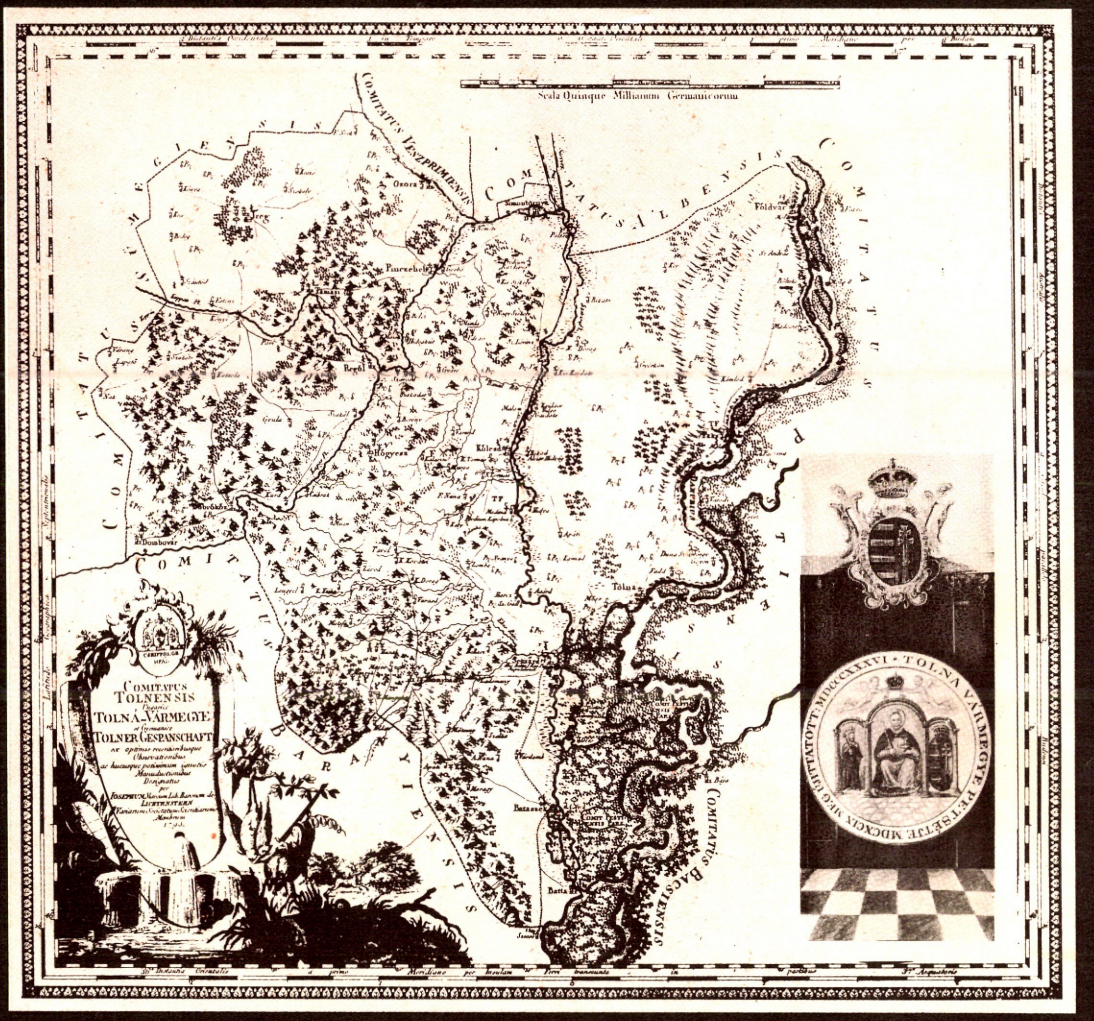
tolnai


Scala Quinque Milliarum Germanicorum
COMITATUS VESZPRIMIENSIS
COMITATUS ALBENSIS
COMITATUS SOMOGIENSIS
COMITATUS BARANYENSIS
COMITATUS BACSIENSIS
COMITATUS TOLNENSIS
Tolna
Batta
Földvar
Paczehely
Regöly
Bonhard
COMITATUS TOLNENSIS
TOLNA VARMEGYE
TOLNER GESPANSCHAFT
TOLNA VARMEGYE VETI SZEKE MDCCCXXXVI

utak

TOLNAI UTAK

KIADJA:
A KPM SZEKSZÁRDI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA

Írta:
KAROLINY MÁRTON
aranydiplomás mérnök

Az összeállításban közreműködött:
RIKKER ISTVÁN
a KPM Szekszárdi Közúti Igazgatóság főmérnöke

Lektorok:
KISS BÉLA
a KPM Közúti Főigazgatóság ny. főmérnöke
és
RIKKER ISTVÁN
főmérnök

A térképek és grafikonok grafikusa:
SCHUBERT PÉTER

A külső burkolaton
Görög és Kerekes 1793-ban készített térképe

Felelős kiadó:
Baksai Ervin
a KPM Szekszárdi Közúti Igazgatóság igazgatója
1000 83.188 Szekszárdi Nyomda
Felelős vezető: Benizs Sándor

Előszó

Magyarország területének középső részén terül el Tolna megye. Ez a körülmény történetét, mindenkori gazdasági helyzetét döntően befolyásolta. Történelme során, az adott korszaknak megfelelő legfejlettebb, majd legelpusztultabb állapotok jellemezték az itteni életet. A fejlettség, vagy az elmaradottság a mindenkori közlekedési viszonyokkal volt közvetlen kapcsolatban.

A megye közútjain lebonyolódó forgalom minden időben nagy erőfeszítéseket kívánt meg az úthálózat gondozásáért felelős emberektől, szervezetektől, küzdelmet a talaj, a terep, az árvizek, a tél támadásaival és az utakon közlekedő szekerek rongálásaival. Elismeréssel kell visszagondolni azokra a jobbágyokra, közmunkára kirendelt falusiakra, akik a régi megyei biztosok irányításával ellátták ezt a nehéz, mindig újra elvégzendő feladatot.

Később, az évszázadunk kezdetével megjelenő automobilizmus új követelményeivel és az egyre rohamosabban fejlődő forgalom igényeivel kellett versenyt futni az útügyi hatóságoknak és fenntartó szervezeteknek, végig azzal a hátránnyal, hogy a tegnap eszközeivel kellett a holnap igényeit kielégíteni.

Az ország felszabadulása után váltak lehetővé olyan szervezési módok, melyek ebben a versenyben végre gyorsabb ütemet adtak az úthálózat kiépítésének és fenntartásának. A megindult szocialista fejlődés, a hároméves és az egymást követő ötéves tervek eredménye a jelenlegi úthálózat.

A most megjelenő monográfia azt a fejlődést ismerteti, ami Tolnában a rómaiak limes útjától, a 6. sz. főút korszerű megépítéséig és azóta, az úthálózaton végbement. Ehhez a fejlődéshez szorgalmas, hozzáértő munkásokra, mérnökökre, technikusokra volt és van ma is szükség. Munkájuk méltatását, emlékezetük megőrzését szolgálja a kiadásra kerülő tanulmány.

A szorosan vett közúti közlekedés tárgyalásán túlmenően, honismereti adatokat is nyújt a tanulmány, az egyre gyorsabban fejlődő Tolna megye és a megyeszékhely közlekedési viszonyainak ismertetésével.

BAKSAI ERVIN
KPM Szekszárdi Közúti Igazgatóság
vezetője

Bevezető

A KPM Közúti Főosztály még 1970-ben kezdeményezte az országos közúthálózat történetére vonatkozó új és archív irat- és térképanyag összegyűjtését és megőrzését. Erre a célra valósult meg Kiskőrösön a Közúti Szakgyűjtemény 1974-ben.

Ugyanennek érdekében hívta fel a Közúti Főosztály az összes Közúti Igazgatóságokat saját megyéjük közúthálózatának múltját és jelenét ismertető monográfiák megírására. Eddig hét ilyen ismertetés jelent meg, kettő kiadás alatt áll, kettő megírása folyamatban van. Ennek a sorozatnak keretében kerül most kiadásra Tolna megye közútjainak ismertetése, olyan időszakban, mikor egyre több figyelmet fordítunk népünk múltjának, szellemi és tárgyi értékeinek felkutatására és ismertetésére, honismeretünk növelésére. Jól helyezkedik ebbe a törekvésbe a közlekedés múltjának ismertetése, egyidőben a motorizáció gyors fejlődésével és az utakon közlekedők számának és igényeinek emelkedésével.

A most megjelenő könyv elsősorban szakembereknek ismerteti Tolna megye történetének közlekedési és útviszonyait, de tanulságos olvasmány lehet szakmán kívülieknek is. Az összeállításnál részben ezért is nem lehetett célom, hogy a könyv tudományos színvonalat érjen el, mégis a kutatás során sok értékes levéltári anyagot sikerült feltalálni és itt közölve megőrizni a jövő számára, egy, az egész ország úthálózatának történetét tárgyaló mű alapjául is.

A végzett munkám összegyűjtő jellegéből adódik, hogy az eredetiség érdeme egyedül az ismertetett forrásmunkák szerzőit illeti meg.

A megjelenő könyvnek is van – részben szomorú – története. Kiadását még Tajnafői Sándor, a Szekszárdi Közúti Igazgatóság korábbi vezetője kezdeményezte. A monográfia megírását Kőrösi Károly, aki negyven éven át volt kiváló mérnöke a tolnai utaknak, kezdte el. Nagy alapossággal, lelkiismeretességgel kutatta fel a szükséges levéltári és archív anyag nagy részét. Munkáját betegsége miatt befejezni már nem tudta. Mindketten meghaltak ebben az esztendőben.

Kőrösi Károly, szerencsére még halála előtt átadta nagy értékű munkájának tervezett kéziratát, számos adatát, amiket felhatalmazása alapján jól fel tudtam használni.

Kőrösi Károlyon kívül meg kell említenem Tolna megye útjainak két korábbi alkotó mérnökét, Korbonits Dezsőt és Kiss Bélát, kik sok segítséget adtak neki tanulmánya összeállításához.

A szöveg erősen történelmi jellege miatt, következetesen Tolna Vármegye elnevezést alkalmaztam, míg legújabb történelmünk a korábban sok nagyot is alkotó ősi közigazgatási önkormányzatunkat túlhaladta. A jelennel foglalkozva, a monográfia részletesen ismerteti a KPM Szekszárdi Közúti Igazgatóság szervezetét, munkáját. Végül, meg kellett említeni azokról, akik a múltban viselték, és jelenleg viselik a felelősséget a Tolna megye állami úthálózatáért, elismeréssel a régieknek, sok sikert kívánva a mostaniaknak.

Az archív terv- és térképanyagot az Országos Levéltár, a Közlekedési Múzeum, a Szekszárdi Állami Levéltár és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény anyagából válogattam ki, a négy intézmény munkatársainak szíves segítségével.

Az archív anyag fényképeit az Országos Levéltár, a Közlekedési Múzeum és a Béri Balogh Ádám Múzeum fotólaboratóriumai készítették. A Szekszárdi Állami Levéltárban kiválogatott jegyzőkönyvek és tervek felvételeit Komjáthy Antal kolléga készítette. Az üzemmérnökségi épületek, telepek, egyes útszakaszok és hidak fénykép-illusztrációi az igazgatóság saját fényképanyagából vannak válogatva.

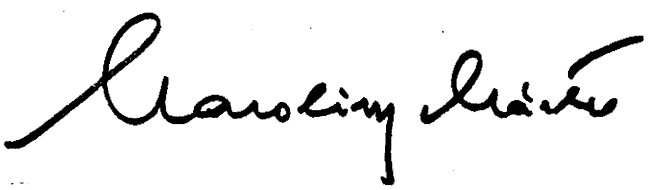
Az irodalmi forrásmunkákat a Kaposvári Palmiro Togliatti és a Szekszárdi Megyei Könyvtár bocsátotta rendelkezésemre, többnyire könyvtárközi kölcsönzéssel.

A levéltárak, könyvtárak és múzeumok munkatársainak ezúton köszönöm meg szíves és szakszerű segítségét.

A lektorálás munkáját Rikker István, a Szekszárdi Közúti Igazgatóság jelenlegi főmérnöke, valamint Kiss Béla ny. főmérnök vállalták. Utóbbi 1949-től különböző vezető beosztásokban előbb Szekszárdon, majd 1945–1963 között a KPM-ben irányította a Tolna megyei utak munkálatait, illetve képviselte azok érdekeit. Mindketten a könyv összeállításában is jelentős részt vállalva emelték a monográfia színvonalát. Köszönöm szíves segítségüket.

Bízok benne, hogy ez a könyv előremozdítja a még hiányzó megyei úttörténetek megjelenését is.

1982. augusztus hó



KAROLINY MÁRTON
aranydiplomás mérnök

I. A KELTÁK ÉS A RÓMAIAK KÖZLEKEDÉSE

A mai Tolna megye, területének nagyobb részén, igen jó életfeltételeket nyújtott a történelem előtti idők emberének. A számos vízfolyás, elsősorban a Duna partjai, mind alkalmasak voltak a letelepedésre. A Hegyhát erdőségei, a vízfolyások, a mocsaras területek minden évszakban megfeleltek a vadászatnak és a halászatnak. A lankásdombos területek és a fátlan Mezőföld az állattenyésztést és a földművelést tették lehetővé.

A kelták

Az itt élt népek közül, a kelták fejlett civilizációjáról tanúskodnak a megye területén feltalált leletek. Már városi jellegű településeik is voltak, ahol iparcikkeket készítettek, ezeket kereskedelem útján értékesítették. Regöly környékén pénzverőjük volt, ahol még Fülöp-féle macedon pénzeket is hamisítottak. A pénz használata tette lehetővé a távoli területekkel kialakult kereskedelmüket. Az áruk szállítására nem csak emberi erőt és málhás állatokat használtak, kocsikkal is szállítottak. Ez tette szükségessé járható csapások kialakítását, főképpen a fás területeken. Nagyobb távolságra vízi szállítást is igénybe vettek, elsősorban a Dunán, így kapcsolatuk volt görög, macedon és etruszk területekkel. Lehet, hogy a Kaposon is hajóztak, erről egy Kurd melletti lelet tanúskodik. Eszerint oda egy Felső-Olaszországból származó hajórakomány érkezett.

Kocsiút vezetett Erdélyből, a Maros mentén, a Körösök torkolatánál érte el a Tiszát, majd Baja irányában haladva, az útvonal Bátánál és Dunaújvárosnál keresztezte a Dunát. Tolna területén számos településük volt, ezek egy részén alakultak ki a későbbi római erődök és városok. A kelták Tolnába fegyveres hódítással kerültek, ie. 560 körül. Hatalmuknak a rómaiak vetettek véget egy ie. II. században megindult és iu. 8-ban befejeződött háborúskodással.

A római úthálózat

A kelták 400 év alatt kifejlesztett civilizációja, az értékes dunántúli települések, az itt kialakult ipar és mezőgazdálkodás lehetett az egyik vonzóerő, ami a rómaiakat a Dunántúl meghódítására ösztönözte. Az itt megmaradt kelták, a római hódítás után is folytathatták értékes mesterségeiket.

A római hódításokat a rendkívül jól megszervezett hadsereg, a légiók katonai fölénye tette lehetővé. A hadjáratokat nyomban követte a légiók mozgását, az utánpótlás szállítását szolgáló utak építése, amiből a nagyszerű római úthálózat alakult ki. Az utakat a katonai műszaki alakulatok, békeidőkben maguk a légiók építették. Külön szervezet volt a hídépítők, a pontifexek alakulata.

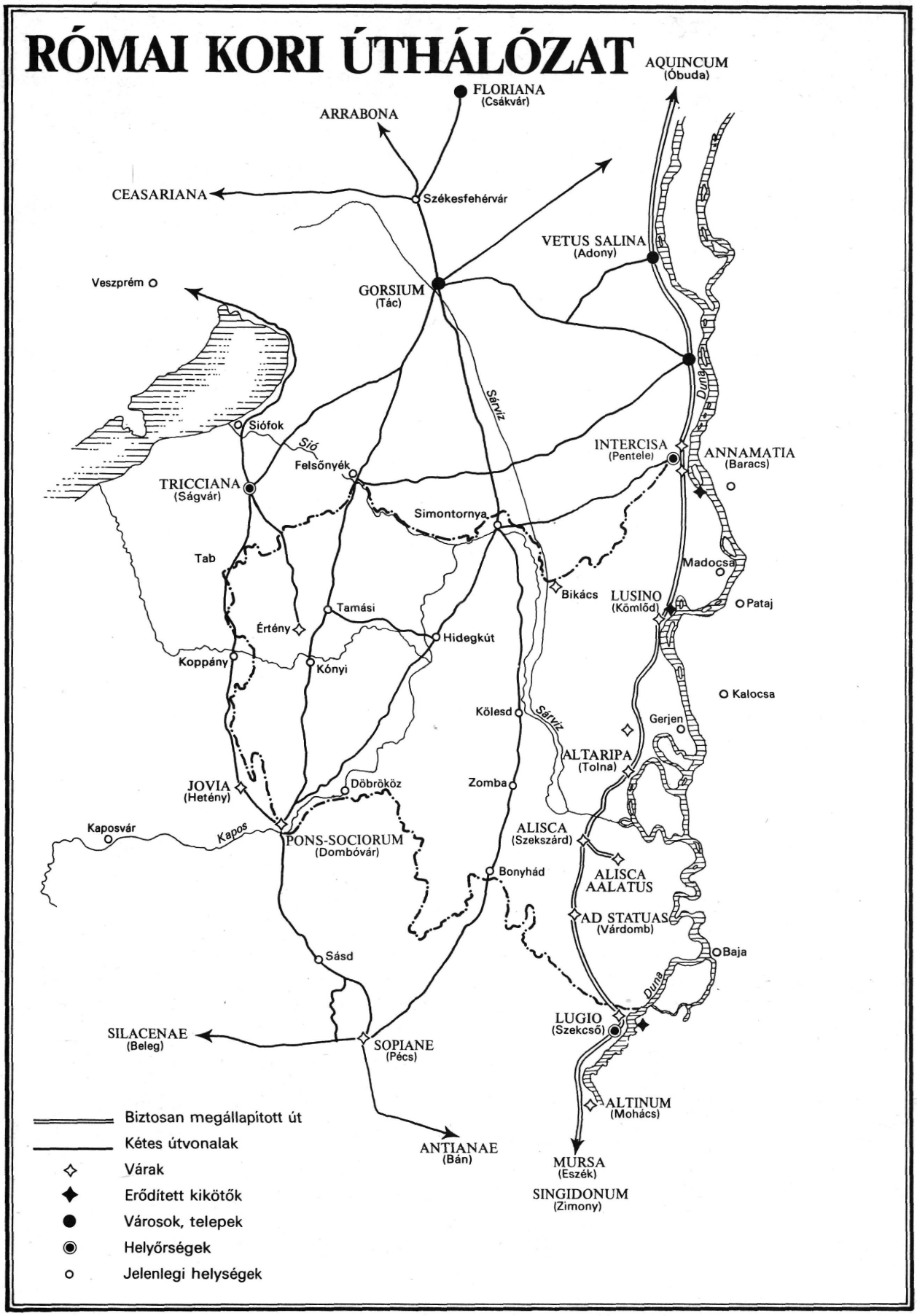
A meghódított Pannóniában három, nyugat-keleti irányú főutat építettek ki. Délen a Száva középső szakaszát az Emona-Siscia-Mursa útvonal, a Dráva völgyét közelítette meg a Poetovio-Mursa irányú út. Északon és keleten a Duna jobb partját követte a Vindobona-Aquincum-Mursa-Sigidinum főút. Ez a birodalom határán vezető „limes út", mely Tolna területén a legfontosabb hadi út volt, és maradt a történelem folyamán. Tolna a Valéria tartomány része lett, ez a Duna és Dráva közé terjedő területen volt.

A hadsereg elhelyezésére táborokat - castrumokat építettek. Az ezekben elhelyzett légiók pacifikálták a környezetet, és védték a limest a Duna-Tisza közén élő „barbárok" betörései ellen. A táborokon kívül, a part és a dunai kikötők védelmére erődöket is építettek, ezek fényjelzésekkel érintkeztek egymással.

A római úthálózatra vonatkozó adatokat, a fennmaradt útikönyvek, az itinerariumok tartalmazzák. Antoninus Itinerariuma a limes út mentén Altianae (Bán), Altinum (Mohács), Lugione (Dunaszekcső), Ad Statuas (Várdomb), Alisca (Szekszárd), Alta Ripa (Tolna), Lusino (Kömlőd), Annamatia (Baracs) és Intercisa (Pentele) erődöket sorolja fel. Erődök voltak a Duna bal partján is, Dunaszekcsővel és Kömlőddel szemben. A megye területén, a Dunától távolabbi helyeken is voltak erődeik, Hetény, Leperdpuszta és Értény környezetében.

Az egyes erődök és városok közti távolságokat az itineratiumok mérföldekben adták meg. Egy MP=1000 passus, kettős lépés=1480 m volt. Használták a hosszak mérésére a stadiumot is, ez 1,8 km-t tett ki. A limes út „szelvényezése" déli irányban, Aquincumnál kezdődött, a mérföldeket 2,4-2,5 m magas, kör keresztmetszetű, az út mellé felállított mérföldkövekkel, - lapis miliarius -jelezték. A köveken a kezdőponttól mért távolságot vésték be, emellett esetenként, az út építésére vagy felújítására vonatkozó adatokat. Tolnában 12 ilyen kő maradt fenn a limes út mentén. Ezek közül Baracsnál, a római castrumon átvezető úton „AB AQ MP LV" feliratú követ találtak. Egy Paksnál kiásott kő „AB AQ MP LXXIII", egy Faddnál talált kő „AB AQ MP LXXXVI", egy Tolna és Szekszárd közötti kő XCVII feliratú volt. Végül Eszéknél (Mursa) a CLX feliratú követ találták. (Óbuda és a Dráva közötti távolság 238 km).

A Szekszárdi Béri Balogh Ádám Múzeumban őrzött, 1887-ben Faddtól délre, a cseri legelőn feltalált római mérföldkő. Felirata szerint Caius Valerius Maximinus császár idejében, 236 körül állították fel, Aquineumtól LXXXVI mérföld távolságra. A Múzeum felvétele.



Tolna megye római kori úthálózatának vázlata. Wosinszky Mór 1896. évben megjelent Tolna Vármegye az őskortól a honfoglalásig című műve alapján.

Ezt a limes utat a birodalmi főutak jelemzőivel építették ki, lehetőleg hosszú, egyenes vonalvezetéssel, töltésben, legfeljebb 10 %-ig menő emelkedőkkel. Az épített kőpálya a főutakon 0,8–1,5 m vastag is volt, szélessége 5–10 m között változott. A burkolatot képező kőlapok hézagaiba cementumot öntöttek; az így burkolt út volt a „via strata". (Most strada, Strasse, street). A vízfolyásokat boltozott kőhidakkal keresztezték. A főutak fenntartását gyors katonai műszaki alakulatok végezték, „centuria accessorum volatorum".

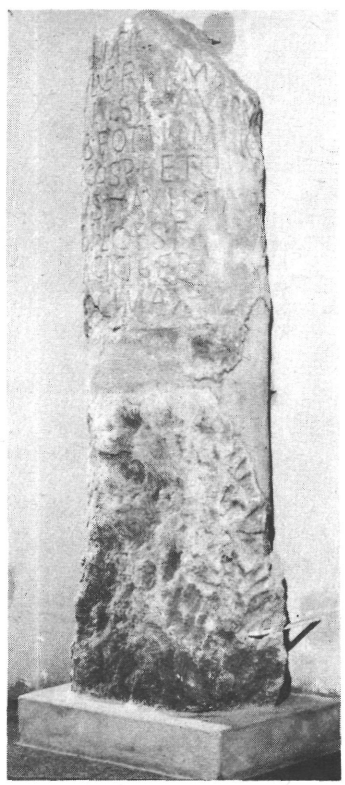
A limes út tolnai szakaszán több helyen találhatók fel a római burkolatok maradványai. Ezekből lehetett valószínűsíteni az út nyomvonalát. Wosinsky Mór történelmi műve szerint ez az alábbi volt: A Fejér megyei határt dél felé átlépve, a 6. sz. főút régi nyomától jobbra, a dunaföldvári Felső-tó levezető árkán levő régi 6. sz. úti híd mellett, a felső Őreg-hegy oldalában a közlegelőn, a kenderáztató tóban talált hídfőmaradványnál és Leányváron túl, amíg az út egy egyenesben vezetett. Dunaszentgyörgy északi részén, a Sánc-hegyen, a község délnyugati végén, a Borsahalomnál volt megtalálható az út maradványa. Biztos nyoma volt az útnak Faddnál, a falutól délnyugatra levő Cseri-legelőn, ahol 1887-ben a LXXXVI feliratú mérföldkövet találták, melynek felirata szerint Caius Julius Verus Maximus császár idejében iu. 236 körül állították fel. A római út Paks felől jövet, a régi állami utat a 126. km-ében keresztezte, majd Szekszárd felé haladva, a 132–133. km-szelvények közt keresztezte ismét a régi 6. utat. Innen egyenesen vezetett az út Tolna-Mözs állomás irányába. A 63. sz. és a régi 6. sz. főutak találkozásánál is volt maradványa a római burkolatnak, ahonnan valószínűleg a 6. sz. út régi nyomán vitt Szekszárdig. Közben több híddal keresztezte a Sárvizet. Ebből a széles és magas töltésszakaszból ágazott ki az Őcsény irányába épített mellékút. Ez a Báta vizéhez vezetett, ott állott az Alisca ad latus erőd. Ez védte a várost télen a barbároktól, mikor a befagyott folyón szabadon jöhettek át. Szekszárd területén a római katonai tábor a Béla tér környezetében alakult ki. Ide vezetett az út Palánkról, majd a hegy lábához, tovább az Ebesi csárdáig egyenesen vezetett, onnan déli irányban ismét a hegység lábánál Kövesdig az út. Ez a szakasz keresztezte a mórágyi völgyet, ezen volt Ad Statuas erőd. Kövesdtől a fennsíkon vitt a nyom Furkó-pusztáig, majd bevágásban a Dunaszekcsőnél épített várig, és tovább, Mohács (Altinum) felé. Ezt az útvonalat nevezte népünk „hadút"-nak, az is volt sorozatosan történelmünk évszázadaiban.

A rekonstruált nyomvonal a feltalált burkolatokból volt levezethető. Ezeket esetenként a jelenlegi útpályák alatt találták, a pályaszinttől 2–2,5 m mélységben, iszap és kavicsrétegektől eltakarva. Helyenként fahidak cölöpmaradványait ásták ki a századeleji útépítési és fenntartási munkák során.

A limes út mentén kifejlődött nagyobb települések közül Annamatia a mai Baracs térségében épült fel. Itt fontos átkelőhely volt a Dunán, erődített kikötőhellyel. Az ötvenes években történt útépítés alkalmából, Nagy Sándor mérnök és Dr. Hadnagy Sándor megyei főlevéltáros Bölcskén, a római erődlánc egy építményét tárták fel. Szekszárd helyén, a Kálvária hegy oldalában volt a római castrum, Alisca. Ez a név tulajdonképpen kelta eredetű. Az itt épült várost „Ad statuas sex aras"-ként említették, mert hat oltára volt. A baktai, bödői és remetei forrásvizeket bevezették a városba, ekkor telepítették a szőlőkultúrát. Az erődítés a Sió-keresztezésnél épített hidakat védte.

A Dunaszekcsőnél épült település és erőd, Lugió, volt a másik fontos átkelőhely a Dunán, ahol a bal parton is volt erőd a folyami hajózás védelmére, mert hosszirányú hajózás volt a folyón. A védelmet hadihajók is erősítették, közel 100 egységből állott ez a flotta. Békekörülmények között Lugionál bonyolódtak le a kereskedelmi kapcsolatok a Duna–Tisza közén élő szarmatákkal. Lényeges volt itt a közúti és vízi szállítások kapcsolata.

A főúton lebonyolódó forgalmat mutatiók, lóváltó állomások, pihenőhelyek, mansiók segítették, ahol szállást is lehetett kapni. Ezeken a helyeken voltak a posta, – „Cursus publicus" – állomásai is.



Maximinus császár idejéből (i. u. 235–238) fennmaradt, Bátaszék határában feltalált mérföldkő, a Béri Balogh Ádám Múzeum gyűjteményében van.

A Duna vonalát követő nagy hadiúton kívül még négy út vezetett át a mai Tolna területén a római korszakban. Ezek részletes vonalvezetésére vonatkozóan már alig állnak adatok rendelkezésre, így ezek kétesek.

A Pécsről (Sopianae) Győrbe vivő út Dombóváron át vezetett, ott keresztezte a Kapos-völgyét (Pons sociorum), majd Hetény (Jovia), Nagykónyi, Felső Ireg, Ságvár (Tricciana) irányt követve vitt Arrabona városába. Ebből ágazott ki Nagykónyi térségében a Magyarkeszi, Mezőkomárom, Fehérvár (Herculia) irányon át az Aquincumba vivő út. A Kapos-völgyét követte a Szakály, Regöly, Pincehely, Simontornya, Batta nyomvonalon ugyancsak Aquincumba, majd Ószőnybe (Brigetio) vezető út. Végül adatok vannak egy PécsrőlPécsváradon át Szekszárd irányába vivő útról is.

Az úthálózat építése a második század végén fejeződött be. A kiváló római hadmérnökök olyan jól választották meg az útépítésre alkalmas terepeket és útjaik részletes vonalvezetését, hogy az utak több évszázados pusztulás után is, a későbbi ember számára még járhatók voltak. Így aztán az következett be, hogy egyes útszakaszokon még ma is a római utak nyomvonalán közlekedünk, a hajdani Pannónia területén.

Báta–Furkópuszta térségében felállított és ott feltalált mérföldkő. Távolsága Aquineumtól CXIII mérföld, a rajta levő felirat szerint.

II. A NÉPVÁNDORLÁS ÉS A MAGYAR ÁLLLAMALAPÍTÁS KORA

A népvándorlás

A népvándorlás során megjelent hunok, Tolna területén Harc térségében ütköztek meg a római légiókkal, ezzel szűnt itt meg a római uralom. A hadak felvonulása ebben a hadjáratban is a hadút mentén történt. Pannóniát a rómaiak végleg 487-ben ürítették ki, de a részben latinizált, a történelmi viharokat átélt városi lakosság még sokáig élt a pusztult városok romjai között. A római uralom alatt a Dunántúl minden vonatkozásban felvirágzott. A következő századokban itt átvonult vagy letelepedett népek hosszú ideig használták a városmaradványokat, vízvezetékeket.

Az Alta Ripánál 444-ben aratott győzelemmel jutott Tolna a hunok birtokába. A hunok és a rómaiak közti időnként békés, szövetségesi viszony módott adott arra, hogy a korábbi kereskedelmi viszonyok, legalább részben továbbbra is fennmaradtak. Az emberek és állatok számára nélkülözhetetlen sót az erdélyi és máramarosi bányákból kellett szállítani, a korábbi sóutakon. Erdélyből érkezett a réz és vas anyaga, meg az arany. Bizánc felől dísztárgyak, nyugatról a germán területek fazekastermékei érkeztek. Úgy a kereskedelem, mint a nyugat felé induló hadak menetei elsőorban a volt római utak mentén vonultak. A málha egy részét szekereken szállították. Szervezettségükre jellemző, hogy a Rajnán több hajóhidat építettek. Délnek, a görög birodalom irányában, a volt Temes vármegyei Kubin határában rendszeresen működő dunai réven át bonyolódott le a kereskedelmi, diplomáciai és katonai forgalom.

A hunokkal megindult népvándorlás során csak az avarok alapítottak tartós államot 580–770 között Magyarország területén. Településeik a romokban még megmaradt római városok helyén alakultak ki. Letelepedett törzseik már földműveléssel és állattenyésztéssel foglalkoztak. Értékeiket kezdetleges erődökben, az avar gyűrűkben őrizték. Erős katonai szervezetük volt, Sirmium ostrománál kétszer is építettek hidat a Száván. A IX. század első felében szláv birodalmak alakultak a Kárpátmedencében, majd 894-ben már a magyarok érkeztek a Dunántúlra.

A népvándorlás 500 éve alatt a városok és utak jórészt teljesen elpusztultak. Az árvizek és a téli fagyok, az iszapelöntések következtében, a nagyszerű római úthálózat csaknem teljesen eltűnt a honfoglalás idejére. A nomád, lovas népeknek pedig alig volt szüksége utakra, mert a mindenkori terepen közlekedtek.

A magyar államalapítás

Anonymus szerint, a magyar honfoglalás útépítéssel kezdődött, Halicstól a Havas erdőn át a Hungi határig. Tolna területét a IX. század végén az Ete és Bojta fejedelmi törzsek szállták meg. Feltételezhető, hogy az Ete nevű település a Sárközben, Decs és a Duna között alakult ki elsőként. Ebben az időben a Kapos helyenként több kilométer széles, mocsaras, berekszerű mederben kanyargott, lassú lefolyású vize volt. Dombóvár és Simontornya között csak öt helyen volt meg az átkelési lehetőség. A széles medret tőzeglápok borították. Közlekedési

lehetőség csak a magasabb, jobb parton volt. A Sióval és Kapossal egyesült Sárvíz, Sióagárd és Báta között 30 km hosszan, néha 15 km széles területen kanyargott. A Duna és a Sárvíz mellett hatalmas területeket borítottak az ismétlődő árvizek.

A Mezőföld és a Sárköz földrajzi sajátosságait kihasználva, a letelepült magyarok kettős nemzetiségi szállásterületet használtak, télen és nyáron felváltva. Ezeken alakult ki a földművelés és állattenyésztés fokozatosan. A Mezőföld legnagyobb részén ugyanis sohasem volt erdő, ezért könnyen lehetett áttérni a földművelésre.

Tolna keleti és nyugati része sík vidék volt, közepén 200–270 m magasságot is elérő dombvidékkel. A terület nagyobb része lösz talaj, a Mezőségi részen és a Duna mellett homokos. Ez a körülmény a később kialakult utak használhatóságát századokon át befolyásolta.

Az ilyen felszínű terület megszállása után várak és erősségek épültek, elsősorban a korábbi települések helyein. Ezek lettek a terület felosztásának első központjai. Várak ebből az időből: Anyavár, Dáró, Debregecz, Dombó. Erősségek: Máré, Nyék, Ozora, Simontornya, Tolna, Szász, Szék, Szekszárd, Tamási és Györköny. Ezek földvárak voltak. A közigazgatás első szervei a szekszárdi és bátai apátságok lettek, ezek a veszprémi püspökség egyházmegyéjéhez tartoztak.

A várak, települések és prépostságok közt kezdetben belső kereskedelem fejlődött ki, már a fejedelmek korában. Ismét szükség volt sóra és vasra, ezek továbbra is Erdély felől érkeztek az Alföldön át, a dunai átkelőhelyekhez. A kétkerekű szekeret még az óhazából hozták magukkal a honfoglalók, ezek könnyűek és erős szerkezetűek voltak. Szekerek használatára utalnak a 965 és 1075-ből származó oklevelek, melyekben a monostorok alapítólevelei, kerékgyártóipar meghonosításáról intézkedtek. A katonai és kereskedelmi szállítmányokat főképpen emberek és málhás állatok továbbították, a szekerek mellett. A várak és apátságok védelmét kereső útvonalakon alakult ki a későbbi úthálózat. A használt ökörvontatású szekerek jó szerkezete mellett a lovas számára épített utakra nem volt szükség.

A honfoglalók lehetőleg vízfolyások mellé települtek, halat, füvet, jó termő területet itt találtak, nagyon alkalmasak voltak a Duna-ártér melletti területek. Az itt épült földvárak felől terjeszkedett szét Tolna vármegye. Északon a Sió és a Mezőföld fennsíkja, keleten a Duna, nyugaton Külső Somogy dombjai, délen a Zselic és a Hegyhát magaslatai vették körül. A királyi vármegyerendszer kialakulásakor Tolna vára volt a királyi birtokok székhelye.

A földrajzi adottságokkal magyarázható, hogy Tolna vármegye középkori központjai egyrészt a Duna mentén épültek ki, Földvár, Paks, Fadd és Báta, másrészt a vármegye nyugati részén, Dombóvár, Döbrököz és Ozora. Ezek a vásáros helyekből fejlődtek ki, ahol napi, heti és országos vásárokat tartottak. A mezővárosokat a nyugatról és délről érkező idegenek alapították. A Sárvíz mentén nem alakultak ki mezővárosok, Simontornyát és Szekszárdot kivéve.

Az államalapítás korából Tolnai utakra is vannak nyelvemlék-értékű feljegyzések. A Tihanyi Apátság tolnai birtokhatárát leíró, 1055-től származó oklevélben, a történelemben elpusztult Martos község (Bikácstól délre) határvonala: *„a nyárfaerdő végében kis halomig és ettől Martos vásárterének kútjáig, majd ezután a nagy aszó árok fejéig azután a Kesztölcre és Fehérvárra menő hadi útig vezet."* Ebben szerepel az *„ohut"*-régi út és a *„hodu út"* hadiút földrajzi név. Kesztölc a mai Várdomb és Alsónána között terült el, hagyomány szerint Kesztőc vezér vadászterülete volt az ottani domb.

II. András idejéből, 1211-ből származó, Fadd határát leíró oklevélben a határvonal: *„délre tart, addig az útig, mely Tolna várához visz."*

III. A KÖZÉPKOR KÖZLEKEDÉSE ÉS ÚTHÁLÓZATA

A magyar állam belső megszilárdulását I. István királyunknak az a döntése segítette elő, hogy az országban épített várakat királyinak jelentette ki. Így alakult meg 45 királyi vármegye, köztük Tolna is. A Tolna név latin eredetű lehet, Thelena-thelonarius, vámos helyre utal.

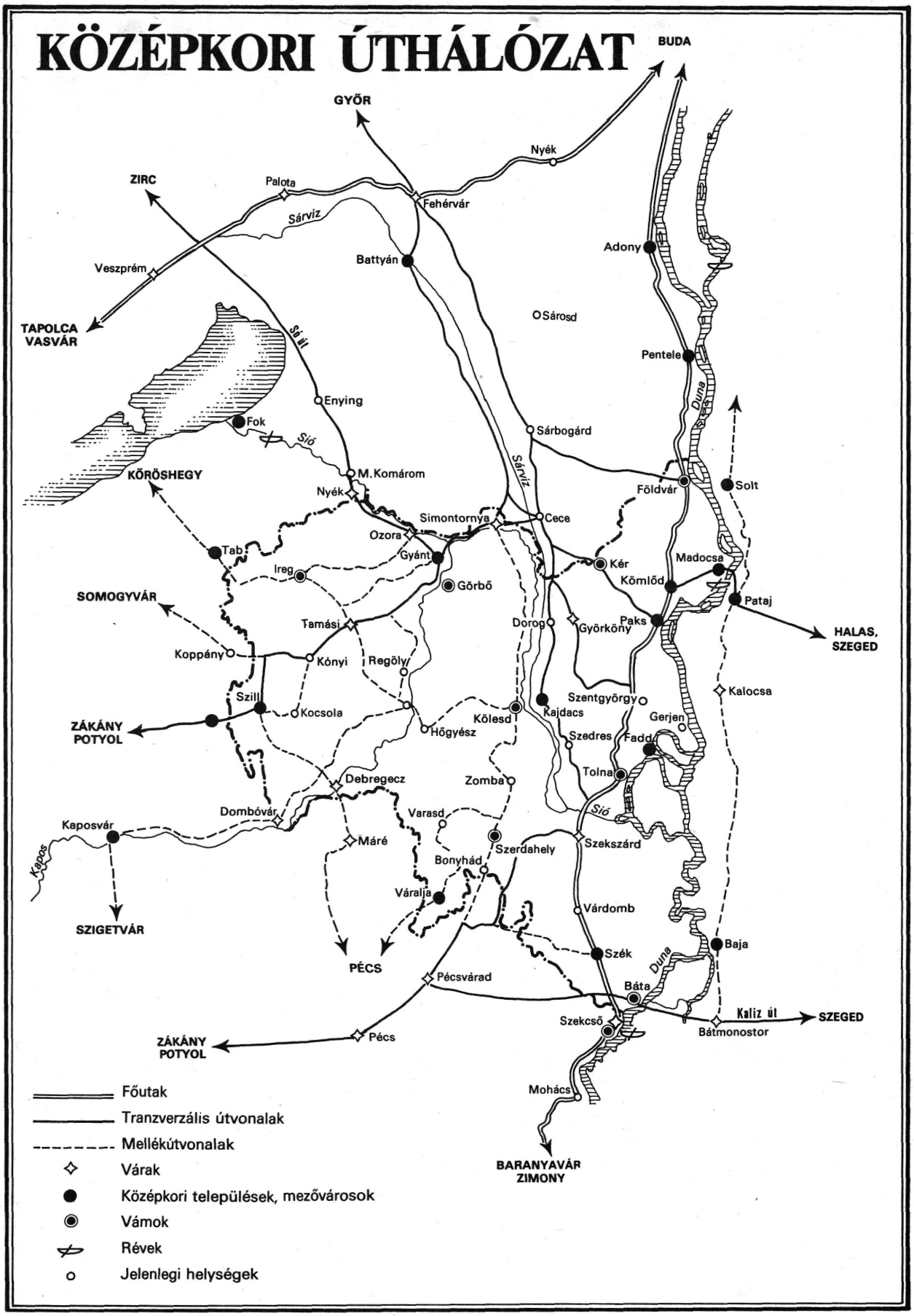
Az első magyar települések falu jellegűek voltak, ezek iparcikkigényeit a hithirdetőkkel egyidőben megjelent vándor kereskedők szolgálták ki kezdetben. A népesség és az igények növekedése fejlesztette ki a vásárokat, ahová nagyobb tömegek is eljártak. A közigazgatás a kolostorokban letelepedett szerzetes rendek feladatai közé tartozott, feladatuk volt még a birtokviszonyok nyilvántartása, a hiteles helyek, az okmányok őrzése. Ilyen központok voltak Madocsa, Szekszárd, Simontornya, Földvár, Báta, Tolna és Cikádor. A vásáros helyek és a kolostorok közötti árucsere alakította ki a kereskedelem útvonalait, a középkori úthálózatot. A forgalom védelmét szolgálták a várak, ezért az utak, a terep adta lehetőségek mellett, a várakhoz, vagy ezek mellett vezettek. Nagy kényszere volt az úthálózat kialakulásának a vízzel borított területek elkerülése, a vízfolyások keresztezését lehetővé tevő gázlók felhasználása. Ezeken a helyeken épültek később a hidak, ezekhez vezettek a Sárvíz, Sió és Kapos mentét követő utak. A vármegye dombvidékén, a Hegyháton az útvonalak a gerinceken alakultak ki, elkerülve a számos forrástól, pataktól eláztatott völgyeket.

