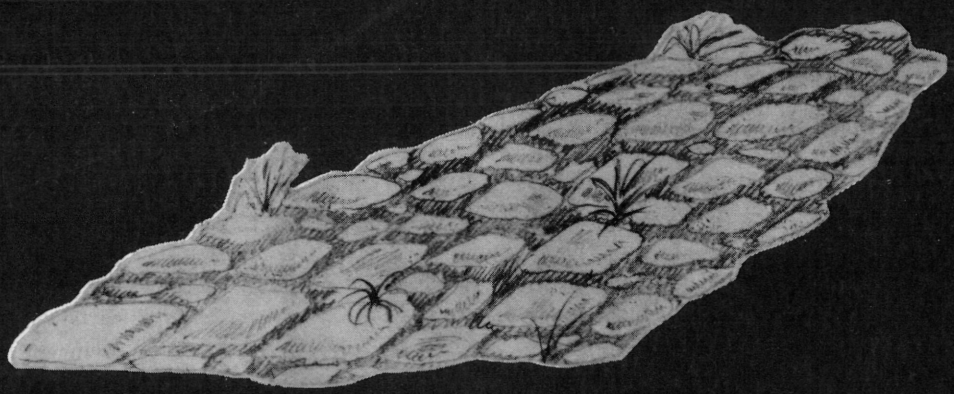
KAROLINY MÁRTON

VAS MEGYE KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE

a Borostyánkő úttól az E-65 Európa útig



Szombathelyi Közúti Igazgatóság, 1987

KAROLINY MÁRTON

VAS MEGYE KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE

a Borostyánkő úttól az E-65 Európa útig

KÖZÚTI SZAKGYŰJT

0 0 0

KISKŐRÖS

ÉPÍTÉSÜGYI TÁJÉKOZTATÁSI KÖZPONT
Budapest, 1987

Szerkesztő-lektor

Molnár László, a Szombathelyi Közúti Igazgatóság műszaki igazgatója

Lektor

Dr. Koren Csaba főiskolai docens, Széchenyi István Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola

Az ókori fejezeteket Cserményi Vajk, „Az útfenntartás és üzemeltetés eszközei" c. fejezetet Bíró István, az utolsó fejezetet Molnár László írta.

A felhasznált levéltári anyagot a Vas megyei Levéltár, az archív térképeket az Országos Levéltár, a Hadtörténeti Térképtár és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény, a római kori leletek fényképeit a Savaria Múzeum bocsátotta rendelkezésre.

© KAROLINY MÁRTON, Budapest, 1987

ISBN 963 024 979 0

TISZTELT OLVASÓ!

A Szombathelyi Közúti Igazgatóság régi adósságát törleszti, mikor megalakulásának 20. évfordulóján az Ön kezébe adja Vas megye közútjainak történetét. Az úthálózat múltja iránti érdeklődés a 70-es években vetette fel az emlékek összegyűjtésének és megőrzésének igényét. Megalakult a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény, majd megszületett az első megyei úthálózat-történet is. S míg a szakgyűjtemény gazdagodott, az úthálózat történetének is újabb és újabb megyei fejezetei jelentek meg. Ez a múlt iránti lelkesedés nyilván összefüggött a hazai motorizáció rohamos fejlődésével és az úthálózat korszerűsödésével, gyarapodásával.

Ma sajnos az útügyi szervekre ínséges idők járnak, a közúti közlekedés fontosságát mégis egyre inkább átérzi az egész magyar társadalom. Éppen ezért halaszhatatlan, hogy a magyar úthálózat történetének hiányzó fejezetei is mielőbb elkészüljenek. Ezért adjuk most át Önnek ezt a kis könyvet, hogy adósságunkat törlesszük vele.

A történelem tárgyalásának örök kérdése, hogy hol szakadjon meg a leírás, ahol a múltból átcsapna már a mába. Úgy véljük, 1982 – a most kiadásra kerülő tanulmány születésének éve — éppen alkalmas határkő. 1983-ban az útügyi igazgatás újabb nagy átszervezésen esett át, ami tanulmányunkban is okvetlen új fejezetet igényelt volna. Megváltozott ugyanakkor a gazdasági helyzet is, s ennek eredményeként a fenntartás-üzemeltetés stratégiája, de vele együtt technológiai fegyvertára is gyökeresen módosult. Így ennek megírását már helyesnek látjuk a következő generációra hagyni.

Szolgáljon ez a könyv szakmai önismeretünk egyik kis építőkövéül.

Szombathely, 1987

Szabó Zoltán
a Szombathelyi Közúti Igazgatóság
igazgatója

A SZERZŐ EMLÉKÉNEK

Minden korban és minden szakterületen akadnak olyan emberek, akik nem merülnek el a napi teendők sodrában, hanem kiemelkedve belőle éles szemmel messzire tekintenek és sokat látnak. Ők tudják igazán, hogy a múlt és a jövő egyazon folyamat, melyben a jelen csak egy sodródó bárka. S azt is tudják, hogy ebben a bárkában a sok-sok szakma úgy utazik együtt, mint az ősi legenda szerint Noé állatai. Ők azok, akik szakterületük művelése során fenntartják a kapcsolatot a társmesterségekkel, s a múlt ismeretében leginkább képesek a jövő lehetőségeinek és szükségleteinek felmérésére is.

Ilyen ember volt Karoliny Márton, a mérnök, a festő, a történész, az álmodó...

Nem lehet célunk e kis megemlékezés keretében, hogy életútját megrajzoljuk. Akik ismerték őt, rá emlékezve mindig a hiányát is érzik: tudásának, fantáziájának, örök lobogásának hiányát. Akik nem ismerték, vesztesnek tudhatnák magukat, ha nem lenne mód, hogy a feledésből visszaidézzük őt magunk közé. De szerencsére van rá mód: neve hallatlan szerénységgel megbújva ugyan, de megtalálható egy néhány könyv címlapján. Miután nyugdíjba vonult, mérnökből íróvá változott: összegyűjtötte és megírta a közútépítés és fenntartás történetének számos fejezetét.

Ez a könyv, amit most az olvasó kezébe adunk, egyik legutolsó munkája. Már nem volt ideje teljesen befejezni, már nem érte meg, hogy nyomtatásban láthassa. Minket pedig, akik munkájában részt vehettünk, a közbejött események: a közúti igazgatás átszervezése, majd a kedvezőtlen gazdasági helyzetből származó szakmai gondok megakadályoztak abban, hogy tanulmányát az Ő tiszteletére, s a magyar műszaki história javára korábban nyomdába küldjük. De aki bölcsességgel szemléli a történelem folyását, az türelmes is. Hisszük, hogy az eltelt évek nem mosták el munkája időszerűségét, sőt talán távlatot adva hozzá, fokozták az általa festett kép hitelét.

Ebben a hitben tisztelgünk most Karoliny Márton barátunk és egy kicsit mesterünk emléke előtt, s nyújtjuk át ezt a kis könyvet a magyar műszaki történelem iránt érdeklődő olvasónak.

Molnár László

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés 11
A történeti Vas vármegye területének közlekedési viszonyai Pannónia római meghódításáig 13
A közlekedés kezdete 14
A római kori úthálózat 15
Savaria 18
Itinerariumok 19
Az utak jellemzői 19
A forgalom 20
Települések a megyében 20
A népvándorlás korának közlekedése 22
Közlekedés a hun birodalomban 22
A magyar államalapítás korszaka 24
Gyepű terület 24
Útvonalak az államalapításkor 24
Járművek 25
Várrendszer 25
Az ország és Vas vármegye közlekedési viszonyai az államalapítástól a szentgotthárdi csatáig 26
Közlekedési útvonalak 26
Vásárok, városok 27
Nemzetközi kereskedelem 27
Vas vármegye 28
Útviszonyok a középkorban 28
Vámrendszer 28
A jelenlegi úthálózat alapjai 29
Az utak építése, fenntartása a középkorban 30
A járművek 31
A Vas vármegyei úthálózat 32
Hadak útja 32
Futárok, postaszolgálat 33
A hódoltság időszaka 33
Az úthálózat és a közúti közlekedés fejlődése a Szabadságharcig 35
Az utak igazgatása 35
Vármegyei közgyűlések 35
Nemzeti ellenállás 38
A forgalom növekvő igénye 38
Vámrendszer 39
Postavonalak 40
Útfenntartás a XVIII–XIX. században 42
Hídépítések 43
Tervezés, építés a XIX. században 51

Nemzetközi kereskedelem 52
Közbiztonság 53
Utasellátás 53
Sóhivatalok 54
Az útügy fejlődése 54
Mérnökök a XVIII–XIX. században 56
A Szabadságharctól az első világháborúig 58
A Bach-korszak 58
A vasúthálózat kiépítése 58
Szombathely fejlődése 59
Az ipar fejlődése Vas megyében 60
Bazaltbánya a Sághegyen 60
A megye úthálózatának fejlődése, igazgatása 61
A magyar útügyi igazgatás 62
Hídépítések 63
A vámrendszer megszűnése 64
A két világháború között 66
A Trianoni Béke 66
Az úthálózat helyreállítása 66
A motorizáció megindulása 68
A 8. számú út építése 68
A burkolatnemek fejlődése 69
Hídépítések 70
A közúthálózat és a közúti ágazat szervezeti felépítésének fejlődése a felszabadulás után 71
A megye felszabadulásáról 71
Háborús károk az úthálózaton 71
A háborús károk helyreállítása 71
A törvényhatósági utak államosítása 72
KPM Közúti kirendeltségek 73
Közúti Igazgatóságok 74
A szombathelyi Közúti Igazgatóság létrehozása 75
A megye úthálózata 76
Az útmesterek, útőrök munkája 76
Az üzemmérnökségek szervezése, működése 77
Az útfenntartás és üzemeltetés eszközei 79
Útfenntartás 79
A bitumenfelhasználással kapcsolatos fejlődés 81
Beton- és aszfaltkeverő gépek 84
A burkolatépítés gépei 86
Főbb munkagépek 87
Útüzemeltetés 88
Növényápolás 88
Burkolatjel festés 88
UNIMOG–406 típusú alapgép 89

CSEPEL–UNICAR típusú alapgép 89
Téli munkák 90
Hóeltakarítás 90
A síkosság elleni védekezés gépei 92
Az úthálózat és a burkolatfajták fejlődése, a hálózat tenntartása 93
A forgalom fejlődése 93
A közúti baleseti helyzet alakulása 93
Az útburkolatfajták fejlődése 94
Portalanítások 94
Útkorszerűsítések 94
A Vas megyei hídprogram 95
A Közlekedéspolitikai Koncepció végrehajtása 96
Felületi bevonások, a kationaktív bitumenemulzió alkalmazása 96
A burkolat erősítése és szélesítése 97
A helyi kavics felhasználása 98
Útmenti növényzet 98
Forgalomtechnikai berendezések 99
Gépészet 99
Személyi állomány, iskolai-politikai képzettség, oktatás, szociális ellátás 101
A személyi állomány képzettsége 101
Politikai képzés 101
Szociális intézkedések 101
Társadalmi szervek 103
Pártszervezet 103
Szakszervezet 103
KISZ 103
Közlekedéstudományi Egyesület 103
Vöröskereszt 104
Tűzoltó szervezet 104
Sport 104
Az országos úthálózat fejlesztésének irányelvei Vas megyében 105
Felhasznált irodalom 108

BEVEZETÉS

A legutóbbi évtizedben egyre több figyelmet fordítunk népünk történelmére, múltunk szellemi és tárgyi értékeinek felkutatására, ismertetésére, a honismeretre.

Ezt szolgálja ez a könyv is, abban a sorozatban, amely úthálózatának történetéről megyénként már elkészült, vagy még megírásra vár.

Vas megye földrajzi helyzete az országon és Európán belül, az Alpok lábánál olyan adottság, ami már az őskorban jelentős észak-déli út kialakulásához vezetett. Itt haladt az Északi és Balti-tenger, valamint a Földközi-tenger térsége között az egyik legfontosabb szárazföldi útvonal, a Borostyánkő út. Ehhez fogható másik lehetőség csak a Rhône völgyén át és a Brenner-hágón át vezetett.

Hogy a földrajzi viszonyok még jelenlegi technikai szintünk mellett is döntő mértékben szabják meg a közúti közlekedést földrészünkön, arra jellemző, hogy az 1975-ben megállapított Európa úthálózat-rendszer észak-dél irányú útvonalai között (E 35, E 45, E 55 és E 65) ismét kijelölték a lényegében az ősi út nyomvonalát követő E 65 jelű Európa utat, mely Magyarország területén ismét Vas megyén is átvezet a Földközi tenger irányába.

Az ősi és az E 65 jelű út nyomvonalainak környezetében zajlott le a Vas megyei úthálózat története, térben, időben, sok eseménnyel, küzdelemmel és sikerrel.

A könyv elsősorban szakembereknek ismerteti a megye történelmének közlekedési és útviszonyait, majd a jelenlegi úthálózat fejlesztésének, fenntartásának munkáját. Emellett arra is törekedtem, hogy a könyv nem szakmabeli olvasóinak is tanulságos és érdekes lehessen.

Az összeállításnál nem lehetett célom, hogy a könyv elérje a tudományos színvonalat, mégis sok adatot sikerült felkutatni és a könyvben megjelentetve megőrizni a jövő számára. Az adatok kutatása során értékes levéltári anyagot sikerült találni a Nemes Vármegye önkormányzatának XVIII–XIX. századi, út-vonatkozású tevékenységéről. Ezek közlése is hozzájárult a könyv terjedelméhez. (A szövegben következetesen használtam a vármegye kifejezést, addig míg a legújabb történelmünk ezt a sok nagyot alkotó és sokat visszatartó ősi közigazgatási szervünket meg nem szüntette.)

Az adatok megszerzésében nagy segítségemre voltak a KPM Szombathelyi Közúti Igazgatóságának munkatársai, akik közül Tóth Ferenc fejlesztési főmunkatárs szíves segítségét és Mujzer Győző kolléga munkáját kell kiemelnem, aki a térképeket és grafikonokat rajzolta. Itt kell megköszönni Cserményi Vajk régész tanácsait és szíves közreműködését is,

valamint Németh István segítségét, aki a fényképeket bocsájtotta rendelkezésemre.

Köszönet illeti a Vas megyei Levéltár, a Berzsenyi Dániel Megyei Könyvtár, a Palmiro Togliatti Megyei Könyvtár, a Honvédelmi Térképtár és az Országos Levéltár munkatársait, akik a levéltári, a könyvtári és az archív térkép- és tervanyagot bocsátották rendelkezésemre, munkámhoz sok támogatást nyújtva.

Karoliny Márton
aranydiplomás mérnök

A TÖRTÉNETI VAS VÁRMEGYE TERÜLETÉNEK KÖZLEKEDÉSI VISZONYAI PANNÓNIA RÓMAI MEGHÓDÍTÁSÁIG

A Kárpát-medencét nyugat felől a Lajta, a Rozália, a Lándzséri és a Borostyánkő hegység zárja le. Ezek az Alpok nyúlványait képezik. A Steier hegyekből és a Duna-medencét határoló hegységekből a Rába, a Lajta, az Ikva, a Répce, a Gyöngyös, a Perint, a Pinka és a Lapincs folyó ered és folyik keleti irányba. A Rába, melynek vízgyűjtő területe 7900 négyzetkilométer, balról a felsorolt vizeket veszi fel, jobbról kisebb patakokat, majd már a Dunába torkollásának közelében a Marcalt.

A hegyvidéktől keletre terül el a Rába síksága, mely durva homokot, folyami kavicsot tartalmazó ártér. A Vasi Hegyhát a Rába és a Zala folyó között terül el, vízválasztót képez a két vízfolyás között.

A nyugati hegyvidék és a Rába közti terület több tekintetben alkalmas volt az ember letelepedésére. Az erdőségek, a bükk és a makkos erdők, a hegyek sok célra felhasználható, változatos kőanyaga táplálékot, fegyvert adott a régi korok emberének. A járhatatlan erdőségek és a hegyek menedékül is szolgáltak, a sűrű vízhálózat módot adott a vízi szállításra, az erdőségekből és az ingoványos térségekből kivezető, lerakódott kavicslépcsők pedig járható úthálózatot képeztek a magas hegyektől keletre, a Duna völgye és az Adria térsége között.

Ezen az emberi megtelepülés számára igen alkalmas területen már az i. e. IV. évezredben megtaláljuk az első emberi települések nyomait. A Kőszegi hegyek lejtőin, a lefutó patakok vízmentes dombvonulatain, Velem, Sé, Szombathely, Kisunyom területén egyaránt előkerültek azok a kőszerszámok, kőbalták és cserépedények töredékei, amelyek az újkőkori ember megtelepedését bizonyítják. E korszaktól kezdve az Alpokalja vidéke évezredeken keresztül fontos szerepet töltött be a Kárpát-medence történetében. A bronzkor és a vaskor időszakában a meditteráneum felől érkezett minden új ismeret észak felé, a földművelés-től kezdve a fémmegmunkáláson keresztül egészen a városépítésig. Az Északi-tengerig futó egyik fő kereskedelmi útvonalon az ún. *Borostyánkő úton* keresztül jutottak az itt élő népek igen hamar, már az i. e. II. évezredben az európai gazdasági és társadalmi fejlődés fő sodrába. Ez az út a napsütötte Adriai-tengertől a mai Jugoszlávián, Magyarországon, Ausztrián, Csehszlovákián és Lengyelországon át vezetett a hideg Keleti-tenger partjaiig.

A közlekedés kezdete

A Kőszegi hegység déli lejtőjén, *Velem felett, a Szent Vid-hegyen* a bronzkorban kontinentális jelentőségű település alakult ki, bronzöntő műhelyekkel, jelentős bronziparral. Az itt élő emberek távoli vidékekre szállították készítményeiket, kiterjedt kereskedelmet folytattak. Áruikat már nemcsak emberekkel és málhás állatokkal szállították, használták már a kocsit. Ez szükségessé tette utak kialakítását, építését is.

Az i. e. 400 körül megjelenő kelták törzsei közül Vas vármegye területére a bojok költöztek. Az új nép szintén a jól kiépített Szent Vid hegyen rendezte be legjelentősebb központját. A kelták dunántúli jelenléte idején továbbra is nagy jelentőségű maradt a Borostyánkő út, amelyen a Balti-tenger partján kitermelt borostyánkövet szállító karavánok utaztak az Odera, a Morva és a Dráva völgyén át a Földközi-tenger térségébe. Észak felé ugyanakkor rabszolgákat hajtottak éppen a borostyánkő kitermeléséhez is, ami nemcsak ékszeranyag volt, hanem pénzt helyettesítő csereérték is.

A Balti-tenger, a Bécsi medence és a Duna völgyének kereskedelmi összeköttetése az Adriai tenger irányában az Alpok hágóinak és a Steier hegységeknek nehezen járható útviszonyai miatt alakult ki így még a római hódítás előtt a Bécsből *Sopron–Szombathely–Muraszerdahely–Pettau* érintésével az Adriai-tenger partján fekvő Aquileia városáig vezető kereskedelmi útvonalon, és maradt meg egészen addig, amíg a Semmeringen át Trieszt felé vezető út meg nem épült.

A RÓMAI KORI ÚTHÁLÓZAT

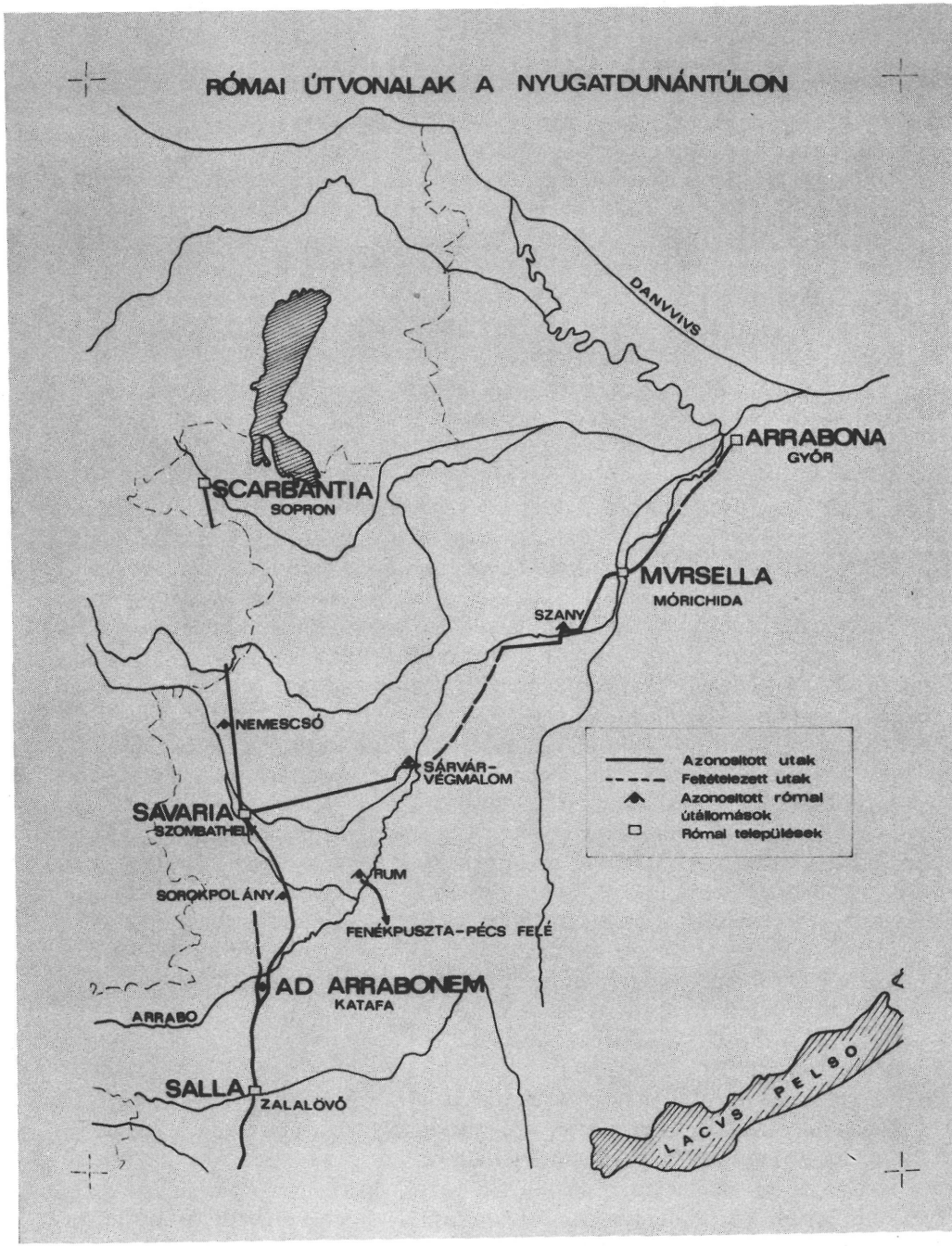
A kelták 400 év alatt kifejlődött civilizációja, az értékes dunántúli települések, az itt kialakult ipar és mezőgazdálkodás lehetett az egyik vonzó erő, ami a rómaiakat Pannónia meghódítására ösztönözte. Octavianus i. e. 34-ben, még mint triumvir ütött be először Illyricumba, majd i. e. 10 körül sikerült a rómaiaknak ezt a területet súlyos harcok árán megszerezni. Az itteni kelta telepek kézművesei a római hódítás után is folytathatták mesterségüket. A későbbi római települések is sokszor a kelták helyén fejlődtek ki.

A római hódítást a jól szervezett hadsereg hajtotta végre, majd a hadjáratokat követően nyomban megkezdődött a légiók és segédcsapatok mozgását, az utánpótlás szállítását szolgáló utak építése. Ezekből alakult ki később a nagyszerű római úthálózat.

Ennek az úthálózatnak felderítése újabban élénken foglalkoztatja a régészeket, mert a nyomvonalak pontos meghatározásával a hézagos írásos emlékek jól kiegészíthetők. Az így kapott topográfiai adatok pedig biztos alapul szolgálnak a kor településtörténetének és hadtörténetének kutatásához. Jól behatárolhatók így azok a területek, ahol a korai császárkorban a Belső Pannóniát megszálló hadsereg táborai keresendők, de a korabeli kereskedelem vizsgálatához is fontos támpontokat kapunk. Mai adataink közel egy évtized gondos munkáját takarják, ami korábbi régészeti és történelmi adatok, középkori oklevelek és földrajzi nevek gondos értékeléséből és aprólékos terepbejárások sorából tevődött össze.

A rómaiak a Dunántúlon három nyugat-keleti főutat építettek. Északon a Duna jobb partján a „*limes utat*" *Vindobona–Aquincum–Mursa–Singidunum* (Bécs–Buda–Belgrád) között. A Dráva irányát követte a Poetovio (Ptuj, vagy németesen Pettau) és *Mursa* (vagyis Eszék) közötti főútvonal, majd a Száva középső szakaszát az *Emona–Siscia–Mursa* (Ljubljana–Sziszek–Eszék) főút. Ezt a három utat kötötte össze az Alpok keleti nyúlványai és a síkság érintkezésénél kiépült *Carnuntum*, illetve *Vindobona–Savaria–Poetovio* és *Sirmium* (Petronell, illetve Bécs–Szombathely–Pettau–Szávaszentdemeter) útvonal észak-déli irányban, a mai Vas megye területén át. Átkötő szerepe volt a *Savaria–Bassiana–Mursella–Arrabona* (Szombathely–Győr) és a *Savaria–Sopianae* (Szombathely–Pécs) útvonalnak.

A régészek máig pontosan feltérképezték a Savaria–Bassiana utat és a Borostyánkő út magyarországi szakaszát, s ezzel együtt az útmenti őrállomások rendszerét is felderítették. Egy ilyen őrállomás feltárását végezték el 1980-ban Katafán, ahol az út dél felől egy keskeny, mély



1. ábra
Római útvonalak a Nyugat-Dunántúlon

2. ábra
Arcok a katafai aranykincsből
a) és b) Antonius Pius
c) Lucilla
d) Marcus Aurelius

völgyben fut ki a Rába árterére. A völgy nyugati oldalán, az ún. Kavics-domb tetején, az északi meredek lejtő közelében egy három oldalán árokkal és sánccal határolt, 42x34 m területű őrállomást ástak ki. A leletanyag tanúsága szerint az állomás a II–III. században állt fenn. Az ásatás során egy 18 éremből álló aranykincs került elő, amely Marcus-Aurelius 168/169-es érmével záródik. Az érmek ma a szombathelyi Savaria Múzeum gyűjteményét gazdagítják.

Az ásatás során semmi olyan nyomot nem találtak, ami az állomás erőszakos elpusztítására utalna, pl. a markomann háborúk következtében.

Bizonyosra vehető, hogy az *Itinerarium Antoniniani* által *„statio ad Arrabonem"* néven jelölt állomást sikerült megtalálni, amely az Arrabo folyó átkelőhelyét őrizte. Az Itinerarium szerint az állomás távolsága Savariától 20 mérföld, azaz 29,56 km. Ez pedig pontosan annyi, amennyi a teljes hosszában feltérképezett római úton a katafai objektumig mérhető: 29,5 km.

A Borostyánkő út nádasdi elágazásától északra, a másik rábai átkelőhelyet is sikerült megtalálni. Ha elfogadjuk, hogy az utak vonalvezetését a földrajzi körülmények, s a társadalom élő igényei határozzák meg, talán nem is kell véletlen összeesésnek tekinteni, hogy ez az E–65-ös főútról is jól látható az ártéri legelőn, az 1980-ban épített új Csörnöc-híd közvetlen közelében.

Savaria

Az ilyen őrállomásokat a rómaiak az úthálózat forgalmának biztosítására építették, nagyobb távolságokban pedig katonai táborokat telepítettek, hogy a környéket pacifikálhassák.

A katonai, közigazgatási és kereskedelmi forgalmat szolgálták ki a statiók, szálláshelyek, elszállásolásra alkalmas épületekkel, ló és kocsi váltással. A főutak egyik csomópontjában levő táborhelyből alakult ki Savaria, a Sibaris folyó mellett, a hegyvidék és síkság találkozásánál, ahol a városképződés összes feltételei adottak voltak. (Az akkori Sibaris nem volt azonos a mai Gyöngyös patakkal, illetve a Gyöngyös műcsatornával, hanem a mai Perint medrében folyt. A műcsatornát a rómaiak építették.)

A várost Claudius császár idejében i. sz. 50 körül alapították. Római rangú colonia, később Pannónia tartomány központja, majd Pannónia Superior vallási székhelye lett. Nagy Konstantin császár alatt, mikor Pannoniát négy részre osztották, Savaria lett Pannonia Prima tartomány polgári helytartójának a székhelye. Virágzó ipar alakult ki a városban, melynek vízszükségletét a Rohonci hegyek forrásaitól kiépített vízvezeték szállította. Ennek romjai Bucsu környékén a múlt század végén még megvoltak, Velem környékén pedig ma is fellelhetők.

Itinerariumok

Savariából öt irányban vezetett római út.

Savaria–Celeia–Aquileia (Celje–Velence)	265 római mérföld
Savaria–Scarbantia–Vindobona (Sopron–Bécs)	68 római mérföld
Savaria–Arrabona (Győr)	72 római mérföld
Savaria–Sopianae–Mursa (Pécs–Eszék)	186 római mérföld
Savaria–Carnuntum (Petronell)	77 római mérföld

A távolságokat a római itinerariumok adatai mérföldben – latinul milia passus – adták meg. 1 MP = 1000 kettős lépés = 1480 m.

Használatos volt a hossz mérésére a *stadium* is, mintegy 1,8 km hosszal. Az itinerariumok a római birodalomban a katonai és polgári közlekedés útikönyvei voltak. Ezekben adták meg az egyes útvonalon levő városok és szálláshelyek távolságait. Voltak a távolságon kívül bizonyos további tájékoztatást is adó *(itinerarium adnotatum)* és rajzoltfestett *(itinerarium pictum)* térképtípusok is.

Magyarország területére az *Itinerarium Antoniniani* tartalmaz adatokat, amit Diocletianus császár alatt szerkesztettek korábbi útvonalleírások alapján.

A *Tabula Itineraria* 12 szelvényből álló térkép a birodalom európai részéről. Pannónia útjait a IV. és V. szelvény ábrázolja erős, huszonkétszeres hosszirányú torzításban.

Az utak jellemzői

A rómaiak útjaikat lehetőleg egyenes vonalvezetéssel, töltéseken építették ki, 10%-ig menő emelkedőkkel. Útmenti árokra a nyomok nem utalnak. A töltés agyagos területeken is jól tömörített kavicsból épült. A Körmend környékén végzett ásatások szerint a töltés metszete egyenlő szárú trapéz volt, 9,00 m alapszélességgel. A korona 5,50 m széles volt, a töltés magassága 0,7–0,8 m.

A vízfolyásokat esetenként boltozott kőhidakkal keresztezték. Az utak szelvényezését mérföldkövek jelezték (lapis miliarius). Ezek 2–3 méter magas, kör keresztmetszetű, faragott oszlopok voltak. Feltüntették rajtuk az út kiinduló pontjától számított távolságot, de néha az egyes utak építésére vonatkozó adatokat is. A főhálózat kiinduló pontját Rómában a Forumon az Arany mérföldkő, a *Miliareum Aureum* jelezte.

Az utak szélességét Augustus császár 20–40 lábban írta elő. Pannóniában később 5,5–10,5 m széles burkolatok épültek. Az útpályák köz-

ismert szerkezete változó vastag volt, néhol 1,25 m összes vastagságot is elért. Külső szakaszokon az utat szükség szerint árkok kísérték. A burkolat általában döngölt kavics volt, amit habarcs kiöntéssel szilárdítottak, és rendszeresen megújítottak. Feltehető, hogy oldalirányból vesszőfonattal támasztották meg.

Városokon belül tartósabb burkolatokat építettek. Ennek egyik legszebb példája a Szombathelyen feltárt városközpont bazaltborítású útja. Az így kővel burkolt utat nevezték *via strata*-nak. Ebből származott az olasz strada, a német strasse és az angol street.

A forgalom

Az utakon a személyek szállítására többféle kocsit használtak. Ilyen volt a *cisium*, a *carruca* és a *carruca dormitoria*, mely utóbbin aludni is lehetett. A teherszállítás járműve a *raeda*, a *carpentum vereda* és a *currus* volt. Az utak fenntartására már Augustus császár műszaki csapatokat szervezett: „*centuria accessorum velatorum*".

Az utasok ellátását, pihenését *mansio*-k szolgálták. Ezek között 6–8 lóváltó állomás állt rendelkezésre. Az utakon bonyolódott le az állami posta, a „*cursus publicus*" forgalma. Ez az utasok és küldemények szállításával, elszállásolásával is foglalkozott, kocsikat, lovakat, öszvéreket bocsátott az utasok rendelkezésére.

Települések a megyében

A történelmi Vas vármegye területén Savaria mellett több római település adatai ismeretesek. Őrtornyok maradványai vannak Rohoncon, a Ság hegyen, a kőszegi Ó háznál, az oladi dombokon, ugyanígy Kőszegnél a Kőpatak keleti partján, Ludadnál, Léka váránál, valamint Körmend mellett a Rába átkelésnél, Katafánál (Arrabone) és Rábafüzesnél.

