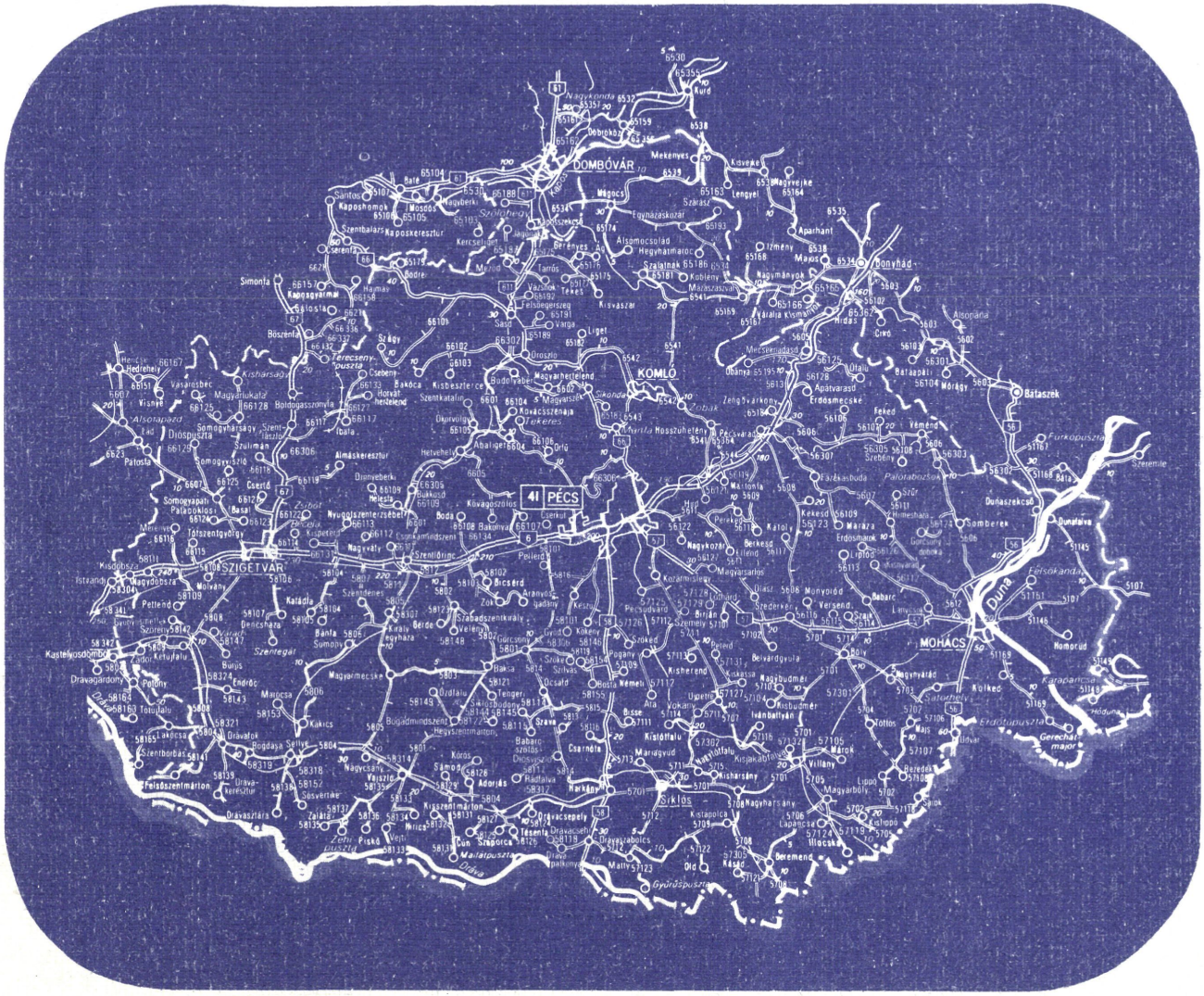
BARANYAI UTAK



BELSŐ HASZNÁLATRA!

BARANYAI UTAK

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

00000

KISKÖRÖS

Kiadja: A KPM PÉCSI KÖZUTI IGAZGATÓSÁG

Irta:

KRAUTER GYÖRGY

Lektorok:

APÁTHY ÁRPÁD
KISS BÉLA

Felelős kiadó:

Temesi Ferenc
a Közuti Igazgatóság vezetője

ELŐSZÓ

TISZTELT OLVASÓ!

A közuti közlekedés a társadalom, a népgazdaság vagy az egyén életében ma többet jelent, mint évekkel ezelőtt. E sorok között nem célunk eldönteni a közutak népgazdasági fontosságát. Annyit azonban tényként megállapithatunk, hogy az utóbbi évtizedben a közlekedésen belül a közut egyre nagyobb szerephez jutott a személy- és áruszállitásban. Ez megkövetelte és a jövőben is megköveteli az utépités, -fenntartás és -üzemeltetés szakembereitől a tevékenység fokozását.

Baranya megyében - helyzeténél fogva - több sajátosság tapasztalható, melyek között csak néhányat sorolunk fel:

- Településhálózata aprófalvas, dombvidéki jellegü, a települések száma 316. Ennek tulajdonitható az uthálózat sürüsége és ezen belül a bekötő utak nagy aránya.

- Az ipar - különösen a nehézipar és az épitőanyag-ipar - közuti szállitási igénye az utóbbi évtizedben lényegesen megnövekedett.

- A mezőgazdaság terméshozama örvendetesen javult, a nagyüzem, a feldolgozóipar koncentrálása és egyéb tényezők hatására a közuti szállitás többszörösére nőtt.

- Megnövekedett a kül- és belföldi turistaforgalom. Különösen jelentős és sokoldalu kapcsolat alakult ki jugoszláv szomszédainkkal. Az udvari és drávaszabolcsi határátkelőhelyek forgalma számottevő.

Mindezekkel a feladatokkal csak jól felkészült szervezet képes megbirkózni. Jelenlegi müködési rendszerünkben is hasznositható tanácsokat kapunk Krauter Györgytől, a Pécsi Közuti Igazgatóság nyugdijas főmérnökétől, aki a közuti szolgálatban, 1945 óta Baranyában töltötte aktiv éveit; fiatal mérnök korától nyugdijba vonulásáig összegyüjtött tapasztalatait, jónéhány döntés értékelését tartalmazza ez a munkája, tanulmánya.

1945 után a közuti iparág igen sok átalakuláson ment keresztül. E korszak hitelesen tárulkozik elénk a szerző gondos munkája nyomán, ezért is találjuk fontosnak a jövő számára azt megörökiteni. A tanulmány elsősorban a közuti fenntartásnál és üzemeltetésnél tevékenykedő gyakorlati szakemberek igényei szerint iródott, de mindazok számára érdekes lehet, akik e szakmával ismerkedni óhajtanak.

A tanulmány kiadásával is tiszteletünket fejezzük ki elődeinknek, akik szivós és eredményes munkájának köszönhető, hogy a közuti közlekedés alapvető elvárásainak ma eleget tudunk tenni.

Pécs, 1977. november

Temesi Ferenc

B E V E Z E T É S

Baranya megye uthálózatának 30 éves fejlődését, történetét, vagy mondjuk - minden tudományos igény nélküli - monográfiáját irtuk le. Megirtuk fiatal kollegáink, utódaink felkérésére - részükre. De megirtuk a feladatokat még nehezebb körülmények között ellátó, a nehézségek között is helytálló utügyi dolgozók emlékezetére.

Hazánk felszabadulása sorsdöntő változást hozott és a feladatok gyors elvégzését, a sok lemaradás pótlását, a gyors fejlődést kivánta. Gyorsan iparosodó megyénkben az ugrásszerüen növekvő közuti forgalom részére is nehéz feladat volt sürgősen jó utakat biztositani; az uthálózat 99 %-át kitevő makadámutat felszámolni. Ehhez kitartó, odaadó munkára, a munka szeretetére is szükség volt.

Ez nagy feladatot jelentett, mert országos viszonylatban sem volt sokkal kedvezőbb a helyzet. Az ország uthálózata is mintegy 75 %-ban a gépkocsiforgalomra alkalmatlan makadámutakból állt. Nagy feladat volt ez már csak azért is, mert a háboru sujtotta elszegényedett országban mindent ujjá kellett épiteni és ehhez mind a pénzügyi, mind az anyagellátási, vasuti szállitási feltételek elégtelenek voltak.

Az 1945. év előtti időszakban a megye kőbányáinak közelsége /Komló, Hird, Nagyharsány/ kedvezőbbé tették a makadámutak épitését és csak azt épitettek. 1950-ben már igen sok volt az alapkőig lekopott, keskeny /3,0 m széles/, gyenge állapotban levő makadámutunk. A későbbi években ezek hátrányát is viselni kellett.

Az első évtizedben a fontosabb nagylétesitmények épitése mellett a közutak fejlesztésére még kevés jutott. A forgalom egyre növekedett, a közutak állapota fokozatosan elmaradt az igényektől. De az első évtizedben még nem rendelkeztünk elegendő hazai bitumennel és elegendő kátránnyal sem, amivel a makadámutak gyors leromlása megakadályozható lett volna.

Kevesen ismerték még fel azt a tényt, hogy a jó utak épitésére, az utak korszerüsitésére, fenntartására forditott összeg - a gépjárművek üzemeltetésében - a népgazdaságnak bőségesen visszatérül. Hiányzott még az egybehangolt fejlesztés. Amikor uthálózatunk elmaradottságának sulyos következményei a köztudatban is nyilvánvalóvá váltak, csak akkor kezdődött meg nagyobb ütemben az ország - s egyben a megye - uthálózatának korszerüsitése.

A megváltozott viszonyoknak megfelelő gyorsabb fejlődést még sokáig akadályozta az uj utügyi szervezet hiánya. A régi utügyi szervezet - az államépitészeti hivatalok - megszüntetése

után gyakoriak voltak az átszervezések mindaddig, mig a mai közuti igazgatóságok 1958-ban megalakultak. Kezdetben tulzott volt a központositás is, a vidéki szervek kevés önállóságot kaptak. Azonban tény az is, hogy a vezetésnek is bizonyos fejlődésen kellett átesnie.

Az ország fokozódó ütemben fejlődött, gyarapodott, és vele együtt az uthálózatunk lemaradását is lassanként sikerült csökkenteni. Nincs már a gépjárműforgalomra alkalmatlan makadámutunk. A községi bekötőutak is megépültek. Az uthálózat fejlesztése szorosan kapcsolódott más iparágak fejlődéséhez, az egész ország fejlődéséhez.

A pécsi közuti felüljáró épitésének igénye már az 1960-as évek elején fennállt, hiába szorgalmaztuk, mégis csak 1975-ben készülhetett el. Azért, mert az országban még sok hasonlót vagy fontosabbat kellett megépiteni. De a lakásépitések üteme sem volt még elegendő ahhoz, hogy a felüljáró épitéssel együttjáró épületszanálások pótlására uj lakásokat lehessen biztositani.

A 30 év alatt nagyot léptünk előre. Tekintsünk vissza a multba: az 1954. év esős nyarán Mecseknádasd és Hidas között még a 6. sz. főut felmelegedett betonján száritották a gabonát és este pislákoló mécsesek mellett söpörték össze. Tiltakozásunkra

a miniszterhelyettesnél panaszt tettek, aki hajlott arra, hogy a rendkivüli helyzet miatt talán engedélyezni kellene. Tájékoztattuk, hogy erre a közuti kirendeltség engedélyt nem adhat, sőt kénytelen tiltakozni ellene. De azért a gabonát továbbra is nyugodtan szárithatják. Ezek után a miniszterhelyettes a kirendeltségről megértően távozott. Ez ma már elképzelhetetlen, nemcsak a nagyobb forgalom miatt, de nincs is rá szükség. A mezőgazdaság is éppugy nagyot fejlődött és modern száritóberendezésekkel rendelkezik.

Elmult az az időszak is, mikor az igazgatóság főmérnöke harmadmagával végezte munkáját egy 15-20 m²-es szobában. De a többi dolgozó sem jobb körülmények között. Azóta felépült az utügyi szervezet modern székháza. Ezen is lemérhető a fejlődés, csak ugy, mint a dolgozók munkájának elismerésén, megbecsülésén keresztül.

A fejlődés mindig ujabb és ujabb dolgok megoldását veti fel. Feladatok pedig mindig lesznek. A megyében az M 6 sz. ut pécsi szakaszának kiépitése, az alsóbbrendü utak kiszélesitése és burkolatainak megerősitése a kiemelt feladatok közé tartozik. Országos viszonylatban pedig az autópályák épitése.

Az eltelt 30 esztendő nagy idő az ember életében, de nem nagy egy ország fejlődésében. Ezt a 30 éves fejlődést csak az látja igazán, aki ismeri a multat. A mult ismeretében, a hibáin okulva tudjuk eredményesen épiteni a jövőt. Ma már egybehangolt fejlesztéssel épül az ország, az uthálózat, a jövő.

A Közuti Igazgatóság eredményes munkáját is közel húsz év igazolja. Kivánjuk dolgozóinak, hogy ezután még eredményesebben munkálkodjanak a jó közutak érdekében.

1975/76. év telén

Krauter György

E L Ő Z M É N Y E K

A közutak hálózatának kialakulása

Baranya megye uthálózatának fejlődését kezdjük a legrégibb időktől. Ezt az általános szokást ne szegjük meg, és néhány mondatban emlékezzünk meg a terület régi római utjairól. Megtehetjük, hiszen Pannonia az időszámitásunk első századaiban a római birodalom tartománya /provinciája/, Sopianae /Pécs/ pedig jelentős települése volt.

Pannonia települései és a római birodalom határát /Duna/ védő katonai támaszpontok közül csak a nagyobbakat emlitjük: Aquincum /Óbuda/; Arrabona /Győr/; Sabaria /Szombathely/; Herculia /Székesfehérvár/; a Duna vonala mentén délre Intercisa /Dunapentele/; Alta Ripa /Tolna/; Alisca /Szekszárd/; Mursa /Eszék/.

Ezeket a településeket egymással a közhasználatu utak /viae publicae/ és a hadiutak /viae militares/ kötötték össze.

A volt 6. sz. budapest-mohács-eszéki ut is ezeket a helységeket érintette. Pécsről /Sopianae/ is ágaztak ki utak Mohács-Eszék /Mursa/ felé; Szigetvár /Limusa/ - Keszthely /Magentianae/ - Szombathely /Sabaria/, valamint Ódombóvár

/Pons Sociorum/ - Székesfehérvár /Herculia/ irányában. Nem állitható, hogy ezek az utak a 6. sz., az 56. sz., az 57. sz. és a 66. sz. főutak jelenlegi nyomvonalán vezettek, de minden bizonnyal azok közelében. A rómaiak - a könnyebb fenntartás érdekében - utjaikat előszeretettel vezették dombhátakon. Erre például szolgálhatnak a Pécs-Mohács-Eszék és a Pécs-Sásd-Dombóvár utvonalak is.

A rómaiaknak nagyon fejlett uthálózatuk volt, hiszen csak igy juthatott el a császárok parancsa - pár nap alatt - az ezer kilométerekre fekvő legszélső provinciába is. Utjaikat céltudatosan épitették és nagy gondot forditottak azok fenntartására. Ennek érdekében jelentős kőbányamüvelést is folytattak. Az utak felügyelőinek /curatorainak/ kinevezése nagy megtiszteltetést jelentett és azt a közösség érdekében kifejtett munkával kellett kiérdemelni.

A római utak maradványai - jellegzetes lapos terméskő utalapjai - az utfenntartás során Mohács környékén több helyen is fellelhetők voltak, a jelenlegi ut szintje alatt 1,5 m mélységben. Pécsett, a 6. sz. uton a Hal téri trafóállomás épitésekor, 3 m mélységben, a római ut csaknem teljes kőpályaszerkezetét, a felsőbb rétegekben pedig a különböző korok utjainak vékony kavicsrétegeit is láthattuk. A római utak az évszázadok során eltüntek vagy a föld felszinének nivellálódása következtében a felszin alá kerültek.

A középkor utjairól, uthálózatáról már nemigen tudunk. Nyilván voltak kavicsolt utak, különösen a hegy- és dombvidéken, de céltudatos épitésükről és fenntartásukról említést nem tehetünk.

A közutak folyamatos kiépitése a makadámrendszerü utak készitésével Angliában a XVIII. sz. végén, hazánkban pedig a XIX. sz. közepén kezdődött.

Az állami közutak rendszeres fenntartása és utügyek igazgatása az államépitészeti hivataloknak 1868. évben meginduló szervezésével vette kezdetét. Akkor az alsóbbrendü megyei utak kezelését még a vármegyei mérnök intézte. Az 1877. évi XXIV. tc. a vármegyei mérnökök teendőit az államépitészeti hivatalokra ruházta, és a vármegyék székhelyén államépitészeti hivatalt szerveztek.

A közutak fenntartását a mult század második felében jórészt patakok, folyók medréből kitermelt homokos kaviccsal vagy gödörkaviccsal végezték. Kőbányák csak ott üzemeltek, ahol a közeli utak épitéséhez és fenntartásához kellett követ kitermelni. Távolabbra való szállitás még nem volt lehetséges. A kőanyagot kézi szerszámokkal termelték és az utra kiszállitva kézi munkával zuzták. Az utakhoz szükséges nagymennyiségü kőanyag jórészt mészkő, dolomit és homokkő volt. Ez a gyengébb minőségü kő a szekérforgalom igényeit kielégitette, a kőpálya gödreibe hengerlés nélkül is gyorsan bekötött.

De a jó utak épitéséhez és fenntartásához jó kőanyagra is szükség volt, ezért a kolozsmegyei, kissebesi gránitbányában /1886. évben/ üzembe helyezték az első kőtörőgépet. A nagyszilárdságu eruptiv zuzottkővel teritett kőpályáknak már a hengerlésére is szükség lett. Ezt először 400-500 kg súlyú lóvontatású hengerrel végezték, majd az 1890. évben az állam megvásárolta az első gőzhengert. A kőbányák üzembe helyezése és a kőpályák hengerlése már nagyban előmozditotta a közutak fejlődését.

A múlt század második felében, a vasutak nagyarányu épitése idején nem tartották fontosnak a közutak épitését. A konkurrenciától félve a tőkés vasuttársaságok kivánságára tiltották is a vasuttal párhuzamos közutak kiépitését. De hamar rá kellett jönniük, hogy közutakra igenis nagy szükség van a vasuti szállitások kiszolgálása végett is.

Az utak nagyobb ütemü épitésében, a fokozottabb utfenntartás biztositásában, az utügyek intézésében nagy haladást jelentett a "Közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. tc." hatályba lépése. A törvény hibái mellett is, szerkezetében és intézkedéseiben korának legjobb törvénye.

A törvény egyes részeit röviden ismertetjük, mert az ma már kevésbé hozzáférhető, jórészt csak levéltárban található. De a felszabadulás után is, a Közuti Alap megszünéséig, 1949. december 31-ig e törvény alapján intéztük az utügyeket. Az

utügyi érdekek védelmére vonatkozó büntető határozatai pedig az uj Közuti Törvény /21/1962. sz. tvr./ megalkotásáig érvényben voltak. Például: a Közuti Törvény előirta, hogy az utárok szélétől, vagy ahol az nincs, a töltés lábától 1 m széles sáv az utak fenntartásához szükséges terület. Ennek alapján még az 50-es években is nem egy 25-30 ezer forintos kártéritési pert nyertünk meg, ha az utárok partján lévő fasort tiltakozásunk ellenére a gazdaságok sajátjuknak tekintve kivágták.

A Közuti Törvény a közutakat fontosságuk szerint osztályba sorolta:

1. <u>állami közut</u>, amely országos fontossággal birt, épitését és fenntartását a törvényhozás az állami költségvetésben biztositotta;

2. <u>törvényhatósági /megyei/ ut</u>, amelyet a törvényhatóságok épittettek és költségükön - az ún. közuti alapból - tartottak fenn;

3. <u>vasut- és hajóállomáshoz vezető ut</u>, amely a vasutállomásokat a legközelebbi állami, törvényhatósági vagy községi közlekedési /vicinális/ uttal köti össze. Ezek voltak az ún. 1/3-os utak. Épitési költségüket a törvényhatóság, a vasut és az érdekelt községek, vállalatok viselték 1/3 - 1/3 részben. Kezelésükről a törvényhatóság gondoskodott.

4. községi közlekedési /vicinális/ ut, amely több község közlekedésére szolgált. Az érdekelt községek épittették és tartották fenn.

5. községi ut, amely csak egy község közlekedési érdekét szolgálta, az illető község létesitette és tartotta fenn.

6. egyes társaságok vagy szövetkezések által közforgalomra is létesitett magánut kezeléséről és fenntartásáról az érdekeltek gondoskodtak.

Egy-egy közutat, ha annak forgalma és fontossága megkivánta, magasabb utkategóriába soroltak, ellenkező esetben pedig az alacsonyabb uthálózatba adták le.

A törvény a törvényhatósági utak épitéséhez és fenntartásához szükséges erőforrásokat az alábbiakban részletezte:

útadó: az egyenes adónak maximum 10 %-a, az egyenes adót nem fizetők által pedig közmunkaváltság cimén, személyek, igásállatok, lakóépületek után fizetendő útadó minimum;

vámbevételek: kövezetvám /városok, községek bejáratánál/ és az ún. comulativ vámszedés a vasuton szállitott áruk után;

községi hozzájárulás: a községi átkelési szakaszok költségesebb fenntartásához;

az útadó kötelezettség természetbeni leróvásából várható bevétel, egyéb alapok jövedelmei: részvények járadékai, érdekeltek hozzájárulása az utépitésekhez, utterülethasználati dijak, birságok stb.;

végül a KPM által kilátásba helyezett segély összege.

Ezek képezték a Közuti Alap bevételeit.

A vicinális utak épitésének és fenntartásának módozatát csak megjelöli a **törvény**, amely szerint a költségeket a községek érdekeltségük arányában viselik. Az utépitésekre és az utak fenntartására uti bizottságokat kellett létesiteni. A csak egy községet érintő közut épitésére és fenntartására a törvény ugy rendelkezett, hogy arról a község tartozik gondoskodni. Erre a célra a községi közmunkát vagy annak váltságösszegét jelölte meg. Egy kis község ily módon legfeljebb a földutjait tudta fenntartani, de kőpályával is ellátott bekötőutat megépiteni már nem tudott.

A közel száz éve alkotott törvény, véleményünk szerint nem foglalkozhatott részletesebben a tisztán helyi jelentőségü közutakkal, mikor a vármegyéknek is alig voltak kiépitve a **közlekedési** utvonalai. A helyi utakkal kapcsolatos feladatokat a vármegyék alispánjaira ruházta. Abban az időben ezt a törvény hibájául felróni nem lehetett, ma talán lehetne. A törvénynek kétségtelenül voltak hibái, igazságtalan és antiszociális intézkedései, mert

olyanok is fizettek útadót, akik kiépitett közutat igénybe sem vettek. A terhek viselése sem volt arányosan elosztva. Ezek a régi társadalmi rendszer velejárói voltak.

Az érdekelt községek vicinális utjainak épitésére Baranya megyében is létesültek uti bizottságok a főszolgabirók irányitásával. Épült is egy pár vicinális ut, de szakszerütlenül, minden müszaki követelmény nélkül. Például a pécs-villányi, a vasasi, a somberek-véméndi stb.

Később az uti bizottságok megszüntek. A vicinális utak fenntartásáról a megye gondoskodott. Csak a nyilvántartásokban - a megyei uthálózati kimutatásban - szerepeltek továbbra is vicinális utként.

A vasutállomási utakkal kapcsolatban, mint érdekességet megemlitjük, hogy az 1945. évi megyei uthálózatban 64 vasutállomási ut szerepelt, összesen 25 km hosszban. Minden vasutállomásnak volt nyilvántartott - legtöbbnek 8-20 m hosszu - kiépitett utja. Ugyanis a Közuti Törvény a törvényhatóság részére vámszedési jogot biztositott, ha a vasutállomásra szállitott, vagy onnan elszállitott áru kiépitett közutat vett igénybe. A közut hossza tekintetében nem tett semmi megkötést. Igy például Erdősmecske vasutállomásnak volt egy 7 m hosszu kiépitett hozzájáró utja, de ez a legközelebbi kiépitett uttól már 8 km-re

volt. Ilyen "mondvacsinált" vasutállomási ut nagyon sok volt, nem győztük másolni a kimutatását. Végül 1950-ben ezeket az utakat az uthálózatból töröltük.

Az 1890. évi Közuti Törvény, ha jól is volt megalkotva, mégsem szolgálhatta az ország uthálózatának egységes elvek és fontosság szerinti fejlesztését, mert állandóan beleütközött az autonóm vármegyék határaiba. A vármegyék "az én házam az én váram" elv alapján gazdálkodtak. Egyes gazdagabb megyék útadóban a maximális 10 %-os kulcsot alkalmazták és helyi szempontok szerint épitették közutjaikat. A kevésbé fontos kisforgalmu utakat is egészen a megye határáig. A szomszédos megye nem folytatta, ha érdeke ehhez nem füződött, vagy ha a kivetett útadót sem tudta behajtani.

A törvény, ha elő is segitette a közutak épitését, azok nem arányosan és fontosság szerint épültek. A törvény a felügyeleti minisztérium jóváhagyását mindenben előirta. A szomszédos vármegyéknek is általában ugyanaz a miniszteri kerületi felügyelője volt. Hogy a közuthálózat fejlesztése ennek ellenére nem a helyes irányban haladt, ez talán a vármegyék autonóm hatalmával magyarázható. Megemlitjük például, hogy Bihar vármegyében az akkori 4. sz. főközlekedési ut nyomvonala 1936. évben még nem volt kiépitve, a szomszédos Hajdu vármegyében pedig már régebben megépült.

Az ország I-II-III. rendü főközlekedési ut hálózatát 1935. évben kijelölték és az uthálózat fejlesztése, kiépitése már ennek megfelelően történt.
A főuthálózatban később kisebb változásokra került sor. Végül az Utügyi Kutató Intézet tanulmánya alapján 1965. évben megállapitották a számozott főutak jelenlegi hálózatát és a többi közut nyilvántartási számát.
Baranya megye régebben kiépült uthálózatát az 1. ábra - az 1918. évben kiadott közuti és kőbánya térkép alapján - mutatja be.

Az uthálózat főbb utjai az állami közutak voltak. Ezek az utak, valamint a Pécs-Pécsvárad-Hidas-megyehatár és a Pécs-Szigetvár-Somogyapáti-megyehatár közötti szakaszok, mint postautak, már a mult század derekán megépültek. Erre utal a kőpálya vastag kavicsszerkezete, az erősen elkavicsosodott utpadka és az utak 10-12 m koronaszélessége.
A mult század vége felé épülhetett a Pécs-Vajszló, majd a Vajszló-Siklós-Villány-Magyarbóly-Sárok közötti utvonal és a Nagyharsány-Beremend-Pélmonostor utvonal. A többi minden bizonnyal a század elején, az első világháboru előtti időben. Pontos adat nem áll rendelkezésre. A régen épült utak egyes szakaszait a csökkent forgalom miatt később - a trianoni békeszerződés után - csak 4 m szélességben hengerelték át és igy is szerepelnek a nyilvántartásokban. Az utak alapjai azonban 5-6 m szélesek voltak.

Az 1. ábrán láthatjuk, hogy ebben az időben - 1918 előtt - a megyének már volt egy bekötőutja is - nem is vicinális, hanem törvényhatósági ut -, a bakócai bekötőut, amely a bakócai gróf Majláth-kastélyig vezetett. Ehhez nincs mit hozzátennünk, talán csak annyit, hogy a kastély ma gyermekotthon.

A többi csonkán végződő ut állomási hozzájáró ut. A vejti ut pedig Horvátország felé a drávai kompátkelés érdekében épült ki.

Az államépitészeti hivatalok müködése

Ha hosszasabban is foglalkozunk e fejezettel, azért tesszük, mert rá kivánunk mutatni ennek a régi utügyi szervezetnek a müködésére, a későbbi helytelen irányu fejlődésére, valamint arra is, hogy az 1950. évtől az utfenntartás gyakori átszervezései után hogyan jutottunk el a müködésében hasonló, de a változott viszonyoknak, a nagyobb követelményeknek jobban megfelelő közuti igazgatósági szervezetig.

Az előzőekből ismert, hogy államépitészeti hivatalok /röviden ÁÉH/ már az 1868. évtől müködtek és az állami közutak igazgatását és fenntartását látták el. Az 1877. évben a hivatalt minden vármegyében megszervezték és azok átvették a megyei közutak fenntartását és szakmai igazgatását is.

Az 1890. évi I. tc. hatályba lépése után a közuti szolgálat rendszeres ellátása érdekében a szolgálati hatáskörre vonatkozó előző évi utasitásokat a kereskedelmügyi miniszter 58.316/1893. KM sz. rendelete a törvénynek megfelelően módositotta és kiegészitette.

A rendelet az állami utak vonatkozásában az igazgatást helyesen szervezte meg. A megyei utak igazgatása azonban - az önkormányzatu vármegyék miatt - igen bonyolult lett. A törvényhatósági utügyekben hatásköre volt a főispánnak, az alispánnak, a törvényhatósági közgyülésnek, a közigazgatási bizottságnak. Ezek a hatáskörök közigazgatási vonatkozásban az alispánra tartoztak. A közutak szakmai feladatait pedig az ÁÉH intézte. Ez a kettősség az utak igazgatását szétaprózta, a hatáskörök összefolytak és az ellenőrzést, a kezdeményezést hatékonyan nem gyakorolták. Szólásmondással élve "sok bába közt elvész a gyerek".

Ez a hiba a mai utügyi szervezetnél már nincs meg. A megye országos közutjainak egységes igazgatására, felügyeletére és szakmai gondozására a Közuti Igazgatóság illetékes. Régen a törvényhatósági utakon a fenntartási kőanyagot is a megye első tisztviselője, az alispán, a vármegyei számvevőségi főnök és az ÁÉH főnöke bizottságilag vették át. Az állami közutakon erre elegendő volt az utmester is. Természetesen később ez formálissá vált és az utazás célja a megyei közutaknak bizott-

ság által való megszemlélése lett. De a megye vezetőinek és testületeinek hatásköre is elhalványodott és formálissá vált. A vármegye részéről az utügyeket az erre kijelölt vármegyei főjegyző - mint utügyi előadó - intézte. A felsőbb vezetők az adminisztrált utügyeket csak aláirásukkal szentesitették. A törvényhatósági utügyek helyes igazgatása teljesen az utügyi előadó és az ÁÉH-főnök jó együttmüködésén mulott.

A vármegye az ÁÉH dologi és személyi kiadásaihoz a kezelt állami és megyei uthosszak arányában járult hozzá. Ez a hozzájárulás az 1945. évben 84 %-ot tett ki, vagyis az ÁÉH fenntartásának nagyobb terhét a vármegye viselte. Ez sok vármegyében oda vezetett, hogy a megyei vezetők az ÁÉH-t, mint a megye utügyi szervezetét kezelték, hogy igy az utügyekbe nagyobb beleszólást gyakoroljanak.

A megyében még olyanok is beavatkoztak az utügyekbe, mint a főszolgabiró, akinek hatásköre sem volt erre. Az általa vezetett uti bizottságok már rég megszüntek, de azért megkövetelte az utbiztostól, hogy nála mindig jelentkezzen. Erre az utbiztos nem volt köteles, elmehetett, de utasitást csak a szakaszmérnökétől fogadhatott el. A helyi érdekek, a megyei vezetők választások előtti igéretei - utak, hidak megépitésére - sem igen estek egybe az uthálózat fejlesztésének érdekeivel.

Az egyes autonom vármegyék és az államépitészeti hivatalok között kialakult jó vagy rossz kapcsolattól függetlenül vitathatatlan, hogy az utügyeket, az uthálózat fejlesztését csak egységes szempontok szerint lehet intézni, irányitani. Az autonom vármegyék gazdasági helyzete más és más volt, az uthálózatukat is eszerint tudták fejleszteni, még ha ez az országos érdekekkel nem is mindig esett egybe.

Az utügyeknek ez a decentralizált igazgatása nem volt megfelelő, emellett még nehézkes és bonyolult is volt. A vármegyéknek ez az önállósága már rég formálissá is vált és látszólagos volt, hiszen a Közuti Törvény a közlekedés- és postaügyi miniszter részére biztositotta azt a jogkört, hogy a törvényhatóságok utügyi határozatát jóváhagyja vagy megváltoztassa. A felszabadulás utáni években kitünt, hogy a törvényhatóság a megyei utak fenntartásáról sem tud gondoskodni. Még kevésbé tudta biztositani a felrobbantott hidak ujjáépitését vagy uj utak épitését.

Az utügyi igazgatásnak ezt a kettősségét, helytelen állapotát a szocializmus épitése, a szocializálás folyamata helyesen megszüntette.

Az ÁÉH feladatait, munkáját a 44.327/1912. KM sz. rendelet szabályozta a szolgálatra vonatkozó általános és müszaki utasitással. A müszaki utasitás a tervezést /a tanulmánytervtől a gazdaságossági számitásig/, a munka kivitelezést /a vállalatba ádástól az utófelülvizsgálatig/, a szükséges utfenntartási munkát, valamint a magasépitési munkát a legnagyobb részletességgel tárgyalta.

Az utmesterek és utkaparók /utőrök/ szolgálatára és munkájára is külön-külön utasitások voltak. Kezdetben az ÁÉH fő feladata a közutak gondozása, azok felügyelete és igazgatása volt. Az irányitás a szakaszmérnök feladatát képezte. A szakaszmérnök két-három utmesteri /utbiztosi/ körzet felett gyakorolt felügyeletet. Számuk a megyék uthálózata szerint változott. Baranya megyében négy szakaszmérnök volt. Egy utmesteri körzetben 80-110 km volt az utak hossza, az utőrök pedig átlagosan 5 km utszakaszt gondoztak.

A makadámutak hengerlésénél az utszakasz kisebb iv- és magassági korrekcióit is elvégezték a szakaszmérnök által készitett tervek alapján. A hengerlési munkákat külön munkásbrigádokkal végezték az utszakasz utőrének állandó helyszini ellenőrzése mellett. Az utmester szükség szerint, a szakaszmérnök egy-két hetenként ellenőrizte a munkát. Ebből is látható, hogy az egyszerü makadám-kőpálya hengerlés jó minőségére nagy

gondot forditott az utiszemélyzet. Az állami utmester általában szakképzettebb és önállóbb volt, mint a megyei utbiztos. Később az utmesteri iskola képesitését is meg kellett szereznie. Az utbiztosokat az alispán javaslatára a főispán nevezte ki életfogytiglan. Hozzáértésüket csak hosszabb gyakorlati munkával szerezték.

Az ÁÉH müködése ezektől a feladatoktól az 1935-44. években, a sok utépités miatt mindinkább a saját kivitelezésben végzett utépitések felé tolódott. Az uj utak tervezése és költségelőirányzatának készitése a szakaszmérnök feladata volt. Csak nagyobb uttervezést adtak ki kivételesen magántervezőnek. A fiatalabb mérnökök már lenézték az utfenntartási munkát és azokat az utmesterekre bizták. Ebben az ÁÉH-k nem voltak egységesek. Legtöbb helyen a makadám utépitésekre még vállalkozók sem voltak. Különösen Észak-Erdélyben, ahol igen sok utépitést kellett gyorsan elvégezni. Ezt csak házilagosan lehetett megoldani. A kivitelezési feladat igen nagy terhet rótt a szakaszmérnökre, mert egy vállalati épitésvezető mérnök feladatán felül a heti vagy kéthetenkénti bérfizetéseket is saját magának kellett intéznie. A kivitelezési munkák igen megnövelték a hivatalok adminisztrációját is.

Az utügyi szervezetnek ez a vállalkozói munkák felé való eltolódása nem volt előnyös. Ma már nehezen képzelhető el és helytelen is lenne, hogy az utépitési munkákat ne arra szer-

vezett vállalatok végezzék és hogy a mérnök ne csak mérnöki munkával, hanem pénzkezeléssel is foglalkozzon.

A hivatalok pénzkezelése igen egyszerü volt, a házi pénztárt a hivatal főnöke kezelte. Egy-két számadásvezető közremüködésével utalta a kereseteket. Kisebb összegeket készpénzben, nagyobb összegeket posta-takarékpénztár utján. Ez a pénzkezelés, ha megfelelő is volt a század elején, a fejlődéssel, a munkák sokasodásával a 30-as években már nem felelt meg. A különböző rendeltetésü hitelösszegekről, minden utépitésről külön-külön számadást kellett vezetni. A számadások száma sok helyen már a százat is meghaladta. A szükséges kisegitő személyzet felvételét pedig rendszeresen elutasitották. Az adminisztráció megnövekedésével a kisegitő létszámra feltétlenül szükség volt, ezért azokat rendszerint a megyei Közuti Alap terhére alkalmazták. Az egyéb költségeket is rugalmasabban lehetett a Közuti Alap terhére elszámolni, mint a szigoruan kezelt állami számadásokon. A fejlődés már tulhaladta a hivatalok egyszerü pénzkezelését.

Pécsett az utépitésekre - sőt a fenntartási kőanyag szállitásaira is - sok kis vállalkozó volt. Ezekre bárki vállalkozhatott, mert az utépitési vállalkozás nem volt képesitéshez kötve, csak az iparengedélyt kellett megszerezni. Ezek a vállalkozók egy-két munkavezető irányitásával - sőt az utőrök közre-

müködését is igénybe véve - a megyétől bérelt utihengerekkel végezték az utépitéseket. Az ilyen vállalkozás mellett végzett utépitések minőségben elmaradtak a hivatalok házilagosan, vállalati haszon nélkül végzett utépitéseitől. Ez a módszer viszont a hivatal adminisztrációját jelentősen nem terhelte. Ezeknek a kis vállalkozóknak munkáját nem kivánjuk birálni, mert az 1936-1944. évek között épült gyenge makadámutak idő előtti tönkremenetelének egyéb okai is voltak.

Emlitést kell tennünk az ÁÉH-k magasépitési tevékenységéről is. A megye területén lévő állami épületek fenntartásához szükséges költségvetés készitése és a munkáknak kisiparosokkal való elvégeztetése is a feladatukat képezte. Egyes községi és tanyai - állami hitelből vagy állami támogatásban részesülő - iskolák épitésének lebonyolitását is az ÁÉH végezte. Ez a feladat megyénként változott. Volt olyan ÁÉH, ahol 4-5 fős magasépitési csoport müködött, egy épitészmérnök irányitásával.

