Veszprém megyei közutak története

VESZPRÉM MEGYEI KÖZUTAK TÖRTÉNETE

A kötet szerzői:

BOGÁR PÁL
a KM. KIG. Székesfehérvár nyugalmazott ig. h. főmérnöke

GY. LOVASSY KLÁRA
a Veszprém VTVB. műszaki osztály főelőadója

NÉMETH KÁROLY
a Veszprémi KIG nyugalmazott ig. h. főmérnöke

Dr. SÁGI KÁROLY
a keszthelyi múzeum ny. igazgatója

SOMFAI BALÁZS
a Veszprém megyei Levéltár igazgatóhelyettese

Lektorok:

Dr. TARSOLY JÓZSEF
a Veszprém megyei Tanács Közlekedési Osztályvezetője

Dr. ZÁKONYI FERENC
a Veszprém megyei Idegenforgalmi Hivatal nyugalmazott vezetője

Mottó: "A jó utak költségét megfizetjük,
akár van jó utunk, akár nincs.
De többet fizetünk, ha nincs."
Thomas H. MacDonald
az USA Útügyi Hivatalának vezetője
(1930)

Veszprém megyei közutak története

Szerkesztő:
IKITS TAMÁS

Közreműködők:

Fényképeket készítették:
Bakony FOTÓ, Bordács Szilveszter
Gyenge Zsigmond, Krcschka Károly,
Mátyus Károly, Streit FOTÓ Veszprém
Gy. Lovassy Klára.

Térképet, grafikonokat,
kimutatásokat készítették:
Horváth M. Éva, Németh László,
Radler Ágota

A kiadványhoz segítséget nyújtottak:
Közúti Szakgyűjtemény Kiskőrös
Megyei Levéltár Veszprém
Megyei Könyvtár Veszprém
Bakonyi Múzeum Veszprém

Borítóterv, tipográfia:
Szakál Erika

ISBN 963 441 197 5

Felelős kiadó: Vági István a Veszprémi Közúti Igazgatóság vezetője
Készült az Országos Oktatástechnikai Központ nyomdájában 2000 pld.-ban
1990 februárjában
Táskaszám: 90 0008
Felelős vezető: Dr. Bernáth Jenő

TARTALOMJEGYZÉK

Ajánlás 7
Utak az őskorban 9
Provinciák, hadiutak 10
Utak a középkorban 16
A hűbériség korának úthálózata. Kereskedelmi utak, hidak és városok vámja, postautak 19
Veszprém vármegye úthálózata 37
A kiegyezéstől 1890-ig 37
Az I. úttörvény utáni időszak 1890-1914-ig 42
A két világháború közti időszak 1915-1930 között 46
1931-1945 között 48
A második világháború utáni időszak 1945-1965 - ig 52
Veszprém megye közútjai 1965-1989 között 56
Az országos közutak kezelője a Közúti Igazgatóság 56
Az Igazgatóság szervezeti felépítése 58
Telepfejlesztések 60
Gépesítés 62
Forgalomszervezés, forgalomtechnika 63
Építtetői tevékenység 66
Útfenntartás, útüzemeltetés 70
Személyi állomány 73
Útgyűrű Veszprém körül 75
Veszprém város úthálózatának kialakulása, fejlődése 1990-ig 75
Az úthálózat fejlődése a századforduló és a második világháború között 76
A második világháború utáni időszak közlekedési tervei .. 78
Az útgyűrű építése 85
Függelék 89
Források és szakirodalom 149

AJÁNLÁS

Veszprém megye útjainak részletes története ismeretlen. Hazánk e változatos domborzatú, gazdag vízrajzú táján, ahol a Balatonon, mint száraz lábbal áthatolhatatlan akadályon kívül a Bakony sűrű erdősége fontos tényező az utak hálózatának kialakulásában, fejlődésében, de még a feudális korban főútnak számító hadi, posta- és kereskedelmi utak történetében is, e táj útjairól bizonyosan számos adat rejtőzködik még a középkori és újkori oklevelekben, a vármegyei, a városi jegyzőkönyvekben, különféle leírásokban, a telekkönyvekben és más egyéb írott történeti forrásban. Ám e forrásszövegek, valamint a számításba jöhető térképanyag - főleg a nagyszámú kéziratos térkép - rendszeres úthálózattörténeti feltárása még várat magára.

Az ismert iratok, forráskiadványok, a történeti és más tudományos szakirodalom így is sok adattal szolgál az útépítés, az útfenntartás, a közlekedés, hírközlés korai történetéhez szűkebb hazánkban. Vannak adatok a Marcal bozótjában épített cölöpútról a török korból, a vidékünkön igen jelentős borkereskedelem térbeli nyomvonalait megnevező „borhordó utakról". A XVIII-XIX. századi feudális kori iratokból elég jól megismerhetők a kőhidak építései, sőt az építőmesterek is azonosíthatók. Önálló tanulmányok tárgya lehetne a hegyi, erdőt átszelő utak fejlődése, különös tekintettel számos bakonyi falu török utáni újra- vagy újonnan történő telepítésére, továbbá a Veszprém vármegye két történelmi városa, Veszprém és Pápa összeköttetését biztosító utak fejlődéstörténetére. Bizonyára sok értékes részadat várható még a vásáros helyek, a búcsújáró helyek, a malmok és a vendégfogadók történeti kutatásának úttörténeti folyományaként, a földtani kutatások, a régészeti feltárások, de még a névtudomány is hozzájárulhat megyénk úttörténetéhez.

Végül, Veszprém megye útjainak későbbi története nem választható el a vasútépítés, az üdülőterületek és az ipartelepítés történetétől sem. Mindez további szorgos feltárómunkát követel, és a különböző szakterületek művelőinek együttműködését feltételezi.

Egy szakma nagykorúságát jelzi, ha múltja megismerésére belső igénye támad. Az útügy, az útfenntartás dolgozóinak és mindazoknak, akik hazánk közúthálózatának gondjaiból részt vállalnak, van mire visszatekinteniük. – Kívánom,hogy az útügy nagy múltját, szépségét,

munkánk mai jelentőségét mindenki meglássa, aki e könyvet kezébe veszi, és kívánom, hogy kötetünket biztatásnak tekintsék a munkájukat becsülő szakmabeliek.

Megköszönve a mű szerzőinek, szerkesztőinek és többi közreműködőjének tevékenységét, a fenti gondolatok jegyében könyvünket a szíves Olvasó figyelmébe ajánlom.

VÁGI ISTVÁN
a Veszprémi Közúti Igazgatóság
vezetője

Utak az őskorban

Veszprém megye őskorát igen jól ismerjük, hiszen a Magyarország régészeti topográfiája című sorozat éppen a megyénket tárgyaló négy kötetettel kezdődött. Ezek a kötetek az őskortól Buda 1686. évi visszafoglalásáig vizsgálják és tárgyalják a régészeti lelőhelyeket és leletanyagot, tehát az őskori, római és középkori utak szempontjából is hasznosak.

A Kárpát-medencét a Körös-Starcevo kultúra népe ismertette meg a földműveléssel és állattenyésztéssel, i.e. 5500 táján. Az újkőkori földművesek szarvasmarhát, juhot, kecskét és sertést tenyésztettek. Az újkőkori földművesek tejéért, húsáért, bőréért tartották az őstulokból háziasított szarvasmarhát, igaerejét még nem hasznosították. Az állat hátán utaztak, és átvetett zsákokban terhet is szállítottak vele. Ismerték a bikák herélését, utazásra, teherhordásra feltehetően a szelídebb ökröket használták.

Ezzel az egyszerű módszerrel a Bükk-hegység területéről a „bükki kultúra" szépen formált, karcoltdíszű edényei Bécsig jutottak el, de Marcaliban is találtunk „bükki kultúrás" cserepeket.

A sümegi kovabánya kőanyaga eddig Keszthelyen, Szántódpusztán, Pusztaszemesen és Szalacskán került elő. A sümegi kőanyag somogyi elterjedése és a szántódpusztai turzásháromszög csúcsán talált újkőkori telep alapján feltételezhetjük, hogy a tihany - szántódi balatoni szűkület helyén már az újkőkorban (i.e. 5500 - 3000) rév működött.

Az újkőkort követő rézkorban (i.e. 3000 - 1800) szekérbe fogták már a szarvasmarhát. „Az európai művelődéstörténet felbecsülhetetlen értékű lelete a budakalászi négykerekű szekérmodell, amelynek a közelmúltban Szigetszentmártonban párja is akadt. Nemcsak a fából összeácsolt nehéz, tömör kerekű, ókori keleti eredetű négykerekű szekerek használatának első bizonyítékai ezek a kontinens belsejében, hanem egyben a szállítást forradalmasító jármű ideológiai vetületei is" írja Bóna István.

Az ökrös szekerek révén a rézkorban kialakultak a telepek közt az első természetes utak. Igen távoli tájak kerültek kapcsolatba egymással. Ennek beszédes bizonyítéka az a triton csigából faragott kürt, ami a Földközi-tenger vidékéről került Keszthely határába, Fenékpusztára.

A bronzkorban (i.e. 1800 - 900) lett háziállat a ló. A korai bronzkorban a keskeny patájú steppei lovat tartották, amit a középső bronzkorban

már a széles, „terült" patájú állatok váltottak fel a helyi tenyésztés eredményeként. A bronzkorban jelent meg a küllős kerekű kocsi.

A lovas kocsi révén nőtt az utak és a távolsági kereskedelem jelentősége. Kereskedelem útján kerültek hozzánk az Északi-tenger partjáról származó borostyán ékszerek, déltengeri eredetű kagylók és csigák, meg fajansz készítmények.

A késővaskori kelták (i.e. 450 - 11) lovas kocsijai a bognár- és kovácsmesterség fejlettségéről tanúskodnak. Négykerekű, vas kerékabroncsos, küllős kocsijaik vas szerelése alig különbözik egy mai lovas kocsitól. Ezek a járművek távolsági szállítások lebonyolítására is alkalmasak voltak.

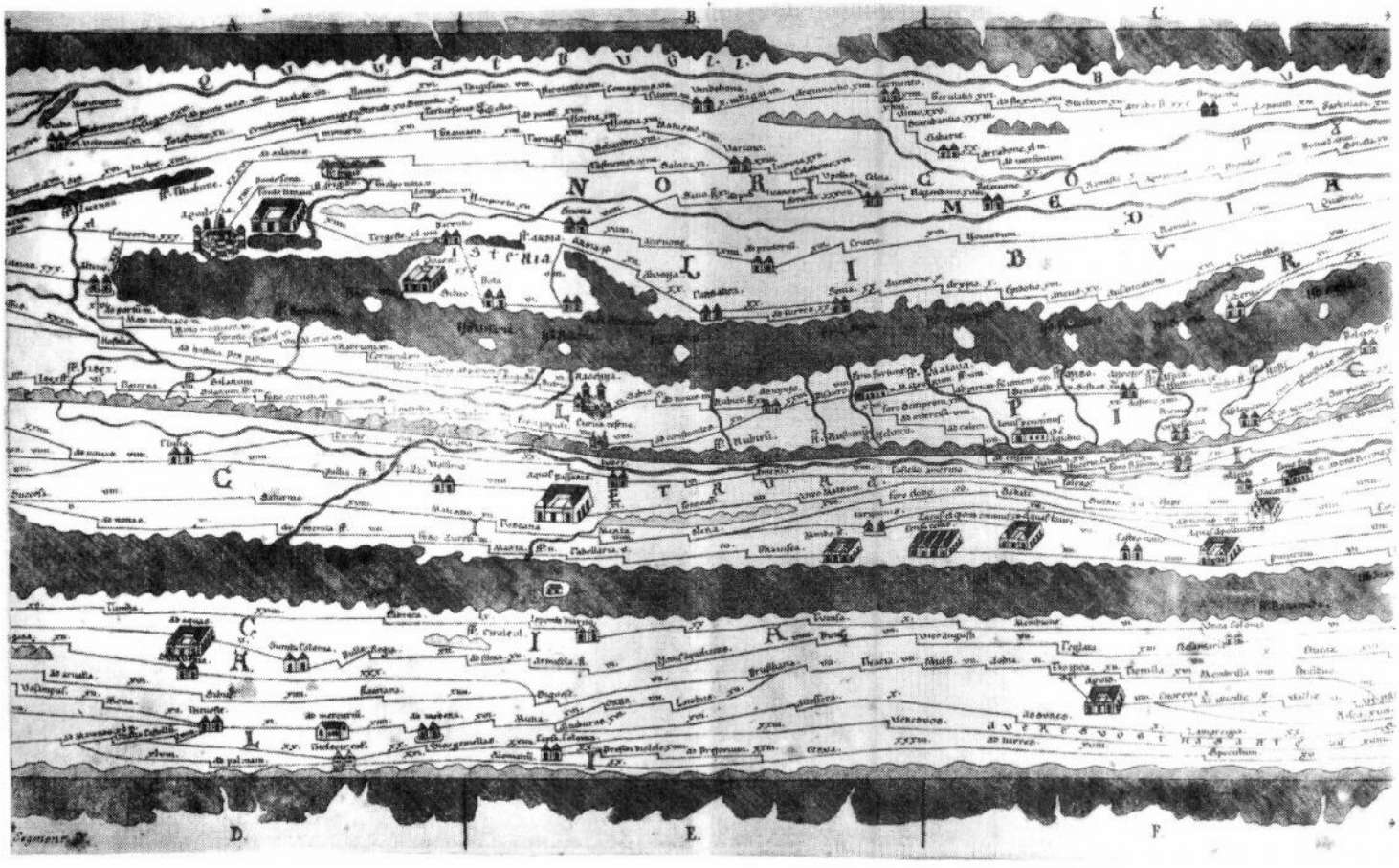
A dunántúli kelta törzsek rabszolgáikat és ügyes iparosaik készítményeit a rómaiakkal cserélték el. A kelták sajtja és a disznóhús Rómában keresett cikkek voltak. A kelta áru felvevőpiaca az Adriai-tenger északkeleti peremén alapított Aquileia volt.

A távolsági kereskedelem kényszerítette a keltákat arra, hogy már a római foglalás előtt foglalkozzanak a dunántúli utakkal. Srabo - Augustus császár kortársa - mondja el, hogy a kelták irtották az erdőket, kiszárították a mocsarakat, hogy utakat létesíthessenek és növelhessék a mezőgazdasági művelésbe vont földterületeket.

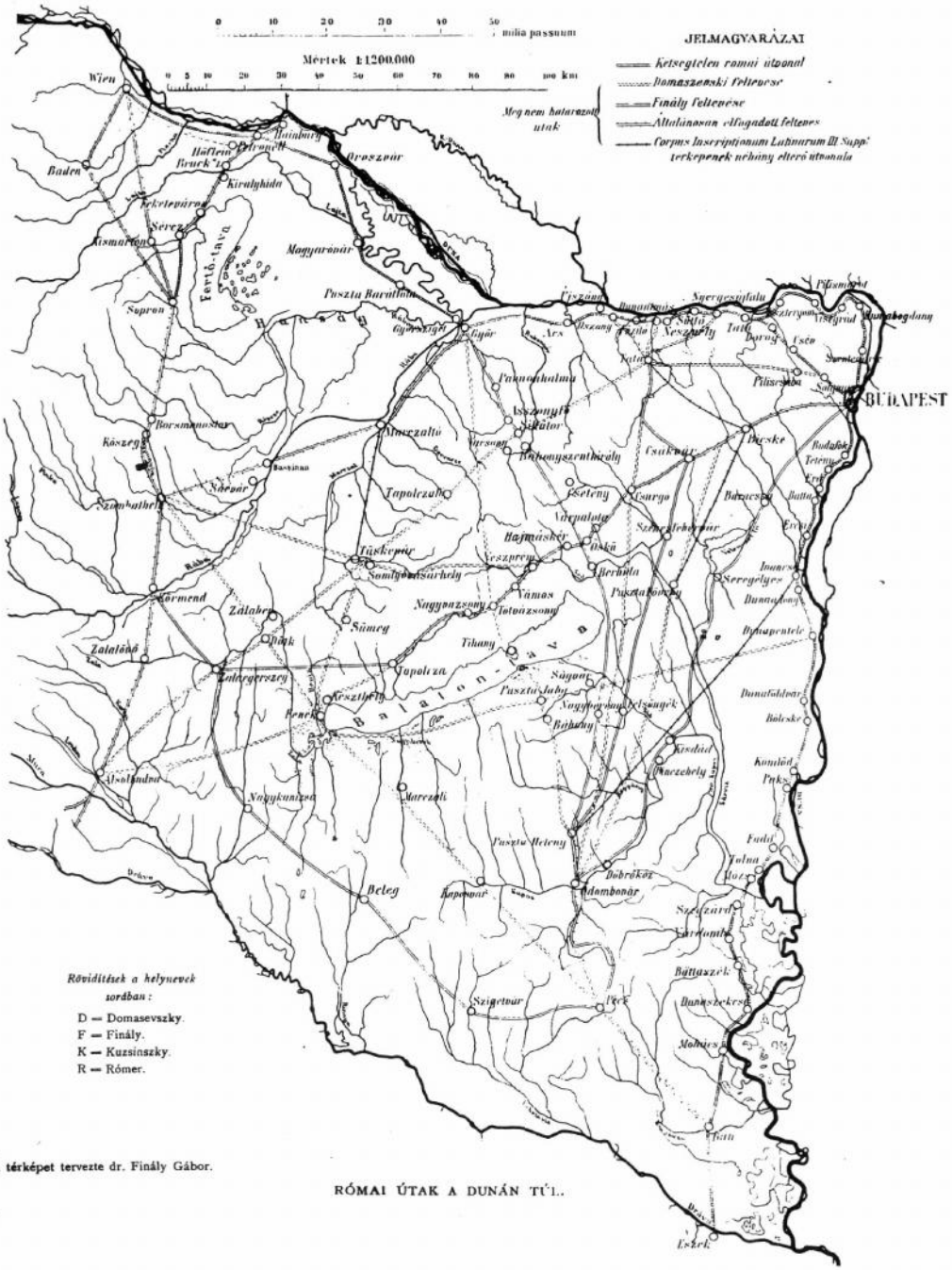
Provinciák, hadiutak

A rómaiak i.e. 11-ben hódították meg a Dráva-Száva közét és a mai Dunántúl területét. Ezekből a részekből alakították ki Pannónia tartományukat. A tartomány erődített határa a Duna jobb partján húzódott. A limes erődítményeit összekötő utakat, a tartomány belsejének legfontosabb útjaival egyetemben a római itineráriumok (útikönyvek) rögzítik számunkra.

Veszprém megye római útjairól a Tabula Peutingeriana és az Itinerarium Antonini tudósít. A Tabula Peutingerianát egykori tulajdonosáról nevezték el. Ez a 230 körül készült itinerárium nagy fontosságú a római telepek egykori nevének meghatározásánál. Az Itinerarium Antoninit Antoninus Pius császárnak tulajdonítják, de későbbi korból való. Mérföldekszerint adja az egyes telepek közti távolságot. 1 római mérföld 1000 passus, azaz kettős lépésnyi távolság volt, ami mértékrendszerünkben 1480 m-nek felel meg.



A Tabula Peutingeriana IV. sz. szelvénye



Finály Gábor - Római utak a Dunán túl.

Katonai és kereskedelmi szempontok szabták meg, hogy az útépítések Pannónia meghódítását követően a legfontosabb feladatok közé tartoztak. „Tiberius és Claudius korára kövezett utak kötötték össze sugarasan a Duna-határ megszállva tartott pontjait Aquileiával és az Adria keleti partvidékével, ezek közül Pannóniában a nyugati határszélen menő észak-déli ún. Borostyánút és a Száva menti út volt a legfontosabb, de egyre inkább előtérbe került a Poetovióból Aquincumba vezető dunántúli átlós út is" írja Mócsy András.

A tartományi főváros, Aquincum a mai Óbuda helyén épült fel. Aquincumot az anyaországgal, Itáliával összekötő legrövidebb út a Velencei-tó északi peremén húzódott a mai Székesfehérvár, Várpalota, Veszprém, Nagyvázsony érintésével Tapolcán át Keszthelyig. Keszthely határában a fenékpusztai balatoni rév szakította meg az út vonulatát, hogy az aztán Kanizsán át elérje az antik Poetoviót, a mai Ptujt. Ennek a fontos útnak a balatoni átkelőjére ügyelt fel a Keszthely határában, Fenékpusztán a IV. század elején épített hatalmas római erőd.

Érdekes, hogy az antik itineráriumok nem említik ezt a fontos utat. Ez az út egyébként a távoli keletről, Kiev érintésével húzódó út része volt, ami a Vereckei-szoroson át jutott be a Kárpát-medencébe, aztán Szolnokon át haladva a mai Budapest-tabáni dunai szűkületénél jutott át a Dunántúlra.

Öskünél a Kikeri-tó hatalmas duzzasztógátját korábban római építménynek tekintették. Ezen halad ma végig a 8. számú főút. Rhé Gyula korábban a tótól északra hosszú szakaszon megfigyelte a római út nyomát. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a duzzasztógátat ma XV. századinak tekinti már a kutatás.

A szóbanforgó római út nyomait Nevesvámoson, a Vámosi csárdánál és Litéren figyelték még meg. A római út nyomait Kapolcsnál, Balatonedericsnél és Tapolcán is észlelték. Tapolcánál az út szétágazott, egyik ága Balatonedericsen át, a Balaton partján húzódott Keszthely érintésével a fenékpusztai révig, a másik ág a Keszthelyi-hegységen át, Vállus érintésével jutott el oda.

Az Itinerarium Antonini a Savaria és Aquincum közti utat említi. Ennek állomásai Mogentiana, Caesariana, Osonibus és Floriana.

Savaria egyértelműen a mai Szombathely római őse. Mogentianát a kutatók többsége Tüskevárral azonosítja, de van olyan vélemény is, hogy a mai Sümeggel volna azonos. Az itinerárium adata szerint Mogentiana 36 római mérföldnyire feküdt Savariától és 30 római mérföldnyire Valcumtól, amit Fenékpusztával azonosít a kutatás. Az útvonal további

állomásainak azonosítása is bizonytalan. Caesarianát Finály Gábor Tapolcával, Graf András Jutassal, Mócsy András Nemesvámos-Balácapusztával azonosítja. Florianát Környével, Bicskével, Csákvárral veszik azonosnak a különböző kutatók. Az eltérő vélemények abban gyökereznek, hogy az Itinerarium távolsági adatai pontatlanok.

A Savaria (Szombathely) és Aquincum (Óbuda) közti út Veszprém megyei szakaszát a magunk részéről Jánosháza - Tüskevár - Városlőd - Herend vonalán keressük, nagyjából a mai 8-as főút vonalán úgy, hogy ez az út a mai Veszprém táján kapcsolódott rá az Aquincum és Poetovio (Ptuj) közt húzódó útra, amit említettünk már.

Az Itinerarium Antonini említi a Savaria (Szombathely) és Arrabona (Győr) közti utat. Az út állomásai Bassiana és Mursella. Mursella Árpással azonosítható. Feltehetően ehhez az úthoz tartozott a Kemenesszentpéter határában megfigyelt római útnyom. „A 37/4. számú lelőhely K-i felén egy 4-5 m széles, kavicsos Ny-ÉNy -- K-DK-i irányú csík figyelhető meg a szántásban. Az erdő széle felé fokozatosan emelkedik 50 - 60 cm magasságra. Az út 1,5 km-es szakaszon nyomon követhető: a vág-kemenesszentpéteri kövesúttal 3000 m-es szakaszát elbontották. Tovább haladva K felé, 2 km-es szakaszán dülőút vezet, mellyel helyenként fele szélességben tönkretették az eredetit. Egyházaskesző határában az út (26/8. sz. lelőhely) az erdőben még látható, majd a Rába védőtöltése alatt az ártérbe haladva eltűnik. Iránya Kemenesszentpéter főutcájának végétől Ny-K-re változik. Ettől eltekintve az út, az általunk megfigyelt 5 km-es szakaszon egyenesen halad. Mindkét oldalán, egymástól kisebb-nagyobb távolságban 10 - 30 m-es átmérőjű és 1 - 1,5 m mély gödröket figyeltünk meg, melyek az út töltéséhez szolgáló anyagnyerőhelyek lehettek" írja a régészeti topográfia.

Valószínű, hogy a Rábát megközelítő és azzal csaknem párhuzamosan folyó Marcal széles, mocsaras völgye a Rába - a rómaiak Arrabo folyója - bal partjára kényszerítette át az utat, ami aztán Árpás és Mórichida között kelt át a folyó jobb partjára, hogy Tétig haladva, forduljon északnak Arrabona (Győr) felé.

Árpásnál a fenékpusztaihoz hasonló, hatalmas későrómai erőd ügyelt fel az átkelőre.

Az Itinerarium Antonini ismeri az Arrabona (Győr) és Sopianae (Pécs) között húzódó utat. Az út biztos állomása Tricciana, a mai Siófoktól délre, kb. 10 km-re fekvő Ságvárral azonos. Az út Ságvártól

délre eső állomásai, a Pons Mansvetina, Combriana, Crispiana azonosítása még nem történt meg.

Ezzel az úttal foglalkozó Mócsy András megjegyzi, hogy az Itinerarium távolsági adata Arrabona (Győr) és Sopianae (Pécs) között a valóságnál kevesebb. Hozzáteszi még, hogy a távolság akkor sem egyezik a valósággal, ha feltételezzük, hogy az út egyik ága Tricciana-tól (Ságvár) északnyugatnak fordulva, a tihany-szántódi réven kelt át. A tihanyi átkelő használatát nyugodtan feltételezhetjük azzal, hogy Tihanytól Csopak érintésével a mai 73-as úton jutott el az út Veszprém tájáig, és ott egyesült a Balatont Tricciana-tól (Ságvár) keletnek megkerülő úttal.

A Veszprém tájától Győrig húzódó római út nyomvonala bizonytalan. Feltehetően a 83-as főút környékén húzódott a mai Pápáig, ott északnak fordulva jutott el Arrabona-ig, a mai Győrig.

Az Itinerarium Antonini tárgyalja a Brigetio (Szőny) és Sopianae (Pécs) közti utat is. Az Itinerarium távolsági adata Mócsy András megjegyzése szerint a valóságnál rövidebb. Az útvonal megadott állomásai közül Herculia Gorsium néven is szerepel. Gorsium a mai Táccal azonos. Ez az út Florianánál metszette a Savaria (Szombathely) és Aquincum (Óbuda) közt húzódó utat. Florianáról említettük már, hogy azonosítása bizonytalan. Véleményünk szerint Floriana Környével lehetett azonos, mivel ott a fenékpusztaihoz, árpásihoz és ságvárihoz hasonló hatalmas, későrómai erőd romjai kerültek elő.

Ennek az útnak a nyomvonala a mai Veszprém megye területét nem érintette. A régebbi megye enyingi járásának területén húzódhatott át Tác felé.

Laczkó Dezső jogosan tételezi fel, hogy a Balaton - a rómaiak lacus Pelso-ja - északi peremén út kötötte össze a vízpart sűrű településeit. Laczkó szerint ez az út Zánkánál vágta át a Káli-medencét és Kékkut érintésével Tapolcánál kapcsolódott rá a Poetovio (Ptuj) és Aquincum (Óbuda) közt húzódó útra.

Ez így rendkívül valószínű! Tegyük azonban hozzá, hogy Zánkától nyugatra Balatonszepezd, Révfülöp, Ábrahámhegy, Badacsomtomaj, a Badacsony déli és nyugati lejtője is gazdag római lelőhelyekben. A zánkai elágazás után tovább húzódott az út a tó partján és a Badacsony és Szigliget közt akkor még melévő balatoni öböl indokolta az út irányváltoztatását. Nemesgulácsról még 1784-ben is csak időszakosan használható dűlőút vezetett Kisapátiba, így valószínű, hogy a tárgyalt római út Nemesgulácstól Gyulakeszinek húzódott, és ott kapcsolódott össze a Zánka felől érkező úttal, hogy tovább menjen Tapolca felé.

Tapolcán újabban jelentős római telep körvonalai kezdenek kibontakozni.

Tapolcán a városi tanács székháza előtti Hősök terén olyan útnyom került elő, ami Tapolca és Sümeg közti római utat tételez fel. Az Uzsa-völgy őskori bronz kincsleleteinek bizonyítása szerint ez az út a rómaiak előtt kialakult már. Sümegtől a 84-es főút nyomvonala sejteti az egykori római út irányát.

Sümeg és Keszthely között is húzódott római út. Ennek nyomait Sümeg határában, Jánosmajornál észlelték. Ez az út a mai Sümegcsehinél található római erődöt és települést kapcsolta be a forgalomba.

Mint láttuk a rómaiak főútjainak nyomvonalát nem tudjuk kellő biztonsággal meghatározni. Arra meg éppenséggel nem vállalkozhatunk, hogy a megyénkben szép számmal található római településeket összekötő helyi jellegű utakról beszéljünk. Megemlítjük csak, hogy Gyarmat községnél 1940-ben gyümölcsös telepítésével római telep nyomait bolygatták meg, és a telepre vezető Ny-K irányú út vastag kavicsrétegét is megfigyelték. Szentkirályszabadján a Romkút nevű római telepmaradványoknál is észlelték régebben a telepre vezető széles út nyomát.

Utak a középkorban

Ammianus Marcellinus római történetíró mondja el, hogy a Pannóniába törő ellenség a római utakon nyomult előre. Ennek megfelelően a főutak mentén kiépült római telepek többet szenvedtek az ellenséges dúlástól. A mai Tapolca római elődjének 260 körüli pusztulását a települést érintő fontos utaknak is tulajdoníthatjuk.

Az i.sz. V. század elején a hunok elől menekülő germán törzsek áradata zilálta szét Róma pannóniai haderejét és államigazgatási rendszerét. Ezt követően Róma kivonta csapatait és tisztviselőit tartományunkból, bár jogilag nem mondott le a tartományról. A hadsereggel együtt Pannónia tehetősebb lakói is a biztonságosabb, mögöttes tartományokba menekültek. A dolgozó tömegek maradtak csak régi lakóhelyükön.

Az V. század második évtizedétől a hunok hatalmi köréhez tartozott már a mai Dunántúl. Róma 433-ben szerződésileg is átengedte Pannónia

Valeria nevű részét a hunoknak. A Dunántúl Balaton és Duna közti, Dunával párhuzamos sávja volt Valeria. A hunok 453-ig, Attila királyuk haláláig voltak a Dunántúl urai.

Attila halála után, 454-ben a Kárpát-medence germán törzsei szövetkeztek hun uraik ellen, és a mai Dunántúl területén, az egyelőre még azonosítatlan Nedao folyónál végleg szétverték a hun haderőt. A megvert hunok a Fekete-tenger vidékére húzódtak vissza.

Ezt a helyzetet használta fel Avitus nyugatrómai császár arra, hogy újból a birodalmához kapcsolja Pannóniát. 455 őszén Avitus katonái a Poetovio (Ptuj) és Aquincum (Óbuda) közti úton a Keszthely határában álló fenékpusztai erődig nyomultak előre, és az erődben katonai utánpótlási központot alakítottak ki.

Avitus császár nem egyeztette terveit a keletrómai birodalommal, amely számára nem volt kedvező a nyugatrómai kezdeményezés. A bizánci császárság a keleti gótokra bízta a kérdés megoldását. A keleti gótokat kiűzte Fekete-tengeri lakóhelyükről a hunok áradata, így kénytelenek voltak nyugatnak fordulva, új hazát keresni. 455 októberében a keleti gótok bizánci biztatásra szétverték Avitus hadseregét, elfoglalták, kirabolták és felgyújtották a fenékpusztai erődöt.

Ezután 456 tavaszán a keleti gótok a bizánci császárság engedélyével Pannónia Valeria nevű részén telepedtek le. A keleti gótok legfőbb királya, Valamer a Dráva-Száva közti Sirmiumban (Sremska Mirovica, Szerém) telepedett le. Testvére, Thiudimer király a fenékpusztai erődöt javította ki, és ott rendezte be királyi szállását. A legfiatalabb testvér, Vidimer valahol Szekszárd körül szállhatott meg népével.

A keleti gót királyok letelepedését katonai szempontok határozták meg. Thiudimer az Itália felől húzódó Poetovio (Ptuj) és Aquincum (Óbuda) közti utat zárta le Fenékpusztánál. Az út vonalán, Kapolcson is kerültek elő keleti gót sírok.

Egy Thiudimer történetéhez kapcsolódó adat arra mutat, hogy a tihany-szántódi átkelő a népvándorlás korában is működött.

467 tavaszán a Felvidéken élő szvévek királya, Hunimund, Dalmácia kirablására indult. Aztán, mint Jordanes keleti gót történetíró elbeszéli, a zsákmánnyal megrakodott Hunimundot seregével együtt elfogta Thiudimer egy viharos éjjel, a Balaton tavánál. A Balaton déli partjára ért szvév sereg a viharban nem tudott átkelni a tavon, és az idő javulását

várta. Az események a szántódi turzásháromszög csúcsához köthetők, itt táborozhattak az átkelésre váró szvévek. A turzásháromszög mögött a Szántódi-tó vize hullámzott, még a múlt században is. A turzásháromszög nyugati ágán még a XVIII. században is lehetetlen volt a közlekedés. Így Thiudimer katonáninak csak a zamárdi turzáságat kellett lezárni, és máris csapdába esett az egész szvév sereg.

A keleti gótok 471-ben a Balkánra húzódtak, majd onnét Észak-Itáliába költöztek át. Nagy Theoderich 536-ban bekövetkezett haláláig Dunántúlunk keleti gót érdekszférába tartozott.

536-ban egy másik germán törzs, a longobárdok kezdték meg a Duna vonalának megszállását. 546-ig a longobárdok a mai Szombathely - Balaton - Pécs vonaláig szállták meg a Dunántúlt.

A longobárdok 568-ban az avarok segítségével verték meg a Maros-Tisza vidékén élő, de a Dráva-Száva közét is hatalmukban tartó gepidákat. A győzelem után a longobárdok Észak-Itáliába vonultak, dunántúli szállásaikat az avarok kapták meg.

Az avarok uralma idején egységes államhatalom alakult ki a Kárpát-medencében. Belháborúk gyengítette uralmuknak a VIII. és IX. század fordulóján a frankok vetettek véget. A IX. század elejétől frank határgrófság lett a mai Dunántúl.

A VII. században híd-, majd dorongutat tudtak átvezetni a Hévízi-völgy mocsarán Keszthely és Alsópáhok közt. Ezzel jelentőségét vesztette a fenékpusztai rév, ahol másfél km széles víztükör szakította meg az út forgalmát. A Hévízi-völgyet átszelő fa konstrukciójú úttal az egykori aquincum-poetovio-itáliai út elérte a balatonhídvégi átkelőt Zalavár határában. Ettől kezdve a fontos nemzetközi út a hídvégi átkelőt használta. A hídvégi átkelőre ügyelt fel a frank uralom idején a Nyitrából előzött és a frankokhoz menekült Pribina szláv fejedelem zalavári mocsárvára.

A hűbériség korának úthálózata. Kereskedelmi utak, hidak és városok vámja, postautak

A honfoglaló magyarok 900-ban szállták meg a Dunántúlt. Bár öt évszázad füve zöldült a rómaiak jól megépített útjain, amelyeknek karbantartásával aligha törődtek a népvándorláskor népei, a magyar államalapítás idején újból komoly szerepet kaptak ezek az utak. Árpád-házi királyaink idején „nagy út", „hadi út", vagy „vásáros út" néven említik ezeket okleveleink. A magyar közúti hálózat váza részben ma is a római korban épített fővonalak rendszere. „Ez egyrészt bizonyítéka annak, hogy a rómaiak helyesen ismerték fel a földrajzi adottságot és az abból származó követelményeket, másrészt pedig annak, hogy a közúti közlekedés jelentősebben évszázadokon keresztül nem fejlődött. A közúti járműveket egészen a közelmúltig ugyanúgy állati erővel vonták, mint évezredekkel előbb" írja Borsos József.

A római kori úthálózat részbeni továbbélése újabb érv lehet az ókori civilizáció bizonyos fokú folyamatosságát valló római kontinuitáselmélet mellett.

A középkor útépítéséről mondja Glaser Lajos, hogy az a „vizek áthidalásában és a vizenyős területek feltöltésében állott. Ilyen helyeken aztán vámot szedtek a befektetett munka ellenértékeképp."

A Dunántúl legfontosabb középkori útja a rómaiak egykori Aquincum (Óbuda), Poetovio (Ptuj) és Itália közt húzódó útja volt. Az út nyomvonalát az Óbuda - Martonvásár - Velence - Fehérvár - Berhida (akkor: Berénhida) - Peremarton - Veszprém - Almád (ma: Monostorapáti) - Tapolca - Keszthely - Zalavár - Magyaród - Kolon (ma: puszta Balatonmagyaródtól délre) - Komár - Kanizsa - Zákány vonalon jelöli Glaser Lajos.

Ezzel az úttal kapcsolatban említenünk kell a Kikeri-tó hatalmas duzzasztógátját. Öskütől keletre, az országút töltésébe foglalva láthatók a többszörösen megrongált, átalakított völgyzárógát hatalmas kváderkövekből rakott falai. A gát hossza 205 m, szélessége 6 - 7,5 m, magassága 4,5 m. A vizet két zsilipelhető csatorna engedte át a gát déli

Holub József - Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban

oldalára. A völgyzárógáton halad ma a 8. számú főút. A völgyzárógát a XV. században épült, ettől kezdve ezen haladhatott a buda-itáliai út is.