A katonai és kereskedelmi településeken kívül több helyen épültek kultikus központok is, így a burgenlandi Léka vára mellett, és Fertőmeggyesen a Mithras barlangnál. Ismerték és használták a savanyúkúti forrást gyógyító fürdőként. Körmendet is a rómaiak telepítették, Savaria egyik nyaraló és temetkezőhelye volt. Itt a Rába két partját híd kötötte össze. Az átvezető út nyomai meg is maradtak. Természetesen ezeket a településeket is utak kötötték össze. A Savarián átvezető utak közül a Pozsony közelében levő dunai átkelőhelytől és nevezetes erődítménytől, *Carnuntumtól* (Petronell) a *Sopron–Szombathely–Salla*

(Zalalövő)—*Poetovio* (Pettau=Potyol) útvonal képezte az ősi Borostyánkő út nyomvonalát.

A római utak egyes szakaszai ma is megtalálhatók Vas megye területén. Így a Savariából Carnuntumba és Poetovioba vezető út, mely több helyen teljes épségben megmaradt, és jól nyomon követhetők a Borostyánkő út maradványai is. A legjelentősebbek közé tartozik a Szombathelyen feltárt útszakasz, a római városközpont területén. A Járdányi Paulovics Romkertben látható útburkolat kőanyaga a Ság hegy bazaltkúpjából származik.

A NÉPVÁNDORLÁS KORÁNAK KÖZLEKEDÉSE

A római birodalom hanyatlása a késői császárság idejében indult meg. Később a nagy birodalom kettészakadt, a nyugati és keleti császárságra. A pannóniai légiók ellátása egyre rosszabbodott, így nem volt erejük feltartóztatni a kelet felől egyre jobban előretörő hatalmas hun erőket. A Dunántúl fokozatos feladása nem minden esetben volt csatavesztések eredménye, több ízben szövetségi megállapodások során árasztották el a hunok Pannóniát. Savariát 445. körül foglalták el. A háborús pusztítást a 453-ban bekövetkezett földrengés tetőzte be.

Közlekedés a hun birodalomban

Az időközönkénti szövetségi helyzet adott módot arra, hogy a rómaiak idejében kialakult kereskedelmi viszonyok megváltozva ugyan, de tovább is fennmaradtak. Az ásatások tanúsága szerint Savaria városmagjában is tovább éltek a római közigazgatás megszűnte után is a romanizált lakosság töredékei, s nem lankadt a közlekedés sem. Az embertömegek számára nélkülözhetetlen sót továbbra is az erdélyi és máramarosi bányákból kellett szállítani, a már korábban is használt só-utakon. Erdélyből érkezett a műhelyek számára a réz és a vas meg az arany, mely a kereskedelem értékmérője, a rangot adó ékszerek anyaga volt. Észak-Európa felől, a Borostyánkő úton ékszerek, nyugatról a germániai fazekas üzemek termékei, Bizánc felől dísztárgyak, üvegedények áramlottak a hun birodalomba. Ennek a kereskedelemnek legfőbb útvonalai akkor is a vízi utak voltak, másrészt az akkor még járható római utak.

A hunok a nagy hadjárataikhoz szükséges élelmezést és hadi anyagot szekereken szállították. Ezekből képeztek szekérvárat is egy-egy táboruk körül. Nagy felvonulásaik a Duna-völgyében, a korábbi római útvonalak mentén haladtak, s ezeken hajtották Gallia felé a lábasjószágot is a félmilliós had után.

Állami szervezetükben az ősi törzsi szervezet és a római befolyás is érvényesült. Priszkosz Rhetor leírásaiban nagyobb településeikről is beszél. Csodálattal említi Attila palotáját, Réka királynő pompás szőnyegekkel fedett otthonát. Számos „barbár" faluról tesz említést leírásaiban. Az ilyen településrendszer kereskedelmet, közlekedést tett szükségessé. Ezt szolgálta az a rév is, amely a Al-Dunán a későbbi Temes megyei Kubin térségében rendszeresen működött.

A közép-európai hun birodalom összeomlását Attila halála okozta

és az a vereség, melyet a hunok a pannóniai Nedaó pataknál a gótoktól elszenvedtek. Őket először germán népek követték, majd az avarok alapítottak államot Pannóniában, mely 582-től 769-ig állt fenn. Vas, Zala és Somogy megye nyugati tájait a *horkák* törzse vette birtokába. Az avar államot Nagy Károly döntötte meg, s egy időre az ő birodalmának keleti őrgrófságához tartozott a későbbi Vas vármegye is. A IX. században pedig – egészen a magyarok megjelenéséig – szlávok is lakták ezt a vidéket.

Ez alatt az ötszáz év alatt, amit a népvándorlás korának szoktunk nevezni, a római városok és utak jórészt teljesen elpusztultak. Akár az avarok lovas népének, akár a földművelő szlávoknak alig volt utakra szükségük. Így a nagyszerűen megépített úthálózat, amit többé senki sem gondozott, az árvizek, iszapelöntések és téli fagyok áldozatává vált, s a honfoglalás idejére szinte teljesen megsemmisült. A rómaiak jelenlétének emlékei azonban egyes földrajzi nevekben máig is élnek: *Arrabo* = Rába, *Mursella* = Marcal, *Salla* = Zala és *Dravus* = Dráva.

A MAGYAR ÁLLAMALAPÍTÁS KORSZAKA

A magyar honfoglalást – Anonymus szerint – a Kárpátok hágóin át útépítés segítette. Halics vezére kétezer nyilast és háromezer parasztot adott a magyarok mellé, hogy azok előttük járva a havas erdőn át, a Hungi (Ung) határig utat készítsenek. Árpád vezér a Csepel-szigetről elindulva három seregével 896-ban Vasvárig tört előre. A várat bevette, majd Kőszegig nyomult tovább, ahol Zsolt vezér az ország védelmére várat építtetett. Ő nevezte el Kőszegnek. Egy jóval későbbi, 1236-ból származó oklevélben az akkori helyesírással szerepel: *„cadit in viam Chuzegh"*, vagyis *„a kőszegi útba csatlakozik"*.

A Dúnántúlra behatoló magyarok a Rába völgyében fennmaradt falvakban érintkeztek először keresztényekkel. Itt ismerték meg a kereszténységet, itt találkoztak először a nyugati civilizációval.

Gyepű terület

A meghódított területek határvédelme a gyepű elve rendszerére támaszkodott. Nyugaton gyepű elve volt az Ennstől a Bécsi erdőig terjedő, akkor lakatlan terület. Ezt később fokozatosan feladták és a Lapincs folyó mentén alakult ki a később gyakran vitatott államhatár. Ennek védelmére telepítették az Őrségeket. Felsőőr, Vörösvár, Herényőr, Gyepűfüzes, Gasztony és Csákány az ezekből fejlődött középkori, ma is meglevő helységek.

Útvonalak az államalapításkor

A Duna és a Dráva völgyét összekötő ősi út északi végén alakult ki a *Porta Hungarorum,* a „magyarok kapuja" Dévény és a Fertő-tó között. Déli végének folytatása a Strata Ungarorum, a magyarok felvonulási útja Itália felé.

A belső kereskedelem már a fejedelmek korában kifejlődött. A só és a vas ismét Erdély felől érkezett, nyugatról iparcikkeket árusító kereskedők karaván jai járták az országot a terep közlekedésre alkalmas útvonalain. Ekkor indult a vaskohászat a későbbi Vas vármegye területén. Több helyen találtak és termeltek gyepvasércet és barna vasércet, limonitot. Tömörd, Cilény, Rednek volt vasverő szék, Vasváron pedig vasraktár működött abban az időben.

Járművek

A kétkerekű szekeret a honfoglaló magyarok már az Őshazából hozták magukkal. Ezeken szállították a málhát, de szükség esetén a szekerek fedezékül is szolgáltak. A szekerek használatát 965-ből és 1075-ből származó oklevelek említik. A monostorok alapító levelei a kerékgyártó mesterség meghonosításáról is intézkedtek. A szekerek könnyű, emellett erős szerkezetűek voltak, ezért épített úthálózatot nem is igényeltek. Szükség volt mégis mindig járható csapásokra az erdős, mocsaras területeken és a vízfolyások keresztezésénél. Az ilyen helyen épített töltések voltak a „hadi utak". Télen a szekerekre szántalpakat szereltek.

Várrendszer

A sorozatos német betörések miatt, a kereskedelmi, hadi utak és az átkelőhelyek védelmére erősítéseket kellett építeni. Ilyen volt: Vasvár, Körmend és Léka. A hegyekig nyúló területen Monyorókerék, Óvár, Szalónak, Rohonc, Borostyánkő, Szent Vid, Locsmánd, Lándzsér, Kabold és Fraknó. A Rába mentén Sárvár és Ikervár, ahol a Rába két partján egy-egy erőd épült, Sárvár elővédjének. Még jóval később III. Béla is a steier betörések elleni védelmére adományozta Németújvárt Demeter grófnak: „contra insultus Teutonicorum". Az országhatár védelmére várak épültek. Ezek lettek a területi felosztás első központjai, és a közlekedés céljai.

Később, már a királyság idejében alakultak ki a várispánságok. Vasvár és Sopron voltak első alapítású ispáni várak, ezek után lett új ispáni vár Karakó. István király törvényeiben a várak latinul *civitas*, az ispánságok *comitatus*, a megyék *pagus*, az ispánok *comes*, a várjobbágyok *miles* elnevezéssel szerepeltek.

A várrendszer várai okai és céljai voltak a Bajor Hercegséggel állandósult háborúknak. István király és Gizella hercegnő házassága alkalmából Szombathelyt több más várossal, a korábban elfoglalt határmenti részekkel együtt, Ottó bajor herceg adta vissza Magyarországnak, Gizella hercegnő nászajándékaként.

A magyar államalapítás idejéből maradt fent első írott nyelvemlékünk, a tihanyi alapítólevél, melyben a Fehérvárra vezető hadi út szerepel. Vas vármegyében a Körmendről nyugat felé vezető út, a Király útja volt ilyen hadi út. Vasvár mellett, a magaslaton vonult végig a „katonák útja" mely ma is járható. Ennek sorompóját képezhette a Vasvár és a Győrvár közti magas római sánc.

AZ ORSZÁG ÉS VAS VÁRMEGYE KÖZLEKEDÉSI VISZONYAI AZ ÁLLAMALAPÍTÁSTÓL A SZENTGOTTHÁRDI CSATÁIG

Az országalapító István király erős kezű belső és eredményes külső politikája szilárdította meg a keresztény királyságot, terjesztette el a németektől, olaszoktól és görögöktől átvett civilizációt. Ebben igen jelentős részük volt a Csornán, Borsmonostoron, Pornóapátiban, Jákon, Németújváron és Szentgotthárdon letelepített szerzetes rendeknek. A várrendszer katonai forgalma mellett ezek a kolostorok voltak a kereskedelem céljai. Az egyházi szervezet irányította a közigazgatást. Ennek közlekedési igényei is hozzájárultak az útvonalak kialakításához. Az egyházi szervezet élén a győri püspökség állt. Szombathely környékét, mint egyházi birtokot, 1009-ben ennek a püspökségnek adományozták.

Közlekedési útvonalak

Az országban elsősorban a Duna vonala mentén alakult ki vízi és közúti közlekedés. Ez Pozsonyon át Bécs felé irányult, a *Porta Hungarorumon* át. Mindkét város keletkezését és kifejlődését kitűnő földrajzi helyzete tette lehetővé. A Bécs és Pozsony térségéből az Adria felé irányuló forgalom még sokáig az ősi Borostyánkő út nyomvonalán bonyolódott le, mert az Alpok hágóin keresztül délre vezető út akkor még alig volt járható.

A Bécsből Kismartonon és Pozsonyból Hainburgon át Sopronba vezető út, a Lajta folyó révjén, Bruck térségében vezetett át, ahol vámot szedtek.

Ezt az utat *Via Lutosa,* sáros útként említették, a Lajta akkori neve is Sár folyó volt. Sopronból Nyék és Haracsán vámjához, Kőszegen, Rohoncon, Szombathely vámján át Körmendre vezetett az út. Egy 1274. évi oklevél adatai szerint itt ketté ágazott. Egyik ága Csákányon és Szentgotthárdon át Ausztriába vezetett, a másik Zala területén át Varasdra és Zágrábba, ahol a Buda-tengerparti úthoz csatlakozott. Ez a Buda-tengerparti út volt a Duna mentén vezető mellett az ország második főútja, Buda–Fehérvár–Veszprém–Vasvár–Muraszombat–Pettau (Potyol)–Görz–Adria útiránnyal, míg másik ága Veszprém–Tapolca–Kanizsa–Kőrös–Zágrábon át haladt.

A nyugati országokkal a kereskedelem a hithirdetők megjelenésével egyidőben indult meg, és érthetően a városok, kolostorok, püspöki

székhelyek védelmét kereste és a járható terepviszonyokhoz igazodott. Ezek az előnyök elsősorban a vízfolyások mentén voltak meg Vas vármegye területén.

Vásárok, városok

A kereskedelmi útvonalak tették lehetővé városok kialakulását. A fejlődő és sűrűsödő települések között fejlődtek a kereskedelmi kapcsolatok is. De a közlekedés nehéz és nem biztonságos volta a vásárok tartását tette szükségessé, hiszen a sokaság egyúttal biztonságot is jelentett. Vásárt a királytól kapott vásárjog alapján lehetett tartani. Napi, heti és országos vásárok voltak, köztük legnagyobbak a „sokadalmak", amelyeken időnként több ezer ember is összejött. Vásárokat főleg a városokban tartottak. Ezek lakossága kezdetben az idegen telepesekből, a hospesekből tevődött össze.

Karakó, Körmend, Vasvár, Szombathely, Kőszeg és Sárvár fejlődött várossá már az Árpádok alatt. Kőszeg szabadalom jogát Károly Róbert adta meg, Szombathely 1407-ben kapott szabadalom jogot. Ez a privilégium azt jelentette, hogy a polgárok mentesek voltak minden úrbéri szolgáltatástól és vámfizetéstől. A város ki volt emelve minden ispáni vagy várnagyi hatóság alól, közigazgatási és bírói tekintetben önálló hatáskörük volt. Az ilyen városok kialakulása elsősorban az ország nyugati részére volt jellemző.

Nemzetközi kereskedelem

Az ország nemzetközi kereskedelmének központja a tatárjárásig Esztergom volt. A város minden árumegállító és vámjogot megkapott, s ennek volt köszönhető korai felvirágzása. Legfőbb előnyeit a Dunán lebonyolódó vízi szállítás nagy lehetősége adta. A folyó korábban századokon át elválasztó határt képezett, a magyar királyság megalakulásával viszont fő ütőere lett a kelet-nyugati, a Fekete-tengert a német területekkel összekötő kereskedelemnek. Német, francia és zsidó kereskedők már a XI. század derekán Esztergom érintésével kereskedtek Kiev és Regensburg között.

A tatárjárás után az ország központja Buda lett. Megváltoztak a kereskedők is. A XIII. században már főleg olasz és dalmát kereskedők jöttek be Magyarországra. Az áruk ekkor már az Alpok hágóin és tengeren kerültek Nyugat-Európába, a világkereskedelmet irányító olaszok közreműködésével. Az olasz kereskedelem a Buda–Pettau–Adria

útvonal forgalmát élénkítette. A vasi területen át Bécsből az Adria felé irányuló forgalom ebben az időben viszont visszaesett, szerepét a Semmeringen át vezető út vette át. Az ősi Borostyánkő útvonal jelentősége a nemzetközi kereskedelemben csökkent.

Vas vármegye

Vas vármegye, „*Comitatus Castriferrei*" 1267-ben jött létre Vasvár központtal. Mikor a várispánságok és a megyék egyesültek, a karakói várispánságot végül Vas vármegyébe kebelezték be. A tatárjárás után megindult országos fejlődés a vármegyében a belső forgalmat lendítette fel.

Útviszonyok a középkorban

A szárazföldön lebonyolódó kereskedelemnek jobb, a legtöbb évszakban járható utakra volt szüksége. A középkor útépítése azonban jórészt csak a vízfolyások áthidalásából, a járhatatlan vizes területek feltöltéséből állott. Az oklevelek ezeket említik hadi útként. Nagyobb folyókon, tavakon kompok szállították át a szekereket, állatokat és utasokat. Ahol faanyag állott rendelkezésre, kisebb hidak is épültek. A legegyszerűbb átkelési mód az áthajtás volt a patakokon és kisebb folyókon, azért ezek medrét ilyen helyeken teknőszerűen kiszélesítették. Az átkelés lehetősége a mindenkori vízállástól függött.

Vámrendszer

Az úthálózat megfelelő helyein a királytól kapott vámszedési jogokat gyakoroltak: rév, híd vagy útvámot szedtek. A vámszedésre jogosultak feladata volt a kérdéses útszakasz vagy átkelő hely, a révhajók, ladikok és eszközök jókarbantartása. Az egyes utak forgalmát a városok, települések, földesurak által szedett szárazvámok mértéke csökkentette vagy növelte. A király a vámszedési jogokat kolostoroknak, városoknak és földesuraknak adományozta, vagy sok esetben bérbe adta. Nagy kedvezményt adott a kivételezett városoknak az árumegállítás joga, a vámok szedése vagy elengedése. Így például Körmend polgárai nem tartoztak vámot fizetni magánosok vámjain.

A külföldi és a külföldre járó kereskedők számára előírták a kereskedelmi utak használatát. Ezeken az utakon a király számára külön harmincad vámot szedtek, ezek voltak a harmincados helyek. Ez a vám-

típus a királyságnak igen nagy jövedelmet hozott. Behajtásával a harmincadosok, „*triccimatus summus regni*". voltak megbízva. Harmincados hely volt Kőszeg, Derecske, Szentmárton, Keresztúr, Hidegkút, Felső Őr, Pinkafő, Radafalva, Németújvár, Muraszombat, Herényőr, Szentelek, Egyházasfüzes és Gyanafalva.

Vámszedő hely volt a harmincadokon kívül: Szovát, Szill, Beled, Kőszeg, Léka, Pergelény, Derecske, Lándzsér, Veperd, Cenk, Haracsány, Rohonc, Hidegkút, Szakony, Kövesd, Kér, Árpás, Mórichida, Kőhalom, Felső Őr, Csajta, Rum, Cséb, Csesztreg, Dobronak, Radafalva, Pereszteg, Karakó, Ság, Ikervár, Keresztúr, Rákos, Farkasfalva, Németújvár, Pinkafő, Borostyán, Pellegrim, Kéthely, Valkó, Szentelek, Herényőr, Hidegség és Monyorókenyér.

Érthető, hogy a kereskedők el akarták kerülni a sok vámos és harmincados helyet. Az így választott utak voltak az ál-utak, „*via falsa*". Tettenérés esetén viszont elkobozták a vámmentessé tenni kívánt árut.

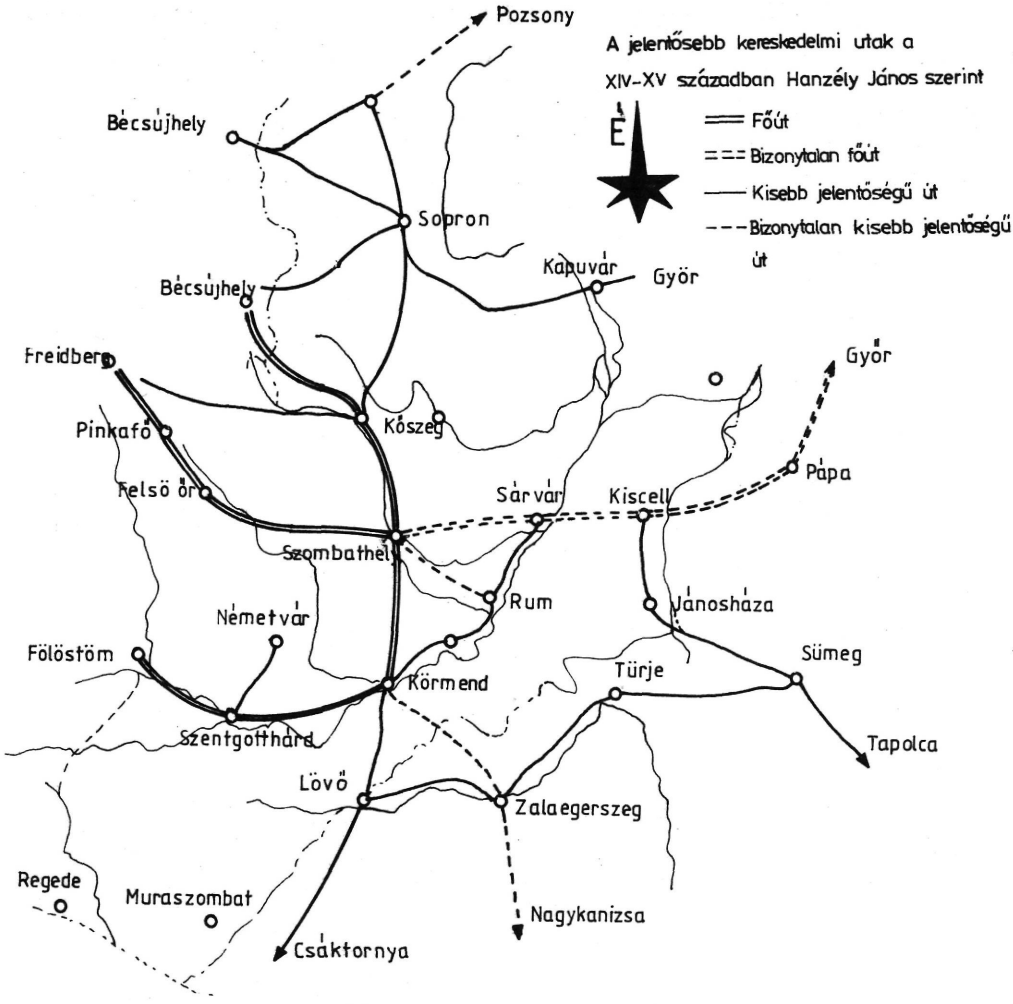
Már a vámos helyek nagy száma is utal arra, hogy a vámjogok tekintetében nagy szabálytalanságok, hatalmaskodások, visszaélések voltak. A sorozatos törvénytelenségek miatt a XIII. században szabályozták a földesurak vámszedési jogát a hidakon és kompokon.

A vámtételek a szállítóeszközök kapacitásához igazodtak. Nagyobb szekér volt a *masa* és a *rudas szekér*, könnyebb a *chele*. Az áru hosszmértékének mérésére az *ulna* és a *funiculus* szolgált, (öl, adott hosszúságú kötél) űrmérték a *cubulus*, súlymérték a *marca* volt.

A jelenlegi úthálózat alapjai

Okleveleink különböző elnevezéssel említik az utakat: *magna via, strata via, strata magna* és *publica via*. Ez utóbbi a vámszedéstől eltekintve az út szabad használatát jelentette, mert a király útja volt: *via regis*. Egy 1338-ból származó okmányban ez a fogalom már magyarul is kifejezésre jut. Az ilyen út volt a „*kewzuth*" vagyis a közút!

A középkorban a vasi területen lényegesen jobbak, járhatóbbak voltak az utak, mint az ország sok egyéb területén. A földrajzi viszonyok, a vármegye hegyvidéki területein fejthető kőanyag, a sík és dombos területeken jórészt mindenütt feltalálható kavicsanyag tette lehetővé az utak feltöltését. A jelenleg is használt utak egy részének alapja még abból az időből származik.



3. ábra
A jelentősebb kereskedelmi utak a XIV–XV. században Hanzély János szerint

Az utak építése, fenntartása a középkorban

Tulajdonképpeni útépítésről csak az ország más részeiről vannak adatok. Kálmán király útja, a *Magna Via Colomanis Regis,* Somogy területén épült, Dalmácia irányában. Egy 1368-ban kelt oklevél említi, hogy Nagy Lajos király a felső-magyarországi Trencsén és Turóc vármegyék területén át utat töretett Kassa felé.

Az utak építését és fenntartását a középkorban az akadályozta, hogy az Árpádházi királyok után az utak a vármegyék hatáskörébe kerültek. Az utak gondozása természetesen a jobbágyközségek feladata volt, ha ezt robotmunkával egyáltalában elvégezték. Törvényes rendelkezés csak ennek a korszaknak a végén intézkedett az utak fenntartásáról, az 1597. évi XLV. törvénycikk, mely az ispánok és alispánok feladatává teszi az utak gondozását. Még pénzbüntetést is kilátásba helyez a mulasztókkal szemben.

Az utak használata nemcsak a járhatóságtól függően volt idényjellegű. Az utasok kényelme, az időjárás, a mezőgazdasági terméneyk aratás utáni szállítása is ütemezte a forgalmat. A gazdasági viszonyok fejlettsége, a hírszolgálat igényei, a személyek egyre gyakoribb utazása egyre magasabb igényeket támasztott az utakkal szemben, s változtak, fejlődtek a járművek is.

A járművek

Bertrandon de la Brocquière francia diplomata egy 1433-ban tett utazásáról ezeket jegyezte fel: *„Magyarországi utazásom alatt gyakran találkoztam szekerekkel, melyeken hat, hét vagy nyolc egyén ült és mindezt egy ló húzta, ugyanis ha nagy útra indultak, egy lovat szoktak befogni. A hátsó kerekek magasabbak az elsőknél. Fedelük igen szép, az ilyen fedeles kocsik olyan könnyűek, hogy kerekeikkel együtt akárki egymaga vállára veheti és elviheti."* Ennél talán igénytelenebb volt a már korábban is használt kocsiszekér, a későbbi kocsi elődje.

Ez Mátyás király idejében került általános használatba. *Bonfini,* az egykori történetíró szerint *„Mátyás király hihetetlen gyorsasággal utazott, úgy hogy gyors szekeren, — actuario curru — naponta százezer lépésnyi utat is megtett."* Ez 10 mérföld, azaz 75 kilométer volt naponta! Ehhez pedig igen jól járható útra volt szükség. Kellett tehát ilyennek is lenni, nemcsak a gyakran emlegetett sártengernek!

A kocsi elterjedése a Komárom megyei Kocs községből indult el, neve is a községre utal. II. Ulászló udvari kincstartójának latin nyelvű jegyzékében neve kétszer is szerepel: *„három kocsi szekeren"* és *„Kocsra való szekérvezető"*. Bakács Tamás egri püspök számadás könyvében az 1493. évnél fordul elő a *„curriferis Kochiensibus"* tétel. Kocs község neve belekerült a német *Kutsche,* az angol *coatch,* az olasz *coccio* és a francia *coche* szavakba.

A Vas vármegyei úthálózat

Kétségtelen, hogy a Dunántúl nyugati részén az országosnál minden tekintetben civilizáltabb, magasabb életszínvonal már az Árpádházi királyok idejében is a földrajzi, elsősorban a lényegesen jobb közlekedési viszonyokkal volt összefüggésben.

A történelmi Vas vármegyének a középkor idejében ténylegesen használt útjairól elsősorban *Glaser Lajos* 1929-ben kiadott tanulmánya – *„Dunántúl középkori úthálózata"* – szolgáltatott részletes adatokat. Ez a mű gondos, tudományos kutatómunka eredményeiből állapította meg az egyes útszakaszok irányát, kezdő és végpontját. A feltalált dokumentumokban a vámhelyekre vonatkozó adatokból lehetett következtetni egy-egy használt útra. A kutatás eredményéből azt lehet megállapítani, hogy a vasi úthálózat már akkor jelentősen sűrűbb volt, mint a Dunántúl más területein. Ezt egyrészt a terepviszonyok, másrészt a települések és a népesség sűrűsége indokolta. A vármegye nyugati részén, a Pinkafő–Veresmart–Németújvár–Rákos–Muraszombat vonaltól nyugatra viszont alig van adatunk az utakról. Ez a területsáv már a Gráci medence kereskedelmi vonzásába esett, emellett a hegyes vidéken a népsűrűség is lényegesen kisebb volt. Értékes adatokkal szolgált a Felső Őrön 1977-ben kiadott monográfia – *Die Obere Wart* – a Burgenlandhoz csatolt volt Vas vármegyei területek középkori úthálózatáról.

Hadak útja

A politikai, elsősorban a háborús események ezt a területet sem kímélték meg a pusztításoktól. A honfoglalás után, a XI. században várakat kellett építeni a megismétlődő német beütések miatt. Így lehetett állandósítani a Lapincs folyó mentén kialakult országhatárt. Batu kán tatárai 1242-ben Győrt, Szombathelyt és a virágzó Rábaközt is elpusztították, majd az ősi Borostyánkő út vonalán törtek Dalmácia felé. Majd 1248-tól kezdve közel egy évszázadig belháborúk dúltak a vármegye birtokos főnemesei között, egyéni gazdagodásra, nemegyszer rablásra használva ki a Magyar Királyság és a Német-Római Császárság hatalmi ellentéteit. Mátyás király Frigyes császár elleni háborúi is ezen a területen vonultak végig.

1433-ban megkezdődtek már a törökök beütései is, bár jelenlétük csak a XVI. században állandósult. Mohács után, 1529-ben pedig már Bécsig is eljutottak. 1532-ben újra Bécs ellen vonultak, de Kőszeg védői visszavonulásra kényszerítették őket.

Az Eszéktől a Dráva mentén Kanizsa felé vezető útvonal homokos, majd az Alpokalja kavicsos terepe alkalmas felvonulási út volt Bécs irányában. A vasi terület tehát rövid időszakoktól eltekintve a hadak útja volt a középkorban és a török támadások idejében is. Az egymást követő hadjáratok katonai mozgásait a meglevő és az évszakok során jórészt mindig járható utak tették lehetővé, az ott élőknek sok szenvedést okozva.

Futárok, postaszolgálat

A hadjáratok kívánták meg a gyors és jó hírszolgálatot. Ezt futárok – *cursor* – látták el már az árpádok alatt. A szolgálat III. Béla idejében megváltozott, mikor a közigazgatásban bevezették az írásbeliséget. Ettől fogva már leveleket vittek a lovas futárok. Megnövekedett a futárok száma, lóváltó állomásokat telepítettek számukra. Az igények mind gyorsabb növekedése tette szükségessé a rendszeres postaszolgálat megszervezését, ami végül a postakocsi járatok megindításához vezetett. A XVI. század elejétől Buda elestéig már magánvállalkozású kocsijáratok működtek a Buda – Bécs vonalon.

II. Ferdinánd Paar Kristóf bárónak adományozta a főpostamesterséget, örökös hűbérként. Ez a Habsburg posta indította meg a megye területén keresztül 1554-ben a Bécs – körmendi, majd 1568-ban a Bécs – kanizsai postajáratokat.

A hódoltság időszaka

A török hódoltság alatt az ország fő közlekedési útvonalai jórészt megbénultak. Megszűnt a Dunán a tranzit hajózás és a folyó menti utak forgalma is. Némiképp ennek pótlására a Dunántúl nyugati része felől a *Bécs–Sopron–Kanizsa–Pécs–belgrádi* főútvonal alakult ki, amit a Habsburgok a török kiűzése után másfél századig még továbbra is fenntartottak. Így a *Sopron–Szombathely–kanizsai* és a *Körmend–varasdi útvonalak* forgalma ismét felfejlődött. Ezzel párhuzamosan a megye a királyi Magyarország életében sajátos szerephez jutott. Katonai fontosságát a török közelléte, mindenekelőtt a kanizsai török erők elleni küzdelem adta. Muraszombattól Sárvárig végvidék alakult ki, több kisebb erőddel. Emellett azonban politikai, gazdasági és kulturális központtá is vált, amit a Zrínyiek, Wesselényiek, Thurzók neve fémjelez. Buda után Sárváron nyomtattak először magyar szöveget.

A sorozatos török hadjáratok miatt az 1578. évi országgyűlés a vasvári társas káptalan levéltárát Szombathelyre hozatta át, így lett a vármegye székvárosa Szombathely. A vármegye jegyzőkönyveit 1595-ben már itt vették fel. A vármegye régi pecsétjének felirata: *Sigillum comitatus Castriferrei.*

A vármegye megszabadítását a török veszedelemtől végül is a szentgotthárdi győzelem hozta meg, 1664. augusztus elsején. A vasiak szenvedéseinek azonban ez még nem vetett véget, most már a császári hadak sarcolásait, rablásait, túlkapásait kellett túlélniük.

AZ ÚTHÁLÓZAT ÉS A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSE A SZABADSÁGHARCIG

A szentgotthárdi csatát, majd a szultán 1683. évi Bécs alatti vereségét, végül a Buda visszafoglalását követő időszakban végre sor kerülhetett a megyei közigazgatás megszervezésére is. Fellélegezhettek a vasiak, az állandó török veszély megszűnt. De itt maradtak a császári zsoldos seregek! A megye ismételten kérte ezek elvezénylését, mindhiába. Hosszú idő telt el, mikorra végre ezek is elvonultak.

Az utak igazgatása

A közigazgatás megszervezésében az útügy is szerepet kapott. A vármegyét ismét hat járásra osztották: Kőszegi, Németújvári, Tótsági, Körmendi, Szombathelyi és Kemenesaljai járásokra. Az egykori latinos helyesírással: *Processus Kőszegiensis, Németújváriensis, Novus Körmendiensis, Tótságiensis, Novus Sabariensis és Kemenesaliensis.* A vármegye élén álló alispán hatáskörébe utalták az utakkal, hidakkal kapcsolatos intézkedéseket is. Ennek költségét a vármegye részben vámjövedelmeiből fedezte. A középkor óta érvényben levő királyi harmincad vám szedését, s az ezt végző harmincad-hivatalt 1715-ben megszüntették.