Emlitést érdemel az ÁÉH müködésében az is, hogy a hivatalfőnök elnökletével szervezett bizottság vizsgáztatta a kőmüves, ács, kövező, kőfaragó mestervizsgára jelentkezőket és adta ki a mesterlevelet. Ez a tevékenysége a felszabadulás első éveiben különösen jelentőséggel birt, mivel szakiskolák még nem voltak.

Az államépitészeti hivatalokat e feladatok, valamint a magasépitési ügyek ellátási teendő alól 1948-ban mentesitették és ezeket a munkaköröket a megalakult Épitési Főigazgatóság hatáskörébe utalták.

A BARANYA MEGYEI KÖZUTAK FEJLŐDÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN

A megye uthálózata 1945-ben és annak értékelése

A megye uthálózatát a 2. ábrán láthatjuk, részletes adatait pedig az 1. számu táblázatban soroltuk fel. Megjegyezni kivánjuk, hogy a pécsi ÁÉH kezelte az akkori 61. sz. dunaföldvár-sásdi ut Tolna megyéhez tartozó dombóvári átkelési szakaszát 2,0 km hosszban. Ez a hossz az 1. sz. táblázatban nem szerepel. Megjegyezzük azt is, hogy az 1945. évben a megyének több főközlekedési utja volt; a trianoni határ visszaállitásával ezek egy részét később törölték és a főközlekedési utakat ujra számozták.

/ 2. ábra, térkép /

1. számu táblázat

Baranya megye közuti hálózata 1945-ben

Utkategóriák	kő burkolatok	aszfalt burkolatok	felületi bev.	makadám kőpálya	összes kiépitett	földut	3 m széles kőpálya	
				uthosszak kilométerben			km-ben	%-ban
Állami utak								
I-II-III.fkl.ut	5,4	1,2	4,4	171,3	182,3	-	-	0
Megyei utak								
III. r. fkl. ut	-	-	-	194,0	194,0	5,5	35,4	18
összekötő ut	-	-	-	354,3	354,3	33,3	165,2	46
bekötő ut	-	-	-	258,1	258,1	14,8	250,1	97
vasutállomási ut	-	-	-	25,1	25,1	7,8	24,1	96
megyei utak össz.:	-	-	-	831,5	831,5	61,4	474,8	57
Uthálózat össz.:	5,4	1,2	4,4	1002,8	1013,8	61,4		

A táblázatból megállapitható, hogy a kiépitett uthálózat 99 %-a makadámut. Az állami utak 94 %-a volt makadám, a megyei utakon pedig csak makadám kőpálya volt. A megyei utak 56 %-ának csak 3 m széles kőpályája volt. Még a megyei III. r. főközlekedési utak 18 %-a és az összekötő utak 46 %-a is csak 3 m széles volt.

Az állami utak burkolatának összterülete:	843.134 m2: 182,3 km = 4,62 m	az átlag-szélessége;
a megyei utaké:	2.941.100 m2: 831,5 km = 3,54 m	- " -
az 1945.évi uthálózat burkolatának össz-területe:	3.784.234 m2:1013,8 km = 3,73 m	- " -

Az ország kevés **megyéjének** az uthálózata volt ilyen gyengén kiépitve.

A megyei utak 100 %-ban makadám kőpályával való kiépitését a megye területén lévő kőbányák - Komló, Hird, Nagyharsány - közelségével és azzal, hogy ezek a kőbányák csak zuzottkövet állitottak elő, csak megmagyarázni lehet, de elfogadni nem. Ha összehasonlitjuk a makadámut 4,60 Ft/m² évi fenntartási költségét a többi burkolat 0,50-1,50 Ft/m² körüli évi fenntartási költségével, ugy az uthálózatnak ez a kiépitési módja nem volt gazdaságos, bár az adottságok miatt más lehetőség alig volt.

Az alföldi megyék, ahol a kőanyagok szállitási költségei jelentősebbek voltak, a községi átkelési szakaszokat, de a forgalmasabb külső szakaszokat is a gazdaságosabb fenntartás érdekében már az 1930-as években kő-, aszfalt- és betonburkolatokkal épitették ki. Baranya megyében kő- és aszfaltburkolat csak az állami utakon, Pécs, **Mohács**, Dunaszekcső és Bár átkelési szakaszán volt.

Az 1930-1944.-es évek között az utak mind 3 m széles kőpályával épültek. Nem volt helytálló az az elgondolás, hogy ha kétirányu forgalomra 6 m széles kőpálya szükséges, ugy egyirányura 3 m széles elegendő. Aki az utfenntartási munkát ismeri, tudja, hogy ez nem igy van. A 3 m széles makadám kőpálya, ha sik, homokos vidéken elfogadható is, dombvidéken nem megfelelő. A 3 m széles kőpálya mellett, még kisebb forgalomnál is, a jármü előzésnél és kitérésnél kénytelen arról letérni, a burkolat széleit hosszu szakaszon felszántja, kijárja és a csapadékviz a lejtőkben folyókát képez az utpadkában. A kőpálya aláázik és a forgalom alatt deformálódik, az utfenntartás nem győzi a hiányokat helyreállitani. Az 1 m-rel szélesebb utpálya költsége az olcsóbb utfenntartásban rövid időn belül megtérül.

A közutak fenntartására nézve később még súlyosabb következményekkel járt, hogy ezeket az utakat csaknem a terepszinten, minimális földmunkával épitették ki. A földmunka költsége nem olyan jelentős az utépités összköltségeiben, azzal az épités költségeit csökkenteni helytelen. Ezt a költséget az utfenntartás később többszörösen megfizeti.

Baranya megyében 1930. évtől sok ut épült, de az utépitéseket kevés kivétellel ezek jellemzik.

Az utakat kellő előrelátás nélkül, csupán az akkori szekérforgalomra épitették, még a fontosabb összekötő utakat is. Az elv az volt, hogy kis költséggel minél több ut épüljön. Ezeknek az utaknak a kiépitésénél nem tekintettek a jövőbe, nem gondoltak arra, hogy az országban rövidesen változás lesz. Az ország gyorsan iparosodik és az ezzel járó gépkocsiforgalom - de különösen a nehézgépkocsi- és autóbuszforgalom - ugrásszerüen megnövekedik, igy ezek a gyenge, szekérforgalomra épitett utak már nem fognak megfelelni.

Az 1945. év előtti utépitéseknél az épités feltételéül szabták, hogy a községek az ut céljára szükséges területet bocsássák térités nélkül rendelkezésre. Ezeknek a területeknek a telekkönyvi rendezését nem intézték el. A területek után továbbra is - még az egyéni gazdálkodás idejében - adót fizettek. Sok volt a panasz, mig végre a szocialista közös gazdálkodás ezt a problémát is megoldotta.

A Pécsi Államépitészeti Hivatal müködése 1945-1950. között

A Szovjetunió Vörös Hadserege, valamint a Bolgár Néphadsereg Baranya megyét már 1944. november 29-én felszabaditotta. A harci események gyors átvonulása az uthálózatban jelentős kárt nem okozott. De a nagyobb közuti hidakat - és a kisebbek egy részét is - a visszavonuló fasiszta csapatok felrobbantották.

A harcok elmultával a hivatal tevékenységét nyomban megkezdte. Először is a felrobbantott hidakat ideiglenes, de erős fahidakkal pótolta. Ez lehetővé tette később azok tervszerü, ütemezett végleges helyreállitását. A kisebb hidak jó részének és a felrobbantott két méter nyilás alatti mütárgyaknak végleges helyreállitása az 1949. évben már befejeződött.

Ezeknek a hidaknak az ujjáépitését épitőmester és kőmüvesmester kisiparosok bevonásával végeztette el a hivatal, mert erre felszerelése sem volt.

A közutakban bekövetkezett károkat a hivatal hamar megszüntette és a leromlott uthálózatot is fokozatosan helyreállitotta. Az állami közutakon már az 1946. évtől hengerléseket végzett, igy például a pécs-harkányi uton, majd a pécs-kaposvári ut leromlott szakaszain és a szekszárd-mohácsi ut megyehatár-Mohács közötti szakaszán.

Az állami utakat a hivatal fenntartási kőanyaggal, ha nem is jól, de kielégitő módon ellátta. Ezt elősegitette, hogy a helyi komlói és hirdi kőbányák nem szenvedtek jelentős háborus károkat, igy termelésüket rövid időn belül megkezdhették. Az aránylag jó kőanyagellátást különösen a hirdi kőbánya szerencsés helyzete segitette elő. A kőbánya KPM kezelésben volt és az ÁÉH egyik főmérnöke - e sorok irója - irányitotta termelését. A zuzótelep csonkavágányán a MÁV naponta 15-20 vagont

tárolt. A MÁV Központi Szállitási Bizottsága a rakodási engedélyt - az esetleges fontosabb szállitásai miatt - állandóan halogatta. A folyamatos termeléssel, illetve a kőanyag zuzásával nem akatunk leállni, ezért a vagonokat megraktuk, vállalva azok esetleges kiüritését. A rakodási engedélyt rendszerint utólag megadták, de kikötötték, hogy a szállitmány csak a közeli állomásokra adható fel. A pécsi ÁÉH igy előnyben részesült, mert jórészt csak az ő megrendelését elégithettük ki. Az ügyintézés nehézkességét félretéve, ezzel a kis szabálytalansággal elérhető volt, hogy a MÁV is javitotta a vasuti kocsifordulót, az utfenntartás is hozzájutott a nagyon nélkülözött kőanyaghoz, a kőbánya pedig a legjobb termelését érhette el.

A törvényhatósági /megyei/ utak helyreállitása már lényegesen lassabban haladt. A Közuti Alap bevételei nem folytak be. Később az útadót és a községi közmunkaváltságot meg is szüntették és a megyei utalapot az állami egyenes adóból kárpótolták. Ebben az időben a megyei közutakon az utőri munkán felül más munka nem folyt. Az utakat fenntartási kőanyaggal ellátni nem lehetett, igy azok állapota nagyon leromlott.

Az ÁÉH-nak a felszabadulás utáni időszakban leglényegesebb tevékenysége a felrobbantott hidak pótlása és ujjáépitése mellett a 3 éves terv /1947-1949/ utépitéseinek teljesitése volt. Erről a bekötőutak épitése fejezetben részletes felsorolást adunk.

Ezek a bekötőut épitési munkák képezték a szakaszmérnökök tevékenységének nagy részét. Az épitést állami hitelből, a KPM központi ellenőrzésével végeztük. A törvényhatóság csak megjelölte azokat a községeket, amelyeknek a bekötő utját ki kívánta épiteni.

Az 1949. év tavaszán megkezdődött az először Mohácsra tervezett Dunai Vasmü épitkezése. Ezzel együtt az akkori 6. sz. ut /ma 56. sz. ut/ áthelyezése, mivel az ut a tervezett Vasmü belső területére esett. Az elkerülő utszakasz betonozása már folyamatban volt, amikor a Vasmü épitkezése itt leállt és Dunaujvárosba /Dunapentelére/ helyezték át. A megkezdett utépitést, az ún. mohácsi összekötő utat a pécsi leágazásával még befejeztük. A mohácsi összekötő ut mohácsi leágazásának kőpályáját már jóval később / 1956/57. /, a Mohácsi Farostlemezgyár beruházásából, mint az épitkezéshez szükséges terelőutat épitették meg. 1949. november elején - mikor a készülő átszervezésekkel - a megyei Közuti Alap megszüntetése ismert lett, a megye kívánságára a hivatal megkezdte az oroszló-szentlőrinci összekötőut Hetvehely-Bükkösd közötti szakaszának kiépitését. Ennek célja egyrészt az volt, hogy a Közuti Alap pénzmaradványa megyei ut épitésénél kerüljön felhasználásra. Másrészt az volt az elgondolás, hogy a megkezdett munkát állami hitelből majd folytatni fogják. A munkát nagy erővel - 160-200 fős munkáslétszámmal - megkezdtük. A földmunka jó részét és az átereszek épitését be-

fejeztük. A hidak épitéséhez néhány vagon cementet és betonvasat leszállitottunk. Az év végével a munka félbemaradt, a következő évben pedig jelentősebb munkák miatt nem folytattuk. Ez kedvező volt az ujonnan létesült Pécsi Utfenntartó Nemzeti Vállalatra, mivel igy a sürgős komlói hidépitésekhez már a munkák megindulása előtt elegendő cement és betonvas készlettel rendelkezett.

Az ÁÉH-nak a közutak igazgatásával kapcsolatos nyilvántartásai közül kiemelhető: a közutak vonalrajza, hidak, mütárgyak kimutatása, az utak burkolatfajtáiról vezetett kartotékok, kőpálya vonalrajzok, amelyek a burkolatok fenntartási költségeire, fedanyag ellátására és a makadám kőpályák áthengerlésére nyujtottak hasznos tájékoztatást.

Néhány sort még a közutak törzskönyvezéséről. A Közuti Törvény elrendelte a közutak törzskönyvezését az uthatárok megjelölésével. Ez olyan nagy tömegü mérnöki munkát igényelt volna az egész országban, hogy azt csak az állami utakon és néhány törvényhatósági közuton tudták elvégezni /Baranyában, megyei uton csak a pécs-árpádtetői uton/. Ezek a régi uttörzskönyvek az utak többszöri és ellentétes irányu átszelvényezései, utkorrekciói, utépitései következtében sajnos azóta már értéküket vesztették.

Az utügyi szolgálat átszervezései

A Népgazdasági Tanács határozata és a Minisztertanács 340/1949. MT számu rendelete alapján az utügyi szolgálatot 1950. évi január 1-évei átszervezték.

A KPM Ut- és Hidfőosztály szakszemélyzetének egy részéből Utberuházási Vállalat és Hidberuházási Vállalat létesült. Az államépitészeti hivatalok személyzetének és felszerelésének egy részéből megyénként utfenntartó nemzeti vállalatokat szerveztek és azok vették át az ÁÉH-k utfenntartási és kisebb utépitési feladatait. Az államépitészeti hivatalok a tanácsok megalakulásáig, 1950. augusztus 1-ig csak az utfenntartási és épitési munkák ellenőrző tevékenységét látták el.

A megyei tanács megalakulásával a Pécsi Államépitészeti Hivatal is megszünt, jogutódja a Baranya megyei Tanács VB. Közlekedési Osztálya lett. A Pécsi Utfenntartó Nemzeti Vállalat - mint tanácsi vállalat - a megyei tanács felügyelete alá került. Az átszervezéssel megszüntek a törvényhatósági jogu megyék és városok, igy Pécs város Közuti Alapja is.

A Pécs város Közuti Alapjából kezelt utak és egyes városi utcák az állami uthálózatba és a Pécsi Utfenntartó Nemzeti Vállalat kezelése alá kerültek. Ezek a következők: a főközlekedési

utak városi átkelési szakaszai, a pécs-árpádtetői ut, a peremkerületekhez vezető utak /a Nagyárpád, Málom, Postavölgy, Keszü, Pécsbányatelep és Pécsszabolcs felé vezető bekötő utak/, valamint rövidebb, a Közuti Alap terhére fenntartott utcák, összesen 57,0 km. Ebből 26,6 km-et - jórészt a városi utcákat - a közutakra vonatkozó 21/1962. sz. tvr. alapján mint helyi jelentőségü utakat az 1963. évben visszaadtunk a város kezelésébe.

A szigetvári járást 1950-ben Somogy megyétől Baranya megyéhez csatolták, igy 143,7 km-mel bővült a megye uthálózata. További növekedést jelentettek a 3 éves tervben kiépült bekötő utak és az 1949-ben épült mohácsi összekötőut /35,8 km/, valamint felvettük az uthálózatba a gazdátlanul maradt volt magánutakat: a szentegáti, majláthpusztai és sikondai bekötő utat 11,4 km hosszban.

A megye 1945. évi uthálózata a fent felsorolt, összesen 247,9 km kiépitett uttal megnövekedett. /A 3. számu ábra és a 2. számu táblázat tünteti fel./

2. sz. táblázat

Baranya megye uthálózata 1950. január 1-én

Utkategória	kő keramit	beton	nehéz aszfalt	könnyü aszfalt	felületi kezelés	makadám kőpálya	kiépitett ut összesen	földut	3 m széles kőpálya	
	burkolat									
	uthosszak kilométerben								km-ben	%-ban
I-II-III.r.fkl.ut	11,5	3,9	4,8	0,5	4,4	392,0	417,1	11,5	58	14
összekötő ut	-	-	-	-	4,1	416,0	420,1	20,9	201	48
bekötő ut	2,1	-	-	-	-	388,2	390,3	14,8	356	91
vasut- és hajó-állomási ut	1,7	-	0,8	-	-	31,7	34,2	7,7	28	82
Összesen km	15,3	3,9	5,6	0,5	8,5	1227,9	1261,7	54,9	643	51
1000 m²							4716,5			

A kiépitett utak 97 %-a makadámut.

A kiépitett uthálózat összterülete 4716,502 m² : 1261,7 km = 3,74 m az átlagos szélesség.

Az átszervezés után a Pécsi Utfenntartó Nemzeti Vállalat az ÁÉH utépitési tevékenységét most már helyesen, vállalati formában folytatta. A mérnökei épitésvezetők voltak, pénzkezelés nélkül, azt a vállalat pénzügyi osztálya intézte.
A tulajdonképpeni utfenntartási utőri munka az ÁÉH időkből megszokott mederben eleinte zavartalanul folyt, a szakasztechnikusok /körzetvezetők/ irányitásával. A vállalat az első években sok épitési és hengerlési munkát végzett, emellett kőbányákat is üzemeltetett. A nagyobb kőbányák a nagyharsányi, a pécsváradi és a kárászi voltak.

A vállalat jelentősebb munkái a Komló környéki utépitések és hengerlések, a Pécs-Szentlőrinc közötti 18 km hengerlés és két rétegü bitumenes felületi kezelés, a lánycsóki bekötőut épitése és a drávapiski 14 m nyilásu hid épitése voltak. Pécs városa részére a Móricz Zsigmond utca épitése, a bálicsi utépités stb. Ebben az időben a Pécsi Utfenntartó Nemzeti Vállalat nem mint utfenntartó, de mint vállalat jól és eredményesen müködött.

Az 1952. évben ujból kisebb átszervezés volt. Az Utfenntartó Vállalat tehergépkocsijait elvették és a célfuvarozó Utfenntartó Teherautó Fuvarozási Vállalatba /UTEFU/ összevonták, a rakodókat azonban továbbra is az Utfenntartó Vállalatnak kellett biztositania. Ez sok zavart okozott a szállitásokban. A gépkocsik és a rakodáshoz szükséges rakodók kiállitását a két vállalat nem tudta összhangba hozni.

Végül az 1955. évben az UTEFU-t Szállitmányozási Vállalattá szervezték át és a rakodókat is ott biztositották.

Ugyanebben az évben a Pécsi Utfenntartó Vállalatból leválasztották az ún. utépitési részleget. Két jó épitésvezető mérnök és a munkáscsoportok tulnyomó többsége átkerült a 3. sz. Mélyépitő Vállalathoz, mint annak Pécsi Főépitésvezetősége. Ezzel az Utfenntartó Vállalat épitési tevékenysége meggyengült. A kisebb utépitésekre azért kijelölték, pl. a kővágószőlősi bekötőut és a gépállomási bekötő utak épitésére. Ezeket már csak az utőrök összevonásával tudta elvégezni. Megmaradt munkáslétszámának mintegy 80 %-át az utőrök tették ki. Ezt a szétszórtan lakó 230 főt fontosabb munka elvégzésére összevonni nehezen lehetett. A vállalat utépitési tevékenységének csökkenésével, mint vállalat meggyengült és utfenntartási munkája minden jószándéka ellenére sem javult.

A makadámutakat a hagyományos módon, utőri munkával, gépesités és bitumen nélkül már fenntartani nem lehetett. A forgalom fokozatos növekedésével az utak is fokozatosan leromlottak. Ezért a KPM arra kényszerült, hogy az egységes irányitás és uthálózatfejlesztés érdekében az utügyi szolgálatot közvetlen irányitása alá helyezze. Az alacsony szintü gépesités miatt azz utigépeket és a szállitóeszközöket is összevonta és szükség szerinti szétosztásukat központilag irányitotta. Az utügyi szolgálatot 1954.

április 1-én kelt 517/IV/1953. MT sz. határozatával a Minisztertanács átszervezte és a megyei tanácsok hatásköréből kivonta. Az utfenntartó vállalatok is közvetlenül a KPM irányitása és felügyelete alá kerültek az 1954. év I. hó 1-évei. Az országban 12 KPM közuti kirendeltséget szerveztek. Egy kirendeltség felügyelete csaknem két megye uthálózatára terjed ki. Hét utfenntartó vállalatot megszüntettek. A megmaradt 12 vállalat központja azonos volt a kirendeltségek székhelyével. Igy került Tolna megye uthálózata /a tamási és a dombóvári járás kivételével/ a Pécsi Kirendeltséghez, a terület utfenntartási munkái pedig a Pécsi Utfenntartó Vállalathoz. A Kirendeltség létszáma alacsony volt, mindössze 14 főből állt. Az utügyek igazgatása, felügyelete, az utügyi érdekek védelme és az utfenntartási, valamint utkorszerüsitési munkák megrendelése, kivitelezésének ellenőrzése volt a feladata. A Kirendeltség már hatékonyabban végezte az utfenntartási munka ellenőrzését. A képzettebb szakasztechnikusai /volt utmesterek/ az utőri munka irányitásába jobban belefolytak. A kisebb gyakorlatu vállalati körzetvezetők esetleges helytelen intézkedéseit több esetben korrigálták. Az utőrök is szivesebben vették az ilyen irányu beavatkozást, mint csak az ellenőrzés kifogásait.

A vállalat szükségből elvonta az utőröket szakaszukról, rakodáshoz, homokkitermeléshez, aszfaltozáshoz és más egységáras munkához. Ezeket a napokat a körzetvezetőnek az utőrök havi

fizetéséből törölni kellett és külön elszámolni. Ez komplikálttá tette az elszámolást; a törlést szándékosság nélkül is, feledékenységből gyakran elmulasztották. Ezeket a Kirendeltség szakasztechnikusai törölték az utfenntartási számlából. A Kirendeltség szakasztechnikusainak az utőri munkába való hatékonyabb beavatkozásaiból kisebb surlódások is adódtak köztük és a vállalat között. Az utfenntartásnak ezt a részét, az utőrök munkájának irányitását a Kirendeltség jobban el tudta volna látni, sokkal egyszerübben és olcsóbban. Erre egy vállalat nem is lehet alkalmas. Ezt már sokan felismerték, de azon 1954-ben még nem lehetett változtatni.

A vállalat épitési tevékenysége legyengült és csak akkor kezdett ujból fokozatosan fejlődni, mikor a bitumenes itatásos hengerlések, majd az utkorszerüsitések nagyobb ütemben megindultak. 1950-ben, mikor az ÁÉH-ból Utfenntartó Vállalatot szerveztek, szükség volt - a kis magánvállalkozók helyett - egy szocialista vállalatra az ut- és hidépitések és hengerlések elvégzésére; a szétszórt, aprólékos utfenntartásnak, az utőri munkának a vállalati munkák közé sorolása viszont elhibázott volt. A vizügyi szolgálatból sem szerveztek vállalatot. Az utügyi szolgálat 1954.évi ujbóli átszervezése már javulást, előrehaladást jelentett.

Hátránya volt azonban, hogy a megyei tanácsok mellőzve érezték magukat a területükön lévő helyi jelentőségü utak ügyeinek intézésében. Ezt a kérdést különösen azok a megyék tartották évekig napirenden, ahol megszünt az utfenntartó vállalat.

A probléma azonban inkább az volt, hogy az utfenntartó vállalat megszünt tanácsi vállalat lenni, igy a megyei tanácsok épitési és közlekedési osztályai a községi utak, hidak fenntartását, amire ugyszintén szükség volt, nem tudták megoldani. Az erre a célra - országosan - rendelkezésükre álló többszáz milliós évi hitelkeret nagy része felhasználatlanul maradt. Az országos uthálózat fenntartásának érdeke azonban elsősorban a fontosabb utak helyreállitását kivánta, ezért az átszervezés helyes volt. A Város- és Községgazdálkodási Minisztérium létrehozásával ezekre a községi ut- és hidfenntartási munkákra megyei vállalatokat szerveztek. Ez a kérdés még a közuti igazgatóságok idejében is vissza-visszatért. A megyei tanácsok nehezen törődtek bele a területükön lévő uthálózat feletti felügyelet elvesztésébe. Különösen azok a megyék, ahol kevés a főut és sok a helyi jelentőségü összekötő és bekötő ut /Pl. Baranya megye/.

Az akkori főuthálózat, ami az ország uthálózatának mintegy 40 %-a volt, bonyolitotta le a közuti forgalomnak mintegy 70 %-át.

Ezeknek a fontos főutaknak a fenntartása csak központi irányitással, a KPM felügyelete alatt lehetséges. Viszont az egy megye területén lévő közutak fenntartását is csak egy utügyi szerv tudja egységesen, helyesen és gazdaságosan ellátni. A megyei utakat régen is állami szerv, az ÁÉH tartotta fenn. Nincs szándékunk a régi időkből vett példákkal előállni, de ami helyes volt a múltban, azt egy forradalmi átalakulás után is megtarthatjuk.

A KPM - a kirendeltségek megszervezése után, de később is - a megye területén végzett utkorszerüsitéseket és fontosabb utfenntartási munkákat előzetesen a megye vezetőivel megtárgyalta és kivánságaikat figyelembe vette. A bekötő utak épitésének sorrendjét pedig a Megyei Tanács VB. határozta meg. Ugy gondoljuk, hogy ez a kérdés ma már nem is vetődik fel. A bekötő utak kiépültek. Az a fontos, hogy a megyének jó és jól gondozott közutjai legyenek. Ennek a feladatnak a Kirendeltség, később a Közuti Igazgatóság egységes szervezetével, szakmai felkészültségével - amit csaknem 20 év igazol - meg is tudott felelni.

A KPM közuti kirendeltségek müködési területe nem alkalmazkodott a megyehatárokhoz. Arra törekedtek, hogy a közutak gondozását és az ellenőrző utazásokat gazdaságosan lehessen ellátni. A Pécsi Kirendeltség területe még a Fejér megyei utak egy kis részére és a Bács-Kiskun megyei utak néhány kilométerére is kiterjedt. Baranya megye uthálózatából viszont a Mohács-szigeten lévő 20,8 km ut gondozását a Kecskeméti Kirendeltségnek adták át, mivel ezek az utak a megye felől csak dunai révátkeléssel közelithetők meg. A Kirendeltség müködési területének keleti határa Dunaföldvártól dél felé a Duna vonala volt. Az általa kezelt közutakat a 4. számu ábra, azok adatait a 3. és 3/a számu táblázat tünteti fel.

3. számu táblázat

Baranya megye uthálózata 1954. december 31-én

Utkategória	kő keramit	beton	nehéz aszfalt	könnyü aszfalt	felületi kezelés	makadám kőpálya	kiépitett ut összesen	földut	3 m széles kőpálya	
	burkolat									
	kilométerben								km-ben	%-ban
6. sz. fkl. ut	5,4	32,0	5,8	-	30,1	12,9	86,2	-	6	7
II.r.fkl. utak	6,7	3,9	1,2	5,6	5,2	103,7	126,3	0,6	-	-
III.r.fkl.utak	1,3	-	1,2	-	-	223,0	225,5	-	43	19
összekötő utak	1,4	-	1,2	5,7	12,0	451,1	471,4	18,1	181	38
bekötő utak	2,1	-	-	-	0,6	393,3	396,0	14,8	354	89
vasut- és hajó-állomási utak	1,7	-	0,8	-	-	24,5	27,0	7,2	19	70
Összesen km	18,6	35,9	10,2	11,3	47,9	1208,5	1332,4	40,7	603	45
Összesen 1000 m²	128,2	243,6	78,4	67,0	286,3	4399,4	5202,9	-		

A kiépitett utak 90 %-a makadámut.

A kiépitett uthálózat összterülete 5202,900 m2 : 1332,4 km = 3,91 m az átlagos szélesség.

3/a számu táblázat

A Pécsi Közuti Kirendeltség által Tolna, Fejér és Bács-Kiskun megyék uthálózatából kezelt utak 1954. december 31-én

Utkategória	kő		burkolat		felületi kezelés	makadám kőpálya	kiépitett ut összesen	földut	3 m széles kőpálya	
	keramit	beton	nehéz aszfalt	könnyü aszfalt					km-ben	%-ban
	kilométerben									
6. sz. fkl. ut	-	33,9	38,4	-	-	-	72,3	-	-	-
II. r.fkl.utak	7,1	2,4	5,9	-	6,1	104,1	125,6	-	22	17
III.r.fkl.utak	3,1	-	1,3	-	-	57,9	62,3	-	11	18
összekötő utak	5,8	0,7	2,9	-	0,1	271,2	280,7	35,2	125	44
bekötő utak	5,3	0,6	-	-	0,7	148,0	154,6	13,2	119	77
vasut- és hajó-állomási utak	3,9	-	-	-	0,4	30,4	34,7	-	13	37
Összesen km	25,2	37,6	48,5	-	7,3	611,6	730,2	48,4	290	40
Összesen 1000 m²							2992,0			

A kiépitett utak 83 %-a makadámut.

A kiépitett uthálózat összterülete 2992,048 m² : 730,2 km = 4,09 m az átlagos szélesség.

Megjegyzés: a Közuti Kirendeltség Fejér megye területén 23,2 km, Bács-Kiskun megye területén pedig 6,0 km főközlekedési utat kezelt.

A 3. és 3/a számu táblázatból megállapitható, hogy a két területnek /Baranya, Tolna/ csaknem azonosan kiépitett uthálózata volt. A Tolna megyei annyiban volt kedvezőbb, hogy a területét átszelő 6. számu ut már teljes hosszban kiépült, Baranya megyében pedig - Szigetvár és a megyehatár között - még makadám szakasza is volt. Baranya megye uthálózata 90 %-ban, a Tolna megyéé 83 %-ban makadámut volt. De abban az időben az egész ország uthálózata is tulnyomó részben még makadámutakból állt.

Az utfenntartási munkák racionálisabb végrehajtása érdekében a közlekedés- és postaügyi miniszter 1958. évi május hó 1-ével ujabb szervezeti változást rendelt el. /A KPM 20/1958. sz. utasitása az átszervezést 1958. évi április 1-ével rendelte el, de a végrehajtását később felfüggesztették és május 1-ére halasztották./ Az utasitás a közutak épitését, korszerüsitését és fenntartását szétválasztotta. A közuti kirendeltségekből és az utfenntartó vállalatok személyzetének egy részéből létrehozta a KPM közuti igazgatóságokat. Az utfenntartó vállalatok közuti üzemi vállalatokká alakultak át.

A vállalati profilba nem való, vállalati kezdeményezést nem igénylő **utfenn**tartási munkát - a havidijas utőri személyzettel -, valamint a fedanyag beszerzést a közuti igazgatóságok feladatává tette. Az átszervezéssel az utfenntartási munka egyszerübb és gazdaságosabb lett. Az utak épitését, korszerüsitését,

a bitumen kötőanyagos hengerlések fokozódó munkáit a közuti üzemi vállalatok is eredményesebben tudták végezni, mivel mentesültek azoktól a feladatoktól, amelyek vállalati kivitelt nem igényeltek.

Ez az átszervezés már fordulatot jelentett az utfenntartásban, az utállapotok javulásában és az utkorszerüsitések gyorsabb végrehajtásában. A javulás nemcsak a megfelelőbb szervezetnek és vezetésnek, hanem a javuló anyagellátásnak, a higitott bitumen nagyobb mennyiségben való előállitásának és általában az ország gazdasági fejlődésének volt az eredménye.

Még egy szervezeti változást kell megemlitenünk. A KPM Közuti Főigazgatóság 1963-ban azt a célt tüzte ki, hogy az utügyek igazgatási szervezetének határai essenek egybe a megyehatárokkal. A pécsi Közuti Igazgatóság felügyelete alá került Tolna megye egész uthálózata, a tamási és dombóvári járás 344 km hosszu közuthálózata is /6. sz.ábra/.

Az általa kezelt Fejér és Bács-Kiskun megyei utakat visszaadta az érdekelt megyéknek, azonban a Mohács-szigeti utak - az előzőekből ismert okok miatt - továbbra is a kecskeméti Közuti Igazgatóság kezelésében maradtak.

Az Igazgatóság a Tolna megyei uthálózatot 1968. február 1-ével adta át a Szekszárdon is megalakult Közuti Igazgatóságnak.

A MAKADÁMUTAK FENNTARTÁSA

A makadámrendszerü utak épitése - mint közismert - a XVIII. század végén és a XIX. század elején John L. Mc Adam nevéhez füződik. Módszerével - zuzottkőteritéssel - igen egyszerüen és olcsón lehetett jó utat előállitani. Ezáltal a közutak gyorsan épülhettek.

A megyének 1918-ban 650 km-nél nem volt több a kiépitett utja. 1954-ben pedig már 1332 km, melyből 1208 km a makadámut, a kiépitett utak 90 %-a. A makadámutak szekérforgalomra meg is feleltek, de költségesebb fenntartást igényeltek. A makadámutak gyors kiépitésével, majd a forgalom növekedésével fokozódtak azok fenntartási munkái is. A fenntartásuk mind több fedanyagot és munkát igényelt. Az uj utak épitése pedig mindinkább háttérbe szoritotta a megfelelő fenntartást. Rendszeres utfenntartásunk már 1945 előtt is csak az állami utakon volt. A törvényhatósági utak tulnyomó részén évente csak 10-20 m³/km fedanyag és az utőri munka volt biztositható. Ennek következtében 1945-ben egy gyengén kiépitett, jórészt 3,0 m széles és sok helyen alapkőig lekopott kőpályával rendelkező megyei uthálózatot örököltünk.

A makadámutak fenntartására az ÁÉH-k részére még 1912-ben kiadott müszaki utasitás szakszerü előirásokat tartalmazott. Ennek főbb részeit kivonatosan ismertetjük: az utfenntartás feladata, hogy a közlekedés és a légköri behatások által az utpályában keletkezett rongálódásokat helyreállitsa és az uton a balesetmentes közlekedést biztositsa. Célja, hogy az utpálya mindig tiszta, egyenletes, hullámmentes felületü és kátyumentes legyen. A kőpálya domborulata - profilja - meglegyen, hogy arról a viz gyorsan lefolyhasson.

A makadám utpályák fenntartásában kétféle módszert alkalmaztunk: ha az utpálya zuzottkő rétege már lekopott, ugy azt általában 8-10 cm vastag Z 40/60 mm-es zuzottkőteritéssel ujrahengereltük /egyben az egész utszakaszt felujitottuk/; amennyiben az utpálya zuzottkő réteggel még rendelkezett, de a forgalom kigödrösitette, erősen kátyus vagy deformált lett, ugy elegendő volt foltozással javitani.

Foltozással az utpályát minden évben kisebb-nagyobb terjedelemben fedanyag /Z 25/40-es, Z 15/25-ös/ beágyazásával kiegészitettük. A beágyazott kavicsfoltokat a járművek tömöritették. A szekérforgalomnál ez még megfelelt, de később a gépjárműforgalomnál már nem. A gépjárműforgalom növekedésével azonban még sokáig kénytelenek voltunk ezt a módszert alkalmazni. A pálya fedésére nyári szárazságban homokot és Z 0/5-ös kőport használtunk, hogy a kőpálya megbomlását meggátoljuk.

Az utpálya foltozásánál a fedanyag 80 %-át ősszel, az esős időben használtuk fel, hogy a gyors bekötést biztositani lehessen. A fedanyag 20 %-át az évközi javitásokra tartalékoltuk. A helyes foltozási eljárás az volt, ha a kátyumélység 2/3-ának megfelelő szemnagyságu fedanyagot használtunk. A makadámutakon jó minőségü /eruptiv/ zuzottkő, szakszerüen végzett hengerlés és gondos fenntartás mellett nagy forgalom esetén 3-4 évenként, kisebb forgalom esetén 6-8 évenként ujrahengerlés volt gazdaságos. Általános tapasztalat volt, hogy ha az ut nagy és nehéz forgalma 3 évnél gyakoribb áthengerlést kivánt, ugy azt az utszakaszt állandó burkolatra kell átépiteni. Foltozásos módszernél, ha az utszakasz évente és km-enként 60 m³-nél több fedanyagot igényelt, ugy azt már gazdaságosabb volt hengerléssel fenntartani. Ezeket a helyes előirásokat a multban gazdasági okokból sajnos nem tudtuk betartani.

1950 után a gépjárműforgalom olyan gyorsan növekedett, hogy a makadámutak - a hagyományos módszerrel - már nem voltak fenntarthatók. A makadámutak tulajdonképpen nem alkalmasak gépjárműforgalomra. A gyorsan haladó gépjármü gumiabroncsa a zuzottkőszemek hézagaiból kiszivja a ragasztóanyag nélküli apró poros zuzalékot. A zuzottkőszemek meglazulnak, kiperegnek, a kőpálya kőváza megbomlik. A foltozásnál pedig éppen a gumiabroncsos gépjárművektől nem várható el, hogy a kátyuba helyezett kőanyagot az utpályába betapossák, bekössék. A gépjárműnek állandóan az uton szétszóródott kőszemeken, a fenntartáshoz szük-

séges sok földeléses pályafedés miatt pedig állandóan porban vagy sáros, csuszós kőpályán kell közlekedni. A makadámutaknak ez a hiányossága a motoros járművek megjelenésével egy időben minden országban azonnal megmutatkozott.

A makadámutakat kátrányos vagy bitumenes utakra kellett átépiteni, korszerüsiteni, vagy legalább felületileg valamilyen ragasztóanyaggal kezelni. A makadámutnak sok jó tulajdonsága van, kevés gépi felszereléssel egyszerü módon és olcsón készithető, ezért azt nem volt szükséges átadni a multnak, csak a hiányosságait kellett kiküszöbölni. Erre az ipari országokban rendelkezésre állt elegendő kátrány, a higitott bitumenek nagy választéka, bitumenemulziók és más hidegaszfalt eljárásokat is alkalmaztak. Ezzel a nehézségeken hamar tuljutottak.

