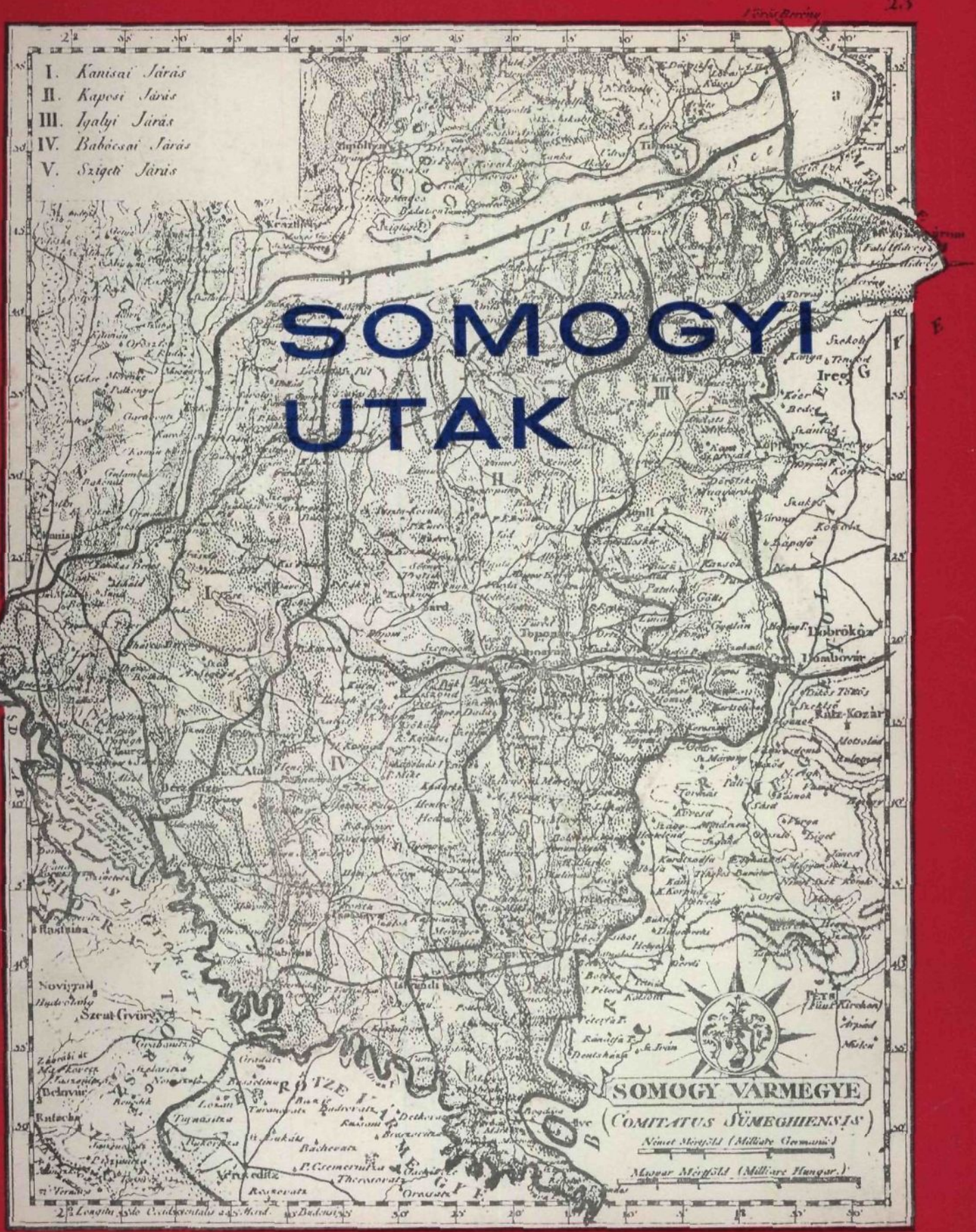



# SOMOGYI UTAK

# SOMOGYI UTAK

Kiadja:

A KPM KAPOSVÁR KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG

Írta:

KAROLINY MÁRTON

Az összeállításban közreműködött:

KINCSES TIBOR,
a KPM Kaposvári Közúti Igazgatóság főmérnöke.

A felhasznált levéltári anyagot Somogy megye Levéltára bocsátotta rendelkezésre.

A rajzokat készítette:

SEREGÉLYI ISTVÁNNÉ és DR. ITTZÉS BALÁZSNÉ

A külső burkolón Görög és Kerekes 1793-ban készített térképe

Felelős kiadó: SZÉLES PÉTER, az igazgatóság vezetője.

Készült a Somogy megyei Nyomdaipari Vállalat kaposvári üzemében.
75. 12., 6871 – 1000 példányban. – Eng. sz.: 3004–39/1975.
Felelős vezető: Farkas Béla igazgató

# Tisztelt Olvasó!

A közutak forgalmának és a gépkocsik számának rohamos növekedése a közúti közlekedést az érdeklődés középpontjába hozta, hiszen alig van már család az országban, ahol ne lenne legalább egy családtag gépkocsivezető és ne lenne a család gondja és öröme az autómobil. Érthető, hogy a közúti közlekedésben résztvevők figyelme az utak felé fordul, elismeréssel vagy kritikával, egyre többen ismerik meg a különböző út és útburkolat fajtákat, a megépülő utak jellemző tulajdonságait, a kényelem, a gyorsaság és biztonság szempontjából.

A napjainkban rendelkezésre álló úthálózat mint minden emberi alkotás hosszú fejlődés során alakult ki, szűkebb hazánkban Somogyban is.

Ezt a fejlődést kívánja vázolni ez a kis könyv, a történelemirás és a teljesség igénye nélkül. A tengeri hajózásról már az ókorban az a vélemény alakult ki, hogy a „navigare necesse est!" – hajózni szükségesség. – Méginkább így volt ez a szárazföldi közlekedéssel is, ahhoz pedig ösvények, gázlók, töltések, hidak, és utak kellettek a Dráva és a Balaton között, a kelták, rómaiak, szlávok, magyarok, törökök, osztrák császáriak számára, az itt dúlt háborúk és az alkotó békekorszakok ideje alatt.

Ezekről pedig minden időben különböző szervezetek gondoskodtak – jól, rosszul, a pannóniai tribunoktól kezdve, olasz és török hadmérnökökön, a vármegyei inzselléreken, az államépítészeti hivatalokon át a mai közúti igazgatóságig.

Hogyan alakultak ki megyénk jelenlegi útjai, milyen volt az úthálózat az I. világháború előtt, a két világháború között, mekkora a fejlődés a felszabadulás óta és a most befejeződő IV. ötéves terv alatt, – erről számol be könyvünk.

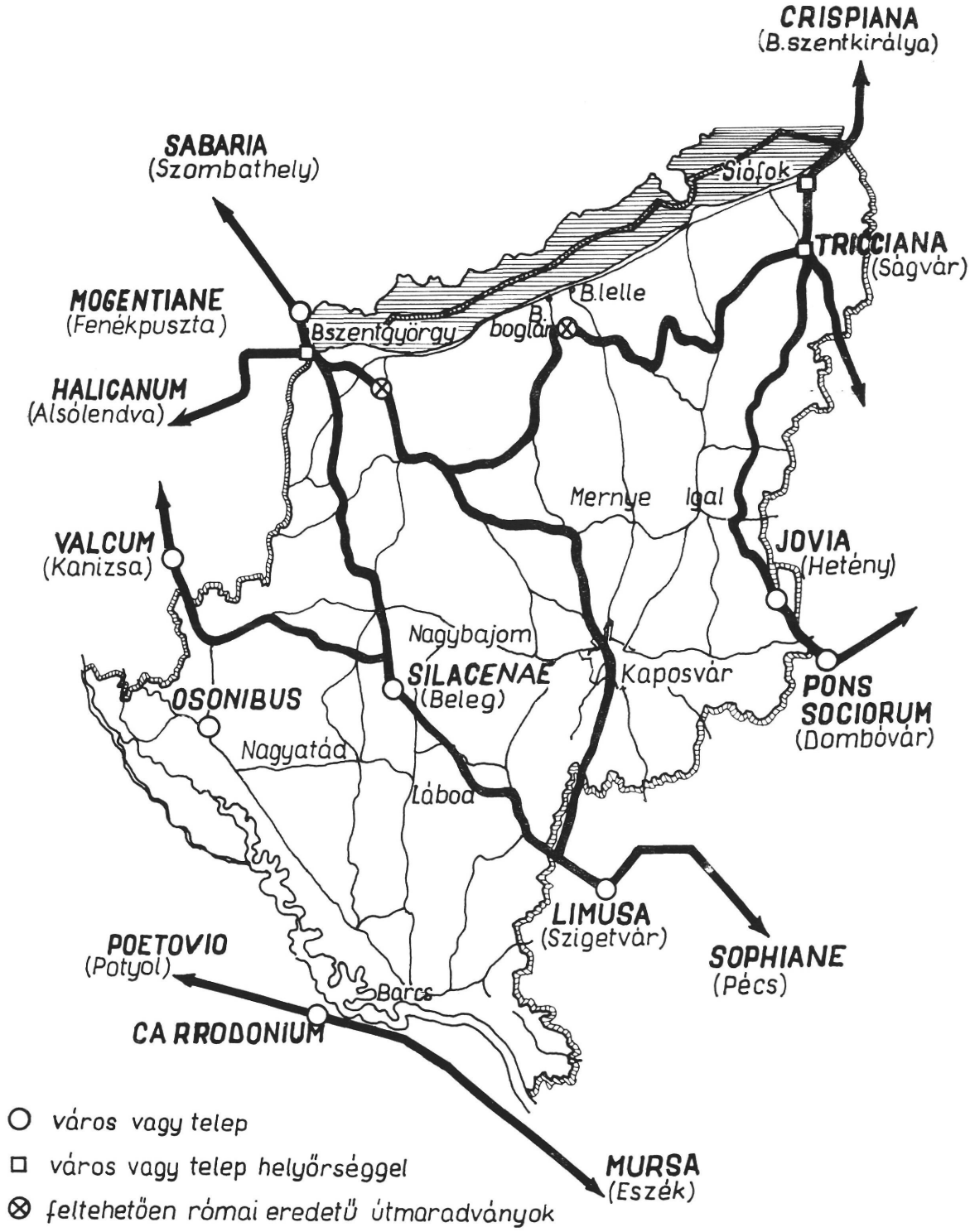
A mindenkor igen nagy áldozattal megépített utakat, ápolni, gondozni kellett, hiszen e nélkül azok hamarosan elpusztultak, járhatatlanokká váltak. Ez a tevékenység az útfenntartás. Régen is és most is nagy szakértelmet, lelkiismeretes, kitartó, téli hóviharokban, árvizek, viharok alkalmából önfeláldozó áldozatos munkát igényelt és követel most is. Ez pedig olyan feladat, amelynek eredményességét az utakat használók régebben alig tudták értékelni, valahogy inkább enyhe gúny illette a régi „útkaparók" munkáját.

Szocialista fejlődésünk hozta meg útfenntartó munkásaink számára, azt a lehetőséget, hogy a kétkezű lapátos munka színvonaláról magukat sokoldalú szakemberré képezzék át, és most már a közutainkon közlekedők munkájukat őszinte elismeréssel értékelhessék. Ezt a fejlődést is ismerteti könyvünk.

A felszabadulás új életet, lehetőségeket hozott az útügy dolgozói számára is. Az új élethez azonban új emberek kellettek, az útfenntartás dolgozói ennek a követelménynek is eleget tudtak tenni, ezért könyvünk megjelenése alkalmából az úthálózathoz való hűségükért, becsületes jó munkájukért kell köszönetet mondani.

Kaposvár, 1975. december 1.

SZÉLES PÉTER,
a KPM Közúti Igazgatóság vezetője




*Római utak Somogy területén.*

# A dél-dunántúli úthálózat kialakulása a pannóniai római uralom alatt

A mai Somogy területén az első történelmileg ismert nép, a kelták földvárainak maradványai a Kapos völgyében találhatók meg, Szalacskán, Nagyberki, Mosdós, Orci, Attala térségében.

Kétségtelen, hogy a kelta települések között áru- és személyforgalom alakult ki. Ezt a szalacskai öntő- és pénzverő műhely értékes leletei is igazolni látszanak azzal, hogy az ott termelt áruk kereskedelmi csereforgalomba kerültek. Így a Kapos folyó völgyében már időszámítás előtt 400 körül ősi útvonal alakult ki, amelyen az árukat málhás állatok és emberek szállították. Az egyes vízfolyások keresztezésénél gázlón keltek át. Adat van arra nézve, hogy a kelták a Kapost hajózásra is használták. A folyó völgyében egyébként széles, mocsaras láp terjeszkedett.

A megye területén a római hódítás után alakult ki elsősorban katonai célokat szolgáló úthálózat. A rómaiak ide valószínűleg Domitiánus császár idejében, időszámítás szerint 85–92-ben vonultak be.

A római úthálózat vázlata a különböző forrásmunkákban szereplő fő vonalvezetéssel van megszerkesztve, figyelembevéve a terep, akkor kiterjedt lápok miatt nehezen járható voltát. Az utak a vázlaton szereplő városok és helyőrségek összeköttetését szolgálták elsősorban.

Pannónia legfőbb útvonalai a Duna mentén és a Balatontól északra épültek ki.

Somogy területén a legjelentősebb útvonal a Mursaból (Eszék), Mogentiane-n (Fenékpuszta) át Scrabantiá-ba vezető, melynek már jelentős áruforgalma is volt, mert Szombathelynél (Saváriában) csatlakozott az Észak-Európából Itáliába vezető nagy kereskedelmi úthoz, az úgynevezett Borostyánkő úthoz. Ennek az útvonalnak somogyi szakaszán nevezetes átkelőhely volt a mostani fenékpusztai Zalahíd közelében működött rév. Másik nevezetes átkelőhely volt a Sió keresztezése Siófoknál. A Sió kifolyása a Balatonból abban az időben nem a jelenlegi híd alatt most meglévő mederben, hanem a siófoki vízmű telepének helyén, a Galerius császár alatt épült mesterséges mederben volt. A vízfolyás szabályozására zsilip szolgált, azon lehetett átkelni. A fontos csomópont őrzését egy cohors-nyi katonai őrség látta el.

A rómaiak az utak építése mellett, azok fenntartásáról is gondoskodtak. Az akkori útfelügyelők a curator-ok voltak. A Somogy területén létesült utak kisebb jelentőségűek, így ezek felügyeletét a helyi consul-ok és tribun-ok gyakorolták.

A közelmúlt évtizedek útépítései során két helyen kerültek felszínre olyan útalap és burkolat maradványok, amelyek feltételezhetően a korábbi római építkezések maradványai.

Helyüket a térképvázlat feltünteti.

Érdemes megemlíteni, hogy a Dráván római hajóhad működött, viszont a Balatonnak (Lacus Pelson), sem kereskedelmi, sem katonai jelentősége nem volt.

A már említett szalacskai kelta telep helyén virágzó római telep fejlődött ki, élénk forgalmat ébresztve a Kapos (AQUA NIGRA) (fekete víz) völgyében.

A rómaiak pannóniai uralmának a népvándorlás vetett véget, egyre ismétlődő és fokozódó betörésekkel. Időszámítás szerint 432-ben már a hunok harcoltak Somogy területén a keleti gótokkal, utánuk a longobárdok és az avarok következtek. A szlávok betelepülése után, 895 késő őszén szállták meg a magyarok Pannóniát, Somogyot is.

# A közúthálózat a középkorban

A népvándorlás mintegy 500 éve alatt jórészt minden római építésű város és település elpusztult, így a római utak is. A vándorló lovas nomád népeknek nem volt szükségük utakra.

A honfoglalás idejéről megmaradt adatok szerint Somogyban egy út szolgált távolsági forgalom lebonyolítására, valószínűleg a régi római utat követve, Siófok–Ságvár, Alsóhetény vonalán.

A magyar államalapítás után első jelentős somogyi alkotás, a somogyvári Bencés Apátság volt. A Balaton környezetében megindult lassú fejlődés során kialakultak az első építési anyagot, főképpen építőkövet szállító útvonalak. Nyilvánvaló, hogy ezeken nemcsak málhás állatokkal és lóháton közlekedtek, hanem ökörvontatású szekerekkel is. Így az utak kezdetleges karbantartása a járhatóság érdekében szükségessé vált.

A kisebb-nagyobb vízfolyások keresztezésénél áttöltésezték a széles, lapos völgyeket. Ahol ez már nem volt lehetséges, rév-átkelést biztosítottak, így a Sió kifolyásánál is, Foknál, a széles mocsaras medren keresztül.

Államéletünk legrégibb korszakában is szükség volt utakra, elsősorban katonai szempontok miatt. A katonai közlekedés több helyen a régi római utak maradványait használta fel. De létesítettek is utakat, így Székesfehérvárról a Balaton déli partján, majd Segesden, Zákányon át Zágráb felé. Ez az útvonal biztosította az összeköttetést az anyaországgal, amikor a XI. század végén László király birtokba vette Horvátföldet, majd még később ezen az útvonalon volt meg a kapcsolat a dalmát területekkel is.

Kálmán király a hadi utakon kívül országutakat is építtetett Somogyban és más országrészekben. Ezek nyomvonalairól adat nincsen, pedig ezeket még a XIII. században is „magna via Colomanis regis"-nek nevezték. (Kálmán király nagy útja.)

A kialakult úthálózatnak kereskedelmi jelentősége is volt, az utak és révek használatát vámok fizetésével szabályozták.

Somogyon keresztül tranzitútvonalak alakultak ki keletről, Moldovába induló és Erdélyen át a Velencei Köztársaság felé irányuló marhahajtással kapcsolatban. Fordított irányban feldolgozott bőröket, iparcikkeket szállítottak. A megindult fejlődést a tatárjárás törte meg hosszú időre. A tatárjárás szomorú tapasztalatainak hatására számos erődített kolostor, sáncokkal erődített város és vár épült meg. A városokban kézműipar települt, ennek termékeit vásárokra szállították, ami igényeket támasztott az úthálózat járhatóságával szemben.

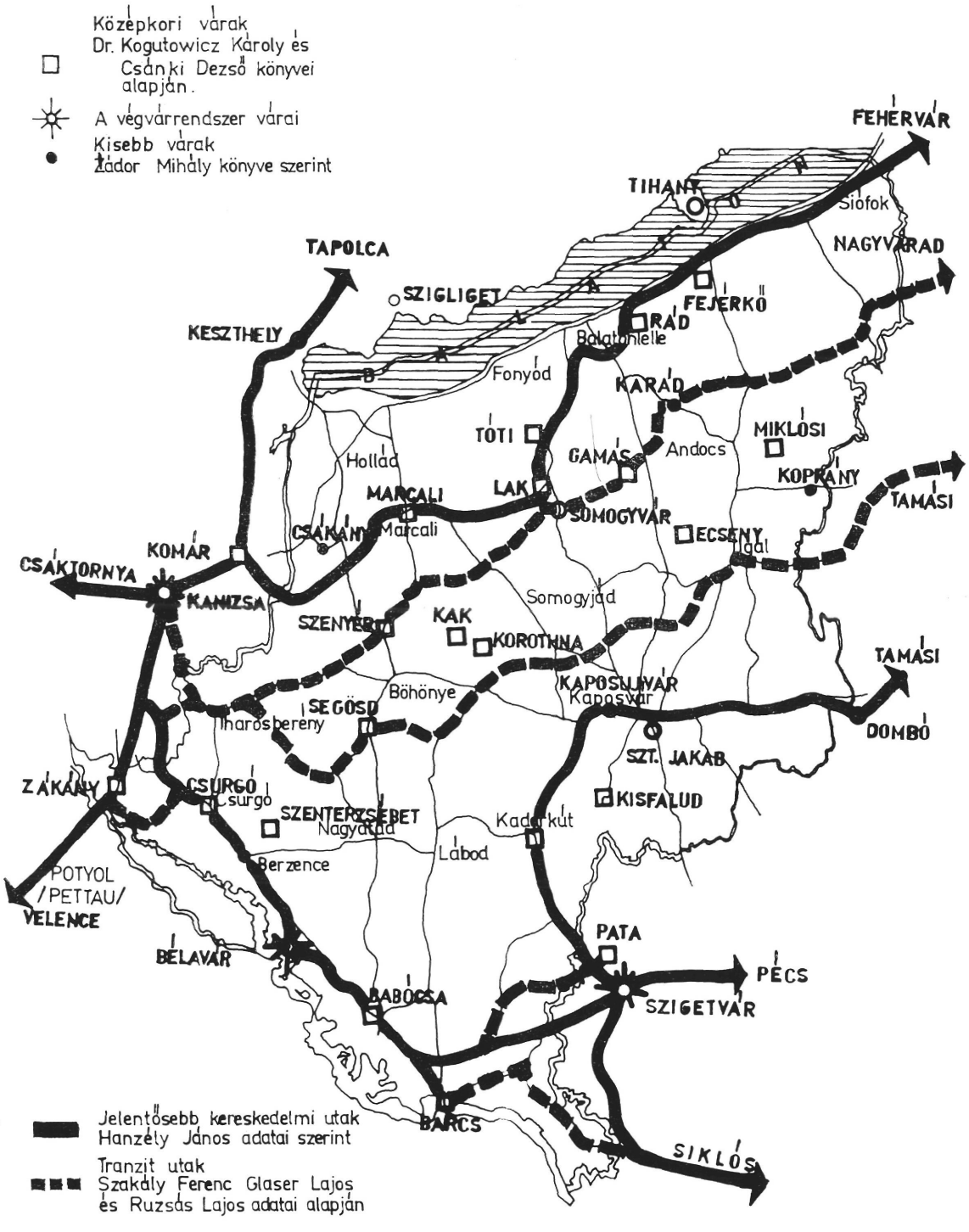
A jelenlegi úthálózat nyomvonalai már ebben az időszakban kezdtek kialakulni. Ezek jórészt a magasabb terepeken vezetett útvonalak voltak, az év legnagyobb részében járható gerincutak, természetesen kiépített útburkolat nélkül. Csak vízfolyások, lápos területek keresztezésénél végeztek töltésépítéseket, építettek rőzsegátakat, fahidakat.

Somogy teljes területe sűrűn benépesült a XV. századra már 16 vár, 25 város, 936 község volt a vármegye területén. Literáti Fülöp adataiból levezetetten a megye összes portáinak száma 1534-ben, mintegy 12 000 lehetett, így a jobbágyporták lakossága, mintegy 72 000-re tehető, amihez a katonaság és a nemesség létszáma még hozzájárul.

A községek lakói a jelenlegivel is felérő mezőgazdasági területet művelték meg. Az összefüggő nagy erdőterületek kialakulása a későbbi török idők alatti pusztulás egyik következménye.

A Balaton taván keresztül élénk áruszállítás folyt, Zalából követ, Somogyból gabonát szállítottak, ladikokkal és kompokkal, télen szekerekkel és szánokkal, a tó befagyott jegén.

Az úthálózat létesítése és gondozása a vármegye feladata lett volna. Ez a szervezet azonban a nemesi és főúri kiváltságok miatt jórészt tehetetlen volt. Így aztán keserű emlékek maradtak fent arról, hogy 3–4 pár ökörrel, bivalylyal kellett vontatni a szekereket.