A járásokban egy-egy főszolgabíró vagy szolgabíró irányította az utak, hidak építését és fenntartását is. Mellettük víz- és útfelügyelők, a későbbi útbiztosok működtek. A megye központjában a Vármegyei Földmérő intézte a műszaki ügyeket. Ezek a földmérők csupán geodéziai képesítésűek voltak, feladatuk is elsősorban ilyen volt. 1720-tól kezdve kirendelt katonai és polgári mérnökök foglalkoztak az utakkal egyes megyékben. Vas megyében ilyenek nem működtek. Egy 1772-ben kiadott királyi rendelet értelmében pedig a vármegyékben útfelügyelőül mérnököt kellett alkalmazni.

Vármegyei közgyűlések

A vármegyének, az ország törvényei értelmében önkormányzata volt. Az önkormányzat a megyei közgyűléseken gyakorolta ezt a jogát, ahol a Karok és Rendek üléseztek, rendszeresen havonként. Ekkor tárgyalták meg az ország nádorától, a kezdetben Pozsonyban, majd II. József

idejétől Budán működő Helytartó Tanácstól kapott, út-vonatkozású rendelkezéseket is. A Helytartó Tanácsnak az ország polgári kormányzása és az igazságszolgáltatás volt a feladata.

339. 1807-dik Eſztendőben Majus hónapnak 8 dik napján T. N. Vaſs Vármegye Szombathelyen tartatott közönséges Gyülésének Jegyző Könyvéből való ki vonás.

Az 1807-dik Eſztendőben Aprilis hónapnak 29-dik Napján Szombathely Mezző Városban tartatott T. N. Vaſs Vármegyének Deputatiója Alkalmatoſságával a' Megyebéli utaknak mennél hamarébb elzközölendő helyre állittáſok eránt azon módok fel vetettek; mellyeket Ő Excellentiája Gróf Széchenyi Ferencz ezen megye Kormányozója e' Tárgyban a' Nemes Vármegyének közölni méltóztatott: mellyek eránt a' Deputatiónak vélekedéſe ſzerint e' következendő rendeléſek találtattak ſzükségelleknek:

1 ſzör: Hogy Rohonztól Intzédig, Svób falutól Szelestéig, Hegy falutól Meſzlenig, Bess falutól Vass alláig lévő utak, mivel a' Közönségtől kevellet haſználtattnak, a' Szegény Adozó Népnek könnyebbsége, a' többi ſzükségelleb közönséges utaknak jobb és könnyebb el kéſzittéſek végett, többé az Adozó Nép által ne tsináltattnnak.

2-ſzor: Az Utaknak jó karban lévő réſzeire, hogy a' Szegénység ſzükségtelen ne zaklattaſſék, azért a' Járásbéli Szolga Biró Urak csak azon helyekre parantsolnák ki helységeit, a' mellyeknek igazittáſa vagy tsináltatása ſzükségelleknek találtatik: előbb pedig, hogy ſem a' Fuvarok az utakra ki rendeltettnének, a' Gyalog által, ha a' hely engedi, már annyi fövény kéſzittettnek, a' mennyi egy napi hordásra kivántatik.

3-ſzor: Mivel a' Kemenes-Alli Kerületbéli adozó Nép által tsinálandó két rendbéli utak egy izben el nem kéſzittethetnek; azért most Tavaſzſzal és jövő őſzſzel egéſz Kemenes-Alli erő Sitkétől Merseig lévő utnak tsináltatására rendeltettnék, Pereſztegtől pedig Jánoshásig való utnak meg lehetős fenn tartására csak némely közel lévő Helységek hagyattattnának meg: melynek jobban leendő el kéſzittésére a' jövő Eſztendőben egéſz Kemenes-Alla reá fordittatnék:

4-ſzer: A' Keſzői Só hordó utnak tsináltatására rendelt négy helységek minthogy elégtélenek; azért azokhoz még Hógyéſz, Szergény, Pór-Magali, Nemes Magali, és Sz. Márton helységek is rendeltettnének.

5 ſzór: Kemenes-Allán a' hidakhoz kivántató fáknak nagy ſzüksége miát, nagyobb Gazdaság végett Kő-Hidak kéſzittettnének.

6 ſzor: Hogy minden Helység által a' reájok tsináltatás végett ki rendelt utnak helye, és tersége embernyi magaſságu tzövekek le helybeztetésével ki jegyeztettnék, utoljára

7-ſzer: Az is rendeltettnék: hogy a' helység Biráinak ſzoros őrizete alá a' határában lévő fa hidakhoz több vagy kevellebb Gerendák és Pallók a' Gazdálkodó Deputatiótól adattni rendeltettnek: mellyekről a' járásbéli Szolga Birájoknak minden Dicalis Conſcriptio alkalmatoſságával ſzámot adnának.

Többnyire pedig minthogy a' follül ki nevezett némely utak a' Kereskedő utak ſzámából tellyeſséggel ki töröltettnének, ugy hozván magával a' következés, hogy azon helységek, a' mellyek azon utakat eddig tsinálták, más utakra fordittattnának, melly végett a' Nemes Vármegye Inſenérje által egy ujjabb repartitio es pedig az 1807. Eſztendőbéli Dicák ſzerint a' helységekre ki dolgoztaſsék; melly ſzerint fogja utóbb minden helység a' maga utjait tsinálni, addig is pedigleu, mig az uj repartitio el fog kéſzittetni, az utak az előbbi mód ſzerint tsináltallanak; ki vévén egyedül a' 3-dik punctumban meg jegyzett Kemenes-Alli utat, mely most mingyárt effectusban veteſsék: mivel pedig az eddig való tapaſztalás leg inkább bizonyitja azt, hogy ezen Nemes Megyében lévő Poſta és Orſzág utak ſemmi más módokkal jobb karban nem jöhettek, és utóbb ſem jöhettnek, mintha Szolga Biró Urak a' kik Esküt Urakkal együtt többféle hivatalbéli fogla atoſságokkal egyébberánt is terheltettnek, Nemes Vármegye hajdui pedig igen kevelseknél tarthatnak, és

vagynak, magok numerussaikban lévő illyes utakra alkalmatos uti Comissariusokat akkoron, a' midőn az utak tsináltatásának ideje vagyon mostani drágasághoz képest egy forint diurnum mellett fel fognak fogadni, a' kikre az illető Szolga Biró Urak leg sorényebb vigyázással fognak lenni, hogy minden akár mi néven nevezendő tsalárdságok el távoztassanak, sőtt az hely égeket az utak tsinálásárúl ne azon Comissariusok, hanem egyenest az illető Szolga Biró Urak fogják tsak akkoron quietálni, a' midőn magok az illyes utakat meg fogják visgálni, 's alkalmatos jó forsban találják, abban is pedig a' Szolga Biró Urak minden szorgalmatossággal, és vigyázással legyenek, ne hogy a' sok napi Diurnumokkal a' Domestica Cassa terheltessék.

VÁRMEGYE VÉGZÉSE.

Bé adta ezen alkalmatossággal a' Vármegye Deputatioja a' vélekedését, azon módok felöl mellyeket Eö Excellentiája ezen Megyének Kormányozója a' Megyebéli utaknak réfz fzerént tsináltatása, réfz fzerént jó karbán leendő megtartása felöl közölni méltóztatott, melly közönséges helyben hagyást nyervén, az végeztetett, hogy azon vélekedés fzerént az illető Szolga Biró Urak, a' Vármegye Földmérőivel egygyett-értve, a' reájok bizott kötelefséget tellyefsétteni el ne mulafsák, és ugyan e' végre nevezett Rendeléfek, az illető Tifztviselő Uraknak ki adattni fognak, Eö Excellentiája pedig ezen végzés felöl, kötelessen tudóséttatni fog.

Ki-adattatott Szabó Ignátz,
Fő Jegyző által, m. p.

4. ábra
Kivonat Vas vármegye közgyűlésének jegyzőkönyvéből (1807. V. 8.)

A közgyűlés foglalkozott a vármegye területéről beérkezett, az utakkal és hidakkal kapcsolatos nagyszámú panasszal is. Az ügyintézés már 1595 óta írásbeli volt, kezdetben latin nyelven, majd 1806 óta magyarul. Az ilyen témák gyakoriságára utal az, hogy a jegyzőkönyvek tárgymutatójában – *„Index Protocoli AB Anno 1595 USQ. Annum 1620"* – külön voltal kigyűjtve a *Reperatio Viarum* fejezetben az utak javítására vonatkozóak.

Az ügyintézés a korszellemnek megfelelően alapos, igen megfontolt, udvarias, de lassú volt. Jó példa erre a közgyűlés 1779 decemberi üléséről felvett jegyzőkönyv. A Pozsonyban székelő Királyi Helytartó Tanács még 1775-ben rendeletet adott ki az úthálózat járhatóvá tételére. Foglalkozott ezzel a vármegyei közgyűlés már akkor, mégis a Helytartó Tanács 1779. december elején újra leírt ebben az ügyben. Ennek hatására már azonnal és érdemben intézkedni kellett, amint a latin nyelvű jegyzőkönyv tanúsítja.

Penes iteratam Communicaonem Projecti ex parte Comitatus hujus in Anno adhuc 1775. circa Viarum, et Pontium Reparationes elaborati, et E:Consilio

Regio submissi, informabitur. Idem E: Consilium Reum Lttle in eo: quod ex Motivis in antelato Projecto uberius denotatis Comitatus iste passu in hoc a progabitis Dispositionibus suis recedere non valeat. Caeterum hac occasione Processualibus Judlium injunctum est, ut eo usque etiam, donec nova Repartitio circa reparandas Vias elaborata, ijsdemque extradita fuerit, eo rem agant, quo imminente hocce veris tempore tam Postales, quam vero reliquae publicae, non secus Teloniales hae quidem per ipsos Teloniorum Possessores ad debitum Consistentiae Statum ponantur.

Szabad fordításban: *„E vármegye részéről az utaknak és hidaknak felújítása az* 1775. *évben kidolgozott és a Nagyméltóságú Helytartó Tanácshoz felterjesztett tervezet az ismételt megtárgyalásnál válik véglegessé. Szintúgy tájékoztatni kell a Helytartó Tanácsot, hogy a vármegye az előbb említett, előadott tervezettől, bővebben kifejtett okokból és örökletes helyzetéből, saját felosztása által eltérni nem tud.*

Egyébként a járásokat ez okból rendeletileg köteleztük, hogy addig is, amíg az utak új javítási módja ki nem dolgoztatik és nekik ki nem adatik, a munkát addig is végezzék, annál is inkább, mert a tavaszi idő veszélyezteti mind a postai utakat, mind a többi közutakat, nem különben a vámos utakat. Ezeket, kényszerű kötelesség folytán a birtokosok tetessék rendbe."

Nemzeti ellenállás

A vármegyének a főnemesség és a nemesség jogainak védelmében állandó küzdelmet kellett folytatnia a Habsburgok németesítő, kizsákmányoló és egységesítő politikájával szemben. Ebben a védekezésben sajnos voltak a haladást akadályozó tendenciák is. Már III. Károly idejében haladó rendelkezés volt az 1720. évi népösszeírás, amely igen nagy tiltakozást váltott ki. A megye lakossága akkor 118 606 fő volt (1918-ban 260 379, jelenleg 285 800).

A forgalom növekvő igényei

A törököket kiűző hadjáratokat követő években a gazdasági és kereskedelmi viszonyok, jórészt újra szervezve, egyre sürgetőbben követelték a jobb közlekedési lehetőségeket. Vas megyében ugyan még nem, de az

országban másfelé már 1720–1740-ben épültek a műszaki követelményeknek megfelelő utak. A vármegyei útügyi szervezeteknek a korábbiakhoz képest új igényekkel is szembe kellett néznie. Az élénkülő postaforgalom járatai, a Törökországgal akkor kialakuló kereskedelem, a sóellátás nagy fuvarigényei, majd a napóleoni háborúk nagy katonai transzportjai számára kellett mindig jól járható utakkal szolgálnia. Az útügyi szervezet, de elsősorban a jobbágy községek, ennek a feladatnak, ha lassan és nehezen is, de eleget tettek. Új tényező volt az utakon az ekkoriban megjelenő nehéz hadi szekerek tengelysúlya.

A jelentkező, egyre nagyobb követelményeket kívánta kielégíteni a vármegye kormányzója 1807. április 29-én kiadott végzésével. A tekintetes és nemes közgyűlés, már május 8-án kiadott végzésével intézkedett is. Egyes utakat az úthálózatból leadva kívánt enyhíteni a jobbágyságnak az utakkal kapcsolatos túlzott igénybevételén. Másrészt viszont a kemenesaljai úthálózat fokozott fenntartását írta elő, nyilván a várható hadműveletek érdekében. Az intézkedések eléggé nagyvonalúak voltak, ugyanakkor a korszaknak megfelelő kicsinyes módon, a napidíjakkal való takarékoskodást is előírták.

Vámrendszer

Az utakkal kapcsolatos költségeit a vármegye részben vámjövedelmeiből fedezte. Egyes vámos utak és hidak vámszedési jogát a területet bíró uradalmak, városok gyakorolták, régi privilégiumaik alapján. Más vámtárgyak, utak, hidak, kompok vámjait *„árendába"* adta a vármegye, szabályos versenytárgyalás útján. 1841-ben a közgyűlés így számolt be erről: *„A körmendi, rumi, rábakeresztesi, ostfy asszonyfai vámok haszonbérbe lett kiadatásáról szóló szerződések bé adatván, a megye részéről is helyben hagyattak."* A vámbevételek folyamatosságát szolgálta az a rendelkezés is, mely szerint *„Vámjai a vármegyének az árendális esztendők elteltével újra ki árendáltassanak."*

A vámjog bérlőinek a jövedelem fejében jó karban kellett tartania a kérdéses utat vagy hidat. Ha panaszok merültek fel, a Karok és Rendek igen következetesen jártak el. Rossz karban voltak például a rumi vámúton levő hidak. A javításhoz szükséges fát a rumi erdőben kellett kitermelni. A tulajdonos Rumy család, akiké egyébként a vám is volt, tiltakozott a fák kivágása ellen, a vámjövedelmet viszont meg kívánta tartani. Végül, 1820. szeptember 1-i határidővel Szecsődy Károly szolgabíró utasítást kapott a hidak kijavítására azzal, hogy amennyiben a család nem tenne eleget javítási kötelezettségének, a vármegye az ő

költségükre fogja megjavíttatni a hidakat. Így is történt, s a vármegye a privilégiumot 1821. január 10-én visszavette.

Szigorral kellett eljárni Kőszeg városa ellen is, 1812. június 30-án. *„A gyűlésen jelen levő több érdemes tagoknak egyenlő jelentéséből megvalósòdott az, hogy a Szabad Királyi Város Keőszög határjain keresztül menő Posta s Ország utakat gondatlanul tatarozván, azok igen rossz karban helyeztetve volnának, Nagy Zsigmond Járásbeli Szolga Bíró úrnak meghagyatik, hogy a megnevezett várost a vámbeli jövedelemnek elvesztése alatt az utaknak jobb sorsban leendő hozása végett Bírói képpen meginteni el ne mulassza."*

1820-ban baj volt az Ostffyasszonyfai *vámúton* levő hidakkal is. *„Bejelentvén, hogy az Ostffyasszonyfai vámúton levő hidak rosszak, Szalay János földmérő úrnak meghagyatik, hogy azokat mentől hamarabb megvizsgálja, a szükséges fákat Kisfaludy János Sz. Bíró úrral egyetértvén meghordatni el ne mulassza."* Hozassák rendbe az utakat és hidakat, jelentsék ezek megtörténtét. Végül is a mulasztó Barta István helyett Vörös István táblabírót bízták meg a hidak további gondozásával, az uradalom költségére.

A megszüntetett harmincad hivatal helyett Polancon, Radafalván és Pinkafőn szerveztek vámhivatalokat, s ezek mellett még hét határszéli vám működött a vármegye területén. A korábbi útkényszert ezek az intézkedések lényegében feloldották.

Postavonalak

A XVII. században a vármegye kezelésében levő utakon közlekedtek a pozsonyi főpostamester hatáskörébe tartozó postajáratok. A postaszolgálat osztrák jellegű volt, a Sopronból Moson, Öttevény, Óvár, Kőszeg, Körmend és Sárvár felé menő posták mesterei az Alsó Ausztriai Helytartóságtól kapták illetményeiket. A Bécsből Nagykanizsán át Pécs és Eszék, valamint Zágráb felé kialakuló fő útvonalakon a katonai és kereskedelmi levelezés érdekében postajárat indult még 1695-ben Sopron–Nagybajom–Kőszeg–Szombathely–Körmend, illetve Körmend–Kutas–Lendva–Csáktornya–Belovár–Zágráb között. A XVIII. században a Szatmári béke után a súlyos gazdasági válságot fokozatos feloldódás, majd lassú fellendülés váltotta fel. Ez azt eredményezte, hogy a kormányzati levelezés mellett a közigazgatási és magánlevelezés került túlsúlyba, majd fellendült a személyek utazása is.

1720-ban a Bécsből kiinduló hét rendszeres postavonal közül a Sopron–Szombathely–Kanizsa–Eszék–Pétervárad–Belgrád–Konstantinápoly közti nemzetközi járat haladt át vasi területen. A postát 1722-ben

állami kezelésbe vették, osztrák jellege azonban továbbra is megmaradt. A vármegye területén egy 1790. évi térkép Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden, Sárváron, Vasváron, Rábaszentmihályon és Rábakeresztúron tüntet fel postaállomásokat. Ezeken postamesterek és postalegények látták el a szolgálatot, postalovak állottak rendelkezésre. Az állomásokon esetenként meg is lehetett szállni. A szombathelyi állomás akkori pecsétlőjének szövege: *„K. K Poststation Steinamanger"* volt. A posta kezdetben csak leveleket továbbított, majd pénz és csomagszállításra is berendezkedett.

1830-ban – feltehetően a helyi földesúr kezdeményezésére – Rábaszentmihályról Rátótra tették át a postaállomást. Az ezzel kapcsolatos vitáról a vármegyei közgyűlés május 22-én felvett jegyzőkönyve is megemlékezik. *„Költ Szent György hóban 9151 szám alatt, mely szerént a Rába Szent Mihályi posta hivatalnak Rátóthra lett által tétele tárgyában a Megye annak hogy a posta mely eredetétül fogva Rába Szent Mihályon vala, kinek az engedelme vagy parantsolattya mellett tétetett légyen Rátóthra által, úgy szinte ha az eredeti postaépületek Rába Szent Mihályon fenn állanak e és ha nem volna e jobb az hivatalt az első helyére visszatenni, már azért is hogy a Rátóthi út sáras időkben járhatatlan – bővebben leendő megvilágosításra utasíttatik – Dénes Gábor Szolga Bíró Úrnak meghagyatik hogy ezen M. Intézetben előadott Környüállások eránt az illetőket megvizsgálván meghallgatni és a tapasztaltakrul az ő tudósítását tenni el ne mulassza."* A helyi uraság volt az erősebb, maradt a posta Rátóton.

A Rákóczi szabadságharc idején a fejedelemnek is voltak rendszeres postajáratai. Egy 1707-ben kelt utasításában kívánta biztosítani a járatok rendszerességét: *„Ha a postautakat és hidakat a vármegyék és helységek elmulasztanák megcsináltatni a postamesterek jelentésére, a postaigazgató sürgesse meg. Az utak jó karban tartása a vármegyék dolga s erre kapnak utasítást."*

Bár a Császári és Királyi Postaigazgatóságnak nem volt hatásköre az önálló vármegyék felett, 1807-ben talán még a régi, fejedelmi utasítás szellemében tett panaszt a Helytartó Tanácsnál a vármegye útjainak állapota miatt. A Karok és Rendek 1808. január 4-én igen önérzetesen vették jegyzőkönyvbe: *„Melyre a Felységes Helytartó Tanácsnak vissza fog irattatni, hogy ezen megyében levő nem csak Posta, hanem minden kereskedő utak esztendőnként két ízben megigazíttatnak és így mindenkor jó karban vagynak ugyan ezért a hamis vádoló ellen elégtétel fog kérettetni."*

De 1809-ben a vármegyének is volt panasza a posta ellen: *„Jelentetik, hogy az úgy nevezett Diligencze szekereken küldött portékáknak serényen kézhez adattása végett az illető Posta Hivataloknak újabban szoros*

parancsolat adattatott." Az említett Diligencze szekér kényelmes gyorsjárat volt: népszerű néven delizsánsz.

A gazdasági viszonyok gyors javulása, a reformkori megélénkülés tette szükségessé, hogy a kezdetben heti egy vagy két postajárat helyett hamarosan már naponta közlekedjenek a járatok. Az országban 1840-ben 10 levélposta vonalon 165 járat közlekedett, 454 mérföldnyi hosszon. A Szabadságharc alatt ugyan a postavonalak jó része megszűnt, de ezeket a vasutak megindulásáig visszaállították. A vasúthálózat kiépülésével azonban végül teljesen megszűnt a távolsági közúti postaforgalom, s a postai szolgálatot a vasutak vették át.

Útfenntartás a XVIII–XIX. században

A vármegye úthálózatának fokozatos kiépülése az évszázadok alatt ismételten elvégzett kavicsfeltöltések eredménye volt. A megye területén jórészt mindenütt könnyen kitermelhető kavicsanyag erre a célra igen egyszerűen volt felhasználható. A XIX. század második felében végrehajtott útépítéseket megelőzően nincsenek adatok valódi építési tevékenységről. Az utakkal kapcsolatos tennivaló csak a meglevő utak járhatóvá tételére, jó karban tartására terjedt ki. Ennek intézése a járási főszolgabírókra, az útbiztosokra, a megyei földmérőkre tartozott, a végrehajtás viszont jobbágymunkával azokra a községekre hárult, melyek területén a posta vagy kereskedelmi út átvonult. A fenntartás feladatai természetesen az időjárási viszonyok, a hadmozdulatok és a forgalom követelményei szerint változtak. Egy 1810. márciusában kiadott rendelkezés utal erre: „*Közönséges tapasztalatból, de még a Körmendi Annoraxing Tiszt Úrnak jelentése szerint bizonyos lévén, hogy a fakadt fagyok után az Ország utak oly rossz karban vagynak, hogy majdnem járhatatlanok, arra való nézve a Szolga Bíró Úrnak meghagyatik, hogy a mostani tavaszi időkben, mindenek előtt a mély kerékvágásokat az úgy nevezett (Einraumer) bé vágók által bé vonyattatni, annak utána pedig az illető Helységekkel meg fövenyeztetni, egyszóval minden szorgalommal jó karba hozatni el ne mulasszák.*" (Íme olvadási károk közel 200 évvel ezelőtt!) A rendelkezést a francia háború és az elmúlt teleket követő olvadások tették esedékessé. Fejlettebb fenntartást írt elő egy 1812. júniusában kelt rendelkezés: „*Az utak mellékét fölül föveny halmokat is hozatván, hogy azokbul a kinevezendő út bé húzók által az utaknak kevesebb hiányosságai kipótoltathassanak.*" (Ez pedig az első utalás a későbbi útkaparókra!)

Majd mikor ez nem látszott elegendőnek, katonai erő igénybe vételét is elrendelte az alispán. Az utak két odalán felnövekvő cserje kivágására

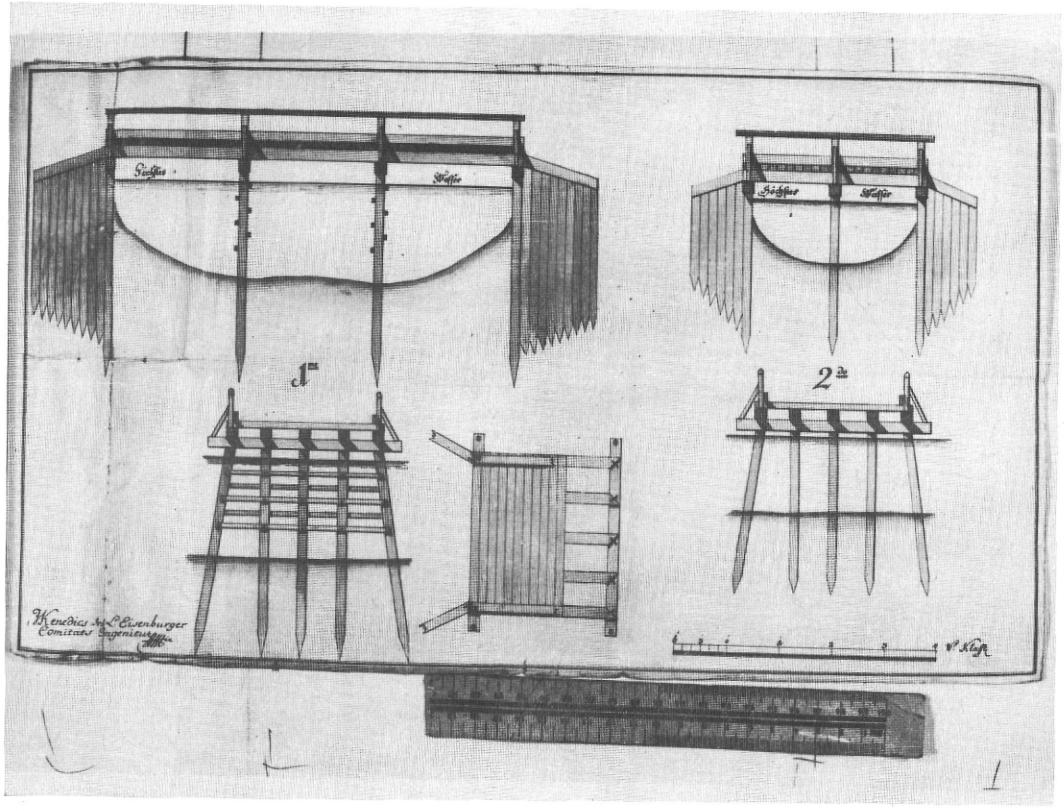
is volt intézkedés: *„Az Ország utak mellett levő sűrű Cserőjék az utaknak annál jobb karban levő megtartása végett kiirtattatni javasoltattak, a vármegye a javallatot úgy érti, hogy azon kiirtás semmi esetre a földes utak kárával ne történjen."* Az értelmezés különbséget tesz a kavicsolt és a földes utak közt, a gondoskodás tehát ezekre is kiterjedt, már 1813. júniusában.

Gondoskodni kellett a téli fenntartásról is, a postaforgalom zavartalansága érdekében. A Helytartó Tanács rendelkezése 1841 januárjában: *„A megyének meghagyatik, hogy a közelgő hó elolvadása által gyakrabban a közlekedésben okozott akadályokat kitelhetőleg elhárítsa, s az illető postahivataloktól megkerestetvén, azoknak minden készséggel segítséget nyújtson."*

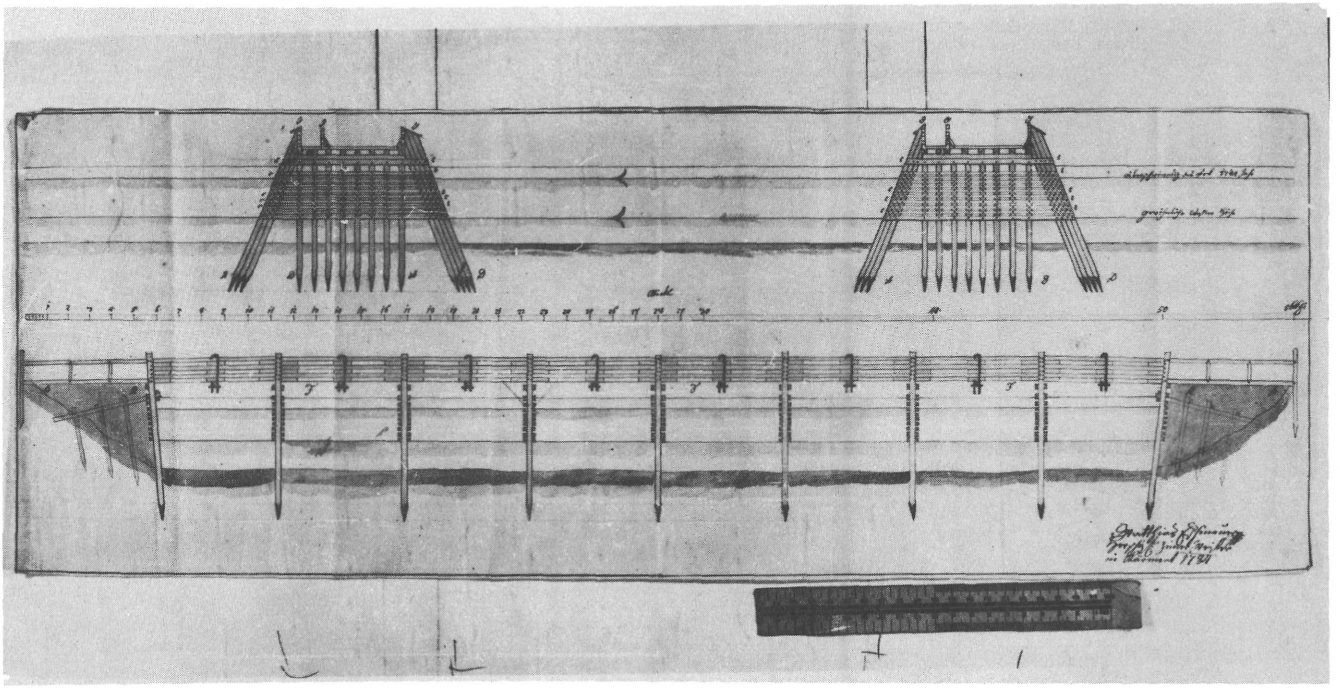
Hídépítések

Vas megye a múltban és jelenleg is vízfolyásokban és hidakban egyik leggazdagabb területe az országnak. Sok gondot okozott a Karoknak és Rendeknek a hídállomány a török, kuruc és francia háborúk alatt. Ahol a hidak vámjoggal kapcsolódtak össze, az építéseket és javításokat igyekeztek a vámot szedőkre hárítani. *„Chernel Gusztáv jár. fő Sz. bíró és Hegedűs Sándor főmérnök urak a Lékai úton elromlott hidak eránt hivatalos jelentésüket bé mutatván: jelentő fő Sz. bíró és mérnök uraknak meghagyatott: hogy a kérdésben levő hidakat, nyilvános árr csökkentés mellett azokat felvállaló mester ember által csináltassák meg, s a költségek feljegyzését a Gazdálkodó választmánynak a házi pénztárból megrendelendő kifizettetésök végett mutassák be. Egyúttal szükségesnek látták, hogy a Gróf Széchenyi János Tábla, Chernel Gusztáv fő Sz. Bíró és Bercsényi Miklós Tiszti főügyviselő urakat a végre kiküldeni, hogy azon vonalt, melyekről a Pörgölini vám szedetik úgy azt is, vallyon az illető uradalom által a vám út jó karban tartatik e? és a kérdéses hidak nem a vám úthoz tartoznak e? kinyomozni törekedjenek, s a tapasztaltakról a jövő közgyűlésen jelentést tegyenek."* Így intézkedtek 1841-ben!