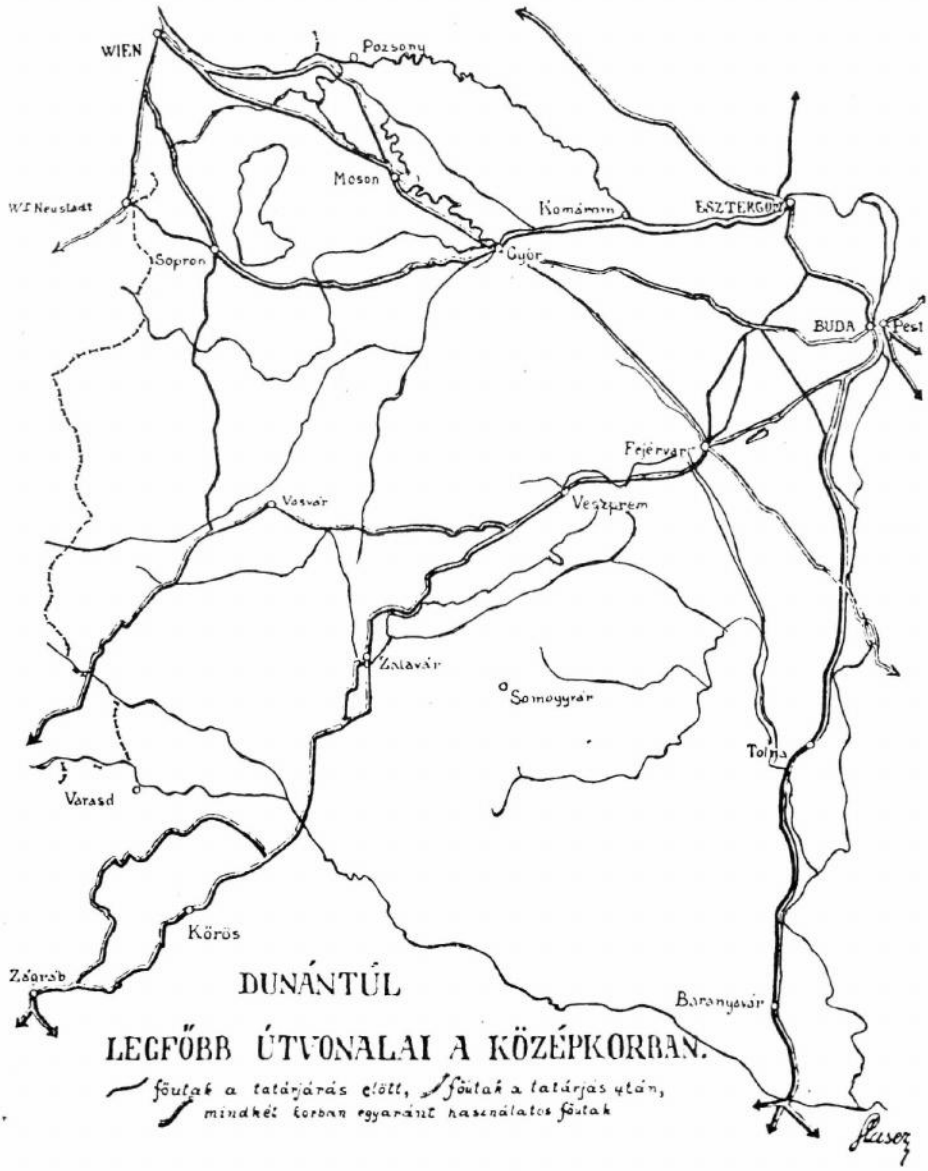
Ezt az utat 1335-ben „hadut" néven említi oklevél a mai Zalavár határában. A Zala Megyei Levéltár 1761-ben készült kéziratos térképe „via regia vulgo Taborut", azaz „királyi út, népiesen Táborút" megjelöléssel szerepelteti Zalavártól délre az út jó darabját. 1345-ben Tapolca és Diszel között „hadut" néven említi oklevél utunkat.

A veszprémi püspökség valószínű 1002-ből való alapítólevelében Szent István Veszprém, Fehérvár, Kolon és Visegrád „civitas"-okat rendelte a püspökség alá. A „civitas" szó jelentése a „comitatus"-szal, megyével volt azonos akkor. Kolon megye a későbbi Zala megye. Első megyeszékhelye, Kolon a fontos, a hídvégi átkelőt biztosította az Itália felől érkező támadások ellen.

A tárgyalt úttal Gutheil Jenő is foglalkozik, és feltételezi, hogy az út nem érintette Veszprém területét, hanem attól délre húzódott. Abból indul ki, hogy a tatárok 1241 és 1242 kemény telén a befagyott Duna jegén jutottak át a Dunántúlra. IV. Béla király a dalmát tengerpartra menekült előlük. Batu kán a király elfogására Kádán kánt, Ogotáj nagykán fiát küldte ki. Kádán Buda alól indulva rövid ostromot intézett Fehérvár ellen, amit azonban nem tudott elfoglalni. A tatárok a Dunántúlon sátrat sem vertek és csak azt dúlták fel, ami éppen az útjukba esett. Mivel az oklevelek Veszprémnél nem említik pusztításukat, ezért gondol arra Gutheil, hogy az út nem érintette a várost.

Glaser Lajos szerint a „Dunántúl egyik legfontosabb útcsomópontja e korban Veszprém, aminek okát a Balatont elkerülő utak torlódásában keresi. Kétségtelen, hogy Veszprém városias fejlődését útcsomópont jellege biztosította. A Buda-itáliai út szerintünk Veszprémen át haladt. A király elfogására sietők tatárok feltehetően nem vesződtek a veszprémi vár ostromával, esetleg sikertelen ostromot intéztek csak ellene, ennek azonban nem maradt okleveles nyoma.

A Balaton északi partján - mint már említettük - Laczkó Dezső római utat tételez fel. Glaser szerint a tó északi peremén húzódó középkori út Berhidánál ágazott ki a buda-itáliai útból. Az utat 1344-ben „via magna Vasarusvth dicta", azaz „vásárosutnak nevezett nagy út" néven említi Badacsontomajnál oklevél. Ez az út 1380-ban Ábrahámnál (ma: Ábrahámhegy) „via publica", azaz „közút" néven említődik. Arácsnál és Csopaknál 1380. és 1383. évi oklevelek is „via publica" néven említik.



Glaser Lajos - Dunántúl legfőbb úthálózatai a középkorban

Örsnél (ma: Alsóörs) 1269-ben és 1383-ban „magna via", „nagy út" néven szerepel. Vörösberénynél 1414-ben „magna via vulgo zalayut", azaz „nagy út, népiesen zalai út" néven írnak róla.

Glaser Lajos a Balaton északi peremén húzódó középkori utat Badacsonylábditól Szigliget érintésével Balatonedericsig vezeti, ahol ez az út rákapcsolódott a budaitáliai útra és haladt tovább Keszthely felé.

Szigliget és a Badacsony között északnak nyúló balatoni öböl vize hullámzott a középkorban. Ennek emléke az 1256-ban Kisapáti és Gyulakeszi között említett „Fereduzyg", azaz „Fürdőszeg" határrész. Szigliget és Balatonederics között a XVIII. és XIX. század fordulóján csak igen száraz időben volt járható a berek. F. S. Beudant francia geológus írja 1818-ban: „Megnyugtattak, hogy Szigliget és Ederics közt a mocsár még járható. A faluban azonban megtudtam, hogy már három napja lehetetlen rajta a közlekedés. Egy paraszt sem vállalkozott rá, hogy átvigyen."

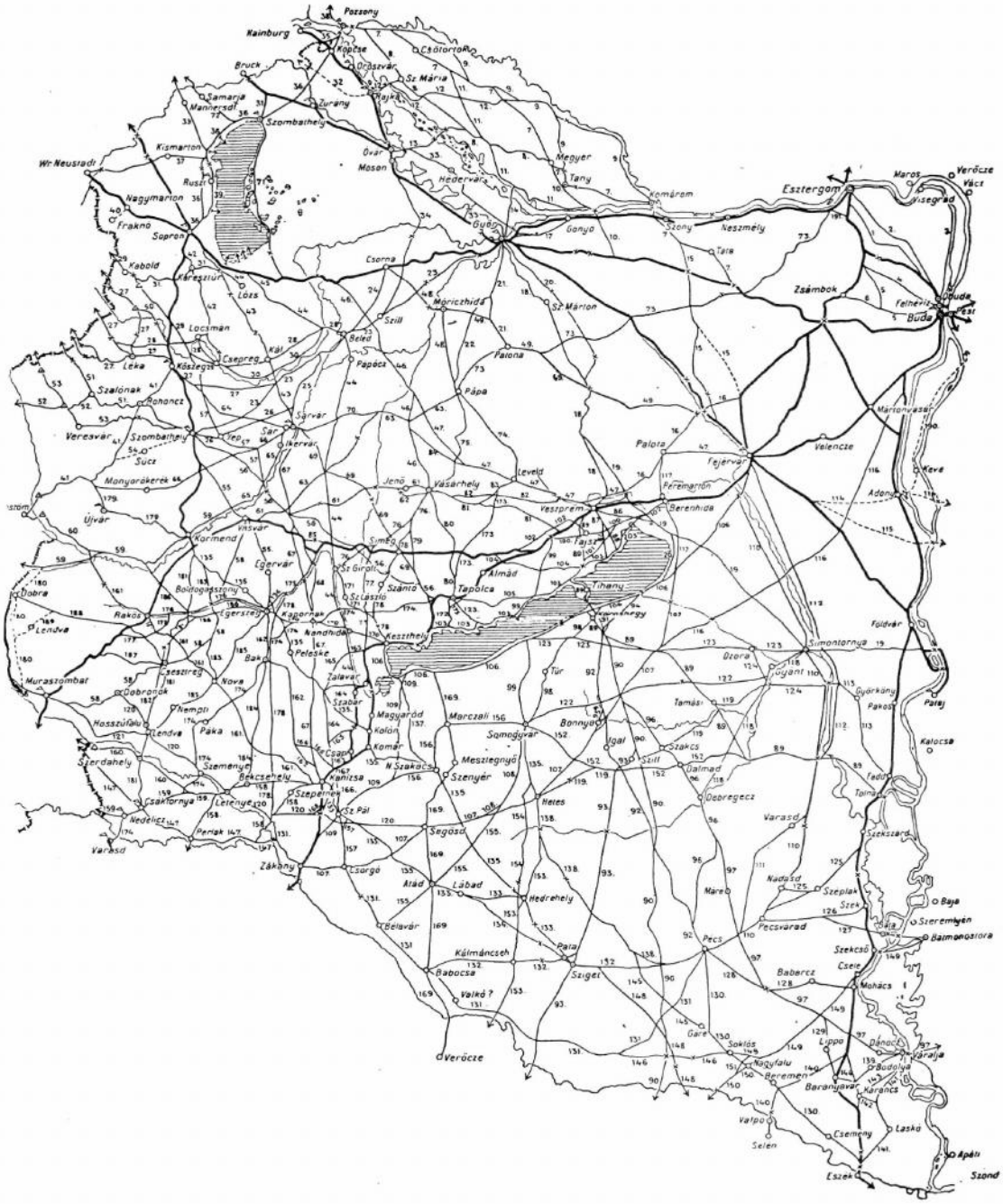
Csak 1819-ben határozta el a zalaegerszegi megyei közgyűlés, hogy Szigliget és Ederics közt utat építtet.

Az útépítés 1820-ban kezdődött. Ennek keretében Keszthely városának 120 lépés kövesutat kellett elkészítenie.

A Balaton északi peremén húzódó középkori út a Badacsony nyugati lábánál, Ládtomajnál (ma: Badacsonylábdi) északnak fordulva Badacsonytördemic, Nemesgulács értintésével Gyulakeszinél kapcsolódott a parti útból Zánkánál kiágazó útba. A zánka-gyulakeszi utat említi egy 1269. évi oklevél, „magna via que Varutha dicitur", azaz „nagy út, amelyet Várútjának neveznek". Ezt az utat egy 1451. évi oklevél is említi.

A Balaton északi peremén húzódó út a fülöpi (ma: Révfülöp) rév mellett húzódott el. 1330-ban „Zygethrew" alakban, azaz „Szigetrév" néven említi ezt oklevél, amely a révhez vezető útról is ír. Egy 1389-ben készült oklevél „Hajorew", azaz „Hajórév" néven említi a fülöpi révet. A fülöpi rév somogyi hídfőjétől, Boglártól Simontornyán át út vezetett a Dunához, a madocsai átkelőhöz. Egy másik út Somogyváron át vezetett délnek.

A Balaton északi peremén húzódó és az azzal párhuzamosan futó buda-itáliai út között, több, észak-déli út teremtett kapcsolatot. Ilyen volt a veszprém-szentkirályszabadja-vörösberény-almádi út. Ezt az utat említi a veszprémi káptalan 1243. évi oklevele. Egy 1414. évi oklevél „via magna", „nagy út" néven beszél róla.



Glaser Lajos - Dunántúl középkori úthálózata

A Veszprém, Felsőörs és Alsóörs közti utat említi egy 1238. évi oklevél, „magna via que descendit ad Zalam", azaz „a Zalába leereszkedő nagy út" alakban.

A csopak-veszprémi útról szól egy 1383. évi oklevél „magna via", azaz „nagy út" alakban, mely út „de Chupak", Csopakról Veszprémbe vezet.

A Balaton északi partján húzódó útból ágazott ki a tihanyi révhez vezető út. Ez az út a füredi vámnál indult, és Tihanyt érintve jutott el a félsziget déli csúcsán levő révig. Füred táján egy 1346. évi oklevél „via magna", „nagy út" néven említi. 1386-ban „via publica strata", azaz „kavicsozott közút" néven szólnak róla.

A tihanyi rév déli hídfője Szántód, a középkorban is, ma is Somogy megyéhez tartozik. Szántódról a nagy parti homokturzáson keletnek és nyugatnak vezetett út, meg a kőröshegyi völgyön délnek. A szántódi út keleti ága a középkori Fok folyót, a mai Siót átlépve jutott Veszprém megye területére. A tihanyi apátság 1055. évi alapítólevele megjegyzi, hogy a Fok folyón az átjárás „olykor hídon, gyakran gázlón is" történik. 1173-ban említik az itteni vámot. 1276-ban IV. László a veszprémi egyháznak adja a somogyi ispán által szedett foki vámrészt.

A Balaton északi peremén húzódó, már említett út majdnem párhuzamos a buda-itáliai úttal, amiről ugyancsak beszéltünk már. Ezektől az utaktól északra, velük csaknem párhuzamosan húzódott a középkorban az esztergom-pápai út, amely, mint Prinz Gyula is megállapította, az itáliai kereskedelem fontos útvonala volt a török világ előtt Vasváron, Pápán át Esztergom irányába. Környe vámján, Kisbér érintésével Bakonyszombathelynél lépett ez az út megyénk területére és Gic, Nagydém, Lovászpatona érintésével Vanyolán át ért Pápára. Pápától délnyugatnak húzódott tovább az út Nemesszalók érintésével, a már Vas megyében levő sági vámig, majd onnan tovább. Az utat említi egy 1307. évi oklevél Szalóknál, „via magna", „nagy út" néven.

Lovászpatona útcsomópont volt, ahonnan északnyugatnak, Mórichidának is vezetett út. Ennek a középkori útnak csak Lovászpatona és Szerecseny közti szakasza esik megyénk területére. Az utat a Győr megyéhez tartozó Kajárnál említi 1086-ban oklevél, „nagy út" néven.

A Veszprém megyét észak-déli irányban átszelő középkori utak Győrből indultak ki. A Győr és Veszprém közti út Szentmárton vámján át Zirc érintésével haladt. Az utat „via magna", vagy „via communis",

azaz „nagy út", vagy „közút" néven említik oklevelek. Veszprémből részben a tihanyi révhez, részben Simontornyán át a madocsai dunai átkelőhöz vezetett út.

Nem ismeretes olyan oklevél, amelynek alapján rekonstruálható lenne a Zirc és Pápa közti, Bakonybél érintésével húzódó út. Ennek az útnak a létét egyrészt a Szent István által alapított bakonybéli apátság, másrészt a Rákóczi-szabadságharc idején Ugodon működő postamesterség igazolja.

A Győrből Pápára vezető út Győrszemere érintésével haladt délnek és Gyarmatnál lépett a mai Veszprém megye területére. 1251-ben erről is „nagy út" néven írtak. Pápáról részint Somlóvásárhely felé vitt út tovább délnek Tapolcáig, részint Levelden (ma: Városlőd) át. Egy 1374. évi oklevél leírja, hogy a leveldi monostortól vezet Ajkán át Tapolcára a „nagy út", amelyet „vulgariter kerekaliauth"-nak, azaz „népiesen kerekaljaútnak" neveznek.

Tapolcáról Sümeg érintésével vezetett út Sárvárra. Uzsánál említi ezt az utat egy 1348. évi oklevél, „nagy út" néven, mely Tapolcára vezet.

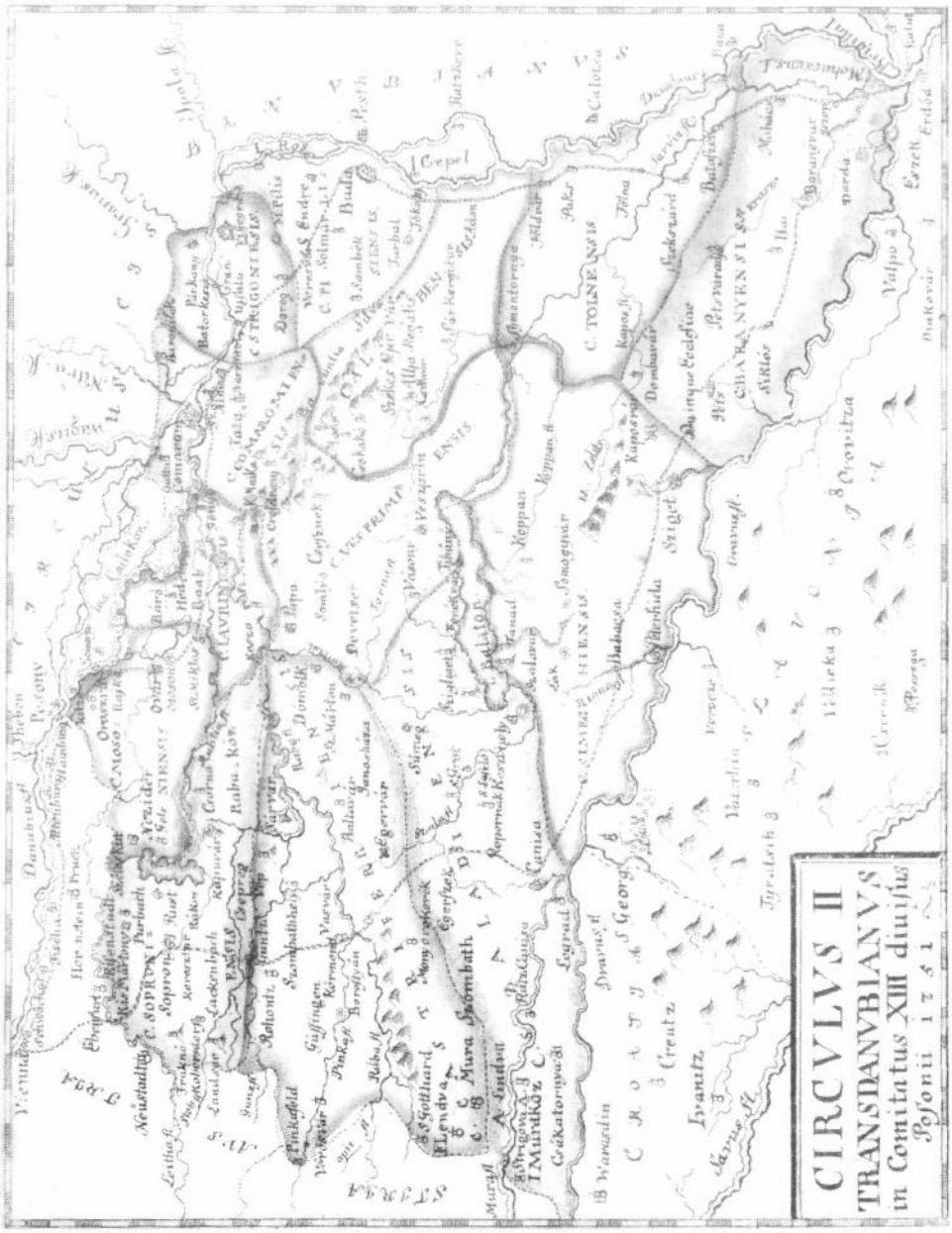
A Tapolca és Zalaegerszeg közti utat Lesencetomajnál és Vállusnál 1256-ban említi oklevél. Az út Kehidánál lépte át a Zala folyót, Kehida és Kapornak között 1260-ban „nagy út" néven említi oklevél.

Tapolcáról Szigligetre is vezetett út. Erről 1420-ban ír oklevél, „Uyfalu sive Szegliget" említésével. Szigliget falu a „Réhelynek" nevezett részen állott, ott, ahol ma az avasi templomromot találjuk. A XV. század elején települt a falu mai helyére, Újfalu néven. A „Réhely" elnevezés arra utal, hogy innét Ládtomajra (ma: Badacsonylábdi) rév közlekedett.

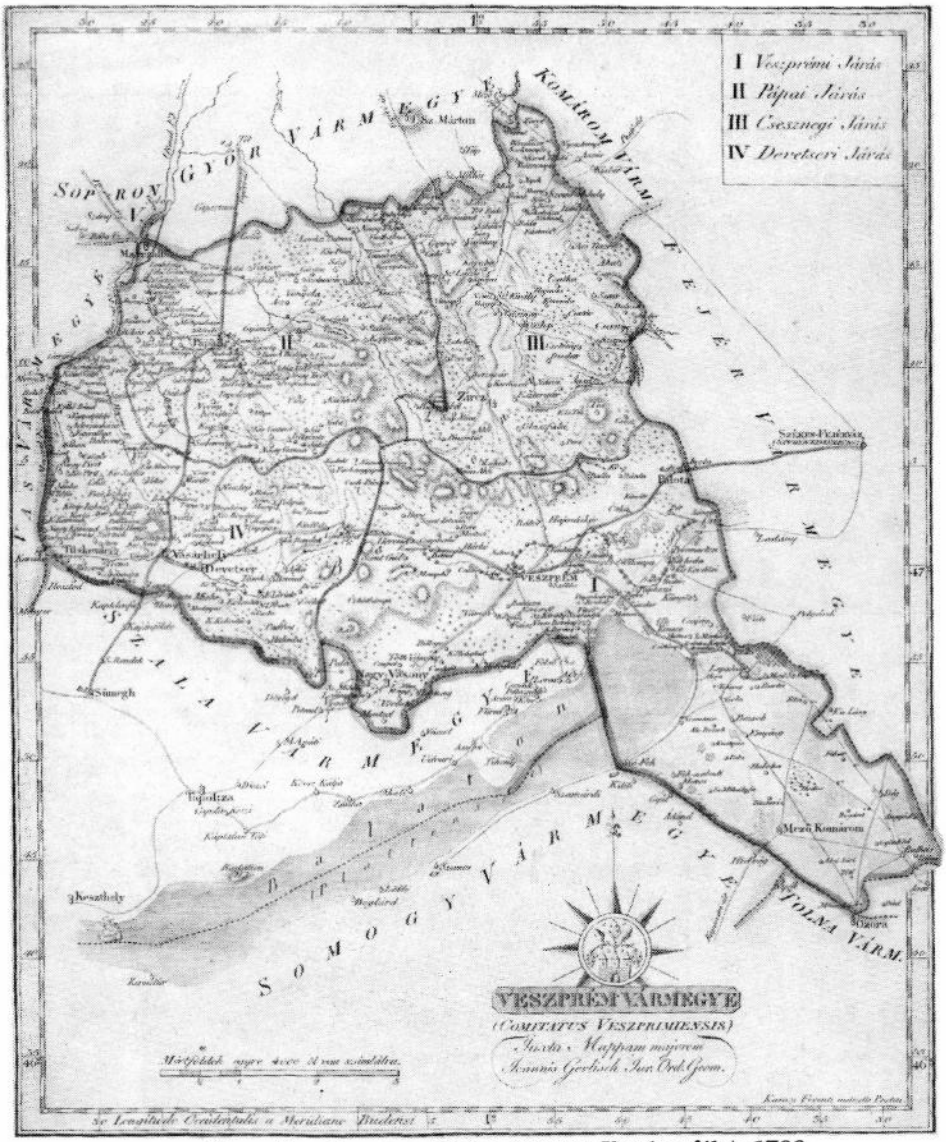
Az 1526. évi mohácsi csatavesztés után a török 1541-ben elfoglalta Buda várát, és ezt követően 150 éven át hadszíntér volt megyénk területe. A terjeszkedő török hatalomnak a jelentősebb pápai, sümegi, veszprémi, palotai várak mellett számos kisebb vár igyekezett gátat vetni.

A várak katonai utánpótlása, csapatmozdulatok mellett a korábbi középkori úthálózatnak a hírközlés szempontjából is jelentős szerepe volt. A magyar várkapitányok minden törökkel kapcsolatos hírt levélben közöltek egymással és a felsőbb parancsnokságokkal is.

A török 1561. április 17-én elfoglalta a rosszul őrzött hegyesdi várat. 1562 márciusában a magyar végvári katonaság megkezdte a vár visszafoglalását. Salm Eck győri főkapitány nehéz ostromágyúi Pápa érintésével vonultak Sümegre, onnét Tapolcán át a hegyesdi vár alá.



Tomka-Szászky: Magyarország térképe



Veszprém vármegye térképe (Görög Kerekes féle) 1799

Sikeres tüzükre a török 1562. április 12-én feltétel nélkül feladta a várat.1686-ban Budát, 1690-ben Kanizsát foglalták vissza a töröktől. A Rákóczi-szabadságharc idején (1703-1711) elsősorban katonai hírközlési megfontolások alapján postaállomások létesültek Veszprém megye területén is. A Rákóczi-szabadságharc postáját magánszemélyek is igénybe vehették, levelek, csomagok továbbítására vagy utazásra.

A Rákóczi-szabadságharc dunántúli postáinak működéséről viszonylag keveset tudunk az itteni váltakozó hadihelyzet következtében. Esterházy Antal tábornagy tábori könyvéből, levelezéseiből ismerjük Erős István tábori postamester nevét, Szabó György pápai, Győri László simontornyai, Vass Péter dörögdi postamestert. Sümeg elszökött és labanccá lett postamesterével szemben Esterházy az eljárást Erősre bízta. Szabó János keszthelyi postamestert utasította, hogy 50 forintot fizessen vissza. A Pápai nevű ugodi postamestert utasította, hogy Bezerédi Imre brigadéros leveleit stafétával továbbítsa.

A dunántúli vármegyék Sümegen, 1708. január 15-28-án tartott kerületi gyűlésen a Kőszeg, Szombathely, Rum, Jánosháza, Alásony, Pápa, Patona, Szentmiklós és Ete közti postavonal felállításáról határoztak úgy, hogy Pápáról Vásárhelyen át Sümegre is vezessen postajárat. A Dunántúl német megszállásával ezek a postaállomások hamarosan megszűntek.

A történelmi példák az ókortól kezdve azt mutatják, hogy az állam egyetemes érdekeit szolgáló egységes úthálózat létesítését csak az államhatalom tudja biztosítani.

Későbbi korokban az utak nem az államhatalom, hanem a vármegyék kezelésében voltak, melyek azok gondozását, fenntartását a jobbágyközségekre bízták.

A XVII-XVIII. században a legtöbb országban - így hazánkban is - az országutakon túlnyomó részben kereskedelmi forgalmat bonyolítottak le, személyforgalomra ezek rossz állapotuk miatt nem voltak alkalmasak.

Megyénk útjai sem voltak burkolattal ellátva, ezek használhatósága a talajok minőségétől és az időjárástól függött.

A közutaknak a közlekedésben elfoglalt szerepét növelte a postajáratok beindítása I. Ferdinánd idejében 1558-ban. Ezek XVI. századbeli továbbfejlesztésével az utak jelentősége tovább nőtt, és az útügynek törvényes úton történő rendezése szükségessé vált. Az 1597. és 1599. évi törvények foglalkoznak már az utakkal. Az előbbi az ispánoknak és alispánoknak kötelességévé teszi minden megyében azon utaknak, „melyeken a kereskedők barmaikkal járnak, kelnek", vagyis a királyi és községi utaknak (viae regiae ac publicae) törvényes mértékű kiszélesítését. Az utóbbi pedig elrendeli az utak javítását, és a hanyag alispánokkal szemben 24 forint pénzbüntetést állapít meg.

TAVOLSÁG TÁBLÁJA

DEVECSER

MEZŐ VÁROSNAK

TEKINTETES 'S NEMES

VESZPRÉM,

ÉS MÁS SZOMSZÉD VÁRMEGYEI NÉMELLY HELYSÉGEKTŐL;

A' KÖZ HASZON' TEKINTETÉBŐL

Méltóságos Cs. Kir. Kamarás Gróf

ESZTERHÁZY KÁROLY ÚR

Ő NAGYSÁGA', MINT FÖLDES URNAK

KÖLTSÉGÉN

KINYOMTATTATOTT.

VESZPRÉMBEN,

Szammer Alajos' Cs. Kir. priv. Könyvnyomtató Intézetében.

DEVECSER

Mező Városnak Távolság Táblája a' Megyeiekt és némelly szomszéd Helységekt'ól 's Piatzokt'ól mérte' kezdete levén a' Templom.

Szám	Mere a' Városoknak, Falúknak, Puszt'áknak, és más nevezetesebb Tárgyaknak	Egyszeri Távolság: Folyó Ut-ában	Egyszeri Távolság: Mértföldekben Post.	Egyszeri Távolság: Mértföldekben Geog.	Oda-vissza Távolság: Folyó Ut-ában	Oda-vissza Távolság: Mértföldekben Post.	Oda-vissza Távolság: Mértföldekben Geog.
1	Tek. Zala Vármegye széle, vagy Hanyi Határ	2676	—	3	3	—	6
2	Hany Helység	5442	—	6	2	—	4
3	Kopialó Fogadé Hanynak	653	—	1	1	—	2
4	Káptalanfa Helység ditto	1081	—	1	2	—	4
5	Kajánföldje ditto Káptalanfának	1590	—	2	3	—	6
6	S. Rendek ditto Kajánföldének	2751	—	3	5	—	10
7	Sümeg M. Város S. Rendeknek	2157	—	2	4	—	8
8	S. Vásárhely ditto	2975	—	3	6	—	12
9	Jenő Helység S. Vásárhelynek	1263	—	1	2	—	4
10	Tőkevár ditto ditto	5200	—	6	10	—	20
11	Torna ditto Tőkevárnak	1078	—	1	2	—	4
12	Károlyháza Puszta ditto Torna végének	5200	—	6	9	—	18
13	Dabroka Fogadé Károlyházának	896	—	1	1	—	2
14	Tek. Vas Vármegye széle, vagy Martinai	317	—	1	1	—	2
15	Karakó Helység Dabrokának	599	—	1	1	—	2
16	Jánosháza M. Város Karakónak	1740	—	2	3	—	6
17	Kis-Bersen Hely. Tőkevárnak 's Torna végének	2213	—	2	3	—	6
18	Nagy-Bersen P. ditto Károlyháza végének	4025	1	—	5	—	10
19	K. Szőrtsök Helység Vásárhelynek	4047	1	—	5	—	10
20	Nagy Kamond ditto ditto K. Szőrtsök vég.	7377	1	2	10	2	20
21	Kis Kamond ditto ditto ditto	7853	2	—	10	—	20
22	Nagy Kamond ditto Károlyházának	1620	—	2	3	—	6
23	Alsó Iszkáz ditto Vásárhelynek	4871	1	—	6	—	12
24	Közép ditto ditto A. Iszkáznak	872	—	1	2	—	4
25	Kerta ditto K. ditto	1500	—	2	3	—	6
26	Felső Iszkáz ditto K. ditto	816	—	1	2	—	4
27	Csöcz ditto F. ditto	1211	—	1	2	—	4
28	Kis Pirit ditto Csöcznek	2017	—	2	4	—	8
29	Nagy Pirit ditto K. Piritnek	858	—	1	2	—	4
30	Csögle ditto Csöcznek	1858	—	2	3	—	6
31	Egerallya ditto Csöglenek	1561	—	2	3	—	6
32	Adorjánháza ditto Egerallyának	2718	—	3	5	—	10
33	Tek. Vas Vármegye széle, vagy Martinai	3161	—	4	6	—	12
34	Felső Vat ditto Adorjánházának	134	—	—	—	—	—
35	Merse ditto F. Vatnak	299	—	—	1	—	2
36	Domáth ditto Mersenek	3550	—	4	6	—	12
37	ditto ditto (ditto) K. Tzelnek	340	—	—	1	—	2
38	Kis Tzel ditto Mersenek	3029	—	4	6	—	12
39	Felső Vat ditto Adorjánházának	3[illegible]	—	—	1	—	2
40	Nagy Szőllős ditto Vásárhelynek	3[illegible]	—	—	1	—	2

Devecser távolságtáblája 1835

Az 1602. évi XV. tc. kimondotta, hogy „az utak és hidak kellő módon való javításának eszközlése úgy a hadjáratra, mint a posta járásra nézve mindenek felett szükséges".

A 150 évig tartó török megszállás alatt az ország egyes részeinek elnéptelenedése, elmocsarasodása az utak elhanyagolásával és teljes tönkremenetelével járt együtt.

A XVIII. század elején kezdenek személy, teher és nagyobb számban postakocsik közlekedni az utakon. Az utakkal szemben támasztott igények kielégítésére III. Károly király 1723-ban a helytartótanács keretében az utak építésével és fenntartásával foglalkozó műszaki bizottmányt is szervezett.

III. Károly volt az első magyar király, aki program szerint a műszaki követelmények figyelembevételével utakat építtetett. Hogy ezen időszakban is már foglalkozott megyénk székhelye: Veszprém az utakkal és azokkal összefüggő, két évszázaddal később is élő gondokkal: vízelvezetéssel, környezetvédelemmel, álljon erre például az 1745-ben kiadott „Veszprém városának statutuma". Ebből kiragadott hatodik, nyolcadik és kilencedik pont ezekre utal.

Mária Terézia - akinek idején az utak állapota súlyosan befolyásolta az ország gazdasági életét - az utak rendszeres építésének és fenntartásának biztosítására 1772-ben rendeletet adott ki, melynek értelmében a vármegyékben útfelügyelőül mérnököt kellett alkalmazni.

II. József uralkodása alatt, 1780-1790 között több utat közköltségen építettek a só árának 11 krajcárral történt felemeléséből származott jövedelemből. Ezen évtized alatt kiépített utak kedvező hatására az 1790/91. évi országgyűlés reform törekvéseit a közutak létesítésére is kiterjesztette.

A XIX. század elején az ország nyugati részén - így megyénkben is - akadtak jó utak, mert bányáinkban rendelkezésre álló építési anyagok folytán terméskövet és zúzott követ használtak már ezek építéséhez. De nem ez volt a jellemző.

E században egyre jobban kifejlesztett Budáról induló posta- és gyorsszekér járatok útvonalaira, állomásaira utalunk az 1837-ben kiadott „menetrenddel": Kutatásaink során több érdekes, függelékben hozott, megyénkkel konkrétan foglalkozó útügyi vonatkozású anyagra bukkantunk.

Magyar Országban a' Posták Kormányzása a' Nagy Mélt. Magyar Királyi Helytartó Tanácstól függ.

Fő Posta Hivatalok vagynak:

Budán, Posonban, Kassán, Temesvárott, Varasdon, Eszéken.

A' Pesti Posta, most Pesten az Uri utszában (Trattner-Károlyi házban, Nr. 612) van.

Megérkezik a' Posta 1837:

Vasárnap, Kedden, és Pénteken reggeli 8 órakor a' Gyorsszekérrel, Bécsből 's a' Külföldről; egyébb napokon nyáron: delesti 5 és 6 óra között; télen később.

Vasárnap és Csütörtökön: nyáron 11 órakor; télen délután. Zimony, Pétervár, Szabadka, Mélykút, Zombor, Baja, Halas.

Hétfőn és Csütörtökön reggel: Szőllős-Végardó, Munkács, Ungvár, Nagy Mihály, Kassa, Eperjes, Nyiregyház, Tokaj, Sátoralja-Ujhely, Tállya, Szikszó, Miskolcz, Eger, Gyöngyös, Hatvan, Szeben, Szászváros, Lugos, Temesvár, B. Komlós, Szeged, Ketskemét.

Hétfőn és Pénteken: Fiume, Varasd, Grécz, Körmend, Veszprém, Székes-Fejérvár, Iharos-Berény, Zagrab, Sz. Miklós, Rosenberg, Beszterecze-Bánya. — *Hétfőn és Kedden:* Selmecz, Gács, Balassa-Gyarmat, Kétság, Galgócz, Nyitra, Léva, Ipolyság, Vácz. — Eszék.

Szerdán és Szombaton reggel: Kolosvár, N. Bánya, Szathmár Nagy-Károly, Várad, Debreczen, Szolnok, Abony, Czegléd, Arad, Orosháza.

Elindúl a' Posta:

Mindennap reggel tizenegyedfél órakor: Győrön, Posonyon által Bécsbe 's a' Külföldre.

Vasárnap és Csütörtökön 10 1/2 órakor: Eszék, Székes-Fejérvár, Iharos-Berény, Veszprém, Körmend. — Grécz, Varasd, Zagrab, és Fiume. — Pécs, Siklos. — 11 órakor Czegléd, Abony, Debreczen, Nagy-Várad, Kolosvár, Arad, Orosháza, Ketskemét, Szeged, Temesvár, Lugos, Déva, Szeben, Halas, Mélkút, Szabadka, Pétervár, Zimony.

Kedden és Szombaton 11 *órakor:* Egerbe, Miskolczra, Kassára, Eperjesre, Tállyára, Tokajba, N. Mihály, Munkács, Ungvárra; — Vátz, Kétság. — *Szerdán:* Léva, Selmecz, Beszterecze-Bánya, Gács, Rosenberg, Galgócz. *Szerdán és Szombaton* 10 *órakor:* Földvár, Paks, Tolna, Szexárd, Mohács.

Gyors-Szekér (Eilwagen) Budán.

Minden Vasárnap, Szerdán és Pénteken épen délutáni 1 óra ütéskor indúl a' Gyors Szekér Budáról Bécsbe, a' hova a' következő napon estvéli nyolcz órára és így 31 óra alatt felérkezik; Budától Bécsig egy személy fizet 14 for. 54 kr. pengő p.

A' Bránkár vagy Bagázsiás-(Diligence) Szekerek, mellyeken az Utazóknak Butoraik, Pénzek, 's Portékák küldetnek minden Kedden és Szombaton estvéli 7 órakor indúlnak el Budáról Bécsbe.

Szebenbe és Zimonyba minden két héthen egyszer megy a' Diligence-Kocsi Csütörtökön reggel. — Kassára szinte úgy minden két hétben egyszer Vasárnapi napon. A' feladásnak egy nappal előbb kell megtörténni.

A' Magyar Országból kiküldendő avagy Bécsen által ismét Magyar Országba küldendő Portékákhoz Harminczadói-Czédula (Bollefen) kivántatik — A' pénzzel terhelt Levelekre megkivántatik, hogy a' feladó saját nevét, kivatalját, 's lakását hátulról felírja. A' holmik vagy portékák mellé pedig a' rajok függesztett czímen kivül, még egy külön lévő Adresát kell adni.

A' Gőz-Hajón, a' Dunáu, egy egy utazó személy fizet:

LEFELÉ. a) Pozsonyból: Pozsonyból Gönyöig 4 fr. 30 kr. ezüstpénzben; Komáromig 6 fr.; Esztergomig 6 fr. 30 kr.; Pestig 9 fr. — b) Pestről: Pestről Földvárig 3 fr. 30 kr.; Paksig 4 fr. 30 kr.; Tolnáig 5 fr. 30 kr.; Bajaig 7 fr.; Mohácsig 8 fr.; Apatinig 9 fr. 30 kr.; Vukovárig 10 fr. 50 kr.; Uj-Vidékig 12 fr. 30 kr.; Zimonyig 15 fr.; Kubinig 16 fr. 30 kr.