Ezek a nyomvonalak az egyes településeket kötötték össze. A királyság megszilárdulásáért vívott háborúk, elsősorban nyugat felé vették igénybe a hadiutakat, a német császárság elleni harcokban, de ilyen jelentősége volt a Budáról a Görög Császárság irányába, a Duna jobb partján Nándorfehérvár irányába, Tolnán átvezető fő útnak is, a bizánciakkal megvívott háborúk során (1150–1180). A császársággal szemben sikerült biztosítani az ország függetlenségét. Ezeknek a háborúknak és a keresztes hadseregek vonulásainak egyik fejleménye volt a dunai hajózás kialakulása.

A magyar királyság belső és külső megerősödése, a XII. században a gazdasági fejlődést is megindította, ez az országon belüli közlekedés, az útviszonyok javítását, a forgalom biztonságát követelte meg.

A vámos utak rendszere

Az utak a királyi vármegyék megalakulásától kezdve, ezek hatáskörébe tartoztak. Fenntartásukat a vámosutak rendszere szolgálta. A vámszedés jogát a király a kolostoroknak, hűbéruraknak, később városoknak adományozta. Ez szolgálta a városok fejlesztését, másrészt a vámmentesség megadásával segítette a király a kereskedelmet és a városokat. A vámszedési jog fejében, az engedélye-



A fő közlekedési utak vázlata az államalapítás korában. Hanzély János, Tóth László és Mészáros János tanulmányai alapján.

sek, a vámtárgyakat, utakat, hidakat, kompokat kötelesek voltak jókarban tartani. A szabályozott vámrendszer, a járművek hordképessége alapján szabta ki a vámtételeket. A könnyű *„chele"*, a nagyobb *„rudas"* szekér volt egy-egy vámegység. Az egyes áruk mennyiségének megmérésére használt mértékek voltak az *„ulna"* és *„funiculus"* hosszmértékek, a *„tunella"* és *„antalko"* űrmértékek. A nemzetközi kereskedelmet a harmincad vámrendszer terhelte. A kereskedő városok fejlődését a király az árumegállítási jog megadásával is kedvezményezhette.

A magyar állam megalakulásától kezdve Esztergom volt a főváros, földrajzi helyzete miatt a kereskedelem központja. Itt találkoztak és innen indultak a nyugatra, északra, az Erdély és a Balkán felé vezető utak. Ezt a kialakult helyzetet változtatta meg először Horvátország, majd a Dalmát városok meghódítása és ezekért folytatott háborúk, 1100-1350 között. A kereskedelem fő útvonalai közé most már az Esztergom-Fejérvár-Tapolca-Zákány-Zágráb-Zára-Raguza útirány lépett előtérbe.

A közúti közlekedés és a kereskedelem ebben az időszakban már központi szabályozást tett szükségessé. I. László és Könyves Kálmán királyaink az árucsere rendjét úgy írták elő, hogy vásárlást csak a piacokon lehetett kötni, a bírók és a vámosok jelenlétében. Érthető volt ez a szabályozás, mert a vámrendszer egyrészt igen jelentős királyi jövedelmet képezett, másrészt útkényszert is, mert csak a kijelölt vámos utakon volt megengedett a kerskedők áruszállítása. A vámokat elkerülő álutakon - tettenérés esetén - elkobozták az árukat.

A vármegyén belüli útvonalak

A településeket összekötő útvonalak mellett, három tranzverzális út alakult ki és vezetett át Tolnán. Egyik a sószállítás útvonala, a Szeged-Pataj útvonalon, a madocsai réven, Simontornyán, Nyéken át Zirc felé vezető sóút. Ezen a Szegedi Sókamarától átvett sót szállították, a dunántúli egyházi elosztó szervezetnek. Egy másik, a Debrecen felől, az Adria felé irányuló marhahajtás útja, ugyancsak a madocsai réven, Simontornyán, Tamásin, Segesden, Potyolon (Pettau, Ptuj) át Velence irányába. Ezen az útvonalon visszafelé iparcikkek érkeztek az országba. A forgalom nagyságrendjére jellemző, hogy Velence városának magának 13 ezer vágómarhára volt szüksége évente. A marhahajtás Simontornyán át Bécs felé is irányult. Tranzverzális út volt még a Szekszárdról Nádason, Pécsen át, Babócsa-Zákány útvonalon ugyancsak Potyolba vezető kereskedelmi út, végül a Bátmonostorról, Bátán át, Pécsváradra vezető út, amely ott találkozott az előbbivel.

Észak-dél irányú volt a Pécs-Fejérvár között, Tolnán át vezetett legrövidebb út, nagyobb hosszán a Sárvíz két partján. Mindkét útvonal alkalmazkodott az átkelési lehetőségekhez. Az egyik Fövénynél volt, ahol vámos híd állott. A következő a Cece és Simontornya közötti átjárás, végül a kölesdi. A jobbparti út Simontornya, Kölesd és Szerdahely vámján haladt át. A balparti Kölesdnél egyesült az előzővel. Feltehető, hogy ezt az utat említi egy 1399-ben kelt oklevél: *„magnam viam qua ducit de Kulesd ad Kaydach"*. A Budai Káptalan egy 1431-i oklevelében: *„Viam Baranyai nogut dictam antiquam"* is erre az útra utalhat, a *„nagy"* útra.

Nemzetközi forgalom Tolnán át

A Duna-Tisza közén át, Szeged felől vezetett a Káliz út, Báta és Szekcső átkelési helyekhez. A Kálizok, az Árpádok alatt, részint mint katonáskodó, részint mint üzérkedő, kereskedő népelem, tartották fenn az Erdély és Dunántúl közti árucserét is. A Dalmácia meghódítása után megváltozott viszonyok egyik eredménye volt az is, hogy a Dalmát városok és a Balkán közti kereskedelem a Szerémség városait is fejlődésnek indította. Ettől kezdve Esztergom, Buda és a Szerémség között nemzetközi kereskedelem bonyolódott le, az ősi hadúton, a tolnai városokon át.

A középkori nagy történelmi események, a keresztes hadjáratok, majd a szentföldi zarándok tömegek is átvonultak a vármegyén. I. István királyunk 1018-ban útvonalat nyitott a zarándokoknak, gondoskodtak az átkelési helyekről, az élelmezésről és az idegenek biztonságáról. Barbarossa Frigyes császár Pozsonyon át érkezett keresztes hadával. III. Béla királyunk élelmezéssel, hajókkal, lovakkal segítette elő az átvonulást. Pozsonytól Belgrádig öt hét alatt utaztak a Duna mentén, maj a Száván átkelve hagyták el az országot.

Hajózás a Dunán

A Dunai hajózás megindulására utal, hogy II. Konrád császár 1147-ben Regensburgból elindulva, már hajón szállította kereszteseit. Adat van arról, hogy 1278-ban Bécsből a Fekete-tengerig közlekedett hajó. A hajózásnak Tolna városa lett a központja a megyében. A hegymeneti hajózás tette szükségessé a vontató utak és ösvények építését, a vontatás megszervezését. Ezt emberi és állati erővel végezték, szervezését a tolnaiak irányították. A közúti és vízi út kapcsolata itten volt meg.

A tatárjárás és hatása

A magyar állam első háromszáz évének helyes belső és külpolitikája, az ország gazdaságának felvirágozását érte el. Ezt, az abban a történelmi korszakban már jelentős európai országot 1241-ben érte a tatárjárás súlyos csapása. Szekszárdot, Tolnát, Dunaföldvárt 1242-ben pusztították el a tatárok, majd saját belső ellentéteik következtében, még ugyanebben az évben takarodtak el Batukán hadai. Éppen a Duna menti hadúton hagyták el az országot.

IV. Béla sok alkotó intézkedése, aránylag gyorsan tette lehetővé a viszonyok rendeződését. Az újabb tatár fenyegetés miatt elsősorban a védelmet szolgáló várak felépítését kellett végrehajtani, mert tapasztalás szerint a régi földvárak nem váltak be. Így most már tégla és kőanyagú védműveket építettek, nagyvonalú vizesárokrendszerrel. Simontornyánál ekkor épült a mocsár szélén a hatalmas tégla torony, majd a teljes erősség. Tolna vára, Dunaszekcső, Máré, Dombóvár, Debregec, Tamási, Ozora és Nyék erősségeit is ekkor építették át.

Az egész országot behálózó közútrendszer

Az ország közúti és vízi közlekedését, a kereskedelmet gyökeresen alakította át IV. Bélának az a rendelkezése,

hogy Budát tette meg az ország fővárosának. Ettől kezdve a külkereskedelem főútvonalai elkerülték Esztergomot. Tolna viszonylatában a Balkán és Dalmácia felé irányuló forgalom növekedését hozta ez a változás. Ebben az időszakban a Dunaföldvár–Fejérvár útvonal forgalma is kifejlődött.

A XIV. században az egész országot átszövő úthálózat alakult ki. Ez akkor már nemesi vármegyék hatáskörébe tartozott, de a közutak legalábbis a király tulajdonát képezték. Az oklevelek királyi útként jelzik ezeket (viae regis, viae regalis). Egy 1338-ból származó oklevélben, már előfordul a magyar közút megnevezés (Kewzuth). Az ilyen utakon, bárki számára szabad volt a közlekedés, szemben a latifundiumok útjaival, amelyeken csak vámfizetés ellenében lehetett szállítani.

A vámrendszer kifejlődése

A középkor közlekedését a vámok miatt érvényesült útkényszer jellemezte. A XIII. század közepéig, a törvény az egyes használható utak kezdőpontjait határozta meg, később már a szállítás irányát is. Az útkényszer miatt alakultak ki az álutak (via falsa), amelyeken csak kockázattal lehetett elkerülni a vámfizetést.

Az elszaporodott vámos helyek, a jogtalan vámtételek, sok hatalmaskodásra, visszaélésre adtak alkalmat, ezért a század végén szabályozni kellett a városok, földesurak és kolostorok vámszedési jogait. A király büntette is a vámzsarolókat.

Tolna vármegye és közvetlen környezetének vámhelyei: Tamási, Kölesd, Máré, Nyomja, Kér, Simontornya, Szerdahely, Deshida, Ireg, Görbő, Egres, Báta, Tolna, Szekcső és Gyánt száraz híd- és révvámok voltak.

A XV. században Tolna vármegye népességét tekintve a harmadik volt az országban, 13 vára és 16 mezővárosa volt.

Utak építése, fenntartása

A középkorban Tolnában nem voltak a mostani felfogásunknak megfelelő útépítések. A szekerek az erre alkalmas terepen haladtak, elsősorban a száraz időszakokban. Az utak járhatóságát szolgáló munkák feltöltésekre, ahol volt közelben anyag, kavicsszórásra szorítkoztak. A kisebb vízfolyásokon az áthajtást tették lehetővé, a meder kiszélesítésével, lejárók kialakításával.Nagyobb vízfolyásokon fahidak épültek, gondoskodtak a révek, kompok használhatóságáról, főképpen a Buda-eszéki utat gondozták.

Az ország más részein mégis voltak útépítések, Kálmán király nagy útjai (magna via Colomanis regis). I. Lajos pedig országutat építtetett a Felvidéken, a Csehország és Boroszló felé vezető forgalom elősegítésére.

Hajózás a Dunán, átkelési helyek

A Dunán lebonyolódó forgalomnak egyre nagyobb jelentősége lett. A vízi és közúti szállítás központjai a földvári, paksi, dombori, tolnai, és bátai kikötők lettek. A keresztirányú hajózás és a kompforgalom látta el az áru és élőállat szállítását a folyó két partja között, a Pest felől Solt, Harta, Kalocsa, Bodrog között vezető úttal. A helyi forgalmat a Madocsánál, Palisnál, Birkónál és Gerjennél kompok látták el.

A várrendszer kiépítése a Duna alsó szakaszán, hadmozdulatok

A görög császárság összeomlása után, déli irányú forgalmunk egyre nagyobb mértékben lett katonai jellegű. Nagy Lajos királyunk már 1342-ben, hajón szállította hadseregét a Balkánra, a török ellen. Ki kellett építeni a Duna mentén Nándorfehérvár, Galambóc, Szendrő várait. Az odairányuló építőanyagok, felszerelések, katonai szállítmányok fő útvonala ismét hadút lett, Tolnán keresztül.

Mátyás király hadseregének gyors mozgása érdekében, gondoskodott egyes útvonalak fenntartásáról. A hadút mellett a Szekszárd–Pécsvárad és a Simontornya–Tamási–Dombóvár–kaposvári utakról is. Íme, a 61. sz. főút első megfogalmazása.

Hírszolgálat, posta

A háborúk során vált szükségessé a megbízható, gyors hírszolgálat, mely az ősrégi futárszolgálatból vált rendszeressé, majd postaszolgálattá. Az ország közigazgatásában III. Béla alatt vezették be az írásbeliséget, ő szervezte meg görög mintára a királyi kancelláriát. Ettől kezdve a futárok nem élő latin szöveget, hanem leveleket továbbítottak. Megnőtt a futárok száma, az utak mentén lóváltó állomásokat telepítettek. Az igények növekedése a rendszeres kocsiposta-szolgálat megindulásához vezetett. Ekkor jelentek meg az utakon, a posta és személyek szállítását lehetővé tevő, a nehéz szekereket felváltó kocsik. Ezeket Mátyás király idejében már általánosan használták. Bonfini, az egykori történetíró szerint: Mátyás király hihetetlen gyorsasággal utazott úgy, hogy szekéren *„actuario curru"* naponta 100 ezer lépésnyi utat is megtett. Ez naponta 75 km utat tételez fel. Ehhez azonban nem csak jó lovak és jó kocsi kellett, hanem erre az utazási sebességhez utaknak is kellett lenniök.

Végvárak építése

A török félhold egyre ijesztőbb előrehaladása a várrendszer kiépítését és megerősítését tette szükségessé. Tolnában és szomszédságában, Karádon, Koppányon, Tamásiban, Földváron, Pakson, Szekszárdon, Dombón, Mohácson erősítették meg a várakat, a későbbi végvárakká. Nyilvánvaló, hogy ezek építése, felszerelése, ellátása a közutakról történt, ezek felé terelte a forgalmat. Jó utakra volt szükség ehhez is.

A Budáról Nándorfehérvárra vezető nagy hadiút történelmünk legnagyobb életerévé vált. A török elleni hadjáratok, a várnai, nikápolyi, rigómezei és nándorfehérvári csaták felvonulásai ezen az úton történtek.

Végül a tragikus mohácsi ütközetet megelőzően, Lajos király Budáról Földvárra, majd Tolnára vonult seregével. Innen 1526. augusztus 14-én érkezett Szekszárdra, ahonnan utolsó éjszakájának eltöltése után indult Mohácsra.

Zsáboki János 1579-ben kiadott térképe. Felirata: Magyarország jelentős helységei, újonnan helyesbítve adta ki Zsámboki János, Őfelsége pannoniai történésze 1579. A bal felső sarokban ajánlás Károly főhercegnek, II. Miksa fivérének. A térképnek tájolási hibája van, ha 45 fokkal elfordítjuk az óramutató irányában, akkor számos hibája megszűnik, és Dunántúl vízrajza megközelítően alakhelyes. Egyes helyesen feltüntetett helységnevek: Fehérvár, Pentele, Földvár, Tolna, Szekszárd, Mohács, Veresmart, Kaposújvár, Koppány, Dombó, Kecskemét és Bács.

IV. A TÖRÖK HÓDOLTSÁG KORA

A mohácsi csata után Szulejmán szultán hadserege aránylag gyorsan vonult át a tolnai területen, Buda felé a hadiúton, különösebb pusztítás nélkül. Az erdőkbe, mocsarakba menekült lakosság lassan visszaszállingózott a falvakba, városokba. Egy közel két évtizedes átmeneti időszak következett be. Kisebb végvári védekező harcok, de főképpen a főurak, a Szapolyai- és Ferdinánd-pártiak küzdelmei zajlottak ebben az időben. A törökök hadai, Kászim napján, október 26-án rendszerint a balkáni téli szállásaikra tértek vissza.

A törökök tartós berendezkedése

Tolnában, Szekszárd 1541. évi megszállása után rendezkedtek be a törökök állandó módon. Az Eszék és Buda közti út lényeges pontjait és városait katonasággal szállták meg, erődöket, palánkákat építettek. Legnagyobb építési tevékenységük az Eszéknél épített Dráva-híd volt. Az egykori leírás szerint rajta két teljes órán át tartott az átvonulás. Megemelték a hídtól Dárdáig nyúló erdetileg római úttöltést. Szekszárd mellett, a hadiúton 20 nyílású fahidat, őrzésére kisebb erődöt, palánkát építettek. Szekszárd várában 500 főnyi katonaság állomásozott, a város szándzsák-székhely lett. Vízvezető csatorna is működött a városban. A magyar lakosság számára szabályrendeletet is adtak ki.

Kereskedelem, közlekedés a hódoltság alatt

A hadjáratoktól mentes időkben újra indult a földművelés és az állattenyésztés. Újra megkezdődtek a vásárok, Földváron 10 ezres sokadalmak is voltak. Árucsere alakult ki a Duna két partja között, az Alföldről marhákat hajtottak ismét Bécs és Itália felé. A XVI. század végén, a háborúskodások miatt, csökkent ugyan a marhakereskedelem, mégis 50 ezer marhát hajtottak fel 1592 nyarán a bécsi heti vásárokra. Pakson, Domboriban, Tolnán és Bátán működtek révek, amiből a törököknek nagy vámjövedelmük volt. Szekszárdról bort szállítottak a Dunán át, Tolnán és Bátán élénk sókereskedelem indult meg. A kereskedelmet a törökök az ebből származó jövedelmeik érdekében védelemben is részesítették. Kívánságra, kalauzokat is fogadhattak a kereskedők.

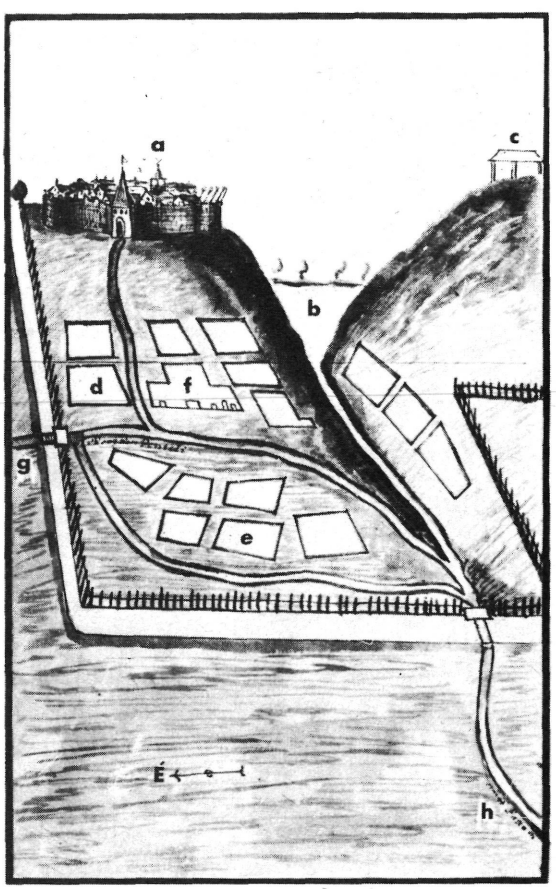
Egykori útleírások

A törökök alatti közúti utazási viszonyokról, Evlia Cselebi török világutazó 1660–1664. évi utazásairól írt beszámolói adnak képet. Pécsről elindulva, egy merhále távolságra értek Szekcsőre, ahol vár volt a magas parton. A merhále a karavánok egy napi útjának megfelelő távolság volt. Bátaszéktől 4 óra alatt értek Szekszárdra, melynek sétahelyes dombon állott a vára. Jeni Palánka a Sárvíz partján épült török kisváros, ez a palánka őrizte a 20 ívű fahidat. Jeni várát elhagyva 4 óra alatt értek Tolnára, ahol a Duna partján rendezett palánka volt, majd Pakson át Földvárra. Egy másik utazásakor Mecseknádasdtól 13 óra alatt értek el Simontornyára. Az útállapotok tehát átlagosan 5 km óránkinti távolság megtételét tették lehetővé.

Az utak mentén vendégfogadók várták az utasokat Bátaszéken, Pakson és Földváron. Ezeken kívül karavánszerájokban lehetett megszállni. A kömlődi szeráj épületének fele az ötvenes évek végén még meg volt, másik, megmaradt feléből mozihelyiség épült. A török kórházak is adtak szállást az utasoknak, 3 napra.

A törökök megjelenésétől számított 30 év alatt, még működött magyar vármegyei közigazgatás, Szigetvár székhellyel. Ennek eredménye a megmaradt lakosság kettős adóztatása, zsarolása, pusztulása volt. 1564 után már nem volt említés Tolna vármegyéről. A hadjáratok és a kettős kizsákmányolás eredménye az volt, hogy a magyar államterületnek a közvetlen török uralom alatti részén alakult ki relatív elbírható életszínvonal, minél távolabb volt a vidék a királyi területtől, így Tolnában is.

1662-ben Ottendorf Henrik írta le a Cselebi által meglátogatott Duna menti erődítéseket. Ő egy békekövetséggel utazott Budáról Eszékig a hadúton, közben katonai megfigyeléseket tett. Az út egyes szakaszait is leírta feljegyzéseiben, ez már a török hatalom visszahúzódásának időszakában volt. Buda visszafoglalása 1686 után, Tolna 1692-ben szabadult fel, de még 25 évig vonultak át hadjáratok a területén. A hódoltság elején viszonylag népes terület lakossága, a rablógazdálkodás, a járványok, majd a felszabadító császári hadseregek kegyetlenségei következtében jórészt teljesen kipusztult.

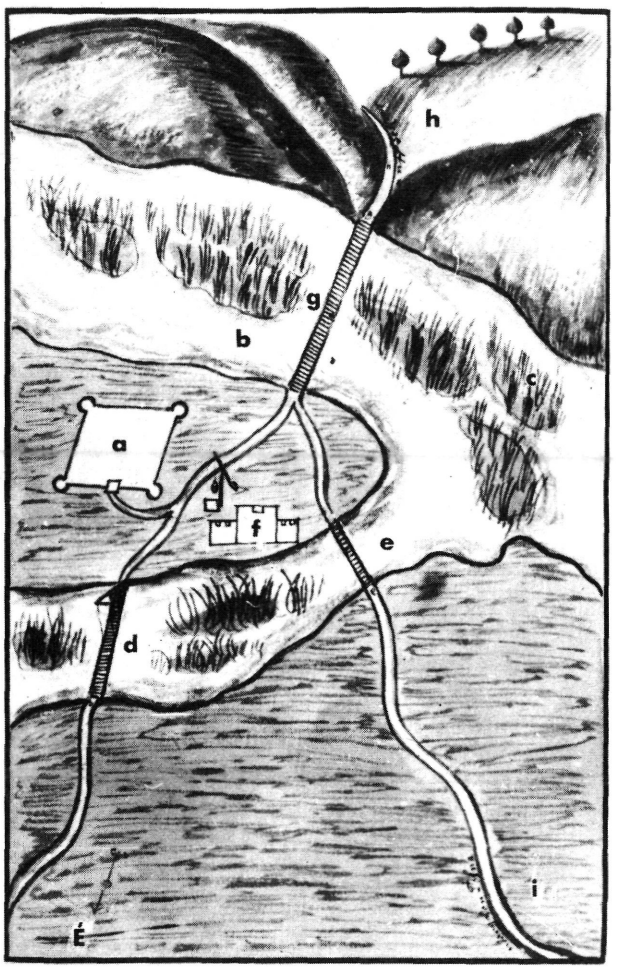


Ottendorf Henrik 1662-ben egy osztrák császári békeküldöttséggel utazott a Budaeszéki úton, közben katonai megfigyeléseket tett. A Bécsi Levéltárban őrzött vázlatairól készült fényképek értékes adatokat szolgáltattak a megfigyelt helységekről. Dunaföldvár–Fedwár. a) a palánk, b) a Duna, c) a régi kastély, d) a falu, e) a mezőváros, f) nagy vendégfogadó, g) A Penteléről (Penteli) vezető út, h) Paksra (Paxum) vezető út.

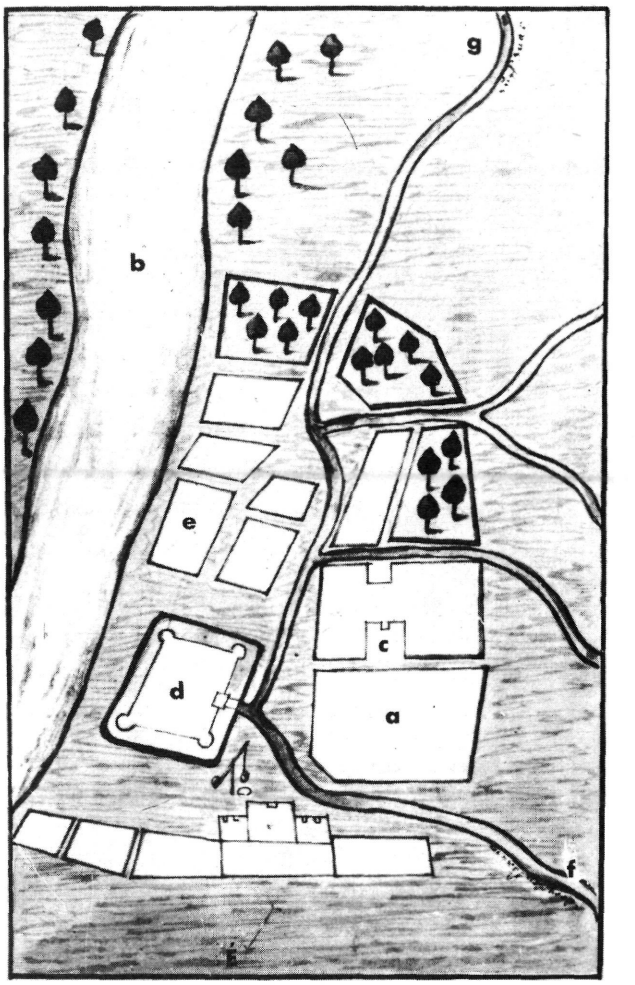
A hódoltság és a hadjáratok egy másik következménye volt a megye síkvidéki felének elmocsarasodása, elsősorban a várak, főképpen Simontornya környékének mesterséges elárasztása, a védelem érdekében. De a Sárvíz alsó szakaszán is volt olyan elárasztás, hogy Palánktól Bátáig, nem lehetett letérni a hadútról, az elárasztás miatt. Cselebi útleírásában Tolna taváról tett említést, melynek kerülete: *„Tavasszal, mikor a folyó megárad, Tolna tava megtelik és tengerré lesz."*

Elpusztult falvakat, városokat, hidakat szabadított fel a császári sereg. Pusztítása gyakran katonai okokból, tervszerűen történt, hogy a még török kézen levő várakat, élelem hiányában is gyöngítsék.

A török utáni első lakosságbecslés szerint Baranya, Tolna és Somogy területén 3221 lakost számoltak össze, Péccsel együtt.



Újpalánk–Óvár. a) a palánk, b) a Duna, c) egy mocsár, d) felvonó híd, e) egy második híd, f) vendégfogadó, g) széles erős töltés, h) Szekszárdra (Sexar) vezető út, i) Tolnára vezető út.



Tolna. a) a mezőváros, b) a Duna, c) templom, d) a palánk, e) a vendégfogadó, f) Paksra vezető út, g) Újpalánkra (Óvár) vezető út.

V. A TÖRÖK HÓDOLTSÁG MEGSZŰNÉSÉTŐL A SZABADSÁGHARCIG

Újjáépítés Tolnában

A törökök kiűzése után, új honfoglalás indult meg Tolna vármegyében. Ezt a saját birodalmi érdekei szempontjából, az osztrák császárság indította be, viszont a császár seregei által elfoglalt magyar területeket, *„jure belli"* a fegyver jogán, a magáénak tekintette a bécsi kormány. Már 1686-ban, Budán kamarai felügyelőséget állítottak fel, ez fogott hozzá az igazgatás megszervezéséhez. A magyar vármegyei önkormányzati közigazgatás 1687-ben, a megye főispánjának kinevezésével indult újjá, sok nehézséggel, az osztrák intézkedések elleni küzdelmekkel. Az első vármegyei közgyűlés Tamásiban volt, 1696 decemberében; ekkor már betöltötték az alispáni széket is, három szolgabírót választottak, Földvár, Simontornya és Dombóvár járási székhellyel.

Lényegesen később, 1725-ben szervezték a negyedik, a Völgységi járást. Ez a megyei önkormányzat, reformkorszakig jórészt az osztrák egységesítő és elnémetesítő törekvésekkel szembeni ellenállást képviselte, sajnos gyakran, az ésszerű törekvésekkel szemben is.

Az utak járhatóvá tétele

Az utakkal szemben, már a felszabadító hadjáratok alatt érthetően a katonai kormányzat támasztott követelményeket. Járhatóvá kellett tenni az utakat, ehhez természetesen a beszállásolásokkal, rekvirálásokkal egyébként is tönkretett jobbágyságot vették igénybe. A hadseregek felvonulásait és futárok gyors mozgását lehetővé tevő utakat, elsősorban a Buda-eszéki utat kellett kijavítani. Jellemző, hogy az eszéki Dráva-hidak kijavításához kétezer munkást kívántak kirendelni Tolnából, mikor alig volt 1200 jobbágy és még az itteni hidak kijavításához sem jutott munkaerő. Mégis, a gyakran allentétes intézkedések dacára is másfél évtized alatt visszatért az élet a megyébe.

Telepítés

Az újjáépítésnek elsősorban a terület elnéptelenedése volt akadálya. Ezért indították meg a hatalmas szervezést igénylő telepítést, már 1700 elején, amikor Tolna lakosságát csupán 3–4 ezer főre lehetett tenni. Európa különböző területeiről áttelepült embertömeg itt aránylag gyorsan otthonra talált, megkezdte a földművelést és állattenyésztést, amihez a telepesek, a megmaradt magyar lakossággal szemben igen nagy segítséget kaptak. Az úgynevezett Jozefinusi népszámláláskor, 1787-ben már 133 304 főt számláltak meg a megyében.

Vízzel borított területek lecsapolása

A fejlődés egy másik nagy akadálya a megye sík részének vízállásos, mocsaras, ártéri jellege volt. A Kapos, Sió és Sárvíz mentén 182 négyzetkilométer árterület volt, ami az utak használhatóságát, állapotát nagymértékben korlátozta. Az elárasztás mértékére jellemző, hogy a Kaposon, Taszártól a Sió torkolatáig csak öt helyen volt átjáró. A Sióval és Kapossal egyesült Sárvíz, Szekszárdtól Bátáig, 30 km hosszan, 15 km széles elöntött területen kanyargott. Gerjen akkor nem a Duna partján volt úgy, hogy árvíz idején oda csak csónakkal lehetett bemenni. Súlyosbította ezt a Duna gyakran jeges árvize, ami a Sárköz közlekedését bénította meg.

Ezt az állapotot, csak hatalmas vízszabályozási munkákkal lehetett megváltoztatni. Az első vízszabályozási tervet 1767-ben Bőhm Ferenc készítette. A II. József rendeletére készített vízrendezési térképfelvételen, a tolnai részeken Vertics Ferenc, a vármegye akkori mérnöke működött közre. A rendezési munkák nagy egyénisége, neves mérnökünk, Beszédes József volt. Ő 1828-ban nagyvonalú tervet készített, a Grác és Kolozsvár közti hajóút megépítésére. A tervezett víziút a Dráva–Zala–Balaton–Sió–Sárvíz–Duna–Tisza–Körös–Szamos vonalon épült volna. Tolna számára felmérhetetlen előnyökkel. Megvalósulása esetén, Tolna gazdasága beláthatatlanul fejlődhetett volna. A tervnek, a kettős monarchia korában minden realitása megvolt. Beszédes József a vármegyének táblabírája is volt. A nagyvonalú víziút tervét 1839-ben a vármegye közgyűlése is nagyra értékelte, bizottmányt küldött ki a *„tiszta honszeretetből írt munkájában leírt csatorna"* megvalósulását előmozdítani.

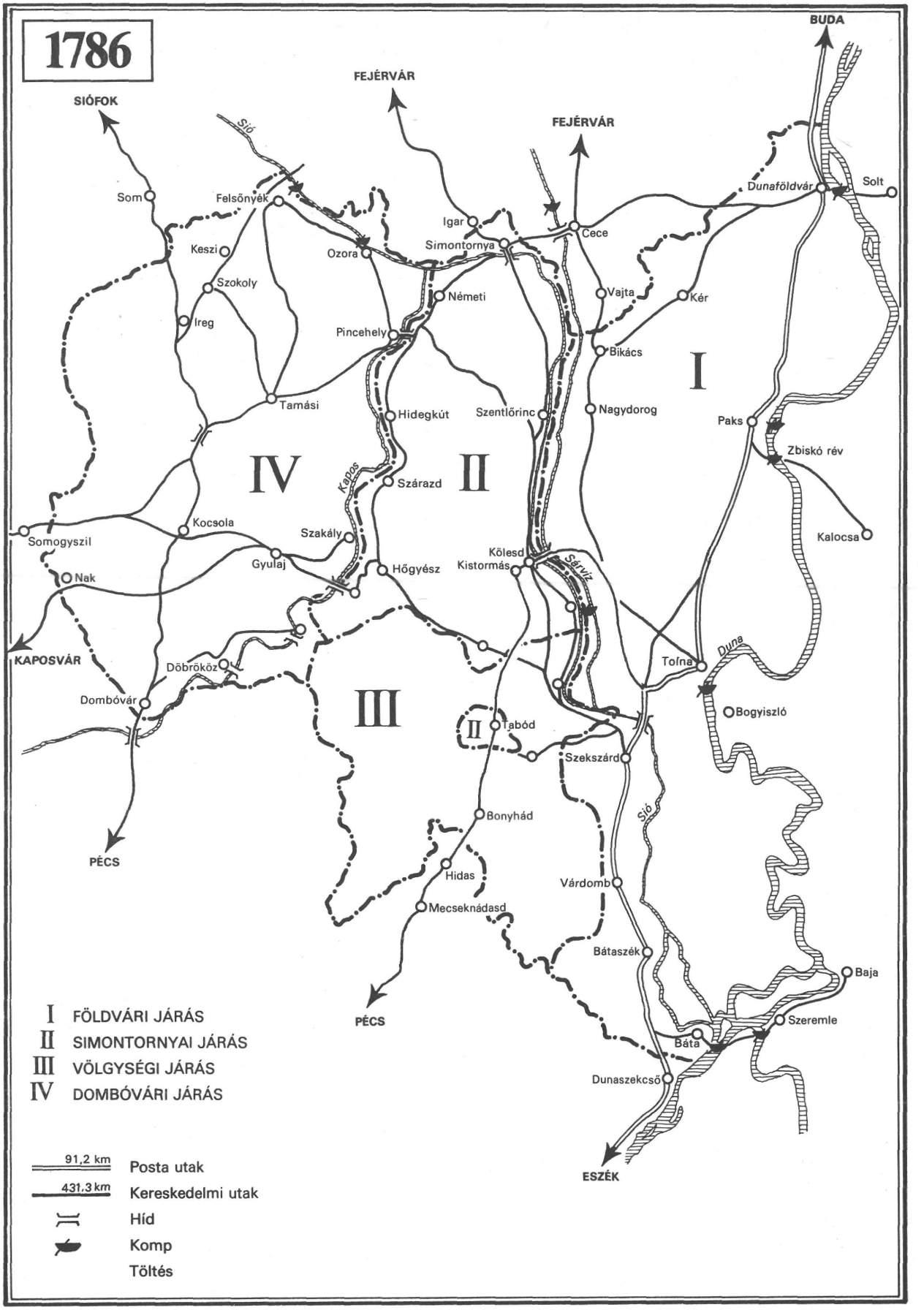
A végrehajtott ármentesítéssel 86 ezer hold vált termőterületté, ugyanakkor a mentesített területen 75 millió köbméter tőzeg kitermelése vált lehetővé.

Az útügyi szervezet

A katonai igazgatás megszüntével, a vármegye faladatává vált az úthálózat gondozása, az erre vonatkozó rendelkezéseket a Helytartó Tanácstól kapta és a járási szolgabírókkal végeztette el a szükséges munkákat, természetesen a jobbágyok gyalog, vagy fuvaros közmunkájával. A közmunkákat Mária Terézia 1767. évi rendelete tette kötelezővé. Az ő uralkodása alatt írták elő, hogy a vármegyékben útfelügyelőket, mérnököket kell kinevezni, majd a Helytartó Tanács szervezetében építési igazgatóságokat állítottak fel. Tolna vármegye kezdetben a Pécsi Igazgatósághoz tartozott.

A Helytartó Tanács írta alő az útkategóriákat, eszerint országutak, kereskedelmi, posta- és vámutakból tevődött össze a megyei úthálózat. (Viae publicae, commerciales, postales, teleionales). Ezeken kívül községi és magánutakat tartottak nyílván.

Az egyes községek munkaerejét a községi esküdt állította ki, a munka vezetésére szakember nem volt, legfeljebb egy-egy megyei hajdú. De hiányzott a közös akarat is az építésekhez, valahogy része lehetett ebben a nemzeti ellenállási szellemek is. Íme, már 1786-ban utasították a Földvári Járás szolgabíráját, hogy csináltassa meg a községet az állami uttal összekötő *„posta"* utat, mintegy háromnegyed km hosszban. A szolgabíró nem épített, jelentette hogy *„az útnak kikövezése a dolgok jelenlegi helyzete szerint lehetetlen"*. Érthető, hogy II. József, mikor még trónörökös korában, 1768-ban beutazta az országot, június 21-én, naplójában ezeket jegyezte fel: *„A Tolna és Baranya megyei utakat megjavítás helyett tönkretették, mert ott ezeket minden értelmes meggondolás nélkül létesítették és bár nem kímélték a termőföldet sem, hogy 10 ölre szélesítették az*

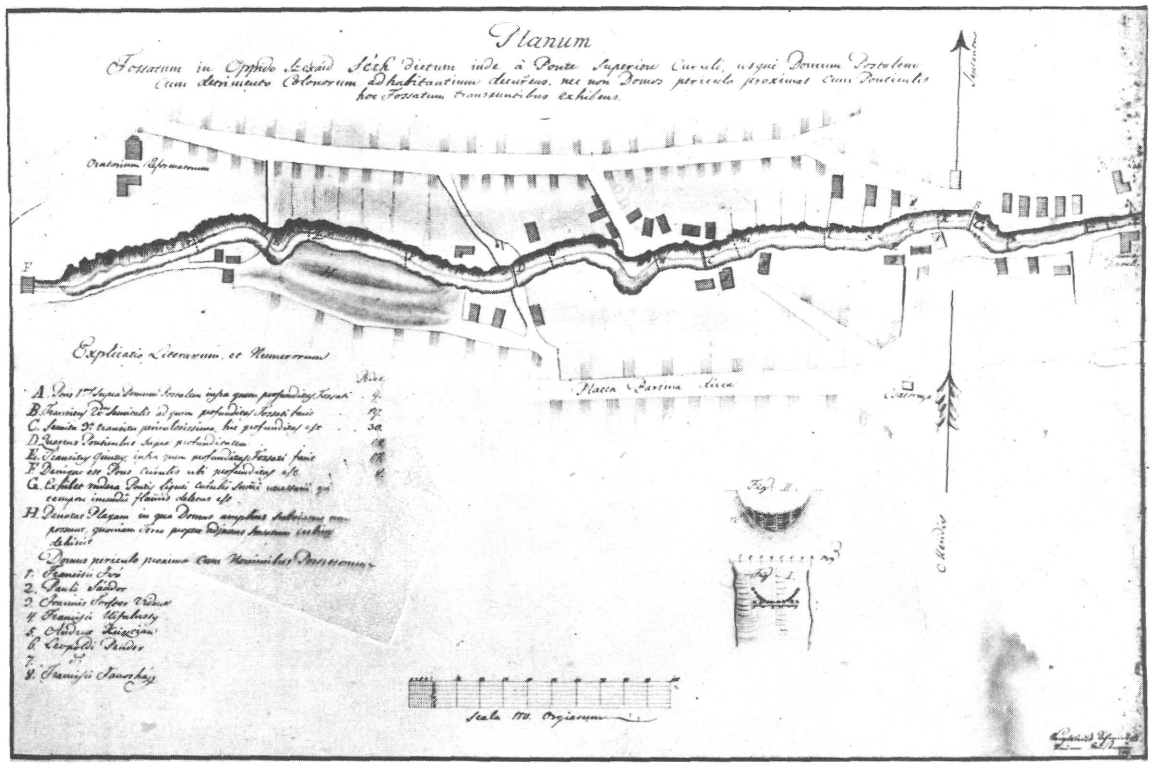


Posta és kereskedelmi utak Tolna vármegyében, a megyei utakról 1786-ban készült statisztikai tabella szerint. A tabella alapján összesen 622.2 km út volt a vármegye kezelésében. Ebből 91.2 km postaút, 431.3 km kereskedelmi és 99.7 km egyéb út.

utakat, mégis több ízben előfordult, hogy nem lehetett ezeken közlekedni." A földvédelem gondolata már akkor is élt.