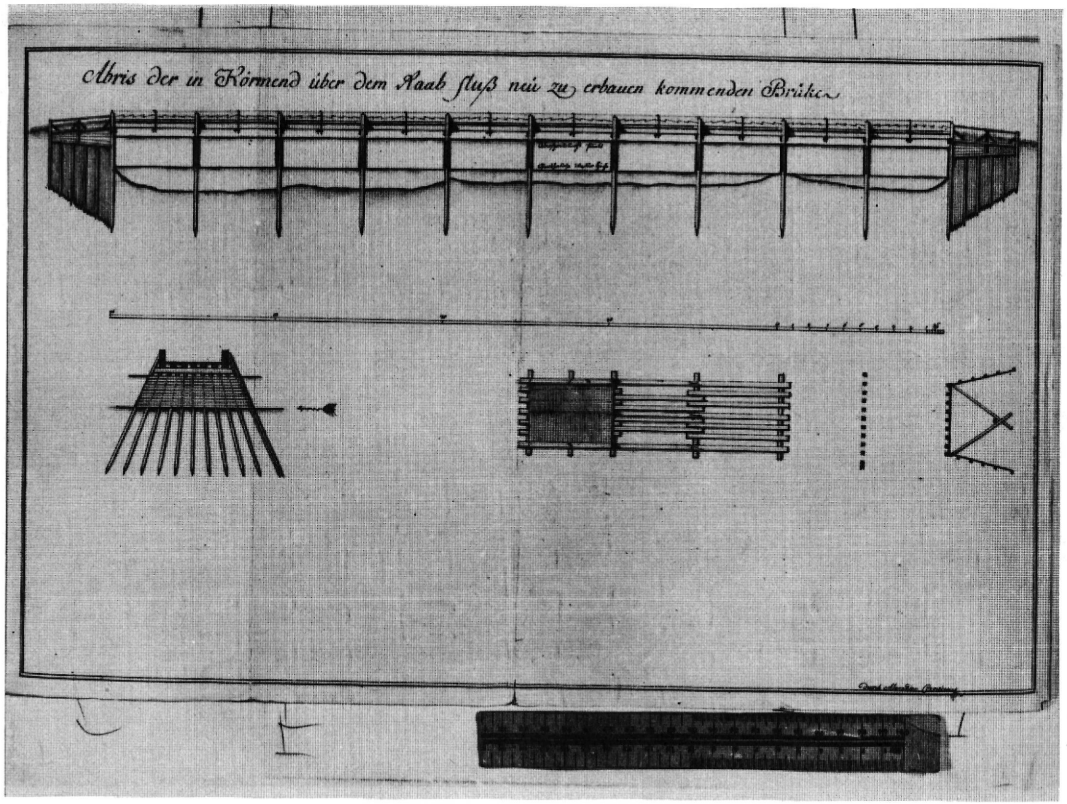
Ha aztán végképpen nem térhetett ki a vármegye egy-egy híd újjáépítése elől, már 1820-ban is tudtak gyorsan intézkedni. *„Az Alsó Strázsai Rába hídjának előbb is a vármegye által teljesített tsináltatása úgy annak mostanság megkívántató helyreállításának szüksége Szerdahelyi Ignácz 2-ik Allispány és Szalai János földmérő uraknak ezennel bé adott tudosításából kitettzvén ahoz képest vett hídnak a Vármegye által leendő megtsináltatása ezennel elrendeltetik és annak tellyesíttetése a Gazdálkodó Deputációra bizatik."*



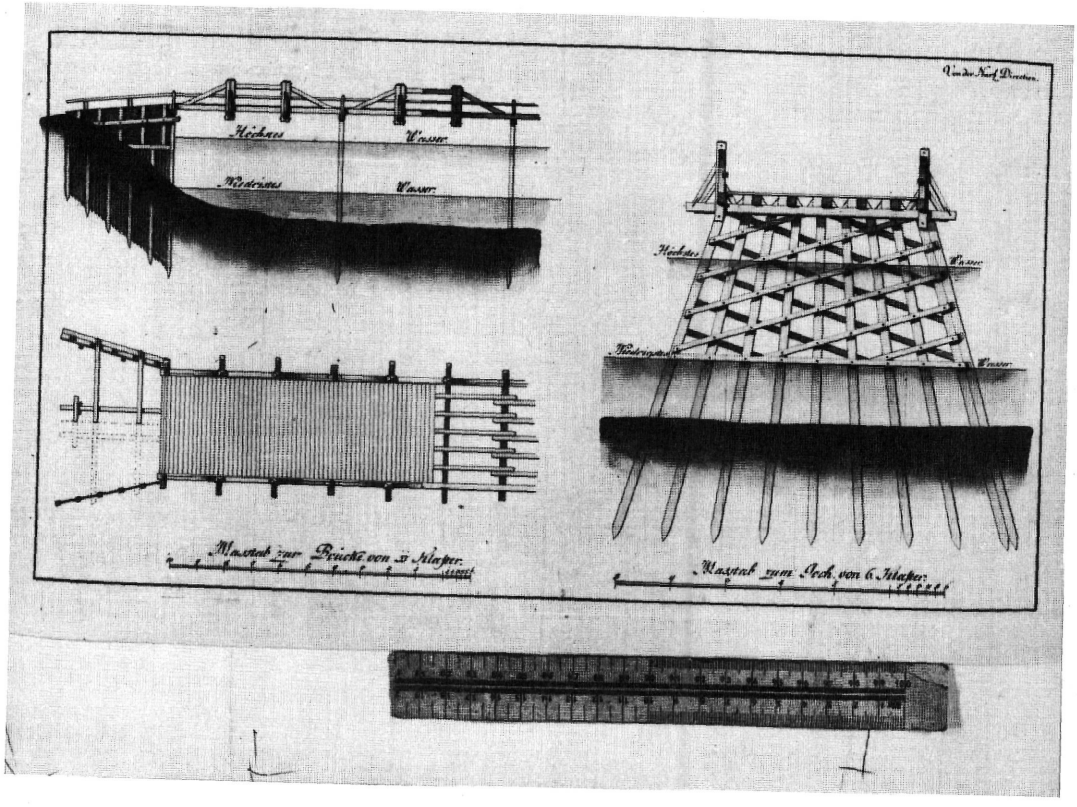
5. ábra
Az ivánci kereskedelmi útra tervezett híd.
Tervező: Kenedics József 1789



6. ábra
A körmendi Rába-híd terve
Készítette: Eschenmauer Mátyás, 1784



7. ábra
A körmendi Rába-híd terve
Készítette: Czitkovits Sándor, 1787



8. ábra
A körmendi Rába-híd terve
Készítette a Nav. Direction (Hajózási Igazgatóság), 1787

Nehezebb volt a hidakkal kapcsolatos terheket áthárítani, ha a kötelezés nem volt egyértelműen megállapítható. Az előbb említett hidat a Rába 1841-ben újra elvitte. „*Lippics Boldizsár Sz. bíró és Kovachics Zsigmond mérnök urak által felvett jelentésből kitetszik hogy Szt. Mártonnál elpusztult Rába hídját az uraság csináltatta s hogy ezen híd bátor a F. Strázsai és Farkasfalusi adózóknak földjeik könnyebb használása úgy a Tótsági lakosoknak a természetbelieknek tótsági Szt. Gotthárdra közelebb szállíthatása tekintetéből felette szükséges – a köz erővel tatarozandók sorába nem tartozik.*

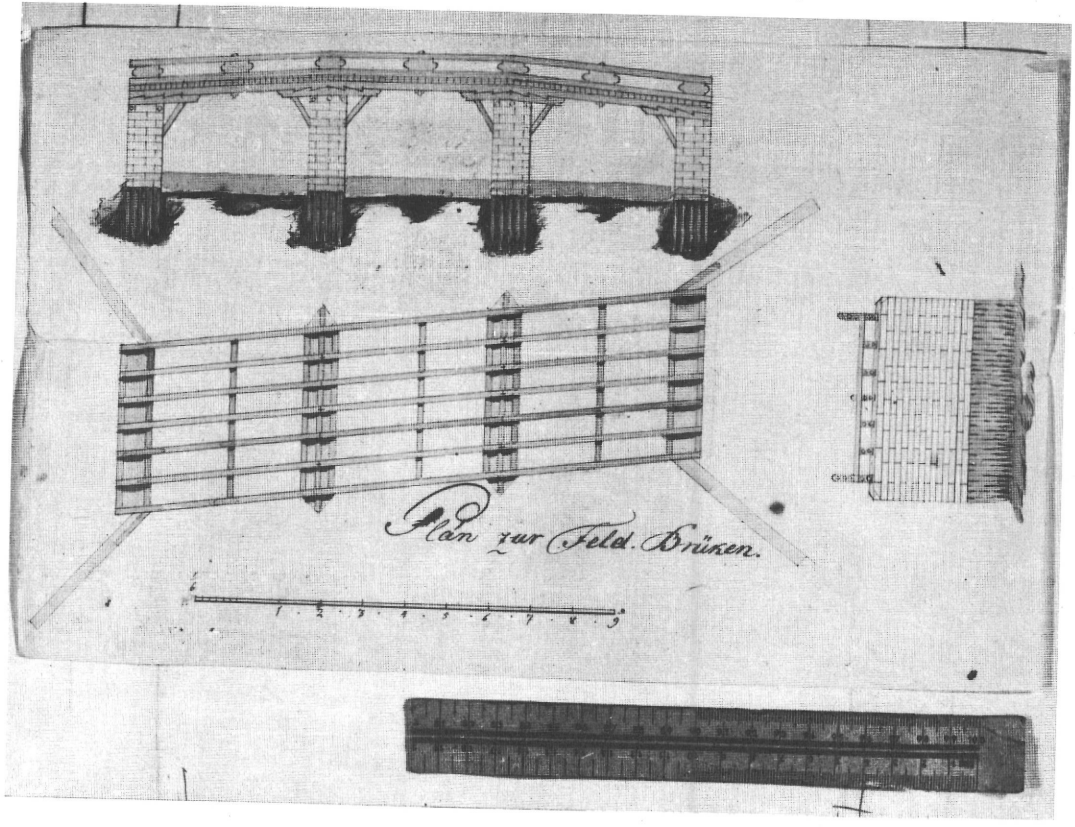
Lippics Boldizsár Sz. bíró úrnak meghagyatott, hogy annak megcsináltatására mind az illető Dobrai uradalmat, mindakiket annak jó karban léte különösen érdekel, mind pedig a helyiségbelieket kiknek kötelességük a közlekedési utakra fölügyelni, hathatósan serkentse s a tellyesedésre fölügyeljen."

Gondosan ügyeltek arra, hogy akár a vármegyék, akár az ország határán levő hidakkal kapcsolatos feladatokat megosszák az érdekeltek között. Ilyen volt a pinkafői határhíd esete 1820-ban. „*Eörsy József Fő Szolga Bíró Úrnak tiszti tudóséttása szerént a Pinkafeldről Stájer Országba vezető kereskedő úton levő hidaknak mellyet már nagyobb részben helyre állléttattak, jó karban való fent tartatásokra a Lapints vizén épült és most az árvizek által megrongált Nagy hídnak helyre állléttatása leginkább szükséges lévén mint hogy azon hídnak jó állapotban leendő megtartását az Eichbergi Uradalom magára el vállalta azon okbul az azon elvállalásról szolló levélnek közlése mellett a Grétzi kerület a végett megkérettetni rendeltetik hogy azon hídnak megújjéttatására hathatósan ügyelni ne terhelytessen.*"

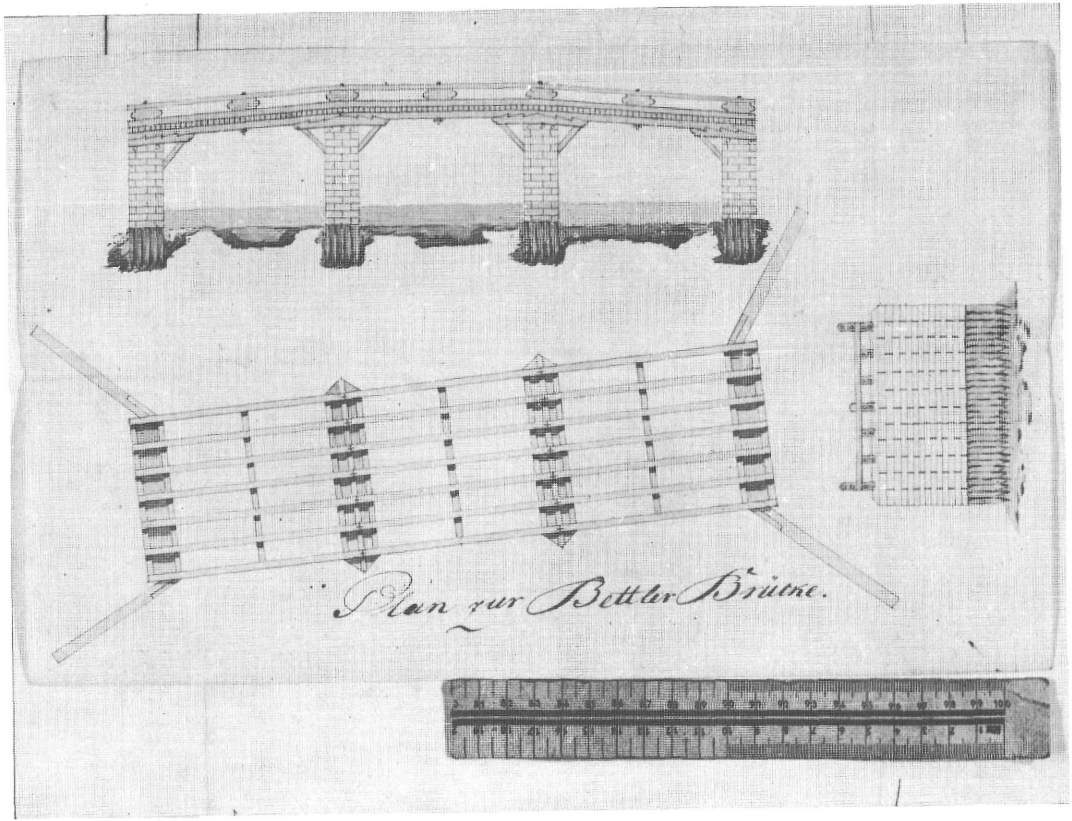
De úgy látszik, Stájerországban sem mehettek sokkal jobban a dolgok, mert szeptember hónapban visszaírtak Szombathelyre. „*A Grétzi kerület az iménd tett kérdésre azt válaszolja hogy a Lapincs vizén levő Határban elszaggatott hídnak helyreállléttatása némely fent forgó környülállások tekéntetébül kedvezőbb üdőre halasztani szükséges ugyan az által mindazon által a közösülés nem hátráltatik.*"

Valamivel egyszerűbb volt az ügyintézés, ha vármegyék közt kellett megosztani a határhidak költségeit. „*Nemes Sopron Vármegye barátságosan meg fog kerestetni, hogy a Répcze vizén, a Fekete éren tsinált közös hídnak kialkudott fele árát, minekutána az írt N. Megye helett itten a házi Cassából kifizettetett 325 Frtokkat ezen Megye házi pénztárának megtéríttetni ne sajnállya.*"

A fahidakkal kapcsolatos állandó nehézségek leküzdésére, állandó jellegű hidak építésére tiszteletre méltó kezdeményezés történt 1810. febuárjában. „*Azon közönséges panaszra, hogy az ország utakon levő*



9. ábra
A Kőszegen építendő Kóldusok hídja terve, 1815



10. ábra
Tábori hidak terve

keő hidak az múló háborús esztendőkben azok ki jobbétása nem történhetvén, nagyon megromladoztak légyen, a fa hidak pedig többnyire használhatatlanok, melynek következtében Stádorzy Károly 2-ik Alispány úrnak meghagyom, hogy minekutána az országutakon a Vármegye a Fa hidak helyett lassanként Keő Hidakat építeni valamint hasznosnak úgy szükségesnek is találta, az azokhoz szükséges termés köveknek Gérczén leendő kifejtését és készen tartását elrendelte." Majd 1810. októberében: *„Járásbeli Szolgabíró uraknak ajánltatom Szalay János földmérő úrnak meghagyom, hogy a Megye beli és az ország útján található Hidakat az illető Szolgabíró urak jelentésében megvizsgálván amennyiben azok helyett Keő Hidakat építeni szükséges volna, arról a Deputatiot Projectuma és a végeztetendő költségek lajstrom béadása mellett tudósítsa."* Ennek az intézkedésnek voltak tanúi a 84. sz. út régi ártéri Répce hídjai, Hegyfalunál. Öt boltozott téglahíd épült akkor a mederhídhoz csatlakozva. Ezek közül most már csak egy maradt fent. A megyében még a kőszegi vár két hídja és a sárvári vár feljáró hídja származnak ebből a korszakból.

Még „korszerűbb" intézkedés született a hídpályák kiszélesítésére 1812. augusztusában. *„Mivel pedig közönségesen tapasztaltatnék, hogy ezen utakon nagy költséggel épített Keő Hidaknak két felől levő pártázattya többnyire már elszedetett, arról, ha ezen pártázatokat újonnan felemelni vagy a hidakat az útnak szélességéig kiépíttetni hasznosabb és gazdaságosabb lesz é? Adandó véleményét a Gazdálkodó Deputációt Tudósítsa."*

Tervezés, építés a XIX. században

Elismerésre méltó, hogy az előfordult kisebb útépítések előkészítése milyen alapossággal ment végbe. 1830-ban felmerült annak szükségessége, hogy a Csákányból Marác felé vezető utat új nyomra helyezzék át. Ez az elpusztult Rába-hidak újjáépítésével volt összefüggésben, s lényegében a Batthyány uradalom feudális érdekeit szolgálta.

„Kisfaludy János Feő Szolga Bíró Úr a Csákányi úton a hidakat rossz állapotban, és az azokon való által járást veszedelemmel öszve köttetve lenni jelentvén, hogy addig is méglen ezen útnak a hidakra esztendőnként kívántató számos költségek megbeszélése tekéntetéből Morácz felé elhatározott vezettetése tökélletességre mehet, a hidak hiányosságai miatt a közösülés el ne zárattasson." — „Többnyire pedig, hogy ezen Csákányi útnak Morácz felé az erdőnek leendő vezettetése eránt múlt 1828-ik esztendő július 7-én tartott közönséges Gyűlésben 990 szám alatt hozott Vármegyei Végzésnek hová előbb siker szereztethes-

sen Kisfaludy János Feő Szolga Bíró, Tóth Károly al Tiszti Ügyész és Hegedűs Sándor első Földmérő Urakra bizatik, hogy Morácz felé vezetendő ezen útnak egész folyamatját, és kiterjedését kijelelni, felvenni, a Morácziakat az eránt, hogy ezen útban eső földjeikért kiki minő megtéréttést kíván, kihallgatni a megkívánt hidakat és az azokra szükséges fák mennyiségét fel jelelni és mindezek eránt a Vármegyét tudosítani el ne mulasszák." – „Gróf Batthyány Károly kérelmére a Vármegyének meghagyatik, hogy a Csákányi Vám útnak elkerülésével másfelé vezettendő új útnak tsináltatásától a Helytartó Tanátstól e részben nyerendő utasítás bé érkezéséig hagyjon fel. A kérdésben vett új útnak valóságos kimetszése és elkészítése a legutolszori, vagyis ápr. 26-án tartott közönséges Gyűlésnek 771 számú Végzése szerént még amúgy elrendelve nem lévén, hanem egy Kiküldöttségre csak a Morácziaknál az ezen útban esendő földjük eránt való meghalgattatása bizattatván valamint azon Kiküldöttségnek a reá bizattakban való eljárásrul a Tudósíttása úgy a N.M.H.T.-nak (Nagyméltóságú Helytartó Tanács) *is a fentebb említett Kegyelmes parantsolat szerént érkezendő kegyes intézete bé fognak várattatni."* A Közgyűlés ezért a főszolgabírót arra utasította, hogy az új hidak megépítéséig, a régi hidak járhatóságát biztosítsa. Az uradalom fellebbezett a tervezett útáthelyezés ellen, a Helytartó Tanács erre le is állította az építkezést, hosszabb huzavona után a Helytartó Tanács végül mégis hozzájárult az építkezéshez.

Nemzetközi kereskedelem

A Bécs–Kanizsa–Pécs–Belgrád útvonalon Törökország irányában még a hódoltság idején indult meg, s később fellendült a nemzetközi kereskedelem. Ezt a császári hatóságok minden eszközzel támogatták. Ennek tett eleget a közgyűlés is 1811-ben. *„Megparancsoltatik, hogy amennyire azon út, melyen Törökországból hozandó portékák Eszékről, Pétsnek és Nagy Kanizsának vitetni szoktak, még ezen megyében tökélletes állapotban nem volna, az kiküldendő Föld Mérője által megvizsgáltatván, minő karba tételéről, annak javéttatására kívántató szükségesekről tudosítását minél előbb megtegye."* Ugyanakkor utasították a Vármegyét, hogy gondoskodjon erős lovakról, szekerekről, hogy a behozott portékákat az egész úton tovább lehessen szállítani. Amíg az áruk továbbítása nem szervezhető meg, megfelelő magazinokról gondoskodjon beraktározás céljaira.

Gondja volt a vármegyének a belföldi gabonaszállítás is, már 1808-ban. *„Budáról Körmendig hordattandó 3258 köböl gabonának vagy Gratialis lisztnek úgy 3446 köböl zabnak Kanizsáig leendő hasonló hor-*

dattása alá elegendő forspontok és szekerek minden kitelhető sietséggel vagy annyival is inkább elrendeltessenek, minthogy minden egy mérföldnyire egy mázsától 5 kr. fizettetni fog." A napóleoni háborúk miatti élelmezési válság következménye volt az is, hogy embargót írtak elő az „*Eő Felségéhez tartozó*", a Servianusok által elfoglalt tartományokba történő gabonakivitelre.

Közbiztonság

Baj volt a közúti közlekedéssel, de nemcsak az útviszonyok, hanem a „*bátorság*" miatt is. „*Minthogy már több ízben tapasztaltatott, hogy az úgy nevezett Diligenciális szekér rossz emberek által megtámadtatott és kiraboltatott, ugyanezen okból meghagyaték, hogy ezen Nemes Megyében hasonló veszedelmes utak volnának, több károknak eltávoztatása kedvéért, a Vármegye kebelében levő katonasággal egyetérteni és az ilyen helyen segedelmet kérni el ne mulassza*" a szolgabíró, 1808-ban. Húsz év után sem javultak a „*bátorsági*" viszonyok, mert 1841-ben, augusztus 30-án „*Lendva – Baksa közt a postát vivő kocsit megtámadták. A rablók kinyomozása iránt kellő rendeleteket, s ezek sikeréről annakidején tudosítást tegyen. Úgy továbbá, meghagyatik hogy minekutána Körmend és Lövő között gyakrabban szokott ilyen vakmerőség előfordulni – Vidos József alispán úrra bizatott, hogy Zala megyével és a határszéli tisztviselőkkel – azon vonal bátorságos állapotba helyeztetése eránt a célszerű rendeleteket tegye meg.*"

Utasellátás

A sűrűbb utasforgalom nemcsak a „rossz embereket" vonzotta, hanem az útmenti vendéglátást is kialakította. Mivel a megye területének nagyobb részén bort is termeltek, útmenti csárdákra alig volt szükség, sok faluban kaphatott italt az utas. A megye egyébként is az aprófalvak hazája: egy-egy járásban 60 kisközség is volt, melyek így közel estek egymáshoz. A postaállomásokon kívül vendéglők nyújtottak pihenést vagy védelmet az időjárás ellen. A XVIII. századig csak a városokban, Pozsonyban, Kismartonban, Sopronban, Szombathelyen és Kőszegen, az egyes napi útszakaszok végpontjain voltak vendéglők, ahol az utazó kereskedők, fuvarosok, mesteremberek éhségüket, szomjukat eloldhatták, szükség esetén szállást kaphattak. Ezek városi vendéglők voltak. A kézműipar kisebb központjaiban, Pinkafőn, Rohoncon, Körmenden

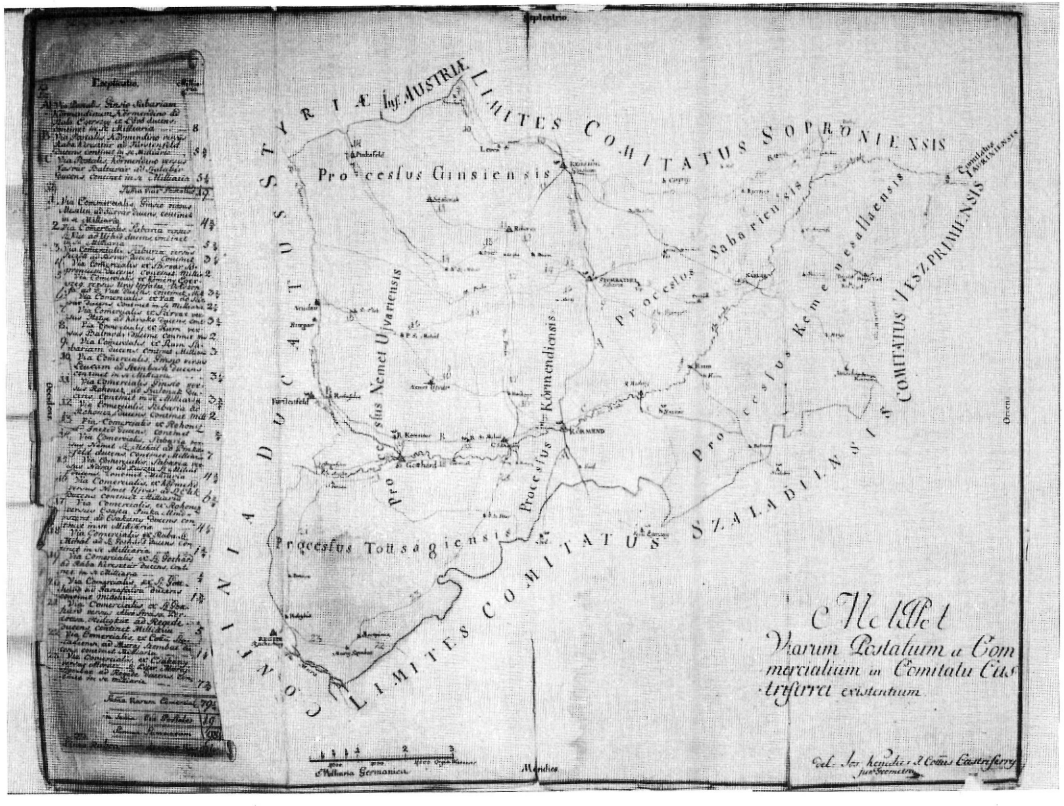
és Sárváron levő vendéglőkben a XVI. században ezt a jogot egyes polgárok félévenként fizetett söntésbérlet ellenében szerezték meg.

Sóhivatalok

A megye úthálózatát jelentősen igénybe vette a lakosság sóellátása. A török háborúk alatt az Erdélyből a Maroson, Máramarosból a Tiszán érkező sószállítmányok nehezen voltak továbbíthatók, így a Salzkammerguti bányákból származó só szállítása is megindult Ausztriából Grác felől, tengelyen. Az ausztriai só szállítási távolsága lényegesen rövidebb volt az Erdélyből hordottnál, s ezt használták ki az ügyes kereskedők. Az ilyen útvonalak egykori neve *„só hordó út"* volt. A sószállítmányok befogadására épültek a Császári és Királyi sóhivatalok, Kiscellben és Körmenden. Innen osztották szét a városok, falvak és uradalmak sószükségletét. A só értékesítése állami regálé volt, ami igen nagy jövedelmet hozott a császári kamarának. Kiváló módszer volt ez a magyarság megadóztatására. II. József uralkodása alatt a só árának mázsánként 11 krajcárnyi emelésével kívánták fedezni az úthálózat kiépítésének költségeit. Ez aztán már elviselhetetlenül súlyosan érintette a jobbágyokat, annál is inkább, mert a sóért ezüst pénzben és nem a devalválódó bankóval kellett fizetni. Érezte ezt a megyei közgyűlés is, sokáig foglalkozott azzal, hogy a só árának mérséklését kérje, még a király halála után 30 évvel is. 1820. márciusában is írtak fel a Cs. és Kir. Főherceg Nádorhoz, hogy Őfelségénél, Ferenc királynál kérje a só árának leszállítását. Válasz sajnos nem jött, így áprilisban újra megismételték a kérést, újra eredménytelenül.

Az útügy fejlődése

Az 1750. és 1848. közötti évszázad a közutak létesítésében, az útügyi szervezet életrehívásában igen nagy eredményeket hozott, jórészt az osztrák egységesítő törekvések hatására. A vármegye kezelésébe tartozó **utak**: az országutak (via publica), postautak (via postalis) és kereskedelmi utak (via commertialis) voltak. Egy 1790. évi térkép szerint via publica a Szombathely–Rum–zalabéri és a Szombathely–Körmend–fürstenfeldi utak voltak. Via postalis a Kőszeg–szombathelyi, a Körmend–zalalövői, a Körmend–vasvári és a Körmend–Ivánc–regedei út. Kereskedelmi utak: Szombathely–Németszentmihály, Németszentmihály–Felsőőr, Felsőőr–Pinkafő, Bucsu–Rohonc, Kőszeg–Rohonc, Szentgotthárd–Regede, Körmend–Németújvár, Szombathely–Szent



11. ábra
Vas vármegye (Comitatus Castriferrei)
Kenedics József térképe, 1790

Elek, Svábfalu–Felsőszelestye, Szombathely–Győr, Sárvár–Vath–Merse, Sárvár–Jánosháza, Kiscell–Ostffyasszonyfa, Ostffyasszonyfa–Urai–újfalu, Magyargencs–Várkesző, Sárvár–Zádony, Szombathely–Kám, Rum–Rábahídvég, Besfa–Rohonc, Szentgotthárd–Gyanafalva, Felsőőr–Tarcsa, és Borostyánkő–Kőszeg. Mindezek, ha más néven is, de jelenleg is meglevő utak. A vármegye által karbantartott utak hossza akkor 630 kilométert tett ki.

Az 1790/91. évi országgyűlésen országos bizottságot szerveztek a közutak létesítésére. Majd az 1825. évi országgyűléssel és Széchenyi István fellépésével indult meg a reformkorszak. Ettől kezdve a királyi Kormányszék ugyan gyakorolt felügyeletet, de úthálózatát a vármegye a helyi érdekek szerint fejleszthette és tarthatta fent. A Karok és Rendek a maguk részéről is elő kívánták segíteni az országgyűlés munkáját. *„A legközelebb tartandó és ezen esztendő augusztus 28-án Poson városában meghatározott Ország Gyűlésre szükséges utak és hidak helyrehozása elrendeltetik."* – *„A megye beli utak és hidak jó karban vannak."* – írták 1808-ban: utazhattak a képviselők.

Mérnökök a XVIII–XIX. században

Nagy része volt az útügy fejlesztésében a megyében ekkoriban működő mérnököknek.

Kenedics József 1750-ben lépett a megye szolgálatába, 1808-ban segéd földmérő felvételét kérte maga mellé. 1790-ben elkészítette a megye térképét, 1787-ben hidakat tervezett a Rábára Iváncnál és Ostffyasszonyfánál. Segéd földmérője és utóda Cvitkovits Sándor lett, aki földmérői munkáján kívül a körmendi Rába híd terveit is elkészítette. Szalay János lett Kenedics utóda, aki 1820-ig működött, majd Hegedűs Sándor a szabadságharcig. Ő 1841-ben már vármegyei főmérnök volt. Működése alatt rendelte el a Kormányzó Tanács a megyei út- és vízhálózati térképének elkészítését, aminek ő eleget is tett.

Nagy mérnök-egyénisége volt ennek a kornak Nikoviny Sámuel, aki 1753-ban készítette el az ország általános térképét 1:800 000 méretarányban, a Dunántúl térképét pedig még 1745-ben, jóval a császári katonai térképfelvételek előtt. Ez az első részletes katonai felmérés háromszögelés alapján, mérőasztal felvétellel készült, 1782–85. években.

A műszakiak megbecsültetéséről nem sok szó esett a közgyűléseken. Kenedics József ugyan elkészítette a megye térképét még 1790-ben, de még 1809-ben sem vállalták a kiadatás költségeit.

„A vármegye mappájának újonnan leendő megcsináltatását nem javasolta a Deputácio, azzal, hogy a kinyomtatás egyedül Kenedics úrra, maga saját speculatiójára hagyassék." Lipszky Magyarország Mappájának árát viszont meg kell fizetni, mert a *„Feölséges Helytartó Tanács"* 1810-ben ezt elrendelte. Kenedics József kérésére azért engedték meg a segéd földmérő felvételét 1808-ban, hogy a megyében levő 92 mérföld hosszúságú kereskedelmi és posta út felmérése megtörténhessen." *Nevezett földmérő úrnak megengedtetik, hogy ezen hasznos intézkedések véghezvitelére – egy segéd földmérőt, 1 Frt. 30 kr. napszámnak füzetéséért melléje vehessen."*

Azért akadt valamilyen „magán" munkájuk is az egykori mérnököknek. *„Minthogy a szomszéd Sopron és Győr vármegyék Földmérőinek ebbéli napi bérük a megyebeli földmérőknek ezennel tett jelentése szerint már kifizettettek és ennél fogva igazságos volna hogy az idevaló földmérők is az ő napi bérük eránt kielégíttessenek. Ugyanazért a N.M.M.K. Tanács* (Nagyméltóságú Megyei Kormányzó Tanács) *alázatosan meg fog kéretni, hogy a járandó Napi Pénzeknek Kifizetését elrendelni méltóztasson."* A földmérők ugyanis felmérték a Rába folyót és libellációt végeztek, de az azért járó pénzt először nem kívánta kifizetni a közgyűlés.

A korszak mérnökeit az 1782-ben Pesten felállított Institutum Geometricum képezte ki 1850-ig, amikor is az Ipartanodát a Mérnöki Intézettel egyesítették.

A szomszédos Steier Országgal megértő és a jószomszédi viszonyra törekvő eljárást gyakorolták már e korszak mérnökei is, az országhatárt kijelölő eljárásokon, mint 1820-ban. *„A Grátzi kerület Hochenbrucki, Schöngaui és Lembachi Ausztriai és Selmwaldi Dreihülleni, Stubeni, Redschlagi, Steinbachi, Weingrabeni és Blumai ezen megyebeli helységek között levő határokat közösen megvizsgáltatni és a hibás határjeleket közös akarattal kiujjéttatni kéri, e végből határ napul jövő szeptember hónap 5.-ét javasolván. Ezen kerületnek barátságosan feleletül fog adatni, hogy a Vármegye az Ország és Ország között levő határjelek fel állétásában"* az ügyet határbéli comissiohoz fordítja. Ezzel egy évszázadok óta rendezetlen határvita zárult le.

Ezt, a népek közötti békés egyetértést dúlták fel a szabadságharc tragikus eseményei.

A SZABADSÁGHARCTÓL AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG

A Szabadságharc hadjáratai Vas megyét és úthálózatát kevéssé érintették, de azért ez a megye is kivette részét a történelmi eseményekből. Sikerrel szerepelt a nemzetőrség és népfelkelés Jellasich seregének kiverésénél. Később, 1848. decemberében az osztrák hadsereg átvonulása Radkersburg felől Muraszombatot, Körmendet, Szombathelyt és Kőszeget érintette. A tavaszi hadjárat végén ugyan a császáriak Szombathelyt és Körmendet kiürítették, de a császáriak ellen 1849. júniusában újjászervezett Vas megyei felkelés már nem tudta érdemben késleltetni a Szabadságharc tragikus bukását.