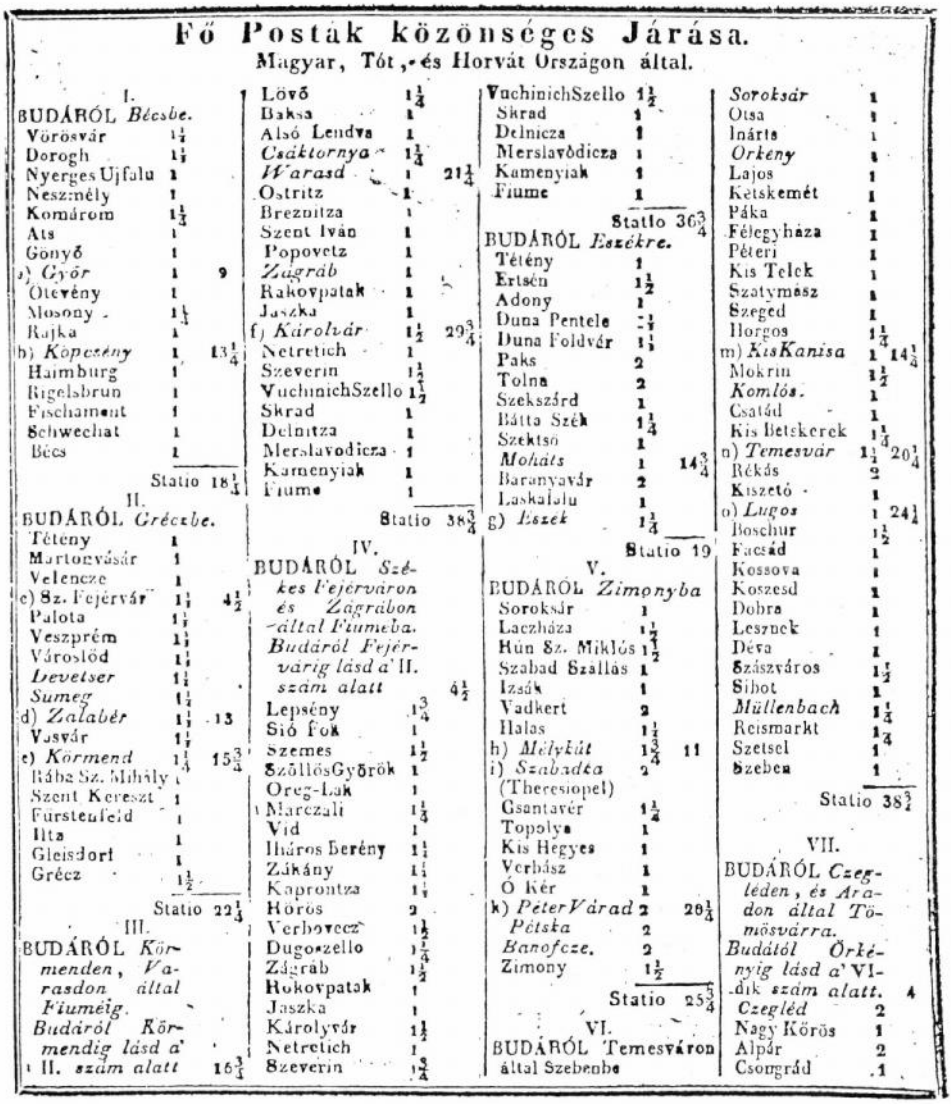
FELFELÉ. Moldovától Pestig 17 fr.; Pestről Esztergomig 1 fr. 40 kr.; Komáromig 2 fr. 40 kr; Gönyöig 3 fr. Pozsonyig 6 fr. *az első helyen.* — *Minden utazó magával vihet* 60 *font holmit.*

Budai posta- és gyorsszekérjáratok „menetrendje" 1837

Így:

- *1813-ban felmérés* a vármegyén keresztül vezető posta és országos utak megromlott állapotáról Bésány István alispán jelentésében. Határozat ezek összeírásáról, hasznáról, hidak vizsgálatáról, jó karba helyezéséről, ezen adatok illetékesek számára kötelező kiadásáról, „nyuglevelek" mellett.

- *1831-ben kiadott* útikönyvben fellelhető „Gréci vagy körmendi posta és kereskedő út", valamint „Balatonmelléki vagy balatonfüredi savanyú-



Fő Posták közönséges Járása.

Magyar, Tót, és Horvát Országon által.

I.

BUDÁRÓL *Bécsbe.*

Vörösvár	1½	
Dorogh	1½	
Nyerges Ujfalu	1	
Neszmély	1	
Komárom	1¾	
Ats	1	
Gönyő	1	
a) *Győr*	1	9
Ötevény	1	
Mosony	1¼	
Rajka	1	
b) *Köpczény*	1	13¼
Haimburg	1	
Rigelsbrun	1	
Fischament	1	
Schwechat	1	
Bécs	1	
Statio		18¼

II.

BUDÁRÓL *Grécznbe.*

Tétény	1	
Martonvásár	1	
Velencze	1	
c) Sz. Fejérvár	1½	4½
Palota	1½	
Veszprém	1½	
Városlöd	1½	
Levetser	1½	
Sumeg	1½	
d) *Zalabér*	1½	13
Vasvár	1½	
e) *Körmend*	1¼	15¾
Rába Sz. Mihály		
Szent Kereszt	1	
Fürsteufeld	1	
Ilta	1	
Gleisdorf	1	
Grécz	1½	
Statio		22¼

III.

BUDÁRÓL *Körmenden, Varasdon által Fiuméig.*

Budáról Körmendig lásd a' II. szám alatt 16¾

Lövő	1¼	
Baksa	1	
Alsó Lendva	1	
Csáktornya	1¾	
Warasd	1	21¼
Ostritz	1	
Breznitza	1	
Szent Iván	1	
Popovetz	1	
Zágráb	1	
Rakovpatak	1	
Jaszka	1	
f) *Károlvár*	1½	29¾
Netretich	1	
Szeverin	1½	
VuchinichSzello	1½	
Skrad	1	
Delnitza	1	
Meraslavodicza	1	
Kamenyiak	1	
Fiume	1	
Statio		38¾

IV.

BUDÁRÓL *Székes Fejérváron és Zágrábon által Fiumeba.*

Budáról Fejérvárig lásd a' II. szám alatt 4½

Lepsény	¾	
Sió Fok	1	
Szemes	1½	
SzöllösGyörök	1	
Oreg-Lak	1	
Marczali	1¾	
Vid	1	
Iháros Berény	1¼	
Zákány	1¼	
Kaprontza	1¼	
Körös	2	
Verbovecz	1½	
Dugoszello	1¾	
Zágráb	1½	
Rokovpatak	1	
Jaszka	1	
Károlyvár	1½	
Netretich	1	
Szeverin	¾	
VuchinichSzello	1½	
Skrad	1	
Delnicza	1	
Merslavódicza	1	
Kamenyiak	1	
Fiume	1	
Statio		36¾

BUDÁRÓL *Eszékre.*

Tétény	1	
Ertsén	1½	
Adony	1	
Duna Pentele	¾	
Duna Földvár	1½	
Paks	2	
Tolna	2	
Szekszárd	1	
Bátta Szék	1¼	
Szektsö	1	
Mohács	1	14¾
Baranyavár	2	
Laskafalu	1	
g) *Eszek*	1¼	
Statio		19

V.

BUDÁRÓL *Zimonyba*

Soroksár	1	
Laczháza	1½	
Hún Sz. Miklós	1½	
Szabad Szallás	1	
Izsák	1	
Vadkert	2	
Halas	1½	
h) *Mélykút*	1¾	11
i) *Szabadka*	2	
(Theresiopel)		
Gsantavér	1¼	
Topolya	1	
Kis Hegyes	1	
Verbász	1	
Ó Kér	1	
k) *PéterVárad*	2	26¼
Pétska	2	
Banofcze.	2	
Zimony	1½	
Statio		25¾

VI.

BUDÁRÓL Temesváron által Szebenbe

Soroksár	1	
Otsa	1	
Inárts	1	
Orkény	1	
Lajos	1	
Ketskemét	1	
Páka	1	
Félegyháza	1	
Péteri	1	
Kis Telek	1	
Szatymasz	1	
Szeged	1	
Horgos	1¾	
m) *KisKanisa*	1	14¼
Mokrin	1½	
Komlós.	1	
Csatád	1	
Kis Betskerek	1¾	
n) *Temesvár*	1½	20¼
Rékás	2	
Kiszető	1	
o) *Lugos*	1	24¼
Boschur	1½	
Facsád	1	
Kossova	1	
Koszesd	1	
Dobra	1	
Lesznek	1	
Déva	1	
Szászváros	1½	
Sibot	1	
Müllenbach	1¼	
Reismarkt	1¼	
Szetsel	1	
Szebeu	1	
Statio		38¾

VII.

BUDÁRÓL *Czegléden, és Aradon által Tömösvárra.*

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

Czegléd	2	
Nagy Körös	1	
Alpár	2	
Csongrád	1	

vízi országút" részletes leírása ma is érdekes, és sok részletre kiterjedő műszaki, funkcionális észrevétele példaszerű, évszázadra előremutató.

- *1842-beni értekezés,* „Az útcsináltatásnak korunkbeli állapotjáról, az útépítés tanszerű elvei"-ről, mai szemmel is elismerésre méltó az útépítés alapvető kérdéseit jól „megfogó" időszerű tanulmány.

Gróf Széchenyi István a „Hitel" című munkájában a közutak állapotát a következők szerint jellemezte:

„Ásnak egymástól 5-6 ölnyire két árkot, a földet középen mennél magasabbra hányják, vélvén, hogy két oldalról annak könnyebben lefoly a víz. Ha kőből lenne az út, ez meg is történnék, de a földút szivacshoz hasonlítható, mely elnyeli a vizet, s mikor eleget szívott magába ahhoz, hogy az egész híg löttyé váljék, s a kocsik egész bizonysággal beleragadjanak a sárba, nincs más hátra, mint a sarat újból lehordani agyaggal és kaviccsal. Ilyen formán idő forgásával és verítékes munkával oly magasra növekszik az út, hogy életveszély nélkül alig járhatni rajta, mert zökkenésnél ha dől, olyat dől a kocsi, hogy örüljön az utas, ha néhány oldalbordájával megválthatja a nyakát. Ha pedig a város utcáit sikerül ilyen nagyszerűen felhordani, akkor nemcsak teherrel nem bírnak a gazdák felkapaszkodni a göröngyös útra, hanem a sár, a víz a pincéket és szobákat is elönti."

Az utak osztályozását 1848-ig törvény nem állapította meg. Eddig kétféle út létezett: megyék és magánosok által épített és fenntartott utak.

Széchenyi jól látta, hogy az útirányok kijelölése és az építendő utak kiválasztása önző érdekektől függött ami lehetetlenné tette a közúti közlekedés célszerű kialakítását.

Széchenyi korában is a közmunkával történő építés és fenntartás az évszázados mulasztásokat pótolni nem tudta. Bár az 1844. évi IX. tc. megszavazta a közmunkát és szabályozta felhasználásának módját, az utak építése ennek ellenére csak lassan haladt.

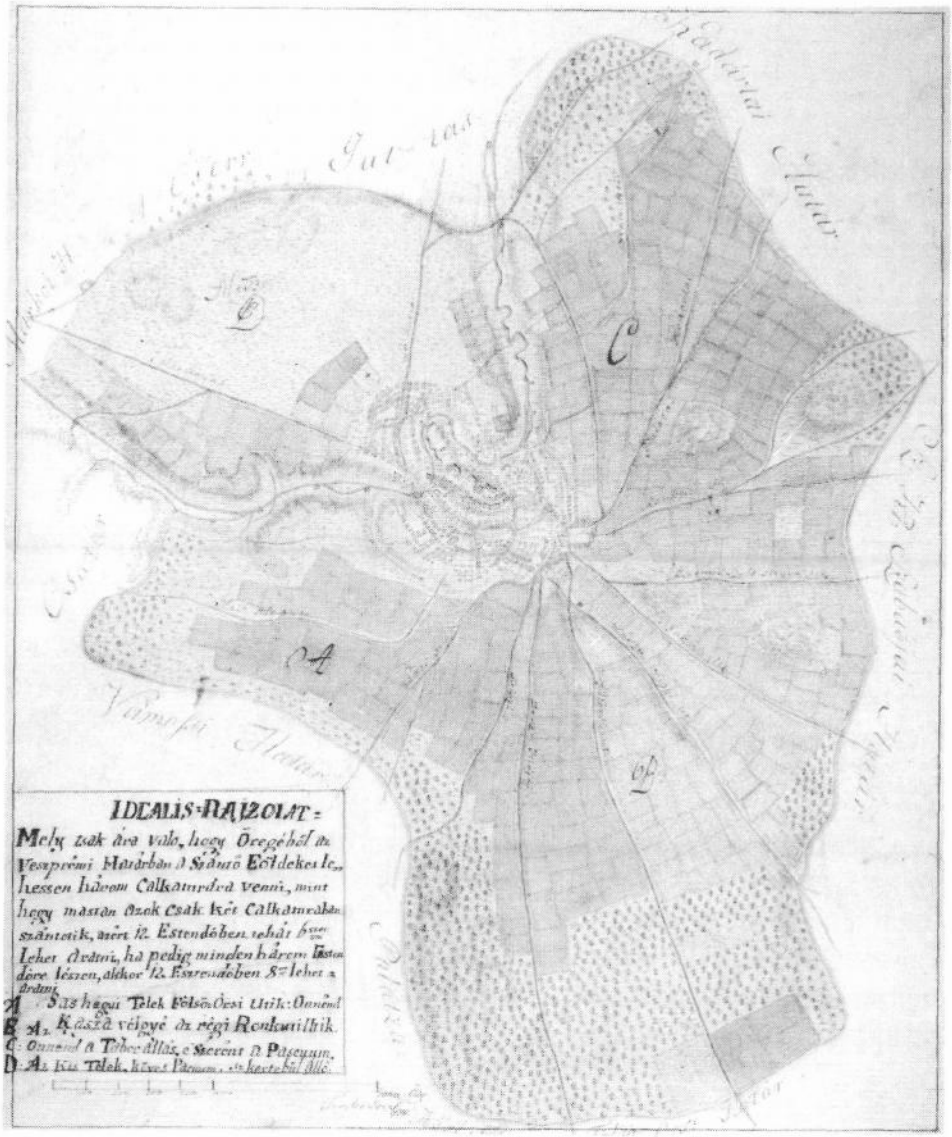
1848-ban az országban kiépített 276,5 mérföld közül megyénkben csak 8 mérföld, mintegy 60,5 km hossz szerepelt: a 8. számú Székesfehérvár - grazi út Várpalota - Tapolca közötti szakaszán, valamint Sümeg, Pápa, Veszprém, Csopak és Litér térségében.

Ezen említett úthálózati szakaszok nagy része alap nélküli kavicsolt út volt, melyeket teljes tönkremenetelük előtt részesítették fenntartásban.

Az utak fenntartásának kérdését nagymértékben előre vitte az 1851. II. 14-én kihirdetett közmunka rendelet, mely jogforrásként nem az 1849. évi III. 4-én kelt császári patenst, a birodalmi alkotmányt, hanem az 1844. IX. tc.-et jelölte meg.

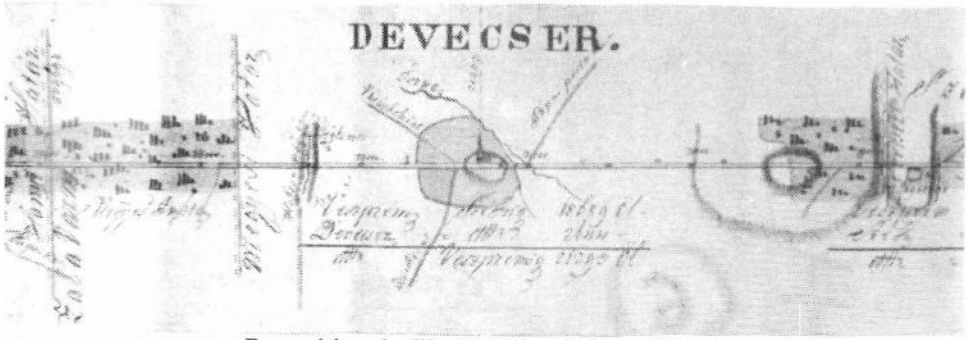
Ez a rendelet két dologban különbözik az említett törvény alapján eddig teljesített közmunkától, először általános és kiterjeszti a nemesekre is, másodszor lehetőséget nyújt mással történő ledolgoztatásra és pénzzel való megváltásra is.

Az említett rendelet megállapította, hogy ki hány kézi és hány fuvar napszámot köteles teljesíteni, és kimondta, hogy az országos közmunka csak az országos útépítési és útfenntartási munkáknál használható fel,



Veszprém térképe (Tumler féle)

tehát az állami utaknál nem. Ennek ellenére a természetben lerótt országos közmunkát mégis nagy részben, 3 és fél éven át az állami közutakra fordították. Az említett rendelet megsértésének elkerülése céljából ugyanis csak az 1854. év közepén hirdették ki az 1850-ben megállapított állami és országos úthálózatot.



Posta úti „pántlika" térkép részlete 1835

Így került az állami utak hálózatába:

Buda - Székesfehérvár - Veszprém - Keszthely, megyénket átszelő, ma is e nyomot követő, meglevő út.

Széchenyi István a „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről" című előterjesztésében az akkori idők felfogásának és adottságainak megfelelően az úthálózatot, mint a vasúthálózat kiegészítését tartotta szükségesnek, melyre programot is kidolgozott.

Ebben az elsőrendű utak kategóriájában Székesfehérvártól Veszprémen és Pápán át Szombathelyre, másodrendű kategóriában Győrtől - Pápáig vezető utak megyénket érintő szakaszaival voltunk érdekeltek.

A XVII-XVIII. századok közötti időszak, korszak jellemzője közúti vonatkozásban a szervezet-nélküliség volt. Nem voltak előírt, elfogadott útkategóriák, csak utak, melyeket megépítésük után egyáltalán nem, vagy nem rendszeresen tartottak fenn. Csak azokkal az utakkal törődtek, melyek gondozásához valamilyen magasabb hadászat, kincstári, sőt postai érdekek fűződtek.

Veszprém vármegye úthálózata

A KIEGYEZÉSTŐL 1890-IG

Az útügyi adminisztráció az 1867. év után az 1890. I. tc. megalkotásáig lényegében az abszolutizmus korszakában történt rendezés szerint maradt fent. E szerint az utakat három osztályba sorolták:

- *állami utak,* melyeket az állam költségén építettek és tartottak fenn,
- *országos utak,* melyek megyei elnevezést kaptak. Ezek építéséről és fenntartásáról a vármegyék az országos közmunkából és annak váltságárából gondoskodtak.
- *községi utak,* melyeket a községek az 1871. XVIII. tc. és az 1886. XXII. tc. rendelkezései alapján községi közmunkával építettek és tartottak fenn.

A felelős magyar minisztérium meglalkulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. A minisztérium már 1868-ban „46 m. kir. mérnöki hivatalt" és ezek felett a minisztériumban 5 középítészeti felügyelőt szervezett.

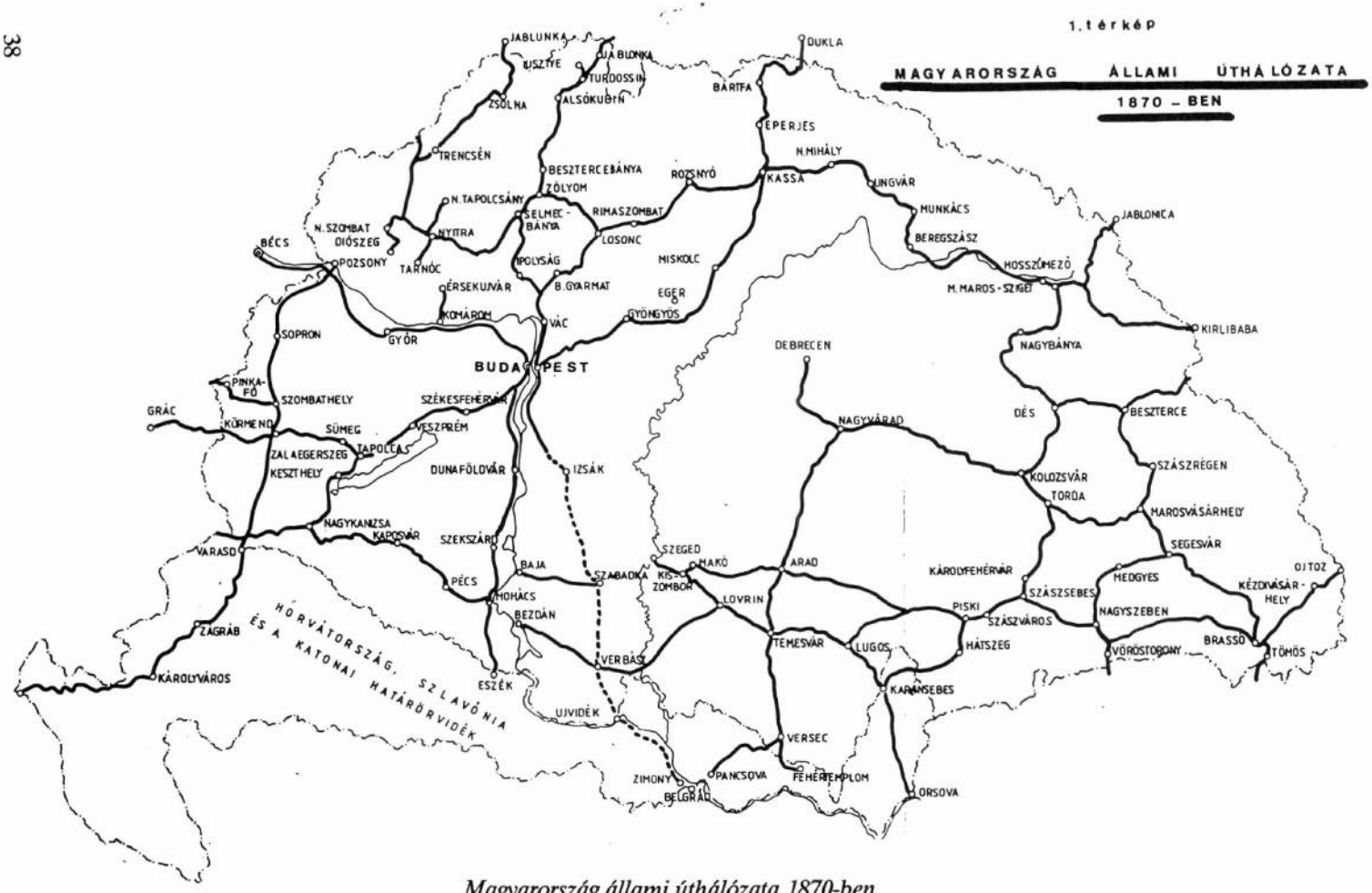
1875-ben tértek át a közutak hosszának mérföldekben kifejezett méréséről a kilométer számításra.

1870-ben elhatározták, hogy az állami úthálózatból a vasútvonalakkal párhuzamosan haladó közutakat kihagyják. Azonban a képviselőház ezen javaslatot nem fogadta el, úgy vélte, ezt a kérdést a vasúti és víziúti hálózat fejlesztési programjával együtt kell tárgyalni.

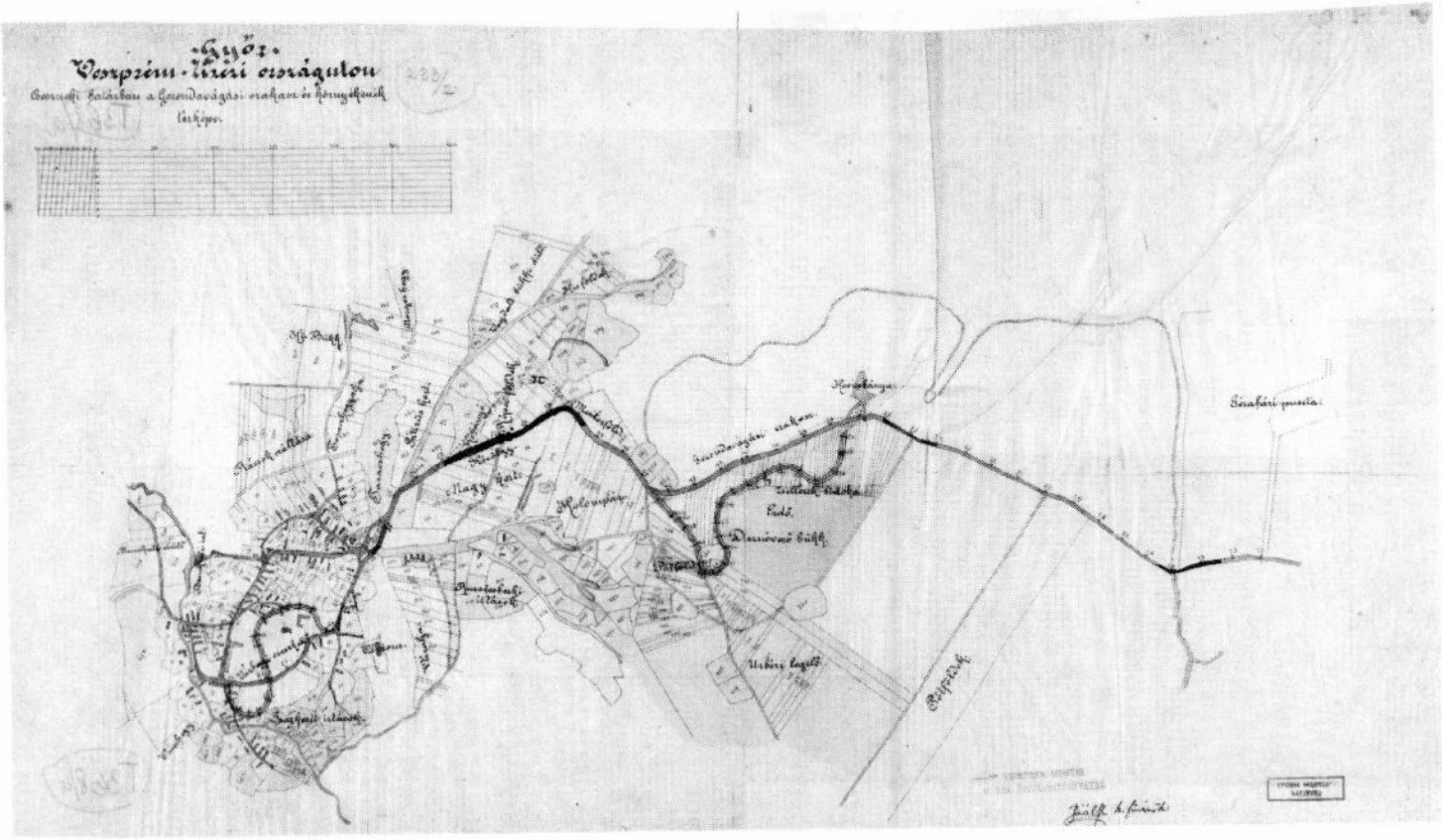
Ezen elhatározás alapján az akkori Közmunka és Közlekedésügyi Miniszter: Tisza Lajos 1873-ban a vasúti hálózat nagymérvű fejlesztésére irányuló tervjavaslatában számos jelentős állami közút kihagyását javasolta az állami közutak hálózatából.

Így a Budapest - grazi út Budafok - Székesfehérvár - Veszprém közé eső szakaszát.

A közutak háttérbe szorítása megnyilvánult a már „átkeresztelt" államépítészeti hivatalok számának 46-ról 21-re történt csökkentésében is. Ezen az irányzaton az 1877. XXIV. tc. azon rendelkezése változtatott, mely a vármegyei mérnökök teendőit az államépítészeti hivatalokra ruházta. Ennek a törvényes intézkedésnek eredményeként kevés kivétellel minden megyében megszervezték az államépítészeti hivata-



Magyarország állami úthálózata 1870-ben



Csesznek - Gerendavágási út „korszerűsítési" terve 1881

lokat. Ezen hivatalok ebben a korban különös figyelmet fordítottak a közutakra, legfőképpen pedig az állami közutak fenntartására.

Az 1867-ben megalakult magyar kormány, miután az állami utakat a vármegyéktől átvette, a vármegyéknél csak országos utak, illetve az új elnevezés szerint csak a megyei utak maradtak. Ez azzal a következménnyel járt, hogy az ingyenes országos közmunka, eredeti rendeltetésének megfelelően, kizárólag a megyei utak céljaira állt rendelkezésre. Az ehhez járuló egységes országos útalap bevételeivel együtt teremtődtek meg a *vármegyei útalapok.*

Az 1875. VI. tc. további fejlődést is eredményezett, amennyiben felhatalmazta a vármegyék közigazgatási bizottságait, hogy a községek összeköttetését és az állami, illetve megyei úthálózatba való bekötését szolgáló közutak jó karban tartására a községekből érdekeltségi csoportokat alakítsanak. Ezzel az intézkedéssel az utak új osztálya alakult ki, melyet később az 1890. I. tc. községi közlekedési, vicinális közút néven rendszeresített.

Ezen időszakból kiragadott 1881. évi úthálózattal foglalkozó adatok sokrétű, érdekes képet nyújtanak az akkori körülményekről, lehetőségekről.

A feltárt írások szerint Veszprém megye úthálózata az 1881-es évben 537 km volt.

Ezek megyeznek a jelenlegi Veszprém megyei úthálózat ugyanazon a helyen és irányban vezető útjainak nyomvonalaival.

A fenti úthálózaton 293 kőhíd és 120 fahíd volt. Az úthálózat 81 községet, ill. várost és 13 pusztát érintett. Az útfenntartási közvetlen teendőket öt járási útbiztos felügyelete mellett 35 utász teljesítette.

Az útfenntartáshoz szükséges fedanyagot a vármegye által bérelt kavics telepekből és kőbányákból szerezték be.

1890-ig állandó jellegű kőtermelés csak olyan helyeken volt, ahol a közelben utak fenntartása ezt igényelte. Ezek a kőbányák semmiféle berendezéssel nem rendelkeztek, a múlt század végén is még kézi szerszámokkal termelték, és az útra kiszállított terméskövet kézi erővel zúzták.

Ezek a termelő helyek mindenesetre nagyon megkönnyítették és előmozdították az ország hegyvidékein, így megyénkben is az úthálózat fejlődését.

Az útfenntartásnak 1881. évi költségvetés fedezetéül a természetbeni közmunkaerő és közmunkaváltság szolgált, mely az 1881-es évben 76.264,-Ft-ot tett ki.

Az 1881. évben a megyei utakon kívül a vármegyét átszelte még 50 km hosszban a *Budapest - grazi állami út.* Ezen út mentén volt 5 útőrház, 54 műtárgy, melyből 53 kőhíd, 1 pedig vegyes anyagú volt. Ezen út 6 községet és 1 pusztát érintett. Az állami út fenntartását 1 útmester és 15 utász látta el.

1887. III. 23-án kiadott 1.131 KKM. sz. utasítás a közúti kerületi felügyelők, a 47.713 KKM. sz. utasítás az állami útmesterek, az 1886. október 25-én kiadott 8.267 KKM. sz. utasítás pedig az állami útkaparók szolgálatát szabályozta.

Pannóniában Róma légiói tárták fel az első kőbányákat, tehát a magyarországi kőbányáknak is évezredekre visszanyúló múltjuk van.

Veszprém megye már a XIX. sz. elején a haladó szellemű megyékhez tartozott. Példás rendben igazgatta, útjait és hídjait magas műszaki színvonalon tartotta.

Már 1791-ben olyan határozatot hozott a vármegye közgyűlése, hogy a jövőben a hidakat fa helyett kőből fogja építeni.

A megyék útjainak és hídjainak császári rendeletre való évenkénti összeírásai igazolják, hogy egyik megyében sem volt olyan jó a kőhidak részaránya, mint az egyébként is sok híddal rendelkező Veszprém megyében. Dr. Gáll „Régi magyar hidak" c. írása (1970) szerint a XVIII. és a XIX. sz.-ban Veszprém megyében jelenleg is meglévő, kilenc jelentős híd épült. Ezek közül egyik legszebb az Eger patakot átívelő „kőszentes" Hegyesdi híd.

Hegyesdi híd

Ezen időszakban a régi térképek már nem feleltek meg az útügyi igényeknek.

A századfordulóban jelent meg Görög Demeter és Kerekes Sámuel szerkesztésében „Magyar Országnak Közönséges Mappája", mely a vármegyéket és útjaikat kielégítő módon ábrázolja. Az egyes utakat, fontosságuk szerint megfelelő eltéréssel jelölik. A főútvonalak közül a jelenlegi 8. sz. utat jelezték Veszprém vármegyében. 1868-1890-es évek közötti időszakra visszapillantva megállapítható, hogy ezen korszakban nagy erőfeszítéseket tettek az ország úthálózatának fejlesztésére, de az útépítéseknél hiányzott a műszaki követelmények kielégítése. E korszak nem intézkedett az egyes utak különböző útkategóriákba történő sorolásáról. Nem alakítottak ki egységes szempontok szerinti rendszert, mely alapján biztosította volna a tervezett és meglévő úthálózat fejlesztéséhez szükséges erőforrásokat, valamint a műszaki szempontok kellő érvényesítését.

Az útkategóriákba való besorolás a fenntartó hatóságok esetenkénti intézkedése alapján történt.

AZ ELSŐ ÚTTÖRVÉNY UTÁNI IDŐSZAK 1890-1914-ig

Az 1890. I. tc.-től az útügyek fejlődését, az útépítéseknek a korábbinál nagyobb ütemben történő folytatását és a fokozottabb útfenntartás biztosítását várták.

A törvény valóban szerkezetében és intézkedéseiben korának egyik legjobb törvénye volt, mely gondoskodott

- minden útkategóriáról,
- az úthálózat megállapításáról,
- az utak építésére és fenntartására szükséges erőforrásokról,
- a rendszeres közúti igazgatás megszervezéséről.

A törvény az állami, megyei vagy mint azt elnevezte: törvényhatósági, községi vicinális és községi közdűlő utakon kívül még két osztályt:

- a vasúti állomásokhoz vezető, és
- egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom céljára létesített közutak osztályát állapította meg.

A mezei közös dűlőutakról a törvény nem intézkedett, mert ezeket az utakat nem tekintette közutaknak.

Az 1890. I. tc. rendelkezése szerint az állami utakról az állam, törvényhatósági utakról a területileg illetékes vármegye,illetve törvényhatósági joggal felruházott város, a községi közlekedési utakról az egyes utak érdekeltségébe tartozó községekből alakított érdekeltségi csoport, a vasúti állomásokhoz vezető utakról a területileg illetékes törvényhatóság: a vasút, az érdekelt községek és érdekelt ipar, kereskedelmi vállalatok érdekeltségük arányában, a községi közdűlő utakról a község és végül az egyes társaságok által létesített utakról pedig a létesítők vagy azok meghatalmazottai kötelesek gondoskodni.

A törvény tehát a közutakat a fenntartók szerint osztályozta. A hajóállomásokhoz és révekhez vezető utak besorolásának hiányát a törvényhatóságok gyakorlatilag rendezték, amennyiben ezeket az úthálózatokba felvették.

A törvény szerint az útügyek adminisztratív intézője az alispán, szakszerű gondozója pedig az államépítészeti hivatal főnöke, a közúti hálózat fejlesztését szem előtt tartva együtt működtek.

E törvény egy külön fejezete szabályozta az új közutak és hidak tervezése és engedélyezése körül követendő eljárást.

A törvény a közutak területével kapcsolatosan felmerülő vitás kérdések eldöntésének megkönnyítése céljából elrendelte még a közúti telekkönyveknek, az úgynevezett közúti törzskönyveknek a készítését is.

Ugyancsak egy külön fejezet foglalkozik az útrendőri kihágásokkal és a kihágást elkövetőkre kiróható büntetésekkel.

Az 1895. évi állami közutak hálózatát tartalmazó kimutatás 19. sorszáma alatt szerepel a megyénket átszelő Budapest - grazi és 37. sorszám alatt Tapolca - nagykanizsai út.

A vasúti hozzájáró utak rendszeres kiépítése 1905-ben kezdődött el. 1907-ben a törvényhozás elfogadta a mintegy 280-300 km hosszú (12 év alatt) törvényhatósági útnak állami kezelésbe vételét. Ezzel a törvényhatóságok terhein igyekeztek csökkenteni, és további útépítésekre lehetőséget nyújtani.

E korszak említésre méltó eseménye volt az első személygépkocsi megjelenése 1895-ben.

Ekkor még senki nem gondolt arra, hogy a robbanómotor ipari forradalma a közúti közlekedés hagyományos képét az országutak forgalmában két-három évtized alatt teljesen átalakítja. Ezek megjelenésével a közúti közlekedésben az utak az ország gazdasági életének legfontosabb tényezőivé váltak. Az útépítésben és útfenntartásban ezzel új korszak kezdődött.

A hídépítések terén nagy esemény volt az 1880-1890-es évek között a vasbeton szerkezetek megjelenése, az 1909-ben kiadott „Vasbeton Szabályzat".

A korszak útépítési munkáit, a további fejlődést az 1914-ben kitört világháború megakadályozta, szinte az összes híd- és útépítési munkát beszüntették.

A század első éveiben fokozódó igények jelentkeztek a faragott kőanyagok iránt. A kőbánya művelés területén további fejlődést jelentett az első pneumatikus kőfúrógép beállítása 1906-ban. Ezzel a termelés olcsóbb lett, mennyiségileg jelentősen nőtt.

Ezen években gépesítették a badacsonyi kőbányát is.

A Veszprém vármegyei utak állapotáról, az úthálózat helyzetéről a XX. sz. elején *évenként alispáni jelentések* számoltak be. Az *1912. évi* jelentés szerint az úthálózat kielégítő volt. A szükséges fedanyag beszerzését és szállítását egyrészt versenytárgyalás útján, másrészt házilag biztosították.

Az állami beruházási hitel terhére engedélyezett Zirc - Bakonybél - Nagygyimóti közút Zirc járásban levő része - Bakonybél átkelési szakasz kivételével - kiépült.

Az *1913. évi* alispáni jelentés az utak még megfelelő állapotát rögzítette.

Ez évben nagy gondot fordítottak a közúti fahidak átépítésére.

Újjáépült a Veszprém - pápai törvényhatósági úton lévő Jókai híd, vasbeton szerkezettel javították a naggyimóti hidat.