*Középkori várak és útvonalak Somogyban.*

# A török hódoltság hatása

A dél felől egyre fenyegető török veszedelem már Zsigmond király korában égetővé vált. Ez tette szükségessé a déli végvár rendszer építését az erdélyi szorosoknál, Nándorfehérvárnál, Temesvárnál. Somogyban Szigetvár, Barcs, Babócsa, Berzence, Turbék, Zákány volt a külső várövezet, a Dráva folyására támaszkodva. E várak legénysége élelemmel, lőszerrel történő ellátása minden időben járható utakat tett szükségessé. Ha nem is építettek kőpályákat, az utak kavicsolása – a Dráva mentén mindenhol jól kitermelhető kaviccsal – ekkor indult meg. Néhány jelenlegi útszakaszunk korábbi kavicspályája már ebben az időben kezdett kialakulni.

A várövezetet összekötő, a Dráva mentét követő dél-somogyi útvonal jórészt homokos talaja, önmagában is alkalmas volt a majdnem mindenkori közlekedésre. Éppen ezért kavicsolás csak ott történt, ahol a katonai szállítások miatt az feltétlenül szükséges volt. A várak építési munkáit általában olasz hadmérnökök tervezték és irányították. A várakhoz csatlakozó utak földmunkáit és hídjait az erődítési munkák során építették meg. A siófoki Sió-híd 1941. évi átépítése során kerültek eltávolításra azok a tölgyfa cölöpök, amelyekre a XV. században épült fahidat annak idején alapozták.

Maga a katonai közlekedés biztosítása nem volt elég a török hadjáratok feltartóztatására, mégis ez tette lehetővé azt a mozgékony hadviselési módot, ami legalább a Dunántúl és Horvátország nyugati felének megtartását eredményezte. Az a haditett, amikor Zrínyi Miklós a költő, 1664. telén felégette az eszéki Drávahidat, csak jól, gyorsan járható útviszonyok mellett történhetett meg.

Bár arra nézve van adat, hogy a törökök gondot fordítottak a pécs–szigetvár–kanizsai útvonal fenntartására, maga az útvonal még a török invázió előtt, már gondozott állapotban volt.

A törökök hadmérnöki felkészültségére több forrás utal. Szigetvár ostromakor esett el Aliportug, aki az utászok munkáját irányította. Feltehető, hogy az eszéki Dráva-hidat az ő terve szerint és az ő irányítása mellett építették.
Ez a cölöpökre épült fahíd 6 km hosszú lehetett.

A Balaton természetes akadálya volt a törökök északnyugati terjeszkedésének. A törökök jelenléte miatt viszont megszűnt a tavon keresztül lebonyolódó áruforgalom. A Sió foki kiágazásánál széles és mélyvizű hadikikötőt rendeztek be a törökök, ahonnan őrjáratokra és kisebb hadi vállalkozásokra indultak vitorlás hajóik. Emiatt a Sión átkelni a Jocó hídjánál lehetett körülbelül ott, ahol most az autóút keresztezi a folyót.

A török hódoltság Somogy déli részén 1690. évben szűnt meg véglegesen. A hódoltságban eltelt 125 esztendő az ország egyéb területein végbement pusztulásnál sokkal súlyosabb volt Somogyban, mert a vármegye területe állandóan ismétlődő katonai felvonulások és hadjáratok színtere volt.

Pusztultak a városok és a községek. Acsády Ignácz 1720-ban 4731 háztartást állapított meg, hatos szorzószámmal számolva, ez 28 836 léleknek felel meg. Egy Belső-Somogyra vonatkozó adat szerint ebben az időben csak 6300 ember élt ott. De a lélekszám nagyarányú csökkenését nem lehet csupán a törökök rovására írni. Bőven kivették ebből részüket a német császári csapatok szörnyű pusztításai, még a kuruckori harcok után is. A szóládiak erről még 1745-ben is így emlékeznek: „Atyáink a változó háborús időben nyilván a faluban nem lakhatván, pincékben, földi lyukakban laktak."

Az erőszakolt adószedésekre jellemző adat: „Spánes kapitány uram in specie más narajtianus regimentbeli tisztekkel gyakorta ment Somogy vármegyébe exekutióra, nagy dúlásokkal hajtott 100, olykor 150, néha 200 szekeret is, melyben mindenféle élést, búzát, zabot, szénát hozatott, hol Keszthelyre, hol Sümegre az szegénységnek nagy romlására."

Az elpusztult falvak egykor művelt földjeit erdőség lepte be. Nem termett olyan termény, amelyet feleslegként piacra termeltek volna, és szállítási igények léptek volna fel. Az erdők faanyaga nem képezte feldolgozás, vagy kereskedelem tárgyát. Ebben az időben virágzott fel az erdei sertéstenyésztés, az erdei makkoltatás.

# A mai úthálózat kialakulásának kezdetei

A törökök kiszorítása több évtizedes folyamat volt. Ezért Somogyban is először osztrák császári katonai közigazgatás működött. Ennek keretében merőben katonai szempontok szerint indult meg néhány főútvonal járhatóvá tétele és karbantartása. Ilyenek voltak a Pécs–Kaposvár–Nagykanizsa, a Nagybajom–Szigetvár és a Nagykanizsa–Csurgó–Babócsa–Szigetvár útvonalak.

A császári katonai közigazgatás értékes tevékenysége volt az 1780–1790. években végrehajtott katonai térképezés. A Somogyot érintő egyik térképlap felirata: Colle V. Sectio 22. Seite des Schimeger u. Salader Comitats. Aufgenommen im Jahr 1784. (V. oszlop, 22. szekció a Somogy és Zala vármegye oldala. 1784-ben vették fel.)

A térképezés háromszögeléssel bécsi ölrendszerben készült, méretaránya közelítően 1:37 500.

A katonai térképezés térképlapjait a Somogy megyei Állami Levéltár őrzi. Ennek a felvételnek a redukálásával készült el 1793-ban Görög és Kerekes térképe. Ennek felirata: „Somogy Vármegye (Comitatus Sümeghiensis). Méltóságos gróf Festetits György Ő nagyságának hazafiúi igyekezetek hathatós Előmozdítójának ajánlják Görög és Kerekes. Metszette Berken János 1793. Reduxit M. Wotesky."

A térkép Német Mérföld (Milliare Germanicus) rendszerben készült. A kaposvári megyei könyvtár őrzi.

Somogy vármegye önállósága a török behatolás következtében 1575 körül szűnt meg. Attól kezdve Zalával közösen működött a magyar királyi közigazgatás. Így volt ez a XVIII. század elejéig.

Még a Zalával közös császári közigazgatás ideje alatt, az 1720. évektől kezdve a bécsi udvari kamara által kirendelt polgári és hadimérnökök látták el az utak építésével és karbantartásával kapcsolatos feladatokat. Később a budai egyetem Studium Geometricum nevű mérnökképző karán képeztek e munkára mérnököket. Ezek egyike volt Somogyban Pálóczi Horváth Ádám, majd Nagy József „megyei hites főinzsellér".

1772-től útfelügyelő mérnökök intézték a megyék területén lévő állami, megyei és vicinális utak fenntartását. II. József alatt 1785-ben Építési Igazgatóságot szerveztek (K. u. K. Baubezirk) majd 1877-től kezdve a Kaposvári Államépítészeti Hivatal látta el a teljes úthálózat igazgatását 1950-ig.

A jelenlegi kiépített úthálózat kialakulása rendkívül lassan ment végbe. Jelentős fejlődést a rendszeres postajáratok megindulása tett szükségessé. 1750-ben a Buda–Székesfehérvár–Nagykanizsa–Trieszt és Pécs–Szigetvár–Nagykanizsa útvonalon szervezték meg a postajáratokat. Ahol szükséges volt, útburkolat építéseket is megindítottak. A postajáratokon így minden évszakban biztosították az útvonal járhatóságát a postakocsiknak.

A régi felhagyott útpálya nyomai még 1930 körül is több helyen megvoltak. Szélessége 6,50–7 m volt! Leginkább révfülöpi kőből épült.

A buda–trieszti postaút kőpályájának maradványa ma is feltalálható Szőlőskislak északi szélén. (5 m széles, 15–20 cm magas szegélykövek közé szórt útalapra épült zúzott kőréteggel. Az összes szerkezeti vastagság mintegy 20 cm.)

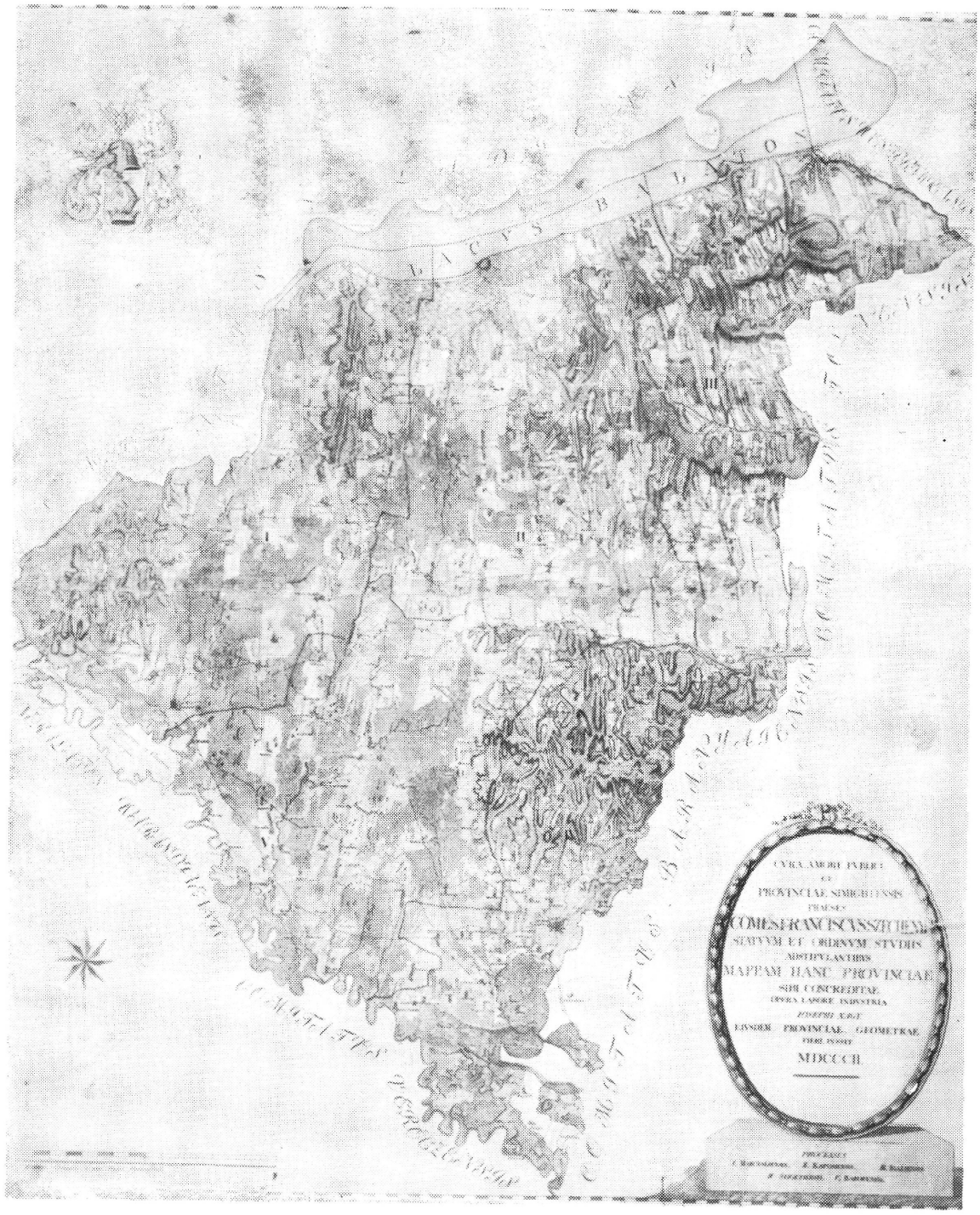
A közúti közlekedéshez fűződő egyre nagyobb érdekek váltották ki azokat az erőfeszítéseket, amelyek végül is a jelenlegi úthálózat kialakulásához vezettek. Ebben részben a terepviszonyok működtek közre, másrészt a feudális nagybirtok-rendszer önös igényei. A terepviszonyok indokolták az észak–dél irányú völgyekkel párhuzamosan történő közlekedést úgy, hogy a Balaton felől délfelé húzódó lápos területeket el lehessen kerülni.

A nagybirtokosság ezekhez az utakhoz kötötte be saját pusztáit, közérdekre tekintet nélkül. Így aztán az egyes gerincekre települt községek közt esetenként csak igen nagy kerülővel lehetett közlekedni. Ez a körülmény még jelenleg is hat, több viszonylatban hiányoznak az átlós irányú összeköttetések.

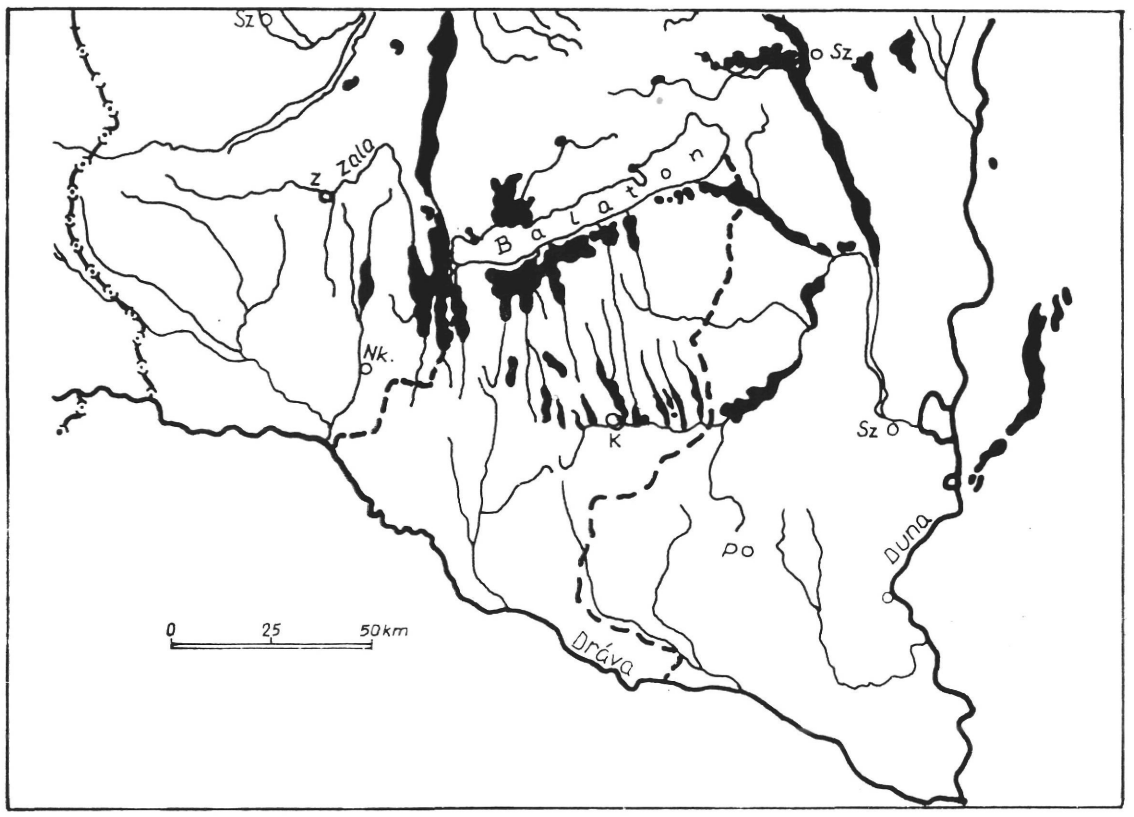
A török kiűzését és Rákóczi szabadságharcának befejeződését követő hosszú békeidőszak a népesség jelentős szaporodását eredményezte. Lényeges volt ebben a Németországból betelepült „svábok" létszáma. A lakosság 1836-ban 179 315, 1900-ban pedig már 308 655 lélekszám volt.

A nagyarányú fejlődésnek természetesen meg voltak az árucsere, kereskedelmi és közúti szállítási igényei, amiket lassan, de mégis követett az úthálózat kialakítása.

A megye területén 1847-ben a gondozott buda–nagykanizsai utakon kívül voltak már kiépített burkolatú útszakaszok is, így a pécs–barcsi út Pécs és Szigetvár között (Szigetvár akkor Somogyhoz tartozott). Kavicspályaként a pécs–kaposvári út, útalap nélkül.




*Nagy József térképe 1802-ből.*




*A lápok kiterjedése, dr. Kogutowitz Károly tanulmánya szerint.*

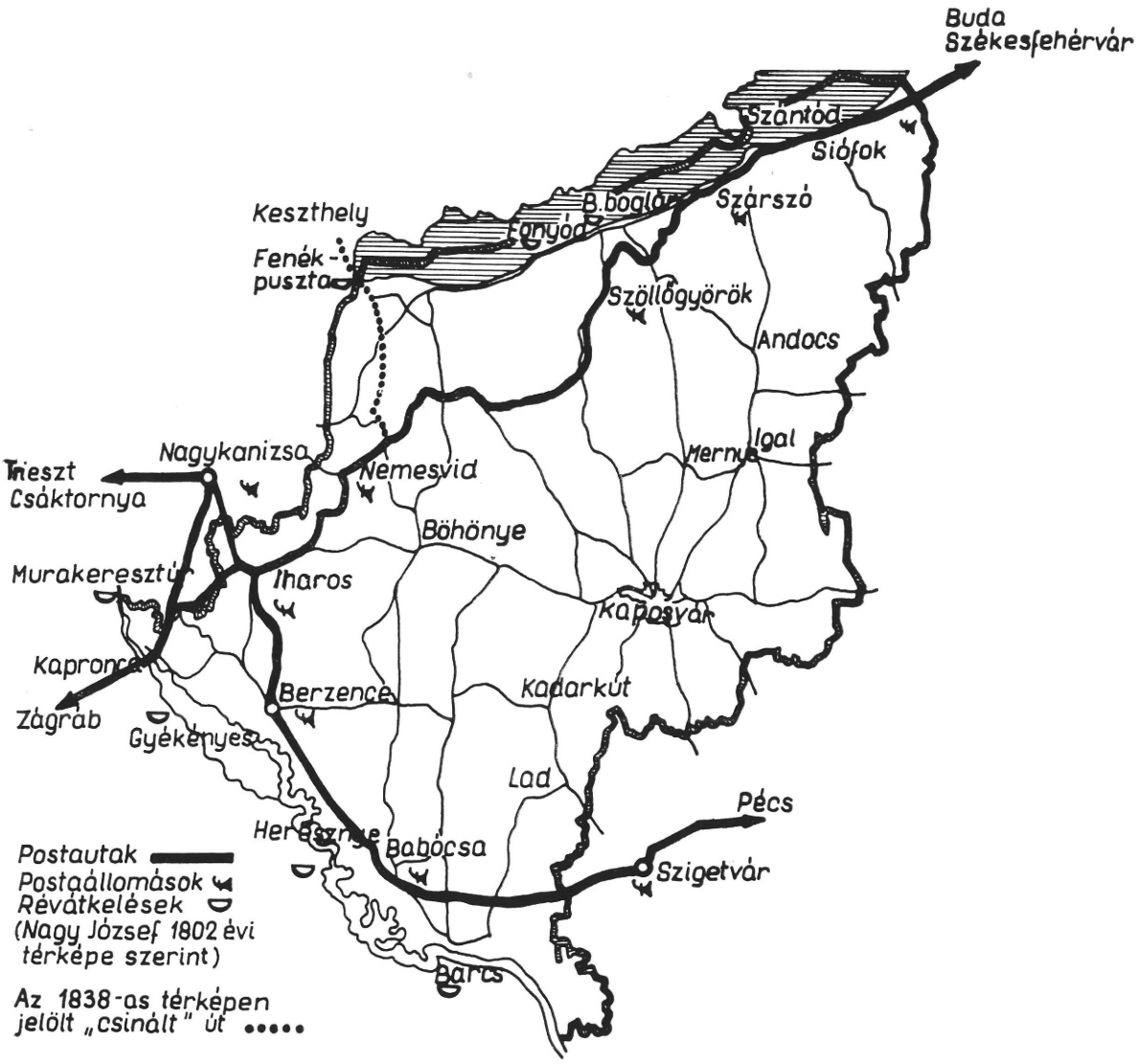
Schedius Lajos kir. tanácsos 1838-ban térképet adott ki. Ezen a térképen „csinált" útként tüntette fel a Keszthely–Nemesvid–Nagykanizsa útvonalat. Ez arra utal, hogy ezen az útvonalon már akkor, legalább fenntartási, kavicsszórási tevékenység is folyt.

1850 és 1860 között épült meg a kaposvár–nagykanizsai út kongótégla burkolata Kaposvár és Inke között. A megye belső részén az erdők tűzifa hozamát abban az időben értékesíteni alig lehetett, éppen a kiépített utak hiányában. Mivel a kőbányák is távol estek a megyétől, az akkori úthatóság az olcsó tűzifát rabokkal vágatta ki, rabmunkával téglát vettetett, majd a kaposvári és böhönyei téglakemencékben kiégettette. A túlégett klinker (kongó) téglákból 5,7 méter (3 öl) széles útpályát raktak, a most is irigyelten nagyvonalú vonalvezetéssel kialakított 12 méter koronaszélességű földmunkára. A tégla útpálya mindkét szélén 10–15 cm magas homokfogó padka készült, hogy a szél el ne sodorja a téglaburkolatot fedő 2–3 cm vastag homokréteget.

A tégla útpálya fenntartása nagy gondot okozott, ezért végül 1927–30 között 4 méter széles makadám kavicsréteget hengereltek rá. A sorozatos javítások során kikerült használt kongótégla anyagából a Kaposfő és Bárdibükk közti útszakaszon 3 méter széles téglaburkolatot raktak – erre 1926-ban hengereltek bazaltkő pályát.

A reformkor sok értékes kezdeményezése serkentően hatott az útügyre is. Széchenyi István javaslata a centrális jellegű országos közúthálózat kiépítésére, megyei igényeket is ébresztett.

A Kaposvári Állami Levéltár ebből az időszakból értékes térképdokumentumokat őriz, amelyek jórészt az akkori elgondolások szerinti postautakra vonatkoztak. („Rajztérképe a Somogyvármegyében használatban levő és javallott új postautaknak, Siófoktól és Szigetvártól Iharosberényen át Nagykanizsáig, Szemestől Szigetvárig és Ladtól Iharosberényig. Vörös László tiszti földmérő 1836." – „Szabályozási terve a Kaposfőtől Kutason keresztül Csurgóig és Kutastól Felsősegüsdön keresztül Inkéig menő országutaknak. Vörös László tiszti földmérő 1836." – „Gyöngyös, Lad, Patosfa, Hatvan, Apáti országút térképe. 1833." – „Szentpál, Porrog, Szentkirály. Csurgói-i postaút térképe." (XIX. sz. közepe) – „Rajzképe Marcalitól Kaposvárig vezető postaútnak." (XIX. sz. közepe) – „Helyszín-




*Postautak, Lipszky János 1806–1808. évi térképe szerint.*

rajz az Igalból Pusztabonnyáig tervezett útvonal ábrázolására." (XIX. sz. vége) stb.

Az akkori tervek legérdekesebbje Vörös László munkája. Felirata: „Rajzképe Somogy Megye VII. járásra felosztott területének. Készítette Vörös László Somogy megye Főmérnöke 1850 ik év Május havában."

