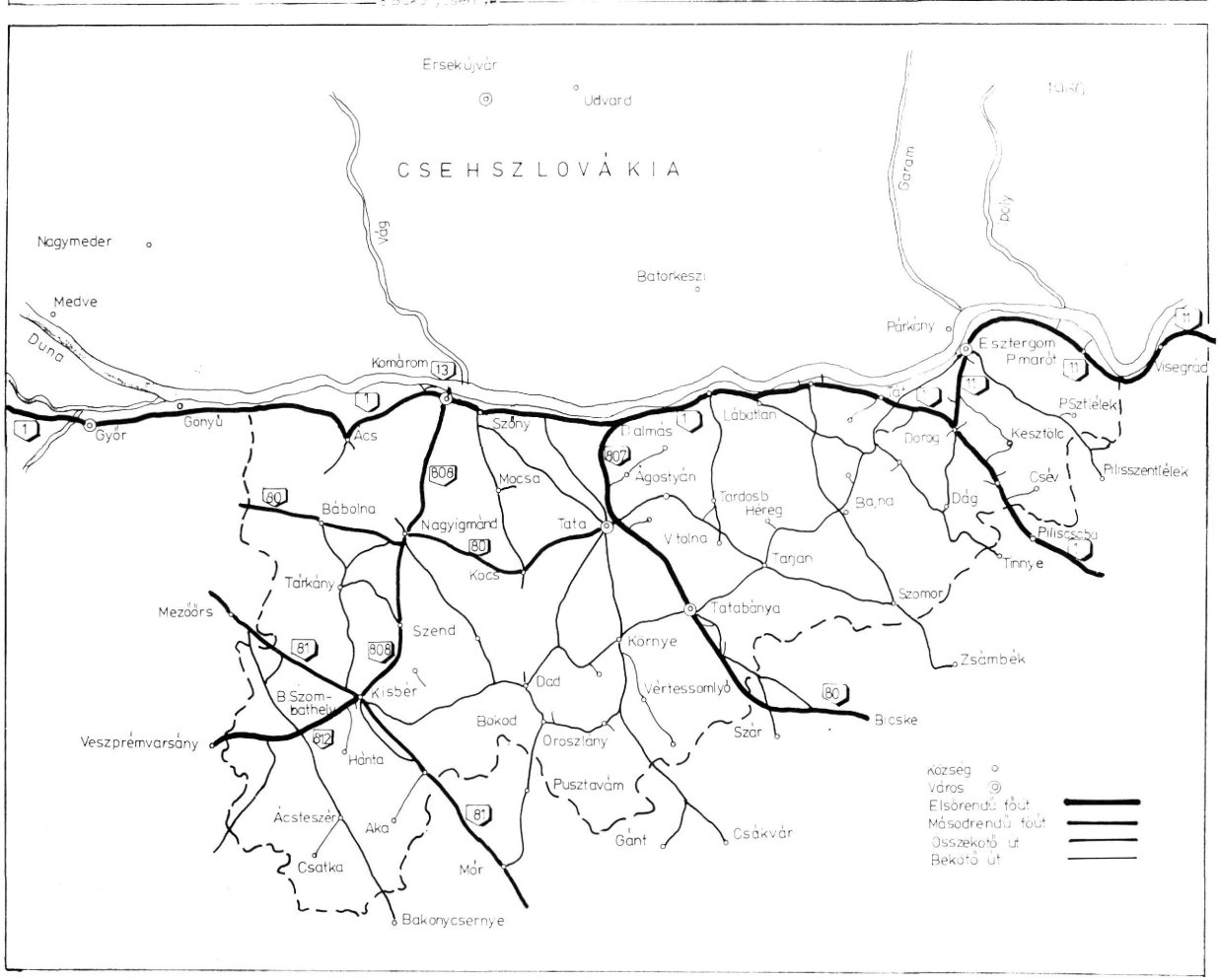

1848
Negyed
Érsekújvár
Dunaszerdahely
Léva
Garam
Bény
Ipoly
Erkecs
Bogya
Vág
Perbete
Ógyalla
Kőbölkút
Párkány
Szob
Esztergom
Visegrád
Aranyos
Komárom
Duna
Tát
Lábatlan
Dorog
Győr
Gönyű
Ács
Szőny
D.almás
Tata
Pilíscsaba
Mezőörs
Környe
Alsógalla
Kisbér
Bicske
Szár
Buda
Gánt
Csákvár
Mór
Sörédi
Kozség
Város
Kiépített útszakaszok
Kavicsszórással fenntartott utak
Földútként fenntartott utak

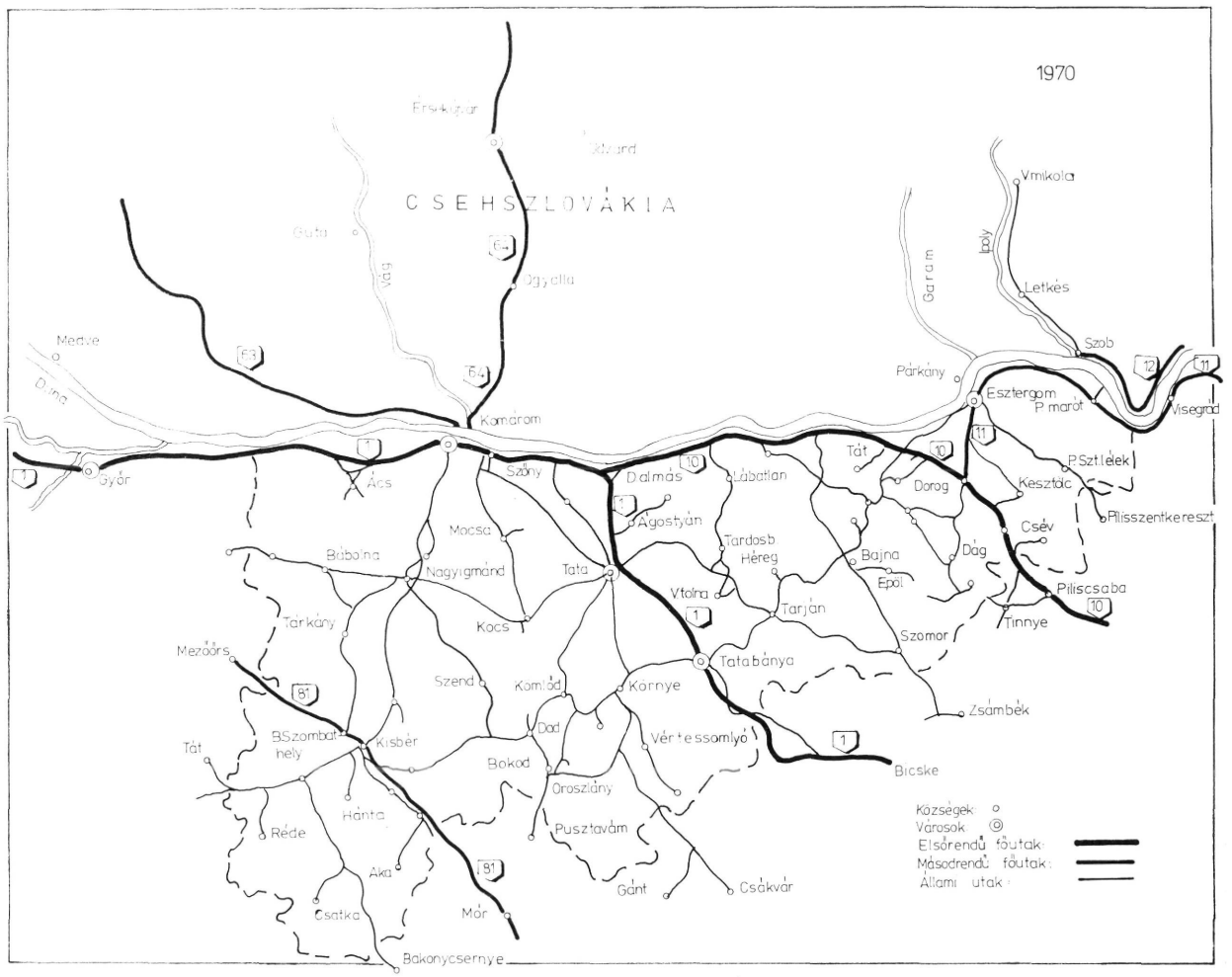

1900
N.mánya
Málas
Zseliz
Kolta
Érsekújvár
Udvard
Nyarásd
Tönye
Naszvad
Bajcs
Fűr
Bart
Szögyén
Bény
Garam
Ipoly
Ímely
Ekecs
Vág
Perbele
Nagymegyer
Bogya
Ógyalla
Kőbölkút
Gatorkeszi
G. kövesd.
Medve
Tany
Bucs
Párkány
Duna
Csicsó
Aranyos
Komárom
D.mócs
Muzsta
Esztergom
Pmarót
Kolozsnéma
Tát
Gönyű
Új Szőny
Szőny
D.almás
Lábatlan
Győr
Ács
Dorog
Mocsa
Agostyi
Bábolna
Nagyigmánd
Tata
Bajna
Dag
V.tolna
Pilíscsaba
Tarján
Tinnye
Kocs
Szomor
Mezőörs
Bánhida
Szend
Környe
Dad
B.szombathely
Kisbér
Oroszlány
Szár
Ácsteszér
Pusztavám
Aka
Gánt
Csákvár
Mór
Kozség
Város
Állami út
Törvényhatósági út


1918
N.mánya
Cseke
Málas
Zseliz
Kolta
Farnad
Udvard
Csúz
Nyarásd
Tönye
Guta
Bajcs
Szogyén
Bény
Garam
Ipoly
Ekecs
Perbele
Nagymeder
Bogya
Ogyalla
Kobolkút
Bátorkeszi
Gkovesd
Tany
Párkány
Esztergom
Duna
Csicsó
Aranyos
Komárom
Dunamócs
P.marót
Visegrád
Lábatlan
Tát
Győr
Gönyű
Ács
Oszőny
Szőny
Dorog
Mocsa
Bana
Bábolna
Nagyigmánd
Tata
Bajna
Dág
Piliscsaba
Tinnye
Tarján
Kocs
Szomor
Mezőörs
Bánhida
Környe
Alsógalla
Zsámbék
Ete
Dad
B.szombathely
Kisbér
Bicske
Oroszlány
Pusztavám
Gánt
Császár
Mór
Községek:
Városok:
Állami utak:
Törvényhatósági utak


1944
N.mánya
Besenyő
Cseke
Málas
Érsekújvár
Kotta
Farnad
Udvard
Nyarásd
Tönye
Naszvád
Bajcs
Fűr
Bart
Bény
Garam
Vmikola
K.gyarmat
Szögyén
Ipoly
Guta
Imely
Perbele
Páld
Ekecs
Ogyalla
Letkés
Nagymegyer
Bogya
Kobolkút
Szap
Bátorkeszi
Szob
Megyeres
Párkány
Tany
Bucs
Esztergom
Aranyos
Komárom
Muzsta
P.marót
Visegrád
Csicsó
N.keszi
D.mócs
Kolozsnéma
Izsa
Duna
Tát
Győr
Gönyű
Ács
Szőny
D.almás
Lábatlan
Dorog
Kesztölc
Ágostyán
Cser
Mocsa
Tardosb.
Héreg
Dag
Bábolna
Nagyigmánd
Tata
Epöl
V.tolna
Piliscsaba
Tinnye
Tarján
Kocs
Szomor
Mezőörs
Felsőgalla
Szend
Környe
Zsámbék
Dad
Vértessomlyó
B.szombathely
Kisbér
Bicske
Bokod
Oroszlány
Szár
Pusztavám
Ácsteszér
Gánt
Csákvár
Mór
Bakonycsernye
Zámoly
Községek:
Városok:
Állami főközlekedési út:
Törvényhatósági főközl. út:
Állami út:
Törvényhatósági és vicinális út:


1950
Érsekújvár
Udvard
CSEHSZLOVÁKIA
Vág
Garam
Ipoly
Nagymegyer
Bátorkeszi
Medve
Szob
Párkány
Duna
Esztergom
Visegrád
Komárom
Gönyű
Győr
Ács
Szány
Dalmás
Lábatlan
Tát
P.Sztlélek
Dorog
Kesztölc
Ágostyán
Tardosbánya
Csév
Bajna
Héreg
Dág
Piliscsaba
Bábolna
Nagyigmánd
Tata
Tinnye
Tarján
Tárkány
Kócs
Szomor
Mezőörs
Bánhida
Szend
Környe
Ete
Dad
Kisbér
Vértessomlyó
Táp
Bokod
Bicske
Szár
Oroszlány
Hánta
Pusztavám
Ácsteszér
Gánt
Csákvár
Csatka
Mór
Község
Város
Állami tőközlekedési út
Törvényhatósági tőközlekedési út
Állami út
Törvényhatósági út


Érsekújvár
Udvard
CSEHSZLOVÁKIA
Vág
Garam
Ipoly
Nagymeder
Bátorkeszi
Medve
Párkány
Duna
Esztergom
P.marót
Visegrád
Komárom
Győr
Gönyű
Ács
Szány
Dalmás
Lábatlan
Dorog
Kesztölc
P.Sztlélek
Ágostyán
Tardosb
Csév
Pilisszentlélek
Mocsa
Héreg
Bajna
Dág
Bábolna
Nagyigmánd
Tata
Piliscsaba
Vtolna
Tinnye
Tarján
Tárkány
Kócs
Szomor
Mezőörs
Tatabánya
Szend
Környe
Zsámbék
B.Szom-
bathely
Kisbér
Dad
Vértessomlyó
Veszprémvarsány
Bokod
Bicske
Szár
Oroszlány
Hánta
Pusztavám
Ácsteszér
Aka
Gánt
Csákvár
Csatka
Mór
Bakonycsernye
Község
Város
Elsőrendű főút
Másodrendű főút
Összekötő út
Bekötő út

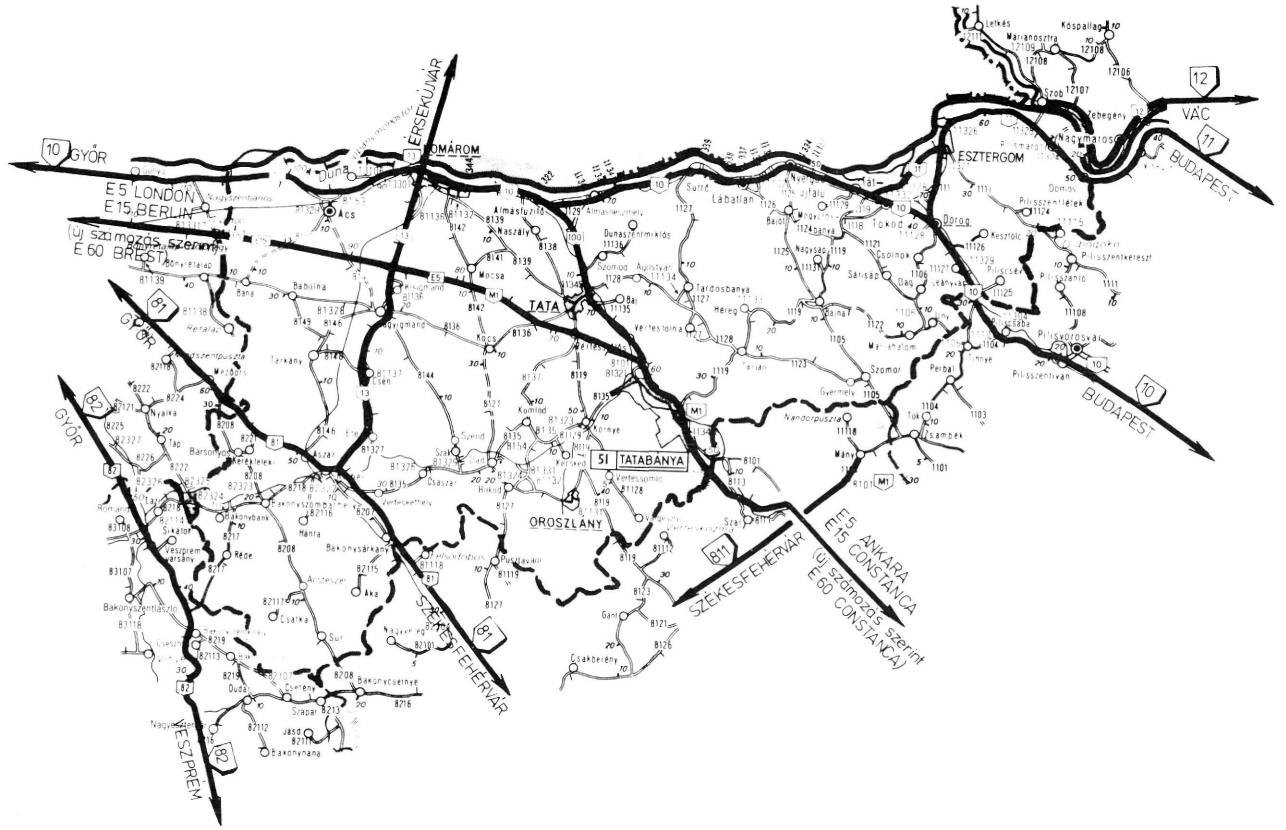


ság területét. Ezért esedékessé vált az „E" utak számára ajánlott jellemzők, elsősorban az állandó burkolat megépítése a Budapest—Oroszvár—Wien-i úton. Ez meg is történt 1925—30. között.

A Komárom megyei úthálózat fokozatos kiépülését az 1848., 1900., 1918., 1944., 1950., 1960. és 1970. évi állapotokat feltüntető mellékelt térképvázlatokon lehet figyelemmel kísérni. Jelentős változás 1970-hez képest a 13. sz. főhálózati út részben új nyomvonalon történt kiépítése, a 100-as és a 10-es sz. utak Almásfüzitő—Győr megyehatár között történő korszerűsítése.

Az úthálózat további lényeges fejlődését az M—1 autópálya Tatabánya—Győr közötti szakasz félautópálya keresztmetszettel történt kiépítése hozta. További fejlesztését az 1975-ben megállapított új „E" úthálózat szerint, ezen a nyomvontalon tervezett E—60 autópálya kívánja meg, melynek Budapest—Tatabánya-i szakasza építés alatt áll.

Az úthálózat kiépítésének fejlődése. A vázlatok az 1848, 1900, 1918, 1944, 1955, 1960 és 1970 évi helyzetet tartalmazzák. A vázlatok részben az egykorú térképek, másrészt az újabb megyei közúti térképek aapján készültek. Feltüntetik az útkategóriák kialakulását. A főhálózatba felvett utakat számpajzsok jelzik, a háózat időbeli változásai szerint



Az állami utak főhálózata Komárom megyében

A jelenlegi állami úthálózat Komárom megyében

X. Az országos úthálózat hídépítései

A közlekedés és az úthálózat történetében külön jelentősége van megyénkben a komáromi és esztergomi Duna-hidaknak. Esztergomnál már a magyar államalapítás idejében kompközlekedés volt a város és Párkány között. Az átkelés fontossága miatt az Esztergomi Primátus gondoskodott fenntartásáról.

Feltehetően már a XV. században hajóhidat építtetett a püspökség, a jelentős vámjövedelem fejében. A mohácsi ütközet, majd Buda eleste növelte Esztergom várának jelentőségét.

A vár ostromát ábrázoló 1595-ből származó metszetek hajóhidat ábrázolnak a Dunán, valamint a sziget és a város között. Brown Edward angol orvos 1670-ben leírta, hogy Esztergom és Párkány között szép hajóhíd van. Egy 1689-ből és 1706-ból fennmaradt metszet a vár alatt ábrázolja a hajóhidat. Egy későbbi — 1715-ből — a törökök kiűzése utáni időből származó metszeten, a Garam torkolata alatt látható a hajóhíd. Ezt már a püspökség építtette és tartotta fent.

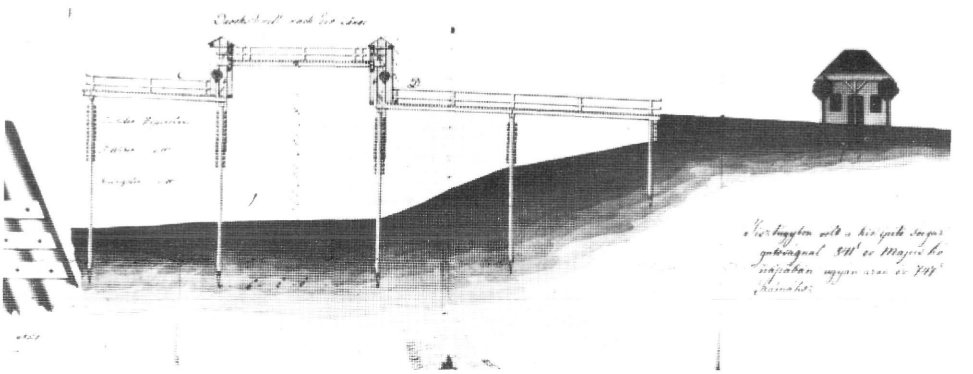
Az Országos Levéltár tervtárában őrzik az esztergomi Duna-kőhíd 1784-ből származó tervét. Ez a terv arra utal, hogy a hajóhidak gyakori tönkremenetele miatt már akkor kezdeményezték állandó híd megépítését. Elsősorban anyagi okokból, repülőhíddal tartották fenn a forgalmat a XIX. század végén.

Állandó közúti híd Esztergomnál a Duna 1893—95. években épült. Az alépítményt Gathry Szaléz építési vállalata, az acélszerkezetet az Államvasutak Budapesti Gépgyára létesítette. Nyílásbeosztása 2×81,5+2×100+117 méter. Főtartói azonosak a komáromi hídéval. A híd teljes hossza 535 méter, pályaszélessége 2,5+ +5,8+2,5=10,8 méter volt. Avatása 1895. szeptember 28-án volt, amikor az akkori idők politikai ízlésének megfelelő Mária Valéria nevet kapta.