Hazánkban a makadámutaknak ez a válsága egy pusztitó háboru után következett be, a gyors iparosodással együttjáró gépjárműforgalom növekedéssel egyszerre jelentkezett. S mivel sok volt a makadámutunk, a kátránytermelésünk meg jelentéktelen, de legfőképpen még nem volt higitott bitumenünk, igy nagyobb problémát is okozott. A közutak gyors leromlásához hozzájárult az is, hogy a közutak jelentőségét az 1950-es évek elején még nem ismerték fel. A gépjárművek számának, de különösen sulyának /tehergépkocsi, autóbusz/ állandó növekedése következtében a makadámutak állapota évről-évre romlott. Ezt szükségszerünek is tekinthetjük, mert

ha a hengerléseket nem is 6-8 éves, hanem csak 10 éves periódusokban végezhettük volna, ugy kereken 1200 makadámuton évente 120 km hengerlésre lett volna szükség. Ezzel szemben 35-40 km-nél többre nem volt lehetőség. Foltozásos fenntartásnál az akkori anyagnormával számolva, amely szerint kis forgalomnál 20 m³/km; közepes forgalomnál 35 m³/km; nagy forgalomnál 55 m³/km fedanyag szükséges, évente 60-65 ezer tonna fedanyagra lett volna szükség. Viszont évente csak 40-45 ezer tonnát kaptunk. A fedanyag szükséglet évről-évre növekedett, anélkül, hogy az utak állapota javult volna. A forgalmas utakon évente már 70-80 m³/km fedanyagot is felhasználtunk, aminek jó része azonban a gyors gépjárműforgalom miatt az utról lesodródott és kárbaveszett.

Jellemzésül: a III. ötéves tervidőszakban, amikor a vizzel kötött makadámutak a portalanitásokkal gyakorlatilag megszüntek, az évenkénti 60-65 ezer tonna fedanyag szükséglet helyett évenként 25-27 ezer tonna impregnált zuzalék és 3-5 ezer tonna fedanyag is elegendő volt az utak kátyuzásához. A IV. ötéves terv végére pedig a felhasználás már 20 ezer tonna alá került, ami az utállapotok nagymértékü javulását mutatja.

A kedvezőtlen anyagellátás idején különböző uj fenntartási eljárásokat is próbáltak alkalmazni. Ilyen volt 1952-ben a Győri-féle hengerlés, az uthenger napi teljesitményének két-háromszorosra való emelésével. Lényege az volt, hogy a zuzottkövet föld-

del az uthenger csak félig tömöritette be, a többit a forgalomra hagyta. A félig behengerelt utpályát 5-8 fős brigádok hetekig állandóan takargatták homokkal, földdel, hogy fel ne bomoljék. Az utpálya tulfedése a forgalomra kellemetlen bordásodást idézett elő. Mivel a hengerlések lecsökkenésének nem annyira az uthengerek hiánya, hanem inkább a kőanyaghiány volt az oka, ezt az eljárást nem vettük át.

A szakaszos utőri rendszeren alapuló utfenntartás kezdett eredménytelen lenni, de amig az uthálózat csaknem teljesen makadámutakból állt, azon változtatni nem lehetett. A makadám kőpálya állandó és folyamatos gondozást, megelőző fenntartást igényelt, különben nagyon gyorsan leromlott. A fontosabb utak fenntartásához az utőröket abban az időben még nem is lehetett volna összevonni, már csak azért sem, mert az uthálózaton szétosztva dolgozó és az egész megyében szétszórtan lakó utőrök összegyüjtése és a kijelölt munkahelyre való szállitása nem állt módunkban. De a megye alsóbbrendü és bekötő utjainak legtöbbjén is az erdőgazdaságok rönkfa szállitásai, bányász és polgári autóbuszjáratok voltak /pl. a kisvaszari, szágyi, bakócai, zóki stb. bekötő utakon/. Két esetben kényszerüségből alkalmaztunk nagyobb, 60-80 fős utőri összevonást egy-két hónapra: először 1953-ban, a 6. sz. uti völgyhidak épitésének befejezése érdekében, másodszor 1954-ben, a kővágószőlősi bekötő ut sürgős megépitéséhez. Ezalatt az összevont utőrök szakaszai teljesen leromlottak.

Az utőri munka

Az utőrt kijelölt utszakaszra - munkahelyre - vették fel és megbizták az utszakasz gondozásával. Feladata az utügyi érdekek védelme, a rábizott utszakasz feletti felügyelet, az elemi károk elháritása és annak azonnali jelentése volt. Köteles volt az utszakaszát ugy gondozni, hogy az állandóan forgalombiztos állapotban legyen. Átlagosan öt km hosszu utszakaszt kezelt. Munkájuk megbizható volt, de nem volt megerőltető.

A forgalom növekedésével az utszakasz jó állapotban tartásához - különösen az őszi kátyuzások gyors elvégzéséhez és nagyobb padka- és árokrendezéshez - az utőr kisegitő napszámosokat kapott. Ezek az utőrrel együtt dolgozva, annak felügyelete és irányitása mellett végezték a munkát. Az utfenntartás - a hengerléseket kivéve - abban az időben még kézi munka volt. Ezt az utőrök különböző teljesitőképesség és különböző külső munkafeltételek mellett végezték. A tapasztalt, kellő gyakorlattal rendelkező és szorgalmas utőr mindig tudta, mi a legsürgősebb teendője, hogy utszakasza jó állapotban maradjon, annak leromlását megelőzze. Az utszakasza jó volt, s igy ritkábban és kevesebb kisegitő napszámost kapott. Bizonyos igazságtalanság alakult ki, mert a jó utőr a több és szorgalmasabb munkájáért ugyanazt a bért kapta. Dicséreten és szerény jutalmazáson kivül többen nem részesült.

A fenntartási munkában az utőri szakaszok között mutatkozó aránytalanságot igyekeztünk kiküszöbölni. A nagy forgalmu, sok fenntartási munkát igénylő utakon az utőri szakaszokat két és fél, három km-re lecsökkentettük. A különböző külső munkafeltételek, az utszakaszok különböző forgalmi igénybevétele miatt a teljesitménybérezést nem lehetett bevezetni - erre csak kisérlet történt - mivel a munkát is csak vagylagosan tudtuk az utőr részére kéthetenként előirni. Ha eső lenne, ilyen munkát kell végezni, ha pedig szárazság lesz, akkor amolyant. Ezért a feladott munkától az időjárástól függően az utőr kénytelen is volt eltérni és azon változtatni. Két hét mulva a munka ellenőrzésénél, illetve átvételénél megbizhatóan és pontosan megállapitani a végzett munkát nem lehetett. Azt sem, hogy indokolt volt-e az előirt munkától való eltérés.

Az utőr a régi Közuti Törvény, az 1890. évi I. tc. 157. §-a értelmében utrendőri, a 149. §-a szerint pedig közigazgatási hatósági közeg volt. Mint ilyennek, kötelessége volt, ha kihágást tapasztalt, azt lehetőleg megakadályozni és arról az illetékes hatóságnak részletes jelentést tartozott tenni. Ebbeni müködésében a rendőrségi közegek segédkezni tartoztak. Mint közigazgatási hatósági közegre, rá is megfelelően érvényesithetők voltak a törvényeknek a hatósági közegek elleni erőszak és hatóság elleni kihágások határozatai. Ez megfelelő tiszteletet és tekintélyt biztositott részére, megbecsült ember volt falujában.

Az utfenntartásnak vállalati munkává való átszervezésével az utőr, mint a vállalat dolgozója, egyszerü utmunkás lett. A kiemelt nagy beruházások épitésének megkezdésével a munkaerőhiány mind nagyobb problémát okozott a vállalatoknak. Az Utfenntartó Vállalat sem sokat törődhetett azzal, hogy az utőr meghatározott munkahelyre, utszakaszra lett alkalmazva, ott dolgoztatta, ahol a vállalati tervteljesités érdeke éppen megkivánta. Mivel a szállitásukat megoldani nem tudta, naponta 20-30 km-re kerékpároztatta őket. Ez is, de az alacsony bérezés - havi 600-900.- Ft - miatt a fiatalabb munkaerőket nem vonzotta az utfenntartás, sőt a fiatal utőrök el is hagyták helyüket és csak idősebb, gyengébb munkaerőkkel voltak pótolhatók. Az utiszemélyzet igy lassan elöregedett és kevésbé munkaképes dolgozókból állott.

A közuti forgalom gyorsan növekedett, a makadámutakon pedig még mindig a hagyományos utfenntartás folyt. Az egyéni vagy csoportos utőri munka - mint kézi munka - drága és hatékonysága alacsony volt. Az utfenntartás sokrétüsége miatt alig volt gépesithető.

A fedanyag nem volt olyan arányban biztositható, mint ahogy arra szükség lett volna. A kőbányáktól kevesebb fenntartási zuzottkő /Z 25/45/ és több zuzalék /Z 15/25/ volt beszerezhető. Ily módon szakszerü foltozást nem végezhettünk. A nagyobb kátyukat is apró anyaggal tömtük és földeltük. A szük-

séges hengerlések elmaradása miatt hiányzott már a kőpályák teherbiró kőváza. Esőzéskor a kőpálya szétázott és gyorsan kátyus lett, száraz időben pedig a kőpálya bomlását megakadályozó pályafedés miatt erősen bordásodott.

A munkamorál fokozatosan lecsökkent, nemcsak az alacsony bérezés miatt, de az utőri munka eredménytelensége láttán is. Ha az utőr kifoltozta a kőpályát és eléggé nem földelte le, a forgalom kisodorta a kavicsanyagot. A gépkocsivezetők az utőrt szidták, hogy tönkreteszi a gumiabroncsot. Ha erősen lefedte a foltokat, szárazságban a portól nem látott a gépkocsivezető, esős időben pedig az erősebb földelés miatt csuszkált a gépkocsi. Ismét csak az utőrt marasztalták el, hogy földdel kátyuzza az utat. Nehéz volt meghatározni, hogy a kátyuzás után milyen időjárás lesz és annak megfelelően földelje a beágyazott anyagot. A forgalom miatt egész éven át állandó kátyuzásra volt szükség. Ha az utőr pályafedést végzett, hogy ne bomoljon meg a kőpálya, az utszakasza végére sem ért, már kezdhette elölről, mert a nagy forgalom leseperte a fedőanyagot.

A makadámutak fenntartásában ez a sziszifuszi munka nem hatott lelkesitőleg az utőrre. Munkája eredménytelenségét látva mindinkább közönyössé vált. Az 1955-1956. évi forgalomszámláláskor az 57. sz. mohács-pécsi ut egy közbeeső számlálóhelyén az egyik

utőr naivul tiz autóbuszjárattal többet jegyzett a számlálólapjára. A következő számlálóhelyen ez már nem mutatkozott. Mikor kérdőre vontuk az utőrt, töredelmesen bevallotta, azért tette, mert már képtelen a szakaszát jó állapotban tartani és azt gondolta, igy hamarabb korszerüsitjük. Megnyugtattuk, hogy az ut forgalmát amugy is ismerjük, és először ezt az utat fogjuk korszerüsiteni.

Az utfenntartás ismertetett nehéz körülményei oda vezettek, hogy az 1954. évben a makadámutak rosszabb állapotban voltak, mint amilyent a forgalom szükségszerüen előidézett volna. Felmérésünk szerint a megye utjainak 53 %-a rossznak, 32 %-a közepesnek és csak 15 %-a volt jónak minősithető.

AZ UTFENNTARTÁS FEJLŐDÉSE

A felszabaduláskor a megye uthálózatának 99 %-a makadámut volt, az 1954. év végén, az I. ötéves terv befejeztével is még a 90 %-át az tette ki. Ez már jelentős változásnak számitott, ami a 6. sz. ut kiépitésének és a Pécs-Szigetvár közötti szakasz bitumenes felületi bevonásának, továbbá a Pécs-Komló közötti utvonal korszerüsitésének volt köszönhető az eredménye. A gépjárműforgalom gyorsan növekedett, ezért még mindig az igen sok makadámut fenntartása jelentette a legnagyobb feladatot.

A makadámutak fenntartásában uj technológiára volt szükség, hogy az utfenntartásunk eredményes és lassanként gépesithető is legyen. Ezt a technológiát ismertük is. Alkalmazását a nagylengyeli olajmezők feltárásával a bitumenben gazdag ásványolaj tette lehetővé. Ez az ásványolaj nagy százalékban tartalmazott utépitési célra alkalmas, jó minőségü bitument. A jó utibitumennek magas a kéntartalma és alacsony a paraffintartalma. A nagylengyeli ásványolajból nyert bitumen kéntartalma 4,0-5,0 % és paraffintartalma 3 % alatt volt. A világ legjobb utibitumenjének, a mexikói bitumennek a kéntartalma 6 %-on felül van, paraffintartalma pedig 1 % körül.

Az utkorszerüsitéshez, utfenntartáshoz már volt jó bitumen, de előállitása nem ment olyan gyorsan. Az 1954-56. években még kevéshez juthatott az utfenntartás. Először a hird-szászvári ut hengerlésénél alkalmaztunk folyékony bitument /FB/, ami nem volt más, mint a kőolaj lepárlás utáni maradéka, a pakura. Majd a 66. sz. ut 19-21 km közötti igen kátyus utszakaszát felszántottuk, kőanyagát átvilláztuk és 5 kg/m² FB adagolással visszahengereltük. Ennél a kisérletünknél nem annyira az FB kötőanyag, hanem a szántásból visszanyert,már legömbölyödött zuzottkőszemek hátráltatták a kőpálya gyors és jó bekötését. Ezek még kisérletek voltak, jó eredményt alig adtak. Az utak forgalma már tul nagy volt, hogy ez az egyszerü eljárás elegendő lett volna. A pécsbányatelepi és pécsszabolcsi utakon FB-vel végzett felületi bevonások már biztatóak voltak. A városi autóbuszforgalomra alkal-

masabb utpályát biztositottak. Legjobb eredményt a bonyhád-dombóvári ut Majos és Szászvár közötti szakasza korszerüsitésénél értünk el. Az utpályát uj zuzottkőréteg behengerlése után - félitatásnak is megfelelően - láttuk el felületi bevonással.

A nagy forgalmu utakon, ahol legsürgősebb volt a javitás, ez a felületileg kezelt eljárás már nem volt elegendő. Itt az utszakasz egész zuzottkőrétegét át kellett itatni bitumennel, hogy jó eredményt kapjunk. Erre az FB, a sok olajos része miatt nem volt alkalmas. A sok és nehezen illó olaj a mélyebb rétegekből lassan párolgott el, a zuzottkőszemeket melegben szinte olajozta és az nehezen kötött meg. A forgalom ezalatt a kőpályát deformálta. Olyan bitumenre volt szükségünk, amit a higitószer könnyen kipermetezhetővé tesz, de utána gyorsan elpárolog és a kőpályában csak a kőszemeket jó megkötő bitumen marad.

Rövidesen rendelkezésünkre állt a különféle viszkozitásu higitott bitumen /HB_0, HB_1, HB_2, HB_3/, ami erre már jól megfelelt. Ezzel már gyorsabb ütemben megkezdhettük az utak korszerüsitését és az ún. vizes makadám utpályák fokozatos megszüntetését. Az ún. vizes hengerlések helyett csak HB kötőanyagos hengerléseket végeztünk.

A Közuti Igazgatóság szervezetében megkezdődött az utfenntartás kisgépesitése. A szomszédos utőröket - a kijelölt egyéni szaka-

szok felügyelete mellett - 4-5 fős brigádokba vontuk össze. Igy egy rátermettebb utőr irányitásával, csoportosan hatékonyabban végezték az utőri munkát. Az utőrök bérezését is előnyösen rendezték. Az utőri brigádokat felszereltük bitumenmelegitő kis utőri üstökkel. A nehéz utőri munka kiküszöbölésére, a helyi anyagmozgatásra elláttuk mezőgazdasági kisgépekkel, ún. Fürgékkel.

Bevezettük a kötőanyagos alákenéses, majd az impregnált zuzalékkal való kátyuzást. A száraz anyaggal való kátyuzást - a bitumenellátástól függően - csak az alárendeltebb utakon engedélyeztük. A bitumenes kátyuzás nem volt tiszta munka, de az utőrök szivesen és örömmel végezték, mert látták, ha a fedanyagot a kátyuba helyezik, az ott is marad.

Az utfenntartásunk a higitott bitumenellátás növekedésével, 1957-től az utkorszerüsitésekkel gyorsabb ütemben javult. Az 1955-56. években Baranya megyében már 10,8 km, Tolna megye területén pedig 11,5 km bitumenes hengerlést és bitumenes felületi bevonást készitettünk. A bitumenelőállitás várható növekedésére, a bitumen fogadására és tárolására ezek az előkészületi évek voltak. Az Utfenntartó Vállalattal megkezdtük a bitumentároló /ciszterna/ hálózat kiépitését, a kijelölt utcsomópontok vasuti állomásain. Bitumenellátásban elsősorban azok részesülhettek, akik a vasuti tartálykocsikat gyorsan ki

tudták üriteni és a bitument tárolni tudták. Elismerés illeti az Utfenntartó Vállalatot a ciszternák gyors épitéséért és azok számának fokozatos növeléséért.

Időközben az Aszfaltutépitő Vállalat a zalahalápi kőbányában hidegaszfalt előállitására rendezkedett be. Az anyagot vasuton szállitották az utfenntartók részére. Sajnos, ebből az anyagból évente 500-600 tonnánál több nem jutott, ami elenyésző mennyiség volt a megye uthálózatának fenntartásához. A fenntartást tulnyomó részben felmelegitett higitott bitumen helyszinre való szállitásával oldottuk meg.

A kikátyuzott utszakaszokat higitott bitumenes felületi bevonással láttuk el. Ezt az eljárást a kevésbé leromlott makadám kőpályák lezárására hosszabb szakaszokon is alkalmaztuk, hogy a romlást megakadályozzuk és a kőpályát konzerváljuk. Ezt egymás utáni években megismételve, a kőpálya vizzáró aszfaltos felületet kapott. Ezáltal fedanyagban jelentős megtakaritást értünk el. Különösen eredményes volt az 56. sz. ut megyehatár és Bár közötti, valamint a szederkény-villányi ut 0-4 km közötti szakaszának bevonása, ami az elsők között készült. Az utpálya elaszfaltosodott felülete éveken át javitást alig igényelt. A makadám kőpályáknak az ilyen módon való konzerválását minden évben fokozatosan növeltük, ugy, hogy az 1960. év végére már 129 km utszakaszt láttunk el a gépkocsiforgalomra alkalmasabb utpályával.

Az egyik tapasztalatcsere alkalmával egy társigazgatóság elismeréssel nyilatkozott az eljárásról és elismerte annak jelentőségét az utfenntartásban. Véleménye az volt, hogy a könnyebben kipermetezhető HB_0-val gyorsabb eredményt lehetne elérni. A HB_0, ha lassabban is köt, de mélyebbre beszivódik a kőpályába. Makadámutjain a HB_0-ás eljárást alkalmazhatta is, mert az utak kisebb forgalmuak és jobb állapotuak voltak, és még elegendő zuzottkőréteggel rendelkeztek. Baranya megyében a HB_0-ás eljárást nem alkalmazhattuk. Az utak már leromlottak, sok helyen az alapkőig lekoptak. A nagy forgalom miatt a kőpálya erősen kátyus volt, azt előbb kátyuzni kellett. Az ilyen **makadám** kőpályánál a lassan kötő HB_0 már nem volt előnyös.

A makadám kőpályák javitásának ez az eljárása uj technológiának is nevezhető, mivel nemes zuzalék nélkül készült, igy előirásos felületi bevonásnak nem minősült. Ezt kényszerből tettük, alkalmazkodva a kőbányáknak ahhoz az anyagához, amit éppen szállitani tudtak. Ezt az eljárást poros hengerlési zuzalékkal, fenntartási zuzalékkal, sőt élesszemü homokkal is végeztük. Az első portalanitásokat eleinte FB-vel végeztük. A következő évben az ismétléshez HB_2 higitott bitument használtunk. A kötőanyag mennyisége általában 1,2 kg/m² volt, amin az utszakasz állapotának megfelelően alkalmazott ásványi anyagok mennyisége szerint változtattunk. Ásványi anyagként általában a nagyharsányi kőbánya Z 0/15-ös mészkő zuzalékát használtuk 10 kg/m² mennyiségben.

Ezt az eljárást helyesen alkalmaztuk, azért, hogy a makadámutak gyors romlását megakadályozzuk és fedanyagot takarithassunk meg. Még az alapkőig lekopott makadám kőpályán is eredményes volt ez a módozat. Felületét, ha vékony aszfaltréteggel is, de vizzáróvá tettük. Az altalaj nem ázott be, igy teherbiróbb lett a burkolat, egyben alkalmasabb a gépkocsiforgalomra. Ezt a konzerválást - nem a legszerencsésebben - portalanitásnak neveztük el. Egyben az is, de annál több volt. Portalanitás alatt tulajdonképpen a poros makadámutnak, különösen lakott helyeken a nyári időben porolajokkal való kezelése értendő. Az uj eljárás a külső szakaszokon mutatkozott eredményesebbnek, a kevesebb fenntartási munkában és fedanyag megtakaritásban. Az elsődleges cél is ez volt. A távolabbi cél, hogy az igy elért megtakaritásból a községi átkelési szakaszok kőpályáit fokozatosan kiszélesithessük, mert a keskeny, 3-4 m-es kőpályán - a nagy sárfelhordás miatt - ez az eljárás nem lehetett hatékony.

A "portalanitás" elnevezés miatt a Megyei Tanács VB.-nél az 1958. évi költségvetés tárgyalásán támadás is ért bennünket az egyik megyei vezető részéről, hogy az utak külső szakaszait, a kukoricást portalanitjuk, mikor még sok község nincs portalanitva. Igen, a külső utszakaszokat is portalanitottuk, mert nem sokra mentünk volna azzal, ha csak az átkelési szakaszokon végezzük el ezt a munkát, ahol a keskeny kőpályán a nagy sárfelhordás miatt ezt minden évben meg kellett ismételni.

A II. ötéves tervidőszak végéig kereken 335 km egyszerü, makadámrendszerü aszfaltburkolat és kétrétegü felületi bevonás, valamint 45 km aszfaltbeton készült. Ez az arány akkor még elfogadható volt. Tudtuk ugyan, hogy ha sok egyszerübb burkolat készül, sok és költségesebb lesz azok fenntartása. Vállalni kellett mégis, mert csak igy lehetett gyorsabban előrehaladni. A kivitelezőknél különben sem volt még elegendő a gépi berendezés aszfaltbeton-burkolat készitéséhez.

Az egyszerü aszfaltburkolatok növekedésével biztositani kellett azok megfelelő fenntartását. Előre fel kellett készülni rá, az alábbiak szerint:

1. Az aszfaltos utak állandó, gondos ápolása, a javitási munka mennyiségének csökkentése a tervszerüen végzendő megelőző karbantartással.

2. Nagy teljesitményü keverőtelepek felállitása - a szétszórtan dolgozó és vándorló - betonkeverők helyett.

3. A javitásokhoz előrekevert aszfaltanyag üzemszerü előállitása, valamint a minőséget biztositó gépesitett és csoportos munka bevezetése.

4. A rendelkezésre álló javitási időszak jobb kihasználása, illetve annak növelése hidegen bedolgozható aszfaltanyagok alkalmazásával.

E célokat a higitott bitumenes eljárásokkal jórészt el is értük. A higitott bitumen tette lehetővé - a fenntartási munkában oly jelentős - hosszabb ideig is tárolható hidegaszfalt használatát.

Megjegyezzük, hogy a javitási időszaknak a késő őszi és kora tavaszi, valamint a nyirkos időszakra való kibővitését bitumenemulzió hiánya miatt nem tudtuk elérni. Az emulziót külföldön sikeresen alkalmazzák. Hazai előállitása költséges volt, ezért nem gyártották. Pedig igen jelentős lett volna, különösen a még igen sok makadámutunk fenntartásában. Emulzióval a bitumen a legkisebb hézagokba is bevihető és hüvös, nyirkos időben is használható. A bitumenemulzióból a bitumen az ásványi anyag felületével érintkezve azon megköt és a viz rövid időn belül kicsapódik, elszivárog és elpárolog.

Bitumenemulzióval nem rendelkeztünk, ezért maradtunk a higitott bitumennel való zuzalék impregnálásnál. A II. ötéves terv befejezése után, 1966-ban 2 db 300 kg-os aszfaltkeverővel és 2 db zuzalékszáritóval, valamint 5 db betonkeverővel megkezdtük a kátyuzáshoz szükséges impregnált zuzalék előállitását. A keverőberendezésekkel később a nagyharsányi kőbányában és Komlón - a bányaudvarhoz közel - keverőtelepeket létesitettünk, hogy a zuzalékanyag közvetlenül - vasuti szállitás nélkül - a bányaudvarról jobban biztositható legyen.

A régebben készült itatott aszfaltmakadám burkolatokat, az egyszerü záróréteg felujitása mellett, fokozatosan aszfaltszőnyeggel is megerősitettük. Majd a III. és IV. ötéves tervben, mikor a kivitelező vállalatokat ellátták modern aszfaltutépitő gépekkel, áttértünk a kevesebb fenntartást igénylő aszfaltbeton burkolatok készitésére. Ezekkel már nemcsak a fenntartási munkát könnyitettük meg, de a hullámmentesebb burkolattal jobb utakat is nyertünk.

A megye uthálózatának javulására egy-két jellemző adat: a Közuti Igazgatóság az utak kátyuzására a III. ötéves tervben évi átlagban 32 ezer tonna impregnált anyagot használt fel, ami a IV. ötéves tervben 27 ezer tonna évi átlagra csökkent, emellett az 1975. évi szükséglet 14 ezer tonna volt.

Egy másik jellemző adat: a gyenge és keskeny kőpályával rendelkező alsóbbrendü utakon az 1966. évben még 10 millió forintot kellett olvadási károk helyreállitására, burkolaterősitésre forditani, mig 1970-ben már csak kereken 2 milliót. Ezzel szemben az alsóbbrendü utakon a III. ötéves tervben 89 ezer m² kőpályaszélesités készült, a IV. ötéves tervben pedig már 354 ezer m² szélesités és burkolaterősités.

Az utfenntartás gépesitése

A fejlődés szükségszerüen együtt jár a munkák gépesitésére való törekvéssel. Erre ösztönöz:

— a nehéz fizikai munka kiküszöbölése,
— a minőségi követelmények,
— a munkaerőhiány,
— a kézi erővel végzett munka alacsony hatékonysága,
— a termelékenység növelése.

Az utépitések, mint nyomvonalas létesitmények, kiválóan megfelelnek a gépesitésre, a munka szalagszerü végzésére. De az utfenntartás a sok apró javitásával, sokrétüségével — az utpálya, árok, padka, uttartozékok, közuti jelzések, utmenti növényzet gondozásával — gépesitésre már kevésbé alkalmas. Ezért az utfenntartási munka még sokáig kézi munka maradt. Az utfenntartás gépesitése nemcsak hazánkban, de külföldön is nehezen fejlődött.

Az utfenntartási munkák közül a padkanyesés volt a legalkalmasabb a gépesitésre. Erre már az 1950-es évek derekán sor került az autógréderek üzembe helyezésével. Az utőrök munkáját a makadám kőpályák gondozása teljesen lekötötte, igy a padkanyesési munkát elvégezni nem tudták és a padkák 15-20 cm-re felmagasodtak. Az autógréderek beállitása az egyik nehéz utőri

munkát küszöbölte ki. Teljes munkát azonban nem végeztek, mert a lenyesett és az utkorona szélére tolt földet kézi erővel kellett onnan eltávolitani.

Ebben az időben kezdődött az utak gépi homokszórása a téli csuszósság elleni védekezésben. Ennek bevezetéséig az utőrök az utmenti halmokból vagy a mozgó tehergépkocsi platóján állva szórták a salakot vagy a homokot a csuszós utszakaszra. A csuszósság elleni szórásnál még a mezőgazdasági termelőszövetkezetek trágyaszóró vontatóit is felhasználtuk. Ezek voltak az utfenntartás gépesitésének első lépései.

A higitott bitumenes utfenntartás kezdetén az utőröket bitumenmelegitő utőri üstökkel mint munkaeszközzel láttuk el. Ezeket a szükséges javitások helyére az utőrök maguk vontatták. Az utak korszerüsitése és bitumenes kezelése megváltoztatta az utfenntartás jellegét, módszerét is és lassan alkalmassá tette a gépesitésre.

A Közuti Igazgatóság szervezetében a csoportos munka bevezetésével kezdetét vette az utfenntartás kisgépesitése. A brigádokat Fürge és Motorrobot kistraktorokkal láttuk el. Az anyagmozgatást és a munkaeszközök szállitását már ezekkel végezték. Ezek a kisgépek alkalmasak voltak bitumenfőző üstök mozgatására, kisebb padkanyesésre, szegélybordák felszántására, tüzifa

fürészelésére, anyagok szállitására, faültetéshez lyukfurásra, permetezésre, valamint zuzalék- és homokszórásra. Ezzel az utőri munka könnyebb lett.

A kisgépesitést sokan kevésnek tartották és lebecsülték, habár első lépésként abban az időben többet nem nagyon várhattunk. A kisgépesités bevezetésével problémát jelentett a mindig kézi munkát végző, müszakilag képzetlen utőrök átképzése, a rájuk bizott gépek kezelése és üzemeltetése. A Közuti Igazgatóság a II. ötéves terv első éveiben kisgépkezelői tanfolyamokat szervezett és biztositotta az utőrök átképzését, szakképesitését. Ezek a tanfolyamok jó és eredményes oktatást biztositottak, amelyre nemcsak a szomszédos, de még a távoli nyiregyházi és debreceni igazgatóságok is küldtek átképzésre utőröket.

A II. ötéves terv befejeztével az aszfaltos utak mennyisége ugrásszerüen megnövekedett. Az utfenntartás körülményei is változtak. Az utak gyors leromlása megszünt. Az aszfaltburkolatu utak már hatékonyabb utfenntartási munkát kivántak. A kis csoportos munka, a betonkeverőkkel való aszfaltelőállitás, a kisgépesités már nem volt elegendő. A III. ötéves tervben már nagyobb gépesitésre, aszfaltkeverőkre, központi telepekre lett szükség. A fejlődés szükségessé tette az utfenntartás középgépesitését.

Az uthálózatot négy megfelelő egységre osztottuk, és 1966-ban megszerveztük Pécs-felső, Kővágószőlős, Mohács, valamint Harkány központokkal az utmesterségeket, a mai üzemmérnökségek elődjeit. Megkezdődött a Pécs-mecsekaljai központi, valamint az utmesterségi telepek fejlesztési programja. Az utmesterségek már nagyobb gépegységekkel, szállitógépkocsikkal, központi aszfaltkeverő telepekkel rendelkeztek. A minőséget is jobban biztositó keverőtelepekről a kész anyagot speciális utfenntartó gépkocsik szállitották a helyszinre. Egy-egy utvonalon végighaladva gyorsan javitották ki az utburkolat hibáit.

Az utőri munka megszünt. Az utőr hatósági teendőit - az utügyi érdekek védelmét - az ún. motoros utőrök vették át, akik a szükséges javitások helyeit, a burkolat hibáit is bejelentették. Ma már erre is megfelelő személyzet és kis tehergépkocsi áll az üzemmérnökségek rendelkezésére.

A többi utfenntartási munkát - a burkolatjelek, uttartozékok, jelzőtáblák tisztitását és festését - célgépekkel és univerzális gépekkel végzik. Ezzel az utfenntartásunk hatékonyabb lett és a fejlődésnek megfelelő szintre emelkedett.

TÉLI UTFENNTARTÁS

Hóeltakaritás és sikosság elleni védekezés

Ez a munka az 1950-es években igen **nehéz** feladatot jelentett az utfenntartás dolgozóinak. Kezdetben hóeltakaritó gépünk nem volt, a személy- és tehergépkocsi is kevés volt. Az első években csak egy Peter hómaróval és 3-4 hóekés tehergépkocsival rendelkeztünk, később, 1955-ben kaptunk még egy ZIL hóturbinát.

Az AKÖV /VOLÁN/ abban az időben még nem tudott segitségünkre lenni a gépkocsijaival. Ezért az alsóbbrendü utakat még 70-80 fahóekével takaritottuk. A fahóekéket eleinte lóval, majd mezőgazdasági traktorokkal, lánctalpas erőgépekkel vontattuk. A hóakadályokra vonatkozó jelentő szolgálat nehézkes volt, különösen az éjszakai órákban, mert a községi postahivatalokban éjjeli szolgálat nem volt. Ezért a községi tanácsok és a rendőrség ügyeleti távbeszélőit is igénybe kellett venni. Egyszóval nagyon messze voltunk a jelenlegi felkészültségtől. Ráadásul a telek is ridegebbek és havasabbak voltak. Nem volt ritka az 1-2 m-es hóakadály.

A rendszeres őszi értekezleteken - a Szénbányák, az AKÖV, a Megyei Tanács VB. ÉKV Osztálya és a Posta bevonásával - rögzitettük a fontos utvonalakat és azt, hogy hol, mivel takaritjuk az utat.

Természetesen első helyen a bányász és a polgári autóbuszjáratok utvonalai szerepeltek. Az 1956. évi uthálózat 42 %-án bányász és 65 %-án polgári autóbuszjáratok voltak. A legfontosabb bányász autóbuszjáratok utvonalai: a komló-zobáki uton 69 járat/nap; a 6. sz. uton Pécsvárad-Pécs között 49 járat/nap; a 6. sz. uton Pécs-Kővágószőlős között 47 járat/nap; a mohács-pécsváradi uton Himesháza-Pécsvárad között 35 járat/nap; a hird-szászvári uton 28 járat/nap. Hófuvás szempontjából legveszélyesebb és legkényesebb a Himesháza-Pécsvárad közötti utvonal és a 6. sz. ut volt. Ez minden évben a Peter hómaró utvonala volt. A hóeltakaritásnál a sulypont mindig a bányász autóbuszjáratok utvonalain volt, a többi ut hóakadályait a fahóekékkel szüntettük meg.

Hószolgálatunk a kényes utvonalakon, a hóvihar megszünte előtt ingázással járatta a hómaró gépeket. Sőt a hajnali müszakra induláskor a bányászbuszok előtt haladva tette szabaddá az utat.

Erőfeszitéssel, de különösebb zavarok nélkül teljesitettük a hóeltakaritást. Nem kivántunk reflektorfénybe kerülni az eredményeinkkel, nem jelentettük tul a hófuvásos szakaszokat, hogy nagyobb legyen az elismerés, ha felszabadultak az utvonalak. Csendben, megfeszitett munkával dolgoztunk, mert tudtuk, hogy a szénre szükség van. Segitséget nem **vártunk**, sőt volt eset, hogy mi nyujtottunk a szomszédos területnek. Elismeréssel emlékezünk meg utőreinkről, akik éjszaka, hófuvásban gyalog járták az utszakaszokat, pontosan adták jelentésüket.

Komló azóta felépült, a bányászok nagy része ott telepedett le. A bányászokat szállitó autóbuszjáratok lecsökkentek. A közutak forgalma azonban annyira megnövekedett és felgyorsult, hogy a téli utfenntartási munka, a hóeltakaritás és különösen a sikosság elleni védekezés továbbra is az igazgatóság nagy és legkényesebb feladata maradt.

Az igazgatóságokat 1968-ban - majd az utmesterségeket is - ellátták URH adó-vevő berendezésekkel. A jelentő szolgálat könnyebb lett. Az igazgatóság gépparkja is fokozatosan növekedett: a hóeltakaritási munkákhoz 1975-ben már 8 db saját hómaró géppel, 20 hóekés gépkocsival, 4-4 db hóekés traktorral és gréderrel rendelkezett. Ezeken felül még 14 db bérelt hóekés gépkocsit tudott munkába állitani.

A biztonságos közlekedés érdekében, a sikosság elleni védekezésben 30 db saját és bérelt, őrjáratos és rayonos szóró gépkocsit üzemeltethetett az igazgatóság. A sikosság elleni védekezéshez 1965-ben használtunk először sózott homokot, aminek alkalmazását eleinte csak a 6. sz. ut betonburkolatu szakaszán engedélyezték. A két megye /Baranya, Tolna/ uthálózatának téli csuszásmentesitéséhez még 1966-ban is csak 111 tonna ipari sót használtunk fel. Erre a célra 1975-ben már 933 tonna szolgált.

Hófogó erdősávok létesitése

Az uthálózatunkon sok helyen volt olyan néhány km-es utszakasz, ahol minden évben méteres hóakadályok képződtek. A kevés gép és az alacsony gépesités mellett csak sok munkával és költséggel tudtuk az utat a hótól megtisztitani és a forgalmat biztositani. A magyar közutakon az 1048/1952. /XI. 23./ MT sz. határozat megjelenéséig a téli hófuvások ellen megelőző védekezés nem volt. Az MT határozat alapján területi felügyelőnk javaslatára és szorgalmazására megkezdtük az utmenti hófogó erdősávok telepitését. Ezt eleinte sokan lebecsülték, mert nem ismerték fel jelentőségét. Az utfenntartási munka növekedése mellett nem is lelkesedtek a többletfeladat elvégzéséért. Az eredmény is csak évek mulva jelentkezett, amikor az utszakaszok jórészben vagy teljes egészében mentesültek a hótól. A téli hóeltakaritás igy kevesebb munkát és költséget igényelt.

Az erdősávok telepitésében az elsők között volt Tolna és Baranya megye. Az erdősávok telepitését Tolna megyében 1953-tól, Baranyában 1954-től fokozódó ütemben végeztük. Tolna megyében első telepitésünket a szekszárd-siófoki ut mentén, Baranyában a szederkény-villányi ut 2-3 km között, a mohács-pécsi uton, a mohács-pécsváradi uton és a 6. sz. ut hófuvásos szakaszain végeztük. Az országos közutak mentén 1975 végéig telepitett 487 km hófogó erdősávból kereken 50 km a Pécsi Közuti Igazgatóság müködési területén volt.

Az erdősávok telepitése később a mezőgazdasági üzemek ellenállásába ütközött, mert a jó szántóterületeket is igénybe vette. De erdősáv telepitésre ott volt szükség, ahol az uton hófuvások keletkeztek. Nem annyira az erdősávok telepitése miatt, hanem a szántóterület csökkenésének megakadályozására rendelettel megtiltották a jó szántóterületek igénybevételét. A telepités a rendelet megjelenése után ugyan lecsökkent, de - az addigi eredmények alapján a hóeltakaritásban, a téli forgalom biztositásában az erdősáv jelentőségét ismerve - nem szünt meg. A mezőgazdasági vezetőket meggyőztük, hogy az erdősávok egyben mezővédő erdősávok is, s mint szélfogók, védelmet nyujtanak a szántóföldek kiszáradása ellen és igy termésfokozó hatásuak. De mint országfásitás is jelentős. A telepitéseket igy, bár csökkentett mértékben, de a legszükségesebb helyeken tovább tudtuk folytatni. A területet kisajátitás nélkül betelepitettük, s a csemetéket megeredésig gondoztuk.