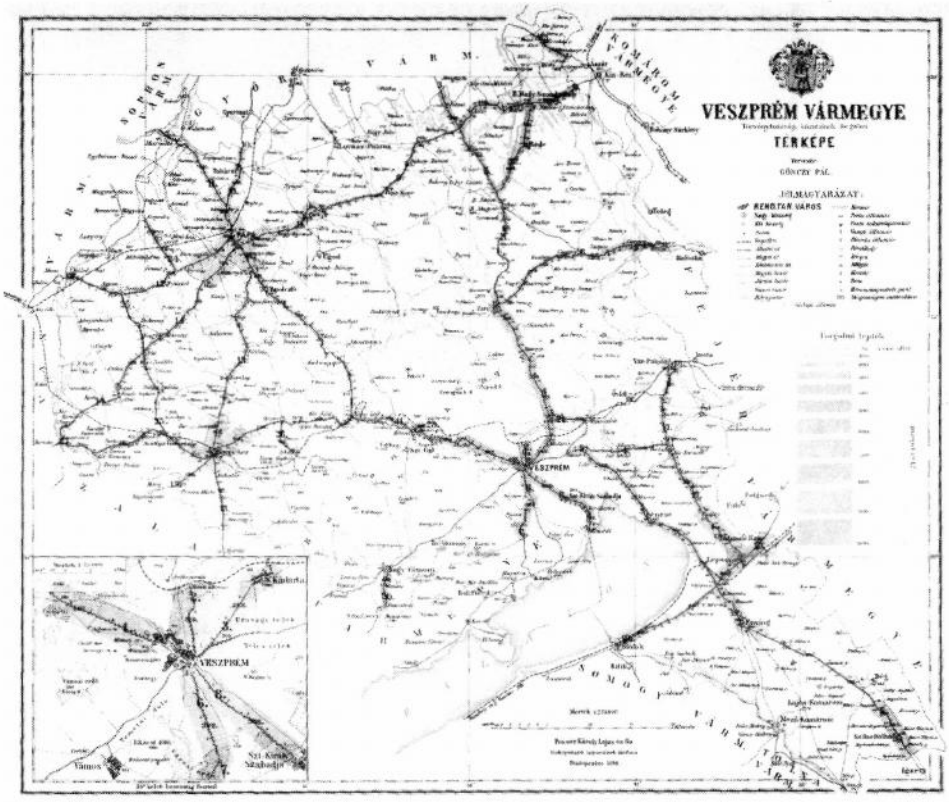
A nagyforgalmi útszakaszok közül a Veszprém - pápai törvényhatósági út veszprémi átkelési szakaszát 1 km hosszan kiskőburkolattal látták el.

Várpalotán a vasútállomásig vezető út szegélykő közé betonburkolatot kapott. Elkészült útalappal és kavicsolással a Zirc - Bakonybél - Nagygyimóti út 20 km-es szakasza Nagygyimót és Bakonybél között, melyből 5 km szakaszt hengereltek is.

A községi közlekedési (vicinális) utak közül a Zirc - Borzavár - porvai út 3 km-es szakasza és a Bakonyoszlop - Csesznek - bakonyszentkirályi út egy része. E két út később törvényhatósági út lett.

Az *1914. évi* törvényhatósági utak összes hossza 585 km volt. Ebből útalappal épített 175 km. Útalap nélkül, de kavicsolt 400 km, földút 10 km. 15.400 m^3 kavicsot használtak el fenntartására.

Az útépítések nagy része a megkezdődött I. világháború miatt leállt,



Forgalomszámlálási térkép (Gönczy féle) 1896

viszont még elkészült a Zirc - Bakonybél - nagygyimóti út hiányzó szakasza.

Ugyancsak a közúti forgalomnak adták át a Marcaltő vasútállomáshoz vezető út árvíz miatt veszélyeztetett, 1 m-rel feltöltött szakaszát.

Az 1915. évi alispáni jelentés szerint a munkaerőhiány nehezítette a fenntartást, mivel a bevonult 36 útőr pótlása nem történhetett meg.

A félbeszakadt Békás és Tótvázsony községek határában lévő útépítések befejeződtek, utóbbinál közerő kirendelése útján.

A rossz karban lévő Pápa - jánosházi törvényhatósági út alappal való ellátása viszont megkezdődött.

Az 1916-os évben a Pápa - jánosházi út, Pápa - Kéttornyúlak közötti mélyenfekvő, járhatatlan szakaszát bazaltkővel és kaviccsal állították helyre.

A Pápa - celldömölki törvényhatósági út Pápa város határában lévő szakaszát hengerelték.

Az I. világháború utolsó 2 évéről az alispáni jelentések hiányoznak. Megállapítható volt azonban, hogy a háború alatt, nemcsak az ország, de Veszprém vármegye úthálózata is nagyon leromlott.

Röviden összefoglalva az 1891-1918-as évek közötti időszak - megyénkben is -

- a közutak műszaki szempontból történt fejlesztésének,
- az útügyi szolgálat rendszeres megszervezésének a kora.

A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZTI IDŐSZAK 1915-1930 között

Az első világháború alatt az utak rendszeres fenntartásban nem részesültek, a makadámutak jelentős része járhatatlanná vált. Az utak katasztrofális leromlása a háború után a helyreállítási munkák azonnali megindítását kívánta.

Erre az időszakra esik a közúti törvénynek az 1920. XXVII. tc. 3. -sal történt módosítása: a következő évtizedekben a törvényhatósági és vicinális utak építésére, fenntartására nagyobb lehetőségek biztosítása.

Az 1921-1924-es években a közvélemény sürgetésének hatására nagy erőfeszítéseket folytattak a közutak jó karba helyezése érdekében. Hengerléssel és „foltozással" az állami közutak mintegy 50 %-a, a törvényhatósági közutak 30 %-a elérte a háború előtti állapotot.

A szűk költségvetési keretből megyénket is érintően a Balaton körüli út egy-egy szakasza épült ki.

A Kereskedelemügyi Minisztérium 1920 végén felállította az Állami Útigépjavító Telepet. Az állami és törvényhatósági tulajdonú hengerek nem voltak elegendők az építési és fenntartási munkákhoz, ezért az államépítészeti hivatalok kénytelenek voltak magántulajdonban lévő hengereket is bérelni, illetve a hengerlési munkákat vállalatba adni.

A közúti ügyek akkori vezetői *1923-ban készítették el az új közúti törvény tervezetét.* Ennek alapelve, fő célkitűzése: 25 év alatt az ország minden községe kiépített úttal kapcsolódjék az úthálózatba.

A törvénytervezet főbb intézkedései az alábbiak voltak:

- az 1890. I. tc.-ben megállapított hatféle útkategória helyett csak két útosztályt: állami és községi utak osztályát tervezte,

- a fontosabb törvényhatósági és községi közlekedést, vicinális utakat, az állami közutak hálózatába sorolta,

- a kisebb közforgalmi jelentőségű utakat a községi utak hálózatába kívánta felvenni,

- a törvényhatósági joggal felruházott városok törv. hat. útjai a város községi úthálózatába voltak sorolandók.

Az utak közforgalmának különböző jelentősége miatt a javaslat módot adott az utaknak forgalmi szempontok szerinti osztályozására. Így I., II., III. osztályú állami és ugyanígy I., II., III. osztályú községi utak lettek volna.

A vázolt törvénytervezetnek a vármegyénk részéről nagy ellenzéke volt, mert autonóm joguk csorbítását látták benne, valamint az adózó lakosságra újabb megterhelést jelentett volna. Ezért a törvényjavaslat nem is került az Országgyűlés elé.

A Kormány az 1924. évi IV. tc. 3.§-a alapján külföldi kölcsönt, 250 millió aranykoronát vett fel. Ebből 73,5 milliót bocsátott a közutak és közúti hidak céljára.

Az egyre növekvő gépkocsiforgalom új igények kielégítését követelte. Elkerülhetetlenné tette főleg a városi és nagyobb községi átkelési szakaszokon állandó burkolatok építését. Így meg kell említeni a sümegi, veszprémi kiskőburkolatokat.

E program keretében építették meg 1925-1929 között az országos, sőt nemzetközi forgalom szempontjából fontossággal bíró balatoni körutat is, és a Balaton megközelítését szolgáló mintegy 220 km hosszú útvonalakat.

A balatoni körút megépítésével a balatoni kultúra emelkedésének első alapkövét tettük le.

Az útépítési tevékenység növekedése, az útfenntartási munkákhoz szükséges kőanyagok mennyiségének emelkedése a kőbánya üzemek bővítését, számainak növelését igényelte. Ekkor létesültek a badacsonyi, káptalantóti, nemesgulácsi, sághegyi, sümegi, tördemici és zalahalápi bazaltbányáink. Később, 1965. évben a badacsonyi és tördemici bányákban környezetvédelni szempontból - országos méretű lakossági nyomás hatására is - a kőtermelést leállították, és fásítással, cserjék telepítésével újra „zöldítették" a kopár hegyoldalakat. A sághegyi és zalahalápi bányák időközben kimerültek és megszűntek.

1927-32 között épült a 8. sz. Székesfehérvár - Jánosháza - grazi állami közút Székesfehérvár - Veszprém közötti szakaszán talajjavítás után

földre helyezett 13 cm vtg, 6 m széles betonburkolat, míg 1936-37-ben ugyanezen út Veszprém - rábafüzesi szakasza.

Az 1925-1930-as évek közötti időszak jelentős eredményeket mondhat magáénak.

Kiemelkedő volt több törvényhatóságnak az úthálózat fejlesztése érdekében kifejtett eredményes tevékenysége. Erősen jelentkezett azonban az a hátrány is, hogy egyes törvényhatóságok egészen önálló útügyi politikát folytattak, helyi érdekeket tartottak szem előtt. Ebben az években épült meg Veszprémben az Államépítészeti Hivatal.

1931-1945 KÖZÖTT

1929-ben a Budapest - siófoki út egyes szakaszai a magyarországi útépítéseknek az első reprezentánsai. Ennek beton- és aszfaltburkolatai, a maguk nemében, a későbbi évek igényeit is kielégítették, az ország idegenforgalmának jelentős tényezőivé váltak.

1934-ben állapították meg Magyarország *Főközlekedési Úthálózatát* tekintet nélkül arra, hogy egyes utak állami, törvényhatósági vagy vicinális közutak hálózatába tartoztak előzőleg.

Kisebb mértékű és elégtelen karbantartás következtében az 1930-tól kezdődő gazdasági válság éveiben országszerte és így a megyében is az utak állapota nagyon leromlott. 1934-ig stagnál a megye közúthálózatának építése és csak utána indul meg a fejlődés.

Az útfenntartási munkák eredményesebb ellátása érdekében a Kereskedelem és Közlekedési Minisztérium 36.560/1936. sz. rendeletével *a közúti kerületi felügyelők* szolgálatát és hatáskörét, a 65.100/1940. sz. rendeletével az *állami útőrök* szolgálatát, a 7.000/1943. sz. rendeletével pedig az *állami útmester* szolgálatát meghatározó Utasítást adta ki.

Veszprém megyében 1934-ben az alábbi főközlekedési úthálózat került kijelölésre:

I. rendű

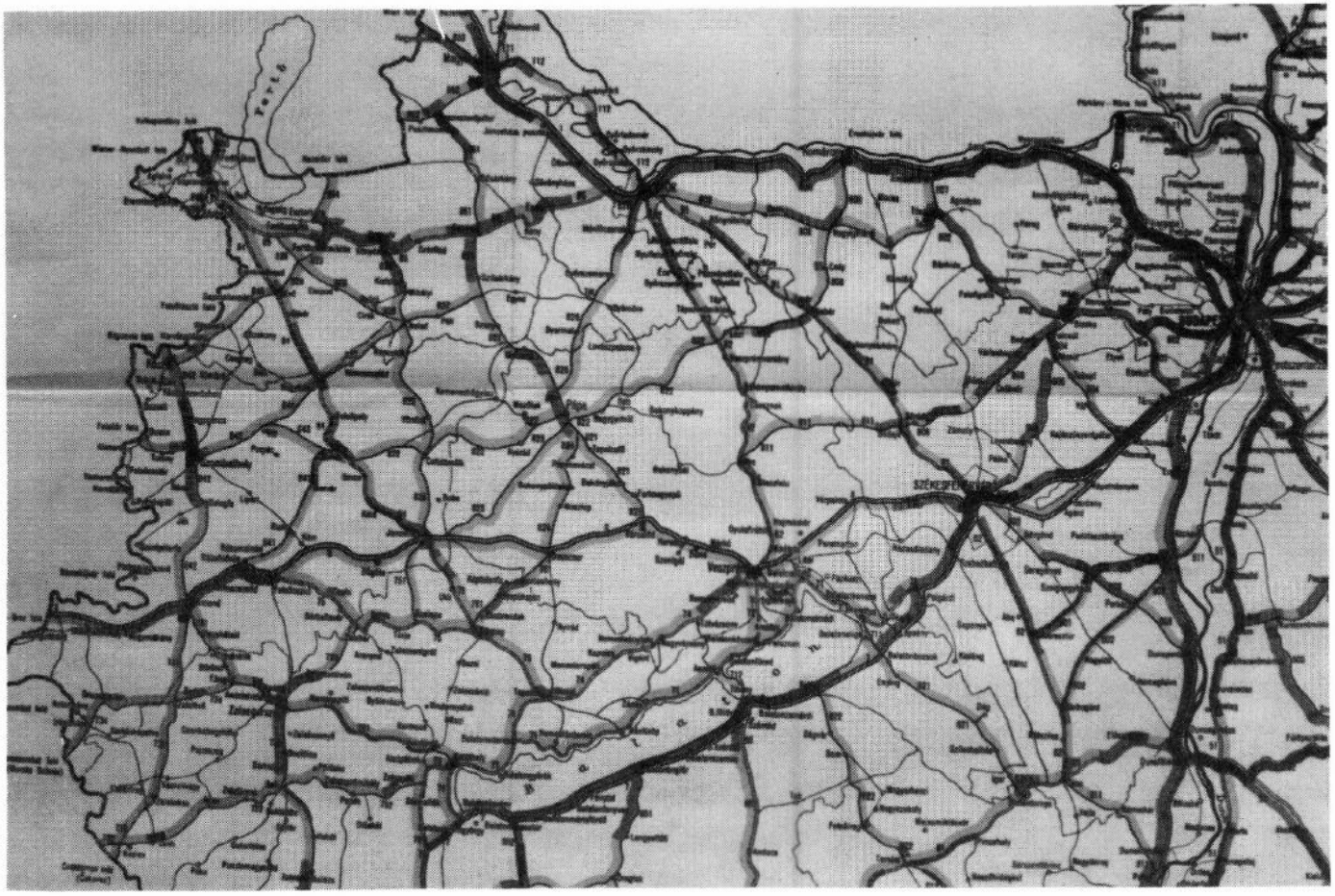
8. sz. Székesfehérvár - rábafüzesi 15,8 - 101,8 km

II. rendű

71. sz. Polgárdi - keszthelyi 7,6 - 119,7 km

72. sz. Balatonkeresztúr - alsópáhoki 9,9 - 21,5 km

73. sz. Keszthely - zalaegerszegi 0,0 - 12,0 km



1935-36. évi forgalomszámlálási térkép

74. sz. Veszprém - keszthelyi 0,0 - 61,1 km
75. sz. Devecser - zalaegerszegi 0,0 - 33,8 km
82. sz. Győr - veszprémi 25,7 - 77,4 km
83. sz. Győr - pápai 26,8 - 40,7 km
86. sz. Pápa - jánosházai 0,0 - 34,2 km

III. rendű
700. sz. Veszprém - csopaki 0,0 - 15,3 km
701. sz. Veszprém - balatonalmádi 0,0 - 12,7 km
702. sz. Fűzfő - litéri 0,0 - 7,0 km
711. sz. B.akarattya - enyingi 0,0 - 5,0 km
712. sz. Aszófő - Tihany - szántódi 0,0 - 6,6 km
751. sz. Tapolca - sümegi 0,0 - 17,1 km
752. sz. Jánosháza - sümegi 0,0 - 16,0 km
812. sz. Kisbér - pápai 13,9 - 51,0 km
821. sz. Csorna - városlődi 20,9 - 67,4 km
822. sz. Pápa - sárvári 0,0 - 21,6 km

A főközlekedési úthálózat országos viszonylatú megállapítását az tette szükségessé, hogy a megyék úthálózat és útépítési programmal csak saját érdekeiket tartották szem előtt, figyelmen kívül hagyva a távolsági forgalom és szomszédes területek igényét. Ennek volt következménye, hogy a kettő szomszédos vármegye székhelyét vagy egyéb fontos ipari, mezőgazdasági gócot összekötő utak nemcsak más neveket viseltek, hanem a fenti nagyobb településekről a szomszédos megyékbe vagy az ország más fontos településére vezető út kiépítetlen, vagy bizonytalan dülőutakban folytatódott.

Az előzőekben felsorolt I., II., III. rendű, Veszprém megye jelenlegi területén lévő utakból csak a 8. sz. út volt állami, a többi törvényhatósági.

1934-44 között a főutakéval párhuzamosan haladt a törvényhatósági utak és egyéb utak, makadám pályák kiépítése is. Így épültek meg a bakonynánai, tési, jásdi és olaszfalui bekötő utak.

1933. XII. 31-ével a Minisztérium az útigépeket az államépítészeti hivatalok között szétosztotta, ezek javítására Debrecenben és Székesfehérvárott csupán javítóműhelyt szervezett meg.

A megindult nagyarányú építések szükségessé tették, hogy a nem megfelelő ismeretekkel rendelkező útmesterek, törvényhatósági útbiztosok megfelelő képzésben részesüljenek.

Ezért először 1928-32 között útmesteri szakiskola létesült, melyen a Veszprém megyeiek is részt vettek.

Az első világháborút követő időszak első éveiben utainkat is a pusztulás, a közúti szolgálatot pedig a reménytelen jövő jellemezte. Az útügyet irányító tényezők és az államépítészeti hivatali mérnökök fáradhatatlan munkája és alkotókészsége néhány év alatt az úthálózat fejlesztése terén új helyzetet teremtett, és igen szép eredményeket ért el.

Az 1936-37-es években épült a 8. sz. Budapest - Szfvár - grazi úton a *Veszprémi közúti völgyáthidalás,* amely abban az időben Magyarország első, legszebb vasbeton felsőpályás ívhídja volt.

A *„Szent István völgyhíd"* a 8. sz. főutat a veszprémi „Betekints" völgy fölött vezette át, 1937. december 22-én adták át a forgalomnak.

A hidat Folly Róbert mérnök tervezte és a Palatinus Építő és Ingatlanforgalmi RT. építette meg. A híd avatása végül többszöri időpont változás után 1939. június 18-án zajlott le.

A II. világháború idején a város kiürítésével egyidejűleg a német csapatok 1945. III. 21-éről 22-ére virradó éjjel a „viaduktot" felrobbantották.

Ennek provizórikus helyreállítása azonnal megtörtént.

Veszprémi Völgyhíd provizórikus helyreállítása /1944/

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ UTÁNI IDŐSZAK 1946-1965-ig

A II. világháború alatt Veszprém megye úthálózatát is súlyos károk érték. *A közutakat ért rongálások a harci károk* országos összértékének 2,5 %-ában sújtották a megyét.

Az úttesttartozékban esett háborús károk aránya már jóval magasabb volt: 20 %.

A közutak fokozott igénybevételéből keletkezett háborús károk országos összértékének 14,3 %-át tették ki. Ezek jelentős része a 7, 8, 71, 82, 711. sz. állami és törvényhatósági utakra esett.

A megye *hídállományában* rombolás 63 db műtárgyon 754 hídfolyóméteren történt a világháborús események következtében.

Általánosságban megállapítható volt, hogy a megyei úthálózat állandó burkolatain 20 %-os, míg a makadám pályákon 70 %-os volt a károsodás.

Ezekből nyilvánvalóan következett az elsősorbani, közutakkal szemben támasztott igény: az azonnali helyreállítás, a közlekedés mielőbbi biztosítása.

A közutak újjáépítésének egyik, legnagyobb nehézségét a kőbányák üzemének szüneteltetése jelentette, a másikat a speciális útigépek nagymérvű hiánya, pusztulása, majd az infláció, pénzhiány.

A fenti akadályok folyamatos felszámolásával, megszüntével a helyreállítások szépen, jó ütemben folytak, és 1949 végéig nagyrészt be is fejeződtek, így a veszprémi Völgyhíd helyreállítása is 1948-ban és avatására 1948. III. 15-én került sor.

Ebben az időben intézkedett a Kormány a 6.900/1948. sz. rendeletével a törvényhatósági utak állami kezelésbe vételéről és az állami utak újabb csoportosításáról, útkategóriákba sorolásáról:

I. rendű főközlekedési utak 1-9 számmal,
II. rendű főközlekedési utak 10-99 számmal,
III. rendű főközlekedési utak 100-999 számmal.
Összekötő utak
Bekötő utak
Állomásokhoz - révekhez vezető utak.

A csoportosítás forgalmi és közgazdasági jelentőség szerint történt.

1950. I. 1-jével, a Népgazdasági Tanács 339/XVIII/1949. sz. határozatával állami úthálózatba került a törvényhatósági utak jelentős része. Az

Államépítészeti Hivatal eddig házilagosan végzett útfenntartási munkáit az Útfenntartó Nemzeti Vállalatok vették át.

1950. VIII. 1-jén megszűntek az ÁÉH-k és helyettük a Megyei Tanács VB Közlekedési osztálya vette át a megyei úthálózat felügyeleti ellenőrzését. E jogkör később 1954. IV. 1-jével a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumhoz került az 517/IV/1953. MT. sz. rendelettel. A közúti feladat ellátására e rendelet alapján a KPM 12 közúti kirendeltséget szervezett és az Útfenntartó Vállalatok számát is - mely minden megyében prosperált eddig - 12-re csökkentette.

A fenti rendelettel és időtől kezdve a Veszprémi Útfenntartó Vállalat is megszűnt és a megye területén a székesfehérvári Közúti Kirendeltség irányítása és ellenőrzése mellett a szomszéd megyék Útfenntartó Vállalatai végezték az útfenntartással kapcsolatos vállalati munkát.

A Közlekedés és Postaügyi Miniszter 20/1958. sz. utasításával 1958. április 1-jével a Közúti Kirendeltségeket „KPM Közúti Igazgatóságokká" alakította át székhelyük és illetőségük változatlanul hagyása mellett.

Így Veszprém megye továbbra is három szomszédos - Győr - Székesfehérvár - Zalaegerszeg Igazgatósághoz tartozott 1962. XII. 31-éig. Ettől fogva a létrehozott veszprémi kirendeltséggel a teljes Veszprém megyét a KPM a székesfehérvári Közúti Igazgatósághoz csatolta.

A *3 éves terv* időszakában 1947-50 között a *8. sz. főközlekedési út* Fejér megyei határától Veszprémig terjedő szakasz épült át, a régi út beton- és aszfaltburkolatot kapott. E legjelentősebb helyreállítás, átépítés mellett a megyei vizesmakadám burkolatú utak legnagyobb részének kijavítása és jó karba helyezése ugyancsak megtörtént az Útfenntartó Vállalatok munkájával.

Az *első 5 éves terv* kezdetén a megye útjainak állapota általában közepes volt, de a növekvő forgalom következtében lassú leromlási folyamat vette kezdetét.

A forgalom már nemcsak mennyiségi, hanem minőségi követelményeket is támasztott. Szükségessé váltak korszerű burkolatok építése, melyek nagy mennyiségű osztályozott szemszerkezetű, kétszer rostált pormentes zuzalék előállítását igényelték.

Ekkor építették, fejlesztették ki nagyütemben az uzsai kőbányát, mely ma is az ország egyik legkorszerűbb kőtermelő üzeme.

A második 5 éves tervi időszak legjelentősebb útügyi „eredménye" volt a makadámpályák korszerűsítési munkáinak útfenntartási hitelből való finanszírozása. Ezen „hitelforrás" maga után vonta a makadám utakon a fenntartási munkák csökkentését, mégis a népgazdasági érdeket szolgálta: lehetővé tette, hogy a nagyobb forgalmú makadám burkolatú utak a növekvő gépkocsi forgalomra alkalmassá legyenek téve.

A korszerűsítési munka első „lépcsője" volt a főközlekedési utak pormentes burkolattal való ellátása. Ezt követő célkitűzés, törekvés pedig: rövid időn belül a megyeszékhelyek pormentes burkolatú utakkal legyenek összekötve a járási székhelyekkel.

Ezen évek legfontosabb útkorszerűsítései Veszprém megyében:

82. sz. Győr - veszprémi főközlekedési út	25,7 - 40,0 km között
83. sz. Győr - pápai főközlekedési út	26,8 - 40,7 km között
821. sz. Csorna - városlődi út	36,2 - 67,5 km között
822. sz. Pápa - sárvári út	1,0 - 21,6 km között.

1957-58 között készült a gannai 5,3 km hosszú vizes makadám burkolatú bekötő út.

A fentieken kívül a megyében elkezdődtek és folyamatosan folytak a közúti kirendeltség tervezésében, UMECS ellenőrzésében, a termelőszövetkezeti utak építései. Ezek az utak kiépítésük után nem kerültek az országos úthálózatba.

Az úthálózat fenntartása terén is lényeges haladás történt: egyértelművé vált az a felismerés, hogy a növekvő gépjármű forgalom számára a makadám pályák vizes hengerlések útján a továbbiakban nem tarthatók fennt.

Ezért a megyékben is *előtérbe kerültek:*

- a kielégítő állapotú, megfelelő profilú vizes makadám burkolatú utak folyékony majd higított bitumenes felületi kezelése, bevonása,
- makadámutak konzerválása,
- a higított bitumenes hengerlések,
- a kötőzúzalékos burkolatok.

Ezekkel egyidőben a pénzügyi lehetőségektől kötötten háttérbe szorultak az új útépítések.

Forradalmi változást hozott az útfenntartásban megjelenő, kiváló minőségű hazai nagylengyeli bitumen megjelenése, az ebből előállított különféle bitumenszármazékok.

Kezdetét vette az „országos közúthálózat fejlesztési terv"-ének előkészítése, melynek programjavaslata végül is 1965-ben készült el.

Ezen időszak legjelentősebb útfenntartási munkái voltak:

75. sz. Devecser - zalaegerszegi út 5,1 - 33,8 km között
Bodajk - zirci összekötő út 18,0 - 35,4 km között
Badacsonytomaj - tapolcai összekötő út 0,0 - 11,9 km között
Keszthely - várvölgyi összekötő út 0,0 - 11,5 km között

Felsőpáhoki bekötőút 4,3 km hosszán 2,3 km 4 m széles záróréteggel ellátott itatott aszfaltmakadám készült.

Előtérbe kerültek a bitumenes itatások, különböző aszfaltburkolatok, higított bitumenes „konzerváló" hengerlések.

Ezen utóbbi burkolat nem szabályszerű itatásos hengerelés volt, hanem mintegy 2 évi fenntartási zúzottkő és zuzalék egyszerre történő bedolgozása HB 2 (higított bitumen) hozzáadásával. Az így kialakított burkolat a következő évben bitumenes záróréteget is kapott. E technológiával kimondottan a saját, igazgatósági kivitelű, úgynevezett „házilagos" munkák készültek.

A vállalati munkák megoszlottak a Híd-, Beton-, Aszfaltútépítő Vállalatok, valamint a zalaegerszegi és székesfehérvári Útfenntartó Vállalatok kivitelezésében.

Veszprém megye közútjai (1965-1989 között)

AZ ORSZÁGOS UTAK KEZELŐJE A KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG

A függelékben hozott kimutatás részletezi a teljes megyei közúthálózatot a magánutak (vállalati, termelőszövetkezeti, stb.) kivételével, melyeknek jelentősége elenyésző, és közforgalmat nem bonyolítanak le.

Az országos megyei közúthálózatot a Veszprémi székhelyű Közúti Igazgatóság, a megyét átszelő autópálya szakaszt pedig a Budapesti székhelyű Autópálya Főmérnökség kezeli és irányítja.

Mégis szükséges a teljesség érdekében megemlíteni a tanácsi kezelésű úthálózatot, mely szerves egésze a megye közúthálózatának.

Ennek kezelése a városok, járások (megszűnésig) és a községek irányítása mellett történik elsőfokon. Felügyeletüket a Megyei Tanács VB. Építési, Közlekedési és Vízügyi Osztálya látta el.

1983. június 30-ig a közutak hatósági feladatait a KPM. (Közlekedési és Postaügyi Minisztérium) látta el úgy, hogy az országos közúthálózat vonatkozásában a Közúti Igazgatóságok (autópályák, főutak és 30 m feletti hidak kivételével), a tanácsi úthálózatot pedig a megyei Tanács VB. fenti szakigazgatási szerve.

A 17/1983. V.1. MT. rendelet alapján a Közlekedési Főfelügyelet veszi át a korábbi minisztériumi hatósági jogkört, így a közúti igazgatóságokét pedig a Megyei Tanács VB. új szakigazgatási szerve a Közlekedési Osztály. Ezzel egyidőben a KPM. átszervezésével új minisztérium jön létre a KM. (Közlekedési Minisztérium), és így a Közúti Igazgatóságok számának mintegy felére csökkentésével több megyét kezelő igazgatóságok létrehozására kerül sor.

A fentiek következménye, hogy a Közúti Igazgatóságok államigazgatási hatásköre megszűnt, és csupán a közútkezelői jogköre maradt meg.

Az utakról szóló 1962. évi 21. sz. törvényerejű rendelet hatályon kívül helyezésére és korszerűsítésére került sor az 1988. évi I. törvény (a közúti közlekedés) alapján.

1989. január 1-én a KM. megszűnésével új minisztérium jön létre: Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium.

E kiadvány további része a megye közúti közlekedésének mintegy 80 %-át lebonyolító megyei országos közúthálózat fejlesztését, építését, fenntartását és üzemeltetését, és ezt végrehajtó, irányító szervezet tevékenységét mutatja be.

Az igazgatóság hatásköre az 1965. évi megalakulásakor Veszprém megye országos közúthálózatának igazgatására, fejlesztésére és fenntartására terjed ki.

Az úthálózat teljes hossza: 1.899 km, ebből:

- beton és aszfaltbeton burkolat:	16,0 %
- kevert aszfaltmakadám, kötőzúzalékos, itatott makadám, kő és keramit	28,0 %
- felületi bevonással ellátott és portalanított makadám	28,9 %
- vizes makadám	22,4 %
- földút	4,7 %

Megállapítást követően három szakaszmérnökség Veszprém, Pápa és Keszthely 11 szakasztechnikusi körzettel gondozta a hálózatot. Szakasztechnikusi körzetek: Balatonakarattya, Balatonfüred, Veszprém, Ajka, Tapolca, Keszthely, Sümeg, Devecser, Pápa kelet, Pápa nyugat. és Zirc székhelyen működtek.

A 25 éves működés alatt az úthálózat hossza jelentéktelen mértékben változott, kivéve az 1979. és 1983. évet.

A közúthálózat gerince a megyét K-Ny-i irányban átszelő 8.sz. (Székesfehérvár - Jánosháza - rábafüzesi) főút.

Ez felfűzi a másodrendű, a Bakonyt átszelő 82. sz. (Veszprém - győri) a 83. sz. (Városlőd - Pápa - győri), valamint a balatoni irányt kiszolgáló 71, 72, 73 és 84 sz. főutakat.

Az M-7-es autópálya és autóút csak kis szakaszon halad át a megye területén, viszont jelentős forgalmat továbbít az északi Balatonpartra is.

MT. határozat alapján 1979. január 1. hatállyal Keszthely város és járás Zala megyéhez történő átcsatolásával az úthálózat hossza 1.706 km.

KPM. miniszter rendeletével 1983. július 1-vel megszűntetett több közúti igazgatóságot.

A Veszprémi Közúti Igazgatóságot Veszprém székhellyel Fejér és Veszprém megyékre kiterjedő országos hatáskörrel meghagyta.

AZ IGAZGATÓSÁG SZERVEZETI FELÉPÍTÉSE

Az 1965. november 1-én megalakult KPM. Közúti Igazgatóságot Veszprémben, a megyei vezetés által rendelkezésre bocsájtott, volt Erdőgazdasági vállalat irodaházában elhelyezték el.

A rohamosan fejlődő közúti forgalom, a feladatok növekedése, a forgalom zavartalan lebonyolítása, a technológiai változások és nem utolsósorban a gazdaságossági követelmények miatt az induló szervezeti formát többízben is módosítani kellett.

A központi székház avultsága és e térségben kialakítandó csomópont helyigénye miatt elbontása vált szükségessé, és a megmaradó területen lehetőség nyílt új irodaépület megépítésére.

Az 1972. évben átadott épület kulturált elhelyezést és lényegesen igényesebb munkát tett lehetővé, méltón reprezentálva az igazgatóság megyében elfoglalt helyét.

Az igazgatóság alapításakor a tervezési munkákat teljes mértékben tervező irodák végezték, később a tervezési csoport és osztály megalakulásával ezek egy részét már saját hatáskörben sikerült lebonyolítani.

A korszerű útépítési technológiák és új utak építése és régiek megerősítése előtérbe helyezte a munkák minőségi ellenőrzését. Elsőként laboratórium, majd később Minőségfelügyeleti Osztály felállítására

Igazgatóság régi központi épülete

került sor. A KPM. rendeletére az igazgatóság felügyelete alatt létrehozott Közúti Minőségfelügyeleti Állomás funkciójának ellátására a központi irodaépület mellett új épületszárny megépítésére és beüzemelésére került sor 1983-ban.

Napjainkban már a Fejér és Veszprém megyei úthálózaton a Veszprémi Közúti Igazgatóság irányításával a megnövekedett feladatok ellátása céljából a megyeszékhelyeken Megyei Főmérnökségek is működnek. A szakasztechnikusi körzeti szervezet már alkalmatlanná vált a megnövekedett feladatok ellátására.

Korszerűsítést jelentett az egyéni útőri rendszert felváltó brigádszervezet és ezeket irányító útmesterségek.

1968-ban alakultak az útmesterségek Keszthely, Tapolca, Balatonfüred, Ajka, Zirc és Pápa székhellyel. A telepek egyrészén csak szerény iroda és raktárhelyiség, jórészén viszont csak egy-két szobás bérlemény állt rendelkezésre.

A motorizáció dinamikus fejlődése és az ezt követő technikai előrelépés és a zavartalan útüzemeltetés Veszprémben kísérleti üzemmérnökség felállítását tette szükségessé. (1974-1977.) Ennek eredményeként 1977. évben kialakult, napjainkban is fennálló üzemmérnökségi szervezetek már jól szolgálják a korszerű útüzemet, melyek Veszprém, Tapolca, Ajka és Pápa városokban székelnek.

Igazgatóság jelenlegi irodaháza

TELEPFEJLESZTÉSEK

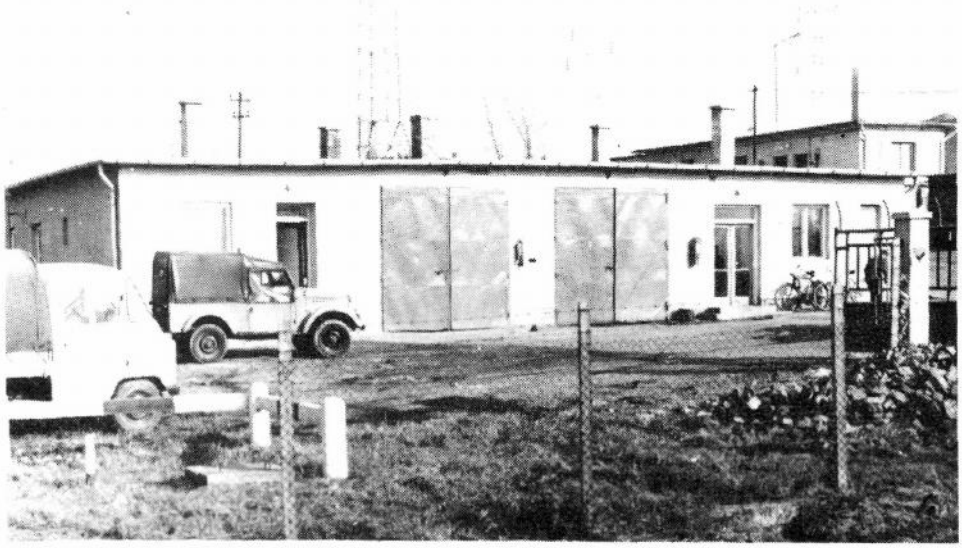
A közúti telepek nagyfokú elmaradottsága és a bérlemények felszámolása sokrétű feladat elé állította a szervzetet, melynek első időben határt szabott az e célra rendelkezésre álló csekély hitelösszeg, majd a kivitelezői kapacitáshiány.

A központi gépjavítás a mai veszprémi üzemmérnökség területén már elbontott épültekben folyt. Megoldást az 1974-ben befejeződött új gépjavító üzem építése jelentett, amely a későbbiekben különálló alkatrész raktárhelyiséggel és korszerű kocsimosó-szervízépülettel egészült ki. 1987-ben elkészült új iroda szociális épület pedig a mai kor elvárásait is messzemenően kielégíti.

A korszerű útüzem előtérbe helyezte az üzemmérnökségi telepek modernizálását, illetve új telepek építését. Elodázhatatlan volt elsőként is a tapolcai üzemmérnökség új telephelyének kialakítása 1977-ben, s folyamatos fejlesztés mellett a gépjármű tárolószín, majd fedett sótároló (1987.) megépítése.

A régi telephelyén megmaradt veszprémi és pápai üzemmérnökségeken az épületállomány bővítésével, az irodai és fizikai dolgozók elhelyezését és szociális körülményeit lényegesen sikerült javítani.

A veszprémi üzemmérnökséget kiszolgáló Házgyár úti telepen fedett sótároló épült 1988-ban a Dózsa-városi környezetet szennyező és elavult



Ajkai útmesterség régen

Ajkai útmesterség ma

telep egyidejű megszüntetésével. Az AUV-tól átvett C-25 zalahalápi keverőtelep új iroda- szociális épülettel és korszerű bitumenes gyártástechnológia kialakításával 1982. évtől már nagyteljesítményű aszfaltgyárként szolgálta az úthálózat fenntartását.

Az igazgatóság legkorszerűbb és a távlati igényt is messze kielégítő új üzemmérnökségi telepének építése fejeződött be Ajkán 1982-ben, ahol iroda és szociális épületek mellett gépjavító- tárolóépület, festőműhely, fedett sótároló segíti a színvonalas üzemvitelt.

Az energiatakarékosság jegyében a gazdaságosság szem előtt tartásával 1982. évben saját üzemanyagtöltő berendezések létesítésére került sor az üzemmérnökségek telephelyein, mely a téli útüzemi gépek üzemanyagjának elengedhetetlen biztonságát is elősegíti.

A zord téli időjárás okozta útakadályok elhárítását és felszabadítását segíti a Bakony központjába telepített zirci hóügyeleti bázis, fedett géptároló színének, továbbá az iroda és szociális készenléti épületének 1983. évi kiépítése.

Említésre méltó még a palóznaki volt keverőtelepen felhagyott felvonulási létesítmények átvételével és felhasználásával kialakított hétvégi pihenő és sportkomplexum.

A jelenlegi gazdasági helyzet viszont a jövőben ezeknek csak szerény fejlesztését teszi lehetővé.

GÉPESÍTÉS

Az igazgatóság megalakulásakor csak szerény és kis kapacitású gépállomány állt rendelkezésre.

