TEMESI FERENC

AZ ÁLLAMI KÖZÚTKEZELÉS TÖRTÉNETE BARANYA MEGYÉBEN

TEMESI FERENC

AZ ÁLLAMI KÖZÚTKEZELÉS TÖRTÉNETE BARANYA MEGYÉBEN

TEMESI FERENC

AZ ÁLLAMI KÖZÚTKEZELÉS TÖRTÉNETE BARANYA MEGYÉBEN

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

00000

KISKŐRÖS

FELELŐS KIADÓ:
BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT.
2003

© Temesi Ferenc, 2003

Készült a Baranya Megyei Állami Közútkezelő Kht. megbízásából.

Külön köszönet mindenkinek,
akik fotóikkal, dokumentumaikkal támogatták
a kiadvány létrejöttét.

Lektorálta:
Sziládi Zoltán
Szerkesztette:
Fábián Mária, Tarnóczi Lajos, Glöckler Lászlóné
Számítógépes kiadványszerkesztés:
Rubinszki Reklámstúdió
Borítóterv és typográfia:
Füzes Richárd
Készült a Sümegi Nyomdában, 500 példányban

• 7 •
1. Baranya megye és Pécs város történelmi múltja, főbb nevezetességei

• 15 •
2. A közút kialakulása és szerepe.
2.1. A közúthálózat kiépítése a római korban • *17*
2.2. Az utak szerepe a honfoglalástól, a kiegyezésig. • *18*
2.3. A közúthálózat kiépítése 1868-1945-ig. • *22*
2.4. A közutak helyreállítása és felújítása 1945-1958-ig. • *25*

• 27 •
3. A Közúti Igazgatóság négy évtizedes működésének eredményei.
3.1. A közúti Igazgatóság megszervezése, és működése 1958-1968-ig. • 34
3.1.1. A makadámutak építése és fenntartása. • 38
3.1.2 Bitumenes munkák • 38
3.1.3. Az útőri munka • 40
3.1.4. Az útfenntartás fejlesztése • 42
3.1.5. Gépesítés az útfenntartásban. • 47
3.2. Az 1968-1983-as évek fejlődésének eredményei • 49
3.3. Szervezeti, és területi változtatások 1983-1990-ig • 50
3.4. 1990-1996.06.01. közötti igazgatósági tevékenység • 51

• 53 •
4. A Baranya Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság megalakulása, és működése 1996.06.01-2003-ig.

• 73 •
5. A gazdasági szabályozók változása.

• 77 •
6. Forgalomszabályozás, forgalomtechnika.

• 81 •
7. Útfejlesztések és felújítások 1950-2003-ig.
7.1. 1950-54. (I. ötéves terv) • *84*
7.2. 1955-60. • *85*
7.3. 1961-65. (II. ötéves terv) • *87*
7.4. 1966-70. (III. ötéves terv) • *88*
7.5. 1971-75. (IV. ötéves terv) • *88*
7.6. 1975-2003-ig. • *90*

• 93 •
8. Bekötőút építések.
8.1. 1947-49. • *95*
8.2. 1950-54. • *95*
8.3. 1955-60. • *96*
8.4. 1961-65. (II. ötéves terv) • *98*
8.5. 1966-70. (III. ötéves terv) • *98*
8.6. 1971-75. (IV. ötéves terv) • *99*

• 101 •
9. Hídépítések.

• 105 •
10. Telepfejlesztések.

• 109 •
11. Téli üzemeltetés.

• 115 •
12. Oktatás, a dolgozók üdültetése, munkahelyi sport.

• 121 •
Források.

• 122 •
Képek, illusztrációk

• 125 •
Záró gondolatok.

1. RÉSZ

BARANYA MEGYE ÉS PÉCS VÁROS TÖRTÉNELMI MÚLTJA, FŐBB NEVEZETESSÉGEI

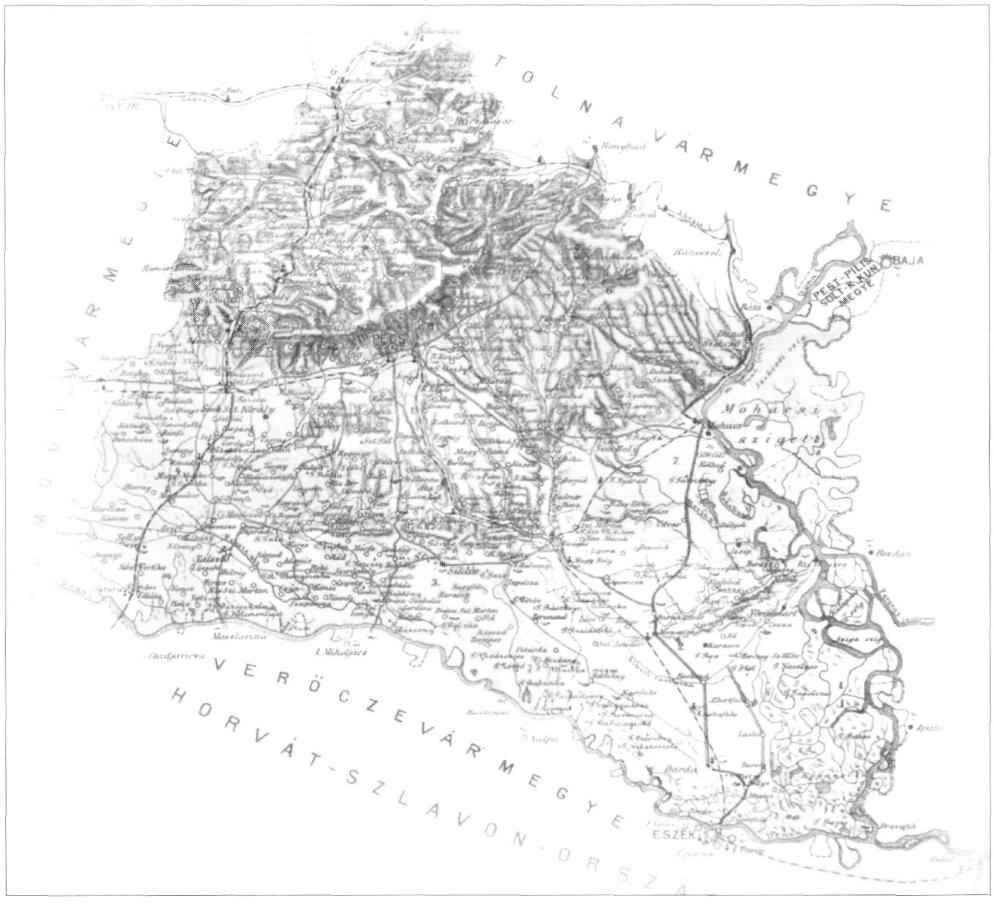
A Dunántúli tájegységnek azon részébe tartozik Baranya, amely Vas megye határától a Dunáig, a Balatontól a Dráváig terjed, magában foglalja a Baranya háromszöget is, amely a XX. század elejéig az ország területéhez tartozott.

Az ország ma is létező egyetlen vadvizes-mocsaras térsége a Dráva menti Ormánság. A folyó medre itt szinte naponta változik, a part menti területek alig megközelíthetőek. Itt alakult ki a legkésőbb az úthálózat a mai szerkezeti összetétel szerint, pontosabban fogalmazva, ma is napirenden szerepel a kistérség úthálózatának fejlesztése, mivel az sem minőségileg, sem szerkezetileg nem megfelelő.

A megye más területei hegyekkel- dombokkal, mély völgyekkel, időszakos, vagy állandó vízfolyásokkal szabdalt terepszakaszokból áll, melyek

1. kép. - A megye délnyugati határán folyik az ország egyik legszebb vadvize a Dráva. A folyó mentén sok védett növény és állatfaj él.

megnehezítik az útvonalak kialakítását és üzemeltetését. Az útépítési kőanyagok lelőhelyei viszont e-térségben találhatók legnagyobb számban (Pécs, Komló, Bükkösd, Mohács, Szabar, Máriakéménd, Szederkény, Siklós). Ennek is köszönhetően, a Római Birodalomtól napjainkig, számos hadiút és stratégiai jelentőségű főút kikövezett nyomvonala



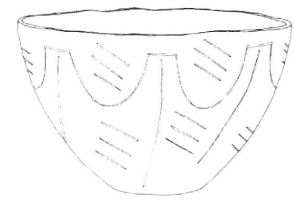
2. kép. - Baranya vármegye útjai 1838-ban.

található a megye területén, a jelenlegi üzemelő út alatt, vagy annak a közelében.

Az úthálózat kialakulásának további jellegzetessége a sugaras elrendezés – Pécs földrajzi értelemben is a megye középpontjában helyezkedik el, szinte valamennyi út nyomvonala a centrum felé tart. A közúton lebonyolított forgalomnak jelentős hányada Pécsre irányul, habár a rendszerváltást követően ismét jelentős határmenti forgalom zajlik Horvátország, illetve Bosznia felé Udvar és Drávaszabolcs határátkelőkön keresztül.

Pécs, ez a jelenleg 168.000 lakosú város, oktatási, művelődési, egészségügyi, kutatási és turisztikai központja a Dél-Dunántúlnak, évszázadok alatt természetes módon kialakult nagytérségi központ lett. Iskolavárosnak is mondják, egyeteme az első, és ma az ország egyik legnagyobb oktatási intézménye.

Szórványos emberi települések nyomait a kutatók már az i.e. 3. évezredből származtatják (Jakabhegyen, Makárhegyen és Szabolcsfaluban talált rézkori leletek, kerámiák, temetkezési helyek, halomsírok, vaskori leletek igazolásai alapján).

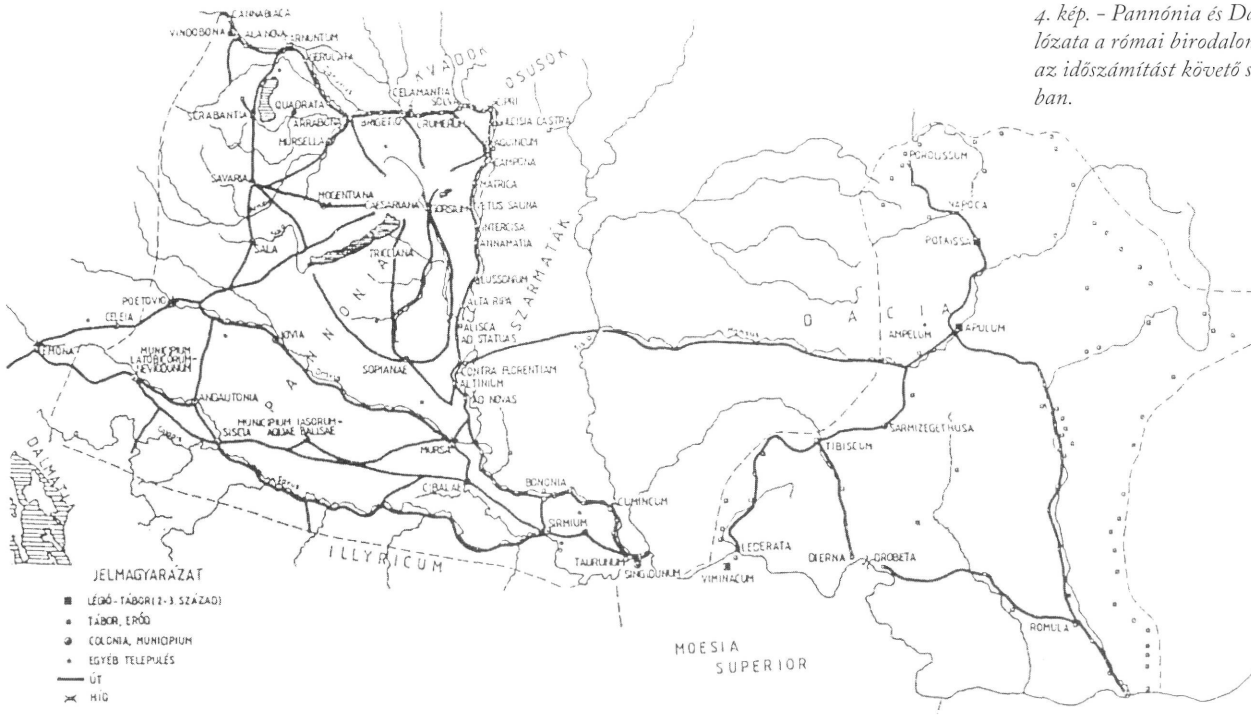


3. kép - A Kőrös kultúra emléke Pécsett ie. 3000 körül

A Körös kultúra vonaldíszes kerámia emlékeit találták a mohácsi csata helyszínén, a Duna folyó baranyai partmenti és más Pécs környéki településeken folytatott ásatások során, melyek az itt élő növénytermelők-állattenyésztők használati tárgyai lehettek az időszámítás előtt 3000 körül.

A római birodalom a Dunántúlt i.e. 12-9. évében meghódította, és közigazgatási tartományokat alakított ki. Sopianae (Pécs), a Dél-dunántúli tartomány polgári-közigazgatási székhelye lett. A III. század végén Aquincumból áthelyezik a tartományi székhelyet Pécsre. Ide költöznek a közigazgatás emberei, a katonatisztek, a kereskedők, akik villákat építenek, földet vásárolnak. Az üldözések ellenére elterjed a kereszténység (feltárt kazamaták, festett sírkamrák).

Honfoglaláskor Botond vezér törzséből való népek telepednek le a Duna és a Dráva folyók által bezárt szögben.



4. kép. - Pannónia és Dácia úthálózata a római birodalom idején, az időszámítást követő században.

Szent István koronáját a pápától Asztrik apát hozza, aki a Pécsváradi Apátság vezetője. Még abban az évben megalakult a Pécsi Püspökség, a keresztény vallási közösség azonban itt már 800 éves hagyományokkal rendelkezett.

Nagy Lajos király 1367-ben létrehozza itt az első magyar egyetemet, és letelepíti a karmelita rendet. Pécs ekkor az ország legnagyobb városai közé tartozott. Orbán pápa az 1367. szeptember 1-i bullájában azt írja: „...az ország többi városai között a tudomány magvainak szaporázása és üdvös sarjainak növelése különösen alkalmasnak és megfelelőnek ígérkezik, megfontolván, s nemcsak Magyarország és Pécs város, hanem a szomszédos országok lakóinak javára és előrehaladására atyai érzülettel törekedvén, a Nagy Lajos király kérelme előtt meghajolván, testvéreink tanácsára elhatározzuk és rendeljük, hogy Pécs városban legyen és örök időkig fennmaradjon az egyetem."

6. kép. - Janus Pannonius szobra Pécsett, a Barbakánon.

Mátyás király, uralkodása alatt erőteljes pártfogása alá vette a reneszánsz művészetet és kultúrát. Ezekben az évtizedekben itt élt Pécs egyik leghíresebb lakosa, a költő és tudós Csezmicei János (Janus Pannonius), a reneszánsz művészetek töretlen képviselője, a király krónikása. 1459-1472. Janus Pannonius kinevezést kap a pécsi püspöki szék betöltésére, innen politikai okok miatt Horvátországba menekült.

1526. augusztus 29. a mohácsi csatavesztés, Tomori Pál fővezér oldalán odaveszett Móré Fülöp pécsi püspök és a pécsi egyetem 300 diákja.

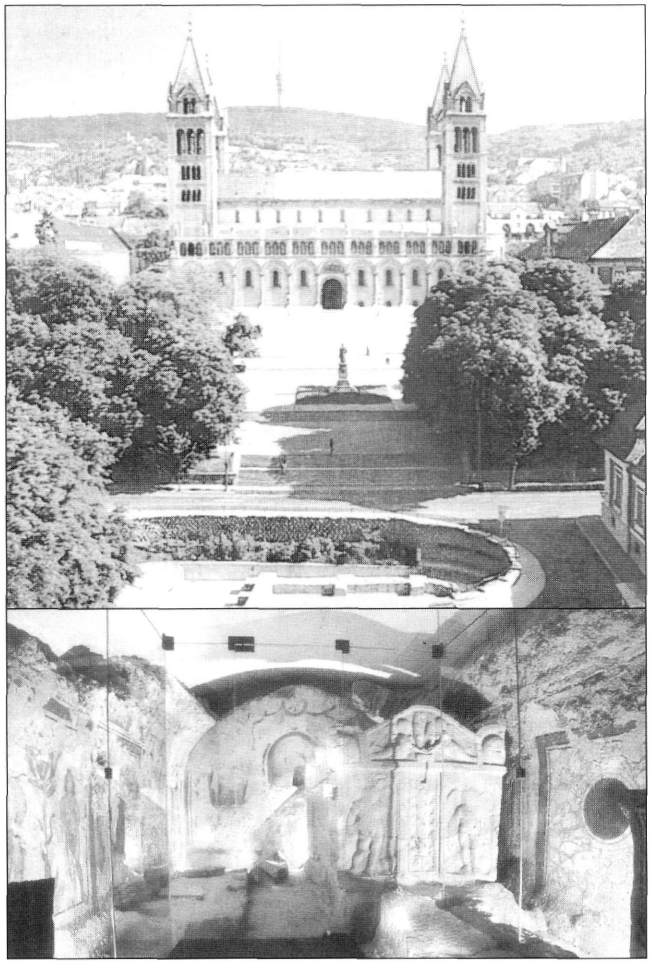
A török sereg 1543-ban elfoglalja és kifosztja Pécset, a lakosság nagy része elmenekül.

A Szent Liga csapatai 1686-ban visszafoglalták Budát, majd elindultak Dél felé, és 6 nappal később, 1686. október 22-én Pécs visszafoglalása is befejeződött.

A XVII. század végén a városban lakó családok száma 180. Lassan visszajöttek a régi birtokosok, visszaszerezni a régi jussukat, így jött vissza a pécsi püspök is, hosszú távollét után.

Megkezdődik a város újjáéledése, gimnázium és új városháza, polgárházak egész sora épül, ezek a barokk építészeti stílusú műemlékek ma is láthatók.

5. kép. - A Pécsi Dóm, alatta ókeresztény mauzóleum és sírkamra.



A mecseki szenet 1746-ban említik először, 1770-ben pedig Vasason megkezdik a termelést az első mecseki kőszénbányában, amit azután több is követett.

1773. A püspökség papírmalmot és nyomdát alapít a Tettyén.

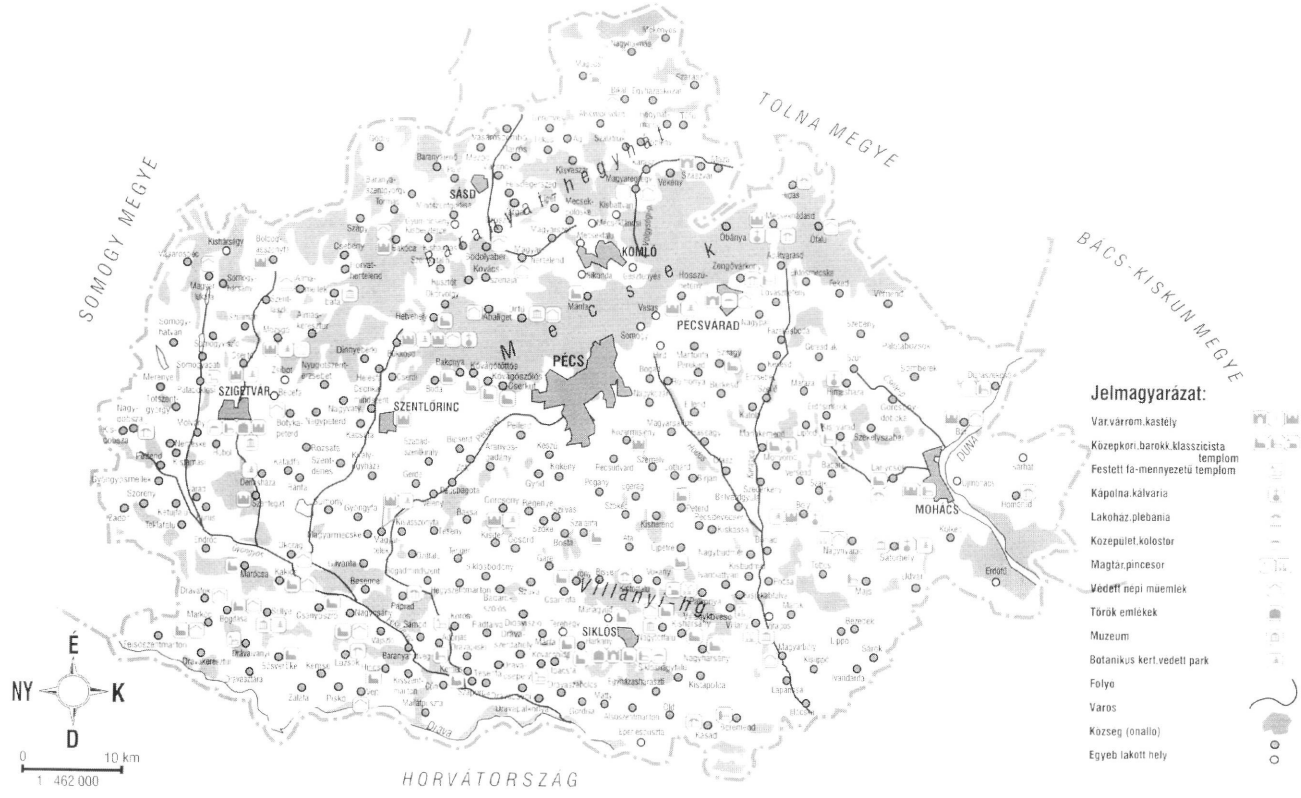
1780. Mária Terézia Pécset szabad királyi várossá emeli, a török megszállás idején tanúsított hősies helytállásáért, és a Rákóczi szabadságharcban történt kiállásáért. (A város nem támogatta a kuruc seregeket, ezért azok megsarcolták.) A város lakosai, így a püspök jobbágyai is, szabadok lettek, a nemesség gyakorolhatta előjogait.

Ezután a város népe gyors gyarapodásnak indul, a XIX. század első fele a pécsi polgárság gazdagodásának időszaka volt. 1830-ban Szepessy Ignác püspök, alapítvánnyal segíti Pécsett az egyetemi oktatás újbóli beindítását, jogi és bölcsészeti fakultásokkal. Kőszínház, szálloda épül, 1845-ben megnyitják a Nádor Kávéházat. A gazdaság húzóágazata lesz az egyre erőteljesedő manufaktúraipar. Több könnyűipari üzem létesül: 1858-ban gőzmalom, 1859-ben a Littke pezsgőgyár, 1861-ben a kesztyűgyár, 1867-ben a híres Angster orgonát kezdik gyártani.

A XIX. század végéig a Mecsek szinte valamennyi szénmezőjét feltárják és művelik, megnő a város kereskedelmi, ipari és kulturális szerepe Dél-Dunántúlon.

Baranya gazdasági potenciáljának 60%-a Pécshez tartozik. Az 1950-1990 között elsősorban a kitermelő és feldolgozó ipar fejlődött, a termelési szerkezet egyoldalúvá és sebezhetővé vált.

A legutóbb eltelt 12 év alatt a szén- és uránérc bányászat teljes válságát élte át, a mélyművelésű bányászat megszűnt, egyedül a kőbányászat maradt talpon, tulajdonosi cserékkel, korszerű termelő



7. kép. -Baranya megye főbb nevezetességei 2003-ban, térképen ábrázolva.

gépek beállításával. A feldolgozó ipar is jelentősen visszaesett, de nem szűnt meg (Kesztyűgyár, Bőrgyár, Zsolnay gyár), itt is jelentős átalakulások mentek végbe. A város lendületét a kulturális intézmények, az iskolák, egyetemek, a Tudományos Akadémia területi bizottsága és az idegenforgalom adja. Kiemelkedő jelentősséggel bír, a rangjában is egyre gyarapodó Pécsi Tudomány Egyetem, melynek az éves költségvetése másfélszer akkora, mint Pécs város költségvetése. Kiterjedt nemzetközi kapcsolatai vannak, tíz karon folyik az oktatás, a 29.000 fős hallgatói létszámból évente 4.700 diplomás kerül ki, azoknak a 10-15%-a külföldi.

Maga Pécs város is intenzív nemzetközi kapcsolatokat tart fenn; német, osztrák, horvát, francia és török konzulátusok működnek, valamint angol kulturális centrum segíti a népeink turisztikai, kulturális és gazdasági közeledését.

Néhány külföldi vállalkozás új gyárat, üzemet létesített, vagy a meglévők közül néhányat megvásárolt, felhasználva a város által felkínált kedvezményeket (pl. a NOKIA, a BAT Pécsi Dohánygyár, a Műszergyár, áruház láncok).

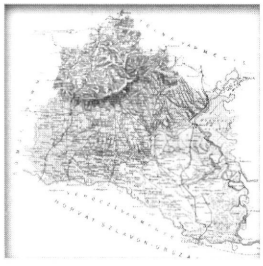
A további fejlődés lényeges gátja ma a közlekedés. Az országos közutak gyorsforgalmi hálózata Pécset nem érinti, így Budapest és Pécs között az utazási idő több mint három óra, ami a külföldi befektetők számára elriasztó. A jövő gazdasági potenciál kiépítése, a térség felzárkóztatása az Európai Uniós csatlakozásnak elengedhetetlen feltétele, ennek pedig a közlekedés hangsúlyos részét képezi. A tervek és koncepciók már több alkalommal ismertetésre és elfogadásra kerültek, és a minisztérium legújabb tervei alapján a gyorsforgalmi út Budapest-Pécs között előreláthatólag 2006-ig megvalósul. A Pécs-pogányi repülőtér építési-felújítási munkák 2003-ban elkezdődtek, az első ütem várhatóan 2004-ben megvalósul, és a város erőfeszítéseinek köszönhetően, megindulhat a forgalom. Ezáltal mód nyílik a térség gyorsabb megközelítésére, a külföldi nagybefektetők kis és közepes nagyságú magánrepülőinek fogadására.

8. kép. - Pécs, Széchenyi tér látképe a 19. században...

... és 2003-ban.

2. RÉSZ

A KÖZÚTHÁLÓZAT KIALAKULÁSA ÉS SZEREPE.



2.1. A KÖZUTAK KIÉPÍTÉSE A RÓMAI KORBAN.

Baranya megye településeit érintik a római birodalom területi határait védő, az időszámítás I. századában kiépített hadiutak és katonai támaszpontok. Ilyen támaszpontok Aquincumtól (Óbuda) déli irányban, a Duna vonala mentén, Intercisa (Dunapentele), Alta Ripa (Tolna), Alisca (Szekszárd), Mursa (Eszék). A tartományi székhelyül Aquincumot választották. A támaszpontokhoz vezettek a fő hadiutak, a településeket pedig a közhasználatú utak (viae publicae) kötötték össze.

Baranya területére tartozó fő hadiutak az alábbiak voltak:

- Budapest- mohács- eszéki (a 6. sz. és az 56. sz.) főút,
- Pécs- mohács- eszéki (az 57. sz) főút,
- Pécs-szigetvár- Keszthely- szombathelyi (a 6. sz. és a 67. sz.) főút,
- Pécs-dombóvár- székesfehérvári (a 66. és a 611. sz.) főút.

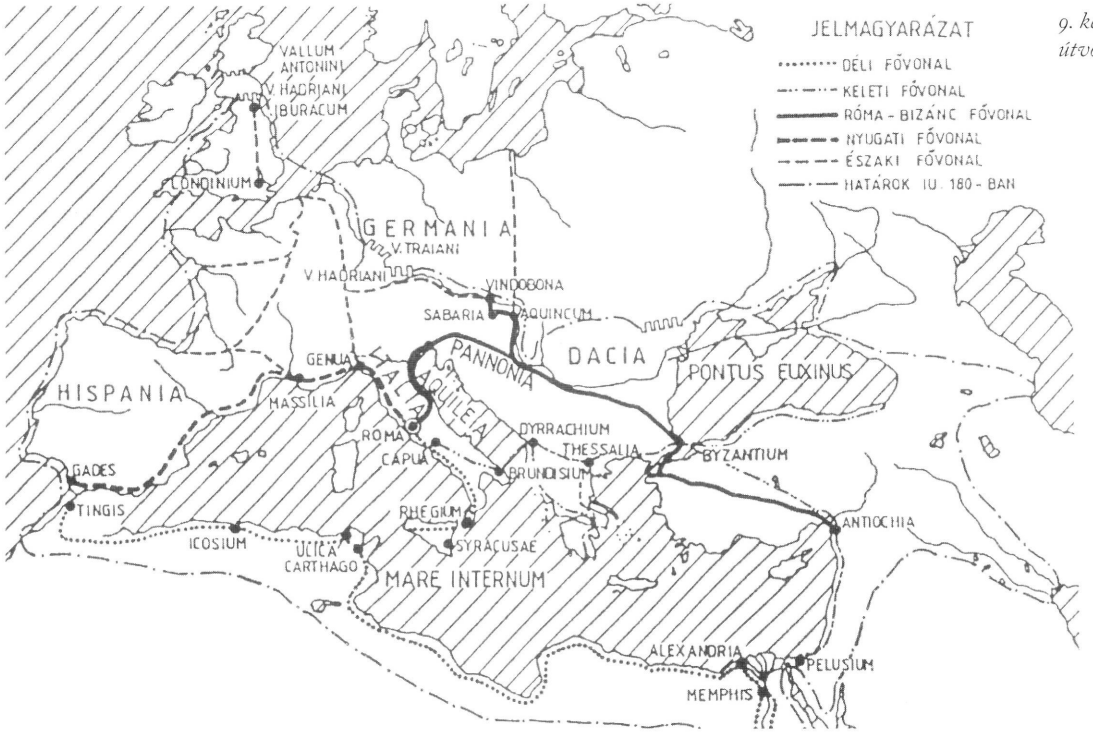
Pécsett, a 6. sz. főút belvárosi szakaszának átépítése során, a Hal téren, 3 m mélységben találtak római kori útmaradványokat, mintegy 70 cm vastag pályaszerkezettel; alul lapos kövek, többrétegű kavicsterítéssel.

Az egykori útépítés szakszerűségét jellemzi, hogy a jelzett főutak nyomvonala ma is a régit követi, vagy annak közelében van.

A gondosan kiépített utak rendszeres fenntartásáról a kinevezett curatorok (útfelügyelők) gondoskodtak. Kőbánya művelést is folytattak.

A rómaiakat hosszas csatározás után kiszorították a hunok, majd azokat a longobárdok és az avarok követték. Az itt hagyott kulturális és gazdasági örökség a birodalommal együtt szétesett.

A középkorban az utakat eltemette a gyom és az iszapos hordalék. Csak egy részüket sikerült valamilyen formában újra hasznosítani.



9. kép. -A római birodalom fő útvonalai.

2.2. AZ UTAK SZEREPE A HONFOGLALÁSTÓL A KIEGYEZÉSIG

A honfoglalás után, a Szent István által létrehozott közigazgatási rendszerben a vármegyék kötelesek az utakról, azok járhatóságáról gondoskodni. Mivel azonban az anyagi erőforrás a vármegyéknek nem állt rendelkezésére, az utakért felelős ispánok az út karbantartására a jobbágyközségeket kötelezték. A gyakorlatban a nagyon elhanyagolt, gazdátlan utakat a községi közmunkával javították meg, helyben talált kő, homok, fadorong, vagy rőzsekötegek felhasználásával. (Ilyen rőzsekötegeket találtak Szigetváron 1965-ben, a 6. sz. főút korszerűsítése során.)

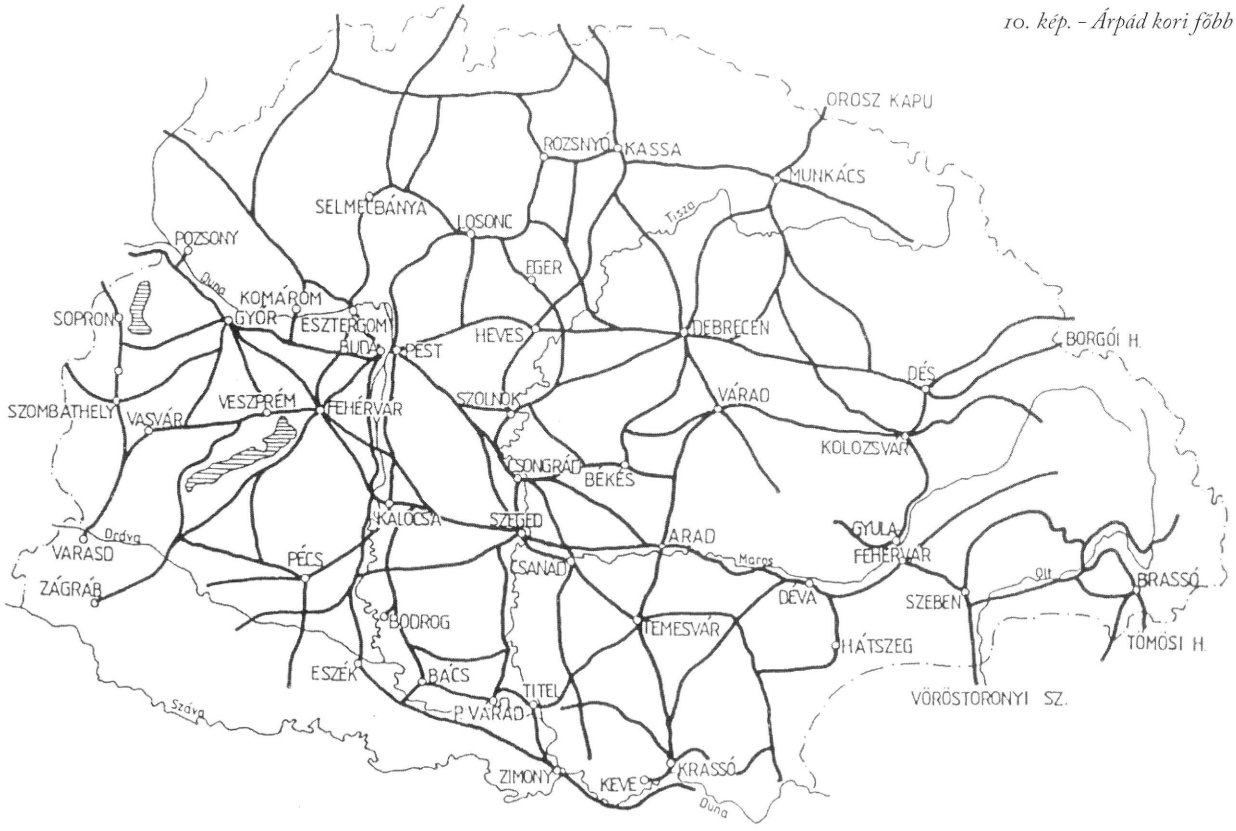
Az 1526. évi mohácsi csatavesztés után 150 éven keresztül hadszíntérré vált a megye, egész falvak elnéptelenedtek, a közigazgatás szétesett, az utak nagyrészt megsemmisültek.

A XVIII. század elején kezd újraéledni a közúti teherszállítás, majd később a menetrend szerű személyszállítás. Kialakulnak a postakocsi járatok, a levelek, csomagok és az utasok továbbítására.

Mária Terézia 1772-ben rendeletet adott ki a vármegyéknek, hogy útfelügyelői állásban mérnököt kell alkalmazni. II. József uralkodása alatt, 1780-1790 között, a só árának 11 krajcárral történt felemeléséből származott jövedelemből építenek közköltségen utakat. Kifejlődnek a Budáról induló posta- és gyorsszekér járatok, az 1837-ben kiadott menetrend könyvben megtalálhatók ezek útvonalai is.

Az 1810-1812-ben, a Bécsi Hadtörténeti Levéltárban katonatisztek által készített feljegyzések, tájegységekre bontva, pontos leírásokat rögzítenek az utakról (Lásd T. Mérey Klára: Baranya megye útjai, és út menti települései a 19. sz. elején.): az útszakaszok hosszáról (1 stáció=2 német mérföld=8000

10. kép. - Árpád kori főbb utak.



osztrák mértani öl =15,17 km), az eljutási időről (jó időben/rossz időben, gyalogosan, szekerekkel, katonai egységekkel, lóháton), az érintett településről, a katonák elszállásolási és zárt őrzési lehetőségeiről, az útszakaszok minőségi leírásáról, vonalvezetéséről, közeli kavics-homok lelőhelyek felsorolásáról.

Ezek a leírások 5 fővonulatra osztják a Dél-Dunántúlnak tekintett tájegységet, felsorolva az ott átfutó főutakat. Baranya megye területén átmenő utakat a 4. és 5. részben találunk.

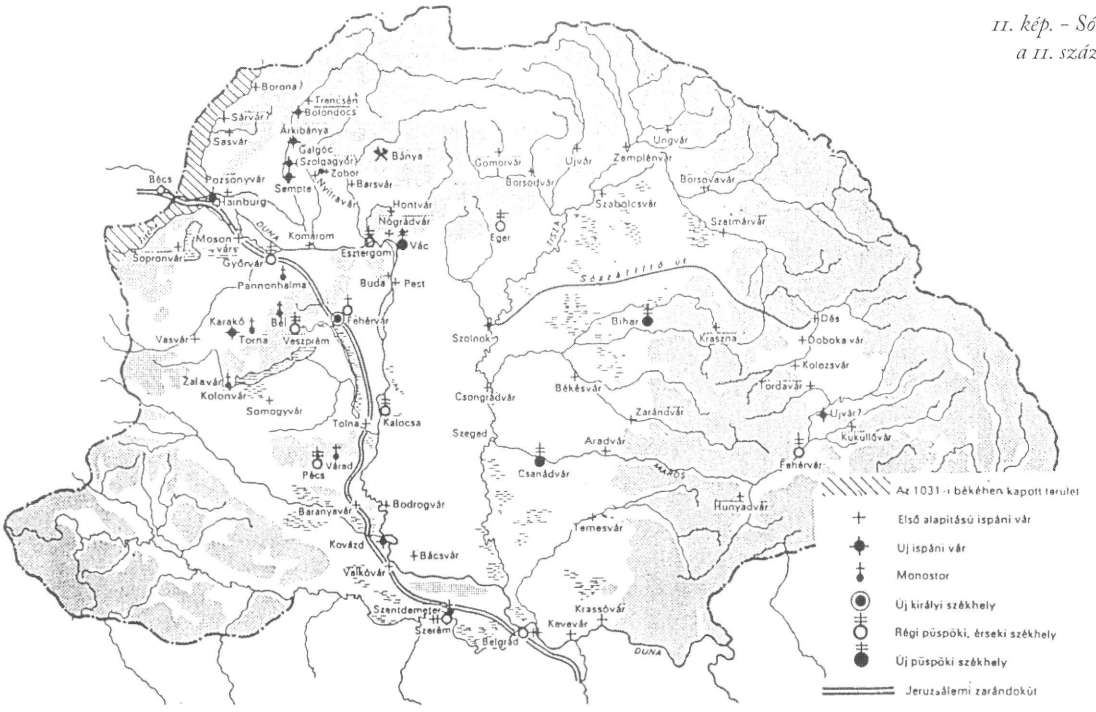
A 4. rész baranyai főút-vonalai:

1. Pécs- Cserdi- Kaposvár
2. Pécs- Bonyhád- Kölesd- Simontornya
3. Mohács- Szekszárd postaút, melyről több mellékút ágazik le
4. Pécs- Mecseken át- Barátúr
5. Pécs- Kővágószőlős- Abaliget postaút, és onnan országúttá változik
6. Pécs- Szabolcs- Mánfa- Zobák- Egregy- tovább falusi út Hosszúhetény- üveghutáig
7. Szigetvár- Pécs- Pécsvár (ma Pécsvárad) postaút, alapzata kő-kavics
8. Pécs- Eszék postaút, alapja kő-kavics

Az 5. rész baranyai útvonalai:

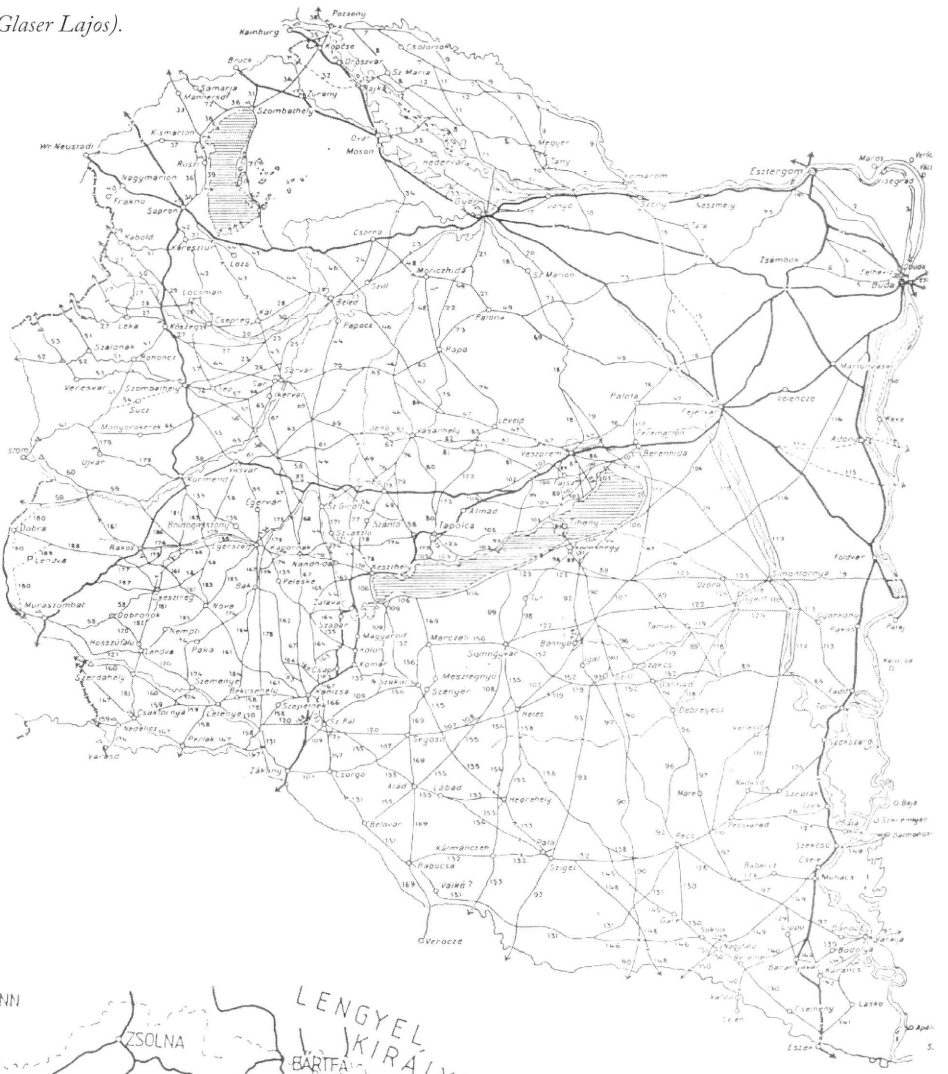
1. Szigetvár- Pécs postaút
2. Pécs- Siklós- Eszék postaút
3. Pécs- Szederkény- Mohács postaút
4. Pécs- Pusztafalu- Bátaszék- Szekcső- Mohács
5. Siklós- Villány- Mohács
6. Szederkény- Battina
7. Egregy- Hercegszőlős- Mohács- Battina
8. Laskaföldi kocsmától- Monostor- Mohács (Laskaföld Eszék alatt, a Dráva parton található)
9. Tartsa- Király (Szabadszentkirály)- Siklós
10. Pécs- Görcsöny- Sellye

Megjegyzés: a 2. és a 3. sz. postautak egy része kő alapzatú és kavicsolt, a többiek alapja a talaj, természetes agyag, néhol homokkal keverten. Nedves időjárás esetén használhatatlan.