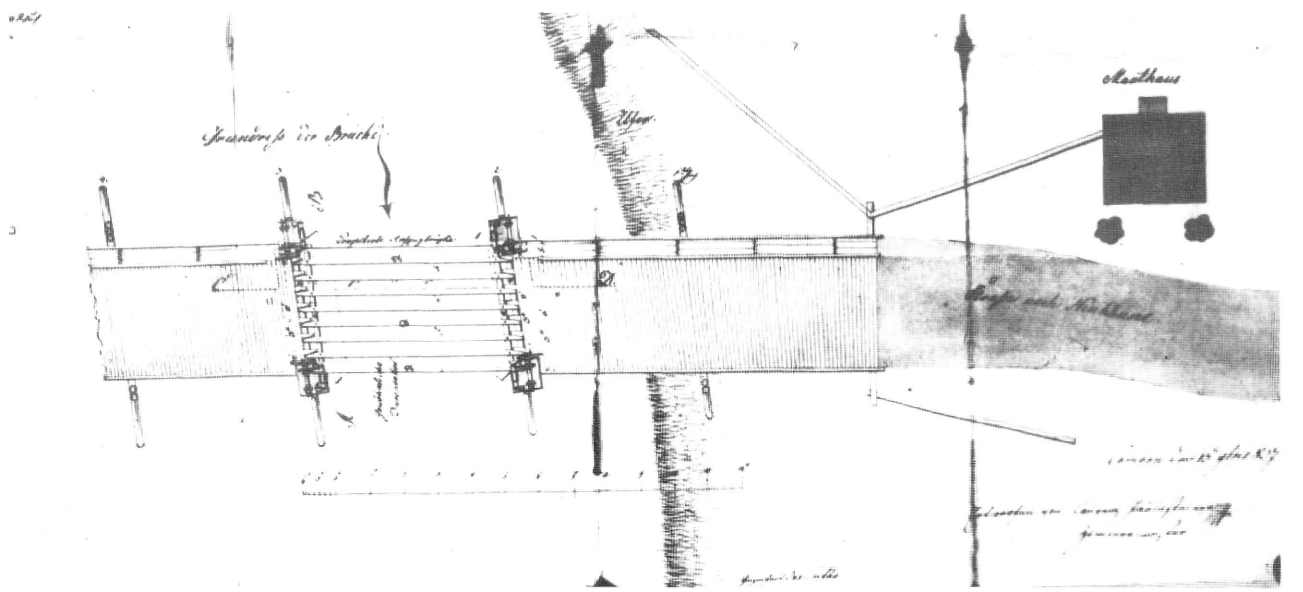
A második világháború végén a visszavonuló németek két nyílását felrobbantották. Az átkelés számára a felszabadító Vörös Hadsereg építtett hajóhidat 1945-ben. A forgalmat jelenleg kompközlekedés tartja fenn.

A hiányzó hídnyílások újjáépítésének vagy a közúti forgalom mai igényeit jobban kielégítő új híd létesítésének kérdése tanulmányozás alatt áll.

A komáromi közúti átkelőhely története több vonatkozásban hasonlít az esztergomi hídéhoz. Itt is működött rév már a XI. században, később pedig hajóhidak épültek. Mátyás király történetírója — Bonfini — szerint, a király Szőnynél márvány hidat terveztetett a Dunára. Az építkezést meg is kezdték, de az a király halála miatt abbamaradt. Tény, hogy Gerlach István



Komáromban, a Vág-Dunán épült jármos fahid hajózó nyílásába tervezett emelőberendezés terve. A tervet Zsulajtai Lőrinc ácsmester készítette. Kelte: 1837. október 15. A terven előforduló szövegek: a helyszinrajzon a híd alaprajza, tervezett felvonóhíd, a meglevő hajózó nyílás, part, vámház. A hosszmetszeten legnagyobb közepes és legkisebb vizszint. A magyar nyelvű záradékot a vármegyei közgyűlés vezette rá a tervre.



tübingeni pap — aki 1573-ban követséggel utazott a szultánhoz — leírása szerint még láthatóak voltak a Dunán átvezető kőhíd romjai.

Fontos szerepe volt a komáromi hídnak a török hadjáratok idején. Az épített hadihidakat gyakran rombolták le, majd építették újra. 1740-ben még hadihíd, majd repülőhíd, végül ismét komp szolgálta az átkelést. Az árvizek és jégzajlások ezeket rendszeresen elpusztították, ezért 1838-ban tartósabb hajóhidat építettek, a feljegyzések szerint 33 völgyhajóból.

A vár 1848—49. évi ostromai alkalmából többször egymás után épültek és pusztultak el hajóhidak a folyón. A katonaság műszaki csapatai nagyszerűen szerepeltek ezek során. 1870-ben ismét tartós hajóhíd volt Komáromnál.

Végleges közúti híd 1891—92-ben épült. Feketeházy János kiváló mérnökünk tervei szerint és az Erzsébet nevet kapta. A hídpálya hossza 416 méter, a pályaszélesség 2,5+5,8+2,5=10,8 méter. A munkákat a Gregersen kivitelező cég végezte.

A híd Új-Szőnyt és a komáromi szigetet kötötte össze két parti hídfővel és három mederpillérrel. Az acélszerkezet négy 100 méteres, rácsos, kéttámaszú gerendából áll. A sziget és a város között külön híd épült 180 méter hosszú hídpályával.

A nagy ágon épített szerkezet a második világháború alatt vandál pusztítás áldozata lett. Helyette a Vörös Hadsereg épített hajóhidat, majd 1946-ban a csehszlovák szervek építették a jelenlegi hídszerkezetet.

Komáromban a Vág-Dunán régen ugyancsak kompközlekedés volt, majd jármos fahíd épült. Ez kötötte össze a várost az udvardi járással. Helyette 1913-ban készült el az acélszerkezetű híd, 112 méteres nyílással.

Néhány adat van a jelenlegi megye területén korábban épült hidakról. Szőnyben a község belterületén keresztülfolyó patakon boltíves híd állott, amelyen az 1700-as években a Zichy uradalom még vámot szedett. Egy 1777-ből származó feljegyzés szerint a Szőnyből Tatára vezető úton ugyancsak boltozott kőhíd állott a falu déli kijáratánál. Fényes Elek 1848ból származó adatai szerint Almástól Ácsig 8 híd volt a bécsi úton. Az Országos Levéltárban több tégla vagy kőboltozatú híd terveit őrzik, melyek a bécsi út Esztergom megyei szakaszán épültek a XVIII. században.

Komárom megye területén napjainkban még több, a korábbi századokban épült híd található, amelyek többé-kevésbé műemlék értékűek. E körülményt a továbbiakban figyelembe kell venni, fennmaradásukról gondoskodni kell!

Az Őrisápról Bajótra vezető úton, az 5+626 km szelvényben levő vagdalt kőboltozatú, 2,3 méter nyílású híd feltehetően a török hódoltság idejéből származik.

Sajnos, rossz állapota miatt 1976. évben át kellett építeni. A Dad községet Környével összekötő úton két téglaboltozatú híd maradt meg. Ezeket az Eszterházy uradalom építésze, Fellner Jakab építtette 1773-ban. Műemlék értékű a tatai négy nyílású, téglaboltozatú vár-feljáró híd, mely 1775-ben épült. A Tata—Kocs-i úton levő téglaboltozatú Szent János és a két nyílású Ciframalom árok-híd műemlékek. Az előbbi 1770-ben, az utóbbi 1782-ben épült. A Dorog—Tinnye-i úton, Uny községben van egy kétnyílású faragott kőboltozatú híd, melynek építési időpontja ismeretlen. Műemlék jellege kétségtelen.

A közúthálózaton jelenleg álló korszerű hidak elsősorban a második világháborús pusztítás után épültek. Újabb típusú szerkezetek az M—1-es és a 100-as, valamint 10-es sz. utakon kerültek kivitelezésre. Legújabb szerkezeti megoldásokkal az épülő M—1 autópálya műtárgyai tűnnek ki a hidak állományából.

XI. Az útügyi szervezet kialakulása 1890-től 1964-ig

A Komárom és Esztergom vármegyék területén levő közutak gondozását az államépítészeti hivatalok felállításáig a vármegyei közigazgatás látta el a közigazgatási járások szervezetének megfelelően, függetlenül attól, hogy állami vagy megyei kezelésben levő útról volt szó. Az illetékes főszolgabírók és törvényhatósági útbiztosok látták el az útügyi igazgatás szolgálatát. 1868-ban hozták létre mindkét megyében az Államépítészeti Hivatalt Komárom és Esztergom székhellyel. Ezek a hivatalok látták el úgy az állami, mint a megyei kezelésben levő úthálózat hatósági, tervezési, építési és fenntartási feladatait, valamint a működési területükön levő állami épületekkel kapcsolatos ilyen feladatokat is.

A vármegyék önálló törvényhatósági útalapjából fedezték a megyei utakkal kapcsolatos kiadásokat. A törvényhatósági utakkal kapcsolatos hatósági feladatokat az alispán látta el, az államépítészeti hivatalon keresztül. A hivataloknak az állami utakkal kapcsolatban közvetlen felettese a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium volt. A Minisztérium a megyei utak ügyeiben szakmai felügyeletet gyakorolt a törvényhatóság egyébként autonóm intézkedéseivel kapcsolatban. A hivatalok az állami utakat állami útmesterekkel, a megyei utakat törvényhatósági útbiztosokkal kezeltették. Az egyes utakat 5—10 km hosszú szakaszokon útkaparók, a későbbi útőrök gondozták.

A hivatalokban szakaszmérnökök intézték a hozzájuk utalt úthálózat összes feladatait. Komáromban és Esztergomban a megyeházán volt elhelyezve az ÁÉH, az Államépítészeti Hivatal. Esztergomban később önálló székház épült 1924—26. évben. Egy-egy ÁÉH teljes személyi létszáma 150—200 fő volt.

Az esztergomi ÁÉH működési területén 1919 előtt, majd 1938—44 között Esztergomban volt az állami útmesterség.

Törvényhatósági útbiztosok Esztergomban és Köbölkúton működtek.

A komáromi hivatal területi beosztása szerint 1918 előtt Komáromban, Nagyigmándon, Tatán és Ógyallán voltak útmesteri székhelyek, 1938—44 között Somorján és Dunaszerdahelyen is.

Törvényhatósági útbiztosságok Komáromban, majd 1938—44 között Dunaszerdahelyen voltak.

1945—50 között Esztergomban volt az Államépítészeti Hivatal az 1920—38 közötti időszakhoz hasonlóan, a két egye
letére kiterjedő hatáskörr
szakokban Esztergomban é
mesterségek voltak, Eszterg
béren és Nagyigmándon pe
útbiztosok működtek.

A két megye területén kez
országos úthálózat összetétele, a
az alábbiak szerint változott:

— majd 19
az útfenr
tartás
rá

Az útfenntartó szervezet területi szervei 1910–1958 között

1910 – 1918 és 1938 – 1944 között	Az Esztergomi államépítészeti hivatal területén	
	Állami útmesterség:	Esztergom
	Th. útbiztosságok:	Esztergom Kóbölkút
	A Komáromi államépítészeti hivatal területén	
	Állami útmesterségek:	Somorja Ógyalla Dunaszerdahely Tata Komárom Nagyigmánd
	Th. útbiztosságok:	Dunaszerdahely Komárom
1945–1950	Az Esztergomi államépítészeti hivatal területén	
	Állami útmesterségek:	Esztergom, Kisbér
	Th. útbiztosságok:	Esztergom; Tata I; Tata II; Kisbér; Nagyigmánd;
1950–1958	A Tatai, Budapesti, Székesfehérvári és Győri Útfenntartó Vállalat Körzetvezetőségei	
1958–1963	A Győri Közúti Igazgatóság útmestersége:	Esztergom, Tatabánya; Tata; Kisbér; Nagyigmánd;

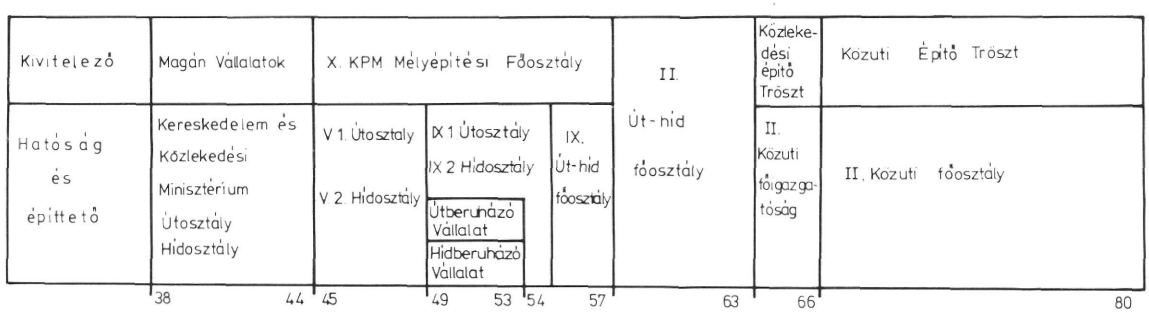
Év	állami utak	n utak
1890.	56,9 km	715,9 km
1918.	120,3 km	651,1 km
1949.	770,4 km	423,3 km
1950.	651,0 km	—
1970.	780,6 km	—
1980.	867,1 km	—

1950. január 1-én a megyei utak állami ke
zelésbe **kerültek és megszüntek** az államépítészeti hivatalok. Ezek útügyi feladatait a Megyei Tanácsok Végrehajtó Bizottságainak VIII. Közlekedési Osztályai vették át. Az útügyeket központilag irányító szervek és a korábbi két megye területén működött helyi szervek kialakulását és változását két táblázat foglalja össze.

Tatabánya megyei várossá történt nyilvánítása 1947. október 10-én történt, a korábbi négy község Bánhida, Alsógalla, Felsőgalla és Tatabánya egyesítésével. Tatabánya különben 1902-ben lett önálló község. A Népgazdasági Tanács 1950-ben döntött úgy, hogy Komárom megye székhelye Tatabánya legyen.

A VIII. Közlekedési Osztály működését már az új megyeszékhelyen kezdte meg 1954 és 1963 között. Ezután az országos úthálózat hatósági és építtetői feladatait a KPM Közúti Kirendeltségei vették át a megyei tanácsoktól,

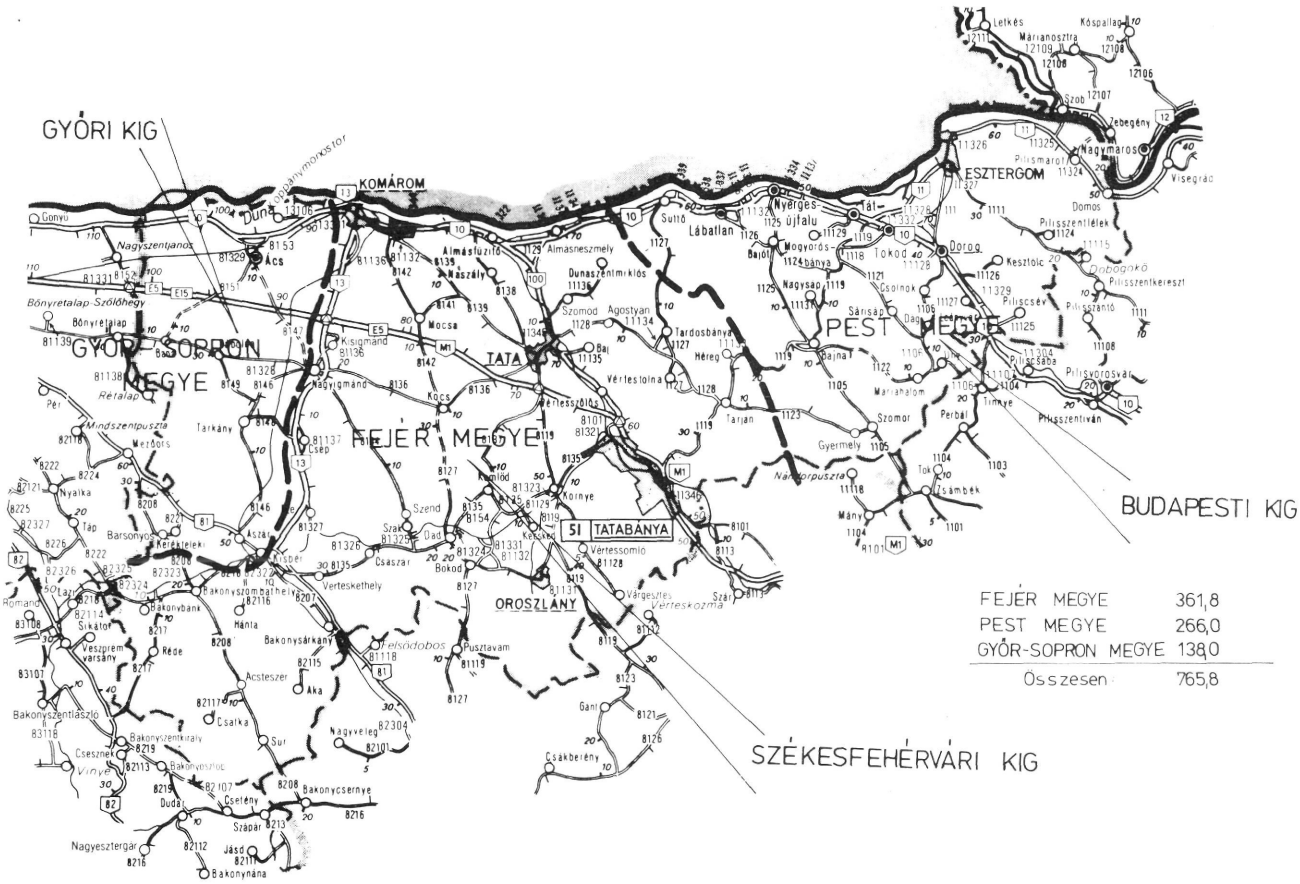
A központi és területi útügyi szervek kialakulása és fejlődése



...8-tól KPM Közúti Igazgatóságok — ...tartási feladatokkal együtt. Az útfenn- ... munkákat a brigádokba szervezett ko- ...ói útőrök és útmunkások látták el.

Komárom megye országos úthálózatának gondozását a győri, a budapesti és a székesfehérvári KPM Kirendeltségek, illetve Igazgatóságok végezték a működési területek megosztásával 1963-ig.

A Komárom megyei úthálózat hatósági építtetői és fenntartási feladatait 1954 és 1964 között a Székesfehérvári, Budapesti és Győri Közúti Kirendeltségek, ill. Közúti Igazgatóságok látták el. A térképvázlat a működési területek határvonalait tünteti fel. Székesfehérvár 361,8 Budapest 266, Győr 138 km úthálózatot kezelt



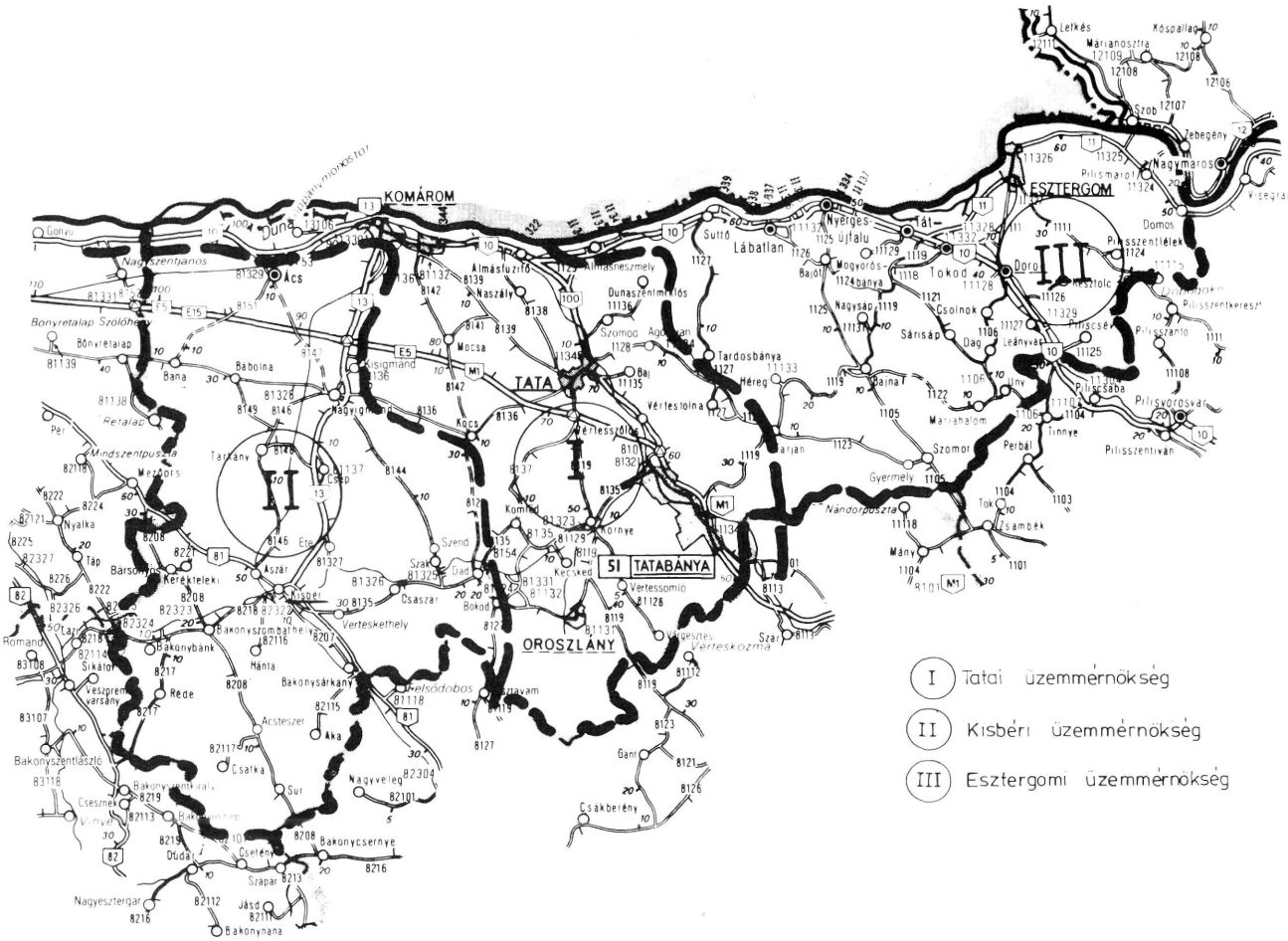
A Kirendeltségek és Igazgatóságok a működési területekre telepített Útfenntartó, később — 1954. március 31-től — Közúti Üzmei Vállalatokkal működtek együtt. Az Útfenntartó Vállalatok működésének tartama alatt Tatabányán is volt ilyen szervezet. A KPM Győri Közúti Igazgatóságának 1963. január 1-től szakaszmérnöksége, majd Kirendeltsége működött Esztergomban, a Tatabányai Közúti Igazgatóság megalakulásáig.

XII. A KPM Tatabányai Közúti Igazgatóság létrehozása és működése

A 11/1970. KPM sz. Utasítás intézkedett a Tatabányai Közúti Igazgatóság megszervezéséről és működésének megkezdéséről 1970. június 1. időponttal. Az Igazgatóság szervezetében területi, műszaki és közgazdasági osztályok, illetve gépészeti és építési csoportok kezdték meg működésüket. Ezek időközben központi műszaki osztállyal, tervezői, forgalomtechnikai és hatósági csoportokkal bővültek ki.