A Helytartó Tanács már korábban kezdeményezte az utak adatait tartalmazó táblázatok elkészítését. A Szekszárdon, 1783. január 14-én megtartott vármegyei közgyűlés tárgyalta a Tanács sürgetését, az akkor még latin nyelven írt jegyzőkönyvben: *„Gratiosa Excelsi Consily Regy retentius allata Intimata et quidem in ordine: Tabellarum super viis publicis et Telonialibus annuam Informationem adurgens. Quemadmodum mox, atque antecedaneae Excelsi Consily praerio in merito dispositiones ad Cottum huno pertigissent, ut genuina hoc en passu e adequata Informatio praestari valeat, eae a Parte Comitatus factae sunt diszpositiones, ut Geometra vias maxime postales, et quotidiano publico Commeatui deservientes de Termino ad Terminum assumat, projectumque qualiter reparandarum viarum efformet, ita quamquam usque futurum Geometrae Sui hactenus partim ob incomoditatem saeris, tempoerisque, partim Sárvizianas operationes praepediti relationem Tabellarem gratiose, praescriptoque Schemati conformem Informationem de facto Cottus hicce praestare non valeat, Nihilominus tamen ut Quaqua ratione gratiosis jussis satisficat, e praesenti non modo in Oppidi Simontornya Pontes et Aggeres ad 600 circiter Bonyhád vero ad 800 cir. orgias cum intermedia via, sed et alias vias, dum et quando Necessitas secum tulerat, et tempus admiserat, reparatas haberi rescribetur."* A latin szöveg magyar fordítása: „Amint a Magas Tanácsnak az előbbi ügyben most és előzetesen hozott rendelkezései a Vármegyéhez érkeztek, hogy ebben az esetben valódi és megfelelő tájékoztatást lehessen adni, a Vármegye azt az intézkedést tette, hogy a geométer leginkább a posta és azokat az utakat, melyek a mindennapi általános közlekedést szolgálják, időről-időre átnézze és az utak kijavításának módjáról tervet készítsen. Így noha a Vármegye földmérőjének a következő táblázatos tájékoztatásáig előzékenyen és az előírt mintának megfelelő tájékoztatást tényleg adni nem tud, mivel az részint a kedvezőtlen időjárás és idő miatt, részint a Sárvízen folyó munkálatok miatt akadályoztatva volt, mindazonáltal azonban hogy minden lehető módon a kegyes parancsoknak eleget tegyen, mostantól kezdve nemcsak Simontornya városában levő hidakat és úttöltéseket, közel 600 ölnyi, Bonyhádon pedig közel 800 ölnyi hosszúságban a közbeeső úttal, hanem más utakat is, amíg és amikor a szükség magával hozta és az idő engedte, kijavítva vannak". Ez a válasz ment a Helytartó Tanácsnak. Tiszteletre méltó, ahogy a közgyűlés megvédte a határidő késésben levő megyei földmérőt.

Az úthálózat nyilvántartása, 1786-ban már rendelkezésére állott. A Helytartó Tanács rendelkezésére, a megyei utakról statisztikai tabellákat kellett készíteni. Ezeket külön bizottság készítette el, az akkor már működő megyei mérnök, Schnemann József közreműködésével. Az elkészült tabellában az egyes megyei utak hossza, jó, közepes, rossz minőségű szakaszai, a keresztezett vízfolyások száma mellett, a hidak anyaga és állapota szerepel. Adatokat közöl a tabella, hogy az úttól hány óra járásra lehet követ, kavicsot, homokot, beépíthető fát és cserjét találni. A megye teljes úthálózatának hossza 327 190 öl (620 km). Ebből 22 000 öl volt jó, 116 000 volt közepes, a többi gyenge állapotban. Az utakon 36 kőhíd volt, 1191 öl hosszal, ebből 545 öl volt jó állapotban, a többi javításra szorult. A fahidak száma 184, együttes hosszuk 629 öl, ebből jó 502. A tabella még áttöltéseket is felsorolt (aggeres) amelyeken át lehet kelni a vizeken. A tabella szerint a megyei úthálózat posta-, kereskedelmi és katonai utakból



A Szekszárd városban Séth-nek nevezett árok a kocsival járható felső hídtól a postaházig terjedő szakaszának helyszínrajza. A lakosok és tulajdonosoknak a gyors lefolyás kimosásai miatt veszélyeztetett legközelebbi házaival és az átkelő pallókkal. A) 1. sz. 9 láb nyílású híd, a postaépület alatt, mely miatt az árok kimélyült. B) 19 láb nyílású kisegítő átjáró hely, ez a kimélyülés oka. C) 30 láb nyílású, 3. sz. átkelés okozza a legveszedelmesebb kimosást. D) 18 láb nyílású negyedik palló a kimosott hely fölött. E) az ötödik, kimosást okozó, 17 láb nyílású átkelés. F) 8 láb nyílású, kocsival járható híd. G) Leégett fahí roncsai. H) Az árvizektől feltöltött, építésre alkalmatlan terület. A helyszínrajzot Wenzelaus Ferenc kőműves mester rajzolta 1799-ben.

tevődött össze. Figyelemre méltó, hogy a katonaiút-kategóriát egyébként nem említették az egykorú okmányok. Egyébként a XVIII. század végén már 140 km kavicsolt út volt a megyében, ami jelentős erőfeszítések eredménye volt.

Vámos utak

Az útkategóriák között szereplő vámos utak legtöbb esetben a hídfeljárók és a révekhez vezető utak voltak. Ebben a korszakban már nem a középkorból származó ősi jogokon szedték a vámot az utasoktól, ezek a jogok a történelem folyamán már megsemmisültek. A vámengedélyeket a törvényhatóság azért adta meg az egyes, gyakran új földbirtokosoknak, városoknak vagy községeknek, mert az útügyi igazgatás maga képtelen volt a szükséges új hidak megépítésére és fenntartására. Egyes vámok szedését bérbe is kiadta a vármegye.

Bél Mátyás 1745. évben kiadott, a megyére vonatkozó leírásában, a Sárvízen Simontornyánál és Szekszárdnál említ hidakat, Egresnél, Kölesdnél és Medinánál kompot. A Sión Foknál és Hídvégnél hidat, Ozoránál vámos révet. A Kaposon Dombóváron és Pincehelyen tüntet fel hidakat. A Simontornyai híd, egy 1726-ból származó feljegyzés szerint 116 öl hosszú volt, a feljáró töltés 91 öl. Az újpalánki híd vámjoga a szekszárdi apáté volt, a híd hossza 105, szélessége 3,5 öl. A dombóvári Kapos-híd 612 öl hosszú volt, fele már Baranyához tartozott. A Sárvíz legalsó hídja Bátánál állott, hossza 21 öl volt.

A vámtételek, a pénz értékét figyelembe véve magasak voltak. A kölesdi hídra vonatkozó tételek: hizlalt ökör 2, bika 2, borjas tehén 2, meddő tehén 1, tinó vagy üsző 1, ló egy és 1/2, juh és kecske 1/2, nyolcökrű szekér 20, hatökrű szekér 16, kétökrű szekér 8, kétlovú kocsi 12, lovas ember 2, gyalog kalmár egy és 1/2 krajcár. Érdekes, hogy a bátai híd vámtételei kétszer akkorák voltak, nyilván a forgalom nagysága miatt. A tarifát a vármegye Generális Kongregációja írta elő 1756. október 27-én tartott közgyűlésén. A kor szelleme értelmében a nemesek és a privilegizáltak nem tartoztak vámot fizetni. A vámok szedése körül újra sok visszaélés, szabálytalanság következett be, ezért az egymás utáni országgyűlések ismételten foglalkoztak a száraz és hídvámok megszüntetésével, hoztak is erre vonatkozó határozatokat, azonban jórészt eredménytelenül. Egyes útvámok kérdése áthúzódott még a XX. századba is.

Műemlékhidak

Az említett 36 kőhíd közül, kettő még jelenleg is szolgálja a forgalmat. Feltehetően a XVIII. század második felében épült a kaposszekcső-szekszárdi úton levő bonyhádi, Nepomuki Szent János-híd a Völgységi patakon; városképi jelentőségű, felszerkezete vagdalt kőből épült. A 65. sz. szekszárd-siófoki úton, Zomba és Kéty között meglévő téglaboltozatú híd valószínűleg a XVIII. század végén épült. A legferdébb boltozott hidak egyike az országban, kívánatos volna, de igen komplikált feladat, jelenlegi formájában megtartani.

Századokon keresztül gondja volt Szekszárdnak a Parászta-völgyből lefolyó Séd-patak hídja, állandó rombolásokat, árvizeket okozott. Így volt ez a XVIII. század végén is, mert nyilván kevés volt a híd alatti átfolyási szelvény. A város bírája 1796-ban a következő instanciával fordult a vármegyéhez: *„azért alázatosan esedezünk a Tettes. N. Vármegye előtt, méltóztasson kegyes tekéntetbe venni szegény szekszárdi contribuens népnek sok ízbéli megkárosodásait és azon hidat mely főbb oka a megkárosodásnak, nagyobbra és szélesebbre, mely azon kívül is romladozott elintéztetni. Nem különben mivel ország útjában vagyon nem csak magának és Szekszárdnak szolgál, hanem az egész nemes publicumnak, minden nemű militáris és civilis transsennabl segítségül eránta lenni ne terheltessen. Mely segedelmet, midőn alázatosan esedeznénk, vagyunk Tettes Nemes Vármegyének alázatos szolgái. Szekszárd, die 15-e juni 1796."* Dacára az alázatos instanciának, kellett vagy 150 esztendő, mire ez a kérdés véglegesen rendeződött.

Postajáratok a tolnai utakon

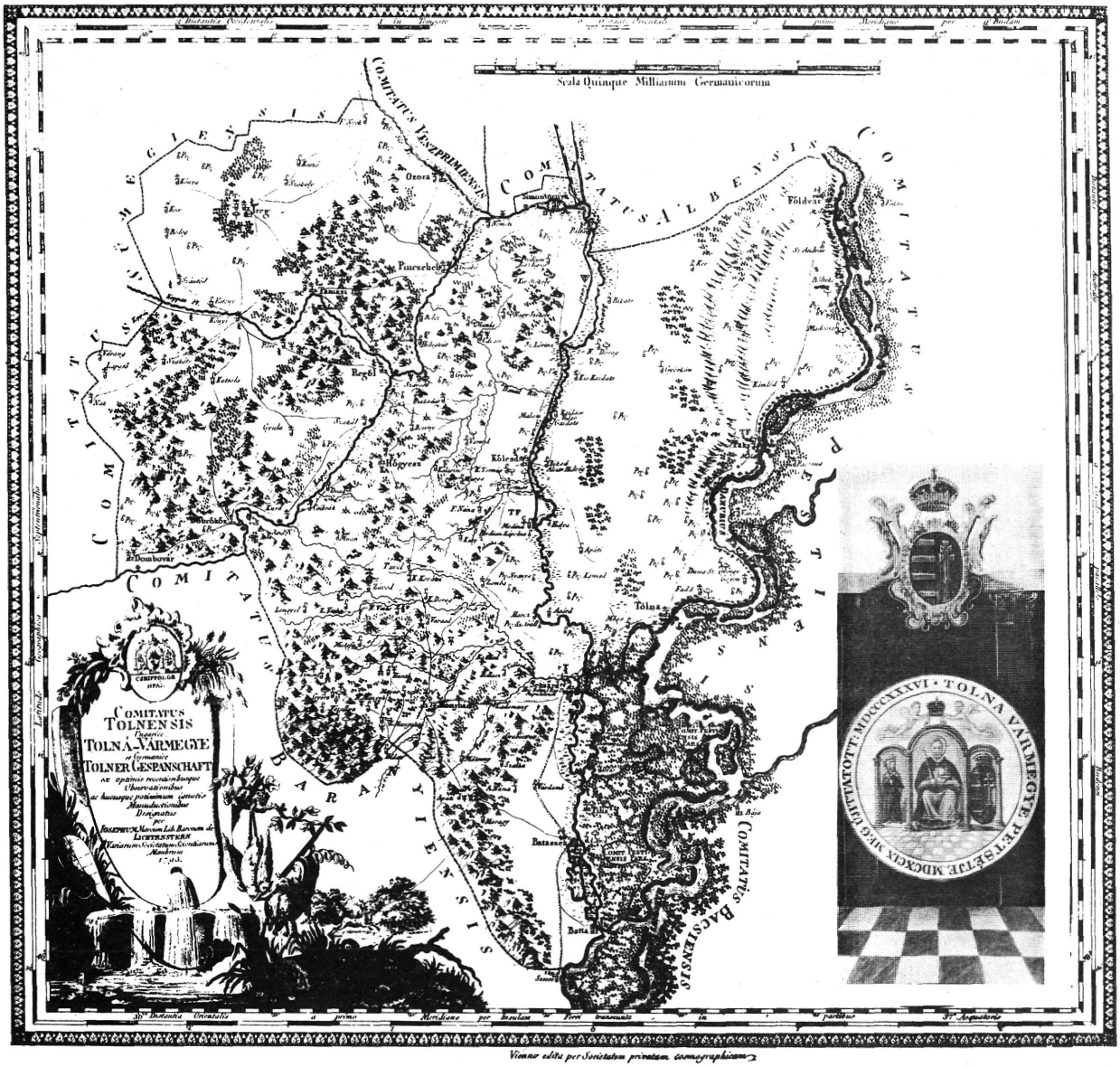
Az új honfoglalás évszázadára jellemző új követelmény volt a postai szolgálat megszervezése és üzemének fenntartása. Utak vonatkozásában ez már magas igényeket támasztott. Ennek egyik eredménye volt a 140 km kavicsolt út, a postautak kategóriájának megfelelő jellemzőkkel.

A XVI. században Buda elestéig magánvállalkozók kocsijáratai közlekedtek már Bécs és Buda között. II. Ferdinánd király Paár Kristóf bárónak adományozta a főpostamesterséget, örökös hűbérként. Az így megalapozott Habsburg-posta indította az első postajáratokat Tolna vármegyén keresztül is. 1716-tól kezdődően a postaügyek a Budai Kamarához tartoztak, ebben az évben indult meg a Buda-Ercsi-Adony-Dunaföldvár-Paks-Tolna-Szekszárd-Bátaszék-Baranyavár-Eszék járat is, ezekkel a postaállomásokkal. Az 1737. évben kiadott Kóczián-féle Baranya vármegye térképen feltüntetett járatok közt a pécs-budai járat is szerepel, Bonyhád állomással. Ennek kocsijai Szekszárdon át közlekedtek.

A feljavult minőségű utakon megnövekedett a menetrendszerű postajáratok száma, az „1745. évre rendelt győri Házi és uti új kalendáriumban" szerepelt a „Rendje az Magyarországi és Erdélyi postajáratoknak." Ez említi, akkori helyesírás szerint a „Buda-Ertsi-Adon-Paks--Szekszárd-Szektső-Mohács-Eszék-Pétervárad" járatot, 28 „postával". Két állomás közti távolság szerint egy, másfél vagy két „posta" volt a díjszabás alapja. A forgalom üzemeltetéséhez tartoztak a postaállomások, mesterrel, lovakkal, istállókkal, esetenként megszállási lehetőséggel.

A gazdasági viszonyok fejlődése tette szükségessé, hogy a kezdetben heti egy vagy két járat helyett naponta közlekedjenek a kocsik egyes járatokon és nemcsak utasokat, hanem leveleket, csomagokat és pénzt is szállítottak. Az igényeket tovább növelte, hogy a napóleoni háborúk alatt, a kontinentális zárlat igen magasra emelte a termények árait és az élénkítette a kereskedelmet, ami az utak járhatóságával, teherbírásával szemben támasztott magasabb igényeket. A postjáratok száma, gyorsasága (diligence) állandóan nőtt. Ebből a pontosságra, megbízhatóságra utaló jelzésből alakult ki a „delizsánsz". 1840-ben az országban 10 állami levélpostavonalon, 165 járat közlekedett, 454 mérföldnyi úthosszon. A szabadságharc alatt megszűnt postavonalakat a vasutak megindulásáig még visszaállították, de a vasúthálózat megépültével megszűnt a távolsági közúti postaforgalom.

A postajáratokon kívül, a kereskedelmi forgalmú utak üzemelését szolgálták az út menti csárdák, étellel, itallal,



Comitatus Tolnensis, Tolna vármegye.
A térképet br. Lichtenstern József, Viarum Societatum Membrum (az Útügyi Egyesülés Tagja) szerkesztette 1793-ban. Méretaránya 1 hüvelyk 1 német mérföld. Feltünteti Dunaföldvár, Paks, Tolna, Szekszárd, Bátaszék, Szekcső és Bonyhád postaállomásokat, a jelölt postautakon. A többi utakat via communis-ként (közút) jelzi. A Sárvíz torkolata akkor még Bátaszéknél volt. Dunai átkelési helyek: Földvár, Paks, Tolna és Bátaszék mellett.

megszállási lehetőséggel. A forgalom nagyságrendjére, a XIX. század végén végzett forgalomszámlálás adataiból lehet visszakövetkeztetni. Eszerint Dunaföldvárnál 270, Paksnál 380, Szekszárdnál 530 naponta átvonuló szekérre lehet becsülni az éves forgalom átlagát. Az átmenő forgalom a három helység között 130–180 szekér lehetett naponta, ami ugyanakkor jelentős személyforgalmat is jelentett. Ezt szolgálták ki a buda-eszéki úton Ercsinél a Rácz, Dunaföldvár és Kömlőd között a Leányvár és gyűrűsi, Paks és Szekszárd között a Hideg, a Szépasszony és Zöldfa, Almás előtt az ebesi, Almás után a Nekeresd, Bátaszék után a Furkó, Mohács előtt a Cselle csárdák.

A szekszárd–bonyhád–pécsi úton a hidasi, a leányvári, a moczvai és a Király hídja, a baranyai határon. A Tamási felé vezető úton a Diófási, a Decsivölgyi és a Szúnyog. A dunai réveknél a Felhágó, a korsóföldi és a Bor-révnél levő csárdák.

Só-utak

A „só-utak" fogalma ebben a korszakban is élő volt, mert Dunántúl sószükségletét továbbra is a Maroson és Tiszán szállították Szegedig, onnan közúton, a dunai réveken át, Simontornyán keresztül. A só elosztását sóhivatalok végezték, jelentős jövedelmet hozva a KirályiKamarának, az árusítás regále volt. II. József uralkodása alatt, a só árának mázsánkint 11 krajcárral történt felemeléséből kívánták fedezni az úthálózat kiépítésének költségeit. Ez elviselhetetlenül súlyosan érintette a parasztságot, annál is inkább, mert a sóért ezüstpénzben, nem devalválódó bankóval kellett fizetni. Nagy ellenállást váltott ki ez az intézkedés úgy, hogy még a nemzetes urak is közbenjártak a felfüggesztéséért.

Az útügy fejlődése a szabadságharcig

Az 1750. és 1848. közti évszázad a közutak építésében, az útügyi szervezet létrehozásában, minden nehézség dacára eredményeket is hozott, részben az osztrák egységesítő törekvések hatására is. Az utakkal kapcsolatos intézkedések a vármegyei alispán hatáskörébe tartoztak, aki a járási főszolgabírók, a fokozatosan munkába lépő útbiztosok útján intézkedett, a megyei földmérők, a geometerek szakvéleményei alapján, akik képesítésük szerint útmérnökök voltak. A korszak mérnökeit az 1782-ben Pesten felállított Institutum Geometricum képezte ki, 1850-ig, amikor az Ipartanodát a Mérnöki Intézettel egyesítették.

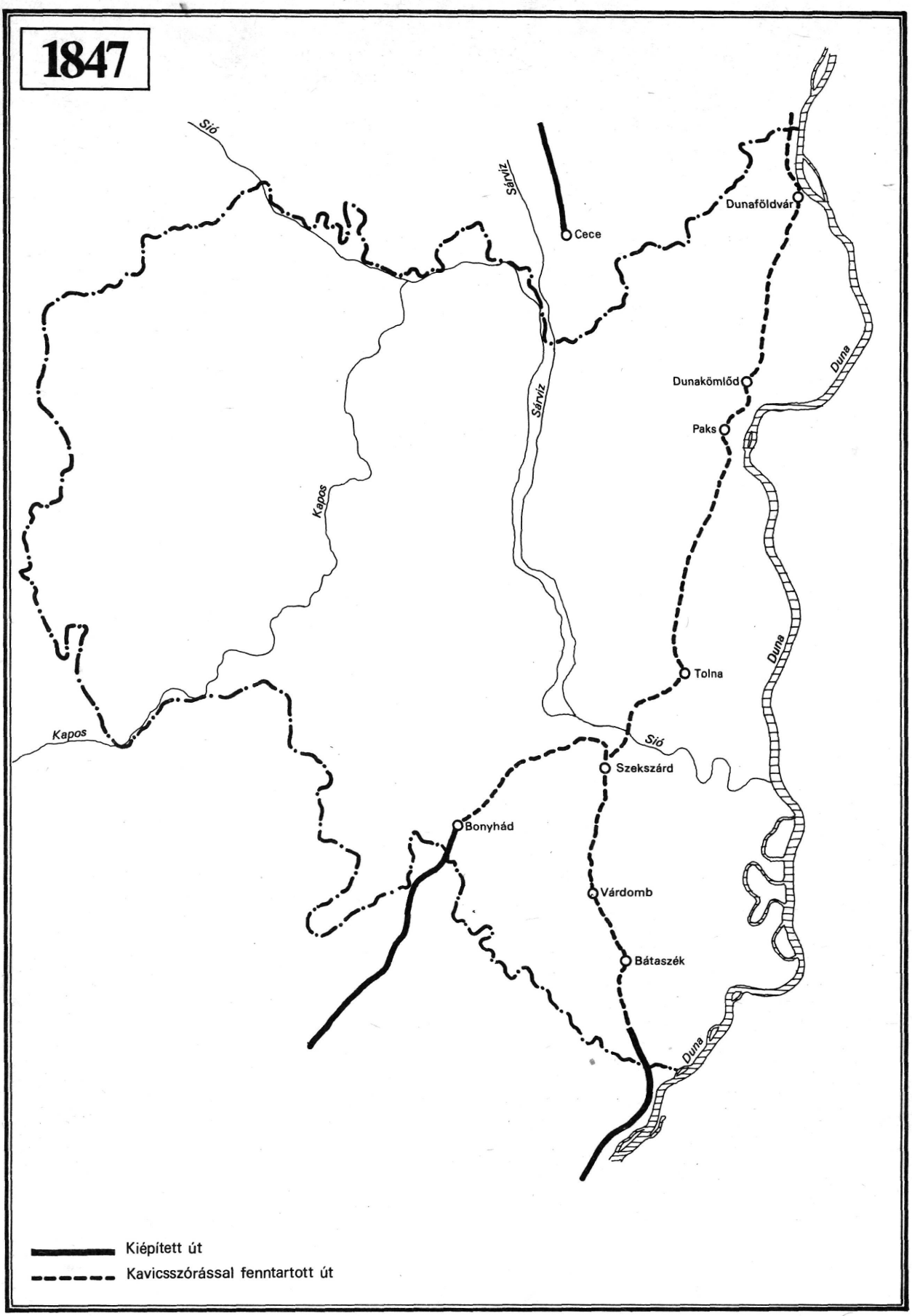
Nevezetes mérnöke volt a vármegyének Vertics Ferenc és Schnemann József, aki a megye térképét a XVIII. század végén szerkesztette. Ez a térkép jelent meg a Görög- és Kerekes-féle megyei térképsorozatban, 1800-ban. Egy korábbi Tolna megyei térkép br. Lichtenstern József - Viarum Societatum Membrum - térképe 1793-ból való.

Az útügyi igazgatás önállósulása az 1790–91. évi országgyűlésen indult meg, mikor bizottságot küldtek ki a közutak építésének előirányzására. Jóval később, az 1825–27. évi országgyűléssel és a Széchenyi István fellépésével, a reformkorszakkal indult érdemi fejlődés. Ekkor 13 útvonalat jelöltek ki építésre, köztük a buda–zimonyi utat. Ezeknek csak egy része épült meg a szabadságharcig, Tolnában mindössze 6,6 km.

A Királyi Kormányszék ugyan még gyakorolt ekkor felügyeletet az utak tekintetében, de a vármegye úthálózatát a helyi érdekek szerint fejleszthette és tarthatta fent. Jó példa volt erre a vármegyei közgyűlés egy 1833. évi eredményes intézkedése. *„1833 esztendei Szent András hava 18. és több következett napjain Tekintetes Nemes Tolna vármegyében fekvő Szekszárd Mező Városban, igen számos Nemes Uraknak jelenlétökben a fentebb tisztelt Nemes Megyének Közgyűlése tartatván, mely alkalommal A Gyűlésen illetőkép szóval tett abbeli jelentés következtében, hogy a Szexárdi Város malomig terjedésében szűk és keskeny lévén, annak tágíttatása szükséges."* Ezután bizottságot küldtek ki, köztük Beszédes Ferenc geometert, hogy *„az út tágíttatásra nézve czélirányos módot és javaslatot terjesszenek a Gyűlés eleibe."* A bizottság kinn járt, jelentését megtette, úgyhogy már november 22-én a következő javaslatot vették jegyzőkönyvbe: *„a szóban forgó út a kérdéses szűk helyein és szorult meneteiben mindenütt 6 ölnyi szélességre tágíttassék, úgy hogy ezen egész térség a járt útra vagy is az é mellett két felől vonandó árkok közre szabattassék ki."*

Ezután a kivitelezés iránt intézkedtek: *„Dőry Gábor fő szolgabíró és Beszédes Ferencz geometer urak megbízattatván - az itató kútnak irányában dél felől hozatni javasolt tartalék falnak építtetésével mindazonáltal felhagyatván."* Gondja volt a nemzetes uraknak a téli forgalom fenntartása is, 1838-ban: *„Böjtelő hava 1. napján. Szinte azon tisztelt helytartó Tanácstól költ körlevél szerint – felsőbb rendeleteknél fogva az utasok biztonságosítása tekintetéből, az utak, mellyek a nagyobb havazások miatt esméretlenekké és járhatatlanokká lettek, ki tisztíttatni és ki jelöltetni rendeltettek."* Nem volt arról feljegyzés, hogy menynyiben tettek eleget a téli útfenntartásnak.

Széchenyi István útépítési programjában elsőrendű útként szerepeltek a Dunaföldvártól Eszéken át Vukuvárig, másodrendűként a Győrtől Székesfehérváron át Dunaföldvárra és a Tolnától Kaposváron át Nagykanizsáig vezető utak. Ez a nagyvonalú program a szabadságharc későbbi tragikus eseményei miatt már nem valósulhatott meg.



Sshedius Lajos és Blaschek Sámuel 1847-ben kiadott „Magyarország Földtérképe" szerint kiépített állami utak.

VI. A SZABADSÁGHARCTÓL A XIX. SZÁZAD VÉGÉIG

A szabadságharc eseményei Tolnában 1848. október 7-én Róth osztrák tábornok Ozora melletti teljes vereségével indultak meg, majd a Duna melletti főúton, a tavaszi hadjárat után, 1849-ben Pétervárad menekülő Jellasics-hadsereg menekülésével értek véget.

Osztrák közigazgatás

A közigazgatás, a szabadságharc leverése után egy ideig egyes régi megyei tisztviselők kezében maradt. Az alkotmány 1851-ben, az egységesítő birodalmi pátenssel megszűnt. Az országot öt kerületre osztották fel, Tolnát a pécsi kerületbe sorolták. A kerület élére helytartót neveztek ki, a vármegye élére pedig megyefőnököt. Ebbe a szervezetbe aztán német beamterek kerültek; a hivatalos nyelv a német lett, minden közigazgatási és közgazdasági intézkedés osztrák érdekeket szolgált. A vármegye élén a Hochlőbliche K. K. Comitats Behörde állott, a műszaki ügyeket, a Tolnauer K. K. Comitats Bau Amt intézte. (A Nagytekintetű Megyei Hatóság és Megyei Építési Hivatal.) Az utak kijavítását Conservierung-ként említették. Egy a szekszárd-pécsi és szekszárd-veszprémi utak helyreállításához szükséges kő és kavicsanyagra vonatkozó felterjesztés előadója Hübner Ingineur-assistent volt 1854-ben.

A Dunaföldvári Főszolgabíróság 1853-ban készült két jegyzékében, a fő- és mellékútvonalak állapotát, hosszát, javításának szükségességét állították össze. Főútvonalak a járásban a buda-eszéki állami és a Paks–Dorog–pécsi katonai utak, 24 ezer öl hosszal. Mellékvonalak a Bikácson–Dorogon át Szekszárdra, a Földvárról Fehérvárra, a Földvárról Soltra és a Paksról Németkérnek és Fehérvárnak vezető utak 17800 öl hosszúsággal. A javítások elvégzését közmunkával rendelték el.

A vasúthálózat kiépülése

A népünk számára nehezen elviselhető helyzetet enyhítette, hogy egyrészt egy nagyütemű gazdasági fellendüléssel esett egybe, másrészt a vasútvonalak kiépítése is döntő változásokat hozott. Tolnát első ízben a zákány–dombóvári vonal 1872. évi kiépítése érintette. Ezt a dombóvár–bátaszéki vonal követte 1873-ban; az Tolna déli részét kötötte be a vasúti forgalomba. Legjelentősebb volt a kelenföld–dombóvári, Kapos völgyén vezető vonal 1882. évi üzembe helyezése. Ebbe csatlakozott 1883-ban a rétszilas–szekszárdi vonal, amely még 14 évig csonkán végződött Szekszárdon.

A vasútvonalak kiépítésének egy második, de még a XIX. században megindult ütemében helyezték üzembe a hidegkút–tamási, a hajmáskér–dombóvári, az adonyszabolcs–paksi és a szekszárd–bátaszéki vonalakat. Egy harmadik ütemet képezett a baja–bátaszéki és a pécs–bátaszéki vonalak üzembe helyezése 1909–1911-ben. A megyét érintő vasútvonalak végleges kialakulása a dunaföldvár–solti 1928. évi kiépítésével fejeződött be.

A Kapos völgyén átvezető budapest–fiumei fővonalon kívül, a mellékvonalak általában a mezőgazdasági érdekeket szolgálták. Hiányzott egy, a megye derekán átvezető kelet–nyugat irányú vasútvonal.

A vasúthalózat tökéletesen átalakította a megye közlekedését, a megyeszékhely fejlődését azonban hosszú ideig nem segítette elő, sőt a közúthálózat fejlődését is visszatartotta.

Szekszárd úthálózata

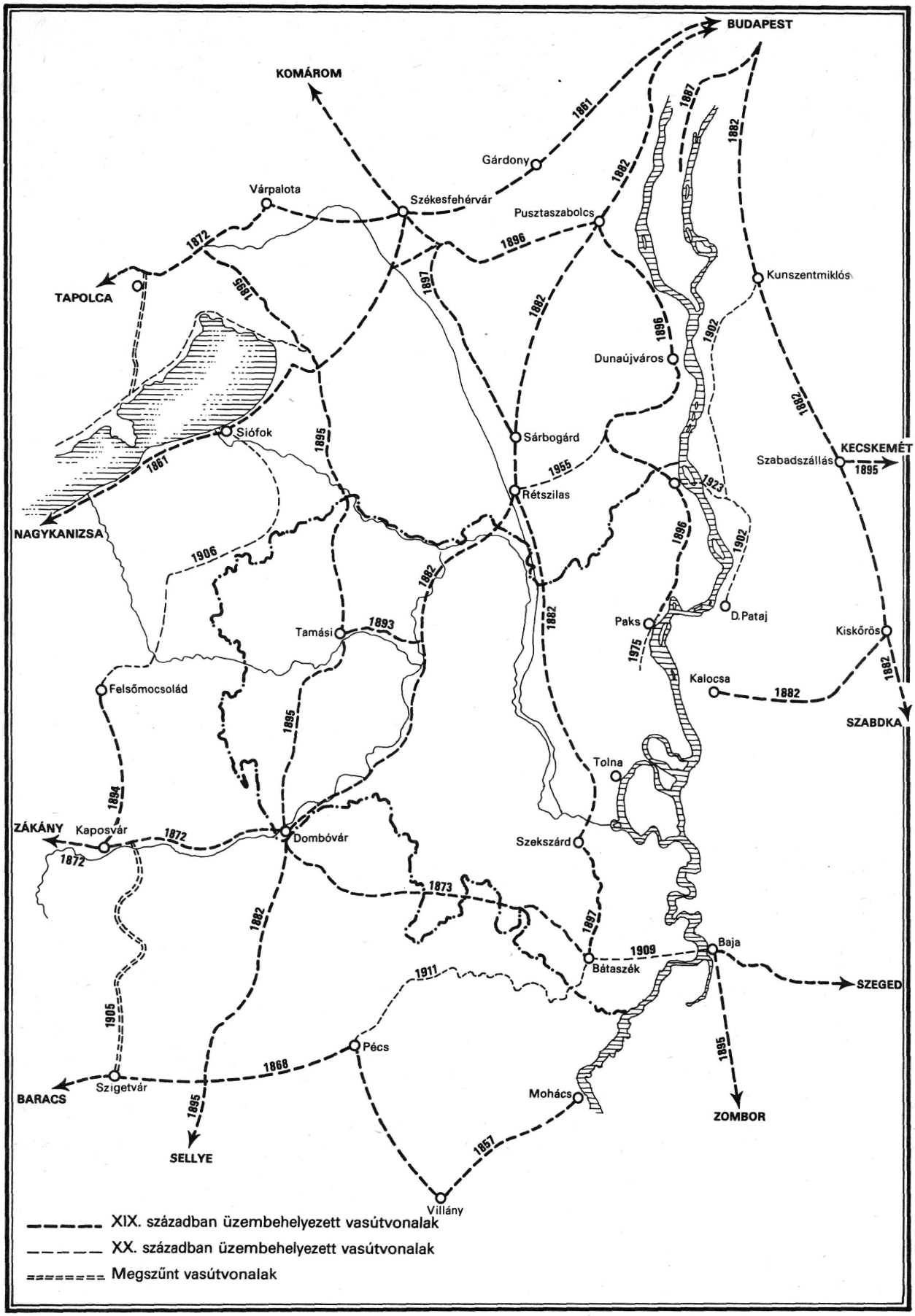
A megyeszékhely neve először I. Béla alatt, az apátság megalapításakor szerepelt ZEGZUARDU formában. Szekszárd nevét később, a XVIII.–XIX. században gyakran írták SEXARD vagy SZEXÁRD formákban. Ezekben mintha a régi római Sex aras elnevezés csendülne át másfél ezer éven. Jelentőségét a középkor folyamán az apátság adta meg. A kereskedelem és a közlekedés központja, az akkori fogalmak szerinti, a Duna partján kialakult nagyváros, Tolna lett. A mezőváros jellegű Szekszárd a török felszabadító háborúk során teljesen elpusztult.

Az osztrák kamarai jószágkormányzóság, először Újpalánk helyén állított fel tiszttartóságot, a Sárvíz két partját összekötő híd mellett. Ebből a településből fejlődött újjá Szekszárd, ahol az árvíztől mentes magaslatok igen alkalmasak voltak a beépítésre. A baktai forrás vizét ismét bevezették a kialakuló városba. A szekszárdi szőlők nem pusztultak el, így a borkereskedelem újra megindulhatott. Adatok vannak arról, hogy 1703-ban már Londonba és Amszterdamba is szállítottak idevaló bort. Ezt az újra megindult hajózás tette lehetővé, a vontatóutak (pating) helyreállítása után. Mégis, az élő Duna 16 km-re volt a várostól így a közlekedés gerince a városon átvezető, kavicsszórással fenntartott országút, a „vámút" maradt. Ennek mentén épültek ki az újváros és az alsóváros házai, a postaállomás is.

A város iparának első kialakulási formái, 1720–50. között, a takács, szabó, pintér, molnár és más céhek voltak. Szekszárd azonban kiesett az országos forgalomból. A napóleoni háborúkat követő gazdasági pangás, egyébként is korlátozta a város fejlődését. A vármegye székházának megépítését is csak 1826-ban lehetett kezdeményezni.

A rendszeres dunai hajózás megindulása adott végül mégis módot arra, hogy a város bekapcsolódhasson az országos forgalomba. Ezért 1872-ben kezdték meg, a Keselyűsig vezető 12 km hosszú út kiépítését, de a folyóág hamarosan feliszapolódott; a személyhajók a továbbiakban Gemencnél kötöttek ki. A bogyiszlói dunai átvágással vetélkedés indult meg Tolna és Szekszárd között, hogy a gemenci vagy a dombori kikötőkhöz vezető út épüljön-e meg. Végül is a közlekedésügyi miniszter hatezer forinttal, a dombori út építéséhez járult hozzá, így ez épült ki hamarább.

A vasútépítések megindultával, a szekszárdiak a Simontornya–szekszárdi vonal megépítését kezdeményezték még 1881-ben, a város vasúti bekötése, Rétszilasról kiindulóan épült meg 1883-ban. A város állítólag vonakodott hozzájárulni, a Nagyváradról kiinduló, Alföld–fiumei országos fő vasútvonal olyan kiépítéséhez, hogy az Szekszárdon vezessen át. Így Bátaszék lett a fővonal csomópontja. A város végállomás jellege csak 1897. augusztusában szűnt meg, mikor a szekszárd–bátaszéki MÁV-vonalat üzembe helyezték. Ez a késlelkedés, nemcsak a város, hanem az egész megye gazdasági fejlődését visszafogta. Az állomáshoz vezető út kiépítése már 1883-ban negtörtént, az állami út és a MÁV-vonal között, majd bekötötték a gemenci útba is. Ezzel egy időben történt



A Tolna megyét érintő vasútvonalak kiépülése.

meg a Bezerédj István utca kikövezése. A városon átvonuló állami út kiskő burkolatának építését még a XIX. század végén előkészítették, majd az építés 1901-ben indult el, a következő évben be is fejezték.

Az utak történetében mindig is fennállott vámrendszer Szekszárdon sem záródott le. A város 1906-ban kérte és kapta meg a kövezetvámszedési jogot a kereskedelemügyi minisztertől, ez 1926-ig volt érvényben. Az egyik vámház az újvárosi Séd-hídnál, az északi oldalon állott, a másik az alsóvárosban, a volt Ciráki-korcsma lett.

Az árvízveszély a várost történelme során állandóan fenyegette. A biztonságot a Szekszárd–Bátai Ármentesítő Társulat megalakulása és a dunai védgát megépítése hozta meg, ami 1873-ban indult be. A megismétlődő jeges árvízek és jégtorlaszoktól fenyegetett város és a Sárköz védelmét, a bogyiszlói, sükösdi, érsekcsanádi és koppányi Duna-kanyarok átvágásai tették biztonságosabbá 1846–1898. között. A végleges megoldást a Sió-torkolati mű és árvízkapu megépítése hozta meg. A város belterületét évtizedeken át pusztították a Séd megismétlődő árvizei. Ezeket részben a Hármas-híd többszöri átépítése enyhítette, de teljes, biztonságos megoldás csak a közelmúltban valósult meg, a patak forrásvidékén végrehajtott nagyarányú vízrendezési munkákkal, a Hármas-híd feletti szakaszon zárt meder építésével. A rendezést a nagyüzemi szőlőgazdálkodás bevezetése tette lehetővé.