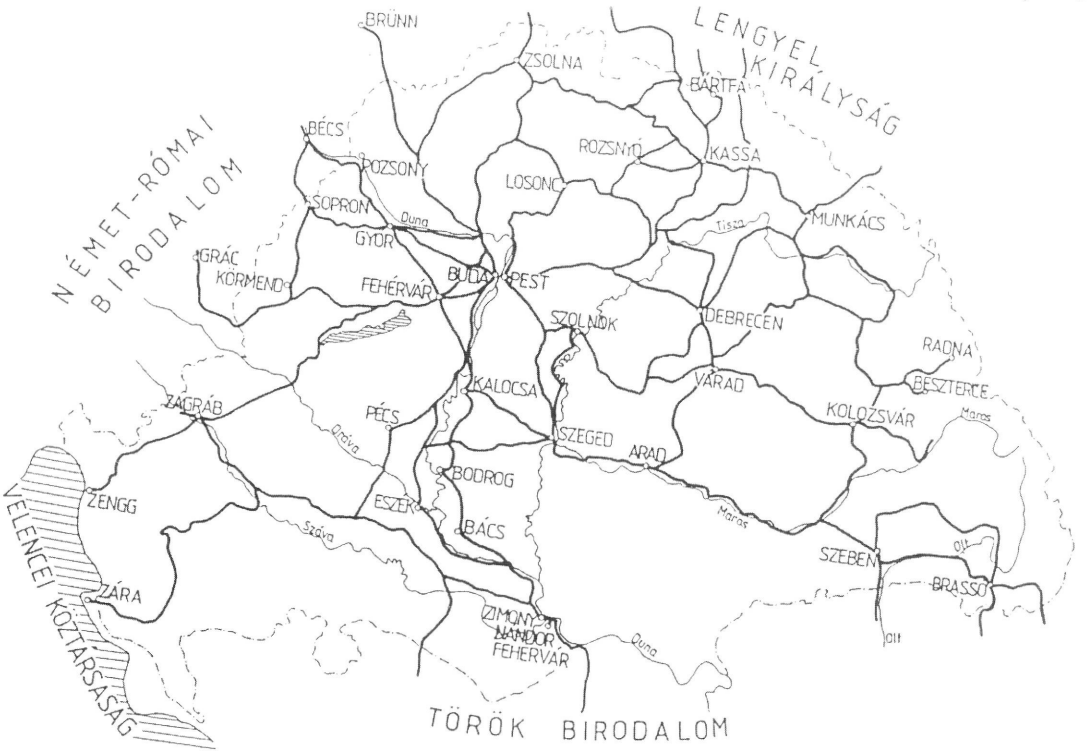


11. kép. - Sószállító és zarándok utak a 11. században (Győrffy György)

12. kép. – Dunántúl középkori úthálózata (Glaser Lajos).



13. kép. – Magyarország főbb útjai a 15–16. században.



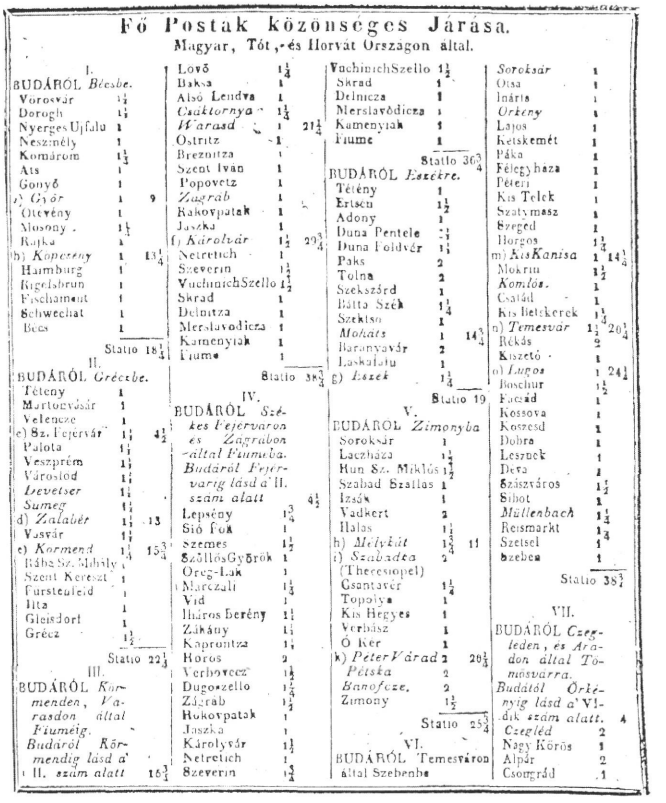
Bécsben 1804 és 1808 között megjelent hivatalos postalexikon már tudósít a Pécsett működő postaállomásról és az alábbi három postautról a részletes menetrendet rögzíti, úgymint:

- Kőszeg- Pécs- Eszék, postakocsi közlekedik hétfőn és pénteken
- Eszék- Pécs- Kőszeg, postakocsi közlekedik szerdán és szombaton
- Útvonal Eszék felé: Pécs- Szalánta- Siklós- Lapáncsa- Baranyavár- Laskaföld
- Kőszeg- Pécs- Kőszeg, másik útvonalon, szintén hetente két alkalommal
- Baranyai útvonal: Szentlőrinc- Szigetvár- Istvándi- Babócsa- Berzence
- Pécs- Szederkény- Mohács, hetente két alkalommal

A kereskedelmi utak kiépült szakaszai mentén és a hidakon, alkalmasint vámot is szedtek, ezt a törvény megengedte. Baranyában ilyen gyakorlat nem volt, csak a rohamos emelkedőjű szakaszokon (pl. Szekcső, Nádasd, Túrony) az „előfogat"-ért kértek jóidőben 30 krajcárt, rosszidőben 1 váltó forintot. (L. Erdősi Ferenc: Baranyai levéltári füzetek.)

Az 1830-40-es években vezető reformpolitikusaink előtt már világossá vált, hogy az ország gazdasági felvirágoztatásának technikai feltételei is vannak, és mint ilyen legfontosabb feltétel a közlekedési viszonyok gyökeres megjavítása. Ekkor a települések mintegy 85%-át csak földúton lehetett megközelíteni, amely időszakosan és nehezen járható volt.

14. kép. - Közúti forgalom az 1800-as években.



Fő Postak közönséges Járása.

Magyar, Tót-, és Horvát Országon által.

I.

BUDÁRÓL *Bécsbe.*

Vörösvár	1½	
Dorogh	1½	
Nyerges Ujfalu	1	
Neszmély	1	
Komárom	1½	
Ats	1	
Gönyö	1	
c) Győr	1	9
Ötevény	1	
Mosony	1½	
Rajka	1	
b) *Kapuvár*	1	13¼
Hamburg	1	
Rigelsbrun	1	
Fischament	1	
Schwechat	1	
Bécs	1	
Statio		18¼

II.

BUDÁRÓL *Grécbe.*

Téteny	1	
Martonvásár	1	
Velencze	1	
e) Sz. Fejervár	1½	4½
Palota	1½	
Veszprém	1½	
Városlöd	1½	
Devetser	1½	
Sumeg	1½	
d) *Zalabér*	1½	13
Vasvár	1½	
e) *Kormend*	1½	15¾
Rába Sz. Mihály	1	
Szent Kereszt	1	
Fürstenfeld	1	
Ilta	1	
Gleisdorf	1	
Grécz	1½	
Statio		22½

III.

BUDÁRÓL *Körmenden, Varasdon által Fiumeig.*

Budáról Körmendig lásd a' II. szám alatt 16¾

Lovö 1¾
Baksa 1
Alsó Lendva 1
Csáktornya 1¾
Varasd 1 21¼
Ostritz 1
Breznitza 1
Szent Iván 1
Popovetz 1
Zagrab 1
Rakovpatak 1
Jaszka 1
f) *Károlyvár* 1½ 29¾
Netretich 1
Szeverin 1½
VuchinichSzello 1½
Skrad 1
Delnicza 1
Merslavodicza 1
Kamenyiak 1
Fiume 1
Statio 38¾

IV.

BUDÁRÓL *Székes Fejervárra és Zágrábon által Fiumeba.*

Budáról Fejervárig lásd a' II. szám alatt 4½

Lepsény 1¾
Sió Fok 1
szemes 1½
SzöllösGyörök 1
Öreg-Lak 1
Marczali 1¾
Vid 1
Iháros Berény 1½
Zákány 1½
Kapronitza 1½
Horos 2
Verhovecz 1½
Dugoszello 1½
Zágrab 1½
Hokovpatak 1
Jaszka 1
Károlyvár 1½
Netretich 1
Szeverin 1½
VuchinichSzello 1½
Skrad 1
Delnicza 1
Merslavodicza 1
Kamenyiak 1
Fiume 1
Statio 36¾

BUDÁRÓL *Eszékre.*

Téteny	1	
Ercsen	1½	
Adony	1	
Duna Pentele	1½	
Duna Földvár	1½	
Paks	2	
Tolna	2	
Szekszárd	1	
Bátta Szék	1¾	
Szekszo	1	
Mohács	1	14¾
Baranyavár	2	
Laskafalu	1	
g) *Eszek*	1¾	
Statio		19

V.

BUDÁRÓL *Zimonyba*

Soroksár	1	
Laczháza	1½	
Hun Sz. Miklós	1½	
Szabad Szallas	1	
Izsák	1	
Vadkert	2	
Halas	1½	
h) *Melykut*	1⅝	11
i) *Szabadca* (Theresiopel)	2	
Csantavér	1¼	
Topolya	1	
Kis Hegyes	1	
Verbász	1	
Ó Kér	1	
k) *Peter Várad*	2	20½
Petska	2	
Banofcze.	2	
Zimony	1½	
Statio		25¾

VI.

BUDÁRÓL Temesvárra által Szebenbe

Soroksár	1	
Orsa	1	
Inárts	1	
Orkeny	1	
Lajos	1	
Kelskemét	1	
Páka	1	
Félegyháza	1	
Péteri	1	
Kis Telek	1	
Szatymasz	1	
Szeged	1	
Horgos	1½	
m) *KisKanisa*	1	14¼
Mokrin	1½	
Komlós.	1	
Csalad	1	
Kis Jietskerek	1½	
n) *Temesvár*	1½	20¼
Rékás	2	
Kiszető	1	
o) *Lugos*	1	24¼
Boschur	1½	
Facsad	1	
Kossova	1	
Koszesd	1	
Dobra	1	
Leszpek	1	
Deva	1	
Szászváros	1½	
Sibot	1	
Müllenbach	1½	
Reismarkt	1½	
Szetsel	1	
Szebeu	1	
Statio		38½

VII.

BUDÁRÓL *Czegléden, és Aradon által Tömásvárra.*

Budától Örkényig lásd a' VI-dik szám alatt. 4

Czegléd	2	
Nagy Körös	1	
Alpár	2	
Csongrád	1	

15. kép. - Menetrendkönyv a postakocsi járatokról a 18. századból

1857-ben üzembe helyezték a Mohács- pécsi vasutat, mely elsősorban a Pécs-Vasas környékén bányászott szén szállítására épült. A szenet közúton szállító szederkényi és mohácsi fuvarosok ugyan emiatt csődbe jutottak, de az egész térség gazdaságára igen nagy hatással volt: Mohács hatalmas fejlődésnek indult, lakosszáma megközelítette Pécs lakosainak számát (amely ebben az időben a feljegyzések szerint 14 ezer fő), dunai kikötő épült, a mezőgazdasági termények nagy távolságra történő, olcsó szállítása is megoldódott. Újabb és újabb vasúttársaságok alakulnak, és a XIX. század végéig megépül a magyar vasúthálózat gerince. Ezidőtájt látványos útépítések ritkán fordulnak elő.

A vasúttal párhuzamos közutak építését egyenesen megtiltották, a nagy vasúttársaságok nyomására, a vasútállomáshoz vezető utak kiépítését viszont az állam támogatta.

Ebben az időben képtelen ötletnek számított az, ha valamely közúti fuvarozó versenyezni mert a vasúttársasággal. 1893-ban mégis akadt egy pécsi vállalkozó, Lustig Miksa, patacsi lakos, aki omnibusz vállalatot létesített Pécs-Ürög-Pellérd-Patacs között. A lovas társaskocsik a pellérdi vasútállomásról, a vonatok indulásához igazodva szállították az utasokat Pécsre 15 krajcárért. Mivel a vasúti díjszabás szerint Szigetvár-Pécs között a III. osztályon 50 krajcárért, a II. osztályon 80 krajcárért utazhattak, ámde Szigetvár-Pellérd között ez a tarifa csak 15, illetve 22 krajcár. Az utasok, miután megtudták, hogy omnibuszon olcsóbb, Pellérden minden utas leszállt a vonatról. Így aztán boldogan jártak az omnibuszok Pécsett egy nyáron át, mert őszre a Magyar Királyi Vasúttársaság lecsökkentette a vasúti tarifát.

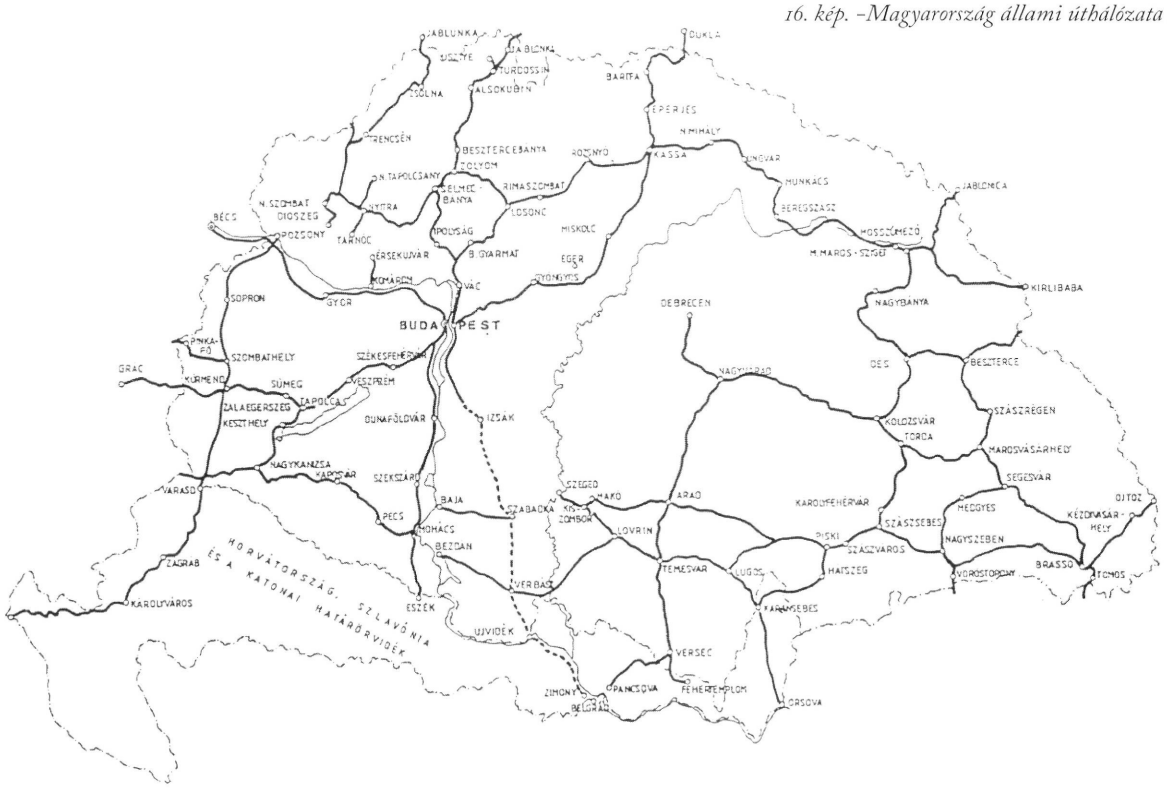
Később, a gazdasági kényszer hatására alakult ki az egységes hálózati szemlélet, és lassan a század végéig némiképp pótolják az útépítések terén tapasztalt lemaradásokat.

1850-ben megépül a Sásd- kaposvári (66.sz.) főút, mely a Monarchia érdekeit is szolgálja, miután Sopront választják a Dunántúl közigazgatási központjának, így hát ezúton könnyebb elérni a baranyai térséget. (L. Erdősi Ferenc: Baranyai levéltári füzetek.)

2.3 A KÖZÚTHÁLÓZAT KIÉPÍTÉSE 1868-1945-IG

Az állami közutak rendszeres fenntartása és kezelése, az útügyek igazgatása, az Államépítészeti Hivatalok megszervezésével vette kezdetét 1868-ban. Kialakult, és hosszú időn át valamennyi vármegyében példásan működött az a szervezet, amely gondját viselte az egész közúthálózatnak; tervezte, előkészítette és lebonyolította az állami

16. kép. -Magyarország állami úthálózata 1870-ben.



vezetők által elhatározott fejlesztéseket. Az „1890: Törvényczikk a közutakról s vámokról" újabb haladást jelentett az ütemesebb fenntartás és fejlesztés előmozdításában. Létrehozták a Közúti Alapot, mely 1949. év végéig működött.

A közúti törvény fontossági sorrend szerint osztályba sorolta az utakat:

ÁLLAMI KÖZÚT, mely országos fontossággal bír, építését és fenntartását a törvényhozás, az állami költségvetésből biztosítja.

TÖRVÉNYHATÓSÁGI (MEGYEI) ÚT, melyet a törvényhatóságok építenek és a Közúti Alapból tartanak fenn.

VASÚT-, ÉS HAJÓÁLLOMÁSHOZ VEZETŐ ÚT, amely biztosítja az összeköttetést a legközelebbi állami törvényhatósági vagy községi közlekedési (vicinális) úttal. Ezeket a vasútállomási utakat egyharmados utaknak nevezték, mert az építési költségeket a Törvényhatóság, a vasút-társaságok és az érdekelt községek viselték, azonos arányban. Az utak kezeléséről a Törvényhatóság gondoskodott.

KÖZSÉGI, KÖZLEKEDÉSI (VICINÁLIS) ÚT, amely több község közlekedésére szolgált. Az érdekelt községek építették és tartották fennt.

KÖZSÉGI ÚT, amely csak egy község közlekedési érdekeit szolgálta, az illető község létesítette és tartotta fennt.

MAGÁNÚT, melyet egyes társaságok vagy szövetkezések építenek és tartanak fenn, az út esetleg közforgalomra is alkalmas.

A törvény a törvényhatósági utak építéséhez és fenntartásához szükséges erőforrásokat a következők szerint részletezte:

ÚTADÓ: az egyenes adónak maximum 10 %-a, az adót nem fizetőknek közmunkaváltság, melyet személyekre és igás állatokra vetítenek.

VÁMBEVÉTELEK: kövezetvám (városok, községek bejáratánál) és a vasúton szállított áruk után fizetett, ún.. commulatív vámszedés.

KÖZSÉGI HOZZÁJÁRULÁS, a községi átkelési szakaszok fenntartásához.

EGYÉB ALAPOK JÖVEDELMEI, az útadó kötelezettség természetbeni lerovásából várható bevételek: részvények járadékai, érdekeltek hozzájárulása az útépítésekhez útterülethasználati díjak, bírságok, stb.

A MINISZTÉRIUM ÁLTAL kilátásba helyezett segély összege.

A közúti alap bevételeit a fenti öt tételből képezték. A községek vicinális útjainak építésére Baranya megyében is létesültek úti bizottságok, a főszolgabíró irányításával. Néhány ilyen vicinális út el is készült, de a műszaki követelményeknek nem felelt meg, pl. a Pécs-villányi, a vasasi, a Somberek-véméndi, később ezek az úti bizottságok meg is szűntek.

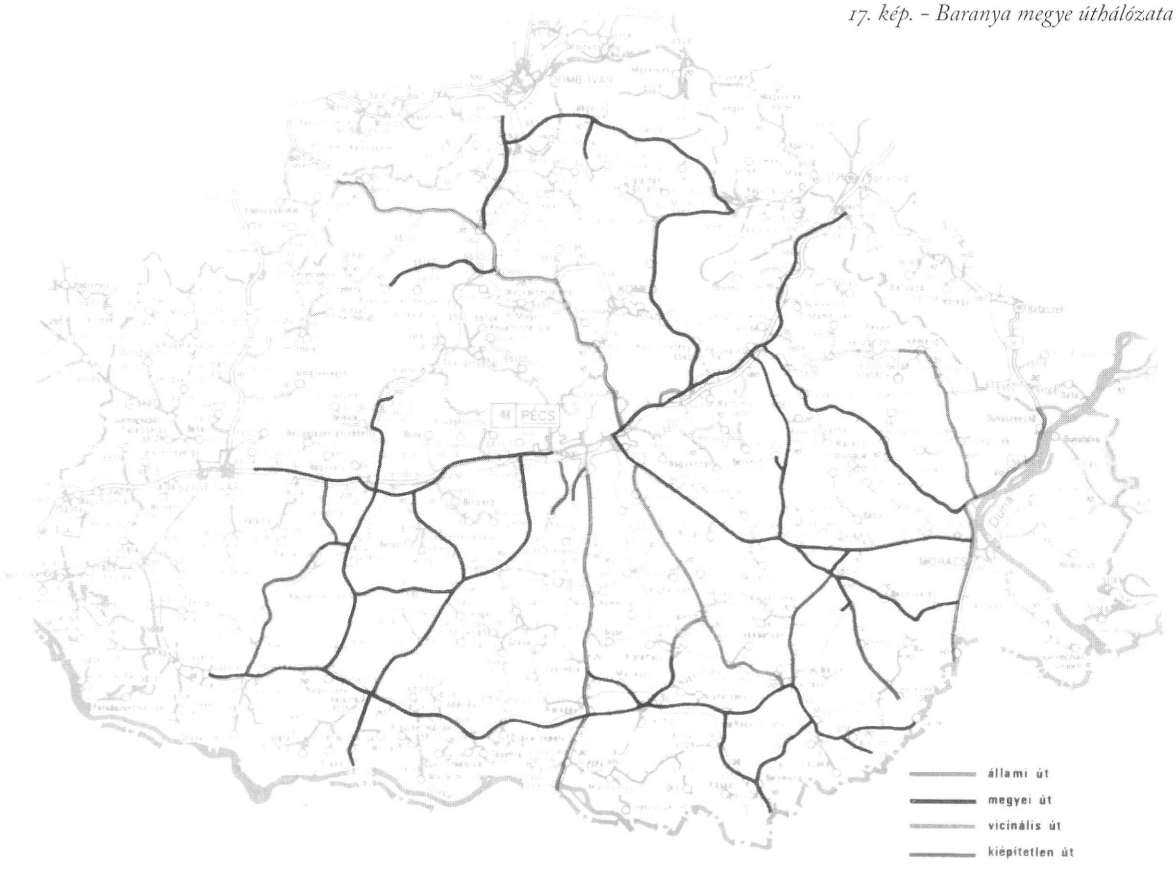
A vasútállomási utakkal kapcsolatosan a törvényhatóság részére vámszedési jogot biztosított a törvény, ha a vasútállomásra szállított vagy onnan elszállított áru kiépített közutat vett igénybe. Így adódott, hogy egyes ügyeskedők egészen rövid vasútállomási utat építettek, amely nem is kiépített úthoz, hanem földúthoz csatlakozott, de a vámszedési jognak érvényt szereztek, pl. az erdősmecskei vasútállomási út 7 méter hosszú, és a legközelebbi kiépített út 8 km-re volt. 1945-ben a megye területén 64 vasútállomási út szerepelt, összesen 25 km hosszban.

1935-ben kijelölték az I. II. III. rendű országos főközlekedési úthálózatot, melyet az Útügyi Kutató Intézet tanulmánya alapján 1965-ben módosítottak.

Baranya megye úthálózatának kiépítettsége 1853 – 1942 között (Erdősi Ferenc: Baranyai levéltári füzetek 1986)

Év	Útfajta km				
Kiépített %	1. Állami út	2. Törvényhatósági	3. Községi közl.	4. Közdűlő	5. Vasútáll.
1853	-	256,0	-	-	-
%	-	-	-	-	-
1878	119,6	441,2	-	-	-
%	-	-	-	-	-
1897	116,7	593,5	175,6	-	-
%	100	85	-	-	-
1900	116,6	595,4	79,8	1273,0	15,9
%	100	91,5	-	-	100
1912	153,4	641,4	54,1	-	18,2
%	100	91,6	5,1	-	100
1928	143,0	595,0	56,0	-	5,0
%	100	82,3	46	-	100
1934	147,0	575,0	66,0	-	5,0
%	100	87,1	92,4	-	100
1942	230,1	886,6	111,6	2726	32,6
%	100	88,2	74,9	-	30,4

17. kép. - Baranya megye úthálózata 1918-ban.



Az úthálózat gerincét az állami közutak alkották, amelyek nyomvonala megegyezett a hajdani postautak nyomvonalával. Pl. Pécs-Pécsvárad-Hidas és a Pécs-Szigetvár-Somogyapáti megyehatár között. Ezekre jellemző a 10-12 méter korona szélesség a kőpálya vastag kavics szerkezete és az útpadka erősen elkövesedett. Hasonló módon épült postaútként a Pécs-vajszlói, a Vajszló-Siklós-Villány-Magyarbóly-sároki és a Nagyharsány-Beremend-pélmonostori.

A trianoni békediktátum után ezeket a határmenti utakat csak 4 méter szélességben hengerelték át, és a nyilvántartásban is ilyen szélességgel szerepeltek, viszont az alapjaik eredetileg 5-6 méter szélesek voltak.

1930-1944 közötti években az utakat 3 m szélességben építették, jórészt a terepszinten haladva, a földmunka a költségkímélés miatt, többnyire szakszerűtlenül készült, minek következtében ezek az utak nagyon gyorsan tönkrementek. A mennyiségi hiányt pótolni kívánták, de nem gondoltak, nem is gondolhattak a későbbi gépjármű forgalomra. A helyreállítás és kiszélesítés a következő korszak feladatai közé tartozik.

2.4. A közutak helyreállítása, és felújítása 1945-1958-ig

A II. Világháborús harci események Baranyában 1944 november 29-én értek véget. A hivatal nyomban hozzálátott a károk helyreállításához. A felrobbantott hidak helyett erős fahidakat épített, a 2 méter alatti műtárgyakat pedig végleges formában folyamatosan állította helyre.

Az újjáépítést vállalkozó építőmesterek és kőműves kisiparosok bevonásával gyorsította meg. A leromlott úthálózat javítása fokozatosan készült, pl. a Pécs-harkányi úton a Szekszárd-mohácsi úton és a Pécs-kaposvári úton történt áthengerlésekkel.

A törvényhatósági (megyei) utak helyreállítása lassúbb ütemben történt, mivel a közúti alap bevételei nem folytak be. Később az útadót és a közmunkaváltságot meg is szüntették és a megyei útalapban ezt a hiányt az állami adóbevételekből pótolták.

1949. évben megkezdődött Mohácson a „Dunai Vasmű" építkezés, ennek közúti részfeladata volt az 56.sz. főút kiváltása a Mohács várost elkerülő nyomvonalon. A beton út javában épült, amikor hirtelen

Baranya megye közúthálózatának összetétele 1945 évben

(Úthosszak km-ben.)

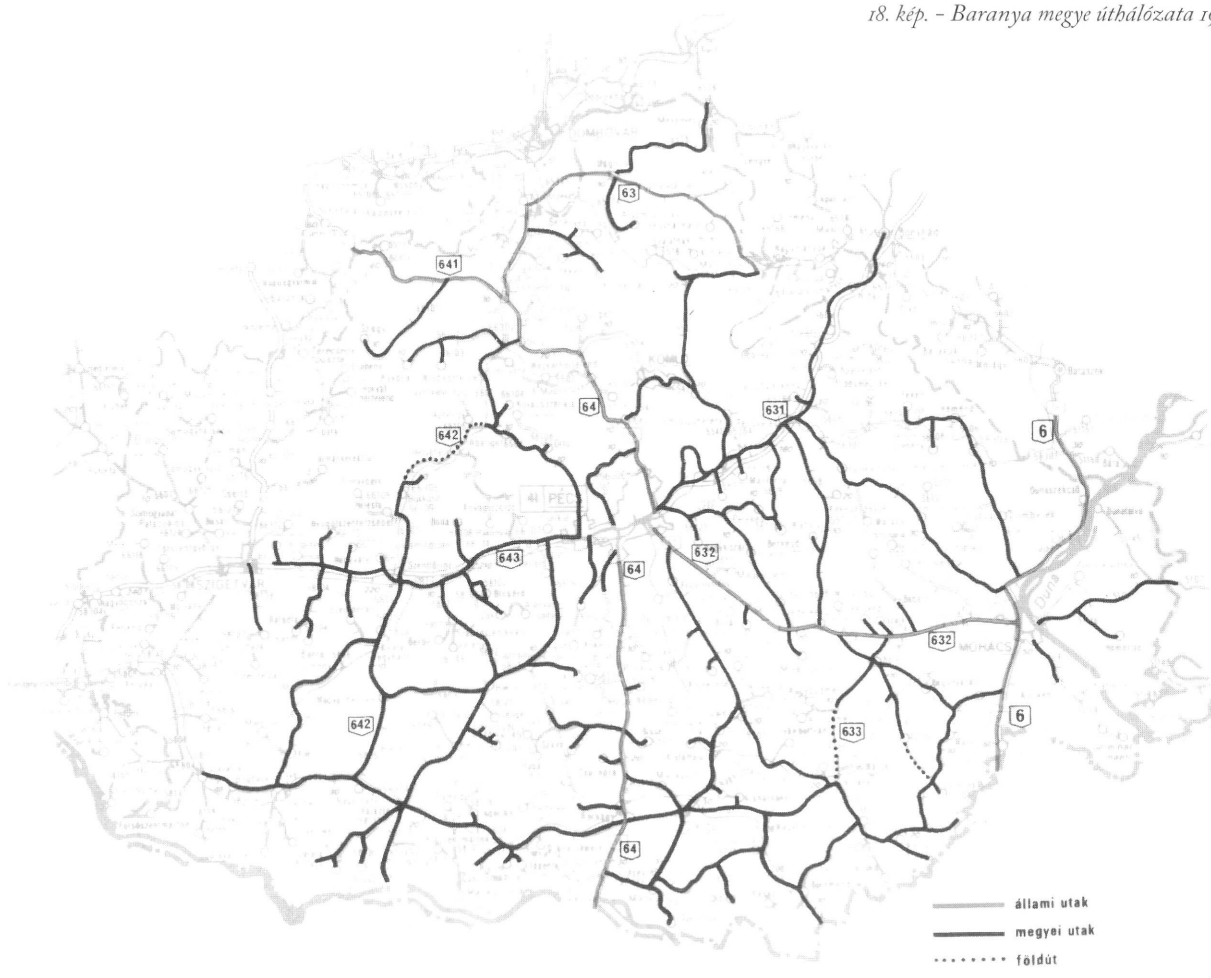
Útkategóriák	Kőburk.	Aszfalt.	Fel. bev.	Makadám.	Földút	3 m sz.	Összesen
Állami utak	5,4	1,2	4,4	171,3	-	-	182,3
Megyei utak							
III. r. főút	-	-	-	194,0	5,5	35,4	199,5
Összekötőút	-	-	-	354,3	33,3	165,2	387,6
Bekötőút	-	-	-	258,1	14,8	250,1	272,9
Vasútáll. út	-	-	-	25,1	7,8	24,1	32,9
Megyei u. ö.:	-	-	-	831,5	61,4	474,8	892,9
Úthálózat ö.:	5,4	1,2	4,4	1.002,8	61,4	474,8	1.075,2

Megjegyzés: az állami utak 94 %-a, a megyei utak 100 %-a makadám.

leállították, mégse épült a vasmű (közben az akkori politikai vezetés szerint Tito „láncoskutya" lett, így ez a helyszín már nem volt megfelelő egy ekkora beruházásnak). Az útépítés félbe maradt, csak a Pécs felőli leágazást sikerült befejezni, ezáltal részben hasznosítani. A mohácsi összekötő csak 7 év múlva készült el, a Farostlemezgyár beruházásának terhére, mint terelőút.

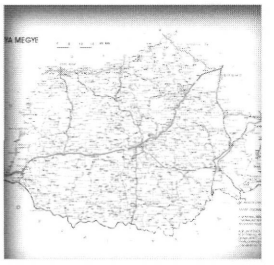
1949. év novemberében már elterjedt a közelgő közigazgatási átszervezésnek, és az útalap megszüntetésének a híre. Elkezdődött az Oroszló-szentlőrinci út Bükkösd - Hetvehely közötti szakaszának építése, az anyagok jórészét a helyszínre kiszállították, amikor utasítást kaptak, hogy Komlón kell utat építeni, mert az ottani sürgős állami beruházások ezt megkövetelik. A befejezetlen állapotban lévő útépítés tehát több éven át ott maradt, az építési kőanyagot és cementet pedig Komlóra szállították.

18. kép. - Baranya megye úthálózata 1945-ben.



3. RÉSZ

A KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG SZERVEZETI KIALAKULÁSA, ÉS NÉGY ÉVTIZEDES MŰKÖDÉSÉNEK EREDMÉNYEI



A közúti igazgatóságok működését megelőző időszakot röviden összefoglaljuk, hiszen 100 év is eltelt, amíg az adófizetők, és a jobbágyok keserves munkája nyomán, végre kiépült a magyar úthálózat gerincvonala, és néhány sikertelen próbálkozást követően kialakult az a szervezet, amely meg tudta valósítani a rendeltetés szerinti feladatát.

1849-ben, I. Ferenc József császár rendeletére Magyarországon is létrehozzák az első közútkezelő sejteket, amikor a főispánok a vármegyék területén, útmestereket és útkaparókat neveztek ki az utak fenntartására, és állagmegóvására.

Az Államépítészeti Hivatal működése

A szervezet elvileg 1868-tól, 1950-ig működött, valójában azonban több megyében, így Baranyában is, közel 10 év telt el, amíg átvették a megyei közutak fenntartását és szakmai igazgatását. Évekig betöltetlen állások jelezték a szakember hiányt. A tervezések és útépítések lebonyolításához értő fiatal mérnökök óvakodtak belépni a bürokratikus vármegyei szervezetbe, ahol a főispán, és az alispán atyáskodott felettük. Folyamodványban, kérvényezni kellett a mérnöki állás betöltését, amelyet a közgyűlés hagyott jóvá. A megalakulás kezdeti időszakában a vármegyék csak tehernek érezték ezt az új szervezetet, mivel a fizetések nagyobbik része a vármegyék költségvetését terhelte. Néhány év elteltével azonban komoly munka kezdődött: a régi nyilvántartásokat, út-kataszterekat átvezették, feladatterveket készítettek, és beterjesztették

jóváhagyásra, a létszámgondok is megszűntek. Az állami vezetők határozatai alapján megtervezték és lebonyolították az útépítéseket és az intézmények magasépítési feladatait.

Az 1890-es, közutakról szóló rendelet az állami közutak igazgatását helyesen szabályozta, viszont a megyei (törvényhatósági) utak igazgatása igen bonyolult lett, mivel beleszólási hatásköre volt a főispánnak, az alispánnak, a megyei közgyűlésnek, a közigazgatási bizottságnak. A döntési hatáskörök az alispánra tartoztak, a szakmai feladatok végrehajtását pedig az ÁÉH Intézte.

A működéshez szükséges dologi és személyi kiadások megtérítése a kezelt úthosszak arányában történt, ami mintegy 80 %-os megyei hozzájárulást jelentett.

Mindezek alapján a vármegyei vezetők nagy része, saját intézményének tekintette az ÁÉH-t, útbiztosait és szakaszmérnökeit a megye vezetői külön-külön is beszámoltathatták, a helyi és az országos választások közeledtével elhangzott útépítési ígéreteknek még a regisztrálására sem volt

19. kép. - A Pécsi Államépítészeti Hivatal alkalmazottjai támogatják a munkanélkülieket 1948-ban.

50/1948 szám

Kimutatás

a pécsi államépítészeti hivatal alkalmazottaitól a munkanélküliség enyhítésére felajánlott összegekről.-

	név	állás	havi törzsfizetése Ft	0.5 % levonás Ft	Jegyzet
1	Bádonyi László	müsz.tan	412.-	2.1o	
2	Krauter György	főmérnök	351.-	1.8o	
3	Gabula József	"	351.-	1.8o	
4	Kistona János	irodafőtiszt	299.-	1.5o	
5	mészáros János	s.mérnök	273.-	1.4o	
6	Marosi István	"	273.-	1.4o	
7	Puskás Ilona	irodatiszt	273.-	1.4o	
8	Kopár Ferenc	müsz.s.tiszt	255.-	1.3o	
9	Tomai Julis	ir.s.tiszt	231.-	1.2o	
1o	Harmatha András	főmérnök	21o.6o	1.-	
11	Berthe László	havidijas	255.-	1.3o	
12	Ferenczffy Antal	müsz.tiszt	255.-	1.3o	
13	Bátrányi Károly	ir.s.tiszt	231.-	1.2o	
14	Anyeszdi Lenke	havidijas	255.-	1.3o	
15	Simor Lívia	"	231.-	1.2o	
16	Klobucsár Mária	"	—	—	
17	Posfai Ferenc	utmester	273.-	1.4o	
18	Pető László	m.felügyelő	231.-	1.2o	
9	Büköndi Mihály	altiszt	231.-	1.2o	
2o	Pallos András	"	192.-	1.-	
21	Faragó András	utmester	138.6o	o.7o	
22	Bagi Imre	utór	172.-	o.9o	
23	Árnyas Illés	"	146.2o	o.7o	
24	Budán András	"	172.-	o.9o	
25	Dömötör János	"	172.-	o.9o	
			átvitel	30.1o	

mód, nemhogy a teljesítésére. Könnyen belátható tehát, hogy az ÁÉH főnöke, kiváló személyi kapcsolatokkal kellet rendelkezzen, az ügyek eredményes megoldása érdekében.

A 44.327/1912.sz. KM rendelet, az általános és a műszaki utasítási részben szabályozta a ÁÉH feladatait - a tervezést, a kivitelezést, a vállalati megrendeléstől az utófelülvizsgálatig, az útfenntartást és a magasépítéseket egyaránt.

Az útmesterek és az útkaparók (útőrök) munkájára, „szolgálatára", külön utasítások vonatkoztak. Az utak gondozása és felügyelete a szakaszmérnök feladatát képezte. Baranyában 4 szakaszmérnökség működött, mindegyikhez tartozott 2-3 útmesteri (útbiztosi) körzet. Egy útmesterség gondjaira bízott út hossza 80-110 km., egy útőri szakasz általában 5 km.

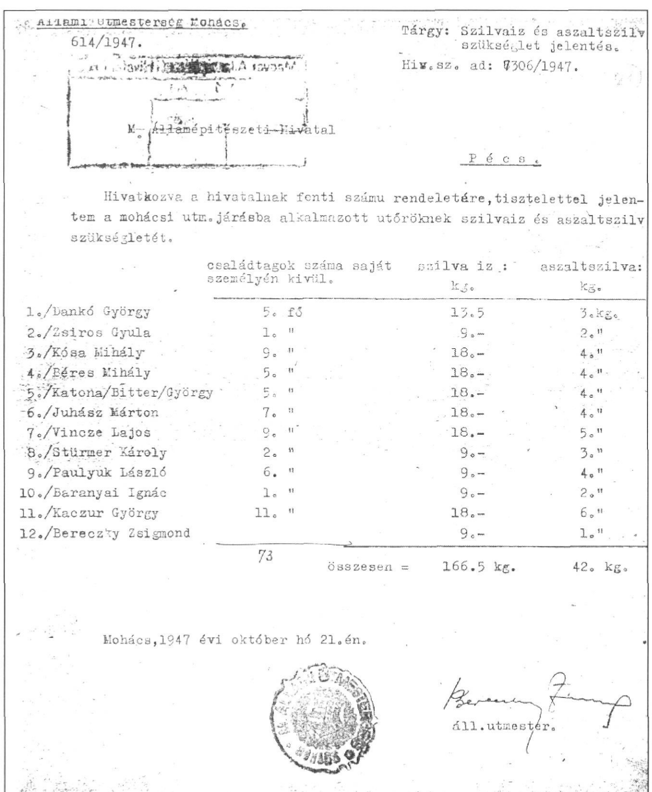
Az állami útmester általában szakképzett volt, míg a megyei útbiztosi állásra nem mindig találtak szakképzettséggel rendelkezőket. Az útbiztost a főispán nevezte ki, a beosztás élete végéig tartott.

Az 1930-as években már az útépítések száma úgy megnőtt, hogy az ÁÉH saját dolgozóival is végeztetett új útépítéseket. A tervet és a költségvetést a szakaszmérnökök készítették, emellett irányították a kivitelezést, a központi adminisztrációs munkát, és kéthetente a helyszínen fizették a dolgozók munkabérét.

A hivatalok pénzkezelése egyszerűen, házipénztárban történt, melyet a hivatal főnöke kezelt.

A kereseteket postán utalta, a kisebb összegeket készpénzben fizette. Kisegítő személyzet felvételét általában elutasították, mivel azt az útalapból kellett volna fizetni.

20. kép. - Bereczky Zsigmond állami útmester egyik jelentése 1947-ben.



Állami Útmesterség Mohács.
614/1947.

Tárgy: Szilvaiz és aszaltszilv szükséglet jelentés.
Hiv.sz. ad: 7306/1947.

M. Államépitészeti Hivatal

Pécs.

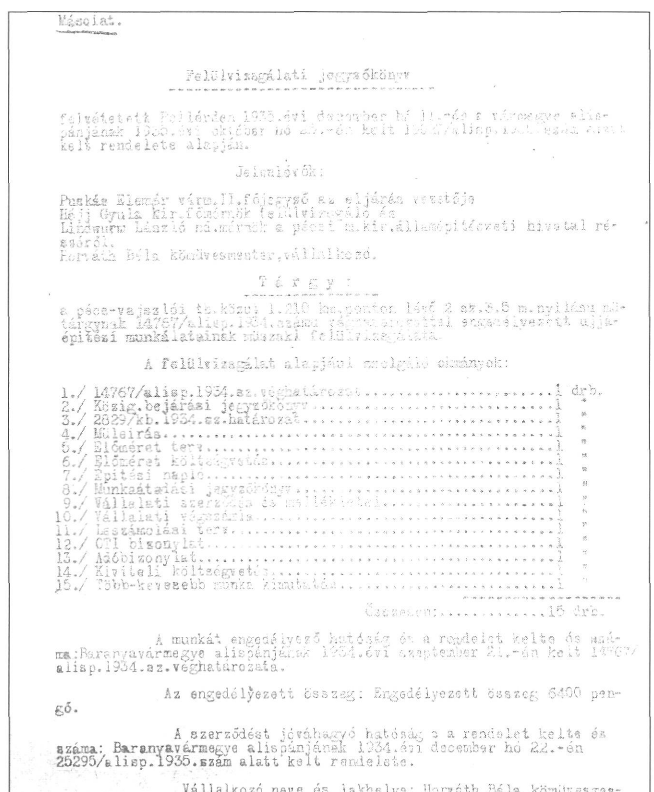
Hivatkozva a hivatalnak fenti számu rendeletére, tisztelettel jelentem a mohácsi utm.járásba alkalmazott utőröknek szilvaiz és aszaltszilv szükségletét.

	családtagok száma saját személyén kivül.	szilva iz : kg.	aszaltszilva: kg.
1./Dankó György	5. fő	13.5	3.kg.
2./Zsiros Gyula	1. "	9.-	2."
3./Kósa Mihály	9. "	18.-	4."
4./Béres Mihály	5. "	18.-	4."
5./Katona/Bitter/György	5. "	18.-	4."
6./Juhász Márton	7. "	18.-	4."
7./Vincze Lajos	9. "	18.-	5."
8./Stürmer Károly	2. "	9.-	3."
9./Paulyuk László	6. "	9.-	4."
10./Baranyai Ignác	1. "	9.-	2."
11./Kaczur György	11. "	18.-	6."
12./Bereczky Zsigmond		9.-	1."
	73	összesen = 166.5 kg.	42. kg.

Mohács, 1947 évi október hó 21.én.

áll.utmester.

21. kép - Felülvizsgálati jegyzőkönyv egy közúti híd újjáépítéséről 1935-ben.



Másolat.

Felülvizsgálati jegyzőkönyv

felvétetett Pellérden 1935.évi [illegible] hó [illegible] a vármegye alispánjának 1935.évi október hó [illegible] kelt [illegible]/alisp.1935.szám alatt kelt rendelete alapján.

Jelenlévők:

Puskás Elemér várm.II.főjegyző az eljárás vezetője
Hajj Gyula kir.főmérnök felülvizsgáló és
Lindwurm László mű.mérnök a pécsi m.kir.államépitészeti hivatal részéről.
Horváth Béla kőmüvesmester, vállalkozó.

Tárgy:

a pécs-vajszlói th.közut 1.210 km.ponton lévő 2 sz.3.5 m.nyilásu műtárgynak 14767/alisp.1934.számu véghatározattal engedélyezett ujjáépitési munkálatainak müszaki felülvizsgálata.

A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:

1./ 14767/alisp.1934.sz.véghatározat........1 drb.
2./ Közig.bejárási jegyzőkönyv........1 "
3./ 2829/kb.1934.sz.határozat........1 "
4./ Müleirás........1 "
5./ Előméret terv........1 "
6./ Előméret költségvetés........1 "
7./ Épitési napló........1 "
8./ Munkaátadási jegyzőkönyv........1 "
9./ Vállalati szerződés és mellékletei........1 "
10./ Vállalati végszámla........1 "
11./ Leszámolási terv........1 "
12./ OTI bizonylat........1 "
13./ Adóbizonylat........1 "
14./ Kiviteli költségvetés........1 "
15./ Több-kevesebb munka kimutatás........1 "

Összesen:..............15 drb.

A munkát engedélyező hatóság és a rendelet kelte és száma: Baranyavármegye alispánjának 1934.évi szeptember 21.-én kelt 14767/alisp.1934.sz.véghatározata.