Az úthálózat fenntartási munkáit az üzemmérnökségek felállításáig az esztergomi, tatai, kisbéri és nagyigmándi útmesterek látták el. 1972 óta Tatán, Esztergomban és Kisbéren telepített üzemmérnökségek végzik az útfenntartási, valamint a kezelésükben levő úthálózattal kapcsolatos hatósági feladatokat. Ezek a szervezetek látják el mindazokat a feladatokat, melyek az Igazgatóság éves fenntartási feladattervében szerepelnek.

A vállalati munkák keretében végzett út-, hídfenntartási, út-, hídépítési és korszerűsítési munkálatokat az Igazgatósággal szerződéses viszonyban együttműködő vállalatok hajtják végre. Főbb kivitelezők a Székesfehérvári, a Győri és a Budapesti Közúti Építő Vállalatok, az Aszfaltútépítő, a Hídépítő, valamint a Betonútépítő Vállalat.



A megye területén épülő autóút és autópálya kivitelezését az utóbbi három országos vállalat végzi. Ezeknek építtetője a KPM Budapesti Közúti Igazgatóság Autópálya Főmérnöksége, lebonyolítója a Közúti Beruházó Vállalat. Az autópályával kapcsolatos hatósági és műszaki feladatokat az Autópálya Főmérnökség látja el a komáromi üzemmérnökség útján.

A KPM kezelésében levő úthálózat összetétele útkategóriánként a megye területén:

félutópálya	39,7 km
I. rendű főút	86,8 km
II. rendű főút	100,9 km
összekötő út	517,6 km
bekötő út	89,5 km
állomási út	19,3 km
csomóponti ágak	13,3 km
összesen	867,1 km

(ebből a tatabányai KIG kezelésében 801,2 km van)

Az úthálózat útkategóriánkénti összetételének alakulása 1949–1980 között

		1949	1957	1961	1963	1966	1970	1975	1980
1.	AUTÓPÁLYA								
2.	AUTÓÚT			12,9 ×	12,9 ×	12,9 ×	12,9 ×	52,7 ×	39,8 ×
3.	I. RENDŰ FŐÚT			74,7	75,0	138,2	137,8	90,5	12,9 × 73,8
4.	II. RENDŰ FŐÚT			170,0	162,9			47,3	100,8
5.	FŐHÁLÓZAT ÖSSZESEN	246,7	245,3	244,7	237,9	138,2	137,8	137,8	174,6
6.	ÖSSZEKÖTŐ UTAK			357,6	366,1	539,4	555,3	554,8	532,8
7.	BEKÖTŐ UTAK			142,5	143,2	76,4	88,7	88,7	85,3
8.	ÁLLOMÁSHOZ VEZETŐ UTAK			21,1	18,1	16,1	19,2	19,2	18,4
9.	CSOMÓPONTI UTAK								0,3
10.	ALSÓBBRENDŰ UTAK ÖSSZESEN	484,7	508,1	521,2	547,4	631,9	663,2	662,7	636,8
11.	KOMÁROM MEGYE ÖSSZESEN	731,4	753,4	765,9	785,3	770,1	801,0	800,5	811,4

× Bp KIG. kezelésében lévő, az összesített adatokban nem szereplő utak

Az Igazgatóság és a kivitelezők igen jó együttműködésének, a vállalatok műszaki fejlettségének, jó minőségű, jól szervezett munkájának köszönhető a Komárom megyei közúthálózat minőségének egyre emelkedő színvonala.

A megye területén levő nem állami kezelésű utak 1950-ben történt államosítása alkalmából 381 km kiépített megyei út került állami kezelésbe. A tanácsi kezelésbe átkerült kiépített utak hossza 42 km volt. 1970-ben 1541, jelenleg 1765 km a tanácsi kezelésben levő utak hossza. Ezeken kívül 198 km erdészeti és 625 km magánút van a megyében. A teljes Komárom megyei úthálózat összesen: 3456 km.

A tanácsi kezelésű utakkal és hidakkal kapcsolatos feladatokat a Komárom megyei Tanács ÉKV. Osztálya, illetve a városok műszaki osztályai, az erdészeti utakét a Vértesi Állami Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság, az ipari és mezőgazdasági utakét az érdekelt vállalatok látják el.

XIII. Az országos közutak fejlesztésének újabb korszaka

A közúti forgalom fejlődéséről az országos forgalomszámlálások adnak számszerű adatokat. Magyarországon eddig először 1894-ben, majd 1927., 1928., 1935—36., 1955—56., 1963., 1970., 1975. és 1980. években volt teljes — az egész úthálózatra kiterjedő — forgalomszámlálás.

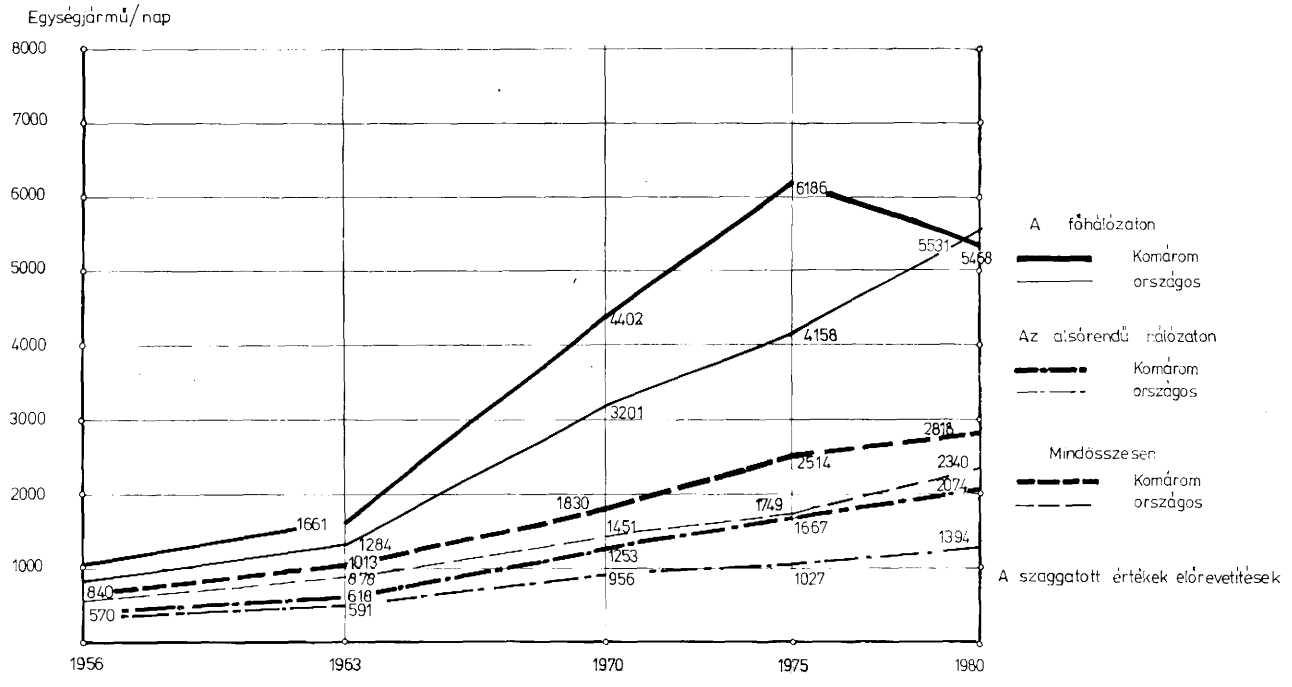
A forgalomszámlálások adataiból a napi forgalom éves átlaga nyújt legjellemzőbb képet. Ezeket az adatokat az úthálózati térképekre felrajzolva készülnek a forgalmi terhelési térképek.

Az első teljes 1894. évi forgalomszámláláskor a számlálóhelyeken átvonuló vonóállatok számát jegyezték fel, majd rakták rá a forgalmi terhelési térképekre. Akkor a jelenlegi 10. sz. út Esztergom megyei szakaszán és a Komárom—Érsekújvár-i úton történt forgalomszámlálás. A vonóállatok száma lényegében az áthaladó járművek számával volt összefüggésben. Néhány adat az akkori értékekből: Óbuda 4394, Piliscsaba 611, Dorog 1566, Nyergesújfalu 1001, Neszmély 1450, Komárom 710, Érsekújvár 585 vonóállat naponta, az éves forgalom átlagában. Az azóta végzett forgalomszámláláskor a forgalomban részt vevő különböző járműfajták számát mérték fel. Ezek alapján állapították meg az egyes útszakaszok forgalmi terhelését egységjárműben és tonnában.

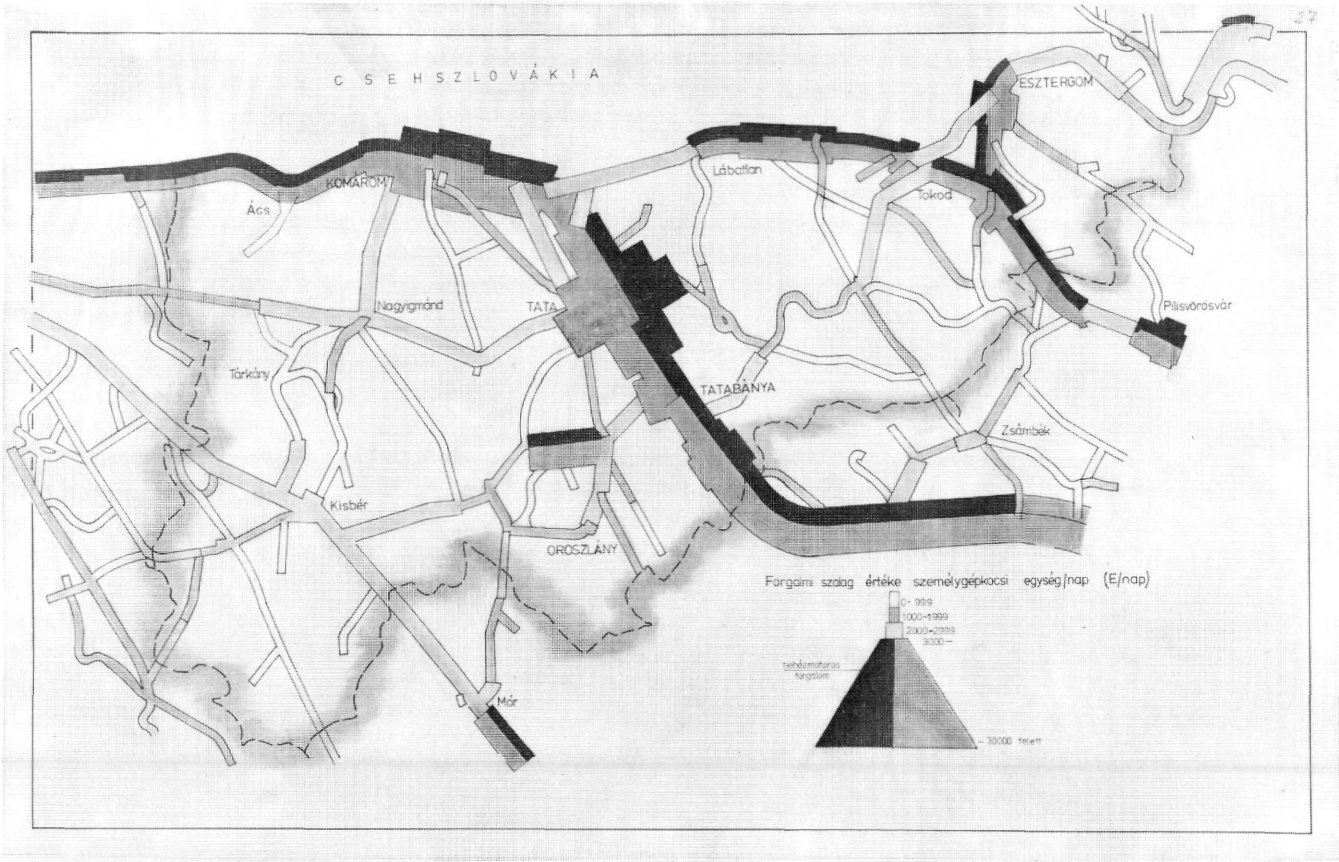
A forgalom növekedését Komárom megye úthálózatán a közölt grafikonok tüntetik fel, amelyek összehasonlítást tesznek lehetővé az országos forgalomnövekedési értékekkel.

Az úthálózat forgalmának elemzéséből az adódik, hogy a Komárom megyei úthálózaton döntően átmenő, nagy részében tranzit teher-, helyközi, ipari és személyforgalom van. Ez az M—1 autóutat, a fél autópályát, a 10., 11., 13., 81. és 100. sz. főutakat veszi elsősorban igénybe. Az úthálózat forgalmi terhelése, az 1975. és 1980. évi forgalomszámlálások alkalmából, személygépkocsi egységben kifejezve az alábbi volt:

A közúti forgalom növekedésének grafikonja



Út	Komárom megyében		Országosan	
	1975.	1980.	1975.	1980.
Autóút	8211	10731	7684	7022
I. r. főút	7413	6086	5766	7652
II. r. főút	3859	5016	3176	4292
Összekötő utak	1744	2186	1123	1524
Bekötő utak	1541	1672	685	955
A közutak Isszesen:	2514	2818	1749	2340



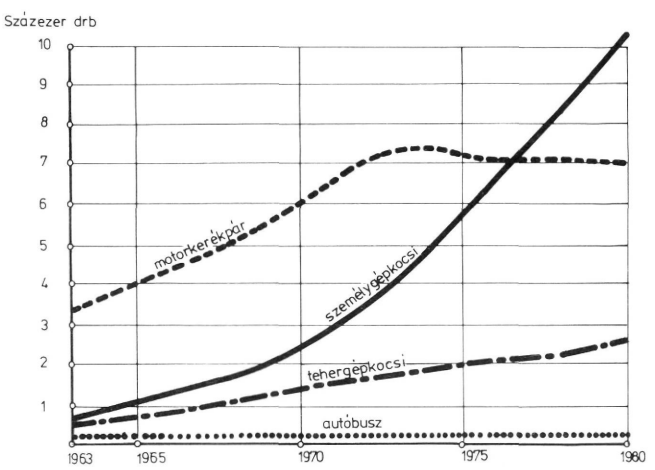
Az összes motoros forgalom az 1975. évi forgalomszámláló alapján

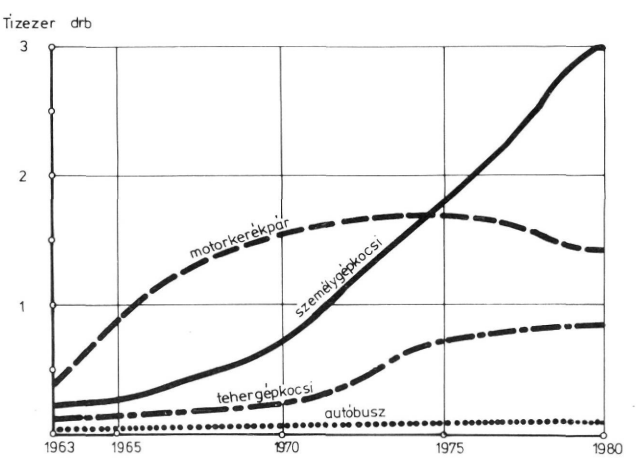
Megállapíthatjuk, hogy amíg a Komárom megyei közúthálózat hossza 877,4 km — ami az országos úthálózatnak (29 875 km-nek) 2,9%-a —, addig a forgalomterhelés másfélszerese az országos átlagnak. A főhálózat itteni útjain az országos 4178 egységjárművel szemben 6186-ot mértek, ami a forgalom tranzit jellegéből fakad. Különösen jellemző erre a komáromi határátkelőhelyen áthaladó járművek száma és ennek rohamos növekedése:

	ejm/nap	személygk.	autóbusz	tehergk.
1971.	903	114 656	4292	14 470
1978.	2842	452 883	2272	22 454
1979.	2280	401 599	4022	903
1971–79. növekedés %-a egyenlő	252 %	350 %	94 %	*

* (nem jellemző, mert 3,5 tonnánál súlyosabb járművek 1979. évben a híd átépítése miatt kitiltásra kerültek, kivéve az autóbuszokat.)

Az országos és a Komárom megyei gépjármű-állomány fejlődésének grafikonja





A közúti balesetek alakulása

ÉV	HALÁLOS BALESETEK SZÁMA		SÉRÜLÉSES BALESETEK SZÁMA		ÁNF jármű/nap	
	országos	megyei	országos	megyei	országos	megyei
1960	525	19	6287	156		
1961	595	10	7871	176		
1962	671	29	9199	264		
1963	713	20	12046	347	878	1013
1964	740	22	14106	439		
1965	606	31	14719	458		
1966	714	17	15088	452		
1967	744	23	17417	526		
1968	953	35	20523	576		
1969	1064	40	22877	525		
1970	1259	32	23225	601	1451	1630
1971	1421	46	22949	540		
1972	1390	39	20244	465		
1973	1272	36	19418	429		
1974	1274	44	20217	498		
1975	1275	46	19764	437	1749	2514
1976	1499	51	18584	419		
1977	1673	54	20121	506		
1978	1848	60	19945	505		
1979	1605	39	20465	429		
1980	1492	39	18994	313	2340	2818

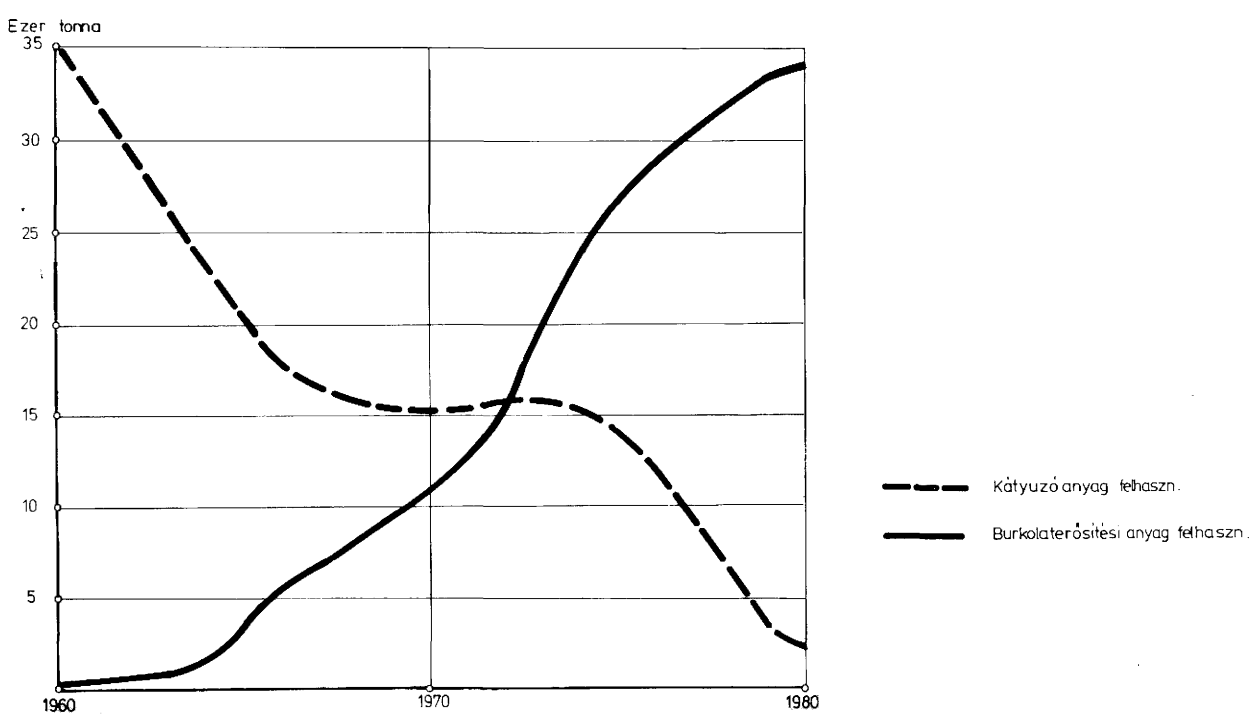
Az úthálózaton levő vasúti kereszteződések

A biztosítás módja	A vasúti kereszteződés száma	A vasúti kereszteződés %	A kereszteződések sűrűsége km/drb
Kétszintű kereszteződések	8	10,7	
Fény és félsorompó	11	14,7	
Fénysorompó	28	37,3	
Jelző őr	6	8,0	
Biztosítás nélkül	—	—	
Vonósorompó	22	29,3	
Összesen:	75	100	11,66

A gépjármű-állomány és a közlekedési balesetek alakulása: A közlekedésben részt vevő járművek egyre növekvő száma és a bekövetkezett balesetek előfordulásának növekedése között bizonyos összefüggés van. Komárom megyében részben az átmenő forgalom, másrészt a szezonális idegenforgalom miatt a balesetek száma nem a megyében nyilvántartott gépkocsik számával van összefüggésben.

Ez mutatkozik meg a közúti balesetek alakulásának, valamint a megyében és az országosan nyilvántartott gépjárműállomány fejlődésének összehasonlításából.