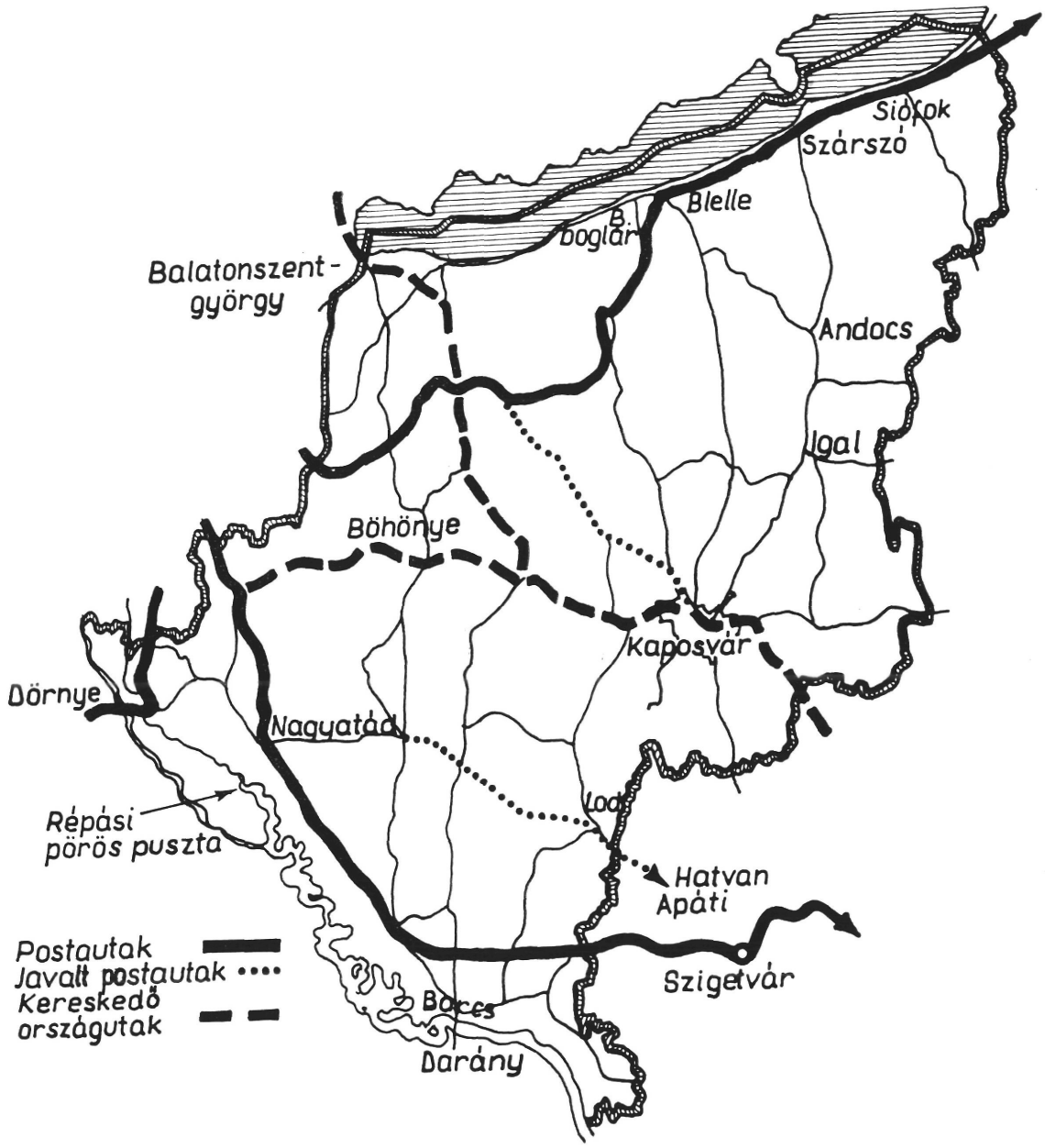
Méretaránya 1 mértföld = 2 hüvelyk (kb. 1:144 000,– 1 mértföld = 4000 öl = 7584 m).

A térkép feltünteti az akkor üzemelő postautakat, a „javallt" postautakat és a kereskedő országutakat. Mai szemmel vizsgálva is tanulságosak az északnyugat–délkelet irányú „javallt" vonalvezetések.

A térkép értékes népességi adatokat is feltüntet járásonként. A megye összlélekszáma ezek szerint 241 720 volt 1850-ben.

Vörös László a maga korának nagy mérnöke volt. Értékes tevékenységet fejtett ki a Kapos folyó völgyének ármentesítésében is.

A postautak jelentősége a volt Déli Vasút budapest–nagykanizsai és pécs–nagykanizsai vonalainak megépítésével és üzembehelyezésével jórészt teljesen megszűnt. A Déli Vasút Balaton menti szakaszának építése 1861-ben kezdődött. A Kaposváron átvezető Duna–Dráva vasútvonal építése 1872. évben történt meg, ezt követően a barcsi, siófoki és szigetvári mellékvonalak. A vasútvonalak megépítése teljesen




*Vörös János úthálózati javaslatai 1850-ben szerkesztett térképe szerint.*

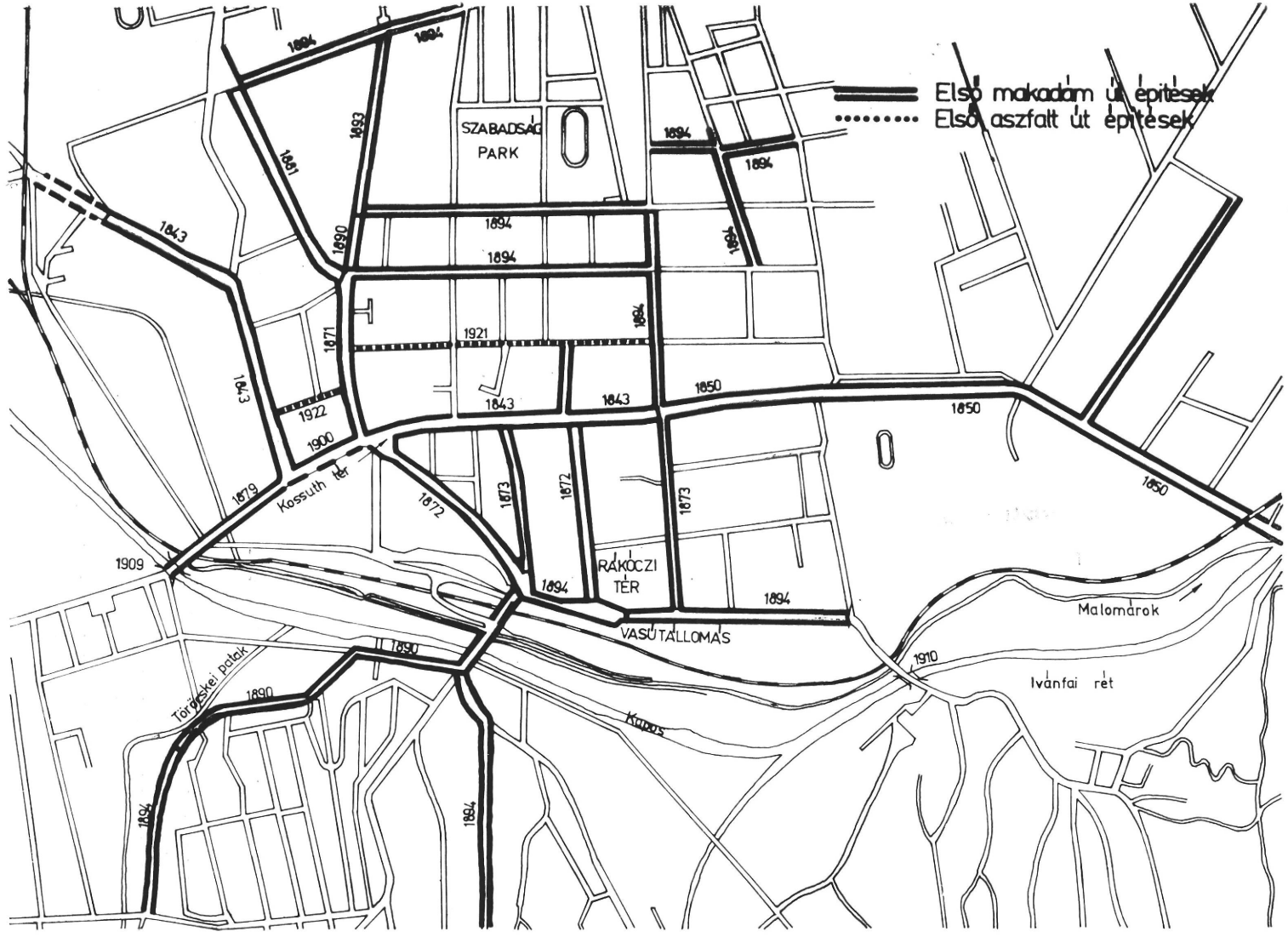
új helyzetet teremtett a közúti forgalom számára. Mások lettek az úticélok, az állomásokhoz vezető utak kialakítása eredményezte végül is a máig is meglévő úthálózatot.

A XIX. század végén állami és megyei kezelésben 2180 km út volt. Ebből vicinális (közlekedési) út 1503, törvényhatósági 597, állami út 82 km.

Útalappal rendelkező kiépített burkolat mindössze ez a 82 km és néhány kisebb törvényhatósági útszakasz. A törvényhatósági utaknak mintegy harmada volt kavicsszórással fenntartva.

Az utak fenntartó hatósága az Államépítészeti Hivatal volt. A tevékenységére vonatkozó adatok egy része a Somogy megyei Levéltárban feltalálható. A hivatal 1889. évben kezdte meg működését.

A századfordulóig eltelt időben számos híd épült, ezek boltozott téglahídként épültek ki. Ebből az időszakból származtak a boltozott téglaáteresztők is, ezek némelyike még ez idő szerint is szolgál.




*A kaposvári úthálózat kialakulása a XIX. században.*

Adatok vannak a kivadár–bodvicai, a henészi, a batéi állomáshoz vezető út, a ráksi és magyaratádi átkelési szakaszok, a kaposvári Kálvária utcai, a Kaposvár „Hosszú" utcai, a kaposvár–szántódi út madarasi, „leereszkedő" szakaszának XIX. századbeli kiépítéséről.

A volt Államépítészeti Hivatal legfőbb gondja az egyetlen állami út, a pécs–kaposvár–varasdi út volt. A korábban már megépült kongótégla út állandó javítást igényelt, megkezdődött egyes szakaszok áthengerlése makadám burkolattal. Az úton több híd és áteresztő épült ki a múlt század végén. Kaposvár szempontjából leglényegesebb volt a kockakő burkolat kiépítése a Korona és Berzsenyi utcákban. Ez azután 1905-ig folytatódott a Fő utcai szakaszon.

A megye három legfontosabb hídjának kiépítésére is vannak adatok.

A Zala folyón Fenékpusztánál 1839-ig révátkelés volt, ebben az évben épült meg az első fahíd. Fahíd volt ott még 1930-ban is.

Siófoknál, a Sión már a török idők előtt is volt fahíd, amelyet többször pusztítottak el a hadjáratok során, így 1848-ban is. Állandó szerkezetű híd 1884-ben épült, 12 m nyílású pár huzamos övű, rácsos acélszerkezettel.

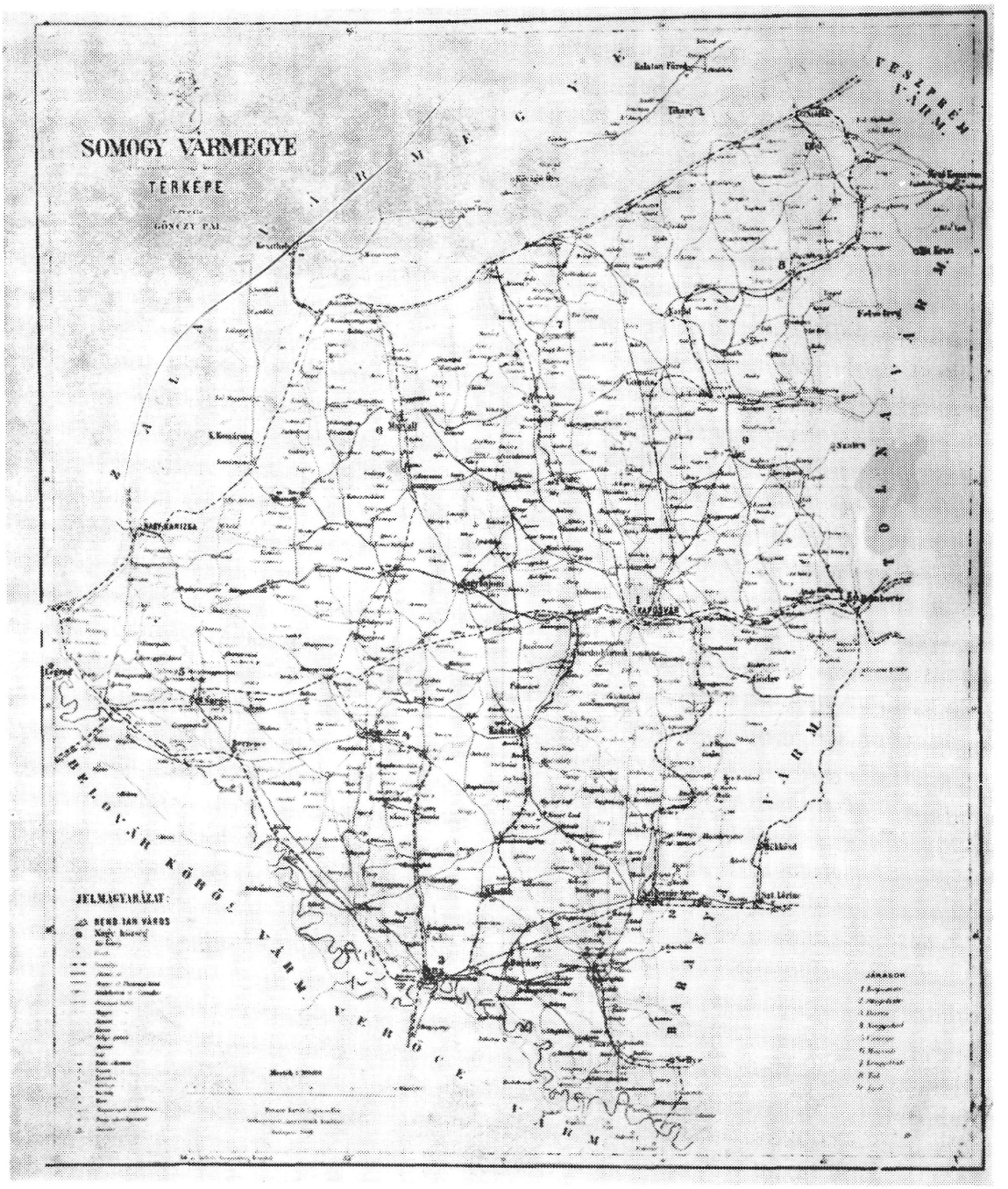
Barcsnál a Dráván az 1806-os térkép szerint még révátkelés volt. Az első fahíd 1850 körül épülhetett meg. 1900-ban már fennállott a 320 m nyílású, acélszerkezetű híd, amelyet 1903-ban építettek újjá. Itt érdekes megemlíteni, hogy a Dráván élénk hajóforgalom alakult ki már 1795-től kezdődően. Kikötők voltak a gyékényesi vasúti híd alatt a jobb parton Drnje (Dörnye) mellett és Barcson, itt 2,2 km hosszú rakparttal, vágányhálózattal.

A hajózási forgalomnak nyilván megvoltak a közúti szállítási vonzatai és kiépültek a közúti kapcsolatok. Ugyancsak a XIX. század folyamán fejlődött ki a balatoni hajózás, amely a fonyódi, boglári, földvári és siófoki kikötők kiépítésével kapcsolatban a hajóállomási utak megépítését tette szükségessé. A hajóállomási utak kiépítése 1927-ben fejeződött be.

Gönczy Pál 1903-as úthálózati térképén lényegében már a ma is meglevő úthálózat szerepel. Ezen csupán az állami kezelésűnek feltüntetett utak egy része volt kiépített. A törvényhatósági utak legfeljebb kavicsolással voltak fenntartva. Az ehhez szükséges kavicsanyag részben a Dráva mentéről származott, részben a bükkösdi kőbányákból. Néhány, a megye területén levő kőanyagelőfordulás anyaga nem vált be útfenntartási célokra. (Somogyhárságy, Zselicszentpál.)

A megye lakosságának létszáma 1910-ben 365 910 volt, ami az első világháborúig már alig változott. (A szigetvári járás akkor még Somogyhoz tartozott.)

*A fenékpusztai Zala híd 1930-ban. Dr. Kogutowitz Károly vázlata.*




*Gönczy Pál úthálózati térképe 1908-ból.*

# A két világháború között

Ebben az állapotban találta az úthálózatot az első világháború. A hadi események alig vették igénybe a megye útjait, a burkolatok pusztulása mégis jelentős volt, mert a háború alatt elmaradt az útfenntartás és a kavicsolás. Az úthálózat kiépített része a kaposvári átkelési szakaszok kivételével makadám burkolatú volt, ezek kijavításával kezdődött az útfenntartás 1920-ban. Ekkor már ismét működtek a kőbányák, megindult a vasúti forgalom is. A gyors fejlődést a megindult infláció és az államháztartás zilált állapota akadályozta. Jellemző adat, hogy a kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter 1921. november 16-án engedélyezte, hogy az Államépítészeti Hivatal házilagos kavics szállítására beszerzett fogatokat mérsékelt díjszabás ellenében, az állami és törvényhatósági utak beutazásához igénybe vehessék a hivatal tisztviselői.

Már 1921-ben megindult a „Balaton körút", később a 7. és 71. számú utak somogyi szakaszának tervezése. Ennek munkáit építési kirendeltség irányította siófoki székhellyel. A kiépítést a megindult automobilizmus tette indokolttá. A nagy építkezés 1922–28 között bonyolódott le. Ezen az úton épültek először a megyében hengerelt aszfaltburkolatú és bitumenes felületű kezeléses szakaszok. Az építés jó ütemű előrehaladása mellett mégis 1925-ben az volt még a helyzet, hogy a mai 7. és 70. számú úton csak Siófok és Balatonföldvár, valamint Lelle és Boglár között volt kiépített út. A Balatoni körút kiépítésén túlmenően igen jelentős burkolatépítési tevékenység indult meg mind az államosított főközlekedési utakon, mind a törvényhatósági utakon.

Az 1934-ben megállapított főközlekedési úthálózatba a 7. sz. főúton kívül a 63. sz. dombóvár–nagykanizsai, a 66. sz. kaposvár–szántódi, a 641. sz. sásd–kaposvári, a 645. sz. szigetvár–nagybajomi, a 646. sz. barcs–böhönyei, a 648. sz. iharosberény–csurgói, a 649. sz. nagykanizsa–gyékényesi, a 651. sz. kaposvár–balatonboglári, a 652. sz. balatonkeresztúr–böhönyei és a 653. sz. öreglak–marcali–galamboki útvonal került be Somogyban.

Figyelemre méltó, hogy az akkor inkább becsült forgalom fejlődés alapján megalkotott főhálózatból időközben kihagyott egyes útszakaszok forgalma ma már ismét indokolná a főközlekedési út jelleget. (Nagykanizsa–Gyékényes, Kaposvár–Szigetvár, Kaposvár–Balatonboglár.)

Állami kezelésben a jelenlegi 7. és 71. sz. főút és a jelenlegi 61. sz. főút kaposvár–nagykanizsai szakasza állott.

A törvényhatósági kezelésű utak közül az 1920–1940. időszakban a következő jelentős kiépítéseket kell megemlíteni:

1920–28 között: Kaposvár–Szántód, Kaposvár–Balatonboglár, Kapoly–Daránypuszta–Siófok, Marcali–Balatonkeresztúr, Kéthely–Balatonszentgyörgy, Öreglak–Marcali–Somogysimonyi, Kaposfő–Kadarkút–Patosfa, Kaposvár–Szilvásszentmárton, Gödre–Kaposvár, Kaposvár–Simonfa, Lábod–Nagyatád, Nagyatád–Babócsa, Iharosberény–Berzence, Csurgó–Surd, Zákány–Gyékényes stb. (543 km.)

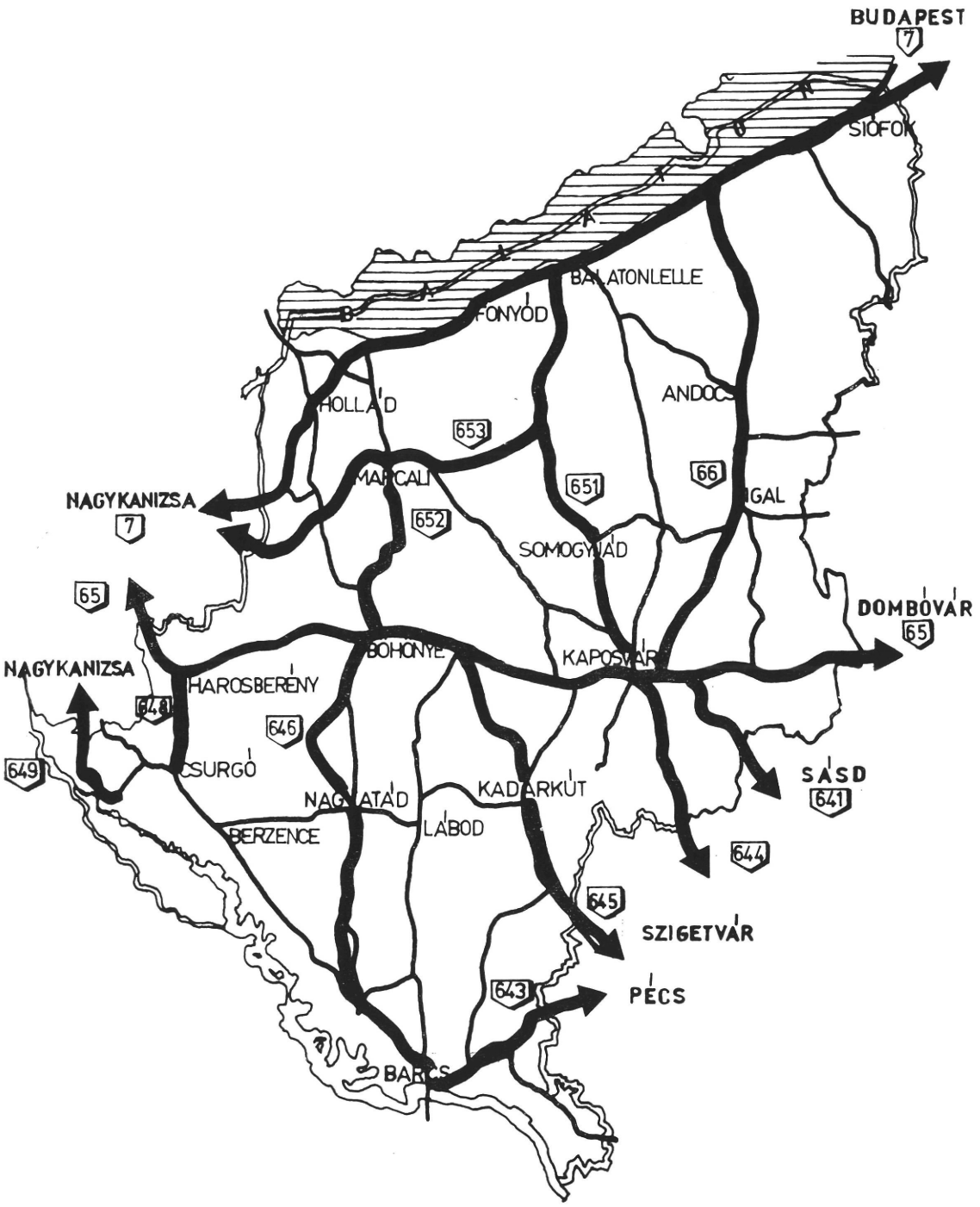
1929–1936 között: Andocs–Visz, Igal–Baté, Bonnyapuszta–Törökkoppány, Hetes–Bodrog, Marcali–Böhönye, Lábod–Csokonyavisonta, Babócsa–Barcs, Kutas–Lábod stb. (262 km.)