Tolna megye iparosodása

A jelenleg is működő és újabban egyre nagyobb értéket képző szénbánya üzemek a Bonyhád–pécsi út környezetében alakultak, majd a Dombóvár–bátaszéki vasútvonal mentén; helyesebben a vasútvonal részben a szénvagyon kitermelése érdekében épült. Nagymányokon már 1793-ban, majd Váralján és Szászváron indult meg a bányászás. Ezekből fejlődött ki 1868-ban a Kőszénbánya és Téglagyár Rt. A fejtett szenet szekerekkel szállították a vasúti rakodókra, 4–6 km távolságokra. Ezért kellett ezeket az utakat fokozatosan járhatóvá tenni. A kőanyag a környező területen rendelkezésre állott, Mórágy és Szászvár térségében, már az előző századokban is fejtettek követ. Az üzemszerű kőbányák a vasútvonal megépítése után alakultak ki.

Az iparosodást az osztrák gazdaságpolitika tudatosan akadályozta és inkább a kereskedelmet szorgalmazta; az ausztriai iparcikkek és a magyar mezőgazdasági termékek cseréjét. Így aztán a megyében 1847-ben csak négy gyár üzemelt, tégla- és cserépgyárak. A kisipari céhek 1872-ben szűntek meg, termékeiket a megye vásárain értékesítették. Új kezdeményezés volt a selyemhernyótenyésztés és a selyem feldolgozása a megyében, ez kívánta meg az utak menti eperfasorok telepítését.

Az úthálózat fejlődése és igazgatása a szabadságharc után

Az önkényuralom alatt még inkább a habsburg birodalom érdekei szerint irányították és alakították az úthálózatot. Budán Építési Főigazgatóságot állítottak fel. Tolna vármegye a Pécsen szervezett építési igazgatóság hatáskörébe tartozott.

A birodalmi úthálózatban állami, országos és községi utakat tartottak nyilván. Az állami utak építése költségvetési fedezetekből történt, a megyék területén ingyenes közmunkával. Megszervezték az utak rendszeres fenntartását; útmestereket, útkaparókat alkalmaztak.

Az utakra kiszállított fenntartási zúzottkő, kavics, zúzalék és homok mennyiségi átvételét prizmázással írták elő 1854-ben. A prizmák előírt méretei: alsó hossz 15, felső 11, szélesség 4 és magasság 2 láb. Egy ilyen prizma térfogata 1/4 köböl, mintegy 1,3 köbméter volt. Ekkor vezették be a „chausse-szerű" útfenntartást. Ennek lényege az volt, hogy ahol kő állt rendelkezésre ott zúzottkővel, ahol nem ott gödörkaviccsal vagy homokkal terítették le az útpályát, kiképezték az útkoronát és emellett gondoskodtak az úttest víztelenítéséről. Tolnában ez a talajviszonyok és kőbányák távolságai miatt igen nehéz feladat volt.

A méterrendszert az utak szolgálatában 1875-ben vezették be, a fenntartási anyagprizmák ettől kezdve két köbméteresek voltak. Fokozatosan kicserélték a régi mérföldjelző köveket.

Az úthálózat megindult kiépítését az önkényuralom alatt útvámrendszerrel kívánták volna összekötni, ugyancsak így az utak fenntartásának költségeit is. A költségeket tehát az utak használóira terhelték volna. A vámot az állami utakon, hidakon és réveken be is vezették. Az állami hálózatba ekkor, 1853-ban a buda–eszéki út tartozott Tolna megyében. Ennek kiépítése élénk ütemben meg is indult, illetve folytatódott. A vámintézkedés, a korábbi évtizedek népszerűtlensége miatt akkor a passzív rezisztenciába ütközött bele, emiatt az utakkal kapcsolatos költségeket a kormányzat teljesen a vármegyékre hárította rá inkább.

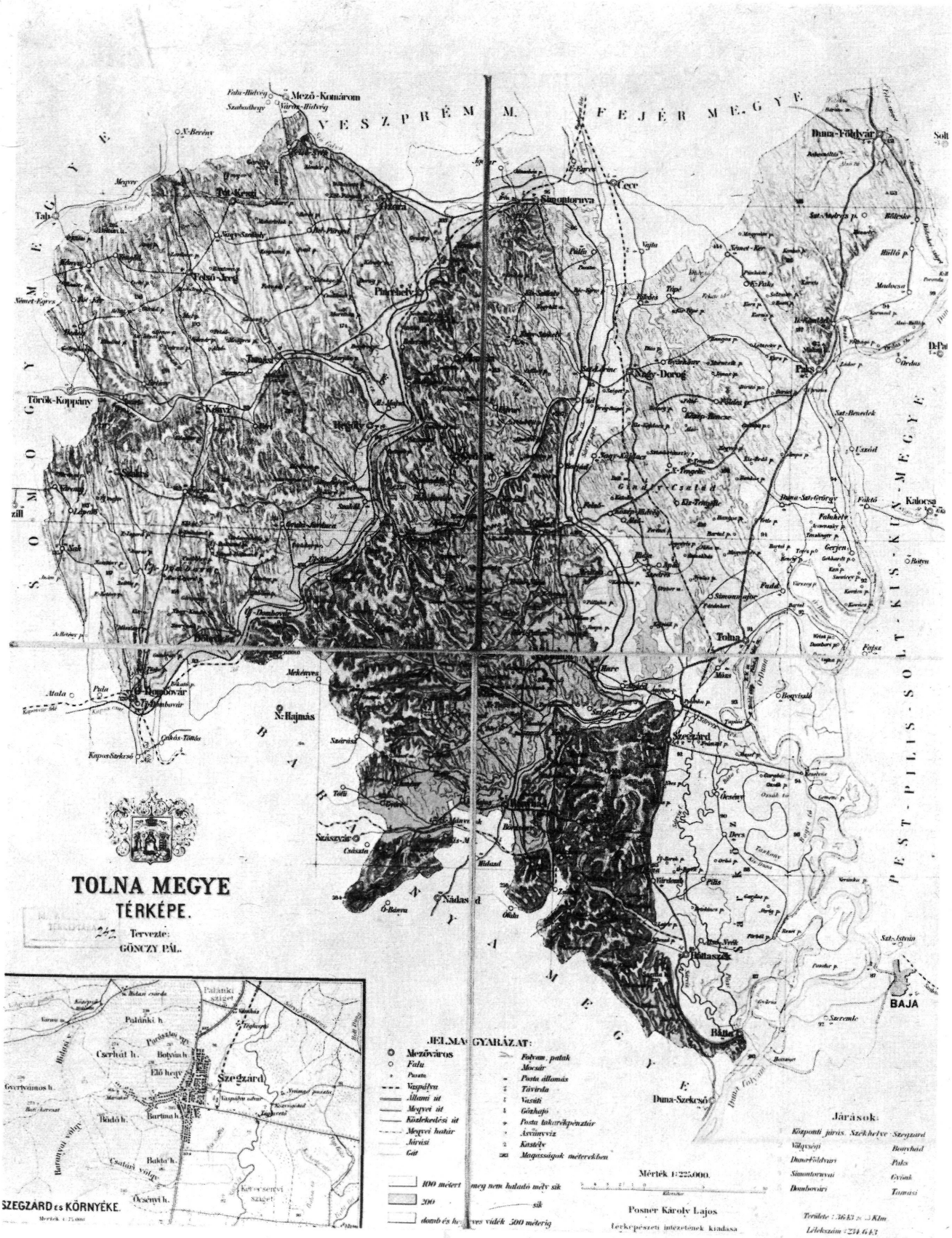
A kegyetlenül elnyomó és németesítő osztrák politika a birodalom súlyosodó háborús gondjai miatt fokozatosan enyhült úgy, hogy 1861-ben visszaállították a Magyar Királyi Kamarát, a közúti igazgatás is magyar nyelvűvé lett és mindjobban szolgálta a magyar érdekeket.

A magyar útügyi igazgatás

Az erőszakolt osztrák adminisztráció mindenesetre jó iskola volt arra az időre, amit az 1867. évi kiegyezés nyitott meg, amikor az útügyek a Magyar Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerültek. Majdnem minden megyében, összesen 46 Államépítészeti Hivatalt szervezett a minisztérium, Szekszárdon 1877-ben állt fel az ÁÉH, mely a Vármegyeházán volt elhelyezve.

A magyar közúti hálózat és az utak igazgatását az 1890. évi T. törvénycikk, az úttörvény szabályozta, alkotó és haladó módon. A törvény állami, törvényhatósági, községi közlekedési (vicinális) és községi közdűlő utak kategóriáit alkotta meg. Ezen a felosztás 1950-ig maradt fent. A magyar útügyi igazgatás megszervezéséért Tolnában eredményes munkát végzett mérnökök és az Állami Építészeti Hivatal személyzetéből az alábbiak neveit lehetett az egykori tervekről feljegyezni: Beszédes Ferenc, Hübner Lipót, Kiss József, Markó Gusztáv, Podolay János, Tót Henrik.

Az 1895-ben megállapított országos úthálózat, már a magyar közlekedési érdekeket szolgálta. A hálózat kiépítésének és fenntartásának költségfedezetét a törvény az útadó, a közúti vámjövedelmek, hozzájárulások és a községi közmunka formájában biztosította és létrehozta a törvényhatósági útalapokat. Tolna megyében 91,2 km állami, 347 km törvényhatósági és vasúti, 360 km vicinális és közel 1200 km községi közdűlő út képezte a törvény



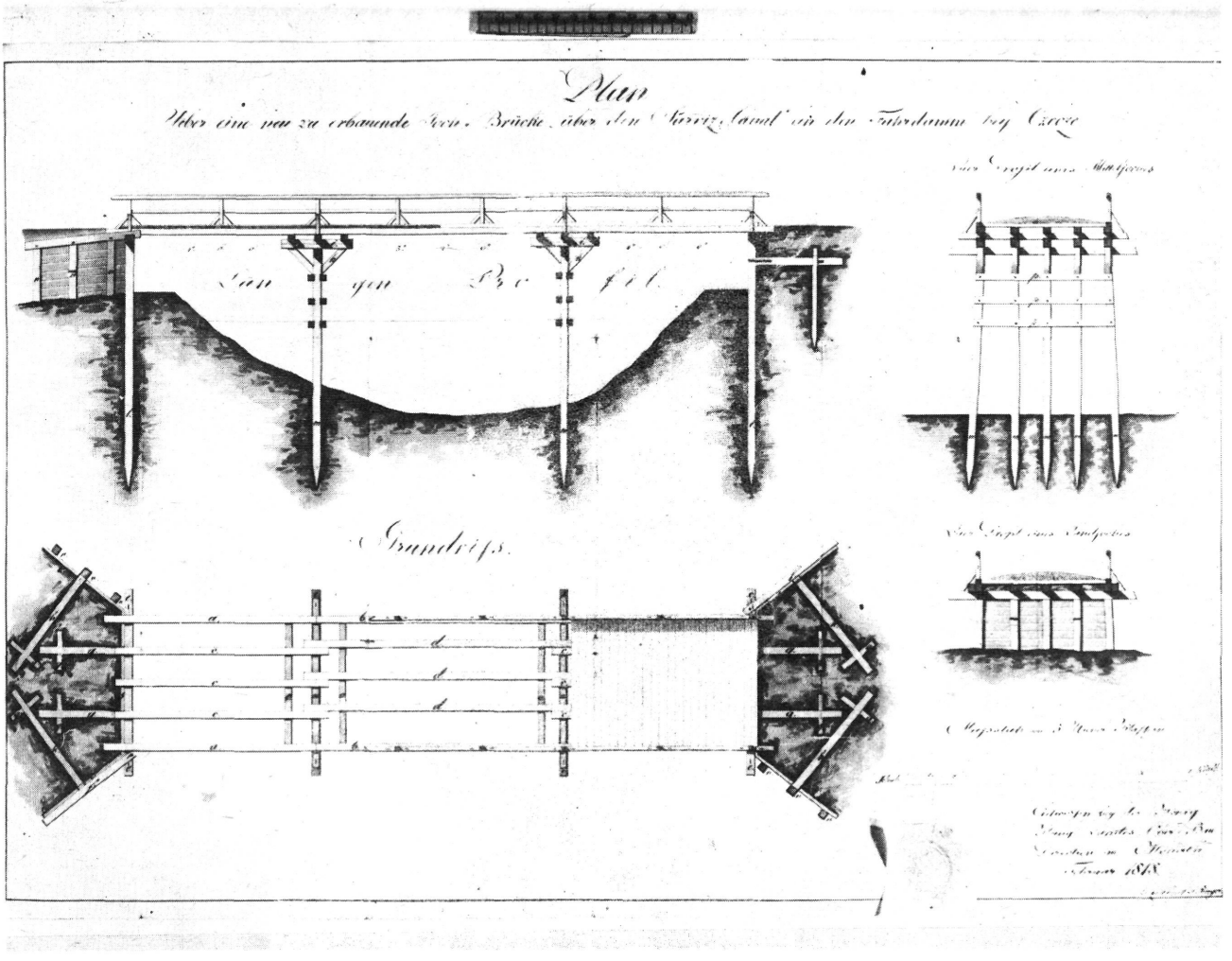
Tolna Vármegye térképe. Gönczy Pál tervezte, Posner Károly Lajos térképészeti intézetének kiadásában jelent meg 1887-ben.

szerint megállapított úthálózatot. Az országos állami úthálózatot az 1894-ben végrehajtott forgalomszámlálás eredményei alapján jelölték ki. A kijelölt utakat 1–63-ig terjedő sorszámmal látták el. Tolna megyén a 8. sz. budapest–eszéki állami út vezetett át. Az állami és törvényhatósági utak hatósági, építési fenntartási feladatait az ÁÉH látta el a megyében, emellett az állami és megyei épületekkel kapcsolatos ilyen feladatokat is végezte.

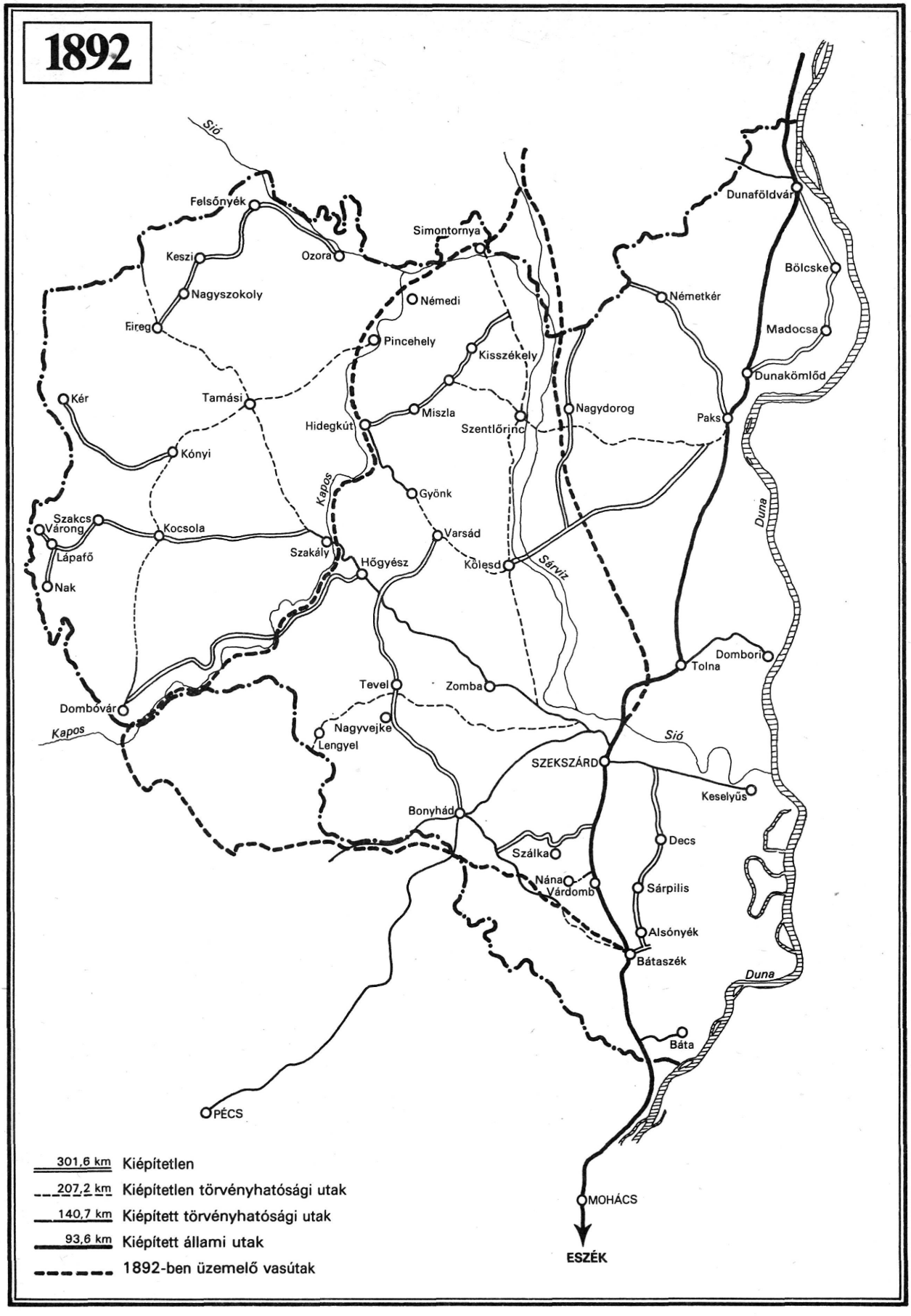
A vármegye útalapjából fedezte az utakkal kapcsolatos költségeit, az évente megszavazott költségvetései szerint. Az utakkal kapcsolatos hatósági feladatokat az alispán és a vármegyei főjegyző látták el, az ÁÉH közbenjöttével. A hivatalnak a kereskedelem és közlekedésügyi miniszter, az állami utak tekintetében közvetlen felettese volt, a törvényhatósági utakkal kapcsolatosan pedig szakfelügyeletet gyakorolt, a közúti kerületi felügyelők útján. A Szekszárdi Államépítészeti Hivatal személyzete 1900-ban 1 főmérnök, a hivatalvezető, 2 mérnök, és 1 irodatisztből állott. Az állami utakon végzett munkákat a dunaföldvári, és szekszárdi állami útmester, a törvényhatósági utakét a szekszárdi, bonyhádi, dunaföldvári, simontornyai és dombóvári útbiztosok irányították. Az útmesterek 40–50, az útbiztosok 120–150 km-es hálózatokat gondoztak.

Útfenntartási és építési munkák

A fenntartási munkák leglényegesebb része a „fedanyag" elterítése és a fenntartási hengerlések voltak. A makadámpályák fenntartásánál tavasszal „beágyazták" a kátyúkba a fenntartási kavicsot, nyáron a kipergett kavicsot „levonták" a padkákra, majd ősszel ismét ráterítették a kőpályára. Az ilyen munka nagyságrendjére az jellemző, hogy a XIX. század végén az állami utakba 2650 köbméter, a törvényhatósági utakon 8500 köbméter fedanyagot dolgoztak be évente a megyében. Ez aztán az első világháborúig, az állami utakon évi 3600, a törvényhatósági utakon 15000 köbméterre emelkedett. Emellett. az „útkaparók" állandó munkája a vízeresztés volt, a makadámpálya és a padkák védelmén, az árkok tisztításán, a fák gondozásán és az úttartozékok meszelésén kívül. Az „útkaparók" a későbbi útőrök 5–8 km hosszú útszakaszokat gondoztak, a szakaszuknak gazdái voltak, annak minden munkáját ellátták. Ennek érdekében állt, hogy szakaszuk mellett lakjanak, községekben, vagy a szakaszukon épült útőrházban. Még a második világháború előtt öt megyei és három állami „útkaparóházat" tartottak nyilván a megyében, ezek közül öt volt kettős és három egylakásos.



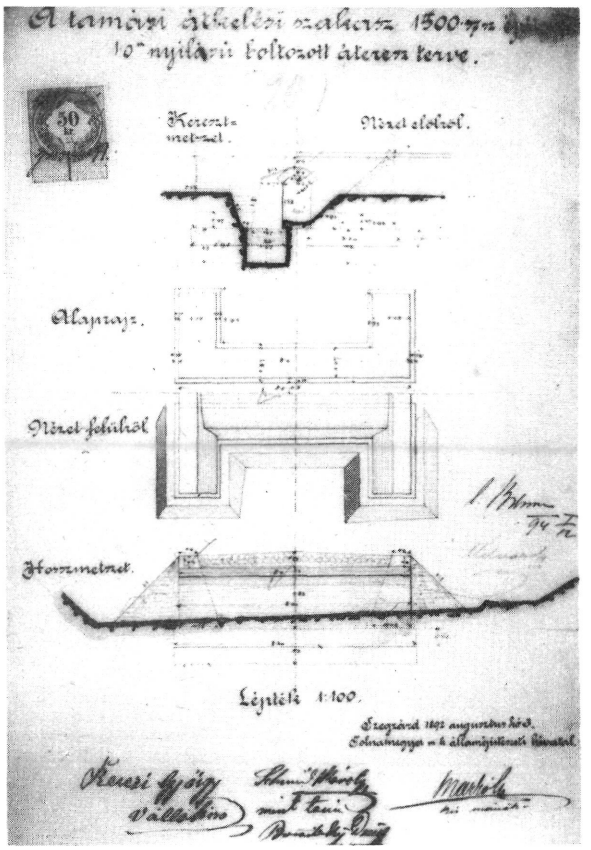
A Cecére vezető feltöltött úton, a Sárvíz-csatornán építendő jármos fahíd terve. A Magyar Királyi Országos Építési Főigazgatóság rendelkezésére, 1818. február havában rajzolta Rigner I.



A Tolna vármegyei közúthálózat a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal 1892. évben kiadott úthálózati térképe szerint.

1924-ben még három, típusterv szerinti útőrház építése indult meg.

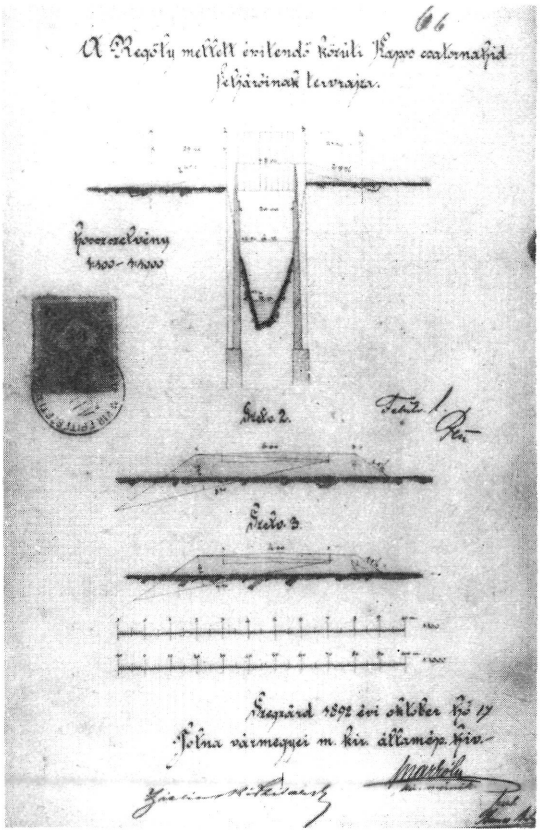
A vasúthálózat időközben előrehaladt kiépítése, első hatásában inkább visszafejlesztette a közúti forgalmat. A vasútállomások a meglevő utaktól távolabb, a mezőgazdaság érdekei szerint épültek. Így aztán az állomáshoz vezető utak építésének szüksége halaszthatatlan lett, a közúti forgalom ezek kiépítése után élénkült újra meg. A XX. század elejéig 8,5 km ilyen állomási út épült meg a megyében. Ezekkel együtt 49,5 km új makadám útpálya épült a múlt század utolsó évtizedében.



A Tamási átkelési szakaszon az 1500.37 szelvényben tervezett 1.0. m.ny. boltozott átereszt? terve. A tervet a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal készítette, 1892-ben, a tervező Markó Gusztáv Kir. mérnök, a kivitelező Berczi György volt.

Kőbányák, kavics- és homoklelőhelyek

Az építések és a fenntartás kőanyagszükségletét elsősorban a megye területén működő kőbányákból kellett beszerezni, előbb tisztán közúti szállítással, majd vasúton is. Mázán trachidolorit, Mórágyon biotitos gránitbányák működtek, Váralján kvarcitot és mészkövet termeltek a működő kőbányák. Baranya megyéből a komlói, hirdi és nagyharsányi kőbányák anyaga a megye déli, a polgárdi és badacsonyi kőbányák termékei pedig az északi területek munkáihoz voltak gazdaságosan felhasználhatók vasúti szállítással. Homok és kavics a Duna és holtágai mellett Bátán, Bölcskén, Decs mellett, Dunaföldváron, Pakson és Madocsánál állt rendelkezésre, útépítéshez alkalmas minőségben. Igen magas szinten és szabatossággal történt az ÁÉH kezelésében álló állami és megyei ingatlanvagyon nyilvántartása. Az utakról törzskönyvek, az épületekről helyszínrajzokkal, telekkönyvi adatokkal felszerelt nyilvántartások készültek.



A Regöly mellett tervezett Kapos-csatorna híd feljáróinak vázlatterve. A tervező Markó Gusztáv kir. mérnök volt, 1892. évben. A vázlatterv érdekessége Zielinski Szilárd neves mérnökünk aláírása, ki az acélszerkezetet tervezte.

Hídépítések

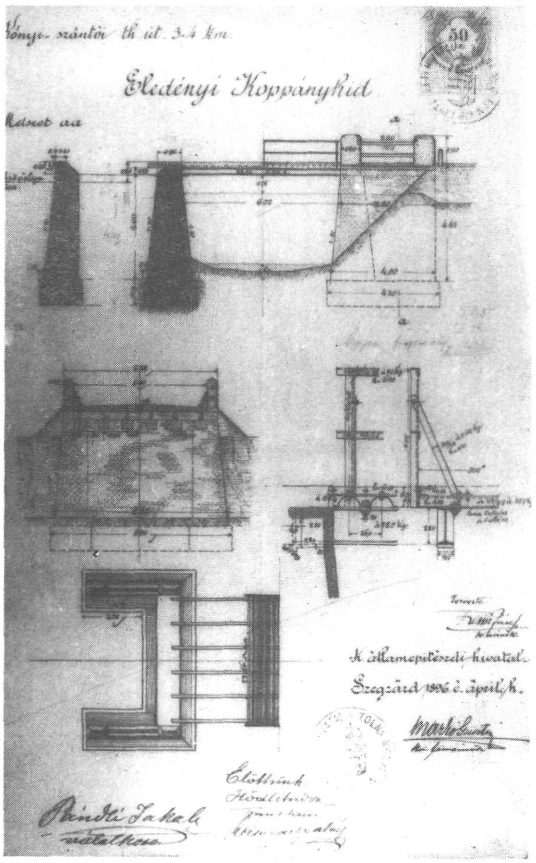
Az úthálózaton elsősorban fahidak épültek, a kisebb vízfolyásokon téglaboltozatú szerkezetek. A nagyobb folyók, több nyílású fahídjainak fenntartása, az ismétlődő árvízek rongálásai miatt egyre nehezebb feladattá vált. Így ezek fokozatos átépítését acélszerkezetre már nem lehetett elkerülni. Nagyobb szábású hídépítési tevékenység a XIX. század utolsó évtizedében indult be: 1880-ban a kölesdi, 1890-ben a medinai Sárvíz-híd, 1892-ben a döbröközi Kapos-híd, 1894-ben a sióagárdi Sárvíz-híd és 1896-ban edelény-pusztai Koppány-híd épültek ebben a sorozatban. A hidakat magánvállalkozók építették, mély alapozással, beton alépítménnyel és rácsos, acél felszerkezettel.

A megyét az Alföldtől a keleti határát képező Duna választotta el, közúti és vasúti összeköttetés, hidak nélkül. A megye közlekedését ez a bénaság súlyosan akadályozta, a gazdasági fejlődés egyik gátja volt. A dunai átkelést csak kompok szolgálták, az árvízek, jégzajlások, esetenként a Duna jegének beállásától függően. Dunaföldváron, Madocsánál, a paksi vasútállomásnál, Paks alatt Zbiskónál, Gerjennél, Domborinál. Bogyiszlónál, (Kutyatanya), Pörbölynél, és Bátánál működtek kompok állami vagy megyei kezelésben. A Pörböly és Baja közötti kompjárás felfelé lóvontatású, egyébként evezős bárkákkal történt. Az első világháború táján egy kisebb gőzhajó is végzett kompjárást.

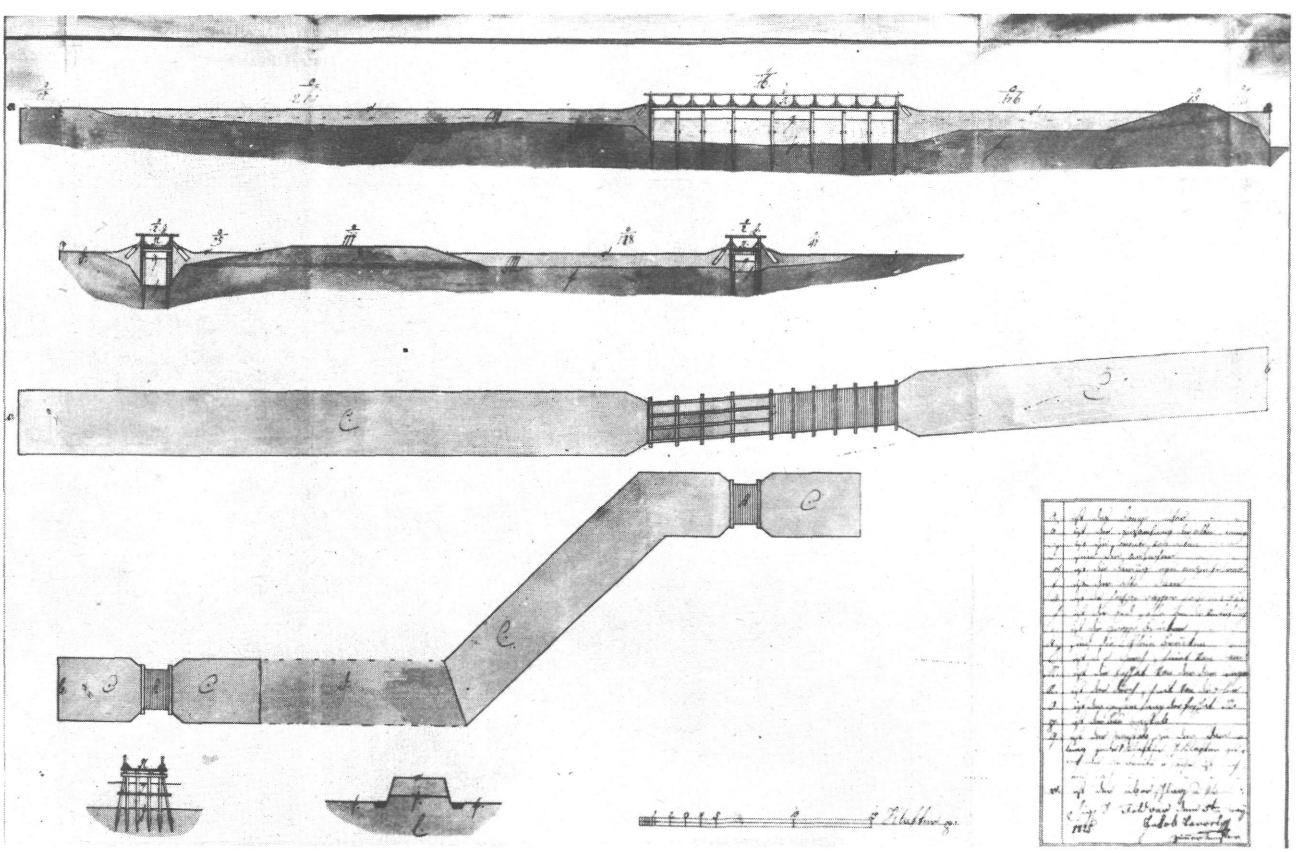
A Dunán átmenő vasúti és közúti forgalmat csak a XX. század nagy hídépítései oldották meg.

1890. évi úttörvény, a magyar útügyi szervezet igen jó

szervezetének, a szervezetben dolgozó mérnökök, útmesterek és munkások lelkiismeretes, az utakat sajátjának érző hozzáállásának eredménye volt, hogy a századfordulóra már fejlettebb, a szállítási igényeket jobban kielégítő lett a tolnai közúthálózat.



A Kónyi-szántói út 3–4. km szakaszára tervezett eledényi Koppány patak híd tervének általános elrendezése. A tervet 1896-ban a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal készítette, a tervező Kiss Sándor kir. mérnök. A tervlap kiviteli szerződés mellékletét képezte. A kivitelező Pándi Jakab volt. Edelény puszta Kocsola és Dalmand térségben volt. A tervlapon az Eledény nyilván elírás.



A Dunaföldvárral szemben levő Duna parton, a Dunaföldvárról Solt felé vezető, a jelenlegi 52. sz. útszakasz feltöltésének terve. Tervezője Jakob Torrol ácsmester, 1825-ben. Az a–v pontok alatt a Dunapart, az új töltésszakasz, a feltöltése, két zsilip és egy ártéri híd adatai vannak részletezve.

VII. 1900-TÓL A KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG MEGSZERVEZÉSÉIG

Az úthálózat további fejlődésében nagy része volt a kettős monarchiában kialakult nagyfokú gazdasági prosperitásnak. A magyar államháztartás nagy összegű költségvetési kereteket biztosított a kereskedelem és közlekedési tárcának. a törvényhatóság útalapja is képessé vált arra, hogy nagyarányú útépítési tevékenység legyen beindítható.

A kőpályák kiépítése

Az útépítések számára újabb lehetőségeket hozott a vasúthálózat kiépítése a szükségessé vált nagy kőtömegeket lényegesen kisebb költségekkel lehetett a bányákból az útépítési munkahelyekre kiszállítani. Nagy eredményeket hozott a gazdaságosabb kőanyagbeszerzés a meglevő makadám kőpályák fenntartásánál is. A rendszeresen elvégzett kavicsanyag-terítés és az „áthengerlések" beütemezése a kőanyag-ellátás oldaláról lehetővé vált. Ez az állami úton km-ként 40, a th. utakon 36 köbméter felhasználást jelentett évente.

A megye kezelésében levő „föld" utak kőpályáinak kiépítésére program készült, ezt nagy sikerrel végre is hajtották, ennek keretében a „vicinális" utakra is sor került. 1900-tól az első világháborúig, 14 év alatt kereken 250 kilométer makadám kőpálya épült ki. A legnagyobb teljesítés 1907-ben volt, amikor 67 km készült el. A megépült kőpályák általában csak 3 méter szélesek voltak, az eredmény így is elismerésre méltó, évente átlag 18 km.

A kőpályák 15 cm vastag rakott kőalappal, 10 cm hengerelt zúzottkővel, 2 cm zúzalék és 2 cm homokréteggel készültek. A kavicsréteg hengerlése igen nagy gonddal, a felület tisztaságára ügyelve ment végbe. A hengerlést még sok esetben lóvontatású úthengerrel végezték, a „vizes makadám" hengerléséhez szükséges vizet, ugyancsak lovas lajtokkal juttatták a kőpályára.

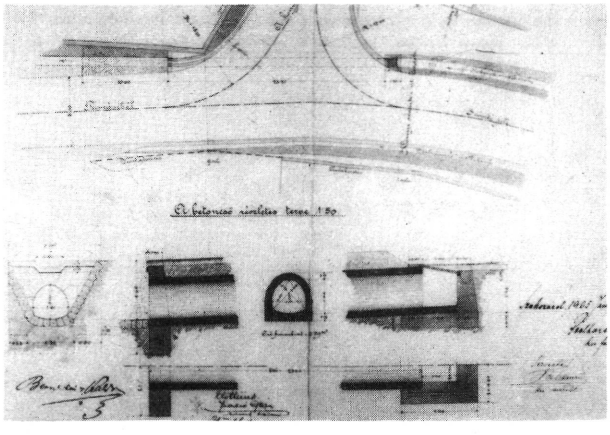
1900-tól az első világháború végéig, a közúti szolgálatot ellátó mérnökök, műszaki tisztek és útmesterek közül Aldis Zoltán, Lakos Adolf, Lakos József, Raisz József, Podhoránszky Géza, Szepesi Lászlóról maradtak meg levéltári adatok.

Az első világháború és az azt követő infláció alatt a munkaerő és a kőanyag hiánya miatt szüneteltek a kőpályaépítési munkák, jórészt a kőpályák fenntartása is. De a második világháborúig eltelt 25 év alatt, további 374 km-el nőtt a kiépített úthálózat hossza. A legnagyobb évi teljesítés eközben 26 km volt, 1936-ban.

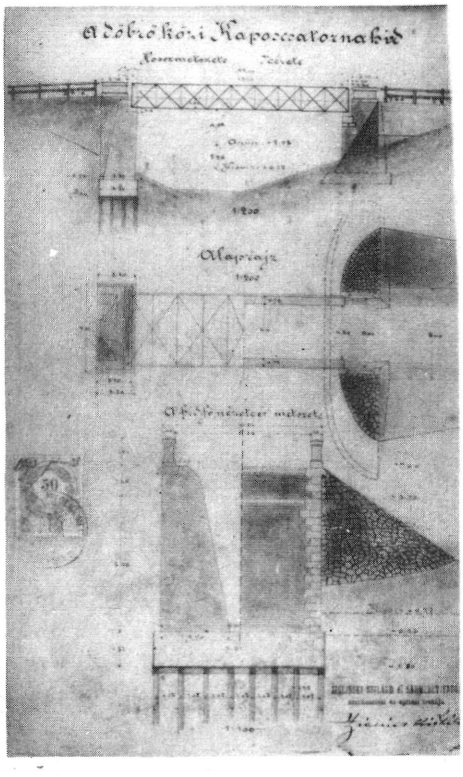
A megyén átvezető budapest–eszéki állami út makadámpályájának kiépítése még az első világháború előtt megtörtént. Tolnában így 1944-ben, összesen már 881 km útpálya volt kiépítve, ezek mellett 83 km földút tartozott az országos úthálózathoz.

A makadámpályák „áthengerlését" a két világháború között 563 km hosszban végezték el, úgy, hogy ebből 1929-ben 51 km készült. Évi átlagban 28 km hengerlés történt, ennek évi anyagszükséglete 25 ezer tonna volt.

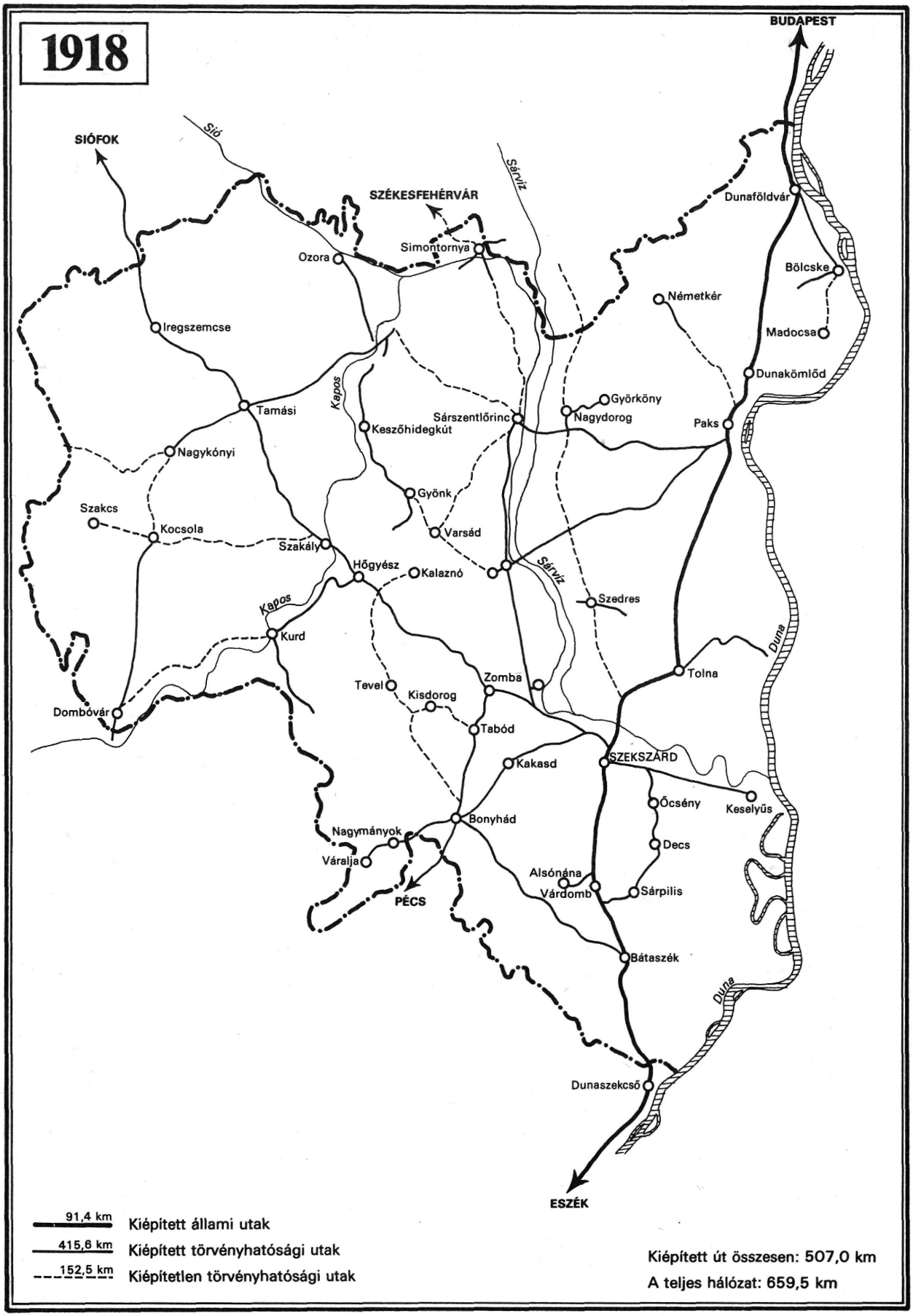
Az útvámok még a felszabadulásig jelentős jövedelmét képezték a törvényhatóságnak. 1918-ban a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal előterjesztést készített a vármegye közúti vámszedési jogának engedélyezéséhez, azt a kereskedelem és közlekedésügyi miniszter adta meg. A vasúti állomásokhoz vezető útvonalak helyszínrajzával, összesen 93 km vámos út szerepelt az engedélykérésen. A közúti vámot a feladott vagy leadott szállítmányok vasúti fuvarlevelein számolta el a MÁV.