A Bach-korszak

A császáriak visszatérte után a közigazgatás egyelőre a régi vármegyei tisztségviselők kezében maradt.

Az 1851. decemberében kiadott pátenssel azonban megszűnt az alkotmány. Az országot öt közigazgatási kerületre osztották fel, s Vas megyét a Soproni Kerülethez csatolták. Ennek élére helytartót állítottak, a megye élére pedig megyefőnököt. A közigazgatás így német beamterek kezébe került és német nyelvű lett.

A vasúthálózat kiépítése

Ez az időszak gyors gazdasági fellendülést hozott. Döntő szerepe volt ebben a kiépülő vasúthálózatnak, ami a megye közlekedését tökéletesen átalakította. Széchenyi István már 1836-ban javasolta egy Bécs–trieszti vasútvonal megépítését Sopronon, Szombathelyen át. Ez később úgy valósult meg, hogy a Magyar Államvasutak Győr-gráci és a Déli Vasút Bécs–Nagykanizsa–Pragerhofi vasútvonala Szombathelyen metszette egymást. Ezzel a város igen jelentős vasúti csomóponttá vált, tizenegy (!) irányban szétágazó hálózattal. Mindez igen rövid idő alatt valósult meg, 1865. és 1894. között. A megye területén összesen 643 km vasút épült, ami elsősorban a megyeszékhely fejlődésére hatott kedvezően.

Szombathely fejlődése

Szombathely történetében az egymást követő hadjáratok, háborús pusztulások azt eredményezték, hogy a hajdani többezer lakosú római Savariából, a XVIII. század elejére 175 házból álló, ezer lakosú kis mezőváros lett. A következő békés évtizedekben lassú fejlődésnek indult, 1815-ben 3600, 1857-ben már 8585 lakosa volt. A város utcáit kavicsterítéssel tették járhatóvá. Ez kötelessége is volt a városnak, mert az átvezető országutak vámját a város szedte. Sok kifogás merülhetett fel ezekkel az utakkal szemben: 1820. április 24-én a vármegyei közgyűlés is foglalkozott Szombathellyel: *„Consiliarius első All ispány úrra bizatik, hogy Szombathely várost az utcák flastromoztatása tellyesítésére továbban is hathatósan ösztönözze."* Az igazi ösztönzést azonban a vasútvonalak kiépítése hozta meg. A szombathelyi csomópont Budapest után az ország második legnagyobb csomópontja lett.

A fővonalak a fejlődő ipar anyagellátását, az osztrák tartományok és Magyarország, valamint az Adria közti forgalmat szolgálták. A sűrű helyiérdekű hálózat a mezőgazdaság termékeit szállította Bécs és a dunántúli városok, elsősorban Szombathely piacaira.

Az ipar és közlekedés fejlődésével párhuzamosan nőtt a lakosság száma is: 1890-ben 16 000, 1900-ban már 20 000 volt ez a szám.

Igen nagy erőfeszítéseket tettek az úthálózat kiépítésére. 1880-ban az állami utak közül a Pozsony–varasdi, a Szombathely–pinkafői és a Gyár utca,a megyei utak közül a Szombathely–rumi és a Szombathely–győri út átkelési szakaszai voltak bazaltkaviccsal hengerelve. (Feltűnő, hogy mintha csak az egykori Savaria úthálózatát látnók!) A városi utcák nagyobb része ugyancsak bazaltkaviccsal volt hengerelve, vagy legalább is kavicsterítést kapott. Az Úri utcában gránit kockakő burkolat épült, a Belsikátorban beton lapburkolat. A járdák a legtöbb utcában már akkor aszfaltból voltak. Ezek az útépítések teremtették meg a város mai útburkolatainak alapját. (1910-ben a fenntartott utak hossza már 34,4 km volt. Ebből gránitkocka 948, bazaltkocka 1130, aszfalt 410, makadám burkolat 9944 és hengerelt folyamkavics pálya 12 027 fm. (Összehasonlításként: a város országos és tanácsi közúthálózata ma összesen mintegy 200 km.)

Szombathely városa jó érzékkel előre felkészült erre a dinamikus fejlődésre. Dobrovits Ferenc mérnök és Hötzl József építész már 1865-ben elkészítette a város rendezési tervét, mely 1924-ig érvényben volt, és jól szolgálta a századvégi fellendülés igényeit.

Az ipar fejlődése Vas megyében

A XIX. század ötvenes éveiben az abszolút kormányzat elsősorban a kereskedelem előmozdítását szorgalmazta. Ez az osztrák iparcikkek és a magyar mezőgazdasági termények kicserélését szolgálta, de hátráltatta a magyar ipar fejlesztését.

A megyében, még a XV. századtól kezdve, igen élénk kisipari tevékenység folyt. Posztó, bőr, molnár, vas, lakatos céhek működtek. Főleg ezek fejlődtek tovább a múlt század közepétől. Kőszegen posztó-, sörgyár és gőzmalom, Szombathelyen sörgyár, mezőgazdasági gépgyár, bőrgyár, malomipar, Sárváron cukor- és cementárugyár, Körmenden cementárugyár, Szentgotthárdon óra- és dohánygyár települt 1850–1895 között. Jelentős üzemmé fejlődött a Szombathelyi Vasúti Műhely is.

A nyugati hegyvidéken jelentős bányászat folyt már a korábbi századokban is, de a vasútvonalak kiépítése a bányászatot is fellendítette. Szalonak mellett antimont, Pinkafő és Gyanafalva környékén barnaszenet, Borostyánkőn szerpentint bányásztak. Nagyobb mészégető üzemek működtek Sámfán, Sóskúton és a Rohonci hegyekben. Az ipartelepek és bányák termékeinek kiszállítása közúton történt, ezért meg kellett építeni a vasútállomásokhoz vezető útjaikat. Sok anyagot igényelt a megye úthálózatának fenntartása is. A hengerlések kavics és zúzalékanyagát a megye nyugati részén termelték. Dolomitot termeltek Óváron, mészkövet Egyházasfüzesen, Kőszegen, Rohoncon és Tarcsán. Eruptív követ termeltek Dobrán, Borostyánkő mellett, Sitkén és Kissomlyón.

Bazaltbánya, a Sághegyen

Nagy kapacitású bazaltbánya üzemeltetése indult meg 1911-ben Celldömölk mellett, a Sághegyen, a Kisalföld gyönyörű, bortermő tanúhegyén, melyet Berzsenyi is megénekelt. Itt különböző típusú bazaltokat fejtettek, az út- és vasútépítések céljaira. Első ízben itt állítottak elő nemes zúzalékot. Különféle zúzottköveket osztrák építésekhez is szállítottak innen. Jelentős terméke volt a bányának a kocka- és szegélykő, ezeket időnként 150–200 kővágó hasította. A bánya 1958-ig működött, mikor kimerültsége miatt leszerelték. A Sághegy ma tájvédelmi körzet.

A megye úthálózatának fejlődése, igazgatása

Az osztrák birodalmi központosítást szolgálta, hogy Budán az ausztriai útügyi szervezet mintájára Építési Főigazgatóságot állítottak fel. Építési hivatalokat szerveztek a megyeszékhelyekre, így 1851-ben Szombathelyre is.

Bánya- és folyamikavics-termelés a megye egész területén folyt már a XVII. századtól kezdve. A jól működő útügyi szervezet mellett főleg az így nyert anyag, közelségének volt köszönhető, hogy a megye útjainak állapota már régóta jobb volt az országos átlagnál, a korszak végén, az első világháború kitörésekor pedig országosan is elismerték a Vas megyei úthálózat jó minőségét.

A vasúthálózat kiépítésének kezdeti hatásaként először visszafejlődött a közúti közlekedés, főképp a Pozsony–varasdi úton. Befolyásolta ennek forgalmát a Semmeringen át kiépített Bécs–trieszti Déli Vasút is. De a közúti forgalmat a vasútállomásokhoz vezető utak kiépítése hamarosan újra megnövelte. A XIX. század végéig 40 km ilyen út épült a megyében.

Az úthálózatot a birodalom érdekeinek megfelelően alakították ki. Állami, országos és községi út kategóriák szerepeltek ebben a rendszerben, az utakat pedig az állami költségvetésből építették. A megyék területén ingyenes közmunkát alkalmaztak. Megszervezték az utak rendszeres fenntartását is, útmestereket és útkaparókat alkalmaztak.

Az utakra kiszállított fenntartási anyagok mennyiségi átvételét a prizmázás bevezetésével írták elő 1854-ben. A prizmák alsó hossza 15, felső hossza 11, szélessége 4, magassága 2 lábra volt előírva, így egy prizma térfogata 1/4 köb-öl, kb. 1,3 köbméter volt. Ugyanakkor vezették be a *chaussée*-szerű útfenntartást. Ennek lényege az volt, hogy ahol volt a közelben kő, ott kővel, ahol nem, ott gödörkaviccsal vagy homokkal terítették le az útpályát, és gondoskodtak az út víztelenítéséről is.

A méterrendszert 1875-ben vezették be a mérföld helyett. A prizmák ettől kezdve két köbméteresek voltak.

A mérföldek jelölésének emléke az a kő, melyet a régi Pozsony–varasdi út mellől, Szombathely környékéről a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény udvarára szállítottak és ott van felállítva. Felirata: *„14 M. Posonyba 15 1/6 M. Varasdra."* A megye területén még három régi mérföldkő található fel, egy-egy a 8. sz. út mentén Rábahídvég, illetve Csákánydoroszló mellett, egy pedig Körmenden, a régi 86. sz. út jobb oldalán. A rábahídvégi kő felirata: 230 km. Ezt tehát már a méterrendszer bevezetése után állították fel.

A szombathelyi megyei mérnöki hivatal főmérnöke Kovasits Zsigmond volt 1847-ig. Őt Hajós Károly követte. Az ő munkája volt a megye járásonkénti úthálózati térképének megszerkesztése, 1874-ben.

Az utak építése és fenntartása érdekében 1853-ban útvámrendszert vezettek be az állami utakon, hidakon és réveken. Vas megyében ekkor az állami úthálózatba a Pozsony–varasdi és a Tapolca–gráci út tartozott. A vámintézkedés igen népszerűtlen volt, hiszen a Szabadságharc utáni passzív rezisztencia ekkor teljesedett ki igazán, az állam viszont ugyanakkor a vármegyékre hárította az állami utakkal kapcsolatos költségeket is.

A kegyetlenül elnyomó és mindenáron elnémetesítő osztrák politika azonban a birodalom külső gondjai miatt idővel fokozatosan enyhült. A Magyar Királyi Kancelláriát 1861-ben állították vissza. A közúti adminisztráció nyelve ismét magyar lett, és egyre inkább a magyar érdekeket szolgálta.

A magyar útügyi igazgatás

El kell ismerni, hogy az erőszakos osztrák államigazgatás az útügyek tekintetében jó iskola volt. Így vált lehetővé, hogy az 1867. évi kiegyezés után, mikor az utak igazgatása a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került, 1868-tól kezdve fokozatosan 46 Államépítészeti Hivatalt szerveztek, majd minden megyében egyet-egyet. Szombathelyen 1881-ben alakult meg az ÁÉH, amit az akkori megyeházán helyeztek el.

A magyar közúti hálózatot és a közutak közigazgatását az *1890. évi I. t. c.* szabályozta, mégpedig igen haladó és alkotó módon. *A törvény állami-, törvényhatósági-, községi közlekedési (vicinális) és községi közdűlő út kategóriákat állapított meg.* A törvény értelmében 1895-ben megállapított országos úthálózat kialakítása már teljesen magyar közlekedési érdeket szolgált. Az utak építésének és fenntartásának költségeit az úttörvény az útadó, különböző vámjövedelmek, hozzájárulások és a községi közmunka formájában biztosította, és létrehozta a törvényhatósági útalapokat.

Vas megyében 206 km állami, 1013 km törvényhatósági és vasúti, 460 km vicinális és közel 3000 km közdülő út képezte az úthálózatot a XIX. század végén.

Az országos állami úthálózat kialakítása már az 1894-ben végrehajtott forgalomszámlálás eredményeinek alapján történt meg. A forgalomszámlálási adatok alapján jelölték ki az 1–63. sorszámú állami utakat.

Vas megye területén a 19. Budapest–gráci, a 30. Pozsony–varasdi és a 36. Szombathely–pinkafői állami út vezetett át.

Az Államiépítészeti Hivatal látta el mind az állami, mind a törvényhatósági utak hatósági, tervezési, építési és fenntartási feladatait. Emellett a megye területén lévő állami épületekkel kapcsolatos ilyen jellegű teendőket is elvégezte.

A vármegye önálló törvényhatósági útalapjából fedezte a megyei utakkal kapcsolatos kiadásait. A megyei utak hatósági feladatait az alispán és a vármegyei főjegyző látta el, az ÁÉH közreműködésével. A hivatalnak a Kereskedelem és a Közlekedésügyi Miniszter az állami utak tekintetében közvetlen felettese volt, a megyei utakkal kapcsolatosan pedig szakfelügyeletet gyakorolt. Az ÁÉH-nak 1900-ban a hivatal vezetője mellett egy főmérnöke, három mérnöke, egy építésze és egy irodatisztje volt. Az állami utak kezelését 5 útmester 51 útkaparóval végezte Szombathely, Vasvár, Körmend, Rábakeresztúr és Pinkafő székhellyel. A törvényhatósági utakét 12 útbiztos és 177 útkaparó látta el, Szombathely, Kőszeg, Sárvár, Celldömölk, Jánosháza, Vasvár, Körmend, Muraszombat, Felsőlendva, Szentgotthárd, Németújvár és Felsőőr székhellyel.

Az útpályák fenntartásában a legfőbb tevékenység a „fedanyag" elterítése volt. A munka nagyságrendjére jellemző, hogy az állami utakra 1905-ben 5080, a törvényhatóságaikra 14 430 két köbméteres kavicsprizmát szállítottak ki és terítettek el.

Hídépítések

Az utak tartozékainak, a hidaknak az építése is nagy feladat volt. A híd-állomány a XIX. század végén még elsősorban fahidakból állott. Különösen a Rába-hidak végleges szerkezetű kiépítése vált ekkorra halaszthatatlanná. E munka lendületére példaként jellemző az 1906-ban egyetlen évben kivitelezett hidak száma: a Székesfehérvár–gráci úton levő 29. sz. Rába-híd és az 59., 60., 84., 90. és 94. sz. hidak, a Pozsony–varasdi úton a szombathelyi Perint-híd, a körmendi 78. sz. Rába-híd és a 79. és 80. sz. Csörnöcz-hidak, a Szombathely–pinkafői úton a 2. sz. Perint- és a 100. sz. Pinka-híd, a Celldömölk–iványegerszegi th. úton a 21. sz. „ragyogói" Rába-híd, a 15. és 16. sz. Herpenyő-hidak, valamint a sárvári Rába-híd és a szentgotthárdi Lapincs-híd, összesen tehát 17 nagy híd épült ebben az egyetlen esztendőben!

A vámrendszer megszűnése

Közlekedéstörténeti érdekesség, hogy az 1890. évi úttörvény a Vas vármegyei törvényhatóságnak vámszedési jogokat biztosított. A közúti forgalom szempontjából a vámos hidak voltak jelentősek. Ezek a vámok a jelentős hídépítési tevékenység eredményeként fokozatosan szűntek meg, de a nyilvántartásokban egyes hídvámok még 1931-ben is szerepeltek.

A nyilvántartások szerint a legfontosabbak a következő vámok voltak:

Sergényi vám a Marcal völgyében, 1035 fm város út és 5 híd. A vámdíj tételeket 1893-ban állapította meg a Közmunka és Közlekedési Miniszter. Teherszállító fogatnál 7–21 krajcár, a vonóállatok számától függően. Könnyűfogatnál 3–10 kr. Lábasjószág után 1–2 kr.

Rábahídvégi vám. 1973 fm út és 3 híd.

Sárvári vám. 2224 fm út és 9 híd, ebből egy a Rábán. Ma már kissé mosolygunk rajta, hogy a vámjog tulajdonosa Estei Mária Terézia osztrák fő- és bajor királyi hercegasszony volt.

Rumi vám. 2224 fm út és 7 híd, ebből egy a Rábán. A Rumy családtól a vámjogot a vármegye régebben már visszavonta. Egyébként 1895. január 1-én szűnt meg, az új Rába-híd megépítésekor.

Ragyogói vám. 12 fahíd, ebből egy a Rábán. 1895. november 1-én szűnt meg, az új híd építésének megkezdésekor.

Csákányi vám. Három hídból állott. A vámjogot a törvényhatóság gyakorolta az új híd megépítéséig.

Izsákfai vám. 226 fm vámút és egy Marcal-híd. Itt a vámszedést a vármegye 1925-ben még gyakorolta.

Csörötneki hídvám. Két híd: egy a Rábán, egy a Malomcsatornán. A cisztercita apátsági uradalomé volt a vámjog.

Szentgotthárdi vám. 190 fm út és egy-egy Rába-, Lapincs- és Malomcsatorna-híd. Ugyancsak a cisztercita uradalomé volt a vámjog.

Kecskédi vám. 465 fm út, egy Rába- és két ártéri híddal. 1909-ben szűnt meg.

Győrvári vám. 577 fm vámút, egy Sárvíz- és egy Verda patak híd.

Széchénykúti rév és hídvám. 2017 fm út, két híd és Mura-komp.

Felső Őr–lékai út és hídvám. 295 fm út és két Gyöngyös-híd. 1685-ből származó királyi adomány volt a vámjog, a birtokkal együtt.

Hídvám a Szombathely–veszprémi út 53+733 km szelvényében levő Marcal hídon.

Több vámjoggal közlekedő komp, illetve rév is szerepelt a nyilvántartásban. 1 pápóci rév a Pápóc–kecöli községi úton működött. Ezt a birtokot, s rajta a rév vámjogát Lipót király adományozta 1681-ben.

1931-ben még személyszállítási engedéllyel bírt. A Szentpétersebesi komp, a Barkóci komp, a Karonyi és a Szécsénkúti rév magánhasználatú volt. Az utóbbi három a Mura folyón közlekedett.

Ezek a régi jogok és a kompok működése egy elmúlt történelmi korszak hagyatékai voltak. A bekövetkezett első világháború után, új történelmi fejezet kezdődött, mely a hagyományokat már alig tisztelte.

A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT

A Trianoni béke

Az első világháborút lezáró Trianoni békeszerződés területi rendelkezései Vas vármegyét is súlyosan érintették. A korábbi 5036 négyzetkilométeres területéből 1767 négyzetkilométert Ausztriához és az SHS Királysághoz csatoltak. A háború előtti 1679 km állami és törvényhatósági útból 958 km maradt magyar területen.

A háború alatt, az utak fenntartása majdnem teljesen leállt, a munkaerőhiány, szállítóeszköz- és zúzottkő hiánya következtében. A kőbányák is leálltak, mert nem volt szén. A vasúti és közúti szállításra alig volt lehetőség. Szerencsére maguk a harci események a megye területét alig érintették, így a makadám és gödörkavics útpályák pusztulása nem volt nagymértékű, hiszen a közúti forgalom is visszaesett.

Az úthálózat helyreállítása

Nehéz feladat volt a fenntartáshoz szükséges anyagok kiszállítását megindítani. Mégis már 1920-ban megindult ez a munka, ami elsősorban a sok helyi gödörkavics lelőhelynek köszönhető. Közben az infláció akadályait is le kellett küzdeni. Áldozatos munkával sikerült 1924 végére először az állami utakat, majd a törvényhatósági utak nagy részét is a háború előtti állapotba hozni.

Szerényebb építési tevékenység később, a harmincas évek ínségmunkái keretében indult meg. Ekkor 13 bekötő út épült, összesen 45 km hosszban. Ezeken az utakon gördörkavics útpálya épült. Két kisebb útépítésre került sor az új országhatár által elvágott utak pótlására, a Pornóapáti–Vaskeresztes szakaszon és Kőszegről Léka felé, az új országhatárig vezető úton.

Az úthálózat alaposabb helyreállítását, fejlesztését, fenntartási hengerlések megindítását az 1920. évi XXVII. t. c. tette lehetővé azzal, hogy az útadónak és a községi közmunka megváltásából származó jövedelemnek felhasználását a törvényhatósági utakra is kiterjesztette. Így kerülhtett sor a közforgalmi jelentőségű th. utak hengerlésére is.

Az ÁÉH-nak ekkor már három kijavított gőz- és egy motoros úthengere működött. Szükségből egy lóvontatású hengert is alkalmaztak.

A makadámpályák zúzottköves hengerlését a Sághegyi Bazaltbánya üzemének beindítása tette lehetővé.

A Trianoni béke után, a megye úthálózata kategóriánként és burkolatnemenként a következő volt:

	Aszfalt	Zúzottkő	Gödörkavics	Földút
		makadám		
Állami utak	1,3	224,1	–	–
Törvényhatósági utak	–	158,5	222,3	–
Összekötő utak	–	–	166,9	–
Vicinális utak	–	–	139,2	29,7
Vasúti hozzájáró utak	–	8,1	7,9	–
Összesen km 958	1,3	390,7	536,3	29,7

Az 1,3 km aszfaltburkolat még 1905-ben épült. A 390,7 km zúzottköves makadám burkolatból csak 38 km épült rakott útalappal, a többi csak gödörkavics alapon. Még 15 év után is nagy önérzettel említették az „útalapos" makadámot, de a makadám pályák jó állapota már ékes szóval dicsérte a gödörkavics alapok akkor még tudományosan el nem ismert mechanikai stabilizációját.

Az útügy tekintetében a megyei autonómiának ekkor már több hátránya is kiütközött a központos államigazgatással szemben. A törvényhatósági útalap fejlesztése, felhasználása gyakran közömbösségbe ütközött, néha még a kiépített úttal nem rendelkező községek részéről is. Az 1923-ban elkészített közúti törvénytervezet kívánt ezeken a nehézségeken segíteni, elsősorban bekötő utak építésével. A megyében 1920-ban 42 község és nagyobb település volt bekötetlen. Érdemleges új építés ennek a bekötőút építési programnak megfelelően indult meg a megyében. A második világháborúig ezek a bekötő utak mind megépültek, részben a szükségmunkák keretében, másrészt azzal a lehetőséggel élve, hogy 1930-tól kezdve a bekötő utak építési költségeit 1/3 részben az állam, 1/3 részben a törvényhatóság útalapja, 1/3 részben a kiépítésben érdekelt község viselte, akárcsak napjainkban a helyi erőforrásokat is kihasználó, koordinált hálózatfejlesztés. Az akkori útfenntartás színvonalának fejlődésére jellemző, hogy 1930-ban már végeztek a megyében portalanításokat, olajozással két, kátrányozással öt átkelési szakaszon. A soproni és szombathelyi gázgyárakban termelt kátrányt szórták

ki, kézi szóróberendezéssel. Így mintegy 20 évvel előzték meg a portalanítási eljárás országos elterjedését.

A motorizáció megindulása

Az infláció leküzdése, a konszolidáció után, egyre nagyobb ütemben indult meg a gépjárműforgalom, ami az úthálózattal szemben új követelményeket támasztott. A gépjárműforgalom hatásának felmérését szolgálta a harmadik, 1927–28. évi országos forgalomszámlálás. Ennek adatai alapján történt 1934-ben az országos főközlekedési hálózat kijelölése. Elsőrendű követelmény volt a később E5-ként szereplő, az Európa úthálózatba 1930-ban felvett London–Calais–Köln–Wien–Budapest–Szeged–Beograd–Istambul út átvezetése Magyarország területén. Az országos figyelmet ennek kiépítése vonta magára. Emellett az automobilizmus érdekében még az úgynevezett Balatoni Körút is előtérbe került. Ezek az utak és a Budapest–győri útvonal 1929-től kezdve már modern technológiával épültek.

A forgalomszámlálás azt is igazolta, hogy Vas megye közúti forgalmát, amit korábban a vasúthálózat kiépítése lefékezett, a békeszerződés következtében újabb kedvezőtlen hatás érte, a korábban szervesen kiépült hálózat megcsonkulása és a határmenti gazdasági visszaesés következtében. Az ország kiépített úthálózatának 5%-át képezte a megyei úthálózat, amellett az országos átlagos forgalmi terhelésnek csupán 3,8%-át viselte.

Az 1932-ben bekövetkezett világgazdasági válság korlátozta az útépítési- és fenntartási tevékenységet is. Az ezekre fordítható költségvetési tételek évről évre csökkentek, ami a megyében tervezett építések megindulását késleltette.

A 8. számú út építése

Ezzel magyarázható, hogy országos jelentőségű útépítésre, a 8. számú Székesfehérvár–gráci főközlekedési út Veszprém–országhatári szakaszának kiépítésére csak 1936–37-ben került sor. Volt a kiépítésnek politikai indítéka is: az akkori kormányzat olasz külpolitikai kapcsolata.

A megye területén, kisebb szakaszoktól eltekintve, 6,0 m széles, 13 cm vastag beton útpálya épült, fagyvédő kavicsrétegen. A munka akkor jórészt teljesen gépesített, ezért igen gazdaságos volt. A beton-

pályák fenntartásának költségei egyébként is ötödrészét tették ki a bitumenes pályákénak.

Ez a nagyszabású útépítés több nagy műtárgy megépítését is szükségessé tette. Karakónál két, 12,8 és 16,1 m nyílású kéttámaszú híd, Vasváron 3 nyílású 38,6 m nyílású vasúti felüljáró, a Rábán és árterületén öt híd, ezek között két vonóvasas vasbeton ívhíd, Horvátnádaljánál 2x25 m nyílású vasbeton gerendahíd, Rátóton 4 nyílású 63,7 m hosszú, folytatólagos vasbeton gerenda szerkezettel vasúti felüljáró épült. E hidak nagy része átvészelte a II. világháborút is, és átépítésük éppen napjainkban vált időszerűvé.

A rátóti felüljáró létesítése során lépett közbe – talán utoljára – a feudális erők befolyása. Az út Körmend–országhatári szakaszának tervezésekor a tervező Gasztony község határában vasúti felüljáró építését irányozta elő olyan helyen, ahol a vasút alacsony bevágásban vezetett és a merőlegeshez közel álló keresztezési szög volt kialakítható. A keresztezéstől nyugat felé új nyomon vezetett volna az út, részben a helyi nagybirtoknak egy alagcsövezett szántóterületén át. Ez ellen lépett közbe az uradalom, úgy, hogy az utat a meglevő nyomon kellett tovább vezetni, a felüljáró pedig Rátót belterületén épült meg, 26°-os szöggel keresztezve a vasútvonalat. Ezért a vasbeton szerkezet hossza 70 m lett, igen komplikált szerkezeti megoldással. A vasútállomást és két lakóházat le kellett bontani, új állomásépületet kellett építeni. A vágányok feletti űrszelvény magassága miatt a kétoldali feljárókkal 500 m hosszú lett az egész építmény. A feljárókhoz igen sok töltésanyagra volt szükség, amit végül is arról az alagcsövezett területről kellett kitermelni, melynek igénybevétele ellen a tervezéskor a birtokos minden eszköz igénybevételével fellépett.

A burkolatnemek fejlődése

Az 1938–40-től az országhoz visszacsatolt területek úthálózatának nagyarányú felújítása kötötte le 1944-ig a tárca hiteleit. Ez a körülmény is közrejátszott abban, hogy a 8. sz. út kiépítése után jelentős útépítés nem volt a megyében.

A két világháború között az állami és törvényhatósági utakon végrehajtott útépítések és fenntartási munkák során a teljes úthálózaton mégis a következő burkolattípusok épültek meg. kockakő 0,9, kiskocka 8,6, terméskő 0,8, beton 78,9, öntött aszfalt 2,0, aszfalt szőnyeg 9,9, vízzel kötött makadám 497,9, összesen tehát 599 km. Eközben megszűnt 123,3 km gödörkavicsos útpálya és 12,1 km földút.

Hídépítések

Külön kell méltatni az időszak hídépítéseit. Vas megyében a sok vízfolyás keresztezése mindig is gondot okozott. A kisebb vízfolyásokon fahidak és kőből, téglából boltozott hidak épültek. A Rábán a múlt évszázad végéig kompokon és fahidakon keltek át. A hidakat a gyakori árvizek elsodorták, ezért épültek meg a folyón még az első világháború előtt a rácsos acélhidak. A megindult automobilizmus pedig nagy teherbírású, állandó jellegű hidakat kívánt meg. Ezért a rendelkezésre bocsátott hitelekből nagy hídépítési program indult. Főközlekedési utakon 32, az összekötő utakon 99, a bekötő utakon 15, vasúti úton 1, összesen 147 db 4–50 m nyílású vasbeton és acélszerkezetű híd épült a megye útjain 1920–1944. között.

Erről az időszakról tehát, a nagy gazdasági nehézségek ellenére mégis úgy kell megemlékeznünk, hogy a 24 év alatt az úthálózat igen nagy fejlődésen ment keresztül.

A KÖZÚTHÁLÓZAT ÉS A KÖZÚTI ÁGAZAT SZERVEZETI FELÉPÍTÉSÉNEK FEJLŐDÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN

A megye felszabadulásáról

Vas megye felszabadulásával, 1945. április 4-én megszűntek a harci események az egész országban. A megye területe 1945. januárjában vált hadszíntérré, sorozatos bombázások célpontjává. A Vörös Hadsereg tavaszi hadjárata végül is igen rövid idő alatt felszabadította Vas megyét, az úthálózat háborús kárai mégis igen nagyok voltak. Ez részben abból is adódott, hogy a hadjárat előtti időszakban, nagy úthosszakon olvadási károk jelentkeztek és a meggyengült útpálya szerkezetek nem viselték el a nehéz katonai járművek terhelését.

Háborús károk az úthálózaton

Az átvonuló páncélosok a 8. sz. út betonburkolatában okoztak nagy károkat. Számos betontábla összetört, a burkolat egészében mégis jól viselte a nagy terheléseket, járható állapotban maradt. Az utak fokozottabb igénybevétele a 8. sz. úton kívül még a 75, 76, 84, 735, 842, 845 és 847. sz. utakon okozott jelentős háborús károkat, s a helyzetet a repülőbombák okozta károk tovább súlyosbították. De az útpályák pusztulásánál még sokkal fájdalmasabb károkat okozott az, hogy a menekülő német alakulatok a háború előtti 20 évben megépített értékes vasbeton és acélszerkezetű hídállomány legnagyobb részét, teljesen feleslegesen, felrobbantották. A főközlekedési utakon 51, az összekötő és bekötő utakon 45, összesen 96 hidat tettek tönkre, 1842 fm hosszban. A nagy hidak közül az ostffyasszonyfai, a sárvári, a rábahídvégi, a rumi és körmendi Rába-hidak váltal a pusztítás áldozataivá.

A háborús károk helyreállítása

Nagy segítséget jelentett a forgalom újraindításánál, hogy a Szovjet Hadsereg alakulatai a nélkülözhetetlen helyeken hadi hidakat építettek, és tartottak fent. Így vált járhatóvá a felrobbantott kisebb hidak több mint fele, és a rumi Rába-híd. A közúti személyzet, útmesterek, útőrök, hivatásuk magaslatán álltak. Mialatt Ausztriában még harcok folytak, ön-

szorgalmukból megkezdték útszakaszaik kijavítását, járhatóvá tételét. Az Államépítészeti Hivatal Szombathely felszabadulása után már a harmadik napon elkezdte és szervezte saját munkáját. Legelőször az utakon levő akadályok eltávolítását, a bombatölcsérek betöltését, az elpusztult burkolatrészek kavicsfeltöltését végezték el.

Munkájukat sok körülmény akadályozta, így elsősorban a fedanyagok hiánya, az úthengerek, járművek és szállítóeszközök elhurcolása, a vasúti szállítás leállása, a pénz kezdődő inflációja. Az utak járhatóvá tétele 1946-ban mégis megtörtént, mert a fenntartáshoz szükséges gödörkavics rendszeres kiszállítása már 1945 áprilisában megkezdődött.

A fenntartási hengerlések beindítását az tette lehetővé, hogy az elhurcolt hat úthenger közül ötöt 1946 és 1947 folyamán sikerült visszszaszerezni, és kijavítottan munkába állítani. Ezek közül egyet a Szovjet Hadsereg adott át, az Ausztriába került hengerek visszaadását pedig a felsőőri osztrák útügyi hatóság segítette elő.

A sághegyi bazaltbánya már 1945-ben elkezdte a fenntartási zúzottkő és zúzalék szállítását ezekhez a munkákhoz, a vasúti szállítás azonban csak egy év múlva indulhatott meg rendszeresen.

Az 1950. január 1-én bekövetkezett átszervezésig az Államépítészeti Hivatal feladata 243,8 km állami és 1179,4 km törvényhatósági út jókarba helyezése volt. Ez meg is történt. Ez alatt az idő alatt 32 híd helyreállítására is sor került. 27 végleges, 5 pedig ideiglenes jelleggel épült meg, köztük 20 m-nél nagyobb nyílással a sárvári és a rumi Rábahíd, Körmenden két ártéri és egy mederhíd, valamint egy Perint-híd a volt 84. sz. úton. Ezek voltak a kimagasló eredményei Vas megyében az országos „hídcsatának".