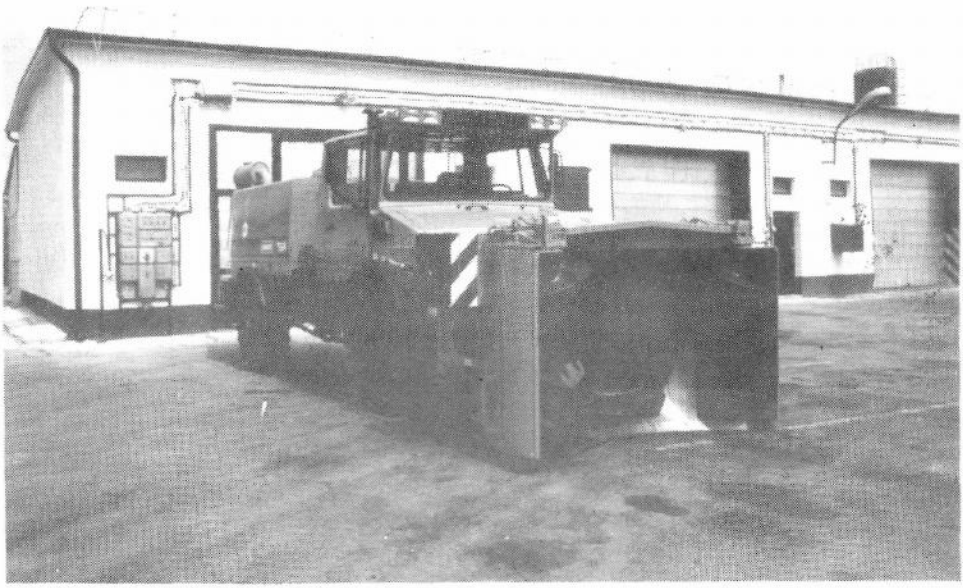
A hómarógépek csak 1968-ban kerültek igazgatósági állományba, addig személyzettel együtt KÖZGÉP bérleményként álltak rendelkezésre.

A megnövekedett feladatok megkövetelték a közúti géppark minőségi cseréjét, korszerűsítését, tipizálását, célszerű alapgépről üzemeltethető adapterek beszerzését és nem utolsó sorban útesztétikai és környezetvédelmi célmunkák elvégzésére is alkalmas további gépek munkába állítását.

E nagyvonalú gépesítés, mely az üzemmérnökségi telepek kialakításával párhuzamosan ment végbe, szükségessé tette az elavult szervezeti felépítés megváltoztatását.

Országosan is elsőként 1971-ben már gépészeti osztály felállítására került sor, mely véglegesen helyét az 1974-ben átadott korszerű gépjavító bázison alakította ki.

Az 1983. évi gépi állóeszközállományból 166 rendszámos gépjármű volt, melyet össze sem lehetett hasonlítani az 1965. évivel.



Nagyteljesítményű UNIMOG-hómaró /1988./

Nyomdai hiba miatt a 63. oldal ujranyomott, helyes szövege:

Ezekkel áll arányában az 1983. június 30-i munkagép állomány is. Összesen 322 gépegység végez munkát a megalakuláskor még keserves, kézzel végzett útőri munka helyett.

A gépesítettség e nagyfokú fejlesztését - az egyre csökkenő fizikai dolgozók kiváltása mellett - az indulástól kezdve a bitumenes technológiák általános és gyorsütemű bevezetése, nagytömegű anyagok szállítása és gépi rakodása kívánta meg. Jó alapot adott a gépláncokban alkalmazott egységek munkájához, mely döntő szerepet jelentett a makadámutak felszámolásában, a pályák kétnyomúvá tételét elősegítő burkolatszélesítésben és a burkolatok állagmegóvását, konzerválását célzó hengerlésekhez és felületi zárásokhoz.

Jelentős állomáshelyként emelhető ki, hogy az V. ötéves terv időszakában a koncentrált útőri brigádok gépkocsival történő mozgatása, szállítása megvalósult.

A gépi eszközállomány javítása kezdetben a veszprémi központi gépjavító bázison történt, majd a VI. ötéves terv közepén az üzemmérnöki telepek építésével és fejlesztésével létesült műhelycsarnokok, kocsimosók lehetővé tették Ajkán, Tapolcán és Pápán a javítási és szervízmunkát.

1981-ben az energiatakarékosságra is tekintettel a hagyományos évi téli gépszemlék megtartására már az üzemmérnökségi telephelyeken került sor.

FORGALOMSZERVEZÉS, FORGALOMTECHNIKA

Veszprém megyét országos viszonylatban is sűrű úthálózat tárja fel, mely fontos ipari gócokat, nagy forgalmat keltő városokat, - nem utolsó sorban - idegenforgalmi szempontból kiemelten kezelt településeket köt össze. A megye közútjain a forgalom növekedése az elmúlt 25 évben a főhálózaton 4-szeres, alsóbbrendű hálózaton 2-3-szoros. A forgalomnövekedést a megyei gépjárműállomány dinamikus fejlődése, az átmenőforgalom, a hazai turizmus és a külföldi vendégforgalom fellendülése váltotta ki.

A közúti teherfogalmat a vasúti szállítások közútra terelése, a jelentős bauxitvagyon közúti megközelítése és az úthálózat fejlesztését elősegítő kőbányák termékeinek szállítása tovább növelte.

A forgalom a nyári hónapokban kulminál. A főutakon és a gerinchálózaton ennek következtében nagyok a mértékadó csúcsórai forgalom értékei, és a kapacitás nem elégséges.

Ezekkel áll arányában az 1983. június 30-i munkagép állomány is. Összesen 322 gépegység végez munkát a megalakuláskor még keserves, kézzel végzett útőri munka helyett.

A gépesítettség e nagyfokú fejlesztését - az egyre csökkenő fizikai dolgozók kiváltása mellett - az indulástól kezdve a bitumenes technológiák általános és gyorsütemű bevezetése, nagytömegű anyagok szállítása és gépi rakodása kívánta meg. Jó alapot adott a gépláncokban alkalmazott egységek munkájához, mely döntő szerepet jelentett a makadámutak felszámolásában, a pályák kétnyomúvá tételét elősegítő burkolatszélesítésben és a burkolatok állagmegóvását, konzerválását célzó hengerlésekhez és felületi zárásokhoz.

Jelentős állomáshelyként emelhető ki, hogy az V. ötéves terv időszakában a koncertrált útőri brigádok gépkocsival történő mozgatása, szállítása megvalósult.

A gépi eszközállomány javítása kezdetben a veszprémi központi gépjavító bázison történt, majd a VI. ötéves terv közepén az üzemmérnöki telepek építésével és fejlesztésével létesült műhelycsarnokok, kocsimosók lehetővé tették Ajkán, Tapolcán és Pápán a javítási és szervízmunkát.

1981-ben az energiatakarékosságra is tekintettel a hagyományos évi téli gépszemlék megtartására már az üzemmérnökségi telephelyeken került sor.

FORGALOM, SZERVEZÉS, FORGALOMTECHNIKA.

Veszprém megyét országos viszonylatban is sűrű úthálózat tárja fel, mely fontos ipari gócokat, nagy forgalmat keltő városokat, - nem utolsó sorban - idegenforgalmi szempontból kiemelten kezelt településeket köt össze. A megye közútjain a forgalom növekedése az elmúlt 25 évben a főhálózaton 4-szeres, alsóbbrendű hálózaton 2-3-szoros. A forgalomnövekedést a megyei gépjárműállomány dinamikus fejlődése, az átmenőforgalom, a hazai turizmus és a külföldi vendégforgalom fellendülése váltotta ki.

A közúti teherfogalmat a vasúti szállítások közútra terelése, a jelentős bauxitvagyon közúti leközelítése és az úthálózat fejlesztését elősegítő kőbányák termékeinek szállítása tovább növelte.

A forgalom a nyári hónapokban kulminál. A főutakon és a gerinchá-

A forgalom fejlődését hűen illusztrálja, hogy a frekventált útszakaszon, így a 71, 72, 73, valamint a 8. sz. főút egyes szakaszain 25 év alatt 7-szeres növekedés állt elő.

A település szerkezetből adódóan az úthálózat közel 1/3-a átkelési szakasz.

Ez továbbá a megye városainak kiterjedt vonzáskörzete és idegenforgalmi látogatottsága a régi, elavult közlekedési hálózat teljes rekonstrukcióját tette szükségessé. Az úthálózat 19,1 %-a főút ugyan, de ez a szám reálisan 30-%.

A hálózatfejlesztést a fentiekben vázoltak egyértelműen meghatározták. Így került sor valamennyi főút és fontos alsóbbrendű út teljes keresztmetszetű korszerűsítésére, burkolatmegerősítésére.

Ennek eredménye, hogy ezen utak pályaszerkezetének nagyrésze még 1985. évig kielégítette az igényeket.

Az 1979. évben bevezetett megfelelőségi vizsgálatok alapján (részletes kimutatás a függelékben) az országos átlagnál is nagyobb megyei forgalom miatt 1982. évben a burkolaton a hálózatnak csak 18,8 %-án szükséges a beavatkozás, addig napjainkban ez 41,2 %.

Az elvégzett korszerűsítési és burkolatmegerősítés mellett szükség volt a szűk keresztmetszetek megszűntetésére. Ezek felszámolása több szakaszon kétszer két forgalmi sávon korszerű csomópontok és kapaszkodósávok építését jelentette.

Az első forgalomirányító jelzőlámpa a 8. sz. főút városi átkelésének rekonstrukciójával egyidőben 1972. évben Veszprémben került telepítésre.

Jelenleg Veszprémben 7 - ebből tanácsi kezelésű 3 - Balatonfüreden 2, Balatonalmádiban és Ajkán 1-1 csomópontban irányítja a forgalmat jelzőlámpa.

Növelte a biztonságot a Déli körgyűrű 1988. évben telepített sebességjelzőkkel összehangolt rendszerben működő jelzőlámpa.

A járművek számának és sebességének növekedése korszerű és áttekinthető információrendszer megteremtését sürgette.

A főúthálózaton és jelentős összekötő utakon az előírt tájékoztató zöldtáblák kihelyezésével megfelelő útbaigazítást és tájékoztatást sikerült elérni 451 km útszakaszon.

A 2/1976. KPM. rendelet végrehajtásával a teljes hálózaton a forgalmi rend felülvizsgálata mellett 1978-80 években mintegy 10.000 db fóliás, fényvisszaverő KRESZ- tábla nyert elhelyezést.

Nagy előrelépést jelentett a régi szabvány szerinti beton kerékvető műanyag vezetőoszlopra és vasbeton korlátok horganyzott acélszalagra történő cseréje.

A megnövekedett forgalom szükségessé tette a rossz látási viszonyok mellett is kellő biztonságot adó hossz-és keresztirányú fényvisszaverős kivitelű burkolatjelek gépesített felfestését, az úthálózat közel kétharmadán.

A szintbeni közút-vasút kereszteződések kiküszöbölésére a nagy anyagi ráfordítást igénylő közúti felüljáró csupán a 71. sz. főúton Alsóörs és a 82. sz. főúton Kádárta térségében létesült. Az úthálózaton ezen biztonságos átkelések száma 19. Jelenleg szintbeni közút-vasúti kereszteződés 87, melyből 14 fény- és félsorompós, 56 fénysorompós, 13 csapórudas és jelzőőrös mindössze 4 helyen található.

A hálózatfejlesztés, a forgalomtechnikai elemek, berendezések és nem utolsósorban forgalomszervező intézkedések hatására a megnövekedett forgalom ellenére a közúti személyi sérüléses balesetek csökkentek. Ezek ellenére 1984. évtől a közúti balesetek sajnos ismét növekednek.

Jelzőlámpás csomópont Balatonarács

Jól szolgálja a gyalogátkelőhelyek biztonságát azok kiemelt megvilágítása és a különösen veszélyesekét a 19 db sárga villogó jelzés. A forgalombiztonságot és nem utolsósorban kapacitást növeli a napjainkban megindult kerékpárutak kiépítése, melyek a környezetvédelem mellett jól szolgálják majd a Balaton-part turistaforgalmát is.

ÉPÍTTETŐI TEVÉKENYSÉG

Az igazgatóság megalakulásával szinte egyidőben induló hálózatfejlesztések a harmadik ötéves tervben „koncentrált útkorszerűsítések" jegyében folytatódtak.

A 71. sz. főút megyehatár - Tihany közötti, továbbá a teljes 84. sz. főút megyei szakasza került átépítésre aszfaltbeton burkolattal és szükséges korrekciókkal. Az építés szükségességét a Balatonhoz érkező nagyarányú idegenforgalmi fellendülés indokolta.

A városok átkelési szakaszainak korszerűtlensége szükségessé tette azok nagyarányú és költséges átépítését, mely a teljes közműhálózat rekonstrukcióját is eredményezte. Ennek jelentős állomáshelyei az elsődleges Veszprém városon kívül Tapolca és Ajka. Az V. ötéves tervben a megye többi városaiban is jelentős beavatkozást igénylő átépítések történtek az átkelési szakaszon.

A kisforgalmú és gazdaságtalan vasútvonalak megszüntetésére kialakult koncepció alapján 1969-ben elsőként megyénkben került sor a Veszprém-alsóörsi vasútvonal felhagyásával, annak forgalmának közútra való áttterelésére. Így épült ki korszerű műszaki paraméterekkel a városrendezési tervek figyelembevételével Veszprém vasútállomási útja, majd ezt követően a városkörnyék aglomerációját elősegítő vonzáskörzeti úthálózat teljes korszerűsítése.

1969-70. évi zord téli időjárás okozta olvadási és fagykárok, melyet az ugrásszerűen megnövekedett forgalom tovább növelt, új irányelveket adott az úthálózat megerősítésére.

Országosan elsőként 1971. évben a 8. sz. főút 31-38 km közötti szakaszán vékony aszfaltszőnyeg beépítése igazolta annak célszerű alkalmazását. A nagy fajlagos költséget igénylő korszerűsítések mellett így előtérbe kerültek az élettartamot növelő burkolatmegerősítések „egyszerű korszerűsítések" népies nevén szőnyegezések.

Az V. ötéves terv közepén az úthálózaton már eltűnt a betonburkolat, és a teljes főhálózat teherbíró aszfaltbetonnal került átépítésre. Jól szol-

gálta e technológia alkalmazása az időközben elöregedett burkolatokra való ciklikus visszatérés lehetőségét is.

A településeknek az országos közúthálózatba való bekötése mint elsődleges gazdaságpolitikai feladat 1972-ben elsők között megyénkben valósult meg.

A szűk keresztmetszetek felszámolása a pályák négy forgalmi sávvá történő kiépítése 8. sz. főúton Veszprém - 72. sz. főút, 73. sz. főúton Veszprém-felsőörsi elágazó, 71. sz. főúton 73. sz. főút-Balatonfüred és Balatonfüred kivezető szakaszán teljesült.

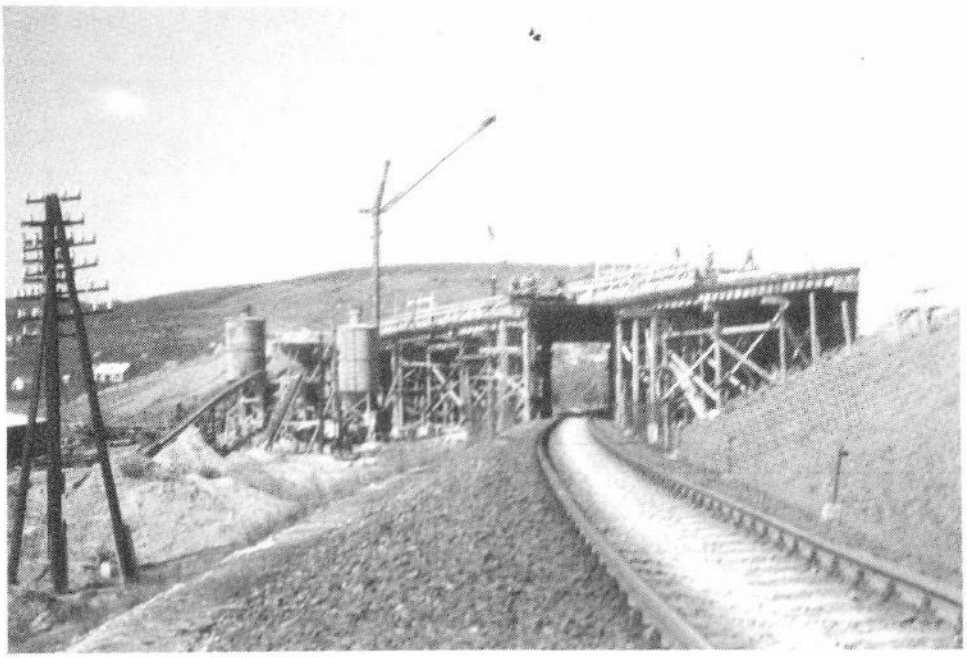
Az országos átlagot is meghaladó teherforgalom, az úthálózat vegyes jellege, a domborzati viszonyokból adódó emelkedési viszonyok tették sürgetővé kapaszkodósávok megépítését.

Elsőként épül meg a Veszprém - Balatonalmádi úton a megyehegyi és a 73. sz. főúton a Nosztori emelkedő kapaszkodósávja, melyeket a 8. sz.

71. sz. főút útkorszerűsítése /1969./

főúti távlati program alapján létesültek követtek. - Ajkarendek, Kislőd, Városlőd, Várpalota, Székipuszta, Herend és a napjainkban megkezdett öskü i .

Veszprém város településszerkezete - a megtörtént korszerűsítés ellenére - már nem tette lehetővé újabb utak és további forgalmi sávok építését. Ezért, valamint a völgyhíd elégtelen teherbírása miatt vált szükségessé a forgalmi dugók felszámolását célzó tehermentesítő út kiépítése.



Alsóörsi közúti felüljáró építése /1968./

Az V. ötéves tervben kiépült félkör alakú északi tehermentesítő szakasz már jelentős előrelépést jelentett. Végleges megoldást az 1985. évben üzembehelyezett D-i és Ny-i szakasz jelentette.

BIDIM textiliával történő töltésalapozás is elsőként valósult meg megyénkben, a 71. sz. főút szigligeti korrekciós szakaszán, melyet országosan számos követett. Hasznos és gazdaságos további új technológiák bevezetésére került sor drain aszfalt, PERBITEMAK, INFRA DOMINO és a 82. sz. főút cseszneki kísérleti szakaszán épített VERGLIMIT-es burkolat, mely a hazai viszonylat mellett a hozzáfűzött reményeket nem elégítette ki.

A nagymennyiségű aszfaltkeverék előállítása kezdetben Balatonfűzfőn telepített, már akkor is korszerűtlen keverőberendezéssel indult. Ezt váltották fel a C-25 aszfaltkeverő gépek: Alsóörs, Aszófő, Uzsa, Zalahaláp, Veszprém és Tapolcafő térségében.

Jelenleg már korszerű automatizált Teltomat típusú aszfaltgyárak szolgálják a megfelelő minőségű aszfaltkeverékeket Veszprémben, Uzsán és Tapolcafő környékén.

A Veszprém megyei országos közúthálózat kiépítésében jelentős szerepet vállaltak és teljesítettek: az Aszfaltútépítő, a Betonútépítő és a Hídépítő Vállalatok, továbbá a zalaegerszegi, a győri és a székesfehérvári Közúti Építő Vállalatok.

Az igazgatósággal jól együttműködő szervezetek közül külön kiemelésre méltó az UVATERV színvonalas tervezői tevékenysége.

Az útkorszerűsítési program során sok munkát adott a keskeny és nem kellő teherbírású hidak szélesítése és újjáépítése.

A kezdeti koncentrált útkorszerűsítés érintette a 71. sz. és 84. sz. főutak valamennyi hídját, de jelentősebb új építés csak az Alsóörsi közúti felüljáró volt.

A III. ötéves tervben a Pápa-szilsárkányi összekötő út rekonstrukciója során épültek meg a Marcal és Rába ártéri hidak.

Jelentős egyedi hídépítések: 8. sz. főúton a városlődi völgyhíd, továbbá Budapest-szombathelyi vasúti fővonal feletti korszerűsítésre szoruló hidak: időrendi sorrendben - Városlőd I., Herend Öskü és a jelenleg folyamatban lévő Városlőd II. és a csehbányai bekötőúti vasút feletti közúti felüljáró.

A Veszprémi Völgyhíd dilatáció cseréje, majd ezt követően 1982. évben a teherbírás növelése céljából pályalemez erősítése, EHA kocsipálya burkolat felújítás érdemel kiemelést.

A Veszprémi körgyűrű építése során kiépült új 2 közúti felüljáró és a Séd patak hídszerkezet, valamint napjainkban a 71. sz. főút Balatonakarattyai szakaszán folyó vasút feletti közúti felüljáró.

Ugyancsak jelentős számú kisebb híd építésére került sor, egyrészt a burkolatmegerősítés, másrészt az útszélesítési program keretén belül.

A közúti hidak száma 1988-ban 471, ebből felüljáróké 25, bár többségük rövid fesztávú, mégis az országos átlagnál nagyobb mennyiségű műtárgyról kell gondoskodni az úthálózaton.

ÚTFENNTARTÁS, ÚTÜZEMELTETÉS

Veszprém megye közúthálózata az országos átlagszintet meghaladó jó minősége a nagyarányú építési, korszerűsítési tevékenység mellett az útfenntartó szervezet és az ott dolgozók lelkiismeretes szakszerű tevékenységét dicséri és fémjelzi.

Az egyéni útőri szervezet 4-8 fős brigádokba való szervezése, majd a motoros útőrök munkába állítása volt az első lépés a kisgépesítés, majd később az útfenntartó gépláncok rendszeresítésére.

Elsődleges cél a hálózat pormentessé tétele volt a vizes makadámok felszámolásával, a gépjárművek gumiabroncsaival okozott burkolatkárok és nem utolsósorban a környezetvédelem érdekében.

A gépi állóeszközállomány speciális fejlesztésével a felületi bevonások és zárórétegek gépesítésével a beépítés üzemszerűvé vált. Ennek eredménye a vizes makadámburkolatok majdnem maradéktalan felszámolása a IV. ötéves terv időszakában.

Az olvadási és fagykárok gyors helyreállítását szolgálta a kátyúzó anyagot előállító hideg kötőzúzalékok gyártását biztosító 300-as keverőgépek elhelyezése Keszthelyen, Nagygyimóton és Ajkán.

Minőségi változás eredménye az 1979. évben AUV-tól Zalahalápon átvett C-25 keverőtelep, melynek korszerű kiépítése és kialakított hőközolajos bitumenes manipulációs berendezése, a helyi kőbánya közelsége gazdasági optimumot jelentett költség vonatkozásában is.

A vállalatok által végzett nagyarányú korszerűsítések, építések és megerősítések a hálózatnak csupán 1/3-án történhettek meg.

Az úthálózat további visszamaradt szakaszairól tehát az útfenntartás keretén belül kellett fokozatosan gondoskodni két forgalmi sávra történő bővítés, burkolatszélesítés útján.

Megyénkben az ilyen célra fellelhető anyagok (kő, murva, stb.) választéka és csekély szállítási költsége a hézagos szerkezetű szórtalapok beépítését indokolta.

Ennek és a vállalati munkáknak az eredménye, hogy az 1965. évi 6 m feletti burkolatszélesség 1/3-os aránya 1980. évben 3/4-re emelkedett, az átlagburkolat szélesség 4,65 m-ről 5,82 m-re, és 1982. évben elérte a „bűvös" 6 métert. A kőbányáktól távoleső pápai üzemmérnökség területén Marcaltőn racionális szempontból is a burkolatszélesítést elősegítő tömör szerkezetű útalapok építésére szolgáló folyamatos betonkeverő üzem került 1981-ben felállításra. A hálózaton 1985. évben valamennyi jelentős közút elérte a 6 m. burkolatszélességet.

A tervszerű állagmegóvó és burkolatszélesítési munkák a korábbi időszakok kampányszerű kátyúzási munkáit megszűntették. 1978. évben került bevezetésre a bitumenemulziós technológia, mely kiküszöbölte a káros zúzalékfelverődést, burkolatizzadást és a hideg kötőzúzalékos anyag téli bedolgozását is elősegítette.

A fenntartás legtömegesebb munkája továbbiakban is a padkák, árkok, rézsűbővítések, műtárgyak és csőáteresztők karbantartása marad. Az egyre csökkenő fizikai létszámot célgépek munkába állítása pótolja. A gyors és hatékony információt az URH berendezéseken túlmenően hasznosan szolgálja a motorizált útellenőrző szolgálat.

Az útfenntartási munkák jelentős hányadát képezi ma már az útesztétikai szolgáltatás.

A táblák, úttesttartozékok, burkolatok tisztántartásán, tartozékok cseréjén és újrafestésén kívül jelentős az útmenti növényzet telepítése és gondozása.

A fentiek együtt teremtették meg a közúti üzemi tevékenységet, melynek koncepciója: az úthálózaton minden időben biztosítani kell a forgalom zavartalanságát az elvárt szolgáltatási szinten.

Napjainkban a már motorizált munkás állomány is egyre csökken, pótlása az élőmunka hatékonyságának növelésén túl csak további célszerű gépesítéssel oldható meg.

Burkolatjavítás kátyúzással /1972./

A korszerű útüzem széleskörű szakmai ismeretekkel rendelkező szakmunkás és irányító vezetőállományt igényel, melynek képzése és folyamatos oktatása a jövő jelentős feladata.

A megye topográfiai helyzete szélsőséges időjárása és a kíméletlen fakitermelés folytán keletkezett kopárok, az uralkodó szélirányra nagyrészt merőlegesen vezetett utak hazánkban a legnagyobb mértékű téli útüzemi beavatkozást igénylik.

Az 1969-70. évi zord téli időjárás hűen igazolta ezt, és helyezte előtérbe a téli fenntartás szükségességét, fontosságát. Korábbi időszak tevékenysége csupán hóeltakarításra és a padkára előre kiszállított szóróanyag emelkedőkre való hintésére szorítkozott.

Az igazgatóság megalakulásával a hóeltakarító gépek régi típusa és elavult hómarókból - jelenleg nagyrészük kiselejtezve - álltak (Peter, Rolba, Ziss) és jelentéktelen számú motoros hóeke látta el a szolgálatot, mely nagyrésze traktorra szerelt volt. Szükség volt tehát a hóeltakarító célgépek modernizálására.

A Smidt Unimog alapgépek egyéb adapterei a nyári fenntartást is szolgálták. A IV/5. éves időszakban a teljes hómarógép park cseréjével és saját személyzettel sikerült ezek üzemeltetését is megoldani. Hasonló módon teremtődött meg a hóeltakarító géppark cseréje is, ZIL, majd Skoda és Tátra gépkocsikkal.

A hazai személygépkocsi állomány rohamos növekedése, és ezek téli forgalma helyezte előtérbe mint új szolgáltatási szintet, a síkosság elleni védekezést.

Kifejlődött az őrjáratos és rayonos síkosság elleni védekezés só-salak és egyéb érdesítő anyag gépi kiszórásával.

A VI. ötéves terv kezdetén már a teljes főhálózaton és jelentős alsóbbrendű utakon a közúthálózat 42%-án őrjáratos szolgálat biztosította a „fekete burkolat"-ot.

Sajnos napjainkban e szolgáltatási szint a szűkös anyagi helyzet miatt fokozatosan csökken, mely fokozott elővigyázatra készteti a közutak használóit.

Hóeltakarító és síkosság elleni védekezés korszerű gépparkjának megteremtését megelőző időszakban segítették gépi bérleményekkel a téli fenntartást a VOLÁN 15. sz. Vállalat, Bakonyi Bauxitbánya Vállalat és egyes megyei TSZ-ek. Preventív intézkedésként a hóakadályok megelőzésére veszprémi típusú jelentős mennyiségű hófogórácsok

Hómarók munkában

kihelyezésére került sor a veszélyeztetett útszakaszokra. Igen eredményesen indult meg az 1970. évek után a hóvédő erdősávok telepítése. Sajnos a földvédelmi intézkedések talán indokolatlan szigora megállította ezt a jól bevált és környezetvédelmi szempontból indokolt téli forgalombiztosítási módot.

SZEMÉLYI ÁLLOMÁNY

A mintegy 25 év munkáit az igazgatóság személyi állománya hajtotta végre, amelynek alakulását a szervezeti változások időrendjében az alábbi táblázat regisztrálja:

Megnevezés	1965. nov. 1.	1983. jún. 30.	1989. febr. 1.
Nem fizikai dolgozók	53 fő	81 fő	102 fő
ebből mérnök	4 fő	16 fő	28 fő
Fizikai dolgozók	526 fő	371 fő	337 fő
ebből útőr	277 fő	123 fő	115 fő
gkv, gépkezelő	36 fő	147 fő	101 fő
szakmunkás	26 fő	68 fő	74 fő

A nem fizikai dolgozók számának 1989. évi jelentős emelkedése a központi irányítás miatt jelentkezik, mely a Fejér megyei feladatok irányítását is végzi.

Az igazgatóság mintegy 25 évvel ezelőtti alapításakor Vági István igazgató, Vasvári Imre főmérnök és Magyarády Károly főkönyvelő irányították az új intézményt, majd 1969-től Németh Károly igazgatóhelyettes-főmérnök.

Magyarády Károly és Németh Károly 1983. decemberi nyugdíjba vonulásával Kováts József műszaki igazgató és Rózsa László gazdasági igazgató, s az igazgatói tisztet változatlanul az alapító Vági István tölti be.

A több száz derék útkaparó, majd útőr, később kiváló szakmunkások, mérnökök neveit itt részletesen felsorolni nem lehet, de a legnagyobb tisztelettel és elismeréssel kell megemlékezni róluk, akik nyári forróságban, porfelhőben, téli fagyban, hóviharban állottak minden időben a közúti hálózat és a közlekedők rendelkezésére.

Külön meg kell említeni a körünkből már eltávozott Horváth István ny. osztályvezető-főmérnök e kiadvány megjelenését segítő korábbi publicisztikai munkásságát.

Útgyűrű Veszprém körül

1985. október 31-én szemerkélő esőben emlékművet avattak Veszprémben. Az útgyűrű északnyugati záró csomópontjánál elhelyezett kő azóta hirdeti, hogy Magyarországon elsőként Veszprém körül bezárult a körút.

Hogy e nagy munka fontosságát, szükségszerűségét érzékelni lehessen, fordítsuk vissza az idő kerekét.

VESZPRÉM ÚTHÁLÓZATÁNAK KIALAKULÁSA, FEJLŐDÉSE 1900-ig

Veszprém városa a Bakonytól délre, a hegység tömegét tagoló két nagy törésrendszer, a Veszprém-nagyvázsonyi és a Várpalota - ajkai törésvonal találkozásában fekszik.

A metszéspontban a vetődések irányt változtatnak, ez adja a várhegy és környezete rendkívül szép sziklafalait, változatos geológiai formáit.

A dolomitrétegek közül a karsztvíz több bővizű forrásban tör a felszínre, amelyek körül már az ősember is letelepült.

A leletanyagok nyomán következtetni lehet az itt lakó népek életére. Bár a város területén római kori út maradványai még nem kerültek feltárásra, feltételezhető, hogy a rómaiak Baláca-Pogánytelek-Romkút között, a jelenlegi város területén utakat építettek, majd ezeket az avarok, s az őket követő szláv népek tovább bővítették.

Tény, hogy a honfolglaló magyarok már egy előzőleg kialakult úthálózatot használtak.

A Tihanyi Alapítólevél hátiratát értelmezve a Vár és környéke a X. század utolsó harmadában már városi jellegű település volt. A közlekedési utak a várkapunál találkoztak, itt kialakult a piac, ezzel együtt a vámszedés intézménye.

A vár közvetlen közelében lévő Szentmiklósszeg, Szentmargitszeg, Szenttamásfalva és Szentkatalinszeg, valamint a város körüli települések közlekedésének biztosítására a XIII. század végére kialakult város úthálózatának alapja. A XV. századra a szegek száma Sárszeggel és Szentivánszeggel bővült, majd a településközpontok közötti terület is benépesült. A lakott területekkel együtt új utak is kialakultak, ezekhez

a Séden, mély árkok felett hidakat építettek. Az évszázadok történelmi viharai, a tűzvészek többször átrendezték a város házsorait. Nagy, jelentősebb városrendezést a barokk kor hozott: Padányi Bíró Márton és Koller Ignác püspöksége alatt kialakult a ma is látható pompás paloták sora a várban.

1854-57. között Scharnpek József mérnök elkészítette a város első kataszteri térképét, amelyen már 75 utca, 6 út és 9 tér neve szerepel. A hajdani szegek fontos, forgalmas városrészek maradtak, bár nevük feledésbe merült.

A XIX. század közepén a közlekedés megújítását országszerte a vasutak építése jelentette.

„A közlekedési fővonalok határozzák el azontúl minden többi közlekedési eszközök igényét. Ha - például - a főútvonalon vaspálya épülend, minden többi vaspálya, s kőút vonaloknak azokhoz kell simulni, s mindennek együtt összefüggő rendszert képezni az országos közlekedés rendszerében....

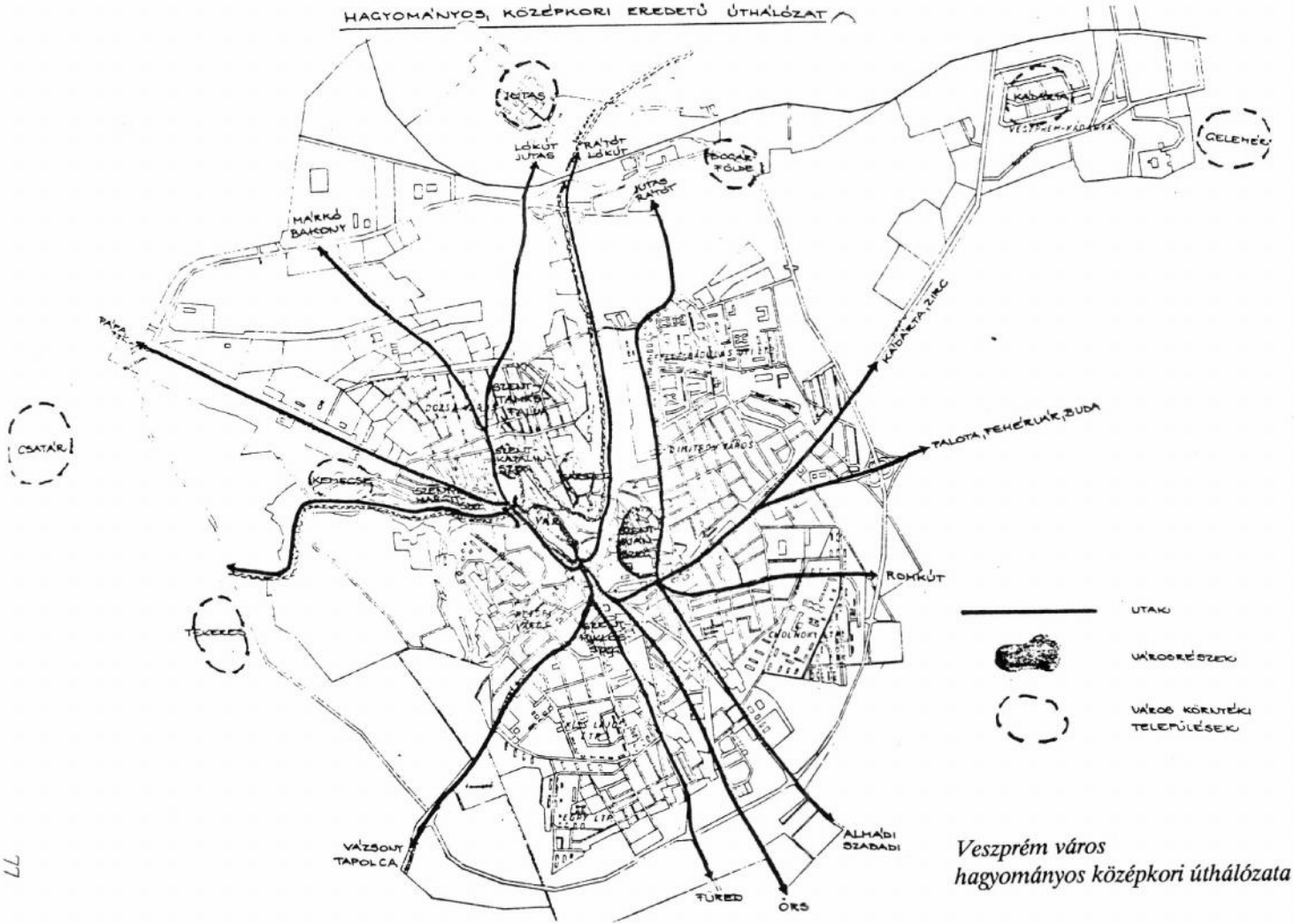
Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságuk rendszerét elhatározni."

A Cs. Kir. szab. Déli Vaspályatársaság 1861-ben megépítette a Budát Nagykanizsával összekötő vasútvonalat. A tervezés során felmerült annak lehetősége, hogy a nyomvonalat a Balaton északi oldalán, Veszprémen keresztül vezessék. Az ötlet sajnos, meghiusult. 11 évvel később, 1872-ben a Székesfehérvár-Veszprém-celldömölki vaspályát a városközponttól északra, 4 km távolságban vezették, ezzel Veszprémet az ipari, kereskedelmi fellendülés útjától elzárták. Bár 1909-ben elkészült a Veszprém-alsóörsi helyiérdekű vasút - ezzel együtt egy új állomás és egy megállóhely -, a város gazdaságilag továbbra is egy helyben topogott.

AZ ÚTHÁLÓZAT FEJLŐDÉSE A SZÁZADFORDULÓ ÉS A II. VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT

Az 1883-ban alakult Városi Építészeti és Szépítészeti Bizottság javaslatára Veszprém - rendezett tanácsi város - folyamatosan utakat, tereket szabályoztatott.

1901-ben megkezdték a város fő közlekedési útjainak aszfaltozását, a költségek felét Hornig Károly püspök vállalta.



Veszprém város
hagyományos középkori úthálózata

A Székesfehérvári-gráci állami közút első fellelhető dokumentuma az 1905 márciusában Berger Márk okleveles mérnök által készített törzskönyv. A 43 + 450 - 48 + 730 szelvények közötti átkelési szakasz a mai Budapest út - Bajcsy Zs. út - Szabadság tér - Lenin liget - Schönherz Z. u. - József A. u. nyomvonalon, Tapolca irányába vezet.