A mezőgazdasági üzemekkel jegyzőkönyvileg megállapodást kötöttünk, amely szerint az erdősáv területe továbbra is a mezőgazdasági üzem területe marad. A szükséges fakitermelést elvégezhetik,de az erdősáv rendeltetését a jövőben nem szüntethetik meg, abban csak a szükséges, de az erdősáv jellegét nem veszélyeztető fakitermelést fognak végezni. A régebben kisajátitott erdősávok ún. hólerakó területét /az ut és az erdősáv között/ az erre vonatkozó rendelet alapján átadtuk a tanácsoknak mezőgazdasági hasznositás céljából.

A Baranya megyei közuti hófogó erdősávok eredményes telepitésében országosan kiemelkedő eredményeket ért el az igazgatóság most már nyugdijas dolgozója: Bereczky Zsigmond. Itt kell köszönetet mondani Beck Antal erdőmérnöknek, a Mecseki Erdőgazdaság kiváló dolgozójának szaktanácsaiért és azért, hogy később nemcsak a szakszerü telepitést, de annak megeredéséig a szükséges gondozást is elvállalta. Ezzel nagyban megkönnyitette a kirendeltség, majd a Közuti Igazgatóság erdősáv telepitési munkáját, biztositotta annak szakszerü, eredményes végrehajtását.

/ 5. számu térkép az erdősávokról /

Azokon a hófuvásos utszakaszokon, ahol erdősáv telepitést nem végezhettünk, hófogó rácsokkal védekeztünk a hónak az uton való lerakodása ellen. A Mecseki Erdőgazdaság üzemegységeitől több száz fm vesszőrácsot szereztünk be, amit évente növeltünk. Ezeknek a vesszőrácsoknak az élettartama rövid volt, kiszáradtak és szétbomlottak. Ma már felváltották ezeket a lécsorokból készült hófogó rácsok, amiből 30.000 fm áll az igazgatóság rendelkezésére.

A KÖZUTI KÖZLEKEDÉS NÖVEKEDÉSE

A közuti közlekedés a motoros járművek századeleji megjelenésével fokozatosan előtérbe került és tért hóditott a világ minden részében. A felszabadulás utáni években az ország iparosodásával hazánkban is rohamosan fejlődött és azóta is állandóan növekszik. Ez érthető is, hiszen a közuti közlekedés a közlekedési ágazatok között a legmozgékonyabb. Üzemi költségeit tekintve, ha a vizi és vasuti szállitás költségeinél magasabb is, a többszöri átrakodás elmaradása, az ún. háztól-házig való szállitás miatt egyes árucikkeknél mégis gazdaságosabb.

A szocialista tervgazdálkodásban lehetőség van arra, hogy a közlekedés különböző ágazatait tervszerüen, előre meghatározott arányokban fejlesszük és a szállitási igények kielégitésére mindenkor a leggazdaságosabbat vegyük igénybe. Az egyes közlekedési ágazatok koordinálásával biztositani lehet a gazdaságos szállitások helyes megosztását. A rövid távu vasuti fuvarozás helyett, amely többszöri átrakást tesz szükségessé, a gyorsabb szállitást igénylő, romlandó árukat gépkocsi-fuvarozással kell szállitani. De a tulterhelt vasutvonalak darabáru szállitásába a gépkocsi-fuvarozást is be kell kapcsolni.

A szállitásoknak ezek a gazdasági követelményei szükségszerüen magukkal vonták a gépjárművek számának állandó növekedését. A

vasuti szállitás mellett mindinkább előtérbe került a közuti szállitás is. A gépjármü nemcsak a mezőgazdaság gépesitése és nagyüzemi átszervezése folytán fokozatosan eltünő szekérforgalmat volt hivatva pótolni, de a vasuti szállitások egy részét is átvette és a népgazdaság fejlődésével előálló többletszállitásokban is részt vesz.

A közuti forgalomnak ez a növekedése az 1955. évben már olyan nagy volt, hogy a közutak fejlesztésének, korszerüsitésének tervezéséhez mind sürgetőbb lett egy uj forgalomszámlálás megtartása. Ugyanis az utolsó /1935-36. évi/ forgalomszámlálás adatai a gyökeres változás következtében használhatatlanok lettek. Az 1955-56. évre el is rendelték az uj országos forgalomszámlálást.

Az országos közuti forgalom változásait az alábbi táblázat szemlélteti.

Számlálás éve	átlagos forgalmi terhelés			motoros forgalom emelkedése
	motoros fogat db/nap/km		to/nap/km	
1927/28.	41	311	622	1,00
1935/36.	38	282	576	0,93
1955/56.	275	231	1185	7,24

A fenti adatokból látható, hogy a motoros forgalom az előző forgalomszámlálás adataihoz képest országosan több mint hétszeresére

növekedett. Ugyanezen idő alatt az állandó burkolatok és felületi bevonások hossza csak másfélszeresére emelkedett. A gépkocsiforgalom növekedése az egész országban messze tulhaladta a közutak fejlődését.

Megjegyezni kivánjuk azt is, hogy Baranya megye területén a 61 utszakaszon végzett forgalomszámlálás közül 29 utszakaszon a mért forgalom jóval meghaladta az országos átlagot. Ez érthető is, hiszen a megye iparilag erősen fejlődött. A motoros forgalomnak ez a növekedése egyre nagyobb követelményeket támasztott a közutakkal, azok burkolatával szemben és az uthálózat sürgős rekonstrukcióját kivánta. A közuti közlekedés csak akkor lehet gazdaságos, ha jó utakkal rendelkezünk. Ezért olyan utvonalakat és utpályákat kellett kialakitani, hogy azokon a gépkocsiforgalom minden időben biztonságosan, gyorsan és a legkisebb üzemi költséggel bonyolódhasson le.

E feladat végrehajtásához nyujtott adatokat az 1955/56. évben az Utügyi Kutató Intézet /UKI/ irányitásával tartott forgalomszámlálás. Ez a forgalomszámlálás módszerében eltért az előző kettőtől. Nemcsak a forgalom nagyságáról és a különböző járművek megoszlási arányáról tájékoztatott, hanem adatokat szolgáltatott az utazások kiinduló és végpontjairól is; ún. "honnanhová" számlálást is végeztek. Ez a közlekedéssel összefüggő tervezésekhez és az egyes közlekedésfejlesztési tervek készitéséhez szükséges adatokat biztositotta.

A forgalomszámláló helyek /főellenőrző állomások, ellenőrző állomások, fő-, mellék- és különleges állomások/ rendszerének helyes megállapitásával, a megfelelő számlálóhelyek kijelölésével, továbbá az év, az évszakok különböző napjain, valamint a különböző napszakokban végzett számlálásokkal az uthálózatnak csak 74 %-án kellett számlálást végezni. /Az előző forgalomszámlálások az uthálózat 88 és 78 %-án voltak./ Ezzel az uj számlálási eljárással, az ún. röviditett képviseleti rendszerrel végzett forgalomszámlálás lényegesen olcsóbb volt, kevesebb ideig tartott és mégis kisebb középhibával adta meg a napi forgalom évi átlagát, mint az előző forgalomszámlálások.

Ennek az uj forgalomszámlálási módszernek a kidolgozásáért és alkalmazásáért elismerés illeti az UKI-t, ezt az elismerést mi sem bizonyitja jobban, hogy a Rio de Janerióban tartott XI. Nemzetközi Utügyi Kongresszuson az UKI erre vonatkozó jelentését kiemelten ismertették és elfogadásra ajánlották.

/ 1. sz. grafikon a forgalom növekedéséről/

UTÉPITÉSEK ÉS UTKORSZERÜSITÉSEK

Az I. ötéves terv /1950-1954/

Az I. ötéves terv első évében, 1950-ben megkezdődött Komló kiemelt fejlesztése, a Komlói Szénbánya napi 25 vagonos termelésének napi 400 vagonos termelésre, a kis 3000 lakosu községnek 25000 lakosu szocialista várossá való fejlesztése. Komló több

milliárdos programmal való fejlesztése azonban nem volt egybehangolva a Komlóra vezető és a környéki utak fejlesztésével. Egyedül Komló átkelési szakaszának átépitése volt tervbe véve, ezt az Aszfaltutépitő Vállalat kötőzuzalékos és kiskőburkolattal 1950-ben végrehajtotta.

Abban az időben Komló csak a gyengén kiépitett, 3 m széles és sok helyen már alapkőig lekopott mánfa-komló-zobákpusztai makadámuton volt megközelithető. A harmadik irányból Komlóra vezető magyarszék-komlói utat 1950-ben 7 m széles utkoronával és 3 m széles makadám kőpályával, mint bekötő utat, kezdtük épiteni. Felhivtuk a figyelmet, hogy ez Komlón nem fog megfelelni, de több beruházási hitelkeretet nem tudtak rá biztositani. A munka már jól előrehaladt, amikor a miniszter a helyszinen rendelkezett, hogy 3 m helyett 4 m széles kőpálya épüljön. Később a beruházó is 8 méteres utkoronára és 5 méteres - nem 6 m-es - kőpályára módositotta megrendelését. Ezt kénytelenek vagyunk kiemelni, mert a következő években az utfenntartásnak kellett a kőpályát 6 m-re kiszélesiteni és felületi bevonással ellátni a többi ut fenntartásának rovására.

Az épitkezéssel a Komló környéki utak nehéz gépjárműforgalma - anyag- és munkásszállitások, bányász autóbuszjáratok - hirtelen megnövekedett, különösen a komló-zobákpusztai, a hirdszászvári és Pécs felől a mánfa-komlói utak forgalma. Mivel

beruházásból az utak korszerüsitése nem volt biztositható, megkezdtük ezen utak kőpályájának az utfenntartási hitelünk terhére 6 m-re való kiszélesitését és csaknem évenkénti ujrahengerlését. Az utfenntartási költségvetés 1951. évi tárgyalásán ezeket a kőpályaszélesitéseket az Országos Tervhivatal pénzügyi kiküldötte szabálytalannak minősitette, mivel ezzel az ut müszaki jellemző méreteit megváltoztatjuk, s ezért ezt már beruházásnak kell tekinteni. A Komló környéki utak szélesitését a tervfegyelem megsértésével is tovább folytattuk, mivel a forgalom azt megkövetelte és beruházási hitelkeretet továbbra sem kaptunk.

Komlóra jelentős forgalom irányult az 1950-es évek elején Zobákpuszta felől. A komló-zobákpusztai utnak közvetlenül Komló bejáratánál lévő 1 km hosszu szakaszán 5 éles kanyar, két keskeny hid és a bányavasut két szintbeni keresztezése zavarta a forgalmat. A kőbányából való nagy anyagszállitás miatt a makadám utszakaszt jó állapotban tartani nem tudtuk. Az utszakasz átépitése elkerülhetetlen volt. A KPM Utosztálya beruházási keretet nem tudott biztositani, ezért 1953-ban a Szénbánya Beruházási Tröszt vezetőjéhez fordultunk, aki átvállalta a veszélyes és sokat kifogásolt utszakasz átépitését. A bányavasut és Kaszánya patak feletti két közuti felüljáró meg is épült. Közben személyi változás történt és a Tröszt uj igazgatója kijelentette, hogy ez az utépités a KPM feladata, van neki elég utépitése a szénbánya aknáihoz. Az épités félbemaradt. Mivel ennek az 1 km-

es utszakasznak a kiépitését a KPM Utosztályánál továbbra sem tudtuk kieszközölni, a megépült két felüljáró-hid évekig ott állt csatlakozó ut nélkül, mig végül az 1957-1959 évek között a komló-zobákpusztai ut korszerüsitésével az utszakasz épitése is befejeződött.

Az I. ötéves terv második felében sorra került a mánfa-komlói ut teljesen uj nyomvonalon való megépitése. Az alépitményi munkát a Betonutépitő Vállalat, a kötőzuzalékos aszfaltburkolatot az Aszfaltutépitő Vállalat készitette. Az ut csak a kökönyösi lakótelepig - a Kossuth aknai elágazásig - épült és bekötött a lakótelep keskeny városi utcáiba, egyirányu forgalom bevezetésével. A terv szerinti szakasz épitése a sok családi ház szanálása, valamint a temető egy részének átmetszése miatt elmaradt. Ezt azért irjuk le ilyen részletesen, mert az ut komlói bejárati szakaszának a kiépitése később a Közuti Igazgatóság idejében ujból felmerült. A város panaszt emelt, hogy a nagy forgalom a lakótelepi utcákat veszi igénybe és annak burkolatát tönkreteszi. Az igazgatóság elvállalta az egyik lakótelepi utcának /Sallai I. utca/ 9 m-re való kiszélesitését és az uthálózatába való átvételét. Ehhez a város vezetősége és főépitésze nem járult hozzá. Ragaszkodtak az eredeti tervnek egy kisebb módositással való kiépitéséhez. Végül a Közuti Főigazgatóság 1964-ben ugy döntött, hogy csak a Sallai utca átépitését és átvételét vállalja. A bejárati szakasz megépitése, ha az városfejlesztési szempontból szükséges, a város feladata lesz.

Az I. ötéves terv végén megkezdtük a jelenlegi 66. sz. pécs-kaposvári ut 3,9 - 9,5 km szakaszának korszerüsitését is és ezzel a Pécs felől Komlóra irányuló forgalom részére jó utat biztositottunk. A makadám utszakaszt kötőzuzalékos aszfalt-burkolatra épitettük át. A munkát az Aszfaltutépitő Vállalat végezte és csak a következő évben, 1956-ban fejezte be.

Az I. ötéves tervben a legjelentősebb a 6. sz. főközlekedési ut Bonyhád és Pécs közötti szakaszának kiépitése volt. Az utszakasz uj nyomvonalon, a községeket elkerülve 6,5 m széles és 20 cm vastag betonburkolattal épült ki. A munkát a Beton-utépitő Vállalat végezte. Pécs bejárata előtt 2,1 km-re az átkelési szakasz nyomvonalának kialakulatlansága miatt az utépités befejeződött, onnan a régi nyomvonalon ideiglenesen 6 m széles kötőzuzalékos aszfaltburkolatot készitettünk.

Az I. ötéves tervidőszakban a felkészültségünk, felszerelésünk nem volt elegendő a kitüzött nagy feladatok elvégzéséhez, illetve a minőségi munka biztositásához. Az épitések befejezési határideje tulfeszitett volt ahhoz, hogy az épitést jó minőségben teljesiteni lehessen. A teljesitménybérezést is erőltettük, még ott is, ahol nem lett volna szabad, ahol az már a minőség rovására ment.

A 6. sz. ut erőltetett munkáira jellemző, hogy 1954 elején a Drezdai Müszaki Egyetem professzora megtekintette az épitést.

A régi utról nézve a varasdi völgyhid látványa nagyon megragadta. A hidra felmenve, látta a korlát, a járdaszegély és egyéb tagozások görbe vonalait, udvariasan megjegyezte, hogy nagyon szép alkotás, de csak messziről szabad nézni. Az apró, kényes munkákat náluk jól fizetett órabéres szakemberek végzik és még ez sem vezet mindig eredményre.

Az utépitéseknél ebben az időben a vállalatoktól termelési eredményeket és a határidők szigoru betartását követeltük meg, igy a minőségre kevesebb gondot tudtak forditani. A kettő együtt az akkori körülmények között még nem volt elérhető. Az iparág gépesitése még alacsony szinten állt. A minőségi munkára a vállalatokat később is csak fokozatosan lehetett rászoritani az Épitőipari Kivitelezési Szabályzat /ÉKSZ/ előirásaival.

Az ilyen körülmények között épült 6. sz. ut burkolata hullámos volt, egyes betontáblák már az első évben megsüllyedtek. Nem kivánjuk mindenben az épitőt elmarasztalni, mert kifogásolható minőségü volt a cement is, ezért a betonburkolat felülete egyes szakaszokon már az első években morzsolódott. A kőanyagok minősége sem volt megfelelő. Az utat 1954. március 15-én átadták és gondozását az utfenntartásra bizták.

A következő év tavaszán lecsuszott a vasasi bevágás rézsüje és a földtömeg az utat teljes szélességében elzárta. A közelben

volt a régi makadámut, igy a forgalom nem akadt meg, de az utfenntartás 50.000 forintot fizetett ki a földtömeg gyors eltávolitásáért. A nagy esőzések után nem győztük a kimosott töltések és bevágások rendezését. A rosszul értelmezett takarékosságból elhagyott árok- és rézsüburkolást, vizcsendesitő bukókat, fivesitést mind pótolni kellett. Mecseknádasdnál anyagnyerés céljából a hegyoldalba földmunkagépekkel belemartak s az anyaggödör rendezetlenül maradt. A hegy egyensúlya megbomlott, állandóan csúszott, és a folyóssá vált föld elárasztotta a betonpályát, ahonnan állandóan el is kellett szállitani. Milliókat fizetett ki az utfenntartás a helyreállitásra.

A hegy egyre jobban csúszott, hiába viztelenitettük az anyaggödör alját. Mikor a csúszás már országos feltünést keltett, kivizsgálására egyetemi tanárokból és a főosztály képviselőiből bizottságot alakitottak. A bizottság első kérdése az volt, "na és mit tett az utfenntartás?" Az utfenntartás mit tehetett, szállitotta a betonutról a földet évente több százezer forintért. A megoldás nagyon komoly tervezést és költséges munkák elvégzését kivánta meg. Az első rendezést a Hidépitő Vállalat végezte néhány millió forintért. Nem sikerült. Ezután alapos feltárás és tervezés, szivárgók, viztelenitő kutak beépitésével, fásitással a Budapesti Közlekedési Épitő Vállalat végezte el a helyreállitást és az 7 millió forintba került.

Baj volt a betontáblák süllyedése miatt is. Az utat épitő Betonutépitő Vállalat szervezett egy betontábla-emelő brigádot és minden évben tavasszal - sokszor évente kétszer is - végigvonult a 6. sz. uton és injektálással emelte, igazitotta a betontáblákat az utfenntartás költségeinek terhére.

A 6. sz.uthoz hasonló, siettetett kivitelezésben készült a mánfa-komlói ut uj nyomvonalon való kiépitése. A talajmechanikai vizsgálatok hiánya vagy előirásainak be nem tartása később súlyos következményekkel járt. Szemmel is észlelhető, igen rossz bentonitos agyagtalajból készült a földmunka. A kivitelezés során a szükséges 30-40 cm vastag homokpaplan helyett megelégedtek a szórt utalap vastagitásával, ami ilyen rossz talajnál nem lehetett egyenértékü. Az elkészült uton burkolatsüllyedések, rézsücsúszások mutatkoztak. A munkát 1955-ben már a kirendeltségnek kellett átvennie. Okulva a 6. sz. ut hiányosságain is, a kirendeltség kijelentette, hogy utfenntartási hitelkeretből ezeket a hiányosságokat nem tudja megszüntetni, ezért az utat nem veszi át. A KPM épitési osztálya külön hitelből gondoskodott a szükséges szivárgó rendszer megépitéséről, a rézsük, árkok és padkaburkolások elvégeztetéséről.

Az utépitések hibáiról, a minőségi munka fontosságáról szükséges volt emlitést tennünk, mert a helyreállitások már lényegesen több költséget igényelnek, és ezek a költségek később az utfenn-

tartást terhelik. A mai korszerü gépi berendezésekkel már jó és hullámmentes burkolatokat tudunk készitenì. Példa erre a 6. sz. ut tönkrement betonburkolatára helyezett aszfaltburkolat. De a minőség javulását láthatjuk mindenhol, mert a rossz minőséggel végzett munkára ma már a vállalatok fizetnek rá, a hibákat saját költségükön kell kijavitaniuk.

A tervidőszakban az uj utépitéseken felül a forgalmasabb makadámutak korszerüsitését is megkezdtük. A Pécsi Utfenntartó Vállalat felszerelése 1950-ben csak 2 db bitumenmelegitő üst - a hozzá tartozó szivattyuk és kézi permetezők -, valamint 2 db aszfaltfőző forgódob volt. Felületi bevonáson és kevés öntött aszfaltburkolaton kivül mást nem is tudott készìteni. Ezeket az utkorszerüsitéseket részben az utfenntartási költségek terhére végeztettük.

A 6. sz. ut 200,4 - 218,0 km szakaszán - Pécs és Szentlőrinc között - 1950-ben kétrétegü felületi bevonás készült; az alsó réteg 1,0 kg/m² óbudai kátránnyal, a felső réteg pedig 1,5 kg/m² 40-45 C° lágyuláspontú albán utibitumennel és nemeszuzalékkal. A külső szakasz a későbbi növekvő forgalmat is évekig jól kibirta. A mecsekaljai és szentlőrinci átkelési szakaszokat azonban még a tervidőszak alatt 0,8 km és 0,5 km hosszban öntött aszfaltburkolatra kellett kicserélni. A Mecsekalja és Kővágószőlős közötti szakaszt a II. ötéves tervben cseréltük ki itatott aszfaltmakadám burkolatra.

A zobákpuszta-magyarszéki utat /volt magyarszék-komlói ut/ 1952-1953-ban 6,0 m-re kiszélesitettük és a 7,2-14,6 km szelvények között bitumenes felületi bevonással láttuk el.

A 6. sz. ut Szentlőrinc-Szigetvár közötti 218,0-232,0 km szakaszán 1953-1954-ben készült felületi bevonás. Itt már - Nagypeterd és Szigetvár között - egy rövidebb szakaszon félitatással is próbálkoztunk. A kézi permetezéssel végzett munka az előrehaladást azonban annyira lelassitotta, hogy a vállalat ezután csak felületi bevonás készitését vállalta.

Ezek a felületi bevonások még utibitumennel készültek.

4. számu táblázat

Az I. ötéves terv utépitései és utkorszerüsitései

Utépitések:	
Mánfa-komlói ut kökönyösi szakasza	1,2 km kiskő
Zobákpuszta-magyarszéki ut 4,6-5,8 km	1,2 km kötőzuzalék
6.sz. ut 159,4-191,8 km /uj nyomvonalon/	32,0 km beton
Mánfa-komlói ut 0,0-5,7 km	5,7 km kötőzuzalék
Utkorszerüsitések:	
6.sz. ut 200,4-232,0 km szakasza	31,6 km felületi bevonás
Zobákpuszta-magyarszéki ut 7,2-14,6 km	7,4 km felületi bevonás
6.sz. ut 191,8-193,9 km szakasza	2,1 km kötőzuzalék
66.sz. Pécs-kaposvári ut 3,9-9,5 km	5,6 km kötőzuzalék
Ö s s z e s e n :	86,8 km

Megjegyzés:

A 6. sz. ut 159,4-191,8 km szakaszán a völgyhidak aszfaltburkolattal készültek.

A 6. sz. ut 200,4-201,2 km és 216,9-217,4 km szakasza még a tervidőszakban öntött aszfaltburkolatra épült át.

Utkorszerüsitések az 1955-1960-as évek között

Ebben az időszakban az uthálózat korszerüsitése és - az előzőekben már ismertetett - fenntartása terén lényeges előrehaladás történt. E feladatok elvégzéséhez már rendelkezésre állt a sokáig nélkülözött higitott bitumen. A higitott bitumenes kötőanyaggal történő hengerlés nagy lépést jelentett a makadámutak fenntartási problémáinak megoldása felé. Jelentős könnyebbséget jelentett az is: a KPM az Országos Tervhivatalnál elérte, hogy az utkorszerüsitéseket a kötöttebb beruházás helyett a költségvetési keretből lehessen elvégezni. A kapott keretet a KPM Utosztálya osztotta meg utkorszerüsitésre és utfenntartásra.

Az 1955-1957-es években, jórészt utfenntartási keretből, kötőanyagos hengerlést és felületi bevonást készitettünk. A felületi bevonás már nem a hagyományos módon, a forgalom által is bejárt /és szennyezett/ kőpályán készült. A kőpálya nehéz és munkaigényes tisztitását elhagytuk az által, hogy a jól behengerelt kőpályára az első zuzalékolás után permeteztük rá a kötőanyag 2/3 részét, majd tömörre hengerelve záróréteggel láttuk el.

A higitott bitumenellátás 1957-től javult, s ezzel a makadámutak korszerüsitése növekedett. Higitott bitumennel, egyszerü technológiával az itatásos aszfaltmakadám burkolatok már hosszabb szakaszokban is gyorsan voltak készithetők. Ezt az egyszerü burkolatot az Utfenntartó Vállalat is jól állitotta elő. Az iparág 1958. évi átszervezése is kedvező volt a nagyobb ütemü korszerüsitésekre.

Meg kell emlékeznünk az Utügyi Kutató Intézet tevékeny közremüködéséről is. A KPM Utosztálya mellett 1952-től müködő Aszfalt- és Talajmechanikai Laboratóriumból 1955-ben Utügyi Kutató Intézetet /UKI/ szerveztek. Az UKI dolgozói nemcsak elvont tudományos munkával foglalkoztak, de szoros kapcsolatot tartottak a vidéki utügyi szervek, vállalatok dolgozóival is. Ismerték az utfenntartás problémáit, nehézségeit. Előadások tartásával, kiadványokkal segitséget nyujtottak munkájukhoz. Országos értekezletek szervezésével jelentős müszaki propagandát fejtettek ki a közutak fontossága mellett, és hozzásegitettek, hogy az uj technológiájú aszfaltburkolatokat a gyakorlatban helyesen tudjuk alkalmazni. Mint emlitettük, a higitott bitument eleinte csak a vizes makadám hengerlések megszüntetésére a bitumenes hengerléseknél alkalmaztuk. A helyes technológia fokozatosan alakult ki.

Az utkorszerüsitéseket 1957-től a következőkben ismertetett technológiával végeztük. Ezt ismertetni kivánjuk, mert a fejlődéssel ez az egyszerü és olcsó eljárás már csaknem feledésbe ment. A vállalatok, de még az igazgatóságok is azóta aszfaltkeverő berendezésekkel rendelkeznek, igy ez a burkolattipus, mint idejét múlt aszfaltburkolat, még a kis forgalmu bekötő ut épitéseknél sem került alkalmazásra a IV. ötéves tervidőszakban.

Az itatott aszfaltmakadám technológiája:

a megfelelően előkészitett, profilba hengerelt, legalább 6 m-re kiszélesitett makadám kőpályára 7 cm laza teritésü Z 45/65 zuzottkő kerül, gyengén behengerelve 100 kg/m²

Első itatás:

az évszaknak megfelelő viszkozitású HB jelü higitott bitumen, az előirt teljes mennyiség 70 %-a 3,5-4,2 kg/m²

NZ 12/20 vagy NZ 5/12, 2 % HB-vel impregnálva, szilárdra hengerelve 20 kg/m²

Második itatás:

az előirt HB kötőanyag 30 %-a 1,5-1,8 kg/m²

NZ 5/12 kötőanyaggal bevonva, utána teljesen behengerelve. 15-20 kg/m²

Felületi záróréteg:

a forgalomnak átadott pálya 4-6 heti be-
járódása után HB permetezés 1,0 kg/m²

és NZ 5/12 HB-vel impregnálva 15,0 kg/m²

Ettől a legértékesebb technológiától azonban nemeszuzalék hiányában esetenként kénytelenek voltunk eltérni és helyette Z 5/15-ös impregnált zuzalékot alkalmazni.

Az itatott aszfaltmakadám burkolatok készitését a vállalat rövid időn belül begyakorolta és jó minőségben készitette. Különösen az 57. sz. mohács-pécsi ut és az 58. sz. pécs-harkányi ut egyes szakaszain készült kifogástalan burkolat. Az UKI vizsgálatai szerint a burkolat hullámmentesség tekintetében kedvező eredményt mutatott, amennyire kézi teritéssel és uthenger bedolgozással a hullámmentesség elérhető lehet.

A Kirendeltség és később a Közuti Igazgatóság is, különösen külső utszakaszokon, előnyösnek tartotta ezt a burkolattipust. Közepes forgalomra megfelelt, keverőberendezést nem igényelt, egyszerü eljárással az utkorszerüsitések mennyiségét fokozni lehetett.

Ez a burkolat mindig egy továbbfejleszthető, jó alapburkolatnak volt tekinthető, amit később aszfaltszőnyeggel lehet ellátni.

Feladatunknak tekintettük, hogy elsősorban az uthálózatunknak ma is gerincét képező főutakat, valamint a Pécs és Komló környéki nagy forgalmu utakat mielőbb korszerüsitsük. Az utak korszerüsitéséhez az 1957-1960. években még elegendő hitelkeret nem állt rendelkezésünkre. Higitott bitumen pedig már volt, ezért a kisebb utkorrekciókat igénylő utszakaszokon, az utfenntartási hitel terhére is, jelentős hosszban végeztünk higitott bitumenes hengerléseket. Szükség volt erre a megoldásra, mert a megye hegy- és dombvidéki utjain igen sok, a forgalomra veszélyes, éles kanyar, 9-14 %-os emelkedő-lejtő volt. Megszüntetésük az utkorszerüsités költségét igen megnövelte, a fajlagos költséget az országos átlag fölé emelte. Utkorszerüsitésekre ebben az időszakban még kevés hitelkeretet lehetett biztositani, ezért a Főosztály sok esetben - talán tulzottan is - tiltotta a korrekciók elvégzését, mint például a hird-szászvári uton, ahol csak minimális korrigálást engedélyezett. Tulajdonképpen csak az utburkolatot korszerüsitettük; az ut vonala maradt a régi állapotában, a burkolat megfelelő, de az ut tele van a forgalomra veszélyes kanyarokkal. Az igazgatóságnak először és sürgősen azokat az utakat kellett korszerüsiteni, ahol legnagyobb volt a forgalom. A IV. ötéves tervben a bekötő utak is nagyvonalúbban épültek, mint ennek az időszaknak az utkorszerüsitései, mert erre a lehetőségek már adottak voltak. Ebben az időszakban a még nehezebb terepen húzódó 66. sz. pécs-kaposvári ut korszerüsitését is hiába szerepeltettük javaslatainkban, onnan mindig törölték.

Tény az is, hogy az Utfenntartó Vállalat gépesitése még olyan alacsony szinten állt, hogy nagyobb utkorrekciók földmunkáját csak földmunkagépekkel rendelkező alvállalkozókkal tudta elvégeztetni. Az utak korszerüsitési igénye a megyében nagyobb volt, mint sok más megyében. Ha nem is kaptunk kevesebb utkorszerüsitési keretet, mint a többi megye, de abból a szükséges sok utkorrekció miatt lényegesen kevesebbet végezhettünk el. Ezért a nagyobb utkorrekciókat igénylő szakaszokat igyekeztünk egyelőre kihagyni és későbbre, a következő tervidőszakra halasztani. A forgalom által támasztott nagyobb utkorszerüsitési igényt pedig bitumenes hengerlésekkel pótoltuk. Lehetőségeink erre már adottak voltak. Higitott bitumennel rendelkeztünk, a komlói kőbányával a jó kapcsolat már régebbről megvolt. Ha a kőbánya egyéb szállitásait vagonhiány miatt nem tudta teljesiteni, a munkánkhoz szükséges kőanyagot a bányaudvarról bármikor átvehettük. Ha az évi utfenntartási hitelkeretünket 20-25 %-kal tulléptük, ez zavart nem okozott, mert a vasuti szállitások elmaradása miatt más igazgatóságnál megmaradt összegből a Főosztály póthitelt mindig tudott biztositani.

Az éves költségvetési hitelkeretünkből jelentős hosszban végzett ún. kötőanyagos /bitumenes/ hengerléseknek hátránya volt, hogy még a forgalmasabb utszakaszokon is csak a kisebb utkorrekciókat végezhettük el. Példának emlithetjük az 57. sz. mohács-pécsi ut 32,5-35,9 km közötti üszögi és csikósvölgyi sza-

kaszát, ahol megmaradt a 7,0-8,5 %-os emelkedő és csak kisebb ivkorrekciókat, valamint hossz-szelvény lekerekitéseket végeztünk. Az utszakasz forgalma már olyan nagy volt, hogy 1957-ben nem várhattuk meg az utkorszerüsitési programba való felvételét. Ugyanigy megemlithetjük a 611. sz. dombóvár-sásdi ut 2,5-15,3 km, a bonyhád-dombóvári ut 32,5-39,9 km szakaszait, de ide sorolhatjuk a 66. sz. pécs-kaposvári ut 15,0-39,0 km szakaszát is és még több utszakaszt.

Az igy rendbehozott utaknak a korszerüsitendő utak között való szerepeltetése elől a Főosztály később már elzárkózott azzal, hogy ezek az utszakaszok már korszerüsitve voltak, illetve az utpályájuk megfelelő állapotban van.

Nem kivántuk, hogy a megyét külön elbirálásban részesitsék, de az 1955-56. évi forgalomszámlálás bizonyitotta, hogy a megye uthálózata mennyire alkalmatlan a megnövekedett forgalomra. Az utak több mint 50 %-a napi ezer tonna terhelésen felül volt, Pécs és Komló környékén a napi 3000-5000 tonnát is elérte. Pécs az ország negyedik nagyvárosa lett. A városba vezető makadámutakat nagy forgalmuk miatt fenntartani nem lehetett.

Nagy nehézségeink voltak a 6. sz. ut városi szakaszának - a külső szakaszoknál még költségesebb - átépitésével, amit ugy kellett kierőszakolni. Az 1955/56. évi forgalomszámlálás a város belterületére nem terjedt ki. A forgalom nagyságára a bejárati

utakon, Pécs határában végzett számlálásokból következtethetünk. Ez a forgalom a következő volt:

	jármü db/nap	to/nap
Budapest felől a 6. sz. ut 190-193 km szakaszán	1636	4760
Komló felől a 66.sz. ut 0,0-9,0 km szakaszán	855	3095
Mohács felől az 57.sz. ut 35,8-37,5 km szakaszán	1073	3672
Harkány felől az 58.sz.ut 0,0-5,0 km szakaszán	1764	7061
Szentlőrinc felől a 6.sz.ut 200-208 km szakaszán	1274	3550

Az első három ut forgalma Pécs belterületén a Fürst Sándor utcán összpontosult. Ebben a forgalomban azonban nincs figyelembe véve a belső városi autóbusz- és egyéb forgalom. Ez a forgalom 1957-ben a forgalomszámlálás adatainál még nagyobb volt és az a 6. sz. ut Fürst Sándor utca 6 m széles, rossz állapotban lévő, selejtes fejkőburkolatán bonyolódott le. Az utszakasz koronája 10 m széles volt, kétoldali nyilt árkokkal. Ez a kőburkolat, mivel selejt kőből készitette Pécs városa, az uthálózatunkban idomitott terméskőburkolatként volt felvéve.

Az utszakasz átépitése elengedhetetlen volt és azt az igazgatóság állandóan szorgalmazta is. Végül hozzájárulást kaptunk, de csak 9 m széles burkolattal való átépitésre. Ezt ugy hidaltuk át, hogy a felbontott anyagból mindkét oldalon 1,5-1,5 m széles kőburkolatot készitettünk a 9 m széles aszfaltburkolat mellé,

hogy a 12 m szükséges szélességet elérjük. A következő években ezt felszedtük és aszfaltburkolattal pótoltuk. Az utszakaszt a 48-as térig épitettük meg; a munkát az Aszfaltutépitő Vállalat komlói, majd Pécsre átköltözött főépitésvezetősége készitette el. Az a körülmény is hozzájárult a komlói és pécsi átkelési, valamint a csatlakozó utszakaszok aszfaltburkolattal való átépitéséhez, hogy itt helyben volt egy nagy vállalat részlege.

A Szénbányászati Tröszt utépitési munkái fogytán voltak, Pécs város megrendelései a főépitésvezetőség kapacitását nem töltötték ki, közös felügyeleti szervünknek erre figyelemmel kellett lennie. Ennek is tulajdonitható, hogy a további pécsi átépitések az 1957-1960-as évek között már zavartalanul folytak. Ebben az időszakban épült át finom és durva aszfaltbeton burkolattal a Komló-Mecsekjánosi és a Komló-Zobákpuszta közötti utszakasz, valamint az 58. sz. pécs-harkányi ut 2,4-9,0 km közötti szakasza; ez volt az első külső utszakasz, ahol 7 m széles burkolatot épitettünk.

Az egyszerü aszfaltburkolatok készitésében ebben az időszakban már minőségi fejlődés mutatkozik. A területi felügyelő szorgalmazására 1958-ban a Pécsi Közuti Üzemi Vállalat elsőként rátért a kevert aszfaltmakadám burkolatok épitésére. Ez az itatott aszfaltmakadám burkolathoz képest már fejlettebb burkolattipust jelentett. A két rétegben készitett kevert aszfaltmakadám bur-

kolat napi 5000 tonna forgalmi terhelésre is megfelel, több rétegben pedig akár napi 5000-20000 tonna terhelésre is alkalmas. A helyes technológia itt is fokozatosan fejlődött ki. Az itatott aszfaltmakadám burkolathoz Z 40/64-es zuzottkövet csak részben lehetett biztositani, ezért előtérbe került a kevert aszfaltmakadám, ami Z 26/45-ös és Z 15/25-ös zuzottanyaggal is készülhetett. Ezek az anyagok pedig beszerezhetők voltak.

A kevert aszfaltmakadám nagy előnye, hogy egyszerüen, rétegenként épithető. A kevert aszfaltmakadám is, mint az itatott, utótömörödő burkolat, ezért a burkolat szegélyezése elhagyható. Sőt nem is kivánatos szegélyezéssel késziteni, mert tömörödés után egyes helyeken a burkolat széle és a szegélysor között elkerülhetetlen lesz az 1-2 cm-es szintkülönbség, ami a viz lefolyását akadályozza. Ezeknek a helyeknek a kijavitása is körülményes. A szegélyezés helyett, az 57. sz. mohács-pécsi uton, ahol az 1958. évben először készült kevert aszfaltmakadám, a burkolatot a külső szakaszon 6,5 m, az átkelési szakaszon pedig 7 m szélességgel készitettük.

Az 5 cm vastag, kétrétegü kevert aszfaltmakadám kialakult leghelyesebb technológiája:

Alsó réteg: egy rész NZ 12/20-as,
két rész NZ 20/40-es,
3,0-3,5 % HB-vel bevonva 80-100 kg/m²

Felső réteg: egy rész NZ 0/5-ös,
két rész NZ 5/12-es,
4,5-5,5 % HB-vel bevonva 25-40 kg/m²

Póruszárás: 2-3 % HB-vel impregnált
0/2-0/5 élesszemü homok,
vagy NZ 0/5-ös zuzalékszórás 3-5 kg/m²

Felületi zárás: bejáródás után /4-6 hét/
HB permet 1,0 kg/m²
NZ 5/12 impregnált vagy
száraz zuzalék 15,0 kg/m²

Nemeszuzalék helyett Z 15/25 és Z 26/45 jelü fenntartási anyaggal, az alsó rétegben pedig mészkőanyagból is készült burkolat.