Az engedélyezett összeg: Engedélyezett összeg 6400 pengő.

A szerződést jóváhagyó hatóság s a rendelet kelte és száma: Baranyavármegye alispánjának 1934.évi december hó 22.-én 25295/alisp.1935.szám alatt kelt rendelete.

Vállalkozó neve és lakhelye: Horváth Béla kőmüvesmester Pécs.

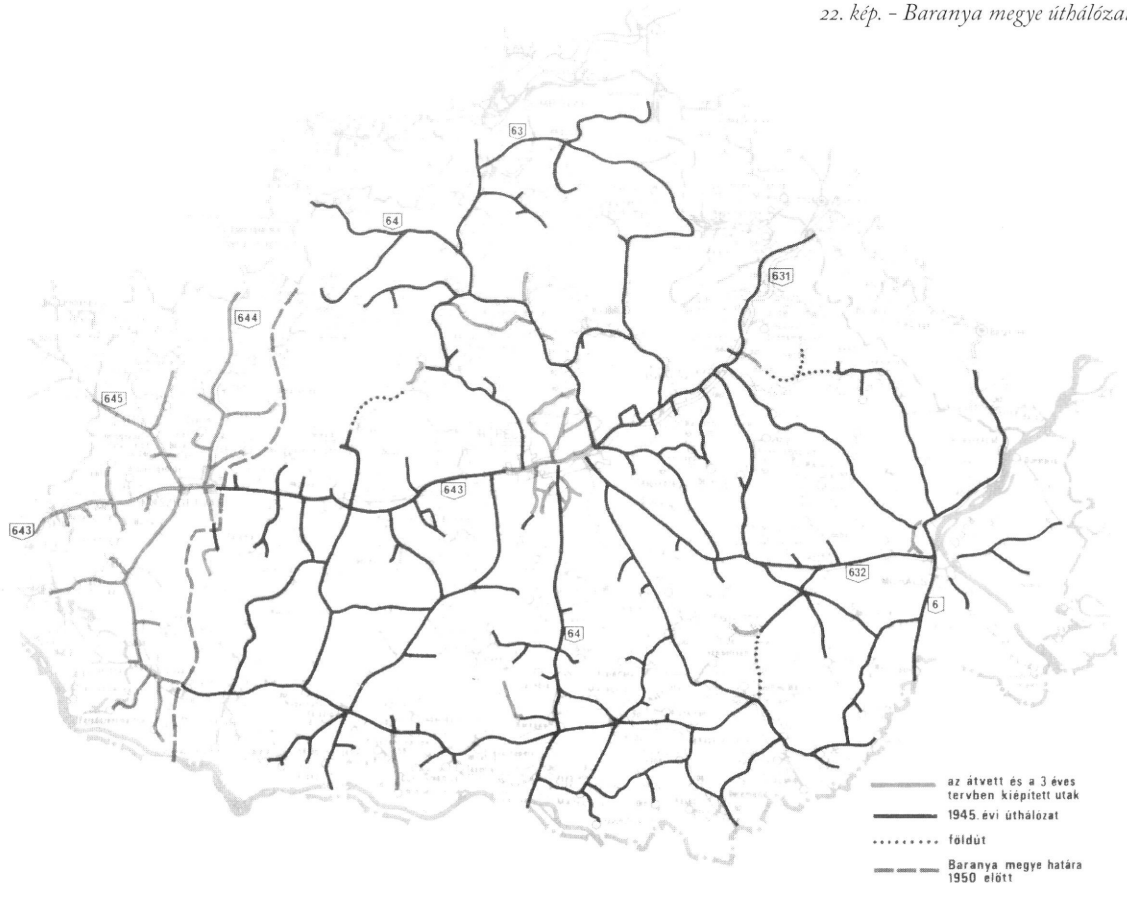
Pécsett azt a gyakorlatot követték, hogy az útépítéseket sok kis vállalkozóra bízták, ezzel könnyítettek a saját adminisztratív terheiken. Később megszaporodtak a minőségi kifogások, a vállalkozók egyre anyagiasabbak lettek, főként az 1936-1944 közötti időszakban.

1950. évben az ÁÉH megszűnik, helyette létrehozzák az Útfenntartó Nemzeti Vállalatokat, mint tanácsi vállalatokat, és a Megyei Tanács VB. Közlekedési Osztályát. Területi változtatás is történt, miután a szigetvári járás egész úthálózatát Somogy megyétől Baranya megyéhez csatolták, ez 143,7 km úthossz növekedést jelentett. Új utak is épültek a 3 éves tervben, mint pl. a mohácsi összekötőút, és az állami úthálózathoz csatolták a korábban magánútként szereplő szentegáti, majlátpusztai és sikondai bekötőutakat. Ezzel együtt 247,9 km-el bővült a megyei úthálózat.

Az új szervezeti felállásban az útfenntartás az útőrökkel együtt az Útfenntartó Nemzeti Vállalathoz került. Az építésvezetők mérnöki végzettségűek voltak. A kezdeti években a munka zavartalanul folyt. Hengerléseket végeztek a Komló környéki utakon, Pécs - Szentlőrinc között, megépítették a lánycsóki bekötőutat, a drávapiski 14 m nyílású hidat, Pécsett a Bálicsi utat. Kőbányákat is üzemeltettek Nagyharsányban, Pécsváradon, Kárászon.

1955-ben a vállalatból leválasztották az útépítési részleget, és két építésvezetőség átkerült a 3.sz. Mélyépítő Vállalathoz, mint annak a Pécsi Főépítésvezetősége. Ezzel az Útfenntartó Vállalat építési tevékenysége meggyengült, már csak kisebb építési munkákat tudott elvégezni, mint pl. a kővágószőlősi bekötőutat, gépállomási utakat. A

22. kép. - Baranya megye úthálózata 1950-ben.



BARANYA MEGYE KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK ÖSSZETÉTELE 1950. ÉVBEN

(úthosszak km-ben)

Útkategóriák	Kőburk.	Betonburk.	Aszfaltb.	Fel.bev.	Makad.	Föld.	Összesen
Főút	11,5	3,9	5,3	4,4	392,0 1	1,5	428,6
Összekötőút	-	-	-	4,1	416,0	20,9	441,0
Bekötőút	2,1	-	-	-	388,2	14,8	405,1
Vasút és hajóá	1,7	-	0,8	-	31,7	7,7	41,9
Összesen	15,3	3,9	6,1	8,5	1.227,9	54,9	1.316,6
Ebből 3 m széles 643,0 km 51%							

megmaradt munkáslétszám 80%-ban útőr, területi széttagoltsága miatt nehezen mozgatható. A forgalom fokozatosan nőtt, az utak pedig leromlottak.

A kormány, a jelentkező gondokat érzékelve, ismét átszervezett: a KPM irányítása alá helyezte a teljes útügyi szolgálatot. A Közlekedési Osztályokat megszűntette, helyükbe az országban 12 megyeszékhelyen létrehozta a KPM Közúti Kirendeltségeket, és ugyanott 12 Útfenntartó Nemzeti Vállalatot alapított. A pécsi kirendeltséghez tartozott Tolna megye is. A kirendeltség létszáma 15 fő. Az utak igazgatása, felügyelete, a fenntartási és korszerűsítési munkák megrendelése és lebonyolítása

23. kép. - Baranya megye úthálózata 1954-ben.

képezte a feladatokat. Végre a sok gazda helyett csak a minisztériumból irányítottak. A helyszíni ellenőrzés is hatékonyabb lett. Külön kellett kezelni a fenntartási, és külön a korszerűsítési munkák költségeit. A vállalat igyekezett a jobban fizető aszfaltozási, és más egységáras munkákat végeztetni az útőrökkel, az útfenntartás lemaradt, az elszámolásnál pedig zavarok keletkeztek, amit nem tűrtek el a kirendeltség szakasztechnikusai.

A megyei tanácsok vezetői is kirekesztve érezték magukat, különösen ahol nem voltak kirendeltségek, és vállalat sem volt, a községi utak- hidak fenntartására fordítandó hitelkeretet nem tudták lekötni.

A Pécsi Közúti Kirendeltség vezetője Krauter György volt. Igyekezett jó kapcsolatot tartani a megyei tanácsi vezetőkkel, egyeztetett velük, és orvosolta a gondokat. A bekötőutak építésének sorrendjét, sőt sok esetben a nyomvonalát is a tanács határozta meg.

A PÉCSI KÖZÚTI KIRENDELTSÉG ÁLTAL KEZELT ÚTHÁLÓZAT 1954. ÉVBEN BARANYA MEGYÉBEN

(úthosszak km-ben)

Útkategóriák	Kőburk.	Betonb.	Aszfaltb.	Fel.bev.	Makadám.	Földút.	Összesen
6.sz.főút	5,4	32,0	5,8	30,1	12,9	-	86,2
II.r. főutak	6,7	3,9	6,8	5,2	103,7	0,6	126,9
III.r.főutak	1,3	-	1,2	-	223,0	-	225,5
Összekötőút	1,4	-	6,9	12,0	451,1	18,1	489,5
Bekötőút	2,1	-	-	0,6	393,3	14,8	410,8
Vasút-hajóá.	1,7	-	0,8	-	24,5	7,2	34,2
Összesen	18,6	35,9	21,5	47,9	1.208,5	40,7	1.373,1

TOLNA, FEJÉR ÉS BÁCS-KISKUN MEGYÉK ÚTHÁLÓZATÁBÓL KEZELT UTAK

6.sz.főút	-	33,9	38,4	-	-	-	72,3
II. r. főút	7,1	2,4	5,9	6,1	104,1	-	125,6
III. r. főút	3,1	-	1,3	-	57,9	-	62,3
Összekötőút	5,8	0,7	2,9	0,1	271,2	35,2	315,9
Bekötőút	5,3	0,6	-	0,7	148,0	13,2	167,8
Vasút-hajóá.	3,9	-	-	0,4	30,4	-	34,7
Összesen:	25,2	37,6	48,5	7,3	611,6	48,4	660,0

Megjegyzés: átlagos útszélesség 4,0 m. Fejér m.úthossz. 23,2 km, Bács-Kisk. m. úthossz. 6,0 km.

3.1. A KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG MEGSZERVEZÉSE ÉS MŰKÖDÉSE 1958-1968 KÖZÖTTI ÉVEKBEN

A KPM a 20/1958.sz utasításában elrendelte a közúti igazgatóságok létrehozását (12 megyében), az utak kezelése, fenntartása és korszerűsítése racionálisabb végrehajtása céljából. Egyúttal az útőröket áthelyezte az útfenntartó vállalatoktól a közúti igazgatóságokhoz.

A közúti kirendeltségek megszűntek, helyükbe léptek a közúti igazgatóságok, és hozzájuk került az útfenntartás, vele együtt az útőri állomány is. A Pécsi Közúti Igazgatóság igazgatójává Simon Imrét nevezték ki, akit fizikai állományból kiemeltek, továbbtanulását az állam patronálta, okleveles mérnöki diplomát szerzett. A főmérnök Krauter György lett, aki a közúti kirendeltség vezetője volt, kiváló mérnök. Az építési csoport vezetője Balázs Ferenc, szintén jó szakember, tapasztalt mérnök. A fenntartási csoport, és egyben gépészeti vezető Kardos Imre, jó szakember, kiváló szervező, később forgalomtechnikai vezető, számtalan újítás, és több találmány fűződik a nevéhez. Papp László szakaszmérnök, az útfenntartás tapasztalt irányítója volt. Mészáros Tibor, tervező mérnök, műszaki ellenőr. Mészáros László főmérnök-tanácsos, aki 1961-ben nyugállományba vonult, és a helyére belépett Temesi Ferenc tervezőmérnök, műszaki ellenőr. Dr. Deáky Andor jogtanácsos, és kisajátítási főelőadó, az útszakma kiváló ismerője. Később a kisajátítási és területrendezési ügyeket Molnár Imre önálló előadó, nagyra becsült kolléga intézte. Lantos Miklós, központi technikus, és dr. Skoda Ervinné titkárnő volt. A műszaki létszám 15 fő, csakúgy, mint a közúti kirendeltség idején. Önálló székház nem volt, a Pécsi Járási Tanács épületében kapott három irodai szobát.

A pénzügyi csoport a Mártírok u. 8. sz alatti, volt útőrházban kapott elhelyezést. Vezetője Kellner Lászlóné, munkatársai Gabula Zoltán bér- és munkaügyi csoportvezető, Kalocsai Edit (Buttinger Jánosné), Égi András, Váci Lenke (Barna Józsefné), Marx Eleonóra, Sabáli Istvánné, Szabó Istvánné, Égi Andrásné, Papp Lászlóné, dr. Schmidt Antalné.

A szakaszmérnökségek elhelyezése Pécs, Rácvárosi Géptelepen, és Mohács Szőlőhegyi úton történt. A pécsi szakaszmérnök Papp László, a mohácsi szakaszmérnök Bereczky Zsigmond.

Szakasztechnikusi körzetek:

Pécsi Szakaszmérnökség

- Pécs-felsőn	Benovics István,
- Sásdon	Zsebe Vendel,
- Kővágószőlősön	Vida János,
	ill. Nagy Béla,
- Szigetváron	Rácz Ferenc,
	ill. Solymosi György.

Mohácsi Szakaszmérnökség

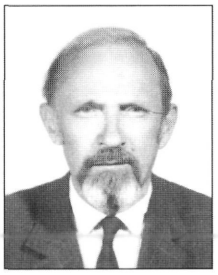
- Mohácson	Alavári Sándor,
- Pécsváradon	Tandics János,
	ill.. Pere Antal,
- Harkányban	Varga József,
- Villányban	Széll Dezső,
	ill. Tegzes Emil.

Az útfenntartó vállalatok közúti üzemi vállalatokká alakultak át. Vezetői: Kiss István igazgató, Marosy István főmérnök, Sárossy László termelési osztályvezető. Ez a szervezeti változás végre utat nyitott a minőségi fejlődés felé, és a gépesítés felé. A vállalatok profiljába nem illő útkarbantartási munkát ezután a közúti igazgatóság végzi a havidíjas útőrökkel. Ugyanakkor az igényelt bitumen kötőanyagú hengerlések, a korszerűsítések és az egyre bonyolultabb, nagyobb technológiai fegyel-

A KPM. PÉCSI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG ALAPÍTÓ TAGJAINAK BEMUTATÁSA I.

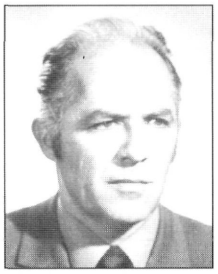
SIMON IMRE - IGAZGATÓ 1958-70.

Nagy lendülettel irányította az igazgatóság útfenntartási munkáit, az útőrök személyes gondjainak megoldására nagy súlyt helyezett.



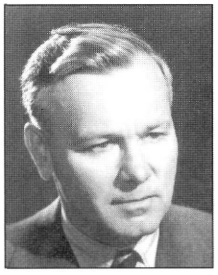
KRAUTER GYÖRGY - FŐMÉRNÖK 1958-68.

Korábban a Megyei Tanács Közlekedési osztályvezetője volt. A szakmának elismeréseket szerzett vezetője volt, mérnöki tapasztalatait munkatársaival szívesen megosztotta. Ha azt mondta, hogy "komám", annak az egyik fele elismerés, a másik része kritika volt. Mindig, mindenről őszinte véleményt mondott.



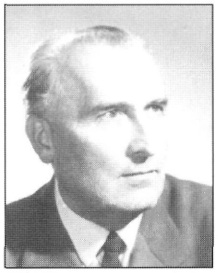
MAROSY ISTVÁN - FŐMÉRNÖK 1964-77.

A közúti szakmában dolgozott 1943-tól élete végéig. Kezdte a ÁÉH-ban, majd az UTIBER, a KPM, az Útfenntartó Vállalat következett, ahol főmérnök lett, ezután áthelyezték a Közúti Igazgatóságra, ott 1969-től újra főmérnöki kinevezést kapott. A tapasztalt vezető mérnök, megnyerő modorával, közvetlen kapcsolatot tartott beosztottaival, munkatársai tisztelték és szerették.



BALÁZS FERENC - CSOPORTVEZETŐ FŐMÉRNÖK 1958-68.

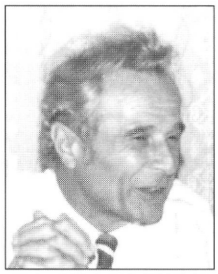
Rendkívül alapos, önmagához és környezetéhez egyaránt szigorúan következetes vezető mérnök volt. Az útfejlesztések előkészítésében és lebonyolításában a csoportjától hibátlan munkát követelt, mindemellett elfogadták és tisztelték.



DR. DEÁKY ANDOR - VEZETŐ JOGTANÁCSOS 1958-75.

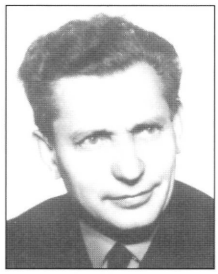
A jogügyek mellett az útszakmának is kiváló ismerője volt. A kisajátítási és peres ügyekben az igazgatóság érdekeit mindenek fölött, sikeresen képviselte. Fizikaiak és irodisták egyaránt bizalommal keresték meg gondjaikkal, és ő lelkesen, vidáman, önzetlenül segítette kollégáit.

A KPM. Pécsi Közúti Igazgatóság alapító tagjainak bemutatása II.



Kardos Imre - osztályvezető 1958-76.

Az igazgatóság motorja volt. Mindig a megoldáson törte a fejét, a sikerek tovább lelkesítették. Számtalan újítása és találmánya szerzett szakmai elismerést, méltán tartották az utas szakma nagy öregjének.



Molnár Imre
kisajátítási és területrendezési előadó 1962-69.

Pontos munkát végzett, a jogtanácsossal jól együttműködött, a beruházások pénzügyi finanszírozását mindenkor hibátlanul intézte. Népszerű munkatárs és nagyszerű kolléga volt.

Csoportkép balról Mészáros László főmérnök, *tanácsos, előkészítő, az igazgatósághoz tartozó hosszuhetényi és nagyharsányi kőbányák főmérnöke, pontos, nagy tudású mérnök, 1961-ben nyugalomba vonult. Mellette* Dr. Deáky Andor. *Jobb szélen* Mészáros Tibor tervező, *műszaki ellenőr, később osztályvezető 1958-90. A közúthálózat kiváló ismerője, számtalan útkorszerűsítés tervezője és lebonyolítója. Szerény, de határozott vezető volt, munkatársai szerették. Mellette* Horváth Lajos mérnök, *aki szintén 1958-ban került a közúthoz, de áthelyezték a Közúti Üzemi Vállalathoz, később annak főmérnöke lett. Dinamikus, nagy gyakorlati tudással bíró és népszerű mérnök volt.*

met igénylő új útépítések, a vállalatok számára is újabb kihívást jelentettek. A bitumen nagytömegű vasúti fogadására lefejtő, tároló és melegítő berendezéseket, valamint aszfaltkeverő telepeket kellett építeni, új gépek beszerzésére is szükség volt.

Az ország gazdasági fejlődése, az utas szakma gyarapodását is magával hozta. Javult az anyagellátás, különösen a higított bitumen és a kőbányászat zúzalék termelése. A vasúton rendelt nagytömegű szállítás is megbízhatóbb, tervezhetőbb lett, az éves megrendelések negyedéves ütemezés szerint teljesültek. A megyei úthálózat nagy-nagy lemaradását tekintve, az ütemesebb munkára égető szükség volt, ha figyelembe vesszük, hogy 1954-ben a a Baranya-Tolna megyei úthálózat 90%-a vizes makadám burkolatú.

1963-ban a KPM Közúti Főigazgatóság elrendelte, hogy az útügyek igazgatási szervezetének működési határai essenek egybe a megyehatárokkal. A kiigazítás mindenütt rendben megtörtént, egy kivétellel - a Baranya megyéhez tartozó Mohács-szigeti utak továbbra is a Bács-Kiskun Megyei Közúti Igazgatóság kezelésébe tartoztak. Ezután a megyei közigazgatás vezetői részéről, a KPM Közúti Főigazgatóság vezetője felé egyre élesebben fogalmazták meg, hogy legyen minden megyében közúti igazgatóság. A kérések 1968-ban így Szekszárdon is meghallgatást nyertek, február 1-el megalakult a Szekszárdi Közúti Igazgatóság, melynek igazgatója Imre József, főmérnöke pedig Nagy Sándor lett. A vagyonelosztás viszonylag rendben megtörtént (gépek, berendezések, egyéb raktári anyagok és felszerelések elosztása), ebben nagy szerepe volt a két főmérnöknek. Az újonnan alakult szervezetnek több segítségre volt szüksége, amit a főigazgató, dr. Kozáry István, minden esetben teljesített.

1963-ban felépült az új központi székház a Köztársaság tér 5. sz. alatt, abban elhelyezést nyert a közúti igazgatóság mellett a közúti üzemi vállalat is, mint ingyenes használó, albérlő.

A kötött létszámgazdálkodáson fokozatosan enyhítettek. Előbb a minisztérium közúti főosztályvezetőjétől kapott engedély alapján kerültek áthelyezésre Péter Oszkár, Marosy István, Sárossy László mérnökök, Boglári József műszaki ellenőr, Kálmán István és Várnai Vilmos előadók. Varga Kornél gyakorló mérnök is itt kezdte pályafutását.

A feladatok tovább bővültek, az útfenntartási és igazgatási tevékenység súlya megnőtt. A korábbi kettő helyett három szakaszmérnökség lett, és a vállalati kivitelezésű munkák műszaki ellenőrzését is a területileg illetékes szakaszmérnökségek végezték, a helyszíni műszaki ellenőrök közreműködésével (Magó Bálint, Macák Béla, Pere Antal, Tegzes Emil, Rácz Ferenc).

Az új megbízott vezetők:
Sárossy László, területi műszaki osztályvezető,
Marosy István, szakaszmérnök,
Péter Oszkár, szakaszmérnök,
Temesi Ferenc, szakaszmérnök.

Megalakult a forgalomtechnikai osztály, melynek vezetője Kardos Imre.

Munkatársai lettek: Kemenes László, Marosy Gábor, Bocz Gábor, Nendtvich Tamás, Juhász István, Komjáthy Árpád.

Gépészeti csoport szerveződött, melynek vezetője Csőzik István.

Felvételt nyert új munkatársak: Nagymegyeri András, Antók Lászlóné, Hódosi Lajos, Markúlia Balázs, Nagy Sándor, Bőczy Zoltán, ifjú Alavári Sándor, Józsvai Istvánné, dr. Papp Ella, Szabó Ferenc, Rétaljai Dezsőné, Molnár Klára, Pere Teréz, Tishler Mária, ösztöndíjas szerződés alapján, ifj. Karoliny Márton, Appelshoffer József , és Appelshoffer Józsefné. Berecz Gábort, Horváth Jánost, és Tari Józsefet átsorolták központi állományba.

3.1.1 A MAKADÁMUTAK ÉPÍTÉSE ÉS FENNTARTÁSA

Ez az építési technológia azért is terjedt el a XVIII. század végén az egész világon, mert igen egyszerűen, és viszonylag olcsón lehetett az akkori szekérforgalom számára, az időjárástól függetlenül, jól járható utat, gyorsan építeni.

Baranya megyének 1918-ban még csak 650 km. kiépített makadám útja volt, 1954-ben pedig az 1332 km kiépített útból 1208 km a makadámút. A lebonyolított forgalom nagyságrendje és összetétele az 50-es, 60-as években lényegesen megváltozott, főként a teherszállító és a mezőgazdasági járművek, valamint a távolsági autóbuszok és munkásszállító „fakaruszok" megszaporodtak. A makadám utak fenntartása egyre nagyobb gondot jelentett, ráadásul egyre költségesebb is volt. Míg 1945 előtt az állami utak fenntartása rendszeresen megtörtént, a törvényhatósági utakra ugyanez nem mondható el, mivel évente 10-20 m^3/km fedanyag (zúzottkő, zúzalék) felhasználását engedélyezték, és az a mennyiség kevésnek bizonyult a leromlott állapotú utakon. Ennek következtében a kőpálya 3-4 év alatt az alapkőig lekopott, ráadásul a burkolatszélesség is csak 3 m volt, 1945-ben ezek az utak bekerültek az állami úthálózatba, a közúti igazgatóság ilyen összetételű úthálózaton az állag megóvását nem tudta maradéktalanul ellátni.

A makadámutak fenntartására az ÁÉH-k részére még 1912-ben kiadtak egy szakszerű előírást tartalmazó utasítást, mely szerint a fenntartás feladata, hogy a közlekedési és a légköri behatások által az útpályában keletkezett rongálódásokat helyreállítsa, a balesetmentes közlekedést biztosítsa, célja pedig, hogy az útpálya mindig tiszta, egyenletes, hullámmentes felületű és kátyúmentes legyen. A keresztmetszeti profilja olyan domború kialakítású maradjon, hogy arról a víz gyorsan lefolyhasson.

A fenntartás gyakorlati végrehajtása:

- Ha a zúzottkő réteg az alapkőről teljesen lekopott, 8-10 cm vastag zúzottkő (Z 40/60 mm) terítést és behengerlést, arra 2-3 cm zúzalék (Z 5/15 mm) fedő réteget kapott, egyben az egész útszakasz teljes felújítását el kellett végezni, mint pl. árok- és padkarendezést.
- Amennyiben a zúzottkő réteg még nem kopott le, csak erősen kátyús, vagy deformált, foltozásos javítás szükséges. Ezzel a módszerrel az útpályát minden évben javítani kellett. A javítás anyagösszetétele, Z 25/40 mm-es beterítése, Z 15/25 mm-es beágyazásával kiegészítve. A betömörítést a forgalom végezte el. A pálya fedésére nyáron, száraz időben, homokot és Z 0/5 mm-es kőport használtak. A kőpálya foltozása esetén a fedanyag 80%-át ősszel esős időben használták fel, és az évközi javításokra maradt 20%. *(L. Krauter György: Baranyai utak)*

3.1.2. A BITUMENES MUNKÁK ELTERJEDÉSE

A makadámutakat nagyforgalom esetén 3-4 évenként, gyenge forgalom mellett 6-8 évente indokolt volt újrahengerelni. A hengerlés előtt, az útőrök, a kisodródott zúzalékot beterítették az útpályára, illetve a hiányzó anyagot az útszéli depóból pótolták. Ha a nagy forgalom miatt az áthengerlésre 3 évnél gyakrabban volt szükség, az útszakaszt állandó burkolatúra kellett átépíteni. (A kőpálya foltozásos módszer igen gazdaságtalan, ha 60 m3/km-nél több fedanyagot igényel. Mindezt a mennyiséget az útőr, az útpadkán 20-30 m-ként elhelyezett kődepóból, talicskával a helyszínre szállította, majd bedolgozta.)

Az 1950-es évektől, a gépjármű forgalom gyors növekedése következtében már alig elviselhető volt a makadám utak ilyen módon történő fenn-

tartása (kavics felverődés, porképződés, emiatt látási zavarok keletkeznek, kényelmetlen az utazás). Beigazolódott, hogy a makadám utak nem alkalmasak a motoros járművek forgalmának biztonságos lebonyolítására:

- a gyorsan haladó jármű gumiabroncsa kiszívja a kőpálya felületén ragasztóanyag nélkül ottlévő apró zúzalékot, ezáltal a zúzottkő szemek is meglazulnak, kiperegnek, a kőpálya váza megbomlik,
- a foltozással (kátyúzással) javított kőpálya tömörítését sem képes a gépjármű kereke megoldani, részben az előző okok miatt, és a zúzottkő szemeket összegyúrja, mielőtt betömörödnének, és a „domború" kátyúk kifejlődnek, a pálya felülete továbbra is egyenetlen,
- a gépjármű rugózata és a gumiabroncsok dinamikus rázkódásnak teszik ki a kőpályát, különösen a felső rétegben található zúzalékréteget, és ennek hatására – a stabil kőváz ellenére is kialakuló – keresztirányú bordásodás jelenik meg, amely az utasok számára kellemetlen rázkódást okoz, valamint a gépjármű műszaki állapotát, és a vezetés biztonságát is veszélyezteti.

Megjelent egy új technológia, amellyel a makadám pályák felületét pormentessé lehet tenni. Ez volt a portalanítás, higított és folyékony bitumennel, emulzióval, kátránnyal (gyenge forgalmú utakon még orsóolajjal is próbálkoztunk). Ezeknek a bitumen származékoknak a beszerzése a fejlett vegyiparral rendelkező országokban nem okozott nehézséget, nagy tömegben rendelkezésre állt, minálunk azonban csak a 60-as években lehetett az igényelt mennyiséget ütemezni és leszállítani. Ugyanakkor szükséges volt bizonyos gyakorlatot is szerezni, mígnem kialakult, hogy a vállalatok a főutakon, az igazgatóság pedig az alsóbbrendű utakon készíti a felületi bevonatokat. Az első réteget, lehetőleg a következő évben, célszerű volt megismételni, és ha egy makadám út megkapta a 3 rétegű bitumenes bevonatot, leterítve 12/20 mm-es, vagy 5/12 mm-es zúzalékkal, simító könnyű hengerléssel, akkor annak a felülete vízzáróvá vált, és elaszfaltosodott. Az ilyen pályán a fenntartási közvetlen költségek a harmadára csökkentek.

Az 1950-es években tapasztalt bitumen beszerzési gondok arra késztették a szakembereket, hogy különböző kísérletekbe kezdjenek, a kötőanyag felhasználás terén. Ilyen formán az egész ország megismerhette dr. Zsila Géza, a Kaposvári Közúti Igazgatóság igazgatójának kísérleteit a folyékony bitumennel és a higított bitumenekkel végzett felületi bevonások eredményeiről. A kísérletekről hallván Baranya megyében mi is megpróbáltunk ilyen felületi bevonásokat házilagosan készíteni, de ez nem mindig járt sikerrel, pl. a folyékony bitumennel, a HB-O, és HB-1-el kapcsolatban azt tapasztaltuk, hogy csak sík terepen, 3 %-nál kisebb oldalesésű utaknál alkalmazható, különben a burkolatról a kötőanyag lefolyik.

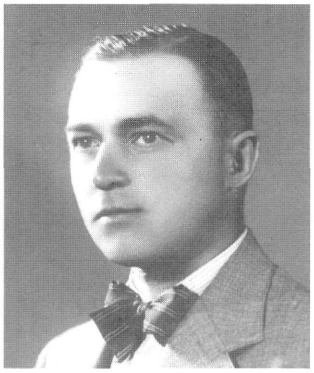
A kedvezőtlen anyagellátás idején ugyancsak az 1950-es években, az útjavítások, áthengerlések gyorsítása céljából 1952-ben kezd elterjedni a Győrifféle hengerlés, melynek az a lényege, hogy az úthenger napi teljesítményét két-háromszorosára is fokozhatjuk, abban az esetben ha a pályafelületet letakarjuk homokkal, földdel. A pálya ilyen módon való laza behengerlése folytán (félig tömörített állapot) a forgalomra nézve kellemetlen hatásokat idézett elő, mint pl.: fokozott keresztirányú bordásodás, porképződés és a kőpálya idő előtti bomlása. Baranya megyében ezt az újítást azért nem alkalmazták, mert a nagyobb ütemű munkavégzésnek nem az úthengerek száma képezte

az akadályát, hanem a kőanyag beszerzés, és a pénzügyi fedezet hiánya. A vállalatok által készített bekötőutak építése során viszont szomorúan tapasztalhattuk, hogy mégis elterjedt, és igen komoly erőfeszítésbe került az alkalmazását kiszorítani.

A nagytömegű és hosszabb útszakaszon egyszerre végzett munkák szervezésének, a szakaszos útőri rendszer, egyre fokozódó gátjává kezdett válni. A makadám kőpálya állandó és folyamatos gondozást igényelt, ha ezt nem kapta meg, az útburkolat nagyon gyorsan leromlott. Ekkor még az útőröket az előbb említett összevont munkákra nem lehetett elvezényelni. Két említésre méltó eset történt, amikor kényszerűségből, mintegy 60-80 fős útőri brigád került összevonásra egy-két hónap időtartamra először 1953-ban a 6-os számú főúton épülő völgyhidak építésének gyors befejezését elősegítendő, másodszor 1954-ben a kővágószőlősi bekötőút (Urán bánya) gyors megépítésének sürgetése miatt. Ez alatt az összevont útőrök útszakaszai leromlottak.

3.1.3. Az útőri munka

Az első közúti törvény megjelenése óta (1890) az útőröket pontosan kijelölt útszakaszra (munkahelyre) vették fel a törvénycikk 157. §-a értelmében útrendőri, a 149. §-a szerint pedig közigazgatási hatósági közeg képviseleti jogával bízták meg, továbbá azzal, hogy a rábízott útszakaszt fenntartsa és gondozza. Feladata az útügyi érdekek mindenkori védelme, a rábízott útszakasz feletti felügyelet, az elemi károk elhárítása és azonnali jelentése volt. Egy útőri szakasz átlagosan 5 km hosszúságú volt. A napi feladatok elvégzéséhez szükséges eszközöket, szerszámokat magával hordozta, a tapasztalt és szorgalmas útőr mindig tudta mi a legfontosabb és legsürgősebb teendője, és a felettesei tudhatták, ki a legjobb útőr, ha az úthálózaton végigutaztak.



32. kép. - Ládonyi László az Államépítészeti Hivatal főnöke 1936-49. Fiatalon kapta a kinevezését, mégis mindig megtalálta a megfelelő hangot a vármegyei hivatalfőnökökkel, csakúgy, mint saját beosztottaival. Vezetése alatt egységes, jól szervezett csapattá alakult a hivatal.

Baranyában az ÁÉH főnöke 1936-1949. évek között Ládonyi László főmérnök volt. A hivatal központi alkalmazottainak létszáma 15 fő, + 4 szakaszmérnök, a fizikai munkáslétszám 220-230 fő között változott. Új létszám betöltésére nem volt mód, csak ha valaki eltávozott. Évek során kialakult egy családias légkör, ismerték egymás hivatali és magánéletét egyaránt, beleértve a fizikai állományban lévőket is. Megbecsülés övezte az útőröket is, akik nehéz körülmények mellett dolgoztak, de munkájukért megkapták az elfogadható havi fix fizetésüket, és háború esetén mentesültek a katonai behívó parancs alól.

Az egyik kinevezett állami útőrt 1944-ben elvitték a visszavonuló német SS. katonák Mohácsról Dárdára, azzal, hogy őt is bevonultatják, ámde Werner Ferenc útőr nem akart elmenni katonának. Talán ismerte azt a gyakorlatot, hogy az állami útkaparók az I. világháborúban mentesítést kaptak a bevonulás alól, felhívta a hivatal főnökét, segítsen igazolni, hogy ő állami alkalmazott. A főnök azonnal taxiba ült, Dárdára utazott, igazolta az állami alkalmazást, így az útőr megmenekült a katonai szolgálat alól.

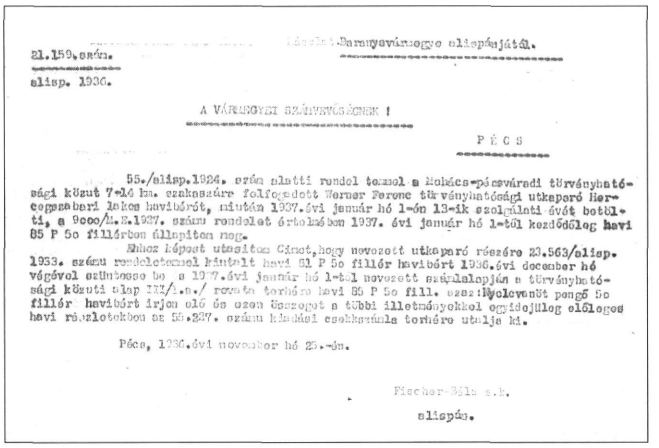
A háború után az útőrt feljelentették, és igaztalanul megvádolták, hogy SS. katona volt, azonnali elbocsátással megszüntették a munkaviszonyát,

sehol nem dolgozhatott. A hivatali főnök, amint a dolgokról értesült, jelentette a tényeket a minisztériumban. Sok-sok utánjárást követően, egy hónap elteltével Rajk László belügyminiszter aláírásával értesítés jött, melyben elfogadják Werner Ferenc magyar állampolgárságát. (Megjegyzendő, hogy a nagyapja is magyar állampolgár volt.) Ettől kezdve ismét dolgozhatott, innen is ment nyugdíjba.

A sors rendezésében a történet 1955-ben folytatódik a Budapesti Műszaki Egyetemen, ahová kitűnő tanulmányi eredménnyel bejut az útőr gyermeke. Ott, az egyetemi fegyelmi tanács „felfedi", hogy a szüleivel valami baj lehet, ismételten minden alapot nélkülözve jelentették, hogy a szülők folksbund tagok voltak, ezért a hallgató kizárását javasolják. A hosszantartó bizonyítások során, végül sikerült igazolnia az ártatlanságát. Társai, akik között ott volt a jelen sorok írója is, csak szurkolhattunk az igazáért, tudván, hogy a szélsőséges politikai nézetektől mindig elhatárolódott. Akkor, a fegyelmi tanácsban az évfolyamot egy, a társadalmi kisebbséget nem kedvelő, de maga is kisebbséghez tartozó tanársegéd képviselte. Szerencsére, a döntés áthúzódott a következő évre, vagyis 1956-ra, amikor az ügyet lezárták.

(Az olvasó bocsánatát kérem, hogy a tárgytól kissé elkanyarodtunk.)

33. kép. - Werner Ferenc törvényhatósági útőr fizetésemeléséről szóló rendelvény 1936-ban.



Rázolat Baranyavármegye alispánjától.

21.159.szám.
alisp. 1936.

A VÁRMEGYEI SZÁMVEVŐSÉGNEK !

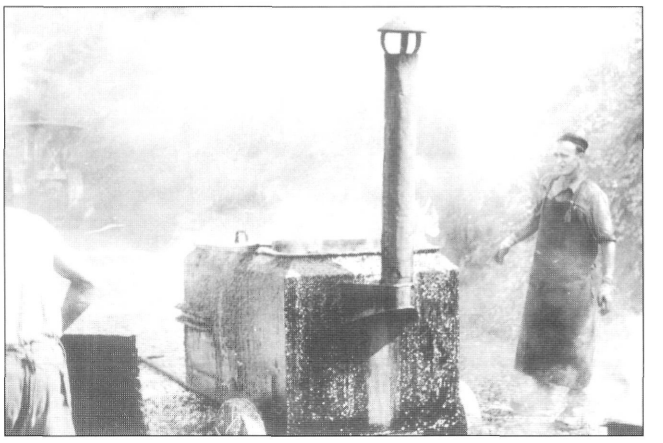
PÉCS

55./alisp.1924. szám alatti rendel tommel a Mohács-pécsváradi törvényhatósági közut 7-14 km. szakaszára felfogadott Werner Ferenc törvényhatósági utkaparó Hercegszabari lakos havibérét, miután 1937.évi január hó 1-én 13-ik szolgálati évét betölti, a 9000/M.E.1937. számu rendelet értelmében 1937. évi január hó 1-től kezdődőleg havi 85 P 5o fillérben állapitom meg.

Ehhez képest utasitom Cimet, hogy nevezett utkaparó részére 23.563/alisp. 1933. számu rendeletemmel kiutalt havi 81 P 5o fillér havibért 1936.évi december hó végével szüntesse be s 1937.évi január hó 1-től nevezett számlalapján a törvényhatósági közuti alap III/1.a./ rovata terhére havi 85 P 5o fill. azaz: Nyolcvanöt pengő 5o fillér havibért irjon elő és ezen összeget a többi illetményekkel egyidejüleg előleges havi részletekben az 55.227. számu kiadási csekkszámla terhére utalja ki.

Pécs, 1936.évi november hó 25.-én.

Fischer-Béla s.k.
alispán.



34. kép. -Bitumen melegítő üst az 1950-es évekből.

Az útőrök fizetése az ÁÉH idejében még megfelelőnek mondható, később azonban egyre kevésbé ösztönöztek jó munkavégzésre, ezért kísérletek történtek a teljesítmény-bérezés bevezetésére, a következők szerint: kéthetenként az útőri munkakönyvbe a munkát feladták, a következő utazás során ellenőrzés és újabb feladás következett. A közben adódott időjárási és egyéb zavaró körülményeket azonban a munkafeladáskor nem lehetett pontosan követni. Ilyenkor az útőr bejegyezte az eltérést és annak okát. Ilyen formában a teljesítménybéres elszámolás nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

Az útőr kötelessége volt, a szakaszán tapasztalt bármilyen kihágást, rongálódást (mezőgazdasági gépek útrongálásai, engedély nélküli útcsatlakozások, árokbetöltések, vízelárasztások, sárfelhordás, fakivágás stb.) lehetőleg megakadályozni, és arról az illetékes hatóságnak részletes jelentést készíteni. Az ilyen fajta eljárások során az útőrt, mint hivatalos személyt a törvény védte, adott esetben pedig, rendőrségi segítséget is kérhetett, a közúti közlekedési törvények és rendszabályok érvényesítése végett. Ez megfelelő tiszteletet és tekintélyt adott az útőrnek.

Az 1960-as években a közúti forgalom gyorsan növekedett; a még mindig hagyományos módon működő útfenntartás pedig egyre kevésbé tudta

35. kép. - Öntött aszfaltot előállító, melegítő és keverő gép az 1950-es évekből.

ellátni feladatát. Az egyéni vagy csoportos útőri munka, mint kézimunka egyre drágább, hatékonysága egyre romlik, az útőröknek naponta 20-30 km-t is kellett kerékpározni, az útőri bér viszont alacsony, mintegy 1000-1300 Ft volt. Fiatal munkaerő ilyen munkára nem jelentkezett, a közúti személyzet lassan elöregedett, és kevésbé munkaképes fizikai dolgozókból állt. A kialakult helyzetben az útőr a fizetése kiegészítésére szorult (pl. állattartás, háztáji gazdálkodás). A munkamorál fokozatosan romlott, a gépkocsivezetők az útállapottal kapcsolatban minden apró észrevételükért az útőröket hibáztatták. Az úthálózat fenntartása, fejlesztése és védelme érdekében tehát sürgősen döntéseket kellett hozni a gépesítés, és a szervezeti változtatás irányában.

3.1.4. Az útfenntartás fejlesztése

1945-ig a nagyszabású útépítési program Baranya megyében befejeződött, habár az összes úthálózatnak 99 %-a makadám volt. Ezt követően az ütem igencsak lelassult, hiszen még 1954 év végén is 90 %-os volt a makadámút aránya. A szerény javulás oka a 6-os számú főút Pécs-szigetvár közötti szakaszának bitumenes felületi bevonása, továbbá Pécs-Komló közötti útvonal korszerűsítése volt.

Az útkorszerűsítéshez és útfenntartáshoz a nagylengyeli ásványolaj lepárlásból származó bitumenek megfelelőek, de az előállítás üteme még 1954-1956 években lassú volt. Ennek pótlására Albániából is szállítottak bitumeneket, de a rossz tapasztalatok miatt ezekkel a szállítmányokkal leálltak.

Először a Hird-szászvári út hengerlésénél alkalmaztak folyékony bitument (FB), majd a 66-os számú út 19-21 km. közötti igen rossz állapotban lévő szakaszát javították ilyen technológiával (a pályát felszántották, és a kőanyagot újra felhasználták, majd behengerlés után 5 kg/m2 FB itatással, fedőzúzalék terítést követően újra hengerelték). A burkolat felület sokáig kezelésre szorult, további zúzalékterítésre volt szükség, a kőpálya nem állt be, ezért a kísérlet nem sikerült. Az út forgalma túl nagy volt ahhoz, hogy ez a fajta bitumen a kötőanyag szerepét be tudja tölteni.

A pécsbányatelepi és pécsszabolcsi utakon végzett felületi bevonások szintén FB-vel készültek, amelyek már elfogadható felületet biztosítottak, figyelembevéve, hogy mindkét úton városi autóbuszok is közlekedtek.

Ezzel a technológiával a legjobb eredményt a Bonyhád-dombóvári út Majos és Szászvár közötti szakaszának korszerűsítésénél sikerült elérni. Itt az útpályát új zúzottkő behengerlése után 3 kg/m2 FB-vel permetezték le, mely felitatásnak felelt meg, ezután 18 kg/m2 Z 5/12-es zúzalékterítést kapott.

A nagyforgalmú utakon az FB-vel történő bitumenes itatás azért nem vált be, mert az illóolaj tartalma ennek a bitumen fajtának nagy, és a mélyebb rétegekből csak hosszú idő elteltével párolog el. Meleg időszakban az egész felszín hígfolyós állapotba került, a forgalom ezalatt a kőpályát deformálta, a jármű kerekei az egész réteget felszakították.