1908-ban az ún. Kovács-féle ház kisajátításával és lebontásával új utcát nyitottak a Babocsay tér - Iskola u. között. /Színház előtti útszakasz/

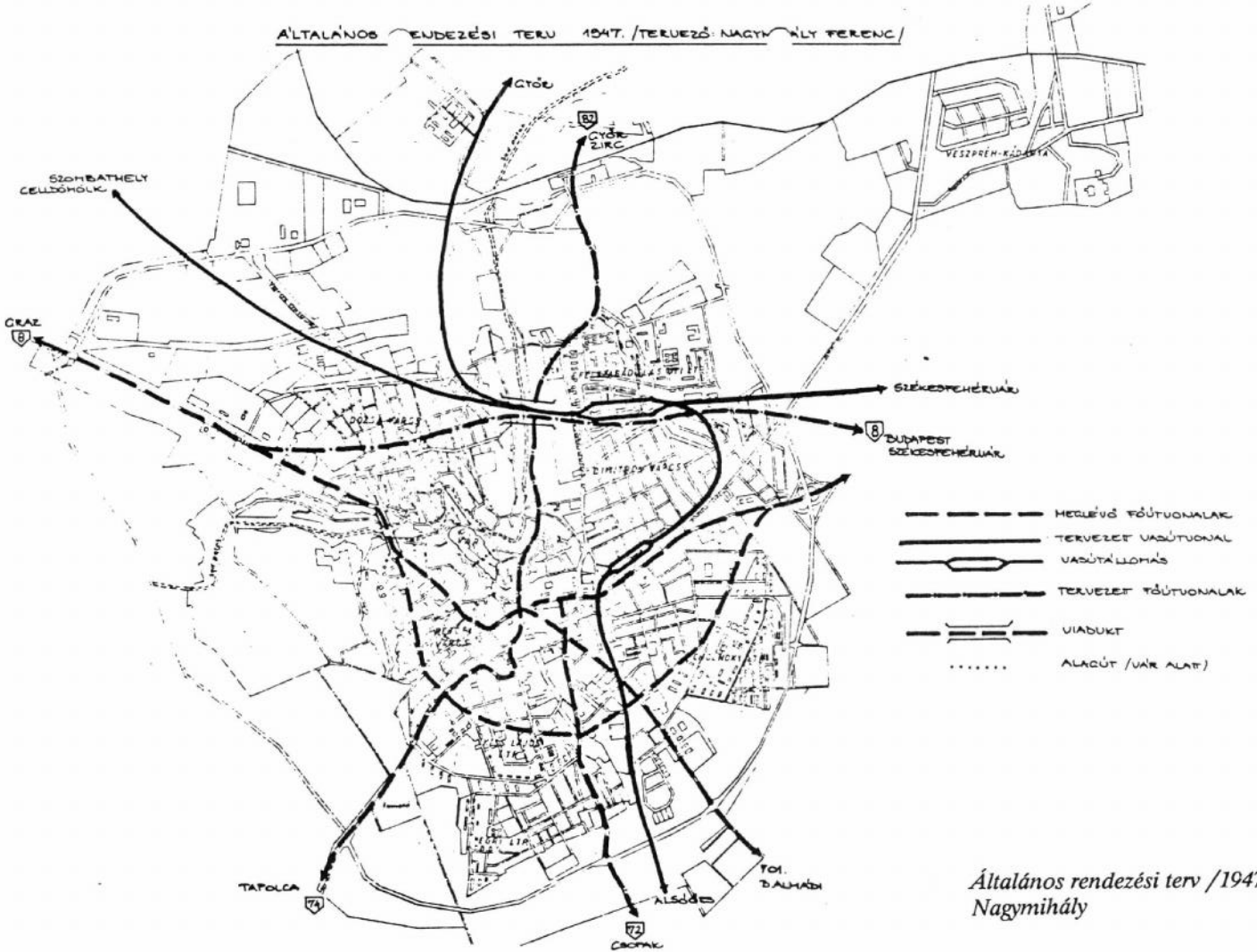
1934-35-ben a gazdasági világválságból lassacskán kilábaló országban a turizmus fejlesztése érdekében időszerűvé vált Budapest-Graz között korszerű autóút építése. Az eredeti terv útja a várost észak felől elkerüli. Miután a város vezetői a nyomvonalról tudomást szereztek - okulva a távoli vasút hátrányain - ragaszkodtak ahhoz, hogy az út a belvároson keresztül vezessen. Az útépítéshez, közművek áthelyezéséhez felajánlották a kereskedelmi miniszter által kért 140. 000 Pengő hozzájárulást.

Miután a 8. út új nyomvonala végleg eldőlt /a Tapolca felé vezető irány helyett a Veszprém-Herend-Devecser-Jánosháza-Rábafüzes út bizonyult kedvezőbbnek/, az átkelési szakasz kisajátítási, építési terveit a m. Kir. Államépítészeti Hivatal mérnökei elkészítették. A máig megmaradt dokumentációk nagy részét Próder /Börzsönyi/ Ferenc, a völgyhíd megálmodója tervezte. A Séd völgyének áthidalására 1937-re elkészült a Szent István völgyhíd, amely műszaki megoldásában, esztétikai megjelenésében méltó büszkesége városunknak. A völgyhidat és a csatlakozó utakat 1937. december 22-én helyezték forgalomba. Sajnos az út a II. világháború miatt „turistacsalogató" szerepét már nem tölthette be. 1945-ben a visszavonuló német csapatok egy rommá vált várost, részben felrobbantott völgyhidat hagytak maguk után.

A II. VILÁGHÁBORÚ UTÁNI IDŐSZAK KÖZLEKEDÉSI TERVEI

Az utóbbi négy évtized a közlekedési elképzelések egész sorát tárja elénk. A sok évszázados, sugaras úthálózat átalakítására szinte minden terv az útgyűrű ötletét hordozza magában. A megoldások változatosak, ezekre rámutatva kizárólag a legfontosabb közlekedési kapcsolatokat kívánom a következőkben ismertetni.

A romok eltakarítása után a városban házsorok szűntek meg. A szervezett újjáépítés érdekében *1947-ben* rendezési tervet készített



Általános rendezési terv /1947./
Nagymihály

Nagymihály Ferenc, aki felismerte, hogy a főúthálózatot változtatni kell. Átmenő forgalommal már nem a városközpontot terheli, mivel a 8. utat egy északi irányban kerülő, „eltérő vonal"-ra helyezi. Nagy hangsúlyt fektet a vasúti közlekedésre, új állomást tervez a régi és a városközpont között félúton. A 8. út és vasút Aranyosvölgy feletti közúti-vasúti völgyhíd tervei is elkészültek. A városközpont további tehermentesítésére egy D-i irányban „eltérítő vonal"-at is tervez. A Győr felé vezető 82. sz. utat teljesen új nyomvonalra helyezi. Ez a terv foglalkozik először a vár alatti közúti alagút gondolatával.

1948-ban Korompay György újabb rendezési terv elkészítésére kapott megbízást. A közlekedési terv alapgondolata még mindig a vasút korszerű vonalvezetése - az előző tervhez képest jelentősen módosítja az alsóörsi vasút vonalát, az új állomás elhelyezése megegyezik az előzővel. A 8. út eltérítő útját Északra, távol a várostól vezeti. Talán hasonló nyomvonalon képzelték el 1934-ben az eredetit, amiért a városatyák annyira tiltakoztak.

Feltehetőleg pénzhiány az oka, hogy e tervek megvalósítására soha nem került sor.

1953-tól a város rendezésének munkáit a *VÁTI* vette át. Munkálkodásának első évében csak apró résztervek válnak valóra, pl. a Kossuth u. 1. sz. sarokház árkádosítása, a Megyeház előtti tér rendezése.

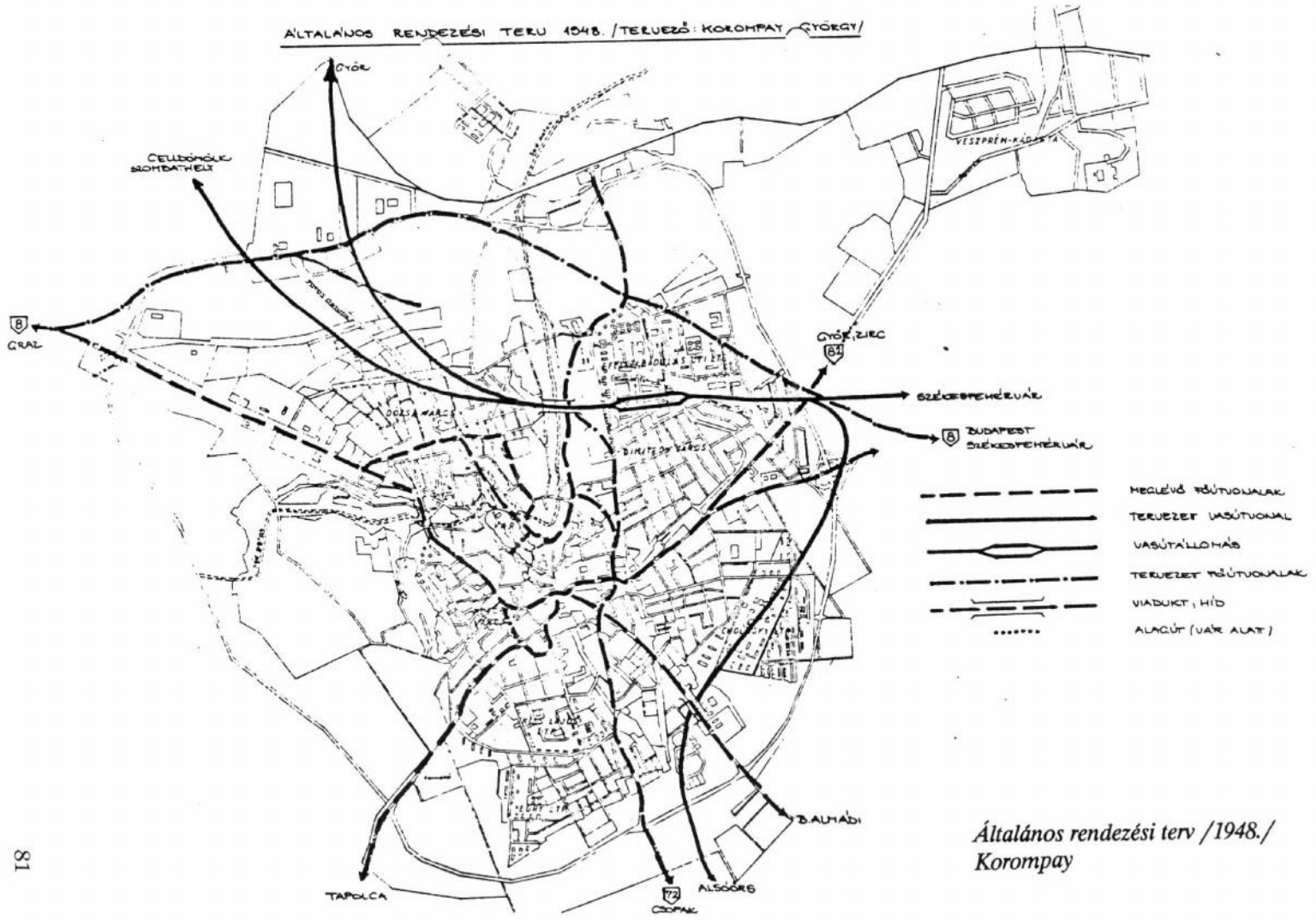
1958 novemberében Bakos István, a Veszprém megyei Tanács VB. elnöke levélben kérte Kossa István miniszter támogatását a várostól délre kialakítandó terelőút építéséhez.

Az 1959-60-ban elkészült *általános rendezési terv* a 8. sz. főút nyomvonalát a belvároson keresztül képzeli el, a Budapest irányából korszerűsítendő szakasz a 73. úti csomópont után egyenesen tovább építve, a Kálvária domb, Komakút tér felett kb. 250 m hosszú íves viadukton érné el a Petőfiváros régi házait, amelyek kisajátítása után új nyomvonalon csatlakozna a viadukt előtt a régi útra.

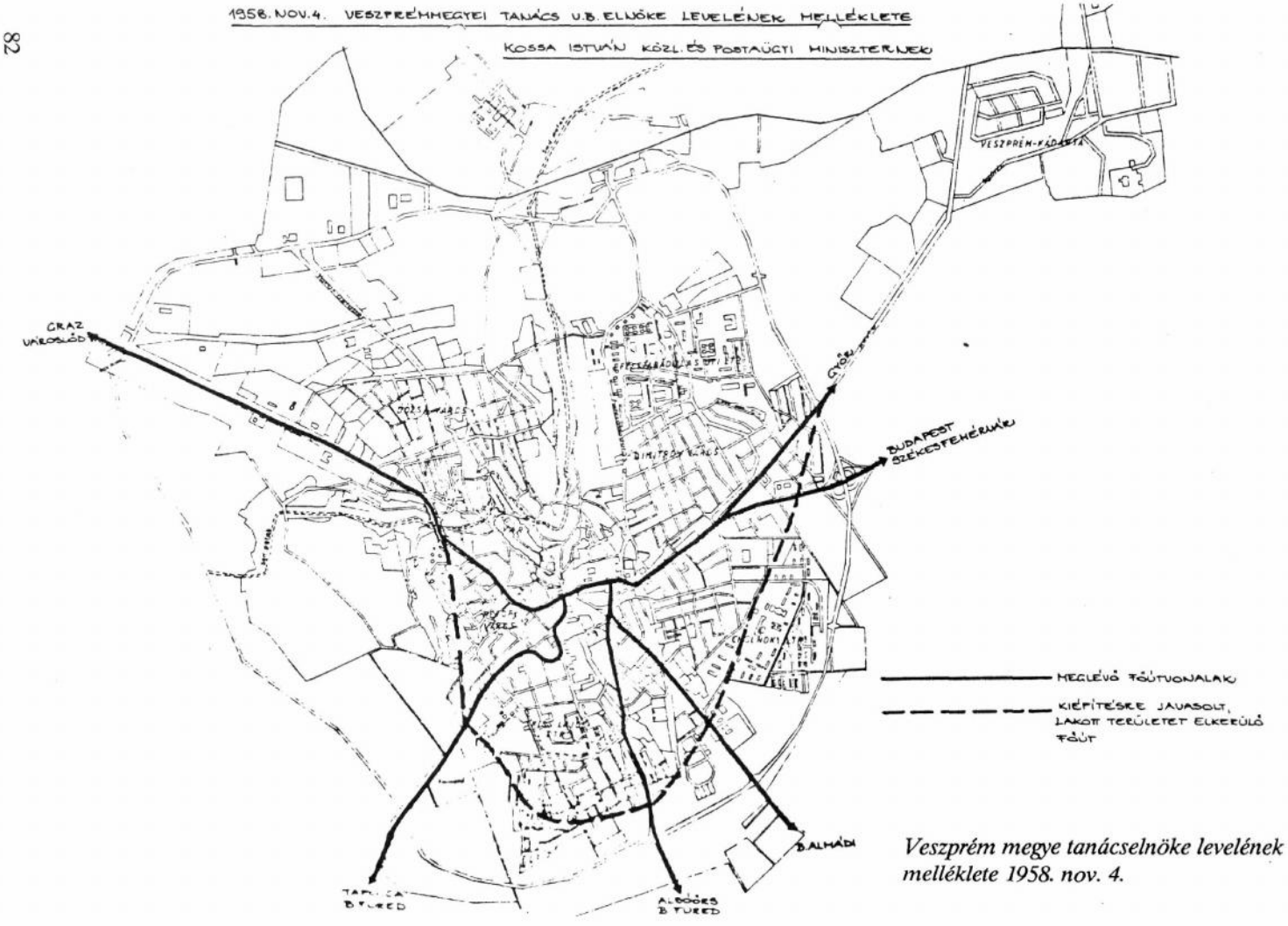
Az útváltozatnak sok ellenzője akadt, a terv kivitelezése a rendkívül magas beruházási költségek miatt meghiusult.

Az új nyomvonal mellett foglalkozott a terv a régi 8. út Kossuth utcai szakaszának kiváltásával is, ennek köszönhetően 1972-ben a ma is látható formájában kialakult a K-Ny-i fő átkelési szakasz.

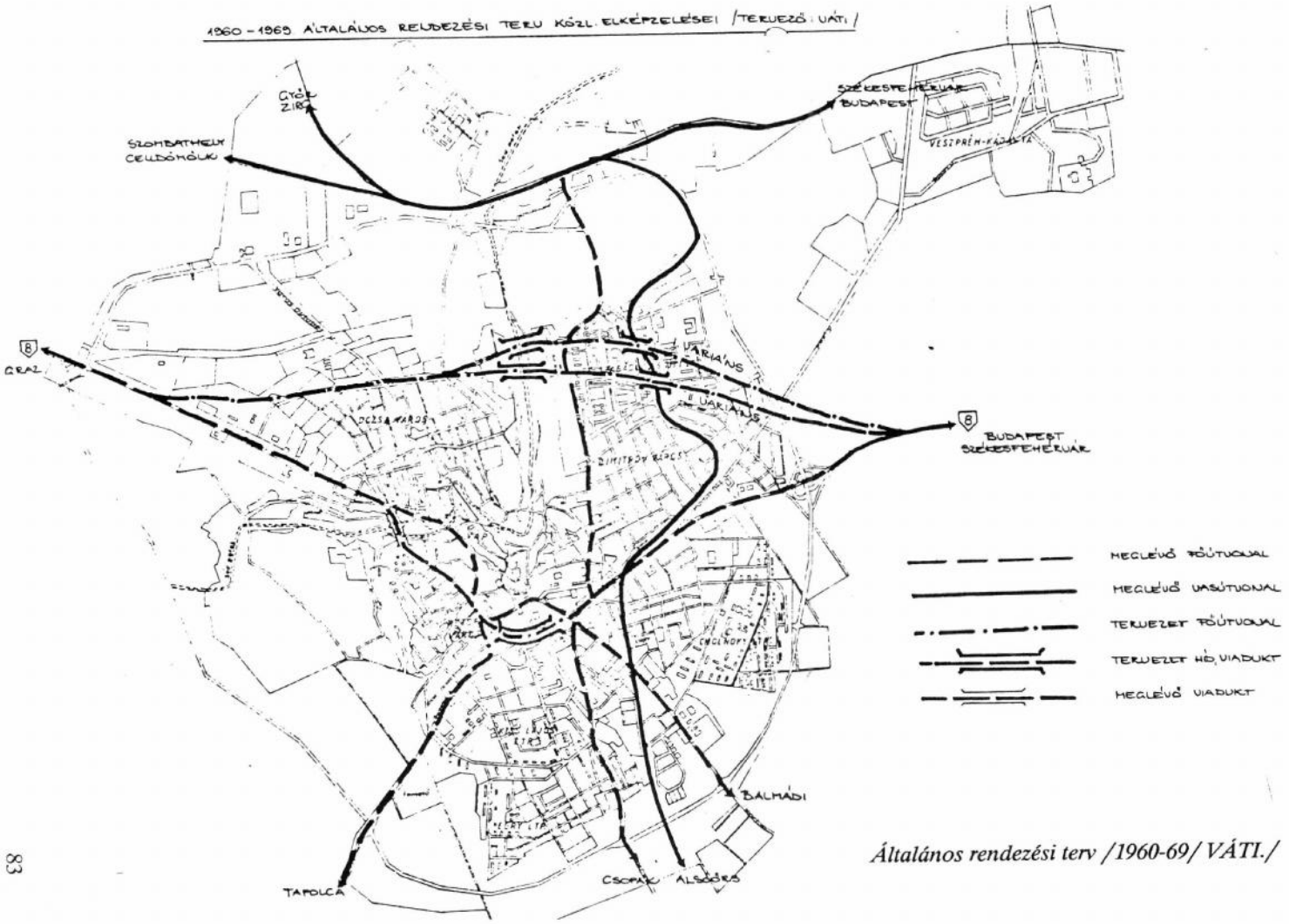
Az 1969-ben elkészült terv még nem mond le az előző belvárosi szakasz átvezetéséről, de megjelenik a várostól északra az M-8 út két



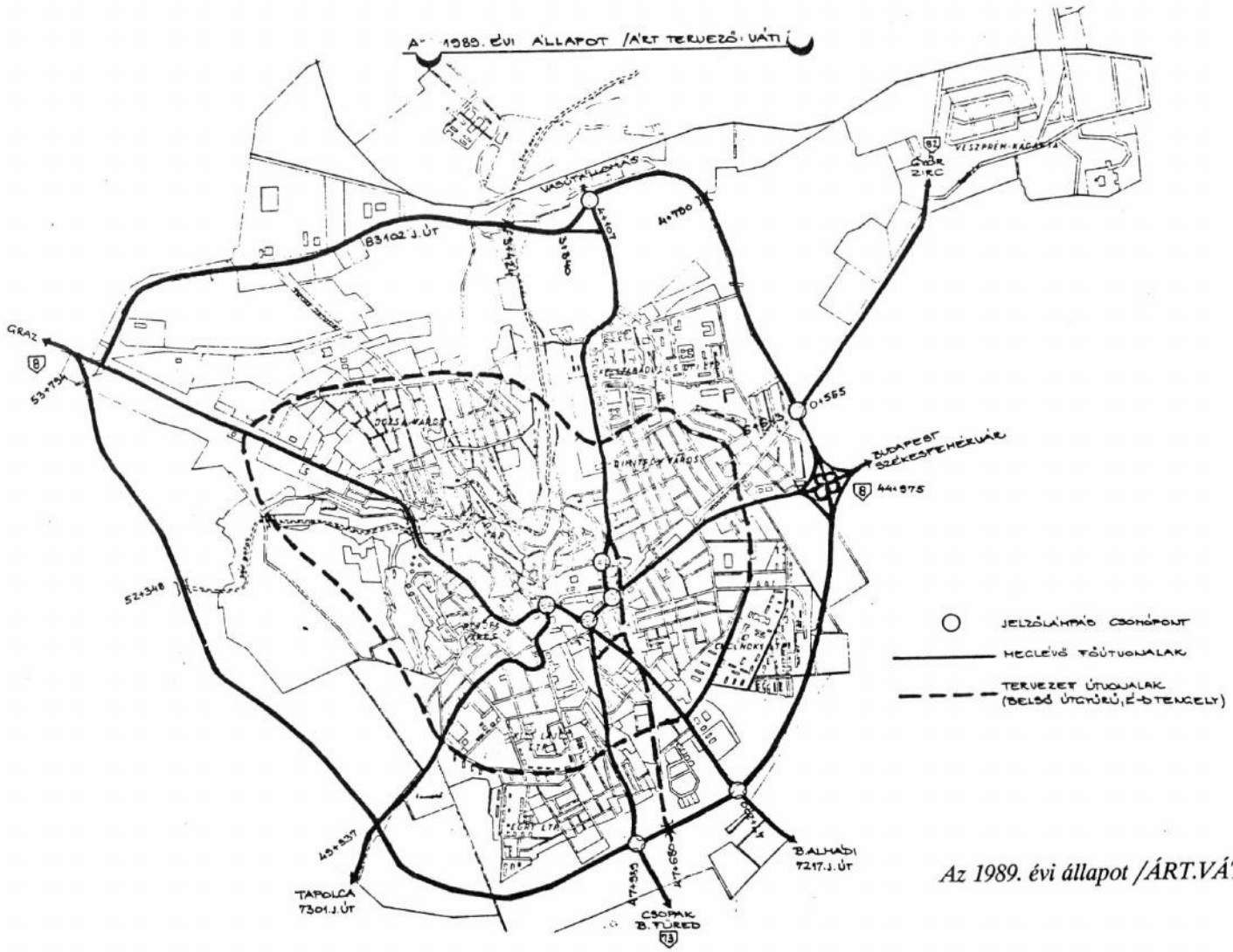
Általános rendezési terv /1948./
Korompay



Veszprém megye tanácselnöke levelének melléklete 1958. nov. 4.



Általános rendezési terv /1960-69/ VÁTI./



Az 1989. évi állapot /ÁRT.VÁTI./

variánsa. A terv nagy hangsúlyt fektet az É-D-i tengely kialakítására - megfelelő helyet erre az éppen megszűnő Veszprém-Alsóörs közötti vasút nyomvonala biztosít.

A jelenleg érvényben lévő, *1980-ban* készült általános rendezési terv koncepciója az eddigieknél sokkal jobban alkalmazkodik a város adottságaihoz. Sugaras-gyűrűs rendszer megvalósítását tervezi egy kevésbé hangsúlyos É-D-i főtengellyel. (Ez megegyezik az 1969-es tervével).

A külső főforgalmi gyűrűn kívül egy belső útgyűrűt is kialakít, amelynek funkciója az egyes városrészek közötti közlekedési kapcsolat létrehozása a városközpont nélkül.

A rendezési terv a történelmi városmagot maximálisan védi, irányt mutat a városközpont gyalogos közlekedési rendszerének megoldásában is.

A városközpont értékeinek megőrzése, az érdeklődők számára való bemutatása közös célunk.

AZ ÚTGYŰRŰ ÉPÍTÉSE

A 70-es évek elejére nyilvánvalóvá vált, hogy a völgyhíd az egyre növekvő nehézjármű forgalmat nem bírja.

Felújításával egyidejűleg gondoskodni kellett megfelelő terelőút kialakításáról.

A városközponttól a vasútállomáshoz vezető Felszabadulás út, valamint a Gyertyánkúti út korszerűsítésével a terelőút kialakult. Az 1984-ben elkészült vonal magában foglalja az útgyűrű első 3,2 km hosszú darabját, amely ma a 83 102 j. út 3+620-6+822 km szelvények közötti szakasz.

Az útgyűrű következő kiépülő szakasza az ún. keleti tehermentesítő út volt. Az 1976-ban készült előtervek több változata közül a leghosszabb, de a Felszabadulás úti lakótelepet elkerülő nyomvonal került továbbtervezésre, majd kiépítésre.

A déli körút 5 km hosszú szakasza 1978-82. között készült el, a 73. úti zárócsomópont közötti 4,4 km építése 1985. július 2-án fejeződött be.

A generáltervező UVATERV és IPARTERV az útgyűrű kialakításához a következő tervezési szempontokat határozta meg:

- az épülő útgyűrű a 8. sz. főútra érkező sugaras irányú fő- és alsóbrendű utak tranzitforgalmát rávezesse,

- a városba sugarasan vezető fő- és alsóbbrendű utak forgalmát Veszprém városrészei között elossza,

- nyári csúcsidőszakban biztosítsa a Körmend-Balaton és Győr-Balaton főforgalmi irányok gyors és biztonságos elvezetését.

Az útgyűrű szakaszainak vonalvezetése, keresztmetszeti kialakítása a későbbi fejlesztés lehetőségeinek figyelembevételével valósult meg.

A pályaszerkezet megválasztása forgalmi vizsgálatok alapján történt.

A körúton közlekedő járművek elsőbbséget élveznek a kereszteződő és csatlakozó utakon közlekedőkkel szemben.

A déli elkerülő út a Balatonalmádi úti 73. sz. főúti és záró csomópontjai szintbeni kereszteződéssel épültek ki úgy, hogy különszintű átépítésükre a távlatban lehetőség legyen.

Az északi elkerülő út Felszabadulás úti és a 82. sz. főúti csomópontjainak forgalmát az üzembehelyezéstől, a déli elkerülő út a Balatonalmádi úti és 73. sz. főúti csomópontját pedig 1988. június 27-től háromfázisú forgalomirányító jelzőlámpák szabályozzák. Az utóbbi két egymástól 800 m-re lévő lámpa összehangolt rendszerben működik, a csomópontok előtt 3-3 db, köztük pedig 2-2 db sebességjelző berendezéssel.

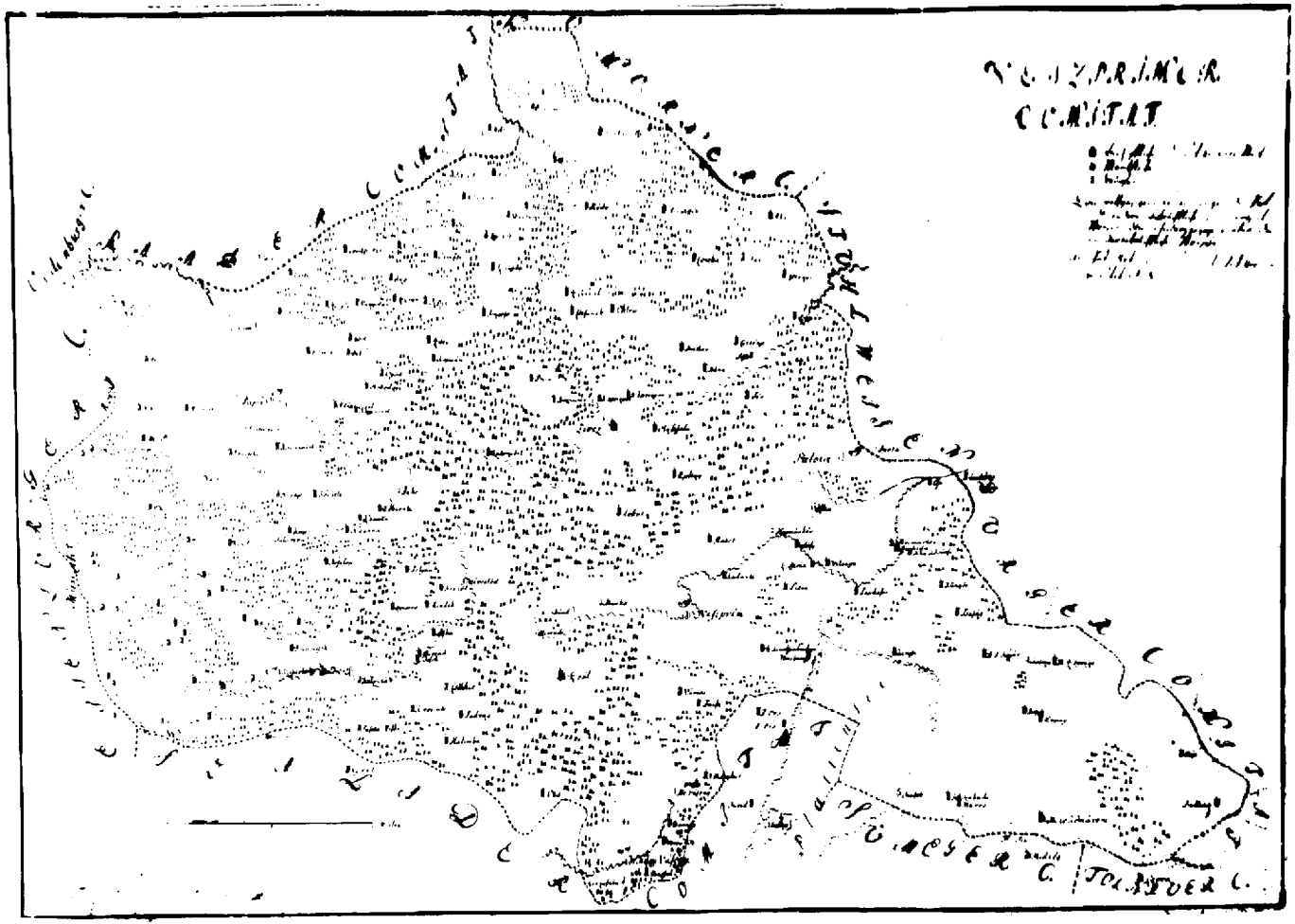
Az útgyűrű déli elkerülő szakasza a 8. sz. főút 44+975-53+794 km szelvénye.

Az útgyűrű záró csomópontjánál egyszerűen faragott kőtömb áll. Hirdeti, hogy a körút 4 éve a biztonságos közlekedésünket szolgálja ... Jó utat mindenkinek!

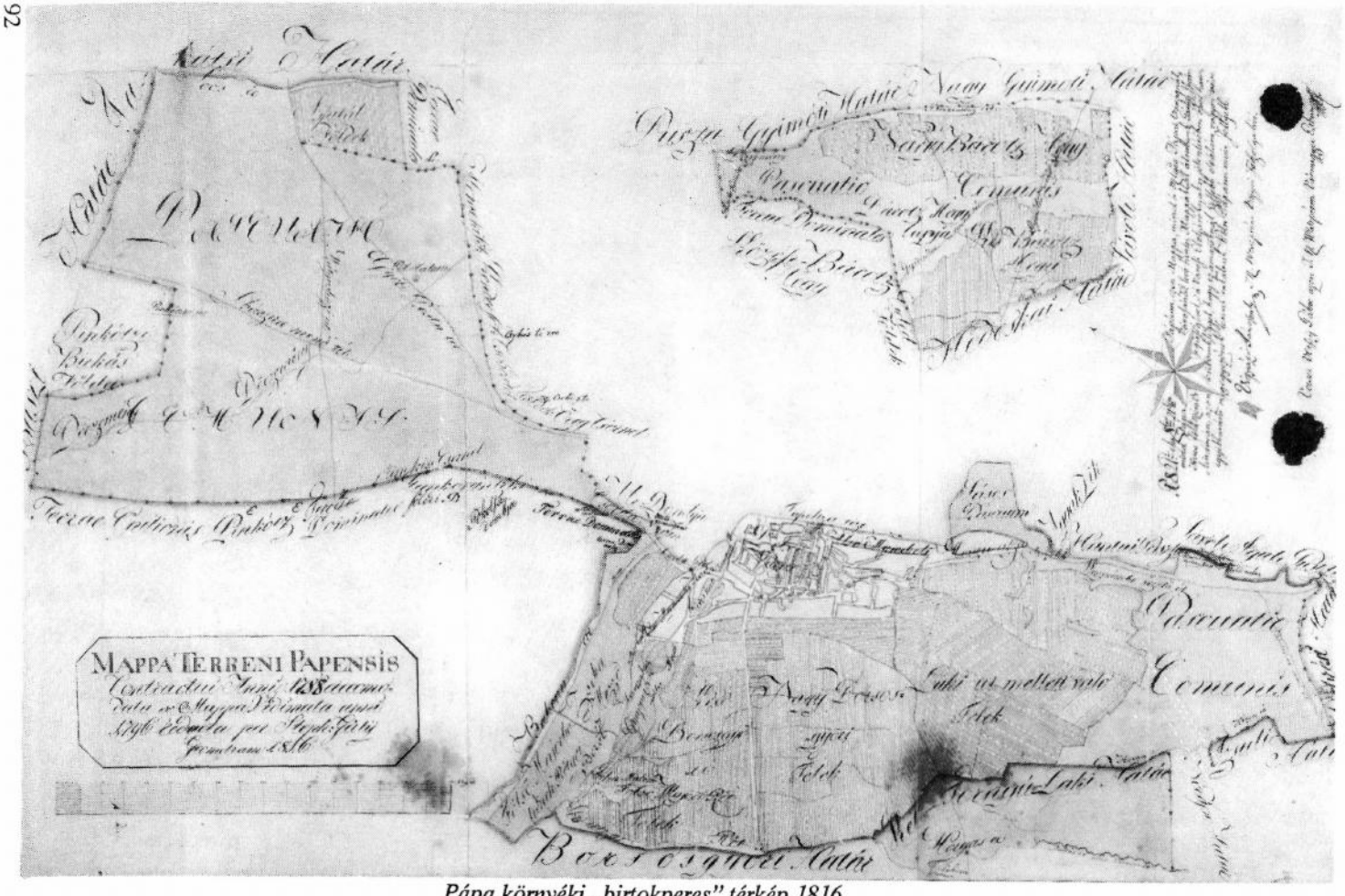
Emlékmű a zárócsomópontnál

Függelék

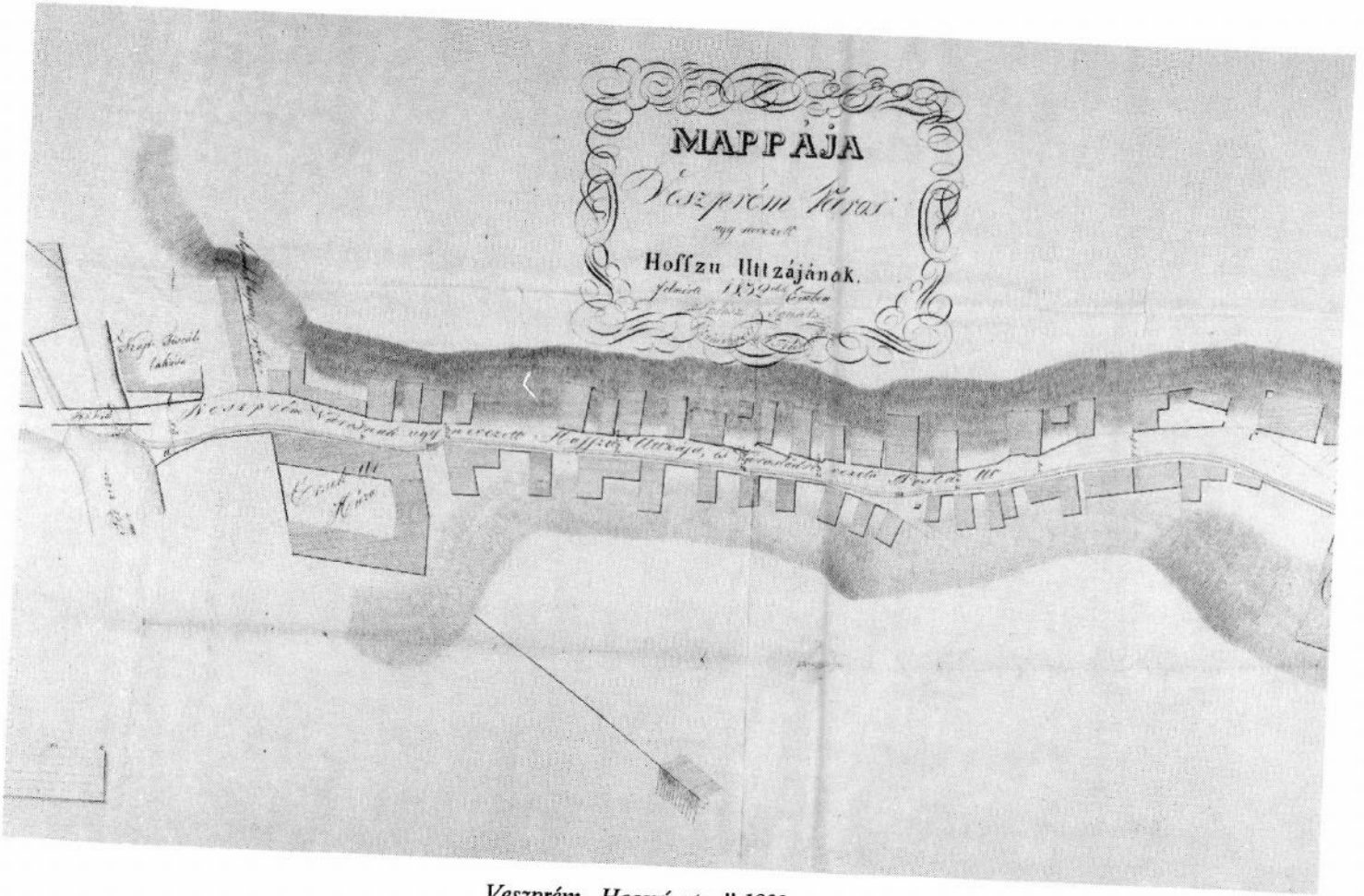
FORRÁSSZÖVEGEK, FÉNYKÉPEK, TÉRKÉPEK, DIAGRAMMOK, KIMUTATÁSOK



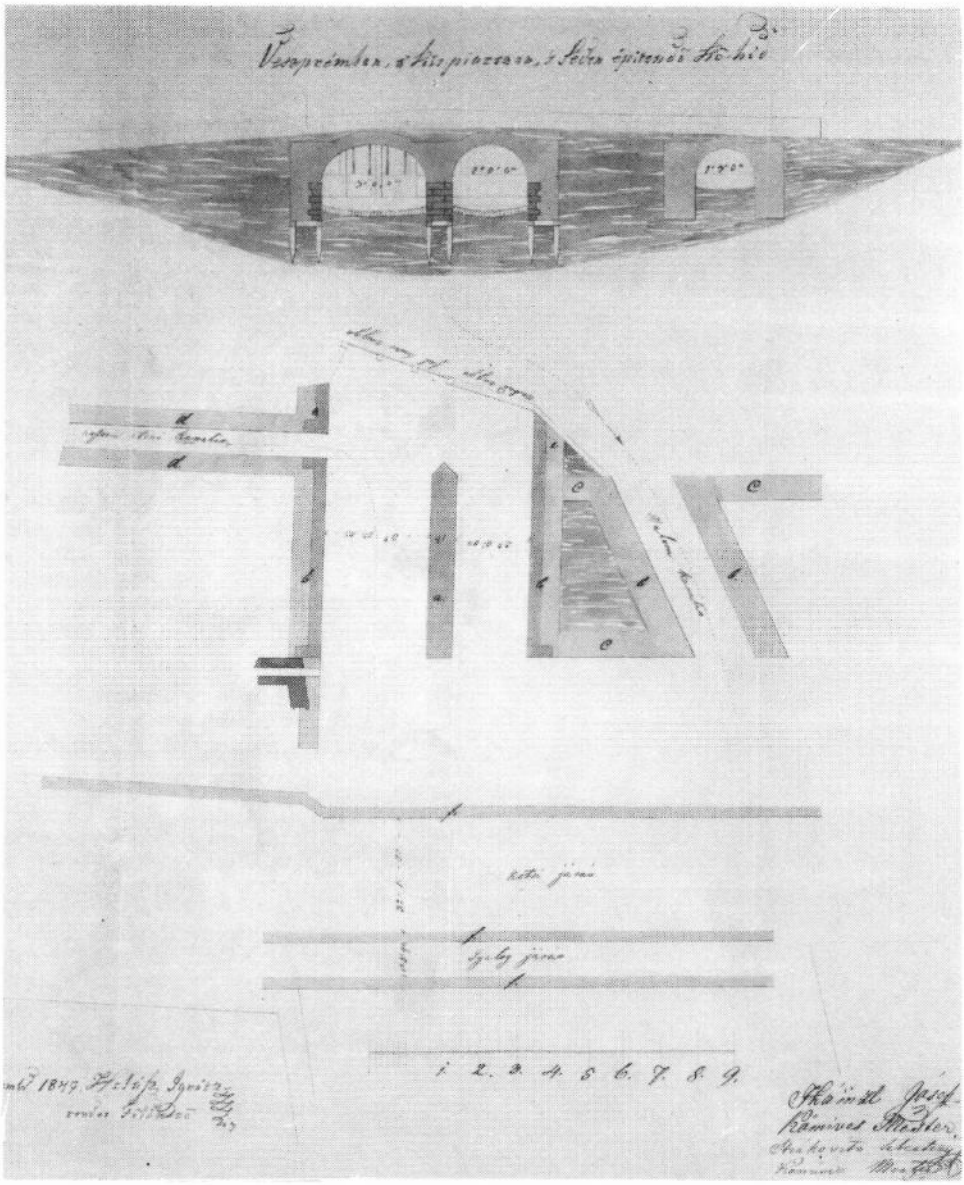
Veszprém megye kéziratos „postaút térképe'
(Országos Széchényi Könyvtár)