A kevert aszfaltmakadám hátránya az volt, hogy a burkolat tulnyomó részét kitevő durva, nagyszemü alsó réteg anyagát csak száraz időben, betonkeverőkkel, száritás nélkül tudtuk készíteni. Az előre megkevert anyag egy-két hetes tárolás után került beépitésre, tömöritését 8-10 tonnás uthengerrel végeztük. A felső réteg anyagát már aszfaltkeverőben kevertük és melegen épitettük be. Tömöritése után azonnal, bitumennel gyengén bevont, szórható homokkal póruszárást alkalmaztunk és azt 6 tonnás aszfalthengerrel lesimitottuk. Az eljárást ismertettük,

mert ez már kisérlet volt egy jobb minőségü aszfaltburkolat előállitására, de sok nehézséggel, mert részben aszfaltkeverő nélkül, betonkeverővel készült.

Ma, amikor a vállalatok modern aszfaltkeverő berendezésekkel el vannak látva, és meleg eljárással a hézagminimum elv alapján kevesebb anyag megkeverésével jobb aszfaltbeton burkolatokat készithetnek, ez az eljárás már csaknem ismeretlen.

5. számu táblázat

Utkorszerüsitések, illetve átépitések az 1955-1960. évek között

A korszerüsitett, illetve átépitett utszakasz megnevezése	Uthossz km	A burkolat neme	Az épités ideje
Pécs-abaligeti ut 0,5 - 2,7	2,2	felületi bevonás	1955
Hird-szászvári ut 22,6-26,6	4,0	itatott aszfaltmakadám	1956
- " - 18,3-22,6	4,3	durva aszfaltbeton	1956-57
- " - 1,6-18,3	16,7	itatott aszfaltmak.	1957-58
Zobákpuszta-magyarszéki ut 0,3-4,6 és 5,8-7,6	6,1	aszfaltbeton	1958-59
6. sz. ut pécsi szakasza 193,7-195,2 és a mohács-pécsi ut csatlakozása 0,3 km	1,8	durva aszfaltbeton	1958
6. sz. ut pécsi átkelés 195,2 - 196,1	0,9	öntöttaszfalt	1958

A korszerüsitett, illetve átépitett utszakasz megnevezése	Uthossz km	A burkolat neme	Az épités ideje
58.sz. pécs-harkányi ut 2,5-9,0	6,5	durva aszfaltbeton	1959-60
- " - 9,0-26,1	17,1	itatott aszfaltmak.	1958-59
57. sz. mohács-pécsi ut 0,0-4,0	4,0	kevert aszfaltmak.	1958
- " - 4,0-25,0	21,0	itatott aszfaltmak.	1958-60
- " - 25,0-32,5	7,5	kevert aszfaltmak.	1958
- " - 32,5-35,9	3,4	itatott aszfaltmak.	1957
Szederkény-villány-harkányi ut 25,8-31,5 és 33,3-37,9	10,2	itatott aszfaltmak.	1959-60
Pécs-villányi ut 0,0 - 10,0	10,0	itatott aszfaltmak.	1959-60
611. sz. dombóvár-sásdi ut 2,5 - 15,3	12,8	felületi bevonás	1958
Bonyhád-dombóvári ut 32,5-39,9	7,4	felületi bevonás	1957
66. sz. pécs-kaposvári ut 15,0-18,0 és 30,0-34,0	7,0	itatott aszfaltmak.	1958-59
Pécsvárad-hirdi ut 0,0-2,0 és pécsváradi bekötő ut 0,7 km	2,7	itatott aszfaltmak.	1959
Nagyharsány-beremendi ut 6,4-9,8	3,4	itatott aszfaltmak.	1959
Ö s s z e s e n :	149,0		

1960. végén a megye uthálózata már határozott fejlődést és utállapot javulást mutatott. Ezt nemcsak az utak korszerüsitésével és bitumenes hengerlésekkel, hanem az utfenntartás javulásával, kötőanyagos kátyuzásokkal és 129 km makadámut felületének egyszeri higitott bitumenes bevonásával /portalanitással/ értük el.

Az utállapotok javultak, de a közuti közlekedés is növekedett. Az UKI-nak a közuti közlekedés fejlődésére vonatkozó vizsgálatai szerint ez a növekedés a Pécsi Közuti Igazgatóság területén az 1955/56. évinek könnyü motoros járműforgalomban 2,46-szorosa, nehéz motoros járműforgalomban 1,63-szorosa; az összes motoros járműforgalom az 1955/56. évinek 1,98-szorosa lett. A személygépkocsi-forgalom Baranya megyében mutatott a legnagyobb fejlődést. Négy év alatt 2,37-szeresére növekedett, az országos átlagot, az 1,93-at jóval meghaladta. Különös figyelemmel kellett lenni a tehergépkocsik jelentős, 1,84-szeres növekedésére, mert ez komoly igényeket támasztott az utak gyenge burkolataival szemben. A fogatolt járműforgalom Baranya megyében csökkent a legnagyobb mértékben, négy év alatt 50 %-kal.

A következő években a közuti közlekedés fejlődésénél számolnunk kellett azzal, hogy a gazdaságos szállitás mind nagyobb terjedelmü, nagyobb összsúlyú és tengelynyomású szállitójárművek beállitását kivánja. Igy az utburkolatok igénybevétele növekszik. Az utkorszerüsitések burkolatait erre figyelemmel kellett méretezni, vagy pedig továbbfejleszthető burkolattipusokat kellett alkalmazni.

Az uthálózat makadámutjainak pályaszerkezete nem volt megfelelő teherbirású, erősitő hengerléseket kellett végezni. A régi alsóbbrendü utak minimális földmunkával készültek, s viztelenitésük nem volt kielégitő. A keskeny, 3-4 m-es kőpályák felujitás

hiányában az alapkőig lekoptak. Kora tavasszal a nagysúlyú autóbuszok és tehergépkocsik forgalma alatt a kőpálya deformálódott, sőt egyes szakaszokon teljesen felborult.

Az UKI vizsgálata alapján a megye közutjainak tonna terhelése az 1955/56. évinek 1,37-szeresére növekedett. Ha e szerint vizsgáljuk a megye 1960. évi uthálózatát, azt állapithatjuk meg, hogy az 1348 km kiépitett utból

642 km 1000 tonna/nap terhelésen felüli,

706 km pedig 1000 tonna/nap terhelésen aluli volt.

Az utak teherbirását vizsgálva, megállapithattuk, hogy napi 2000-4000 tonna teherviselésre 151 km utunk volt kiépitve, ezzel szemben ilyen terheléssel 181 km ut volt igénybe véve. Vagyis 30 km utunk nem volt ennek a terhelésnek megfelelő burkolattal ellátva. Az uthálózat 406 kilométere 1000-2000 tonna/nap forgalommal volt igénybe véve és csak 235 km volt ennek megfelelő, könnyü burkolattal kiépitve. A könnyü burkolatban is 171 km hiányunk volt.

A II. ötéves terv /1961-1965/

Annak ellenére, hogy uthálózatunk 1960. év végén már 22 %-ban volt pormentes burkolattal ellátva és 78 %-ra csökkent a makadámut, a fenti adatokból láthatjuk, hogy a forgalomhoz viszonyitva még nagy volt a lemaradás, s a korszerüsitéseket fokozni kellett.

A makadámutak fenntartása költséges, amellett erősen megnöveli a gépjárművek üzemköltségeit. Hazai és külföldi vizsgálatok szerint makadámuton a gépkocsi 20-50 %-kal több üzemanyagot fogyaszt. Javitási költsége 50 %-kal, a gumikopás pedig 80-100 %-kal magasabb, mint ha jó burkolatú uton közlekedne. A makadámuton közlekedő gépkocsi üzemköltsége összességében 20-30 %-kal magasabb. Igy az utak korszerüsitésére forditott összeg bőven megtérül a népgazdaság számára, a közuton közlekedő gépjárművek önköltségének kedvező alakulásával, nem is számitva a gyorsabb közlekedésből származó időmegtakaritást és az egyéb előnyöket.

A költségvetési hitel - melyből az utkorszerüsitések költségeit is fedezték - 1954-től minden évben jelentősen emelkedett, 1960-ban már az 1954. évinek a 3-szorosa volt. Ez az emelkedő tendencia az utkorszerüsitések tekintetében is további előrehaladást biztositott. Ennek következtében a II. ötéves tervidőszak utkorszerüsitései a megyében is megnövekedtek. A nagyobb anyagi lehetőséggel megszünt az utkorrekciók ellenzése is. /Azért annyira nem, hogy a 66. számu pécs-kaposvári ut nyomvonalát is korszerüsiteni tudtuk volna./

A közutak forgalma az 1955/56. évi forgalomszámlálással és az azt kiegészitő állandó pót- és ellenőrző számlálásokkal számszerüen is ismert volt. Az utkorszerüsitéseket mégsem csak ennek megfelelően határozták meg. A megyeszékhelyek Budapesttel már korszerü uttal voltak összekötve, ezért a következő lépés a

megyeszékhelyeket a járási székhelyekkel összekötő utvonalak korszerüsitése lett. Ez is megfelelt az uthálózatunk fejlesztésének, mert a kisebb forgalmu makadámutak is igényelték már a korszerüsitést. Mivel ez a célkitüzés központi program lett, örültünk volna annak, ha a megyének még több járása van, még akkor is, ha azokat az utkorszerüsités után meg is szüntetik. Ugyanis a pécs-villányi ut korszerüsitését még be sem fejeztük, a villányi járás megszünt. A pécs-vajszló-sellyei utvonal korszerüsitését, ahogy befejeztük, a sellyei járás is megszünt. Sásd még ma is járási székhely, de a 66. sz. pécs-kaposvári ut korszerüsitését még most sem fejeztük be.

A II. ötéves tervben az utkorszerüsitések súlypontja a megye uthálózatának déli részén lévő, akkor még III. rendü főközlekedési utak korszerüsitésére tevődött át. Az anyagbeszerzési és vasuti szállitási nehézség még fennállt, illetve a fokozódó szükséglet miatt az enyhülés nem volt érezhető. Ezért a korszerüsitések zavartalanságának biztositása szempontjából nagy jelentősége volt a nagyharsányi mészkő felhasználásának. A kőbánya anyagát jól ismertük, az utfenntartásban mindig is használtuk. A kőbányát az 1950-1954. évek között maga az Utfenntartó Vállalat üzemeltette. Az egyik keverőtelepünket később - 1967-ben - a kőbánya területén állitottuk fel. A hengerléseinkhez már csak kisebb mennyiségben használtuk a kőbánya Z 40/65 jelü zuzottkövét, mert a kőbánya az 1958-ban történt korszerüsitése és fejlesztése után a 30/100 mm szemnagyságú kőanyagot kohászati célra szállitotta.

Az 57. sz. mohács-pécsi uton - volt 59. sz. ut - készült kevert aszfaltmakadám burkolattal elért jó eredmény előtérbe hozta a kőbánya termelésénél rendelkezésre álló 30 mm-nél kisebb szemnagyságú zuzottanyagnak az utkorszerüsitéseknél való felhasználását is. 1958-ban, az 57. sz. uton rövid kisérleti szakaszon a felső réteg 0/15 mm szemnagyságú mészkőből készült. A szemmegoszlás elég jól megközelitette a felső réteghez szükséges szemösszetételt.

A burkolat alábbi összetételü volt:

alsó réteg:	2/3 rész Z 20/40 komlói andezit	60 kg/m²
	1/3 rész Z 10/25 komlói andezit	30 kg/m²
	HB-2	3,5 kg/m²
felső réteg:	Z 0/15 nagyharsányi mészkő	
	6,5 % HB-2	40 kg/m²
fedőréteg:	vasasi bányahomok	
	3 % HB-2	3 kg/m²

A burkolat a csatlakozó szakasz burkolatától - ahol a felső rétegben is komlói andezitet használtunk - csak világosabb szinével tért el, de nem volt kifogásolható.

A mészkő kopásállósága tekintetében nem volt elég tapasztalatunk, ezért 1961-ben a mészkőnek egyelőre csak az alsó rétegben való alkalmazását terveztük. A pécs-vajszlói ut - volt

594. sz. fkl. ut - pellérdi szakaszán a kevert aszfaltmakadám burkolat készitésénél a következő technológiát alkalmaztuk:

alsó réteg:	2/3 rész Z 20/40 mészkő /Nagyharsány/	60 kg/m²
	1/3 rész NZ 12/22 mészkő /Nagyharsány/	30 kg/m²
	4 % HB-2	3,6 kg/m²
felső réteg:	2/3 rész NZ 5/12 bazalt /Uzsa/	27 kg/m²
	1/3 rész NZ 0/5 bazalt /Uzsa/	13 kg/m²
	6 % HB-2	2,5 kg/m²
fedőréteg:	folyami homok	
	3 % HB-2	3 kg/m²

Az alsó réteg anyagát szárazon összekeverték és 275 literes betonkeverőkkel 4 % HB-2 jelü 90-120 C°-ra felmelegitett higitott bitumen hozzáadásával - a kőanyag előmelegitése nélkül - megkeverték. A keverés után általában azonnal megtörtént a kiszállitás és a beépités. 90 kg/m² mennyiségben teritették el és 6 tonnás uthengerrel 4-5 járattal hengerelték be.

A felső réteg anyagát az előirt szemmegoszlásnak megfelelően, de csak lapátszámra mérve adagolták a zuzalékszáritó elevátorba. Onnan 100-150 C° hőmérsékleten került a 300 kg-os aszfaltkeverőbe, ahol 6 % HB-2 jelü, 90-120 C°-ra felmelegitett higitott bitumennel keverték. A kész keveréket 60-90 C° hőmérsék-

leten teritették el 40 kg/m² mennyiségben. Behengerlése 6 tonnás aszfalthengerrel történt mindaddig, mig a henger már nem hagyott nyomot maga után.

Fedőréteg: 3 kg/m² mennyiségü folyami homokot zuzalékszáritón engedtek át, majd 3 % HB-2-vel aszfaltkeverőben való összekeverés után teritették el, végül 6 tonnás uthengerrel simitották be.

A burkolat egy része nem sikerült olyan jól, mint 1958-ban az 57. sz. uton. A szakasz egy része minőségi kifogás alá esett, ezért a vállalat 1,2 kg/m² HB-2-vel és 12 kg/m² nagyharsányi 0/15-ös száraz mészkőzuzalékkal záróréteget készitett. Ezzel még rosszabb lett a burkolat, mert a zuzalék apró, porosabb része csomókban megtapadt a felületen, a nagyobb szemek pedig a burkolat széleire lesodródtak. A burkolat felülete egyenetlen és csúnya maradt. Helyenként nagyobb zuzalékpúpok keletkeztek. Ezt elhibáztuk, de nem a mészkőanyagban, hanem az alkalmazásban volt a hiba. A 0/15 poros zuzalék nagyon jó volt a makadámutak portalanitásához, de záróréteghez - szárazon - nem lett volna szabad felhasználni.

A nagyharsányi kőbánya zuzottkőtermelésének elég jelentős része a 40 mm alatti szemnagyságu anyag. Ezért az UKI-val megvizsgáltatták, hogy a kőbánya mészköve kopásállóság szempontjából

megfelel-e az utburkolatok felső rétegében is. A kőbánya tömött mészkövének jó nyomószilárdsága /1989 kg/cm^2/ és fagyállósága előttünk már ismert volt. Az UKI kopásszilárdsági vizsgálata alapján, a vonatkozó szabvány szerint a kőzet az "elfogadható" csoportba tartozónak és "közepes" minőségünek bizonyult.

Aszfaltutépitési célokra való felhasználását az UKI a következő megszoritásokkal javasolta:

a/ alap- és teherátadó rétegekbe minden megszoritás nélkül;

b/ koptató rétegbe legfeljebb 2500 tonna/nap forgalomig, ha a rétegek anyagát keverési eljárással készitik;

c/ figyelemmel a kőnek az eruptiv anyagoknál nagyobb nedvszivó /adszorbciós/ képességére és a kopás okozta nagyobb porlódására, a szabvány által előirt bitumenadagolás felső határa szerinti mennyiséget kell alkalmazni;

d/ a mészkőből készült utszakaszok megfigyelésének lehetősége érdekében el kell rendelni, hogy azok fenntartása és javitása mindig mészkővel történjék.

A vizsgálat eredménye alapján a nagyharsányi kőbánya mészkövét 1961. évtől - egyelőre az anyagellátás javulásáig - a burkolat felső rétegében is alkalmaztuk. Ugyanis abban az időben éppen a felső réteghez szükséges NZ 5/12 és NZ 0/5 jelü nemeszuzalékban volt legnagyobb a hiány.

Kevert aszfaltmakadám burkolatot készitettünk 1961-ben a harkány-vajszló-darányi ut - volt 595. sz. fkl. ut - 31,0-34,9 km szakaszán /Sellye átkelési szakasz/ 3 rétegből, minden réteg nagyharsányi mészkő volt.

alsó réteg:	Z 20/40 mészkő szárazon	60 kg/m²
	HB-3 itatás	3 kg/m²
középső réteg:	NZ 12/22 mészkő	30 kg/m²
	4,5-5,0 % HB-3	1,5 kg/m²
felső réteg:	2/3 rész NZ 5/12 mészkő	27 kg/m²
	1/3 rész NZ 0/5 mészkő	13 kg/m²
	6 % HB-3	2,5 kg/m²
fedőréteg:	NZ 0/5 mészkő	
	3 % HB-3	3 kg/m²

Az alsó rétegbe 60 kg/m² mennyiségben a száraz Z 20/40 zuzottkövet elteritve, 10 tonnás uthengerrel 2-3 járattal besimitották, majd 3 kg/m² mennyiségben - bitumenszóró autóval permetezve - HB-3 jelü higitott bitumennel itatták. A középső réteg anyagát betonkeverőkben hidegen megkeverték és elterités után 6 tonnás uthengerrel 4-5 járattal behengerelték. A felső és fedőréteg az előzőekben már ismertetett módon, zuzalékszáritó-

val és aszfaltkeverővel készült. A felső réteg elteritése után a burkolatot 10 tonnás uthengerrel tömöritették.

Az alsó réteg készitésénél előfordult és kifogásolt hibák következtében a kész burkolat később erősen izzadt, majd a következő években a széleken kátyusodott. Ez azonban itt is nem a felhasznált mészkőanyagnak, hanem a kivitelezés hibáinak volt tulajdonitható.

Az ut 20,9-34,9 km szelvények közötti szakasza - teljes hosszban - kevert aszfaltmakadámra volt tervezve, a gyenge gépi felszerelés miatt a készités lassú és nehézkes volt. Ezért a külső szakaszokon visszatértünk az egyszerübb és a vállalat által már begyakorolt itatott aszfaltmakadám burkolat készitéséhez. Ugyanebben az évben /1961/ Siklós átkelési szakaszán is különböző variánsokkal készült kétrétegü kevert aszfaltmakadám burkolat, nagyharsányi mészkőből.

Mészkőanyag felhasználásával általában a nagyharsányi kőbánya közelében lévő községek átkelési szakaszainak burkolatai készültek. A későbbi években az anyagellátás javulásával, de azért is, mivel a kisebb forgalmú utak átkelési szakaszainak forgalma már megközelitette a 2500-3000 to/nap forgalmat, visszatértünk az eruptiv kőanyagok alkalmazására. A kevert aszfaltmakadám burkolat egyszerü készitésmódja fokozatosan fejlődött.

A tervidőszak végén, 1965-ben már folytonos szemösszetétellel és az anyagok pontos adagolásával készült a 6. sz. ut szigetvári átkelési szakaszán az aszfaltburkolat.

A II. ötéves tervidőszakban ismét megkiséreltük a 66. sz. pécskaposvári ut korszerüsitésének programba vételét. Az UVATERV tanulmányterve alapján a Főigazgatóság főmérnöke személyesen vizsgálta meg az ut korszerüsitésének lehetőségét. A tanulmányterv nagyvonalú volt; a községeket elkerülő vonalvezetéssel, két közuti felüljáróval az utvonalnak csaknem teljesen uj nyomvonalon való kiépitését tartalmazta. Az ut forgalma még nem volt olyan nagy, hogy a községek elkerülése szükséges lett volna. A tanulmányterv szerinti átépités - abban az időben - nem volt reális, ezért nem is lehetett a korszerüsitését programba venni. Pécsről a Balaton felé irányuló forgalom részére a 66. sz. ut helyett a szigetvár-kaposvári ut korszerüsitését rendelték el.

A 66. sz. ut burkolatát az igazgatóság az utfenntartás keretében aszfaltszőnyeggel a későbbi években megerősitette. A magyarszéki és oroszlói emelkedőkben a burkolatot kapaszkodósávval kiszélesitette és az ut korszerü burkolattal a korszerütlen nyomvonalán maradt.

6. számu táblázat

Korszerüsitések, illetve átépitések a II. ötéves tervben

1961 - 1965

A korszerüsitett, illetve átépitett **uts**zakasz megnevezése	Uthossz km	A burkolat neme	Az épités ideje
Átépitések:			
6.sz.ut Pécs átkelési szakasza 196,1 - 198,1	2,0	finom aszfaltbeton	1961
Bonyhád-dombóvári ut 14,2-32,5	18,3	durva aszfaltbeton	1963-64
66.sz. pécs-kaposvári ut 0,0 - 3,9	3,9	durva aszfaltbeton	1964-65
Oroszló-szentlőrinci ut 16,2 - 21,7 /Hetvehely-Bükkösd közötti uj utépités/	5,4	itatott aszfaltmakadám	1964
Utkorszerüsitések:			
Pécs-vajszlói ut 0,0-29,8 /Pellérd átk. kevert aszf.mak./	29,8	itatott aszfaltmakadám	1961-62
Harkány-vajszló-darányi ut 20,9 - 31,0	10,1	itatott aszfaltmakadám	1961-62
Harkány-vajszló-darányi ut sellyei átkelés 31,0-34,9	3,9	kevert aszfaltmakadám	1961
Szederkény-villány-harkányi ut 31,5-33,3 /Siklós átkelési szakasza/	1,8	kevert aszfaltmakadám	1961
Szederkény-villány-harkányi ut 19,3 - 25,8 /Villány, nagyharsányi átkelés/	6,5	kevert aszfaltmakadám	1963

A korszerüsitett, illetve átépitett utszakasz megnevezése	Uthossz km	A burkolat neme	Az épités ideje
Pécs-villányi ut 10,0 - 16,5 /Ujpetre átkelési szakasza kevert aszfaltmakadám/	6,5	itatott aszfaltmakadám	1963
Siklós-máriagyüdi ut 0,0-5,0	5,0	itatott aszfaltmakadám	1963
Mohács-pécsváradi ut 0,0-9,2	9,2	itatott aszfaltmakadám	1963-65
Szigetvár-drávafoki ut 0,0-14,0	14,0	itatott aszfaltmakadám	1964-65
Szigetvár-kaposvári ut 0,0-13,0	13,0	itatott aszfaltmakadám	1964-65
6. sz. ut szigetvári átkelés 230,7 - 233,0	2,3	kevert aszfaltmakadám	1965
Pécsvárad-szederkényi ut 0,0 - 17,6	17,6	itatott aszfaltmakadám	1963-64
Bakócai bekötő ut 0,0-5,2	5,2	itatott aszfaltmakadám	1964
Oroszló-szentlőrinci ut 0,0-0,9	0,9	itatott aszfaltmakadám	1964
Keszüi bekötő ut pécsi átkelése 0,0 - 2,0	2,0	aszfaltbeton	1964
66. sz. pécs-kaposvári ut 26,0-30,0 és 34,0-39,0	9,0	itatott aszfaltmakadám	1961
Hird-szászvári ut 0,0-1,6	1,6	kevert aszfaltmakadám	1965
Szigetvár-kadarkút-nagybajomi ut 0,0 - 6,0	6,0	itatott aszfaltmakadám	1965
6. sz. ut 201,6 - 206,2 km /Mecsekalja-Kővágószőlős közötti szakasz/	4,6	itatott aszfaltmakadám	1963
II. ötéves tervben összesen:	178,6		

A III. ötéves terv /1966-1970/

A II. ötéves tervidőszakban elért eredményekkel elégedettek lehettünk. Az ekkor készült makadámrendszerü aszfaltburkolatok ugyan költségesebb fenntartást és 5-6 évenként záróréteg felújitást igényeltek, de eredményt az egyszerü technológiájú burkolatok épitése nélkül nem lehetett volna elérni.

A fejlődés azonban nem állhatott meg ezeknél az egyszerü burkolattipusoknál. Az 1953. évi Országos Mélyépitőipari Konferencián fel kellett hivni a figyelmet arra, hogy a további fejlődés érdekében szükség van már a meleg eljárással készülő aszfaltbeton burkolatok épitésére, illetve mennyiségének növelésére is. Ennek eléréséhez az elavult gépi berendezések helyett modern aszfaltkeverők, aszfaltbedolgozó gépek voltak szükségesek, hogy a vállalatok fejlettebb utburkolatokat tudjanak készitени, illetve kapacitásukat növelni tudják.

A III. ötéves terv kezdetén a megye uthálózatának már 37 %-a volt beton- és aszfaltburkolattal ellátva. Ez a szám a II. ötéves terv megkezdésekor még csak 22 % volt. Az alsóbbrendü és a régi bekötő utakon végzett portalanitásokkal a makadámutak hossza 5 % alá csökkent. Az utak állapota feljavult, a fontosabb utak korszerüsitve voltak. A III. ötéves tervben igy az utkorszerüsitések már le is csökkentek. Egyrészt mert sor került a 6. sz. ut Pécs-Szigetvár-megyehatár közötti szakaszának

korszerüsitésére, illetve a Kővágószőlős-Szentlőrinc közötti szakasz uj nyomvonalon való kiépitésére. Másrészt a bekötő uti program végrehajtása is igénybe vette az anyagi lehetőségeket.

7. számu táblázat

Utkorszerüsitések, illetve átépitések a III. ötéves tervben 1966-1970

A korszerüsitett, illetve átépitett utszakasz megnevezése	Uthossz km	A burkolat neme	Az épités ideje
6. sz. budapest-pécs-barcsi ut Pécs-Szigetvár-megyehatár között	40,2	hengerelt aszfalt	1966-70
66. sz. pécs-kaposvári ut 9,5 - 15,0	5,5	hengerelt aszfalt	1967-68
Szederkény-villány-harkányi ut 6,0 - 19,3	13,3	hengerelt aszfalt	1966-68
Nagyharsány-beremendi ut 0,0 - 4,8	4,8	hengerelt aszfalt	1966-68
Mánfa-komlói ut /Sallai utca/ 4,5 - 7,3	2,8	hengerelt aszfalt	1966
Ö s s z e s e n :	66,6		

Megjegyzés: a Nagyharsány-beremendi ut 0,0-3,2 km szakaszát a Beremendi Cement- és Mészmüvek /BCM/ épitette ki hitelátadással.

A barcsi Dráva-hid megépitésével a 6. sz. ut a nemzetközi forgalomba bekapcsolódott, de ezzel az 56. sz. szekszárd-mohácsi ut jelentősége sem csökkent. Korszerüsitése elmaradt, mert az utfenntartás keretében mindig megfelelő állapotban lehetett tartani. A mohácsi rossz fejkőburkolat aszfaltburkolatra átépült, igy csak a Dunaszekcső-Bár közötti utszakasz korszerüsitését lenne szükséges elvégezni. Az utszakasz terve a III. ötéves terv elején elkészült, épitése azonban elmaradt.

A IV. ötéves terv /1971-1975/

A IV. ötéves tervben a bekötő ut épitési program lekötött minden anyagi erőt és kivitelezői kapacitást. Baranya megye kedvezőtlen helyzetbe került az által, hogy még sok község bekötő utját kellett kiépiteni. A programnak határidőre való befejezéséhez a pécsi KÉV kapacitása nem volt elegendő és más vállalatokat is be kellett vonni az épitésbe. Természetesen ilyen körülmények mellett az utkorszerüsitéseket szüneteltetni kellett.

A drávaszabolcsi Dráva-hid megépitésével és a határforgalom megnyitásával

az 58.sz.pécs-harkányi ut 26,1-33,8 km	7,7 km	hengerelt aszfalt
a pécsi közúti felüljáró csatlakozó utszakasza	1,8 km	hengerelt aszfalt
valamint a		
6. sz. ut pécsi bejárati szakasza	2,1 km	hengerelt aszfalt
összesen:	11,6 km	

került korszerüsitésre, illetve átépitésre.

A IV. ötéves terv jelentős munkája volt a 6. sz. ut betonburkolatának tönkremenése miatt az utnak hengerelt aszfaltburkolattal való ellátása. Ezt a munkát az igazgatóság már a III. ötéves tervben szakaszosan megkezdte. A munkával együtt a mecseki emelkedő szakaszokon a burkolatot kiszélesittette és a forgalom szempontjából oly nélkülözhetetlen harmadik - kapaszkodó - forgalmi sávokat kiépittette.

Az uthálózat régi, a forgalomra ma már alkalmatlan kőburkolatú szakaszaira is aszfaltburkolat került. A régebben épült aszfaltmakadám burkolatú utak egy részét aszfaltszőnyeggel megerősitettük. A megye uthálózatának fontos és forgalmas utjai ma már hullámmentes aszfaltburkolatokkal kifogástalan állapotba kerültek és a megnövekedett, felgyorsult gépjárműforgalom igényeit kielégitik.

Az uthálózat 25 év /1950-től/ alatti fejlesztését a táblázatokból is láthatjuk és a csatolt grafikonok, ábrák jól szemléltetik.

BEKÖTŐ UTAK ÉPITÉSE

Közismert, hogy Baranya sürün lakott megye. Egyike az ország azon megyéinek, ahol sok a község és a település. Ebből adódóan a megye közúthálózatának jelentős részét /30 %/ régen is a bekötő utak tették ki.

1945-ben, a felszabadulás évében még mindig százon felül volt a bekötetlen községek száma. Az uthálózatba bekötetlen községek többségének ezren aluli és csak 6 községnek volt ezren felüli lakosszáma. A községek lakosszám szerinti megoszlása: ezren felül 5 %, 500-1000 között 18 %, 200-500 között 56 % és 200 alatti egészen kis község 21 % /1960. évi népszámlálási KSH adatok/. A megoszlásból látható, hogy a kiépitésre kerülő bekötő utak nagy százaléka kis forgalmú és kis községek bekötését szolgálja.

Az ország 1945. évi forradalmi változása és szocialista átalakulása után a kis községek bekötő utjainak épitésénél már nem lehetett mereven csak a várható forgalmat, az épités gazdaságosságát számitásba venni, hanem a közlekedésfejlesztési és társadalompolitikai szempontokra is figyelmet kellett forditani. Ezekben a kis községekben is dolgozó emberek élnek - elzárva a külvilágtól -, részükre is biztositani kell, hogy a közintézményekkel ellátott nagyobb községekbe minden időben gyorsan eljussanak és a kulturális, szociális, valamint egészségügyi ellátásukról gondoskodni lehessen. A helyi tanácsi szervek ezért a hiányzó bekötő utak kiépitését mindig is fontosnak tartották és állandóan szorgalmazták. Ez természetes is volt, hiszen a szocializmus célja, hogy a fejlődés során az emelkedő életszinvonalat az ország minden lakosára különbség nélkül kiterjessze.

A bekötő utak épitése a 3 éves tervben, 1947-ben megkezdődött. A kijelölt utak terveit az Államépitészeti Hivatal /ÁÉH/ müszaki dolgozói készitették és az épitést is saját kivitelezésben - ún. házilagos munkával - végezték. Az előző évben kibocsátott jó forint lehetővé tette, hogy munkaerő és szállitási gondok ne legyenek, igy a kijelölt utak épitési munkáit nagy lendülettel lehetett végezni és a kitüzött 2 és fél év alatt be lehetett fejezni.

8. számu táblázat

Bekötő ut épitések a 3 éves tervben

1947-1949

Kivitelező	A község megnevezése	Lakosszám az 1960.évi népszámlálás szerint	Uthossz km	Megjegyzés
ÁÉH	Barátúr	208	-	
	Magyarhertelend	645	-	
	Bodolyabér	467	9,8	
	barátúri leágazás	-	0,5	1960-ban átadva a községi tanácsnak
	magyarhertelendi leágazás	-	0,8	
ÁÉH	Hetvehely	610	4,9	
ÁÉH	Lovászhetény	457	4,0	
ÁÉH	Diósviszló	866	5,9	
ÁÉH	Liget	689	3,4	
ÁÉH	Nagybudmér	370	2,8	
ÁÉH	Almáskeresztúr	392	5,8	
ÁÉH	Drávakeresztúr	421	5,9	
Összesen	10 község:	5.125	43,8	

Egy község bekötő utjának átlagos hossza 4,4 km.

A két utolsó község bekötő utját a kaposvári ÁÉH épitette ki, mert a szigetvári járás 1950-ig Somogy megyéhez tartozott.

A tanácsok megalakulása után a bekötő utak - mint helyi jelentőségü utak - épitése a Megyei Tanács VB. hatáskörébe tartozott és azt a közlekedési osztály utján bonyolitotta le. A tervgazdálkodás bevezetésével az utépitésekre az Országos Tervhivatal /OT/ biztositotta a beruházási hitelkeretet az alábbi bontásban:

I. országos jelentőségü utépités
II. jelentős utépités
III. bekötő ut épités

Az első két kategória hitelkeretének felhasználása és az épités lebonyolitása a KPM feladata volt, a harmadiké, mint helyi utépitésé, a Megyei Tanács VB. hatáskörébe tartozott.

Az I. ötéves terv keretében a gyors iparositás érdekében szükséges országos jelentőségü nagyberuházások mellett helyi bekötő utak épitésére aránylag kevés beruházási hitel jutott.

9. számu táblázat

Bekötő ut épitések az I. ötéves tervben

1950-1954

Kivitelező	A község megnevezése	Lakosszám az 1960.évi népszámlálás szerint	Uthossz km
Pécsi Utfenntartó Vállalat	Lánycsók	2.298	2,4
Kaposvári Utfenntartó Vállalat	Kiskeresztúr /Gödre/	1.763	1,4
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Drávacsepely	351	1,6
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Liptód	735	4,3
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Kásád	674	3,5
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Ivánbattyán	326	2,8
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Tésenfa	402	2,0
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Erdőfü	332	12,9
3.sz.Mélyépitő Vállalat	Zehipuszta /lakott hely/	48	2,7
Összesen 9 község:		6.929	33,6
3.sz.Mélyépitő Vállalat	felsőszentmártoni bekötő ut kiágazása		3,6
3.sz.Mélyépitő Vállalat	drávakeresztúri kiágazás		2,4
3.sz.Mélyépitő Vállalat	majsi kiágazás		1,7
3.sz.Mélyépitő Vállalat	erdőföldi kiágazás		1,8
3.sz.Mélyépitő Vállalat	kásádi kiágazás		1,5
3.sz.Mélyépitő Vállalat	oldi kiágazás		0,2
Összesen 9 község és lakott hely:		6.929	44,8

Egy község bekötő utjának átlagos hossza 33,6:9= 3,7 km.

A bekötő utak a régi gyakorlatnak megfelelően 8 m széles utkoronával, 3 m széles makadám kőpályával, 15 cm vastag rakott utalappal és 10 cm vastag zuzottkőréteggel készültek. Becslésünk szerint kilométerenként 400-500 ezer forint költséggel. Az uthálózatban földutként szerepelt csányoszrói vasutállomási utat az anyagszállitások könnyitése végett a kivitelező - a felvonulási költségek terhére - 0,412 km hosszban makadámburkolattal látta el.

Az I. ötéves tervidőszak után bekötő ut épitésére a KPM-nek nagyon kevés beruházási hitelkeretet biztositottak, igy ebben az időszakban 1955-ben csak a kővágószőlősi bekötő ut 3,2 km, 1956-ban csak a tótszentgyörgyi bekötő ut 2,1 km és 1958-ban csak az erdősmecskei bekötő ut 3,2 km hosszban való kiépitését biztosithatta. Az erdősmecskei bekötő uttal azonban a közel 1000 lakosszámu község csak Erdősmecske vasutállomásig juthatott el. A közuthálózatba való bekötés ezzel nem oldódott meg. Ehhez szükség volt még a somberek-lovászhetényi összekötő ut Erdősmecske vasutállomás és Lovászhetény közötti kiépitetlen szakaszának /4,2 km/ a megépitésére. Ez a II. ötéves tervben készült el.

A termelőszövetkezeti községek alakulásával az 1959-1960-as években a bekötő ut épités kampányszerüen újra megindult. A községek által igényelt bekötő ut kiépitésének előfeltétele

volt, hogy a földmunkát társadalmi munkával végezzék el. Az utak igy nem a fontossági sorrendnek megfelelően, hanem az elkészitett földmunka szerint épültek ki. Előnyben voltak a megye sikvidéki kisközségei, ahol a földmunkát könnyen, jóformán az ut árkaiból kitermelt földből - úgynevezett karosmunkával - és kisebb szállitásokkal el lehetett készitení. Az utak kőpályáját a termelőszövetkezetnek nyujtott állami támogatásból épitették és a Megyei Tanács VB. ÉKV Osztálya az épitést az igazgatóság közremüködésével bonyolitotta le.

A későbbiekben a Mezőgazdasági Minisztérium /akkor még FM/ Tsz. Beruházási Csoportja, majd a TUMECS /Termelőszövetkezeti Utépitési Müszaki Ellenőrző Csoport/ ellenőrizte és irányitotta a tsz-utépitéseket. Azokat az utakat, amelyek egyben községi bekötő utak is voltak, kiépités után a Közúti Igazgatóság az uthálózatba átvette /Tengeri, Tarrós, Maráza, Szür, Monyoród és Sárok/. Az utak müszaki terveit nagyrészt az ÉKV Osztály müszaki dolgozói és az igazgatóság, valamint az utépitő vállalatok mérnökei készitették, a kiszállási és egyéb költségek térítésére megállapitott minimális 500.- Ft/km dijazásért. Ilyen módon volt elérhető, hogy a tervek időben rendelkezésre álljanak és igy a bekötő utak gyorsan kiépüljenek.