Az útpályák fenntartására fordított kátyúzó anyag majd a zárórétegek, és szőnyegek építésénél felhasznált bitumenes keverékek mennyiségének összehasonlítása az útfenntartás fejlődése során



Útkorszerűsítések

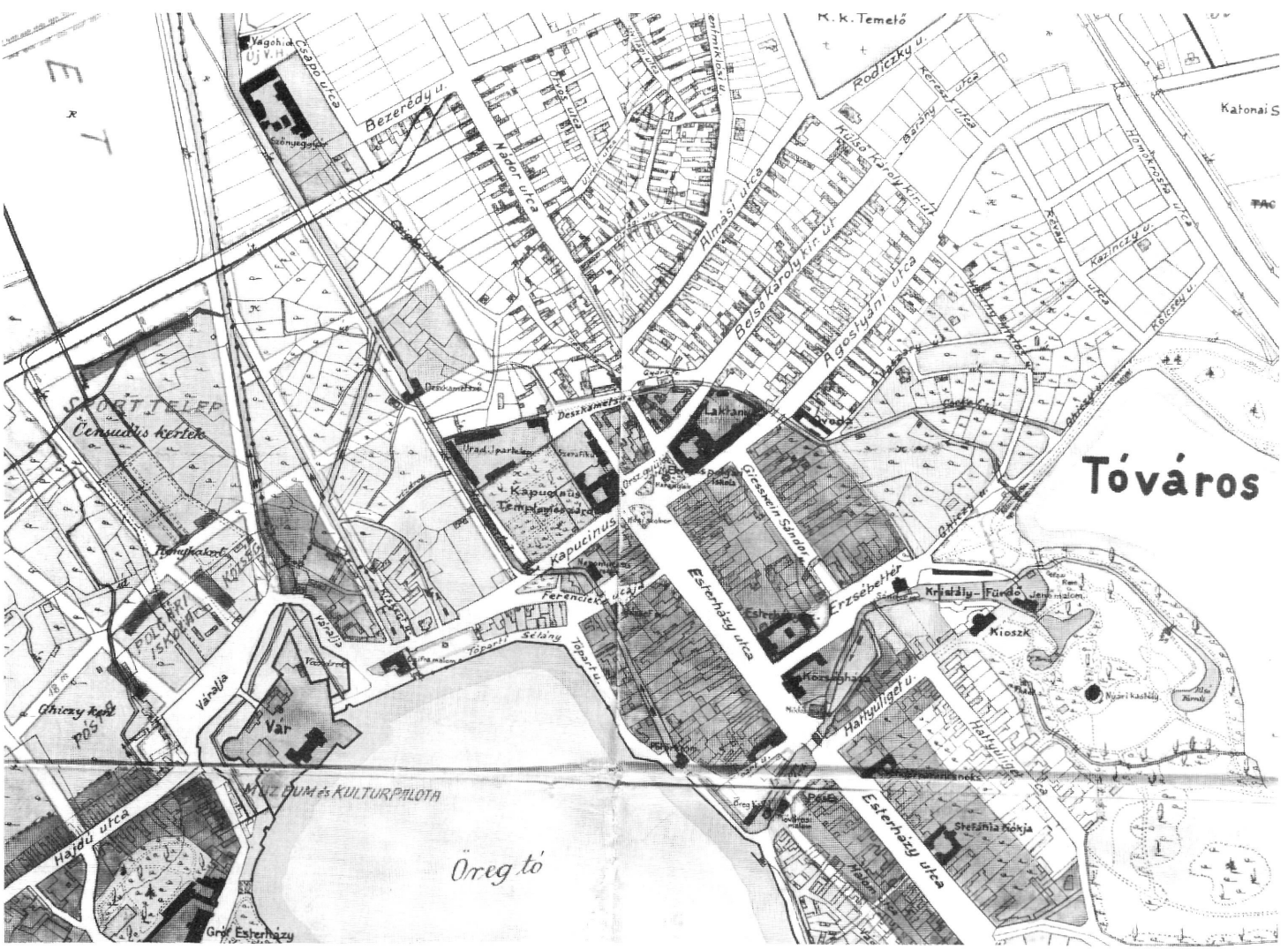
A második világháború eseményei következtében a megyei úthálózat burkolatainak mintegy 20%-a ment tönkre. A meginduló forgalom érdekében — más lehetőségek hiányában — kezdetben zúzott kőanyaggal, majd bitumenes keverékkel végzett kátyúzással indult meg az útvonalak járhatóvá tétele. A háború során elhurcolt úthengerek visszaszerzése tette lehetővé a fenntartási hengerlések megindítását. Ezt követően bitumenes itatásos hengerléseket és felületi bevonásokat készítettek a nagyobb forgalmú útszakaszokon. Ezekkel a módszerekkel lehetett elérni az úthálózat járhatóvá tételét a hároméves terv végére.

A forgalom növekedése és a forgalomban részt vevő járművek tengelysúlyának emelkedése magasabb követelményeket támasztott az utakkal szemben. Nagyobb teherbírást, nagyobb átbocsátóképességet és nagyobb forgalombiztonságot követelt. Ezeket már csak az utak korszerűsítésével lehetett kielégíteni, ami a mindenkori rendelkezésre álló hitelkeretek alapján csakis gondos, gazdaságosságra törekvő tervek készítésével történhetett.

A községi és városi átkelési szakaszok korszerűsítését, a településeken belüli forgalom koncentrálódása is megkívánta. Ezek városias kialakítása a csapadékcsatornázást, a közvilágítás korszerűsítését is szükségessé tette, így minden időben igen magas építési költségekkel járt és jár napjainkban is. Mindezek miatt a korszerűsítések ütemezése országos keretek között volt megadva. Így elsősorban az első és másodrendű főutak, majd a szomszédos megyeszékhelyekkel kapcsolatot biztosító utak korszerűsítése volt a követelmény.

A 81. sz. Székesfehérvár—Kisbér—Győr-i főút Székesfehérvár és Kisbér közötti szakasza 1950—55. években, a volt 808. sz. jelenleg 13. sz. főút 1961—65. év között épült ki. Nagyvonalú korszerűsítéssel, gyakorlatilag új nyomvonalon történt az építés. A legjelentősebb korszerűsítés a 80. számú a jelenlegi M—1 út építése volt 1958—65. év között. Teljesen új nyomvonalon, az akkor érvényes magasszintű műszaki paraméterekkel épült. Az M—1 útszakaszt a 100. számú főút korszerűsítése követte, az 1. sz. főút részeként. Itt kell említeni az E—5 autópálya kiépítését. Ez Tatabánya és Győr között 1971—77. években épült, 56 km hosszban, félautópályaként. A Budaörs—Tatabánya-i szakasz kiépítése jelenleg van folyamatban.

1979—80. években készült el a 8119. számú Velence—Csákvár—Tata összekötő út tatai átkelési szakaszának korszerűsítése. Az építés megoldotta Tata város történelmi városközpont-

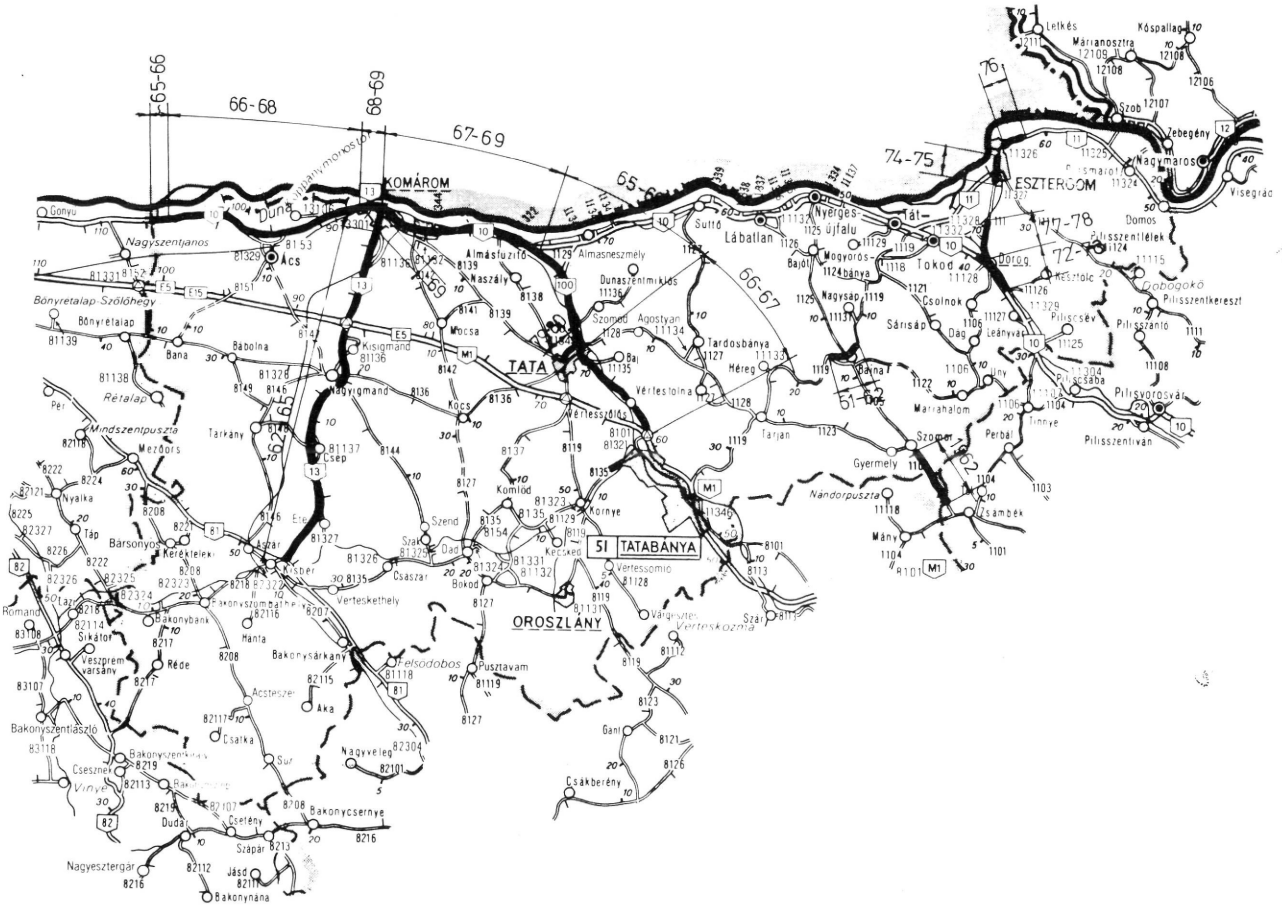


Tata város 1939. évi rendezési terve

jának tehermentesítését. A megépült korszerűsítés érdekessége, hogy az 1939. évi általános városrendezési terv már négy, Tatát Tóvárossal összekötő útvonalat indítványozott. Közöttük szerepelt a mai nyomvonalat követő belső körútnak nevezett út is. Ez a 40 év elteltével valóra vált rendezési terv azonban még nem tért ki a város gerinchálózatának kapcsolataira, ezeket az akkori műszaki színvonalnak megfelelően rendezte.

A makadámburkolatok portalanítása. Aszfaltbeton-burkolat építési program

Az úthálózat korszerűsítésének I. ütemeként a vizes makadámburkolatok portalanítása bonyolódott le. 1950. és 1971. év között összesen 545 km poros makadámburkolat szűnt meg, kétszeri bitumenes felületi bevonás után.



Az útkorszerűsítési program keretében kiépült útvonalak, a kivitelezés időpontjaival

A korszerűsített szakaszok hossza az egyes ötéves tervekben:

I. ötéves terv	16,4 km
II. ötéves terv	79,9 km
III. ötéves terv	55,9 km
IV. ötéves terv	4,7 km
V. ötéves terv	7,4 km
összesen	164,3 km

Az útkorszerűsítéseknél éppúgy, mint az egyéb útépítési tevékenységeknél folyamatosan korszerűsödik az úthálózat forgalomtechnikai megjelenítése is. 1971-ben kezdődött és 1978-ig tartott a festett vastáblák cseréje alumínium fényvisszaverő fóliás KRESZ-táblákra. 1982-re befejeződik a megye területén a régi típusú útirányjelző táblák cseréje zöld (alumínium) részlegesen fényvisszaverő fóliás táblákra. Az úthálózaton folyó festési munkákat 1980-ban már kizárólag fényvisszaverő Plastiroute festékkel végezték.

A megye úthálózatán 1971. évre szűntek meg a poros burkolatok.

A főúthálózat és az alsóbbrendű utak korszerűsítésre nem kerülő szakaszain folyt az aszfaltbeton burkolat építési program. Ez nagyban szolgálta a közúti közlekedés gazdaságosságának növelését, a forgalom átlagsebességének emelkedését és a forgalombiztonság javítását.

Pályaszerkezet megerősítése a IV. ötéves tervben 163,6 km hosszban, 6,3 m átlagszélességgel, 165,2 MFt költséggel történt. 1976—80. években további 202,7 km burkolatmegerősítés épült 7,1 m átlagszélességgel, 249,2 MFt költséggel.

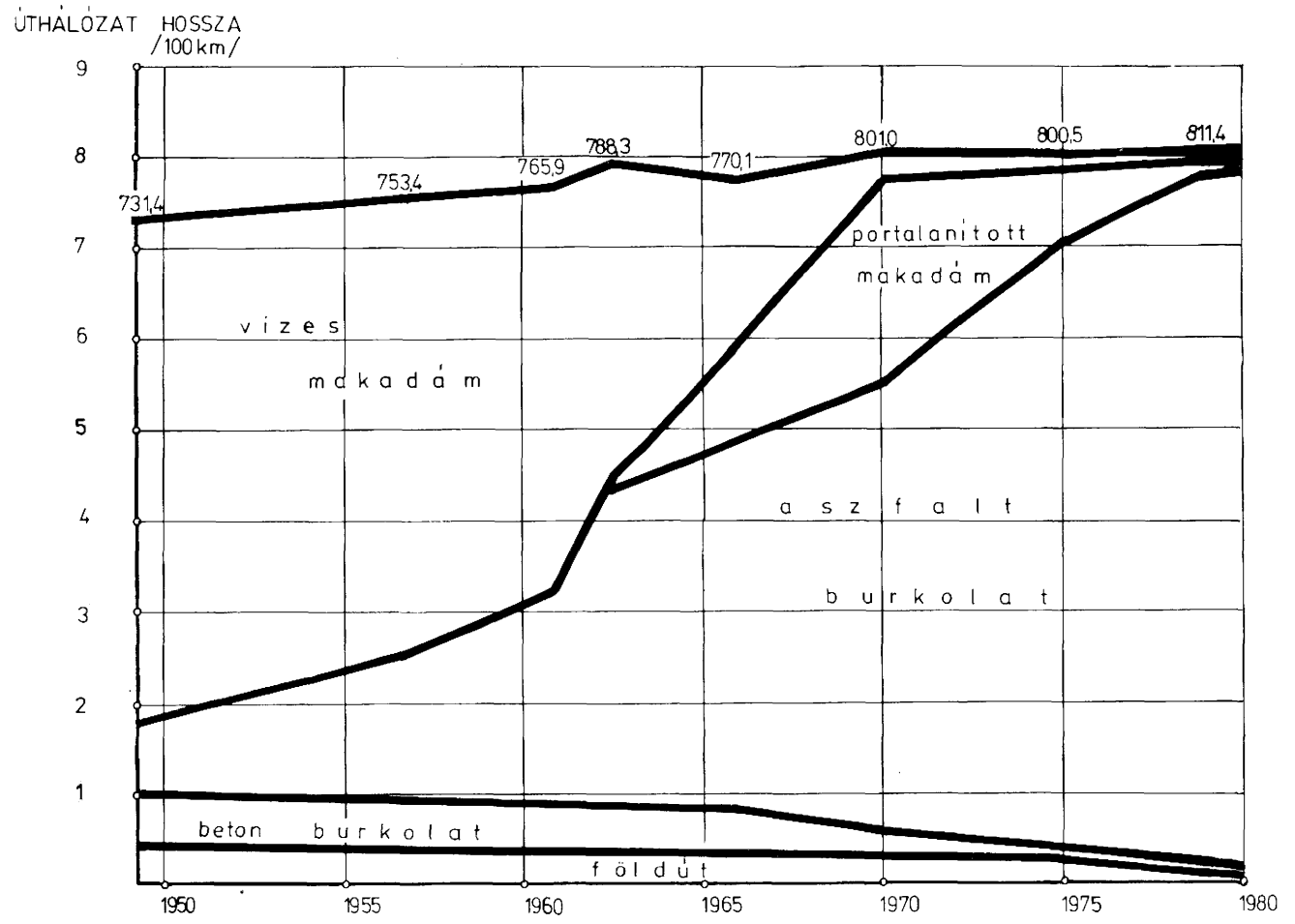
	Összekötő utak		Bekötő utak		Államáshoz vezető utak		Összesen:	
	1970	1980	1970	1980	1970	1980	1970	1980
Többször portalanított makadám –km	159,0	2,4	29,4	—	11,7	0,6	200,1	3,0
Vizes és egyszer portalanított makadám –km	10,5	—	6,8	4,9	2,7	—	20,0	4,9

1970–1980 között a portalanított makadám burkolatú útszakaszok változása

Aszfaltbeton burkolat építések 1976–80 között

Év	Épített burkolat		
	Hossz – km	Felület – em^2	Ép költség-MFt
1976	56,4	354,7	53,4
1977	40,4	265,0	45,5
1978	38,0	280,7	47,9
1979	50,5	370,5	54,3
1980	17,4	131,3	48,1

Burkolatok fajta szerinti változása 1949–1980 között



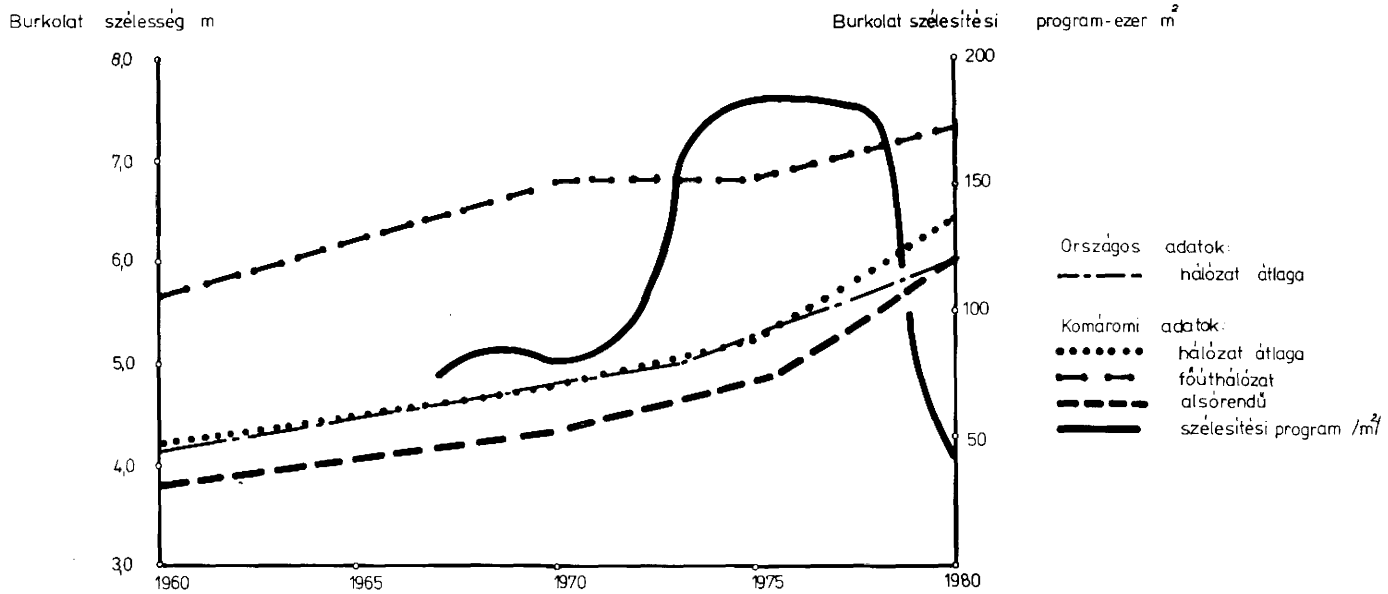
XIV. Az országos közutak fenntartása

Burkolatszélesítés

Az Igazgatóság fenntartási szolgálata végzi az útburkolatok szélesítését. Erre olyan útszakaszokon kerül sor, melyek sem a korszerűsítések közé, sem az aszfaltbeton programba nem kerülhettek be, de a forgalom nagysága és biztonsága a legalább 6 m burkolatszélességet megkívánja. A szélesítési munkák program szerint folynak. Technológiájuk a rendelkezésre álló, elsősorban helyi anyagtól függ. Igen jó alkalmat ad a szélesítés a pernye- és mész kötőanyagú útalapok készítésére.

Pernyebeton útalapok készítése

A közúti forgalom rohamos fejlődése az úthálózat gyors ütemű fejlesztését követelte meg. Ennek arányában megsokszorozódott az útépíté-



A bukorlatszélesítési program

ÉV	ÁTLAGSZÉLESSÉG – m		
	AZ EGÉSZ HÁLÓZATON	EBBŐL	
		FŐHÁLÓZATON	ALSÓBBRENDŰ HÁL
1950	3,9	5,8	3,1
1957	4,1	6,0	3,2
1961	4,3	6,1	3,5
1963	4,4	6,2	3,6
1966	4,5	6,3	4,1
1970	4,7	6,8	4,3
1975	5,2	6,8	4,8
1979	6,2	7,2	5,9
1980	6,3	7,3	6,1

Átlagszélesség változása 1950–1979 között

A Komárom megyei állami úthálózat burkolatfajtánkénti fejlődésének táblázata

	1949		1957		1961		1963		1966		1970		1975		1980	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
ÁLLANDÓ BURKOLAT	136,0	18,9	207,2	27,5	280,9	36,7	400,9	50,9	443,3	57,6	549,5	68,6	676,8	84,6	794,0	97,9
PORTALANÍTOTT	559,0	76,0	510,0	67,7	450,1	58,8	10,9	1,4	101,0	13,2	200,2	25,0	85,0	10,7	3,1	0,4
VIZES MAKADÁM							343,6	43,6	193,4	25,1	19,7	2,4	10,0	1,3	4,9	0,6
FÖLDÚT	37,7	5,1	36,2	4,8	34,9	4,5	32,9	4,1	32,4	4,1	31,6	4,0	28,7	3,4	9,4	1,2
ÖSSZESEN:	731,4	100,0	753,4	100,0	765,9	100,0	788,3	100,0	770,1	100,0	801,0	100,0	800,5	100,0	811,4	100,0

Megfelelőségi szempont	Útkategória	Nem megfelelő	Megfelelő			
			1982-ig	85-ig	90-ig	90-után
1. Pályaszerkezet teherbírása -km	Főutak	0,7	8,2	36,7	74,6	54,5
	Alsóbrendű utak	199,2	124,7	187,5	76,9	27,2
	Összesen:	199,9	132,9	224,2	151,5	81,6
2. Víztelenítés - Km	Főutak	4,9	27,6	12,6	83,0	22,2
	Alsóbrendű utak	1,0	52,1	125,1	260,8	62,4
	Összesen:	5,9	79,7	137,7	343,8	84,6
3. Vonalvezetés - Km	Főutak	1,6	173,0			
	Alsóbrendű utak	18,0	597,6			
	Összesen:	19,6	770,6			
4. Burkolatszélesség - Km	Főutak	121,9	52,7			
	Alsóbrendű utak	214,0	401,6			
	Összesen:	335,9	454,3			
5. a) Út alatti hidak hídszélesség megfelel az úthoz viszonyítva - db	Főutak	49	14			
	Alsóbrendű utak	88	56			
	Összesen:	137	70			
b) teherbírás - db	Főutak	—	63			
	Alsóbrendű utak	10	134			
	Összesen:	10	197			
6. Áteresz - db	Főutak	134	—			
	Alsóbrendű utak	458	22			
	Összesen:	592	22			

Az úthálózat jelenlegi megfelelőségének táblázata

seknél felhasznált kőanyagok mennyisége. Ennek a nagy tömegnek közúti és vasúti szállítására sem a MÁV, sem a teherfuvarozás nem tudott kellő kapacitást biztosítani.