A második világháborút követő nehéz feladatok szembetűnően igazolták, hogy az útügynek az autonóm, megyei és városi testületek útján történő igazgatása akkor már nem felelt meg az új követelményeknek. Nehézkes és komplikált volt ez a szervezet. A törvényhatóságok által kezelt úthálózat emiatt válságos helyzetbe került, rohamosan pusztult. Ez tette szükségessé a 6900/1948. Korm. sz. rendelet kiadását, mely előírta, hogy a törvényhatósági utakat öt év alatt állami kezelésbe kell venni. Nem kerültek azonban állami kezelésbe a városi és községi utcák, meg a kiépítetlen törvényhatósági utak.

A törvényhatósági utak államosítása

A Vas megye törvényhatósági úthálózat államosítása 1950. január 1-én történt meg. Ezzel a teljes, jelentős közforgalmat viselő úthálózat állami kezelésbe került. 435,3 km főközlekedési és 1013,3 km alsóbbrendű,

összesen 1448,6 km út alkotta ekkor a Vas megyei hálózatot. Ebből csupán 17,6 km volt kiépítetlen.

Ezzel az időponttal megszűnt az Államépítészeti Hivatal is. A megyében levő állami úthálózat hatósági és építtetői feladatait a Vas megyei Tanács újonnan szervezett VIII. Közlekedési Osztálya vette át. Az úthálózat fenntartására ugyanakkor útfenntartó vállalatokat, Vas megyében a Szombathelyi Útfenntartó Nemzeti Vállalatot hozta létre a kormányzat. Ez átvette az Államépítészeti Hivatal felszereléseit és személyi állományát, elsősorban az addigi útőröket. A megye területén körzetvezetőségeket szervezett a vállalat, a munkásokat pedig brigádszervezetben foglalkoztatta. A fenntartási munkákat a Megyei Tanács VIII. osztályával kötött szerződések alapján végezte.

Több év tapasztalatai azonban azt bizonyították, hogy az úthálózatnak tanácsi hatáskörébe adása nem szolgálta az egységes, országos szempontokat, emellett az úthálózat állapota az egész országban rohamosan pusztulni kezdett. Egyéb feladataik mellett a tanácsok nem szenteltek kellő figyelmet az úthálózatnak, s az erre a célra rendelkezésre bocsátott hiteleket gyakran nem az utakra fordították. Másrészt az útfenntartó vállalatok érdeke azt diktálta, hogy az utak fenntartása mellett út- és hídépítéseket is vállaljanak, s a kapacitásuk nagy részét ilyen munkákkal töltötték ki.

KPM Közúti kirendeltségek

Emiatt 1954. április 1-től kezdve a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium új szervezeti felépítést vezetett be. IX. Út-híd Főosztályának irányítása mellett KPM Közúti Kirendeltségeket szervezett. A továbbiakban ezek látták el a hálózat hatósági építtetői feladatait, és átvették az útfenntartást is. A korábban az útfenntartó vállalat állományába került útiszemélyzet visszakerült a Kirendeltségek létszámába. Ezzel egyidőben megszűntek az útfenntartó vállalatok, az építési feladatokra helyettük a Közúti Üzemi Vállalatok alakultak.

A kirendeltségek és a közúti üzemi vállalatok működési területének határa nem volt azonos a megyék közigazgatási határaival. Kirendeltség és közúti üzemi vállalat Győrben és Zalaegerszegen alakult. Vas megye úthálózatát a továbbiakban ez a négy szerv igazgatatta, és tartotta fent. A Győri Kirendeltség és a Győri Közúti Üzemi Vállalat 580,8, a két zalaegerszegi szervezet pedig 897,8 km úthálózat gondozását látta el.

Közúti Igazgatóságok

Ez a szervezeti felépítés 1958. január 1-ig volt érvényben. A KPM ekkor Közúti Igazgatóságokat szervezett a kirendeltségek helyett. Az új igazgatóságok és a közúti vállalatok a KPM II. Út-híd Főosztály irányítása alá kerültek, ugyanígy az Aszfaltút- és a Hídépítő Vállalat is. Ez a szervezés Vas megye állami útjainak kezelésében és fenntartásában nem hozott változást, mert Szombathelyen akkor nem állítottak fel közúti igazgatóságot.

De a feladatok jobb szervezése céljából 1962. január 1-én a zalaegerszegi KPM Közúti Igazgatóság vette át a teljes Vagy megyei úthálózat gondozását, s ugyanakkor Szombathelyen kirendeltséget állítottak fel.

A szervezet korszerűsítése azonban ezzel nem ért véget. A közúti igazgatóságok később a KPM Közúti Főigazgatóság felügyelete alá, a közúti építő vállalatok pedig az Útépítő Tröszt szervezetébe kerültek.

A SZOMBATHELYI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG LÉTREHOZÁSA

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 750.024/1967. sz. rendeletével 1967. január 1-i hatállyal hozta létre a szombathelyi KPM Közúti Igazgatóságot.

Az út- és hídépítési feladatokat a megye területén továbbra is főleg a győri és zalaegerszegi Közúti Építő Vállalatok, illetve az Aszfaltútépítő és a Hídépítő Vállalat látta el. Működésük jól szolgálta a Vas megyei úthálózat fejlesztését. Fontos dátum az Igazgatóság és a vállalatok együttműködésében 1971.: ekkor állította fel a Győri KÉV Szombathelyen Teltomat IV. típusú aszfaltkeverő berendezését.

Az Igazgatóságok megalakulásakor Területi és Központi Műszaki Osztályt (TMO és KMO), valamint Pénzügyi Osztályt szerveztek, 51 fő műszaki és adminisztratív, továbbá 257 fő fizikai dolgozóval. Az egyre szaporodó feladatok megoldása céljából idővel ez a szervezet úgy módosult, hogy 1982-ben már Fenntartási, Építési, Forgalomtechnikai és Gépészeti Osztály mellett Közgazdasági és Igazgatási Osztály látta el a feladatokat, mintegy 100 műszaki és adminisztratív, valamint 350–360 fizikai dolgozóval. Az Építési Osztályon belül 1973-ban tervezési csoport is alakult. Így a burkolatmegerősítések, útkorrekciók és csomópont-átépítések tervei már házilag készülhettek, sőt ők tervezték meg a 74. sz. főút győrvári és a 87. sz. főút kőszegi elkerülő szakaszát is.

1983. július 1-ével a tárca területén jelentős átszervezésekre került sor. Maga a minisztérium is átalakult. Az úthálózat üzemeltetésének és a közúti igazgatóságok munkájának irányítását a Közúti Főosztálytól a Felügyeleti és Ellenőrzési Főosztály, a Közúti Közlekedési Főosztály és a Műszaki Fejlesztési Főosztály vette át. A korábbi 19 Közúti Igazgatóság helyett összevonások révén 9 nagyobb igazgatóságot szerveztek, s ugyanakkor a hatósági feladatokat a megyei tanácsokon megalakult közlekedési osztályok hatáskörébe utalták.

Szombathelyen az átszervezés után is megmaradt az igazgatóság, Szombathelyi Közúti Igazgatóság megnevezéssel, de kibővült feladatokkal: hatáskörébe utalták a Zala megyei országos közutak gondozását is. Az ezzel kapcsolatos szervezeti és működésbeli változásokat azonban dolgozatunk már nem tárgyalja. Ennek feldolgozása – kellő történelmi távlatból – egy későbbi vizsgálat tárgya lehet majd.

A továbbiakban az 1983. július 1. előtti helyzet alapján ismertetjük a megelőző másfél évtized eseményeit.

A megye úthálózata

Megalakulásakor az Igazgatóság kezelésébe 279,0 km főút és 1202,7 km alsóbbrendű út került. A hálózat összes hossza tehát 1481,7 km volt, s ez 10 év alatt lassan gyarapodva elérte az 1510 km-t.

Magyarország népsűrűsége 115 lakos/km², Vas megyéé csupán 85. Ugyanakkor az úthálózat sűrűsége 450 fm/km², vagyis 40%-kal magasabb a 320 értékű országos átlagnál. Egyesítve a két adatpárt: míg az ország minden 1000 lakosára 2,80 km országos közút jut, Vas megyében 5,34 km (190%) az 1000 lakosra vetített úthossz. Ezek minősége az Igazgatóság megalakulásakor az országos átlag alatt volt, de egy évtized sokszor kockázatokat is vállaló munkájával az aszfaltbeton burkolatok aránya itt is elérte az országosan is jellemző 34%-ot.

A forgalmi adatok viszont – részint a népsűrűség, részint a mezőgazdaság túlsúlya és a határmenti fekvés következtében – épp ellenkező arányt mutattak. A főutakon a 70-es évek végén az országos átlagnak csak 61, az alsóbbrendű utakon csak 85%-át érte el. A gazdasági fejlődés azonban, amit a lendületes iparosítás, a mezőgazdasági ágazat élenjáró terméseredményei és a robbanásszerűen növekvő turista- és tranzitforgalom tükröz, e lemaradásokat fokozatosan felszámolva egyre nagyobb követelményeket támaszt az utakkal szemben.

Az országos közutakon kívül jelentős úthálózata van a tanácsoknak, az erdészetnek, valamint a mezőgazdasági és ipari üzemeknek is. Az 1967-es adatokat a következő táblázat tartalmazza:

		Kiépített út	Kiépítetlen út	Összesen
Tanácsi utak	km	621	526	1147
Erdészeti utak	km	360	155	515
Mezőgazd. utak	km	156	900	1056
Ipari üzemi utak	km	12	–	12
Összesen		1149	1581	2730
Országos közút		1495	17	1512
Mindösszesen:		2644	1598	4242

Az útmesterek, útőrök munkája

Az Igazgatóság közúthálózatának fenntartását kezdetben két szakaszmérnök, két útmesterség és kilenc szakasztechnikus irányította, majd ezekből rövidesen négy útmesterséget hoztak létre. Az útmesterségek

többnyire elavult felvonulási épületekben, az irodák magánlakásokban voltak elhelyezve. De az Igazgatóság Vadas Márton utcai központja is csak a kezdet kezdetén felelt meg az igényeknek. A műszaki-gazdasági munka színvonalának emelkedése igen hamar éreztetni kezdte a korszerű telephelyek hiányát.

Az útfenntartás 257 fizikai dolgozója elsősorban a volt szakaszos útőrök, a korábbi útkaparók soraiból került ki.

Ők már régebben előírásos szerszámokat és ruházatot kaptak, munkahelyükre kerékpárral vagy gyalog közlekedtek. Az útmesterek korábban ugyancsak kerékpárral, esetleg motorkerékpáron utazva látták el feladatukat. Az 1950–54-es években ez nagyon megnehezítette munkájukat, mert az útfenntartó vállalatok brigádrendszerben foglalkoztatták az útőröket, akiknek lakásuktól a munkahelyükre és vissza 10–20 km-nyi utat kellett naponta megtenni. A Közúti Kirendeltségek működésének idejében az útőrök ismét egyéni szakaszokon dolgoztak. Ekkor kezdődött el az útfenntartás fokozatos kisgépesítése, először kis kerti traktorokkal, majd több és nagyobb gépegység munkába állításával. Az útőrök átképzése a gépek kezelésére, az útfenntartás bitumenes technológiáinak megtanítása és megismerése ennek a testületnek a színvonalát nagymértékben emelte.

Ez a derék útőri testület több mint 180 éven át az úthálózat iránti hűséggel látta el nehéz munkáját. Hóban, fagyban, esőben, nyári forróságban, a gyakran életveszélyes közúti forgalomban állt helyt minden időben. Lakásuktól többnyire gyalog jártak naponta a munkahelyükre, az árokparton ülve ették meg magukkal hozott hideg ebédjüket. Végezték kézi munkával a ma már alig ismert sárlehúzást, a vízeresztést a makadám pályáról, a zúzottkő beterítését, a padkák levágását, az árkok kiemelését, a fák gondozását a magukkal hozott lapáttal, csákánnyal, villával és más szerszámokkal. Az évtizedek alatt munkahelyi ártalomként szerzett gyomorbajjal, reumával kerültek végül a megérdemelt nyugdíjba.

Az üzemmérnökségek szervezése, működése

Munkájukban, valamint az útfenntartó szervezet új munkaerői számára lényeges változást hozott az üzemmérnökségek megszervezése, 1972. után. Egy-egy üzemmérnökség-vezető irányításával három művezető és két gazdálkodó adminisztrátor gondozta a rájuk bízott, mintegy 360–400 km-nyi hálózatot, az útőrök és gépkezelők, gépkocsivezetők segítségével. Önállóságuk és felelősségük fokozatosan nőtt, s a 70-es évek végére az üzemmérnökségi munka módszerei is teljesen átalakultak. Ma

már 7–9 főnyi brigádokban, egy-egy brigádszállító kistehergépkocsival, s megfelelő szerszámokkal, kisgépekkel ellátva végzik a fenntartási, üzemeltetési, forgalomtechnikai és építési feladatokat, s a legnehezebb fizikai munkákat az üzemmérnökségenként is mintegy 20 millió forint értékű munkagépek: gréderek, rakodógépek, finiserek és vibrációs hengerek végzik. A munkások otthonról a munkahelyre, este pedig haza gépkocsin utaznak. Megszűnt tehát a kerékpározással kapcsolatos régi panasz, több erő fordítható a jól szervezett, igényes munkára.

A jelenlegi üzemmérnökségi telepek kiépítése még 1968-ban elkezdődött. Először a vasvári, körmendi és sárvári útmesteri telep épült meg, felvonulási jellegű műhelyekkel és színekkel, szerény irodával és szociális helyiségekkel. A Központi Géptelep kiépítése 1974-ben fejeződött be, immár az UVATERV korszerű típustervei szerint. Utolsónak a Géptelep szomszédságában a szombathelyi üzemmérnökség készült el, 1979-ben. Itt már viszonylag korszerű és igényes, mégis szerény szociális és irodaépület, ebédlő és kiszolgáló helyiségek épültek.

Ezeket műhelyek követték: egyállásos javító- és festőműhelyek, raktárak, a gépek és járművek tárolására pedig acélvázas nyílt színek. A két szomszédos telepen központi fűtés és szennyvízcsatornázás is létesült.

Időközben a korábban, meglehetősen szerényen kiépített üzemmérnökségi telepek már szűkké, technikailag is avulttá váltak. Így elkezdődött ezek korszerűsítése is, ami várhatóan a 80-as évek második felében fejeződik be.

Az üzemmérnökségek szervezetében fenntartási, forgalomtechnikai és gépészeti művezetők irányítják a gépláncban dolgozó útüzemi, hídfenntartó, TMK-s és festő brigádokat és a közúti tengelysúly-mérlegek kezelőit. A gépkocsivezetők, a gépkezelők és a szerelők munkáját a gépészeti művezető szervezi. Az üzemmérnökség élén a vezető áll, aki a gondozására bízott hálózatnak minden vonatkozásban gazdája.

A négy üzemmérnökség kezelésében levő úthálózat hossza. Szombathely: 381,13, Sárvár: 394,44, Vasvár: 362,60 és Körmend. 375,87 km.

Az üzemmérnökségek jó szervezeti felépítése teszi lehetővé, hogy az Igazgatóság 1971. óta a tanácsi úthálózat fenntartásába és fejlesztésébe is be tud segíteni.

Az Igazgatóság kezelésében levő úthálózat ez idő szerint 80 km I. rendű főút, 226 km II. rendű főút, 1022 km összekötő, 173 km bekötő és 10 km állomáshoz vezető út, összesen 1511 km. Ez az országos úthálózat 5,1%-a, ami az országos úthálózat forgalmi terhelésének 3,1%-át viseli jelenleg.

AZ ÚTFENNTARTÁS ÉS ÜZEMELTETÉS ESZKÖZEI

Útfenntartás

Az útfenntartás szerszámai, eszközei, gépei és az adott korszak technikai fejlettsége, az alkalmazott technológiák között szoros összefüggés van.

A tömeges motorizáció kezdetéig (kb. az ötvenes évek eleje) uralkodó volt a makadám pálya, földút vagy kavicsolt földút. A burkolatok folyamatos fenntartásához kőzúzalékra (20/40-es fenntartási kő), vagy kavicsra volt szükség, melyet a bányákból szállítottak vasúton.

A vasútállomásról tehergépkocsik szállították az anyagot depóniákba, de gyakrabban közvetlenül a javítandó útszakaszra, egymástól 100–200 méter távolságban – a padkának erre a célra kialakított részére – 0,5 m^3-es prizmákba. A prizmákból a szakaszos útőr dolgozta be talicskával és kézi szerszámokkal, kötőanyagként az árokpart földjét használva.

Munkahelyi szállításoknál, illetve burkolatjavításoknál – ha a távolság vagy a terepviszonyok indokolták – gyakran alkalmaztak lovasfogatot, melyeket a közeli falvakban béreltek. Az állomásról történő elfuvarozáshoz az ÁÉH saját gépkocsiparkkal rendelkezett A II. világháború után ittmaradt amerikai gyártmányú gépjárműveket az UTIGÉP. Vállalat alakította át billenő platósra.

1952. január 1-től az Útfenntartó Vállalatoktól bevonták a haszongépjárműveket az ún. UTEFU Szervezetekbe, melyek regionálisan egy-egy nagyobb városban alakultak meg. (Rövid életű szervezetek voltak.)

A kiesett kapacitást a gyorsan erősödő TEFU Vállalatok pótolták, egyidejűleg kezdetét vette az Útfenntartó Vállalatok saját tehergépjármű parkjának kiépítése, amely viszonylag lassú folyamat volt. Az 50-es évek elején jelentős útépítések kezdődtek városokban, településeken, bekötő- és összekötő utakon. Ebben az időszakban az útépítés szinte kizárólagosan makadám pályák készítését jelentette, hagyományos, régi módszerekkel, ahol a gépesítést csupán az úthengerek jelentették. Az úthengergépészek világa, helyzete abban az időben különleges volt. A hengergépeket két fő csoportra lehetett osztani: a motoros gépekre, ezek voltak a MARTOS úthengerek (egy, szinte teljesen ép példánya megtalálható a zalaszentgróti üzemmérnökség telepén), a másik csoportba a gőzhengerek tartoztak. A gőzhengergépészek presztízse hasonló volt a korabeli mozdonyvezetőkéhez. A hengergépészek a makadám pályák építésének mesterei voltak abban az időben, szinte művezetői szinten tevékenykedtek.

Ebben az időben a munkahelyi szállításoknál még nagy számban foglalkoztattak lovas fogatokat, melyeket viszonylag lassan szorított ki a mezőgazdasági vontató + pótkocsi, majd a tehergépkocsi, a dömper.

Az újabb fejlődési szakasz az 50-es évek közepén, második felében következett be. A motorizáció további fejlődése szinte kikényszerítette a makadám pályák portalanítását, az alsóbbrendű utak építésénél meghonosodott az új technológia: az itatott makadám. Mindkét új technológia alapja a hígított bitumen lett. A szállítási igény bővült a hígított bitumen szállításával, amely a fogadóállomásig vasúton történt, majd tovább a munkahelyre gépkocsikra, illetve pótkocsikra szerelt bitumenszóró felépítményekben (tartályokban).

A kőanyagok szállítása a korábban leírtakhoz hasonlóan történt ebben az időszakban is.

A 60-as évek elején a burkolatjavításoknál és általában a fenntartási munkáknál kezdetét vette a kisgépesítés. A munkahelyi szállításokat kerti traktorokkal végezték a 4–6 fős brigádok.

A kerti traktorok egytengelyes utánfutóval és különböző munkafajták végzéséhez alkalmas munkaeszközzel voltak felszerelve. A Közúti Igazgatóságok ebben az időszakban egyre több saját szállítóeszközzel rendelkeztek, a tömegfuvarozást a Vasút és a TEFU végezte.

1965–75. között ugrásszerű fejlődés következett be a közutak fenntartásában és a hálózat műszaki paramétereinek emelésében. Az építőipari gépek darabszámának növekedésével párhuzamosan, jelentősen nőtt a saját gépjárműpark, ezen belül a haszonjárművek és a különleges gépjárművek darabszáma is. A saját szállítóeszköz park kezdetben a Csepel D–450. billenő tehergépkocsikból és ZIL típusokból tevődött össze, később elterjedt az IFA típus. Az itatásos hengerlés és a burkolat szélesítés jelentős mennyiségben készült évről évre. A kőanyagok munkahelyi szállítása – depóniától a bedolgozás helyéig – kizárólagosan saját billenő tehergépkocsikkal történt. A munkahelyre szállítás tulajdonképpen egyúttal bedolgozást is jelentett, hisz a gépjárművek terítőládákba ürítették, illetve zúzalékszóróval felszerelve a kiszórt bitumenre hintették a zúzalékréteget. A szélesítések anyagát közvetlenül a tükörbe szállították. Kezdetben gréderrel történt az elterítés, később szélesítő finiserbe ürítettek a szállító gépkocsik. A kötőanyagot szintén saját bitumenszóró, illetve szállító gépkocsik juttatták el a munkahelyre.

Ebben az időszakban jelentős költséget emésztett fel évenként a vasúti és a közúti szállítás, a kőbányából a munkahelyek közelében kialakított depóniákig. A vasúti kocsik kirakása és a depóra fuvarozás a VOLÁN monopóliuma volt, főleg azért, mert ők rendelkeztek vagonkirakásra alkalmas rakodóeszközökkel. A téli útfenntartásban, mindenek-

előtt a síkosság elleni védekezésben zömmel bérelt szállító, illetve szóró eszközök vettek részt jelentős költségráfordítással.

A 70-es évek közepétől ezek a körülmények késztették az Igazgatóságot saját szállító kapacitása növelésére, SKODA és TÁTRA billenő tehergépkocsik beszerzésére. Ehhez járult az ún. Csepel–Unicar program, amely 6–7 tonna teherbírású, billenőplatós gépjárművekből jelentett szállítókapacitás bővülést.

A saját fuvareszközzel történő fuvarozás volumene a hosszú fejlődési folyamat alatt jelentősen megnőtt, de a teljességet nem éri el, sőt a gépjárműpark öregedésével ismét nagyobb mértékben válik szükségessé idegen szállítási kapacitások igénybevétele. Pl.: téli síkosság elleni védekezés céljából bérelt fuvareszközök.

A bitumen-felhasználással kapcsolatos fejlődés

A motorizáció ugrásszerű fejlődése szinte egyik napról a másikra aszfaltozott, de legalább portalanított pályát követelt meg, mert a makadám burkolatok a gépjárműforgalom számára nem feleltek meg. A megfelelő gazdasági és ipari háttér hiányában a hengerelt aszfaltburkolatok tömeges készítésére pedig még nem volt lehetőség.

Egyedüli megoldást a hígított bitumenek – kezdetben az „F" jelű, később a „HB" jelű – alkalmazása jelentette. A hazai kőolajipar fejlődése, mindenekelőtt a nagylengyeli mező beállítása alapot teremtett a hígított bitumenek szükséges mennyiségű gyártásához. Hamarosan kifejlesztésre került a kipermetezéshez szükséges bitumenszóró berendezés, az ún. „TIMSINA", amely gépkocsikra és traktor vontatású pótkocsikra egyaránt felszerelhető volt. A hígított bitumenek vasúti szállítása, illetve fogadása, lefejtése, felhevítése kezdetben komoly gondot okozott. A kezdeti, mondhatni kísérleti szakaszban előfordult, hogy földbe ásott gödrökbe eresztették a bitument, kézi meregető-eszközzel merték ki onnan, és vaskeretes 500–1000 literes fatüzelésű üstökben hevítették fel a kipermetezéshez szükséges hőfokra.

A bitumenszóró berendezés kifejlesztéséig – és kisebb felületű munkákhoz azután is – még egy jó ideig az üstben felhevített bitument ún. szárnyszivattyúval juttatták ki a burkolatra. Ez egy egyszerű kézi működtetésű szivattyú volt, két fő kellett a működtetéséhez. Az üst belső oldalára erősítve, a nyomócsonkra flexibilis hajlékony cső csatlakozott, kézi működtetésű szórószárral, melyet egy ember kezelt. Teljesítménye kicsi volt, a kijuttatott bitumen mennyiségét csak „szemre" lehetett szabályozni.

A nagyobb arányú felhasználás a „ciszternák" kifejlesztéséhez veze-

tett, mely egyszerre tette lehetővé a vasúti fogadást és a bedolgozáshoz szükséges hőmérséklet biztosítását.

A ciszternák 30–100 m^3-es űrtartalmú, kezdetben téglából, majd betonból készült föld alatti építmények voltak, nagyobbrészt a vasúti rakterületeken, a vágányok közelében. A mélységük 1–1,5 méter volt, ehhez csatlakozott az ún. „kút", amely 2–3 méter átmérőjű, kb. 3–4 méter mélységű építmény volt, melyet a ciszterna többi részétől kézi működtetésű „zsilip" zárt el. A zsilip segítségével tetszés szerint lehetett szabályozni a kútban levő bitumen mennyiségét a felfűtéstől, illetve elszállítástól függően. A fűtés a kútban történt egy csőkígyóval, melyben gőz, később hőközlő olaj keringett.

A gőz alkalmassága fűtőközegként azért volt célszerű, mert segítségével a vasúti tartálykocsikat is lehetett fűteni, ami meggyorsította a lefejtést. Ekkor került sor a régi idők cséplő gőzgépeinek reneszánszára. A cséplésre már nem használt, de a gazdaságokban – esetenként még magánosoknál is – megtalálható leállított, de még ócskavas telepre nem szállított gőzgépeket az Útfenntartó Vállalatok, megalakulásuk után a Közúti Igazgatóságok felvásárolták, kijavították és hatóságilag üzembe helyezték. (Az eredetinél sokkal kisebb engedélyezett nyomással.)

A fejlődés következő szakaszát a hideg bitumenszivattyúk és az olajtüzelésű, önfűtős bitumenmelegítők jelentették, melyek felváltották a végképp elhasználódott gőzgépeket.

A vasúti tartálykocsikból történő lefejtést az építőiparban használatos Ceglédi gőzkazán, később a GF–251 típusú gyors gőzfejlesztők biztosították.

Az önfűtős bitumenmelegítők (Luhók) 4–6–15–25 ezer literes befogadó képességel készültek. A portalanított burkolatok (felületi bevonással kezelt makadám pályák eredeti nyomvonalon, teherbíró képességgel és burkolatszélességgel) tömeges megjelenése gondot jelentett a burkolatok fenntartásában, az ún. kátyúzások elvégzésénél. Kötőanyagnak csak a bitumen jöhetett szóba. Kezdettől fogva alkalmaztak kátyúzásokra keverőtelepeken előállított „hideg kötőzúzalékot", azonban ez sem tudta kiváltani a helyszínen felmelegített bitumennel történő alákenést.

A szakaszos útőr hirtelen szemben találta magát a portalanított pályával, amelyet a régi módszerrel nem lehetett fenntartani. Új módszerekre, ezekhez új eszközökre volt szükség. Hamarosan megjelentek a vaskerekű (később tömörgumi bevonatú) egytengelyes, 60 literes befogadóképességű, ún. útőri üstök, amelyek lényegében egy mobilizált katlanból álltak, tűztérrel, füstcsővel, rácsos vágottfa-tartóval. A bitumenellátást néhány km-enként elhelyezett, kb. 1 m^3 befogadóképes-

ségű, lezárt aljzatú cementgyűrűk biztosították, melyet időnként bitumenszóró kocsival töltöttek fel.

A kötőzúzalékot nem lehetett 0,5 m^3-es prizmákban az út mellett elhelyezni, ugyanakkor a kátyúk is nagy területen, elszórtan jelentkeztek, tehát új technológiára és új eszközökre volt szükség.

Megjelentek a kerti traktorok, később a középnagyságú, gerendavázas (RS–09-es) traktorok és a normál traktorok, tehergépkocsik és végül az útfenntartó gépkocsik. A bitumen melegítésére, szállítására, kis felületekre való kijuttatására kifejlesztették a gumikerekes, 120 literes, kézi hajtású fogaskerék szivattyúval ellátott, később gumikerekes, 500 literes motor nélküli, majd 500 literes motoros üstöt.

Az előbbiek a kistraktoros brigádok klasszikus eszközei voltak, míg az 500 literes üstöket az RS–09-es és ennél nagyobb traktorok vontatták.

Ezzel megteremtődtek a szakszerű kátyúzások feltételei, és mindezt nagy útszakaszon mobilizálva. Ezeket a munkákat már nem egyéni útőrök, hanem útőr brigádok végezték, brigádon belüli célszerű munkamegosztás mellett.

Az aszfaltkeverő telepek számának, illetve kapacitásának növekedésével egyre nagyobb volumenben készültek hengerelt aszfaltburkolatok, valamint a régi vizes makadámot felváltó itatott makadám burkolaterősítések.

A keverőtelepek általában a vasúttól távolabb eső helyen létesültek, ezért a bitument gépjárművel, speciális bitumenszállító nyerges szerelvényekkel szállították.

A tároláshoz szükséges, betonból készült ciszternákra most már nem volt szükség (megoldódott közben a bitumen hidegen történő manipulálásának gépesítése), helyettük 25–50 m^3-es vastartályokból készültek a bitumentárolók, részben vagy egészben a föld alá süllyesztve. Az aszfaltburkolatok általánossá válása szükségessé tette e kátyúzási technológia továbbfejlesztését, két változatban:

- a tömeges kátyúzások,
- szórványos, őrjárat-szerű kátyúzások.

A tömeges kátyúzásokra gépcsoportok kerültek kialakításra, a szórványos kátyúzásokhoz pedig az útfenntartó gépkocsik, illetve felépítmények.

Az energiatakarékosságra való törekvés, valamint a hígított bitumenes technológiák hátrányainak csökkentése, illetve megszüntetése céljából kezdettől fogva folytak kísérletek, próbálkozások a bitumenemulzió alkalmazásával kapcsolatosan. Francia szabadalom megvásárlása után 1979–80-as években következett be ezen a téren lényeges változás. A Zalaegerszegi Emulziógyártó Üzem beindulásával tömegessé vált az új technológia alkalmazása.

Ma már a kátyúzó anyag 90%-a, a felületi bevonások 50–60%-a, valamint jelentős mennyiségű hideg aszfalt készül bitumenemulzió felhasználásával. Az emulzió felhasználása nem követelte meg speciális gépi eszközök alkalmazását, többnyire elegendő volt a meglevő gépek és berendezések kisebb átalakítása. A pontos adagolás és technológiai fegyelem azonban alapkövetelmény lett.

Felületi bevonások készítésének nagy teljesítményű eszköze az önjáró zúzalékterítő gép, KZT–300.

A minőség nagymértékben függ a zúzalék tisztaságától. Ezért az Igazgatóság az elsők között tett kísérletet a kőanyagok másodlagos tisztítására.

A por leválasztásának két alapvető módszere alakult ki:

a) adalékanyag mosása,

b) adalékanyag impregnalása.

Beton- és aszfaltkeverő gépek

Az 50-es évek végéig az úttesttartozékok, átereszek kizárólagosan betonból készültek, nagyobbrészt az Útfenntartó Vállalat központi telepén, kézi keveréssel és bedolgozással.

A burkolaton ez időben minimális betont használtak fel, szegélyek, lefolyók, fedlap stb. készítéséhez. Az e célra szükséges betont szintén helyben állították elő, kézi keveréssel.

Hidaknál, nagyobb átereszeknél az 50-es évek végétől már alkalmazták a robbanómotoros hajtású betonkeverő gépeket. A 60-as évek második felében jelentek meg a telepített betongyártó üzemek. Megjelenésükkel lehetővé vált a nagy mennyiségű beton felhasználása a burkolaton, aljzatként. (Alapozás, közbenső réteg.) Ahol a körülmények lehetővé tették, cement stabilizációt alkalmaztak. A Közúti Igazgatóságoknál a nagy volumenű szélesítések időszakában oldódott meg a betongyártás gépesítése. A folyamatos üzemű keverőtelepeken helyi anyagok (kavics, homok) felhasználásával egy műszakban kb. 300 tonna keveréket állítottak elő. A burkolatszélesítésnek megoldódott a komplex gépesítése. A szombathelyi Igazgatóság terítőgépként nem a Hódmezővásárhelyen Blow-Knox mintára gyártott gépet használta, hanem saját újítását. A hidraulikusan működő billentő és terítő szerkezet pótkocsis szállító járművek fogadására is alkalmas, és terv szerint, menet közben is változtatható geometriával teríti el a betont, s előtömörítését is megoldja. Teljesítménye így napi 1400–1500 m².

Az aszfaltkeverés gépesítése szintén a kézi működtetésű eszközök gyártásával kezdődött. Az 50-es évek elején az aszfaltburkolat mimimális volt, csupán a városokban készült öntött aszfaltburkolat kisebb nagy-

ságrendben. Az öntött aszfalt gyártása kézi meghajtású, ún forgódobokban történt, melyet adagolás után fával felfűtöttek.

Tüzelés közben a dobokat forgatták az egyik végére felszerelt fogaskoszorú és fogaskerék segítségével.