1937–1940 között: Marcali–Segesd, Mike–Lábod, Ötvöskónyi–Nagyatád, Nagyatád–Tarany, Nagybajom–Kutas stb. (135 km.)

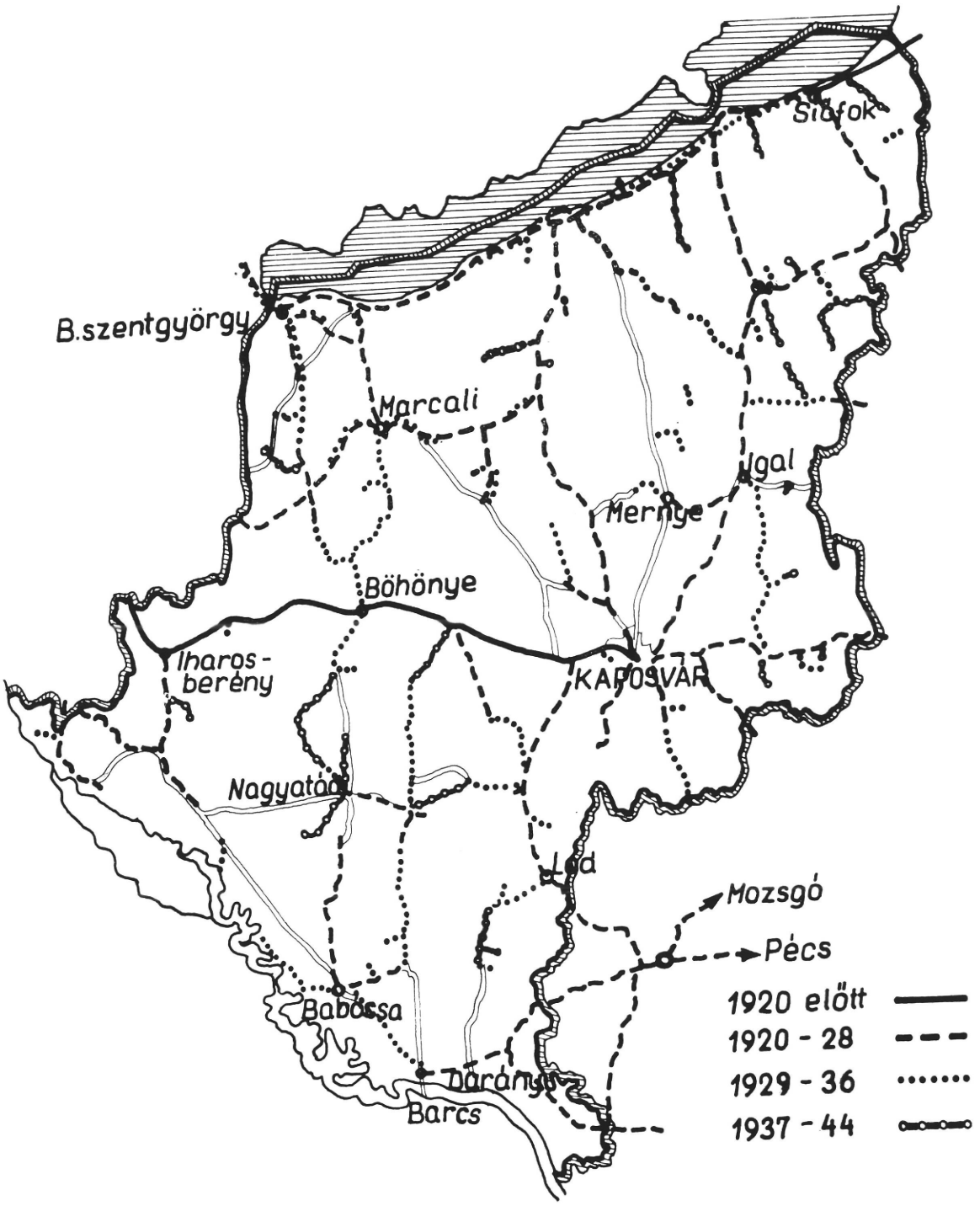
Ezek az útszakaszok az akkori követelmények szerint általában mind 3 m széles hengerelt makadámként épültek, 15 cm vastag rakott útalappal. Ez a szerény kiépítettség később sok gondot okozott a fenntartásnak, a forgalom növekedése során.

A burkolatépítési tevékenység 1940-ig úgy folytatódott, hogy akkorra az úthálózat 160 km kiépített állami útból és 1589 km törvényhatósági útból állott. Ez utóbbiból 935 km volt kiépített és 654 km a kiépítetlen útszakasz.

A somogyi úthálózat fenntartása a két háború között a viszonyokhoz képest fejlett szinten történt. Jellemző, hogy az útfenntartási célokra országosan elsőként itt működött három motoros útgyalu, emellett 4 teherautó és 7 úthenger állt az állami és törvényhatósági utak fenntartásának szolgálatában. Az akkori forgalmi viszonyokhoz mérten jó állapotban érte az úthálózatot a II. világháború, páncélosok sokszori felvonulásával, harcaival, bombázásokkal, robbantásokkal. Pusztultak a hidak, pusztultak az utak súlyos mértékben. A visszavonuló németek 54 hidat robbantottak fel az Államépítészeti Hivatal által kezelt utakon.




*Az 1934-ben megállapított főközlekedési úthálózat Somogy területén.*




*Az útpályák kiépítésének üteme a két világháború között.*

# A felszabadulás után

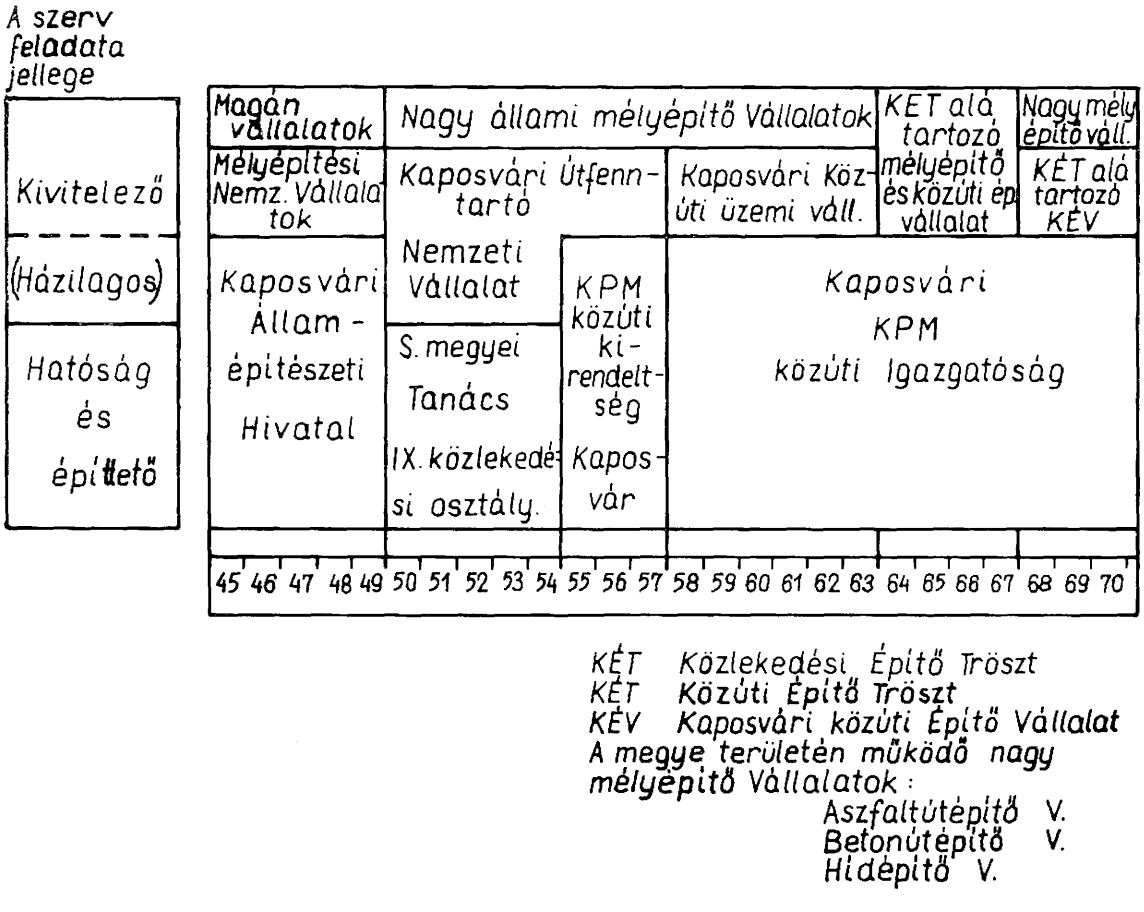
A fenntartási szervezet újbóli munkába állítása jórészt még a megye területén folyamatban levő harci cselekmények alatt már megindult.

A henger- és gépkocsiállományt elhurcolták, így fogatos kocsikkal, kézi munkával kellett az utak járhatóságát biztosítani, főképpen a robbantott hidaknál és áteresztőknél. A robbantott hidak helyett először fa provizóriumokat kellett építeni, majd már 1946-ban végleges helyreállításokra is sor került.

Ez a tevékenység élénk ütemben folytatódott. 1948–49. és 1950. években összesen 41 vasbeton híd épült meg. Jelentős fordulatot hozott a fenntartási munkában az elhurcolt hengerek és útgyaluk visszaszerzése, majd a kőbányák üzemeinek újraindítása 1946-ban. A kőanyag szállításokhoz 1949. év végére már 1 db kis és 4 nagy teljesítményű tehergépkocsi állott rendelkezésre. A hengerlési munkák végzéséhez pedig 6 útihenger és 3 útgyalu. A makadám kőpályák program szerinti áthengerlése már 1947-ben megindulhatott, az inflációs évek nehézségei dacára. Döntő változást hozott az a körülmény, hogy 1950. január 1-én a teljes törvényhatósági úthálózat állami kezelésbe került a hidakkal együtt.

Ugyanakkor a szocialista fejlődés és a forgalom jelentős növekedése a közútakkal szembeni követeléseket megnövelte. Ez tette szükségessé az útfenntartási feladatok vállalati formában történő megszervezését. Megalakultak az Útfenntartó Nemzeti Vállalatok, így Somogyban a Kaposvári Útfenntartó NV. Az Államépítészeti Hivatal tevékenységéből az útépíttetői és hatósági feladatokat a megyei tanács IX. közlekedési osztálya vette át és látta el 1954. január 1-ig.

Ekkor országosan 12 KPM közúti kirendeltséget szerveztek az építtetői és hatósági feladatok ellátására.




KÉT Közlekedési Építő Tröszt
KÉT Közúti Építő Tröszt
KÉV Kaposvári közúti Építő Vállalat
A megye területén működő nagy mélyépítő Vállalatok:
Aszfaltútépítő V.
Betonútépítő V.
Hídépítő V.

*A közúthálózat igazgatását, fenntartását, építését végző szervezetek.*

A Kaposvári KPM Közúti Kirendeltség ezt a feladatát a házilagos fenntartási munkák egyidejű ellátásával nemcsak Somogyban, hanem Zala területén 425, Tolna területén 344, Fejér megyében 78 és Veszprémben 29, összesen 2379 km-es úthálózaton teljesítette. A KPM közúti kirendeltség 1958. április 1-ig működött, ettől kezdve a Kaposvári Közúti Igazgatóság látja el a hatósági és építtetői feladatokat, valamint az úthálózat fenntartásának házilagos munkakörét.

A Közúti Igazgatóság az országos, állami kezelésben levő úthálózat gondozója. A tanácsi kezelésben levő utak hatósági tevékenységét a Somogy megyei Tanács V. B. építési és közlekedési osztálya látja el. E hálózat fenntartásáról a Tanácsi Útfelügyelet gondoskodik.

A Közúti Igazgatóság megszervezése tette szükségessé az igazgatóság és a Kaposvári Közúti Építő Vállalat közös székházának megépítését 1956–58 között, a Szántó Imre utca 19. sz. telken. A székház megvalósulása mellett jelentős munkák történtek a kaposvári központi géptelep kialakítása érdekében. A Gorkij utcai telep jelenleg úgy van ellátva gépszinekkel, javítóműhelyekkel, garázsokkal, munkagépekkel, hogy az összesen 204 darab motoros jármű és gép fenntartásával kapcsolatos I. és II. szemlék ellátása mellett fődarab-cserékre is alkalmas.

A téli útfenntartás gépegységeinek üzemeléséhez szükséges feltételek biztosítva vannak. Mégis, a várható fejlődést figyelembe véve, a gépjavító műhely és a szociális berendezések bővítésére, korszerűsítésére van szükség.

A korábbi útmesterségek, illetve a jelenlegi üzemmérnökségek telepei Kaposváron, Nagyatádon, Fonyódon és Szántódon vannak, fokozatosan kifejlesztett, korszerű szinten. A kaposvári üzemmérnökségi telep kiépítése jelenleg folyamatban van. Rendelkezésre áll emellett Marcaliban egy útfenntartási telep, továbbá Marcaliban, Batéban, Csurgón és Karádon egy-egy állandó fenntartási igényeket kielégítő aszfaltkeverő-telep a szükséges elektromos energia, közúti és vasúti kapcsolatokkal. Ezeken a telepeken a szociális berendezések továbbfejlesztése még nagyon kívánatos.

Nagyméretű aszfaltkeverő telep van az igazgatóság tulajdonában Kaposváron, magas színvonalú berendezésekkel. A telepen a Közúti Építő Vállalat üzemelteti jelenleg Teltomat rendszerű berendezését. A telep keverő kapacitásának fejlesztése folyamatban van.

A felszabadulást követően beindított útfenntartási tevékenység napjainkig történt fejlődését négy jellemző időszakra lehet bontani.

1945–49. években a fenntartási munkát szakaszbeosztású útőrök végezték, lényegében teljesen kézi munkával.

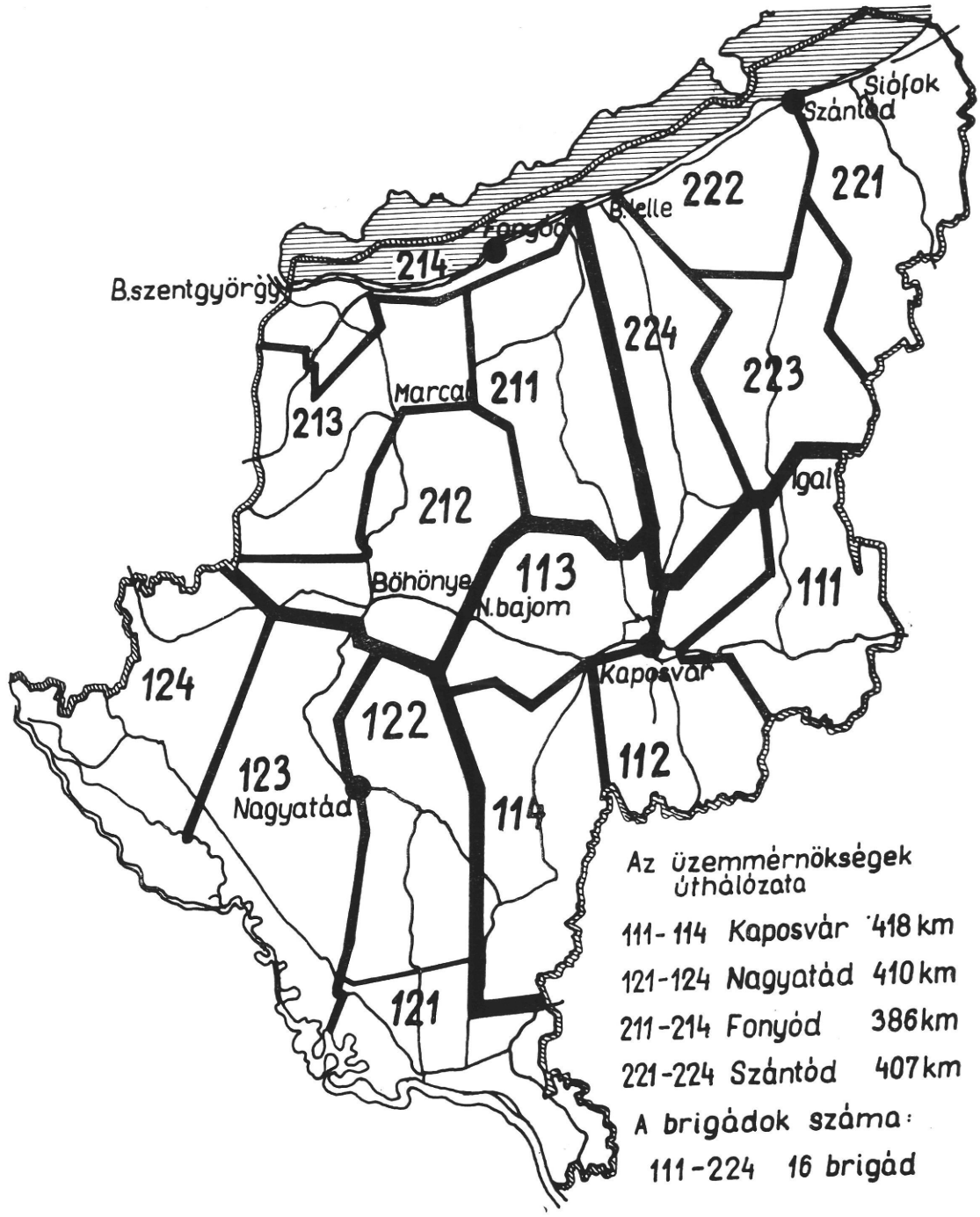
Az ismét üzembe állított úthengereket összevont útőri személyzet szolgálta ki. A gréderek a padkák rendezését és a padkák karbantartását látták el.

1950–54. években a Kaposvári Útfenntartó Vállalat brigádrendszerben foglalkoztatta az útőröket, több körzetvezető irányításával. E rendszer előnyei mellett súlyosan terhelte a munkásokat a lakásukról a munkahelyre és vissza megtett 10–20 km-es út, amit kerékpárral tudtak csak teljesíteni. Hátrányos volt az utak fenntartására az a körülmény, hogy a vállalat felszereléseit és az útőrök munkájának egy részét nem az állami úthálózatot szolgáló építésekre volt kénytelen felhasználni.

A megindult, egyre sűrűbb autó és tehergépkocsi forgalom okozta talajrezgések kiváltották a makadámpályák „létrásodását". A keletkezett keresztirányú bordák megszüntetése képezte a makadámpályák fenntartásának java részét. Ez már részben gépesítéssel történt, a gréderek munkába állításával. A jelenség megszűnését később a makadámfelületek fokozatos bitumenes bevonása, a portalanítás hozta meg.

1955–58. között az útőrök ismét egyéni szakaszokat kezeltek, mégis körzeti beosztással, útmesterek irányítása mellett. A fenntartási munkák gépesítését a fokozatosan beállított kerti kistraktorokkal kezdték meg, ezek elsősorban kátyúzó anyag és föld szállítására váltak be. A gépesítés jelentősen a Közúti Üzemi Vállalat szervezésében fejlődött, elsősorban a bitumenes technológiákkal kapcsolatban. Ekkor kezdődött meg a hígított bitumenek alkalmazása és ezek tárolására alkalmas ciszternahálózat kiépítése. 1958-tól kezdődően az útőri szervezet kisgépesített brigádokban dolgozott, ami az útőrök átképzését tette szükségessé mind a gépkezelés, mind a bitumenes fenntartás alkalmazása szempontjából.

Az útőrök 1962-ben 12, majd 1965-re 35 útőri brigádban dolgoztak, külön kiképzett brigádvezetőkkel. Ezeket az éveket a hidegen beépíthető, előkevert asztfalt anyaggal történő kátyúzás mellett, HB–0 jelű bitumennel végzett portalanítás megkezdése és igen gyors kifejlesztése jellemzi. A vizes makadámpályák ugyanis csak legfeljebb naponkénti 300–400 személygépkocsi egység forgalmi megterhelést bírtak el. A hígított bitumenes portalanítással a pályák 700–800 személygépkocsit kitevő forgalmi terhelés számára váltak alkalmassá. A következő lépést a középgépesítés hozta, a szóróanyag szállítására, felrakására alkalmas járművek és gépek, mezőgazdasági traktorok beállításával, mert eb-




*Az 1972 óta működő brigádszervezet az üzemmérnökségek területén.*

ben az időben útfenntartási célgépek még nem állottak rendelkezésre. A legnehezebb fizikai munkát, a rakodást kellett elsősorban gépesíteni, ez meg is történt.

A portalanítások gyors üteme, majd az első portalanítások megismétlése azt az eredményt hozta – az országban elsőként –, hogy 1965 végére a poros makadámok Somogyban teljesen fel voltak számolva.

1965-től 1968-ig a fenntartási munkák részben már gépláncokkal voltak végrehajthatók, megoldódott a zúzalék és bitumenszórás gépesítése.

1968-tól működik a megye területén négy stabil fenntartási aszfaltkeverő gép. A megalakított gépláncokkal és gépcsoportokkal a nagyüzemi útfenntartás alapjai együtt voltak.

1972-től kezdődően a specializálódás irányában fejlődve, egy-egy átlag 100 km-es úthálózaton szervezett, 16 területi brigád végzi a fenntartási munkáját egy rátermett, motoros útőr vezetésével. Az útőr brigádok 7–9 fős létszámmal, 1–1 kis tehergépkocsival, szerszám- és személyszállító gépkocsival vannak ellátva. Ezek a gépkocsik szolgálják a kis tömegű anyagszállítást, a közúti jelzőtáblák cseréjét, az utak forgalombiztonsági ellenőrzését és a személyek munkába- és hazaszállítását. Így megszűnt az útiszemélyzet korábbi, régi panasza a kerékpározással kapcsolatban.

Az üzemmérnökségek 1974-ben történt megszervezésével ezek, működési területükön a szükséges gép és jármű létszámmal, állandó munkaerővel, önállóan látják el a fenntartás és a hatósági feladatok helyszíni részét. Megvan vetve az alapja annak a szervezetnek, amely alkalmas lesz a közúti üzem jövőbeni összes feladatainak lebonyolítására.

# Forgalomszámlálások

A közúti forgalom növekedését az országos forgalomszámlálások eredményei regisztrálják. Magyarországon eddig 1874, 1894, 1927/28, 1935/36, 1955/56, 1963 és 1970 években volt a teljes, országos úthálózatra kiterjedő forgalomszámlálás. 1975 évben most van folyamatban.

A múlt században végrehajtott számlálások során az egyes megfigyelőhelyeken, a naponta átvonuló fogatok számát jegyezték fel és rakták fel olyan forgalmi terhelési térképekre, amilyenek jelenleg is készülnek.