A fokozatosan javuló gazdasági helyzet lehetővé tette a fontosabb, forgalmasabb utvonalak korszerüsitési és felujitási munkáinak nagyobb ütemben való elvégzését is. Igy a gyorsan megkezdett, de kisebb jelentőséggel kezelt bekötő ut épitéseknél

nagy nehézséget okozott a kőanyag beszerzése, különösen annak vasúti szállitása. Megoldására az igazgatóság javasolta a kohósalaknak utalapként való alkalmazását. A kohósalak abban az időben a Dunaújvárosi Vasmü hányóján már bőven rendelkezésre állt. A Nagyharsányi Kőbánya nagy mennyiségben szállitotta a Vasmünek a vasolvasztáshoz szükséges mészkövet. A kohósalaknak vasúti visszfuvarként Baranya megyébe való szállitása előnyös volt és nehézséget nem okozott.

A kohósalaknak utépitési célra való alkalmassága külföldön már régen ismert volt. Alkalmazását - még utalapként is - eleinte kétkedéssel és ellenzéssel fogadták. Az utak átadás-átvételénél a bizottság tagjait külön-külön meg kellett győzni, hogy aggályaik a kohósalakkal szemben mind szilárdság, mind fagyállóság tekintetében alaptalanok. Később az Utügyi Kutató Intézet /UKI/ vizsgálatai alapján szabvány is készül a kohósalaknak utépitésnél való alkalmazására. Kohósalakból készült a sámodi, a kisszentmártoni és az illocskai utak szórt utalapja.

10. számu táblázat

Bekötő ut épitések 1955-1960 között

Kivitelező vállalat	A község megnevezése	Lakosszám az 1960.évi népszámlálás szerint	Uthossz km	Megjegyzés
Pécsi Utfenntartó Vállalat	Kővágószőlős	1438	3,2	utfenntartási hitelből
Betonépitő Vállalat	Tótszentgyörgy	352	2,1	KPM beruházási hitelből
Hidépitő Vállalat	Erdősmecske vasútállomási ut	833	3,2	KPM beruházási hitelből
Komlói Utépitő Vállalat	Sámod	320	1,6	Tsz. községnek nyújtott állami támogatásból
Komlói Utépitő Váll.	Kisszentmárton	516	1,8	- " -
Komlói Utépitő Váll.	Illocska	415	4,9	- " -
Komlói Utépitő Váll.	Tarrós	215	2,4	- " -
Komlói Utépitő Váll.	Maráza	445	4,4	- " -
3.sz.Mélyépitő Váll.	Tengeri	162	2,6	- " -
Hidépitő Vállalat	Szür	521	3,2	- " -
Pécsi Közúti Üzemi V.	Monyoród	395	2,4	- " -
Pécsi Közúti Üzemi V.	Sárok	249	0,9	- " -
Összesen 12 község:		5861	32,7	

Egy község bekötő utjának átlagos hossza 2,7 km.

A bekötő utak külső szakaszon 4 m széles, a község belterületén 6 m széles kőpályával, 20 cm vastag szórt utalappal és 10 cm vastag zuzottkőréteggel készültek. Átvételük után az igazgatóság a kőpályát bitumenes felületi kezeléssel látta el.

Megjegyezzük, hogy a sároki bekötő ut 0,0-4,0 km szakasza régi makadámut, de az országhatár közelsége miatt évekig le volt zárva. A község csak földuton, kerülővel volt megközelithető. A feloldás után csak a 4-es km-től volt szükség a községi bekötő ut épitésére, a tsz-majorig. A tarrósi bekötő ut 0,334 km sz-ben lévő fahidat a KPM Hidosztálya a későbbi években épitette át 19,5 m nyilású konzolos vasbeton hidra.

A II. ötéves terv időszakában a bekötő utak épitési üteme fokozódott. Ez időszak épitéseit két szakasszal jellemezhetjük.

Az első években 1961-1963 között az utak hasonló körülmények és feltételek mellett épültek, mint az előző években, mégis azzal az eltéréssel, hogy a földmunka csak részben volt társadalmi munkával végezhető. A nagyobb bevágások és töltések földszállitást és megfelelő tömöritést igénylő földmunkáit a kivitelező vállalat /esetenként a községet patronáló vállalat, Pl. Szalatnak esetében/ gépi uton végezte el. Most már csak egy-két bekötő ut épült a termelőszövetkezetnek nyujtott állami támogatásból vagy megyei tanácsi hitelkeretből /Drávapalkonya, Kisbudmér/.

A többi ut a KPM által biztositott és a Pécsi Közuti Igazgatóság részére leadott beruházási keretből épült. Ettől kezdve az előkészitő munkákat és az épittetői feladatokat a KPM Pécsi Közuti Igazgatóság látta el. A beruházási hitelkeret ismeretében a Megyei Tanács VB. határozta meg az utak kiépitésének sorrendjét. Ebben az időszakban épült ki Erdősmecskének az utháló-zatba való tényleges bekapcsolása érdekében a somberek-lovász-heténvi ut Lovászhetény-Erdősmecske vasútállomás közötti szakasza, a már korábban megépült erdősmecskei bekötő utig.

A bekötő utak épitésének nagy volumenjére, s igy a népgazdaságra háruló teherre való tekintettel az igazgatóság foglalkozott azzal a gondolattal, hogy ezeket a kis forgalmú utakat - vagy legalább azok utalapját - a hagyományos makadám kőpálya helyett egyelőre csak kis költségü stabilizált földutként helyszini anyagok felhasználásával kellene kiépiteni, majd a forgalom növekedésével fokozatosan erősiteni meg nagyobb teherbirásúra. Az ilyen utak - megfelelő gépesités mellett - nagy hosszakban és gyorsan lennének készithetők, ez abban az időben előnyösnek tünt. Az utalapnak ilyen technológiával való készitésére az igazgatóság kisérletet is tett - kisérleti szakaszokat épitett -, ami természetesen megfelelő gépesités nélkül nehezen ment. Most visszatekintve nem tudjuk, hogy a hagyományos módon készült és igy a jelenlegi forgalomra túlméretezett makadám kőpálya nagy költségeiből nem lehetett volna egy, vagy talán több ilyen gépsort külföldről beszerezni.

Ezt a talajszilárditó új technológiai eljárást külföldön már széles területen alkalmazták, annak jelentősége a hazai szakemberek előtt is ismeretes volt. Hazai szakirodalom is rendelkezésre állt. Az ország területén abban az időben jórészt bitumenes talajstabilizációs kisérleti utszakaszok készültek, legtöbb Bács megye homokos területén. Később, megfelelő gépi felszereléssel, Somogy megye területén is.

Baranya megyében a talaj nagy százaléka iszapos agyagtalaj. Ezért elsősorban a cementes és kisebb mértékben a bitumenes talajstabilizáció jöhetett volna számitásba. /Ez már bizonyos fokú hátrányt jelentett, mert a Beremendi Cement Müveket még csak alapozták./ A kőbányák közelében még a bányameddő felhasználásával a mechanikai stabilizáció is szóba kerülhetett.

A megye területén 1962-ben készült cementes stabilizációs utalap - kisérleti szakaszként - a somogyhárságyi bekötő uton /jelenleg vásárosbéci bekötő ut 3,600-5,100 km szakasz / 4,5 m szélességben és 15 cm vastagságban 6750 m² területen. A kisérleti szakasz 1565 m²-én a cementadagolás 18 kg/m², 5185 m²-én pedig 22 kg/m² volt.

Az előző egységára 24,80 Ft/m², az utóbbié pedig 27,40 Ft/m² volt. Ugyanilyen vastagságú kő szórt utalap költsége 60.- Ft/m² lett volna. A kisérletet a bekötő ut épitését kivitelező 3. sz. Mély-

épitő Vállalat végezte. Mivel csak egy talajmaró állt rendelkezésre - a többi a mezőgazdaságban használatos gép volt -, igy a munka csak lassan, nehezem és körülményesen készülhetett. Késő ősszel fejeződött be, és a bitumen itatásos koptatóréteget már nem lehetett ráhelyezni. A téli felfagyás ellen 8 cm vastag zuzottkő ráhengerléssel kellett megóvni. A 7 cm vastag itatásos koptatóréteg a következő évben került a kőpályára. Észrevétel a munka ellen nem merült fel, de megállapitható volt, hogy ezt az új technológiát eredményesen csak megfelelően gépesitve lehet végezni. A talaj apritása, a stabilizáló anyaggal való egyenletes összekeverése, s az összekevert talaj megfelelő tömöritése hatásosan csak gépesitve, gépsor alkalmazásával érhető el. Ahhoz, hogy a sok bekötő ut utalapját gyorsan és kis költséggel megépithessük, egy ilyen gépsor beszerzésére lett volna szükség.

Egyszerübb mechanikai stabilizációval is készültek utszakaszok 1965-66-ban, de ezek csak kőbánya - vagy a helyszin közelében lévő kavicsos homok lelőhely - mellett valósithatók meg gazdaságosan. Ilyen mechanikai stabilizációt alkalmaztunk az oroszlószentlőrinci ut 0,600-16,000 km szakasz felfagyásos burkolatának helyreállitásánál és mechanikai stabilizációval épitettük az okorvölgyi bekötő utat 1 km hosszban. A kőpálya hengerléséhez a Hetvehelyi Kőbányák hányójáról szállitott meddőanyagot használtuk fel, amely a mechanikai stabilizációra előirt szemmegoszlást jól megközelitette, keverésére nem volt szükség. A bekötő ut igy elkészült kőpályáját bitumenes bevonattal láttuk el.

A bekötő utak épitési ütemében 1964-től már jelentős változás állott be. Az utak épitésének tervszerü előkészitése és kivitelezése tulajdonképpen ekkor kezdődött. A mezőgazdaság szocialista átszervezése befejeződött. A helyi tanácsok mind sürgetőbben igényelték a bekötő utak kiépitését. Részükre nem volt közömbös, hogy az utjuk mikor fog kiépülni. Erre való tekintettel Ognyenovics Milán, a megye országgyülési képviselője 1963 őszén interpellált a bekötő utak épitése ügyében. Elégtelennek tartotta a kiépités ütemét, amely mellett Baranya megye igen sok községe csak a távol jövőben, 1980-ban jut bekötő uthoz. A közlekedés- és postaügyi miniszter válaszában az 1975. évet jelölte meg a bekötő ut épitések befejezésére.

Ez az elhatározás nagy feladat elé állitotta a KPM utügyi szerveit. A bekötő utak épitése most már kormányprogram lett, reálisabb, de feszitett, 12 éves határidővel. Ez nagy és gondos előkészitést kivánt, nem lehetett azt már kampányszerüen végezni, mint az 1959-60-as években. Nem vehettük ugy, hogy ha elkészül a társadalmi földmunka, akkor lesz bekötő ut.

A felmérések szerint a megyében még nagyon sok volt az utálózatba bekötetlen község. Ezért egy későbbi határozattal, s az időközben elkészült telepitésfejlesztési terv alapján az elsorvasztásra kijelölt 200 lakosszám alatti községek igényeit törölni kellett, hacsak a kiépités szükségét különös ok /idegenforgalom, üdülőhely stb./ nem indokolta. A megmaradt községek száma

igy is 50-en felül volt, ami mintegy 180 km új ut megépitését jelentette. Ez egy hosszban talán nem tünik soknak, de szétosztva 50 rövid utra, megannyi tervdokumentáció biztositása, a munka előkészitése és lebonyolitása nagy feladatot jelentett.

Az igazgatóság ez időszak utépitési és korszerüsitési helyzetének ismeretében látta, hogy a bekötő utak épitését - a sürgetések ellenére is - a fontosabb, nagy forgalmú utak korszerüsitése mellett csak tervidőszakonként fokozódó ütemben tudja a kitüzött határidőre, 1975-re teljesiteni. Erről a Megyei Tanács VB.-t 1963 végén tájékoztatta, rámutatva arra, hogy jelenleg nincs meg a feltétele annak, hogy az épitési ütemet a II. ötéves tervidőszakban jelentősen fokozni lehessen. Ennek nem annyira pénzügyi okai voltak, hanem a vállalati és a szállitási /különösen vasúti szállitási/ kapacitás elégtelensége, továbbá a kőanyaghiány volt az akadálya. Ezek voltak a fontosabb utkorszerüsitések és az utfenntartási feladatok teljesitésének akadályozói is.

A bekötő utak épitési ütemének fokozása abban az időben csak az egész utépitési iparág nagyobb arányú gépesitésével lett volna elérhető.

A bekötő ut épitéseknek nagy volumene és feszitett határidőre való teljesitése miatt már nem lehetett feltételül szabni a földmunkának társadalmi uton való elvégzését. Ettől el kellett

tekinteni. A hátralévő bekötő utak nagy része dombvidéki jellegü volt, nagyobb bevágásokkal, töltésekkel, földszállitással. Egyszerü módon és eszközökkel, ásóval, lapáttal a földmunkát elkésziteni már nem lehetett. Ez akadályozta volna a vállalati munkát és a kőpálya épitését is. Minőségi kifogásnál a vállalat a társadalmi uton végzett rossz földmunkára hivatkozhatott. A társadalmi földmunka erőszakolt elvégzésére a község lakóit saját mezőgazdasági munkájától vonták el. Később a községek fizetett dolgozókkal és a patronáló vállalat gépeivel végezték azt el, igy a földmunka költségeit végső soron mégis a népgazdaság viselte.

A társadalmi munka politikai jelentőségét elismerve - ha azt megfelelő helyen végzik-, de a bekötő utak épitésénél az egészen kis községek erőn felüli vállalásai, az ezzel okozott zavarok és az elvégzett földmunka rossz minősége miatt veszélyeztetve látta az igazgatóság az utak program szerinti megépitését. Ezért kérte a Megyei Tanács VB.-t, hogy a társadalmi munka feltételül szabásától tekintsen el. A dombvidéki utak nagyobb földmunkáit társadalmi munkával úgy sem lehet elvégezni, igy egyikmásik község úgyis a földmunkának társadalmi uton való elvégzése nélkül jut majd bekötő uthoz. Ezután rendes mederbe terelődött az egész utépités és az igazgatóságnak mint épittetőnek mindent csak a kivitelezővel kellett megtárgyalnia. Müszaki szemmel tekintve a kérdést, egy utépitésnél nem a földmunka teszi ki a költségek jelentős részét, ezért azt rosszul végezni bün. A nem megfelelően végzett földmunka kihat az ut állagára és későbbi fenntartására.

A régi, 1945 előtti utak fenntartásánál is a rosszul készült földmunka miatt volt a legtöbb gondunk. Ezek az utak a terepszintből jóformán nincsenek kiemelve, csak kétoldalt árkolva, kis földmunkával készültek. A mély fekvésü helyeken állandóan felfagytak, tavasszal feláztak, a forgalom alatt a kőpálya nemcsak deformálódott, de teljesen felborult. A forgalom megakadt. Helyreállitásuk igen sok munkát és költséget okozott az utfenntartásnak. Pl. a kisvaszari, a felsőszentmártoni, a zalátai, a majlátpusztai, az olasz-ellendi ut és még folytatni lehetne a régi uthálózat olyan utjait, ahol a rosszul elvégzett földmunka később nagy károkat okozott. Igy már nem épithettünk utat. Az épitések zavartalan ütemét, a tervdokumentációk kellő időre való elkészitését biztositani kellett. Ezért a Megyei Tanács VB.-től több évre előre kapott kiépitési sorrend alapján rendeltük meg - tervező intézeteknél - az utak terveit.

A még kiépitendő bekötő utak nagy költsége nemcsak a népgazdaságra jelentett nagy terhet, de befolyásolta a megye forgalmasabb utvonalainak korszerüsitését is. Igy gondos és gazdaságos tervezésre volt szükség. A dombvidéki utaknál mindig több változat kinálkozik az utvonal kijelölésére. Ezért gazdasági számitásokkal alátámasztott előzetes tanulmányterv alapján került sor a leggazdaságosabb utvonal kiválasztására. Igy a tervezési költségek ugyan emelkedtek, azt kifogásolták is, de ezek a költségek az épitési költségeknek csak 3-5 %-át teszik ki, és ez bőven megtérül egy jól tervezett ut épitési költségeinél.

A még hátralévő dombvidéki utak épitésénél nem is lehetett már azt a gyakorlatot alkalmazni, amit a megye déli sik vidékén folytattunk. Ott adva volt a községbe vezető, rendszerint egyenes és egyben a legrövidebb földut, annak kisebb kiigazitásával, kevés földmunkával, egyszerü tervezéssel, jóformán csak kőpálya épitésével lehetett az utat megépiteni, mert ez adta egyben a leggazdaságosabb megoldást is /Pl. Kisszentmárton, Sámod, Illocska stb./. A gazdaságos épitést szem előtt tartva nem lehetett tekintetbe venni a községi tanácsok olyan irányú kivánságát sem, hogy a régi községi földutat épitsük ki, ha az hosszabb és gazdaságtalanabb volt /Például: Lothárd/.

A táblázatokban feltüntetett lakosszám adatok az 1960. évi népszámlálás alapján vannak beállitva, mivel a felmérést az igazgatóság az 1963. évben készitette. Az 1970. évi népszámlálás szerint ezeknek a községeknek a lakosszáma - a közismert okok következtében - átlagosan 16 %-kal csökkent.

11. számu táblázat

A II. ötéves tervidőszak bekötő ut épitései

/1961-1965/

Kivitelező vállalat	Épités éve	Község megnevezése	Lakos-szám	Hossz km	Költség MFt	Megjegyzés
AUV Budapest	1961-62	Erdősmecske bekötésére a somberek-lovászhetényi ök. ut 24,400-28,600 km sz.	833	4,2	2,5	KPM beruházási hitel
3. sz. Mélyépitő Vállalat	1962-63	Somogyhárságy-vásárosbéci bek.ut 3,400-9,150 km sz. és községi kiágazás 0,250 m	1143	6,0	5,9	-"-
-"-	1962-63	Drávaiványi	334	7,2	8,4	-"-
	1962-63	Drávasztára	1015			
Pécsi KÜV	1963	Siklósbodony	207	4,0	3,6	-"-
Pécsi KÜV	1963	Babarcszőlős	220	1,7	1,6	-"-
Pécsi KÜV	1963	Drávapalkonya	437	3,4	3,4	Tsz. beruházás
Komlói Utépitő V.	1963	Kisbudmér	200	2,4	1,8	MT VB. beruházás
Pécsi KÜV	1963	Okorvölgy	236	1,3	0,4	Kisérleti szakasz KPM KIG
Pécsi KÜV	1963-64	Szalatnak	756	5,2	6,2	KPM beruházás
Pécsi KÜV	1965	Aranyosgadány	515	4,2	3,9	KPM beruházás
Pécsi KÜV	1965	Almamellék	1274	5,8	7,2	KPM beruházás
Kecskeméti KÜV	1965	Dunafalva	2212	3,5	3,1	Kecskeméti KIG kezelésében
Összesen 13 község:			9382	48,9	48,0	

Egy község bekötő utjának átlagos hossza: 3,8 km.
Egy község bekötő utjának átlagos költsége: 3,7 millió Ft.
Fajlagos épitési költség: 1,0 millió Ft/km.

Ezeknek az utaknak egy része már bitumenes itatásos hengerléssel készült, de nagyobb részük csak bitumenes bevonatot kapott.

A kőpálya külső szakaszon 4,0 m, belsőségben 6,0 m széles.

12. számu táblázat

A III. ötéves tervidőszak bekötő ut épitései

1966-1970

Kivitelező vállalat	Épités éve	Község megnevezése	Lakos-szám	Hossz km	Költs. MFt	Megjegyzés
Pécsi KÜV	1966	Ibafa	441	3,4	7,4	
Pécsi KÜV	1966	Magyarlukafa, vásárosbéci bek.ut 9,150-11,450 km sz. és községi bekötés 0,600 fm	274	2,9	7,0	
Pécsi KÜV	1966	Horváthertelend	168	2,9	4,6	Folytatás Csebény felé a IV.ötéves tervben
Pécsi KÜV	1966	Vásárosbéc /11,450-15,975/	903	4,5	7,6	
Pécsi KÜV	1966	Pécsudvard	713	2,9	3,9	
Pécsi KÜV	1966	Kékesd	416	2,4	4,4	
Pécsi KÜV	1966	Lapáncsa	335	1,4	1,8	
Pécsi KÜV	1966	Hegyhátmaróc	431	1,5	3,2	
Pécsi KÜV	1966	Mecsekrákos Tekeres	107	4,3	8,8	Üdülő
Pécsi KÜV	1966	Szökéd	558	3,0	9,1	Vasúti sorompó 1 MFt
Pécsi KÜV	1966	Pogány	741	3,6	5,6	
Pécsi KÜV	1966	Kökény	583	1,7	4,1	
Pécsi KÜV	1966	Pécsdevecser	262	-	-	
Pécsi KÜV	1966	Kiskassa	591	4,3	6,9	
Pécsi KÉV	1969	Márok	908	3,9	5,6	
Pécsi KÉV	1969	Várad Bürüs	220 225	3,2	5,6	
Pécsi KÉV	1969	Sósvertike	343	5,1	7,2	
Kaposvári KÉV	1970	Diószpuszta	249	4,3	4,3	
Kaposvári KÉV	1970	Velény	226	2,9	4,4	
Pécsi KÉV	1970	Lothárd	436	2,9	5,1	
Kaposvári KÉV	1970	Köblény	438	2,2	4,3	
Pécsi KÉV	1970	Ózdfalu	337	3,7	6,4	
Összesen 24 község:			9905	67,0	117,3	

Egy község bekötő utjának átlagos hossza: 2,8 km.

Egy község bekötő utjának átlagos költsége: 4,9 millió Ft.

Fajlagos épitési költség: 1,75 millió Ft/km.

A felsorolt utak bitumenes itatásos kőpályával készültek.

13. számu táblázat

A IV. ötéves tervidőszak bekötő ut épitései

/1971-1975/

Kivitelező vállalat	Épités éve	Község megnevezése	Lakos-szám	Hossz km	Költs. MFt	Megjegyzés
Pécsi KÉV	1971	Szemely	515	1,6	2,8	
Kaposvári KÉV	1971	Mező d Jágónak	308 610	4,8	8,8	
Pécsi KÉV	1971	Gyód	557	2,5	6,1	
Kaposvári KÉV	1971	Ág	368	1,8	3,5	
Pécsi KÉV	1971	Drávapiski	165	1,2	1,6	
Pécsi KÉV	1972	Marócsa	290	4,3	9,4	
Pécsi KÉV	1972	Kisnyárád	458	4,6	18,7	
Pécsi KÉV	1973	Kaposszekcsői szőlőhegy	287	2,0	3,9	
Pécsi KÉV	1973	Ófalu	792	5,4	19,4	
Pécsi KÉV	1973	Görcsönydoboka	813	5,1	15,2	
Pécsi KÉV	1974	Dinnyeberki	341	3,3	11,6	
Pécsi KÉV	1974	Áta	498	3,6	8,3	
Pécsi KÉV	1974	Óbánya	347	3,8	16,3	
Pécsi KÉV	1974	Kishárságy	320	3,1	12,3	
Pécsi KÉV	1974	Bosta Szilvás	224 235	4,1	12,0	

Kivitelező vállalat	Épités éve	Község megnevezése	Lakos-szám	Hossz km	Költs. MFt	Megjegyzés
Pécsi KÉV	1974	Peterd	398	2,4	7,5	
Pécsi KÉV	1974	Erdősmárok	357	4,8	12,9	
Pécsi KÉV	1974	Kispeterd	222	1,6	3,5	
Pécsi KÉV	1975	Vázsnok	241	1,7	7,0	18 m nyilású hid kb. 2 MFt
Pécsi KÉV	1975	Felsőegerszeg	287	0,6	2,1	
Pécsi KÉV	1975	Varga	390	2,7	13,0	
Pécsi KÉV	1975	Magyarsarlós	456	1,9	9,3	
Pécsi KÉV	1975	Rádfalva	487	3,4	16,2	7 m és 14 m nyilású hidak
Pécsi KÉV	1975	Apátvarasd	356	3,3	10,2	
Kaposvári KÉV	1975	Csebény	327	2,2	8,9	
AUV Budapest	1975	Szárász	248	5,9	18,5	
Összesen 28 község:			10897	81,7	259,0	

Egy község bekötő utjának átlagos hossza: 2,9 km.

Egy község bekötő utjának átlagos költsége: 9,2 millió Ft.

Fajlagos épitési költség: 3,17 millió Ft/km.

14. számu összesitő táblázat

A felszabadulás utáni 30 évben /1945-1975/ kiépitett

összes bekötő utról

Épitési időszak	Bekötött községek száma	Lakosság száma	Utak hossza km
3 éves terv	10	5.125	43,8
I. ötéves terv	9	6.929	44,8
1955-1960	12	5.861	32,7
II. ötéves terv	13	9.382	48,9
III.ötéves terv	24	9.905	67,0
IV. ötéves terv	28	10.897	81,7
Ö s s z e s e n :	96	48.099	318,9

Egy község bekötő utjának átlagos hossza: 3,3 km.

Az összesitő táblázat a fajlagos költségeket nem tartalmazza; azok összehasonlitása nem volna reális, mert értéküket az egyes tervidőszakokban bekövetkezett anyagárváltozások és a különféle technológiájú kivitelezés befolyásolja.

A IV. ötéves terv kiugró fajlagos költségét főként az okozta, hogy ebben az időszakban épültek a legnehezebb utszakaszok.

Indokolja az is, hogy a túlnyomó részben nehéz terepen épült utak állagmegóvása érdekében költséges vizrendezési munkákat kellett végezni, vizcsendesitő bukókat, mütárgyakat és nagy nyilású hidakat kellett épiteni /Pl. Ófalu, Vázsnok, Varga, Felsőegerszeg, Rádfalva/. Emellett egyes utaknál 30 km-en felüli közúti anyagszállitásokra volt szükség.

Az iparág 1960 és 1970 között gépesités terén igen sokat fejlődött. A vállalatok már aszfaltkeverő berendezésekkel is el voltak látva. A bekötő utak nagy pénzügyi terhei és határidőre való befejezése a vállalati kapacitást teljesen lekötötte és az utkorszerüsités majdnem teljesen szünetelt. Igy az aszfaltkeverő gépek kihasználása szükségszerüvé tette a bekötő utakon a burkolat egyenérték számitás alapján a magasabb müszaki szintü kötőzuzalékos vagy más aszfaltburkolatok alkalmazását. Az igy készült utpálya, ha talán nem is túlméretezett, de azért költségesebb. Ezek a költségek azonban az utak fenntartásánál idővel visszatérülnek.

Figyelembe kell venni azt is, hogy az utfenntartás fejlődésével, gépesitésével a hagyományos szakaszos utőri munka már megszünt és nincs helyben az utszakasz utőre, aki a kisebb müszaki követelményekkel kiépitett utat ápolgassa és az utpálya romlásait még a kezdeti időben kijavitsa.

Rá kell mutatni azonban arra is, hogy a bekötő utak épitésének gazdaságosabb végrehajtása érdekében nem lett volna-e célszerübb a megyehatáron fekvő egészen kis községnek, Szárásznak a Tolna megyei 865 lakosú, mezőgazdasági szakiskolával rendelkező Lengyel községhez alig 2 km hosszal való bekötése az igen költséges, majdnem 6 km hosszú bekötő ut helyett. Ugyanigy számitásba vehető lett volna Ófalunak is a Tolna megyei Cikó község felé kisebb költséggel való bekötése. Ófalu már nagyobb község ugyan, de vonzási központja mégis a 11612 lakosú, iparilag és kulturálisan fejlődő Bonyhád. Véleményünk szerint ma már a megyehatárt elmosódottabbnak kellene tekinteni. Gazdaságosan épiteni csak egy nagyobb területet figyelembe véve lehet. A megyék ma nem a saját erőforrásaikból /Közúti Alapból/ épitik ki helyi utjaikat, mint régen a vármegyék és igy a helyi utak költségei az egész népgazdaságot terhelik. Nem állitható azonban, hogy ezek az emlitett utak feleslegesen épültek volna, hiszen utban szegény mező- és erdőgazdasági területeket szelnek át és a jövőben az uthálózat további fejlesztésével a közeli utakkal összekapcsolva a közlekedésben a kerülők kiküszöbölhetők lesznek.

A bekötő ut épitési program nagy terhet jelentett a népgazdaságnak, de 1975-ben befejeződött és a falvak lakossága boldog örömmel, kulturmüsorok rendezésével ünnepelte és köszönte meg a várvavárt bekötő ut kiépitését.

AZ UTÉPITÉSI ANYAGOK ÉS A MUNKA MINŐSÉGE

A minőségnek mindig hátrányára van, ha az elvégzendő munka nincs egybehangolva a kivitelezési kapacitással és a jó anyagellátással.

Az 1950-es években nagyot léptünk, sok volt az épiteni való, sok anyagra volt szükség. A termelést a kőbányáknak is gyorsan kellett növelni, az anyag minőségét igy nem tudták biztositani. Rossz minőségü anyagot kaptunk, szükségszerüen a munka minősége is leromlott. Kevés volt a nemeszuzalék /NZ/ és nagy volt az igény, ami nem ösztönzött a minőség javitására. A zuzott anyag ára alacsonyan volt megállapitva, ezért a kőbányák a jó bazaltkövet nem zuzták le, hanem forgácskőként adták el, igy felhasználásra került ott is, ahol gyengébb szilárdságú kő is megfelelt volna; zuzalékban viszont mindig hiány volt.

A Mecseki Ércbánya Vállalat egyik utépitésénél felmerült vitás ügyben döntnöknek kértek fel. A müszaki ellenőr nem volt hajlandó átvenni az elkészült utalapot, mert az nem a kiirás szerinti bazalt forgácskőből, hanem nógrádkövesdi andezitből készült. Megnyugtattuk, hogy utalap céljára ez a kő is túl jó. A Mecseki Kőbányák tömött mészköve is megfelelne erre, vasúton sem kellene 300-400 km-ről szállitani, s igy a vagonhiány sem lenne olyan nagy.

A Z 5/15-ös hengerlési zuzalékot Z 2/10-re módositották. Igy minden poros anyag kikerült a bányából a Z 2/10-es jelü zuzalékkal. Ez a poros zuzalék rontotta a hengerlések minőségét.

A minőségi munka előfeltétele, hogy a zuzalék minél szélesebb választékban álljon rendelkezésre, a kőbányákból is úgy kerüljön kiszállitásra. A helyszinen a technológiának megfelelően pontos adagolással kell ezeket összekeverni, majd beépiteni. Az 1950-es években ez a választék nem volt elegendő.

A komlói kőbányában a jó minőségü andezitkő termelése mély szintről történt. A felső rétegekben szürkészöld és rózsaszin felszini kőrétegek helyezkednek el. Ezt a kisebb, 1100-1200 kg/cm^2 nyomószilárdságú kőanyagot utalapozáshoz használtuk. A zuzottkő termelés fokozására a kőbánya az egész bányafalat egyszerre robbantotta le s igy a gyengébb minőségü kőanyag is a zuzott anyagba került. Ezzel romlott különösen az itatott aszfaltmakadám burkolatok minősége, mert a kisebb szilárdságú kőszemek egy-két hengerjárat után már széttöredeztek. A burkolat kővázában előnytelen fészket képeztek, amit bitumennel már nem lehetett jól átitatni.

A zuzott anyag minősége 1958-tól lassan javult. De még a II. ötéves tervidőszakban is minőségi átvevőket kellett alkalmazni, akik a vagonba rakott kőanyagot szemrevételezéssel ellenőrizték és a szállitmányt minőségi bizonylattal látták el. Haladást je-

lentett már ez is. A kőbányák termelését 80 %-ban az utügyi szervek használták fel. Mindig is kifogásolták, hogy a nem KPM felügyelet alá tartozó kőbányáknak ki vannak szolgáltatva.

Nem volt elegendő nemeszuzalék, ezért két kisebb kőzúzót adtunk át a komlói kőbányának, hogy részünkre NZ-t állitson elő. Hiány volt NZ-ben, mert egyszerü aszfaltburkolatokat készitettünk. Kicsit furcsán hangzik, de igy van. Ha az utkorszerüsitéseknél aszfaltbeton burkolatot tudtunk volna készitени, úgy az NZ szükségletünk felére csökken. A leghelyesebb technológiával készülő 5 cm vastag kevert aszfaltmakadám NZ szükséglete átlagban 140 kg/m². Az itatott aszfaltmakadám burkolaté is 53 kg/m². Ugyanilyen vastagságú finom aszfaltbeton burkolaté 35-40 kg/m², de még a durva aszfaltbeton burkolaté sem több, mint 70 kg/m², a többi töltőanyag homok és mészkőliszt. De ha a kevert aszfaltmakadám burkolat alsó rétegében Z jelü fenntartási anyagot is használtunk fel, az NZ igényünk még igy is sok volt. Tehát kevesebb nemes anyaggal sokkal jobb burkolattipus készithető. Ehhez azonban nem volt meg a szükséges aszfaltkeverő berendezés és a megfelelő gépesités. A betonkeverőkkel kevertük és impregnáltuk az anyagot. Egyszerü, makadámrendszerü aszfaltburkolatokat készitettünk, mert az utak korszerüsitését gyorsan kellett elvégezni. Ha NZ nem volt, készitettük anélkül is, még ha a minősége csökkent is. A felületi zárórétegnél ragaszkodtunk

az NZ-hez, habár az anyag egy része kárbaveszett, mert a gyors forgalom a burkolatról azt megkötés előtt lesodorta.

A II. ötéves tervidőszakban az utkorszerüsitések jelentősen előrehaladtak, amit az egyszerü aszfaltburkolatok alkalmazása nélkül nem érhettünk volna el. A fejlődés, de az NZ-igény csökkentése és az olcsóbb fenntartás is megkivánta a meleg eljárással készülő aszfaltbeton burkolatok épitését. Ehhez modern aszfaltutépitő gépeket kellett beszerezni. A gazdasági helyzet javulása lehetővé tette, hogy az iparágat fokozatosan új gépi felszereléssel lássák el.

Az állandó anyaghiány a munka minőségének javulását késleltette. A nagy kereslet következtében mindig akadt vállalat, amelyik a mások által kifogásolt anyagot is átvette. Ez nem ösztönözte az előállitókat az anyag minőségének a javitására. Példa erre: a Dombóvári Cementipari Vállalat gyártotta a Mecseki Szénbányák részére a bányaidomkövet. Azt a célnak nem megfelelő minősége miatt nem vették át. Az utépitésnél hiánycikk volt a burkolatok szegélyezéséhez a szélsorkő. A nem megfelelő bányaidomkő a szegélyezéshez alkalmas volt. Igy a gyártó vállalat nem volt érdekelt a minőség javitásában.

A 6 m széles burkolatoknál szükségtelennek tartottuk a szegélyezést, annak költségén inkább fél méterrel a burkolatot szélesitettük. A szegélyezést aszfaltbeton burkolatnál is elhagytuk,

helyette a széleken mélyitett fogazást alkalmaztunk. Ugyanis a gyorsuló forgalom miatt a 6 m széles burkolat - biztonsági okokból - rövidesen szélesitésre szorul. A szélsor azt csak akadályozná, felszedése pedig körülményes.

A munka minősége az I. ötéves tervidőszak nagy hajrájában leromlott. A teljesitménybérezést erőltettük ott is, ahol az már a minőség rovására ment. A vállalatok a jó minőséget nem is tudták biztositani, mivel az anyag minősége sem volt megfelelő. Erre hivatkoztak állandóan még ott is, ahol ez indokolatlan volt. Ebben az időszakban a vállalatok elsődleges törekvése a tervteljesités és a határidők betartása volt. A minőséget másodrendünek tekintették. A kivitelezési munkákra vonatkozó régi /1936/ vállalati feltételeket senki nem tartotta kötelezőnek, új szabályzat pedig még nem volt. Nem volt új rendelkezés, hatásos eljárás, amivel a vállalatot a minőségi munkára rá lehetett volna szoritani. Az elkészült munka átadás-átvétele kisebb-nagyobb alkudozásokkal, engedményekkel folyt le. A munkát, bármilyen is volt annak minősége, úgyis átvették és továbbadták az utfenntartási szerveknek, aki javithatta a hiányosságait az amúgyis kevés utfenntartási hitelből. Példa rá a 6. sz. ut - előzőekben már ismertetett - kivitelezése.

A minőség rovására ment az a kötöttség is, hogy minden megrendelőnek - kirendeltségnek, igazgatóságnak - megvolt a maga területi kivitelező partnere, a terület épitéseit csak az végezhette. Ha rosszúl dolgozott, úgy a terület munkái is rossz minőségüek voltak.

A minőséget rontotta továbbá az is, hogy a nagyobb földmunkát igénylő épitéseknél - mivel a megfelelő gépesités hiányzott - az aszfaltburkolat készitése gyakran a késő őszi időre húzódott, amikor annak jó minősége már nem volt biztositható. Az épittetőnek is érdeke volt az év végi befejezés, különben a hitelösszege elveszett. Az eredmény az volt, hogy elnézőbb lett a minőséggel szemben. A kétlépcsős kivitelezést, a hitelkeretnek évekre való megosztását tartottuk szükségesnek, eleinte nem sok sikerrel.

A bitumen minősége ellen sohasem merült fel kifogás, azt mindig megbizható jó minőségben szállitották. A kivitelezésben elkövetett hibáknak technikai okai voltak. A permetező gépkocsi szórófejeinek hibái, távoli szállitásnál a lehült bitumen nem megfelelő viszkozitása. Ezek kezdetben gyakran a bitumen sávos kipermetezéséhez vezettek. Bitumenpermetezéssel sok itatott aszfaltmakadám burkolat készült. Minőségüket nagyban befolyásolta a bitumen helyes adagolása - kipermetezése -, ez viszont a szórógépkocsi vezetőjének ügyességén, gyakorlatán múlott. Különösen kényes volt a felületi záróréteg készitése. Az elhibázott, sávos szórást helyrehozni nem lehetett, illetve csak igen körülményesen.

Az egyszerü technológiával /alacsony szintü gépesitéssel/ készülő utkorszerüsitésnek nagy előnye mellett igen sok volt a hibalehetősége is. Az anyag kézi teritése az előirt profil szerint, a permetező gépkocsival való helyes bitumenadagolás a dolgozók

ügyességétől, gyakorlottságától függött. A minőség biztositása nehezebb volt mint a keverőtelepen, gépi adagolással és keveréssel, a helyszinen gépi teritéssel és bedolgozással készülő aszfaltbeton burkolatoknál. A makadámrendszerü aszfaltburkolatok készitését éppen egyszerü volta miatt a vállalat dolgozói mégis hamar begyakorolták, igy a munka minősége is fokozatosan javult.

A II. ötéves terv munkáinál már nem volt elegendő csak a terv teljesitése, itt már nagyobb hangsúlyt kapott a jó minőségben való teljesités is. E téren nagy előrelépést jelentett, hogy 1962-ben kiadták az Épitőipari Kivitelezési Szabályzatot /ÉKSZ/.