Az aszfaltgyártáshoz szükséges zúzalékot nyitott, fatüzelésű zúzalékszárítóban szárították. A kb. 3 m^3 felületű szárító felmelegített felületére egyenletes rétegben zúzalékot terítettek, majd lapáttal forgatták. A zúzalékszárító tálca, éppúgy, mint a forgódobok, széles vaskerekekre voltak szerelve. A kész aszfaltot talicskával juttatták el a bedolgozás helyére, és kézi hengerekkel terítették. Ezt később a vegyes tüzelésű, majd az olajtüzelésű masztikátor (REISER) váltotta fel.

A hígított bitumenek megjelenésével az ún. „kötőzúzalék" gyártás is elkezdődött, amelyet kátyúzásra és aszfaltburkolat készítésére egyaránt felhasználtak. A keverék előállításához szükséges bitument a fent ismertetett üstökben hevítették fel. A zúzalékszárítás ún. „WOHANKA" típusú forgódobos, petróleumtüzelésű, robbanómotor (MIA) meghajtású zúzalékszárítóval történt. A keveréshez 275 lites betonkeverő gépet alkalmaztak, amelyet szintén robbanómotor, később villanymotor hajtott meg. A keverő egység könnyen mobilizálható volt. A fejlődés következő állomás a KÖZGÉP által kifejlesztett 300 kg-os aszfaltkeverő gép és a „MARABU" zúzalékszárító volt. Mindkét berendezést elektromotorok hajtották meg, a zúzalékszárításhoz tüzelőolajat használtak. Ezek a berendezések a 60-as évek elején jelentek meg a Közúti Igazgatóságoknál, és még ma is dolgoznak.

A közúti forgalom növekedésével megnőtt az igény az aszfaltszőnyeg burkolatok iránt.

A hengerelt aszfaltburkolatok készítéséhez a KÖZGÉP kifejlesztette az AK–12. típusú keverőtelepet. (Viszonylag kevés berendezés készült ebből a típusból.) Majd a 60-as évek közepén jelentek meg a C–25-ös aszfaltkeverő telepek, amelyek már lehetővé tették az útépítő vállalatok számára az iparszerű aszfaltgyártást. Ez a gép azonban a magyar aszfaltkeverőgép-gyártás csúcsát és végét is jelentette egyben. A 70-es évek elején megjelenő korszerűbb és nagyobb külföldi gépek az évtized végére fokozatosan kiszorították a C–25-öst a vállalati szférából, s azok a Közúti Igazgatóságok kezelésébe kerültek.

Átadás előtt a KÖZGÉP felújította a berendezéseket, a telepítést pedig az átadó vállalat végezte. A program 1981. évben fejeződött be, ekkorra minden Közúti Igazgatóság rendelkezett legalább 1 teleppel. A szombathelyi Igazgatóság sárvári kavicsbányájához állította fel a magáét, hogy a helyi kavicsból előállított aszfalt az alsóbbrendű utak megerősítéséhez legyen felhasználható.

A bitumenemulzió-gyártás megindulása után felmerült a gondolat: a folytonkeverő telepeket át kell alakítani emulziós kavicsaszfalt gyártására. Az átalakítás eredményeként 300 tonna/nap aszfaltkeverék készíthető, nagyobbrészt helyi kavics adalékanyagból, ugyancsak az alsóbbrendű úthálózat megerősítéséhez. A minőség fokozása céljából gépesítve lett a kavics osztályozása és törése is.

Burkolatépítés gépei

A vizes makadám burkolatok építése szinte kizárólagosan kézi munkával történt az 50-es évek elején. A gépesítést az úthenger jelentette. Jellegzetes szerszámokat használtak – kőtörő kalapács, kőtörő szemüveg, kavicsvilla stb. – ami utal a technológiára is. Az iszapoláshoz szükséges vizet lóvontatású lajtkocsival biztosították.

Változást itt is a hígított bitumenek megjelenése hozott. Kidolgozták az itatott makadám (népszerűen az „itatásos hengerlés") technológiáját. A hengerkövet 7–10 cm vastagságban kavicsvillával, kézzel terítették az alapra, illetve a megerősítendő burkolatra, behengerelték, majd bitumennel leszórták (itatták), bitumenszóró berendezéssel. Ezután kézi terítéssel 10/22-es zúzalékot hintettek rá, behengerlés után újabb bitumenszórás, majd 5/12-es zúzalékkal behintés, hengerlés és kész a pálya.

Vas megyében 1962. évtől kezdtek nagyobb mennyiségben itatott makadámot készíteni, kezdetben a fent leírt technológiával. Rövidesen átvettük a Győri KÉV újítását: VZ–280 típusú hengerkőterítő ládával végeztük a hengerkő beterítését. Billenő tehergépkocsi ürít a hozzá kapcsolt vontatható terítőládába, melyet előzőleg beállítottak. Ürítés után a gépkocsi alacsony menetsebességgel ráteríti a 40/60-as hengerkövet a burkolatra. A zúzalékterítés gépesítését a billenő tehergépkocsi hátsó végére szerelt zúzalékszóró ládával oldották meg. Az ország egyes részein a vontatható zúzalékterítő ládák terjedtek el, a Dunántúlon előbb a Győri KIG típusú, majd a Pécsi KIG típusú zúzalékszóró ládák honosodtak meg.

Az 1980-as évek elejétől minden Igazgatóság rendelkezett néhány darab önjáró zúzalékszóró géppel, KZT–300 típusúval, mely már hátul fogadja az anyagot és előremenetben szór.

Az aszfaltbedolgozás gépi eszközei szintén nagy fejlődésen mentek keresztül.

A kézi terítést már az 50-es évek végén a gréderekkel történő bedolgozás váltotta fel. A 60-as évek közepén vontatható aszfaltterítő ládát fejlesztettek ki, elsősorban a Közúti Igazgatóságok részére.

A láda előre lefektethető „U" vas sínen állt, illetve mozgott. Vontatását az aszfaltot szállító gépkocsi végezte. A tömörítés statikus úthen-

gerekkel történt. Használata a pályafektetési kényszer miatt kissé nehézkes volt, ezért nem is terjedt el.

Az 70-es évek közepén került kifejlesztére a „LAYTON" aszfaltterítő láda, amelyet szintén az aszfaltot szállító gépkocsi vontatott, de nem igényelt külön pályát. Viszonylag nagy mennyiségű aszfalt bedolgozására alkalmas, alsóbbrendű hálózaton jelenleg is használják.

A KÉV-ek viszont már a C–25-ös aszfaltkeverők telepítésével egyidejűleg finisert alkalmaztak a bedolgozáshoz (Szovjet, illetve VÖGELE). A C–25-ös aszfaltkeverő telepek átvétele után a Közúti Igazgatóságoknak is egyre nagyobb gondot okozott az aszfalt jó minőségű bedolgozása. Kezdetben „LAYTON" ládával vagy RAB–25 önjáró terítőládával történt a bedolgozás. Ezt követően a 80-as évek elején az Igazgatóságunknál is megjelent az S–400-as gumikerekes finiser. A tömörítést statikus úthengerek, gumihengerek és legújabban vibróhengerek végzik.

Az aszfalt, betonburkolat javítása, kátyúzása egyre nagyobb szakszerűséget kíván. A pneumatikus és hidraulikus működtetésű bontókalapácsokat újabban a korongos aszfalt-, illetve betonvágó gépek váltják fel. A burkolaton kialakult gyűrődéseket, bordázódást UNIMOG-ra szerelt aszfaltmaróval (hideg eljárás) szüntetik meg.

Lassan meghonosodnak az ún. vékonyaszfalt technológiák, melyek korszerűek és gazdaságosak. A javítandó aszfaltburkolatot gázégőkkel felhevítik, majd finiserrel 2–3 cm vastag aszfaltréteget terítenek rá. (Infradominós eljárás.) A „REMIX" eljárásnál a felhevített aszfaltot felszakítják, és kevés új aszfalt hozzáadásával visszahengerlik.

Főbb munkagépek

A fent felsorolt technológiákhoz tartozó gépi eszközökön kívül az útfenntartás jelenlegi legfontosabb gépi eszközei a következők:

- önjáró földgyaluk (gréder),
- gumikerekes kotrógépek (BH–0325, Warinsky, Kastor, UDS–113/A),
- forgórakodó gépek (UN–050),
- homlokrakodó gépek (VOLVO 840–642),
- burkolatjel festő gépek (Savaria III.),
- fűkaszák (RK–2, HIDROT–1500, Rasant),
- árokásó gépek (MULAG),
- Unimog alapgépek és adapterek,
- UNICAR alapgépek és adapterek,
- szállítóeszközök (IFA, ZIL, TÁTRA, SKODA),
- traktorok (MTZ–50, MTZ–80, KRISTÁL),

– személyszállító eszközök (NYSA–522, ZUK A–07, ZUK A–06, UAZ–U52),
– különleges gépjárművek (műhelygépkocsi stb.),
– hóeltakarító gépek,
– a síkosság elleni védekezés gépei.

Útüzemeltetés

Növényápolás

Magában foglalja az útmenti fák gondozását, lehajló ágak eltávolítását, forgalomra veszélyessé vált fák kivágását, útmenti árkok és padkák kaszálását, gaztalanítását, cserjeirtást, gyomirtó permetezést, valamint a hóvédő erdősávok gondozását.

A munkafajta gépesítése folyamatosan fejlődött: motoros láncfűrészek, HIDROT–1500 gépre szerelhető cserjeirtó körfűrész, padka- és rézsűkaszák.

A gyomirtó permetezéseket Unimog alapgéphez kifejlesztett adapterekkel végzik.

Az útmenti fák növényvédő permetezését szükség esetén külső vállalkozókkal végezteti el Igazgatóságunk, de feltett szándékunk, hogy rövidesen saját erővel oldjuk meg. A növényápolás gépesítése egyidős az útfenntartás gépesítésével.

Már az „AGROSTROJ" kerti traktorok, az RS–09 típusú kistraktorok, valamint az MTZ típusú traktorok el voltak látva növényápolásra alkalmas adapterekkel.

Burkolatjel festés

A 60-as évek elején, a motorizáció ugrásszerű fejlődésével összhangban megnőtt az igény a hossz- és keresztirányú burkolatjelek iránt.

A keresztirányú jelek festésénél pneumatikus szórópisztolyokat alkalmaztak. A hosszirányú burkolatjel festő gépek első típusai kézi vezetésűek voltak, általában az Igazgatóságok saját maguk állították elő azokat a javítóműhelyeikben. Hátrányuk, hogy a kezelőknek kilométereket kellett gyalogolni.

A következő fejlődési szakasz a Pécsi KIG. újítása alapján az RS–09 traktorra szerelt festőberendezés.

A 70-es évek elején került kifejlesztésre Szombathelyen a Savaria–II., majd a közepén a Savaria III. önjáró festőgép. A burkolatjel festő gépek egy része üveggyöngyszórásra is alkalmas.

Az acél szalagkorlátok újrafestése ma még nincs megfelelően gépesítve.

UNIMOG–406 típusú alapgép

A többféle munkaeszköz üzemeltetésére alkalmas alapgépet eszközhordozónak nevezzük. Követelmény vele szemben, hogy a munkaeszköz munkaütemének megfelelő különleges menettulajdonságokkal, terepjáró-képességgel, lehetőleg elől-, hátul nyomatékleadó kihajtással és hidraulikus berendezéssel rendelkezzék. Az UNIMOG–406 típusú eszközhordozó alapgép megfelel ezeknek a követelményeknek. Összkerék meghajtású, kúszó- és egyéb munkasebességgel haladni tudó, munkaeszközök üzemeltetéséhez elől-hátul megfelelő csatlakoztatásokkal ellátott gép, amely az útfenntartás számos téli és nyári munkaeszközének működtetésére alkalmas.

Hidraulikus fogaskerékszivattyúval előállított folyadéknyomás működteti a jármű elején és hátsó részén a három pont felfüggesztésű tartószerkezetet, valamint a hidraulika csatlakozók gyorskapcsolós fejein keresztül a különféle munkaeszközöket.

Az UNIMOG–406 típusú eszközhordozó általánosan az alábbi munkaeszközökkel van ellátva:

- VF–32 homlokhómaró,
- S–3 oldalhószóró,
- RL–3 korlátmosó,
- RP–3 oszlopmosó,
- UKS–3 seprőgép,
- BFU–3 padkanyeső,
- RMB–3 fűkasza,
- VM–1 földfelrakó,
- BE–3 földfúró.

CSEPEL–UNICAR típusú alapgép

Az UNICAR elnevezésű, KÖZGÉP gyártmányú, többcélú alapgépek kifejlesztését az útépítő és útfenntartó iparág területén jelentkező egységek alapgép kialakítása iránt jelentkező igény, illetve a különféle útkarbantartási feladatok elvégzésére kialakított munkaeszközök célszerű alkalmazása tette szükségessé.

Az alapgépeket úgy alakították ki, hogy cserefelépítményes rendszerben különféle rendeltetésű munkaeszközök felszerelésére alkalmasak.

A munkaeszközök egy része úgynevezett bázis munkaeszköz, mint pl. a billenőputtony volt vagy a sószóró, és ezek az alapgépek alvázán

kialakított csatlakozó fülekre rögzíthetők. A munkaeszközök másik része úgynevezett varációs eszköz, mint pl. a hóeke, a seprőgép, a daru, amelyek többnyire az alapgépek mellső függesztőjére rögzíthetők. A daru a bázis munkaeszköz segédkeretére, a fülke mögé rögzíthető.

Az UNICAR alapgépekhez jelenleg az alábbi munkaeszközök (cserefelépítmények) állnak rendelkezésre:

- WEISSER, STA 3/4/5 HDT típusú sószóró,
- WEISSER, UNI S4 típusú sószóró
- UNI E3 típusú hóeke,
- UNI BP7 típusú billenőputtony,
- KCR 3050 típusú hidraulikus rakodódaru,
- KF–4 típusú kátyúzó felépítmény,
- UNI SF 21 típusú seprőgép,
- UNI LF locsoló felépítmény,
- UNI BIT 65 típusú bitumenszóró,
- UNI NS típusú nedvessószóró.

A munkaeszközök működtetése az alapgépek hidraulika rendszeréről történik, villamos távműködtetéssel.

Az alapgépek olyan egységes hidraulika és villamos rendszerrel készültek, hogy a munkaeszközök cseréjekor végrehajtott kezelőpanel cserével a szokásos mechanikai, villamos és hidraulikus csatlakozásokon kívül egyéb szerelési, illetve vezetékkiépítési munkára nincs szükség. Készült egy ún. kombinált kezelőpanel, amellyel a leggyakrabban használt munkeszközök panelcsere nélkül kezelhetők.

Téli munkák

Hóeltakarítás

A tömeges motorizációt megelőző időszakban a hóeltakarítás egészen más jellegű volt, mint napjainkban. A falvak nagy része az élelmiszerek nagyobb hányadát tekintve önellátó volt. Nagyobb havazáskor lovasszánokkal (mezőkön keresztül) oldották meg a sürgős szállításokat.

Az útfenntartásért felelős állami szervezet a hóeltakarítást is a szakaszos útőri rendszer keretében oldotta meg. A községekben kihelyezett, lóvonatatású fa hóekék voltak, amelyek szükség szerinti üzembe állításáról az útőr intézkedett. Általános volt a közerő alkalmazása a hótorlaszok eltávolításánál. Az útfenntartó szervezet tehergépjárművei, traktorai általában kétszárnyú hóekével voltak felszerelve.

Az 50-es évek elején a mezőgazdasági gépállomásokkal kötött megál-

lapodások alapján a lánctalpas traktorokra kétszárnyú hóekét szereltek fel.

A motorizáció fejlődésével, a nagyüzemi mezőgazdaság létrejöttével a közúti közlekedés iránt megnőtt az igény, téli időszakban sem lehetett szüneteltetni.

A lófogat helyett traktor kezdte vontatni a fa hóekét, majd az ezek mintájára a KÖZGÉP által gyártott vontatható vas hóekéket. Az 1957. év elején az Útfenntartó Vállalatok 4–4 db CS–800 típusú lánctalpas katonai vontatót kaptak, amelyekre a KÖZGÉP szerelt nagyméretű kétszárnyas hóekéket. Ezeket az eszközöket átvették a megalakuló Közúti Igazgatóságok és kb. 1963–64-ig üzemeltették azokat.

Általános gyakorlat volt, hogy minden olyan járművet, munkagépet el kell látni hóekével, amely hóeltakarításra alkalmazható. A Közúti Igazgatóságok 1964. évben kaptak első ízben terepjáró, 3 tengely meghajtású (ZIL–157 típusú) tehergépkocsikat, amelyek kétszárnyú hóekével felszerelve hatásos hóeltakarító eszközök voltak.

A hómarógépek (ZIL–470) 1968. évben kerültek a KÖZGÉP-től a Közúti Igazgatóságokhoz. Az egytengely meghajtású tehergépjárművekre pedig egyszárnyú, gumilapos, könnyű hóekék lettek szerelve. A szabad hóekéknek bérlet útján biztosítottak hordozójárműveket a TEFU vállalatoknál, KÉV-nél, mezőgazdasági üzemeknél és egyéb vállalatoknál.

Az 1969–70-es tél fordulópontot hozott. Heteken át, több hullámban támadva tornyozta sok méteresre a hótorlaszokat, megbénítva nemcsak Vas megye, de az egész ország közlekedését. Ezt követően jelentősen bővült a hómarógépek száma, ZIL–D–470-es és UNIMOG–406 típusú gépekből.

Az UNIMOG-ok száma a 70-es évek közepére országosan elérte az üzemmérnökségek számát.

A 80-as évek elejétől kezdve az igazgatóságok gépjárműparkja nagy teljesítményű TATRA, SKODA ÉS CSEPEL–UNICAR járművekkel egészült ki, melyek hatékonyan alkalmazhatók a hóeltakarításban is. A könnyű, egyszárnyú gumilapos (IFA) hóekék darabszáma is jelentősen megnövekedett.

A síkosság elleni védekezés gépei

A síkosság elleni védekezés az 50-es évek elejétől számítható. Emelkedőknél, éles ívekben, kis prizmákban szóróanyagot helyeztek el, melyet a szakaszos útőr (esetleg járművezető) hintett a pályára.

A motorizáció fejlődésével a biztonságosabb közlekedés megköve-

telte a síkosság elleni fokozottabb védekezést. A fejlődést a mezőgazdaságtól átvett, vontatható műtrágyaszórók (RCW–2 típusú) jelentették a 60-as évek első felében. A 60-as évek közepén vált általánossá a „VITÁLIS féle" szórókészülék. Ennek lényege a fixplatós gépkocsi kardántengelyére szerelt szórólapát, melyre a plató nyílásán át surrantón jutott a hintőanyag. Az adagolás emberi erővel, lapáttal történt, ami a mozgó járművön eléggé balesetveszélyes volt. (Ez a készülék tartalékként még ma is előfordul.)

Az IFA W–50 billenő tehergépkocsik elterjedésével párhuzamosan honosodtak meg a TORNÁDÓ–5 típusú műtrágyaszórók. Ezek azonban túl sokat szórnak, ezért számos újítással módosították őket. A WEISSER–KÖZGÉP típusú sószórók megfelelőek, de a viszonylag magas ár miatt darabszámuk nem elegendő. A 70-es évek elejétől ZIL–130 PR típusú seprős és szóró gépkocsik is elterjedtek, de magas benzinfogyasztásuk miatt az elmúlt években már nem vásároltunk ilyen gépeket. A sóval történő védekezés általánossá válásával gépesíteni kellett a só őrlését, manipulálását, melyet MÖ–60 típusú műtrágya-őrlőkkel oldottak meg. A 80-as évek eleje óta a gazdaságosabb és hatásosabb nedvesített sószórás meghonosítása a cél, amelynek gépi berendezései csak importból szerezhetők be.

Szakszerű sótárolás és környezetvédelmi okokból egyszerű szerkezetű sótárolók épülnek az üzemmérnökségeken, többnyire fából.

AZ ÚTHÁLÓZAT ÉS A BURKOLATFAJTÁK FEJLŐDÉSE, A HÁLÓZAT FENNTARTÁSA

A forgalom fejlődése

A közúti forgalom nagyságáról, fejlődéséről az országos forgalomszámlálások nyújtanak adatokat. Magyarországon eddig 1894, 1927–28, 1935–36, 1963, 1970, 1975. és 1980. években volt teljes, az egész hálózatra kiterjedő forgalomszámlálás. Ezek adataiból, a napi forgalom éves átlaga szolgáltat jellemző képet, járműszámban és tonna terhelésben. Ezeket az értékeket úthálózati térképekre a forgalom nagyságával arányosan felrakva készülnek a forgalmi terhelési térképek.

Az 1894. évi első forgalomszámláláskor csak az állami utakon mérték a forgalmat úgy, hogy az egyes számlálóhelyeken átvonuló vonóállatok számát jegyezték fel, majd a több évszakban megismételt számlálások évi átlagát rakták fel forgalmi terhelési térképekre. Vas vármegyében akkor a Pozsony–varasdi, a Szombathely–pinkafői és a Székesfehérvár–gráci utakon végeztek számlálást. A vonóállat szám lényegében az átvonuló járművek számával volt összefüggésben, így bizonyos összehasonlítást tesz lehetővé a mostani forgalmi értékekkel.

Az azóta végzett forgalomszámlálásokon a forgalomban részt vevő különböző járműfajták számát mérik a számlálóhelyeken, ezek alapján állapítják meg az egyes útszakaszok forgalmi terhelését, a személygépkocsival egyenértékű egységjárműben és tonnában. Ezeken kívül még számos adat is megállapításra kerül, így az idegenforgalom egyre nagyobb részvételét jellemző szezonális és csúcsforgalmi és egyéb értékek.

Az országos úthálózat forgalma Vas megyében is állandó fejlődésben van. A növekedés az országos fejlődéssel arányos, mégis az idegenforgalom és a nemzetközi kamionforgalom hatása a jellemző. Ez elsősorban a határátkelőhelyek forgalmának alakulásában jelentkezik, amiből egyre nagyobb arányban veszi ki részét a nemzetközi fő útvonalak tranzit kamion forgalma.

Az úthálózat fejlesztésekor ennek követelményeit kell elsősorban kielégíteni.

A közúti baleseti helyzet alakulása

Az úthálózaton közlekedő járművek rohamosan növekvő száma és az előforduló balesetek számának emelkedése között összefüggés van. De a megye forgalmára jellemző idényjellegű idegenforgalom és a tranzit-

forgalom is jelentősen befolyásolja a balesetek számát, így ez nincsen arányban a megyében nyilvántartott gépkocsik szaporodásával.

A közúti közlekedés biztonságának fokozása érdekében az Igazgatóság elsősorban saját forgalomtechnikai szervezetének munkájával tesz erőfeszítéseket. Emellett részt vesz a Megyei Közlekedésbiztonsági Tanács munkájában, az Igazgatóság vezetője a Tanács elnökségi tagja, az üzemmérnökségek vezetői pedig a helyi KBT tagjai. A megyei KBT Forgalomszervező Bizottságában elemzésekkel, vizsgálatokkal járul hozzá az Igazgatóság a megye közlekedési biztonságának javításához.

Az útburkolatfajták fejlődése

A forgalomban résztvevő járművek számának növekedése mellett tengelysúlyuk emelkedése támaszt egyre magasabb követelményeket az úthálózat burkolataival szemben, emellett a gyorsaságot, a gazdaságosságot és a biztonságot is minden körülmények közt biztosítani kell. A fejlődést a portalanítások, korszerűsítések, a felületi bevonások, a burkolatok erősítése és szélesítése szolgálták.

Portalanítások

A második világháború után helyreállított úthálózaton még 850 km makadám burkolat volt. A megindult tehergépkocsi és autóbuszforgalom miatt elsőként a poros makadám utak portalanítását kellett elvégezni. Ez még 1954-ben megindult, évi 20–25 ezer négyzetméter teljesítménnyel. 1964-től kezdve az előrehaladás meggyorsult, úgy hogy 1967-ben 1182 ezer négyzetméter portalanítás készült el. (Ma is ennyi felületi bevonás készül évente, – csakhogy már sokkal korszerűbb eszközökkel!) A hálózat teljes portalanítása 1970-ben fejeződött be. Megszűntek a poros utak!

Útkorszerűsítések

A nagyobb teherbíró képességet és magasabb átbocsátó képességet szolgálták, emellett fokozták a forgalombiztonságot is a III. ötéves tervben megindult útkorszerűsítések. Ezeket országos program szerint ütemezték. A terv először az I. és II. rendű főutak, majd a megyeszékhelyeket összekötő és a járási székhelyeket a megyeszékhellyel összekötő útvonalak korszerűsítését irányozta elő. Ennek során a burkolatok erősí-

tése, szélesítése, kisebb korrekciók építése és jól működő víztelenítés valósult meg.

1966–75. között a szinte új útként kiépített 84. úttal az élen 97,6 km korszerűsítésre került sor. Majd az ötödik ötéves tervben megépült a 86. sz. főút Körmend–egyházasrádóci szakasza, a 86. és 87. sz. főút szombathelyi bevezető és átkelési szakasza két csomóponttal, a 89. sz. főút bucsui határátkelőhelye, a 74. sz. főút Győrvárt elkerülő szakasza, végül a 86. sz. főút Körmendet elkerülő új szakasza. A korszerűsített hossz összesen 24,6 km volt.

1980. után, a hatodik ötéves terv keretében folytatódott a szombathelyi korszerűsítési program a Vörösmarty utca és a Szőllős utca kiépítésével. Végül ennek befejezéseként a 86. és 87. sz. főút Hunyadi úti csomópontja épült meg egy gyalogos aluljáróval, amely a gyalogos forgalom biztonságosabbá tétele mellett úthálózatunk történelmi szerepének bemutatására is lehetőséget nyújt s megépült a 86. sz. főút kőszegi elkerülő szakasza.

A Vas megyei hídprogram

A hidak az utak tartozékai, sőt egy-egy útvonal legsebezhetőbb pontjai. Természetes hát, hogy az utak korszerűsítésével párhuzamosan a hidaké is megkezdődött. A IV. ötéves tervben hat, 20 m-nél nagyobb nyílású híd épült a megyében, összesen 216,2 m szabad nyílással. 1975. és 1980. között a Pápa–sárvári úton a Marcal völgyében öt, a perenyei bekötő úton kettő, a 86. sz. főúton pedig a Kőris patak fölött egy híd korszerűsítésére került sor.

Ezt az időszakot mégis fekete betűkkel jegyzik a Vas megyei hidak történetében. 1976. őszén a Rábán átívelő sárvári ívhíd két függesztőoszlopa korrózió következtében elszakadt, s a járműforgalmat fél évre teljesen le kellett zárni.

Egy év múlva a 86. sz. főút körmendi Csörnöc hídját egy szabálytalanul áthaladó munkagép szakította le. Majd az ezt követő soron kívüli hídvizsgálatok további hidakról mutatták ki, hogy korszerűsítésükre sürgősen szükség van. A 87. sz. főút rumi Rába-hídján 5 tonnás súlykorlátozást is el kellett rendelni.

A vizsgálatok bebizonyították, hogy a II. világháború után bravúros gyorsasággal helyreállított műtárgyak a forgalom mai nagyságának, a járművek súlyának már nem felelnek meg. A KPM Közúti Főosztálya, a Közúti Igazgatóság, a Hídépítő Vállalat és az UVATERV azonnal hozzálátott az új hidak tervezéséhez és építéséhez, s ennek eredményeként a sárvári híd acélszerkezetű megerősítése után sorra épültek a

Rába völgyében az új hidak. Körmend mellett a 86. sz. főúton új Csörnöc- és Rába-híd épült a várost elkerülő 3 km-es útkorrekció részeként. Ezt a rumi Rába-híd követte, majd Vasvár és Rábahídvég között, a Rába árterületén épült négy új híd, amit a 8. sz. főút vasvári vasúti felüljárójának építése követett. S, ha a népgazdaság anyagi nehézségei miatt a programot ideiglenesen le is kellett fékezni, az előkészületek tovább folynak a rábahídvégi Rába-híd és ártéri hídjának mielőbbi átépítésére.

A Közlekedéspolitikai Koncepció végrehajtása

A Közlekedéspolitikai Koncepciónak megfelelően 1970-ben Vas megye területén is megindult a MÁV forgalomátterelési és körzetesítési programjának végrehajtása. Ennek keretében több kisebb állomáson megszűnt a teheráru forgalom és a körzeti állomásokra terelődött át.

1975. június 1-én leállt a forgalom a Zalabér–Batyk–Bajti elágazás közti vasútvonalon. 1976. május 26-án a Szombathely–Rum közötti vasútvonal szűnt meg, forgalma a 87. sz. Kám–szombathelyi útra terelődött át. Ugyanakkor szűnt meg a Sárvár–Répcevis közötti vasútvonal is. 1979. május 27-én terelődött át a Celldömölk–Fertőszentmiklós közötti vasútvonal forgalma közútra. Végül 1980. október 19-én állt le a vasúti forgalom Zalalövő és Bajánsenye között.

A vasúti forgalom áttterelésének feltételeként Szombathely és Rum között útkorszerűsítésre volt szükség, Hosszúpereszteg és Mikosszéplak között 4,1 km hosszban új utat kellett építeni, máshol 26,4 km hosszban a keskeny utakat ki kellett szélesíteni, s a gyenge burkolatok megerősítése is fokozatosan megvalósult. Az áttereléssel érintett útvonalakon autóbusz-megállóhelyeket, autóbuszfordulókat, váróhelyiségeket építtetett az Igazgatóság. Szükségessé vált a sárvári és a celldömölki autóbusz-pályaudvarok bővítése, illetve építése is.

Felületi bevonások, a kationaktív bitumenemulzió alkalmazása

A fenntartási munkák során a portalanított, itatással vagy kötőzúzalékkal hengerelt burkolatfelületek rendszeres és megelőző karbantartását szolgálják a zárórétegek. 1967 óta mintegy 14 millió négyzetméter ilyen bitumenes felületi bevonás készült. 1978 nyara óta a zárórétegek építéséhez bitumenemulziót használ az Igazgatóság jó eredménnyel, újabban már a főutak erre rászoruló burkolatain is.

A kiváló tulajdonságokkal rendelkező emulziót a felületi bevonások mellett kátyúzó anyag készítéséhez, sőt burkolatépítésekhez is használják az üzemmérnökségek. 1981. évben már kizárólag emulziós keverékekkel kátyúztak. 1983-ban pedig az egész országban elsőként készült zúzott helyi kavicsból és bitumenemulzióból kevert hideg kavicsaszfalt teljesen igazgatósági kivitelezésben. Nemesrempehollóson a lakosság eleinte kétkedve fogadta a lassan megszilárduló, szinte gyúrható aszfaltburkolatot, de pár nap múlva a kísérletet értékelő mérnököket ezzel fogadták: „Meg vannak dicsérve!"

A burkolatok erősítése és szélesítése

1972-ben Vas megyében is elkezdődött az egészében elégtelen teherbírású úthálózat aszfaltos megerősítése, népszerű nevén a „szőnyegprogram". Ezzel párhuzamosan csakhamar a burkolatok kiszélesítésének igénye is felmerült, hiszen a 6 méteres szélességet még a főutak jelentős része sem érte el. A gépkocsiforgalom viszont, ami a 60-as évek végén rohamos növekedésnek indult, s ezen belül is elsősorban a nehézjárművek forgalma mind erőszakosabban követelte a kellő szélességű és erős burkolatokat. A rendszeres autóbusz-közlekedés ekkor már a megye mind a 221 települését érintette: az erdőkben gazdag megye fakitermelő- és feldolgozó ipara mind nagyobb szállítójárműveket alkalmazott. Hamarosan megindultak Győrből a házgyári szállítások is, a 70-es évek második felében pedig megjelentek az országutakon a nagyméretű Rába–Steiger traktorok. A kérdés tehát az volt csupán: milyen ütemben haladjon előre a szélesítési program, s a rendelkezésre álló pénzből inkább nagyobb felületen épüljön-e vékonyabb megerősítés, vagy 10–15 évre méretezett burkolatok készüljenek, de rövidebb hosszban?

A szélesítés szinte teljes egészében az Igazgatóság feladata volt. Kezdetben szórt alappal végezték, később egyre inkább sovány betonra térek át, hiszen a helyi kavics rendelkezésre állt, s már nagykapacitású keverőgépük is volt. A bedolgozás meggyorsítására pedig éppen Szombathelyen készült el az országban mindmáig legtermelékenyebb szélesítő gép, mely a forgalom minimális zavarásával pótkocsis teherautókról fogadja a betonkeveréket. 1978–79-ben évente több mint 200 000 m² szélesítés épült.

A megerősítés kezdetben kizárólag vállalati feladat volt: 1977-ben több mint 50 km út kapott 7–10 évre méretezett aszfaltszőnyeget, melynek anyagát a szombathelyi, uzsai és pózvai Teltomat–IV. típusú keverőgépek állították elő. A rendelkezésre álló összegek csökkenése

következtében a program ugyan idővel lelassult, de a 70-es évek végére mégis gyökeresen átalakult az egész Vas megyei országos közúthálózat.

A helyi kavics felhasználása

Régi hagyománya a Vas megyei útfenntartásnak és építésnek a helyi kavicsanyag felhasználása. Ezt a megye területén sokfelé előforduló anyagot korábban a földutak javításához, a makadámpályák fenntartásához használták.