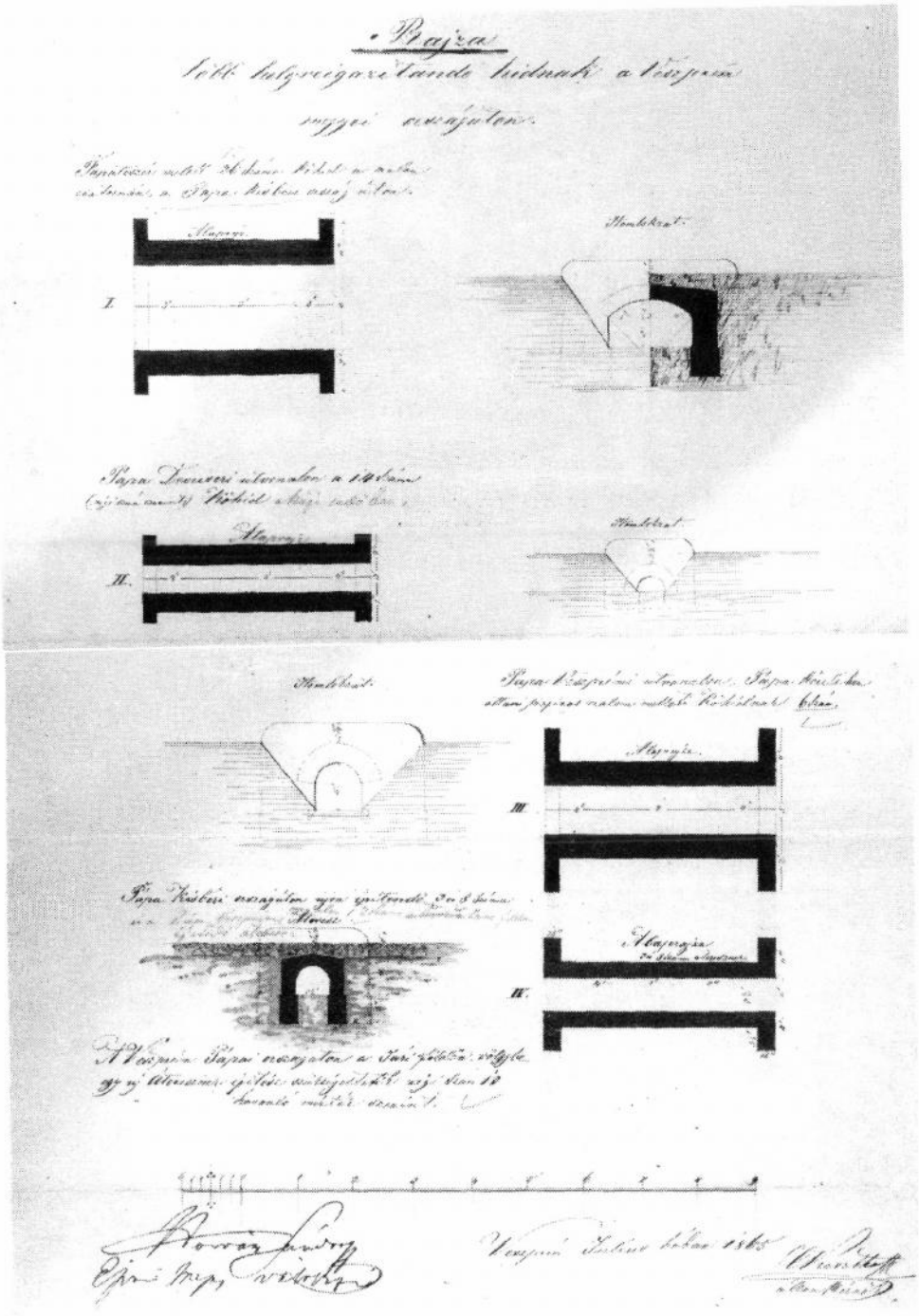
Pápa környéki „birtokperes" térkép 1816



Veszprém „Hosszú utca" 1832



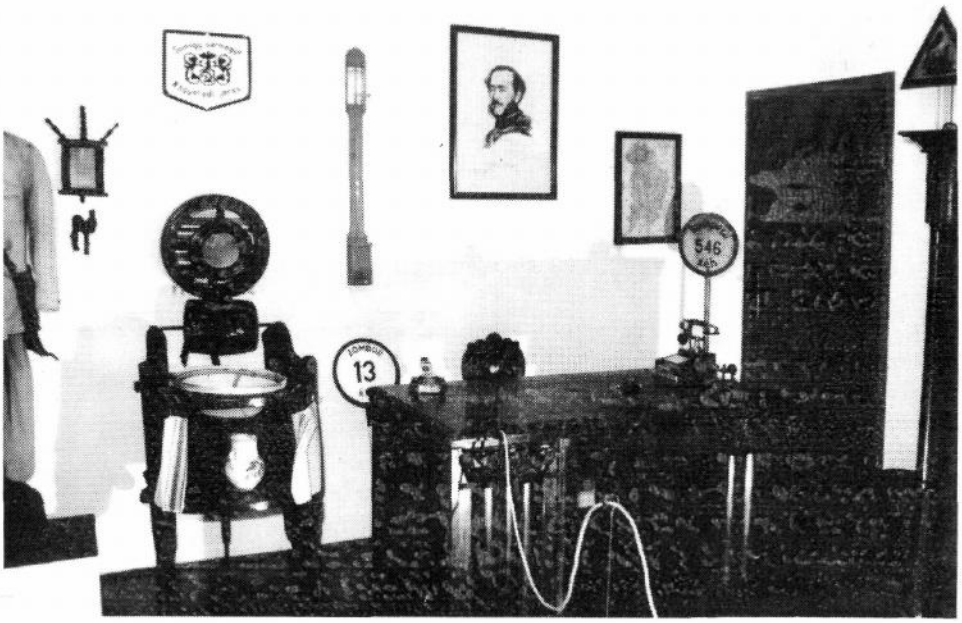
Veszprém „Hosszú utca"-i híd tervrajza 1847



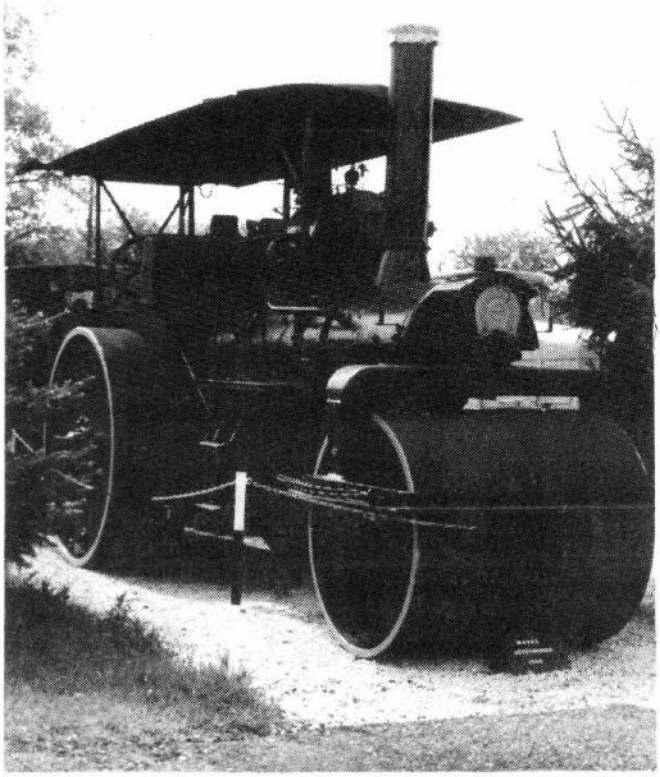
Hídrajz 1865-ből

Diszel községben Eger-patak feletti híd

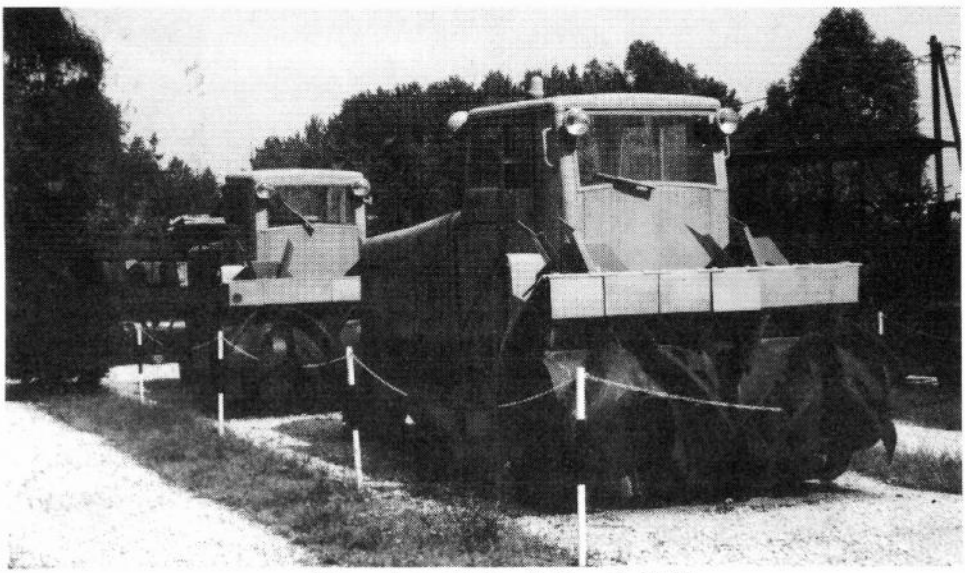
Útkaparóház tábla



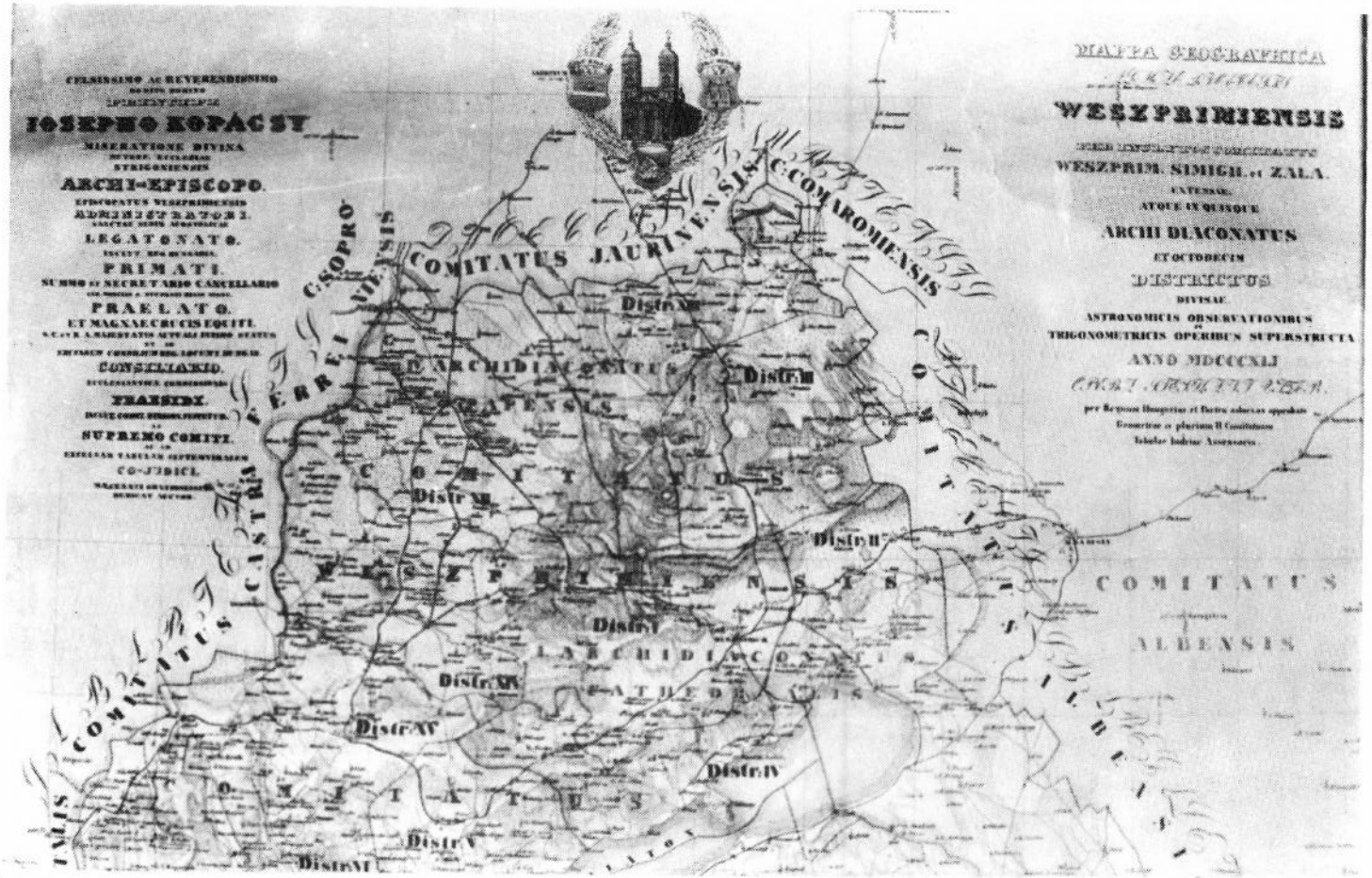
Régi útmesteri iroda



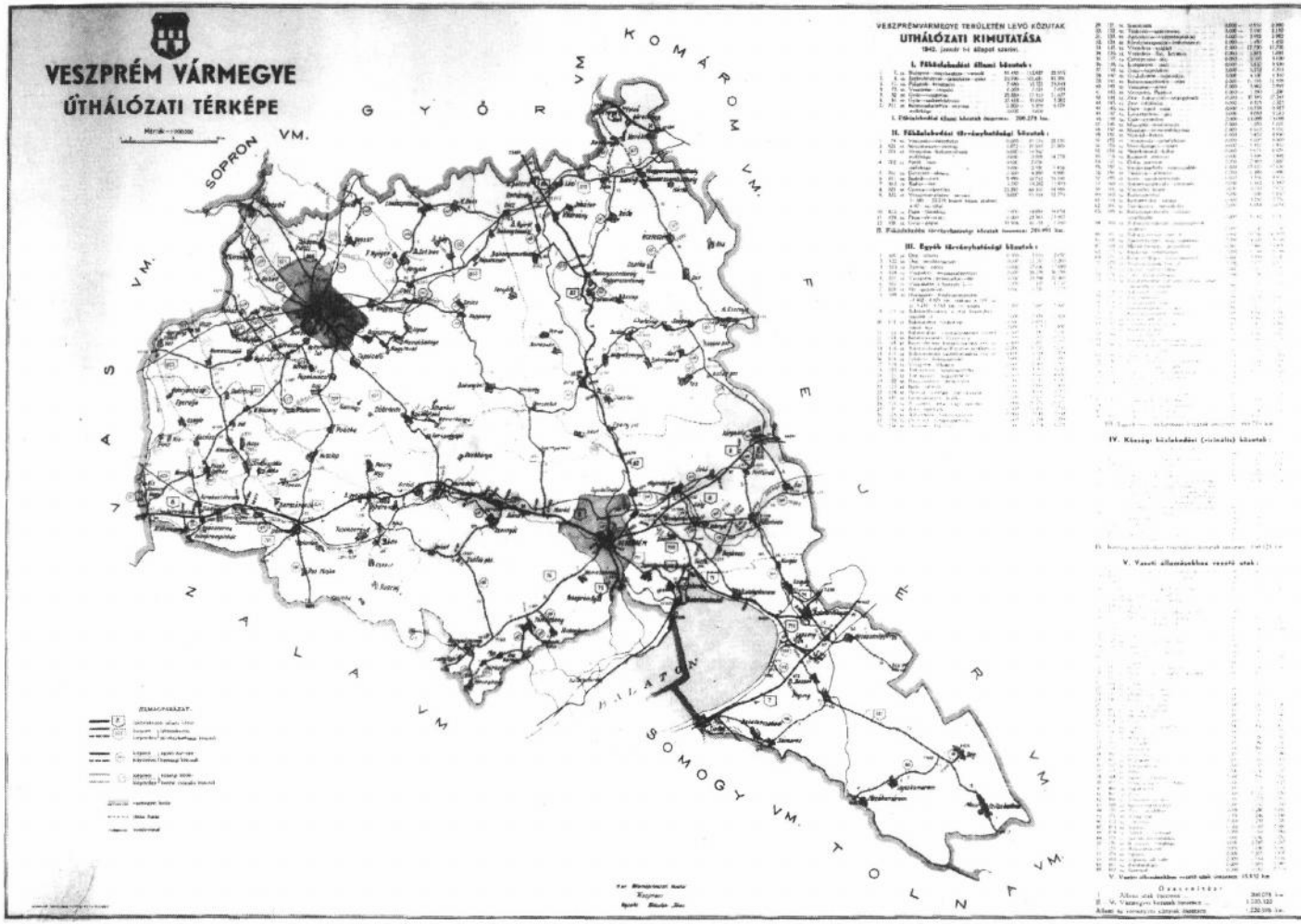
Gőzhenger
1930 - 1950-es évekből



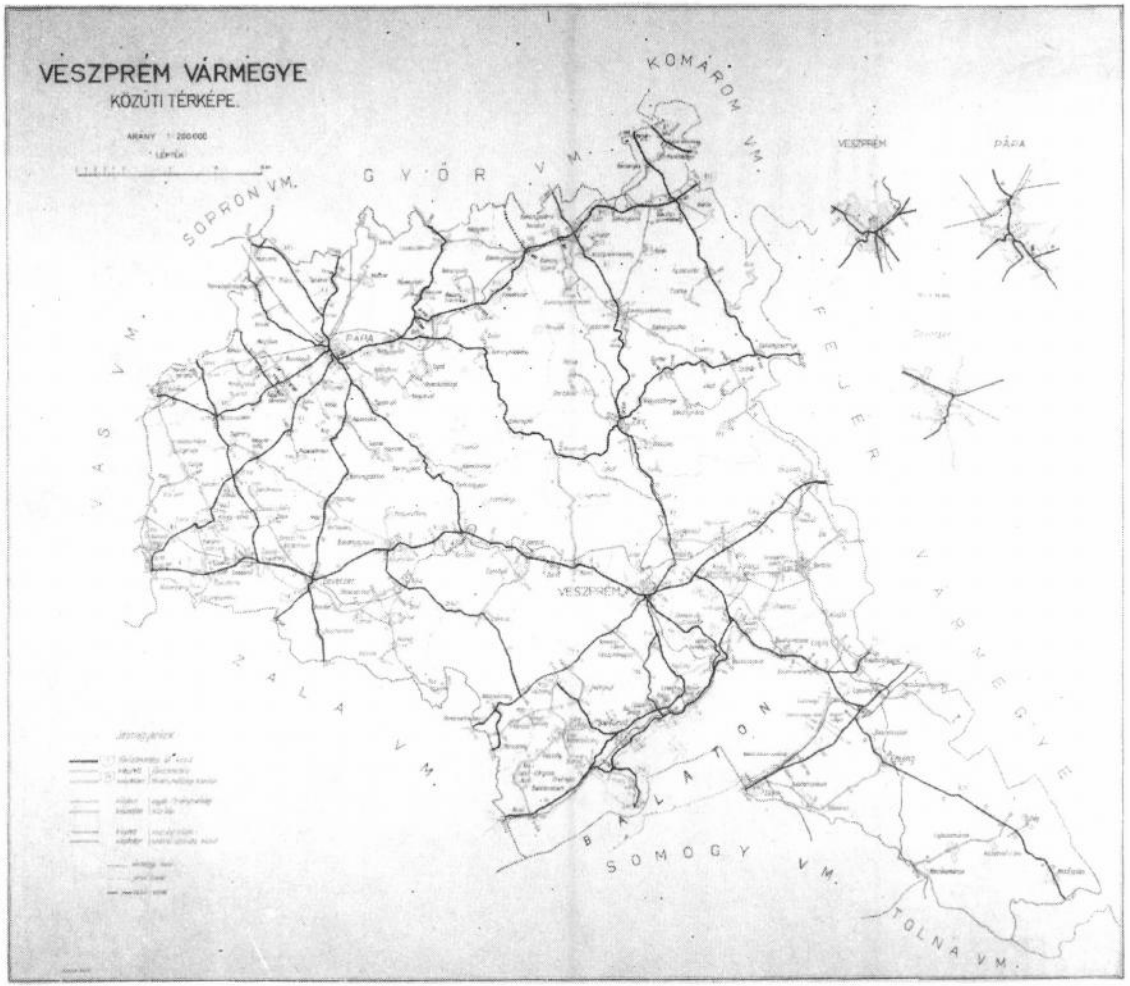
Hómarógép 1930 - 1960-as évekből



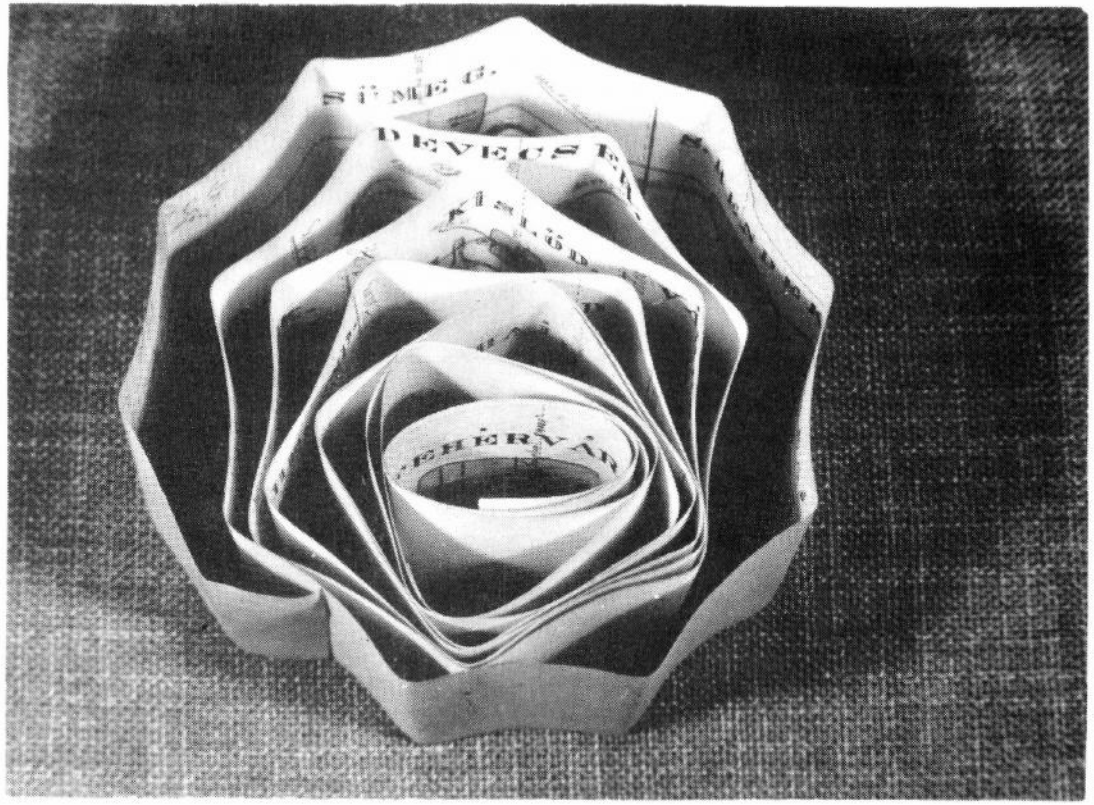
Veszprém megye egyházmegyei térképe 1841



Veszprém vármegyei úthálózati térkép 1942



Veszprém megye úthálózati térképe 1946



Posta úti „pántlika" térkép Székesfehérvár - Sümeg közötti útról. (1835.)

Útügyi előírások Veszprém város szabályrendeletéből, 1745.

Veszprém Várassának Statútuma

SEXTO (= hatodszor). Hogy az vizek által eddig történt és ezután is történhető károk eltávoztassanak, szükséges azért az vizeknek járásit megcsináltatni. Annak okáért már azelőtt lett oluláta (= szemrevételezés) szerént, amént a Kasza-völgyről való vízfolyás helye vagyon, az egész kerteken által circiter (= kb.) három ölnyi szélességű, jó mély árok vettessék és jól konzerváltassék. Nemkülönben, hogy a szekerekkel való járás is alkalmatos lehessen, méltóságos püspök és főispán úrnak őnagysága kertjénél lévő zúgónál egy erős és jó széles kőhíd csináltassék minden halogatás nélkül, melynek efektuációjára (= megvalósítására) nézve, ugyanezen konkurzusnak (= gyűlésnek) alkalmatosságával költség is reparciáltatott (= osztatott).

OCTAVO (= nyolcadszor). Az városon lévő utcák gödröknek és árkoknak betöltésével, kőszikláknak pedig öszvetörésével, és ahol szükségesnek ítéltetik, kővel való rakatása is, egyenlő akaratból helyreállíttassanak és azután is konzerváltassanak.

NONO (= kilencedszer). Az utakra, városoldalakra senki ne merészeljen - salva venia (= bocsánat!) - ganét és szemetet kivetni s vettetni avagy valamely mocskosságot kiönteni és bocsájtani avagy ereszteni, hanem az városon kívül hordja, és az utcát kiki maga előtt tisztán tartsa, hogy azáltal mind az utcák tisztán maradhassanak, mind pedig alkalmatos járás lehessen...

Veszprém Megyei Levéltár, Veszprém város tanácsának iratai, Tanácsülési iratok, Szám nélküli iratok, 1745. év.

„FŐ ÚTI KORMÁNYOZÓ" KINEVEZÉSE Veszprém vármegyében. Útügyi rendszabások, 1813. (Rövidítve.)

1813-ik esztendőben december holnapnak 13-án Veszprémben folyvást tartatott közgyűlés jegyzőkönyvének kivonása.

Jelentés tétetvén Bésány István első alispán úr által aziránt, hogy a nemes Vármegyén keresztülvezető posta- és országos utak igen megromlott állapotban legyenek, melynek okai némely részben ugyan a szegény adózó népen feküvő rendkívül való terhek és az egymást érő szállítások, de leginkább az, hogy ezen érdemben mindeddig semmi bizonyos rendszabások meghatározva, és sem az utak csinálására fordítható erő, sem *a csinálandó ország- és postautaknak kiterjedése öszveírva és megállapítva nem voltak, holott ezeknek tudása és igaz mértékben leendő felosztása nélkül sikeres lépéseket ezen dologban tenni, sem a terheket igazságosan felosztani nem lehetne,* szükséges volna azért, mind a szegény adózó népnek, mind a közönségnek könnyebbségére s hasznára nézve, a szükséges célnak elérésére megkívántató eszközökről gondoskodni.

A kívánt célnak elérésére *egy fő úti kormányozónak,* aki a közvárakozásnak megfeleljen, *kinevezése mindenekfelett szükségesnek lenni ítéltetvén,* ezen hivatalnak felvállalására Ányos Ignác táblabíró úr az egyben gyűlt Karok és Rendek által megkérettetett, aki azon nemes kinyilatkoztatással, hogy *hivatalának folytatásáért semmi jutalmat vagy fizetést nem kíván,* hanem ezt csupán a közjó előmozdítására törekedő indulatjából fogja viselni, a fő úti kormányozói hivatalt felvállalta.

Melyek után a szükséges célnak elérését elősegéllő némely rendszabások a közönség által e részben adatott utasítás szerént általa bemutattatván, következendők határoztattak és állapíttattak meg, úgy mint:

ELŐSZÖR. Hogy az *utak csinálására szükséges szerszámok,* milyenek: csákánykapák, kőfejtő dorongok, talicskák, göbécsrosták s több efféle eszközök, melyek a házipénztár költségén szereztettek s a nemes Vármegyének tulajdoni, úgy nemkülönben a már megvásárlott pallóknak, gerendáknak, hídlábóknak, a már megfejtett vagy öszvehordott köveknek, mésznek mennyisége *járási szolgabíró urak által öszveírassék,* és az öszveírás ezen végezés napjának vételétől számlálandó 14 napok alatt fő úti kormányozó úrnak megküldessék.

MÁSODSZOR. Meghatároztatik továbbá, hogy a *csákánykapák, talicskák* oly számmal, *amennyivel nékiek a reájok kivetendő utaknak mennyiségéhez és minéműségéhéez képest fő úti kormányozó vagy járásbeli szolgabíró urak által ki fog adatni,* a helységeknek tulajdon költségén szereztessenek és a helységeik bíráinak számadása és gondviselése alá adassanak. Rosták kőfejtő vasdorongok és kőfejtő pörölyök pedig a házipénztárnak költségén a fő úti kormányozó úr vagy annak rendeléséből járási szolgabíró urak által vásároltassanak.

HARMADSZOR. Hogy rendes földmérő úr által mindazok a posta- és *úgynevezett ország- vagy kereskedőutak,* melyek *a megye kebelében* találtatnak, *felméressenek,* mely felmérésben nemcsak az utaknak széle és hossza, hanem az azokon fennálló kő- és fahidaknak száma, azoknak jó vagy rossz karban létek, a földnek tulajdonsága, annak agyagos, sikeres, posványos, homokos vagy kövecses volta, *a szükséges materiáléknak a csinálandó utaktól való messzesége feljegyeztessék* és az általa eképpen elkészült felmérés, tulajdon észrevételeivel egyetemben, általa főkormányozó úrnak mentül elébb megküldessék.

NEGYEDSZER. Hogy pedig mindezek végrehajtathassanak, azon utak, melyek a főkormányozói különös felvigyázás alá tartoznak, következendőképpen határoztattak meg. Általjában minden, a megyén keresztülvezető postautak. Veszprémből Enyéngen által Simontornya felé a Vármegye széléig. Simontornya felől Lepsényen által Veszprémig. Fokról Keneséig. Veszprémből Nagyvázsonynak a Vármegye széléig. Veszprémből Füred felé a Vármegye széléig.

Veszprémből Zircnek Győr felé a Vármegye széléig. Szentkirályról Rédének Szombathelyig. Városlődről Pápának Marcaltőig. Pápáról Merséig. Pápáról Teszérnek, Szombathelynek, Komárom vármegye széléig. Győr vármegye szélétől, Börcsházi pusztától Nyeszkenyén által Kisbér felé. Devecsertől Jánosháza felé a Vármegye széléig vezető utak.

ÖTÖDSZÖR. Járásbeli szolgabíró urak arra köteleztetnek, hogy vagy magok, vagy segédesküdtjeik, vagy utibiztos urak által a fent elölszámlált országos és postautakon épült kő- és fahidakat megvizsgálják, s azon hidaknak minő karban és állapotban való létéről és arról, melyek azok közül újonnan épitendők, melyek igazítást kívánnak, jövő január holnapnak holnapnak végéig fő uti kormányozó úrnak jelentést tegyenek,

melyben a szükséges nateriáléknak mennyisége, azoknak gazdaságos megszerzése s a mesteremberekkel teendő alku eránt magok tulajdon vélekedése is béfoglaltassék.

HETEDSZER. Meghatalmaztatik fő uti kormányozó úr, hogy a hegyes vagy lapányos utakon, ahol gyakori vízáradások uralkodnak s veszedelmes kiszaggatásokat tesznek, az utakat és árkokat kővel teknyősen, vagy amint a környülállások kívánják, kirakathassa s mindenütt a célhoz képest megkívántató munkákat megtétethesse.

NYOLCADSZOR. Pápa, de kivált Veszprém városában uralkodó, a jó renddel fel nem állható és az egészségre nézve veszedelmes azon visszaéléseknek, melyek szerént az szemét az utcákra kihányatni, az árnyékszékek kibocsáttatni, a sertvések s malacok szabadon széjjelkóborolni tapasztaltatnak s más, több ezekhez hasonlóknak megakadályoztatására meghatároztatik, polgári személyes jussaikhoz képest megbüntethessenek... Meghagyatik továbbá járási szolgabíró uraknak, hogy a helységeknek bíráit és elöljáróit arra szorosan és testi büntetés fenyítékje alatt kötelezzék, hogy az utcákon vagy az utakon s utak mellett magok határjaikban heverő döglött állatokat eltemettessék.

TIZENEGYEDSZER. meghatároztatik továbbá, hogy a szükséges forspontok főkormányozó úrnak, mint más, akármely közönséges kötelességben foglalatoskodó tisztviselőnek, úgy nemkülönben a levelezésekre s hivatalos jelentésekre megkívántató papiros és spanyolviasz főadóvevő úr által, annak hasonlóképpen nyuglevelek mellett, kiadassék...

Veszprém Megyei Levéltár, Veszprém vármegye nemesi közgyűlésének iratai, 427/1835. III. 9. szám.

KÉT ÚTVONAL LEÍRÁSA Zala vármegye 1831. évi útkönyvéből. (Részletek.)

GRÉCI VAGY KÖRMENDI POSTA- ÉS KERESKEDŐÚT, jelesen nemes Veszprém vármegye szélétől Sümegig.

Ezen utat közönségesen nálunk körmendi, tulajdonképpen pedig gréci postaútnak nevezik. *Új postaút Devecsertől fogva Káptalanfáig készült 1815-ben,* midőn somlyóvásárhelyi és nagyvázsonyi két posták helyett Devecserben eggyététtettek. E *következendő helységeken mégyen keresztül:* Hany.... Káptalanfa... Kaján és Gyepü... Sümeg...

...Sümegen keresztül a legelső és legnagyobb borkereskedő út vagyon, mert minden bor, mely Ausztriában, Stájerban és ezekkel határos vármegyékben a Balaton-melléki hegyekből elvitetik, Sümegen megy keresztül...

Ezen útnak közönséges nevezete sümegi vagy zalabéri postaút, egyszersmind Türjéig a legnagyobb borkereskedő út is, minthogy mindazon Balaton-melléki nevezetes borok, melyek Tapolcáról Sümegen keresztül mennek, ezen az úton vitetnek el; egy része Nyírlakon keresztül Jánosháza és Sárvár, más része pedig a batyki kenderáztatónál Végednek kitérő úton Rum és Szombathely felé. *Ezen postautat más két kereskedőutak*

két helyen metszik keresztül, úgymint Keszthelyről Sopronnak menő út az apsai majornál, úgymint jobb partjáról Szentgrótról jövő út a türjei és batyki határok összvejövésnél.

...Ezen postautat csak egy helyen vágja keresztül az úgynevezett Nádtói- vagy Hanyivíz, mely eredetét veszi a sárosfői vagy nagykeszi pusztában, jelesen a *Koplalóvendégfogadó és Káptalanfa között*, hogy *egy három árkusos*, 10 öl hosszú kőhíd vagyon, *Szent János képével ékesítve.*

Ezen az úton vagyon két fahíd, 8 kőhidak. Említést érdemel a Hanyi-vizen lévő három árkusos kőhíd és Gyepünél lévő két boltra épült kőhíd. A többi hat kőhidak kisebbek, 4-6 lábnyi boltozatúak, csupán záporesők elvezetésére és a völgyekből szivárgó patakok elfolyására. *Az út áradásnak soha nincs kitéve, hanem télen által a hóvatoktól csaknem minden helység ki- és bejárásánál elzáratik az út*, melyet a házak fekvése és az út fordulása okoznak. Jelesen *nagy hófuvatok vannak* a sümegi város végén, Rendek, Káptalanfa és Hany helységek felső végein.

...*Ezen posta- és kereskedőút* nemes vármegye szélétől kezdve Sümegig, a hobaji dombot kivévén, *melyen a terhes szekerek is vontatás nélkül elmehetnek, nem lévén 2-3 hüvelyknél több kapaszkodása egy ölre, mindenütt róna és egyenes.*

BALATON-MELLÉKI VAGY BALATONFÜREDI-SAVANYÚVIZI ORSZÁGÚT, Felsőörstől Balatonfüredig és Zánkáig, Zánkától Tapolcáig.

Ezen ország- és borkereskedő utat közönségesen Balaton-melléki vagy balatonfüredi savanyúvizi országútnak nevezik, melyből kiágazó vagy avval összvejövő mellék- és kereskedési összveköttetésekről említést érdemlő utak ezek, úgy mint:

Azon út, mely nemes Veszprém vármegyéből Almádi pusztánál béjön és Alsóörsön keresztül 2687 ölek után Lovasnál a savanyú vizi országútba szakad; Székesfehérvár felé menő kereskedéséről nevezetes.