Az ebből adódó műszaki, valamint gazdaságossági megfontolások tették szükségessé a talajstabilizáció és a helyi anyagok felhasználásának bevezetését. Újabban pedig a másodlagos nyersanyagok, köztük a hőerőművek pernyeanyagának felhasználását.

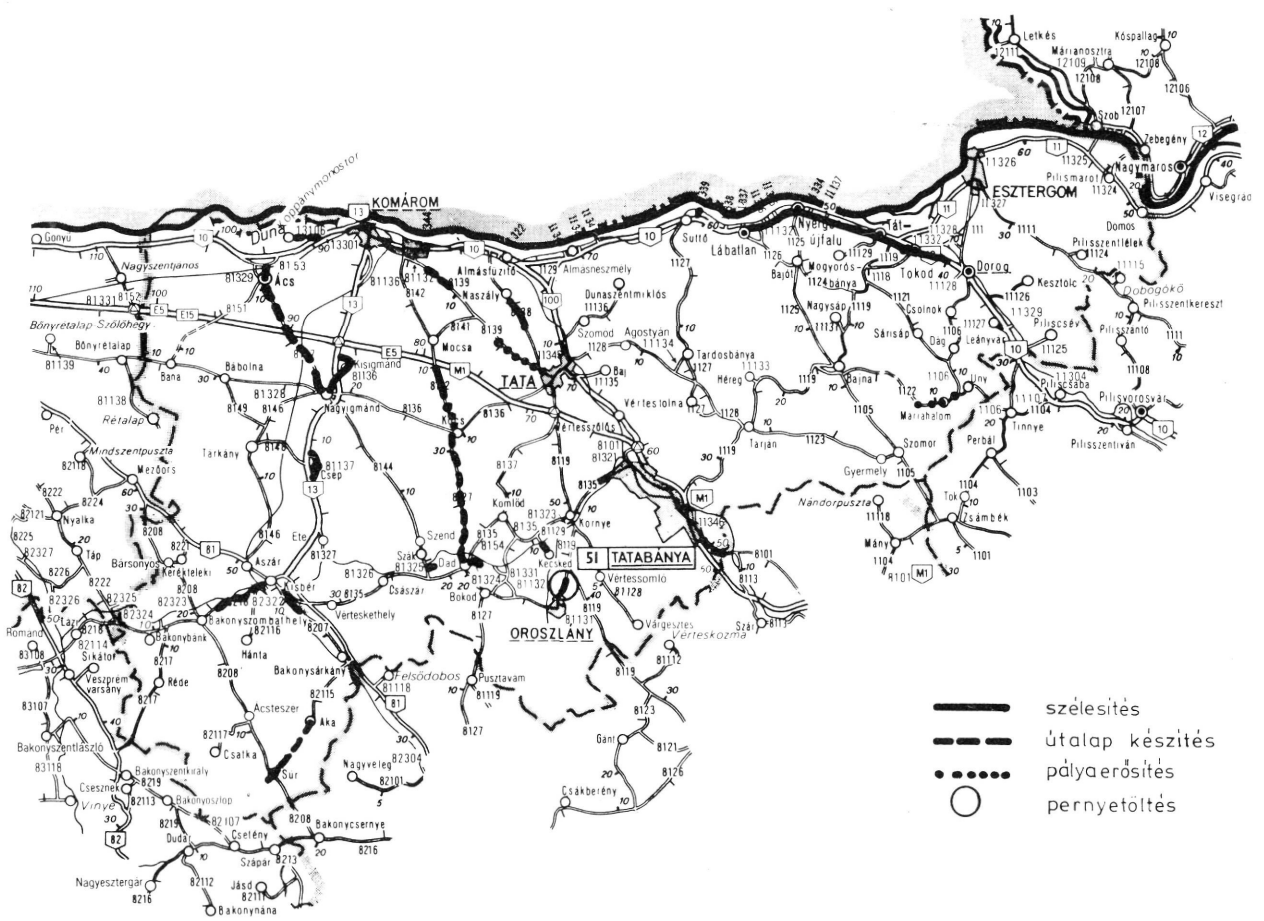
A Közúti Igazgatóság a KÖTUKI-val együttműködve már 1974-től kezdve kísérleteket végzett pernye és mész kötőanyagú útalapok építésére. A kísérletek jó eredményei, ezek laboratórium ellenőrzése bátorítást adott az ilyen útalapok széles körű, gazdaságos építési módjának bevezetésére.

Sikerült megállapodni a Nehézipari Minisztériummal, hogy a Tatabányai Hőerőmű Vállalatnál egy pernye—mész-keverő telep létesüljön.

Az Igazgatóság Mocsán folyamatos üzemű keverőberendezést telepített 1977. évben, ahol a keverék előregyártásának feltételei adottak.

Ezen a területen a Közúti Igazgatóság műszaki dolgozói országosan is úttörő munkát végeztek. Elsősorban a technológia kifejlesztésében tényked tek és szemcsés adalékanyag felhasználásával megteremtették a pernye és mész kötőanyagú stabilizációk és sovány beton előállításának iparszerű feltételeit.

Pernyebeton felhasználásával épült útszakaszok térképvázlata



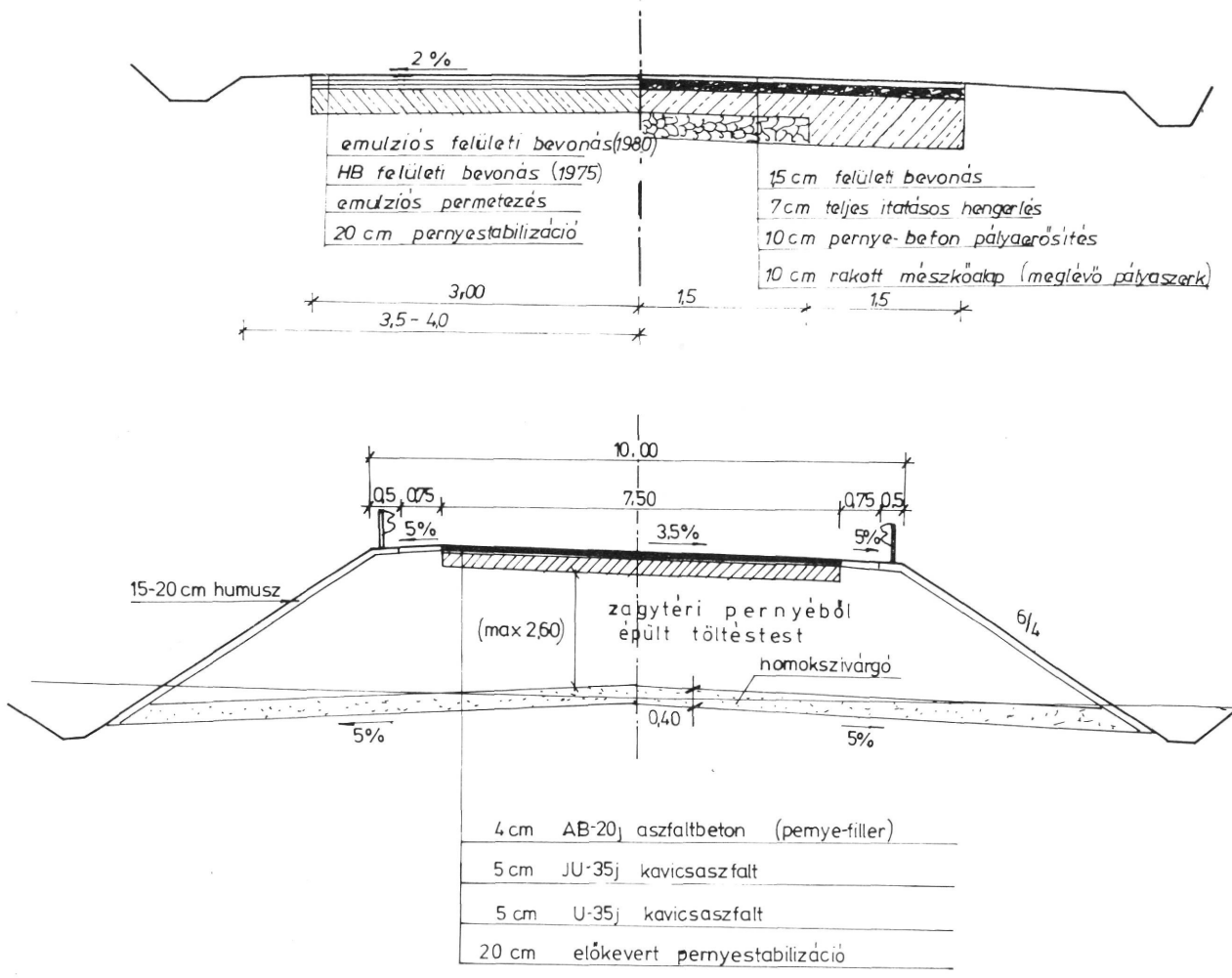
Az elért eredményeket és a kidolgozott technológiát kiadványokban, rendezvényeken, valamint konferenciákon ismertették és így 1978. évtől az ország más területein is elkezdhették a kidolgozott technológia alkalmazását.

Az Igazgatóság munkatársai napjainkban is tovább folytatják újabb laboratóriumi kísérletek elvégzésével és kísérleti szakaszok kivitelezésével a pernyebeton technológia fejlesztését és újabb alkalmazási területek megteremtését.

E kísérletek eredményeként az útburkolatalapok felhasználási területén kívül a pernye felhasználásra került még gyenge útpályaszerkezetek megerősítésére, töltésépítésre, valamint az aszfaltkeverék előállításánál is filleranyagként, mészkőliszt helyett.

Szakaszos útőrök hajnalban ellenőrizték útszakaszaikat és körzetenként jelentést tettek a szakasztechnikusi irodába, azután került a jelentés a Kirendeltségre, majd az Igazgatóság Központjába.

Ahogy ezek az információs rendszerek nem voltak gyorsak, kielégítőek, úgy az utak tisztítására sem voltak meg a megfelelő hatékony eszközök. Az egy hómaró mellett 3—4 motoros és 20 lóvontatású fa hóekével tisztították az utakat.



A pernyebetonnal épült burkolatok keresztmetszete

Téli üzemeltetés

Az 1960-as évek elején az Esztergomi Kirendeltség megalakulásakor még nem lehetett a téli munkákat szervezett téli útfenntartásnak nevezni. Nem voltak meg az anyagi, technikai feltételei és a forgalmi terhelés sem volt olyan nagymértékű közútjainkon, mint napjainkban.

A síkosság csökkentésére salakot szórtak a főutakon tehergépkocsival, az alsóbbrendű utak emelkedőiben pedig a szakaszos útőrök végeztek előrekészített útmenti salakrakatokból szórást.

Ebben az időszakban a nagyobb hóesés miatt keletkezett jégbordákon nagyon lelassult a közlekedés.

Nagyobb előrelépés ezen a területen a 60-as évek végén következett be. Nőtt a hóeltakarító gépek száma, minőségük javult. Modern híradó eszközöket telepítettek (URH) nemcsak stabil, hanem fontos gépekbe mobil állomásként is.

Az egész szervezet időközben átalakult és megteremtődtek az iparági irányelv alapján a szervezett téli útfenntartás alapjai, melyet természetesen a megnövekedett közúti forgalom is igényelt.

TÉLI ÚTFENNTARTÁSI GÉPEK (db)

	1963	1970	1980
Hómaró	1	3	7
Motoros hóeke			
kétszárnyú ekével	3	8	15
egyszárnyú ekével	1	2	21
sószóró	—	—	15

A főutak és nagyobb forgalmú összekötő utak szórása „őrjáratos" rendszerben történik.

A kisebb forgalmú utakon pedig „rayonos" rendszerű a védekezés. Az őrjáratos utak hossza 419 km, a rayonos utaké pedig 382 km. A forgalmasabb útszakaszokon sóval történik a szórás, kisebb forgalmú utakon pedig érdesítő anyagot szórnak ki.

Az igazgatóság jármű- és gépállományának alakulása

A felszabadulás utáni években az útfenntartásra még nem álltak rendelkezésre gépek, hanem talicskás kézi módszerrel javították az útőrök a szakaszaikat, előre kiszállított kavicsprizmákból.

Az 1950-es évek második felétől megindult egy úgynevezett kisgépesítési folyamat az útfenntartás munkáira. Ekkor már több munkafajtánál alkalmazták a kerti traktorokat.

Az ilyen gépek alkalmazásával a közutak fenntartását nem lehetett megoldani és így az 1960-as évek második felétől már nagyobb gépek és célgépek alkalmazásával kezdődött meg a mai korszerű útfenntartási géppark kifejlesztése.

A KPM Közúti Főosztálya 1975. évben egy NSZK gyártmányú aszfaltmarógépet szerzett be. A gép országos feladatokat végez, a Tatabányai KIG üzemelteti.

Rendeltetése szerint hullámos útpályákat, csúszós, hibás aszfaltrétegeket távolít el, aszfaltbontási munkát végez, nehéz fizikai munkát takarít meg.

A következő táblázat mutatja be ezen a területen végbement fejlődést:

GÉPESÍTÉS ALAKULÁSA

Gép megnevezése	1963	1970	1975	1980
Önjáró földgyalu	—	1	3	4
Masztikátor	—	—	1	1
Bitumenszóró gk.	—	3	3	3
Rakodógép	2	3	7	11
Traktor	2	10	5	4
Vibróhenger	—	—	4	7
Statikus henger	1	3	6	4
Gumihenger	—	—	—	1
Seprő és szóró gk.	—	—	5	3
Seprő és locsoló gk.	—	1	1	3
Billenős teher gk.	—	3	17	23
Fix-platós tehergk.	3 bérelt	8	8	11
Rendszámos munkagép	—	2	3	4
Pótkocsi	—	7	4	6
Motorkerékpár	2	15	6	3
Autóbusz	—	—	1	3
Hómaró	1	4	5	4
Brigádszáll. gk.	—	—	6	13
Kis tehergk.	1	8	6	7
Lakókocsi	2	4	2	2
Műhelygépkocsi	—	1	2	2
Személygépkocsi	1	5	3	4
Kerti traktor	5	—	—	—
Robot aszfaltmaró gép	—	—	—	1
A gépek értéke összesen millió Ft	—	18 922	32 427	70 615

XV. A KPM Tatabányai Közúti Igazgatóság szervezete

Az Igazgatóság létszámának alakulása

Az igazgatóság megalakulásakor létszámát részben a jogelőd Esztergomi Kirendeltség személyzetéből, másrészt külső területekről biztosította.

A létszám összetétele képzettségben és korban nem felelt meg a technikai szint elvárásainak. A fokozatosan belépő útépítési és útfenntartási célgépek, valamint az új technológiákra történő átállás szükségessé tette a dolgozók átképzését.

Az egyre magasabb szintű műszaki-gazdasági tevékenység nem nélkülözheti az Igazgatóság dolgozóinak rendszeres szakmai és politikai továbbképzését sem.

Ennek érdekében az elmúlt 5 évben a gépkezelők részére több célú univerzális képzést szerveztünk.

Az Igazgatóság munkásállományának képzettség és szakképzettség szerinti alakulása:

év	útőr	gk.-vezető	könnyű-, nehéz-gépkez.	ép. ip. munkás	szakm. képesítéssel	betanított m.
1963.	161	4	7	14	2	1
1970.	94	32	17	37	19	5
1975.	—	58	34	57	28	18
1980.	—	62	38	44	96	17

Iskolai végzettség szerinti megoszlás

	1970	1975	1980
nyolc általános alatt	136	57	49
nyolc általános	64	111	96
középfokú	30	68	105
főiskola	1	3	8
egyetem	5	8	12
politikai			
alapfokú	4	6	12
középfokú	5	11	20
felsőfokú	—	1	4

Az Igazgatóság teljes létszáma jelenleg 310 fő, ebből fizikai 230, nem fizikai 80 fő.

Munkásellátás, szociális körülmények

Az 1963. évben alapított Esztergomi Szakaszmérnökség három bérelt helyiségben működött. A szakaszmérnökséghez tartozott az esztergomi, nagyigmándi, kisbéri szakasztechnikusi körzet egy-egy bérelt helyiséggel, a tatai szakasztechnikusi körzet pedig egy elavult felvonulási épületben működött. Dolgozóik főképpen szakaszos útőrökből tevődtek össze, akik megkapták az előírt ruházatot, szerszámot és kerékpárral járták be szakaszaikat. Az útmesterek egy része ugyancsak kerékpárral közlekedett, a többi pedig motorkerékpárral. Változás e mostoha feltételekben az 1960-as évek második felében következett be, amikor már a szakaszmérnökség kirendeltséggé fejlődött.

Esztergomban a már meglevő épületet a kirendeltség átvette, Tatán új üzemmérnökségi épület épült, ahol már szociális létesítményeket is biztosítottak. 1967. évben a kirendeltség Tatabányára költözött és megkezdték a központi székház átalakítását egy BM-től átvett épületben.

Ezen időszak alatt még egyáltalán nem volt megfelelő műhely a központi telepen és a szerelők még télen is a szabadban szerelték a gépkocsikat és gépeket.

Az Igazgatóság megalakítása után rövidesen elkészült a központi javítóműhely, majd megépült a Kisbéri Üzemmérnökség épülete.

Jelenleg a szociális ellátás keretein belül biztosítva van a fürdő-öltöző és az egyszeri meleg étkeztetés. Az utóbbi időben sikerült dolgozóink üdülési igényeit is kielégíteni.

Társadalmi szervek

Abban az időben, amikor a Kirendeltség székhelye Esztergomban volt a párttagok — akiknek száma ekkor 8—10 fő volt — a lakóhelyükön levő alapszervezetekben tevékenykedtek.

1967-ben lett a Kirendeltség székhelye Tatabánya és ekkor alakult meg a pártcsoport 10 fővel. Irányítását a Győri Közúti Igazgatóság Pártalapszervezete látta el. Ez a gyakorlat sok ellentmondást vetett fel.

A Tatabányai Városi Pártbizottság kezdeményezésére 1969. végén megalakult az önálló pártalapszervezet. 1971. év végére az alapszervezet létszáma 18 főre nőtt.

Az alapszervezet tevékenységében, a tervszerű munka végzésében lényeges változást az 1976-os vezetőségválasztás hozott. Ettől az időponttól az átlaglétszám 26—30 főben stabilizálódott, és ekkor 5 fős pártvezetőség vette kezébe az alapszervezet irányítását.

Azóta lényegében azonos összetételű pártvezetőség dolgozik napjainkig, ami biztosítéka az aktív, tervszerű és folyamatos tevékenységnek.

A Szakszervezeti Bizottság 1969. évben alakult meg. Azóta a szervezeti életben is folyamatos fejlődésről lehet számot adni.

Jelenleg az összes dolgozó tagja a szakszervezetnek. A szakszervezetnek nagy szerepe van a munkaszervezés segítésében, a szocialista brigádok megalakulásában és fejlődésében.

Szocialista brigádok	1971	1975	1980
száma	4	8	11
létszáma	46	114	118

A párt- és szakszervezet együttműködve végzi a dolgozók politikai oktatását. Az aktivisták sokat tesznek a mozgalmi élet szervezésén kívül a dolgozók pihenéséért és üdültetéséért.

Az Igazgatóság KISZ-alapszervezete 1970-ben alakult. Az alakuló létszám 21 fő volt, jelenleg 34 fő.

Az alapszervezet tevékenysége, illetve munkája szorosan kapcsolódik az Igazgatóság egyéb politikai és társadalmi szerveinek akcióprogramjához. Ezt a szoros együttműködést biztosítja az is, hogy az alapszervezetből 26 fő szocialista brigádtag, 2 fő az MSZMP és 2 fő a Szakszervezeti bizottság tagja.

XVI. Az Igazgatóság szakmai kapcsolatai

A megalakulást követően az Igazgatóság fokozatosan bekapcsolódott a megyében működő társadalmi, szakmai és tudományos szervezetek tevékenységébe. Így részt veszünk az MTESZ, a KTE, az MKBT és a Járási, Városi KBT-k, valamint az MHSZ munkájában.

Az ilyen irányú kapcsolatait nemzetközi vonatkozásban is kialakította. Gyümölcsöző szakmai együttműködés és egyre fejlődő baráti viszony alakult ki a határmenti Csehszlovák útfenntartó szervezettel, az OSC Komárnóval.

Évente többször munkahelylátogatással és egyéb szakmai program szervezésével cseréljük ki tapasztalatainkat, segítjük egymás munkáját.

A Közlekedésbiztonsági Tanács

Hazánkban a közúti közlekedés erőteljes fejlődése szükségessé tette és teszi, hogy különböző országos és megyei közlekedéssel foglalkozó szervek, intézmények hatékonyan dolgozzanak a közlekedésbiztonság javítása érdekében. A Minisztertanács 2024/1972. sz. határozata alapján megalakult Országos Közlekedésbiztonsági Tanács egyik ilyen társadalmi szerv, melynek alapvető feladata a balesetmegelőző tevékenység széles körű művelése.

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács megyei, járási és városi szervekre tagozódik. Igazgatóságunk dolgozói tagjai ezeknek a szervezeteknek, és aktívan részt vállalnak munkájában.

A Komárom megyei Közlekedésbiztonsági Tanács legfontosabb feladata a balesetmegelőzési, ismeretterjesztő és propaganda munka összefogása, koordinálása. Figyelemmel kíséri a gépjárművezető-képzés, illetve továbbképzések alakulását. Ennek érdekében kutatja, keresi azokat a megoldásokat, amelyek a képzés színvonalát emelik.

A testület támogatást és segítséget nyújt az utak, pályák, illetve a forgalom rendjének kialakításához. Figyelemmel kíséri a közlekedésben részt vevő járművek műszaki állapotát. A széles társadalmi összefogásra épülő és nagy tömegeket mozgósító testület a megye társadalmi, gazdasági szerveivel együttműködve azon munkálkodik, hogy a közlekedési morál javuljon, s a közlekedés biztonsága egyre jobb legyen.

A Közlekedéstudományi Egyesület

1975. évtől működik a Közúti Igazgatóságnál az MTESZ keretén belül a KTE Területi Szervezetének Közúti Szakcsoportja 30 fővel. A szakcsoportban lendületes tudományos munka folyik. Tagjaink előadásokon és filmvetítéseken számolnak be hazai és külföldi tanulmányútjaikról, tudományos tevékenységükről.