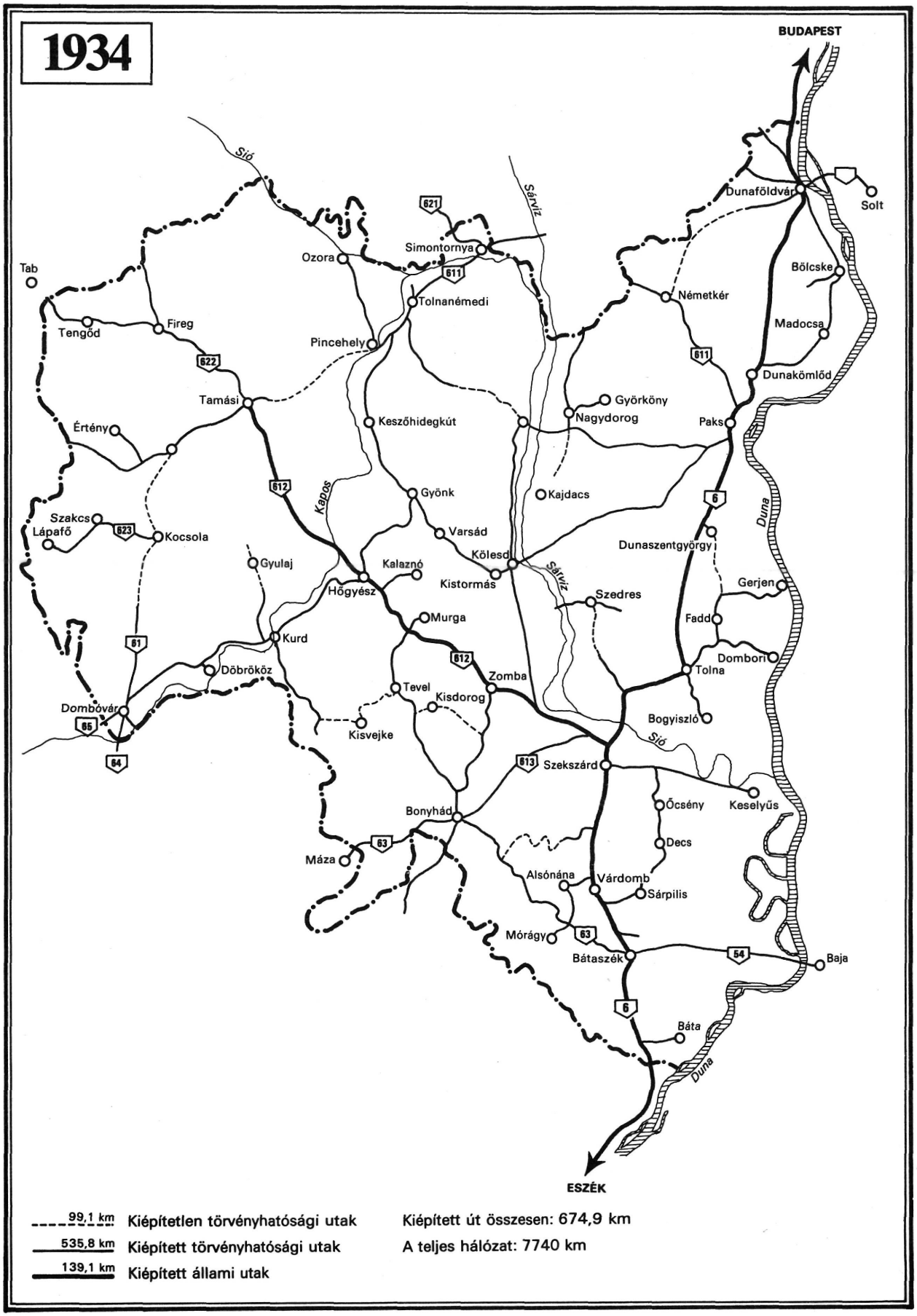
A Pincehely–simontornyai úton épült 1.0 m ny. beton esőáteresztő terve. Tervezője Tót Henrik kir. mérnök volt, 1905-ben. A terv a kiviteli szerződés melléklete volt.



A döbröközi Kapos-csatornahídtervének általános elrendezése. A vázlattervet a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal készítette. A rácsos acél szerkezet tervezője Zielinski Szilárd és Sármezei Endre irodája. A kivitelező Nicholson W. Fülöp és társai cég volt. A tervlap a kiviteli szerződés mellékletét képezte.



A megye közúthálózata a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal 1918. évi úthálózati kimutatása alapján.



Az 1934. évi úthálózat Tolna megyében, az Államépítészeti Hivatal adatai szerint.

Új hivatali székház építése indult meg 1927-ben, a József István tér 23. sz. telken. A megépült székház 1950-ig, az ÁÉH megszűnéséig volt a hivatalé.

Az országos főúthálózat kijelölése

A fő közlekedési utak hálózatát a közlekedési tárca első ízben 1934-ben állapította meg. A közúti forgalom lendületes fejlődését az 1927–28. évi forgalomszámlálás jelezte, ennek alapján jelölték ki a főhálózatot. A tolnai úthálózat. a következő 1935–36. évi forgalomszámlálás idejében az országos úthálóza 3,1%-át képezte, ugyanakkor az erre az úthálózatra jutó forgalom az országosnak csak 0,4%-a volt. A főhálózatban I., II. és III. rendű főutakat jelöltek ki, a megyében a 6, az 52, 54, 61, 62, 63, 64 és a 611, 612, 613, 621, 622, 623, a 632 és 633 sz. utak tartoztak ilyen csoportosításba.

Állandó útburkolatok, kísérleti útszakaszok

A megye úthálózata 1924-ig jórészt csak vizes makadám burkolatú utakból állott, 6,7 km egyéb burkolat volt. A vizes makadám utak nehezen tudták a fokozódó forgalmat elbírni, ezért egyre inkább szorgalmazni kellett az „állandó", tehát nagy költségű fenntartást nem igénylő burkolatok építését. A közúti forgalom az átkelési szakaszokon koncentrálódott, elsősorban ezeken kellett állandó burkolatokat építeni. Kiskocka burkolatok Dunaföldvár, Paks, Tolna, Szekszárd, Bátaszék, Bonyhád és Dombóvár átkelési szakaszain épültek. A paksi, szekszárdi és mözsi átkelési szakaszokon ezek mellett aszfaltburkolatok. A Palánk és Szekszárd közti szakaszon épült első ízben aszfaltbeton burkolat. 1944-ig 27,1 km kiskő és kiskocka burkolat, 7,1 km beton és cementmakadám, 6,8 km aszfalt és kátrányos burkolat épült. Az Államépítészeti Hivatal kísérleti burkolatszakaszokat is épített: 1935-ben Bonyhád átkelési szakaszán 1 km cementmakadám burkolat épült, ami elég jól bevált, a Majos és Mányok között, vízüveggel szilárdított makadámburkolat viszont nem. Tolna község átkelési szakaszán a homokra épített 15 cm vastag, kézi döngöléssel készült betonburkolatok 1935–38-ban épültek, és jól beváltak.

Bekötő utak építése

Az úthálózat fejlődése jól követte a forgalom növekedését. További nagy fejlődést hozott, a megyében levő, az országos hálózatba még be nem kötött községek és nagyobb települések bekötő útjainak építése. Az 1931-ben készült bekötőút-építési program megvalósulását jól segítette elő a „harmados utak" építésének lehetősége. Azoknak a községeknek, melyek saját erőből (lakosság pénz-, munka- és fuvarhozzájárulásával) vállalták útjuk költségeinek egyharmadát, hamarosan megépülhetett a bekötő útja, az állam és a megye egyharmad-egyharmados hozzájárulásával. Részben ezzel a kedvezménnyel épült 1938. és 1943. között 42 bekötő út, 97,7 km hosszban, részben vállalati, részben házilagos kivitelezéssel. A leghosszabb kiépített szakasz 6,7 km volt. A bekötő utakon, vizes makadám burkolattal, rakott útalappal, de csak 2,7 m szélességű pálya épült. Ennek indoka egy 10%-osnak gondolt költségmegtakarítás lett volna. Abban az időszakban pedig már ismertek voltak ennek forgalmi és fenntartási káros következményei.

A felszabadulás után még 12 bekötő út épült, 46,2 km hosszal (Pári, Újireg, Harc, Györköny, Cikó, Pusztahencse, Izmény, Fácánkert, Furkópuszta, Medina, Nagyvejke, Gyulaj). Ezeken kívül több bekötőút-meghosszabbítás (Cikó, Nak, Kisszékely és Fürged).

Az útfenntartás gépesítésének kezdetei

A gépesítés fejlesztése, ha lassú ütemben is, de megindult a két világháború közötti időszakban. Egy motoros úthenger, egy Peter-rendszerű hómaró gép, két vontatott útgyalu, egy 200 kg-os aszfaltkeverő berendezés volt munkába állítható. A földutak fenntartását az útgyaluk igen jól szolgálták.

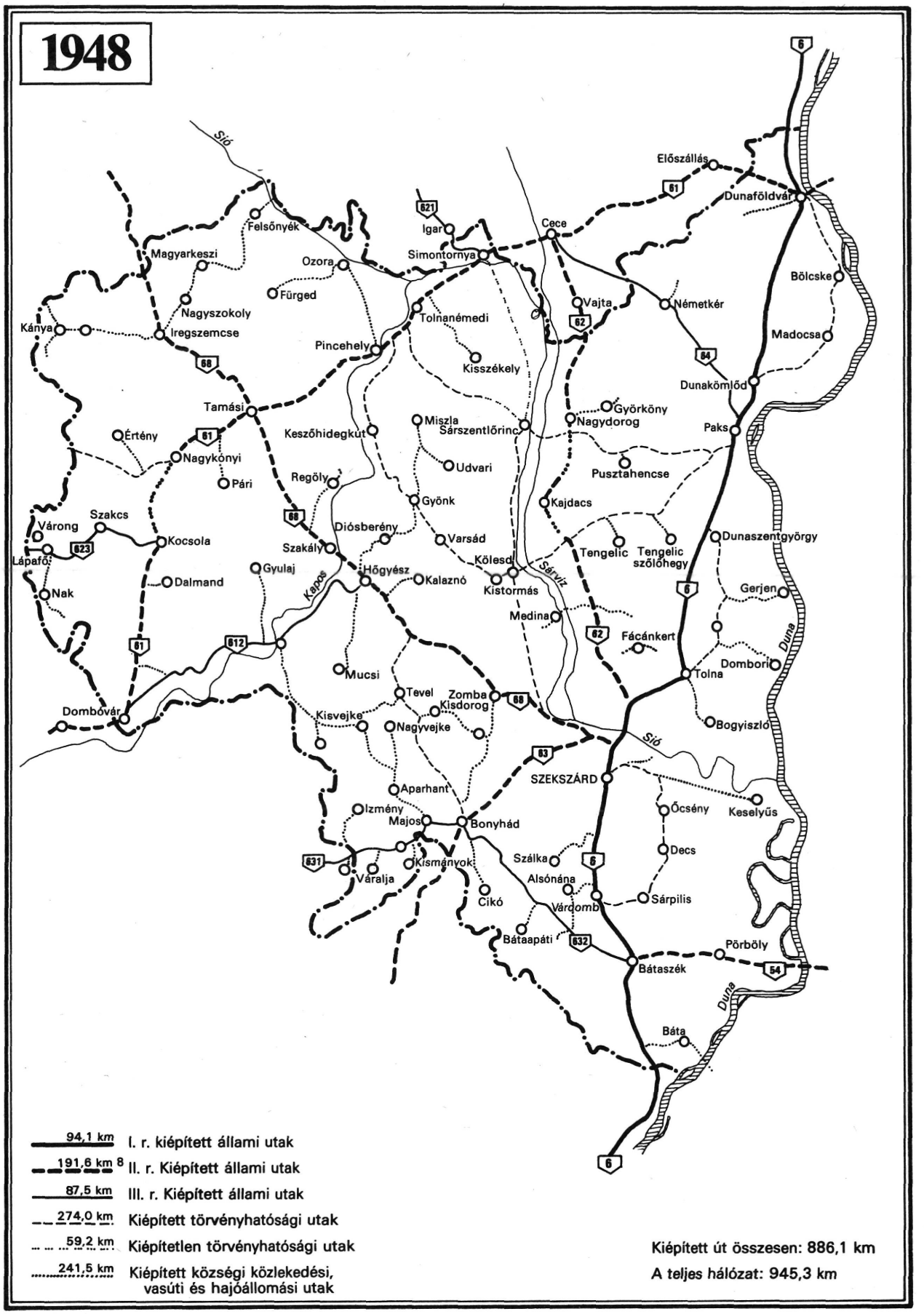
Hídépítés a két világháború között

Tolna megye közúthálózatának kifejlődését, az egész megye gazdaságföldrajzi helyzetét a bajai és dunaföldvári Duna-hidak megépítése megváltoztatta.

Baja és Bátaszék között a vasúti híd 1907–1908-ban épült, négy 100 méteres és három 50 méteres medernyílással. Ezek kéttámaszú tartók voltak, párhuzamos övű, szegecselt, rácsos acélszerkezettel. A közúti kapcsolat 1935-ben jött létre Baja és Bátaszék között, 16,3 km hosszban épült úttal. A folyó árterületén Pörbölynél 3 ártéri híd épült. A vasúti híd pályaszerkezetét úgy alakították át, hogy alkalmassá váljon a közúti közlekedésre is. A megoldás azonban igen körülményes volt torlódásokat idézett elő már a megépítést követő években is.

A dunaföldvári híd 1928–30-ban épült meg már úgy, hogy pályaberendezése alkalmas legyen közúti és vasúti közlekedésre. A szerkezet 106,8+2x133,2+106,8 m nyílású mederhíddal és 80,10 és 16 m nyílású ártéri hidakkal, szegecselt rácsos acélszerkezetekkel. Tervezője Dr. Kossalka János műegyetemi professzor. Ez volt az országban az első közúti rácsos acélhíd, melynek főtartói folytatólagos többtámaszú tartók voltak. Megépítésével nemcsak a megye északi részének és Solt környékének kapcsolata jött létre, hanem az Alföld és Dunántúl egyre növekvő forgalma alakult ki, korábbinál lényegesen rövidebb közúti és vasúti szállítási távolságokkal. Újabban a TIR (Transport International Routier) nemzetközi országúti szállítás egyik legforgalmasabb útvonala vezet át a hídon.

A két nagy hídépítésen kívül a borjádi Sió-híd, a 6. sz. főúton a Fok-patak hídja, a dombóvár–bátaszéki úton a 81, 110, és 111. sz. hidak, a hőgyész–dombóvári úton levő kurdi Kapos-híd, a Donáth patak-híd Hőgyészen, a kölesdi acél Sió-híd, a paks–kölesdi úton levő Sárvíz-híd, a pincehelyi Kapos-híd, a sárszentlőrinc–borjádi úton levő Sió-hidak és a pálfai Sió-híd, a szakályi Kapos-híd, a szekszárd–simontornyai úton levő Sió-híd és a tolnanémedi Kapos-híd épültek a két világháború közti időszakban, az épült hídnyílás összesen: 342,5 m, az épült hidak száma: 71 volt.



Az 1948. évi közúthálózat Tolna megyében, az Államépítészeti Hivatal úthálózati kimutatása szerint.

A közúti szervezet a második világháború kezdetén

Az ÁÉH létszáma 1 műszaki tanácsos, hivatalfőnök 6 kir. mérnök, 1 műszaki tiszt, 2 irodatiszt, 2 állami útmester, 5 törvényhatósági útbiztos, 2 hengergépész és 232 útőrből tevődött össze.

A szervezetben dolgozó műszakiak és munkások műszaki fejlődése lépést tartott a közutakon alkalmazásba került új technológiákkal. Az útmesterek és útbiztosok számára továbbképző tanfolyamok adtak erre lehetőséget az 1928–32. és az 1939–44. években. A korábbi „útkaparók" nagy része értékes szakemberré fejlődött, megtanulták a beton és bitumenes technológiákat, munkafelügyelői és vezetői feladatokat láttak el a hivatal házilagos munkáinál.

A jól karbantartott úthálózat a második világháború elejére már fejlettebb burkolat-összetételű volt, 21 km kő, 6 km beton, 7 km aszfalt, 1 km cementmakadám, 1 km aszfaltszőnyeg, 845 km vizes makadám és 83 km kiépítetlen földútból állott.

A két világháború között és a második világháború alatt, az úthálózat kiépítésében és fenntartásában közreműködött műszakiak: Fehér György, Filló György, Iványi György, Kovács László, Kőrösi Károly, Lakos Adolf, Madarász József, Merényi Pál, Nagy Sándor, Orbay Rezső, Tóth Gyula, Vaszari Imre, Vámosi István és Varga Béla.

Háborús károk az úthálózaton

A megindult második világháború hatására leállottak az építési munkák, az útfenntartás, a munkaerő és anyaghiány, valamint a szállítóeszközök hiánya miatt alig működött. Harci események nélkül is romlani kezdtek az útállapotok. A légi bombázások és a belövések miatt jelentős károk keletkeztek az útburkolatokban és az úttartozékokban. A fokozott katonai forgalom a páncélosok megjelenése az utakon a 6, 52, 54, és 63. sz. főutak burkolataiban súlyos károkat okozott. A megyében az értelmetlen felrobbantások miatt 27 híd pusztult el, 1165 fm pályahosszal. A legsúlyosabb kár az 560 m hosszú dunaföldvári és 400 m hosszú bajai hidak barbár tönkretétele volt. A keletkezett károk értéke a két Duna-híddal együtt 11 millió, még nem devalválódott pengőre volt becsülhető.

A forgalom újraindulása a felszabadulás után

A megye területének nagy része még 1944 novemberében szabadult fel. A megyeszékhely felszabadulása utáni napokban, az ÁÉH szervezete megkezdte a légi bombázások és a tüzérségi lövedékek által okozott gödrök betömését az utakon, az utak járhatóvá tételét. Az elpusztult, vagy megsérült hidak ideiglenes javításával, ahol szükséges volt fahidak építésével lehetett biztosítani a forgalmat a Sió, Sárvíz és Kapos folyókon keresztül. A Dunán a Vörös Hadsereg alakulatai Dunaföldvárnál és Bajánál pontonhidakat építettek. Így 1945 második felében a közlekedés megindulhatott a megye útjain.

A kőbányák termelése és a vasúti szállítás lehetősége 1946-ban újra megindult, meg lehetett kezdeni az utak rendszeres karbantartását, az építési tevékenység is megindulhatott.

A hároméves tervben, 1949-ben épült ki a 61. sz. főút Nagykónyi és Kocsola közti 10,2 km hosszú szakasz, makadám burkolattal, és a szekszárd–székesfehérvári út Szedres–nagydorogi szakasza. Mindkettő lényeges összeköttetést hozott létre a kiépített hálózaton, már korszerű vonalvezetéssel. Ekkor épült meg az első tsz-út a megye területén, Bonyhád község területén.

A törvényhatósági utak államosítása

A második világháborút követő nehéz feladatok, az új gazdasági célok és követelmények nyilvánvalóvá tették, hogy az előző évtizedekből átöröklődött önkormányzati szervek, elsősorban a megyék törvényhatóságai már nem képesek helytállni az új követelményekkel szemben, eljárási módjuk lassú, nehézkes volt. Így aztán a gondjukra bízott úthálózat rohamosan pusztulni kezdett, válságos helyzet alakult ki a közúti közlekedésben. Ezért, a 6900/1948. Korm. sz. rendelet a törvényhatósági utak öt év alatti állami kezelésbe vételét írta elő. Nem kerültek állami kezelésbe a városi és községi utcák és a kiépítetlen megyei utak. Az átvételt aztán meg kellett gyorsítani.

Tolna megyében 1950. január 1-i időponttal történt meg az államosítás, megszűntek a törvényhatósági utak, az országos hálózat állami kezelésbe került, 1058,7 km hosszal, 395,4 km fő közlekedési és 663,3 km alsóbbrendű út, ebből még 114,2 km kiépítetlen. Talán érdekes, hogy kiépítetlen fő közlekedési útszakasz is fordult elő.

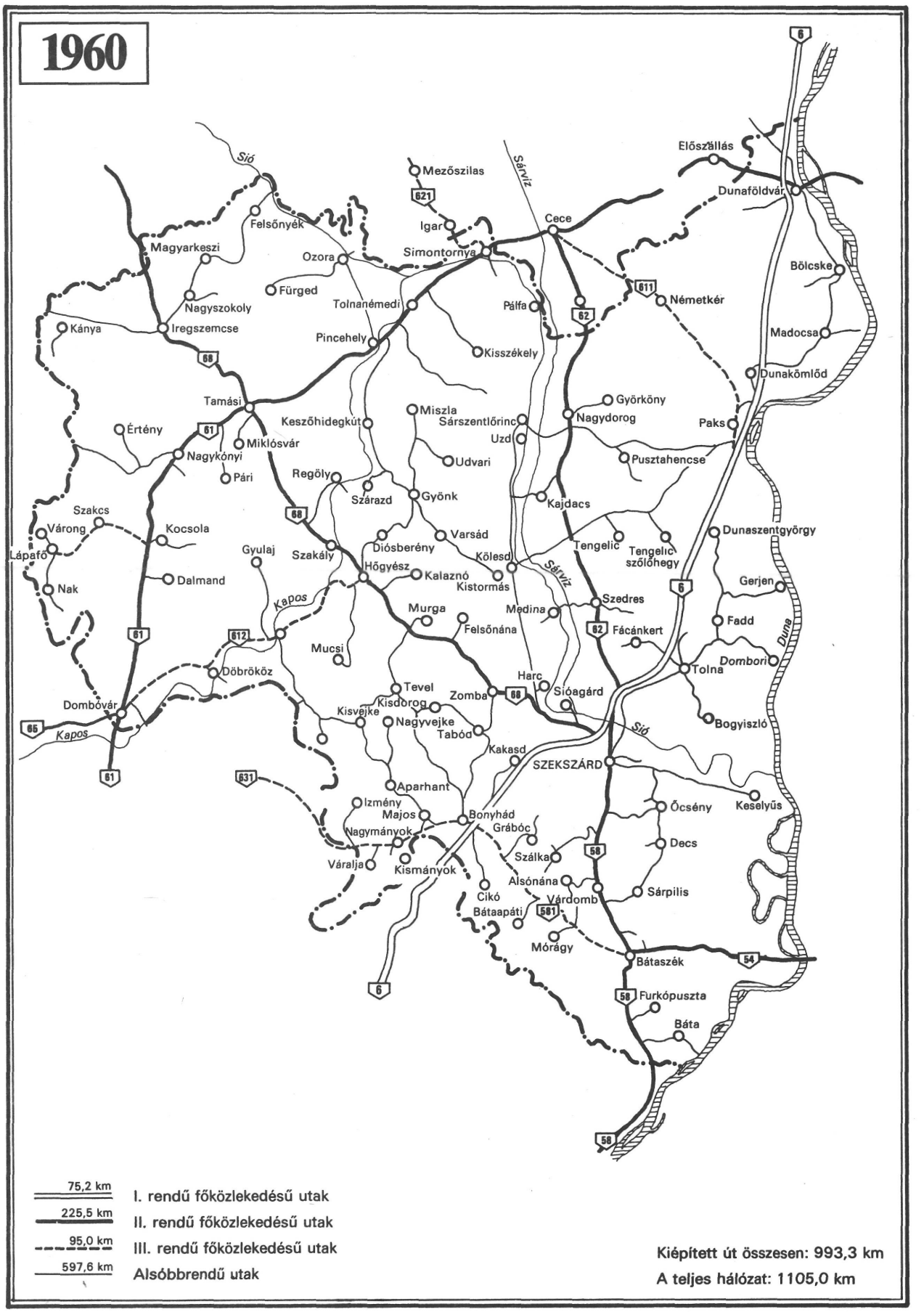
1950. június 19-én megszűnt a Szekszárdi Államépítészeti Hivatal működése. Az állami és tanácsi utak hatósági és építtetői feladatait a Tolna megyei Tanács V. B. újonnan megszervezett IX. Közlekedési Osztálya vette át.

A megyék úthálózatainak fenntartási munkáira Útfenntartó Vállalatokat hozott létre a kormányzat, 19 ilyen kezdte meg működését, egy Szekszárdon is. 1950. január 1-én a volt ÁÉH személyzetének egy részét ehhez a vállalathoz és a megyei tanács IX. Közlekedési Osztályához helyezték át.

Az útügyi szervezetek további alakulása

Az államosítás után eltelt több év tapasztalata az volt, hogy az országos úthálózat tanácsi kezelésbe adása nem szolgálta az egységes országos érdekeket, mert a tanácsok helyenként nem fordítottak kellő figyelmet más nehéz gondjaik mellett – az úthálózatra. Az is előfordult más megyékben, hogy az utakra rendelkezésre bocsátott hitelkereteket más feladatokra fordították. Ezért 1954. április 1-től kezdődően a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium a IX. Út-híd Főosztályának irányítása alatt KPM Közúti Kirendeltségeket szervezett és ezek vették át az állami úthálózat hatósági, építtetői és fenntartási feladatait; 12 ilyen kirendeltség állott fel. Ugyanakkor az Útfenntartó Vállalatok megszűntek, munkakörüket az egyidejűleg szervezett Közúti Üzemi Vállalatok vették át. Tolna megye állami útjainak ügyeit a pécsi és a kaposvári KPM kirendeltségek intézték. A két kirendeltség működési határa a Kapos folyó volt. A pécsi 767, a kaposvári 339 km Tolna megyei úthálózat gondozását látta el.

1958. január 1-től a KPM a korábbi kirendeltségi helyeken 12 Közúti Igazgatóságot szervezett, majd 1961. január 1-től kezdve csak a pécsi igazgatóság intézte a Tolna megyei úthálózat ügyeit a Szekszárdon felállított kirendeltsége útján. A Közúti Üzemi Vállalatok, mint Közúti Építő Vállalatok, a Közlekedésépítési Trösztkeretébe



A Tolna megyei úthálózat a Pécsi és a Kaposvári Közúti Igazgatóságok 1960. évi úthálózati kimutatásai szerint.

kerültek. A megye területén a kirendeltségek és az igazgatóságok működésének ideje alatt, négy szakasztechnikusi körzet látta el az útfenntartási munkákat, Szekszárd, Tamási, Paks, Tolna, Gyönk, Pincehely, Kurd és Bonyhád székhelyekkel, ahol fenntartási telepek szolgálták ki a munkákat.

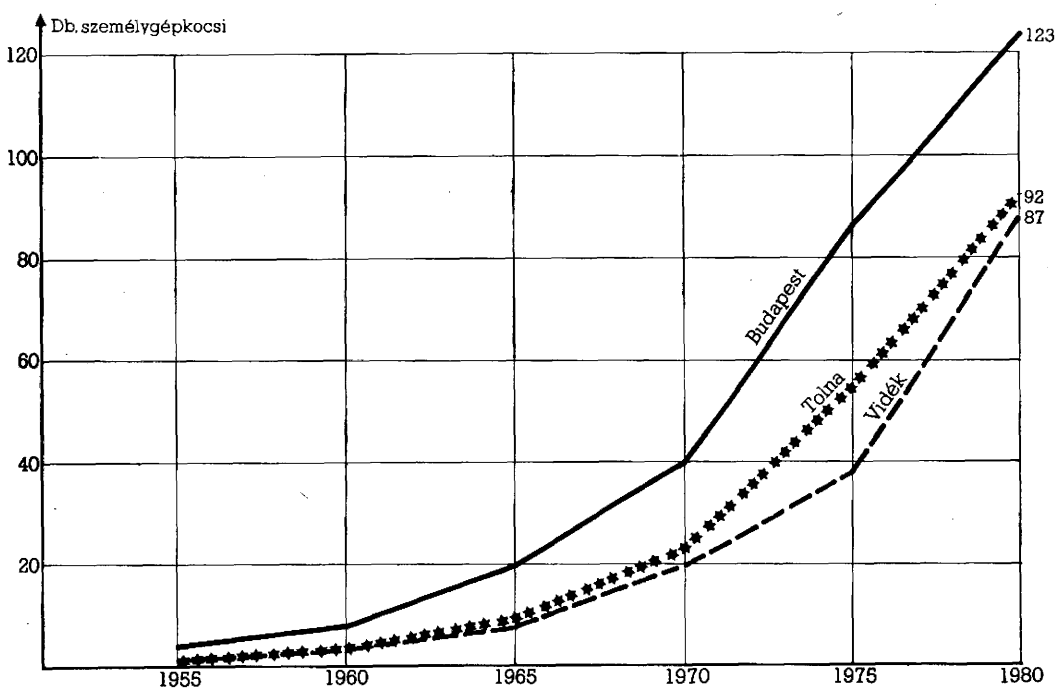
Az utak víztelenítése

A megye talaj és domborzati viszonyai különleges nehézségeket támasztottak a fenntartás számára. A laza lösz talaj és a fenntartás során újra-újra kiemelt „szabvány" árkok, melyekben a csapadékvizek elvezetése tervszerűen nem volt biztosítva, ismételten visszatérő iszapelöntéseket okoztak. Növelte ezt a feliszapolódott árkok kiemelése során, az árkok kívülre dobott földanyagból kialakult álbevágások keletkezése, ami a koncentrált vízátfolyások és iszapolások újabb okozója lett. A megoldás az volt, hogy 1945-től kezdődően több száz új áteresztőt kellett építeni és az ezeken átfolyó víz továbbvezetéséről gondoskodni kellett. Ezzel az iszapelöntések balesetveszélyei lényegesen csökkentek.

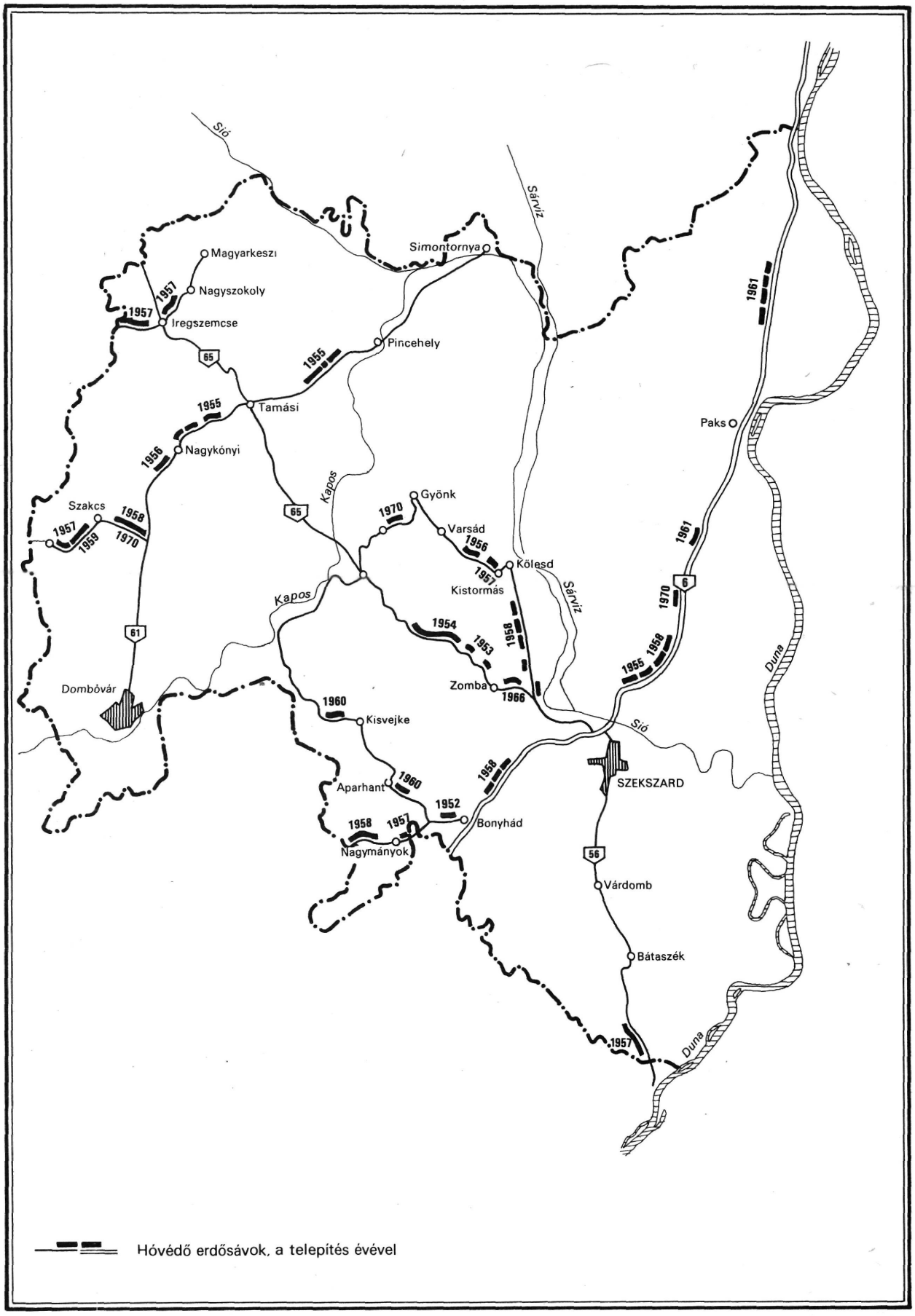
Hóvédő erdősávok

A megye domborzati viszonyai és az ezekhez igazodóan, sok irányváltoztatással, bevágásokkal kialakult úthálózat, megnehezítette a keletkezett hófúvások elleni védekezést. Megelőző védekezés a hófúvásokkal szemben 1952 előtt egyáltalában nem volt, csak azután épült néhány rövid szakaszon hóvédő földmű. A sok helyen keletkező hófúvásokat ingyenes közerő távolította el. A frissen lehullott hórétegeket fa hóekék és tehergépkocsikra szerelt vas hóekék terelték le az utakról. Járásonként 8–10 fa hóeke állt rendelkezésre, ezeket kezdetben állatok, majd traktorok vontatták. Ezek már a havazás megindulásakor útba indíthatóak voltak. Az utak járhatóvá tétele minden havazás-periódus alkalmából hősi erőfeszítést kívánt meg az útőrök, útmesterek és gépkocsivezetéstől, 24–28 órás szolgálatban állást is esetenként. A nagy erőfeszítések dacára is, gyakran 6–8 napba is beletelett az utak felszabadítása. A közmunkát, néha több száz ember, elsősorban a falvak lakossága szolgáltatta.

Az elért eredményekkel arányban nem álló erőfeszítés a műszaki vezetést arról győzte meg, hogy a megelőző védekezést kell és lehet eredményesen alkalmazni. A Tolna megyei országosan rendkívüli hóviszonyok, a téli uralkodó szélirány, az utak hossz-szelvény viszonyai, a védekezésre felhasználható növényállomány rendelkezésre állása, az országban élenjáró módon, a hóvédő erdősávok telepítését tette kézenfekvővé. Az általános helyzet és az egyes makacsul visszatérő, forgalmat bénító hófúvásos útszakaszok részletes és gondos tanulmányozása után indult meg Tolna megyében is a közúti hófogó erdősávok telepítése, amit egyébként minisztertanácsi határozatok írtak elő. 1953 és 1970 között, 54 szakaszon, összesen 50,6 km hosszban telepítettek erdősávot a főutak és az összekötő utak mentén 10–18 m széleséggel, a talajviszonyoknak megfelelő növényzettel. A telepítések jó eredményeit az időközben eltelt 20–30 esztendő tökéletesen igazolta. A telepítések ütemét, a túl szigorúan értelmezett földvédelem sajnos országosan lefékezte. Annak ellenére, hogy a Soproni Erdészeti és Faipari Egyetem professzorának, dr. Gál Jánosnak több éves megfigyelései és a Keszthelyi Agrártudományi Egyetem professzorának, dr. Kölös Gábornak, a különböző hófogó erdősávok környezetében végzett vizsgálatai, egyértelműen bizonyították, hogy az ilyen erdősávok környezetvédő hatásúak. Éppen a defla-



Az 1000 lakosra jutó személygépkocsik számának alakulása Budapesten, vidéken és Tolnában. Az Országos Statisztikai Évkönyv alapján.



A közúthálózat mentén telepített hóvédő erdősávok, a telepítés időpontjaival Körösi Károly tanulmánya alapján.

ciónak legjobban kitett területeken fejtik ki hatásukat a szomszédos mezőgazdasági területeken. Minden esetben jóval nagyobb terméstöbbletet eredményeznek, mint az erdősávval elfoglalt terület terméskiesése.

A hófogó erdősávok közúti forgalom szempontjából hatásos és mezőgazdasági szempontból is gazdaságos működését, jelenleg az üzemanyag takarékosság nyomasztó szükségessége és az automobilizmus gyors fejlődése fokozza és a még hiányzó hófogó erdősávok telepítését sürgeti. Azok a mezőgazdasági eredményeket nem csökkentik, hanem nagymértékben növelik. Tolnában ez még legalább 10 km új erdősávot kíván meg.

Útkorszerűsítések

Még az első ötéves terv tartama alatt ment végbe a 6. sz. főút egész Tolna megyei szakaszának kiépítése, az 1950–53. években, beton- és aszfaltburkolattal, legalább 6,5 m burkolatszélességgel, nagyobb hosszakon új vonalvezetéssel, új műtárgyak építésével, 78 km hosszban, Pécs felé, Szekszárdtól délre a régi 6. sz. főút lett at 56. sz. főút. Ez a megye közúti forgalmának teljes megváltoztatását hozta meg, a dunaföldvári és a bajai Duna-hidak megépítésével együtt, ezáltal jobban kapcsolódott be Tolna a fejlődő országos közúti forgalomba.

A gépjármű, elsősorban a nehéz motoros forgalom viselésére a vizes makadám pályák már nem voltak elégségesek. Ez kívánta meg az úthálózat országos ütemezésű korszerűsítését. A korszerűsítések alkalmából legalább 6 m széles, aszfalt vagy beton útpályák, kisebb korrekciók épültek és megvalósultak a tervezett vízelvezetések. A korszerűsített szakaszon levő hidak át vagy újjáépítése is megtörtént egyidejűen.

Az országos útkorszerűsítési program évente 1000 km körüli teljesítményeket írt elő. Ennek keretén belül Tolnában az alábbi korszrűsítések valósultak meg:

Még az ötvenes években, az akkori 68. sz. főút szekszárd–siófoki 0–10,5 és 10,5–63,4 km szakaszai és a bonyhád–dombóvári út 0–12,5 km szakasz, kétrétegű felületi bevonással, 75 km hosszal.

1960–65 között		
kölesd–pincehelyi út	0,0–14,1	14,1 km hosszban
61. sz. dunaföldvár–dombóvári főút	78–99	21,9 km hosszban
62. sz. székesfehérvár–szekszárdi főút	60–94,5	34,5 km hosszban
hőgyész–dombóvári út	0–28,2	28,2 km hosszban
Hét kisebb korszerűsítés		10,5 km hosszban
1966–70 között		
61. sz. dunaföldvár–dombóvári főút	45,3–60,7	15,4 km hosszban
61. sz dunaföldvár–dombóvári főút	45,3–60,7	15,4 km hosszban
61. sz. dunaföldvár–dombóvári főút	29 -34,3	5,3 km hosszban
61.sz. dunaföldvár–dombóvári főút	0 - 2,3	2,3 km hosszban
Öt kisebb korszerűsítés		22,4 km hosszban

Összesen 181,9 km korszerűsítés valósult meg a megyében, a két időszak alatt, aminek az állandó burkolatú kiépítésen kívül, nagy jelentősége volt az, hogy a járási székhelyeket összekötő úthálózat megvalósulhatott.