Rövidesen rendelkezésünkre állt a megfelelő választék higított bitumenekből (HB 0, HB 1, HB 2, HB 3). A különbség a bitumen viszkozitásában,

illetve az illóolaj tartalomban van. Ezekkel a bitumenekkel sikerült igazából megszűntetni a vizes makadám pályákat. Ezt követően az új útépítések már bitumen kötőanyag itatásával és behengerlésével készültek.

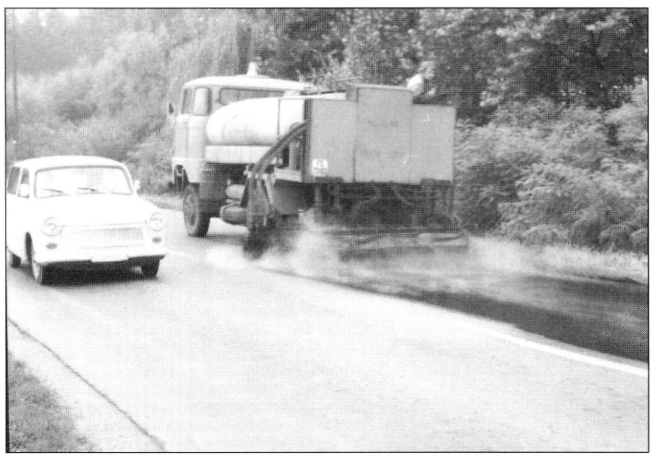
A közúti igazgatóság szervezeti felállását követő években megkezdődött az útfenntartás kisgépesítése. Megkezdődtek az igazgatóság által szervezett gépkezelői tanfolyamok, amelyekre a legrátermettebb útőrök jelentkeztek, igaz, hogy ez néhány esetben csak rábeszéléssel sikerült, mivel az útőröket erősen kötötte a családi környezet és az otthon vállalt kisegítő kereseti tevékenység. A tanfolyamok elvégzése után először a gépkezelő útőrök bérezését volt indokolt rendezni, ők lettek a megalakítandó útőri brigádok vezetői is. Ezt követően fokozatosan emelték valamennyi útőr fizetését, megoldották a brigád-szállítást is. A kisgépek kezdetben mezőgazdasági kerti traktorok voltak (Fürgék), ezekkel rövid távolságra (2-3 km) kőanyag-, és földszállítást, valamint rakodást végeztek.

A kisfelületű burkolat javításokat alákenéses kátyúzással oldották meg, amely kezdetben úgy történt, hogy a kátyút meleg bitumennel kikenték (innen származik az elnevezés), arra száraz zúzalékot terítettek. Később, az aszfaltkeverő telepeken nagytömegű impregnált zúzalék keveréket gyártottak, a helyszínre szállították, és a kátyúba beépítették, betömörítették. Az aszfaltkeverő telepek Komlón és Nagyharsányban a kőbánya közelében kerültek beüzemelésre, ezáltal a leggazdaságosabb szállítással sikerült biztosítani a jó minőségű impregnált anyagot. A kátyúzás következtében elkerülhetetlen volt a bitumenes szennyezés, amely a kézre tapadt, a ruhát beszennyezte, a szerszám is ragacsos lett, ezért a bitumenes munkák végzéséhez védőruha, védőkesztyű és bakancs, kötelező használatát elrendelték.

Az útfenntartó vállalat és a közúti igazgatóság kiépítette a korszerű bitumentároló és melegítő telepét Pécs-felső vasútállomáson. A bitumen ellátás vasúti tartálykocsikban történt. Időközben az Aszfaltútépítő Vállalat Zalahalápon a kőbánya közelében hideg aszfalt előállítására rendezkedett be. Az anyagot a nagy távolságra vasúton is szállíthatták, azonban a Pécsi Közúti Igazgatóság az útjavításoknál ebből az anyagból csak évente 500-600 tonnát használt fel, ami az összes mennyiségnek az elenyésző részét képezte.

Az útpálya kellő előkészítése után (az előkészítés kátyúzásból, valamint a felület gépi és kézi sepréssel történő letakarításából állt) kezdődhetett a bitumenes felületi bevonás, melyet 110-120 C°-ra felmelegített, valamint bitumenszóró gépkocsival

36. kép. - Bitumenszóró gépkocsi (Timsina), amelyet 2003-ban is alkalmaznak.



37. kép. - Zúzalékterítő önjáró gép, ugyancsak üzemel.

a helyszínre szállított és kipermetezett anyaggal végezték. A kipermetezett bitumenfilm felületre az útőrök kézi erővel zúzalékot terítettek, amely természetesen nem lehetett egyenletes, és fárasztó munka is volt, ezért a gépész kollégák újításainak köszönhetően, gépkocsikra szerelt zúzalék-terítőket készítettek. Az idő haladtával a technológia tovább javult, úgyannyira, hogy a jelenleg használatos zúzalék terítők szórási mennyisége a gépkocsi fülkéből, pontosan szabályozható. Amennyiben sikerült a felületi bevonást a következő évben megismételni, úgy a kőpálya vízzáróvá, aszfaltos felületté vált. Az ilyen burkolaton több éven keresztül csak igen ritkán volt tapasztalható burkolat romlás.

A bitumenes felületi bevonásoknak köszönhetően 1960-ban Baranya megyében már 129 km úthosszon ilyen technológiával készült pormentes burkolaton bonyolódott a közúti forgalom.

A korábban említett hígított bitumen fajták közül Baranya megyében a HB2 jelű bitumen volt a leghasználatosabb kötőanyag, mivel az úthálózat dombvidéki jellegű, és ebből a bitumenből 1,2 kg/m2 kipermetezésével jóminőségű felületi bevonás készült. Az alsóbbrendű utakon a kipermetezett bitumenre 10-15 kg/m² zúzalék terítés történt a nagyharsányi kőbányából beszerzett 0/15 jelű zúzalékból, mivel ebből az anyagfajtából a kőbánya képes volt az igényelt mennyiséget biztosítani - a nagyharsányi mészkőnek a kopásállósága, fagyállósága, és a bitumenhez való tapadása is megfelelő.

A bitumenes felületi zárás, mint a leggazdaságosabb közúti beavatkozás, mondhatjuk, hogy bevonult az útfenntartás hőskori történelmébe. Érdekes módon, a szomszédos Horvátország és Szlovákia (korábban Jugoszlávia és Csehszlovákia) közútjain a mai napig sem terjedt el ez a fajta fenntartási beavatkozás, annak ellenére, hogy szakmai bemutatókat tartottunk a részükre, továbbá a vállalatok üzleti próbálkozásaik során még kísérleti szakaszokat is építettek a számukra.

A szakmai vitafórumokon kifejtett álláspontjuk szerint a higított bitumenek minőségi ingadozásai miatt, az úthálózatot nem lehet kitenni egy esetleges sikertelen próbálkozásnak, mert veszélyeztetjük a forgalom biztonságát. A kritikai megjegyzésnek a kezdeti időszakban volt némi alapja, ugyanis akadt olyan HB.2. szállítmány, amelynek a tapadása nem volt az előírásnak megfelelő, ez csak a munkavégzés után derült ki, amikor a járművek kerekei felszakították a bedolgozott réteget. A kivitelezők sokszoros többletmunkával tudták csak helyreállítani az elrontott felületet. A hiba fő okát általában a vasúti tartálykocsikba történt be- és lefejtéseknél, vagy a hígítószer adagolásnál lehetett megtalálni. Miután a helyszíni laboratóriumi vizsgálatokat megszigorították, és a lefejtés előtti mintavétel megtörtént, így elejét lehetett venni, hogy hibás anyag az útra kerüljön. A munkavégzést pontosan leszabályozták, a munkaterületet a forgalom elől szakaszosan lezárták, az utasok panaszainak nagy része megszűnt. A munkák befejezését követően, még egy-két hétig sebességkorlátozást kellett elrendelni, amíg a hígítószer elpárolog, a zúzalékszemek bekötnek a felületen, és a felpörgő zúzalékszem nem veszélyezteti a járművek szélvédő üvegét.

A felsorolt negatívumok ellenére, azokban az években az említett országok úthálózatával összehasonlítva, a magyar úthálózat – különösen a kisebb forgalmat lebonyolító, de a fenntartás költségesebb felét kitevő alsóbbrendű utakat tekintve – lényeges minőségi javulást mutatott.

Nem hivatalos körökben elhangzott olyan ellenérv is, hogy nem éri meg ekkora erőfeszítéssel bevezetni egy átmeneti javulást előidéző technológiát, hiszen pár év elteltével (a gyakorlat szerint ez 10-20 évet jelentett), a gazdaság és az ipar fejlődése lehetővé teszi a nagytömegű aszfalt gyárszerű előállítását, és aszfaltszőnyeggel teríthetjük le az összes régi, szekérforgalomra épült útpályát. Ha addig nem teszünk semmit, legalább a gazda-

ság irányítói észreveszik a rossz utakat, és nagyobb anyagi áldozatra bírhatók lesznek. Baranya megyében ez a vélemény nem terjedt el azért sem, mivel az utak 84%-át, a mintegy 300 kistelepülés számára az alapvető életfeltételek közé tartozó, alsóbbrendű úthálózat jelentette, amelyen minden tavasszal jelentős károk keletkeztek. Több olyan út is akadt, amelynek az alapja teljesen felborult, és újjá kellett építeni. Ilyenek voltak a Siklós, Szentlőrinc, Szigetvár, Vajszló, Sellye környéki összekötő és bekötő utak.

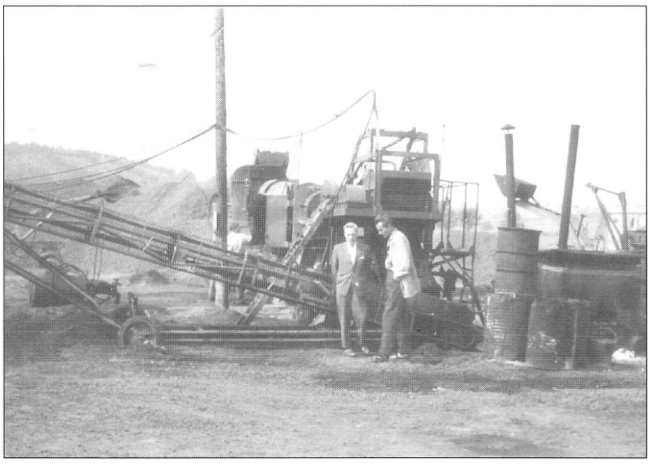
Ha már az útfelület vízhatlanná vált, a felfagyási károk sem jelentkeztek olyan hatásfokkal. Az útcsatlakozásokban, útlejáróknál, ahol a sárfelhordási veszély gyakrabban előfordult, továbbá az átkelési szakaszokon gyorsabban lekopott az 1-2 cm vastagságot kitevő felületi bevonat. A keskeny (3-4 m széles) pályák tönkremenetele természetesen előbb megtörtént, mint az 5-6 m szélesre kiépített burkolaton.

Külföldi szakmai bemutatások során láthattunk jóminőségű bitumenemulziós felületi záróréteg készítést főutakon is, pl. Ausztriában, Németországban, Franciaországban. A magyarországi bevezetésére történtek bizonyos törekvések – az emulzió gyártásának szabadalmi jogát megvásárolta a Betonútépítő Vállalat, az Aszfaltútépítő Vállalat, a Zalaegerszegi Közúti Építő vállalat –, de a nagyobb volumenben történő alkalmazása mégsem terjedt el.

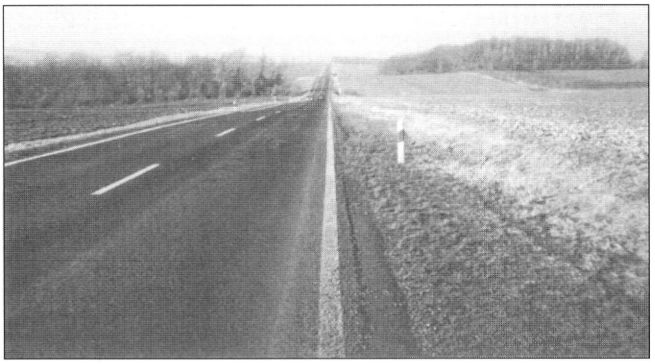
1966-ban Komlón, Nagyharsányban 1-1 db. 300 kg-os, kisteljesítményű aszfaltkeverő telepet szereltünk fel zúzalékszárítóval együtt, továbbá 5 db. betonkeverővel kezdtünk gyártani kátyúzáshoz használt, higított bitumennel kevert, impregnált zúzalékot, amely hosszabb kötésidejű bitumennel készült, a keverék elviselte a közúti szállítást, esetleg a bedolgozásig tartó 1-2 napot. A szervezés főfeladata azonban a frissen kevert anyag aznapi bedolgozása és betömörítése volt. Az éves felhasználás az így lekevert kátyúzó anyagból a III. Ötéves terv időszakában, 32.000 to/év volt. Később, főként a téli, kora tavaszi burkolatromlások javítására bitumenemulziós aszfaltkeveréket állítottunk elő házilag, az említett keverőtelepeken. A kevert anyagot hosszabb ideig (1-2 hónapig) depóniában tároltuk, az emulzió törési ideje lehetővé tette a késleltetett bedolgozást.

A már jellemzően bitumenes burkolatfenntartás minőségi változásokat, és újabb feladatokat jelentett:

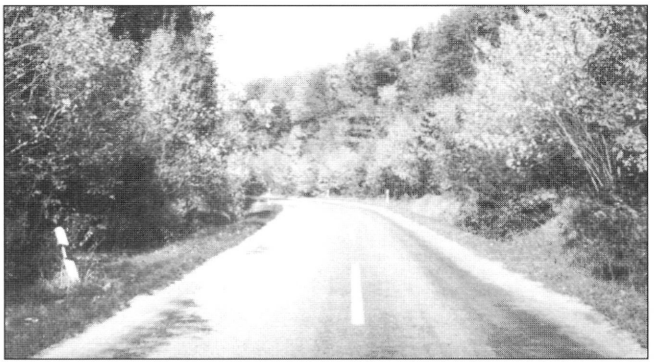
38. kép. - Higított bitumenes hidegaszfalt keverő gép Nagyharsányban, 2003-ban is működik.



39. kép. - Emulziós kevert zúzalék elterítése gréderrel.



40. kép. - A 66.sz. főút nyomvonala Magyarszék-Oroszló között 2003-ban.



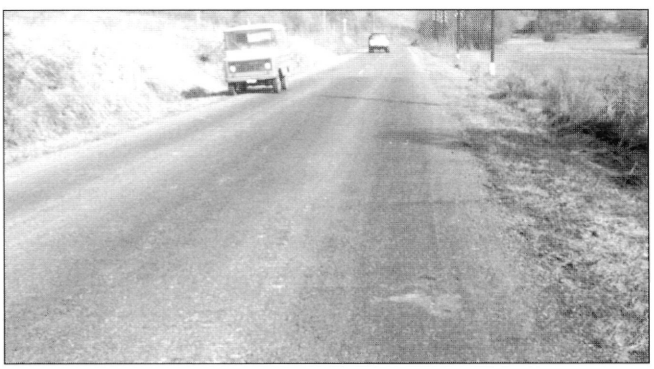
41. kép. - Alsóbbrendű út, többrétegű felületi bevonást kapott makadámpálya 1982-ben.

- az új burkolatjavítási technológiák kidolgozása, betanítása, és alkalmazása,
- a speciálisan felszerelt szakmunkás brigádok felállítása, és működtetése,
- a javítási munkák koncentrálása, a forgalom minél kisebb zavarásával, a gépesített brigádmunka bevezetése,
- az előkevert aszfaltok üzemszerű gyártása,
- a helyszíni laboratóriumi mérések, és ellenőrzések bevezetése.

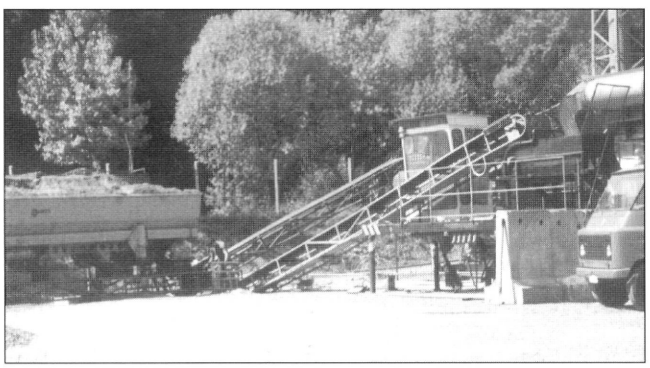
Az éves anyagfelhasználás jelezte az útfelület állapotának javulását. A IV. Ötéves tervben (1971-75), a 27.000 to impregnálási átlag 1975-re már lecsökkent évi 14.000 to-ra. Az olvadási kár 1966-ban 10 millió Ft, 1970-ben már csak 2.000 millió Ft volt. A nagyteljesítményű vállalati aszfaltkeverő telepek (aszfaltgyárak) 1965-70 évben elkezdtek üzemelni, és beindult a főutakon a mai igényeket is kielégítő aszfaltbeton burkolat építése, az „aszfaltszőnyeg" terítése, kizárólag a meglévő nyomvonalon, megfelelően teherviselő alaprétegre. Ebből a keretből útkorrekciókat nem építhettünk, ezáltal hosszú időre konzerváltuk a régi, balesetveszélyes vonalvezetésű utakat, mint például, a 66. sz. főúton, a teljes baranyai szakaszt.

A vállalati kapacitás végre megteremtődött, mely elegendőnek látszott az úthálózat belátható időn belüli rendbetételére – egyes optimista számítások szerint, 20 éven belül az alsóbbrendű utakra is aszfaltszőnyeg kerülhet. Ez a számítás sajnos nem jött be, miután 33 év telt el, de az alsóbbrendű utakra, a legforgalmasabb összekötő utakat kivéve, aszfaltszőnyeg nem jutott, azokat a vékony pályaszerkezeteket mindmáig, a két-három, esetleg négy rétegű felületi bevonat tartja életben.

42. kép. - Emulziós felületi záróréteg az Oroszló-szentlőrinci út 13+100 km szelvényében, készült 1982-ben.



43. kép. - Emulziós keveréket gyártó C-25. jelű keverőgép Komlón, 1982-ben.



3.1.5. Gépesítés az útfenntartásban.

A Pécsi Közúti Igazgatóság az 1961-65. években elkezdte az útőri munka gépesítését. Kezdetben „Fürge", és RS-09 jelű kerti traktorok beszerzése történt, ezekkel a lassú járművekkel 3-5 km-en belüli kisebb szállításokat, zúzalék féleségek és földanyagok felrakását végezhették.

Párhuzamosan elkezdtük a gondosan kiválasztott, és megfelelőnek talált útőrök gépkezelői tanfolyamát. A KPM a tanfolyamok ellenőrzésére, és a vizsgáztatások lebonyolításának megszervezésére és irányítására felelős személyt nevezett ki. A tanfolyam sikeres elvégzését követően a résztvevők gépkezelői bizonyítványt kaptak a minisztériumtól.

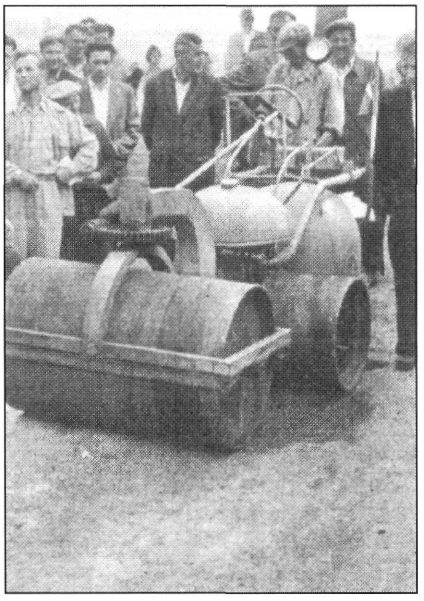
A sikeres évet követően, más megyékből is jelentkeztek, míg végül Pécsett, a Rácvárosi út 70. sz. alatt, országos oktatási bázis létesült.

Ezekkel a kisgépekkel kezdetben leginkább az alákenéses kátyúzási munkákat tudták végezni, a bitumenes üstöket a helyszínre vontatni. A már néhány évvel előbb üzemelő autógréderrel a 10-20 cm-re felmagasodott útpadkát nyesték, de sima terepen ároknyitásra, télen pedig a hó-, és jégbordák eltávolítására is használható.

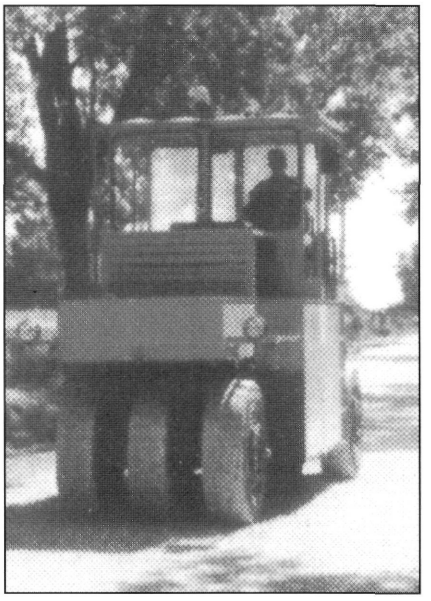
Ezek a kisgépek arra is jók voltak, hogy az addig lapátosnak nevezett útőri gárda hozzászokjon az egyszerű gépekhez, megtanulja azok kezelését, ha jönnek a komolyabb masinák, azokkal bánni tudjanak. Az elképzelés bevált, és az egymás után indított tanfolyamokon nem remélt szorgalommal, és eredményesen szerepeltek az útőrök: aszfaltkeverő-, és szárítógépek, különleges rakodógépek, darus gépkocsik, tehergépkocsik, UNIMOG-ok kezelői lettek. Közben arra is szükségük volt, hogy pótolják az általános iskolai végzettség esetleges hiányait, amelyre a tanfolyamszervezés keretei között mód nyílott. A tanfolyam vezetője Kardos Imre gépészeti vezető, az előadó tanárok Temesi Ferenc, és Varga Kornél, a vizsgabizottság tagjai, Kardos Imre, Péter Oszkár, Csőzik István, és Nagymegyeri András, valamennyien fiatal mérnökök voltak.

A gépesítéssel együtt a fenntartási szervezetnek is változnia kellett. A gépek fogadására, szakszerű tárolására és javítására alkalmas telepekre volt szükség. Ilymódon sor került a szakasztechnikusi körzetek összevonására, két körzetből lett egy

44. kép - Kézi vezérlésű vashenger az 1950-es évekből.



45. kép - Gumihenger 2000-ben.



46. kép -Útőr, korhű öltözékben, az 1950-es években.

47. kép. - A 11. sz. Pécs-felsői Üzemmérnökség épülete 2002-ben.

48. kép. - A 12. sz. Szentlőrinci Üzemmérnökség épülete 2002-ben.

útmesterség. 1966-ban, az úthálózat területi felosztását figyelembe véve, négy telephely lett kijelölve az útmesterség elhelyezésére: Pécs-felsőn, Kővágószőlősön, Mohácson és Harkányban. A kővágószőlősi útmesterség egy korábbi útőrházban helyezkedett el, ideiglenesen. Közben 1970-től az útmesterségekből kifejlődtek az üzemmérnökségek, amelyek az útügyi szolgáltatásokat a fokozott igényeknek megfelelő szervezeti formában, fiatal, jól képzett üzemmérnökök irányításával, gépesített technológiák bevezetésével igyekeztek ellátni. Folyamatosan kiépültek az üzemmérnökségi telephelyek, a kővágószőlősi helyett Szentlőrincen új telephelyet vásároltunk a tanácstól, amelyre az új üzemmérnökségi székház, a raktárak, a gépszín, és a sótároló felépült. Megszerveződtek az üzemmérnökségeken belül a téli- nyári útüzemeltetés egységei, (brigádok, gépek), kialakult az úthatósági, majd az útkezelési, helyszíni ellenőrző személyzet, melyet a motoros útőrök alkottak, később a motort felváltotta a kellően felszerelt kistehergépkocsi. Az útellenőrök tanfolyami oktatás keretében sajátították el a sokirányú, és felelősségteljes feladataikat, melyek kézikönyv formájában kiadásra kerültek.

A téli- nyári útüzemeltetéshez és fenntartáshoz szükséges tehergépkocsikat és UNIMOG-okat 1975-ben kaptuk meg központi beszerzés útján (20 db tehergépkocsit, hóekés, és más adapterekkel, továbbá 5 db UNIMOG-ot, mosó, seprő, fúró, és hómaró adapterekkel).

49. kép. - A 13. sz. Mohácsi Üzemmérnökség székháza 2002-ben.

50. kép. - A 14. sz. Harkányi Üzemmérnökség székháza 2002-ben.

3.2. Az 1968-1983. évek fejlődésének eredményei.

Az Országgyűlés elfogadta dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztését, az új közlekedéspolitikai koncepcióról, amely kiterjedt valamennyi közlekedési ágazatra, meghatározza azok fejlesztési irányait. Foglalkozik az úthálózat korszerűségének felülvizsgálatával, a közlekedésbiztonsági feladatokkal, a forgalomtechnikai eszközök fejlesztésével, meghatározza a 200 lakost meghaladó település szilárd burkolattal való ellátásának területi feladatait tartalmazó, 1975-ig végrehajtandó programját. Elkezdődtek az utak teherbírásának és szélességének növelését tartalmazó közép- és hosszú távú tervezések. Az elégtelen teherbírású utak aszfaltszőnyeg megerősítése nagy ütemben folytatódott, ennek kapcsán új kivitelezői kapacitások, aszfalttermelő- és bedolgozó gépláncok keletkeztek, így Pécsett és Bodán, a közúti építő vállalatok (pécsi és kaposvári) telepei.

A koncepció foglalkozott a közúti-vasúti szállítások arányainak átrendeződésével, 1.100 km gyengeforgalmú vasútvonal megszűntetésével, illetve a forgalom közútra terelésével. A területi vizsgálatok eredményétől függően, néhány vasútvonal ilyen módon megszűntetésre került, és az un. vasútpótló utak kiépültek a koncepciós alapból. Ezt a tervet azonban a helyi tanácsok erőteljesen támadták, így a későbbiekben a végrehajtás lekerült a napirendről.

Baranyában a Pécs-harkányi vasútvonal, a lefolytatott vizsgálat alapján 1968-ban felszámolásra került, és helyette megépült a Görcsöny-harkányi vasútpótló út.

Később a helyi lakosság nyomására Siklós felől vasúti kapcsolat létesült Harkányba.

1968-ban Krauter György főmérnök nyugállományba vonult, Simon Imrét pedig 1970-ben felmentették az igazgatói megbízás alól. Marosy István főmérnöki kinevezést, és ideiglenesen igazgatói megbízatást kapott. Ábrahám Kálmán, a KPM Közúti Főosztály vezetője, 1971-ben az igazgatói teendők ellátására kinevezte Temesi Ferenc, központi műszaki osztályvezetőt. 1975-ben Kellner Lászlóné főkönyvelő kérte a nyugdíjaztatását, az új főkönyvelő dr. Váradi Gál lett. 1977-ben Marosy István főmérnök is nyugállományba vonult, főmérnökké kinevezték Péter Oszkár területi műszaki osztályvezetőt.

Új munkatársak: Kis István, Árki Sándor, Péterfia Balázs, Kádár Györgyi, Szalai László, dr. Papp László, Sztanics György, Czina Ferenc, Hideg József, Nagy B. Jenőné, Karaszi Jánosné, Sziládi Zoltán, Kircz Gábor, Hornung Lászlóné, Oszoli Tibor, Györe Károly, Borosné Jung Margit, Jávor Gyuláné, Lovász Józsefné, dr. Fenyősiné Sőregi Katalin.

Az utak igazgatásáról szóló 34/1962. sz. Korm. rendelet kiegészült a 8/1970. (XI.13.) KPM-ÉVM. sz. rendelettel, amely tartalmazza az útügyi engedélyezési eljárásban közreműködő szakhatóságok jogait, az engedélyezés tartalmi előírásait, valamint a közúti-vasúti kereszteződés biztosításának módját.

1973-ban megkezdődött az útőrök építőipari dolgozóvá történő átsorolása, kezdeti ellenállások voltak tapasztalhatók, mivel tekintélyes állami alkalmazottnak számítottak, és ezt nem akarták elveszíteni. Végül, a lényegesen magasabb kereseti lehetőségek meggyőzőek voltak. Brigádok alakultak 5-7 fős létszámmal, a szállításukat ZUK gépkocsival sikerült megoldani.

Az életük is megváltozott ezzel az átsorolással:

- a munkahelyi étkeztetés, meleg étel biztosítása,
- a munkaidő kihasználása,
- a pontos megjelenés a munkahelyen, esős időben a ZUK gépkocsi védelmet nyújt,
- a szervezett munkájukkal ismét visszaszerezték a közvélemény elismerését.

A gépkezelő, és szakmunkásképzés, valamint a 8 általános iskolai végzettség megszerzésének szorgalmazása, új kapukat nyitott a fizikai munkások előtt. Igényesebbek lettek önmagukkal, és a környezetükkel szemben. Míg 1972-ben a 328 fő fizikai létszámból 230 főnek nincs meg a 8 általános iskolai végzettsége, már 1974-ben, két év alatt abból 64 fő megszerezte az általános iskolai bizonyítványát.

1974-ben került alkalmazásra a mozgó tengelysúlymérő berendezés, ROBUR gépkocsira felszerelve. Ugyanebben az évben kezdi meg működését az útellenőrző szolgálat, 4 db gépkocsival, és kapja feladatul az úthálózat rendszeres ellenőrzését. Ezideig a vezetők (igazgató, főmérnök, osztályvezetők, csoportvezetők, üzemmérnökök, útmesterek, művezetők) részére kötelező volt a rendszeres havi, illetve negyedéves útbeutazás, melynek során tett intézkedésekről, vagy észrevételekről írásban kellett beszámolni, és ezért térítés járt. Most ezt eltörölték, de a vezetői munkakörrel együttjáró ellenőrzési kötelezettség külön térítés nélkül, továbbra is megmaradt.

1976-ban megjelent az új KRESZ, amely a közúti igazgatóságok részére külön feladatokat határozott meg, ilyenek:

- a jelzőtáblák cseréje,
- a korszerű útbaigazító jelzésrendszerek kibővítése,
- a 6 m vagy annál szélesebb állandó jellegű burkolatok hosszirányú felezősáv festése
- a közúti forgalmi rend felülvizsgálata,
- a vasúti-közúti keresztezések, csomópontok, és gyalogátkelőhelyek vizsgálata.

3.3 Szervezeti és területi változások 1983-1990.

A minisztérium vezetői, a megyei közúti igazgatóságoknál tartott vizsgálatokból azt a következtetést vonták le, hogy az adott gazdasági helyzetben az útigazgatás és útfenntartás megyékre vetített költségei, a megengedhetőnél magasabbak, elhatározták tehát a megyei közúti igazgatóságok összevonását. Ennek alapján a 16/1983. KPM.sz.utasítás, a 19 közúti igazgatóságot 9-re csökkentette, egyben az úthatósági jogköröket a Megyei Tanács ÉKV. Osztályának hatáskörébe telepítette.

Ezek után, a megyék részéről ádáz csatározások kezdődtek a székhelyek, és a vezetők személyi kiválasztásának befolyásolására. Az első eligazításon elhangzott elképzelés szerint Baranya-Tolna, valamint Somogy-Veszprém megyék kerültek volna összevonásra. Rá egy hónappal Baranya-Somogy-Tolna megyéket vonták össze, miután nem sikerült megállapodni, hogy Veszprém, vagy Kaposvár legyen az új igazgatósági székhely. A három megyés igazgatóság végül Pécs székhellyel alakult meg, gyötrelmes tárgyalások, és szervezési intézkedések következtében. A Pécsi Közúti Igazgatóság vezetői megbízását Temesi Ferenc kapta, a főmérnök Péter Oszkár, a főkönyvelő dr. Váradi Gál lett.

Kaposváron Endrédi János, Szekszárdon Rikker István, Pécsett pedig Péterfia Balázs vezetésével, Koordinációs Főmérnökségek alakultak. A három megyés szervezet annyiban tért el a kétmegyésektől, hogy Pécsett is létesült Koordinációs Főmérnökség. A megszűnő megyékben a központi létszámot 15-20 fővel le kellett építeni, Pécsett pedig megerősíteni.

A hatósági feladatokat végző munkatársakat (megyénként 4-5 főt), átvették a megyei tanácsi ÉKV Osztályok, ott önálló csoportként működtek tovább. Ugyanakkor Pécsett, az igazgatósági központban működött az igazgatási és ellenőrzési osztály, mindhárom megyére kiterjesztett jogokkal. Új munkatársak Tarnóczi Lajos, Gelencsér Ferencné, Rab Jolán, Tamás Magdolna, Márfi Sándorné, Engelmann Györgyné, Gömbös József, Szalay László, dr Májlinger István, Odenvald Lászlóné, Glöckler Lászlóné, Molnár Zsolt, dr Tihanyi Zsuzsa, Szabó Zoltán, Szabóné Kamarás Csilla.

Az átszervezési zökkenők leküzdésével egy évig folyamatosan foglalkoztunk, de a gondok újra, és újra jelentkeztek. A megyei vezetőkkel, az éves fenntartási és fejlesztési programokat együtt tárgyaltuk meg, a fontos kérdésekről együtt határoztunk. Közös programot készítettünk a 6.sz. főút teljes szakaszának egységes szakmai szempontok szerinti fejlesztésére, és azt a társ megyékkel is egyeztettük. Később a minisztérium Közúti Főosztályának koordinálásával, hasonló elvek szerint megkezdődött a kétszámjegyű főutak rehabilitációja, amely Baranya megyét a 66.sz. főúton érintette, de a program nem fejeződött be.

Kiépült a számítógépes feldolgozás, az ÚTORG központosított bázisán, és a közúti igazgatóságokon is alakultak számítástechnikai csoportok. Az adatokat, a területi feldolgozást követően, összesítés végett feladtuk az ÚTORG-nak. Az ebből származó viták, egyeztetések, és többletmunkák csak akkor szűntek meg, amikor az ÚTORG is megszűnt. A közúti igazgatóságok törekedtek a saját feldolgozási rendszerük kiépítésére, Pécsett is egyre erősödött ez a szándék, de csak lépésről-lépésre haladhattunk, az erős budapesti lobbi miatt.

A helyszíni minőségvizsgáló laboratóriumok mellett felállításra kerültek a területi minőségvizsgáló állomások. A Dél-dunántúli térségben Szekszárdon, és Zalaegerszegen hozták létre ezeket a bázisokat, és a rendeltetésüknek megfelelően ma is végzik a vizsgálatokat. Később, az egységesség és a hitelesség fokozása végett, Központi Minőségfelügyeleti Állomásokká szerveződtek (KMFÁ).

A minőségi szolgáltatás irányában történt lényeges elmozdulással új korszak kezdődött. Számítógéppel vezérelt aszfaltgyárak és lézervezényelt bedolgozó gépek álltak munkába a közúti építők részéről, és ezt az ütemet követte az útfenntartás – üzemeltetés gépesítése, az információs rendszer korszerűsítése is. A korszerű gépek kezelő személyzetét ismét a saját dolgozók köréből sikerült biztosítani, tanfolyamok szervezésével. Minden elismerés megilleti azokat a dolgozókat, akik ezt vállalták és jól képzett gépkezelőkké, néhányan komplex feladatokra is alkalmassá váltak, például Nagy Sándor, Óvári Mihály, Pallagi István, Gyenis László, Pancza Tibor, Eckstein Antal, Ladányi Imre, Loboda Gyula, a nyugállományban lévők közül Mohácsi János, Kósa Ferenc és Stang Gáspár brigádja végzett kiemelkedő munkát és tekintélyt szerzett a közutas szakmának. Köszönet és tisztelet illeti őket és társaikat is, akik a felsorolásból kimaradtak.

51. kép. - Tárgyalás a három megye vezetőivel a Közúti Igazgatóságok Balatonföldvári Üdülőjében, 1985-ben.

1988-ban Budapesten megalakult a Közúti Igazgatóságok Koordinációs Központja (KIKK), majd 1989-ben átalakult Országos Közúti Főigazgatósággá. Ugyanebben az évben jött létre az Autópálya Igazgatóság.

1990. évben Péter Oszkár főmérnök kérte a nyugdíjazását, majd ezt követően, Kis István személyében új főmérnök került kinevezésre.

3.4. Az 1990-1996.06.01. közötti igazgatósági tevékenység.

A KHVM 1990-ben elrendelte az 1983-ban létrehozott több megyés szervezetek megszűntetését, és 1991.január hó 1-el visszaállította a megyei közúti

igazgatóságokat. A megyék szétválásával kapcsolatos adminisztratív teendők még bonyolultabbnak bizonyultak, mint az összevonások idején. Főként a gépek, és eszközök hovatartozásában vitatkoztunk, míg végül megegyezés született. Utólag értékelve az előző hét éves tevékenységet, egy ilyen, a teljes szervezetre kiható, személyi és anyagi átcsoportosítással járó átszervezésben mindenki vesztesnek érezhette magát. A hét évből kettő, az újra való áttéréssel telt el.

Az újonnan felálló megyei szervezetek igazgatóinak kinevezésére pályázatot írtak ki. A korábbi igazgatói megbízatást megszüntették, így a régi igazgatóknak is pályázniuk kellett. A pályázatok elbírálását követően, ismét Temesi Ferenc kapta az igazgatói kinevezést, a főmérnök Kis István, a főkönyvelő dr. Váradi Gál lett, tehát maradtak a régi vezetők.

Megszűnt a koordinációs főmérnökség, így az állományi létszám az alábbiak szerint csökkent:

a munkáltató felmondott	
30 fő fizikainak,	14 fő nem fizikainak
korengedményes nyugdíjba ment	
38 fő fizikai,	6 fő nem fizikai
a gépészeti dolgozók kiváltak	
21 fő fizikai,	2 fő nem fizikai
alkatrész raktár megszűnt	
3 fő fizikai,	4 fő nem fizikai
Összes létszámcsökkentés 1991-ben	
92 fő fizikai,	26 fő nem fizikai.

1991-ben dr. Váradi Gál főkönyvelő a nyugdíjazását kérte, miután elérte a nyugdíj korhatárt, nyugállományba vonult. Helyette a főkönyvelői munkaköri kinevezést Szokolai Imre, volt osztályvezető kapta meg.

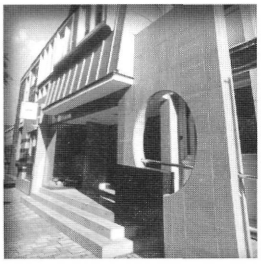
A rendszerváltozást követően megkezdődött a dolgozóink egy részének érdeklődése a privatizáció iránt. A közúti építő vállalatok külföldi tulajdonba kerültek, de ugyanakkor ezek az új tulajdonosok a közúti igazgatóságok iránt is érdeklődtek, keverőtelepeket vásároltak, vagy székházat béreltek, stb. Mi is megvizsgáltuk, hogy a tevékenységi láncban milyen egységek megszüntetését, vagy privatizációját tudnánk elképzelni, illetve melyek a jogi lehetőségek, és a gazdasági előnyök. Többszöri tárgyalást követően, megszűntettük a Fonyódi Forgalomtechnikai Csoportot, a Pécsi Gépjavító Bázist, a Marcali Üzemmérnökséget, majd később a Pécsi Jelzőlámpa és Forgalomtechnikai Csoportot. Az ott dolgozók Kft.-t alakítottak, és vállalkozási formában végezték további munkájukat.

A Kft-ben a Pécsi Közúti Igazgatóság 50%-ban résztulajdonos maradt. Ez a döntés sok vitát váltott ki, főként a szakmai kollégák támadták (a Hajdúszoboszlói Útügyi Napokon elhangzott nyilvános vitán), a privatizáción már átesett vállalatok pedig helyeselték, és a Világ Bank képviselője, a döntésért elismerését fejezte ki, amelyet az UKI. egy munkatársának közvetítésével küldött el. Néhány év elteltével a Kft-k dolgozói megvásárolták mind a 100%-os tulajdont, az eltelt 13 év alatt megerősödtek, ma is eredményesen vállalkoznak, pályáznak, részben az országos közutakon végzendő, meghirdetett munkákra. Később más igazgatóságok is követték a példát és hasonló, vállalkozások születtek.

1991. január 1-vel, az útalap kezelésére létrejött az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság. 1995-ben, az igazgatósági mozgó tengelysúlymérő csoport, a berendezéssel együtt, a minisztérium rendelkezése alapján áthelyezésre került a Baranya Megyei Közlekedési Felügyelethez.

4. RÉSZ

A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG MEGALAKULÁSA ÉS MŰKÖDÉSE



A közúti igazgatóságokat 1996. június 1-el megszűntették, és megalakították az állami közútkezelő Kht-ket, ahol az egyszemélyi tulajdonos a Magyar Állam, képviselője a közlekedési miniszter. Ugyanakkor átszervezés folytán az UKIG-ból kivált, és új szervezetté alakult az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (ÁKMI), az ő hatáskörükbe utalták a Kht-k, a minőségfelügyeleti állomások, valamint a határátkelőkön telepített fix mérlegelő csoportok (Baranyában az udvari és a drávaszabolcsi határátkelőn működtek, illetve jelenleg is működnek ilyenek) szakmai felügyeletét és irányítását. Az UKIG a továbbiakban is felügyeletet, és ellenőrzést gyakorol az állami költséggazdálkodás felett.

Az igazgatósági dolgozók az új szervezetben változatlan munkaköri megbízást kaptak, a különbség csak annyi volt, hogy megszűntek a közalkalmazotti jogviszonyukból származó előnyök. Ezek a bérfejlesztések során kompenzálva lettek. Egyebekben, a kollektív szerződés tartalmazta mindazokat a jogosultságokat, amelyek korábban a dolgozó személyeket megillették.

1997-ben Temesi Ferenc kérte igazgatói felmentését és nyugdíjazását. Az igazgatói kinevezést pályázat útján Kis István nyerte el, főmérnöki kinevezést kapott Árki Sándor, volt osztályvezető helyettes. 1999-ben Szokolai Imre főkönyvelő is nyugdíjba vonult, utódja lett Somogyiné Veres Anna.

Az ÁKMI 1997-ben bevezette a nemzetközi szabványnak megfelelő minőségbiztosítási rendszert, az ISO-t, amelynek megfelelő minősítést a Baranya megyei Kht is megszerezte.

1998. 03. 11-én megjelent az Országos Közutak Kezelési Szabályzata (6/1998. KHVM rendelet), amely meghatározza a közútkezelők alapvető kötelezettségeit, hármas (A,B,C) kezelési szintet határoz meg, és az utakat hét szolgáltatási osztályba sorolja. Részletesen tárgyalja a téli és a nyári üzemeltetési és forgalombiztonsági feladatokat.

A fejlesztési célú keretek továbbra sem bővültek, a fenntartási ráfordítások is stagnáltak. Az elhasználódott burkolatokra többnyire csak profiljavítás, vagy felületi záróréteg jutott.

A 66. sz. főúton, a halálkanyarként emlegetett magyarszéki tetőn vízszintes ívkorrekció készült, ezáltal megszűntek a gyakori balesetek. Ugyancsak a 66. sz. főúton, a sásdi téglagyár előtt többször ismétlődtek a gyalogos elütések, ahol függőleges ívkorrekcióval megszűntethető volt a balesetveszélyes útszakasz.

52. kép. - Dr Ábrahám Kálmán, Temesi Ferenc és Kis István Pécsett, az igazgatói búcsúztatón, illetve az új igazgató bemutatásán, 1997-ben.

53. kép. - Az igazgatói munkakör átadás-átvétele.

54. kép. - A 66. sz. Főúton függőleges ívkorrekció a Sásdi Téglagyárnál (a felvétel a korrekció előtt készült) 1998-ban.

55. kép. - A Siklóst elkerülő út ünnepélyes átadása 1999-ben.

1998-ban elkezdődött, és 1999-ben került átadásra a Siklós Várost Északról elkerülő út, hossza 4,2 km, a csatlakozásnál körforgalmi csomópont épült. Az 56-os számú főút 55+450 - 60+644 km szelvények között burkolat szélesítés, az 58+700 - 59+700 km szelvényben pedig kamion leállósáv létesült.

56. kép. - Az 56. sz. főúton, Udvar határátkelőhelynél kamion leállósáv épült 2000-ben.

57. kép. - A 6. sz. főút 180+420-182+540 km között kapaszkodósáv épült 2000-ben.

A 6-os számú főút 180+420 - 182+540 km szelvényben kapaszkodósáv épült, ezzel a 6-os számú főút további szakaszán javult a közlekedés biztonsága és csökkent az eljutási idő. Az 57-es számú főút 0+100 - 2+440 km szelvényei között Mohács bevezető szakaszán, útfelújítás keretében az átkelési szakasz városias külsőt kapott.

58. kép. - Az 57. sz. főút Mohács bevezető szakaszának korszerűsítése 2000-ben.