A pernye útépítési hasznosítása témában fontos technológiai fejlesztésen dolgoznak, melynél országos viszonylatban is szép eredményeket értek már el.

Az utóbbi időben évenként konferenciát rendeznek, ahol elért eredményeiket széles körűen ismertették.

MHSZ Honvédelmi Klub

1977 óta működik Igazgatóságunknál az MHSZ Honvédelmi Klub, melynek 68 tagja van.

Megalakulása óta szervezi az Igazgatóság dolgozóinak honvédelmi tömegsportját. Tagjai állandó résztvevői a városi, megyei és országos szervezésű tartalékos honvédelmi és lövészversenyeknek. A klub az 1980. évi munkája alapján elnyerte a Megye Legjobb Tartalékos Honvédelmi Klubja címet.

A megye állami úthálózatának fejlesztési irányelvei

Komárom megye kedvező földrajzi és geológiai viszonyai, a Dunánál rendelkezésre álló víz, a tatai és dorogi szénamedence energiaforrásai tették lehetővé az itteni építőanyagipar kialakulását. Fontos közlekedési vonalak haladnak át a megye területén. Az E—5-ös, illetve E—60-as sz. út a Kárpát-medence és a Balkán területeit köti össze Bécsen át Nyugat-Európával.

Az E—15 és E—16-os utak az NDK, Csehszlovákia és Lengyelország felől Pozsonyon át kapcsolják ide a tranzit forgalmat. Igen jelentékeny emellett a komáromi közúti hídon átmenő nemzetközi forgalom is.

Hasonló jelentősége van a Budapest—Bécs-i vasúti fővonalnak és a Komáromnál csatlakozó, Pozsony, Prága és Varsó felé irányuló vasúti forgalomnak és ezek közúti kapcsolatainak.

A megye egyedüli hatalmas víziútja a Duna, mely a 168 km hosszú Európa-csatorna építésével és a Rajnával 3500 km hosszú transzkontinentális úttá fog fejlődni. Növelni fogja távlati jelentőségét a tervezés alatt álló Duna—Elba és Duna—Odera csatorna.

Így Komárom megye a jövő egyik legnagyobb víziútjának középpontjába kerül. A megyei Duna-szakasz jelentőségét fogja emelni még a Bős—Nagymaros-i duzzasztó rendszer azzal, hogy több ponton fognak kialakulni a jelenleginél jobb kikötőépítési lehetőségek.

Az eddiginél még nagyobb ütemben fejlődő tranzit forgalom számára az E—5, illetve E—60 jelű autópálya teljes kiépítése válik esedékessé, már a VI. ötéves tervben a megyén átvonuló teljes hosszán. Csomópontjai kialakításánál, a dunai víziúthoz irányuló jó kapcsolatokat kell biztosítani Gönyű, Komárom és Almásfüzitő felé.

A főúthálózatnak az ipartelepek egymás közötti, a megyeszékhelyek Budapesttel és a dunai víziúttal való jó összeköttetést kell szolgálni. Így elsősorban a 10. számú út jelentőségét kell kiemelni. Az útnak a Budapest—Almásfüzitő-i szakaszát új nyomra kell áthelyezni úgy, hogy az út és a vízi út közötti kapcsolatokat legjobban szolgálja. Eközben már figyelembe kell venni új kikötők csatlakozásait is. Szükséges a 10. sz. út meghosszabbítása Almásfüzitőn túl úgy, hogy az autópálya és a 13. számú út csomópontjához csatlakozzon.

A Székesfehérvár térségében levő iparvidék és a bauxitbányászatnak a dunai víziúthoz kapcsolása érdekében a Mór—Kisbér—Nagyigmánd M—1 autópálya — Komárom útvonalat kell gyorsforgalmú szintre kiépíteni.

Az ipartelepek, valamint a megyeszékhely és Esztergom közötti jobb összeköttetést kell kialakítani egy Tatabánya—Dorog között részben új nyomon kiépítendő úttal.

Az alsóbbrendű úthálózatnak a településfejlesztési tervben kijelölt felső, közép, és kiemelt alsófokú központokba környezetükből irányuló forgalom számára jobb megközelítést kell biztosítani. Ilyen feladat Tatabánya, Tata, Esztergom, Komárom, Oroszlány, Kisbér, Nyergesújfalu, Ács és Tokod körzetében jelentkezik. A központba vezető utak kiszélesítésével, az utak jellemzőinek javításával kell azok megfelelőségét növelni.

Az állami kezelésben levő, de eddig még ki nem épített földút szakaszok útpályájának kiépítését úgy kell programba venni, hogy erre még a VI. ötéves terv alatt sor kerüljön. A munkáknál műszaki és gazdasági szempontból a pernyebeton útalapok építését kell előirányozni.

Komárom megye területén jelenleg már nincs közúttal be nem kötött község. Az eocén-programmal kapcsolatban jelentkező útigények, másrészt egyes fejlődésben levő kisebb települések bekötőút igényeit ki kell elégíteni.

Az esztergomi Duna-határhíd helyreállítására, vagy ott új híd építésére vonatkozó tanulmányok feletti döntést — a város belső forgalmának messzemenő figyelembevételével — mielőbb meg kell hozni, hogy az úthálózat fejlesztési és a városrendezési elgondolások véglegesíthetők legyenek.

Az összeállításnál felhasznált irodalom

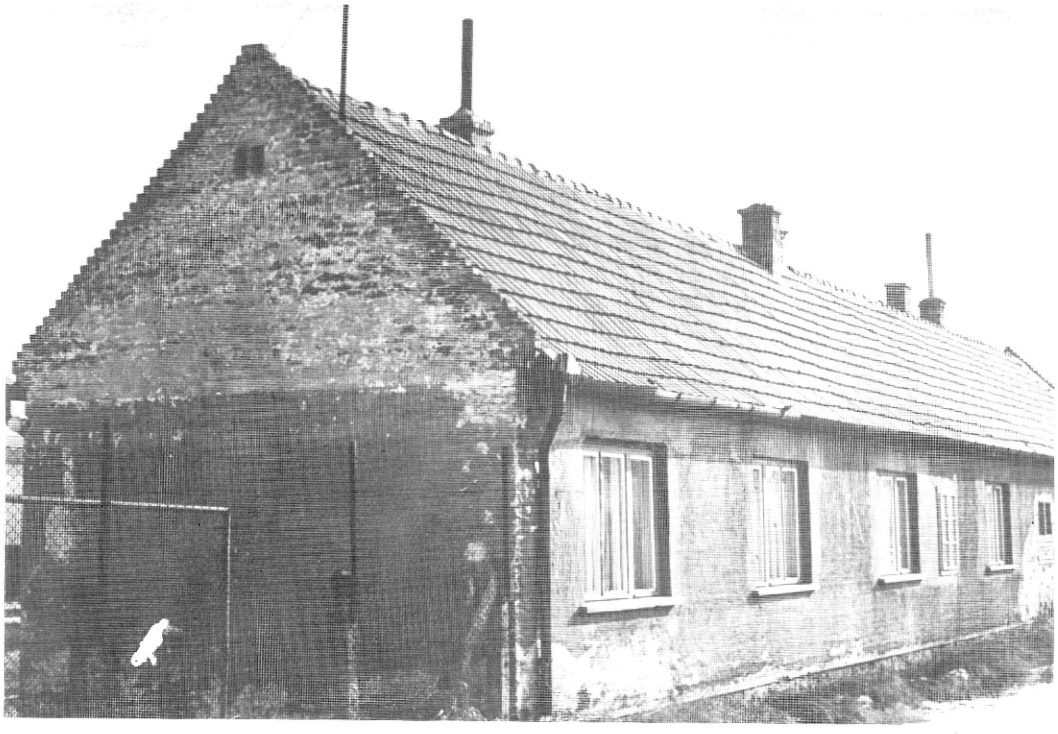
Antalffy Gyula: A honi utazás históriája. Bp., 1943.
Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Bp., 1975.
Archeológiai Értesítő: Római utak Dunántúlon. Bp., 1903.
Dr. Ábrahám Kálmán: A közúti közlekedés kézikönyve. Bp., 1978.
Dr. Baranyi József: Régi utazások Komárom vármegyében.
Bél Mátyás: Esztergom vármegyéről írt művének szemelvényes magyar fordítása (1730) Tatabánya, 1957.
Borsiczky Béla: A politikai változások befolyása a kereskedelmi utakra, a XIV—XV. században.
Dr. Csánky Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bp., 1880.
Dr. Csánky Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadik korában. Bp. 1894.
Dercsényi Dezső—Zolnai László: Esztergom. Bp., 1956.
A Dorogi Járás történeti áttekintése: 1958.
Dezsényi Miklós és Hernády Ferenc: A magyar hajózás története. Bp., 1967.
Esztergom Évlapjai, 1960.
Fekete Lajos: Az Esztergomi Szandzsák 1570. évi adóösszeírása, Bp., 1943.
Ferenczy Endre: A magyar föld népeinek története a honfoglalásig, Gondolat, 1958.
Fényes Elek: Komárom vármegye.
Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp., 1970.
Gárdonyi Albert: Felső Magyarország kereskedelmi útjai a középkorban. Bp., 1908.
Dr. Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. Századok.
Dr. Glaser Lajos: Középkori hadi utak a Dunántúlon, Bp., 1932.
Gyulai Rudolf: Adalékok megyénk római hódoltsága korából. Komárom, 1887.
Gyulai Rudolf: Komárom vármegye és város történetéhez. Komárom, 1892.
Gyulai Rudolf: Komárom vármegye és város Róbert Károly koráig való történetéhez. Komárom, 1889.
Gyulai Rudolf: Török világ Komárom megyében. Komárom, 1894.
Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Útügyi Kutató Intézet, 1960.
Horváth Árpád: Utak, hidak, vasutak. Bp., 1970.
Jankovich Lajos: Főhálózati közlekedési vonalak Észak-Dunántúlon, Bp., 1973.
Karácsony Imre: Evlia Cselebi török világutazó magyarországi utazásai 1664—1666. Bp., 1908.
Kállay Ödön: Adatok Szőny történetéhez. Kézirat, 1960.
Dr. Kerkápoly István: Vasúti földrajz és története. Bp., 1943.
Kiss István: Komárom megye múltja, jelene és jövőbeni fejlesztése. A VÁTI területrendezés című kiadványa.
Dr. Kogutowitz Károly: Dunántúl és Kisalföld írásban és képben. Szeged, 1930.
Komárom megye bemutatkozik. Bp., 1975.
Kovács Tibor: A bronzkor Magyarországon. Corvina, 1977.
Körösy László: Esztergom és környéke. Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben. Bp., 1896.
László Gyula: Vértesszőlőstől Pusztaszerig. Gondolat, 1974.
Lengyel Balázs: A törökök Magyarországon. Bp. 1978.
Magyarország vármegyéi és városai, Esztergom vármegye. Bp., 1907.
Magyarország vármegyéi és városai, Komárom vármegye. Bp., 1907.
Dr. Mihailich Győző: A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története.
Dr. Márky Sándor: Római itineráriumok Magyarországról. Földrajzi közlemények, 1962.
Magyarország története az őskortól 1526-ig. Bp., 1961.
Mócsy A.: Pannónia a korai császárság idejében. Bp., 1974.
Nagy Képes Világtörténet. Bp., 1900.
Prinz Gyula: Magyar Földrajz. Országutak. Bp., 1942.
Sinka Ferenc: Esztergom vidékének honfoglaláskori múltja.
Szamota István: Régi utazások Magyarországon és a Balkán félszigeten. 1054—1717. Bp., 1891.
Dr. Széchy Károly: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése. Bp., 1948.
Szeghalmy Gyula: Dunántúli vármegyék. Bp., 1937.
Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos úthálózat 25 éves fejlődéséről (1945—1970). KÖTUKI 1972.
Tatabánya története. Helytörténeti tanulmányok. 1972.
Technikai fejlődésünk története. A Magyar Mérnök és Építész Egylet kiadványa. Bp., 1928.
Ujhelyi Géza: A magyar vasútügy története. Bp., 1910.
Ürögdi György: Hogyan utaztak a régi rómaiak. Panoráma, 1979.
Várnai Dezső: Római kori kereskedelmi és hadi utak Pannóniában.
Műemlékvédelem, 1974.
Felhasznált archívumi anyagok:
Honvédelmi Térképtár térképanyaga.
A Komárom megyei Levéltárból: Esztergom vármegye közgyűléseinek jegyzőkönyvei 1810—1840.
A Közlekedési Múzeum archívumának térképanyaga.
Az Országos Levéltár tervtára.

Képes melléklet

Úttörténelmi emlék Komáromban

Veszprémvarsányi megyehatár kő és tábla

A Tatai Üzemmérnökség régi épülete



A Tatai Üzemmérnökség új épülete

A Kisbéri Üzemmérnökség régi épülete

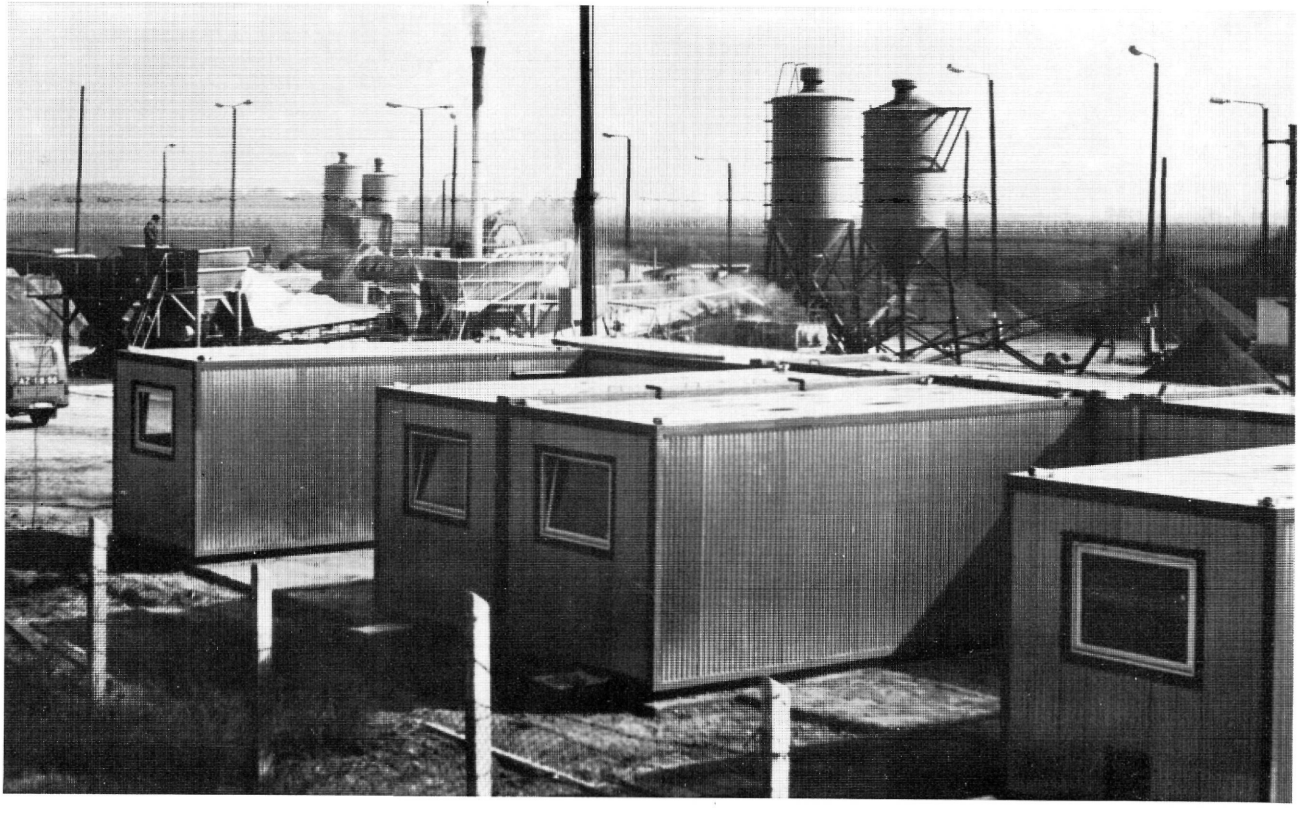
A Kisbéri Üzemmérnökség új épülete

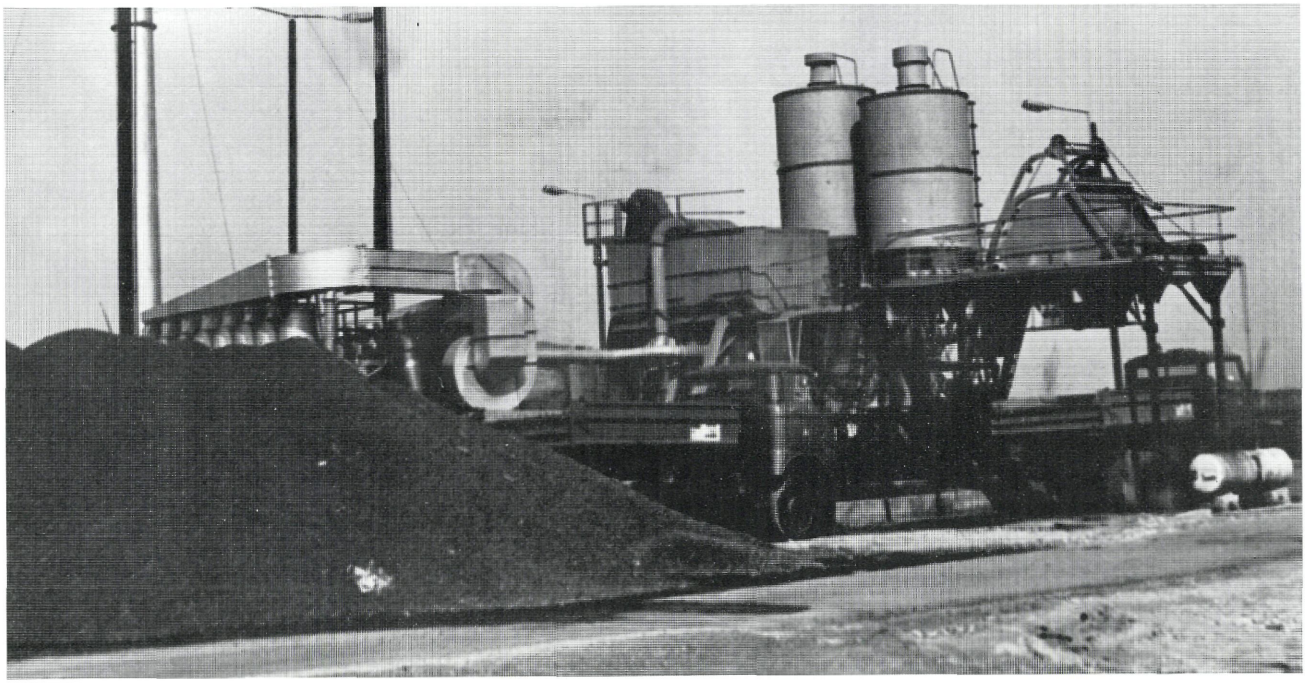
Az Esztergomi Uzemmérnökség
(1969-ig megyei kirendeltség) épülete