Az automobilizmus elterjedése és fejlődése tette szükségessé a személygépkocsi-egység fogalmának a meghatározását. Kézenfekvő, hogy a különböző járműtípusok alkatuk, sebességük miatt eltérő nagyágú útfelületet vesznek igénybe átvonulásuk során az időegységben. Ezt az igényt a személygépkocsival összehasonlítva állapították meg. Az „E" személygépkocsi-egység értékét pl. az 1955/56. és az 1970. évi forgalomszámlálások adatainak feldolgozásánál az alábbiak szerint alkalmazták:

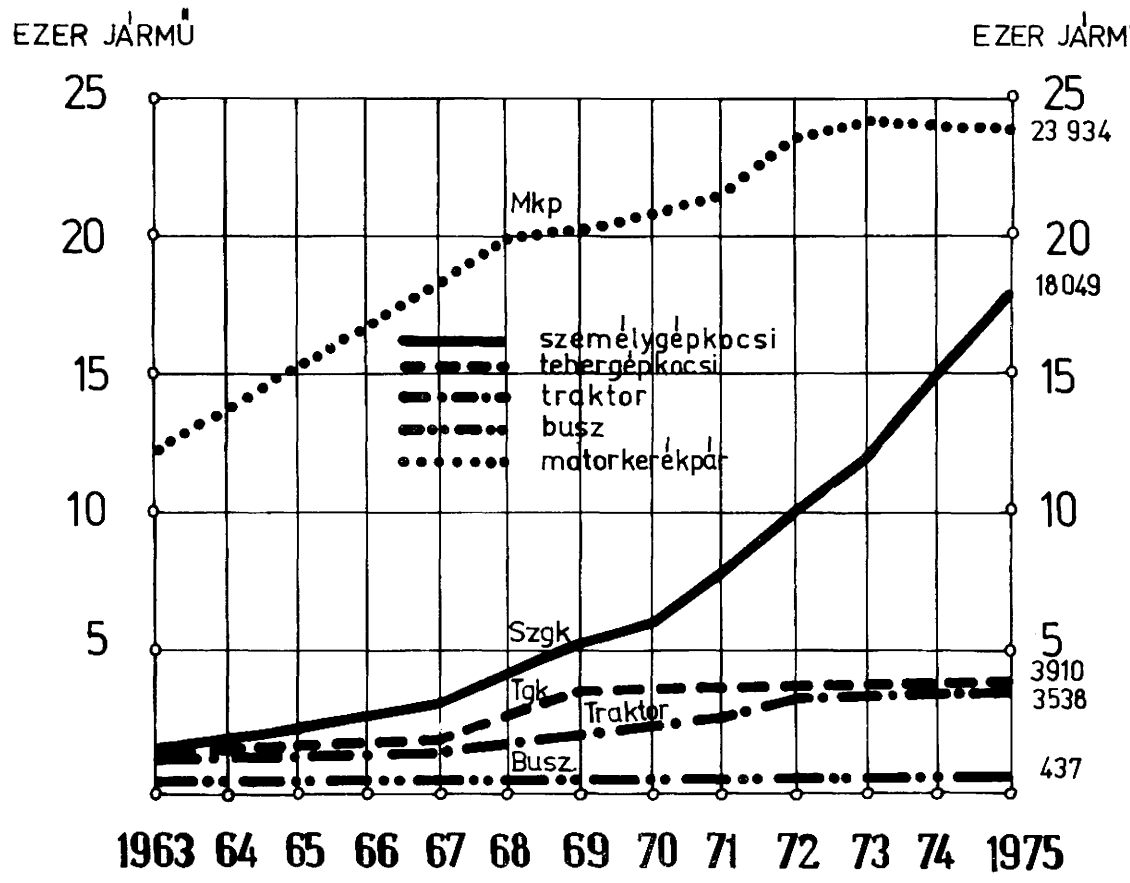
| | 1955/56 | 1970 |
|---|---|---|
| Személygépkocsi | 1 | 1 |
| Motorkerékpár | 1 | 0,8 |
| Autóbusz | 5 | 2,5 |
| Tehergépkocsi | 2,4 | 2,5 |
| Fogat | 5 | 3 |
| Kerékpár | 0,75 | 0,3 |

Az egyes járműfajták az automobilizmus fejlődése során fokozatosan jelennek meg vagy tűnnek el az utakon. Ez teszi szükségessé a szorzószámok időnkénti megváltoztatását.

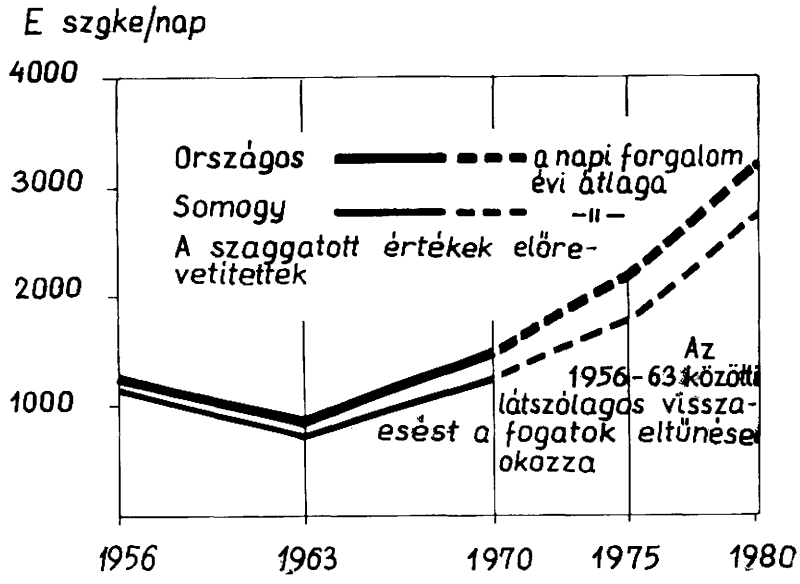
Ezekkel a számokkal megszorozva a forgalomszámlálás során mért jármű darabszámokat, lehet a személygépkocsi-egységben kifejezett forgalmi terhelésértéket megállapítani és összehasonlításokat tenni az egyes útszakaszok forgalmi terhelése között, vagy 1–1 útvonal forgalmának megváltozására nézve.

A forgalomszámlálási adatokat általában a napi forgalom évi átlagában szokás kifejezni. Ezen kívül azonban számos egyéb adat is a forgalomszámlálások során kerül megállapításra. (Csúcsidők forgalmi értékei, szezonális forgalmi adatok, idegenforgalom szerepe stb.)

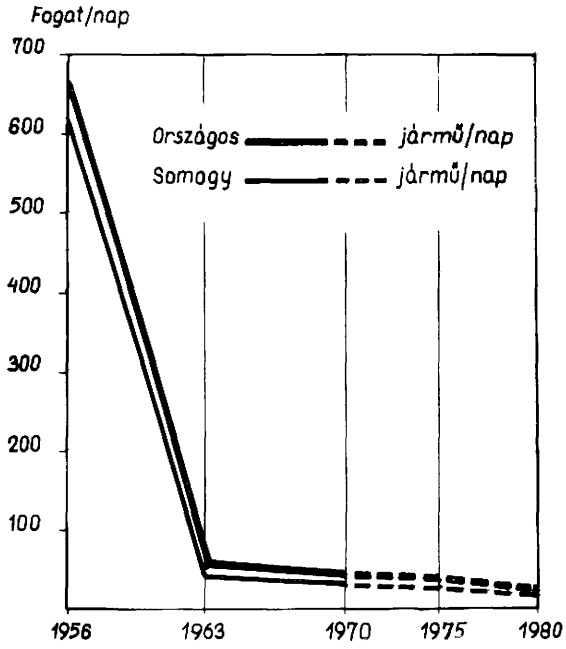
Az egyes országos forgalomszámlálások közötti években úgynevezett ellenőrző állomásokon a forgalmat rendszeresen mérik, az így kapott értékből állapítják meg a forgalom növekedésének viszonyszámait és a forgalomfejlődési trend értékét. Ezek segítségével lehet előbecsülni a következő években várható forgalom nagyságrendjét. Az országos és a somogyi forgalomfejlődés jellemzi az összes motorosforgalom számlált és elővetített értékeit.



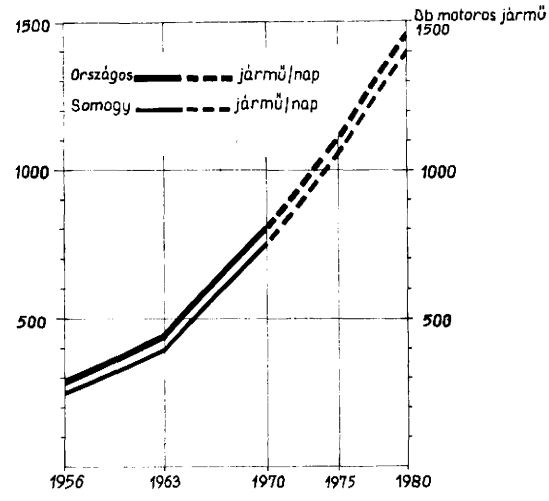

*A Somogy megyében nyilvántartott gépjárműállomány fejlődése 1963–1975. között.*




*A személygépkocsi-egységben kifejezett forgalom növekedése.*




*A fogatok darabszámának csökkenése a közúti forgalomban.*




*Az összes motorosforgalom fejlődése.*

# Útkorszerűsítések

Az igazgatóság és jogelődjei tevékenységének köszönhető elsősorban az a fejlődés, amely 30 év alatt az úthálózaton végbement.

Enélkül az állagvédelem nélkül nem lehetett volna az út- és hídkorszerűsítésekkel és beruházásokkal biztosítani az egyre rohamosan fejlődő közúti forgalom igényeit.

A forgalom növekedésében, a forgalomban résztvevő járműállomány emelkedésén túlmenően a nehéz forgalom tengelysúlyainak emelkedése az, ami az útburkolatokat döntően igénybe veszi. (Egy Ikarus autóbusz áthaladása a burkolat egy pontján akkora igénybevételt jelent, mint 5000 személygépkocsié.) A nehézforgalom tehát a burkolatvastagság növelését teszi szükségessé. A járművek számának emelkedése az egyes útszakaszok átbocsátóképességével szemben támaszt igényeket, lényegében a nagyobb burkolatszélesség, az emelkedő és ívviszonyok tekintetében. Döntő tényező ezeken kívül útjaink olyan kialakítása és felszereltsége, amely a forgalom minél nagyobb biztonságát szolgálja.

Az útkorszerűsítések alkalmából adódik mód az összes követelmény maximális kielégítésére, természetesen a mindenkor rendelkezésre adott hitelfedezet keretei között.

Az útkorszerűsítések nehéz feladatai közé tartozik az átkelési szakaszok városias kialakítása. Ekkor kiemelt szegélyes útprofil mellett korszerű csapadékcsatornázást, közvilágítást kell biztosítani. Egyidejűen kerül sor a szennyvíz-elvezetés és a vízvezeték-rendszer felújítására is. A közelmúlt években Kaposvár, Siófok, Barcs, Nagyatád és Marcali átkelési szakaszai épültek ki ilyen színvonalon.

Az átkelési szakaszok városias kialakítását természetesen a településen belüli közúti forgalom növekedése is megkívánja. A forgalom pedig a lakosság létszámától függően is fejlődik. Kaposvár lakossága 1960–1973 között 43 458-ról 66 200-ra nőtt meg. (Nagyrészben a szomszédos községek odacsatolása következtében.) Siófok, Nagyatád és Marcali összes lakossági száma ez idő alatt 48 százalékkal emelkedett. A megye népessége ebben az időszakban lényegében stagnált (366 500–360 800), az előbbi emelkedések a megyén belüli lakóhely-változtatások folytán álltak elő, elsősorban a községekből beköltözöttek számával.

Az útkorszerűsítések ütemezése országos keretek között volt és van megadva. Elsősorban az egyszámjegyű főközlekedési utakra, amelyeken az országos forgalom jelentős része bonyolódik le, kellett gondot fordítani. (7. sz. főút Balatonszemes és bélatelepi korrekciója 1958–1960.) Következő lépésben a megyeszékhelyek bekötése következett az országos hálózatba. (67. sz. kaposvár–balatonlellei főút 1958–59.) Ezt a megyeszékhelyeket és a járási székhelyeket, valamint a szomszédos megyeszékhelyekkel összekötő útvonalak követték. (Nagyatád–csurgói, kapolypuszta–daránypusztai, iharosberény–gyékényesi, 659. sz. balatonkeresztúr–böhönyei, a 65. sz. dombóvár–nagykanizsai, a 66. sz. kaposvár–szántódi, a 68. sz. szekszárd–siófoki és a 7. sz. főút különböző hosszúságú szakaszai a II. ötéves tervidőszakban.)

A III. ötéves tervidőszakban ez a tevékenység folytatódott, most már az idegenforgalmi szempontokat is figyelembe véve. (A 7. és 68. számú főutak.)

A korszerűsítési tevékenységre jellemző néhány adat Somogy megyében:

| | Korszerűsített hossz km | Költség M/Ft |
|---|---|---|
| I. ötéves tervidőszak | 23,2 | 53,4 |
| II. ötéves tervidőszak | 202,3 | 354,3 |
| III. ötéves tervidőszak | 101,5 | 209,7 |
| IV. ötéves tervidőszak | 28,9 | 150,5 |
| Összesen: | 355,9 | 767,9 |

Az útkorszerűsítések ütemét részben a megindult autópálya építések hiteligényei, másrészt a főhálózat minél gyorsabb kapacitás növelését eredményező aszfaltszőnyeg-program beindítása lassította le.

# Bekötő utak

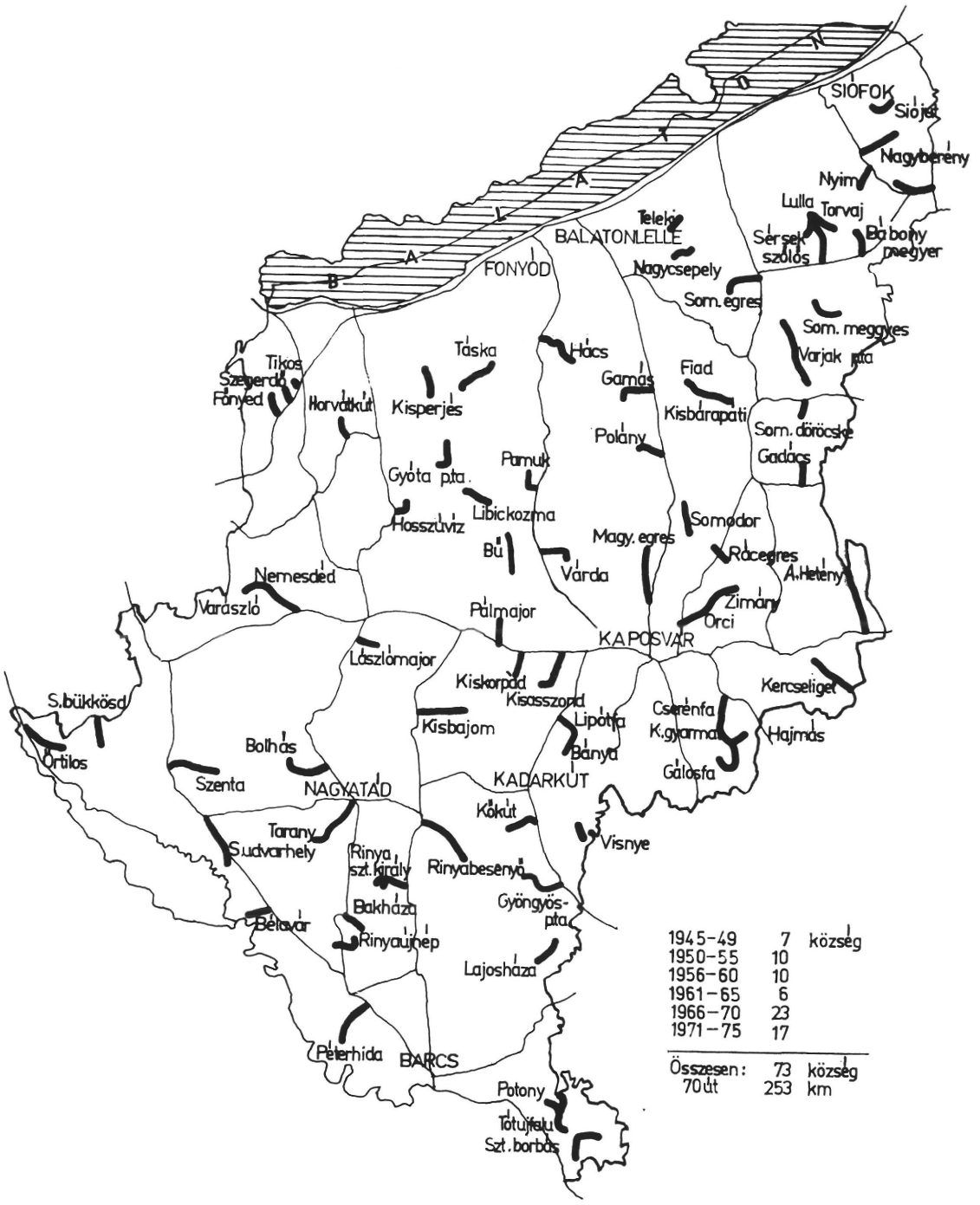
Az országos úthálózat fejlesztésének a főhálózat kiépítésén túlmenően, Somogyban ki kellett terjednie a bekötő út építési tevékenységre is, hiszen 1950-ben még 54 községben, mintegy 50 000 ember élt elvágva a legelemibb kulturális, egészségügyi és kommunális szolgáltatásoktól. Érezve ennek az ezeréves adósságnak a súlyát, a bekötő út építési tevékenység már 1946–50 között megkezdődött. Meg kell jegyezni, hogy a bekötő út építési tevékenység Somogyban egyes tervidőszakokban, az országosan erre a célra fordított hitelek 25 százalékát tette ki.

A negyedik ötéves tervben a bekötő utak építése lényegében befejeződik. A még jelentkező igények a most már nagyobb, megmaradó települések bekötését fogják szolgálni.

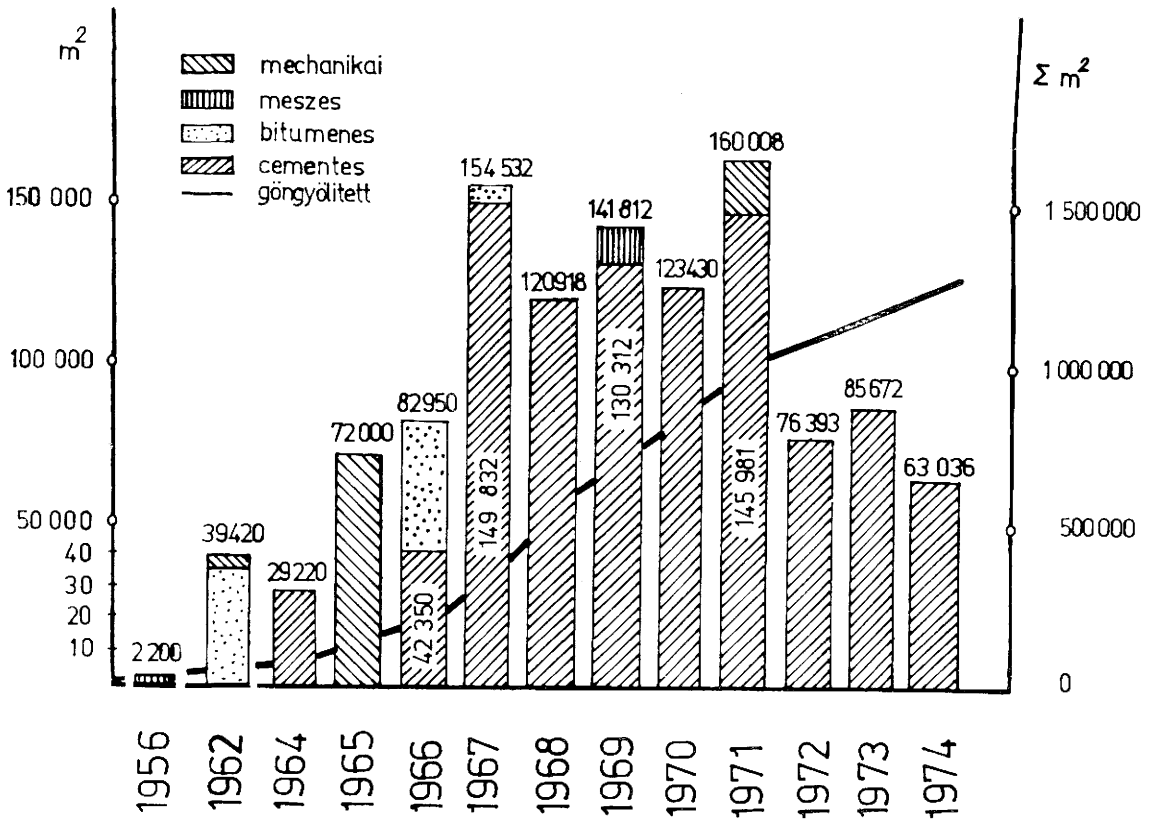
A bekötő út építések befolyásolják a bekötött községek népességének alakulását. Kimutathatóan csökken az elnéptelenedés üteme. 18 bekötő úttal ellátott község esetében a csökkenés 1960 és 1970 között 22 %-ot tett ki, míg 1970–1975 között ez az érték már csak 10 %. Az így vizsgált községeken belül megfigyelt hat község esetében a csökkenés 18 %-ról 5 %-ra változott meg. A csökkenésnek természetesen egyéb – gazdasági, mezőgazdasági, természeti – okai is vannak, mégis elsősorban a bekötő út kedvező hatásának köszönhetők az ilyen községekben látható csinos, új lakóházak.

Somogyban élenjáró módon került bevezetésre a talajstabilizáció mind a bekötő utak építésénél, mind az útkorszerűsítési munkák alkalmából. A stabilizáció során az építéshelyeken található talaj megszilárdítását végzik el cementtel, mésszel vagy bitumennel. Ezzel igen nagy mennyiségű, egyébként útalapnak felhasznált kőanyag kibányászását, valamint vasúti és közúti szállítását lehet megtakarítani. A Kaposvári Közúti Építő Vállalat erre a célra kifejlesztett géplánca a hatvanas évek második felében már a nemzetközi színvonalat is elérte. A Közúti Igazgatóság a maga részéről ennek kifejlesztését a megrendeléseivel elősegítette. A talajstabilizációt, elsősorban a bitumenes talajstabilizációt, a fenntartási munkák során az igazgatóság is számos esetben alkalmazta az útpadkák megerősítésére és burkolatalapok kiszélesítésére.

A Somogy megyei talajviszonyok a megye területén mindenhol alkalmasak talajstabilizációra, részben ez a körülmény, másrészt az, hogy Somogy dunántúli viszonylatban aránylag távol esik a kőbányáktól, teszik gazdaságossá az útalapok stabilizációs megépítését.




*Az 1945–1975. években megépített bekötő utak.*




*A Somogy megyében végzett útalap stabilizálások fejlődése.*

# Hídépítések

A hidak egy részének újjáépítését a vandál háborús pusztítás tette szükségessé. A megmaradt hidak korszerűsítése is szükségessé vált ott, ahol a teherbírás vagy a pályaszélesség nem felelt meg az előírásoknak. Sor került ezen kívül a fahidak teljes felszámolására is. 1948–50 között már 41 új vasbeton híd épült a megyében. A második és harmadik ötéves terv során összesen 83 hídépítés és korszerűsítés történt meg. Ezek közül a jelentékenyebb, 20 m-nél nagyobb nyílású hidak a főhálózaton, 6 híd 392 fm hosszban, az alsóbbrendű utakon 4 híd 130 fm hosszban.