Hídépítések

A második világháborúban elpusztított hidak újjáépítése a KPM Híd Osztályának jó szervezése mellett igen gyors ütemben ment végbe. A Dunaföldváron és Baján hiányzó hidak helyett, Kalocsa és Gerjen között is pontonhíd épült, ezek szolgálták a forgalmat a két híd forgalomba helyezéséig. Még a hároméves terv során indult meg a bajai közös vasúti és közúti Duna-híd újjáépítése. A korábbitól eltérő elrendezéssel, a négy nagy nyílást áthidaló rész folytatólagos, alsópályás acél, rácsos gerendahíddal épült 1950-ben. Az átépítés tervezője Dr. Korányi Imre műegyetemi professzor volt. A dunaföldvári híd újjáépítését az ÁMTI (Állami Mélyépítési Tervező Intézet) tervezte, dr. Sávoly Pál vezetésével. Lényeges változás volt a korábbi főtartók magasságának csökkentése és a rombikus rácsozás alkalmazása. A dunaföldvári híd újjáépítése, az eredeti elrendezéssel, 1950–51-ben történt meg. Mindkét hídon megindult a vasúti és közúti forgalom.

A Duna-hidakon kívül, a főhálózati utakon négy híd épült újjá, 249,5 fm, az alsórendűeken kettő, 81,6 fm pályahosszal. A 20 m nyílásnál kisebb hidak közül 17 helyreállítása vagy újjáépítése történt meg 1968-ig.

Házilagos útfenntartás

A kirendeltségek, majd a Pécsi Közúti Igazgatóság szervezeteiben nyolc szakasztechnikus működött a megyében. Az útmesteri telepek fejlesztésére 1966–68 között 10,1 millió forint került felhasználásra, műhelyek, raktárak, irodák épültek. Nagydorog és Szakály–Hőgyész állomások mellett aszfaltkeverő telepek létesültek. Részben házilagos, részben vállalati kivitelben zárórétegek, szélesítések építése fejlesztette a hálózatot. Ezalatt rendszeresen, tervszerűen folyt a burkolatok fenntartása, kezdetben száraz anyaggal, majd bitumenes keverékkel, bitumenes zárórétegekkel, fenntartási hengerlésekkel. Az útőri munkák közül a föld és víztelenítési, fásítási munkák úttartozékok készítése és fenntartás. A makadámpályák portalanítása 1954-ben indult meg és 1968-ban fejeződött be. Ez kezdetben porolajjal, majd fűtőolajjal, FB jelű folyékony és HB-O jelű hígított bitumennel történt.

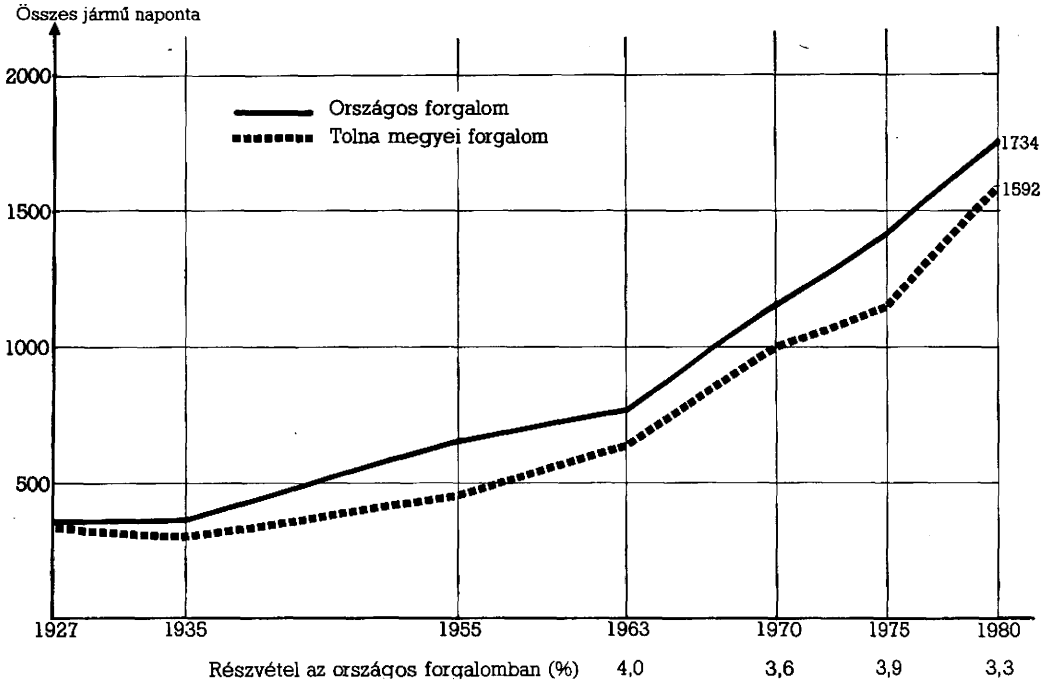
Együttműködés a kivitelező vállalatokkal

Az új utak építésénél, a korszerűsítési, bekötőút-építési és a vállalati fenntartási munkáknál az országos hatáskörű Aszfaltútépítő, Betonútépítő és a Hídépítő Vállalatok, a területi vállalatok közül a Pécsi és Kaposvári Útfenntartó, majd a Pécsi és Kaposvári Közúti Üzemi illetve Közúti Építő Vállalatok működtek közre, szerződéses viszonyban az útügyi hatóságokkal.

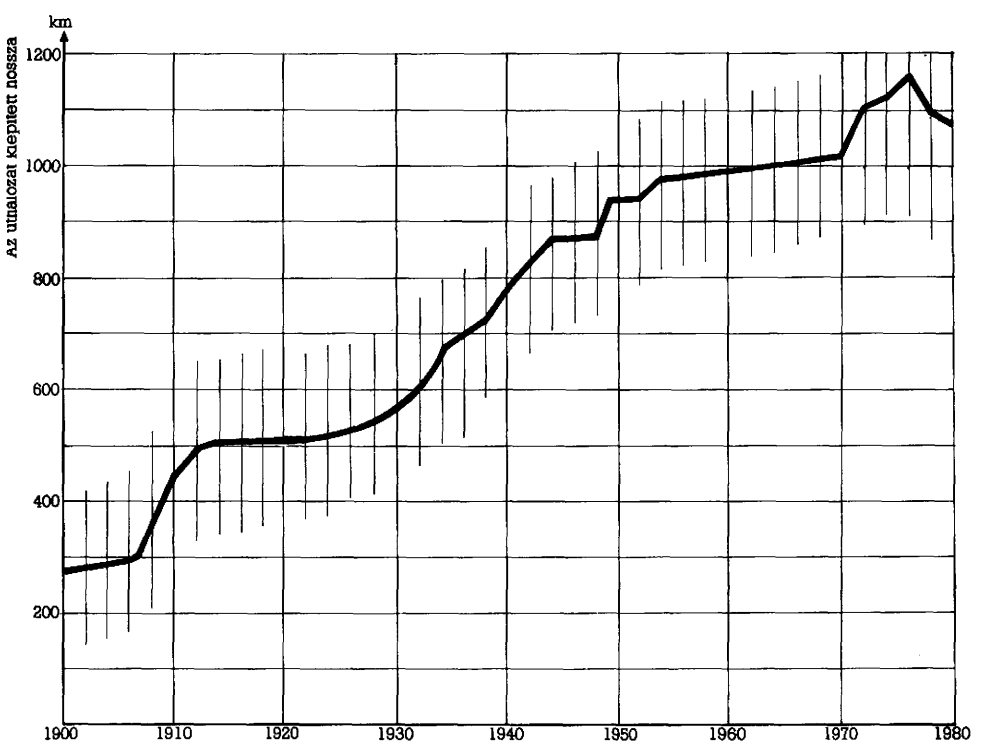
A vállalatok mérnökeinek és munkásainak becsületes, jó munkája is hozzájárult ahhoz, hogy Tolna megye közúti hálózata, országos színvonalúvá fejlődött a második világháború óta eltelt 24 év alatt, 1968-ig, amikor az úthálózat 293,8 km főhálózati és 811,4 km alsóbbrendű útból tevődött össze, összesen 1105,2 km hosszal.

A második világháború óta, az igazgatóság megszervezéséig az országos közúthálózat gondját viselő és a hálózatot fejlesztő mérnökök, műszakiak útmesterek neveit kell feljegyezni a krónikában: Benedek László,

Berényi Győző, Egyed Ferenc, Hegyi József, Joo András, Kerti János, Késmárki Kiss Béla, Klem György, Kőrösi Károly, László Aladár, László Géza, Megyesi József, Nagy Sándor, Pere Gábor, Rajcsányi István, Rimai István, Sándor Gábor, Szerényi Géza, Zeke László és Zsiborás József.



Az országos és a Tolna megyei közúthálózat forgalmának fejlődése 1927–1980 között, az összes forgalom jármű/nap darabszámában



A Tolna megyei közúthálózat és útkategóriánkénti megoszlása 1982. január 1-én.

VIII. A KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG ÉLETRE HÍVÁSA, A JELENLEGI KÖZÚTHÁLÓZAT

A Közúti Igazgatóságok szervezésekor, 1958. január 1-én 12 megyeszékhelyen kerültek vissza az állami úthálózat fenntartási és igazgatási feladatai, e munkák személyi állománya és felszerelése, a hatósági feladatokat ellátó igazgatósági szervezetbe. Csak a fokozódó gépesítés, a brigádok szervezése, a bitumenes technológiák általános bevezetése tudott lépést tartani, a rohamosan fejlődő forgalom igényeivel. Szükségessé vált ezek mellett, szorosabb együttműködés a megyei tanácsokkal, a helyi igények jobb kielégítése érdekében.

Hét megyében, még közúti kirendeltségek látták el az utakkal kapcsolatos feladatokat, ami jelentősen növelte az adminisztrációt és nehezítette a központi intézkedések gyors végrehajtását. Ez tette szükségessé Közúti Igazgatóságok szervezését a hátralevő hét megyeszékhelyen. Ez több lépésben történt meg, Szekszárdon 1968. február 1-én kezdte meg működését a Közúti Igazgatóság, a közlekedés- és postaügyi miniszter 850.594/1968. sz. rendelete alapján.

Az új igazgatóság szervezete

Feladatait a Pécsi Közúti Igazgatóság Szekszárdi Közúti Kirendeltségétől vette át, munkáját a már korábban megkezdett beruházással megépült új székházban folytatta. A szervezéskor az épület befejezése után alakult meg a fenntartási, központi műszaki és pénzügyi osztályok.

Az igazgatóság kezelésébe 1105 km-es úthálózat került, ebből 425 km állandó burkolatú, 460 km portalanított makadám, 117 km vizes makadám és 103 km kiépítetlen földút volt. Ehhez az induló létszám 237 fizikai, 52 nem fizikai, összesen 289 dolgozó.

Célkitűzések

Az új igazgatóság célkitűzései: az úthálózat keskeny, forgalomveszélyes burkolatainak kiszélesítése, a meglevő gyenge, nem teherbíró burkolatok erősítése, a forgalomtechnikai színvonal növelése, elsősorban a jelzőtáblarendszer fejlesztésével, az utak egyes szűk keresztmetszeteinek megszüntetése, kapaszkodósávok építése a nagyobb emelkedésű útszakaszokon, a szűk pályaszélességű hidak kiszélesítése.

Ezek mellett, természetesen és sürgősséggel, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása és a balesetek elleni védekezés fejlesztése.

Telepfejlesztések

A célkitűzések teljesítése érdekében, elsősorban a korábbi útfenntartási telepek és a központi telep fejlesztését kellett beindítani, illetve a már megkezdett építéseket kellett befejezni. Szekszárdon komplex telep épült, központi gépműhellyel, szociális és irodaépülettel, laboratóriummal. Itt épült meg a központi festő- és asztalosműhely, valamint a szekszárdi útmesterség telepe közös telken, közös közművesítéssel. Tamásiban gépszín és irodaépület, Pakson műhely, raktár, szociális épület, Nagydorogon és Szekszárdon keverőtelep épült. Ezekre a fejlesztésekre az igazgatóság összesen 39,54 millió forintot használt fel 1966 és 1981 között, részben házilagos kivitelezéssel. Ennek keretében épült ki a szolgálati URH-telefonhálózat. Az új és kibővített üzemi telepek, a nagyobb kapacitású keverőtelepek tették lehetővé a tervszerű megelőző karbantartás megszervezését és általános bevezetését az utakon és a műhelyekben.

Az igazgatóság szervezetének kialakítása

A korábbi szakasztechnikusi szervezetet először útmesterségekké fejlesztették ki: Szekszárd, Bonyhád, Tamási és Paks telephelyekkel. Ezek 1968-tól 1973-ig végezték az útfenntartási munkákat.

Az igazgatóság egyre növekvő feladatai a központi szervezet kibővítését is szükségessé tették. Jelenleg fenntartási, építési, gépészeti, jogi-, és igazgatási, hatósági és közgazdasági osztályok, ezeken belül hatósági, igazgatási, munkaügyi, pénzügyi és forgalomtechnikai csoportok működnek.

Üzemmérnökségek

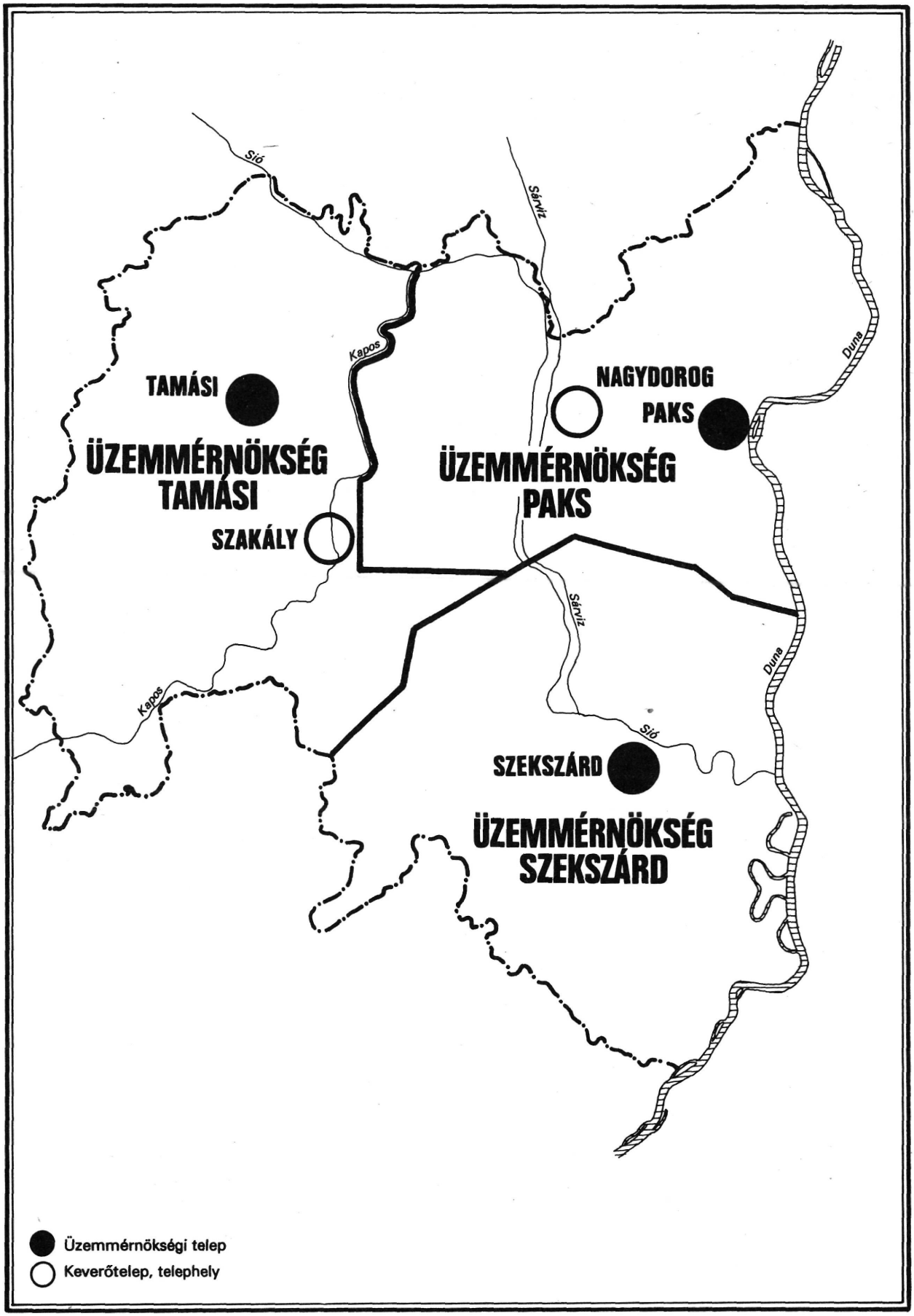
A tervszerű útfenntartás általános bevezetését az üzemmérnökségek szervezése tette lehetővé. 1973-ban három üzemmérnökség kezdte meg a munkáját Szekszárdon, Pakson és Tamásiban, 380, 357 és 368 km-es úthálózattal. Szervezésük nagy előnye, hogy a fenntartási munkákat folyamatosan végezhetik, az előforduló hibákat gyorsabban, önállóbban szüntethetik meg, egyszerűbb ügyvitellel.

Az üzemmérnök, egy helyettes, a gazdálkodási előadó és raktáros segítségével vezeti a területén szükségessé váló összes munkákat. A területi brigádokat két művezető irányítja: az üzemmérnökség gépeinek üzemben tartója a főgépész. A művezetők 3-3, nyolcfős brigáddal végzik el az útjaik munkáit. A brigádok anyag- és személyszállítását egy-egy gépkocsi végzi, ez szállítja a munkásokat naponta a munkahelyekre és lakásukra vissza. A tmk-jellegű munkákat és a műtárgyak fenntartását egy-egy brigád, 4-4 pedig a további munkákat, ezek közt a forgalomtechnikai és útesztétikai feladatokat látja el.

A fenntartási munkák aszfaltkeverék- és betonanyagát a Szakály-Hőgyész állomás mellé épített C25 jelű aszfaltkeverő berendezés, a Nagydorog állomásnál működő betonkeverő telep és a szekszárdi, 300 kg-os bitumenemulziós keverőgép szolgáltatják. A központi telepen berendezett laboratórium felszereltsége az alábbi vizsgálatokat teszi jelenleg lehetővé: aszfaltkeverékek bitumen, ásványi és töltőanyag %-ának, a házilag készített aszfaltkeverékek hígított bitumen és víztartalmának megállapítása. A zúzalékféleségek szemalak és szemszerkezet vizsgálata, az ásványi anyagok iszaptartalmának mérése. Behajlásmérések tárcsás behajlásmérővel.

A korszerűsítések, burkolaterősítések és kisebb hídépítések terveit az építési osztály dolgozói készítik.

Az úthálózaton jelentkező kiemelt, nagyobb felszereltséget igénylő munkákat, az üzemmérnökségekhez beosztott munkások és gépek összevonásával végezteti a fenntartási osztály.



A KPM Szekszárdi Közúti Igazgatóság üzemmérnökségei.

Tolna megye teljes jelenlegi úthálózata

Az állami közúthálózat mellett, jelentős hosszúságú tanácsi, mezőgazdasági és ipari úthálózat van a megyében. Ezek építési és fenntartási tevékenységét a megyei tanács, illetve a kezelő szervek látják el. A KPM a szakfelügyeletet látja el, a nem állami kezelésű úthálózaton.

A megye teljes úthálózata km-ben, 1982. év elején

	kiépített	kiépítetlen	összesen
Állami közúthálózat	1035,0	63,0	1098,0
Utak			
tanácsi kezelésben	385,7	1948,8	2334,5
Mezőgazdasági utak	187,9	-	187,9
Ipari és egyéb utak	12,5	-	12,5
Erdészeti utak	15,6	48,2	63,8
Összesen:	1636,7 km	2060,0 km	3696,7 km

A megye területe 3702 km^2, lakossága 268 000 fő.

A kiépített állami úthálózatból 0,28 km, a teljes kiépített hálózatból 0,44 km jut egy négyzetkilométerre. Tízezer lakosra az állami kiépített hálózatból 39 km, a teljes kiépített hálózatból 61 km esik. Az állami úthálózat területi sűrűsége kisebb az országos 0,32 km/km^2 értéknél, a tízezer lakosra jutó viszont nagyobb az országos 34,4 km értéknél.

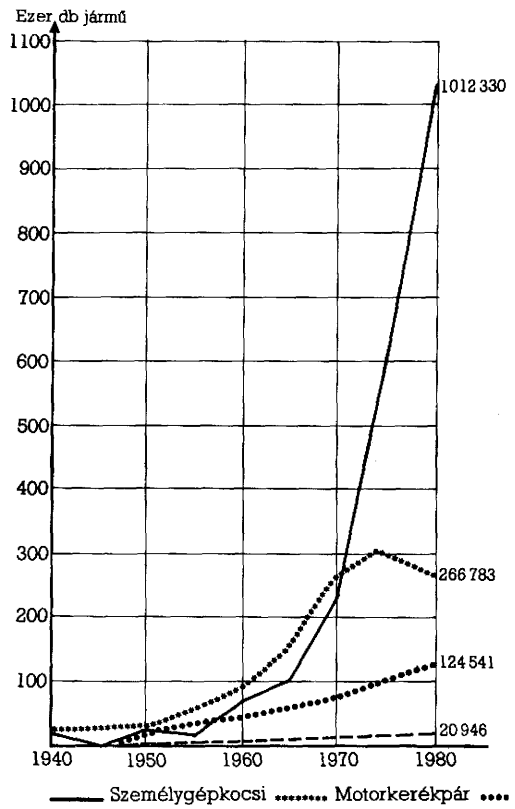
A közúti forgalom fejlődése

Az úthálózat fejlesztéséhez, kiépítésének tervezéséhez szükséges adatokat az országos forgalomszámlálások eredményei adják. Eddig 1894; 1927/28; 1935/36; 1955/56; 1963; 1970; 1975; és 1980. években voltak, a teljes úthálózatra kiterjedő forgalomszámlálások. Ezek adataiból vezethető le a napi forgalom éves átlaga, ami a járművek darabszámában, a tonnaterhelésben és személygépkocsi egységben fejezhető ki. Az egyes forgalomszámlálási időszakok között, egyes figyelőállomásokon végzett számlálásokból lehet előre meghatározni a forgalom várható növekedését, ami az utak tervezéséhez szükséges adatot képez.

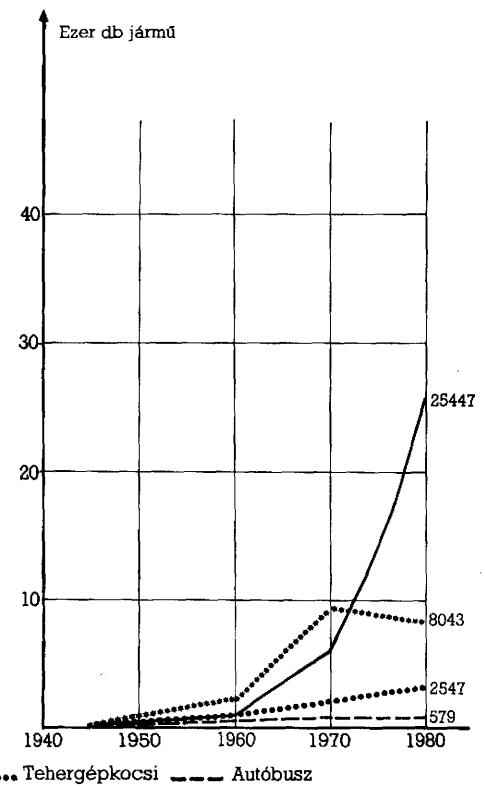
A közúti forgalom Tolna megyében állandó fejlődésben van, az idegenforgalom országos, a tolnai hálózatra kevésbé jellemző növekedésétől függetlenül. Jellemző viszont, a személygépkocsi és az összes motoros forgalom ráterelődése az alsóbbrendű hálózatra is, és a fogatolt járművek számának csökkenése. Érinti viszont a hálózatot a főváros elkerülése érdekében, a dunaföldvári hídra irányított nemzetközi kamionforgalom.

Az utolsó 20 évben, a Tolna megyei közúthálózat az országos összes forgalomnak 4,0, 3,6, 3,9 és 3,3%-ában részesült, kismértékben csökkenően, éppen az idegenforgalomnak, az ország más területein csúcsosodó volta miatt. A Tolna megyei közúthálózat ugyanakkor 3,4–3,7%-a az országos közúthálózat hosszának.

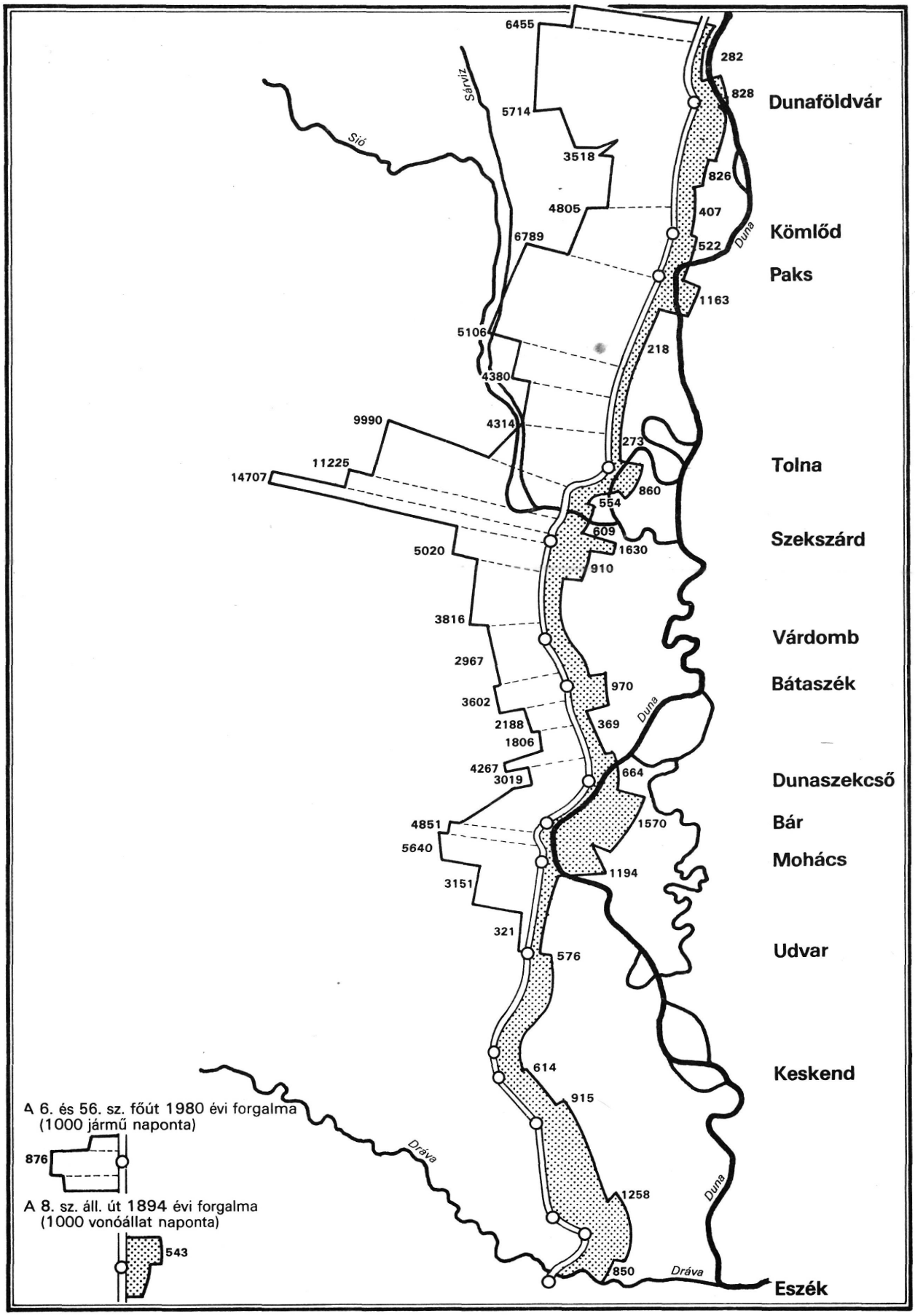
A járműforgalomból kiemelkedő az 1000 lakosra jutó



A gépjárművek országos állománya 1940–1980 években. A Statisztikai Évkönyvek adatai szerint.

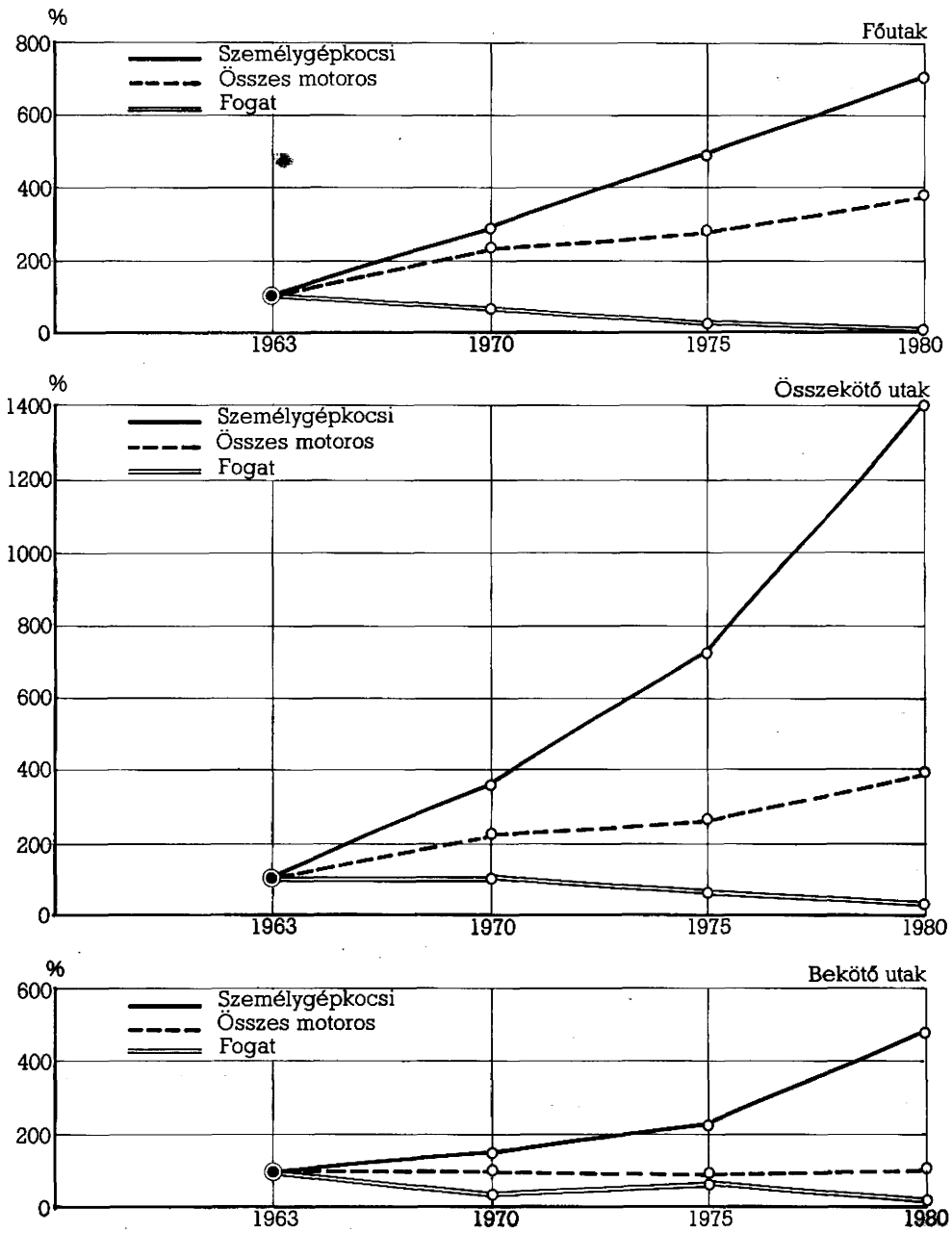


A gépjárművek Tolna megyei állománya 1940–1980 években. A Statisztikai Évkönyvek alapján.



Az 1894-ben és 1980-ban végrehajtott forgalomszámlálások eredményeinek összehasonlítása.

személygépkocsik száma. Ez Budapesten messze megelőzi a vidéki lakosokra jutó gépkocsikét. A Tolna megyei ilyen érték valamivel kedvezőbb az országos vidéki átlagnál, ez is belejátszik az összekötő és bekötő utak személygépkocsi-forgalmának alakulásában. A budapesti magas személygépkocsi-szám, csak részben indokolható az ország fővárosának jellegével, döntően gazdasági centralizáltságunk és az abból adódó magasabb budapesti életszínvonal lehetőségének egyik eltorzulása, a vidék hátrányára.



A Tolna megyei közútak forgalmának változása 1963–1980 között, útkategóriánkint, személygépkocsi egységben kifejezve. A Közúti Igazgatóság adatai alapján.

A közúti balesetek alakulása

Megnyugtatóan állapítható meg, hogy a közúti forgalom 1955 és 1980 közti, kereken 380%-os növekedését és a megyében közlekedő járművek számának 1960 és 1980 közötti, átlagos hússzoros növekedését már nem követte a közúti balesetek számának növekedése 1970 óta a megyében.

A 100 km-es útszakaszokra jutó balesetek száma útkategóriánként, 1980-ban:

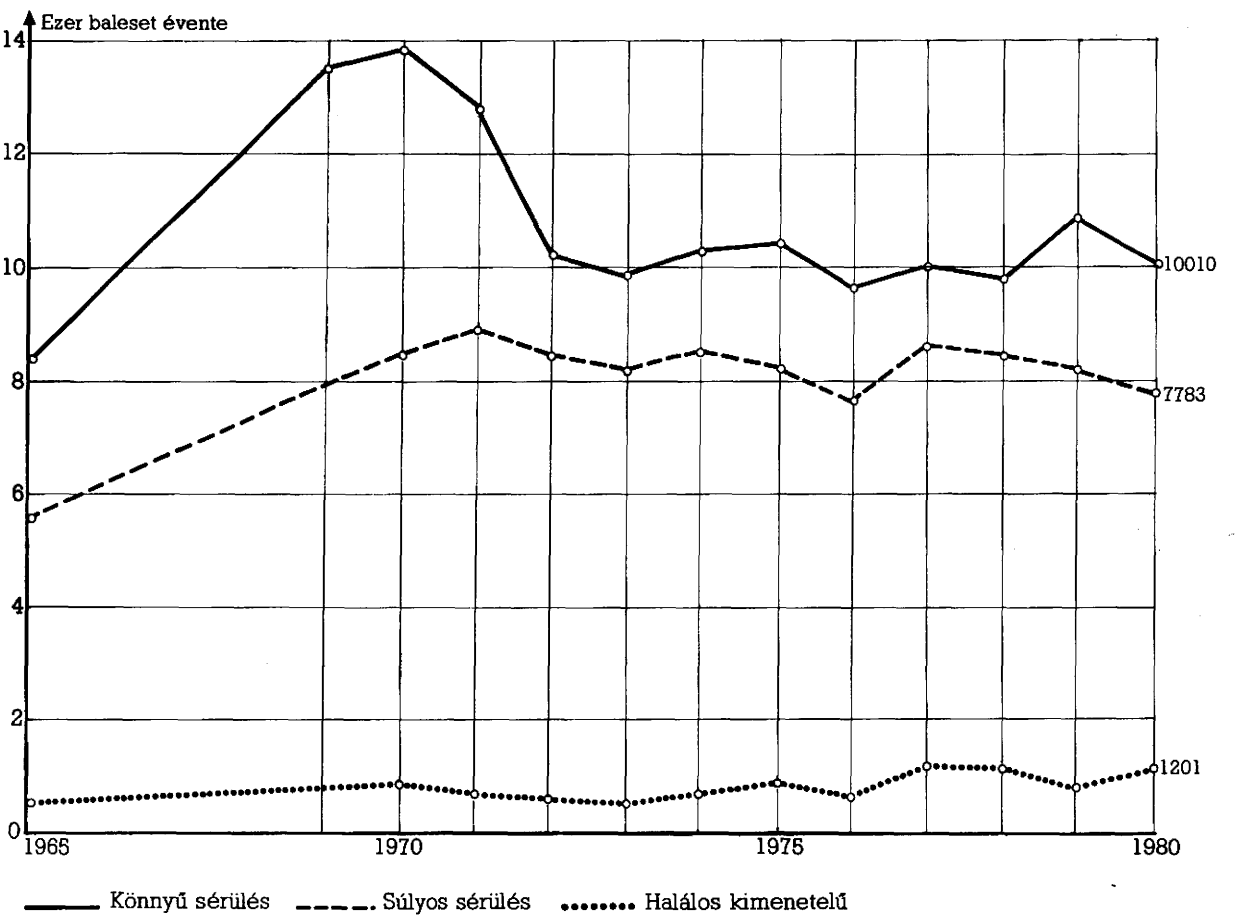
	Tolna megye	Országos
I. rendű főutak	124	111
II. rendű főutak	64	72
Főutak összesen	79	83
Alsóbbrendű utak	18	20

A megyében tehát csak a 6. sz. főút baleseti helyzete kedvezőtlenebb az országos átlagnál.

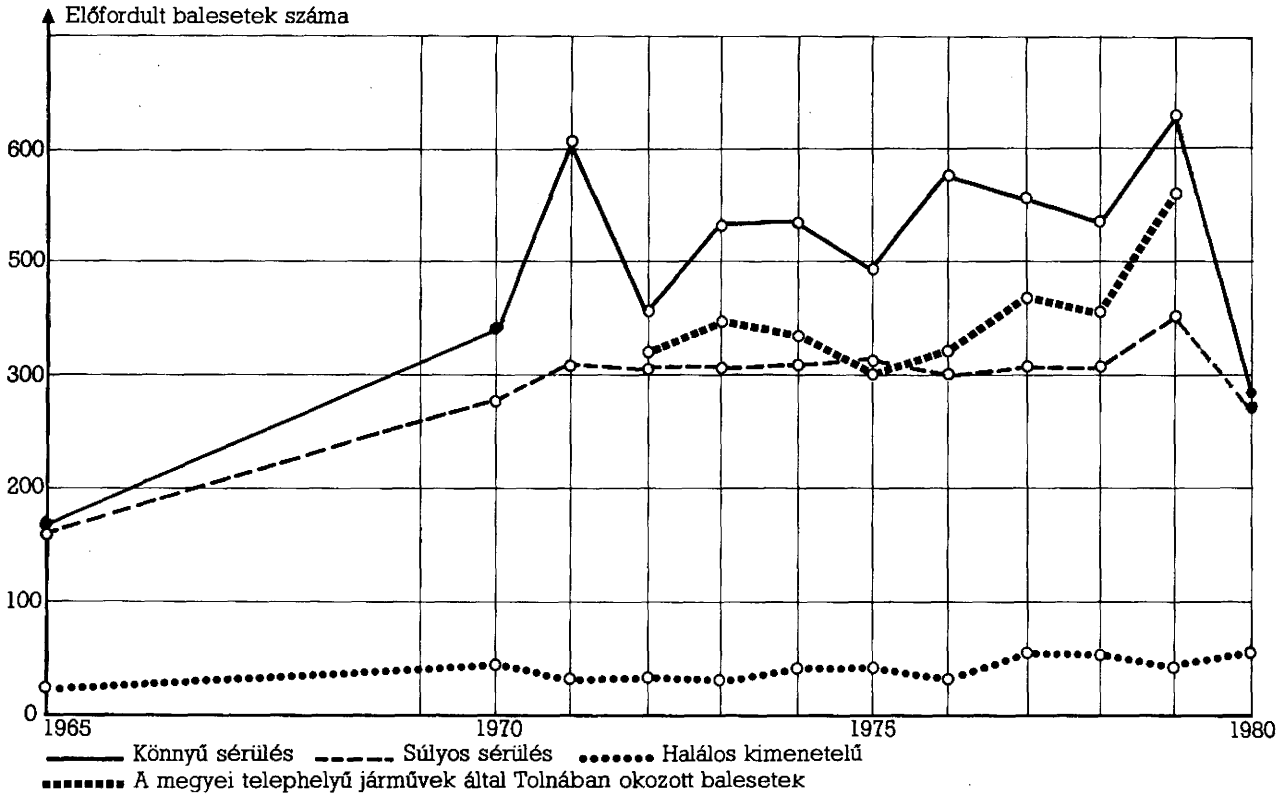
A baleseti helyzet kedvező alakulása az igazgatóság célkitűzéseiben szereplő burkolatszélesítési, forgalomtechnikai feladatok eddigi teljesítésének köszönhető; viszont a közlekedésrendészet jó munkájának is betudható. Aggodalmas azonban, hogy a megye bortermelő jellege miatt, a megyei telephelyű járművek által okozott balesetek átlag 20 százalékában volt megállapítható az ittasság.

A burkolatnemek fejlődése

Az első világháború után csupán 6,7 km kőburkolat volt a Tolna megyei utakon, emellett 505 km vizes makadám burkolat képezte a kiépítettséget, viszont még 328 km kiépítetlen földút volt a törvényhatósági úthálózatban. A vizes makadámpályák megszüntetése 1950-ben kezdődött el és 1970-ig tartott. Ezen belül a makadámpályák portalanítása 1953 és 1968 között ment végbe, a befejezéshez talán az igazgatóság létrehívása adta meg az alkalmat. Az aszfaltburkolatok építése már 1953-ban indult, nagy ütemben a 6. sz. főút Tolna megyei szakaszának nagyvonalú kiépítése során. A jelenleg meglevő 640 km aszfaltburkolat 57%-a az igazgatóság működése alatt épült.