A KPM Közúti Igazgatóság székháza

A KPM Közúti Igazgatóság Fényes-fürdői üdülője Tatán

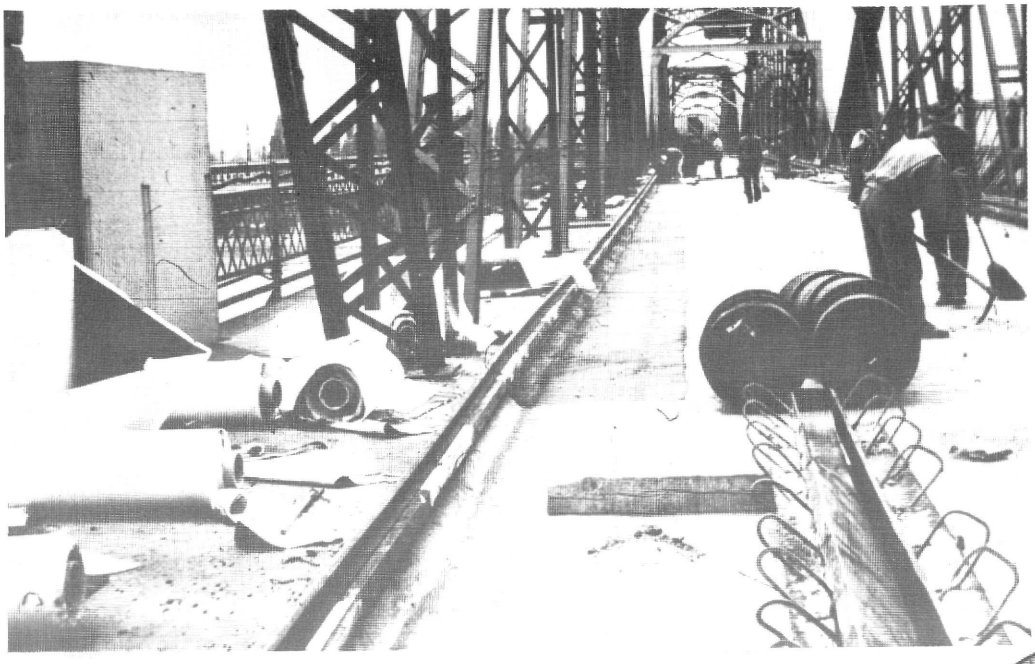
Mocsai keverőtelep



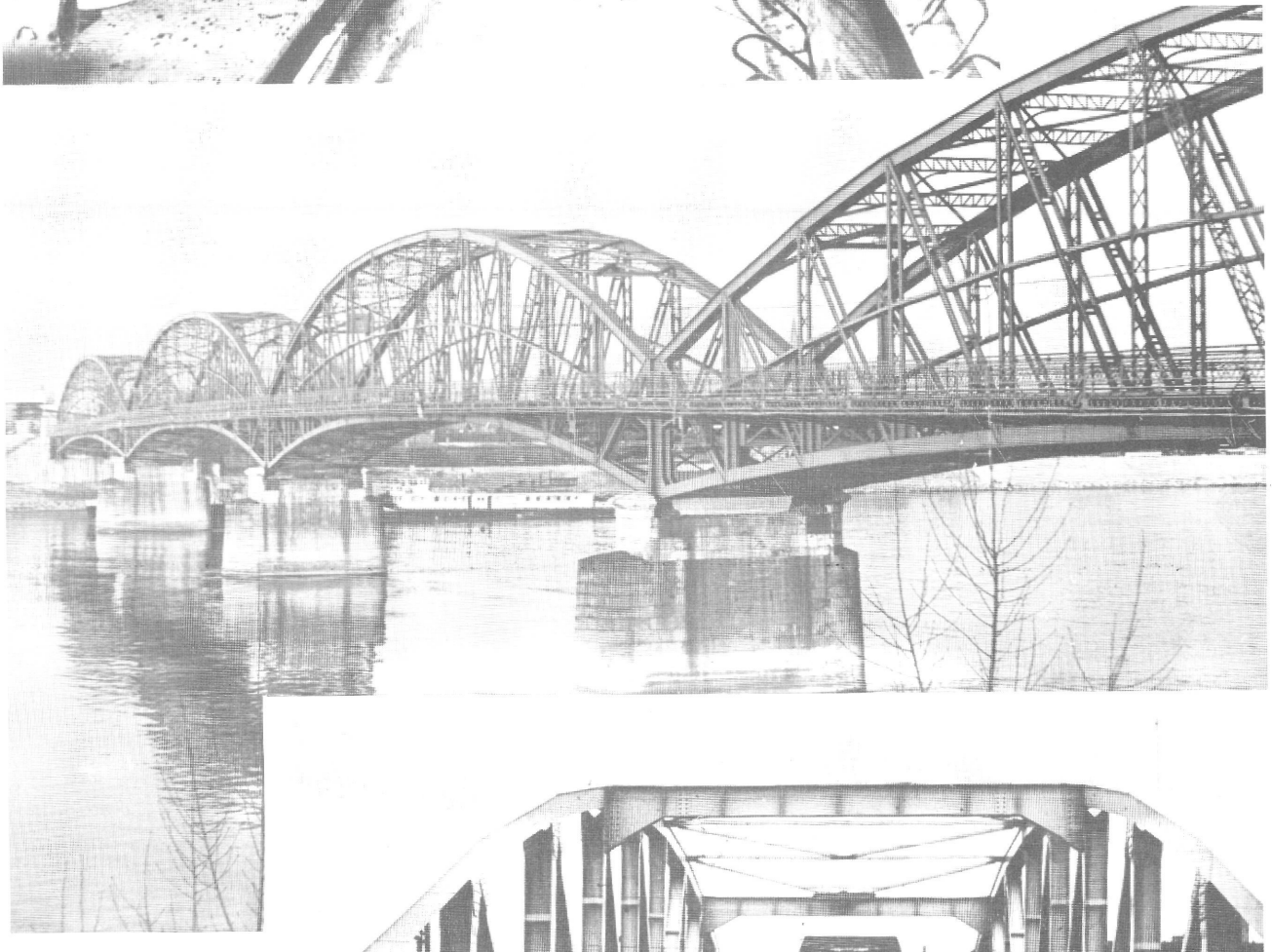


„C–25" szakaszos üzemű aszfaltkeverő gép
a mocsai telepen

Folyamatos üzemű keverőgép a mocsai telepen



Komáromi Duna-híd



Komáromi Duna-híd
és közúti felüljáró
felújítási munkái

Műtárgy-fenntartás

Dilatációs elemek cseréje
a tatabányai
közúti felüljárón

Új burkolat építése
a tatabányai
közúti felüljárón

Aszfaltszőnyeg épitése kézi erővel

Burkolatjavitás öntött aszfalttal

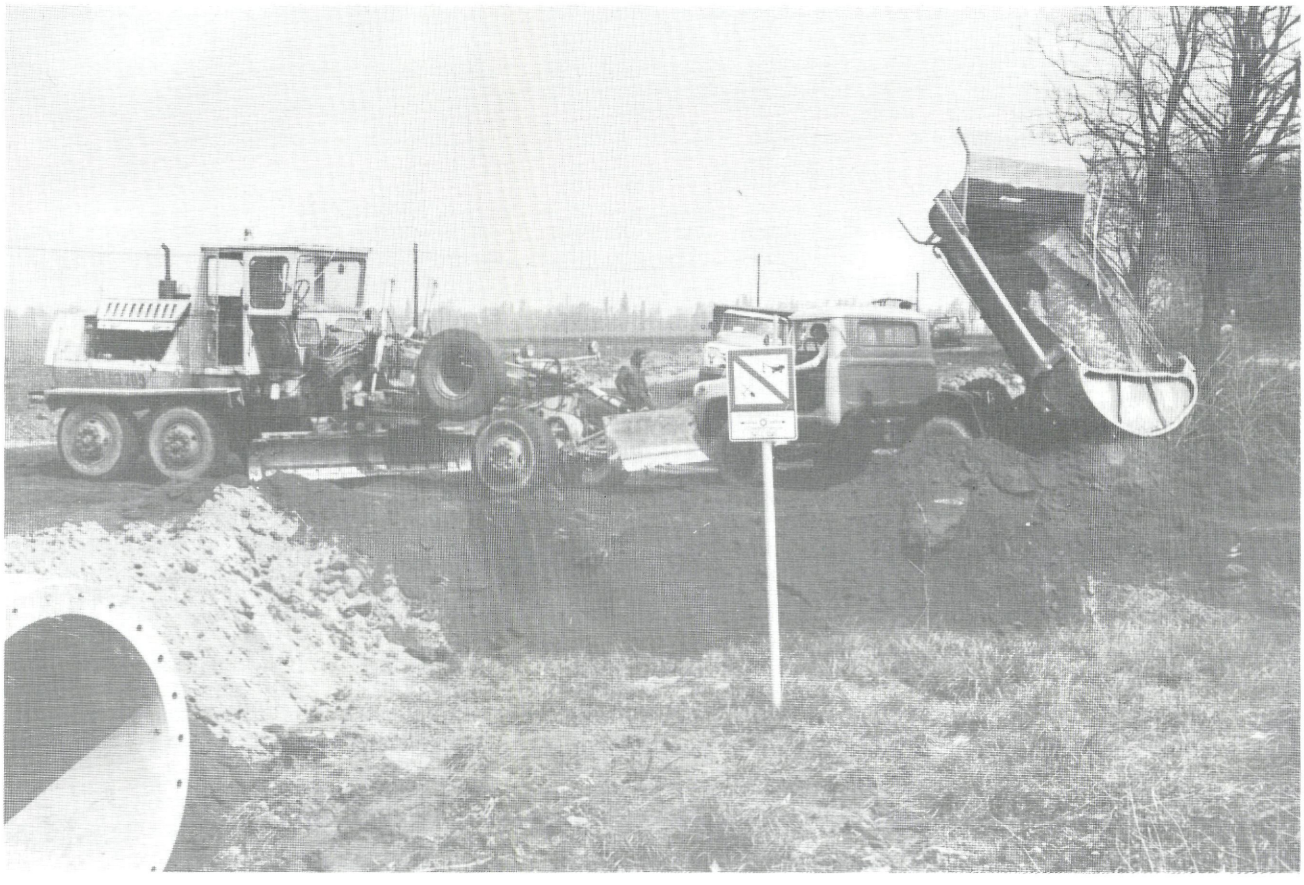
Burkolatjavítás öntött aszfalttal

Aszfaltszőnyeg építése
RAB–25 terítőládával

Itatásos hengerlés építése pernye-mész kötőanyagú soványbetonnal készült szélesítésen

Pályaerősítés készítése pernye-mész kötőanyagú soványbetonnal

Útépítés pernye-mész kötőanyagú stabilizációval



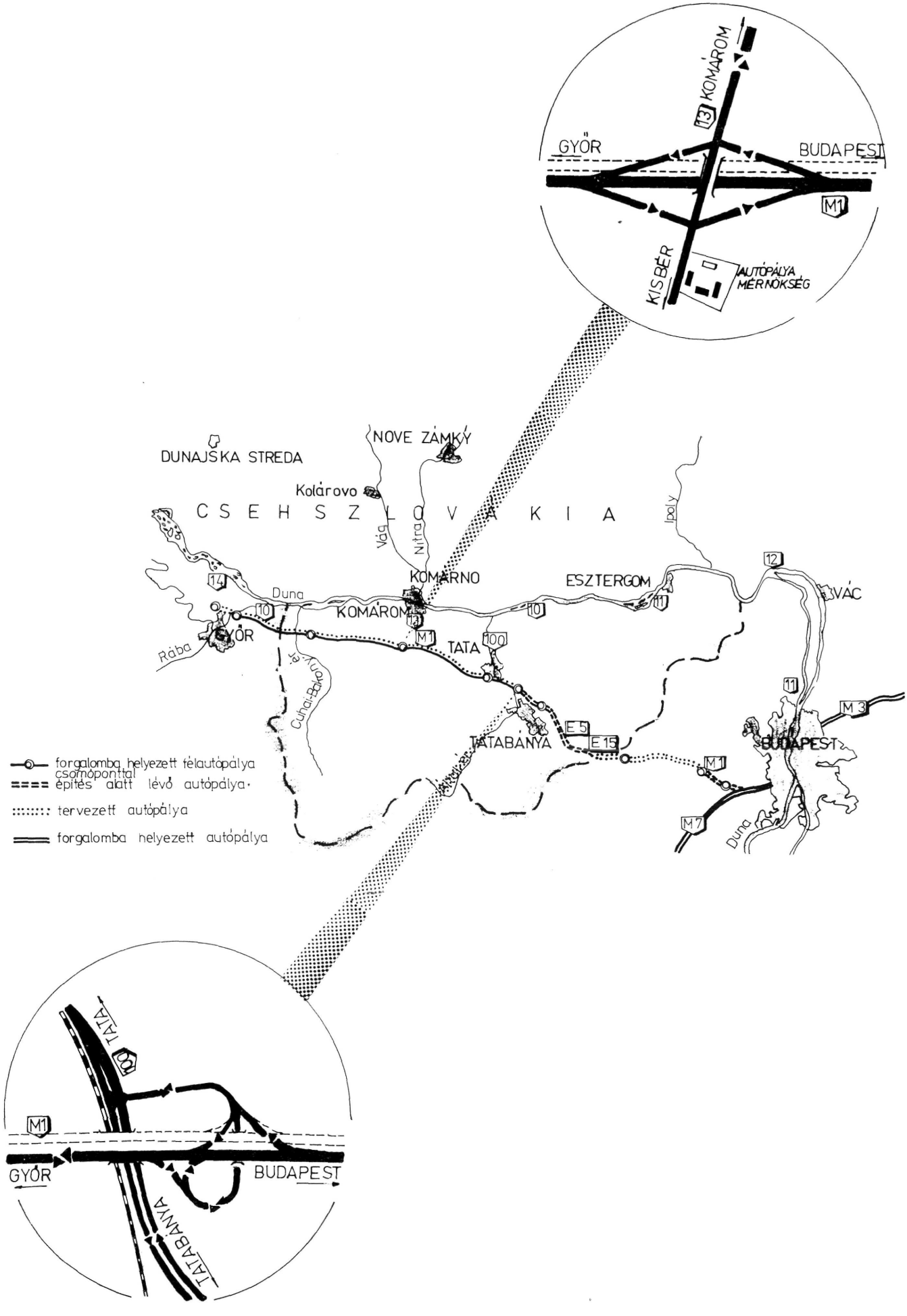
Töltésépítés zagytéri pernyéből
az Oroszlány–Bokod-i összekötőút
ívkorrekciójában

Tát–Tarján–Tatabánya-i összekötőút
korszerűsítése

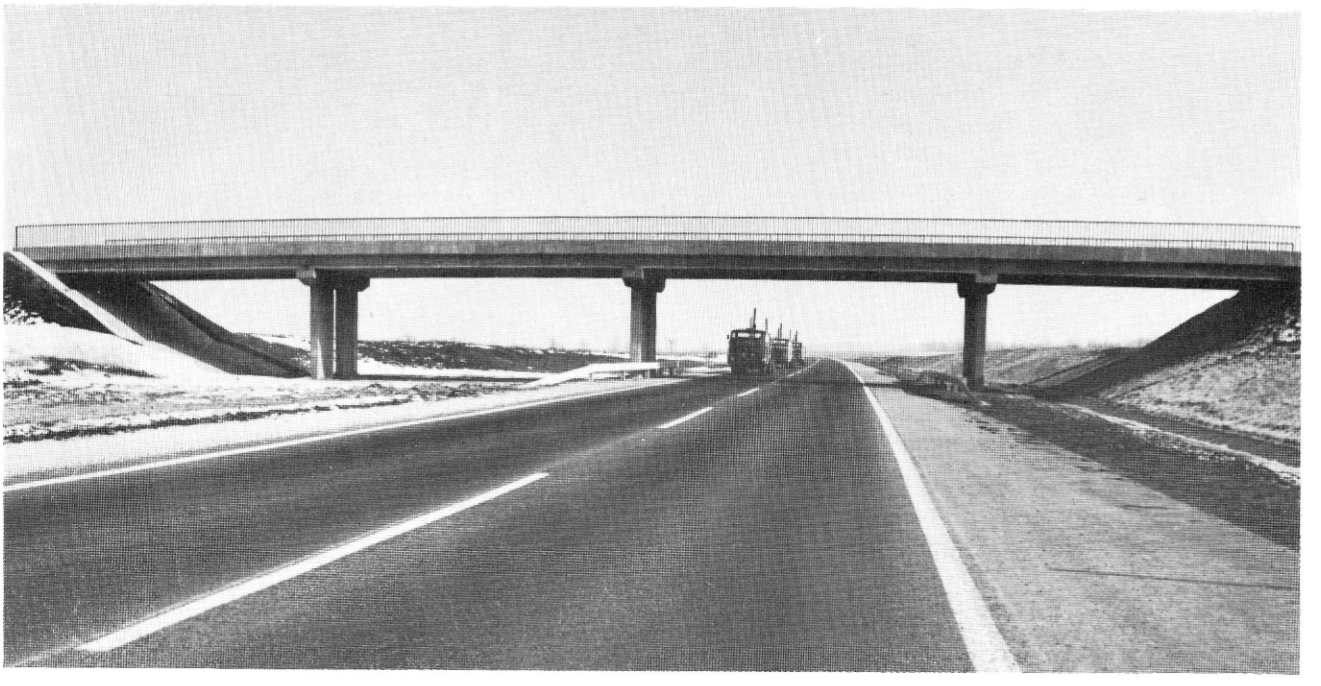
Burkolatfelület bevonása bitumenemulziós technológiával

Az elkészült érdes felület

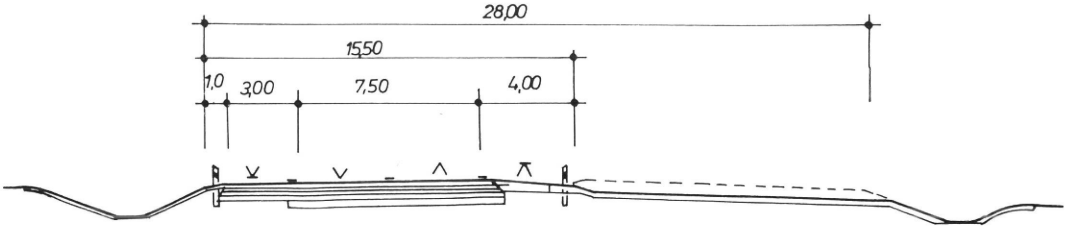
Talajstabilizáló Netlon-háló kísérleti beépítése

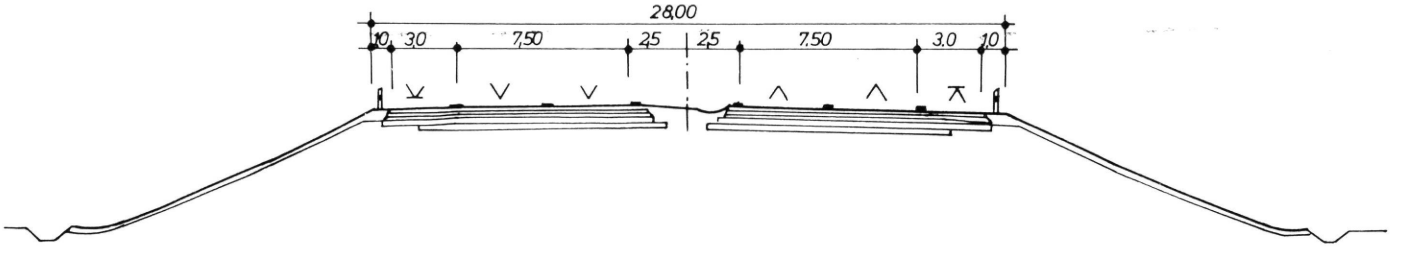

KOMÁROM
13
GYŐR
BUDAPEST
M1
KISBÉR
AUTÓPÁLYA MÉRNÖKSÉG
NOVE ZÁMKY
DUNAJSKA STREDA
Kolárovo
CSEHSZLOVÁKIA
Vág
Nitra
Ipoly
KOMÁRNO
ESZTERGOM
12
VÁC
14
Duna
10
KOMÁROM
11
GYŐR
Rába
M1
TATA
100
Cuhai-Bakony-ér
11
M3
E5
E15
TATABÁNYA
BUDAPEST
M1
M7
Duna
forgalomba helyezett félautópálya csomóponttal
építés alatt lévő autópálya
tervezett autópálya
forgalomba helyezett autópálya
TATA
100
M1
GYŐR
BUDAPEST
TATABÁNYA

M–1 autóút komáromi rombusz csomópontja



M–1 autóút és a Szőny–Kocs-i összekötő út különszintű keresztezése

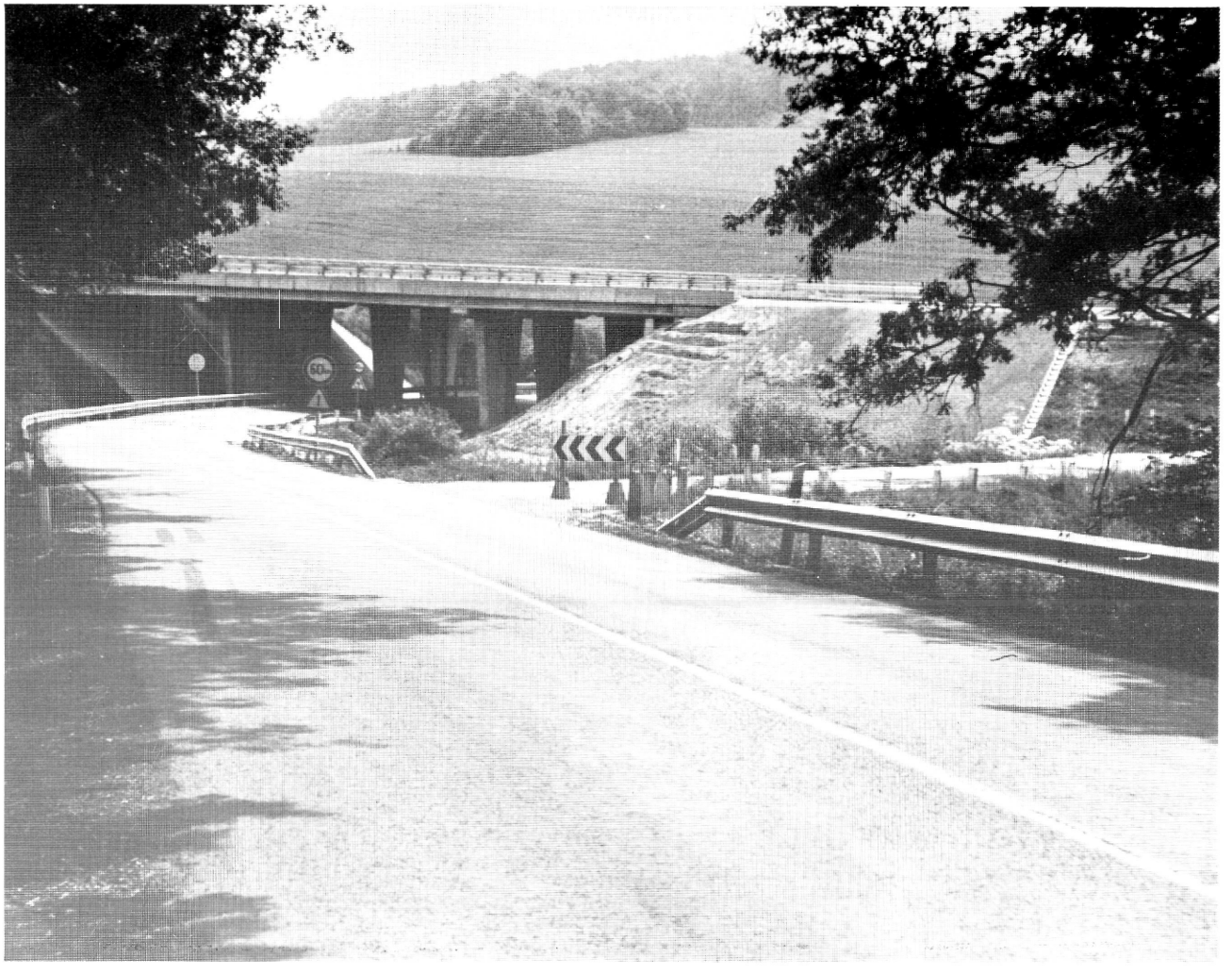




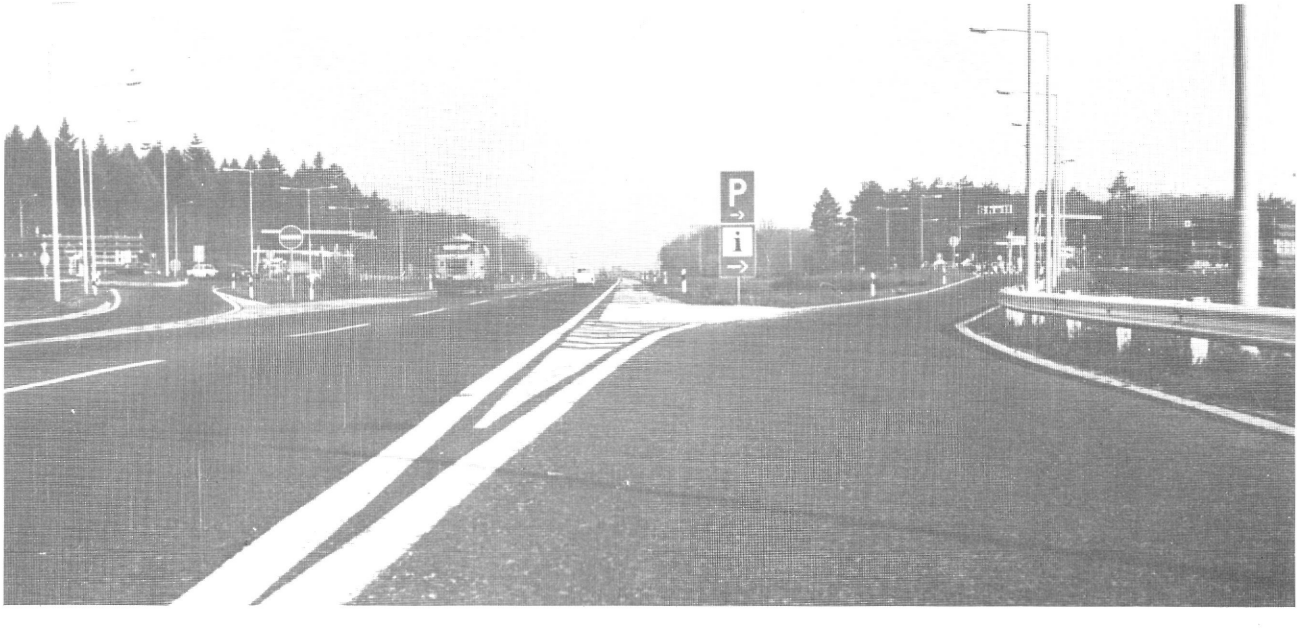
M–1 félautópálya és autópálya jellemző keresztszelvénye