Ki kell emelni a barcsi Dráva határhíd építését, ami a nemzetközi tranzit- és idegenforgalom szempontjából jelentős. A híd megépítését nemzetközi szerződés alapján a két szomszéd ország közösen bonyolította le. A terveket az UVATERV készítette, az acélszerkezetet a Ganz-MÁVAG üzeme szállította, az alépítményi és felszerkezeti munkákat a Mostogradnaja jugoszláv vállalat vitelezte ki. A híd össznyílása 265,38 m.

A siófoki Sió híd kiszélesítése ugyancsak elsősorban az idegenforgalom szempontjait szolgálta.

# Autópálya

Az úthálózaton lebonyolódó, igen nagy ütemben fejlődő forgalom a főváros felől a Balatonhoz irányuló viszonylatban tette szükségessé az M 7. autópálya kiépítését.

Ennek Budapest és Balatonaliga közötti szakaszán a négynyomú pálya kiépítése 1975 nyarán fejeződött be.

A megye területén Balatonaliga és Zamárdi között jelenleg még kétnyomú autóút szolgálja a forgalmat a Siófokon átvezető 70. számú főúttal együtt.

Az M 7. autópálya további kiépítése Balatonkeresztúrig 1985. évre várható.

A Balaton partjával, illetve a MÁV fővonallal nagyjából párhuzamosan vezető autópálya tervei, bejárási tervszintjén már jórészt rendelkezésre állnak. A 7., a 70., a 65. és a 68. számú főutak csatlakozásai Siófokon, Szántódon, Lellén, Bogláron, Fonyódon, Fenyvesen és Balatonkeresztúron tervezett csomópontokban vannak biztosítva. Az M 7-es autópálya somogyi szakaszának építtetői feladatait és kiépítés utáni üzemelését a KPM Autópálya Főmérnökség látja el.

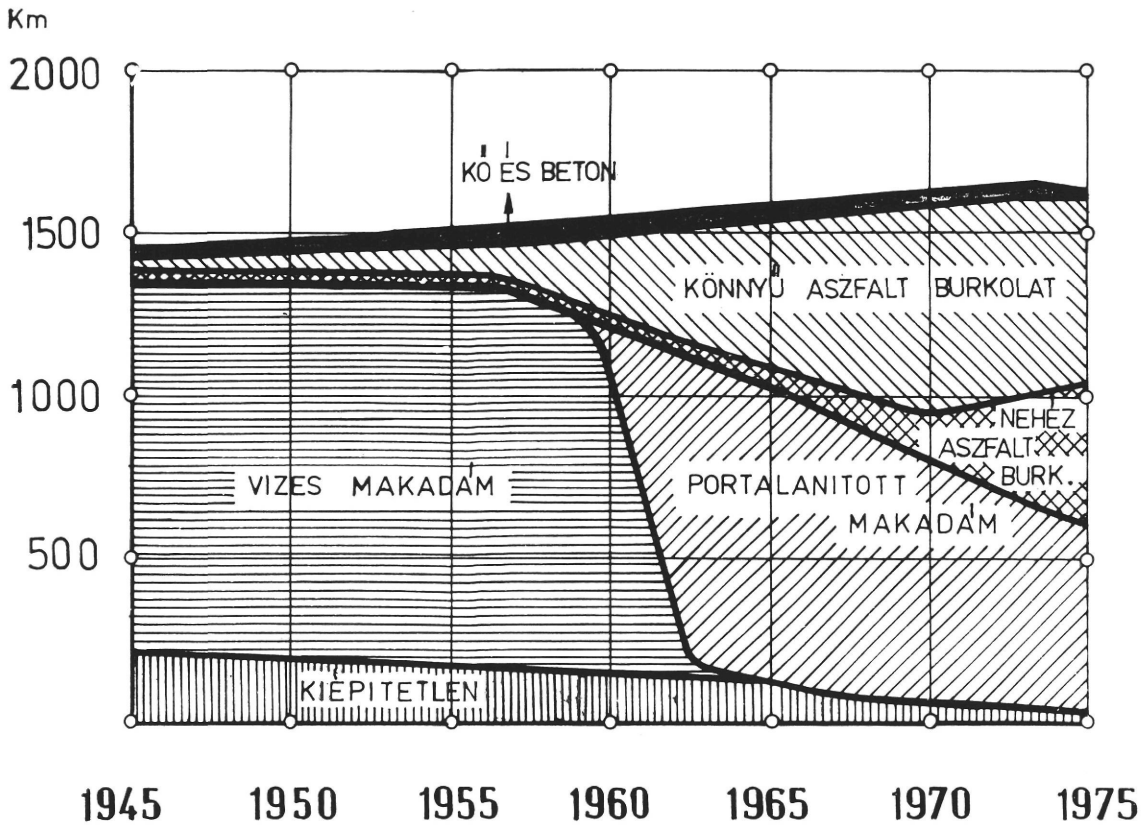
# Aszfaltbeton-program

A főhálózat közeljövőben korszerűsítésre nem kerülő szakaszain, a már folyamatban levő aszfaltbeton-program biztosítja a növekvő forgalom igényeit. Ezek az igények a közúti közlekedés gazdaságosságára, gyorsaságára és biztonságára vonatkoznak.

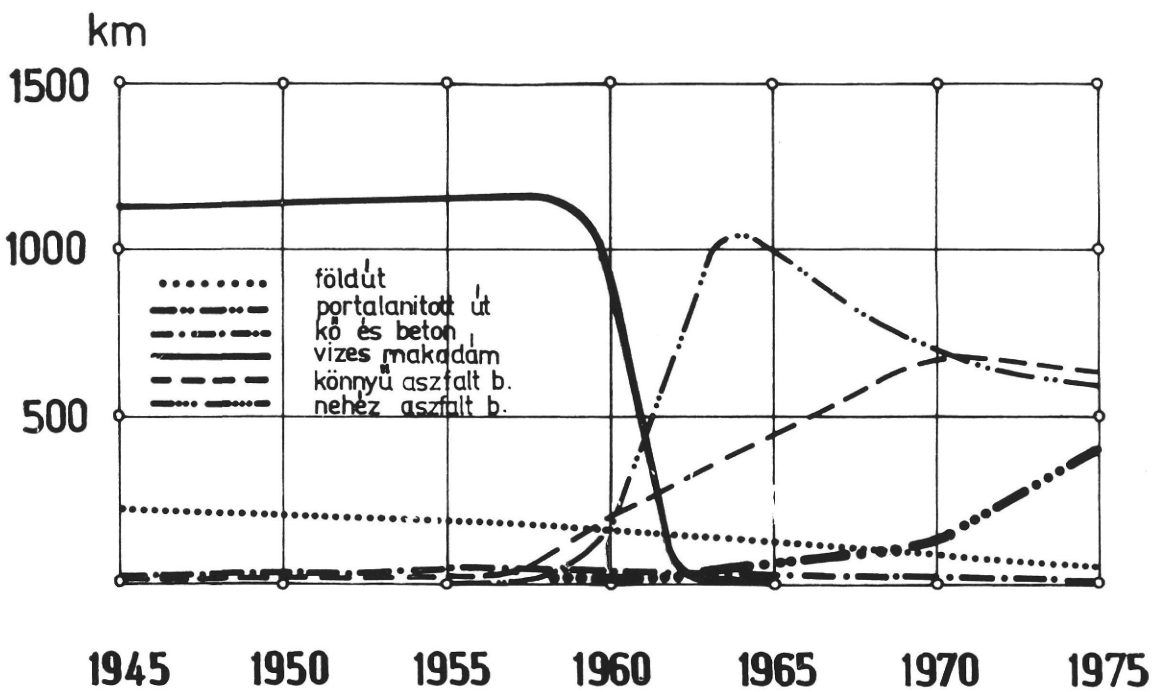
Az útburkolatok fenntartása, a kátyúmentesség biztosítása a megyében jelenleg adott forgalmi terhelés mellett, legalább 6–8 cm vastagságú aszfaltbeton burkolatréteggel oldható meg. Ennek a költséges burkolatnak a kiépítését az igazgatóság tervei alapján a közúti építő vállalatok végzik. A Kaposvári Közúti Építő Vállalat Kaposváron, Darányipusztán és Nagyatádon tart üzemben erre a célra asztfalkeverő tetepeket. Az aszfaltszőnyeg-program végrehajtásában részt vesz a Zalaegerszegi Közúti Építő Vállalat is az uzsabányai keverőtelepéről származó anyaggal.

| | 1945 | | 1957 | | 1961 | | 1963 | | 1970 | | 1974 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | km | % | km | % | km | % | km | % | km | % | km | % |
| Kő és beton burkolatok | 9 | 0,6 | 32 | 2,1 | 32 | 2,0 | 31 | 1,9 | 29 | 1,8 | 14 | 0,9 |
| Nehéz aszfalt burkolatok | 24 | 1,6 | 24 | 1,6 | 24 | 1,6 | 32 | 2,1 | 118 | 7,4 | 352 | 22,0 |
| Könnyű aszfalt burkolatok | — | — | 27 | 1,8 | 200 | 13,3 | 277 | 17,1 | 622 | 39,3 | 586 | 35,8 |
| Felületi bevonások | 73 | 5,0 | 93 | 6,2 | 100 | 6,5 | 90 | 5,5 | 56 | 3,5 | 17 | 1,1 |
| Portalanított makadám | — | — | — | — | — | — | 986 | 63,7 | 709 | 43,6 | 607 | 37,5 |
| Vizes makadám | 1137 | 78,2 | 1150 | 76,6 | 1035 | 66,6 | 5 | 0,3 | — | | — | |
| Földutak | 213 | 14,6 | 177 | 11,7 | 153 | 10,0 | 145 | 9,4 | 70 | 4,4 | 45 | 2,7 |
| Összesen km | 1456 | | 1503 | | 1544 | | 1566 | | 1604 | | 1621 | |
| Összesen 1000 $m^2$ | 3977 | | 4373 | | 5645 | | 5970 | | 7367 | | 7951 | |

*Az úthálózat hosszának és burkolattajtánkénti megoszlásának fejlődése.*




*Az úthálózat fejlődése burkolatfajtánként 1945–1975 között.*




*A burkolatnemek változása.*

Az igazgatóság tervezése a programba vett útszakasz részletes felvételével veszi kezdetét, majd a tényleges teherbírást reprezentáló burkolatelhajlási adatok alapján, gondos mérlegeléssel állapítják meg az egyes keresztmetszeteken alkalmazandó, leggazdaságosabb aszfaltréteg-vastagságot. Ennek ismeretében készül el az új burkolat hossz-szelvénye, az esetenként szükséges korrekciók terve, a gépjárműmozgás dinamikájának megfelelő átmeneti ívek és körívek, a pályaszélesítések megtervezése.

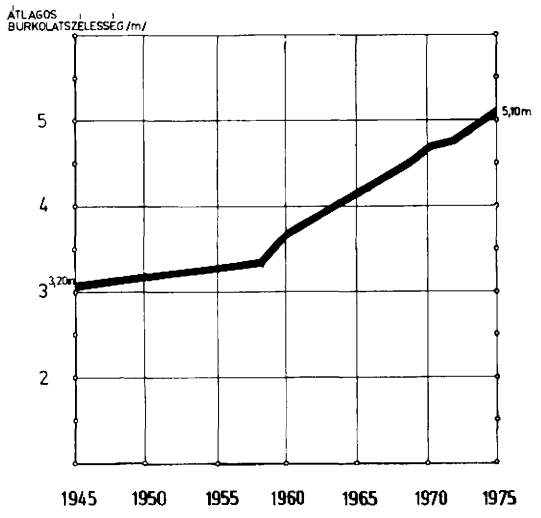
Ezért különös gondossággal készülnek az aszfaltszőnyeg-program során érintett csomópontok tervei. Az utak forgalomátbocsátó képességét és a forgalom biztonságosságát elsősorban a csomópontok teljes, nagyvonalú kialakításával lehet biztosítani.

A külső szakaszokon megkívánt és kialakított legkisebb burkolatszélesség 6 m. Ezen kívül legalább 50–50 cm padkaburkolás is készül a forgalombiztonság érdekében. Az így kialakított tervek szabatos kivitelezését a kivitelező vállalat saját ellenőrzése és az igazgatóság műszaki ellenőrzése biztosítja. A gondos tervezés nemcsak a műszaki színvonalat szolgálja, hanem a program kivitelezésének gazdaságosságát is. Fejlett módon történik meg az aszfaltkeverék jó minőségének ellenőrzése, még a keverőtelepen.

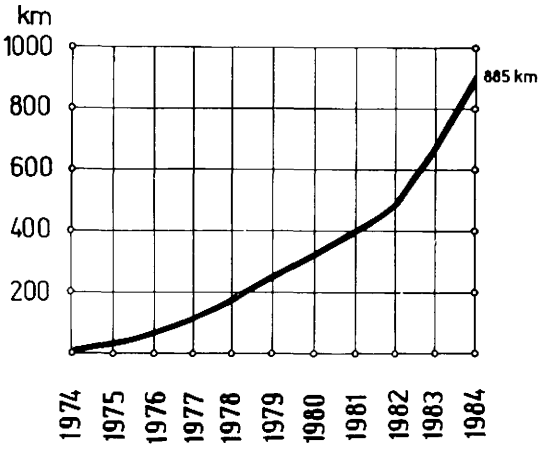
# Burkolatszélesítés

Azokon az alsóbbrendű utakon, melyek az aszfaltszőnyeg-program későbbi éveiben kerülhetnek csak sorra, burkolatszélesítési tevékenységgel lehet a jobb forgalmi feltételeket elérni. Ezeket a munkákat az igazgatóság fenntartási szervezete végzi. A szélesítési program során is a 6 méteres burkolatszélesség kialakítása a cél. A szélesített sávok alaprétegére bitumenes keverék kerül behengerelve. Az így kialakult felület alkalmas a forgalom számára addig, amíg az aszfaltbeton-réteg későbbi ráépítésére sor kerülhet.

Ezeket a szélesítési munkákat is az 1972-ben szervezett, gyorsan mozgó 16 útőri brigád végzi, az útfenntartás sok más feladata mellett.



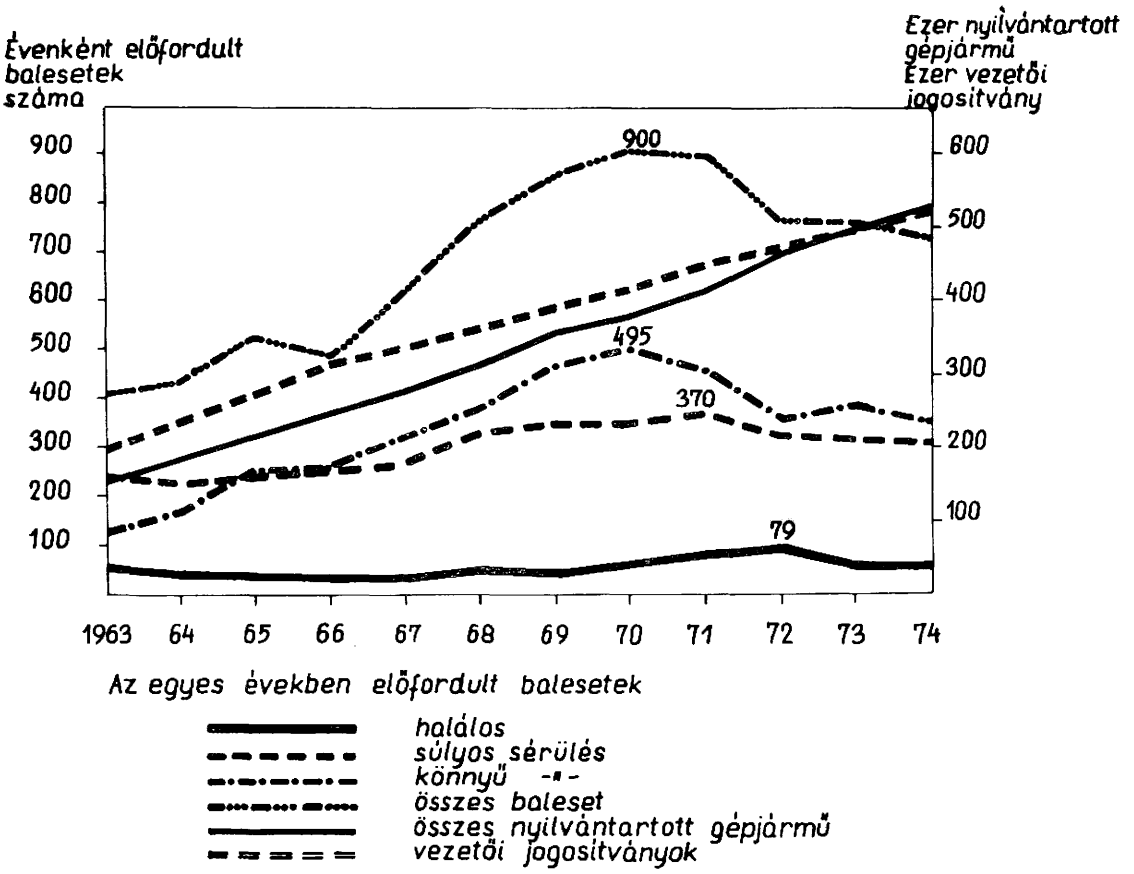

*Az útburkolatok átlagos szélességének fejlődése 1945–1975 időszakban.*




*Burkolatszélesítési program az 1975–1983. évekre.*

# Közúti balesetek

Az útkorszerűsítések az utak forgalomátbocsátó képességének növelésén túlmenően, a közúti közlekedés biztonságát is szolgálják. A közutakon előforduló balesetek rendszeres vizsgálata és nyilvántartása 1963 óta folyik. E megfigyelések adatai módot adnak arra, hogy az útviszonyok és a baleset-előfordulások közötti esetleges összefüggések felismerhetők legyenek. Az előfordult közúti balesetek helyeit az úgynevezett ponttérképeken tüntetik fel. A térképen azonos helyen jelentkező több pont figyelmeztet arra, hogy akár kiépítéssel, akár hatásosabb jelzésekkel közbe kell lépni.




*A közúti balesetek alakulása Somogy megyében.*

# Gépjárműállomány fejlődése

Közvetlen összefüggés ismerhető fel a közlekedésben részt vevő gépjárművek egyre növekvő száma és a bekövetkezett balesetek száma között. Somogyban ezt az összefüggést befolyásolja a balatoni idényben a megye úthálózatán átvonuló gépkocsitömeg.

Így, a sajnálatosan előforduló balesetek száma nemcsak a Somogyban nyilvántartott gépkocsik számával arányban nő, ez elsősorban a balatoni hétvégi forgalomban tapasztalható.

Jellemző, hogy egy-egy jó minőségű, széles, új burkolattal ellátott útszakaszon átmenetileg

növekszik a balesetek száma, mert a jó burkolat a felelőtlen vezetőket indokolatlan sebességre ösztönzi. Ezért szükséges az aszfaltszőnyeg-program során az összes jellemzőket úgy kialakítani, hogy azok egyben a forgalombiztonságot is növeljék.

A biztonságot szolgálják a közúti jelzések. Ezek közül csupán a felező és záróvonalak felfestése a balesetek számának 10 %-os csökkenését eredményezte, az így kiállított burkolatú útszakaszokon. A nagy számú adatok arról győzhetnek meg, hogy a korszerűsítések és a kellő gondossággal megtervezett aszfaltszőnyeg építések során előálló jobb útviszonyok eredményesen szolgálják a forgalombiztonság növekedését.

# Az útfenntartás személyi állománya

Ez, a felszabadulás óta állandóan fejlődésben levő szervezet mindig gyorsan tudott alkalmazkodni az állandóan változó, fokozódó igényű feladatokhoz. Az útburkolatok, döntően a makadámpályák járhatóvá tétele volt az első időszakban jelentkező feladattömeg. Ez csak az úgynevezett vizes kátyúzással volt végezhető más anyag és felszerelés hiányában. A megindult gépkocsiforgalom a gumiabroncsok szívóhatása miatt, hatványozottan rongálta a makadámpályákat, majd „bordásodás" jelenségét idézték elő a közlekedő autóbuszok. Kézi kátyúzással, a pályák szélére lesodródott por visszaterítésével és a bordák kézi lekefélésével kellett tűrhetővé tenni a burkolatfelületeket a forgalom számára.

A primitív fenntartás szintjéről gyors ütemben hozott fejlődést a folyékony és hígított bitumenek megjelenése. Kialakult az ehhez szükséges melegítő és szárító technológia, valamint a szükséges gépesítés. Most már nagy felületeket lehetett ellátni záróréteggel, ami ugrásszerűen javította az útfelületek járhatóságát, kályúmentességét.

További fejlődést a könnyen mozgatható aszfaltkeverő gépek hoztak, amelyekkel már melegen kevert aszfalt és bitumennel bevont, impregnált zúzalék volt előállítható a fenntartás számára. Az útfenntartó apparátus minden tekintetben követni tudta a forgalomfejlődési, forgalomtechnikai követelményeket is. Gondoskodott a szükséges jelzőtáblák készítéséről, elhelyezéséről, kialakította az úgynevezett „zöld tábla"-rendszert, mindezt a legkorszerűbb fényvisszaverő változatokban. Berendezkedett a burkolatjelek gépi felfestésére, gépi úton történik az úttartozékok és a főútvonalak burkolatának tisztítása is. Mindezekhez a teljes személyi állomány állandó továbbképzése volt szükséges.