Így 1967-ben 11 ezer köbméter bitumenes keveréket állítottak elő a kavicskitermelő helyekre telepített kisteljesítményű keverőgépekkel. Majd 1976-tól évi 100 ezer tonna eruptív útépítő kő szállítását sikerült megtakarítani azzal, hogy a pályaszélesítések szórt alapját sovány betonnal, az itatott makadámok egy részét pedig saját keverésű kavicsaszfalttal helyettesítették. 1980 óta a sárvári kavicsbányában egy C–25 típusú keverőgép áll. Ott a helyben termelt kavicsot megzúzva, tört kaviccsal készülnek a fenntartási burkolaterősítés anyagai.

Az Egyházashollóson 1981-ben megnyitott kavicsbányában egy folyamatos üzemű keverőgép működik, törő- és osztályozóberendezéssel. Ez a telep emulziós hidegaszfaltok, valamint cement- és pernyebetonok gyártására alkalmas. A pernyebetont – eleinte még csak kísérletképpen – útalapok és szélesítések építésére vezette be az Igazgatóság. A pernyeellátás nehézségeinek megszűnte után pedig ez lesz a burkolaterősítések egyik fő alapanyaga is.

Útmenti növényzet

Az országos utak mentén még 1948–50-ben, a fatömegtermelést szolgáló papírfa-program keretében kezdtek nyárfasorokat telepíteni. De külföldi példák nyomán ezt a módszert a hatvanas évek második felében a tájfásítás váltotta fel. Legszebben a 84. sz. főút sikerült, ahol összesen 40 km hosszban, a veszprémi és Győr-soproni megyehatárok között összefüggően, változatos, ligetes növényzetet telepítettek a lelkes közúti és erdész munkatársak. A lombhullató fák, nyírekkel tarkított örökzöldek, évszakonként változó színű cserjék szép látványa élményt, felüdülést nyújt az autósoknak.

A hóveszélyes területeken 1955 után hóvédő erdősávokat is telepítettek, összesen 13,3 km hosszban. Ezek nagyobb része jól látja el feladatát, de a téli forgalom nagyobb biztonsága kedvéért a hóeltakarí-

tás költségeinek, energiaigényének csökkentéséért még mintegy 20 km telepítésére lenne szükség.

Az útmenti területek és a növényzet gondozása a jövőben olyan feladattá válik, amit a környezetvédelem, a földvédelem, valamint a közúti üzem biztonsági és esztétikai szempontjai szerint a mezőgazdasági üzemekkel és tanácsokkal egyeztetve mind színvonalasabban kell ellátni. Így válik az út a tájnak és a gazdasági környezetnek egyaránt szerves részévé.

Forgalomtechnikai berendezések

A közutak műszaki paramétereinek javítása mellett a forgalombiztonságot egyéb – forgalomtechnikai – módszerek is javították. Ide sorolhatók a fényvisszaverő fóliás KRESZ-táblák, a zöld útbaigazító jelzőtábla-rendszer, a gyöngyözött útburkolatjelek, a műanyag vezetőoszlopok, az acélszalag korlátok és nem utolsósorban a forgalomirányító jelzőlámpák. Szombathelyen 21 jelzőlámpás csomópont van, amelyek két, összehangolt rendszerben működnek. Színvonalasabb, a forgalomhoz jobban igazodó működtetésükhöz és mindenkori állapotuk regisztrálásához az Igazgatóság központjában elektronikus diszpécserközpont létesült, amely a maga kategóriájában első az országban. Üzembe helyezésekor hasonló csak Budapesten működött.

Évente 700–800 útkm-en készül hosszirányú és kb. 10–12 ezer m^2-en kézi útburkolati jel. A teljes főúthálózat zöld útbaigazító jelzőtáblarendszerrel van ellátva, 424 útkm-en van műanyag vezetőoszlop és 32 km-en közúti acélszalagkorlát a közutak mentén.

Gépészet

Megalakulásakor a szombathelyi Igazgatóság a zalaegerszegitől vette át induló gépállományát: kevés és viszonylag korszerűtlen gépet. Ezért, a Közúti Főigazgatóságtól rendelkezésre bocsátott hitelekből azonnali gépbeszerzésekkel lehetett csak biztosítani a munkák beindítását és elvégzését. Az időközben kiselejtezett egységek értékének levonása után, 1967 végére a záróállomány értéke 25 181 eFt volt.

Ez az érték 1970 végére 39 475, 1975 végére 56 998 eFt-ra nőtt. A fejlesztés során hengerek, gréderek, szóróberendezések és járművek beszerzésére került sor. A gépállomány értéke 1980 végére elérte a 110 900 eFt-ot. A kis teljesítményű és korszerűtlen egységek folyama-

tos cseréje révén technikailag tökéletesebb gépállomány áll már rendelkezésre. Az új beszerzések közt egy C–25 jelű aszfaltkeverő és egy folyamatos üzemű univerzális keverőberendezés, hídvizsgáló gépkocsi, gumihenger, Mulag árokásó, UDS teleszkópos kotró, Skoda és Tátra gépkocsik és Volvo rakodógépek is szerepeltek.

Ez a felszereltség alkalmassá teszi a szervezetet a földmunkák, a téli útfenntartás, az útesztétikai, a hídépítési- és fenntartási munkák tervszerű elvégzésére, az aszfaltkeverékek gyártására és bedolgozására, a zárórétegek és szélesítések gépesítésére.

A nehéz fizikai munkák részaránya nagymértékben csökkent.

Az új és korszerű központi gépjavító műhely üzembe helyezése 1974-ben történt meg. Felszereltsége lehetővé teszi, hogy az Igazgatóság összes munkagépeit és járműveit gyorsan, szakszerűen és gazdaságosan lehessen javítani. Mód van a hibákat megelőző, tervszerű karbantartásra is. A futó javításokat és az egyes szemléket az üzemmérnökségi gépészeti műhelyekben végzik el.

A géptelep kollektívájának munkája volt, hogy 1975-ben megtervezte és legyártotta a Savaria–3 típusú burkolatjelfestő gépet. A gép jól bevált, így három év alatt összesen 25 darabot gyártottak, különböző szervek – elsősorban a közúti igazgatóságok – számára. Ezek évenkénti javítását rendszeresen a központi műhely végzi el, a gép sorozatgyártását pedig egy kőszegi ipari szövetkezet vette át.

SZEMÉLYI ÁLLOMÁNY, ISKOLAI-POLITIKAI KÉPZETTSÉG, OKTATÁS, SZOCIÁLIS ELLÁTÁS

A személyi állomány képzettsége

A személyi állomány létszáma az Igazgatóság megalakulásától 1980-ig alig változott, 400–450 fő között mozgott, de ugyanakkor lényeges minőségi változás kövekezett be. Az útüzemeltetés fejlődése eredményezte, hogy csökkent a betanított munkások száma és jelentősen növekedett a szakmunkásoké. Ez csak kis részében az új felvételek, sokkal inkább az Igazgatóság szervezett munkás-továbbbképzésének eredménye. A továbbképzés a fejlődő technológiához igazodva különböző központi és saját szervezésű iskolákon, illetve tanfolyamokon történt.

A nem fizikai dolgozók képzettségének alakulása is kedvező. A létszám nem egészen kétszeres növekedése mellett, a felsőfokú végzettek száma 14 év alatt több mint háromszorosára nőtt. 1980-ban a 102 főből 29 rendelkezett egyetemi vagy főiskolai képesítéssel.

Politikai képzés

A szakmai továbbképzés mellett a politikai képzés is szervezetten történik. Az Igazgatóságon 9 fő végezte el a Marxista Esti Egyetemet, úgy, hogy ebből öten szakosítót végeztek. 18-an a Marxista Középiskolát végezték el. A dolgozók nagy hányadának politikai képzését az évenként szervezett párt- és szakszervezeti szemináriumokon, munkahelyi egységenként szervezi meg az Igazgatóság.

Szociális intézkedések

A fizikai dolgozókat munkahelyükre ma már szinte kivétel nélkül gépkocsikkal szállítják. Ennek jelentősége a 10–20 év előtti állapotokkal összehasonlítva mérhető fel igazán, mert ma már természetesnek tűnik. Általánossá vált a brigádrendszerű útfenntartás, vagyis hogy egy-egy gépkocsival ellátott brigádnak megvan a saját, kb. 100 km-es úthálózata, amiért teljes felelősséggel tartozik. Ugyanakkor ez a munkahelyre szállítás gondját is egyszerűsíti. Gyorsabban össze lehet szedni a dolgozókat, s csökken a szállítási távolság.

A szakma jellegénél fogva a téli forgalom biztosítása és más közle-

kedésbiztonsági követelmények ügyeleti szolgálatot is szükségessé tesznek. Korábban néhány vaságy szolgált szállás- és pihenőhelyként. A mai, korszerű üzemmérnökségi telepeken kulturált, kényelmes körülményeket teremtettek, hideg-meleg vizes tisztálkodási lehetőséggel.

A szociális ellátás igen jelentős eredménye, hogy az összes dolgozó kaphat meleg ebédet, még az utakon levő munkahelyeken is. Oda vagy helyszínre szállítják az ebédet, vagy a legközelebbi vendéglőben rendelik meg az ételt. Az étkeztetés költségeiből az Igazgatóság jelentős részt vállal magára. Ez a módszer egészségvédelmi szempontból is kedvező, mert így megelőzhető a korábbi idők egyik szakmai betegsége, a gyomorbaj.

A dolgozók egészségvédelmét, az egyes beosztásoknál előírt évenkénti kötelező orvosi vizsgálat is szolgálja. 1982. év óta üzemorvosi rendelő működik a központi székházban.

TÁRSADALMI SZERVEK

Pártszervezet

Az Igazgatóság létrejöttével egyidejűleg megalakult az MSZMP helyi alapszervezete is, 12 fővel. Létszáma 10 év alatt megkétszereződött. Az üzemmérnökségek párttag dolgozói a lakóhelyük szerinti alapszervezethez tartoznak.

Szakszervezet

Ugyancsak az Igazgatóság alapításakor alakult meg az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének alapszervezete. Valamennyi dolgozó szakszervezeti tag.

KISZ

Lüktető élet folyik az Igazgatóság KISZ szervezetében is. Szombathelyen az induló 10 fővel szemben a létszám jelenleg 25 fő. Vidéken sajnos kisebb a fiatalok létszáma, így több önálló alapszervezet nem alakult, de a helyi ifjúsági munkából az üzemmérnökségek is kiveszik a részüket.

Közlekedéstudományi Egyesület

1967-ben alakult meg a Közlekedéstudományi Egyesület Útépítési és Fenntartási Szakcsoportja, 1981-ben pedig a Közúti Közlekedési Szakcsoport. Ennek keretében a tagok, éves munkaterv alapján fejleszthetik saját szaktudásukat, tudományos munkájukkal hasznos szolgálatot tesznek az Igazgatóságnak, és az egész szakmának. A KTE Szakcsoport tömöríti a Közúti Építő Vállalat szombathelyi főépítésvezetőségének, a városi és megyei tanácsi dolgozókat is. A létszám összesen mintegy 50 fő. Szakmai munkájukat a Mélyépítéstudományi és a Közlekedéstudományi Szemlében megjelent cikkek és az úttervezés számítógépesítésében elért eredményeik jelzik. A RAPID program a burkolatmegerősítések magassági vonalvezetését optimalizálja, a másik eljárás pedig a vízszintes vonalvezetés korrigálására szolgál a húrméréses szögképeljárás alapján.

Nagy esemény volt a szervezet életében az 1982-ben Kőszegen megrendezett országos hidász-találkozó, melyen két osztrák küldöttség is részt vett. 1983-ban pedig ugyancsak Kőszegen került sorra az Országos Útügyi Szeminárium, ahol 200-nál több magyar szakember tanácskozott a környezetvédelem közúti vonatkozásairól.

Vöröskereszt

1974 óta működik az Igazgatóság Vöröskereszt alapszervezete. Taglétszáma 127 fő. Tevékenysége elsősorban a véradó szolgálatot segíti: 22 kitüntetett véradója van.

A pártszervezet és a tömegszervezetek tevékenysége meghatározó a gazdasági tevékenységben, vezetőségük szorosan működik együtt az Igazgatóság gazdasági vezetésével.

Tűzoltó szervezet

Az Igazgatóság önkéntes tűzoltó szervezete állandó gyakorlással készül fel az esetleges bevetésre. Felkészülésének eredménye, hogy a szakmai versenyeken több ízben ért el első helyezést.

Sport

A dolgozók a munka mellett igénylik a sportolási lehetőségeket is. Ennek érdekében, társadalmi munkában, több kispályás labdarúgó pályát, röplabdapályát, teniszpályát építettek, s 1982-ben tekepálya építésébe kezdtek. Ezen kívül a sportolni kívánók rendelkezésére áll a szombathelyi Építők SC sportkombinátja is. A Szakszervezeti Bizottság biztosítja a szükséges sportfelszerelést.

A sporttevékenység eredményességét igazolja az országos ágazati versenyeken elért számos szép eredmény. Tekében már első helyet is elért az igazgatósági csoport. De kispályás labdarúgásban, teniszben és sakkban is mindig az élmezőnyben végez a Közúti Igazgatóság csapata. Az ágazati versenyek mellett a városi bajnokságokban is eredményesen szerepel több dolgozó és a csapat.

AZ ORSZÁGOS ÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉNEK IRÁNYELVEI VAS MEGYÉBEN

Vas megye országos közútjai ma országos viszonylatban a legsűrűbb hálózatot alkotják. 1 km²-re 0,452 km, 1000 lakosra 5,30 km közút jut. A hálózat állapota is általában kielégítő. A megye életével, és általában a forgalommal összefüggésben vizsgálva azonban, nagyon sok tennivalóra derül fény.

Az elmúlt évek során igen sok út szélesítésére és megerősítésére került sor. S bár a megye forgalma az országos átlagnál kisebb, mégis – elsősorban a főutakon – sok-sok további szélesítésre van szükség. A hálózatnak közel felét pedig sürgősen meg is kell erősíteni. A hálózatfejlesztés alapelve tehát, hogy a meglevő utakat meg kell őrizni, a növekvő forgalom elviselésére alkalmassá kell tenni, újabb kapcsolatok kiépítésére pedig csak emellett, vagy ezután kerülhet sor.

Vas megye az aprófalvak hazája és határmenti megye. E két jellemző a feladatok nagy részét is meghatározza. A megyének összesen 221 települése van. 300 ezer lakosának 28%-a Szombathelyen lakik. 23%-a a megye további 5 városában. Az összlakosság második fele 215 településen szétszórva él. Köztük a legkisebbnek még 70 lakosa sincs, s nem egy akad köztük, mely maga is több apró szerből áll. Az ezeket kiszolgáló gyérforgalmú utak hossza mintegy 500 km, a teljes hálózat egyharmada! S ezen a hálózaton ugyanolyan biztonságos feltételeket kell teremteni, mint bárhol másutt. Új utak építése ezért csak igen indokolt esetekben, s ott is csak a helyiekkel összefogva tervezhető. Ahol a domborzat, a Rába vagy a szeszélyesen kanyargó országhatár közeli falvakat, családi és gazdasági kapcsolatokkal, közös iskolával vagy orvossal, hosszadalmasan bolyongó autóbuszjáratokkal egymáshoz kötött embereket választ el egymástól, nem lehet a rideg statisztikával érvelni: a hiányzó utat előbb-utóbb meg kell építeni.

A városok, községek belső forgalmában is nagy szerepet játszanak az országos közutak, de itt mégis az 1200 km-nyi tanácsi úté a döntő szerep. Ezek kiépítettsége viszonylag jónak mondható, különösen a városokban. Szélességük és teherbírásuk azonban messze nem kielégítő. Így adott a sokrétű feladat is: miközben – főleg a kisebb településeken – tovább kell növelni a kiépített utak hosszát, a nagyobb forgalmú szakaszokon a szélesítés és erősítés lenne időszerű – természetesen a sokat emlegetett „anyagi lehetőségek" keretei között.

A gyorsan fejlődő, iparosodó városokban a kapacitás elégtelensége mind türelmetlenebbül vetődik fel. A közlekedő nem kérdezi ilyenkor,

ki a zsúfolt, leromlott út kezelője. Ezért a tanácsok és a közúti igazgatóság terveit gondosan egyeztetni kell.

A városközponton átvezető főutak korszerűsítése nagyobb részben már megtörtént, de a forgalom igényeinek mégsem felelnek meg.

Különösen Szombathely érdemel a városok között is megkülönböztetett figyelmet. 1975 óta az országos közutak egész szombathelyi hálózata átépült, s ez a vele összehangolt tanácsi útépítésekkel a város egész főúthálózatát átalakította. A VÁTI 1984-ben korszerűsített rendezési terve szerint a 15 éven belül kiépítendő utak hossz- és területigénye a következő:

– Országos közutakon	25 900 fm, 472 000 m²
– Tanácsi forgalmi utakon	20 200 fm, 186 000 m²
– Tanácsi gyűjtőutakon	20 900 fm, 146 000 m²
– Tanácsi egyéb utakon	37 000 fm

Ezek nagy része azóta megépült, de az élet ezen túl is mind újabb igényeket vet fel, melyekre a rendezési terv ismételt felülvizsgálatai keresik a választ. A szűk vasúti aluljáró és a városközpontot elkerülő – vagy az egész várost kikerülő – utak hiánya jelenti a legnagyobb problémát.

Kisebb jelentőségű, de épp oly fájó kérdések a megye más városaiban is felmerülnek. Sárváron a rossz vonalvezetés, a szűk csomópontok és a történelmi-idegenforgalmi városközpont mind nagyobb terhelése, Kőszegen az egyirányúsítva is szűk és gyenge burkolatú utcák, s a parkolók hiánya okoz gondot. Ezért a jövő tervei között a korszerű elkerülő utak építése kell, hogy szerepeljen. Kőszegen ez 1983-ban már elkészült, de a későbbiekben Sárváron és Vasváron is sort kell rá keríteni.

Ezek a feladatok annál fontosabbak, mert mindegyik egyúttal a nemzetközi főutak forgalmát is szolgálja. Ebből a szempontból legfontosabb a 8. sz. főút, mely Budapest, Dél-Ausztria és Olaszország között teremt kapcsolatot. Kiszélesítése és megerősítése koncentrált program keretében folyik, Veszprém és Fejér megyével összehangolva. Az új út 7,5 m széles burkolata 10,5 m széles koronája mind a kamion-, mind a turistaforgalmat ki fogja elégíteni. A rábafüzesi határátkelőhelyet az osztrákokkal közös tervek alapján kell kibővíteni.

A megye másik fontos tranzit útja a 86-os, mely büszkén nevezhető az ókori Borostyánkő út modern utódának. Lengyelország Keleti-tengeri partvidékét, Sziléziát és Morvaországot köti össze Pannónián keresztül Dalmáciával és a Peloponnézosszal. Az európai úthálózatban az előkelő E–65 főút szerepét viseli. Helyi jelentősége azonban szintén igen nagy, hiszen Vas megye ipari tengelyében fekszik, s Győr és Zala megye felé is a 86-os út vezet el. Kiszélesítése, rövidebb szakaszainak korrigálása szintén a következő évtized feladata.

Végül az úthálózat hídjairól kell röviden megemlékezni. Ezek az Alpokból sűrűn leömlő folyók, patakok és az ugyancsak sűrű úthálózat sok gondot okozó metszéspontjai. A 404 híd között 12 Rába-híd és összesen mintegy 100 db 10 m-nél nagyobb nyílású műtárgy van. Köztük – bár az utóbbi években számos új híd épült – igen sok a korszerűtlen, a csekély teherbírású, a sérült.

A 80-as években 3 Rába-híd építése várható, a hozzájuk csatlakozó ártéri hidakkal, és sor kerül számos 20 m-nél kisebb híd átépítésére is.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Antalffy Gyula: A honi utazás históriája B. 1943
2. Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Panoráma, 1975
3. Ábrahám Kálmán: Utak. Bp., 1976
4. Bencze Géza: Közlekedési viszonyok és úthálózat Délnyugat-Dunántúlon, a 18–19. század fordulóján. (Mednarodni Kulturnozgodovinski Simpozij.) Maribor, 1977
5. Bél Mátyás: Compendium Geographicum Hungari, Pozsony, 1780
6. Borcsiczky Béla: A politikai változások befolyása Magyarország kereskedelmi útjaira. Bp., 1914
7. Bernát Tivadar: Magyarország gazdasági földrajza, Bp., 1969
8. Csánky Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában, Bp., 1880
9. Csánky Dezső: Magyarország vármegyéi és városai. XIV. Baja és Bács–Bodrog vármegye Bp., 1910
10. Cserményi Vajk–Tóth Endre: Római őrállomás és a Borostyánkő út a Zala és a Rába folyók között. Savaria – a Vas megyei Múzeumok értesítője 13–14. Szombathely, 1984
11. Cserményi Vajk: Az ókori Savaria úthálózata. Városi Közlekedés 1984. 5. szám
12. Fényes Elek: Statisztikai Geográphia. Bp., 1840
13. Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp., 1970
14. Dr. Gál János és Dr. Tompa Károly, Sopron Erdészeti és Faipari Egyetem: A közúti hófogó erdősávok gazdaságossági vizsgálata. 1966. Szakértői vélemény az Útügyi Kutató Intézet részére
15. Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. Századok 1929
16. Hanzéli János: Magyarország közútjainak története. Bp., 1960
17. Horváth Árpád: Utak, hidak Bp., 1970
18. Dr. Kogutowitz Károly: Dunántúl és Kisalföld. Szeged, 1930
19. Dr. Külös Gábor, Keszthely, Agrártudományi Egyetem: A közúti hófogó erdősávok 1972–78. évi komplex mezőgazdasági vizsgálati eredményei
20. Kapcsolatok Észak–Dél között
    Nemzetközi kollokvium 1982. Bozsok–Szombathely
    Savaria – a Vas megyei Múzeumok értesítője 16. Szombathely, 1983
21. Mócsy András: Pannónia a késői császárkorban. Bp., 1974
22. Mócsy András: Pannónia a korai császárság idején, Bp., 1974
23. Magyarország útügyi évkönyve. 1934

24. Római utak Dunántúlon. Archeológiai Értesítő 1903
25. Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat 25 éves fejlődéséről: KÖKÖTUKI 1972/5
26. Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat fejlesztéséről, és fenntartásáról a IV. ötéves tervidőszakban. 1976 KÖKÖTUKI, 1976
27. Tóth István: A rómaiak Magyarországon. Bp., 1975
28. Tóth Endre: A Savaria–Bassiana útszakaszon. Archeológiai Értesítő 1977. 1. szám
29. Várnai Dezső: Római kereskedelmi és hadi utak Pannóniában Műemlékvédelem XVIII. 1974

MELLÉKLET

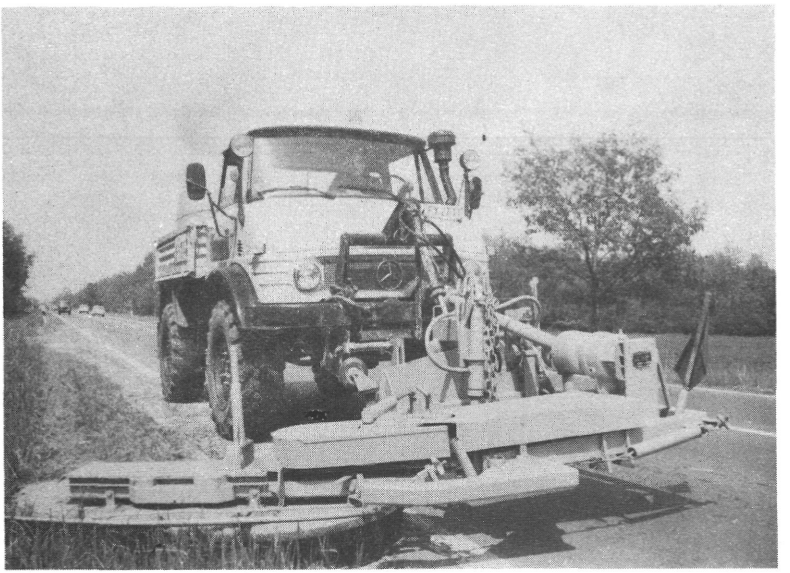
12. ábra
A Szombathelyi Közúti Igazgatóság központi irodaépülete

13. ábra
Aszfaltburkolat épül a Celldömölk–sárvári úton

14. ábra
A 8. főút vasvári korrekciója

15. ábra
Árokrendezés Mulag célgéppel (8. főút, Jeli)

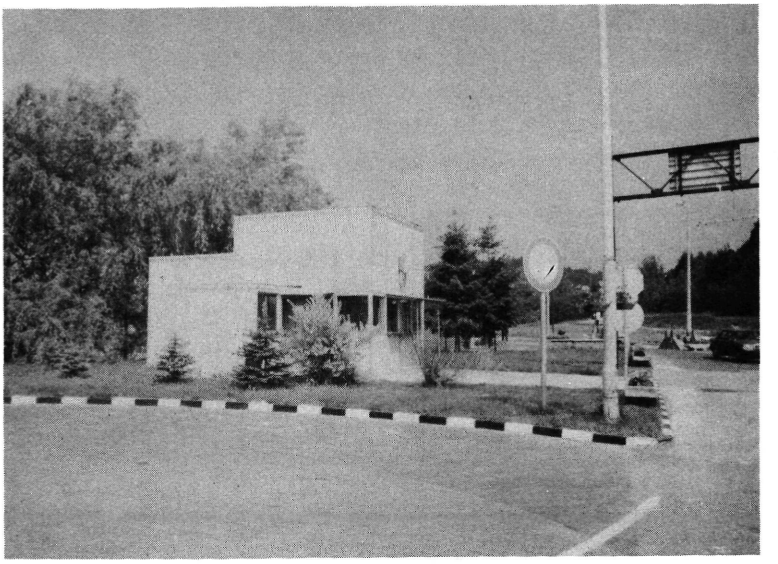
16. ábra
Rézsűrendezés Skoda–UDS teleszkópos kotróval (8. főút, Szemenye)



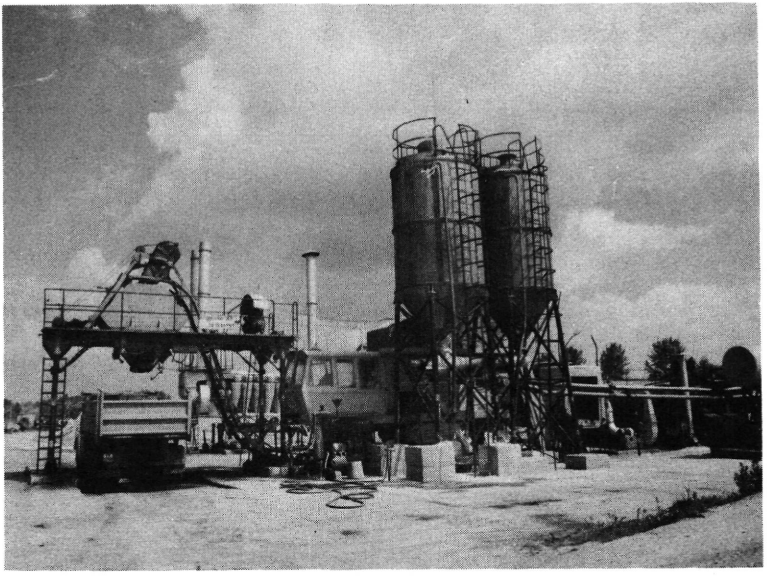
17. ábra
UNIMOG padkakasza munka közben

18. ábra
Házilag épült útkorrekció Máriaújfalu és Farkasfa között, kísérleteként Netlon hálóval erősített pályaszerkezettel

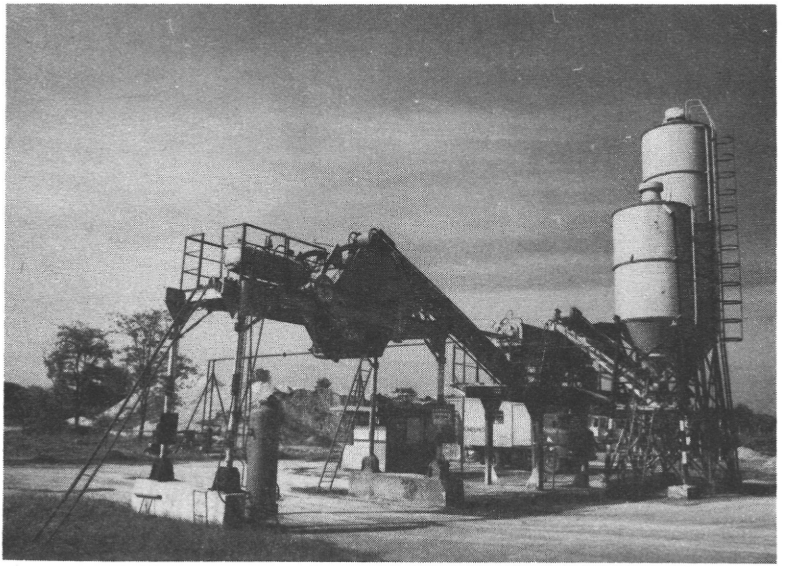
19. ábra
Új vasúti felüljáró a 8. főúton Vasvár mellett



20. ábra
Tengelyterhelés mérő állomás a Rábafüzesi határátkelőhelyen

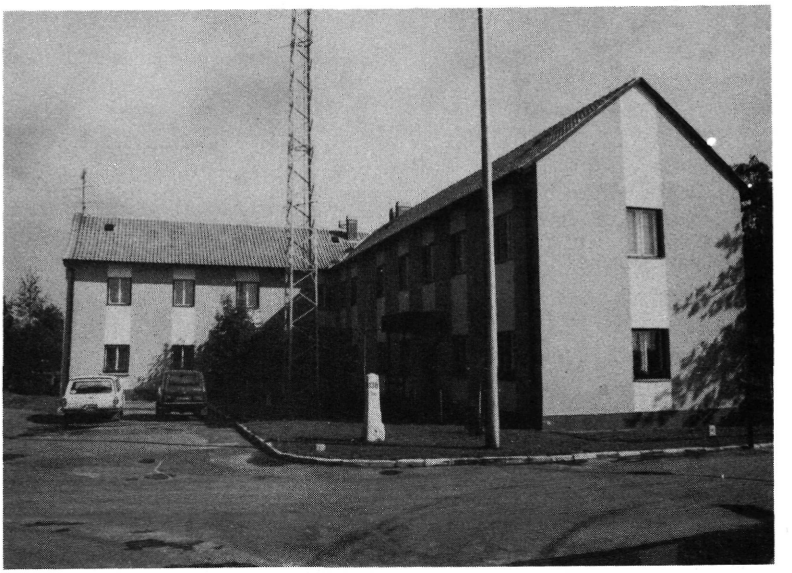


21. ábra
Sárvár – C–25 típusú aszfaltkeverő



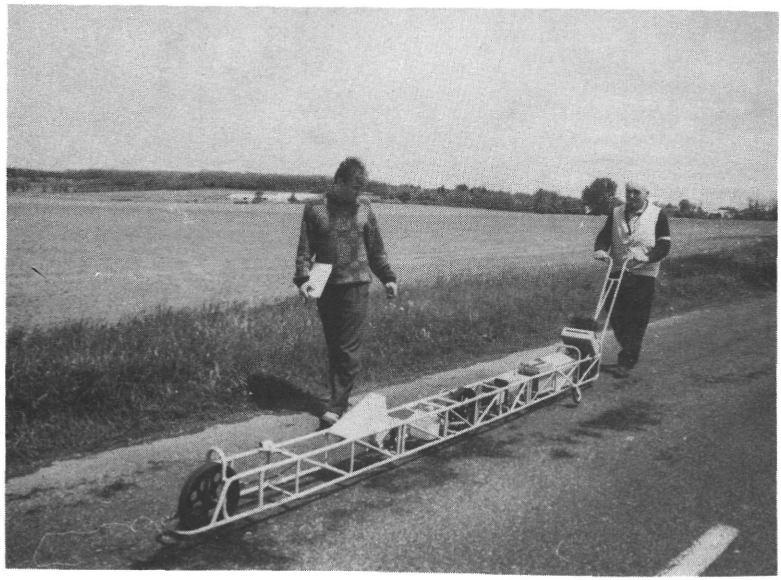
22. ábra
Egyházashollós – folyamatos rendszerű keverőtelep beton- és hidegaszfalt gyártására

23. ábra
Hídszélesítés házilag a 74. főúton, Zala megye határán



24. ábra
A vasvári üzemmérnökség házilag épített új szociális épülete

25. ábra
Geodéziai felmérés előzi meg a burkolaterősítést



26. ábra
Az UT–02 az út egyenetlenségét méri

27. ábra
Nagykapacitású közúti csomópont Szombathely központjában

28. ábra
A szombathelyi gépüzem aknája fölött

Felelős kiadó: Szabó Zoltán, a Szombathelyi Közúti Igazgatóság igazgatója.
Készült az Építésügyi Tájékoztatási Központ Nyomdaüzemében (870497).
Felelős vezető: Dancsó Árpád. Budapest, XIV., Francia út 45. Budapest, 1987.
Kiadói szerkesztő: Petróczi Erzsébet. Műszaki szerkesztő: Pataky Lászlóné.
Azonossági szám: 129/87.

Megjelent: B/5 alakban, 11 A/5 ív terjedelemben.

KAROLINY MÁRTON VAS MEGYE KÖZÚTJAINAK TÖRTÉNETE