59. kép. - Az 56.sz. főút Mohács szőlőhegyi szakaszán csomópont átépítés 2000-ben.

2000. év során megépült a Mohács szőlőhegyi csomópont, az 56-os számú főút és az 5612 út találkozásában.

60. kép. - Pécs, Nagy Imre úti csomópont kiépítése a délnyugati elkerülő szakaszon 2001-ben.

61. kép. - Mohács délnyugati elkerülő szakasza építés közben.

Az 56-os és az 57-es számú főutak mentén, Mohács város az utóbbi évek során jelentős zaj és légszennyezési károkat szenvedett azáltal, hogy az udvari határátkelőhely irányában a kamion forgalom jelentősen megnőtt. Az említett utak tehermentesítését szolgálja a várost délnyugati irányban elkerülő út.

62. kép. - Mohács elkerülő szakasza kész állapotban, 2002-ben.

63. kép. - Mohács elkerülő szakasz ünnepélyes forgalomba helyezése 2002-ben.

Rekonstrukciós munka keretében Harkányban, az 58. sz. főúton, és az 5701. sz. úton elkészült 3 db kijelölt közúti gyalogátkelőhely középső elválasztó szigete.

64. kép. - Harkány átkelési szakaszán középső elválasztósáv építése a gyalogátkelőn 2001-ben.

65. kép. - Pécsett, a 66.sz. főúton, a fehérhegyi csomópont átépítése 2000-ben.

Újabb kapaszkodósáv épült 2002-ben, a 6-os számú főút 171+200 - 172+200 km szelvényében.

66. kép. - A 6. sz. főút 171+200-172+200 km szakaszán kapaszkodósáv épült 2002-ben.

67. kép. - Útmeteorológiai jelzőrendszer az 57. sz. főút 33+180 km szelvényében.

A téli üzemeltetés korszerűsítésére a főutak mentén 8 db útmeteorológiai jelzőrendszer lett beüzemelve. A síkosságmentesítés korszerűsítését szolgálja az oldatsó-szórási technológia bevezetése és fejlesztése valamennyi üzemmérnökség területén, ezáltal a kiszórt sómennyiség lényegesen csökkenthető, és a síkosságmentesítés hatékonysága fokozható.

A régi korszerűtlen sótárolók helyett a sásdi telepen és a Pécs-felsői üzemmérnökségen új sótároló épült.

A társasági kezelésben lévő országos utak-hidak hatékony fenntartása és üzemeltetése céljait szolgálja a számítógépes nyilvántartásban megtalálható Országos Közúti Adatbank (OKA). Az adatok naprakész állapotban tartása végett évente különböző mérések és értékelések átvezetése szükséges. A számítógépes program rendszer korszerűsítése időszerűvé vált, így azt végrehajtották.

Az adatállomány feldolgozásánál megállapítást nyert, hogy a burkolatromlási folyamatok a főúthálózat esetében stagnálás állapotában vannak, az alsóbbrendű utakon különösen a teherbírás és a burkolati egyenetlenségek nem megfelelő értékeket mutatnak. Az úthibák közül, a főutakon a keréknyomvályú képződés a leggyakoribb, ez is azt jelzi, hogy az utak pályaszerkezetének teherbírása az egyre növekvő tengelyterheléseknek nem felel meg. Az utak teherbírását a jövőben javítani szükséges, figyelemmel az EU szabványban megengedett 11,5 tonna tengelyterhelésekre.

68. kép. - A téli védekezésre felsorakozott gépek 2000-ben.

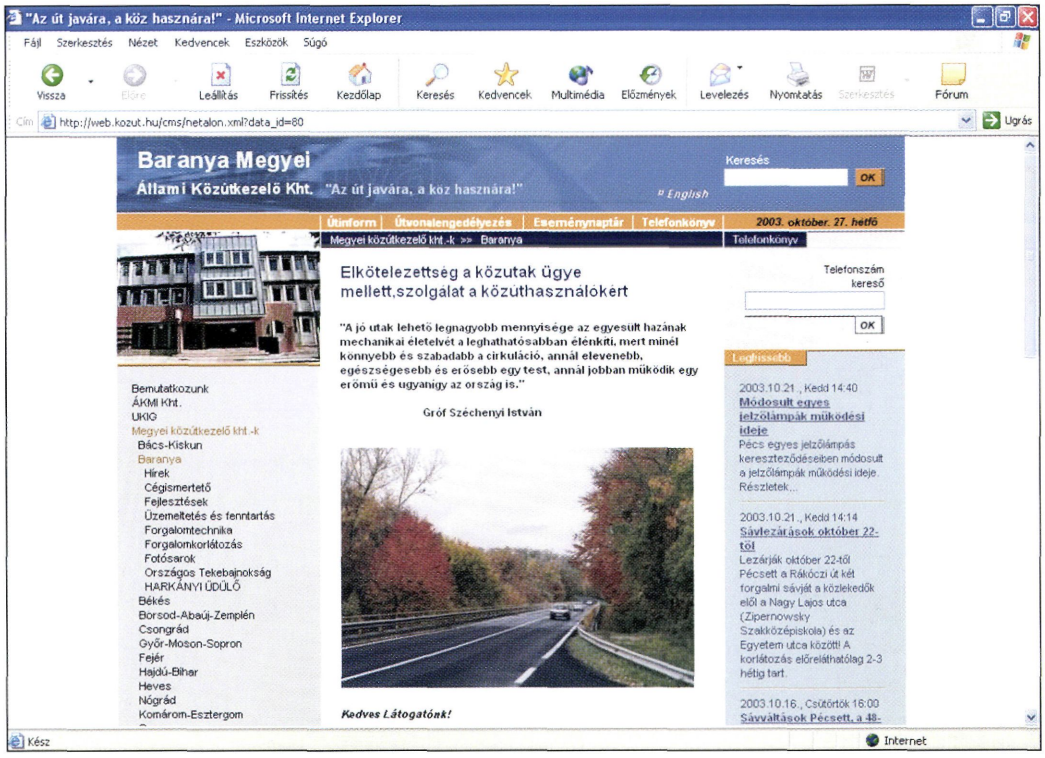
69. kép. - Pécs-felsőn 1500 to kapacitású új sótároló épült 2002-ben.

Az informatika rohamos fejlődése következtében indokolttá vált a korábbi igazgatósági számítástechnikai rendszerek korszerűsítése. Kiépült a társaság központjában az üzemmérnökségek összekapcsolásával, a korszerű, nagy teljesítményű hálózat, ezáltal meggyorsult az információ áramlás, a vezetés számára friss, naprakész adatok állnak rendelkezésre.

A kapcsolatfelvétel legújabb lehetősége az Internet, melyen 2000-től elérhető a Kht. honlapja, ahol megismerhető a Kht. tevékenységi köre, főbb gazdasági mutatói, egyéb közérdekű adatok.

70. kép - Pécs, Köztársaság tér 5. A központi székház felújított irodái, számítógépekkel felszerelve.

71. kép - A szervezet internet kapcsolata.

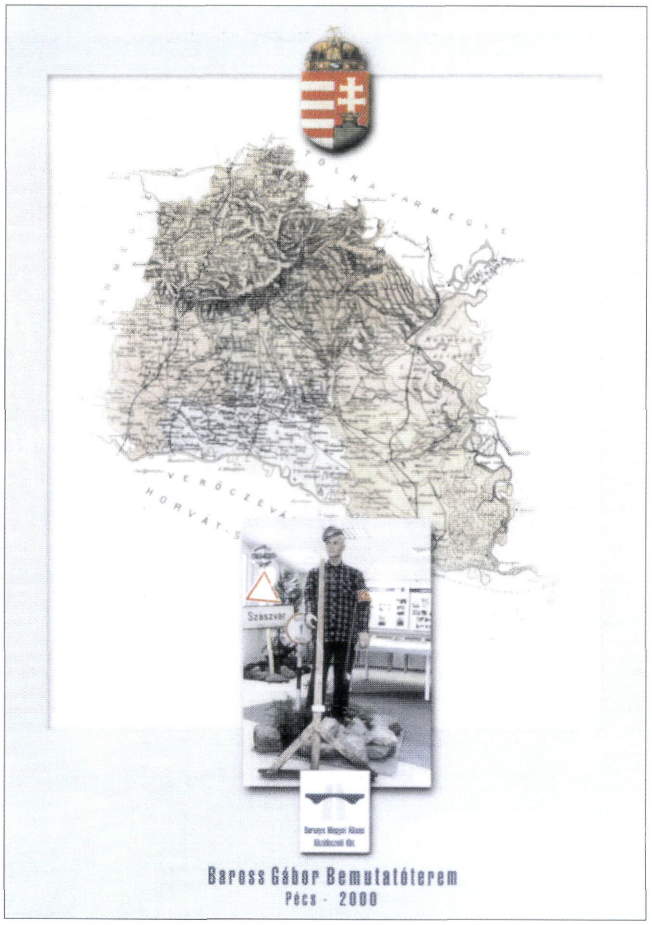


A társaság székházában 2000-ben bemutató terem létesült, az ott látható állandó és időszakos kiállítások a közutas szakma múltjának és jelenének a megismertetésére szolgálnak (Baross Gábor terem).

A társaság jelenlegi állandó létszáma 260 fő, ebből nem fizikai állományú 79 fő.

A jelenlegi dolgozói állomány személyes bemutatása a következő mellékletben történik.

Az alábbiakban bemutatjuk a Baranya Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság szervezeti táblázatát.



72. kép - „Baross Gábor" szakma-történeti bemutatóterem megnyitása 2000-ben.

73. kép - A Baross terem ünnepélyes avatásán.

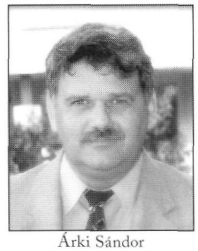
74. kép - Belső kép a Baross teremről.

75. kép - Péter Oszkár nyugalmazott főmérnök régi hivatali bélyegzőre talált.

A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

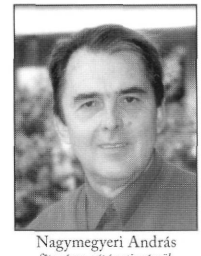
IGAZGATÓSÁG

Kis István
ügyvezető igazgató

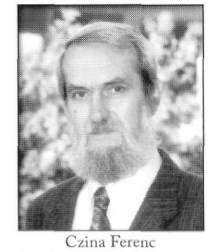


Árki Sándor
főmérnök

Somogyiné Veres Anna
főkönyvelő



Nagymegyeri András
főtanácsos, gépészeti mérnök, mingügyi vezető



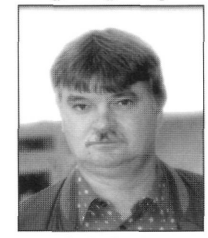
Czina Ferenc
főmunkatárs, munkavédelmi –, tűzvédelmi ügyintéző, ügyeleti szolgálattevő

Bereczkiné Fábián Mária
PR munkatárs

dr. Tihanyi Zsuzsanna
jogász

dr. Fenyősiné Sőtregi Katalin
titkárnő

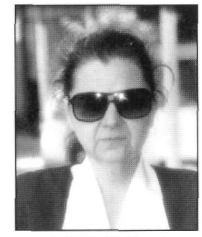
Lovász Józsefné
oktató-ÚRH kezelő



Barics István
gépjárművezető

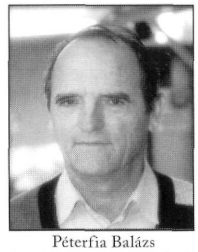
Berecz Anna
gépírónő

Reichenauer Tünde
gépírónő

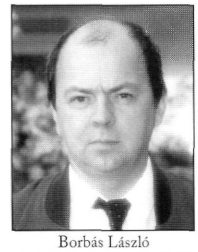


dr. Tóth Miklósné
telefonközpont kezelő

FORGALOMSZABÁLYOZÁSI ÉS HÁLÓZATKEZELÉSI OSZTÁLY



Péterfia Balázs
forgalomszabályozási és hálózatkezelési osztályvezető

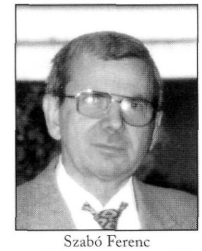


Borbás László
tanácsos, forgalomtechnikai mérnök

Ládonyi Ákos
forgalomirányító mérnök

Horváth Józsefné
közútkezelői ügyintéző

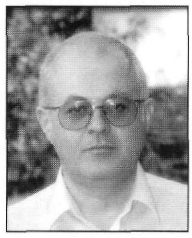
Józsvai Istvánné
közútkezelői ügyintéző



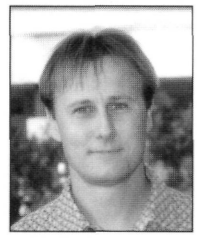
Szabó Ferenc
ingatlannyilvántartó és kisajátítási ügyintéző

A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

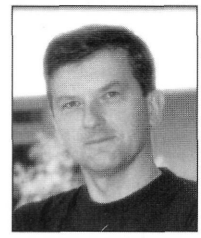
FEJLESZTÉSI ÉS ÉPÍTTETŐI OSZTÁLY



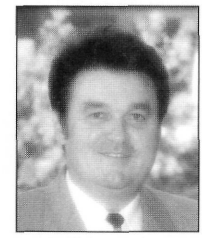
Sziládi Zoltán
Fejlesztési és építtetői osztályvezető



Hesz Gábor
előkészítő mérnök, hídmérnök

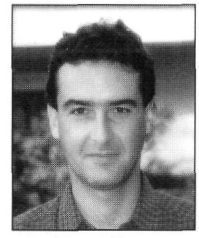


Kircz Gábor
előkészítő árelemző, műszaki ellenőr



Molnár Zsolt
műszaki ellenőr

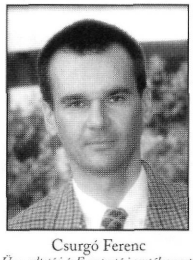
dr. Orbán Lászlóné
előkészítő árelemző, műszaki ellenőr



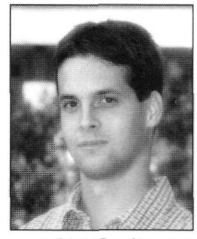
Szárszói Tamás
fejlesztési mérnök

Molnár Klára
fejlesztési ügyintéző, műszaki rajzoló

ÜZEMELTETÉSI ÉS FENNTARTÁSI OSZTÁLY



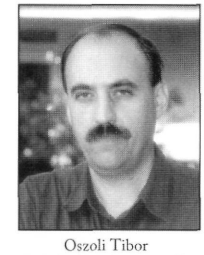
Csurgó Ferenc
Üzemeltetési és Fenntartási osztályvezető



Bánki László
üzemeltetési mérnök

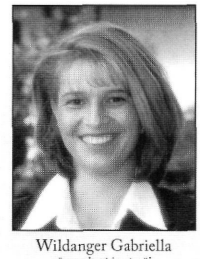
Galambos György
üzemeltetési mérnök

Glöckler Lászlóné
híd- és környezetvédelmi mérnök

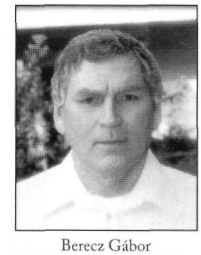


Oszoli Tibor
útnyílvántartó minősítő mérnök

Varga Zoltán
üzemeltetési mérnök

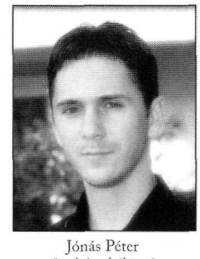


Wildanger Gabriella
üzemeltetési mérnök



Berecz Gábor
gépjármű ügyintéző, ügyeleti szolgálattevő

Borosné Jung Margit
anyaggazdálkodási előadó, útőrkalkulátor



Jónás Péter
ügyeleti szolgálattevő

Perényi Péter
ügyeleti szolgálattevő

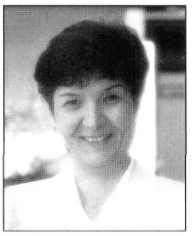
A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

FŐKÖNYVELŐSÉG

Nagy B. Jenőné
pénzügyi számviteli osztályvezető

Karaszi Jánosné
könyvelő

Karaszi Jánosné
könyvelő


Odenvald Lászlóné
adatrögzítő

Engelmann Györgyné
pénzügyi csoportvezető

Antók Lászlóné
pénztáros, pénzügyi ügyintéző

Márfi Sándorné
pénzügyi ügyintéző

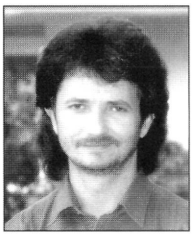
Tamás Magdolna
humánpolitikai csoportvezető

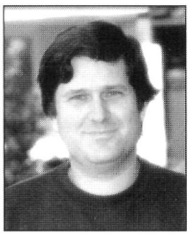
Hornung Lászlóné
bér- és munkaügyi ügyintéző

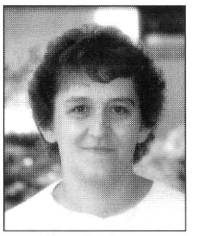
Kádár Györgyi
társadalombiztosítási ügyintéző

Konrád Lászlóné
bérelszámoló

Páncél Gabriella
bérelszámoló

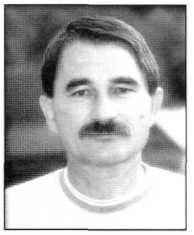

Tarnóczi Lajos
informatikai és számítástechnikai csoportvezető

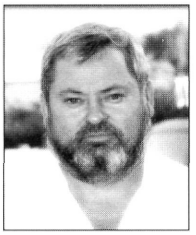

Berecz Gábor
programozó

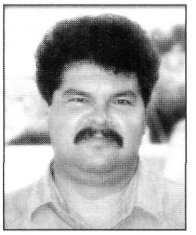

Nagy Sándorné
számítástechnikai ügyintéző

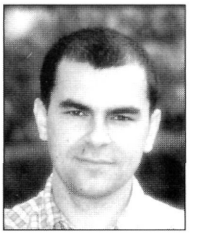
II. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG PÉCS-FELSŐ

Kriszt Attila
üzemmérnökségvezető

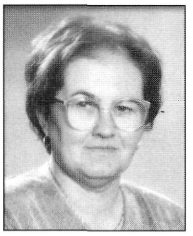

Marosy Gábor
forgalomtechnikai művezető

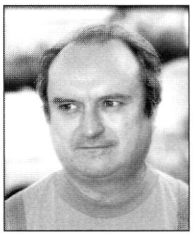

Horváth József
gépész művezető

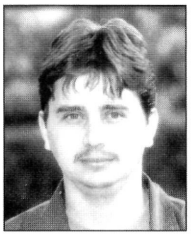

Ladányi József
művezető

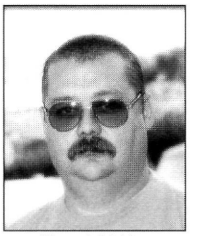

Pál Csaba
üzemeltetési és fenntartási művezető

Dömötör Imréné
adminsztrátor


Somlai Jánosné
adminsztrátor

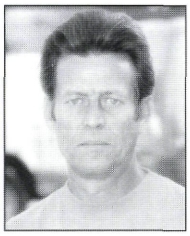

Gyöngyös János
útellenőr


Herzog Gábor
útellenőr-útkarbantartó-gépjárművezető

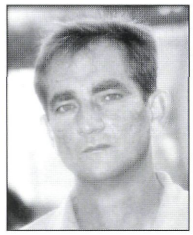

Horváth Miklós
útellenőr

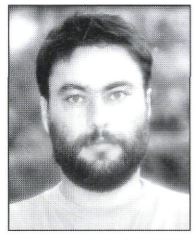
A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

II. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG PÉCS-FELSŐ

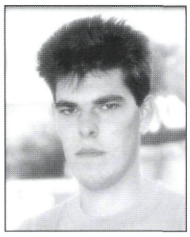

Hubertovics József
útellenőr-útkarbantartó-gépjárművezető

Tóth Géza
útellenőr-útkarbantartó-gépjárművezető


Andics József
útkarbantartó-gépjárművezető

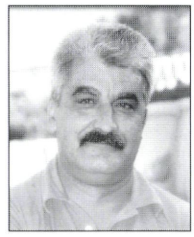

Androvics Ferenc
útkarbantartó-gépjárművezető

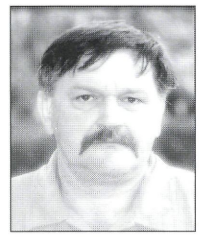
Balázs László
útkarbantartó-gépjárművezető

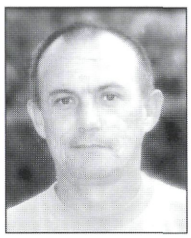

Bánusz Endre
útkarbantartó-gépjárművezető

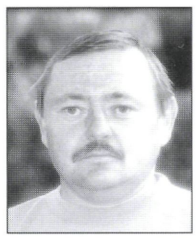
Békási Norbert
útkarbantartó

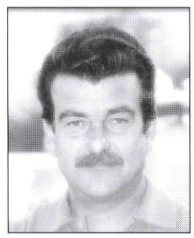
Békási Sándor
útkarbantartó-gépjárművezető

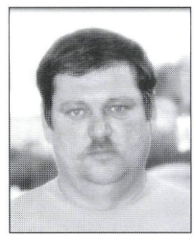

Bertram Zoltán
útkarbantartó-gépjárművezető

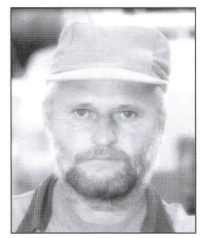

Boóz József
útkarbantartó-gépjárművezető

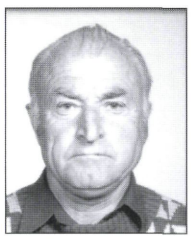

Boros Vendel
útkarbantartó-gépjárművezető

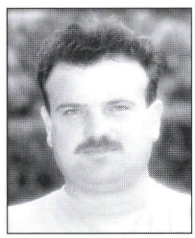

Czukor Zoltán
útkarbantartó

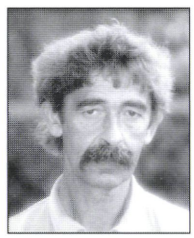

Csertán Sándor
útkarbantartó

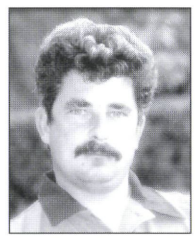

Csonti Tibor
útkarbantartó

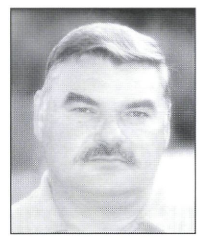

Fenyvesi Antal
útkarbantartó-gépjárművezető

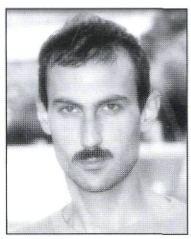

Horváth József
útkarbantartó

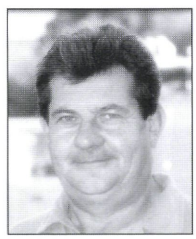

Keibl Csaba
útkarbantartó

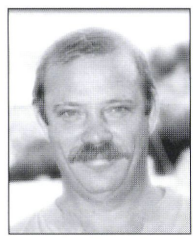

Koltai Lajos
útkarbantartó

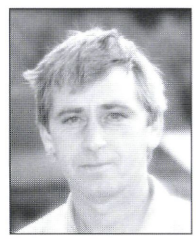

Kovács Imre
útkarbantartó

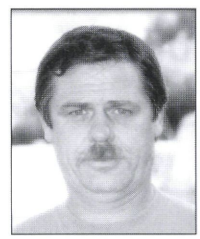

Kovács József
útkarbantartó-gépjárművezető


Kovács Roland
útkarbantartó-gépjárművezető


Kovács Zoltán
útkarbantartó-gépjárművezető


Maduda József
útkarbantartó-gépjárművezető

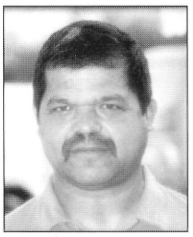

Mátis Géza
útkarbantartó-gépjárművezető

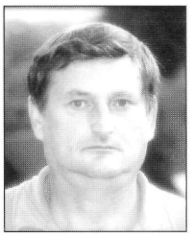

Nagy Sándor
útkarbantartó-gépjárművezető

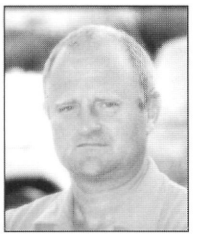
A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

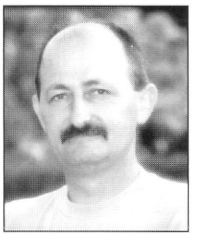
II. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG PÉCS-FELSŐ

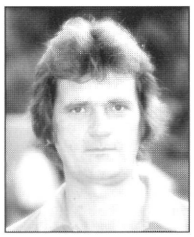
Orsós János
útkarbantartó-gépjárművezető

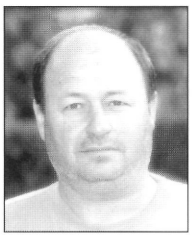

Óvári Mihály
útkarbantartó

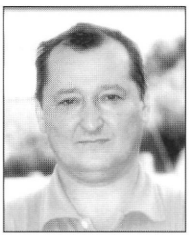

Pallagi István
útkarbantartó-gépjárművezető

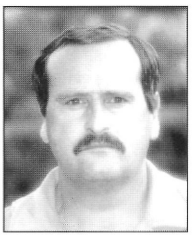

Pernecker János
útkarbantartó-gépjárművezető

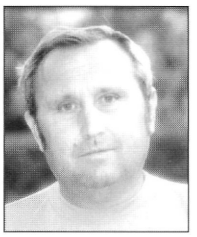

Ragoncsa József
útkarbantartó-gépjárművezető

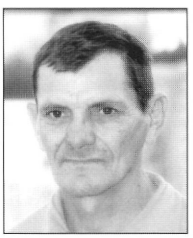

Siklai László
útkarbantartó-gépjárművezető

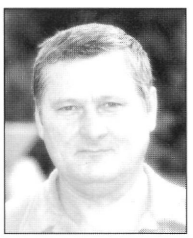

Sillei Tivadar
útkarbantartó-gépjárművezető

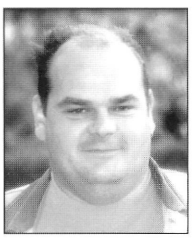

Szilágyi Imre
útkarbantartó-gépjárművezető

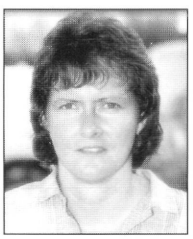

Szitó Dezső
útkarbantartó-gépjárművezető

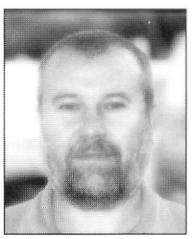

Takács Ferenc
útkarbantartó-telepvezető

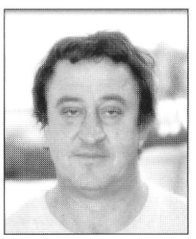

Tankovics János
útkarbantartó-gépjárművezető


Tönköly Imre
útkarbantartó-gépjárművezető

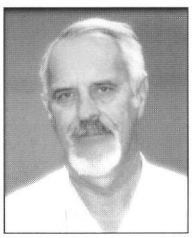

Varga Zsáner Imre
útkarbantartó-gépjárművezető

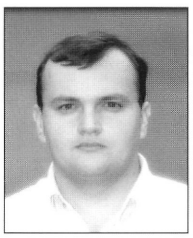

Gelencsérné Palai Márta
raktárkezelő

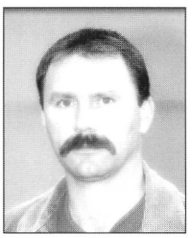

Ferencsics Mátyás
címfestő

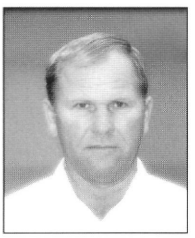

Papp László
javító-karbantartó

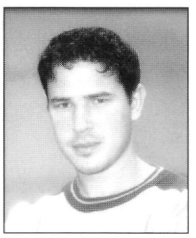
12. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG SZENTLŐRINC


Horváth Tamás
üzemmérnökség vezető


Korb Péter
forgalomtechnikai művezető

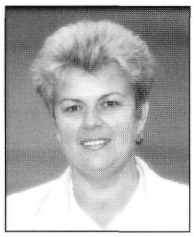

Antalics Tibor
üzemeltetési és fenntartási művezető

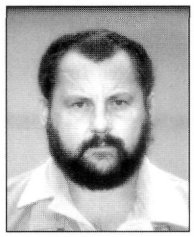

Illés András
gépész művezető

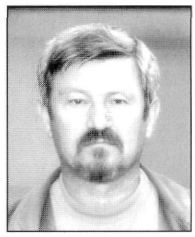

Szalai Mihály
művezető

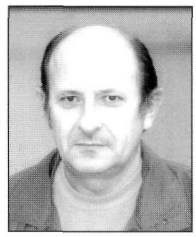
A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

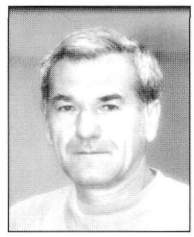
12. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG SZENTLŐRINC

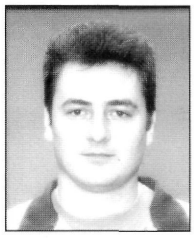

Ruderné Szabó Ilona
adminisztrátor

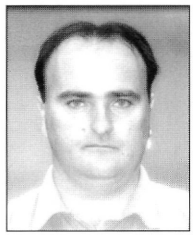

Heider István
útellenőr

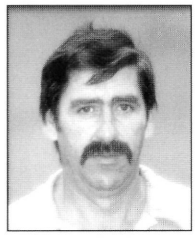

Nagy János
útellenőr

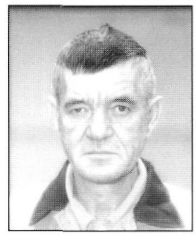

Tóth Dezső
útellenőr

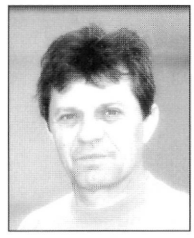

Balogh József
útkarbantartó

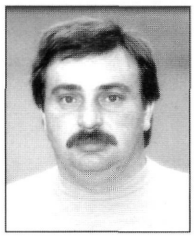

Belovárecz István
útkarbantartó

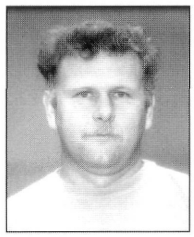

Berkes Gyula
útkarbantartó

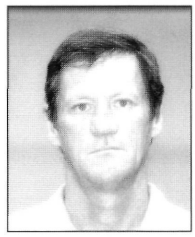

Berkes Sándor
útkarbantartó

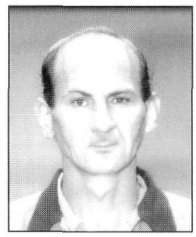

Bodonyi Béla
útkarbantartó

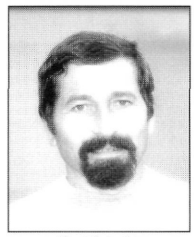

Borovácz Zoltán
útkarbantartó

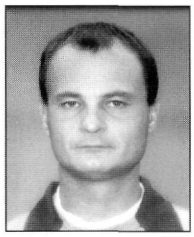

Böcskei László
útkarbantartó

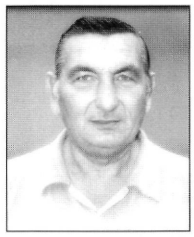

Buni István
útkarbantartó

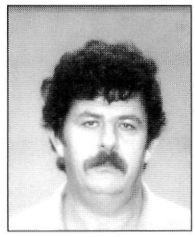

Bürge József
útkarbantartó

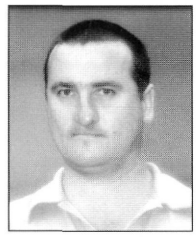

Deák János
útkarbantartó

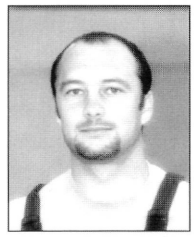

Egri László
útkarbantartó

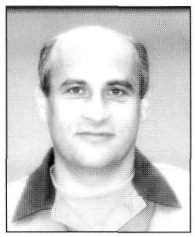

Gulyás József
útkarbantartó

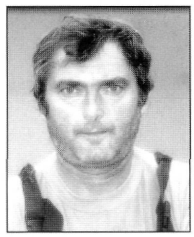

Gyenis László
útkarbantartó

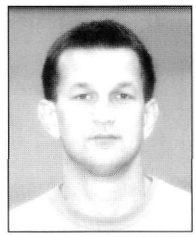

Hamvas János
útkarbantartó

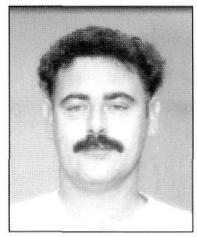

Kesza Sándor
útkarbantartó

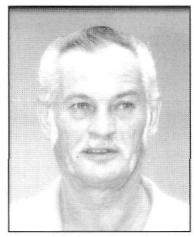

Kántor Tamás
útkarbantartó


Kemsei Béla
útkarbantartó


Lizán János
útkarbantartó

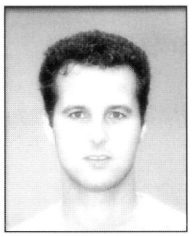

Lucza Zoltán
útkarbantartó


Moharos István
hútkarbantartó

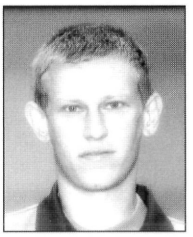

Molnár József
útkarbantartó-gépjárművezető

A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

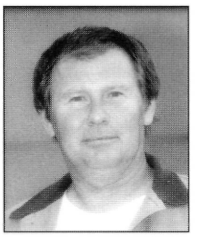
12. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG SZENTLŐRINC



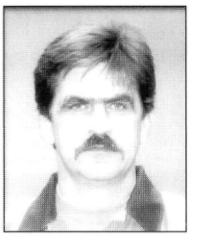
Nagy Csaba
útkarbantartó



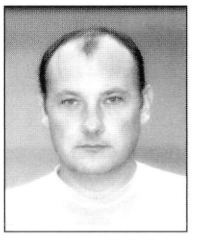
ifj. Nagy János
útkarbantartó



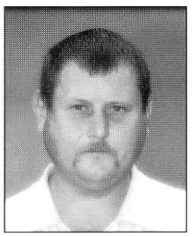
Paragi Péter
útkarbantartó-gépjárművezető



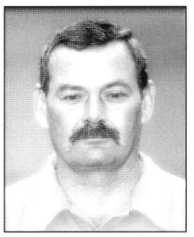
Pári Sándor
útkarbantartó



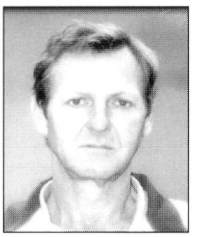
Péthy Meliton
híd- és környezetvédelmi mérnök



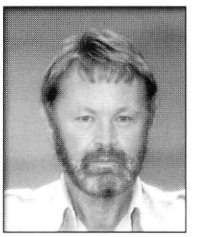
Szabó József
útkarbantartó



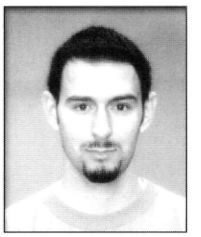
Szeidl Gyula
útkarbantartó-gépjárművezető



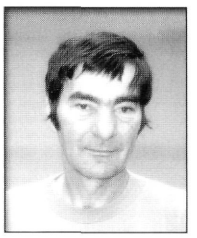
Trapp Béla
útkarbantartó



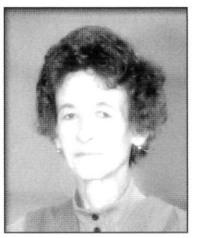
Kalocsai Vilmos
raktárkezelő-villanyszerelő



ifj. Szeidl Gyula
javító-karbantartó

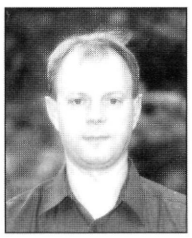


Szilágyi Zoltán
javító-karbantartó

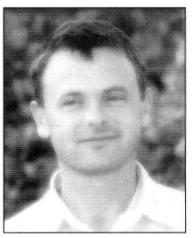


Ari Sándorné
takarító

13. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG MOHÁCS

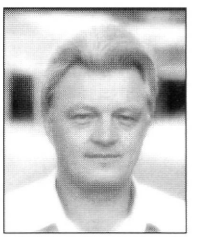


Ritter Attila
üzemmérnökség vezető



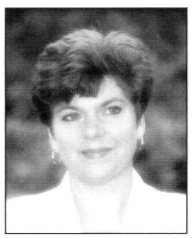
Schneider Tibor
üzemeltetési és fenntartási művezető

Hamberger Miklós
forgalomtechnikai művezető

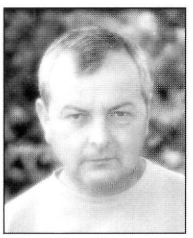


Hesz János
gépész művezető

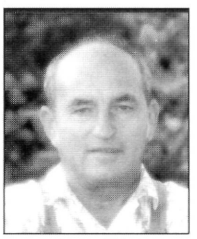
Auth Istvánné
adminsztrátor



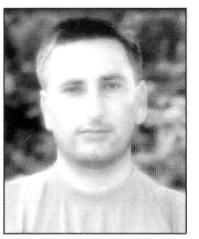
Filákovics Lászlóné
adminsztrátor



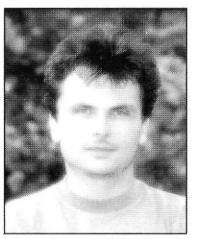
Óbert János
útellenőr



Pancza Tibor
útellenőr



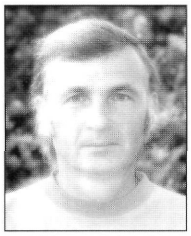
Szabados Gábor
útellenőr



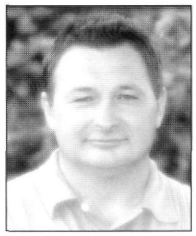
Emmert Péter
útkarbantartó-gépjárművezető

A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

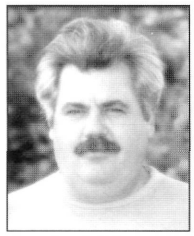
13. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG MOHÁCS



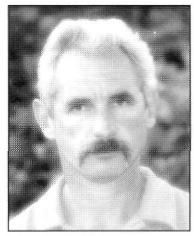
Fabricziusz Gyula
útkarbantartó



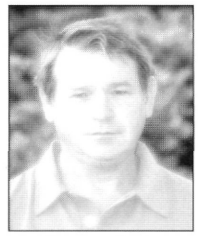
Folbert János
útellenőr-gépjárművezető



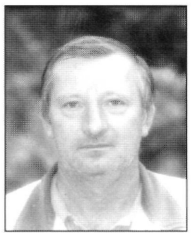
Grimbold János
útkarbantartó



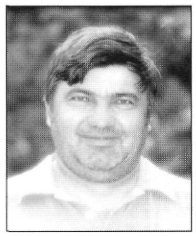
Hollender Ferenc
híd- és környezetvédelmi mérnök



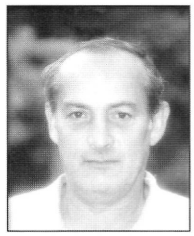
Keresztes Károly
útkarbantartó-gépjárművezető



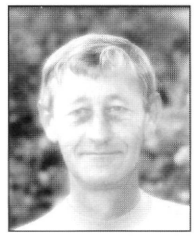
Klemencsics István
útkarbantartó-gépjárművezető



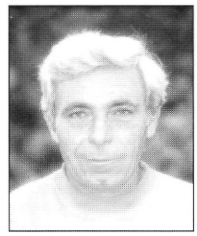
Meiszterics Ferenc
útkarbantartó



Mihájlovics Dezső
útkarbantartó-gépjárművezető

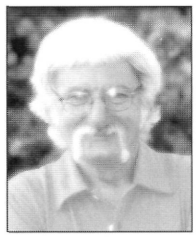


Paulyuk László
útkarbantartó-gépjárművezető

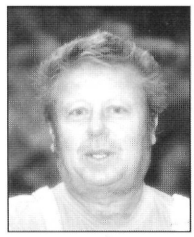


Pirgl János
útkarbantartó-gépjárművezető

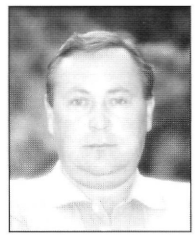
Potz András
útkarbantartó-gépjárművezető



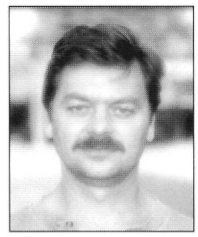
Sebők Sándor
útkarbantartó



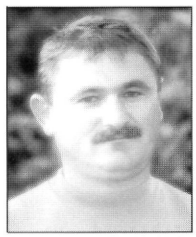
Szabó Árpád
útkarbantartó



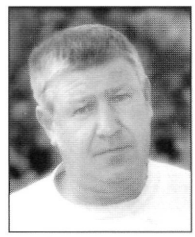
Tamás Tibor
útkarbantartó-gépjárművezető



Ungvári János
útkarbantartó-gépjárművezető



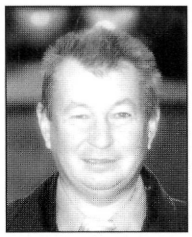
Veres Barnabás
útkarbantartó-gépjárművezető



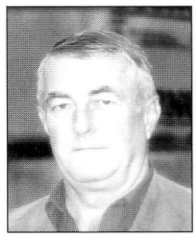
Kovács Lázár
javító-karbantartó

Petz Zoltánné
takarító

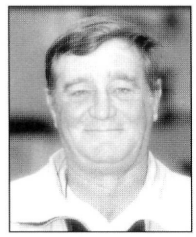
14. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG MOHÁCS



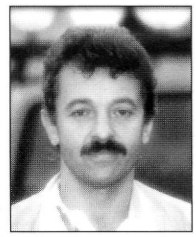
Blum János
üzemmérnökség vezető



Tegzes Emil
üzemeltetési és fenntartási művezető



Horváth Ferenc
gépész művezető



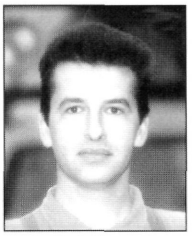
Kaiser József
forgalomtechnikai művezető

Papp Dezsőné
adminisztrátor

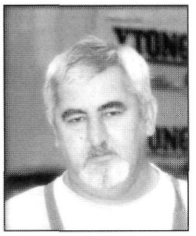
A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

14. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG MOHÁCS

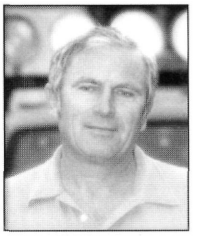
Takács Mihályné
adminisztrátor



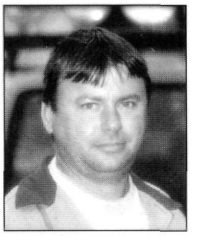
Radó József
útellenőr-gépjárművezető



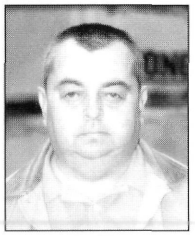
Selymes Sándor
útellenőr



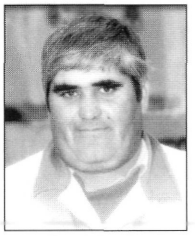
Vető István
útellenőr



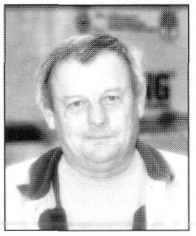
Árva Zoltán
útkarbantartó



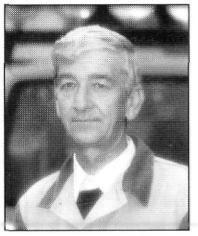
Bajusz Tibor
útkarbantartó



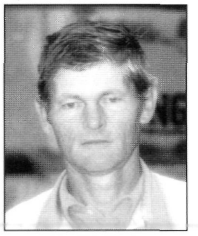
Baráth László
útkarbantartó



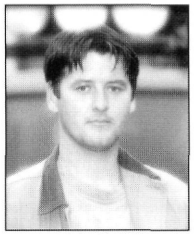
Csapai Lajos
útkarbantartó-gépjárművezető



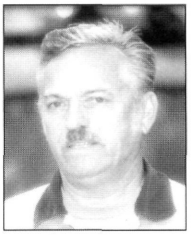
Eckstein Antal
útkarbantartó-gépjárművezető