1974. év végén rendelkezésre álló gép- és gépjárműállomány az alábbi volt:

| | |
|---|---|
| Magánjáró földgyalu | 4 db |
| 6 to/óra teljesítményű aszfaltkeverő | 4 db |
| Mobil masztikátor | 4 db |
| Bitumenszóró | 1 db |
| Bitumenszállító gépkocsi | 1 db |
| Gumikerekes traktor | 8 db |
| Gumikerekes kotró | 1 db |
| Forgórakodó | 12 db |
| Kerti traktor | 5 db |
| Vibrohenger | 4 db |
| Statikus henger | 4 db |
| Seprő- és szórógép | 4 db |
| Célgép összesen: | 52 db |
| Személygépkocsi | 9 db |
| Szállító tehergépkocsi | 26 db |
| Munkagépként üzemelő tehergépkocsi | 26 db |
| Vontató | 11 db |
| Pótkocsi | 27 db |
| Motorkerékpár | 23 db |
| Mikrobusz | 4 db |
| Jármű összesen: | 152 db |

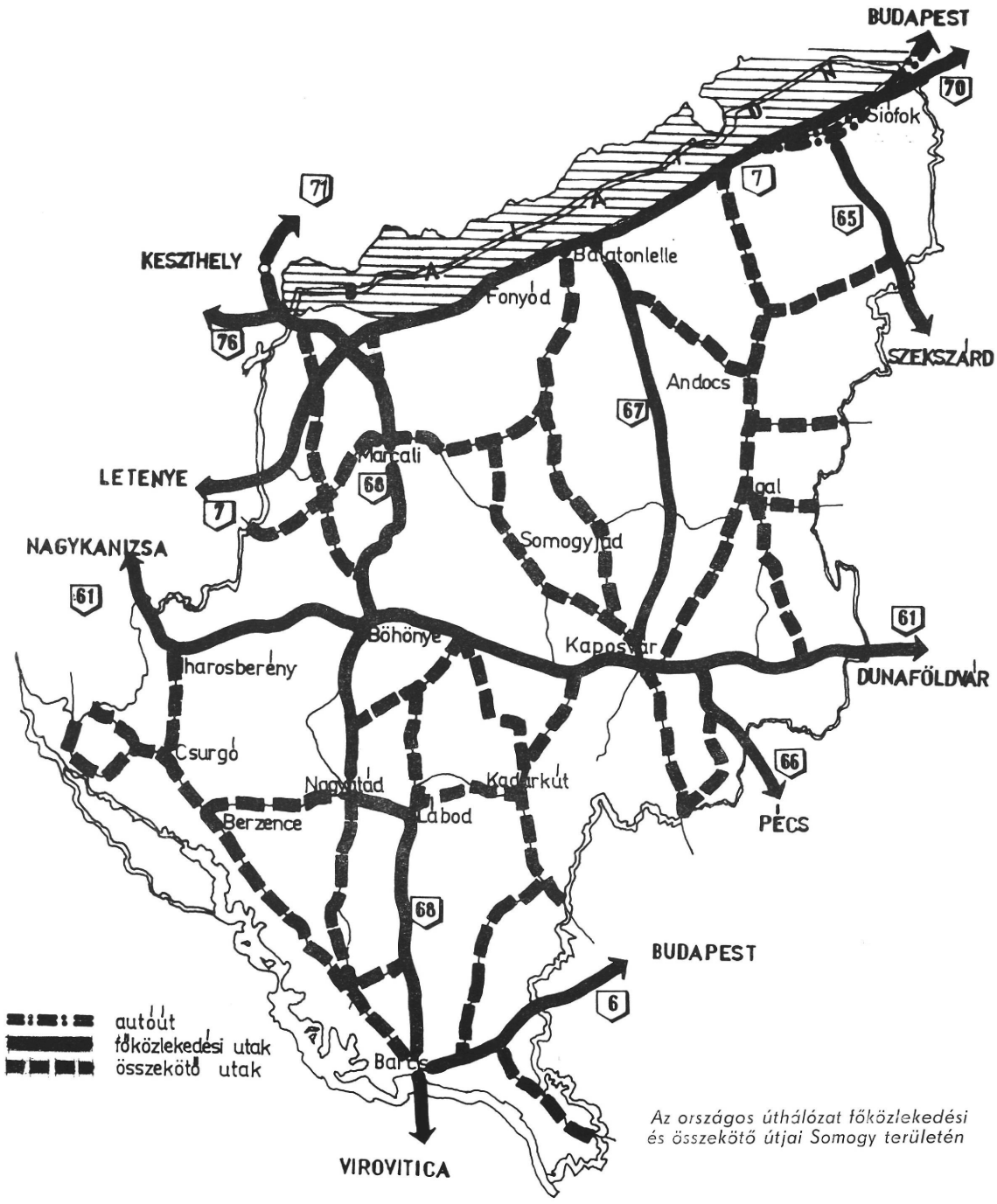
Így lettek a csak lapáttal és csákánnyal, kézzel dolgozó „útőrökből" elsőrendű, sokoldalú szakemberek, akik jórészt mindnyájan vezetnek gépkocsit, gépeket kezelnek, értenek az aszfalt- és betontechnológiához és ismerik a munkájukkal kapcsolatos KRESZ-követelményeket.

Jellemző erre a munkásállomány összetételének változása 1958 és 1972 között:

| Év: | Útőr: | Gépkezelő, tgk.-vezető: | Szakmunkás és egyéb munkás: |
|---|---|---|---|
| 1958 | 507 | 8 | 5 |
| 1962 | 389 | 24 | 161 |
| 1966 | 254 | 59 | 128 |
| 1970 | 194 | 63 | 130 |
| 1974 | 196 | 71 | 76 |

Az útőri brigádok egy része szakosításának megfelelő gépcsoportokkal dolgozik, felszereltségük szerint vannak tmk, útesztétikai és árokpadka-rendező csoportok. Mind a nyári, mind a téli útfenntartás irányítása URH telefonhálózaton át történik, részben gépkocsiba beépített mozgó készülékekkel.

A közúi igazgatóság fenntartási szervezete komplett útüzemmé fejlődött, biztosítja az utak forgalmát minden időjárási viszonyok között. Az igazgatóságnál ezt a munkakört üzemmérnökségek látják el. A feladatok közül a téli útfenntartás veszi leginkább igénybe az útfenntartó szervezetet. Erre a célra ma már 6 hómarógép, 54 nehéz- és 21 könnyűmotoros hóeke áll rendelkezésre. Az utak síkosság elleni védelme őrjáratos és rayonos gépkocsik rendszeres járataival történik, megvannak a szükséges só- és fagygátló folyadékok kiszórásának gépi eszközei. 1974-ben 780 tonna ipari só, 85 tonna magnesiumchlorid, 200 tonna salak és 900 tonna homok került kiszórásra.

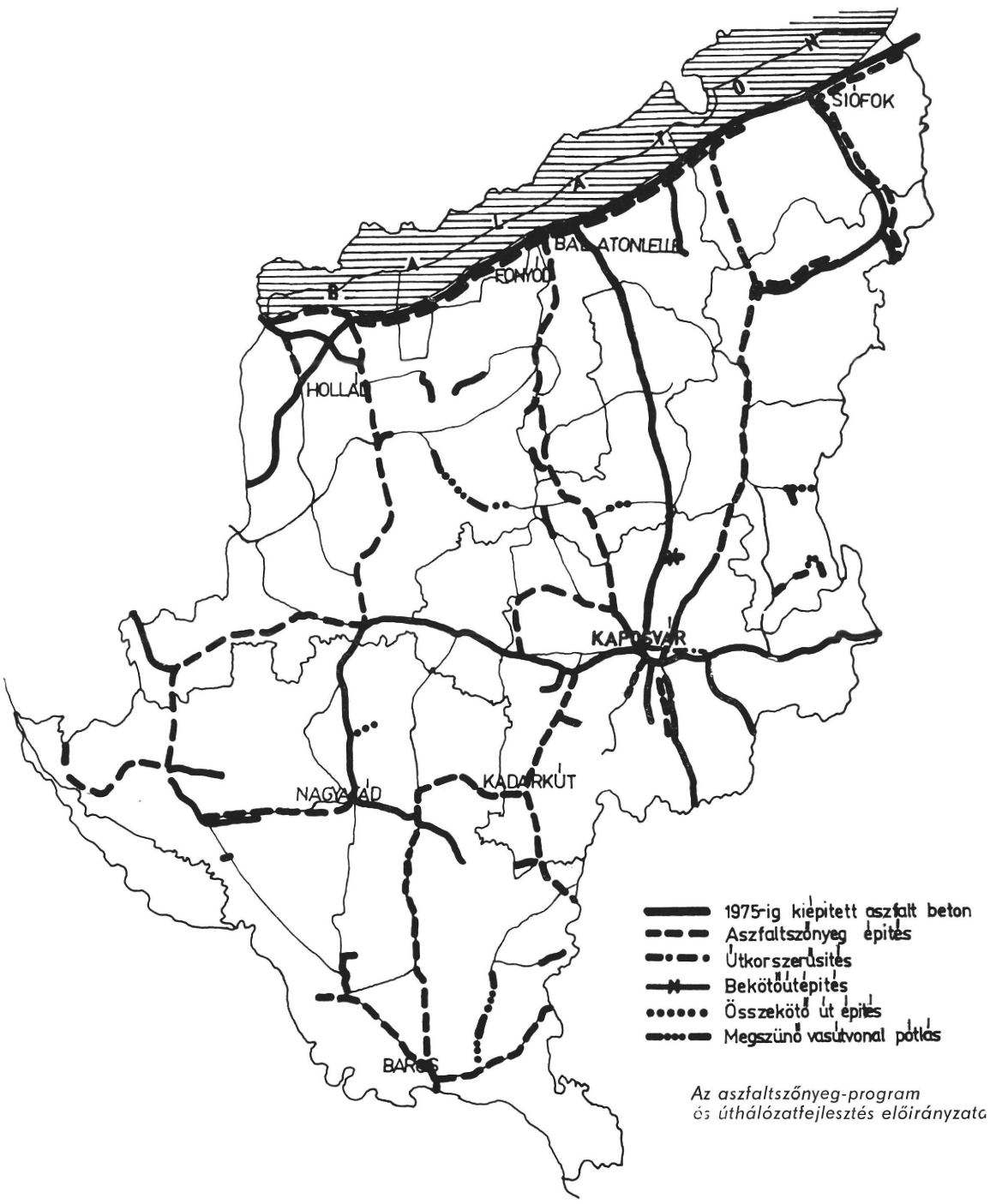



*Az országos úthálózat főközlekedési és összekötő útjai Somogy területén*

# Az úthálózat további fejlesztésének tervei

A következő ötéves tervekben végzendő hálózatfejlesztési munkák gerincét az aszfaltbeton-burkolat és szélesítési program képezi. Folytatódik a korszerűsítés is. Ennek keretében három közúti felüljáró építése fejeződik be, a 76. számú út felett Balatonszentgyörgynél, a 61. számú úton, Kaposváron a tüskevári csomópontnál és a 68. számú főút új nyomvonalú szakaszán, Ötvöskónyinál.

A távlati feladatok közé tartozik még a megszűnő vasútvonalakat pótló útszakaszok és néhány, az úthálózat jobb összeköttetéseit lét-




*Az aszfaltszőnyeg-program és úthálózatfejlesztés előirányzata*

rehozó út kiépítése. (Szulok–Középrigóc, Libickozma–Csömend, Kürtöspuszta–Somogyfajsz, Somogyszil–Várong stb.)

Az országos úthálózat gerincét képező építkezések közül a már említett M 7. autópálya folytatása fog döntő változást biztosítani a balatoni forgalomban Aliga és Balatonkeresztúr között.

Az előadottakban röviden bemutattuk Somogy úthálózatának történeti kialakulását, jelenlegi helyzetét és a közelebbi jövőben várható fejlődését. Nagyobb távlatban a nemzetközi tranzitforgalom fejlődése fogja várhatóan, döntően befolyásolni az országos úthálózat fejlesztését Somogy területén, mert az Adriai-tenger felől Csehszlovákia és Lengyelország felé és visszairányuló, valamint a Bécs–Belgrád közötti forgalom legkedvezőbb vonalvezetései Somogyon át vezetnek és itt kereszteződnek.

Ezek képezik egyébként a jelenleg még centrális országos úthálózatunk transzverzális továbbfejlesztésének szükséges irányait is.

Az úthálózat fejlődése világszerte elkésve követi az automobilizmus robbanásszerű fejlődését, ezért helyi viszonyok között is állandó, gondos, lelkiismeretes és a forgalom fejlődését rugalmasan követő útfenntartást kell a gazdaságos és biztonságos közlekedés szolgálatába állítani. Ennek kíván eleget tenni munkájával a Kaposvári Közúti Igazgatóság, amelyhez a forgalomban résztvevők részéről az építő- és fenntartási munkák egyes fázisában megértést és türelmet kér.

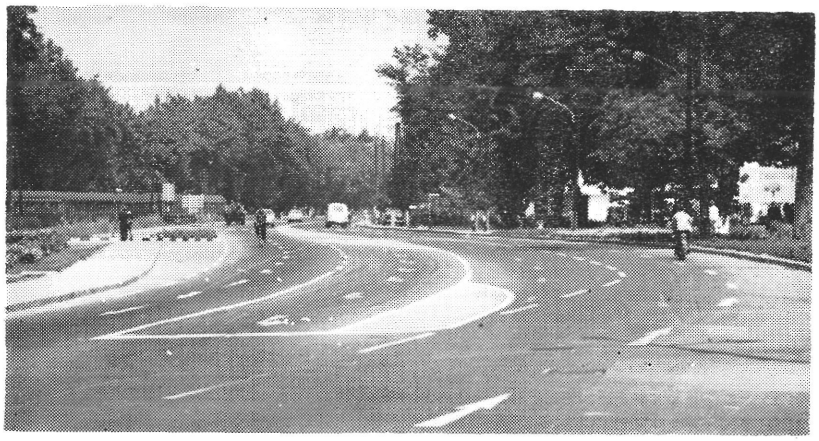
A közlekedés minden részvevőjének ezért a megértésért köszönetet mondva, kívánunk kellemes, jó utazást!

## AZ ÖSSZEÁLLÍTÁSNÁL FELHASZNÁLT IRODALOM

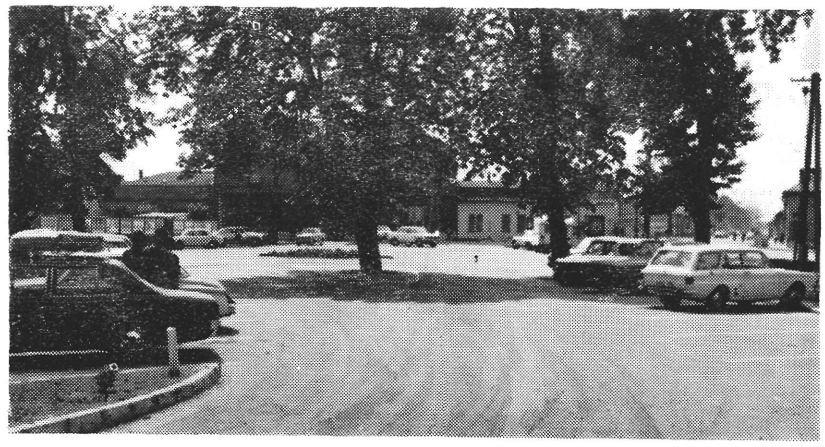

1. Az Útügyi Kutató Intézet 14. sz. kiadványa.
   *Hanzély János:* Magyarország közútjainak története. 1960. Budapest.
2. *Zádor Mihály:* Kaposvár.
3. *Bereczk Sándor:* Kaposvár 1425–1925.
4. *Csánki Dezső:* Magyarország vármegyéi és Városai; Somogy. Budapest, 1910
5. *Dr. Kogutowitz Károly:* Dunántúl és Kisalföld.
6. *Dr. Kanyar József:* Somogy megye Levéltára. Kaposvár, 1962.
7. *Csaba Csaba:* Erődített és várrá alakított kolostorok Dél-Dunántúl török kori végvárai rendszerében. Somogy megye múltjából. 1974.
8. *Bendefy László:* Vörös László emlékezete. Somogy megye múltjából. 1974.
9. *Szakály Ferenc:* Dél-Dunántúl külkereskedelmi útvonalai a XVI. század derekán.
10. *Erdősi Ferenc:* Adatok az egykori Dráva hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. Somogy megye múltjából. 1971.
11. *Horváth Árpád:* Utak, hidak. Budapest, 1970.
12. Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet 3. sz. kiadványa.
    *Szepesházy Ágoston:* Adatgyűjtemény az országos közúthálózat 25 éves fejlődéséről. (1945–1970.)
13. *Kovács Zoltán:* Somogy megye és községeinek népességi viszonyai a török uralom megszűnésétől az első népszámlálásig. (1690–1784/85.)
14. *Dr. Kanyar József:* Harminc nemzedék vallomása Somogyról. Kaposvár, 1967.

# KÉPES MELLÉKLETEK

*A balatonföldvári töltőállomás*

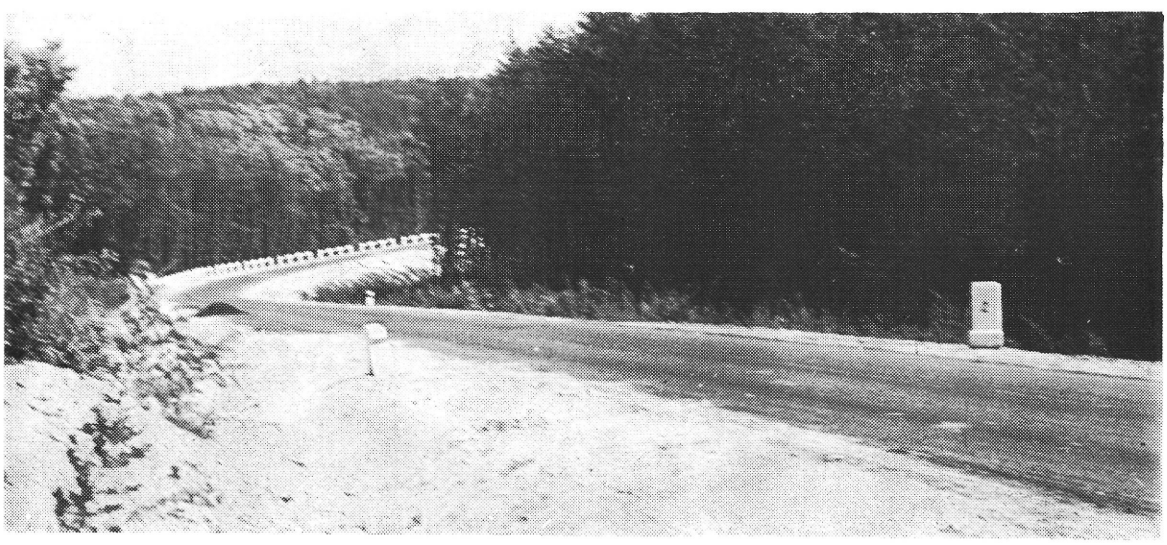


*A balatonboglári csomópont*



*Autóparkoló Balatonbogláron*

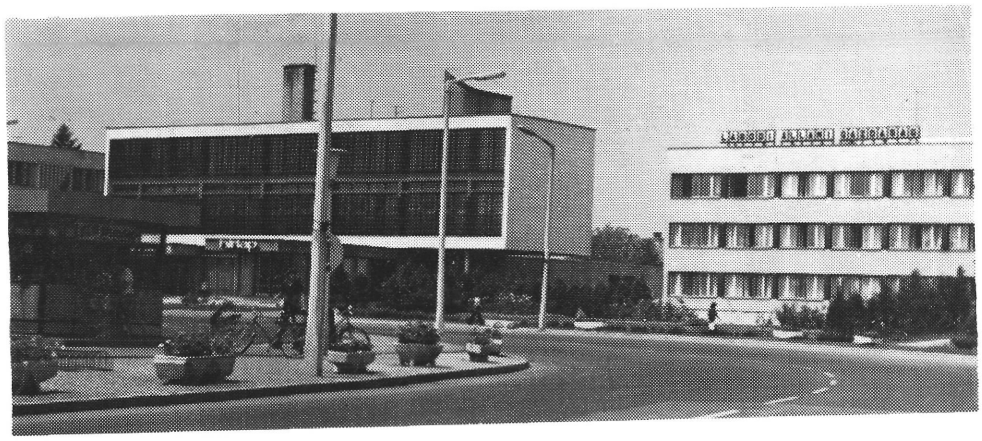
*A gadányi bekötőút (1968)*



*A polányi bekötőút (1962)*

## AZ ÁTKELÉSI SZAKASZOK KORSZERŰSÍTÉSE VÁROSIAS MEGJELENÉST EREDMÉNYEZ

*A 68. sz. főút korszerűsítése Marcaliban (1974)*

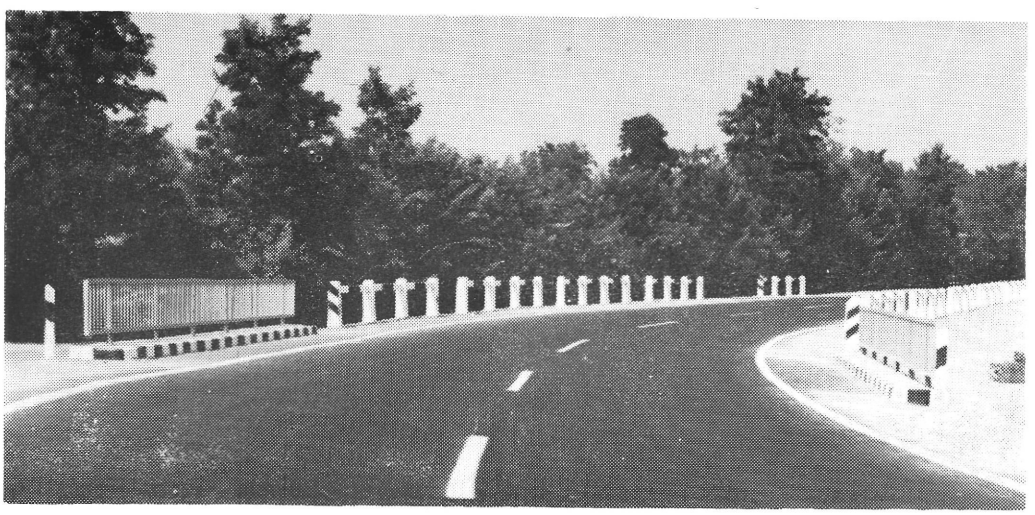


*A 68. sz. főút korszerűsítése*

*A 68. sz. főút korszerűsítése Nagyatádon (1974)*

*A kaposvár–balatonboglári út Lengyeltóti előtti szakasza (1970)*

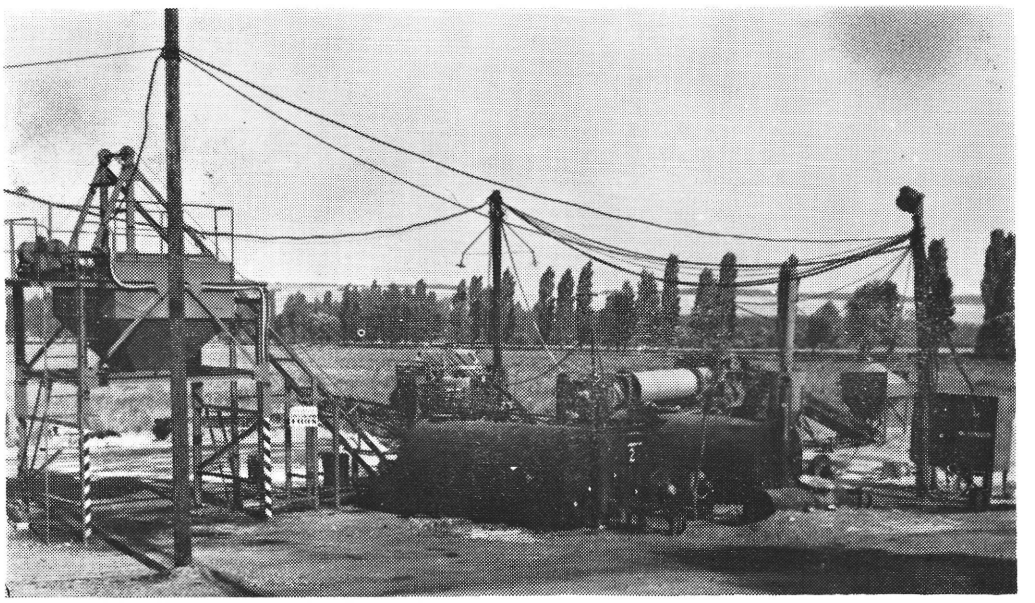
*A 68. sz. főút somogytarnócai szakasza (az útalap bitumenes stabilizációval épült. 1962)*