A szabályzat már szigorú minőségi követelményeket támasztott az elkészült munkával szemben.

A vállalatok anyagilag is felelősek voltak a jó minőségért. A rossz, hibás kivitelezés minőségi kötbért, értékcsökkenést vont maga után, igy a munkák minőségére már jobban vigyázott a kivitelező.

Előfordult azért még 1965-ben is, hogy a munka befejezését erőltette a vállalat, mert a késedelmi kötbér helyett kedvezőbbnek itélte a minőségi kötbér vállalását. A munka minőségén jobban el lehet vitatkozni és a burkolatromlás is csak később mutatkozik. A szigetvár-drávafoki ut korszerüsitésekor a záróréteget decemberi fagyos időben is készitették. A csomós impregnált zuzalékot teriteni sem lehetett, a dolgozók lapáttal verték szét. A munkát

azonnal leállitottuk és a vállalatot kötbéreztük. De azért volt olyan vállalati kolléga is, aki az aszfaltozásra már alkalmatlan, késő őszi időben maga állitotta le a munkát azzal, hogy a vállalat inkább kifizeti a késedelmi kötbért, de rossz munkát nem végez.

H I D Ü G Y E K

Baranya megyének nagyobb vizfolyása - a megyehatáron folyó Dunát és Drávát nem számitva - nincs, ezért a közúti hidaknak csak kis része 20 m-en felüli nyilású. A háború alatt a hidak jó része, különösen a megye déli részén elpusztult. Összesen 61 hid, 481 hidfolyóméter pusztult el. Ebből 47 hid, 230 hidfolyóméter 10 m alatti; 9 hid, 124 hidfolyóméter 10-20 m közötti és 5 hid, 127 hidfolyóméter pedig 20 m feletti nyilású volt.

A felszabadulás után az ÁÉH a felrobbantott hidakat ideiglenesen fahidakkal pótolta, sőt a kisebb, 10 m alatti nyilású hidak 50 %-át, 24 db-ot a 3 éves tervidőszakban véglegesen helyreállitotta. A 3 éves terv bekötő ut épitései során ezen felül még 15 új vasbeton hid is épült 63 m összhosszban. A helyreállitásban és az épitésben részt vettek a pécsi épitőmester és kőmüvesmester kisvállalkozók is. A nagyobb hidak helyén épült erős fahidak lehetővé tették ezeknek a tervszerü, nyugodt ütemben való fokozatos ujjáépitését. Igy ezeknek az ujjáépitésére jórészt a II. és III. ötéves tervidőszakban került sor.

Az eltelt 30 évi hidépitési tevékenységünket két csoportba sorolhatjuk. Az ideiglenesen faprovizóriumokkal helyettesitett hidak ujjáépitésére és az utak korszerüsitésével, új utak épitésével kapcsolatos hidépitésekre, hiderősitésekre és hidszélesitésekre. A hidépitési feladatok végrehajtását az 1950-es években igen megnehezitette a rendelkezésre álló kevés hitelkeret és az anyaghiány.

Ezen túlmenően még a tönkrement hidak helyén vagy közvetlen közelében talált lőszer, bombák, robbanóanyagok veszélye is súlyosbitotta a munkák elvégzését. Az ország tüzszerészei annyira igénybe voltak véve,hogy nem tudtak kellő időben rendelkezésre állni, ezért sok esetben a pécsi Hadkiegészitő Parancsnokság egyik alhadnagya és alkalmi tüzszerészek segitettek ki. Csak néhányat emlitve, ilyen veszélyt jelentett a baranyahidvégi konzolos hid régi alapozásának feltárása során talált 250 kg-os repülőbomba, amit egy vajszlói tüzszerész robbantott fel. Ennek során a nem messze lévő néhány ház tetőzete is megrongálódott, ami kisebb bonyodalmat idézett elő. A hird-szászvári ut egyik 3 m nyilású hidjának alapkiásásánál 2 láda lőszert találtunk. A kisasszonyfai 10 m-es hid vasbeton cölöpjei egyikének leverésénél fel nem robbant bombába ütköztünk. A 6. sz. ut Szentlőrinc kijárati szakaszán épült 3 m nyilású malomárok hidnál is bomba akadályozta a munkát, de miután a tüzszerészek többszöri hivásra sem jelentek meg, a munka befejezése pedig sürgős volt, ezért az uttest alatt mintegy 3-4 m mélységben betemetve hagytuk. Ezt a mintegy félév múlva helyszinre jött tüzszerész is helybenhagyta.

A sokszor még csákányütéssel is érintett tányéraknák, kézigránátok iszappal, törmelékkel boritva igen sok hidnál veszélyeztették az ott dolgozók életét. Például a csikostöttösi és oroszlói Baranyacsatorna hidaknál, a villányi Karasica hidnál, a vajszlói Feketeviz hidnál stb. Sőt a 66. sz. uton Gödreszentmárton előtt még az egyik kis fedlapos áteresz ujjáépitésénél is 6 tányéraknára bukkantunk. Minden felrobbantott hidnál, mütárgynál fokozott ellenőrzésre volt szükség és csak körültekintő óvatosság mellett sikerült a baleseteket elkerülni; érthető, hogy ez mennyire hátráltatta, lassitotta a munka ütemét.

A forgalom - különösen a nehéz gépjárműforgalom - növekedése az 1950-es években a felrobbantott hidak ujjáépitése mellett mind jobban igényelte a kis teherbirású és keskeny hidak átépitését és szélesitését is. Az időszak anyagellátási nehézségei és az igen korlátozott hitelkeret miatt e feladatokat csak a legnagyobb takarékosság mellett lehetett végrehajtani. Igy az időszak hidépitéseit a legkülönbözőbb szükségmegoldások is jellemzik.

A drávaszabolcsi Dráva hid roncsainak bontását már az 1950-es évek elején megkezdtük. A felhasználható hengerelt, szegecselt tartókat és zórésvasakat a faprovizóriumok helyett végleges vagy félállandó jellegü hidként épitettük be. A visszanyert faanyagot állványozáshoz, zsaluzáshoz használtuk fel. A Dráva hid roncsanyagából épült a 66. sz. ut 10,269 km szelvényében

a mánfai 13,0 m nyilású hid /a hid 1967-ben az ut korszerüsitésével átépült/, a gilvánfai, a pécsbagotai, a sumonyi, az almamelléki és a fazekasbodai hidak.

A felrobbantott vasbeton hidak gömbvasait kiegyengetés és előzetes vizsgálat után más - véglegesre épülő -, kisebb hidak szerkezeti betonjában használtuk fel. Igy például a magyarbólyberemendi uti 3 m-es hidnál, a bogádmindszenti, a lánycsóki és a kátolyi hidaknál. A felszerekezetbe be nem épithető gömbvasakat a szögvashiány miatt gyalogjárda élvédő szegélyként használtuk /pl. a mánfai, pécsbagotai, kémesi, kisasszonyfai, páprádi és a szigetvári 5 m-es hidnál/.

A hidelőadónk nagy hozzáértéssel és munkaszeretettel intézte a megye uthálózatán lévő hidak ujjáépitését. A vállalatok kivitelezését nemcsak ellenőrizte, de segitette a vállalat munkavezetőit a munka jó elvégzésében. Jó szervezéssel és számos újitásával igen jelentős költségmegtakaritást értünk el a nem megfelelő mélységü, régi hidalapok elbontása helyett azok erősitésénél és a keskeny hidak szélesitésénél.

A hidszélesitéseket - a forgalom alig számba vehető korlátozása mellett - a vasbeton felszerekezt hosszanti átvágásával, majd széttolásával és középen pótlemez beépitésével, a régi hidfők vasbeton konzolos toldásával végeztük. Igy készült a magyarszéki

Kaszánya patak hid szélesitése; a régi hidfőkre helyezett vasbeton konzolos gerendával a sásdi és oroszlói Baranya-csatorna hidak.

A legjelentősebb hidszélesités az 57. sz. mohács-pécsi ut 36,380 km szelvényében lévő Szénmosó patak 5 m nyilású boltozott hidjának vasbeton lemezzel való szélesitése volt. Az ut 9 m széles kiskőburkolata a közút tengelyétől eltérő, 3,80 m utpályaszélességü hidban végződött, ami nemcsak utszükületet, de komoly forgalmi akadályt is jelentett. A közúti pályaszint és a mederfenék közötti mintegy 10 m-es szintkülönbség, a partélek közötti nagy távolság miatt igen költséges hidprovizórium épitésére lett volna szükség. A boltozott hid pályaszélesitését a sürü forgalom fenntartása mellett végeztük el, és ezzel közel 200 ezer forint megtakaritást értünk el. Ugyancsak a forgalom elterelése nélkül, a régi boltozott hidhoz csatlakozó vasbeton lemezzel szélesitettük ugyanezen út üszögpusztai 3 m nyilású hidját is. Még tovább lehetne sorolni az időszak kisebb-nagyobb nyilású hidjainak ujjáépitésénél, erősitésénél, szélesitésénél alkalmazott szükségmegoldásokat, amelyekkel a munkát előrevittük és amellett jelentős költségmegtakaritást is elértünk.

A megye hidállománya 1954-ben a 6. sz. ut Pécs-Bonyhád közötti szakasza épitésének befejeztével két szép vasbeton hiddal, a Varasdi és Bolond úti völgyhidakkal gyarapodott. A Bolond úti

völgyhid épitésénél sajnálatos baleset történt. Az egyik előregyártott főtartó a beemelésnél a kiszakadt emelőhorog miatt lapjára fordult és eltört. A lezuhanó tartó a magas hidpillérről három dolgozót magával rántott, kettő közülük meghalt.

A gazdasági helyzet javulásával a II. és III. ötéves tervben a nagy, 20 m feletti nyilású hidak ujjáépitése is befejeződött. A Feketeviz egyes hidjait mederszabályozás miatt a Pécsi Vizügyi Igazgatóság később nagyobb nyilásúakra újból átépitette. A drávaszabolcsi Feketeviz hid ujjáépitésekor a Dráva határhid roncskiemelése is folyamatban volt, de a hid ujjáépitését akkor még nem határozták el. Ezért elegendőnek tartották, hogy a közvetlenül az országhatár előtt lévő Feketeviz hid egy, az Ipoly folyón elbontott régi, rácsos szerkezetü acélhiddal épüljön meg. A hid egyik főtartója szerelés közben a függőleges sikból kihajlott, majd a mederbe dőlt. Személyi sérülés nem történt. A főtartót kiemelték, kijavitották és a rácsos szerkezetü hid elkészült. Később, a határátkelőhely megnyitása előtt került sor új tervek alapján a jelenlegi 50,10 m össznyilású hid megépitésére.

A felrobbantott hidak ujjáépitésének befejeztével a hidkorszerüsitések is lecsökkentek és mind nagyobb teret kapott az új útépitésekkel - bekötő utak épitésével és a 6. sz. ut Pécs-Szigetvármegyehatár közötti szakaszának korszerüsitésével - kapcsolatos hidak épitése.

A III. ötéves tervidőszakban 10 hid korszerüsitésére került sor 111,4 m összhosszban, köztük a legjelentősebbek a cuni bekötő uton lévő egy nyom szélességü Feketeviz hidnak és a kisvaszari bekötő uton lévő, ugyancsak egy nyomú Baranyacsatorna hidnak az átépitése 29,07 m, illetve 32,4 m összhosszban. A III. ötéves tervidőszakban a hidkorszerüsitések mellett 50 új hid épült.

A IV. ötéves terv hidkorszerüsitése 14 hid 100,10 m összhosszban. A IV. ötéves terv új hidépitései közül ki kell emelni a drávaszabolcsi határhid épitését, a hid hossza 316,5 m. A hid épitését nemzetközi szerződés alapján a két szomszédos ország közösen bonyolitotta le és 1974-ben fejezte be. A másik jelentős hidépités a pécsi közúti felüljáró hid megépitése volt, ami ugyancsak 1974-ben fejeződött be. A felüljáró hossza 374,1 m.

T E R V E Z É S E K

Az utkorszerüsitések, a bitumenes hengerlések és a bekötő utak müszaki terveit eleinte a Közúti Kirendeltség, majd a Közúti Igazgatóság müszaki dolgozói, szakaszmérnökei maguk készitették. A 3 éves terv 43,8 km bekötő utjának a terveit is az Államépitészeti Hivatal szakaszmérnökei dolgozták ki.

A müszaki tervek elkészitése mindig nagy feladatot rótt a dolgozókra, ugyanis nehéz körülmények között, rossz elhelyezés mellett kellett azt teljesiteni. Az Igazgatóság székházának felépitéséig, 1963-ig az összes központi müszaki dolgozó részére mindössze két kis szoba állt rendelkezésre. A saját tervezésünk fontos volt, mert csak igy tudtuk biztositani, hogy a munkák megkezdésére a szükséges tervdokumentációk rendelkezésre álljanak.

Az 1954-1960 évek között több mint 60 km utszakasz tervét készitettük el. Az Igazgatóság szervezetének fejlesztésével, létszámának növelésével a saját tervezésünk is évente növekedett. 1961-ben 19 km, 1962-ben 26 km, 1963-ban pedig 35 km uttervet készitettünk. Ezek a tervdokumentációk minőségben és kidolgozásban javultak és már elérték az UVATERV terveinek szinvonalát. Különösen kiemelhető az 57. sz. mohács-pécsi ut 4,0-15,0 km szakaszáról készitett, pontosan kidolgozott utkorszerüsitési terv. Az Igazgatóságnak szervezetileg nem volt külön tervezési csoportja, a tervezést a dolgozók az egyéb munkaköri feladataik mellett végezték.

Az utkorszerüsitések, majd a bekötő ut épitések növekedésével a saját tervezésünk szükségszerüen lecsökkent és csak kisebb tervek elkészitésére korlátozódott. A feladatok növekedésével az Igazgatóságnak szüksége lett volna egy kisebb tervezői cso-

portra is, hogy a bekötő utak terveit, azoknak egy részét a helyi ismeretekkel jobban rendelkező dolgozóival, lényegesen kisebb tervezési költséggel készitse el.

A III. és IV. ötéves tervidőszakban, amikor a szoros határidő mellett a bekötő utak terveire egyszerre tömegével volt szükség, azt már egy kisebb tervezői csoport egymaga nem tudta volna megoldani. Egy kisebb tervezői csoport létrehozása azonban mégis javasolható az épitések csökkenése következtében felszabaduló müszaki ellenőrök bevonásával.

A megye uthálózatán még igen sok a forgalomra veszélyes utszakasz. Ezek fokozatos megszüntetésére szükség van. Az utszakaszoknak ezek a hibái, az utkanyaroknak a forgalomra kedvezőbb átmeneti ivekkel való szabályozása, az ivek belső oldalán az ivsugárnak megfelelő burkolatszélesitések és a kisebb utkorona szélesitések az utfenntartás keretében is elvégezhetők. Egyes utszakaszokról az Igazgatóságnak kész tervei is vannak, amelyeknek a kivitelezése elmaradt. Ezek a tervek - vagy egyes részei - megfelelő átdolgozással és új költségelésel ma is felhasználhatók.

Felhasználható épitési és tanulmánytervek:

1. 56. sz. szekszárd-mohácsi ut Dunaszekcső-Bár közötti szakasza.

2. 66. sz. pécs-kaposvári ut 15-43 km szakaszának tanulmányterve. A gödrei 14 %-os emelkedő megszüntetésére külön terv készült /kb. 40-43 km szakasz/ a község részbeni elkerülésével.

3. A hird-szászvári ut 10-26 km szakaszának részletes épitési tervei 1951/52-ből; egyes részei ma is felhasználhatók.

4. A hird-szászvári ut zobákpusztai korrekciója a 10 %-os emelkedő megszüntetésével. Részletes épitési terv 1965/66-ból; a kisajátitás és erdőirtás is el volt végezve.

5. A pécs-abaligeti utról tanulmányterv; az utvonal forgalma /Abaliget, Orfü üdülőtelep/ jelentősen megnőtt. A 0,5-11 km szakaszon az ivek szabályozására lenne szükség.

6. A mohács-pécsváradi ut Himesháza-Pécsvárad közötti szakaszának tanulmányterve. Részlettervezéshez felhasználható.

Egyéb, még nem korszerüsitett összekötő utak forgalomra veszélyes szakaszainak fokozatos megszüntetéséhez a korrekciós tervek elkészitésére is előbb-utóbb szükség lesz. A kisebb tervezői csoport foglalkoztatása biztositva lenne.

TOLNA MEGYEI FELADATOK

A Pécsi Közúti Kirendeltség, később a Pécsi Közúti Igazgatóság hatásköre és kezelése alá tartozott Tolna megyének kétharmad, majd egész uthálózata is, egészen 1967-ig, a Szekszárdi Közúti Igazgatóság megalakulásáig. Ezért néhány sorban említést kell tennünk az ottani munkánkról is, legalább arra vonatkozólag, amiben eltért a Baranya megyeitől.

Az uthálózat valamivel rövidebb, de hasonló összetételü volt, kevesebb bekötő uttal. Nagyobb volt a burkolattal ellátott utak aránya, de az alacsonyabb rendü makadám utak állapota rosszabb volt. Nagyobb hidak fenntartására volt szükség. A megye löszös talaja miatt az utakon gyakori volt az iszapelöntés, ezért mindig költséges földelszállitásokat kellett végezni. A lefolyó csapadékviz nagy kimosásokat idézett elő az uttestben és az ut árkaiban. Ezért sok vizcsendesitő bukó és támfal épitésére volt szükség.

Feladataink megoldását megkönnyitette, hogy Szekszárdon egy nagy szakmai gyakorlattal és helyismerettel rendelkező kirendeltségvezetője volt az igazgatóságnak.

Tolna megye területén nagy feladatot jelentett az árvizek elleni védekezés. Pakson, a 6. sz. ut Duna-parti szakaszán az árvizi védekezés az igazgatóság kötelessége volt, mert az utszakasz mé-

lyebben épült, mint azt a vizügyi hatóságok kivánták. Kényes és terhes feladat volt. Ezért a 6. sz. ut és a Duna között húzódó, megfelelő magasságban már megépült, de félbenhagyott vasúti töltés mütárgyait zsilipekkel láttuk el. A vizügyi hatóság az igy kiegészitett vasúti töltést árvizvédelmi gátként átvette és az 1960-as évektől a védekezés feladatát magára vállalta.

Állandó permanenciában voltak dolgozóink az 1956-os dunai jegesárviz idején is. A 6. sz. ut és az 56. sz. ut forgalmát - ami a védekezés szempontjából fontos volt - biztositani kellett. Uthálózatunk minden kilométerét ismertük. Tudtuk, hogy a Duna magas vizállásánál elöntési veszély a 6. sz. ut szekszárdi Sió hid előtti néhány száz méteres szakaszán és az 56. sz. ut Dunaszekcső-Bár közötti mély fekvésü szakaszán van. Elöntés ellen az ut szélén homokzsákokból épitett nyulgátakkal védekeztünk. A Duna vizszintje a jégtorlaszok miatt gyorsan emelkedett. A vizállás már meghaladta a 6. sz. ut szintjét. Ha gátszakadás következik be - márpedig az minden órában várható volt -, a 6. sz. ut is viz alá kerül. Ezért nagy erővel és sietve épitettünk nyulgátakat. A nyulgát épitését késő éjszaka fejeztük be. Hajnalban Doromblásnál átszakadt a Duna védőgátja és a frontálisan rohanó árhullám - jégtáblákat is sodorva - a nyulgátakat lesöpörte az utról. Két-három hétig az utszakaszt 80-100 cm-es viz boritotta el. A forgalmat csak kerülővel lehetett biztositani. Még aznap Pörbölynél és Dunaszekcsőnél is gátszakadás következett be, ezáltal a Duna vizállása gyorsan csökkent. De az utakban az árviz

okozta károk helyreállitása még hónapokig eltartott. Az árvizi védekezésben dolgozóink éjt nappallá téve, mindig részt vettek. Odaadó munkájuk elismeréséért minisztertanácsi és más kitüntetésekben részesültek. De imponáló volt mindig az egész ország összefogása, a munkaerőnek, gépeknek, anyagoknak a veszélyeztetett helyre való gyors koncentrálása. Ez különösen az 1965-ös árviznél, Mohácson az eredményes védekezésben meg is mutatkozott.

TÁRSADALMI MUNKA - TOVÁBBKÉPZÉS

A Müszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége pécsi szervezetének 1951-től, a megalakulástól tagjai voltunk. A helyi szervezet a vidéki szervezetek közül a legeredményesebben, legaktivabban müködött. Az egyesületben a MÁV-nak mint nagy létszámú egységes szervnek fegyelmezett dolgozói képezték a tagság zömét. Az egyesület eredményes müködése jórészt az akkori agilis titkároknak volt köszönhető. Az egyesület munkájában közremüködtek az AKÖV /VOLÁN/ dolgozói is. A Közúti Kirendeltség csekély létszámával tevékenyen vette ki részét az egyesület munkájából. Majd a Közúti Igazgatóság dolgozói az Utügyi szakcsoport megalakulásával már maguk irányitották a területüket érintő egyesületi munkát. Sajnálattal kell azonban megállapitanunk, hogy az összejöveteleken, az üléseken jobbára ugyanazokkal az arcokkal találkoztunk és azt is, hogy más utépitési vállalatok müszaki dolgozói passzivak maradtak.

Mi "utasok" több előadást és gyakorlati munkánk elősegitésére vonatkozó több tanulmányt is készitettünk. Az egyik ilyen tanulmányunk - az 1950-es évek első felében - a makadámutak problémáinak megoldásával foglalkozott. A makadámutakat - hibáinak kiküszöbölésével - hogyan lehetne bitumen nélkül a növekvő gépjárműforgalom részére alkalmasabbá tenni? Lényege röviden az volt, hogy a teherviselő zuzottkőváz hézagait a poros zuzalék helyett stabilizált keverékkel /zuzalék, homok, agyag/ töltsük ki. A keverék összeállitásánál a szemmegoszlásban a hézagminimumra törekednénk és a szemcsék megkötésére ún. zsiros agyagot vagy bentonitot használnánk. Ez elképzelhető, hiszen sok homokkő kötőanyaga nem más, mint kolloid szemcséjü agyag. A megfelelő szemmegoszlású keverékhez szükséges kevés, 15-20 % agyag kolloid szemei oly nagy felületet képeznek a keverékben, hogy azok felületén elegendő filmszerü vizhártya képződhet, ami a keverék szemcséit egymáshoz kötné. Szárazségban a keverék csak megkeményedne, de nem esne szét. A gépjármü gumiabroncs szivóhatásának jobban ellenállna és a makadám kőpálya nem bomlana meg. Esős időszak alatt pedig, mivel a keverék nagyjából impermeabilis, vizzáró, a kőpálya szétázását, kátyusodását megakadályozza. A csehszlovákiai kollegák - akikkel később a főmérnöki értekezleteken találkoztunk - előadásaiból hallhattuk, hogy ők is különféle agyagos eljárásokat, kezeléseket alkalmaztak a makadámutak javitására.

Nálunk a nagylengyeli olajmezők feltárása után a hazai bitumen előállitására hamarosan sor került és igy az agyagos eljárások

alkalmazására már nem volt szükség. Csak annak illusztrálására irtuk most le, hogyan foglalkoztunk a munkánk, az utak állapotának javitásával és igyekeztünk valami megoldást találni akkori problémáink megoldására.

Az Egyesület pécsi helyi csoportja 1955. junius 25-én "A makadámutak bordásodása" cimmel országos ankétot rendezett. A szakértekezlet is foglalkozott az ország közúti hálózatának akkor még mintegy 79 %-át kitevő makadámutjaink fenntartási problémáinak megoldásával.

Számos társadalmi munkában vettünk részt, amiért kitüntetéseket és elismerő okleveleket kaptak dolgozóink. Ezt szerénytelenség nélkül állithatjuk.

Csak a jelentősebbeket emlitve: 1957-ben a mecseki tv-adóhoz vezető hegyi ut tervezése, az utépités lebonyolitása, a kivitelezés ellenőrzése. Ezzel is hozzájárultunk, hogy Pécs és környéke dolgozói - vidéken az elsők között - láthatták a tv adásait. Közremüködtünk a mecseki Vidámpark felépitésében. A termelőszövetkezeti községek utépitéseinek társadalmi földmunkáit a szakasztechnikusokkal irányitottuk, a tervek egy részét központi dolgozóink készitették. A szigetvári középiskola részére sportpályát létesitettünk. Még tovább is sorolhatnánk.

De nem dicsérhetjük eléggé Kardos Imre kollégánk agilitását, aki nagy hozzáértéssel és számos ujitásával segitette munkánkat. Az uthálózat felméréséhez az 1950-es évek elején kerekes hosszmérőt szerkesztett kerékpár kerekéből. Ha a kerekes hosszmérés már régebbről ismert is volt, de ötletes számlálóberendezással felszerelve nagyban segitette a gyors felmérést. Lejtmérő vizmértékével az utak emelkedőinek, lejtőinek százalékban leolvasható gyors megállapitását tette lehetővé. Ujitása alapján került sor Pécsett a Rákóczi ut és Bem utca kereszteződésénél vidéken az első jelzőlámpás forgalomirányitásra, az ún. "villanyrendőr" felállitására. Az 1960-as évek első felében a rendelkezésünkre álló, akkor még szerény kisgépekből, traktorokból burkolati jelek felfestésére alkalmas gépsort állitott össze. Ha fokozatos finomitásra is szorult, mégis az egyik első, hazailag összeállitott gép volt a burkolati jelek felfestésére.

Mindig gondot forditottunk dolgozóink továbbképzésére is. Az Utfenntartó Vállalat létrehozásával a vállalati körzetvezetők, az új középkáderek az ügyesebb és rátermettebb útőreinkből kerültek ki. Igy magasabb szakmai tudásra volt szükségük. Részükre már 1951-52-ben a közlekedési osztály - később a Közúti Kirendeltséghez került - müszaki dolgozói szakmai továbbképző előadásokat tartottak az útépitések, hengerlések, továbbá az út- és hidfenntartás szakismereteiből.

Később az útfenntartás fejlődésével, gépesitésével útőreinket kisgépkezelői tanfolyamokon átképeztük, mint ahogy azt az útfenntartás gépesitése fejezetben már részletesebben ismertettük.

POLITIKAI ÉS TÁRSADALMI ÉLET

A Közúti Kirendeltségnek csekély létszáma, dolgozóinak területi szétszórtsága miatt párt alapszervezete nem volt. A Kirendeltség vezetője tartotta a kapcsolatot a Megyei Pártbizottsággal és a Megyei Tanács VB. vezetőivel, rendszeres tájékoztatásban számolt be a megye útügyi helyzetéről, az éves tervek teljesitéséről.

A Közúti Igazgatóság létrejöttével a központi létszám 45-50 főre emelkedett, ezt követően meg is alakult a pártszervezet, majd 1960-ban a KISZ alapszervezet. Az igazgatóság két megye területén tevékenykedett, igy a gazdasági széttagoltság miatt a vidéken dolgozó párttagok, akik a lakóhelyük szerinti alapszervezethez tartoztak, nemigen kapcsolódhattak be szervezeti életünk tartalmasabbá tételébe. A párt és a KISZ alapszervezet élete egyaránt csak a 70-es évek elején bontakozott ki igazán. Ekkor jelentősen gyarapodott maga a személyi állományi létszám is, ezen belül főként a fiatal párt- és KISZ-tagok száma.

A gazdasági munkában bekövetkezett változás, a követelményszint egyre nagyobb ütmü emelkedése, a politikai irányitó munka

fokozódását és jelentős minőségi fejlődését is megkívánta. Az igazgatóság vezetője évente egy-két esetben részletes beszámolót tartott a párt alapszervezet előtt a gazdasági munka eredményeiről és tájékoztatott a legfontosabb feladatokról, szervezettségről stb.

Közben az alapszervezet titkára több évtizedes igazgatósági munkaviszony és aktiv pártvezetőségi munka után nyugdijba vonult és tovább fiatalodott a vezetés. Az irányvonal: tovább erősiteni a politikai és gazdasági munka hatékonyságát, a dolgozók minél szélesebb körben kapcsolódjanak be a vezetésbe. Ennek érdekében az alapszervezet kialakitotta a pártcsoport bizalmi hálozatot, amely teljes mértékben figyelembe veszi a gazdasági irányitás keretében kialakitott és önálló egységként müködő üzemmérnökségi rendszert, valamint az új, megnövekedett hatáskörrel ellátott szakszervezeti bizalmi hálózatot.

Az előzőekhez hasonló fejlődést mutatott szakszervezeti tevékenységünk is. Dolgozóink szinte valamennyien szakszervezeti tagok. A szervezettség hosszú évek óta 99 % körül mozog. Még ennél is örvendetesebb a szervezetben végzett társadalmi munkájuk.

Maga a szervezeti élet is lényeges minőségi fejlődésen ment át. A választott bizalmiak, főbizalmiak jogköre lényegesen meg-

nőtt és egyre inkább tudnak is élni ezekkel a jogokkal: felelősen átérzik, hogy a dolgozók érdekeivel, gondjaival és kötelezettségeivel törődni, ez az ő önként vállalt és legfontosabb feladatuk. Ma már nemcsak az üdülés, a béremelés és a jutalom kérdésében, de a kitüntetések, lakás, előléptetés, leváltás és még sok más kérdésben a szakszervezeti bizottság döntése, illetve állásfoglalása szükséges. Eredményesen müködik a társadalmi bíróság is.

Főként a fiatalok lelkes közremüködésével fellendült a sporttevékenység. Kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben, sakkban ágazati versenyeken vesznek részt minden évben. A siker változó, de a középmezőnyig mindhárom versenyszámban eljutottak, sőt labdarúgásban néhány kupát is nyertek megyei szinten.

Dolgozóink legjobbjai a szocialista brigád cimért versenyeznek. A létszámuk állandóan szaporodik. A verseny eredményeit nagyra értékeljük. Igen jelentős eredmények születnek a termelő munkában is, de amilyen tudati változáson mennek keresztül főként az útfenntartó munkásaink, az talán még fontosabb. Erre például szolgálhat a 8 általános iskola elvégzése, a különféle gépkezelői tanfolyami vizsgák letétele, közös társadalmi munka a környezetük formálására, a brigádértékelés során a jók és a rosszak megvitatása stb.

A társadalmi szervek közös erőfeszitésének eredménye, hogy évente különböző témákban politikai előadásokat, szemináriumokat, vitaköröket szerveznek, amelyeknek látogatottsága kielégitő. A területen dolgozókat ilyen esetekben nem utaztatjuk, hanem az előadók utaznak ki a munkahelyre.

Ilyen és hasonló módon kerülnek még közelebb egymáshoz a vezetők és beosztottak, és kerülhet felhasználásra a szervezett egységben rejlő óriási erőtartalék mind a közösség, mind pedig az egyén jobb boldogulására.

Ö S S Z E F O G L A L Á S

A leirtakból és a táblázatokból lemérhetjük a megye uthálózatának 30 éves fejlődését. Az első küzdelmes évtized az ujjáépitéssel és a makadámutak fenntartásának nehézségeivel telt el. Tárgyaltuk az I. ötéves terv nagy feladatait, de nem hagyhattuk emlités nélkül az elkövetett hibákat sem. A második évtizedben megkezdődött az utak korszerüsitése. Eleinte küzdeni kellett annak elismertetéséért is, hogy a megye uthálózata jó részén - a Pécs és Komló környéki utakon - a forgalom jóval nagyobb az országos átlagnál, ugyanakkor makadámutja is jóval több volt, mint az országos átlag, ezért nagyobb ütemü fejlesztést, utkorszerüsitést kiván. Ez csak a II. ötéves tervidőszakban valósult meg, amikor - a bitumenes hengerlésekkel együtt közel 200 km makadámutat korszerüsitettünk. Majd a III. és IV. ötéves tervben került sor a 6. sz. ut Pécs-Szigetvár-megyehatár közötti szakaszának kiépitésére és a megyére nézve igen jelentős, nagy bekötő ut épitési program végrehajtására.

Befejezve a múltba való visszatekintést, elnézést kérünk a személyes élmények beszúrásáért és hogy a közdelmesebb, a nehezebb időszakban végzett munkáinkkal részletesebben foglalkoztunk. De erről az időszakról kevés irásos anyag áll már rendelkezésünkre, mig a III. és IV. ötéves tervidőszak munkáiról részletes, mindenre kiterjedő beszámolóink vannak.

Az első évtizedben nemcsak az alapok megteremtését, de az új, megfelelő szervezetet is ki kellett alakitani. Ezután fokozódó ütemü lett az uthálózat fejlődése. Ma már harmónikusan fejlődik tovább, a jó munkát természetesnek tartjuk, ahhoz a feltételek is adottak, a rosszat nem türhetjük meg.

A fiatal generáció magától értetődőnek tekinti a ma életszinvonalát. Ez természetes is, nekik már egy magasabb szintről kell tovább haladniuk. Talán nem is érdekli őket a múlt kezdeti rögös útja. De ismerni kell a múltat, az elkövetett hibákkal együtt, hogy azok már ne ismétlődjenek meg. Ismerni kell azt az utat is, amelyet végig kellett járni, hogy a mához érhessünk; a még szebb jövő felé csak igy haladhatunk.