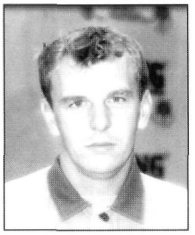
Fábrik Miklós
útkarbantartó



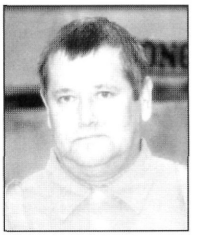
Fekete Ferenc
útkarbantartó



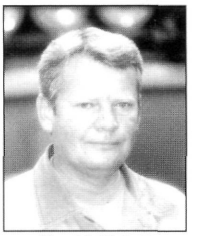
Gáspár Sándor
útkarbantartó-gépjárművezető



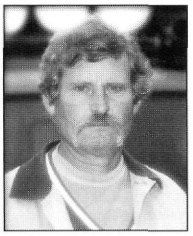
Gephardt Róbert
útkarbantartó-gépjárművezető



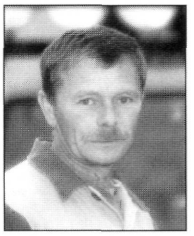
Guzsal Kálmán
útkarbantartó-gépjárművezető



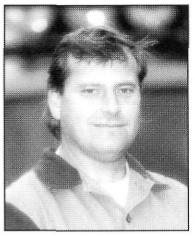
Horváth György
útkarbantartó-gépjárművezető



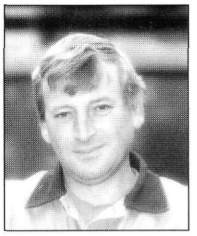
Illés József
útkarbantartó



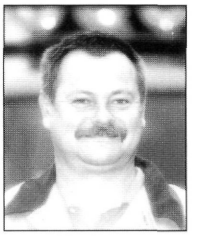
Ivanek Lajos
útkarbantartó



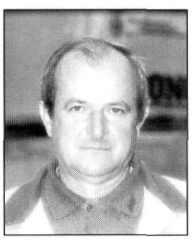
Kamu Tibor
útkarbantartó



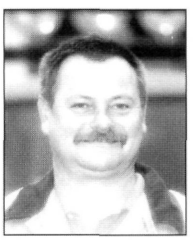
Kamu Zoltán
útkarbantartó-gépjárművezető



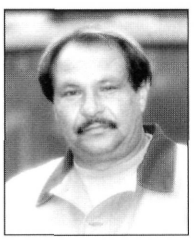
Kiss István
útkarbantartó



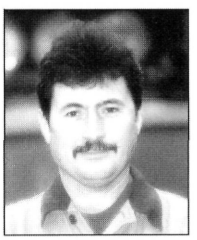
Kiss Jenő
útkarbantartó-gépkezelő



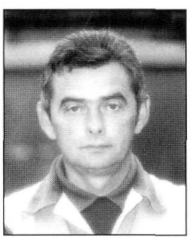
Kiss Sándor
útkarbantartó



Kotmájer László
útkarbantartó



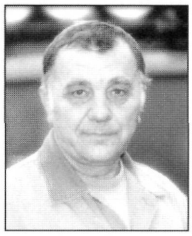
Ladányi Imre
útkarbantartó-gépjárművezető



Loboda Gyula
útkarbantartó-gépkezelő

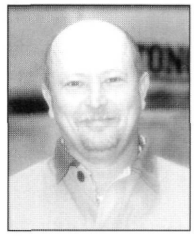
A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA 2000-BEN

14. SZ. ÜZEMMÉRNÖKSÉG MOHÁCS

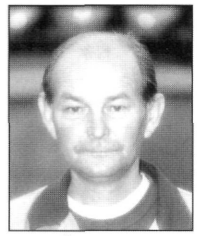


Mudra János
útkarbantartó-gépkezelő

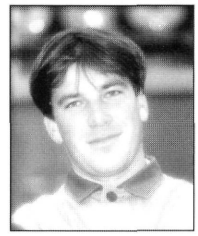
Mudra Sándor
útkarbantartó-gépkezelő



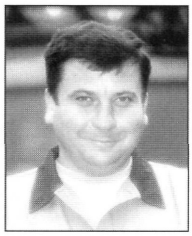
Neubauer Imre
útkarbantartó-gépkezelő



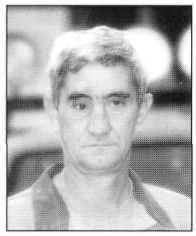
Ördög József
útkarbantartó



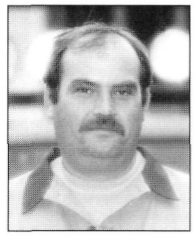
Péter Krisztián
útkarbantartó-gépjárművezető



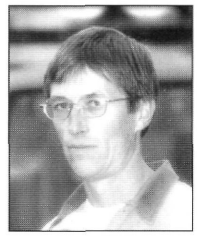
Sandó Béla
útkarbantartó-gépkezelő



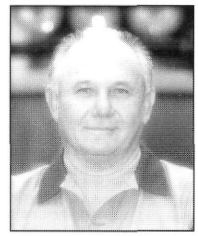
Selymes László
útkarbantartó-gépkezelő



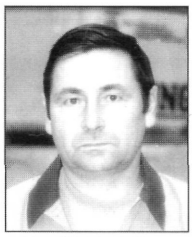
Sütő Gyula
útkarbantartó



Széles Lajos
útkarbantartó

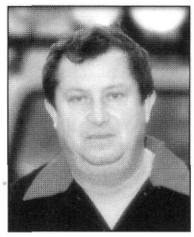


Szilágyi Jenő
útkarbantartó

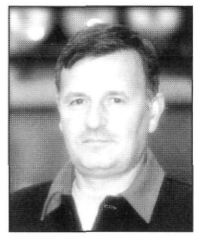


Tóth József
útkarbantartó-gépkezelő

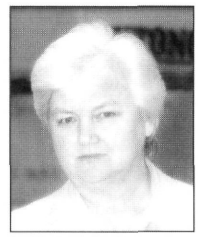
Lévai Lívia
raktárkezelő



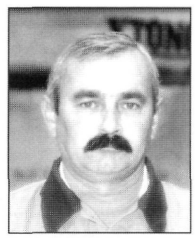
Halász Miklós
javító karbantartó



Vanyúr Lajos
javító karbantartó

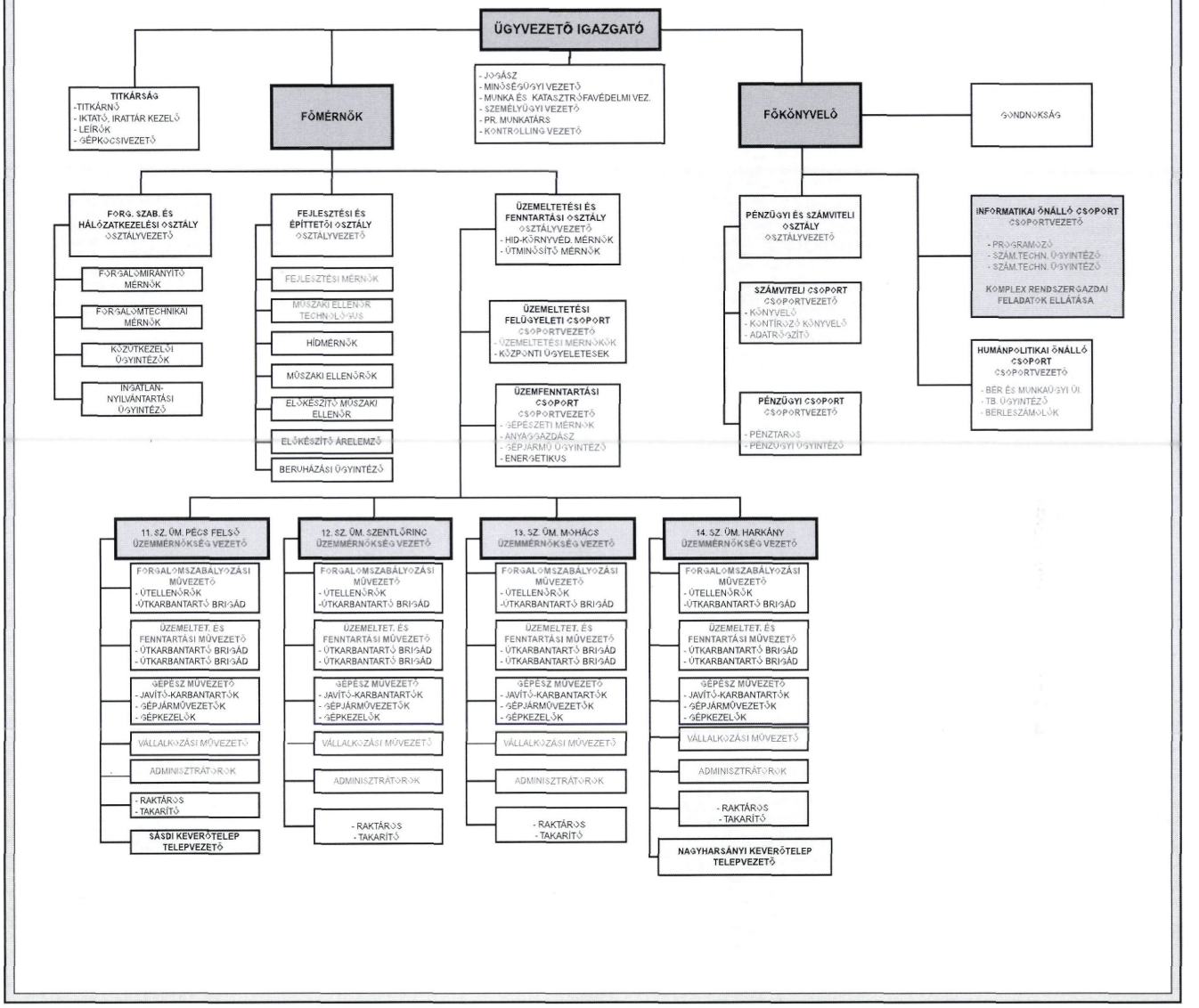


Mudra Sándorné
takarító



Szilágyi Lajos
telepőr-fűtő

A BARANYA MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT SZERVEZETI FELÉPÍTÉSE 2000-BEN



5. RÉSZ

A GAZDASÁGI SZABÁLYZÓK VÁLTOZÁSA

A közúti igazgatóságok az 1958-as működésük kezdetétől költségvetési gazdálkodó szervezetek, melyek a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium útügyi területi szervei voltak.

Kötött és pontosan leszabályozott pénzügyi gazdálkodást folytattak. Az éves költségvetési keretekhez igazodó feladattervet készítettek, melyhez a tételrendek és a normatívák adottak voltak. A feladatterv végrehajtását ezen tételrendek szerint követelték meg, így az igazgatóságok, az éves feladattervükben igyekeztek az egyéb fenntartási rovaton minél nagyobb összeget szerepeltetni.

Ez a kötöttség 1980-ban részben feloldódott, miáltal az állami költségvetési szervek gazdálkodás-érdekeltségét vezették be. Tehát a költségvetésben szereplő feladatterv teljesítése mellett, külön szabályozott módon, többlet teljesítésből származó idegen bevételből, eredményt képezhettek. 1983-tól, az elért nyereségből részesedési, fejlesztési és tartalék alapok képzésére is mód nyílott. Ezáltal a szervezet egész működése hatalmas lendületet kapott.

A Közlekedési Minisztérium 1986-tól újra szabályozta az eredményérdekeltség rendjét. Különválasztotta a külső megrendelők részére vállalt munkákat, melyeket eredményérdekeltségi rendszer szerint kellett elszámolni, és a kalkulált nyereség nem haladhatta meg a 6%-ot. Az érdekeltségi alapból kifizethető jutalom legfeljebb az éves költségvetésből kifizetett bérköltség 12 %-a lehetett. Az alaptevékenység továbbra is az állami költségvetési támogatásból került elszámolásra.

1988-tól az új adórendszer bevezetésével megváltozott az eredmény adózása. A magas infláció ellenére, a sikeres gazdálkodás alapján biztosítható volt az eredmények szinten tartása.

1990-től a gazdasági vállalkozásokat serkentő jogszabályok szélesítették a közúti igazgatóságok gazdálkodási lehetőségeit, emellett az igazgatóságoktól független gazdasági vállalkozások is létrejöttek, pl.: gépészeti javítóbázis, útburkolatjel festő és jelzőlámpa karbantartó csoportok megalakulása. Az igazgatóság számára, ezek a változások, a létszám és bérgazdálkodásban előnyösek voltak, és ezek részint jelenleg is érzékelhetőek, különösen, ha a gépészeti tevékenységből eredő készlet és állóeszköz fenntartási megtakarításokat tekintjük.

1992-ben az államháztartásról szóló törvény megjelenésével módosult az igazgatóság pénzforgalmi könyvelése, mely alapján a gazdálkodás eredményességét a pénzmaradvány, illetve az eredményelszámolás tükrében kellett bemutatni.

1996. június 1-el létrehozott új szervezetnek - a megyei állami közútkezelő Kht-nak - a számvitelben vissza kellett térni, a pénzforgalmi könyvelésről, a költségelszámolásra.

78. kép. - Önkormányzati út aszfaltozása vállalkozásban Lánycsók községben, 2001-ben.

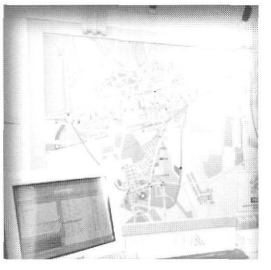
A továbbiakban a Kht. vállalkozási formában való működésének következtében, az alaptevékenységének megfelelő munkákat külső szervek felé is végezhet. A gazdasági társaságokra vonatkozó számviteli szabályok gyakorlati alkalmazása jelentősen eltér a költségvetési gazdálkodás keretei között végzettektől. Éves üzleti tervet kell készíteni és a felügyelő bizottsággal történt jóváhagyás után az alapítónak (közlekedési miniszter) felterjeszteni.

Az új működésnek megfelelően elkészültek a különböző szabályzatok (pl. önköltségi, árképzési leltározási, stb.). Az adózással kapcsolatosan történtek a legnagyobb változások, új adónemek léptek be, és a régiek is módosultak (pl.: bevallás, bejelentkezés, befizetés, ellenőrzés).

A Kht. kezdetben illetékmetes volt, majd 1997-től illeték kötelessé vált, mivel eredményes vállalkozási tevékenységet folytatott. Megváltozott a közbeszerzésről szóló törvény, valamint az értékhatárok is megváltoztak (1999. évi LX. tv.). Az alapítói előírások évenként változhatnak. Pl. az üzletszerű vállalkozási tevékenység arányát, az összes árbevételen belül 30%-ban maximálták. A Baranya Megyei Állami Közútkezelő Kht. működése alatt az elmúlt évek során a közcélú megrendelések volumene stagnált (csakúgy, mint az előtte lévő időszakban), ennek folytán, az üzletszerű tevékenység gazdasági jelentősége tovább nőtt. A sikeres piacfeltárásnak köszönhetően, a volumene szerencsés módon elérte a 30%-ot, mely a kiegyensúlyozott gazdálkodáshoz elengedhetetlenül szükséges volt.

6. RÉSZ

FORGALOMSZABÁLYOZÁS, FORGALOMTECHNIKA



A közutakon közlekedő járművek összetételét és technikai fejlettségét tekintve, a 60-as évektől lényeges változás állt be; a motoros járművek aránya a 80%-ot is meghaladta, ezen belül, a nehéz tehergépkocsik, és autóbuszok növekvő száma, valamint az egyre fokozódó balesetek, a közútkezelők gondjait növelték.

Az aszfaltburkolatokon bátrabban vezettek a gépjármű vezetők, és a gyorsabb járművek aránya megnőtt, ennek következtében egyre több frontális ütközéses baleset történt.

A 6 m, vagy annál szélesebb pályák tengelyébe burkolati jelet (felező sávot) festettek, melynek hatására a vezetés - különösen éjjel - biztonságosabb lett.

A 8/1970.sz.KPM.rendelet szabályozta a közúti-vasúti szintbeni keresztezések jelzéseit, és rendszeres felülvizsgálatát. Jelzőtáblák, félsorompók, illetve jelzőlámpák kihelyezésére került sor, az illetékes hatóságok helyszíni szemléje alapján.

1972-ben a földút csatlakozásokat vizsgálták felül, és az úthasználó tulajdonosokat sárrázók kiépítésére határozatban kötelezték, ezek végrehajtása azonban több évig is eltartott. Egyes főút szakaszokról a lovaskocsikat kitiltották, és a traktorok csak időszakosan közlekedhettek.

A jelzőtáblákat fóliásra cserélték ki, és a főutakon megkezdődött az útbaigazító táblák, a műanyag útszélességjelzők, valamint a kilométer táblák kihelyezése.

A csomópontokban, több helyen átépítésekre került sor, az elsőbbség adás egyértelművé tétele, illetve a beláthatóság javítása céljából.

A településeken, a gyalogos átkelés biztonsága érdekében gyalogátkelő sávokat festettek és a városi forgalmasabb csomópontokban forgalomirányító jelzőlámpa szabályozás történt. Pécsett az első jelzőlámpa automatát, amely a Rákóczi út- Bem utca kereszteződésében került felállításra, Kardos Imre készítette az 1960-as évek elején. Azelőtt is működött ott „villanyrendőr", azaz rendőr által mechanikusan kezelt jelzőlámpa. A kereszteződés helyét a fiatalok ezért nevezték el villanyrendőrnek.

A forgalomirányító automata berendezéseknek a népszerűsége erőteljesen megnőtt, a költségek fedezete azonban a telepítésüknek határt szabott. A meglévők folyamatos karbantartása is szakembereket igényelt, ezért az igazgatóságon megalakult a forgalomtechnikai osztály, azon belül, a jelzőlámpa csoport. Később már saját fejlesztésű jelzőlámpákat is építettek, Kardos Imre osztályvezető tervei alapján, Juhász István fejlesztő mérnök irá-

79. kép. - RS-09. jelü kerti traktorra szerelt festőgép 1965-ben (Kardos Imre ülítása).

80. kép. - A központban 10 év óta működő forgalomirányító automata berendezés szemléje 2002-ben, bemutatja Árki Sándor főmérnök.

nyításával. A berendezések megbízhatók, és árban is versenyképesek voltak, ezért a társ igazgatóságok részéről (Szolnoktól Tatabányáig), jelentős megrendelés érkezett. A jelzőlámpa csoport 1992-től önálló vállalkozás, és jelenleg is eredményesen működik.

Pécs átkelési szakaszán 47 csomópontban működik összehangolt jelzőlámpás forgalomszabályozás, melyet a központi székházból, számítógépes rendszer irányít. Ebből az országos közúton 40, a városi kezelésben lévő utakon pedig 7 csomópontban működik az összehangolt jelzőlámpa szabályozás, melynek tengelyvonala a 6.sz.főút 10 km hosszúságú átkelési szakasza, ahol a forgalom, a kapott zöldfázis ideje alatt, 50 km/óra sebességgel képes áthaladni a városon. A központi irányítás beruházási és üzemeltetési költségeit a közútkezelő, és Pécs Város Önkormányzata, arányosan fizeti.

Az utak és csomópontok felülvizsgálata évente rendszeresen megtörténik, az észrevételeket kijavítják, a balesetelemzésekből levonható következtetések alapján azonnali intézkedéseket tesznek. Az utóbbi évek baleseti adatai, a megye egész úthálózatára vetítve, lényeges csökkenést mutatnak (az elmult öt év alatt 474 baleset/év, a megelőző öt évben pedig 547 baleset/év történt). Mindezek alapján megállapítható, hogy a megtett forgalomtechnikai beavatkozások, a rendszeres ellenőrzések eredménnyel jártak, a cselekvés iránya helyes, de ez a munka állandó, rendszeres elemzést igényel.

7. RÉSZ

ÚTFEJLESZTÉSEK ÉS FELÚJÍTÁSOK 1950-2003 ÉVEK KÖZÖTT

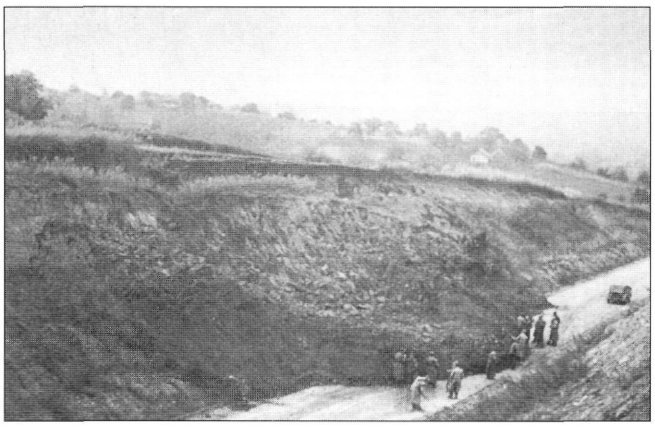
Az iparosítás éveiben az ország szénenergiával történő ellátására a Délkunántúli térségben, a kiemelt gazdaságfejlesztési program keretében Komlót jelölték ki, a volt 3.000 lakosú községből 25.000 lakosú város lett, újabb bányaüzemek nyitására került sor. 1950-ben még 25 vagon/napi széntermelését 400 vagonra fejlesztették. Ilyen nagyságrendű, tömeges beruházások létesültek térben és időben egymás mellet, hegyekkel közrefogott terepen, és a programban az utak fejlesztése egyáltalán nem szerepelt. Egyedül a Mánfa-komló-zobákpusztai, gyengén kiépített, 3 m széles, több helyen az alapkőig lekopott makadámúton lehetett megközelíteni. A gondok a kivitelezések kezdeti időszakában kiderültek, így a többszöri egyeztetés után a Magyarszék-komlói útépítés elkezdődött, de nem a központi beruházás, hanem a bekötőút építési program keretéből, 3 m széles makadámútként. Kivitelezés közben a miniszter a helyszínen elrendelte, hogy 4 m szélesre épüljön a kőpálya, majd a beruházó 5 m-re módosította a szélességet. Végül a közúti kirendeltség a fenntartási hitelkeretből 6 m szélesre építette ki a burkolatot.

1958-59-ben a Mánfa-komlói út, teljesen új nyomvonalon átépült, Komló bejáratáig, a városi továbbvezetés megakadt, mivel a kisajátítást nem sikerült lebonyolítani. A további folytatásra 15 évet kellett várni. A Zobákpuszta-komlói szakasz is végre korszerű aszfaltburkolatot kapott 1957-59-ben. Ugyanebben az időszakban korszerűsítették a 66.sz. Pécs-kaposvári főutat Pécs és Mánfa között.

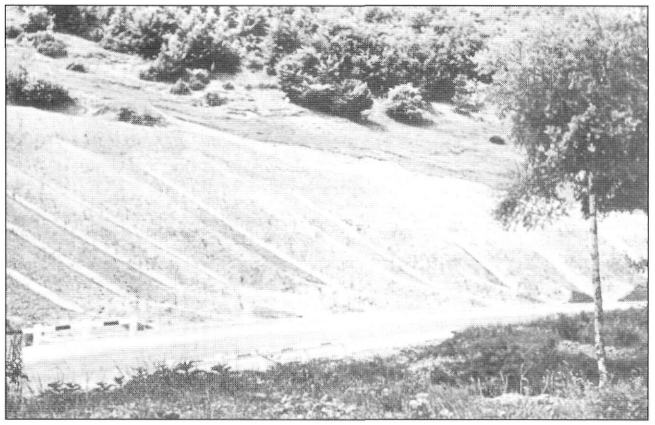
Az időszak legjelentősebb közúti beruházása volt a 6. sz. főút Bonyhád és Pécs közötti szakaszának 1953-54. évben történt megépítése új nyomvonalon, a településeket elkerülve. A pályaszerkezet 6,5 m széles és 20 cm vastag betonburkolat. (Ezen a szakaszon egyidejűleg megépült 2 db nagynyílású völgyhíd, 1 db vasúti felüljáró és 1 db szakadékhíd, melyekről részletesebb ismertetés található a hídakról szóló fejezetben.) Pécs város bejárata előtt 2,1 km-el, megálltak az útépítők, mivel nem sikerült megállapodni az illetékes hatóságoknak, merre vezessék a 6.sz.főút új nyomvonalát. Így maradt a régi nyomvonal, ahol ideiglenesen 6 m széles, kötőzúzalékos aszfaltmakadám burkolatot helyeztek el a régi pályára. A kivitelezés nagyon feszített, „diktált" határidőre készült el, melynek a következményei megmutatkoztak. A betontáblák hullámosak voltak, már az 1954. március 15-i üzembehelyezést követő 1 éven belül több tábla megsüllyedt, a vasasi csomóponttól Pécs felé lecsúszott a nagy bevágási rézsű, mivel elmaradt a rézsűburkolat, a vízcsendesítő, az övárok építése, majd ugyanígy járt a

81. kép. - Régi makadámút a 6.sz. főút kiépítése előtt, annak nyomvonalában, 1950-ben.

82. kép. - Rézsücsúszás a 6.sz. főúton Mecseknádasdnál 1954-55-ben.



83. kép. - Rézsücsúszás a 6.sz. főúton Pécs-vasasnál 1955-ben.



84. kép. - Rézsü helyreállítás a 6.sz. főúton Mecseknádasdnál 1955-ben.

mecseknádasdi emelkedő rézsüje, de ott, a kialakuló csúszólap mentén az útburkolat is megcsúszott. Amikor a dolog országos feltűnést keltett, a minisztérium főosztálya először bizottságot alakított, majd felkérte a Budapesti Műszaki Egyetem Talajmechanikai Tanszékét (Dr. Kézdy Árpád professzort), hogy tervezze meg a rézsűállékonyságot. Kereszt- és hosszirányú szivárgó-szárító kőbordák, víztelenítő kutak beépítésével, majd az egész rézsű fásításával, több millió Ft. költségen sikerült a csúszást megállítani. Ebből a példából aztán évtizedeken át, még az egyetemi hallgatók is tanulhattak.

A betontábla süllyedés olyan gyakori jelenség lett, hogy a kivitelező Betonútépítő Vállalat egy betontábla emelő brigádot szervezett, amely minden év tavaszán kivonult, a táblákat megemelte és aláinjektálta. Végső megoldásként a teljes pályafelületre ráhengereltek két réteg aszfaltbeton burkolatot. A felsorolt munkák valamennyi fázisának költségei az útfenntartást terhelték.

Ma már a vállalatok korszerűen felszerelt gépekkel dolgoznak, a munkafázisokat menet közben ellenőrzik és az észlelt hibákat azonnal kijavítják (természetesen, a saját költségükön). Kizárólag I.osztályú munkára kötnek szerződést és a kivitelező az elkészült létesítményre minőségi garanciát vállal.

7.1 Az 1950-54 közötti években (I. ötéves tervidőszak) elkészült útépítések.

Útépítés:		
Mánfa-komlói út kökönyösi szakasza	1,2 km	kiskő burkolat
Zobákpuszta-komló-magyarszéki út 4,6-5,8 km sz.	1,2 km	kötőzúzalékos aszfalt
6.sz.főút 159,4-191,8 km új nyomvonalon	32,0 km	betonburkolat
Mánfa-komlói út 0,0-5,7 km	5,7 km	kötőzúzalékos aszfalt
Korszerűsítés:		
6.sz.főút 200,4-232,0 km szakasza	31,6 km	felületi bevonat
Zobákpuszta-komló-magyarszéki út 7,2-14,6 km sz.	7,4 km	felületi bevonat
6.sz.főút 191,8-193,9 km szakasza	2,1 km	kötőzúzalékos aszfalt
66.sz. Pécs-kaposvári főút 3,9-9,5 km sz.	5,6 km	kötőzúzalékos aszfalt
Összesen elkészült 5 év alatt: 86,8 km		

7. 2. Útkorszerűsítések az 1955-60. évek között.

Az Országos Tervhivatal engedélyezte, hogy az útkorszerűsítéseket a kötöttebb beruházási keret helyett, a költségvetési keretből fizesse az ágazat. A kapott költségvetési támogatást a KPM Útosztálya osztotta fel korszerűsítésre és fenntartásra. Tovább javultak a lehetőségek azáltal, hogy megszűnt a hígitott bitumen hiány. Így lendületesen haladhatott a makadámutak korszerüsítése, itatásos hengerlése, felületi zárása, egyszerűen kivitelezhető technológiával, amelyet a vállalatok az akkori felkészültségükkel el tudtak végezni.

Az iparág 1958.évi átszervezése is újabb lendületet adott a korszerűsítések ütemének fokozására. Még azt megelőzően, 1955-ben önálló lett az Útügyi Kutató Intézet. (Korábban a KPM. Útosztálya mellett, Aszfalt- és Talajmechanikai Laboratóriumként működött.) Segítettek az újabb típusú aszfaltburkolatok megismertetésében és bevezetésében, helyszíni vizsgálatokat végeztek, előadásokat tartottak. 1955-56-ban megszervezték és lebonyolították az országos közutak forgalomszámlálását, amely igazolta a közúti közlekedés rohamos fejlődését. A megyei forgalomszámláló állomásokon mért adatok közül 29 helyen meghaladták az országos átlagot.

1957-1975 között készültek az alábbi aszfalt technológiák, amelyeket ma már nagyon ritkán alkalmaznak, de Baranyában, az 57., 58. sz. főutak, a Pécs-vajszlói, és a Harkány-sellye-darányi utak pályaszerkezetének alsó rétegeiben megtalálhatók. A jelenlegi piaci viszonyokat tekintve, a községi, vagy kisebb gazdasági egységekhez vezető utak építésére alkalmasak, kivitelezésük egyszerű és olcsó.

Az itatott aszfaltmakadám összetétele:	
7 cm laza terítésű zúzottkő (Z 45/65), gyengén behengerelve	100 kg/m²
HB.2.első réteg bitumenes itatás (az össz mennyiség 70%-a)	3,5-4,2 kg/m²
NZ. 12/20,vagy 5/12 jelű, 2% HB-vel impregnált zúzalék behengerelve	20 kg/m²
HB. 2. második réteg bitumenes itatás	1,5-1,8 kg/m²
NZ. 5/12 impregnált zúzalék terítés, teljes tömörségig hengerelve	15-20 kg/m²

A forgalomnak átadott pályán, 4-6 heti bejáródás után célszerű felületi záróréteget készíteni:

HB.2.hígitott bitumen permetezés	1,0 kg/m²
NZ.5/12 impregnált zúzalék terítés, behengerlés (nemeszúzalék hiány esetén Z.5/15 is megfelel.)	15 kg/m²

Közepes forgalomig koptató rétegként is jól bevált utántömörödő burkolat. Megfelelő bejáródás után, aszfaltszőnyeggel megerősíthető.

Forgalomszámlálási adatok (a közúti közlekedés rohamos növekedése)

Forgalom számlálás éve	Fogatolt jármű db/nap/km	Motoros db/nap/km	Terhelés to/nap/km	Motoros forg.emelk.
1927-28	311	41	622	1,00
1935-36	282	38	576	0,93
1955-56	231	275	1.185	7,24

A kevert aszfaltmakadám összetétele:	
alsó réteg	
kétfajta impregnált zúzalékból (egyrész NZ.12/20, kétrész NZ.20/40 zúzalék, 3,0-3,5% HB-vel impregnálva)	80-100 kg/m²
felső réteg	
egyrész NZ.0/5, kétrész NZ.5/12 zúzalék, 4,5-5,5% HB-val impregnálva, behengerelve	25-40 kg/m²
pórus zárás 0/2-0/5 éles szemű homokkal, vagy NZ.0/5 zúzalékkal, 2-3% HB-val impregnálva, hengerelve	3-5 kg/m²
felületi záróréteg, 4-6 heti bejáródás után	
HB.2. Bitumen permetezés	1,0 kg/m²
NZ.5/12 impregnált, vagy száraz zúzalék terítés, hengerelve	15 kg/m²

A burkolat összvastagsága 5 cm. Nemes zúzalék hiány esetében az alsó rétegbe Z anyag, esetleg mészkő is felhasználható. Az impregnálás betonkeverőben is történhet, szárító berendezéssel vagy anélkül, de a munkafolyamat kizárólag száraz időben végezhető.

A gondosan elkészült burkolat, a nehéz forgalmat (5-20.000 to/nap) is elviseli.

Az 1955-1960 között készült korszerűsítések

Az út megnevezése	Úthossz km	A burkolat neme	Építés ideje
Pécs-abaligeti 0,5-2,7	2,2	felületi bevonat	1955
Hird-szászvári 22,6-26,6	4,0	itatott aszfaltmakadám	1956
Hird-szászvári 18,3-22,6	4,3	durva aszfaltbeton	1956-57
Hird-szászvári 1,6-18,3	16,7	itatott aszfaltmakadám	1957-58
Zobákpuszta-magyarszéki 0,3-4,6 és 5,8-7,6	6,1	aszfaltbeton	1958-59
6.sz.főút Pécs 193,7-195,2	1,5	durva aszfaltbeton	1958
6.sz.főút Pécs 195,2-196,1	0,9	öntöttaszfalt	1958
58.sz.főút 2,5-9,0	6,5	durva aszfaltbeton	1959-60
58.sz.főút 9,0-26,1	17,1	itatott aszfaltmakadám	1958- 59
57.sz.főút 0,0-4,0	4,0	kevert aszfaltmakadám	1958
57.sz.főút 4,0-25,0	21,0	itatott aszfaltmakadám	1958-60
57.sz.főút25,0-32,5	7,5	kevert aszfaltmakadám	1958
57.sz.főút32,5-35,9	3,4	itatott aszfaltmakadám	1957
Szederkény-villány-harkányi 25,8-31,5, és 33,3-37,9	10,2	itatott aszfaltmakadám	1959-60
Pécs-villányi 0,0-10,0	10,0	itatott aszfaltmakadám	1959-60
611.sz.főút 2,5-15,3	12,8	felületi bevonat	1958
Bonyhád-dombóvári 32,5-39,9	7,4	felületi bevonat	1957
66.sz.főút 15,0-18,0 és 30,0-34,0	7,0	itatott aszfaltmakadám	1958-59
Pécsvárad-hirdi 0,0-2,0	2,0	itatott aszfaltmakadám	1959
Pécsváradi bekötő 0,7	0,7	itatott aszfaltmakadám	1959
Nagyharsány-beremendi 6,4-9,8	3,4	itatott aszfaltmakadám	1959
Összesen:	149,0 km		

Utántömörödő, ezért nem célszerű mellé süllyesztett szegélyt építeni, helyette a burkolat 0,5 m-el szélesebbre készítendő.

1960. év végére a megyei burkolatok 22%-a pormentes, viszont a forgalom növekedése ezt az ütemet is meghaladja. Az UKI mérései szerint baranyában a forgalom növekedése 1955/56 évihez viszonyítva, 1960-ban a következő növekedést mutatja:

könnyű motoros forgalom szorzója	2,46
nehéz motoros jármű	1,63
személygépkocsi	2,37

7.3. Az 1961-65. közötti útkorszerűsítések (II. Ötéves terv)

Tapasztalati adatok alapján állítható, hogy a vizes makadámutakon, az aszfaltbeton burkolathoz viszonyítva, a gépkocsi üzemi költségek a következő többletet adják:

javítási költségek	50%
üzemanyag fogyasztás	20-50%
gumiabroncs elhasználódás	80-100%

Az 1961-65. évek (II.ötéves terv) időszakában készült korszerűsítések, és átépítések:

Út megnevezése Hossza km	Burkolat neme	Építés ideje	
Átépítések			
6.sz.főút Pécs átkelés 196,1-198,1	2,0	finom aszfaltbeton	1961
Bonyhád-dombóvári 14,2-32,5	18,3	durva aszfaltbeton	1963-64
66.sz.főút 0,0-3,9	3,9	durva aszfaltbeton	1964-65
Oroszló-szentlőrinci 16,2-21,7	5,5	itatott aszfaltmakadám	1964
Korszerűsítések			
Pécs-vajszlói 0,0-29,8	29,8	itatott aszfaltmakadám	1961-62
Harkány-vajszlói 20,9-31,0	10,1	itatott aszfaltmakadám	1961-62
Harkány-vajszlói 31,0-34,9	3,9	kevert aszfaltmakadám	1961
Szederkény-villány-harkányi 31,5-33,3	1,8	kevert aszfaltmakadám	1961
Szederkény-villány-harkányi 19,3-25,8	6,5	kevert aszfaltmakadám	1963
Pécs-villányi 10,0-16,5	6,5	itatott aszfaltmakadám	1963
Siklós-máriagyűdi 0,0-5,0	5,0	itatott aszfaltmakadám	1963
Mohács-pécsváradi 0,0-9,2	9,2	itatott aszfaltmakadám	1963-65
Szigetvár-drávafoki 0,0-14	14,0	itatott aszfaltmakadám	1964-65
67.sz.főút 0,0-13,0	13,0	itatott aszfaltmakadám	1964-65
6.sz.főút 230,7-233,0	2,3	kevert aszfaltmakadám	1965
Pécsvárad-szederkényi 0,0-17,6	17,6	itatott aszfaltmakadám	1963-64
Bakócai bekötő 0,0-5,2	5,2	itatott aszfaltmakadám	1964
Oroszló-szentlőrinci 0,0-0,9	0,9	itatott aszfaltmakadám	1964
Keszüi bekötő 0,0-2,0	2,0	aszfaltbeton	1964
66. sz.főút 26-30, és 34-39	9,0	itatott aszfaltmakadám	1961
Hird-szászvári 0,0-1,6	1,6	kevert aszfaltmakadám	1965
Szigetvár-nagybajomi 0-6	6,0	itatott aszfaltmakadám	1965
6.sz.főút 201,6-206,2	4,6	itatott aszfaltmakadám	1963
Összesen	178,6 km átépítés és korszerűsítés készült.		

Az 1966-70. években készült korszerűsítések			
Út megnevezése	Hossza km	Burkolat neme	Építés ideje
6. sz. főút 206,2-245,2 (Szentlőrinci elkerüléssel)	39,0	hengerelt aszfaltbeton	1966-70
66.sz.főút 9,5-15,0	5,5	hengerelt aszfaltbeton	1967-68
Szederkény-villányi 6,0-19,3	13,3	hengerelt aszfaltbeton	1966-68
Nagyharsány-beremendi 0,0-4,8	4,8	hengerelt aszfaltbeton	1966-68
Mánfa-komlói 4,5-7,3	2,8	hengerelt aszfaltbeton	1966
Összesen:	65,4 km		

A költségvetési támogatás ebben a tervciklusban lényegesen megemelkedett, a kisebb volumenű útkorrekciókat is engedélyezte a Közúti Főosztály.

A központi irányelvek most a megyeszékhely és a járási székhelyek összekötő útjainak korszerűsítését irányozta elő. Amint a program teljesítése elkezdődött, minden előzmény nélkül megszűntették a Sellyei Járást, és a Villányi Járást, közben az útkorszerűsítéseket be kellett fejezni. A megye déli területein folyó (Pécs-vajszló-sellyei, Pécs-villányi) útépítésekhez a szükséges kőanyagot ismét a nagyharsányi bányából szállították, részben a közelsége miatt, mivel a komlói követ zömmel az alföldi megyékbe irányították.

Az UKI-tól szakvéleményt kértünk a mészkő fagyállóságára, kopásállóságára, és a bitumenhez való tapadás vizsgálatára, valamint, hogy javasolják-e, a koptató rétegben történő felhasználását. A javaslat szerint a nagyharsányi mészkő alkalmas közepes forgalmú utak aszfaltburkolatában történő felhasználásra, mivel kopásállósága megfelelő, fagyálló, nyomószilárdsága 1989 kg/cm^2, tömött mészkő. Aszfaltbeton koptatórétegben is használható, különösen a 0/5 és az 5/12-es apró szemcse.

A bánya vezetői mindenkor készek voltak az igényelt kőanyag kiadására, még akkor is, ha a kitermelt kő felét a vasműnek kellett átadni.

Ezen tervidőszak alatt az aszfaltburkolatok aránya 22%-ról 37%ra emelkedett.

7.4. Korszerűsítések 1966-70. években (III. ötéves terv)

A Nagyharsány-beremendi út a Beremendi Cementművek hitelátadásából épült.

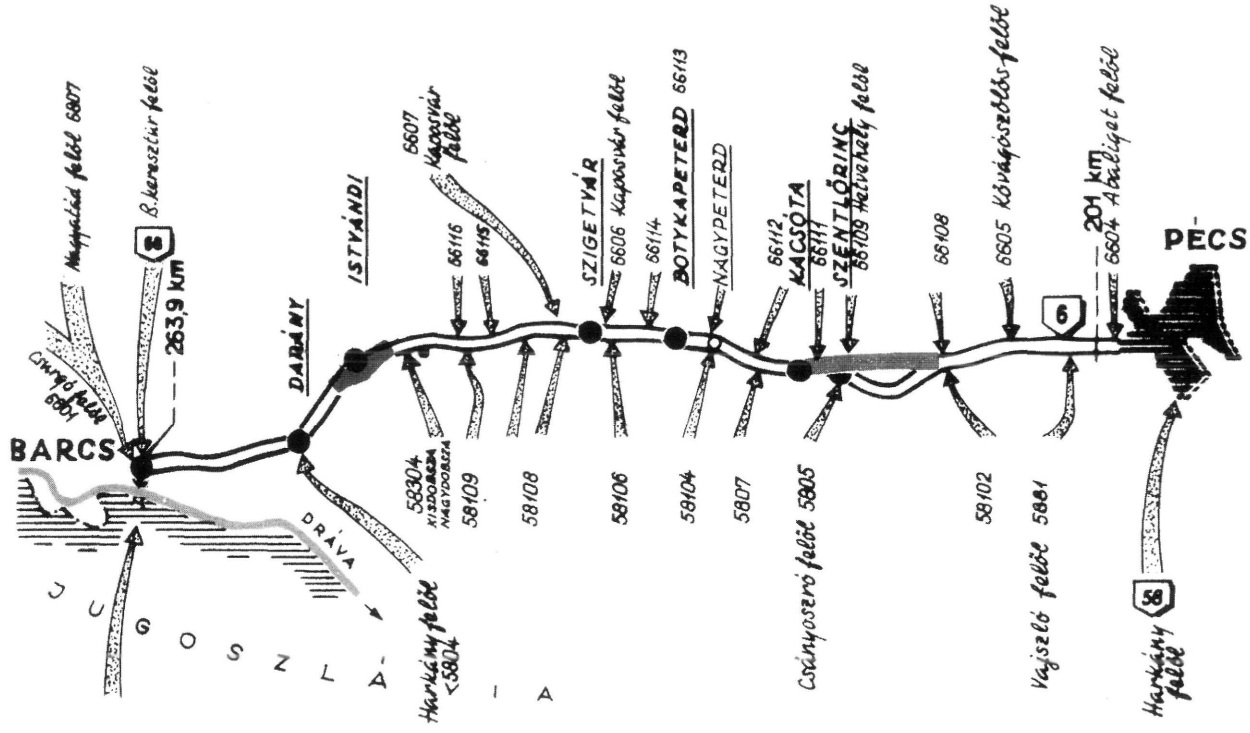
A fentieken kívül, a Pécs-harkányi vasút felszámolása kapcsán, a közlekedéspolitikai alap terhére megépült a Görcsöny-ócsárd-harkányi vasútpótló összekötő út. A 6. sz. főút Somogy megyei szakaszának korszerűsítése, és a Barcsi Dráva Híd is megépült, ezáltal sor került a határátkelőhely megnyitására.

1970-ig lezárult a megyében az útkorszerűsítések első szakasza, miután a poros makadámutakból aszfaltos pálya lett (5% makadámút maradt még, zömük vasútállomási út).

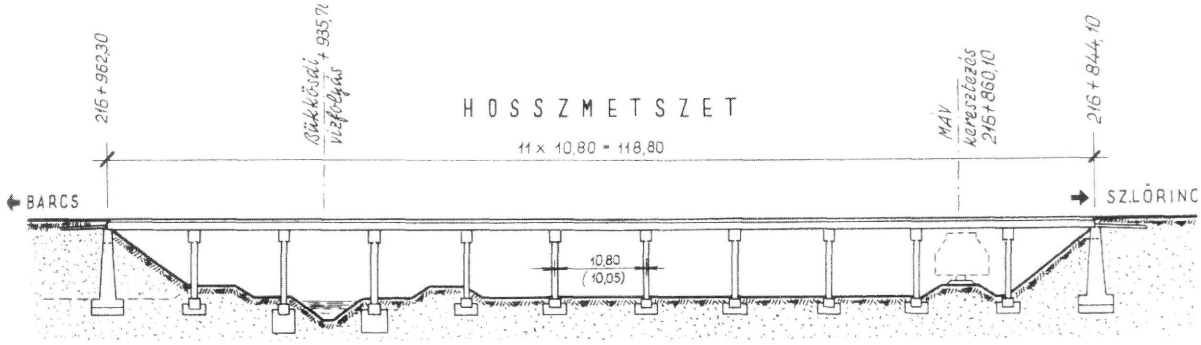
7.5. Építések, és korszerűsítések 1971-75. években (IV. Ötéves terv).