A személysérüléssel járó közúti balesetek országos adatai 1965–1980 években. Az Országos Statisztikai Évkönyv alapján.



A személysérüléssel járó közúti balesetek alakulása Tolna megyében, 1965–1980 években. A Statisztikai Évkönyvek alapján.

Korszerűsítések, a burkolatok erősítése

Az utak nagyobb teherbírását és magasabb átbocsátóképességét a korszerűsítések és a burkolaterősítő aszfaltszőnyegek építése szolgálja. Egy-egy ilyen építési szakaszon korrekciók, kapaszkodósávok is épülnek, megoldásra kerül a szakasz víztelenítése is.

Az igazgatóság megszervezése óta végzett útkorszerűsítések:

56. sz. szekszárd-mohácsi út	0,5- 1,9	1,4 km
61. sz. dunaföldvár-nagykanizsai út	34,4-43,1	8,7 km
	68,3-70,0	1,7 km
	60,5-61,9	1,4 km
Dunaszentgyörgy-szekszárdi út	15,9-17,5	1,5 km
Nagykónyi-iregszemcsei út	0,0- 6,2	6,2 km
Bonyhád-dombóvári út	0,9- 1,2	0,3 km

Burkolaterősítő szőnyeg építések: 1968–1980 években

A 6, 55, 56, 61 és 65. sz. főutakon	165,5 km
Összekötő utakon	60,3 km
Bekötő utakon	5,7 km
Összesen:	231,5 km

A szőnyeggel erősített burkolatfelület 1456,7 ezer négyzetméter.

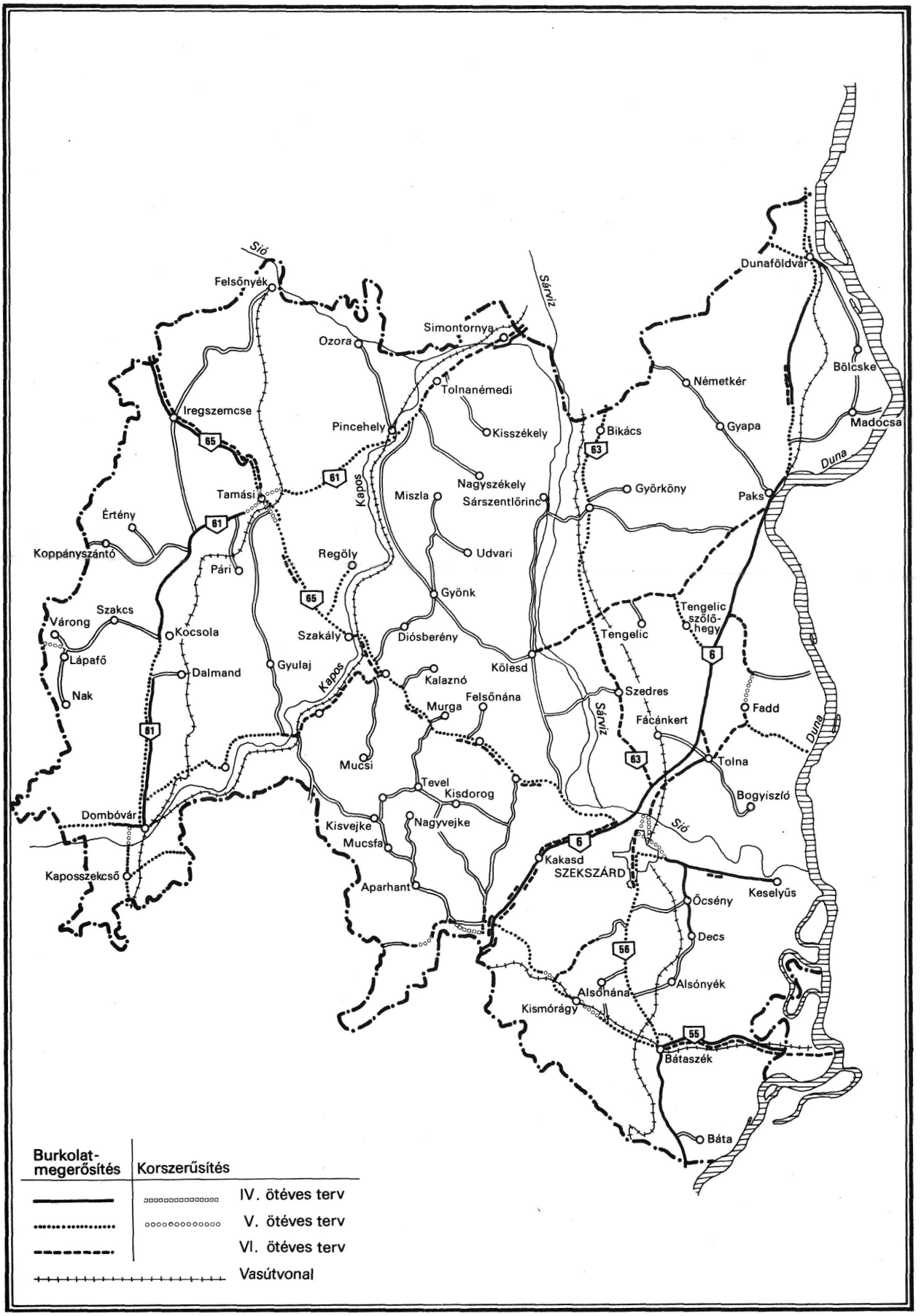
A burkolaterősítések programja a nehéz forgalom igényeit, a végzett behajlásmérések alapján vette figyelembe. Az erősítést minden esetben legalább 6 m-re történt szélesítés előzte meg.

Burkolatszélesítések

A burkolatszélesítési programot az igazgatóság 1974 óta évente túlteljesítette. 1981. év végére 850 ezer négyzetméter szélesítés készült el, elsősorban a megye területén termelhető homokos kavicsos, hidraulikus kötőanyagú keverékkel. A kőbányákhoz közel fekvő területeken zúzottkő alapokkal. A legalább 6 m szélességű burkolat, néhány bekötőút kivételével, a teljes úthálózaton már megépült, a program még az V. ötéves tervben megvalósult. A burkolatszélesség megyei átlaga, 6,11 m, az országos 6,01 m-rel szemben. Az alsóbbrendű utak állagos szélessége 5,72 m, ugyanez az országos hálózaton 5,61 m.

A közlekedési koncepció

A koncepció két gazdasági vasút megszüntetését irányozta elő a megyében. Ennek során megszűnt a nagykónyi-iregszemcsei GV. helyette 6 km hosszúságban épült



A IV., V., VI. ötéves tervek során megvalósult és tervezett útkorszerűsítési és burkolatmegerősítési munkák, a Közúti Igazgatóság adatai szerint.

közút, 6 m széles aszfaltburkolattal. Ugyancsak megszűnt a dombóvári GV. Ennek pótlására Kapospula és Nak között 4 km hosszban épült út, 4 m széles aszfaltburkolattal és a szentiván-pusztai bekötőút 2,7 km hosszúsággal.

Út menti növényzet

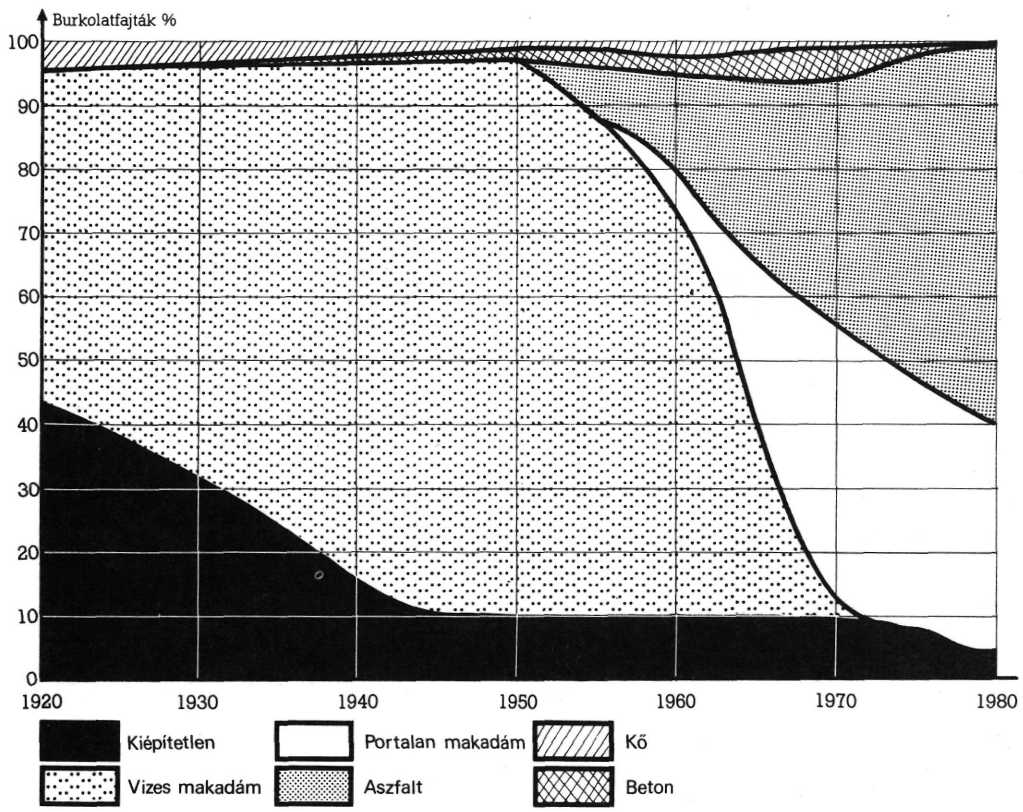
A Tolna megyei úthálózat történetében nagy jelentőségű volt a selyemhernyó-tenyésztés és a selyem feldolgozásának alapját képező eperfaültetés a XVIII. század második felében. Ezek az eperfák jellemezték a közutakat a második világháború végéig. Ettől eltérő útmenti fásítás a 6. sz. főút Tolna megyei szakaszának átépítése Paksig tájfásításként után ment végbe. Az ötvenes években később nemesnyár-anyaggal, még soros ültetéssel. A régi eperfasorok kivágása 1968-ban kezdődött meg, ezek helyett nemesnyár-, juhar- és kőrissorokat ültettek, kezdetben nem jó eredménnyel. Majd a Gemenci Állami Erdő és Vadgazdaság vette át a telepítés munkáját. A soros ültetést 1970 után, a csoportos faültetés váltotta fel, a gazdaság eredményes, szakszerű munkát végzett. Az úttörvény úthatár-rendelkezései sajnos nem tették lehetővé megtervezett kísérőnövényzet telepítését. Így aztán csoportos faültetéssel összesen 223 km hosszan ültettak a talajnak megfelelően nemesnyár-, fekete juhar, ezüst juhar-, kőris-, fűz- és hársfákat. Újabban jó lehetőséget nyújtott a mözsi és bonyhádi autóspihenőkben kísérőnövényzetet telepíteni, változatos cserje- és suhánganyaggal.

Az út menti rézsűk gyepes felületeinek esztétikus és szakszerű gondozását a fűkaszák és a fűkasza-adapterek teszik lehetővé.

A közúthálózat hídjai

Az állami közúthálózaton ez idő szerint 284 híd van, ebből 20 m nyíláson aluli 263, összesen 1940 fm hosszal és 21 20 m nyílás feletti 1211 fm összes hosszúsággal. Szerkezetek szerint 176 monolit vasbeton, 2 beton boltozatú, 1 szállítószalag-alagút, 54 FT-tartós, 3 előfeszített vasbeton tartós, 2 EHGT-tartós, 2 EHGE együttdolgozó lemezes, 22 kő és tégla, 3 acélgerendás, vasbeton lemezes, 1 acélgerendás zórésvasas, 1 acélbeton együttdolgozó, 8 acélszerkezetű és 1 provizorium.

A meglevő hidak közül 1945–1970 között épült 6 húsz méternél nagyobb nyílású híd, 331 fm hosszal, 21 húsz méternél kisebb nyílású hid . Ezeken kívül 35 m hosszúságú ideiglenes helyreállítás. Az V. ötéves tervben épült a dombóvári közúti felüljáró, a kurdi Kapos-híd és a szekszárdi közúti felüljáró. Jelenleg folyamatban van a 6. sz. főút mözsi közúti felüljárójának korszerűsítése. Ez utóbbi építést az ötvenes években épült vasbeton hidakon tapasztalható rendkívüli mértékű korrodálódás tette szükségessé. A korróziót a szigetelés hiánya, vagy meg nem felelő építése és a téli útfenntartásnál alkalmazott sószórás okozzák. Folyamatban van még a simontornyai Sió-híd korszerűsítése is.



Az útburkolatnemek fejlődése Tolna megye közútjain, 1920–1980 között. Az úthálózati kimutatások alapján.

A hídfenntartási program: a korábbi ötéves tervekben épült hidak szigetelése, a korrodálódások javítása, a keskeny hidak kiszélesítése.

Gépészet

A gépészeti osztály szervezete gépgazdálkodási, tmk- és gépjavító csoportra oszlik. A gazdálkodási csoport készíti a gépbeszerzési terveket, ellenőrzi a berendezések és járművek szakszerű üzemeltetését. A tmk és javító csoport a rendszeres karbantartásokat, a járművek I. és II. szemléit, esetenként a nagyjavításokat irányítja. A két csoport felügyelete alá 41 képesített szakember, fizikai dolgozó tartozik.

A fejlesztés céljai: a hírközlő berendezések használatának további kiterjesztése, az adási és vételi viszonyok színvonalának fejlesztése. A kézi munka maximális kiváltásának elérése adapteresítéssel. A gépjavítási eszközök biztosítása közül az alkatrész-, a fődarab-felújítási és -gyártási tevékenység növelése. A géppark diagnosztikai vizsgálatához szükséges felszerelések beszerzése, fejlesztése. Végül, de nem utoljára, a gépek és járművek energiatakarékos üzemeltetése.

A gépi állóeszköz-állomány összetételének fejlődése:

	1968. febr. 1.	1982. jan. 1.
Jármű	26	113
Földmunkagép	1	20
Rakodógép	5	12
Útépítő gép	32	137

Az állóeszköz-állomány jelenlegi értéke 79,7 millió forint.

A gépesítettség eddigi dinamikus fejlődése képezte alapját az igazgatóság eddigi fenntartási tevékenységének színvonal-emelkedését, a további fejlődés a gépesítettség maximális növelését igényli.

IX. SZEMÉLYI ÁLLOMÁNY, KÉPZETTSÉG, POLITIKAI ÉS SZAKMAI TOVÁBBKÉPZÉS, SZOCIÁLIS ELLÁTÁS

Létszám, szakmai, politikai továbbképzés

Az Igazgatóság 1982. évi létszáma:	
Teljes munkaidős fizikai dolgozó	284
Teljes munkaidős nem fizikai dolgozó	74
Nem teljes munkaidős	17
Összesen:	375 fő

A fizikai munkásállomány szakmai összetétele

Gépkocsivezető	41
Gépszerelő	50
Építőipari munkás	130
Telepi szakmunkás	43
Telepi betanított munkás	8
Telepi segédmunkás	12
Összesen:	284 fő

A szakmunkások aránya kereken 50%. Ezt az összetételt csak a rendszeresen folytatott továbbképzéssel lehetett elérni, mert a megye építő és gépész szakember ellátottsága igen csekély volt. A régi „lapátos" útkaparókból fejlődött értékes útőrök gárdájából a korszerű technológiát és a gépeket ismerő szakembereket lehetett tovább képezni. Ez részben a Közúti Főosztály által kialakított oktatási bázisokon történt, részben a házilagosan szervezett továbbképző tanfolyamokon. Évente 25–30 munkás végzett nehéz-, könnyű- és egyéb gépkezelői tanfolyamot.

A szakmai képzés mellett iskolai képzés is folyik, az általános iskolai szinttől az egyetemi végzettség megszerzéséig, évente 10–15 dolgozó fejezi be a különböző fokú iskolai tanulmányait.

A nem fizikai dolgozók iskolai végzettsége 1968–1982. között az alábbiak szerint változott:

	1968.	1982.
Nem járt ki 8 általános osztályt	2	–
8 általános osztályt végzett	19	17
Középiskolát végzett	25	35
Főiskolát végzett	1	10
Egyetemet végzett	5	15
Összesen:	52 fő	77 fő

Igen széles területen folyik politikai képzés párt, szakszervezeti és KISZ-oktatási formában. A részvétel eléri az állományi létszám 80–85%-át.

Szociális ellátás, munkásvédelem

A nehéz fizikai munka mennyiségének csökkentése érdekében éves átlagban 5 millió forintot fordít az igazgatóság a fizikai munkát kiváltó gépek beszerzésére. A munkások lakástól a munkahelyig és vissza szállítása teljes mértékben megoldott, a brigádszállító gépkocsikkal.

A munkásszállások és pihenőhelyek elsősorban a téli útfenntartást szolgálják az üzemmérnökségi telepeken, ahol kulturált körülmények között pihenhetnek a téli szolgálat munkásai.

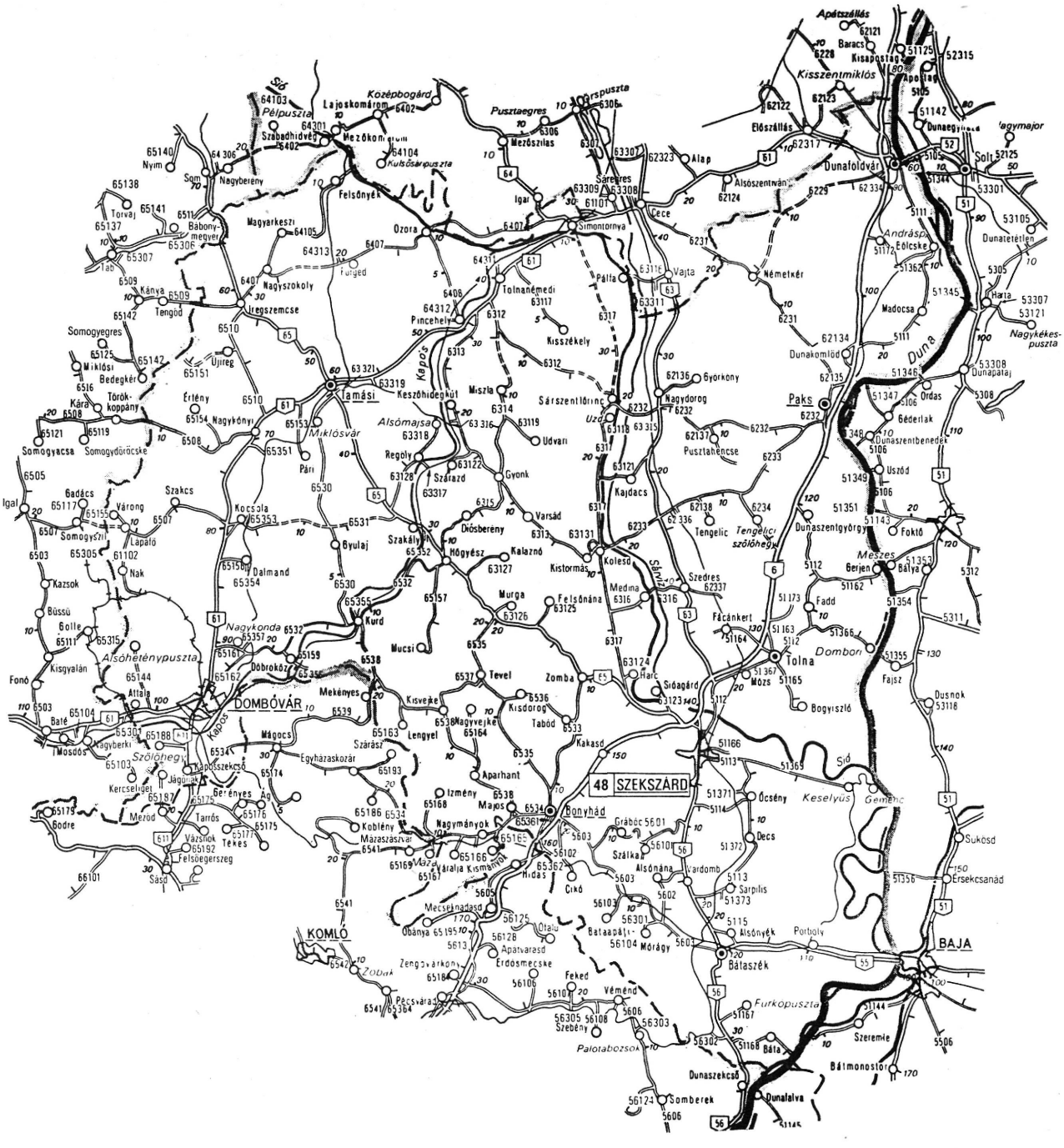
Az üzemi étkeztetésen átlagban 155 fő vesz részt; a külső munkahelyeken a vendéglátóipari egységeknél van biztosítva a napi egyszeri meleg étel.

Az igazgatóság saját üdülőjében, bérleményben és SZOT-beutalóval folyik a dolgozók és családtagjaik üdültetése, 1981-ben 216 személy üdült így.

A központban üzemorvosi ellátás van biztosítva.

Nagy jelentőségű a lakásépítési támogatás, ennek keretében 1982. január 1-ig 2917 ezer forint különböző formájú támogatást kaptak az azt megérdemlő dolgozók. Ezen túlmenően 370 ezer forinttal gyermekintézményi elhelyezéshez járult hozzá az igazgatóság.

A dolgozók munka-, védőruha- és védőeszköz-ellátását maradéktalanul teljesíti az igazgatóság, ezek használatát a szakszervezettel együtt meg is követeli. Az V. ötéves tervben munkásvédelmi célokra 28,4, szociálpolitikai célokra 32,9 millió forintot fordított az igazgatóság, a gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetés együttműködésével.


Apátszállás
Kisszentmiklós
Dunaföldvár
Solt
Paks
Tolna
Dombori
Mezes
Fajsz
Bogyiszló
Dusnok
Duna
Nagykékes-
puszta
Dunakomlód
Dunapataj
Dunaszentgyörgy
Tengelic
Tengelici
szőlőhegy
Gyorkony
Nagydorog
Pusztahencse
Kajdacs
Kisszékely
Sárszentlőrinc
Udvari
Gyonk
Szárazd
Regöly
Alsómajsa
Miklósvár
Tamási
Keszőhidegkút
Miszla
Pincehely
Tolnanémedi
Simontornya
Cece
Alap
Sáregres
Igar
Ozora
Felsőnyék
Nagyberény
Lajoskomárom
Középbogárd
Pusztaegres
Mezőszilas
Orspuszta
Németkér
Vajta
Pálfa
Alsószentiván
Előszállás
Baracs
Kisapostag
Dunaegyháza
Andráspuszta
Előcske
Madocsa
Harta
Dunatetétlen
Dunaföldvár
Alsónána
Vardomb
Sarpilis
Alsónyék
Bátaszék
Báta
Bátmonostor
Dunaszekcső
Dunaalmás
Somberek
Furkópuszta
Szeremle
Palotabozsok
Szebény
Véménd
Feked
Erdősmecske
Apátvarasd
Zengővárkony
Pécsvárad
Zobak
Komló
Mecseknádasd
Obánya
Ótalu
Bataapáti
Mórágy
Portoly
Baja
Sükösd
Érsekcsanád
Gemenc
Keselyús
Ócsény
Decs
Szálka
Grábóc
Bonyhád
Majos
Izmény
Aparhant
Kakasd
Tabód
Kisdorog
Nagyvejke
Tevel
Zomba
Harc
Sióagárd
Mózs
Fácánkert
Fadd
Bölya
Berjen
Foktő
Üszód
Dunaszentbenedek
Ordas
Gédérlak
Dunapataj
Szedres
Kolesd
Kistormás
Medina
Felsónána
Murga
Kalaznó
Hőgyész
Szakály
Diósberény
Varsád
Kurd
Mucsi
Mekényes
Döbrököz
Nagykónda
Alsóheténypuszta
Dombóvár
Kisvejke
Lengyel
Szárász
Egyházaskozár
Mágocs
Kapospulakszékcső
Kapos
Szőlőhegy
Jágónak
Kercseliget
Gerényes
Tarrós
Tékes
Felsőegerszeg
Vázsnok
Meződ
Gödre
Sásd
Nagymányok
Koblény
Mázaszászvár
Váralja
Kismányok
Vázsnok
Hidas
Cikó
Csikóstőttős
Kocsola
Somogyszil
Lápafő
Várong
Gadács
Igal
Somogyvámos
Somogydöröcske
Somogyegres
Miklósi
Bedegkér
Kára
Törökkoppány
Értény
Nagykónyi
Somogyacsa
Párt
Újireg
Tengőd
Kánya
Nagyszokoly
Furged
Magyarkeszi
Bábonymegyer
Torvaj
Nyim
Som
Szabadhidvég
Pélpuszta
Sió
Mezőkomárom
Külsősárpuszta
Felsőnyék
Igar
Sáregres
Alap
Cece
Simontornya
Ozora
Tolnanémedi
Pincehely
Keszőhidegkút
Miszla
Tamási
Miklósvár
Alsómajsa
Regöly
Gyonk
Szárazd
Párt
Kocsola
Somogyszil
Lápafő
Várong
Gadács
Igal
Somogyvámos
Somogydöröcske
Somogyegres
Miklósi
Bedegkér
Kára
Törökkoppány
Értény
Nagykónyi
Somogyacsa

X. TÁRSADALMI SZERVEK, SPORTTEVÉKENYSÉG

AZ MSZMP alapszervezete a központban működik, az üzemmérnökség dolgozói a lakóhelyük szerinti alapszervezetekhez tartoznak. Az Építőipari Szakszervezetnek önálló alapszerve van. Élénk tevékenységet fejt ki az igazgatóság KISZ-szervezete. Ezek mellett a Vöröskeresztnek van alapszerve, működik az önálló tűzoltó szervezet és a Közlekedéstudományi Egyesület Szakcsoportja. Ennek tagjai részt vesznek a Megyei Közlekedésbiztonsági Tanács munkájában.

Sporttevékenység

Ai igazgatóság megalakulásának időpontjában teljesen hiányoztak a sportoláshoz szükséges felszerelések és versenylehetőségek. Az Építők Szakszervezete és a Közúti Főosztály kezdeményezésére megindított versenyek változtattak ezen a helyzeten. Jórészt társadalmi munkával épült fel az ifjúsági sporttelep, az igazgatóság dombori telepén, ahol 10 sportág számára létesültek pályák, kerültek beszerzésre a felszerelések.

Sportolási lehetőség nyílt meg, ugyancsak jelentős társadalmi munkával, az üzemmérnökségi telepeken is.

A dolgozók több sportágban vesznek részt a megyei, házi és országos versenyeken is, kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben, sakkban, tekében és teniszben; 1975-től kezdve 35 első, második és harmadik helyezést értek el.

XI. A KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉNEK IRÁNYELVEI

A megye közúthálózatának elgondolásai a már meglevő és a távlatban kialakuló nemzetközi, az országos közúti forgalom és a megye belső forgalmának kialakítására vonatkoznak.

Nemzetközi forgalom jelenleg a Budapest–Mohács–Udvar–Eszék és a Barcs–Pécs–Szekszárd, valamint a Szekszárd–Székesfehérvár útvonalakon van a megyében. Érinti még a megyét a dunaföldvári Dunahídra irányított TIR forgalom is.

Az E-utak hálózatának rendszerét 1975-ben módosította az Európai Gazdasági Bizottság raszterrendszerű hálózattá. Ennek keretében jelölték ki az E 73 jelű Budapest–Mohács–Eszék–Mostar–Metkovic közötti utat; a megyét érintően a Dunaföldvár–Szekszárd–Mohács nyomvonalon, autópálya jelleggel. Nyilvánvaló, hogy az úthálózat fejlesztése során, ezt az adottságot a továbbiakban figyelembe kell venni, a tervezett M 6 út igényeivel együtt.

A meglevő, az országos forgalmat is szolgáló főúthálózat aránylag kedvező, a nagyobb és több lakosságú településarány folytán. A 6. sz. főút 26,4%-ban, a többi főutak 37,6 %-ban viselik a megyében a közutakon lebonyolódó forgalmat. A főutak nyomvonalai adottságai, másrészt a közúti forgalom irányainak tapasztalt megváltoztatása, az elégtelen jellemzők meg fogják követelni a főutak fejlesztését. Itt jönnek majd előtérbe az autópálya-hálózat mellett vagy esetleg helyett szükségessé váló, részben transzverzális gyorsforgalmi utak.

Tolna megyét ezek közül elsősorban a budapest–pécsi gyorsforgalmi út szekszárd–pécsi szakasz, majd a Békéscsaba–Szeged–Baja–Pécs–Balatonlelle és a Szolnok–Kecskemét–Dunaföldvár–Székesfehérvár nyomvonalakon elgondolt gyorsforgalmi utak érintik.

Ezekre vonatkozóan is fennáll az a feladat, hogy a hálózaton előirányzott minden fejlesztésnek már a gyorsforgalmi utak szempontjai szerint kell megvalósulnia.

A megye belső közúti forgalmát az alsóbbrendű hálózat szolgálja, az összes forgalom 36 %-a erejéig. Mégis, az alsóbbrendű hálózat fejlesztését nem ez a százalékos arány, hanem a települések jelenlegi szintje és várható fejlődése közti különbözet fogja megkívánni.

A városhálózatban Szekszárd megyeszékhely szintű, Dombóvár, Bonyhád, Paks és Tamási ma még kisvárosok. Jelentősebb centrum még Dunaföldvár. Ezek fejlesztését az ipartelepítés fogja meghozni, kiemelkedő Paks példája.

Döntő viszont, hogy a megyében 310 település van. Ezek nagyrészt agrárfalvak, urbánus fejlődésük be fog következni már a következő évtizedekben. Ezt kell szolgálni az úthálózat fejlesztésének is, a falu és a városok közti különbségek megszüntetése érdekében. A községek és a városok közti kapcsolatokban a közlekedést kell gyors ütemben fejleszteni, az eljutási idők rövidítésével.

Az ipar tekintetében Tolna megye ez idő szerint még elmaradottabb az országos átlagnál. A fejlődés az építőanyag-iparban, a tégla-, cserép-, beton- és cementárugyártásban várható, az ebből adódó árutömegekből származó nehéz forgalomra kell alkalmassá tenni az érintett úthálózatot. Nagyobb jelentőségű lesz az élelmiszeripar fejlődése, ott ahol az a nyersanyagtermelő területek központjaiban helyezkedik el. A malom-, tej-, cukor- és a tartósítóipar jön elsősorban számításba Dombóváron, Szekszárdon, Bonyhádon és Pakson. A nyersanyag szállítására kell az alsóbbrendű utakat alkalmasabbá, a szállítást gazdaságosabbá tenni.

A paksi atomerőmű új energiaforrást jelent, a hazai távlati energiamérlegben 50 %-ban fog részesülni. Jelentősége megyei viszonylatban környezetének urbanizálódásában jelentkezik és képez közlekedési igényeket.

XII. A TOLNA MEGYEI ÁLLAMI ÚTHÁLÓZAT DOLGOZÓINAK EMLÉKEZETE

A tolnai utak krónikája közel 1900 esztendőt ölel fel, az ókortól fejlett szocialista jelenünkig. Az évek sorát az alkotó ember küzdelme töltötte ki, a természet erőivel szemben, mindig a haladásért, a fejlődésért, gyakran az emberi rombolással szemben is. A fejlődést minden időben a közlekedés, elsősorban a közúti közlekedés vitte előre.

Méltánylandó a jelen útjainak színvonalát magától értetődőnek találó számára az a sok munka, ami ennek eléréséért az elmúlt századok, a közelmúlt és a jelen időben a közutak dolgozói teljesítették és végeznek.

Az előző fejezetekben már feljegyzésre kerültek azok nevei, akik az országos utak korábbi időszakaiban végzett értékes munkájukkal ezt kiérdemelték. Közülük itt is ki kell emelni Nagy Sándort és Kőrösi Károlyt, akik 40 éven át szolgálták Tolnában az útügyet. Emléküket örökítik meg a megye dombos, lankás és sík területein végigvonuló szép utak.

Levéltári adatok hiányában nem lehet teljes az utak munkásainak felsorolása, kár, hogy ez elsősorban a régi útkaparókra, a későbbi útőrökre vonatkozik. Ezért itt újra tisztelettel és hálával kell megemlékezni róluk, akik nyári forróságban, porban, sárban, téli fagyban, hóviharban becsülettel helytálltak, minden időben, háborúban, békében.

Hogy a későbbiekben majd legyenek feljegyzések azokról, akik jelenleg is végzik a fejlődő közúti közlekedés gazdaságos és biztonságos lebonyolításáért felelősséget vállaló nehéz munkájukat, az alábbiakban hadd álljon itt azok névsora, akik a Szekszárdi Közúti Igazgatóság létrehozása óta, legalább öt éven át részt vettek ebben a feladatban. Majd azok nevei, akik jelenleg is végzik ezt a közérdekű munkát.

Legalább öt évig az igazgatóságnál munkaviszonyban állt dolgozók névsora.

Igazgató	volt:	Imre József Tajnafői Sándor
Főmérnök	volt:	Szeglet Ferenc
Főkönyvelő	volt:	Hiesz Miklósné Földesi József

Acsádi István
Ambach Zoltán
Aranyás Ferenc
Barna András
Botos Eduárd
Böhler Jakab
Bárány József
Baranyai Károly
Boros János
Bucsik József
Balász János
Berger József
Bea Mihály
Bagoly Árpád
Bordosi Margit
Buzás Erzsébet
Benkő Márton
Balogh János
Csizmadia József
Csurgai István
Danicsek Imre
Dománszky Lajos
Domokos Balázs
Dománszky Rudolf
Deli József
Demeter József
Dávodi Zoltán
Egresi Pál
Éri János
Éringer István
Effinger János
Fáskerti Józsefné
Felföldi György
Fodor István
Fülöp Vilmos
Fazekas Ferenc
Fritz Mihály
Fischer Ádám
Fritz Ferenc
Fazekas József
Forrai Ferenc
Fülöp József
Görcs József
Gősi György
Gyánó István
Gyugyi József
Herbeck Jánosné
Hökkön Lajosné
Hegedüs Béla
Hegyei István
Hartmann Imre
Halász Ferenc
Handa István
Hollentunder József
Hammer László
Hoschteiger József
Illés Albertné
Imre László
Izsa Jenőné
Jáhn Ignác
Jéhn György
Jäger Sándor
Juhász Antal
id. Kálmán József
Keresztes György
Ketész Ferenc
Kiss Ernő
Kiss József
Kostyán Sándor
Kovács János
Kümmel József
Katona András
Klingl Béla
Klósz József
Kertész István
Kiss György
Kocsis József
Klingl Béláné
Kern Ferenc
Kispál Ferenc
Kosdi Dénes
Kolompár József
Kerekes Ferenc
Katona Sándor
Kolozsvári Károly
Kovács Nándor
László Gáspár
Lovász Ferenc
Lajtai Tamásné
Laufer Gábor
Lacz József
Lakner István
Lakatos István
Lisztmayer József
László József
Lovay Gyula
Magó Mihály
Molnás János
Merle Mihály
Máté János
Móni Gyuláné
Nemesvári Ambrus
Nagy János
Neumann István
Neumann István
Nagy István
Nagypál János
Nagy Ambrus
Nagy József
Oszkó György
Ortmann György
Ötvös József
Pál János
Pusztai János
Pribenszky József
Princz József
Pesti István
Péterfi István
Péterfi Kálmánné
Preiner István
Puska István
Pető József
Pámer János
Póta István

Rostás Ferenc
Rózsa Sándor
Ritter János
Savanyu Ferenc
Streicher Simon
Schmidt János
Sáfrány Ferenc
Sörös János
Simon Zoltán
Simon Zoltánné
Schweitzer József
Stein Tivadar
Stölkler János
Sánta Ambrus
Süveges József
Schmidt Jánosné

Szőts István
Szabó Béla
Szendi István
Szintai János
Szabó János
Szücs József
Szabó György
Szabó Ferenc
Szabó Ferenc
Szabó János
Szeleczki Ferenc
Szücs János
Szloszár István
Szászi Sándor
Szél Miklós
Szijártó János

Szalai János
Szabó János
Széles Zoltán
Takács Géza
Tamaska János
Tauz János
Tóth János
Törő József
Tóth János
Temesi Béla
dr. Takács Ambrus
Takács József
Tillmann Ádámné
Tóth János
Tóbiás János
Trischler József

Trucza Alajos
Timár Péter
Tamás Ferenc
Tulok Imre
Tóth Tamás
Varga Béla
Vágvölgyi János
Váczi János
Várszegi József
Veres Gáspár
Vincze József
Vörös János
Weisz Pálné
Zsebő István
Zsinger Sándor
Zsiga József
Zsók Gergely

Jelenleg is az igazgatóságnál munkaviszonyban álló dolgozók névsora:

Igazgató: Baksai Ervin
Ig. h. főmérnök: Rikker István
Ig. h. főkönyvelő: Újvári Istvánné

Agócs András gk. vez.
Acsádi József bet. m.
Adorján Istvánné portás
András Béla bet. m.
Ambrus Gyula bet. m.
Andróczky Imréné kalk.
Apró Mihály hatósági csop. v.
Apatóczky Pál gép. ov.
Ács István kőműves
Baka Sándor szerelő
Bakarecz János útép. szakmunkás
Balaskó János gépkezelő
Bali Károly gépkezelő
Bagoly András gk. vez.
Balogh István gépkezelő
Balogh Tibor géplánctvezető
Balogh Antal munkaügyi csop. vez.
Balaskó János gyakornok
Balaskó Jánosné takarítónő
Baksa Lászlóné raktáros
Beda András bet. m.
Berta János gépkezelő
Brettl János gépkezelő
Bíró László gépkezelő
Bíró Lázár gépkezelő
Bíró István bet. m.
Belágyi Gyula bet. m.
Bertus István gépkezelő
Bencze Gyula bet. m.
Bencze János művezető
Berek József bet. m.
Berta Ferenc bet. m.
Bíró Sándor gépkezelő
Bögri Jenő útép. szakmunkás
Börzsei Győző forg. t. mb. csv.
Börzsei Győzőné adminisztrátor
Buzás János géplakatos
Bodó Gábor bet. m.

Buzás János gk. vez.
id. Bali Károly bet. m.
Brettl Ádám szakmunkás
Brisching Márton gépkezelő
Bokros József gépkezelő
Britanszki István gk. vez.
Bai János bet. m.
Borbás László gyak. mérnök
Borbásné Makrai Tünde
gyak. mérn.
Blesz János éjjeliőr
Bogos István bet. m.
Császár János asztalos
Czank Nándorné számv. csop. v.
Czeider Károly hídmérnök
Csörgei József bet. m.
Dallos Istvánné takarítónő
Dávid József gépkezelő
Dávid Gyula szerelő
Decsi Csilla raktári kiadó
Demeter Gyula gépkezelő
Dér Istvánné csop. vez.
Dimén Vince gk. vez.
Dimén Antal gk. vez.
Dóczi Ferenc bet. m.
Dobos Gyula gk. vez.
Domokos István kőmüves
Domokos János gépkez.
Drinóczi János gk. vez.
Endrődi István gép. gazd. csv.
Erős János gk. vez.
Erdélyi József szerelő
Éger József gépkezelő
Érsek János bet. m.
Farkas Ferenc bet. m.
Fábián Gáspár bet. m.
Fábián György bet. m.
Farkas József lakatos

Feil István gépkez.
Fábián Antal gk. vez.
Ferencz János bet. m.
Fodor László bet. m.
Folkmann János szerelő
Ferencz Lajos gk. vez.
Fábián Tibor bet. m.
Forrai Józsefné ételkiosztó
Faddi János bet. m.
Falatin János bet. m.
Farkas Gyula éjjeliőr
Fülöp Ferenc gépkezelő
Fülöp Ferenc gk. vez.
Fülöp Ferenc éjjeliőr
Fritz Ferencné takarítónő
Gadár Lajos bet. m.
Gayer Henrik bet. m.
Garay Ferenc pénzügyi csop v.
Gerőfi Konrád bet. m.
Gergály Imre bet. m.
Götz József kőműves
Gregor János bet. m.
Gróf István elemző közgazdász
Győrfi Lajos bet. m.
Gyugyi József bet. m.
Gyenei László szakm.
Gábor József bet. m.
Gergály Ignác bet. m.
Györe János bet. m.
Győr Varga János gép. művezető
Gönczöl Sándor gépkez.
Gungl Zoltánné gazd. e. a.
Gombos János vill. szerelő
Gallai Ferenc ép. oszt. vez.
Gosztola József bet. m.
Götz Józsefné SZTK ügyint.
Haszeg Lajos bet. m.
Halász Mihály telepvez.
Halász László művezető
Hajdú József autószerelő
Havasi János fűtő
Haáz László bet. m.
Haáz Antal gépkez.
Haraszti Ferencné anyagkönyvelő
Halász József gépkez.
Hamrik István bet. m.
Hegedüs József gépkezelő
Hegyi József hat. ügyint.
Hetesi Lajos gépkezelő
Hegedüs Zoltán labor szakm.
Hegyi János üm. vez. h.
Hollentunder József bet. m.
Hóner László bet. m.
Horváth Kálmán gépkez.
Dr. Horváth Paula ig. és hat. ov.
Horváth István bet. m.
Hosnyánszki Ferenc gk. vez.
Horváth János gépkez.
Hurtony István bet. m.
Hollentunder Mátyás szakm.
Horváth István autószerelő
Horváth Ferencné takarítónő
Holub László gépkez.
Horváth Ágnes telefon kez.
Hutter Zoltán fenntart. ov.
Ignácz István gk. vez.
Illés Lajos gépkez.
Inger Ferenc bet. m.
Inger Józsefné üdülő gondn.
Inger József üdülő karb.
Jakab István kőműves
Jakab Sándor gépkez.
Jakab László autószerelő
Janizs József bet. m.
Jantner József üm. vez.
Jantner István bet. m.
Jámbor Károly bet. m.
János József bet. m.
Jéger Ádám bet. m.
Joó Antalné művezető
Juhász Tibor szerelő
Juhász István műsz. ell.
Kajtár Antal gk. vez.
Kandi István bet. m.
Kardos Tibor műsz. ell.
Kardos Antal anyagbesz.
Kardos Ferenc bet. m.
Karaszi Jenő gk. vez.
Karaszi János raktáros
Kaposi László szerelő
Kákonyi József bet. m.
Kákonyi István Asztalos
Kárpáti Gábor üm. vez.
Kárpáti István gépkez.
Kelemen Zoltán vez. útellenőr
Kerti János bet. m.
Keserü István gépkez.
Kerner Ernő gépkez.
Kiss József bet. m.
Kiss Sándor bet. m.
Kiss Lőrinc bet. m.
Kiss János gk. vez.
Kiss István főgépész
Kirchner Mihály gépkez.
Kirchner József gk. vez.
Kirchner Mihályné takarítónő
Király Sándorné pénztáros
ifj. Kálmán József bet. m.
Kolláth Andrásné gépíró
Klopcsik Györgyné gépíró
Kovács József anyaggazd.
Kovács Ferenc telepvez.
Kovács János vill. szer.
Kovács Béla bet. m.
Kovács József szakm.
Kovács László gépkez.
Kovács Lajos gépkez.
Komjáthy Antal műsz. rajz.
Koncz István gk. vez.
Kóbor Ferenc gk. vez.
Kövecses József művezető
Kőműves József fenntart. ov. h.
Kródi Ádám bet. m.
Kugler István gépkez.
Kuhl Lőrinc szakm.
Kuhl Róbert kőműves
Kuti István gk. vez.
Kuzmenkó Péterné gépíró
Kubicza Ferenc bet. m.
Kürti István szem. vez.