M–1 autóút és 100-as számú főút Tatabánya–újvárosi különszintű csomópontja madártávlatból

M–1 autópálya különszintű keresztezése



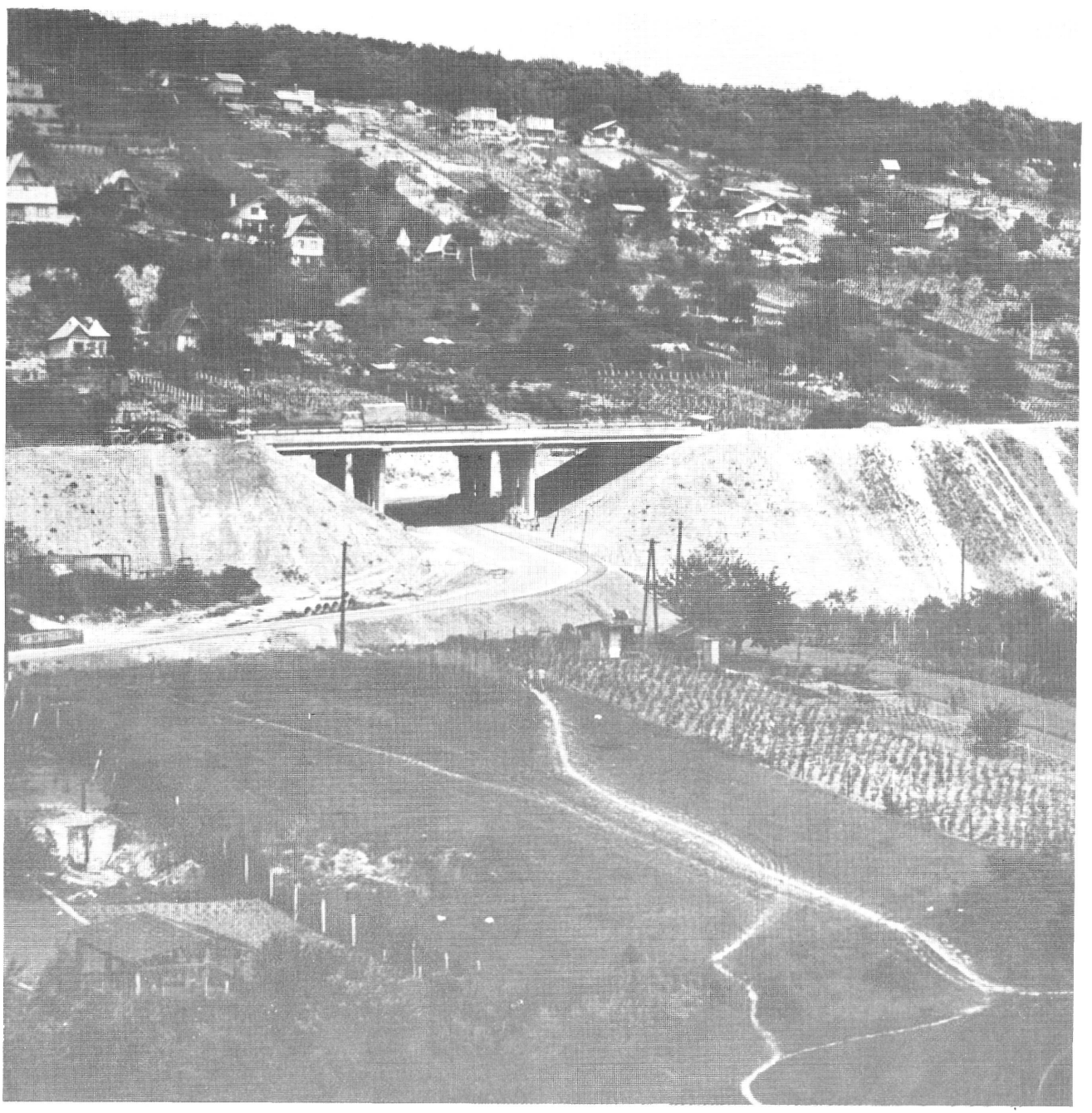
Az M–1 autóút melletti Shell üzemanyagtöltő állomás

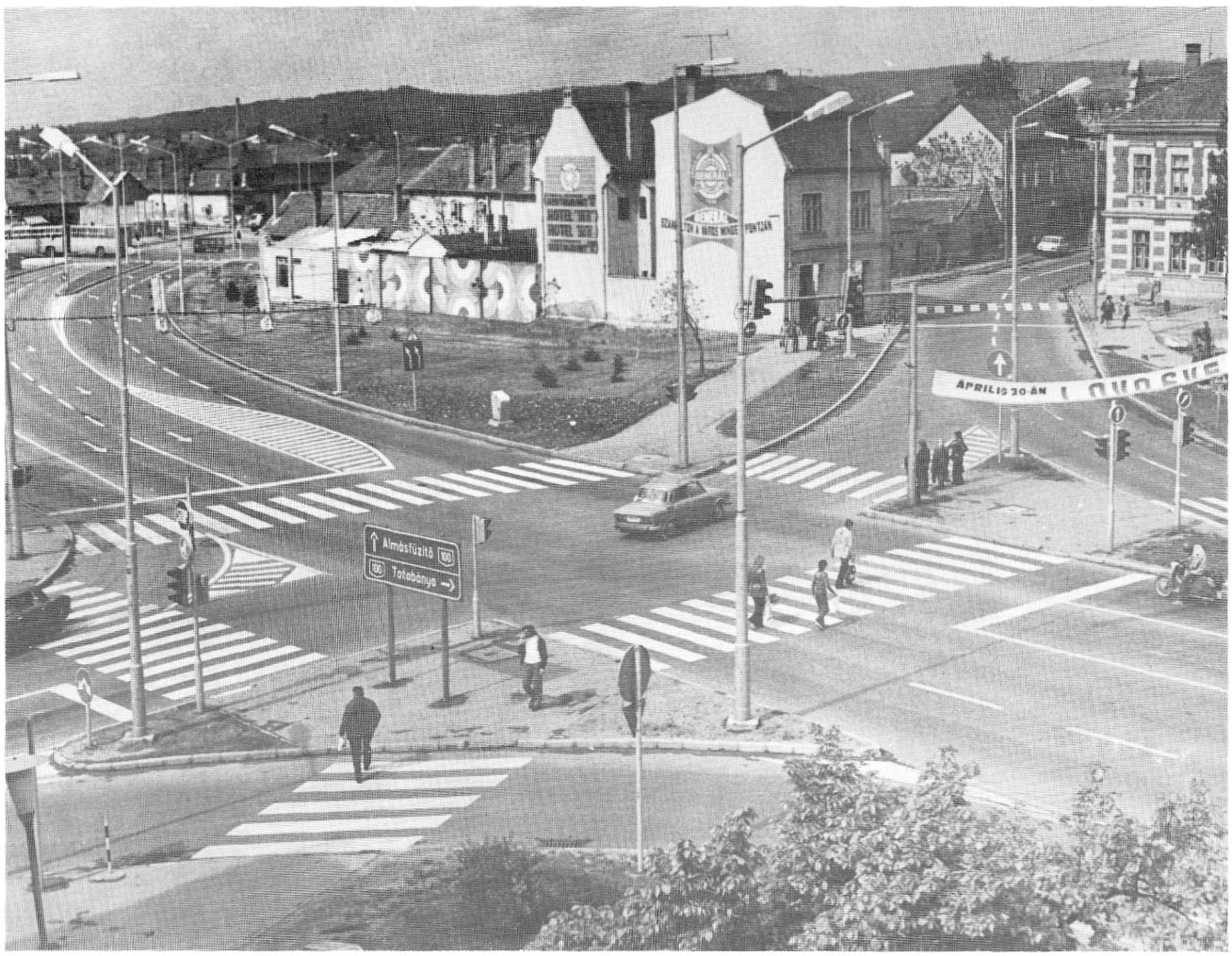


74
HID

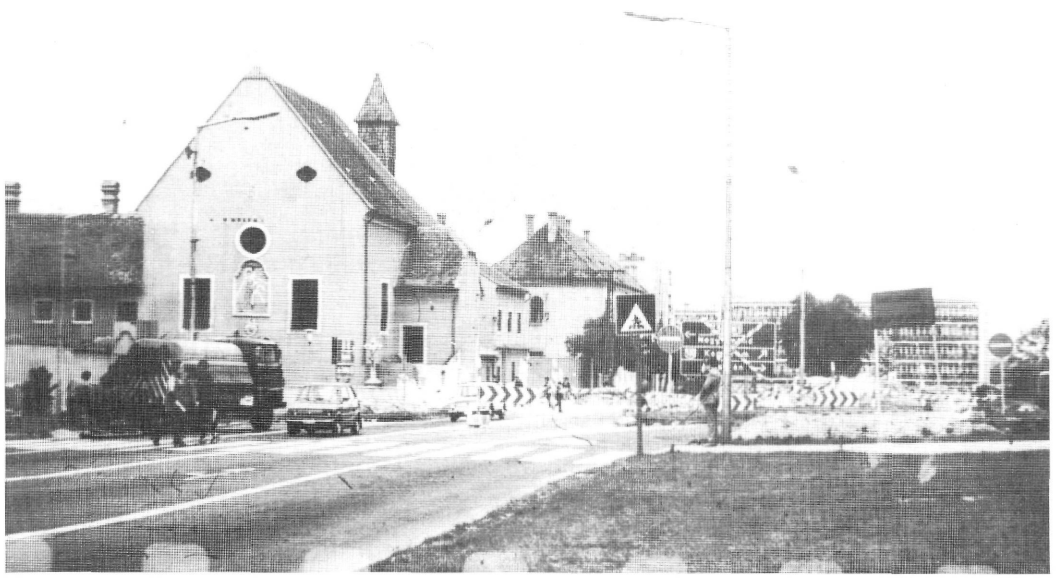
Pihenőhely az M–1 mellett

M–1 autópálya építése





Tata központjának új jelzőlámpás
forgalmi csomópontja

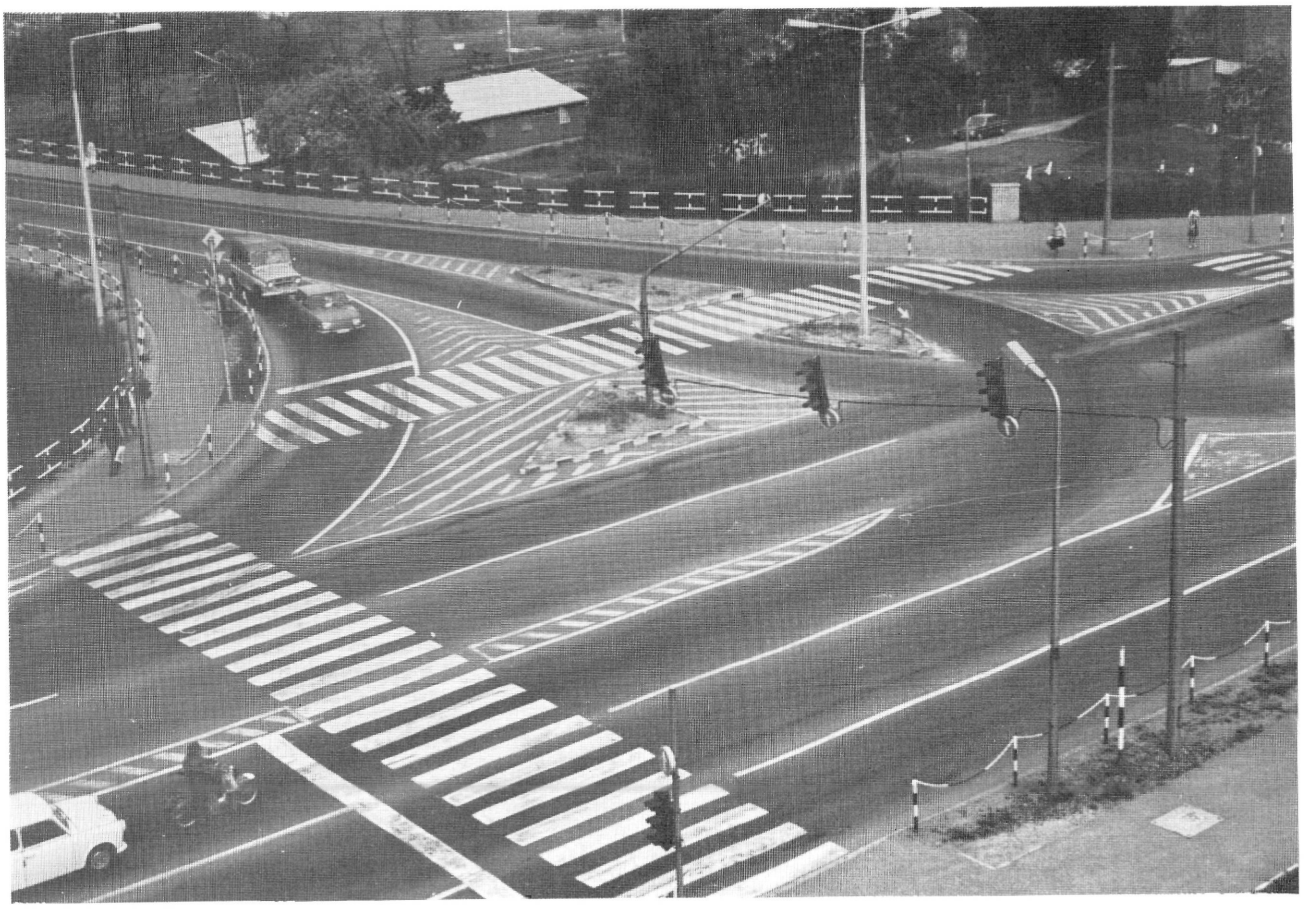


Épül Tata új főútja
(Országgyűlés téri csomópont)

Tata új főútja építés közben és átadás után

Tata átkezelési szakaszának aszfaltozása a Székesfehérvári KÉV kivitelezésében Vögele finisherrel

Tata új főútjának ünnepélyes átadása



Tatabányai jelzőlámpás forgalmi csomópont

Komáromi jelzőlámpás
forgalmi csomópont

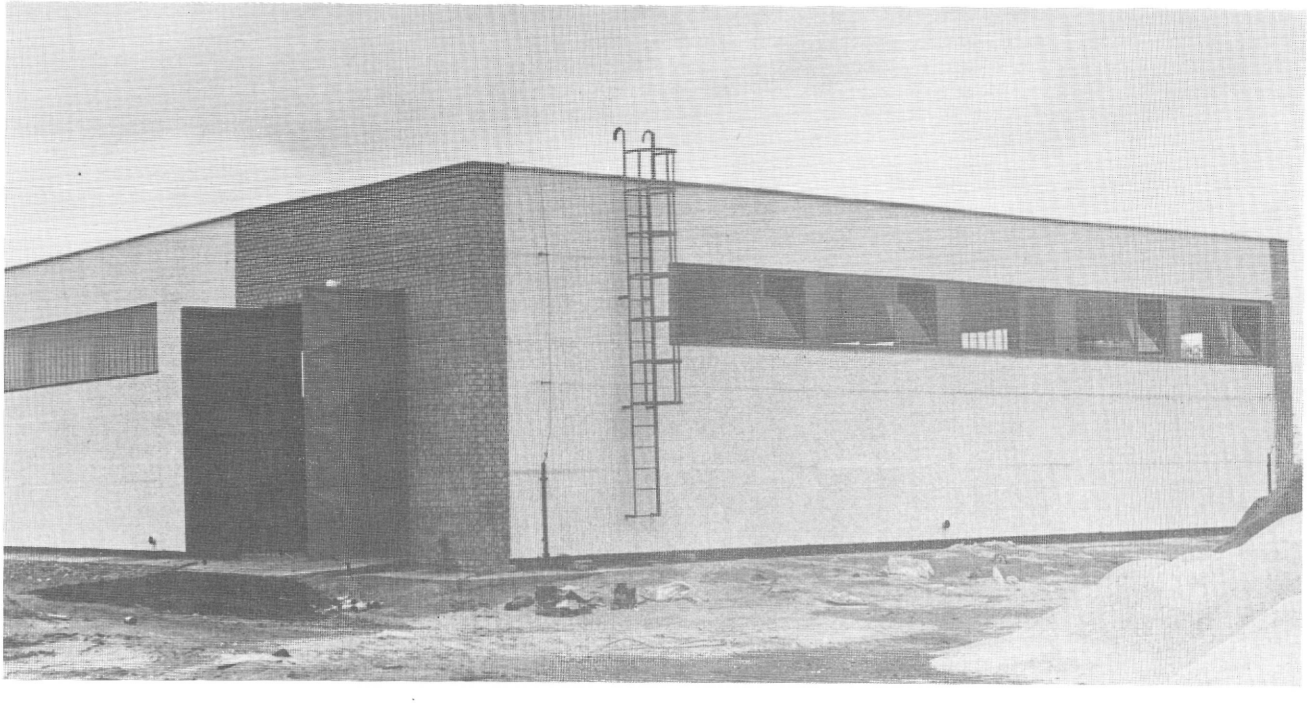
Téli gépszemle

Hócsata, hómarók munkában

Hócsata, hómarók munkában

Nyíltszíni sótárolás

Sótároló Tatán



Útburkolati jelek festése „SAVARIA–III" festőgéppel

„ROBOT" aszfaltmaró

Vegyszeres gyomirtás és úttartozékok tisztítása „Unimog"-ra szerelt célszerszámokkal

Padka kaszálása

Tengelysúlymérés

Pihenőhely a 10-es számú főúton

Búbánatvölgyi pihenőhely a 11-es számú főúton a Duna mellett

Tartalomjegyzék

9 I. A római kori úthálózat Pannóniában

11 II. A népvándorlás

13 III. A magyar államalapítás korszaka

14 IV. A középkor útvonalai és kereskedelme

16 V. A török hódoltság

18 VI. A közlekedés és az úthálózat fejlődése a szabadságharcig

24 VII. A dunai hajózás kifejlődése a XIX. sz. közepéig

25 VIII. Az ipar és a vasúthálózat kifejlődése az első világháborúig

26 IX. A mai úthálózat kialakulása

35 X. Az országos úthálózat hídépítései

36 XI. Az útügyi szervezet kialakulása 1890-től 1964-ig

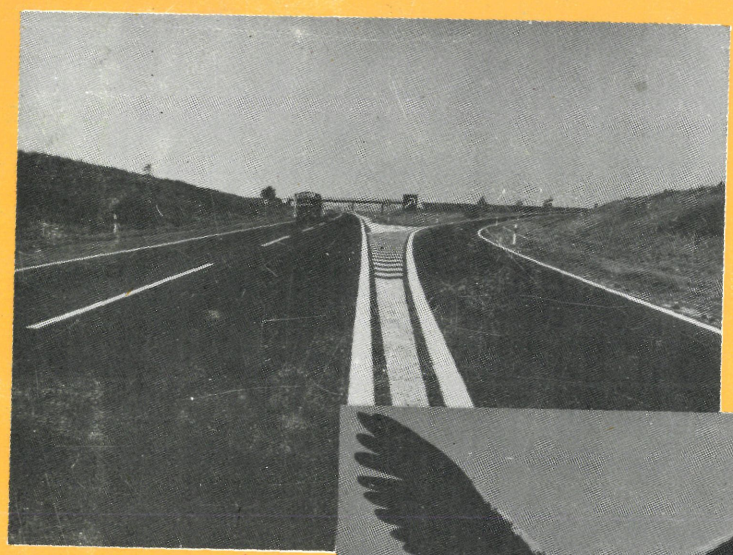
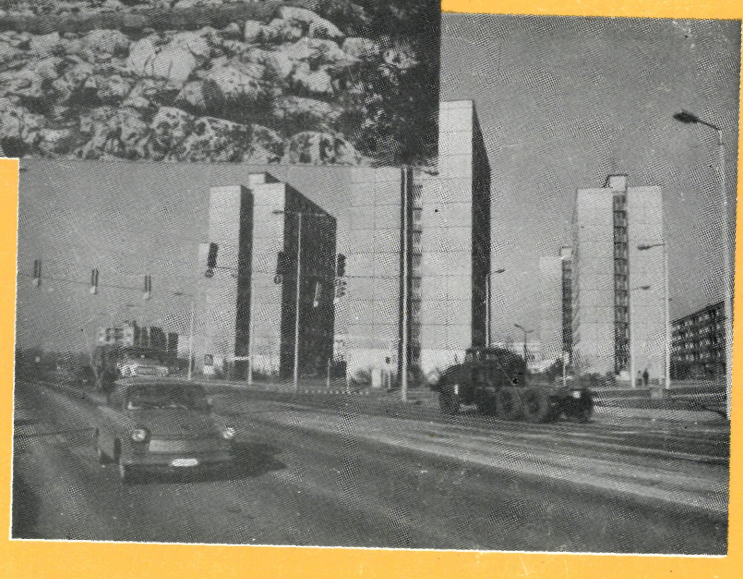
38 XII. A KPM Tatabányai Közúti Igazgatóság létrehozása és működése

40 XIII. Az országos közutak fejlesztésének újabb korszaka

46 XIV. Az országos közutak fenntartása

49 XV. A KPM Tatabányai Közúti Igazgatóság szervezete

50 XVI. Az Igazgatóság szakmai kapcsolatai

52 Az összeállításnál felhasznált irodalom

53 Képes melléklet