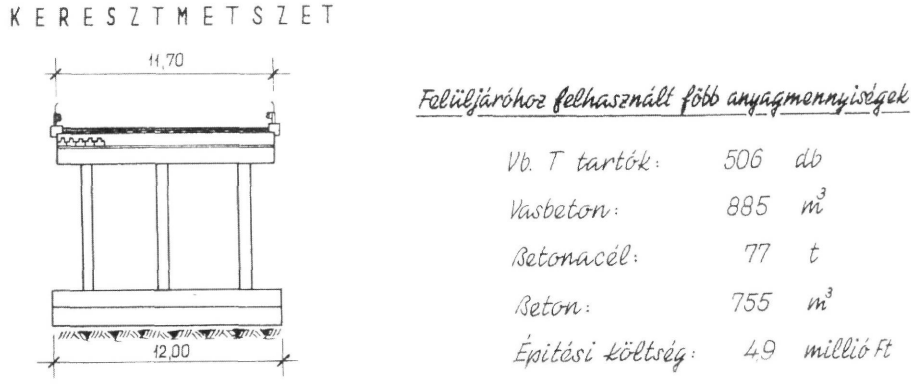
Nemzetközi beruházási keretből elkészült a drávaszabolcsi Dráva híd, továbbá Pécsett is megépült a közúti felüljáró. Az útkorszerűsítések lényegében ezen nagyberuházások kiegészítőiként szerepeltek. Ezek voltak:

58.sz.főút 26,1-33,8 (Harkány-Drávaszabolcs)	7,7 km	hengerelt aszfaltbeton
Pécsi felüljáró csatlak.	1,8 km	hengerelt aszfaltbeton
6.sz.főút Pécs átkelés	2,1 km	hengerelt aszfaltbeton
Összesen	11,6 km	



85. kép. - A 6. sz. főút Pécs-Barcs közötti korszerűsítése 1970-ben.

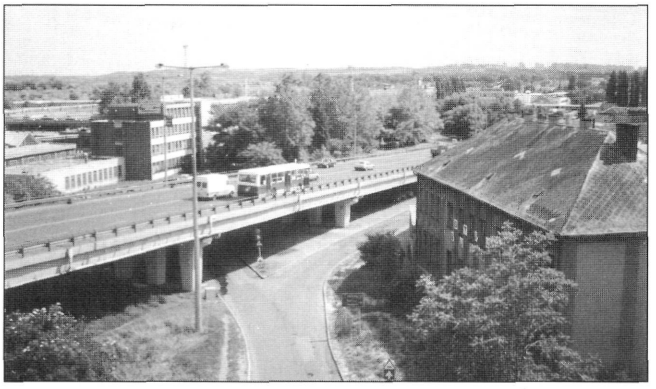




Felüljáróhoz felhasznált főbb anyagmennyiségek

Vb. T tartók:	506	db
Vasbeton:	885	m^3
Betonacél:	77	t
Beton:	755	m^3
Építési költség:	49	millió Ft

86. kép. - A 6. sz. főút korszerűsítés Szentlőrincet elkerülő szakaszán vasút feletti híd épült.



87. kép. - Az 58. sz. főúton Pécsett a vasút felett épült az Árpád híd 1972-ben.

Az útfenntartási keret terhére a régebben épült, nagyobb forgalmú aszfaltmakadám burkolatú utakra aszfaltszőnyeg kerülhetett, az utak állapotjellemzői ezzel egészen más mértéket vettek. A hőskorból itt léptünk át az újkorba, ami a magyarországi közúti közlekedéspolitikát illeti.

A 6. sz. főút híres-hírhedt betontábláinak aszfaltszőnyeggel való letakarása is befejeződött, ezzel együtt a mecseki emelkedő szakaszon az utat három sávossá kiszélesítették, és elkészültek az országban az első kapaszkodó sávok. A szakértők ugyan egy ideig vitatkoztak azon, hogy nem is kapaszkodó, hanem előző sáv épült, a gyakorlatban aztán igen népszerű lett, és máshol is alkalmazásra került.

A korszerűsítések fogalomkörébe eddig a felújítások is beletartoztak, a későbbiekben az útfejlesztési hitelkeretből csak a korszerűsítések, míg a fenntartási keretből a felújítások fedezhetők.

7.6. Útfejlesztések és korszerűsítések 1975-2003 közötti években

Az 1970-es évek elején Pécs belvárosában a 6-os számú főút alatt több helyen pincebeszakadások veszélyeztették a forgalom biztonságát, ezért a város vezetői segítségért folyamodtak a közlekedési minisztériumhoz a helyzet felszámolása végett. Az illetékesek megállapodtak abban, hogy a KPM központi beruházásból a 6-os számú főút belvárosi szakaszát új nyomvonalon kiépíti, a város biztosítja az építéshez szükséges szabadterületet.

Ezen nagy beruházás lebonyolítása (tervezések, kisajátítások, lakóház bontások és a lakók elhelyezése) szoros együttműködést kívánt a KPM és a város vezetése között, melynek eredményeként 1971 és 1980 között több szakaszban megépült az új

88. kép. - Az 57. sz. főút Pécs bevezető szakaszának korrekciója kapcsán új vasúti felüljáró híd épült 1986-ban.

nyomvonal, a 197,0-201,5 km. szelvény között 2x2 forgalmi sávszélességgel. A lebontott lakások pótlására felépített új lakásokból 12 db-ot kaptak a közúti igazgatóság fiatal dolgozói.

Az 57-es számú főút a pécsi bevezető szakaszán szintben keresztezi a Pécsbánya-rendezői vasútat, minek következtében a gyakran és hosszú ideig zárva tartó sorompó akadályozta a közúti forgalmat. E szakasz kiváltására 1986-ban megépül az új nyomvonal 33,9-38,3 km. sz. között a Pécs-mohácsi vasút különszintű keresztezésével, ez egyben részét képezi a később kiépítendő 6-os számú főút déli elkerülő szakaszának. Az út csatlakozási végpontja az 58-as számú Pécs-harkányi főút 2+950 km. szelvényében van.

Szigetvár tehermentesítése címmel 1994-ben megépült a 6-os számú főút új nyomvonala, mely Délről elkerüli Szigetvár központját; hossza 2,0 km, szélessége 7,5 méter. Az út alatt megépült az Almás patak hídja. Ez azért is fontos, mert a régi híd teherbírása a 6.sz.főúton nem megfelelő, tehermentesítő útja mindeddig nem volt.

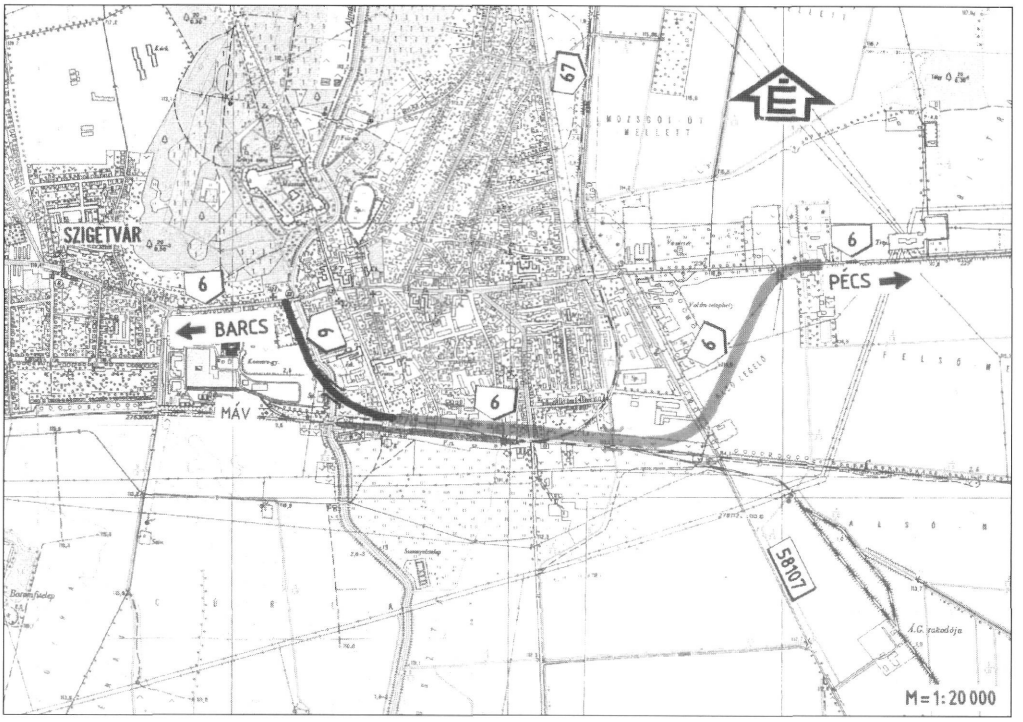
A 66-os számú főút forgalma az utóbbi évek során jelentősen megnövekedett, különösen Pécs - Komló viszonylatában, ám a Pécs-budapesti 6-os úti viszonylat alternatívájaként is szerepel, mivel a 6-os számú főút egyre telitettebbé vált. A 66-os számú út Mecseken átvezető szakaszán mintegy 4 km hosszban nem volt előzési lehetőség a hegyvidéki jellegű vonalvezetés miatt, ezért az 5,2-9,2 km. szelvény között a két forgalmi sáv helyett három sávra való kiszélesítés indokolttá vált. Az útszakasz korszerűsítésére központi beruházásból 1995-ben került sor.

1997-ben átadásra került a 6-os számú főút Pécs Dél-keleti tehermentesítő szakasza. Az út nyomvonala keresztezi a Pécs-pécsváradi vasútvonalat, ezért ott közúti aluljáró épült.

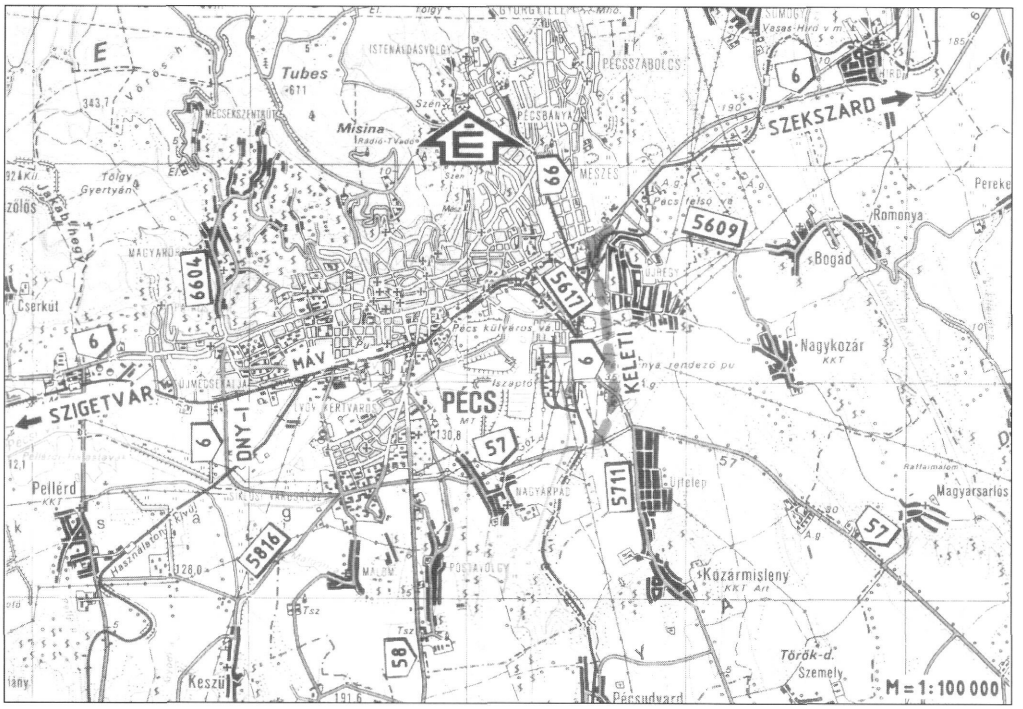
A 66-os számú főút csomóponti csatlakozása egy másik vasúti híd építését tette szükségessé, ezáltal a Pécsre bevezető 6-os, 66-os, 57-es, 58-as főutak csomóponti kapcsolata megoldódott a városközponton kívül.

Pécs város tehermentesítése akkor válik teljessé, ha megépül a Dél-nyugati szakasz. Az előkészítése befejeződött, a kivitelezés 2003. évben várhatóan elkezdődik.

89. kép. - Az 57-58.sz. főutak csatlakozásának nagyforgalmú csomópontja 2003-ban.



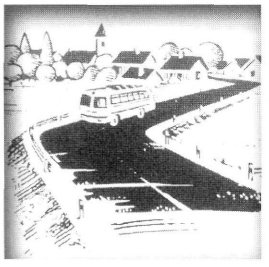
90. kép. - A 6.sz. főút Szigetvár elkerülő szakasza, épült 1995-ben.



91. kép. - A 6.sz. főút Pécs délkeleti tehermentesítő szakasza épült 1996-ban.

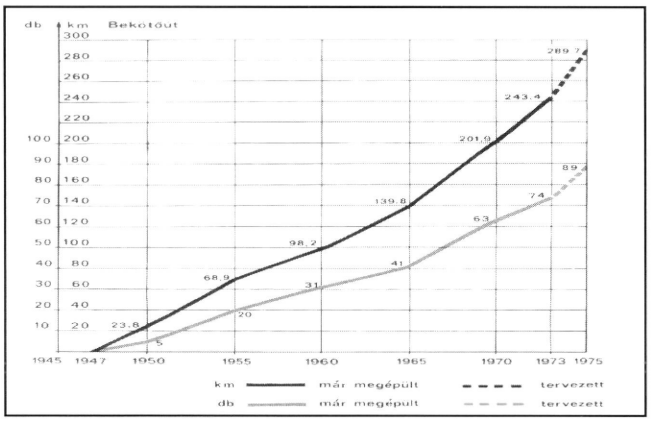
8. RÉSZ

BEKÖTŐÚT ÉPÍTÉSEK



A megye közel 300 településének több, mint 1/3-a, 1945-ben nem volt még bekötve szilárd úttal az országos közúthálózatba . Ezeknek a településeknek a lakosszáma nagyobbrészt (az 1960. évi statisztikai adatok alapján 77 %) 500 fő alatti.

A helyreállítási munkák befejeztével, 1947-től elkezdődött a megyei bekötőút építési program, amelyet a községi elöljárók is szorgalmaztak.



92. kép. - Bekötőút építések a megyében

8.1. Az 1947-49. években épült bekötőutak

Kivitelező	A község neve	Lakosszám	Út km.	Megjegyzés
ÁÉH	Barátúr	208	-	Községi út
ÁÉH	Magyarhertelend	645	-	Községi út
ÁÉH	Bodolyabér	467	9,8	
ÁÉH	Hetvehely	610	4,9	
ÁÉH	Lovászhetény	457	4,0	
ÁÉH	Diósviszló	866	5,9	
ÁÉH	Liget	689	3,4	
ÁÉH	Nagybudmér	370	2,8	
ÁÉH	Almáskeresztúr	392	5,8	
ÁÉH	Drávakeresztúr	421	5,9	
Összesen	10 község	5.125 lakos	42,5 km	

8.2. Az 1950-54. években épült bekötőutak

Kivitelező	A község neve	Lakosszám	Út km.
Pécs Útfenntartó V.	Lánycsók	2.298	2,4
Kaposvári Ú.V.	Kiskeresztúr(Gödre)	1.763	1,4
3.sz. Mélyép.V.	Drávacsepely	351	1,6
3.sz. Mélyép.V.	Liptód	735	4,3
3.sz. Mélyép.V.	Kásád	674	3,5
3.sz. Mélyép.V.	Ivánbattyán	326	2,8
3.sz. Mélyép.V.	Tésenfa	402	2,0
3.sz. Mélyép.V.	Erdőfő	332	12,9
3.sz. Mélyép.V.	Zehipuszta	48	2,7
Összesen	9 község	6.929 lakos	33,6 km

Honvédségi, illetve határőr laktanyákhoz vezető bekötőutak:		
Kivitelező	A község neve	Lakosszám
3. sz. Mélyép. V.	Felsőszentmártoni bekötőúttól	3,6
3. sz. Mélyép. V.	Drávakeresztúri elágazástól	2,4
3. sz. Mélyép. V.	Majsi elágazástól	1,7
3. sz. Mélyép.V.	Erdőföldi elágazástól	1,8
3. sz. Mélyép. V.	Kásádi elágazástól	1,5
3. sz. Mélyép. V.	Oldi elágazástól	0,2
Összesen	6 db bekötőút	11,2 km

8.3. Az 1955-60. években épült bekötőutak

Kivitelező	A község neve	Lakosszám	Út km.	Megjegyzés
Pécsi Útfenntartó V.	Kővágószőlős	1.438	3,2	Útfennt. h
Betonútépítő V.	Tótszentgyörgy	352	2,1	KPM beruh.
Hídépítő V.	Erdősmecske V.Á.	833	3,2	KPM beruh.
Komlói Útép.V.	Sámod	320	1,6	TSZ.útép.
Komlói Útép.V.	Kisszentmárton	516	1,8	TSZ.útép.
Komlói Útép.V.	Illocska	415	4,9	TSZ.útép.
Komlói Útép.V.	Tarrós	215	2,4	TSZ.útép.
Komlói Útép.V.	Maráza	445	4,4	TSZ.útép.
3.sz.Mélyép.V.	Tengeri	162	2,6	TSZ.útép.
Hídép.V.	Szűr	521	3,2	TSZ.útép.
Pécsi Útfennt.V.	Monyoród	395	2,4	TSZ.útép.
Pécsi Útfennt.V.	Sárok	249	0,9	TSZ.útép.
Összesen	12 község	5.861 lakos	32,7 km	

A TSZ. útépítési program földmunkáit az érintett községek lakossága, társadalmi munkában végezte. A bekötőutak kezdetben 8 m széles földmunkával, és 3 m-es makadám kőpályával épültek, a KPM 1955-ig nagyon kevés beruházási keretet biztosított erre a célra.

1959-60-ban beindult a TSZ. útépítési kampány, melyet a megyei tanács VB. ÉKV. osztálya bonyolított le, a közúti igazgatóság közreműködésével. A földmunkákat az érintett lakosságnak kellett elvégeznie, mely sok esetben félig kész állapotban, tömörítetlenül várt az állami támogatásból készítendő útburkolat építésre. Ilyen esetben, ha akadt egy - a községet, vagy a TSZ-t patronáló - vállalat, a meglévő gépparkjával elvégezte a megfelelő tömörítést igénylő földmunkát, pl. Szalatnak esetében.

1958-ban az országos nagyberuházások is beindultak, amelyeket közvetlenül a KPM irányított és a lebonyolításra létrehozta az Útépítési Műszaki

Ellenőrzési Csoportot (UMECS). Ennek mintájára az FM megalakította a saját felügyelete alatt működő Termelőszövetkezeti Útépítési Műszaki Ellenőrzési Csoportot (TUMECS), amely ellenőrizte és irányította a program megvalósítását. A kiépítés után a közúti igazgatóság az állami úthálózatba átvette azokat az utakat, amelyek a község bekötését is szolgálták (pl.: Tengeri, Tarrós, Maráza, Szűr, Monyoród, Sárok).

Ebben a tervciklusban az útburkolat külső szakaszon 4 m, a község belterületén 6 m szélességben készült, pályaszerkezete 20 cm szórt útalap, 10 cm zúzottkő réteg. Az átvételt követően az igazgatóság bitumenes felületi bevonással látta el a burkolatot.

1961-től a bekötőút építések újabb lendületet kaptak, a lebonyolítás rendszere is megváltozott.

A drávapalkonyai és a kisbudméri bekötőutak még elkészültek, és azután a TSZ-eknek nyújtott hitelkeretek megszűntek. A többi bekötőút építési igényt, a KPM által biztosított, ilyen célra elkülönített keretből, a közúti igazgatóság kezelte, az előkészítéstől, a lebonyolításig, illetve a kezelésbe vételig. Az utak kiépítési sorrendjét a megyei tanács VB. határozta meg, továbbá a nyomvonal vezetésében is állást foglalt, ha egy bekötés több községi közigazgatást is érintett.

A feladatok és a költségek nagy volumene arra késztette az igazgatóság mérnökeit, hogy részben a külföldi tapasztalatok átvételével, élve a helyszínen található anyagok felhasználásának lehetőségeivel, az útalapok készítése során, mechanikai, cementes, bitumenes, illetve vegyszeres talajstabilizációs kísérleteket folytasson. Később erőművi pernye stabilizációs útalapok is készültek, felhasználva a Pécsi Hőerőmű által képezett filterpernye hidraulikus kötőképességét. Az UKI laboratóriumi vizsgálatai, tudományos publikációi, és a külföldi szakirodalomban megjelent cikkek is nagyban segítették a kísérletek elterjedését.

A munkák sikere a helyszíni adottságoktól, és a gépesítési lehetőségektől nagymértékben függött. Baranyában a talaj összetétele nagyrészt iszapos agyag, ez korlátozta a stabilizáció széleskörű elterjedését, inkább csak egyes részeken a cementes, a mechanikai, esetleg a bitumenes eljárás jöhetett számításba. Cementes stabilizációs alap készült Somogyhárságyon, a vásárosbéci bekötőúton, 4,5 m széles és 15 cm vastag alapréteggel. A cement adagolás egyik területen 18 kg/m², a továbbiakban 22 kg/m². A munka üteme lassú volt, az egyetlen bérelt talajmaró gyakori meghibásodása miatt, de a minőség ellen különösebb kifogás nem merült fel. Koptató rétegként 7 cm vastag bitumenes itatás került ráhengerlésre. Mechanikai stabilizáció 1965-66-ban készült, az Oroszló-szentlőrinci út 0,6-16,0 km szakaszán, és az okorvölgyi bekötőúton 1,0 km hosszban, a bükkösdi kőbánya közelében.

Pernye stabilizációt kísérleti jelleggel, a 6. sz. főút 201-203 km szelvényében, a négy nyomra történt kiszélesítése során építettek. Az alapba mésztejjel kevert, 25 cm vastagságú penyebeton került, arra pedig 15 cm vastag, kétrétegű aszfaltbeton, amelyben a mészkőlisztet a filterpernye helyettesítette. A felületen egyenetlenségek, helyenkénti bomlások keletkeztek, melyek kijavítása teljes pályaszerkezet cserével volt megoldható.

Időközben a parlamenti képviselők is sürgették a minisztériumban a bekötőutak építését, mire a miniszter megígérte a program 1975-ig történő befejezését. A megyei vállalatok kivitelezői kapacitása messze nem volt elegendő a nagy számú, és egyre bonyolultabb domborzati és egyéb adottságú bekötőút határidőre történő megépítéséhez. Besegítettek az országos nagyvállalatok is, mint a Betonútépítő, az Aszfaltútépítő, valamint a Kaposvári Közúti Építő Vállalat.

8.4. Az 1961-65 években megvalósult bekötőút építések (II. ötéves terv)

Kivitelező	A község neve	Lakosszám	Út km.	Építés éve	Megjegyzés
Aszf.U.V.	Erdősmecske	833	4,2	1961-62	KPM beruh.
3.sz.Mélyép.	Somogyhárságy	1143	6,0	1962-63	KPM beruh.
3.sz.Mélyép.	Drávaiványi-Drávasztára	334/1015	7,2	1962-63	KPM beruh.
Pécsi KÜV.	Siklósbodony	207	4,0	1963	KPM beruh.
Pécsi KÜV.	Babarcszőlős	220	1,7	1963	KPM beruh.
Pécsi KÜV.	Drávapalkonya	437	3,4	1963	TSZ.beruh.
Komlói U.V.	Kisbudmér	200	2,4	1963	MT.VB.beruh.
Pécsi KÜV.	Okorvölgy	236	1,3	1963	KIG.kisérl.
Pécsi KÜV.	Szalatnak	756	5,2	1963-64	KPM beruh.
Pécsi KÜV.	Aranyosgadány	515	4,2	1965	KPM beruh.
Pécsi KÜV.	Almamellék	1274	5,8	1965	KPM beruh.
Kecskem.KÜV	Dunafalva	2212	3,5	1965	Kecsk.KIG.
Összesen:	13 község	9382 lakos	48,9 km		

A bitumenes itatásos hengerléssel, vagy felületi bevonással ellátott pályaszerkezet szélessége ebben az időszakban, az átkelésen 6 m, külsőségben 4 m.

8.5. Az 1966-70 évi bekötőút építések (III. ötéves terv)

Kivitelező	Község megnev.	Lakossz.	Hossz.km	Építés éve	Megjegyzés
Pécsi KÜV.	Ibafa	441	3,4	1966	
Pécsi KÜV.	Magyarlukafa	274	2,9	1966	
Pécsi KÜV.	Horváthertelend	168	2,9	1966	
Pécsi KÜV.	Vásárosbéc	903	4,5	1966	
Pécsi KÜV.	Pécsudvard	713	2,9	1966	
Pécsi KÜV.	Kékesd	416	2,4	1966	
Pécsi KÜV.	Lapáncsa	335	1,4	1966	
Pécsi KÜV.	Hegyhátmaróc	413	1,5	1966	
Pécsi KÜV.	Mecsekrákos-Tekeres	107	4,3	1966	Üdülő övezet
Pécsi KÜV.	Szökéd	558	3,0	1966	
Pécsi KÜV.	Pogány	741	3,6	1966	
Pécsi KÜV.	Kökény	583	1,7	1966	
Pécsi KÜV.	Pécsdevecser-Kiskassa	262/591	4,3	1966	
Pécsi KÉV.	Márok	908	3,9	1969	
Pécsi KÉV.	Várad-Bürüs	220/225	3,2	1969	
Pécsi KÉV.	Sósvertike	343	5,1	1969	
Kaposv.KÉV	Diószpuszta	249	4,3	1970	
Kaposv.KÉV	Velény	226	2,9	1970	
Pécsi KÉV.	Lothárd	436	2,9	1970	
Kaposv.KÉV	Köblény	438	2,2	1970	
Pécsi KÉV.	Ózdfalu	337	3,7	1970	
Összeen:	24 község	9905 lakos	67,0 km		

A felsorolt utak bitumenes itatásos burkolattal készültek.

8.6. Az 1971-75 évi bekötőút építések (IV. ötéves terv)

Kivitelező	Község megnev.	Lakossz.	Hossz.km	Építés éve	Megjegyzés
Pécsi KÉV.	Szemely	515	1,6	1971	
Kaposv.KÉV	Meződ-Jágónak	308/610	4,8	1971	
Pécsi KÉV.	Gyód	557	2,5	1971	
Kaposv.KÉV	Ág	368	1,8	1971	
Pécsi KÉV.	Drávapiski	165	1,2	1971	
Pécsi KÉV.	Marócsa	290	4,3	1972	
Pécsi KÉV.	Kisnyárád	458	4,6	1972	
Pécsi KÉV.	Kaposszekcső-szőlőh.	287	2,0	1973	
Pécsi KÉV.	Ófalu	792	5,4	1973	
Pécsi KÉV.	Görcsönydoboka	813	5,1	1973	
Pécsi KÉV.	Dinnyeberki	341	3,3	1974	
Pécsi KÉV.	Áta	498	3,6	1974	
Pécsi KÉV.	Óbánya	347	3,8	1974	
Pécsi KÉV.	Kishárságy	320	3,1	1974	
Pécsi KÉV.	Bosta-Szilvás	224/235	4,1	1974	
Pécsi KÉV.	Peterd	398	2,4	1974	
Pécsi KÉV.	Erdősmárok	357	4,8	1974	
Pécsi KÉV.	Kispeterd	222	1,6	1974	
Pécsi KÉV.	Vázsnok	241	1,7	1975	
Pécsi KÉV.	Felsőegerszeg	287	0,6	1975	
Pécsi KÉV.	Varga	390	2,7	1975	
Pécsi KÉV.	Magyarsarlós	456	1,9	1975	
Pécsi KÉV.	Rádfalva	487	3,4	1975	
Pécsi KÉV.	Apátvarasd	356	3,3	1975	
Kaposv.KÉV	Csebény	327	2,2	1975	
Aszf.U.V.	Szárász	248	5,9	1975	
Összesen:	28 község	10.897 lakos	81,7 km		
1945-1975	**96 községben**	**48.099 lakos**	**318,9 km**	**bekötőút épült.**	

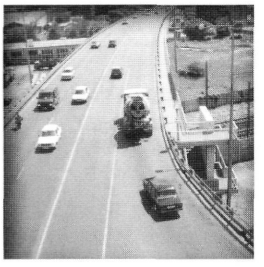
A nehéz terepviszonyok mellett, az utat érintő vízrendezési, híd és egyéb műtárgyépítési munkák is elkészültek, mint pl. Ófalu, Vázsnok, Varga, Felsőegerszeg, Rádfalva községeknél.

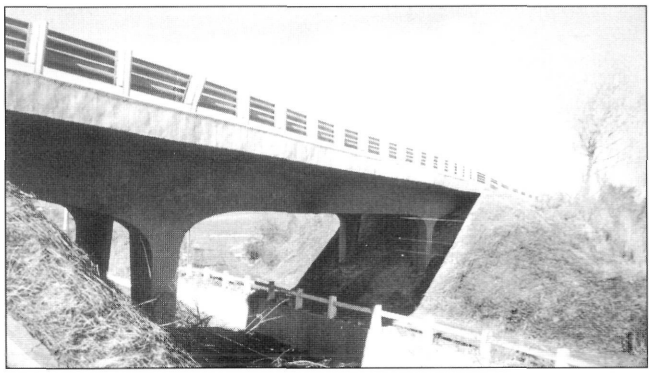
Ezen települések (zsáktelepülések) egy részének jogos igénye, hogy épüljenek összekötő utak. Néhány ilyen összekötőút terve már elkészült, csak a pénzügyi fedezet hiányzik.

A korszerűsítési munkák ezalatt az időszak alatt, szinte teljesen szüneteltek, a kivitelezői kapacitás és a pénzügyi keretek teljes lekötése miatt.

9. RÉSZ

HÍDÉPÍTÉSEK





93. kép. - A 6.sz. főút hídjainak fotói (készítette Glöckler Lászlóné): 160+670 km vasút feletti híd.

94. kép. - 169+967 km mecseknádasdi szakadékhíd.

Megyénkben a 2 m nyílásméret alatti átereszek száma 1400 db, a 2 m feletti hidak darabszáma 450, ebből 20 m feletti híd 29 db. Néhány említésre méltó nagyobb hídépítési munka kiemelése ezek közül:

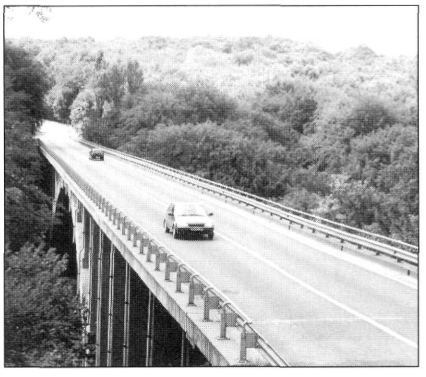
A 6. sz. főút baranyai szakaszán épült nagyhidak:

- 160+670 km vasúti felüljáró, 25,80 m nyílású vasbeton kerethíd, az építés ideje 1953.
- 169+974 km szakadékhíd 29,90 m nyílású vasbeton kerethíd, építés 1953, szélesítve 1978.
- 172+392 km varasdi völgyhíd 169,80 m vb. Ívhíd, építés 1953, szélesítve 1978.
- 173+269 km bolondúti völgyhíd. 141,00 m vb. gerendahíd építés 1954, szélesítve 1978.
- 217+328 km Szentlőrinci felüljáró 119,60 m vasbeton gerendahíd építés 1969.
- Pécs, Szt. Borbála híd vasúti felüljáró 86,40 m vasbeton szekrénytartós híd, építés ideje 1995.
- Pécs, 58. sz. főút csomópont (Árpád híd) 373,92 m feszített vb. gerendák, építés ideje 1974.

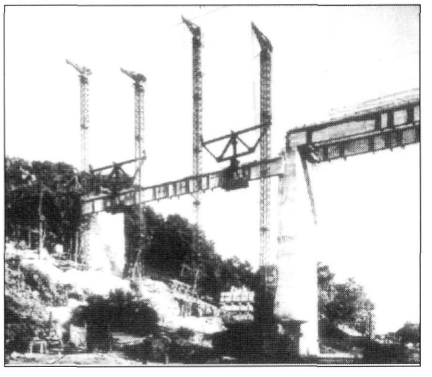
A II. világháborúban elpusztult 61 híd, ebből 47 híd 10 m nyílás alatti, 9 híd 20 m alatt, 5 híd pedig 20 m feletti. Helyreállításuk először provizórikusan készült fából, vagy bontásból visszanyert anyagból. Például a drávaszabolcsi Dráva híd roncs anyagából a még használható vasanyagot kiszedték, majd újra beépítették, így abból készült a 66. sz. főúton, Mánfán, 13 m nyílású híd.

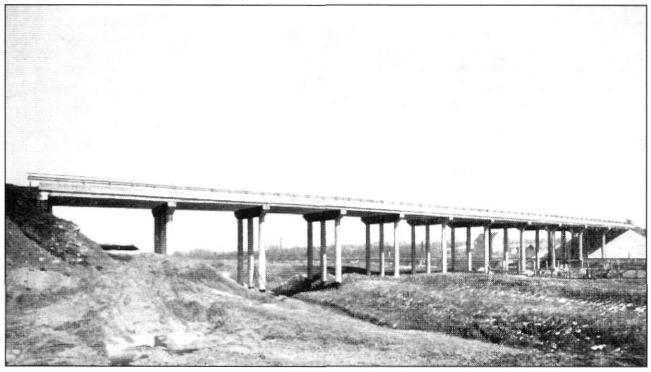
A 6. sz. főút Bonyhád-Pécs közötti szakaszának 1952-54. évi beruházási programjában szerepelt két nagynyílású völgyhíd, a 172+392 km sz. vasbeton ívhíd, 169,80 m nyílásközzel (Varasdi), és a 173+269 km sz. feszített vasbeton gerendahíd, 141 m (Bolond úti). Tervezője dr. Bölcskei Elemér, a Budapesti Műszaki Egyetem Tanára, kivitelezője a Hídépítő Vállalat.

95. kép. - 172+392 km varasdi völgyhíd.

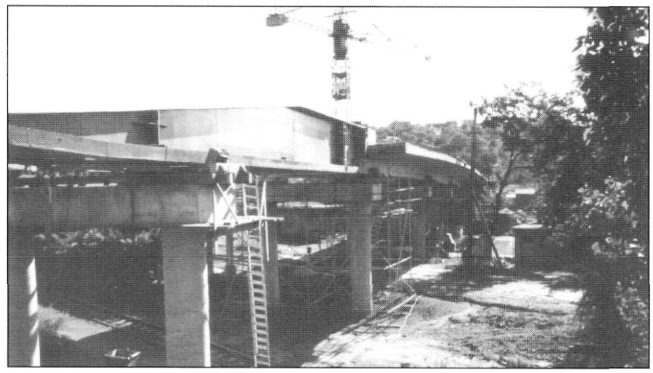


96. kép. - 173+269 km bolondúti völgyhíd építés közben (1952) és 2003-ban





97. kép. - 217+328 km szentlőrinci felüljáró hídja.



98. kép. - Pécs keleti elkerülő szakaszán a 66.sz. úti leágazásnál Szt.Borbála híd.

Ez utóbbi híd gerendáinak helyszíni beemelése közben, az egyik főtartó kibicsaklott, összetört, és magával rántott három munkást, akik közül kettő a helyszínen meghalt, a tervezőt felelősségre vonták. A szakértők megállapították, hogy a tervező nem követett el mulasztást, viszont szabvány készült, melyben előírták, hogy a nagyfesztávolságú vasbeton főtartókat kibicsaklás ellen méretezni kell. A jelenség a magyar műszaki szakemberek előtt azideig ismeretlen. A hidakat 1978-ban felújították, és a pályalemezt megszélesítették, ezáltal az átvezetett útburkolat szélessége 6,5 m-ről 7,5 m-re változott.

A 6. sz. főúton a szentlőrinci korrekciót, és vele együtt a vasúti felüljáró hidat, 1969-ben adták át a forgalomnak. Kivitelezője a Kaposvári Közúti Építő Vállalat.

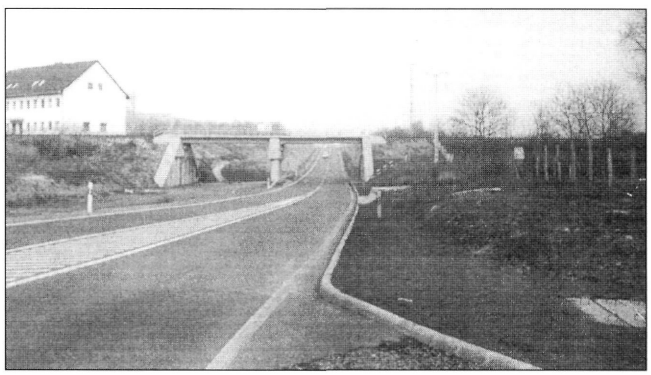
Az 58. sz. főúton 1974-ben helyezték forgalomba a 0+430 km sz. Pécsett, az Árpád hidat (vasúti felüljáró és felhajtó ágat, amely 373,92 m hosszban, előregyártott, feszített, vasbeton gerendákból épült 12 nyílású híd),

- a 32+822 km sz. Drávaszabolcson a Fekete víz hidat, 53 m nyílásközzel készült vasbetonból,
- a 33+500 km sz. Dráva határátkelőhely hídját, amely acél szekrénytartós, nyílásköze 316,50 m.

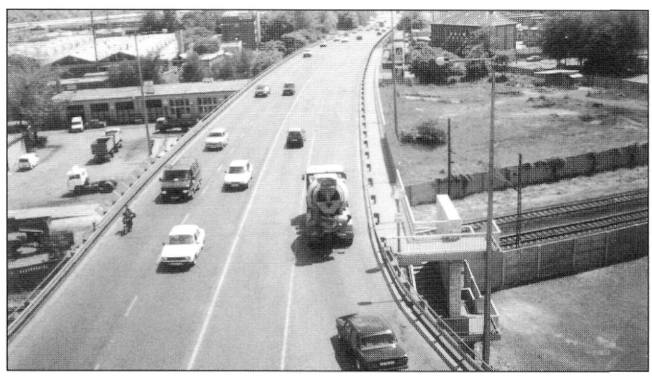
A 6.sz.főút Pécs-délkeleti tehermentesítő szakaszának építése kapcsán 1995-ben elkészült egy vasúti aluljáró híd, melyet üzemeltetésre átvett a MÁV, és egy felüljáró, a Szent Borbála Híd, mely vasbeton szekrénytartós, hossza 86,40 m.

2002. évben épült az 56.sz.főút Mohács elkerülő szakasza, és azon a vasúti felüljáró vasbeton gerenda híd, 52,42 m nyílásközzel.

99. kép. - Pécs keleti elkerülő szakaszán vasút alatti műtárgy.

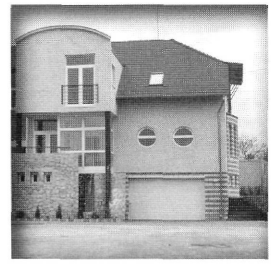


100. kép. - Az 58.sz.főút Pécs átkelési szakaszán vasúti felüljáró Árpád híd.



10. RÉSZ

TELEPHELYEK, TELEPFEJLESZTÉSEK



A KPM Pécsi Közúti Igazgatóság megalakulásának időpontjában (1958. május 1-én) önálló székháza nem lévén, a központi műszaki csoport a Pécsi Járási Hivatal épületében, a pénzügyi csoport pedig a Mártírok útja 8. sz. alatti családi házban, (volt útőrházban) kapott elhelyezést.

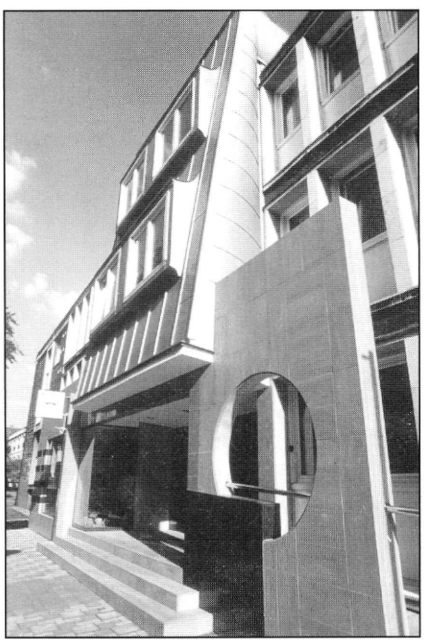
Az alaptevékenységet szakasztechnikusi körzetek látták el a következő telephelyeken: Pécs-felső, Sásd, Kővágószőlős, Pécsvárad, Mohács, Villány, Harkány, Szigetvár.

A géptelep, Pécs, Rácváros 68. szám alatt működött, három fő szerelővel, és a telepvezetővel.

A központi székház Pécsett 1963-ban épült meg, a Köztársaság tér 5. szám alatt. Az épületben - melynek a fenntartója és kezelője a közúti igazgatóság - a közúti üzemi vállalat a minisztériumtól megkapta az irodahelyiségek felét.

Az útmesterségek a szakasztechnikusi körzetek összevonásából jöttek létre, a következő telephelyeken: Pécs-Felső, Mohács, Kővágószőlős (később Szentlőrinc) és Harkány. Az útmesterségekből üzemmérnökségek szerveződtek, erőteljes gépészeti és járműfejlesztéssel, minek következtében új telephelyek építésére, illetve a meglévő telephelyek bővítésére volt szükség. 1997-2003 közötti időszak alatt a központi székház, a harkányi és a Pécs-felsői üzemmérnökségek, valamint a sásdi útfenntartási telep felújítása fejeződött be, valamint két db új, fedett sótároló épült. Felújításra került még, az orfűi vizisport telep, mely a dolgozók pihenését szolgálja.

101. kép - A felújított Központi székház a Köztársaság téren és az üzemmérnökségek épületei



11. RÉSZ

TÉLI ÚTÜZEMELTETÉS

Az 50-es években még a szervezet saját hóeltakarító gépekkel alig rendelkezett. A gépállomány 1 db Péter hómaróból, 1 db ZIL hóturbinából, 3-4 db hóekés tgk-ból állt. A VOLÁN-nak sem állt rendelkezésre bérelhető gépkocsija, tehát a sajáterős védekezésre lehetett csak számítani. A gondok megoldása végett, valamennyi szakasztechnikusi körzet részére, 70 db fahóeke készült, melyeket lóval, majd mezőgazdasági traktorokkal vontattak. A hóekéknek személyes felelősei voltak, akik novemberben kapcsolatba léptek a vontatást végzőkkel, a szakasztechnikus megállapodott az anyagi feltételekben, a többi feladatot a hóeke felelős útőr gondjaira bízta.

Az úthálózaton végzendő hóeltakarítás szelvény szerint pontosan fel volt osztva, és a szolgálat valamennyi résztvevője a legnagyobb kihívásnak tekintette a pontos helytállást.

Amikor az útőr a feladatát teljesítette, éjjel vagy nappal, a legközelebbi postahivatalból, községházáról, vagy a rendőrségtől telefonon jelentkezett a központnak. Ilyenkor a jobbak jutalma az volt, hogy segíteni kellett a lemaradt szomszédnak.

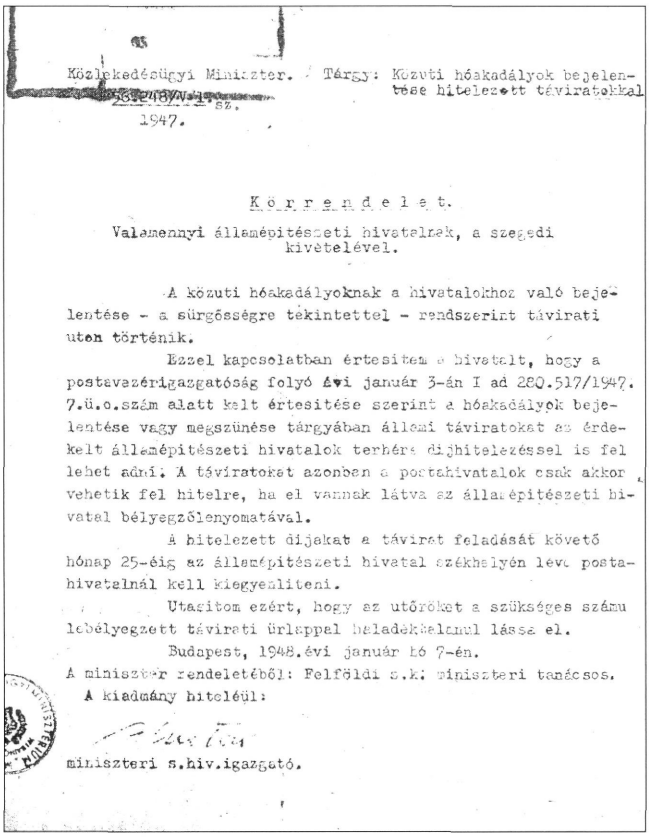
A közúti igazgatóság vezetői minden év október végén, a Szénbányák, az AKÖV, a Megyei Tanács ÉKV. Osztálya, a Határőrparancsnokság és a Posta megbízottaival közös megbeszélést tartottak, a fontos útvonalakat, a felelősöket, valamint a rendelkezésre álló eszközöket rögzítették. Első helyen állt a bányászok munkásszállító útja, és a polgári autóbusz járatok útvonala. 1956-ban a baranyai közutak 42%-án bányász, és 65%-án polgári autóbuszok jártak. Például, a Komló-zobáki úton 69 járat, a 6. sz. főúton Pécsváradtól Pécsig 49 járat, Pécstől Kővágószőlősig 47 járat, a Mohács-pécsváradi úton 35 járat, a Hird-szászvári úton 28 járat közlekedett naponta. A hófúvás szempontjából a legveszélyesebb út volt a 6. sz. főút Mecseknádasdnál, és a Mohács-pécsváradi út.