Felhasznált irodalom:

1. A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk

2. Az államépitészeti hivatalok szolgálati és müszaki utasitása

3. Hanzély János: Magyarország közutjainak története

T A R T A L O M J E G Y Z É K

ELŐSZÓ

BEVEZETÉS

ELŐZMÉNYEK

A közutak hálózatának kialakulása

Az államépitészeti hivatalok müködése

A BARANYA MEGYEI KÖZUTAK FEJLŐDÉSE A FELSZABADULÁS UTÁN

A megye uthálózata 1945-ben és annak értékelése

A Pécsi Államépitészeti Hivatal müködése 1945-50 között

Az útügyi szolgálat átszervezései

A MAKADÁMUTAK FENNTARTÁSA

Az utőri munka

AZ UTFENNTARTÁS FEJLŐDÉSE

Az utfenntartás gépesitése

TÉLI UTFENNTARTÁS

Hóeltakaritás és sikosság elleni védekezés

Hófogó erdősávok létesitése

A KÖZUTI KÖZLEKEDÉS NÖVEKEDÉSE

UTÉPITÉSEK ÉS UTKORSZERÜSITÉSEK

Az I. ötéves terv /1950-1954/

Utkorszerüsitések az 1955-1960-as évek között

A II. ötéves terv /1961-1965/

A III. ötéves terv /1966-1970/

A IV. ötéves terv /1971-1975/

BEKÖTŐ UTAK ÉPITÉSE

AZ UTÉPITÉSI ANYAGOK ÉS A MUNKA MINŐSÉGE

HIDÜGYEK

TERVEZÉSEK

TOLNA MEGYEI FELADATOK

TÁRSADALMI MUNKA - TOVÁBBKÉPZÉS

POLITIKAI ÉS TÁRSADALMI ÉLET

ÖSSZEFOGLALÁS

Térképek:

1. térkép Baranya megye úthálózata 1918-ban

2. térkép Baranya megye úthálózata 1945-ben

3. térkép Baranya megye úthálózata 1950. január 1-én

4. térkép Baranya megye úthálózata 1954. december 31-én

5. térkép Az 1945-75 évek között épült bekötő utak és telepitett közúti hófogó erdősávok

6. térkép Uthálózat 1977-ben

Fényképek:

1. fénykép Régi tipusú útirányjelző tábla

2. fénykép Uj tipusú útirányjelző tábla

3. fénykép Hóekék szemléje 1975-ben

4. fénykép Hómarógépek szemléje 1975-ben

5. fénykép Közúti hófogó erdősáv az 57. sz. főútvonalon Mohács és Szederkény között

6. fénykép A vasasi rézsücsúszás a 6. sz. főútvonal 190 km szelvényénél

7. fénykép Szivárgó rendszer a 6. sz. főútvonalon a mecseknádasdi rézsücsúszás megszüntetésére

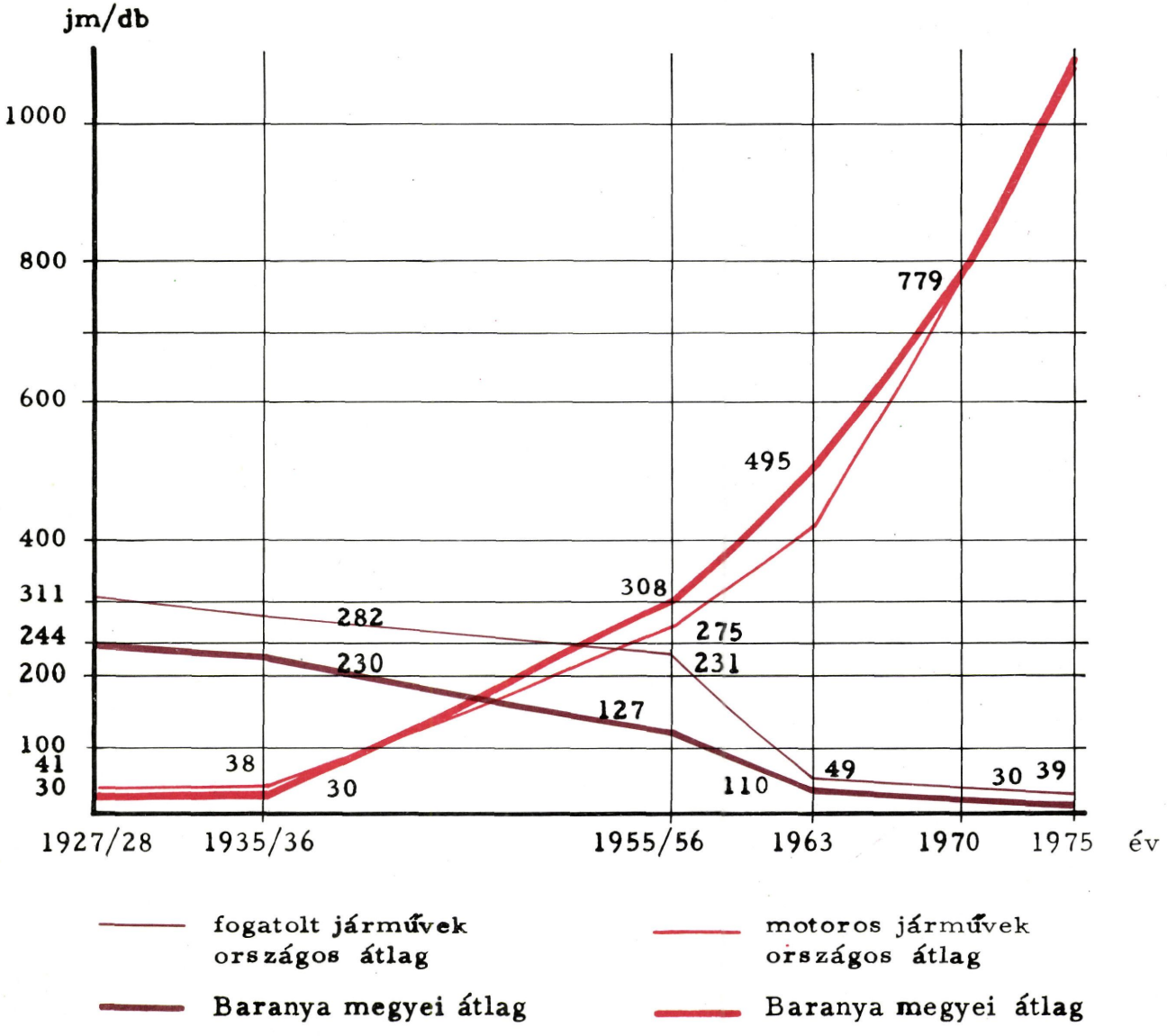
8. fénykép A helyreállitott mecseknádasdi megcsúszott rézsü beakácositva /Megjegyzés: A "Kőomlás" tábla ott már nem időszerü/

9. fénykép Kardos Imre újitása 1965. évből, útburkolatjel festőgép

10. fénykép A varasdi völgyhid a 6. sz. főútvonalon

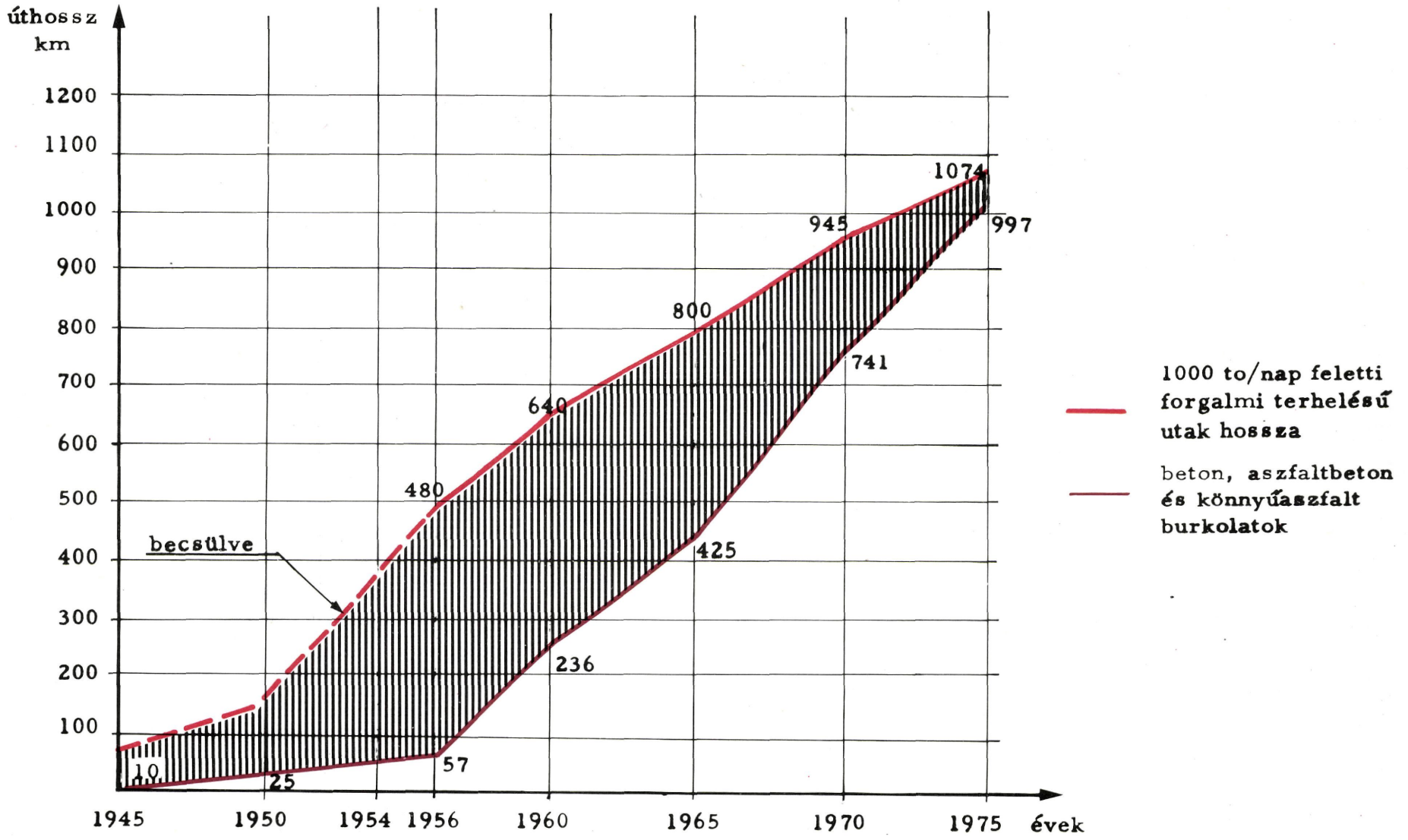
1. sz. grafikon

A FOGATOLT ÉS A MOTOROS JÁRMŰFORGALOM NÖVEKEDÉSE



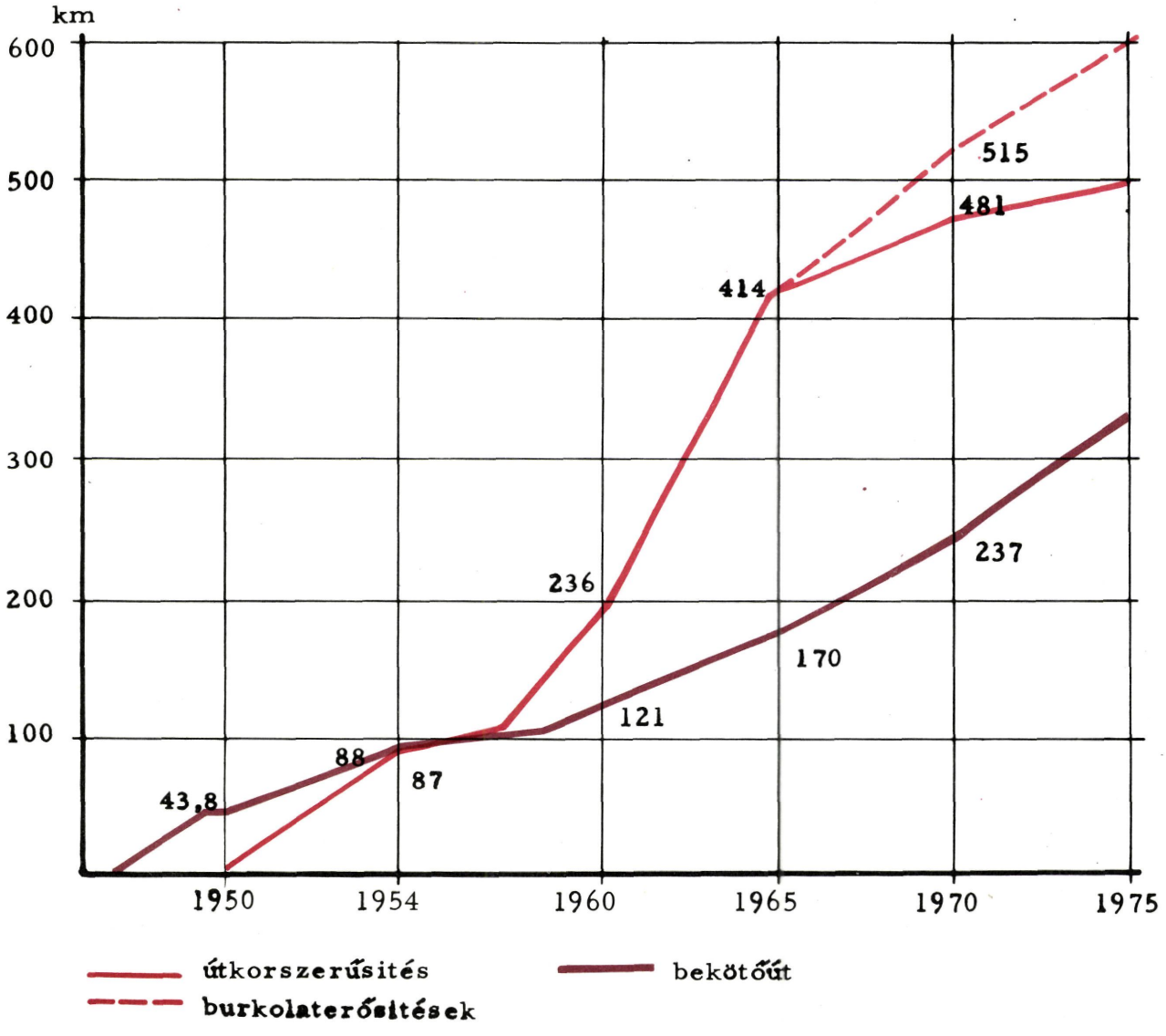
2. sz. grafikon

A FORGALOM IGÉNYEINEK MEGFELELŐ ÉS A FORGALOM ÁLTAL MEGKIVÁNT BURKOLATOK HOSSZÁNAK ALAKULÁSA BARANYA MEGYÉBEN (1945–1975)

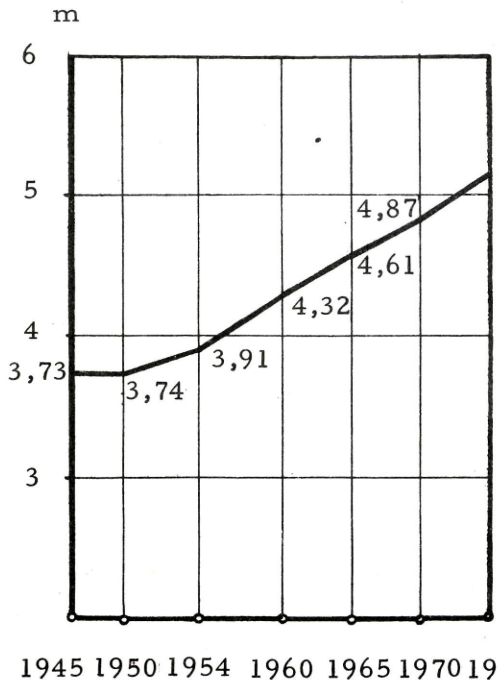


3. sz. grafikon

AZ ÚTKORSZERŰSÍTÉS ÉS A BEKÖTŐÚT-ÉPÍTÉS ÜTEME



AZ ÚTBURKOLATOK ÁTLAGOS SZÉLESSÉGÉNEK NÖVEKEDÉSE 1945–1975 KÖZÖTT

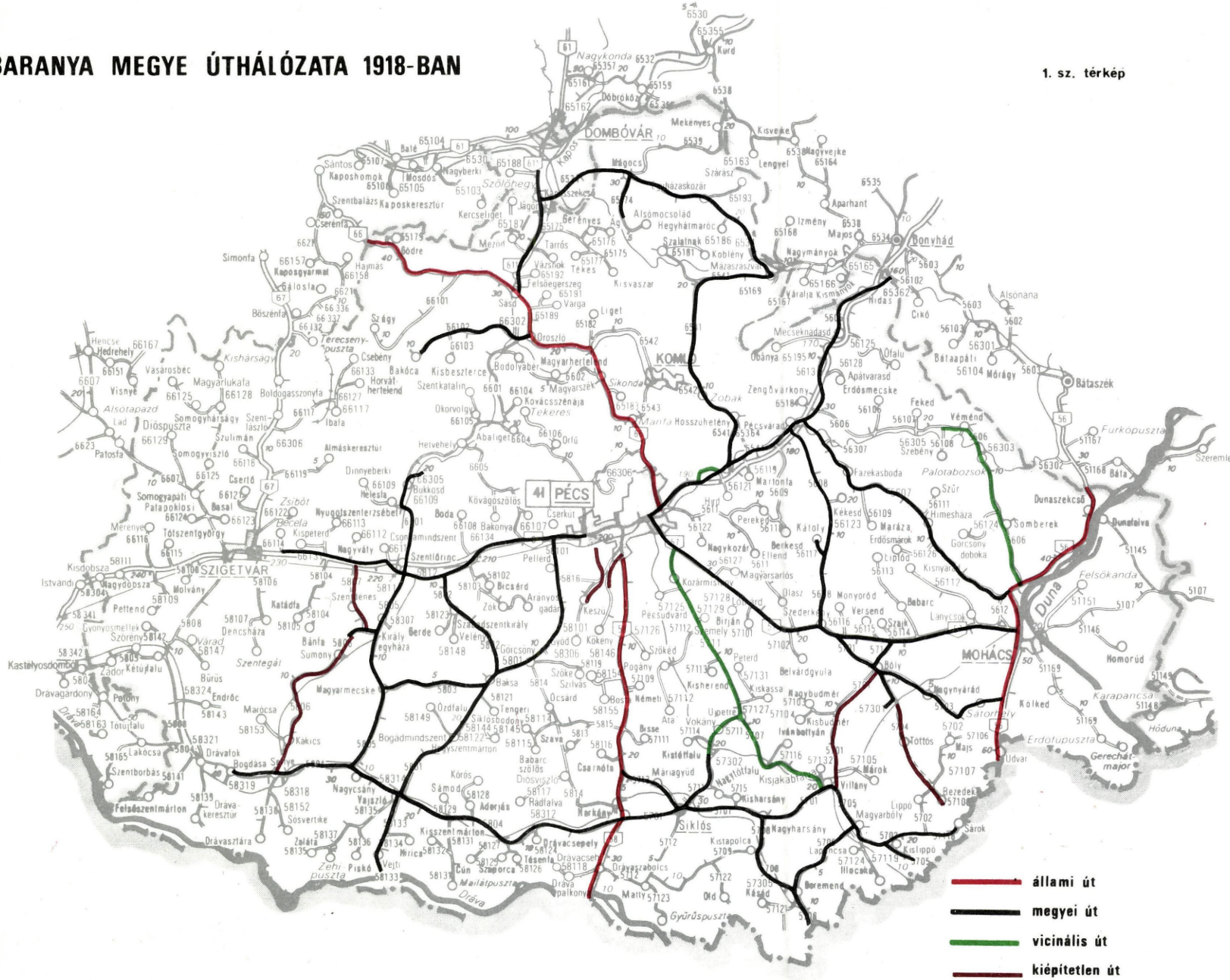


AZ ÚTHÁLÓZAT HOSSZA ÉS BURKOLATFAJTÁNKÉNTI MEGOSZLÁSA 1945–1975 KÖZÖTT

	1945		1950		1954		1960		1965		1970		1975	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Kő és keramit burkolat	5	0,5	15	1,2	19	1,4	17	1,3	12	0,9	9	0,6	2	0,1
Beton	–		4	0,3	36	2,7	36	2,7	36	2,6	36	2,4	4	0,2
Nehéz aszfalt burkolat	1	0,1	6	0,5	10	0,7	30	2,2	62	4,5	113	7,7	397	25,7
Könnyű aszfalt burkolat	–		–		11	0,3	171	12,7	356	25,7	513	35,3	547	36,2
Felületi bevonások	4	0,4	9	0,7	43	3,6	42	3,1	46	3,4	23	1,2	57	3,6
Portalanitott makadám	–		–		–		129	9,6	594	42,9	716	49,3	512	33,2
Egyszer portalanitott és vizesmakadám	1004	99,0	1228	94,3	1208	90,8	923	68,4	273	20,0	40	2,5	16	1,0
Kiépitett utak km	1014	100	1262	100	1332		1,348		1334		1450		1535	
összesen 1000 m²	3734		4716		5203		5832		6380		7057		7973	
Földutak	63		55		41		33		18		16		11	

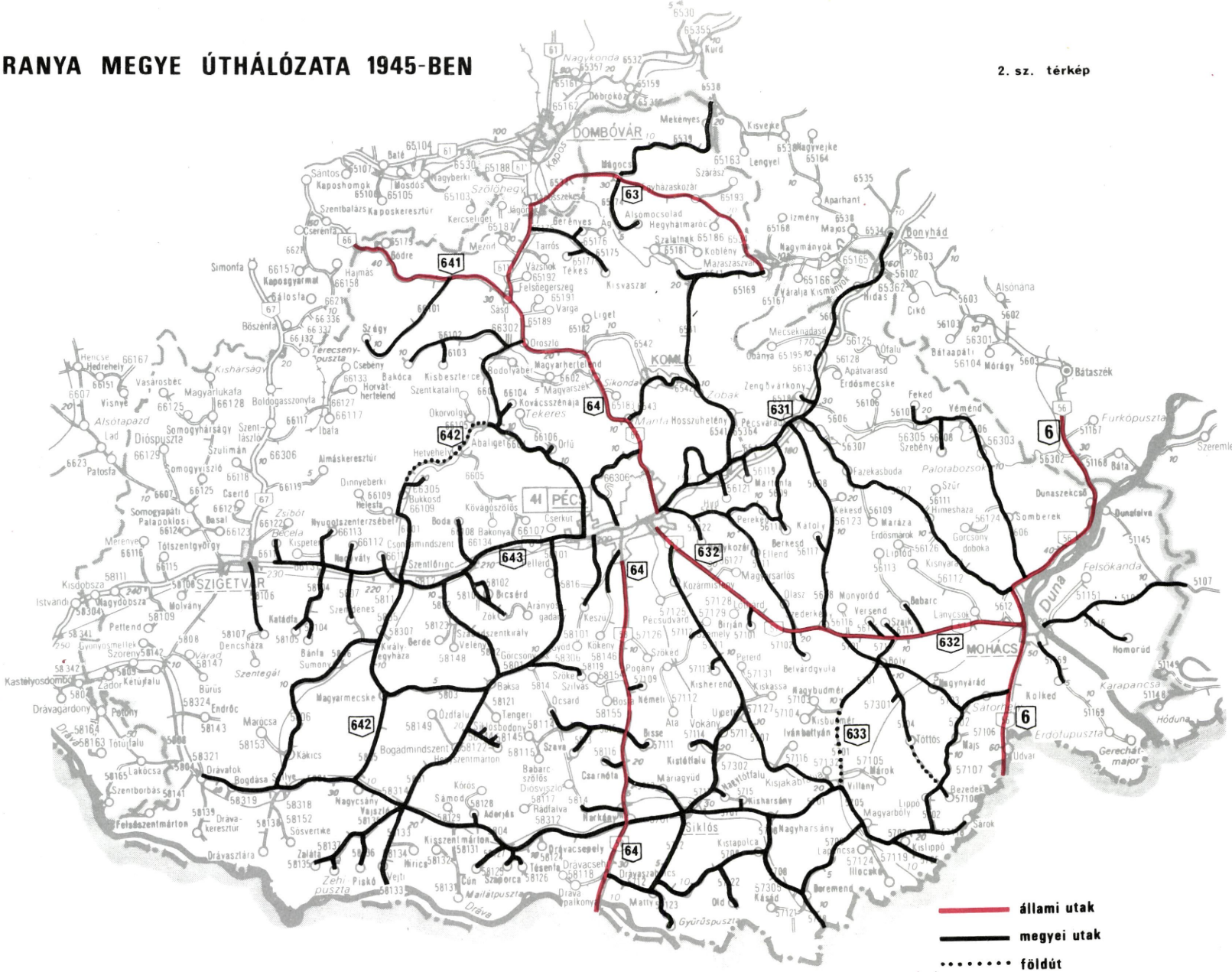
BARANYA MEGYE ÚTHÁLÓZATA 1918-BAN

1. sz. térkép



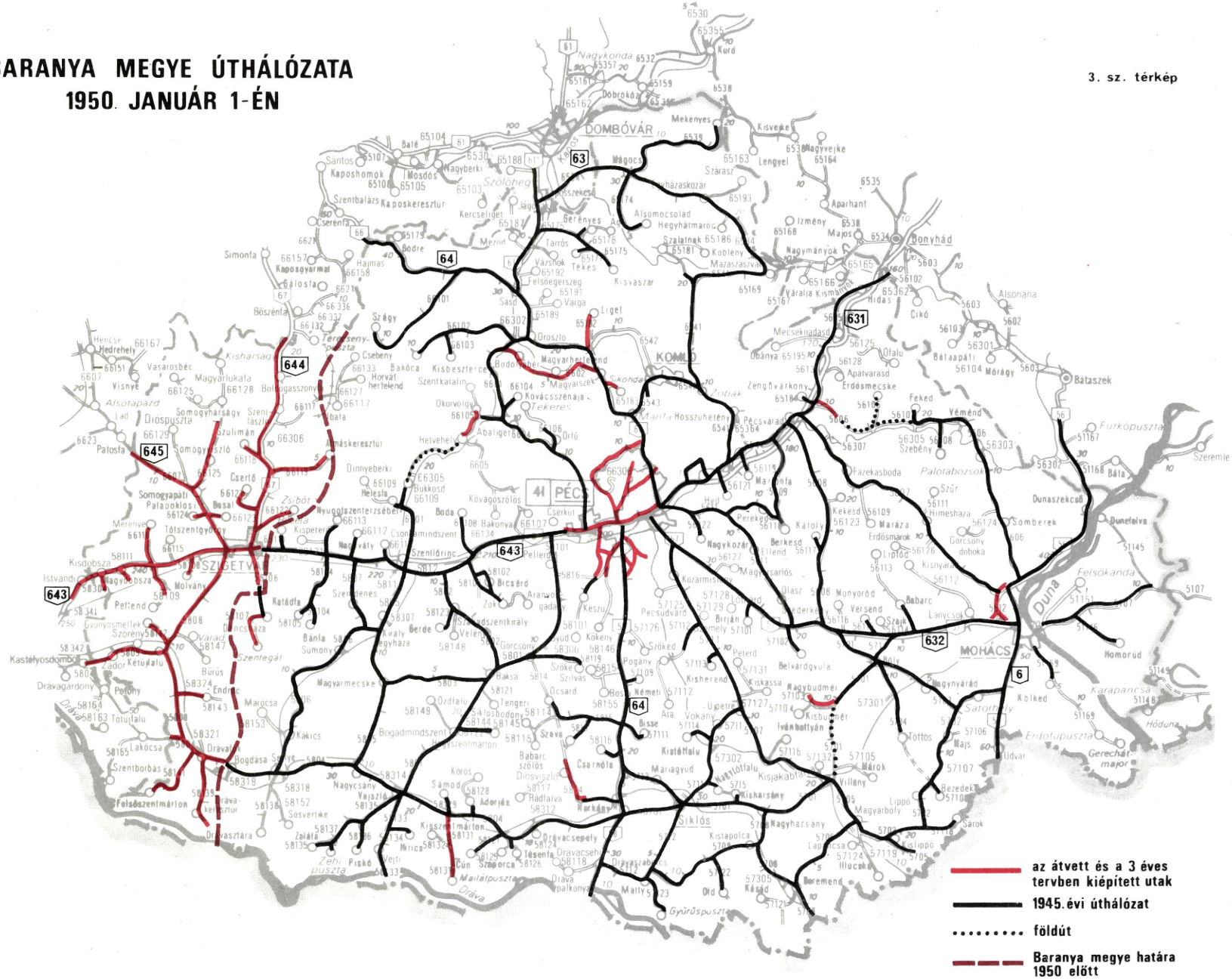
BARANYA MEGYE ÚTHÁLÓZATA 1945-BEN

2. sz. térkép



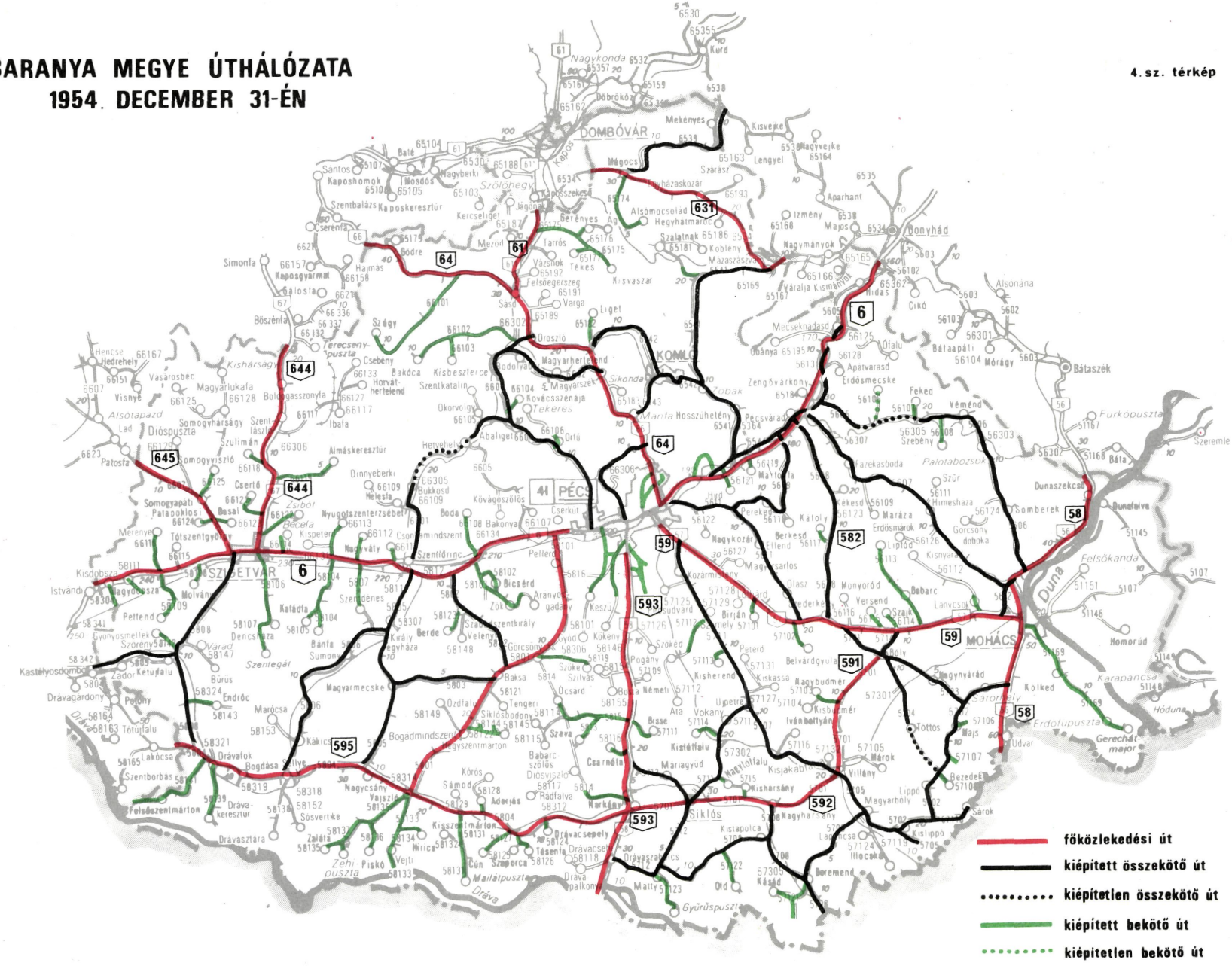
BARANYA MEGYE ÚTHÁLÓZATA
1950. JANUÁR 1-ÉN

3. sz. térkép


DOMBÓVÁR
KOMLÓ
PÉCS
SZIGETVÁR
MOHÁCS
Nagykónda
Kurd
Dobrokóz
Mekényes
Kisvejke
Magyvejke
Lengyel
Szárász
Aparhant
Bonyhád
Izmény
Majos
Nagymányok
Hidas
Cikó
Alsonana
Bátaszek
Furkópuszta
Szeremle
Bátaapáti
Mórágy
Apátvarasd
Erdősmecske
Feked
Véménd
Palotabozsok
Dunaszekcső
Duncfalva
Somberek
Felsőkánda
Duna
Homorúd
Karapáncsa
Hőduna
Erdőfupuszta
Gerechát major
Udvar
Majs
Kölked
Bezedek
Sárok
Lippó
Magyarbóly
Nagyharsány
Siklós
Beremend
Illocska
Kisharsány
Márok
Villány
Kisjakabfalva
Harkány
Csarnóta
Máriagyud
Kistótfalu
Nagytótfalu
Kisharsány
Kisszentmárton
Felsőszentmárton
Drávaszentes
Drávacsehi
Tésenfa
Drávapalkonya
Mailátpuszta
Gyürüspuszta
Old
Kásád
Matty
Piskó
Zéhi puszta
Drávaszabolcs
Drávavasvár
Drávaiványi
Drávaszerdahely
Drávakeresztúr
Drávaszabolcs
Drávafok
Drávagárdony
Kastélyosdombó
Istvándi
Kisdobsza
Nagydobsza
Molvány
Pettend
Gyöngyösmellék
Szőreny
Kétújfalu
Petőny
Totújfalu
Lakócsa
Szentborbás
Bogdása
Drávaszabolcs
Drávakeresztúr
Drávavasvár
Drávaszerdahely
Drávaiványi

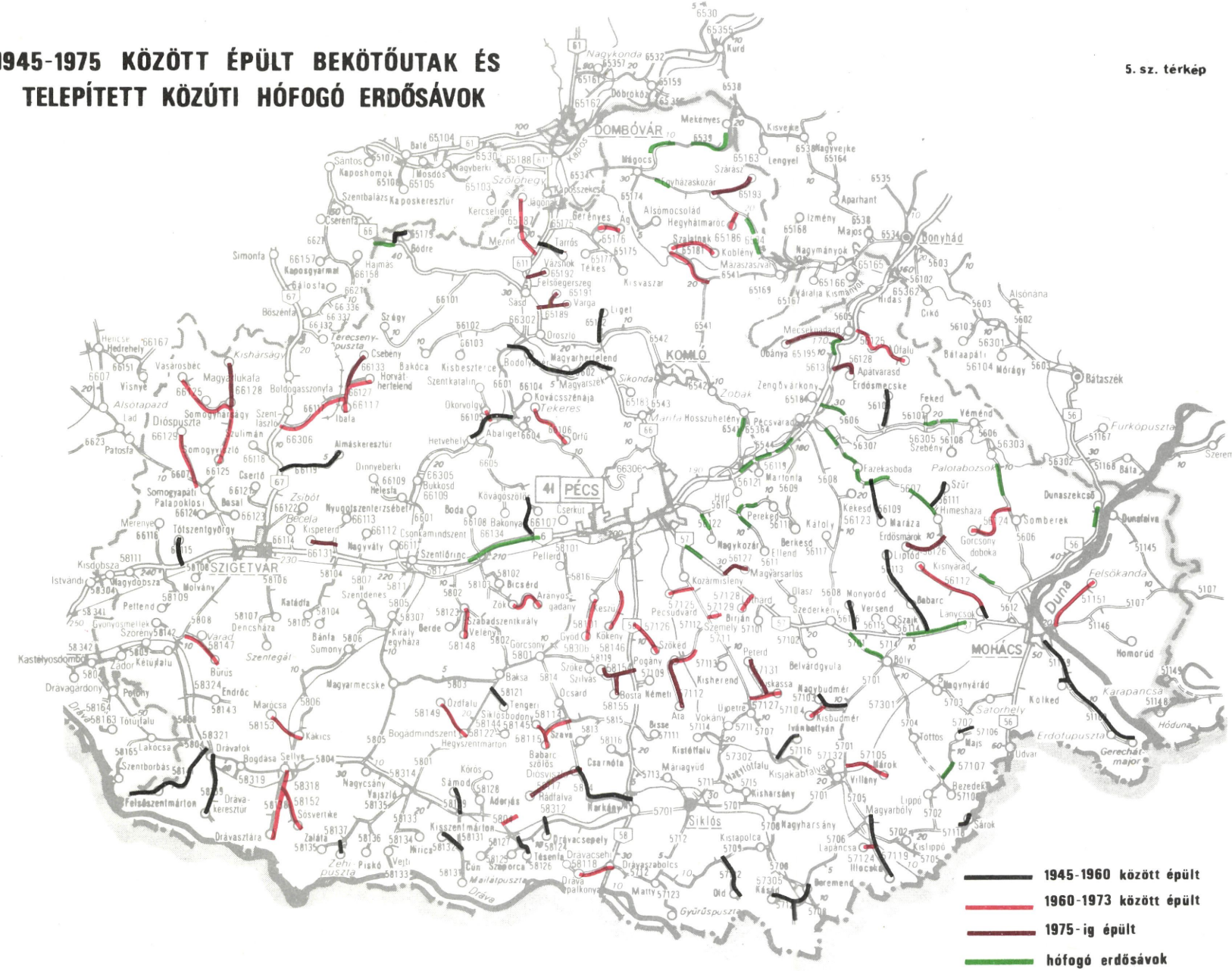
BARANYA MEGYE ÚTHÁLÓZATA
1954. DECEMBER 31-ÉN

4.sz. térkép



1945-1975 KÖZÖTT ÉPÜLT BEKÖTŐUTAK ÉS TELEPÍTETT KÖZÚTI HÓFOGÓ ERDŐSÁVOK

5. sz. térkép

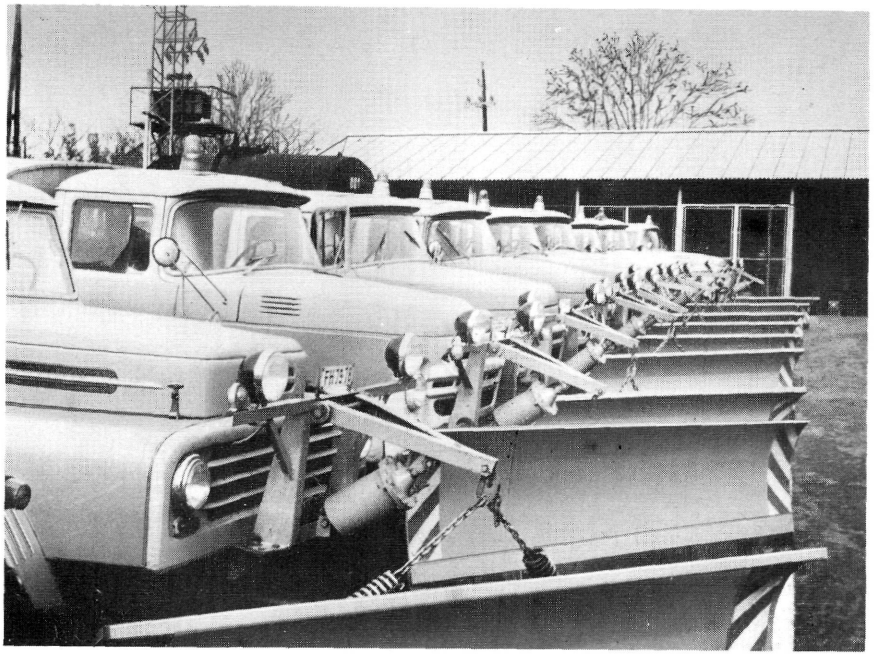


6.sz. térkép

BARANYA MEGYE ÚTHÁLÓZATA 1977-BEN

Régi típusú útirányjelző tábla

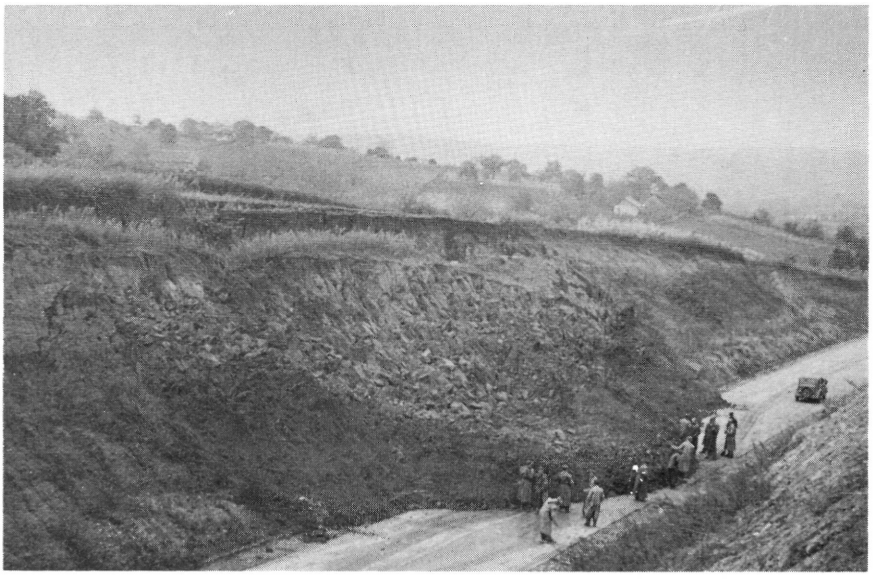
Új típusú útirányjelző tábla



Hóekék szemléje 1975-ben

Hómarógépek szemléje 1975-ben

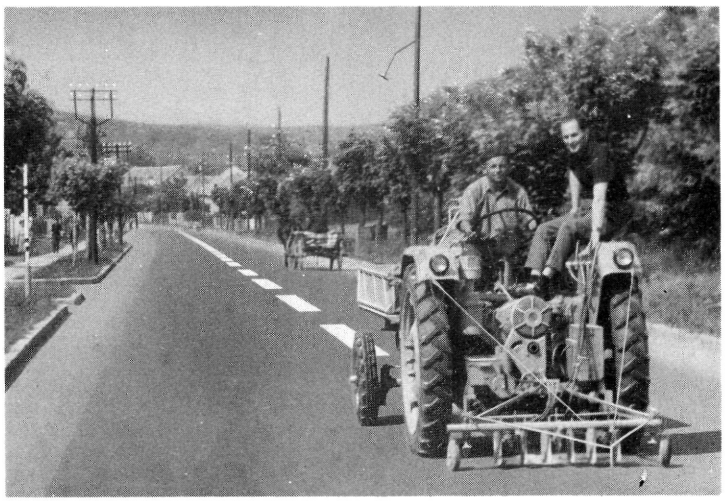
Közúti hófogó erdősáv az 57. sz. főútvonalon Mohács és Szederkény között



A vasasi rézsűcsúszás a 6. sz. főútvonal 190 km szelvényénél

Szivárgó rendszer 6. sz. főútvonalon a mecseknádasdi rézsűcsúszás megszüntetésére

A helyreállított mecseknádasdi megcsúszott rézsű beakácosítva
(Megjegyzés: A „Kőomlás" tábla ott már nem időszerű)



Kardos Imre újítása 1965. évből, útburkolatjel festőgép

A varasdi völgyhíd a 6. sz. főútvonalon

Uvaterv • 79 081 • F. v.: Lőb Endre