Ladányi Eleonóra gépíró
Lacza Sándor gépkez.
Laczkó Lajos bet. m.
Leipold György bet. m.
Losonczi László eszterg.
Lovász Béla gépkez.
Lőrincz János gépkez.
Lőrincz Zoltán eszterg.
Lukács Ferenc gk. vez.
Lukács József műv.
Magdali István bet. m.
Matajsz András bet. m.
Matinka István gépkez.
Matuzsa János bet. m.
Marosi István rakt. kiadó
Marázi Jenő bet. m.
Mayer Ádám bet. m.
Mácsik Lászlóné hiv. segéd
Márton Gyula bet. m.
Mátyás Sándor gk. vez.
Meisinger János munkavéd. vez.
Merényi Gyula eszterg.
Mitterholcz István bet. m.
Molnár György bet. m.
Molnár Gyula bet. m.
Molnár Jánosné ált. kisegítő
Molnár János bet. m.
Molnár Istvánné takarítónő
Musch Jánosné takarítónő
Nagy Antal bet. m.
Nagy Sándor üm. vez. h.
Nagy Sándor gépkez.
Nagy György gépátvevő
Nagy Zsigmond bet. m.
Dr. Nedók Ferencné belső ell.
Németh János fűtő
Németh Ferenc bet. m.
Nier János gépkez.
Nyirati József tervező
Nyerges György gk. vez.
Óbányai Imre szerelő
Óbudai István gk. vez.
Ódor István gépjármű ea.
Ódor István bet. m.
Pados János bet. m.
Palkó Lajos gk. vez.
Palánki Ervin festő
Palánki János bet. m.
Palásti Ferenc URH műszerész
Pataki József üm. vez.
Pata József portás
Pál József Bet. m.
Pál József bet. m.
Pál János bet. m.
Pálfi István bet. m.
Pere Gábor hat. ügyint.
Pem Vilmosné gazd. ea.
Petrovics István gépkez.
Pesti László autófényező
Plézer Ferenc bet. m.
Dr. Pogány Imréné utókalk.
Puskás Sándor raktáros
Pusztai Mihályné bérelsz.
Pupp Márton gépkez.
Rácz Józsefné rakt. kiadó
Rácz József gjmü. ea.
Ráti Miklós gép. kez.
Retek Pál bet. m.
Rencz János gépkez.
Rigli Mihály gépkez.
Rimai Rudolf tervező
Rikker János szerelő
Rostás István bet. m.
Ruzsics István bet. m.
Savanyu Ferenc gépkez.
Sántha Zoltánné értékkönyv.
Sándor Lászlóné gazd. ea.
Sántha István bet. m.
Sereg István bet. m.
Schéffer Miklós bet. m.
Schmidt Henrik bet. m.
Schneider János rakt.
Schreiner Pál gépkez.
Schreiner Péter telepvez.
Schweigert Pál szerelő
Simon Ferencné pénztáros
Somogyi Ferenc gépkez.
Soponyai József bet. m.
Szabó Ferenc bet. m.
Szabó Gyula bet. m.
Szabó István bet. m.
Szabó Gyula bet. m.
Szabó László bet. m.
Szabó Kovács István bet. m.
Szabó Pál bet. m.
ifj. Szabó Pál gk. vez.
Szabó János szerelő
Szak Imre lakatos
Szakács Ferenc bet. m.
Szakály István gépkez.
Száraz János gk. vez.
Szebek József bet. m.
Szedres Ferenc gk. vez.
Szentes Boldizsár gépkez.
Szili József gépkez.
Szitkovits Sándor műv.
Szöllősi Ferenc bet. m.
Szücs Antal szakm.
Szücs Dezső bet. m.
Szücs István lakatos
Rohn Tibor gépjav. csop. vez.
Tankó Árpád bet. m.
Tapasztó András bet. m.
Takács József szakm.
Tábori József szerelő
Teleki Sándor gk. vez.
Tóth János bet. m.
Tóth Lajosné telefonközp. kez.
Tóth Lajos gk. vez.
Tóth Sándor gk. vez.
Tóth Sándor bet. m.
Tóth Dezső bet. m.
Torma Dezső szerelő
Tóth Istvánné takarítónő
Tóth László mérl. csop. vez.
Tóth Zoltán bet. m.
Tóth János üzemmérn. vez. h.
Topa Vince bet. m.
Török Sándor bet. m.
Töpfner Ádám gk. vez.

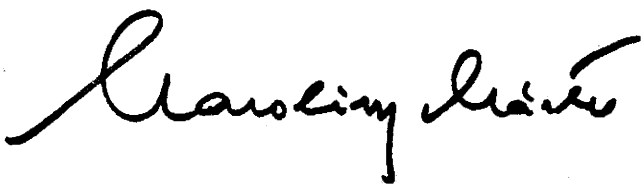
Törjék Gyula bet. m.
Travnyik Gyula útép. szakm.
Turi László bet. m.
Turbók Lajos bet. m.
Ujvári István gépkezelő
Ulbert János bet. m.
Unger János bet. m.
Vajda Ágnes titkárnő
Varga János bet. m.
Varga Ferenc bet. m.
Varga Kálmánné számlaellenőr
Varga Ferenc gk. vez.
ifj. Varga Ferenc bet. m.
Varga János éjjeliőr
Varga Ferenc bet. m.
Várkonyi Béláné iktató
Vass Antal minőségellenőr
Vesztergombi Ádám gk. vez.
Végh János bet. m.

Visi János bet. m.
Vódli István bet. m.
Vörös Zoltánné statisztikus
Weisz Péter bet. m.
Wiedemann Ferenc
üzemmérnökség vez. h.
Wolf Tibor gk. vez.
Zentai Tibor energetikus
Zvekán Andrásné gépíró
Zsinkó Ferencné gondnok

Mindkét névsor a kollektíva tagjait adja meg azok számára, akik a jól gondozott Tolna megyei utakon járnak napsütésben, téli fagyokban.

A Közúti Igazgatóság kollektívája ezúton is jó utazást, sikeres munkát és hazatérést kíván az úthálózat minden utasának!

1982. augusztus hó

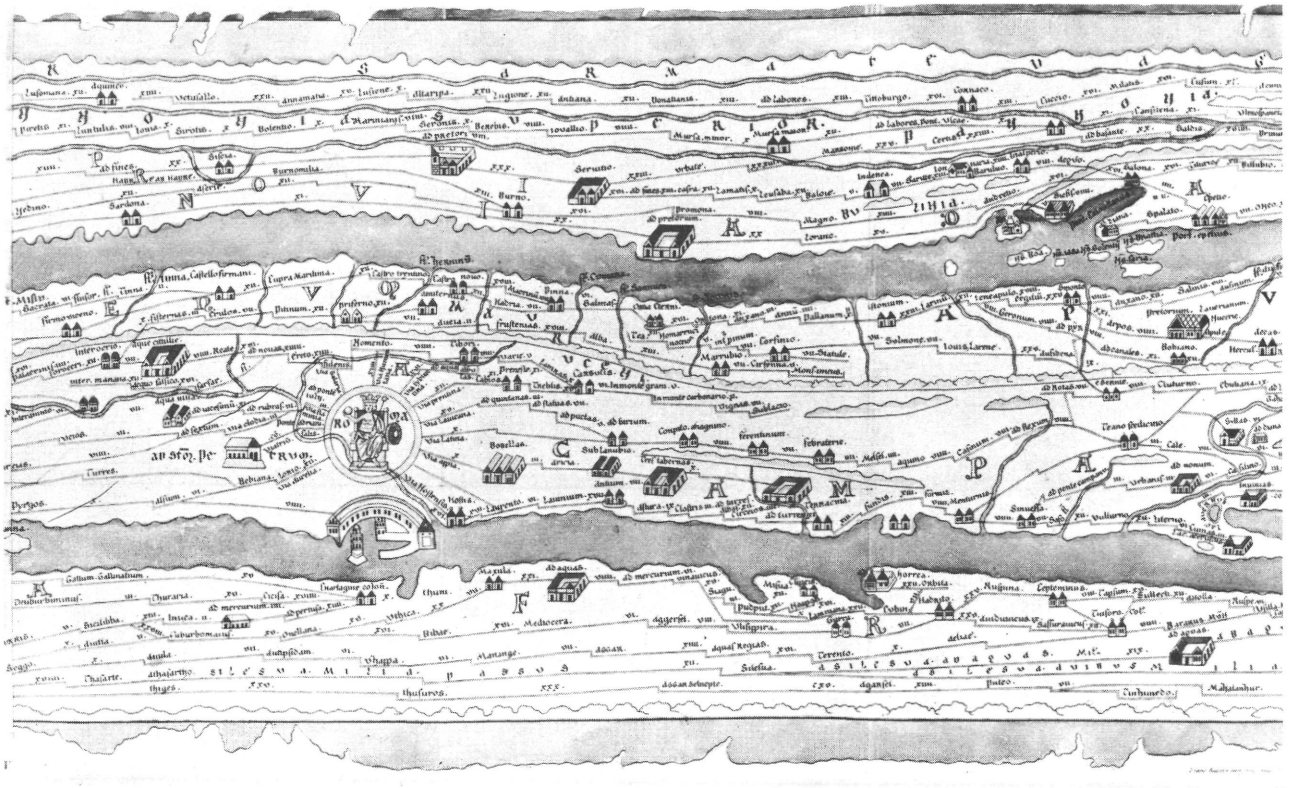


KAROLINY KÁROLY
aranydiplomás mérnök

A FELHASZNÁLT IRODALOM

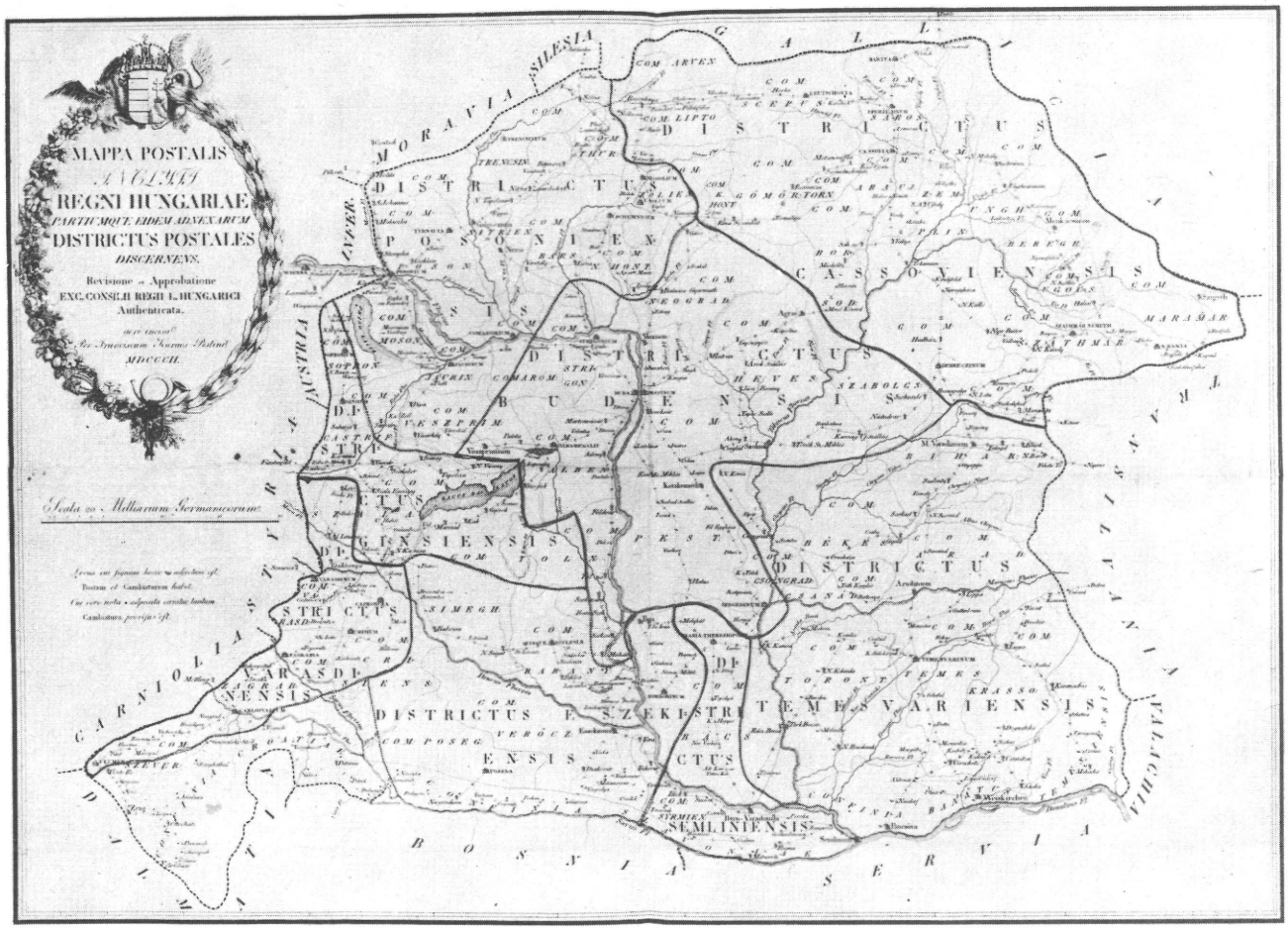
1. Antalffy Gyula: A honi utazás históriája B. 1943.
2. Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában Panoráma. 1975.
3. Bartal Aurél: Fadd monográfiája. Pécs 1941.
4. Bakács István: A sómonopólium Magyarországon, III. 1. Károly korában. Századok 1933.
5. Bél Mátyás Tolna vármegyei leírása. Pozsony 1745.
6. Bél Mátyás: Compendium Geographicum Hungariae. Pozsony 1780.
7. Borcsiczky Béla: A politikai változások befolyása Magyarország kereskedelmi útjaira. Bp. 1914.
8. Csánky Dezső: Magyarország történelmi földrajza az Árpádok korában. Bp. 1880.
9. Csánky Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bp. 1880.
10. Cziráky Gyula: Dunaföldvár múltja és jelene. Bp. 1910.
11. Csánky Dezső: Magyarország Vármegyéi és Városai. XIV. Baja és Bács-Bodrog vármegye. Bp. 1910.
12. Daróczi Aladár: Tolna vármegye közgazdasági leírása. Bp. 1909.
13. Fekete-Nagy Antal: A magyar-dalmát kereskedelem. Bp. 1926.
14. Dr. Fodor Ferenc: Beszédes József, Vízügyi Közlemények 1952. II.
15. Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp. 1970.
16. Dr. Gál János és Dr. Tompa Károly, Sopron Erdészeti és Faipari Egyetem: A közúti hófogó erdősávok gazdaságossági vizsgálata, 1966. Szakértői vélemény az Útügyi Kutató Intézet részére
17. Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. Századok 1929.
18. Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Útügyi Kutató Intézet 1960.
19. Hermann Egyed: Budáról Belgrádba 1663-ban. Ottendorf Henrik útleírása. Pécs 1943.
20. Dr. Holub József: Az újjáépítés megindulása Tolna megyében a török kiűzése után 1686-1703-ig. Szekszárd 1974.
21. Dr. Horváth Árpád: A megyei önkormányzati szervezet Tolna megyében a XVIII. század első évtizedeiben. Szekszárd 1974.
22. Dr. Karácsony Imre: Evlia Cselebi török világutazó magyarországi utazásai 1660-1664. Bp. 1904.
23. Dr. Kogutowitz Károly: Dunántúl és Kisalföld. Szeged 1930.
24. Dr. Külös Gábor, Keszthely, Agrártudományi Egyetem: A Közúti hófogó erdősávok 1972-78. évi komplex mezőgazdasági vizsgálati eredményei.
25. Dr. László Gábor: A tőzeglápok és előfordulásuk Magyarországon. Bp. 1915.
26. Magyarország tájföldrajza. A dunántúli dombság, Dél-Dunántúl. Akadémiai Kiadó 1981.
27. Dr. Mihailich Győző: A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története. Bp. 1960.
28. Mócsy András: Pannonia a késői császárkorban. Bp. 1974.
29. Paks monográfiája. Bp. 1976.
30. Pallas Lexikon
31. Dr. Péczely György: A hótakaró gyakorisága Magyarországon. Az Országos Meteorológiai Intézet hivatalos kiadványa, 1966.
32. Pécsy József: Tolna mezőváros múltjából és jelenéből. Bp. 1896.
33. Révai Lexikon.
34. Római utak Dunántúlon. Archeológiai Értesítő 1903.
35. ifj. Szakály Ferenc: Tolna megye negyven esztendeje a mohácsi csata után. Tanulmányok Tolna megye történetéből II. 1969.
36. Szakály Ferenc: Dél-Dunántúl külkereskedelmi útvonalai a XVI. század derekán. Somogy megye múltjából 1973.
37. Szeghalmy Gyula: Dunántúli vármegyék. Bp. 1939.
38. Dr. Szilágyi Mihály: Tolna megye kereskedelme a törökök kiűzésétől 1848-ig. Tanulmányok Tolna megye történetéből I. 1968.
39. Dr. Szilágyi Mihály: A társadalmi és gazdasági viszonyok a Duna mentén, a török hódoltság korában. Szekszárd, 1977.
40. Szekszárd. Szekszárd város Tanácsának kiadása. Szekszárd, 1974.
41. Szekszárd megyei város nomográfiája. Szekszárd, 1941.
42. Dr. Széchy Károly: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése. Magyar Technika 1948.
43. Technikai fejlődésünk története 1867-1927. Magyar Mérnökök és Építészek Közlönye 1928.
44. Tenk Béla: Vízszabályozások Tolna vármegyében, a XVIII. században. Pécs 1936.
45. Tomcsányi Marianna-Dr. Bikaly Tamás: Funkcionális körzetek kialakulása Magyarországon. Építés és Közlekedéstudományi Közlemények XII.
46. Tóth László: Bács-Kiskun megyei utak. Kaposvár 1977.
47. Tőry Kálmán: A Duna és szabályozása. Bp. 1952.
48. Várnai Dezső: Római kereskedelmi és hadi utak Pannoniában. Műemlékvédelem XVIII. 1974.
49. Witauschek Gyula: Történelmi jegyzetek a térképészet tárgyköréből. Bp. 1934.
50. Wosinsky Mór: Tolna vármegye az őskortól a honfoglalásig. Bp. 1896.

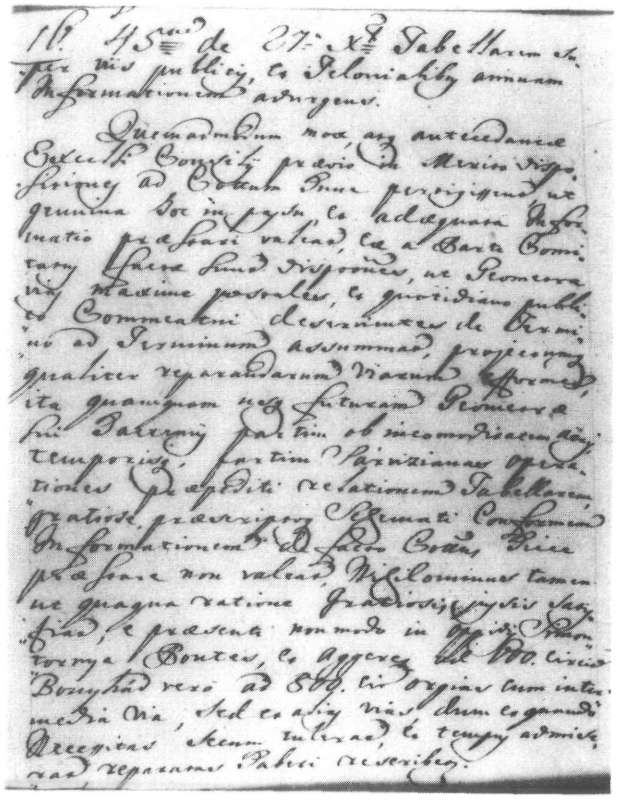
MELLÉKLETEK



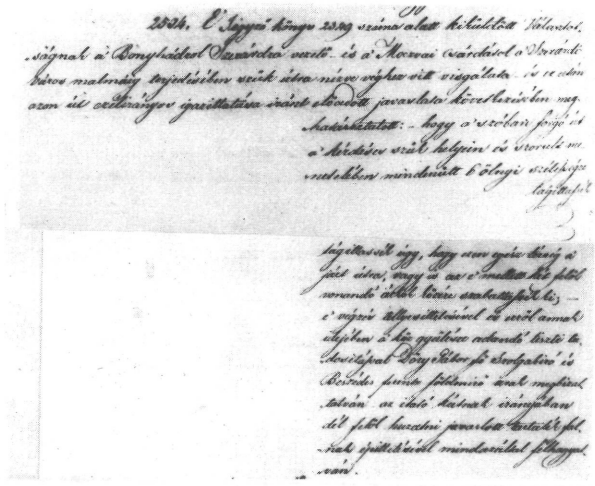
A pannoniai római limes utat is tartalmazó itinerárium részlete. A részlet a Tabula Peutingeriana másolata. A tabula feltételezhetően i. e. 23 körül készült, katonai és poststérkép volt. A másolat 1215-ben, az Itinerarium Autonini alapján készült Peutinger Konrád augsburgi archeológus fedezte fel, aki 1465–1547-ig élt. A táblázatot ő ábrázolta, erre utalnak a táblázat gót betűi. Az itt közölt felvételt a Közlekedési Múzeum bocsátotta rendelkezésre, a felvétel egy 1825. évi kiadás LV. táblájának részlete. A tabula középső sávján Itália úthálózata van ábrázolva, az Adria és a Földközi tenger között, az alsó részen a birodalom afrikai úthálózata. A tábla felső részén Pannonia Superior és Pannonia Inferior, a Duna, a Dráva, a Száva és az Adria közti sávra osztva. Az egyes utak vonalrajzain az út egyenesbe kifejtve van ábrázolva. Az útra keresztirányú távolságok erős, esetenként mintegy 50–100-szoros torzításban csökkentve. A vonalrajzon a városok, erődök vagy pihenőhelyek, a vonal kis megtörésével vannak megadva. A táblázaton a Tolnát érintő „limes" úton Aquineum, Vetus alto (Adony), Annamatia (Baracs), Lusinum (Kömlőd), Antiana (Mohács), Altaripa (Tolna), Lugione (Szekcső) és Mursa (Eszék) vannak feltüntetve többek közt.

Báta környékének vízrajzi és úttérképe. „Báts Vármegye Deputáció számára készítette Luits Antal a fent említett I.N. Vármegyének hittes földmérője," 1798-ban. A) a sárvízi rév Báta alatt. B) a méltóságos Kalocsai Uraság réve a Dunán. C) a szekcsői rév. D) a felső erdőnél felállítandó új rév.

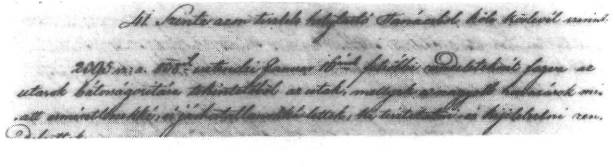

MAPPA POSTALIS
REGNI HUNGARIAE
PARTIUMQUE EIDEM ADNEXARUM
DISTRICTUS POSTALES
DISCERNENS.
Revisione et Approbatione
EXC. CONSILII REGII L. HUNGARICI
Authenticata.
MDCCCII.
Scala 20 Milliarum Germanicarum.
MORAVIA
SILESIA
GALLICIA
AUSTRIA SUPER.
AUSTRIA INFER.
STYRIA
CARNIOLIA
CROATIA
SLAVONIA
BOSNIA
SERVIA
TRANSYLVANIA
DISTRICTUS
BUDENSIS
DISTRICTUS
DISTRICTUS
DISTRICTU



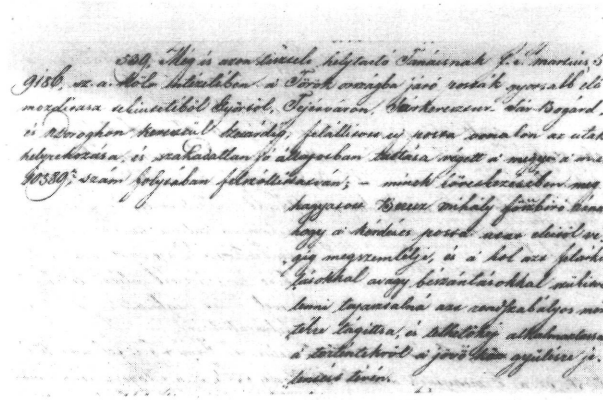
Az 1783. január 14-én Szekszárdon megtartott Vármegyei közgyűlés latin nyelvű jegyzőkönyvének fényképmásolata.



A Vármegyei Közgyűlés 1838. november 22-én felvett jegyzőkönyvének két fotómásolata.



1838. Böjt elő hava 1. napján kelt jegyzőkönyv kivonatának fénykép másolata. A kivonat szövege: „Szinte azon tisztelt helytartó Tanácstól költ körlevél szerint 2395 u.a. 838 esztendei Január 16.-ától felsőbb rendeleteknél fogva az utasok biztonságosítása tekintetéből, az utak, mellyek nagyobb havazások miatt esméretlenekké és járhatatlanokká lettek, kitisztitatni és kijelöltetni rendeltettek."

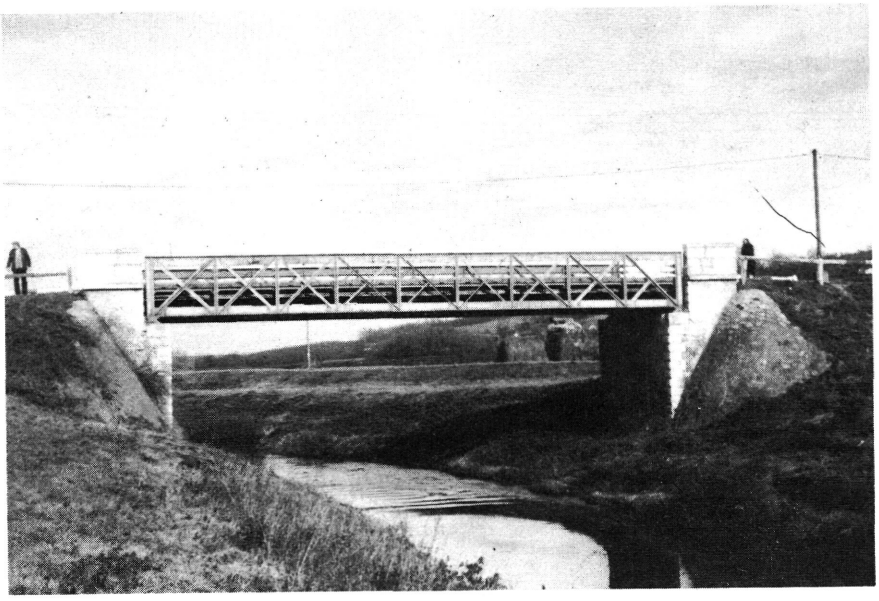


A Vármegyei Közgyűlés 1839. április hó 10-én felvett jegyzőkönyvének kivonatos fényképmásolata. A kivonat szövege: „Még is azon tisztelt helytartó Tanácsnak f.é. martius 5.-én 9186 sz.a. költ intézkedésében a Török országba járó posták gyorsabb előmozditása tekintetéből Győrből Fejérváron Sárkeresztur Sár-Bogárd és N. dorogon keresztül Szexárdig felállitott uj posta vonalon az utak helyrehozására és szakadatlan jó állapotban tartása végett a m.é. 1058 szám folytában felállitottván, – minek következtében Berecz Mihály főszbiró úrnak hogy a kérdéses posta utat eleitől végig megszemlélje és a hol az fel árkolásokkal avagy bé szántásokkal szükitve lenni tapasztalná azt rendszabályos mértékre tágittassa és telhetőleg alkalmaztassa, a történtekről a jövő közgyülésre jelentést tévén."

6. számú főút Szekszárd melletti Sió hídja.

A kurdi Kapos-híd a Hőgyész-dombóvári úton.

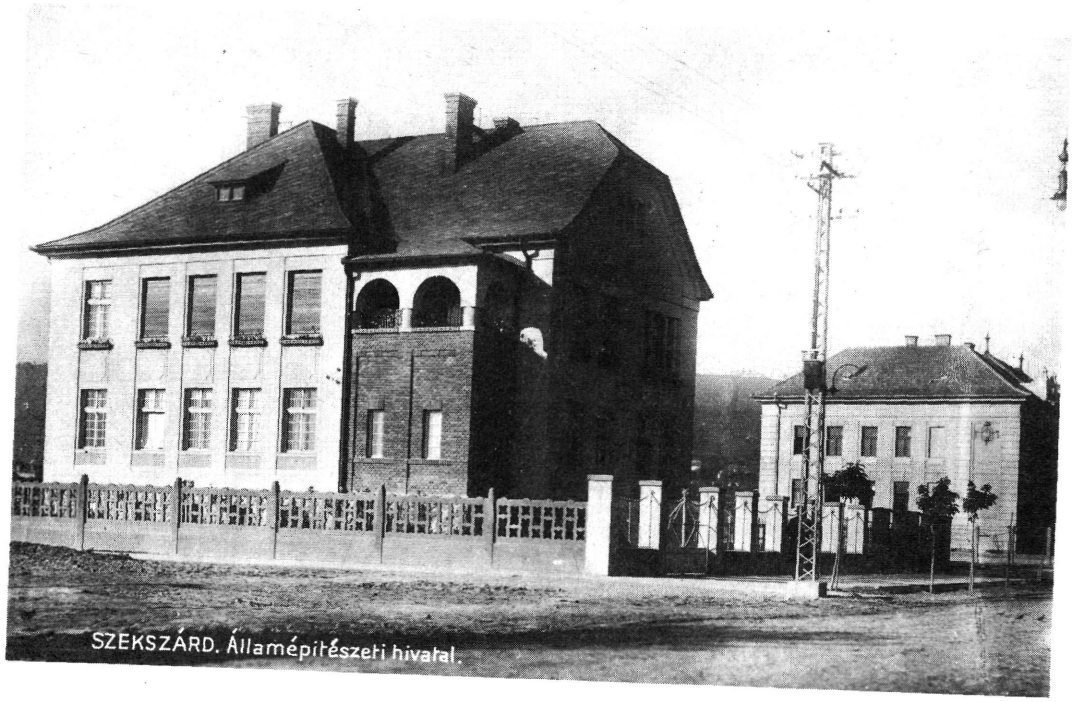
Szakályi Kapos-híd a 65. számú főúton.



A döbröközi bekötőút Kaposon átívelő hídja.

A 611. számú főút felüljárója Dombóvár mellett.

Burkolatjel festés.



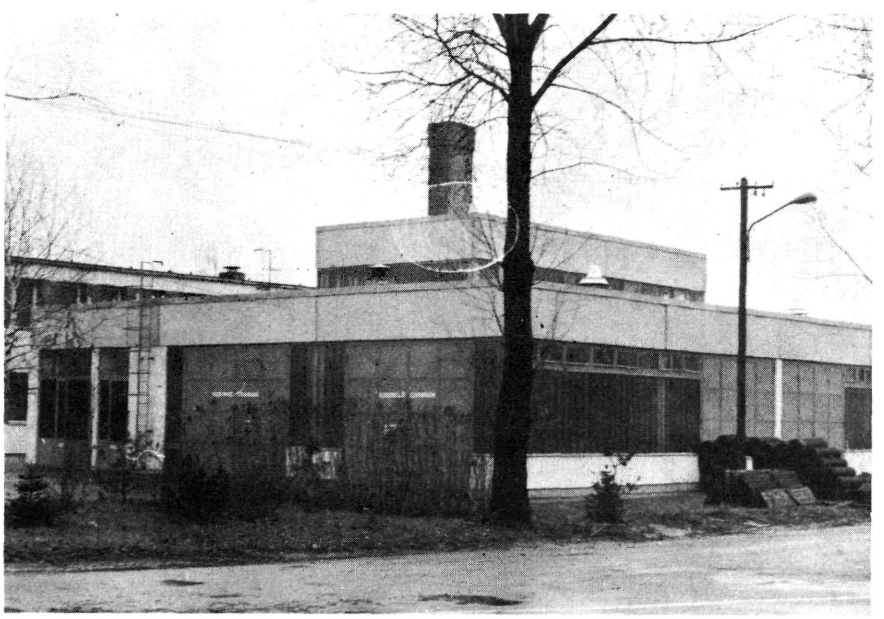
A Szekszárdi Államépítészeti Hivatal épülete.

Az Igazgatóság központi irodaháza.

A központi gépjavító telep.

A szekszárdi üzemmérnökség telepe.

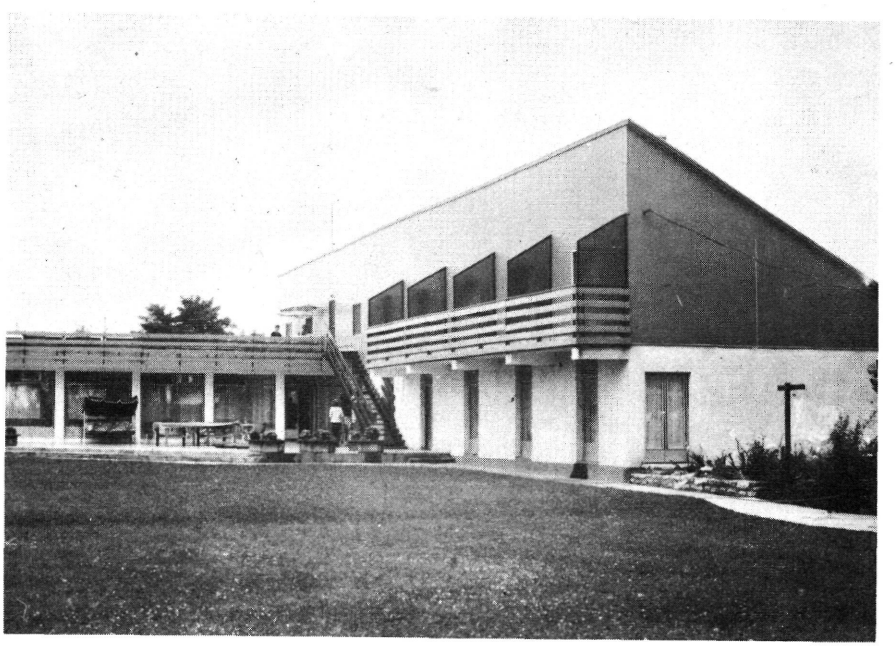
A tamási üzemmérnökség szociális épülete.



A tamási üzemmérnökség gépjavító műhelye.

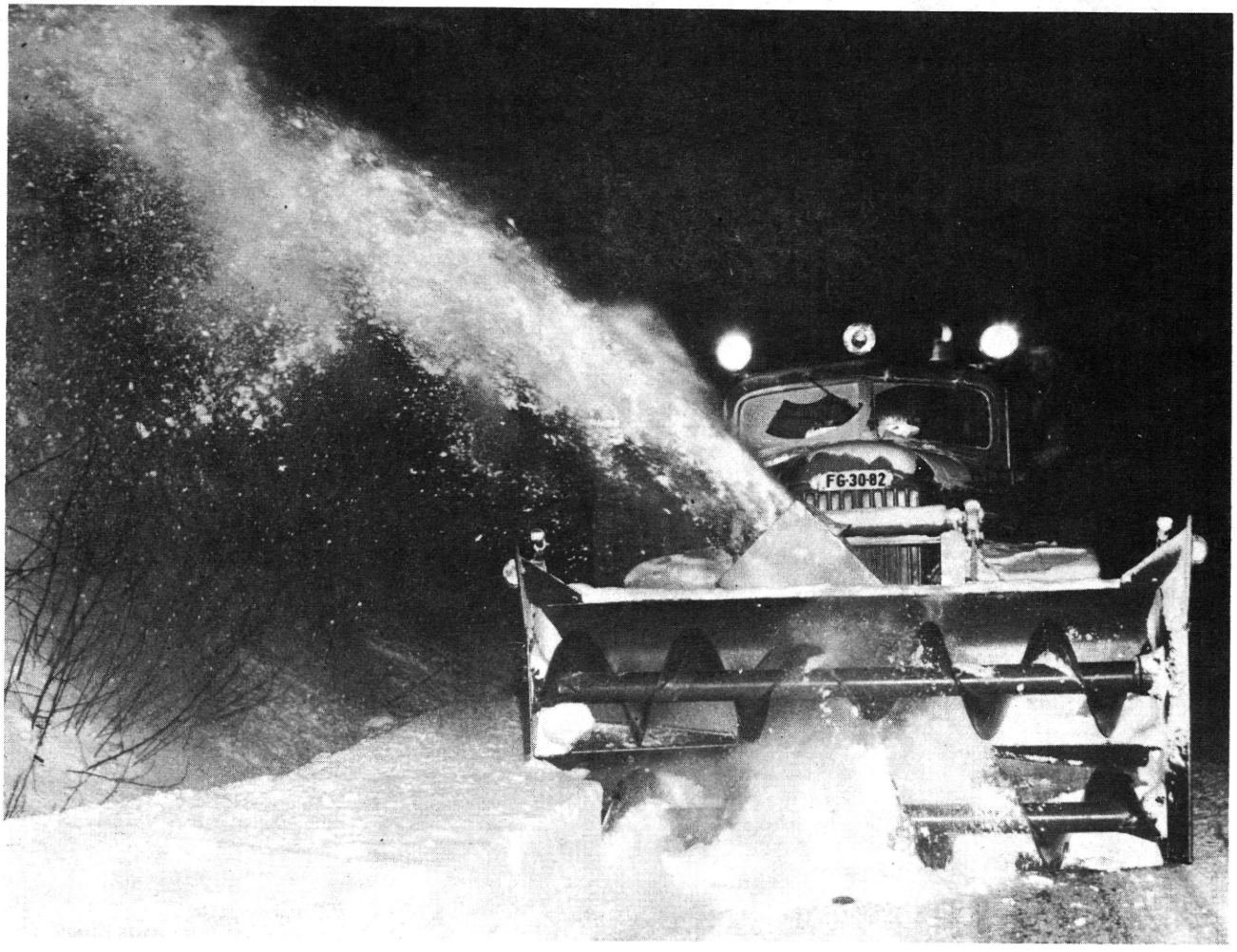
A paksi üzemmérnökség szociális épülete.

A paksi üzemmérnökség gépjavító műhelye és raktára.



A Dombori Sporttelep épülete.

Autóspihenő a 61-es sz. fkl. út mellett.



Hómarás 2/L típusú hóturbinával a 61-es számú fkl. úton.

Megnyitott hófúvás a Hőgyész-dombóvári úton.

Hófogó erdősáv a 61. sz. főúton.

Hófogórácsok a 63. sz. fkl. út mellett.

TARTALOM

Előszó - - -