A bányászok váltása sohasem késlekedhetett, pedig kemény telek voltak, akadtak 1-2 m-es hófúvások is. Az útőrök gyalog járták az útszakaszokat, pontosan adták a jelentésüket.

Komló város felépült, itt a bányászok lakáshoz jutottak, így a bányász járatú buszok száma lecsökkent, ugyanakkor felgyorsult a város, és az iparterület egyéb forgalma. A téli szolgálat jelentősége nem csökkent, inkább fokozódott.

A 60-as években már bérelhettünk hóekés gépkocsikat az AKÖV-től, és hóturbinákat a Közúti Gépellátó Vállalattól (KÖZGÉP). Ezek kezelővel együtt érkeztek, útjainkat nem ismerték, ezért a Közúti Igazgatóság központi műszaki dolgozói közül jelölték ki a kísérőket. Az Alföldről jött gépkocsivezetőknek bizony nehéz dolguk volt a méteres hófúvásban követni a kanyargós baranyai és tolnai utakat.

102. kép - Az útőrök postai meghatalmazása a téli időszakban szükséges jelentéstétel végett.



Közlekedésügyi Miniszter. Tárgy: Közuti hóakadályok bejelentése hitelezett táviratokkal

[illegible] sz.
1947.

Körrendelet.

Valamennyi államépitészeti hivatalnak, a szegedi kivételével.

A közuti hóakadályoknak a hivatalokhoz való bejelentése - a sürgősségre tekintettel - rendszerint távirati uton történik.

Ezzel kapcsolatban értesitem a hivatalt, hogy a postavezérigazgatóság folyó évi január 3-án I ad 280.517/1947. 7.ü.o.szám alatt kelt értesitése szerint a hóakadályok bejelentése vagy megszünése tárgyában állami táviratokat az érdekelt államépitészeti hivatalok terhére dijhitelezéssel is fel lehet adni. A táviratokat azonban a postahivatalok csak akkor vehetik fel hitelre, ha el vannak látva az államépitészeti hivatal bélyegzőlenyomatával.

A hitelezett dijakat a távirat feladását követő hónap 25-éig az államépitészeti hivatal székhelyén lévő postahivatalnál kell kiegyenliteni.

Utasitom ezért, hogy az utőröket a szükséges számu bélyegzett táviratiürlappal haladéktalanul lássa el.

Budapest, 1948.évi január hó 7-én.

A miniszter rendeletéből: Felföldi s.k. miniszteri tanácsos.

A kiadmány hiteléül:

miniszteri s.hiv.igazgató.

103. kép - Útellenőrző gépkocsi 2003-ban.

104. kép - Téli védekezés, hóeltakarítás.

1968-ban a központ, és a területi üzemegységek URH. berendezést kaptak, jelentős számban nőtt a gép- és gépjármű állomány. 1975-re 8 db saját hómarót, 20 db hóekés gépkocsit kaptak, így az átlagos téli időjárás esetén a saját gépek és gépjárművek száma elégségesnek bizonyult.

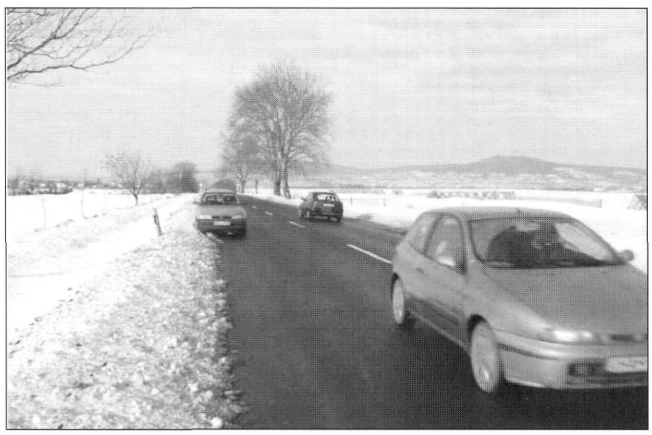
A legnagyobb gondot ekkor a különleges gépjárművezetési jogosítvánnyal rendelkező gépkocsivezetők hiánya jelentette. Ez esetben is az útőrök segítettek, és a helyben lévő oktató bázis jó szolgálatot tett. Ez a feladat a fiataloknak is tetszett, és egyre több jelentkező akadt, aki vállalta a tanfolyamot.

Hófogó erdősávok létesítésére a minisztérium külön pénzügyi keretet biztosított, amelyet Baranya is igénybe vett. A rendszeresen hófúvásveszélyes utak mentén, az úttól 15-20 m-re, külön megtervezett keresztmetszetű, és alkalmas faegyedekből álló, 15 m széles erdősávokat telepítettek, a felnövő facsemeték pedig a telepítéstől számított 4-5 év múlva képesek voltak lefogni a szél által szállított hótömeget.

Baranyában a 6. sz. főút több szakaszán, az 57. sz. Mohács-pécsi úton, a Mohács-pécsváradi úton, a Szederkény-villány-harkányi úton, a Bogád-pécsváradi úton találhatók erdősávok, 50 km hosszban. Az erdősávok jól működtek, ma is esztétikusak, védik a madarakat a mezőgazdaság pusztító hatásaitól, segítik a biológiai egyensúly fennmaradását. A telepítési, és karbantartási munkákat Bereczky Zsigmond, volt mohácsi szakaszmérnök, és Beck Antal, a Mecseki Erdőgazdaság mérnöke irányította.

105. kép - Téli hóeltakarítás.

106. kép - Hóeltakarítás után a 6. sz. főút burkolata.



107. kép - Hófogó erdősáv Baranyában.

108. kép - Hófogó rácsok fa lécekből.

Az egyéb hófúvásveszélyes szakaszok előzetes védelmére a téli időszak beállta előtt hófogó rácsokat telepítenek az út mellé mintegy 30 km hosszban, melyet tavasszal beszállítanak a telephelyre.

A síkosság elleni védekezés súlya-jelentősége a forgalom növekedésével egyre fokozódik. A síkosság a gépkocsi vezetője számára mindig meglepetésszerűen jön, nem véletlenül okozza a legtöbb balesetet. A megyénkben, téli időszakban a síkos napok száma átlagosan 55-60, a havas napok száma pedig 25-30.

Az elhárítást végzők 1968. év előtt, gépkocsiról kézi erővel szórták az úttestre a salakot, vagy a homokot, továbbá az útpadkán salakdepókat helyeztek el a veszélyes szakaszokon, és az útőr, vagy az elakadt jármű vezetője, ezekből a depókból végezte el a szórást, pl. a Zobák-pusztai útőr az útőrház előtt lévő emelkedőt, síkos napokon minden éjjel 2-3 óra között leszórta, hogy a bányász járatok közlekedni tudjanak. Az útőrt Friesz Jánosnak hívták.

1968-ban a saját és a bérelt gépkocsikra szerelt 30 db. szóró berendezéssel az egész úthálózaton elvégezhető volt a síkosságmentesítés. Az ipari só síkosságmentesítésre történő használata 1966-ban kezdődött, és azon a télen 111 tonna só került kiszórásra. Ez a mennyiség 1975-ben 933 tonnára nőtt.

A só szakszerű tárolásának megoldására, fedett sótárolók épültek az üzemmérnökségeken, ahol a sóőrlés, az összeállás gátló eljárás, és a gépi rakodás is megoldható. Később a nedvesített só kipermetezésére alkalmas tartályok és sószóró gépkocsik

109. kép - Hófogók, műanyag háló kifeszítésével

(EPOKE) beszerzésére is sor került, ezáltal sikerült a kiszórt só mennyiségét a környezetvédelem szempontjából elfogadható minimális értékre csökkenteni, hogy az útmenti növénykultúrában károsodást ne okozzon.

Az 1980-as évektől a közúti igazgatóságoknak külön tervet kell készíteni a téli üzemeltetési és forgalombiztonsági feladatok ellátására. November 10-től március 15-ig, folyamatos központi ügyeletet tartanak, és az utak állapotáról, naponta meghatározott időpontokban, az ÚTINFORM-nak számítógépes jelentést adnak. A központi ügyeletes ugyanilyen kapcsolatban áll a területi üzemmérnökségekkel, továbbá az útellenőrökkel ahonnan az egész úthálózatról pontos információkat kap. Az Országos Meteorológiai Intézettől, rendkívüli időjárásra vonatkozó előrejelzés is érkezik, legalább 24 órával a várható esemény előtt.

Baranyában, a veszélyes útszakaszok mentén, 8 db útmeteorológiai automata jelző berendezést helyeztek el, amelyek a központ részére, a hirtelen hőmérsékletváltozást, a páratartalmat, és a burkolat lefagyást jelzik. Amennyiben az időjárási körülmények változása veszélyt jelent a közlekedés biztonságára, az ügyeletes riasztja az illetékes egységek vezetőit és gondoskodik az elhárításról. Az eseményekről folyamatos információt kér, azokat továbbítja, illetve naplóban is rögzíti.

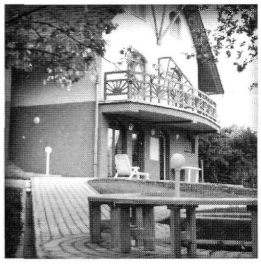
Az elhárítás minőségi végrehajtását szabályozza az Országos Közutak Kezelési Szabályzata (OKKSZ), amely hét szolgáltatási osztályba sorolja a közutakat, a I. az autópályákra, a VII. a földutakra vonatkozik.

A közút kezelője ezek alapján megtervezi a téli üzemeltetés biztonságos feltételeit szolgáló gépi-, anyagi-, eszköz-, és létszámszükségletét. A személyek és a gépek beosztását, váltószemélyzetét, az egész téli időszakra elkészíti, és kihirdeti.

Krízis helyzetben előfordulhat, hogy a közútkezelő saját létszámmal és gépparkjával nem képes megoldani a feladatot, abban az esetben a terv részét képező tartalékokat kell igényelni, és bevonni. Az elhárítás nagyfokú gépesítettség mellett, az informatikai eszközök széles skálájának felhasználásával történik.

12. RÉSZ

OKTATÁS, A DOLGOZÓK ÜDÜLTETÉSE



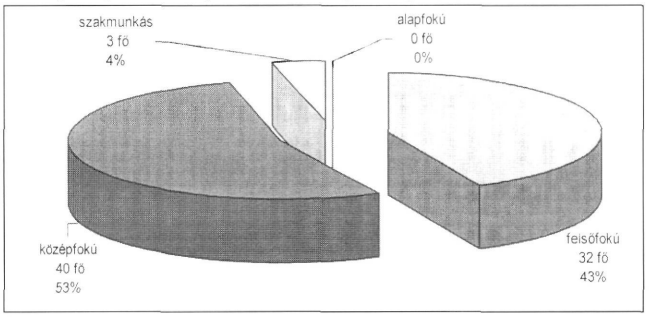
A Pécsi Közúti Igazgatóság és annak jogutódja, a Baranya Megyei Állami Közútkezelő Kht. egyaránt nagy súlyt fektetett a dolgozók oktatására és képzésére, erre jó példa a fizikai dolgozók szakmunkás képzése, amely évtizedek óta megszakítás nélkül működik, de más területen is jó eredmények születtek. Az elmúlt öt év alatt 10 fő vett részt műszaki ellenőri képzésben, és 60 fő vehette át a szakmunkás bizonyítványát. A felső vezetők felé elvárás az angol nyelvtudás megszerzése, a középvezetők felé pedig, az üzem- és munkaszervezési ismeretek bővítése. A Társaság különösen fontosnak tartja a technológiai fegyelem és előírások betartását, oktatja a végrehajtó és irányító személyzetet az ISO 9002 minőségtanúsítási rendszer előírásaiban bekövetkezett változásokra, és az integrált vállalatirányítási rendszer felhasználói utasításaira. 2001-re elérték, hogy a fizikai foglalkozásúak közül mindenki megszerezte legalább a 8 általános iskolai végzettséget, 17 fő középiskolát végzett, 98 fő szakmunkás.

A 79 fő szellemi foglalkozásúak között 31 fő felsőfokú végzettséggel rendelkezik.

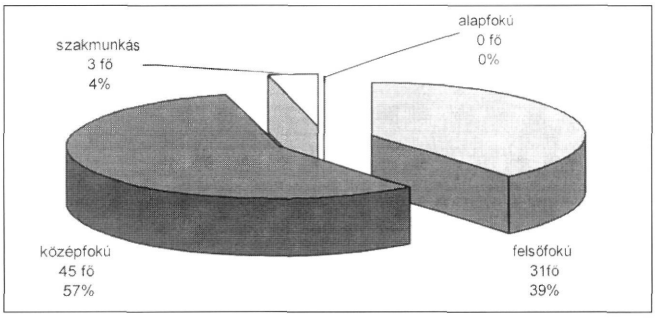
A dolgozók oktatásával kapcsolatosan tett szervezési intézkedéseket az alábbi felsorolás tartalmazza:

- 1961-ben gépkezelői tanfolyamok szervezése indult, amely folyamatosan működött Pécsett, Rácváros 68. sz. alatti oktató bázison .
- A tanfolyamok sikeres elvégzésének feltétele a 8 általános iskolai végzettség, melynek megszerzéséhez ugyancsak segítséget nyújtott a közúti igazgatóság, pl. az iskolákkal tartotta a kapcsolatot, a csoportok jelentkezését továbbította, stb.
- Különleges gépkezelői tanfolyamok, a téli hó és síkosságmentesítésben résztvevő gépkezelők és gépjármű vezetők számára.
- Útfenntartó szakmunkásképzés 1994 óta folyamatosan történik.
- Számítógép kezelői tanfolyamok szervezése szintén házilag.
- Angol nyelvtanfolyamok indultak a hivatal székházában, munkaidő kedvezménnyel.
- Szakmai közép, illetve felsőfokú továbbképzések támogatása, pl. technikusok szakvizsgája, mérnöki, szakmérnöki, és közgazdasági mérnöki továbbképzés költségeinek átvállalása, stb.

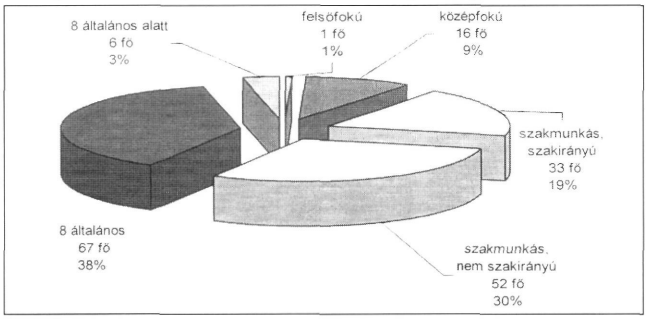
110. kép - A fizikai dolgozók iskolai végzettsége 1997-ben...



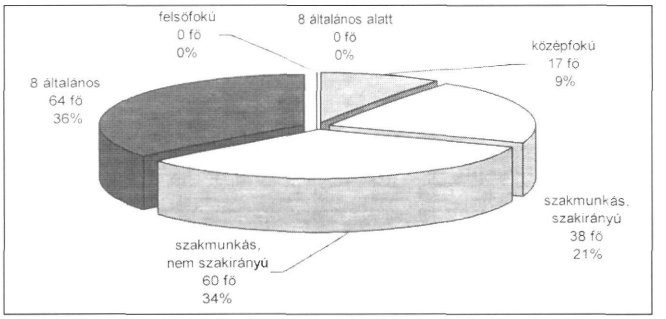
és 2001-ben.



111. kép - A szellemi foglalkozásúak iskolai végzettsége 1997-ben...



és 2001-ben.



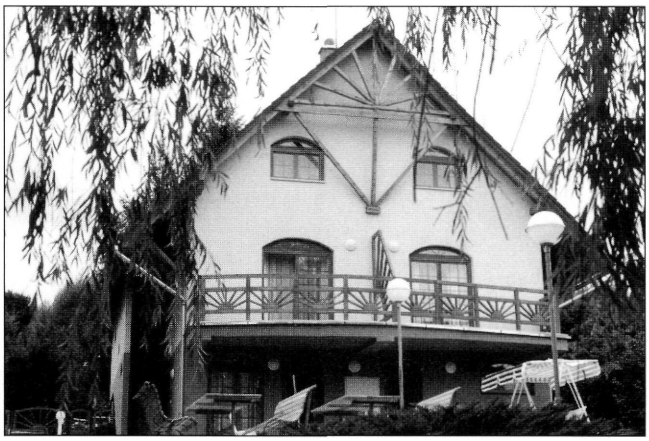
Az igazgatóság által szervezett tanfolyamokon részt vettek a saját dolgozókon kívül, a társ igazgatóságok dolgozói, néhány esetekben a közúti építő vállalatok dolgozói is.

A dolgozók üdültetése az igazgatóság kezelésében lévő harkányi és orfűi üdülőben, illetve a közúti igazgatóságok által közösen fenntartott balatonföldvári üdülőben történt. Az országban még sokfelé működtek a társ igazgatóságok kezelésében lévő üdülők, melyek csereüdülés formájában igényelhetők voltak.

A szlovákiai Nyitra testvérszervezetével meglévő évtizedes szakmai és emberi kapcsolatok alapján (melynek a létrehozása Gabula Zoltán baráti közreműködésének eredménye), a Tátra-i csereüdültetést is igénybe vehették, és az üdüléshez pénzbeni támogatást is kaptak a dolgozók. Az új közútkezelő szervezet mindezeket a kedvezményeket változatlanul biztosítja, és amellett gondoskodik az állomány szociális és jóléti normáinak évenkénti karbantartásáról is.

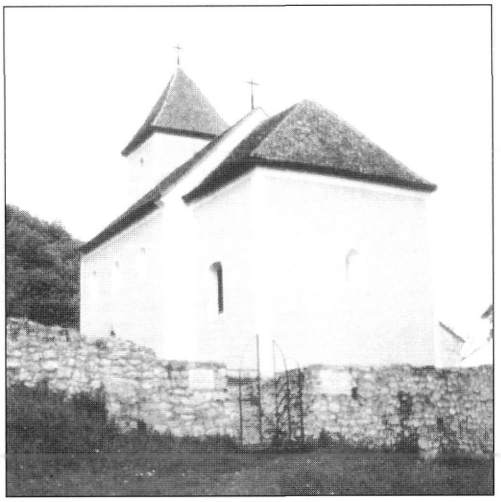
A dolgozók munkahelyi sportolását a munkaadó támogatja, segíti, szervezi az ágazati, a megyék közötti kispályás labdarúgó és teke versenyeket, a házi bajnokságokat, és díjazásban részesíti az eredményes versenyzőket. Automata vezérlésű tekepálya épült Mohácson, illetve Pécs-felsőn, ahol izgalmas hétvégi házibajnokságok zajlanak, valamint 2003-ban országos tekeversenyt is szerveztek, amely a hazaiak győzelmével zárult.

112. kép - Az átépített orfűi üdülő 2000-ben.



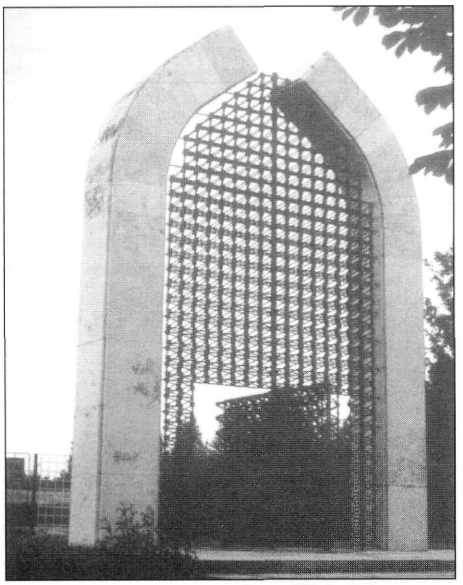
113. kép - Sportvetélkedők Építők Napján.

Nevezetes emlékhelyek a baranyai utak mentén

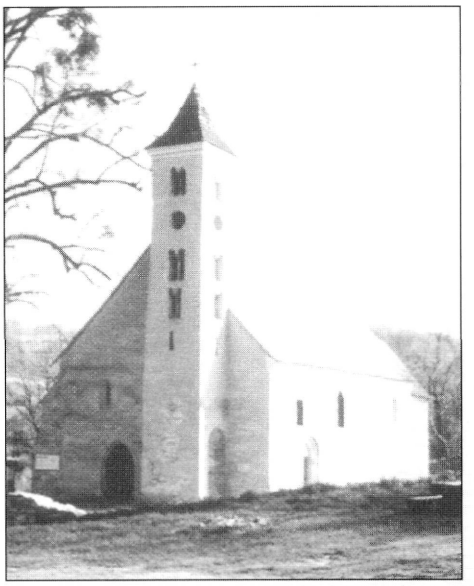


114. kép - A 6. sz. főút mentén Mecseknádasdon, a hegyoldalban Szent István kápolna, épült a 13. században, gótikus stílusban.

115. kép - A 6. sz. főút Szigetvár átkelési szakaszán Zrínyi Miklós emlékműve a főtéren.

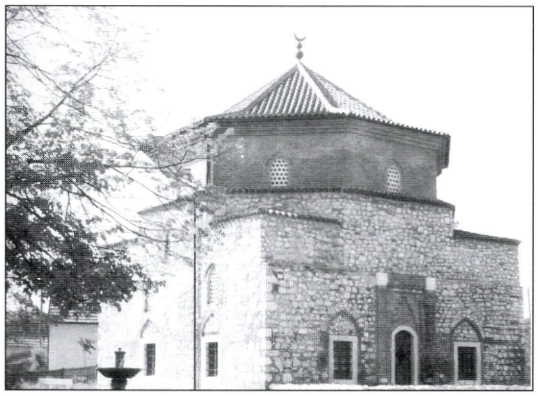


116. kép - Az 5702. sz. Sátorhely-villányi út 1+500 km Mohácsi Csata Emlékhely.



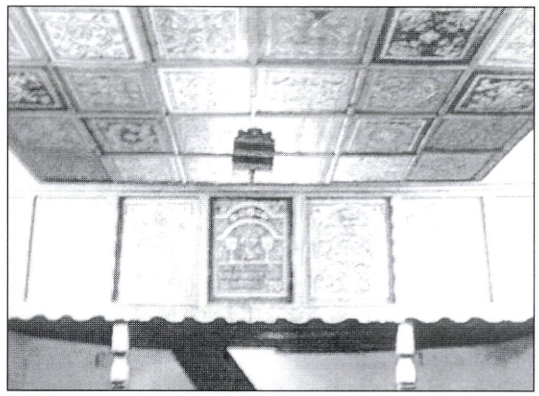
117. kép - A 66. sz. főút mellett Mánfa község szélén, 12. századi templom román stílusú.

Nevezetes emlékhelyek a baranyai utak mentén

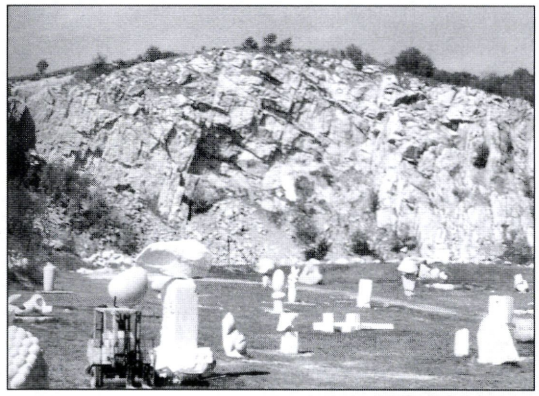


118. kép - Az 5701. sz. Szederkény-harkányi út Siklós belterületén török kori Malkocs Bej dzsámi található.

119. kép - Az 5822. sz. út Luzsok belterületén zsúppal fedett talpasház.



120. kép - Az 58128. sz. Kórósi bekötőúton Kórós református temploma kazettás mennyezettel.



121. kép - Az 5701. sz. Szederkény-harkányi út mellett a Villány Szársomlyó hegy oldalán lévő művészi alkotó tábor, szoborpark, melyet a közúti igazgatóság 1960-ig kőbánya művelésre használt.

Források:

1. A Pécsi Közúti Igazgatóság, illetve a Baranya Megyei Állami Közútkezelő KHT. irattári és tervtári anyagai, kiadványai, mérlegadatok.
2. A KHT. által létrehozott „Baross Gábor Bemutatóterem" gyűjteményei.
3. A Baranya Megyei Levéltár iratai.
4. Dr. Ábrahám Kálmán: A közúti közlekedés története.
5. Baranya megye kézikönyve. 1997.
6. Erdősi Ferenc: Baranya közlekedési hálózatának fejlődése, levéltári füzetek.
7. Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata.
8. Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza 1-3. kötet. 1977.
9. Győrffy György: István király és műve. 1977.
10. Hanzély János: Magyarország közútjainak története.
11. Karoliny Márton-Temesi Ferenc: A 6. sz. főút Pécs-Barcs közötti szakaszának korszerűsítése (Közlekedés Tudományi Szemle 1968).
12. Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve 1981.
13. Krauter György: Baranyai utak.
14. Megyei úttörténeti kiadványok a közúti igazgatóságok gondozásában, 1976-1996.
15. T. Mérey Klára: Baranya megye útjai, és út menti települései a 19. sz. elején.
16. Szalay László: Baranya közúti úthálózatainak fejlődése 1945-65-ig (Baranya Megyei Tanács művelődési tájékoztatója 1965.).
17. Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésirül. 1848.
18. Technikai fejlődésünk története. Budapest, 1928.
19. Tóth László: Magyarország közútjainak története. 1995.
20. Történelmi világatlasz. Budapest, 1991.
21. Vásárhelyi Boldizsár: Közlekedésügy. 1959.

Képek, illusztrációk:

1. . A megye délnyugati határán folyik az ország egyik legszebb vadvize
.. a Dráva. A folyó mentén sok védett növény és állatfaj él 9
2. . Baranya vármegye útjai 1838-ban ... 9
3. . A Körös kultúra emléke Pécsett, az időszámítás előtt 3000 körül ... 10
4. . Pannónia és Dácia úthálózata a római birodalom idején, az időszámítást követő században ... 10
5. .. A Pécsi Dóm, alatta ókeresztény mauzóleum és sírkamra. ... 11
6. .. Janus Pannonius szobra a Barbakánon. ... 11
7. .. Baranya megye főbb nevezetességei térképen. ... 12
8. .. Pécs, Széchenyi tér látképe a 19. században, és 2003-ban. ... 13
9. .. A római birodalom fő útvonalai. ... 17
10. .. Árpád kori főbb utak ... 19
11. .. Sószállító és zarándok utak a 11. században (Győrffy György). ... 19
12. .. Dunántúl középkori úthálózata (Glaser Lajos). ... 20
13. . Magyarország főbb útjai a 15-16. században ... 20
14. .. Közúti forgalom az 1800-as években ... 21
15. .. Menetrendkönyv a postakocsi járatokról a 18. századból ... 21
16. .. Magyarország állami úthálózata 1870-ben. ... 22
17. .. Baranya megye úthálózata 1918-ban ... 24
18. .. Baranya megye úthálózata 1945-ben ... 26
19. .. A Pécsi ÁÉH. Alkalmazotti névsora, akik támogatják a munkanélkülieket 1948-ban. ... 29
20. .. Szilvaíz és aszalt szilva szükséglet jelentése (Bereczky Zsigmond áll. útmestertől) 1947-ben. ... 30
21. .. Felülvizsgálati jegyzőkönyv, egy közúti híd újjáépítéséről 1935-ben. ... 30
22. .. Baranyai úthálózat 1950-ben. ... 31
23. . Baranyai úthálózat 1954-ben (Krauter György). ... 32
24. . A KPM. Pécsi Közúti Igazgatóság alapító tagjainak bemutatása: Simon Imre igazgató. ... 35
25. .. Krauter György főmérnök. ... 35
26. .. Marosy István főmérnök ... 35
27. .. Balázs Ferenc csoportvezető főmérnök ... 35
28. .. Dr. Deáky Andor vezető jogtanácsos. ... 35
29. .. Mészáros László főmérnök-tanácsos és Mészáros Tíbor tervező mérnök, műszaki ellenőr. ... 36
30. .. Kardos Imre osztályvezető. ... 36
31. .. Molnár Imre kisajátítási és területrendezési előadó. ... 36
32. .. Ládonyi László az ÁÉH. főnöke 1937-49-ig. ... 40
33. .. Werner Ferenc törvényhatósági útőr fizetésemeléséről szóló rendelvény 1936-ban. ... 41
34. .. Bitumen melegítő üst az 1950-es évekből. ... 41
35. .. Öntött aszfaltot előállító gép az 1950-es évekből. ... 42
36. .. Bitumen szóró gépkocsi (Timsina), amelyet 2003-ban is működtetnek. ... 43
37. .. Zúzalék terítő önjáró gép, ugyanesak működőképes ... 43
38. .. Hígított bitumennel kevert hidegaszfalt keverő gép Nagyharsányban, működőképes ... 45
39. .. Emulziós kevert zúzalék elterítése gréderrel. ... 45
40. .. A 66. sz. főút nyomvonala Magyarszék - Oroszló között 2003-ban. ... 46
41. .. Alsóbbrendű makadám út 1982-ben, amely többrétegű bitumenes felületi bevonást kapott. ... 46
42. .. Emulziós felületi záróréteg 1982-ben, az Oroszló-szentlőrinci út 13+100 km szelvényében. ... 46
43. .. Emulziós keveréket gyártó C-25. jelű keverőgép Komlón 1982-ben. ... 46

44. .. Kézi vezérlésű vashenger az 1950-es évekből. ... 47
45. .. Gumihenger 2000-ben. ... 47
46. .. Útőr, korhű öltözékben az 1950-es években. ... 47
47. .. A 11. sz. üzemmérnökség épülete Pécs-felsőn 2002-ben. ... 48
48. .. A 12. sz. üzemmérnökség Szentlőrincen 2002-be. ... 48
49. .. A 13. sz. üzemmérnökség Mohácson 2002-ben. ... 48
50. .. A 14. sz. üzemmérnökség Harkányban 2002-ben. ... 48
51. .. Tárgyalás a három megye vezetőivel 1985-ben, a Közúti Igazgatóságok Balatonföldvári Üdülőjében. ... 51
52. .. Dr. Ábrahám Kálmán, Temesi Ferenc és Kis István Pécsett 1997-ben, az igazgatói búcsúztatón. ... 55
53. .. Az igazgatói munkakör átadás-átvétele 1996. ... 55
54. .. A 66. sz. főúton függőleges ívkorrekció a Sásdi Téglagyárnál
.. (a felvétel a korrekció előtt készült) 1998-ban. ... 56
55. .. A Siklóst elkerülő út ünnepélyes átadása. ... 56
56. .. Az 56. sz. főúton Udvar határátkelőhelynél kamion leállósáv épült 2000-ben. ... 56
57. .. A 6. sz főút 180+420-182+540 km között kapaszkodósáv épült 2000-ben. ... 56
58. .. Az 57.sz. főút Mohács bevezető szakaszának korszerűsítése 2000-ben. ... 56
59. .. Az 56. sz. főút Mohács szőlőhegyi csomópontjának átépítése 2000-ben. ... 56
60. .. Pécs, Nagy Imre úti csomópont kiépítése a délnyugati elkerülő szakaszon, 2001-ben. ... 57
61. .. Mohács délnyugati elkerülő szakasza építés közben. ... 57
62. .. Mohács elkerülő szakasza. ... 57
63. .. Mohács elkerülő szakasz ünnepélyes forgalomba helyezése 2002-ben. ... 57
64. .. Harkány átkelési szakaszán, középső elválasztó sáv építése a gyalogátkelőn 2001-ben. ... 57
65. .. Pécsett, a 66. sz. főúton a fehérhegyi csomópont átépítése 2000-ben. ... 57
66. .. A 6. sz. főúton kapaszkodósáv épült a 171+200-172+200 km szakaszán 2002-ben. ... 58
67. .. Útmeteorológiai jelzőrendszer az 57. sz. főút 33+180 km szelvényében. ... 58
68. .. A téli védekezésre felsorakozott gépek 2000-ben. ... 58
69. .. Pécs-felsőn 2002-ben épült 1500 to kapacitású új sótároló. ... 58
70. .. Pécs, Köztársaság tér 5. A központi székház felújított irodái, számítógépekkel felszerelve. ... 59
71. .. A szervezet internet kapcsolata. ... 59
72. .. A „Baross Gábor" szakmai bemutató terem megnyitása 2000-ben. ... 60
73. .. A Baross terem ünnepélyes avatásán. ... 60
74. .. A Baross terem belülről nézve. ... 60
75. .. Péter Oszkár nyugalmazott főmérnök, régi hivatali bélyegzőre talált. ... 60
76. .. A Pécsi Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság teljes létszáma 2000-ben. ... 61
77. .. A szervezeti felépítés 2002-ben. ... 71
78. .. Önkormányzati út aszfaltozása Lányesók községben, 2001-ben. ... 75
79. .. RS-09. jelű kerti traktorra szerelt festőgép 1965-ben (Kardos Imre újítása). ... 79
80. .. A központban 10 év óta működő automata forgalomirányító berendezés megszemlélése. ... 79
81. .. Régi makadámút a 6. sz. főút kiépítése előtt, annak nyomvonalában (1950 évi felvétel). ... 83
82. .. Rézsűcsúszás a 6. sz. főúton Meceseknádasdnál 1954-55-ben. ... 83
83. .. Rézsűcsúszás a 6. sz. főúton Pécs-vasasnál 1955-ben. ... 84
84. .. A rézsű helyreállítás a 6. sz. főúton Meceseknádasdnál 1955-ben. ... 84
85. .. A 6. sz. főút Pécs-Bares közötti korszerűsítése 1970-ben. ... 89
86. .. A 6. sz. főút Szentlőrincet elkerülő szakaszán vasút feletti áthidalás. ... 89
87. .. Az 58. sz. főúton Pécsett az Árpád híd, épült 1972-ben. ... 90
88. .. Az 57. sz. főút Pécs bevezető szakasz korrekciója (vasúti felüljáró hídja), épült 1986-ban. ... 90

89. . Az 57-58. sz. főutak csatlakozásának forgalmas csomópontja 2003-ban. 91
90. .. A 6. sz. főút Szigetvárt elkerülő szakasza épült 1995-ben 92
91. .. A 6. sz. főút Pécs délkeleti tehermentesítő szakasza épült 1996-ban. 92
92. .. Bekötőút építésekről grafikon. 95
93. .. A 6. sz. főút hídjainak fotói (készítette Glöckler Lászlóné): 160+670 km vasút feletti híd. 103
94. .. 169+967 km meeseknádasdi szakadékhíd. 103
95. .. 172+392 km varasdi völgyhíd. 103
96. .. 173+269 km bolondúti völgyhíd. 103
97. .. 217+328 km szentlőrinci felüljáró hídja. 104
98. .. Pécs keleti elkerülő szakaszán a 66. sz. úti leágazásnál Szt.Borbála híd. 104
99. .. Pécs keleti elkerülő szakaszán vasút alatti műtárgy. 104
100. . Az 58. sz. főút Pécs átkelési szakaszán vasúti felüljáró Árpád híd 104
101. A felújított Központi székház a Köztársaság téren és az üzemmérnökségek épületei 107
102. .. Az útőrök postai meghatalmazása a téli időszakban szükséges jelentéstétel végett. 112
103. .. Útellenőrző gépkocsi 2003-ban. 112
104. .. Téli védekezés, hóeltakarítás. 112
105. .. Téli k épek. 112
106. .. Hóeltakarítás után. 112
107. .. Hófogó erdősáv. 113
108. .. Hófogó rácsok. 113
109. .. A hóráes eredményes működése. 113
110. .. A fizikai foglalkozásúak iskolai végzettsége 1997-ben, és 2001-ben. 117
111. .. A szellemi foglalkozásúak iskolai végzettsége 1997-ben, és ugyanez 2001-ben 117
112. .. Az orfűi üdülő átépítése 2000-ben. 118
113. .. Sportvetélkedők Építők Napján. 118
114. .. A 6. sz. főút mentén Meeseknádasdnál hegyoldalban Szent István kápolna a 13. században. 119
115. .. A 6. sz. főút Szigetvár átkelésén Zrínyi Miklós emlékműve a főtéren 119
116. .. Az 5702. sz. Sátorhely-kislippói út 1+500 km Mohácsi Csata Emlékhely. 119
117. .. A 66. sz. főút mellett Mánfa község szélén 12. századi templom román stílusban épült 119
118. .. Az 5701. sz. Szederkény-harkányi út mellett Siklós átkelésen török kori Malkoes Bej dzsámi található. .. 120
119. .. Az 5822. sz. út Luzsok belterületén zsúppal fedett talpasház. 120
120. .. Az 58128. sz. Kórósi bekötőúton Kórós református temploma kazettás mennyezettel. 120
121. .. Az 5701. sz. Szederkény-harkányi út mellett, a Villány-Szársomlyó hegyen művész
.. alkotó- telep, melyet a közúti igazgatóság 1960-ig kőbánya művelésre használt. 120

Záró gondolatok

A könyv megírására vonatkozó megkeresést, melyet a Baranya Megyei Állami Közútkezelő Kht vezetőitől kaptam, megtisztelésnek tekintettem, és átélve a vállalásából eredő szellemi terhek súlyát, ugyanakkor egyfajta kötelezettséget is éreztem aziránt, hogy a közúti szolgálatban eltöltött évek tapasztalatait, és a megőrzött szakmai értékeket - úgy, ahogy azt Krauter György, a Pécsi Közúti Igazgatóságának tisztelt főmérnöke tette - átadjam a jelen, és a jövő közutas szakembereinek, akik elkötelezett hívei az utas szakmának.

A közútkezelés történetének leírásához értékes tanácsokat és eligazítást adtak a Baranya megyei levéltári anyagok kigyűjtéséhez Vörös Huba, Hajnal Zoltán és Tegzes Ferenc kutatók, továbbá a Pécsi Tudományegyetem Természetföldrajzi Tanszékén Nagyváradi László és Gyenizse Péter egyetemi tanárok. A megyei közútkezelő Kht. jelenlegi vezetői, és munkatársai - különösen Árki Sándor, Sziládi Zoltán, Fábián Mária, Tarnóczi Lajos, Hesz Gábor és Glöckler Lászlóné - a hivatalban lévő kiadványok, térképek és egyéb ismertető adatok rendelkezésre bocsátásával nyújtottak a könyv megírásához értékes segítséget. Az ÁÉH és a közúti igazgatósági szervezet alapító vezetőinek fotóját a családtagok - Krauter György, Krauter Endre, Csikósné Ládonyi Judit, Boczné Kardos Judit, dr. Deáky Andorné, Marosy Gábor, Molnár Klára és dr. Balázs Ferenc - bocsátották a rendelkezésemre. Önzetlen segítségükért ezúttal is köszönetet mondok.

Az állami közúthálózat kialakulásának történetét igyekeztem bemutatni a népvándorlástól, a hadi utak, a kereskedő és zarándok utak, a posta utak baranyai hálózatán át, napjainkig. Most, az európai közösségi tagságra készülve, mindannyian reméljük a történet következő fejezete derűsebb lapjainak eljövetelét, az új utakhoz való sikeres csatlakozást, miáltal véglegesen megszűnik majd a területi elszigeteltség Baranyában. A jelenleg működő közútkezelő szervezet személyileg és technikailag egyaránt felkészült a várható nagyszabású közlekedésfejlesztés és színvonalas üzemeltetés megoldására.

Bízom abban, hogy akadnak majd vállalkozók a krónika folytatására, újabb kutatási fejezetek megírására. Segítségül szolgálhat a mellékelt irodalomjegyzék.

Kívánom, hogy az egyre szélesedő, sokszínű közúti tevékenység alkotó munkásainak minél több sikerben legyen részük, örömüket leljék a szakmájukban, a tudásuk legjavát adják, és ha igazi gazdagságra vágynak, sose feledjék a múltjukat.

Temesi Ferenc
okl. mérnök, szakmérnök
nyugalmazott igazgató

A könyv megjelenését támogatták:

Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság

Baranya Megyei Közlekedési Felügyelet
Pécs, Hengermalom u. 2. 7630
Levélcím: Pécs, Pf: 17. 7607
E-mail cím: office@pecs.kff.hu
Telefon: 72-520-444
Baranya Megyei Közlekedési Felügyelet Hajózási Hivatala
Mohács, Indóház u. 2.
Telefon: 69-301-120
E-mail cím: hhmohacs@pecs.kff.hu

Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Fuchs Oil Hungária Kft.
7700 Mohács, Szt. János u. 1/b
Tel.: (69) 304-094; (69) 510-094, Fax: (69) 300-603, Mobil: 30-9277-059

Hajdú-Bihar Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság
4025 Debrecen Barna u. 15.
Tel (52) 412-442 Fax (52) 531-380
E-mail: hbmkozut@hajdu.kozut.hu

Harkány Város Polgármesteri Hivatala

Hidrot Kft.
7634 Pécs, Szentlőrinci út 6.; 7615 Pécs Pf.: 7.
Tel.: (72) 552-340 Fax: (72) 552-341
E-mail: hidrotmail.datanet.hu; web: www:hidrot.hu

Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság
5000 Szolnok, Petőfi Sándor út 7-11
Tel.: 06 56 / 424-122
Fax : 06 56 / 512-894
Ügyelet: 06 56 / 512-895

Komárom-Esztergom Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

A könyv megjelenését támogatták:

Mohács Város Polgármesteri Hivatala

Nógrád Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Pannon Volán Autóbuszközlekedési Részvénytársaság
7622 Pécs, Siklósiút 1. Pf.: 7601/214.
Tel.: (72) 502-500, Fax: (72) 311-055

Pécsi Városüzemelési és Vagyonkezelő Részvénytársaság

Somogy Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Strabag Építő Részvénytársaság
Dél-Magyarországi Igazgatóság
7400 Kaposvár, Raktár u. 3.
Tel.: (82) 510-170 Fax: (82) 510-179

Szigetvár Város Polgármesteri Hivatala
7901 Szigetvár, Zrínyi M. tér 1. Pf: 42
Tel.: (73) 311-850; (73) 514-300, Fax: (73) 311-923
E-mail: onkormanyzat@szigetvar.hu

Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság

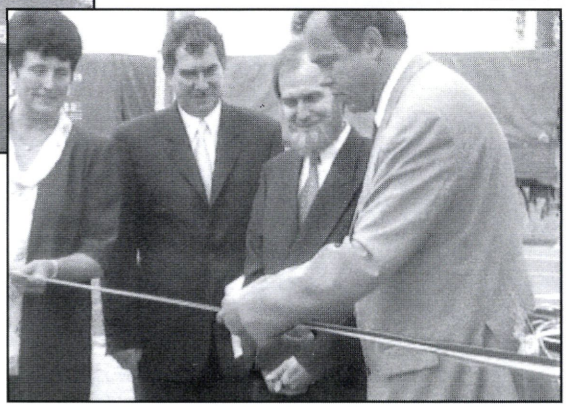
Veszprém Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság

Villány Város Polgármesteri Hivatala
7773 Villány, Baross G. u. 29.
Tel.: (72) 492-536, Fax: (72) 492-005
E-mail: villanyp@mail.matav.hu

A balatonföldvári üdülő üzemeltetőinek tárgyalása

Egy országos konferencia szünetében Csermendy László beszélget Baranya-Somogy-Tolna megyék képviselőivel

Az M-6 sz. gyorsforgalmi út határmetszéséről tartott tárgyalás a horvát szakemberekkel



Siklós elkerülő szakasz átadásán résztvevő vezető szakemberek

0 5 10 15 20 km
KAPOSVÁR
DOMBÓVÁR
SZEKSZÁRD
BONYHÁD
KOMLÓ
PÉCS
SZIGETVÁR
BARCS
MOHÁCS
DUNA
Drava
BÁCS-KISKUN MEGYE