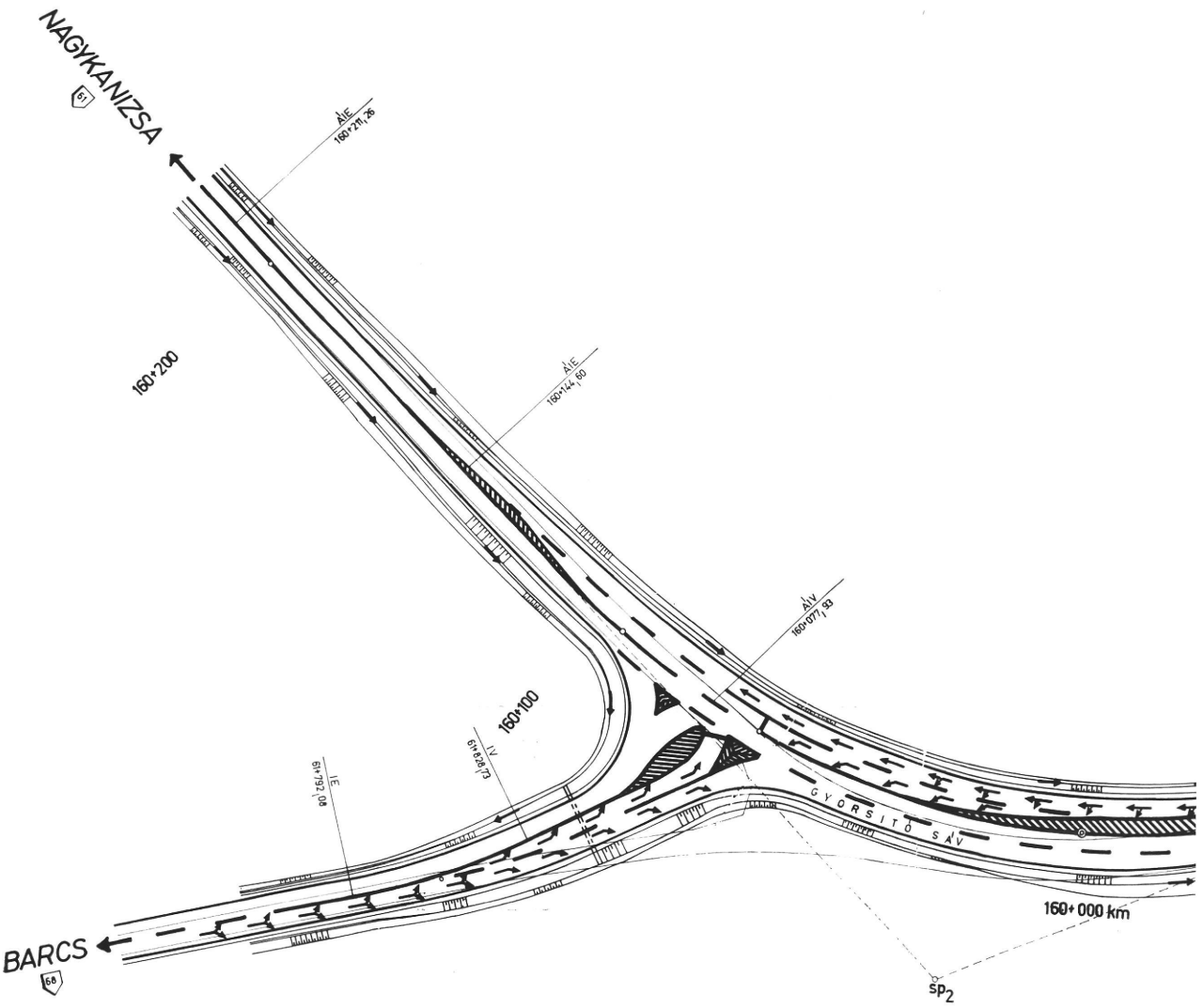
*Hídkorszerűsítéssel kapcsolatban épült útkorrekció (1970)*

*A barcsi határátkelőhely (1969)*

*Az M–7 autóút végpontja Zamárdinál (1970)*

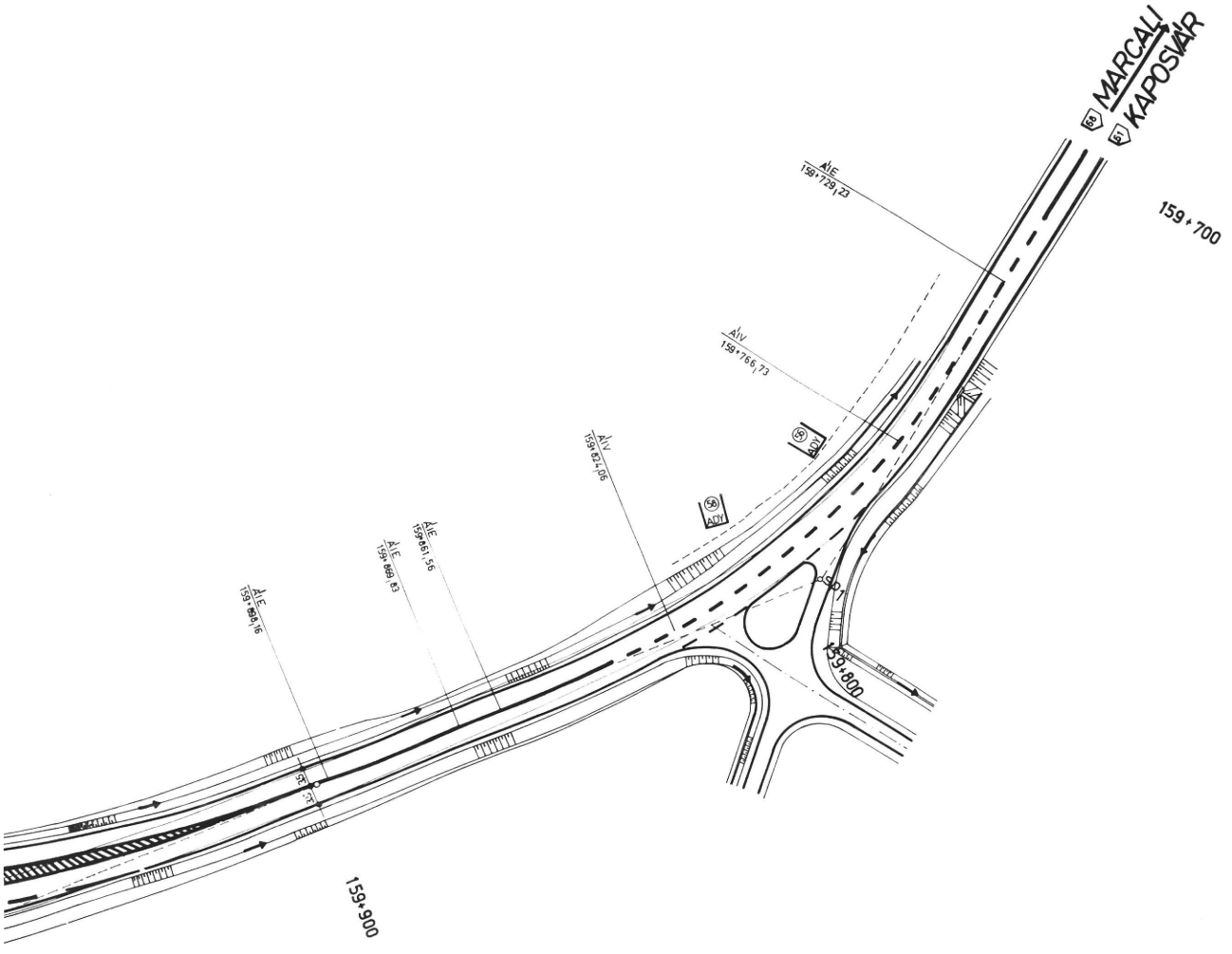


*Útfenntartási keverőtelep*



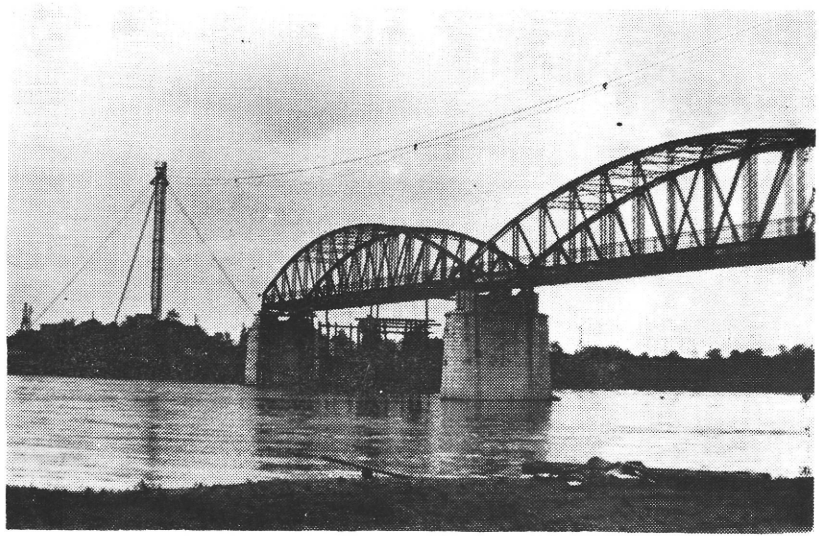

*A 61. és 68. sz. főközlekedés*

*(Az igazgatóság t*



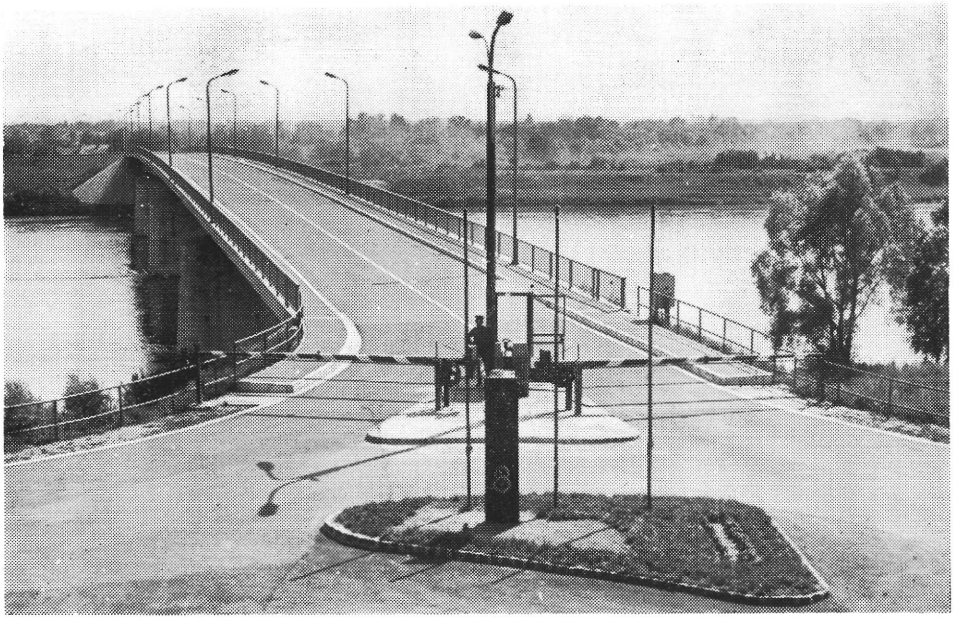

csomópontja Böhönye mellett.

csoportjának terve)



*A régi fel nem robbantott hídnyílások acélszerkezetének bontása (1967)*

*Az új acélszerkezet építése kábeldaruval (1968)*



*A kész híd képe a magyar vámépületből nézve*

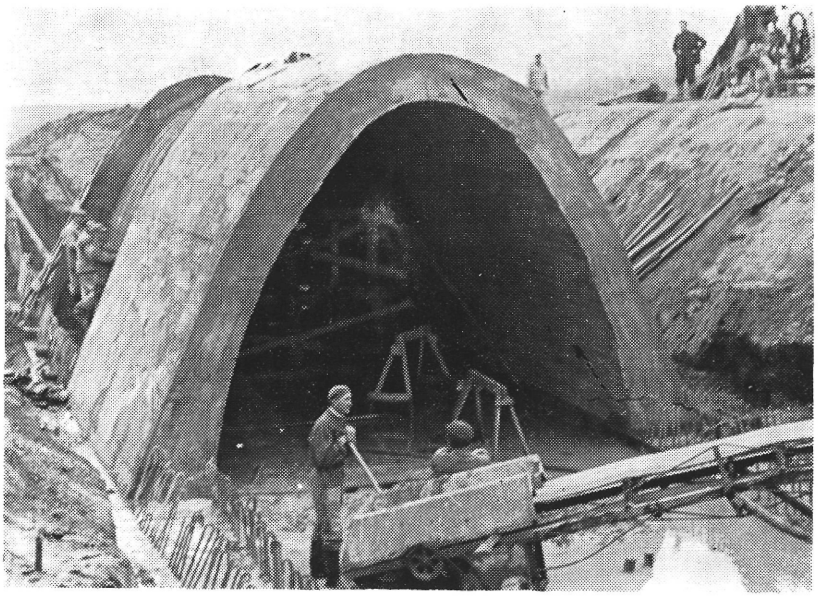
*A határhíd oldalnézete*

*Nehezen járható útszakasz (1963)*

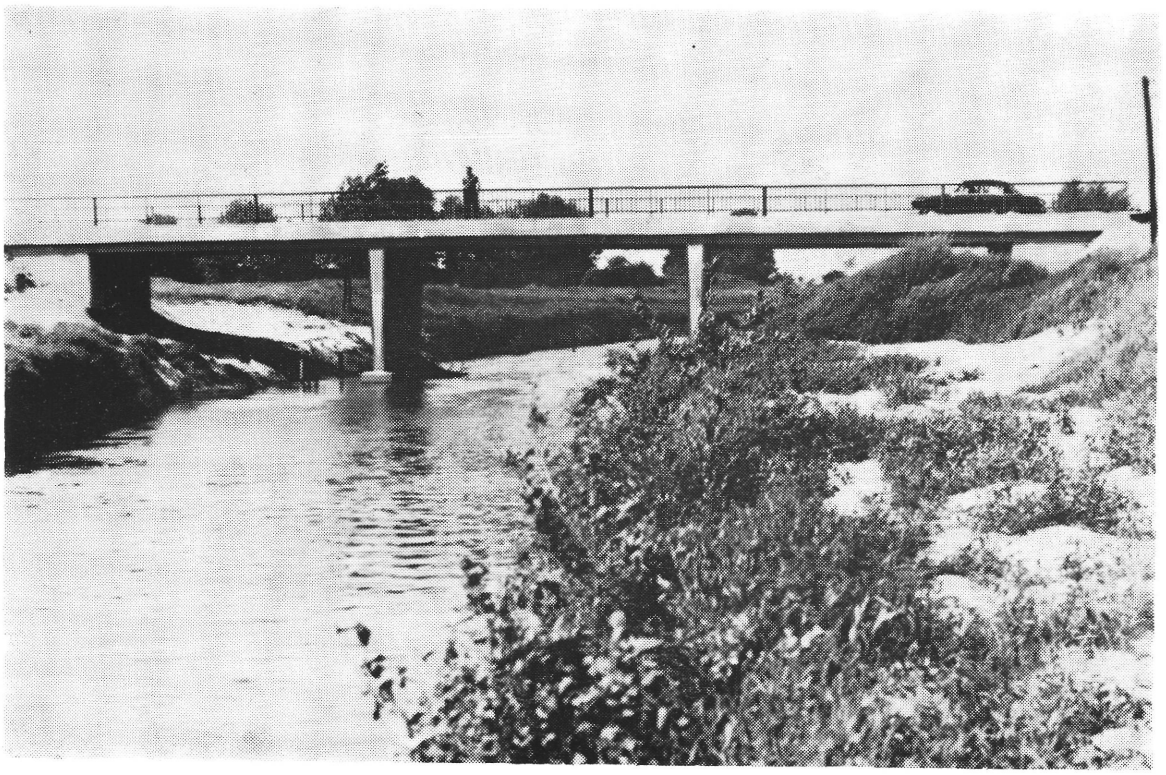
*Megnyitott hótorlasz Kaposfőnél (1963)*

*Apró Antal és Kossa István a 67. sz. főút megnyitó ünnepségén (1959)*

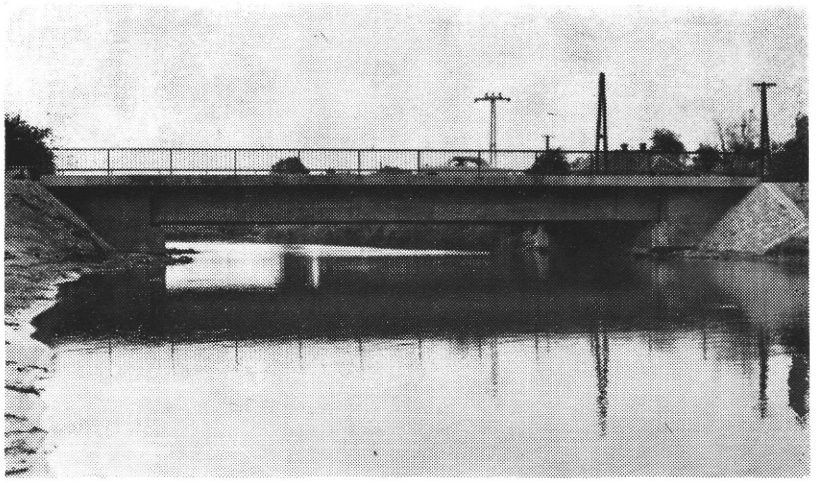
*Dr. Ábrahám Kálmán átvágja a szalagot a 68. sz. főút marcali átkelési szakaszának átadásán (1974)*



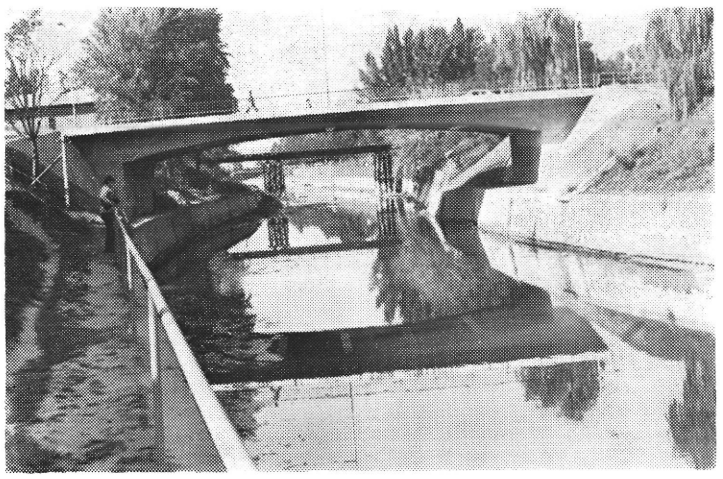
*Nagy nyílású áteresztő építése, a 61. sz. főút attala–csomai szakaszán (1968)*



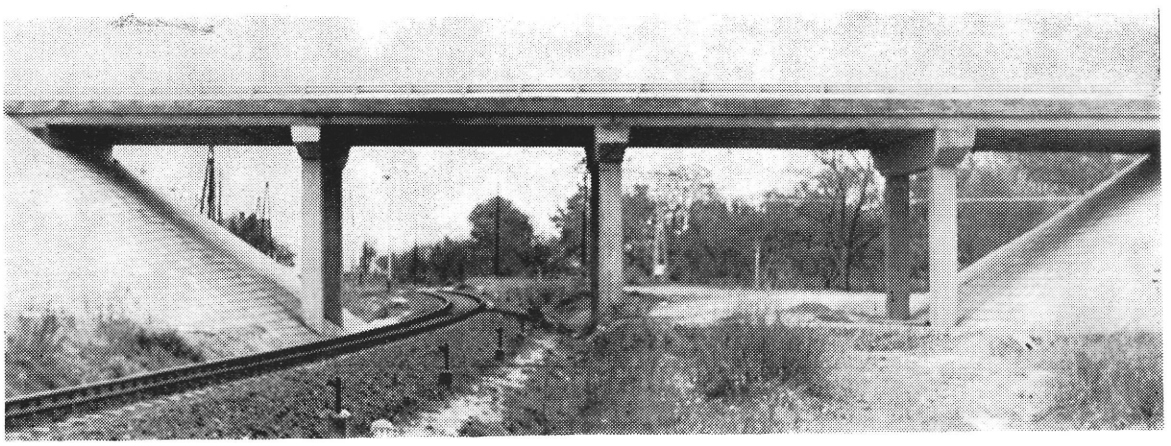
*A rinyaújnépi Rinya híd (1972)*



*A 7. sz. főúton levő balatonkeresztúri övcsatorna híd kiszélesítés után (1969)*



***A 7. sz. főút siófoki Sió hídja kiszélesítés után (1973)***



*Felüljáró a 68. sz. főúton Ötvöskónyiban (1975)*

*Felüljáró a 68. sz. főúton Ötvöskónyiban (1975)*

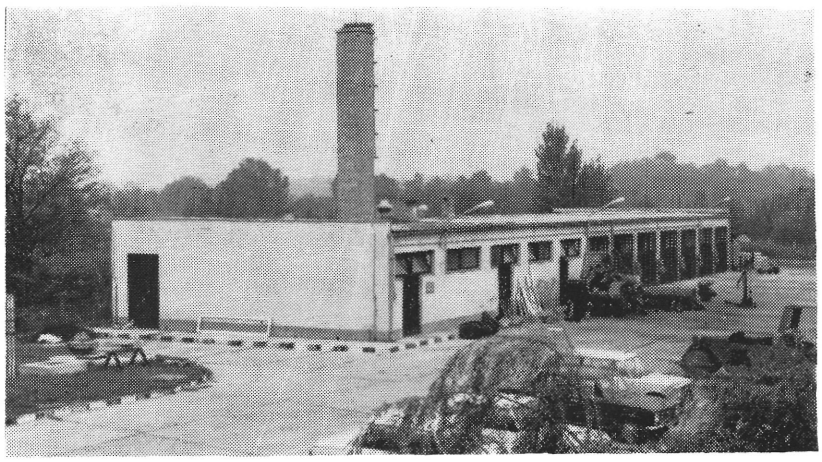
*22,6 m hosszú tartók beemelése a 76. sz. főúton a balatonszentgyörgyi felüljáró építésénél*

*Kaposvári üzemmérnökség és géptelep irodaháza és szociális létesítménye*

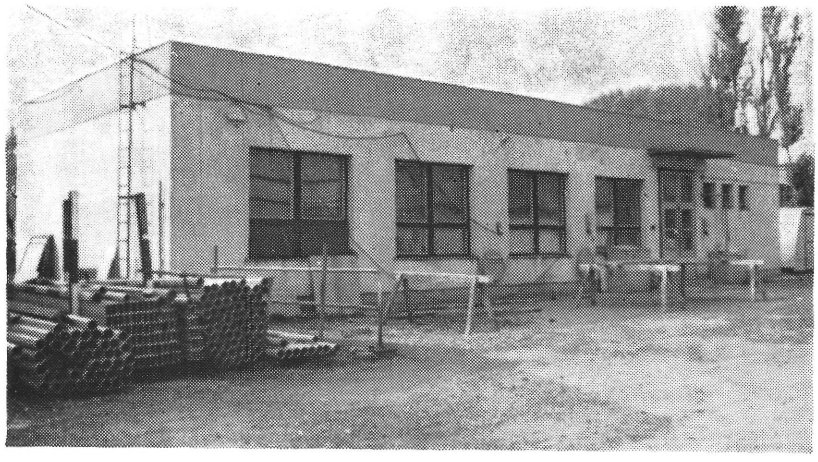
*Központi géptelep szerelőcsarnoka*

*Nagyatádi üzemmérnökség régi épülete*

*Nagyatádi üzemmérnökség új épülete és szociális létesítménye*



*Nagyatádi üzemmérnökség szerelőcsarnoka*



*Fonyódi üzemmérnökség festőműhelye*

*Fonyódi üzemmérnökség marcali telephelyének szociális létesítménye*

*Fonyódi üzemmérnökség marcali telephelyének régi épülete*

*Szántódi üzemmérnökség régi épülete*

*Szántódi üzemmérnökség új irodaháza és szociális létesítménye*