Azon út, mely nemes Somogy vármegye felől a tihanyi balatoni általjárástól vagy révtől Tihany mezővároson és határán keresztül Aszófőig megy, hogy azt 4546 ölek után béfogadván, Veszprém és Tapolca felé elágazik.

Azon út, mely ugyan nemes Somogy vármegye felől a fülöpi balatoni általjárástól vagy révtől Kővágóörsön és Kékkúton keresztül a bácsi szőlőhegyig számlálván 4715 öleket, összvejön a főúttal.

Azon út, mely Zánka és Köveskál között a hegyestetői szőlőhegynél kitér, és Tagyonon, Szentantalfán és Óbudaváron keresztül 4558 ölek után, bémegy nemes Veszprém vármegyében és Nagyvázsonyi út név alatt esméretes.

Azon út, mely a bácsi kőhídnál káptalantóti, gulácsi, tördemici és szigligeti helységek, nemkülönben az igen nevezetes badacsonyi, szentgyörgyi és szigligeti szőlőhegyek felé mégyen.

A helységek, melyeken keresztülmegyen, a következendők: Felsőörs... Lovas... Paloznak... Kövesd és Csopak.

...Arács... Balatonfüred... Aszófő... Örvényes... Udvari... Akali... Ság... Vérkút... Zánka... Köveskál... Kereki... Bács... Gyulakeszi...

...*Ezen az úton Felsőörstől fogva Tapolcáig vagynak összvesen 40 hidak, melyek közül 10 fa-, 30 pedig kőhíd...*

...*Felsőörstől Balatonfüredig vagyon 9 kő- és 5 fahíd... Kőhídjai ezek:* Felsőörs és Lovas között egy, a lovasi falun kívül a lovasi folyón vagy séden egy, a paloznaki falu végén egy-egy mély áradási árkon, Kövesd-Csopaknál, az itatónál ismét egy. Kövesd és Arács között

a szőlőhegyben egy kisebb, az Arácsi-vizen egy, Arács és Füred között egy, az Anglus-kert sarkánál egy, másik pedig a szőlők között, kettő a füredi helységben, egyik a vendégfogadónál, másik a református oskolaháznál.

...Gyulakeszi falu közepén egy kőhíd, melynek szélessége 1 öl, magassága 4 láb. *Ismét a gyulakeszi határban az Eger-* vagy Diszeli-vizen, mely itt az országutat keresztülvágja, *egy nagy kőhíd három boltozatra, egyik-egyik 2 öles diaméterű...*

Magyar Országos Levéltár, a Vízrajzi Intézet iratai (S 81). - Közli: Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, két korabeli forrás alapján. Zalaegerszeg, 1986.

FŐSZOLGABÍRÓI JAVASLAT a Podár-Nagyalásony útszakasz visszaminősítésére és Dáka, valamint Ugod községek ÚT-FENNTARTÁSI KÖZMUNKAKÖTELEZETTSÉGÉNEK MEGVÁLTOZTATÁSÁRA, 1839.

Folyó 1839-iki augusztus 5-én tartatott közgyűlés 1762. pontja alatt kötelességévé tétetvén mindegyik járásbeli bírónak, hogy azon utakat, melyek a fennálló vármegyei végzés értelmében az adózók által csinálandók, de sem postai állomás, sem kereskedés tekintetéből nem szükségesek s leginkább egyes személyek vagy uradalmak könnyebbségére szolgálnak, bejelentsék, ezennel hivatalosan jelentem, hogy azon utat, mely a Borsosgyőrről Vásárhelyre vezető országútból Dákán túl kiszakadván, Podáron keresztül Nagyalásonyba vezet, tartom olyannak, melyet a fentebbi végzés értelmében megszüntetni lehetne, mert kereskedési útnak már csak azon tekintetből sem lehet tartani, mivel ezen út Nagyalásonynál megszűnik és tovább nem folytattatik.

Nehogy pedig ezen darab útnak a sorból kihagyása az egész rendszert zavarba hozza, oda járul alázatos véleményem, hogy járásomban lévő helységek közt az utak dolgában az ugodiakat (kik szegénységek és terhes adóbeli hátralévőségeik tekintetéből talán inkább kímélésre számolhatnának) tapasztalom leginkább terhelve lenni, mert az utak kiosztása alkalmával a körülmények úgy hozták magokkal, hogy ezek két helyen kapták ki illetőségeket, s mind a két helyen három órányi távolságra, nevezet szerént a Pápáról Veszprémbe vezető országútból Koplaló és Városlőd közt háromezer futóölnél több esett reájok, s ezenkívül a Pápáról Vásárhelyre vezető országútból is Dáka és Salamon közt kaptak 1200 futóölet, mely terhet szegénységekhez képest belátásom szerint elviselni nem tudják s kötelességeknek, úgy, amint illik, meg nem felelhetnek; azért célarányos lenne az ugodiakat, hogy a városlődi országútbeli illetőségjeket annál nagyobb buzgósággal csinálhassák, a Dáka és Salamon közti 1200 futóölek csinálásától felmenteni s ezen terhet a dákaiakra átruházni, dákaiakról pedig, kiknek eddig az érintett podári út csinálása volt kötelességek, ezen terhet aránylag levenni.

Pap János főszolgabíró

Költ Veszprémben, december 5-én, 1839.

Veszprém Megyegi Levéltár, Veszprém vármegye nemesi közgyűlésének iratai, 196/1840.II.3. szám.

Zsoldos Ignác Veszprém vármegyei főjegyző értekezése „AZ ÚTÉPÍTÉS TANSZERŰ ELVEIRŐL s az útcsináltatásnak honunkbeli állapotjáról." (Részletek.)

Az utak lévén azon közvetítők, melyeken az ország közlekedése történik - mint szívvérünk is az ereken szivárog ki és ismét vissza -, ezek jó karban tartása, mi nélkül szárazoni kereskedés virágzása nem is képzelhető, az álladalom egyik leglényegesebb feladata. Ez oly téma, melyről vastag könyvek írattak, ahhoz csekély személyemnél sokkal jobban értők által. Ez bizony édes honunkban csak mellékes dolognak, minden által kezelhető munkának, s valami, a mesterség és ahhoz értés szabályai alól kiváltságolt műtételnek tekintetik. E minden tekintetben köz- és így mindnáyjunkat érdeklő terehnek viselésére kizárólag csak azok szoríttatnak, kik az általuk keservesen s minden beszámítás nélkül, tehát ingyen megcsinált úton való járásért vámbérrel is tartoznak adózni.

Magam hét esztendei tapasztalása után hasznosabb tanácsot nem tudok adni, mint azon egyet, de úgy hiszem, mindent magában foglalót: ne tartsuk magunkat született vagy megválasztott útépítő mestereknek, hanem ahhoz értő mérnökök szaktudományi vélekedésén alapítsuk és hajtsuk végre a teendőket. Ki ezt megérti, remélem, meg is tartja.

Inkább kevesebb utat csináltassunk, de jól, mint világ minden útjait átkarolva, s az által sokat téve, semmit ne cselekedjünk. Okosan felosztva, 10-20 esztendő alatt majd minden útjait megcsináltathatja a mindig azonegy járásbeli szolgabíróság.

Jó úthoz jó materiálékon s elég munkáserőn kívül az is megkívántatik, hogy okszerű legyen építése. Az alap, melyre az építmény jő, kemény legyen. Ha új út metszetik ki, a kétfelőli árokból ki- s az út középére behányt puha földre soha sem kell mindjárt kövecset hordatni, hanem a hányt földet előbb megtömetni, és a rajta való szekereztetéssel legalább egy esztendőn át szilárdítani szükséges. Az elég kemény földre nagy termésköveket sorban kell rakatni úgy, hogy egyik a másik tartalékául szolgáljon, melyek hézagai közé föld jő. E kőréteg fölé jöjjön öregre zúzott termés- vagy nagyobb fajú sóskő, legalább fél lábnyi vastagságban. S ha aztán erre apró kövecs minél bőségesebben az egész felárkolt út szélességében teríttetik, kész a legtartósabb út, oly móddal, mely mivel legegyszerűbb, honunkban leginkább kivihető is.

Az utak folyvást jó karban tartását és így helyenkénti kijavíjtását nem minden emberre kellene bízni, hanem csak ahhoz értő, arra folyvást őrködni köteles s érte felelős munkásokra. Ilyes útőrök az utasok, vagyis az utak bátorságára is ügyelhetnének, a képződött lyukakat tüstént betöltenék, az árkokat tisztogatnák, útépítményi anyagokat összekészítnék, különösen az útból kihengerített nagy köveket is összezúzhatnák, az utak mellé ültetendő szeder- s egyéb gyümölcsfákra is vigyázhatnának. Végre, seperhetnék útjainkat, s így sártól és portól s ebből következő lassú halódástól megmenteni segítnének. Csakhogy ezeknek hát jó fizetést és elerőtlenült korukban is húzandó nyugpénzzel biztosítást adni, ismét sinequa non-ja a sikernek.

Ha valami lyuk is mutatja magát a makadamizálva, apróra zúzott kövekkel elkészített és így kemény útban, az útnapszámosok azon helyen azonnal négyszegletes és soha ne gömbölyű lyukat vágjanak, hogy tartósabb legyen a javítás. Fő elv az útcsinálásnál, hogy mindig javíttassék, mikor kell, de nem, soha, ha nem szükséges.

Országutak mellett árkok mind a víz levezetésére, mind azért is szoktak rendesen vonatni, hogy ez által az útmenet kijelöltessék, nehogy véleményekben is szertejárni szokott korunkban az utak is száz csapásra ágazzanak, a nemzeti gazdaságnak is kárával.

Arra különös figyelemnek kell lenni, hogy ne csak az útról folyjon le a víz az árokban, hanem ebből is elvezttessék.

Az útföld mineműségét ami illeti, fehér agyag csak úgy használható, ha egyszersmind kövecses is; fazekasagyag csak alapkövezet közé jó. Különben mindkettőtől kell őrizkedni. Folyó homok csak meglehetős, a vízi homok vagy föveny pedig ha köveccsel van bőven elegyítve. Régi falbontás is jó az útra, mert száraz utat ad. Téglát útban a rómaiak is használtak. A békaköves vagy békasós föveny legjobb.

Iszapos helyen az út megerősítésére kétfelől eger-, fűz- vagy rekettyerőzsék jók úgy, hogy kihajthassanak az út oldalain. Azonban előbb-utóbb elrothadván, csak ideigleni pótszerül tekinthető a rőzserakás, melynél épületromok, ércsalak s effélék sokkal célirányosabbak. Általában tehát azon kell lenni, hogy ha csak lehet, semmi fa az úttestbe ne rakattassék.

A völgyet tölteni, a hegyet leszállítani -- útépítésnél egyik fő szempontunk legyen.

Hidat, ha csak lehet, úton keresztül építeni nem kell, hanem kővel kirakott csatornákat. Az úton a vizet keresztülvezető szabad, boltozatlan, kirakott teknőzetek is jobbak azoknál, kivált hegyoldalon, melyek egyszersmind a lefelé sebesen gördülő kocsi s a fölfelé nehezebben húzó barmok megannyi nyughelyéül szolgálnak. Éppen ezért ne egyenes szög alatt vonassanak az út irányára, hogy tudniillik mindkét kocsikerék ne egyszerre essék beléjük, s ne is fölötte sűrűn legyenek, mert télen befagyván, a járást nehezítik. Hanem rézsutan vezettessenek az úton keresztül, s a vizet is, ha lehet, ne éppen az út oldalára, hanem, kissé kinyújtatván, továbbra bocsássák ki.

Amennyiben pedig iszapos és vízfolyásnak kitett helyeken csakugyan hidak kívántatnának, építtessenek ezek mindenütt, a lehetőségig értve, kőből. Mert ha többe kerülnek is, tartósabbak, tehát mégis olcsóbbak.

Mivel a kőhíd mindenütt óhajtható, de sokhelyt mindig csak óhajtandó marad, a fahidakra nézve jó, hogy a felálló állásfák két kis összeszegezett deszkatetővel befedessenek az eső s ez által okozandó rothadás ellen. A padlazatra 3-4 hüvelyknyi lóganéjt kell hordatni, a fa így tovább eltart. S azután kövezetet kell rá rakni vagy kövecset, így eltartand igen sok ideig.

Hegyen jobb a hosszabb, de nem oly meredek út, mint a rövidebb, de meredekebb és így nyaktörőbb is. Ha az útépítés általában szakembert kíván, a hegyi mesterséges utak készítése kizárólag csak ezeket illeti. A szolgabírónak elég lévén arra ügyelni, hogy ily utaknál minden ölre legfeljebb négy, ha pedig lehet, s hosszú a vonal, csak két hüvelyknyi emelkedés legyen, hogy a marha húzhasson.

Ha fényűzési cikknek látszik is, mégsem hagyhatom említetlen, *hogy olyas jelek, melyek az út menetét kifejezik, mint táblák, útmutató kezek vagy nyilak s más effélék, az utasokra nézve szintoly jótékonyak, mint, kivált meredekségen átvezető utak oldalain karfák vagy leásott cövekek,* a különösen sötétben könnyen eshető szerencsétlenségek eltávoztatására szükségesek.

Az elegendő széles utak mellett az árkon kívül élőfákat, nem sűrűn, nem is éppen általellenben egymáshoz, hanem mintegy felváltva ültetni, szintoly jó, különösen hóban, útmutatóul. Az úthoz közel levő sűrű bokrok hófuvatot okoznak, a sűrűn ültetett árnyékos fák miatt pedig az út, ki nem száradhatván, folyvást sáros és nedves marad. Ezen tekintetből, út melletti közel bármi kerítés vagy sövény az útnak csak kárára van.

Nálunk a mezei munkával foglalkozó és elfoglalt adózó nép készíti utainkat, ezek rendszerinti csinálásideje tavasszal április, május, június, különösen május, ősszel pedig szeptember hónapok. Hogy ez útcsinálási teher lehetőségig könnyíttessék célirányos és igazságos felosztás által - fő gondnak kell lenni.

A munkáserő itt se pazaroltassék, hanem amit kevesebb idő- s erőveszteséggel meg lehet tenni, arra kelleténél többet ne vesztegessünk. Minden helységnek minél közelebb, s ha lehetne, kinek-kinek maga határában kell utat osztani. A kiosztásnál különös tekintetbe veendő az is, hogy ez vagy amaz út mi karban van már. Kővel kirakott vagy egyenes sziklán vezetett, egyszóval jó állapotbeli útból sokkal többet lehet és kell mérni azonegy dikamennyiségre, mintha új, tán most felmetszendő, posványos vagy másképp rossz, vagyis nagy munkával járó útrész van kérdésben. Különbséget kell tenni arra nézve is, hogy a hordani való anyagok hol kaphatók s mi távolságra esnek a csinálandó úttól.

Soha annyi embert egyszerre ki nem kell rendelni, amennyit rendben tartani, éppen elláthatatlan sokasága miatt, nem lehet. *Útcsinálók soha ne legyenek valami ahhoz értő, mérnöki, biztosi, útőri vagy más efféle felvigyázás és utasítás nélkül. Erre pandúri goromba ügyetlenség, bár ügyesen vezetett mogyoróvessző mellett is, természetesen nem elegendő.*

Az utak menetét, sőt, tekintve csináltatását is, kombinatíve, egymásba vágólag s nem magános érdekekből, ennek vagy annak itt-, ottlakásáért, egy dáma kedvéért, ezen főtiszt jószága tekintetéből, hanem, egyszóval rendszeresen kell meghatározni. Igen jó, ha megyékben van egy ahhoz értő fő útfelügyelő, kinek hivatása a közlekedés előmozdítása.

Zsoldos Ignácz: A' szolgabírói hivatal. Pápa, 1842. 250-263. oldal alapján.

A devecseri járási útfenntartási személyzet évi írószerszükséglete, 1879.

Elismervény

Alulírott devecseri járásbeli útmester ezennel elismerem, hogy Veszprém megye tekintetes Alispáni Hivatala által 2515/ki.879 számú rendelettel részemre és a járás területén alkalmazott utászok számára küldött nyomtatványokat és irodai szereket az alább körülírt mennyiségben hivatalos használatra a tekintetes devecseri járás Szolgabíróságától mai napon köszönettel átvettem, éspedig:

1. Fehér íropapír	6 1/2	konc
2. Fogalmazáspapír	6 1/2	"
3. Borítékpapír	1 1/2	"
4. Utásznapló	2	"
5. Közmunkafelosztási terv-minta	6	ív
6. Közmunkafelosztási kimutatási-minta	8	"
7. Fekete irón	18	darab
8. Pecsétviasz	2/4	"
9. Tollnyél	1	"
10. Írótoll	1/2	doboz

Kelt Devecserben, 1879. március hó 29-én.
Száz István járási útmester

Veszprém Megyei Levéltár, a Veszprémi Államépítészeti Hivatal iratai, Vegyes töredékek.

A cseszneki járás útbiztosának jelentése az utak állapotáról és az útépítési munkálatokról, 1861.

Tekintetes Másodalispán Úr!

Folyó hó 9-én hozzám küldött hivatalos levele következtében vagyok bátor jelenteni, hogy folyó hó 10-én, 12-én és 13-án történt záporok miatt tökéletesen az utak csinálása nem mehetett végbe. A vizek sebessége az utakról több helyeken a kavicsot elhordta. Nevezetesen Gerendavágásról, varsányi úton több helyekről, a rédei úton szinte, de még a régi töltést és utat megrongálta, ennek következtében nagy sár lett, amiatt mindjárt rajta dolgozni nem lehetett.

A hidakra nézve bakonyszombathelyi bíró lett tudósítva és hogy a nyugtákat az illetőktől vegye be és adja által a szolgabíró úrnak. A következő pedig folyó hó 15-én elvégeztetett, már rendelést tettem, hogy hétfőn a föld reáhordasson és kavics.

Az egész út készenlétéről pedig rövid idő alatt fogom jelentésemet beadni.

Mely hivatalos jelentésem után vagyok, Kerékteleki, 16-ik június, 1861, a tekintetes Másodalispán Úrnak hivatalbeli szolgája:

Takó Lajos útbiztos

Veszprém Megyei Levéltár, Hunkár Sándor családtörténeti iratgyűjteménye, VII.1.tétel

„Szabályrendelet Veszprém vármegye területén az utászállások szervezetéről", 1890. /Rövidítve./

1. Veszprém vármegye területén a törvényhatósági utak felügyeletére és gondozására utászok alkalmaztatnak, kiknek számát a vármegye közönsége a szükséghez képest, esetről esetre külön határozattal állapítja meg.

... 5. Utásszá csak az nevezhető ki, aki magyar állampolgár és írni, olvasni tud, aki a négy számtani főműveletben jártas, aki az új hossz-, terület- és súlymértékeket ismeri, aki ép, egészséges testalkatú és életének 35. évét még nem töltötte ...

... 10. Az utász köteles:

- az éjjeli órákat és déli 12 órától 1 óráig terjedő időt kivéve a gondozása alá rendelt útvonalon tartózkodni és ott dolgozni;
- az útvonalra kiszállított födanyaghalmokat épen tartani;
- a födanyagot beágyazni, akképp azonban, hogy a rendes beágyazás mellett készlet maradjon;
- az útpadkát, valamint árkokat évenként kétszer, tavasszal és ősszel minden gyomtól és törmeléktől megtisztítani, s év közben is a szükséghez képest tatarozni;
- az esővíznek és hólének az útról való lefolyását biztosítani;
- az úton keletkező keréknyomokat és gödröket behúzni s a födanyagtartalékból betölteni;

- az úttestről a port és sárt eltakarítani;
- az utak mellékére ültetett fákra felügyelni, kártételek ellen óvni, a kártevőket kinyomozni;
- ott, ahol az útvonal mellett távirdavonal is van, az út mellé ültetett fákat a téli évszakban megnyesni;
- a kezelése alá adott útvonalon álló műtárgyakat állandóan szemmeltartani, havonként legalább egyszer, s ezenkívül minden nagyobb esőzés és hóolvadás után tüzetesen megvizsgálni;
- téli időben általában és hófúvások alkalmával az útpályát a hótól megtisztítani, s ha nagyobb hófúvások alkalmával e célra a közerő kirendeltetnék, a munkát vezetni;
- a leltár mellett kezelése alá adott útfenntartási szereket és szerszámokat megőrizni, jó karban tartani;
- naplóját mindenkor magával hordozni, s az útibiztosnak minden esetben, az alispánnak, illetékes járási tisztviselőknek, valamint a királyi építészeti hivatal tagjainak, estleg vármegyei mérnöknek pedig kívánatra felmutatni...

Veszprém vármegye törvényhatóságának szabályrendeletei és elvi jelentőségű határozatai. Első füzet. Hivatalos kiadás. Veszprém, 1893. 257-261. oldal.

Pápa város kövezett és egyéb műutainak műszaki leírása, 1892. /Rövidítve./

A pápai utcák nagyrésze kétféle rendszer szerint van burkolva, éspedig egy részük kövezve, más részük pedig makadámozva.

A kövezettek közül egyik rész somlai bazaltkővel, a másik rész tapolcafői mészkővel.

Bazalttal kövezettek:

a/ A vasúti bejáró úttól befelé a Fő térig, Fő téren keresztül, Fő utca és Alsó Hosszú utca egy része, ezekből a Fő utca egész szélességében, többiek pedig 6 m szélességben bazalt, kétfelől 2-2 m szélesen makadámszegéllyel. Hossza az útvonalaknak: 1915 m.

b/ A Korvin utca, Kristóf és Széchenyi utcák, ezek kövezése 6 m széles bazalt, a többi részük pedig a kétfelőli gyalogjárdáig mészkő. Hosszúságuk összesen: 1027 m.

Bazaltkővel burkoltak tehát összesen: 2942 m.

Mészkővel burkolt utcák:

Kis utca egy része, Posta utca egy része, Térjmeg utca, Lázár köz, Halpiac, Bencze köz, Barátok utca, Varga utca és a Belvárosban 6 névtelen köz, összesen: 1212 m. Ezen utcák részint egész szélességükben átkövezettek, ahol pedig a két gyalogjárdán kívül 6 méternél több jutott a közlekedésre, a 6 méteren túli szélesség makadámmal van kitöltve...

Kövezett utak tehát:

- Bazalttal kövezve:	2942 m
- Mészkővel " :	1212 m
Összesen:.....	4154 m

Makdámutak. Ezek ismét kétfélék, éspedig egyik részük 2/3-ad részben bazalt, 1/3-ad részben mészkő keverék, másik részük pedig tisztán mészkőből épített.

a/ Bazalt és mészkő keverékből épített utak: Szél utca, Deák utca, Kereszt utca, összesen 507 m. Ez utcák a gyalogjárda melletti nyílt csatornáig, mely kövezett, egész szélességben kiépíttettek.

b/ Mészkőből épített makadámutak: Felső Hosszú utca, Sörház utca, Sör utca, Flórián utca, Barátok utca, Kard utca, Víz utca, Csatorna utca, Szent László utca, Celli út, Korona utca, Bástya utca, Salétrom utca, Ó-Kollégium utca, Új utca, Major utca, Árok utca, Újváros utca, Alsó Hosszú utca, összesen: 6835 m.

Ezen útvonalak, ahol az utca szélessége megengedte, 6 m szélesen építtettek, és a legtöbb utcában a járdák mellett közönséges fejtett kőből épített, nyílt vízvezető csatornákkal vannak ellátva...

Az összes makdámutak tehát kitesznek:

- Vegyes kőből épített utak:.....	507 métert
- Mészkőből " " :.....	6835 "
Összesen:	7342 "
Kövezett utak:	4154 "
Összes műutak tesznek:	11.496 métert

...A víz elvezetése úgy a kövezett, valamint a makadámutaknál mindkétfelőli nyitott csatornákon, az utakon keresztül pedig részint boltozott kő- és téglaátereszeken, részint pedig levölgyelt és bazalttal kirakott, nyílt csatornákon történik.

Török János mérnök

Pápa, 1892. január hó 3-án

Veszprém Megyei Levéltár, Veszprém város polgármesteri hivatalának iratai, 621/1894. szám.

„Szabályrendelet Veszprém vármegye területén az útibiztosi állások szervezéséről", 1892. /Rövidítve./

1. Veszprém vármegye területén 5 útibiztosi állás szervezteik, éspedig egy-egy a veszprémi, devecseri, pápai, zirci és enyingi járások területére.

2. Mindegyik útibiztos kezelése alá azon törvényhatósági útvonalak tartoznak, amelyek azon főszolgabírói járás területén vannak, amelyre az útibiztos kineveztetett.

... 8. Útibiztossá csak az nevezhető ki,

- aki magyar állampolgár és a magyar nyelvet szóval és írásban bírja;
- aki az elemi szám- és mértanból annyi ismerettel bír, hogy a négy műveletet tört és tizedes számokkal szabályszerűen végrehajtani, egyszerű sokszögek területét, hasábok és gúlák köbtartalmát kiszámítani képes és a méter-, hossz-, terület-, köb- és súlymértékeket ismeri;
- aki legalább annyi gyakorlati képzettséggel bír, hogy valamely eseményről /példának okáért: út- vagy hídromlásról/ vagy valamely cselekményről /p.o.: útrendőri kihágásról/ a tényálladékot jegyzőkönyvileg fölvenni tudja, s a rajzolásban annyi jártassággal bír, hogy kisebb terepekről és építményekről hű rajzolatot készíteni tud;
- aki a kavicsolt utak fönntartásánál előforduló munkákat, az építéshez használni szokott anyagok főbb tulajdonait, a mészhabarcs és beton készítési módját, továbbá a fa-

és falkötések főbb szabályait ismeri, s aki a fedőanyag minőségének, beágyazási módjának s az útpálya rendszeres fönntartási módjainak ismeretével bír...

... 13. Az útibiztos köteles:

- a kezelése alá adott úthálózatot hetenként egyszer beutazni, az estleg tapasztalt kisebb hiányok pótlása és hibák kiigazítása iránt azonnal intézkedni, s ha nagyobb hibákat vagy hiányokat észlelne, vagy ha a helyreállítás költséget igényelne, arról a királyi építészeti hivatalhoz és a járási főszolgabíróhoz jelentést tenni;
- hivatalos eljárásáról naplót vezetni, s az utászok részére helyi körútjai alkalmával szóval adott utasításokat az utász naplójába bejegyezni;
- ellenőrizni, vajon a rendelkezése alá helyezett utászok kötelességeiket teljesítik-e;
- rendszeresen naplót vezetni az elkövetett útrendőri kihágásokról;
- a felelős kezelése alá helyezett útvonalakon történő nagyobb építkezések vagy földmunkálatok alkalmával személyesen vezetni;
- elemi csapások által előidézett út- vagy hídrongálások esetén a biztosítási munkálatokat személyesen jelen lenni;
- gondoskodni, hogy a leltár mellett kezelése alá adott, valamint az utászoknak szintén leltár mellett átadott útfenntartási szerek megőriztessenek és jó karban tartassanak...

Veszprém vármegye törvényhatóságának szabályrendeletei és elvi jelentőségű határozatai. Első füzet. Hivatalos kiadás. Veszprém 1893. 252-256. oldal.

A Veszprémi Állapépítészeti Hivatal főnökének rendelete az útőrökhöz a bitumenező berendezések fenntartásáról és gondozásáról, 1948. /Rövidítve./

A múlt év folyamán végrehajtott aszfaltburkolati és betonburkolat-hézagkiöntési munkálatoknál használatban levő gépi berendezések, éspedig előmelegítő üstök és forgódobok olyan siralmas, elhasznált, tönkrement állapotban kerültek az útigépjavító telepre, hogy azok kijavítása tetemes összegbe kerül. A legszomorúbb, hogy a Budapestről újonnan beszerzett kétkerekű 250 literes előmelegítők közül van olyan, amely a hanyag használat következtében egy év alatt tönkrement...

Bár múlt év tavaszán, az aszfaltos munkák megindítása során szóbeli úton figyelmeztetve lettek az egyes munkáscsoportokkal együtt dolgozó útőrök, hogy a gépi berendezést tartsák karban, de ez a figyelmeztetés, kevés kivétellel, alig használt valamit...

Most rövidesen megindulnak az aszfaltozási munkálatok. És hogy a múlt évben előfordult hanyagság ne ismétlődjék meg, előre figyelmeztetem Címet, hogy a reábízott gépi berendezést a legnagyobb lelkiismeretességgel gondozza. Ennek elérésére minden egyes üstöt, forgódobot vagy japánert minden hét szombatján az alkalmazott munkások segítségével teljesen le kell takarítani a lefolyó bitumentől vagy keveréktől, úgy külsőleg, mint belsőleg. Az előmelegítő üstökben salakot hagyni nem szabad még hét közben sem, hanem arra gondosan kell ügyelni, hogy a salak mindig ki legyen takarítva. Ugyanis a salak bennmaradása miatt egyrészt a fatüzelés nem gazdaságos, másrészt az üst ég ki és megy tönkre a fokozott tüzeléstől.

Amennyiben a munkálatok ellenőrzése során a hivatal a gépi berendezések gondozása tekintetében hanyagságot tapasztalna, úgy az illető útőrt a munka vezetésétől leváltja, és a csoportban más útőr felügyelete mellett, napidíj nélkül tartozik dolgozni... Remélem, hogy a jövőben a múlthoz hasonló hanyagságot nem fogok tapasztalni.

Veszprém, 1948. április 7.

A hivatal főnöke:
Szabó Sándor műszaki tanácsos

Veszprém Megyei Levéltár, a Veszprémi Államépítészeti Hivatal iratai, 223/1948. szám.

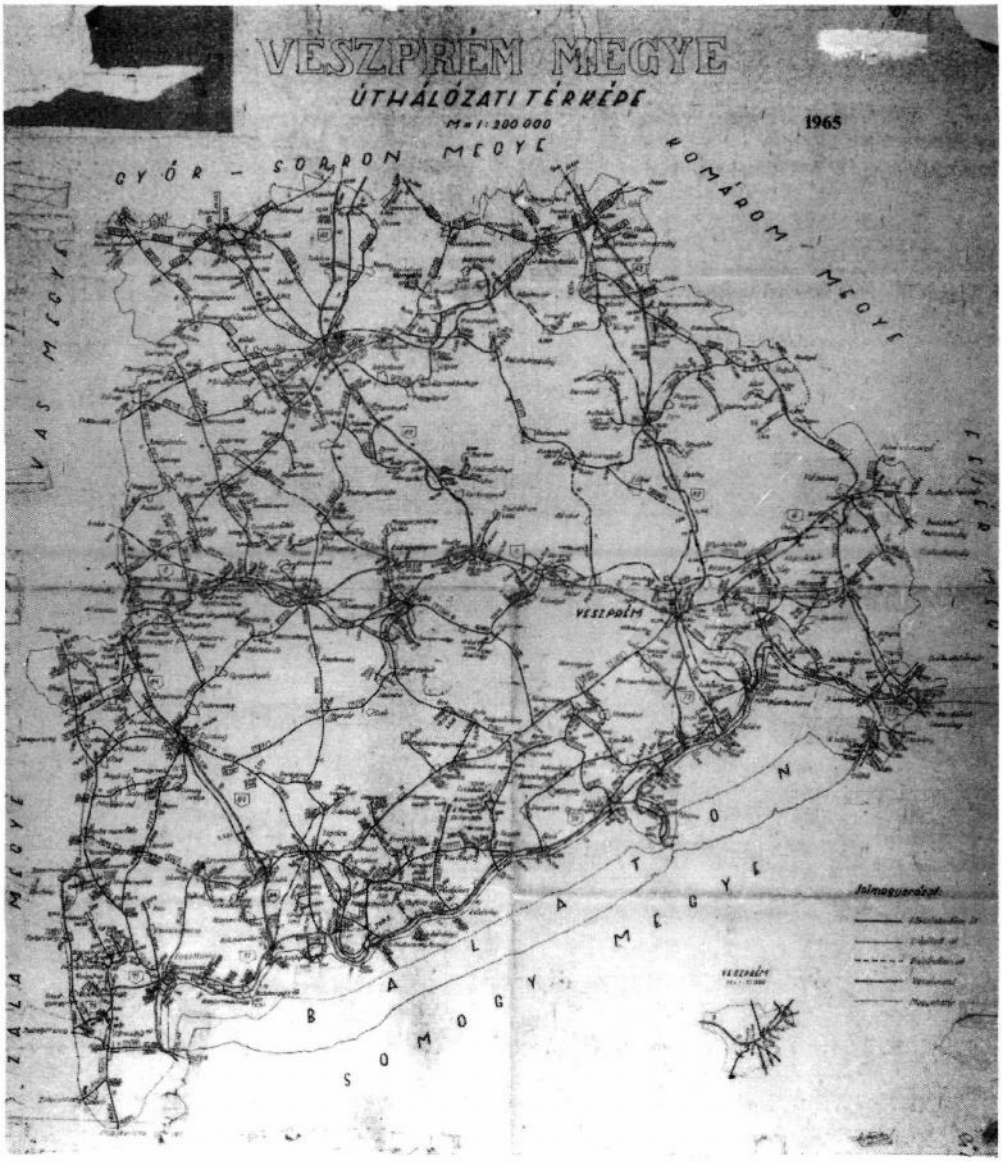
VESZPRÉM MEGYE ÚTHÁLÓZATA

Közút megnevezése	1965		1988	
	km	%	km	%
I. Országos közutak				
Autópálya			5	0,3
Autóút és lehajtó			5	0,3
Elsőrendű főút	86	4,5	89	5,1
Másodrendű főút	280	14,7	242	14,2
Összekötő utak	1063	56,0	968	56,4
Bekötő utak	418	22,0	364	21,2
Hajó és vasútállomáshoz vezető utak	52	2,8	42	2,5
ebből: I. összes:	1899	100	1715	100
a./ kiépített út	1810	95,3	1710	99,7
b./ földút	89	4,7	5	0,3
II. Tanácsi közutak				
Belterületi utak	1334	58,2	2016	66,5
Külterületi utak	959	41,8	1017	33,5
II. összesen: ebből:	2293	100	3033	100
a./ Kiépített út	419	18,3	1136	37,5
b./ Földút	1874	81,7	1897	62,5
I-II. országos és tanácsi közutak				
a./ Kiépült út	229	53,2	2846	60,0
b./ Földút	1963	46,8	1092	40,0
Összes közút Veszprém megyében:	4192	100	4748	100

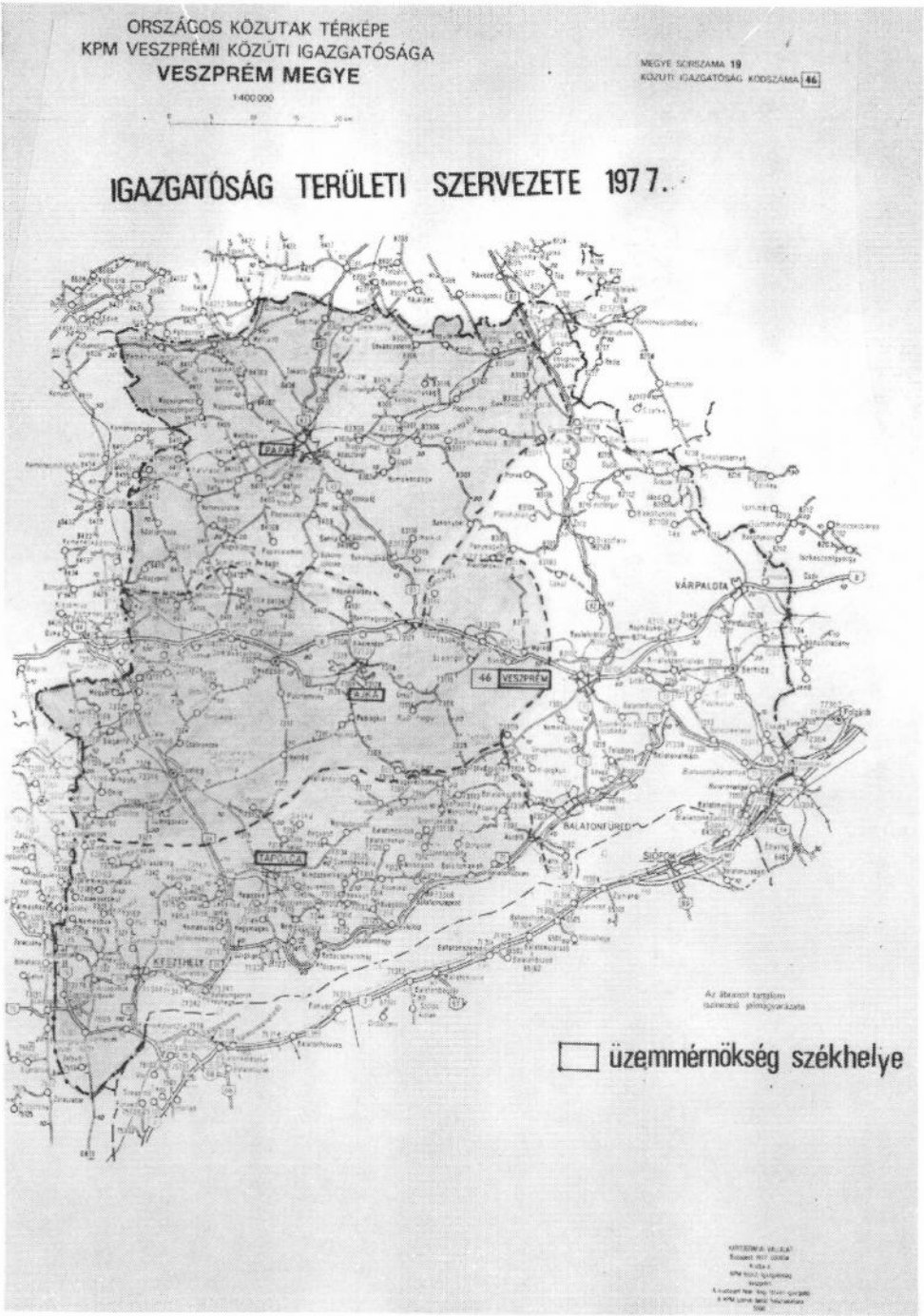
VESZPRÉM MEGYE KÖZÚTHÁLÓZAT BURKOLAT ÁLLAPOTÁNAK MEGFELELŐSÉGE

Burkolat állapota	1979		1982		1985		1988	
	km	%	km	%	km	%	km	%
1.	553,4	32,2	268,2	15,7	91,4	5,4	1,5	0,1
2.	583,9	34,0	359,7	21,1	289,6	17,0	108,3	6,4
3.	396,6	23,1	718,0	42,1	952,6	55,9	875,7	51,5
4.	112,1	6,5	300,0	17,5	268,2	15,7	438,5	25,8
5.	33,1	1,9	21,7	1,3	62,9	3,7	261,5	15,4
Földút	39,2	2,3	39,4	2,3	38,9	2,3	15,2	0,8
ÖSSZESEN:	1718,3	100,0	1707,0	100,0	1703,5	100,0	1700,7	100,0

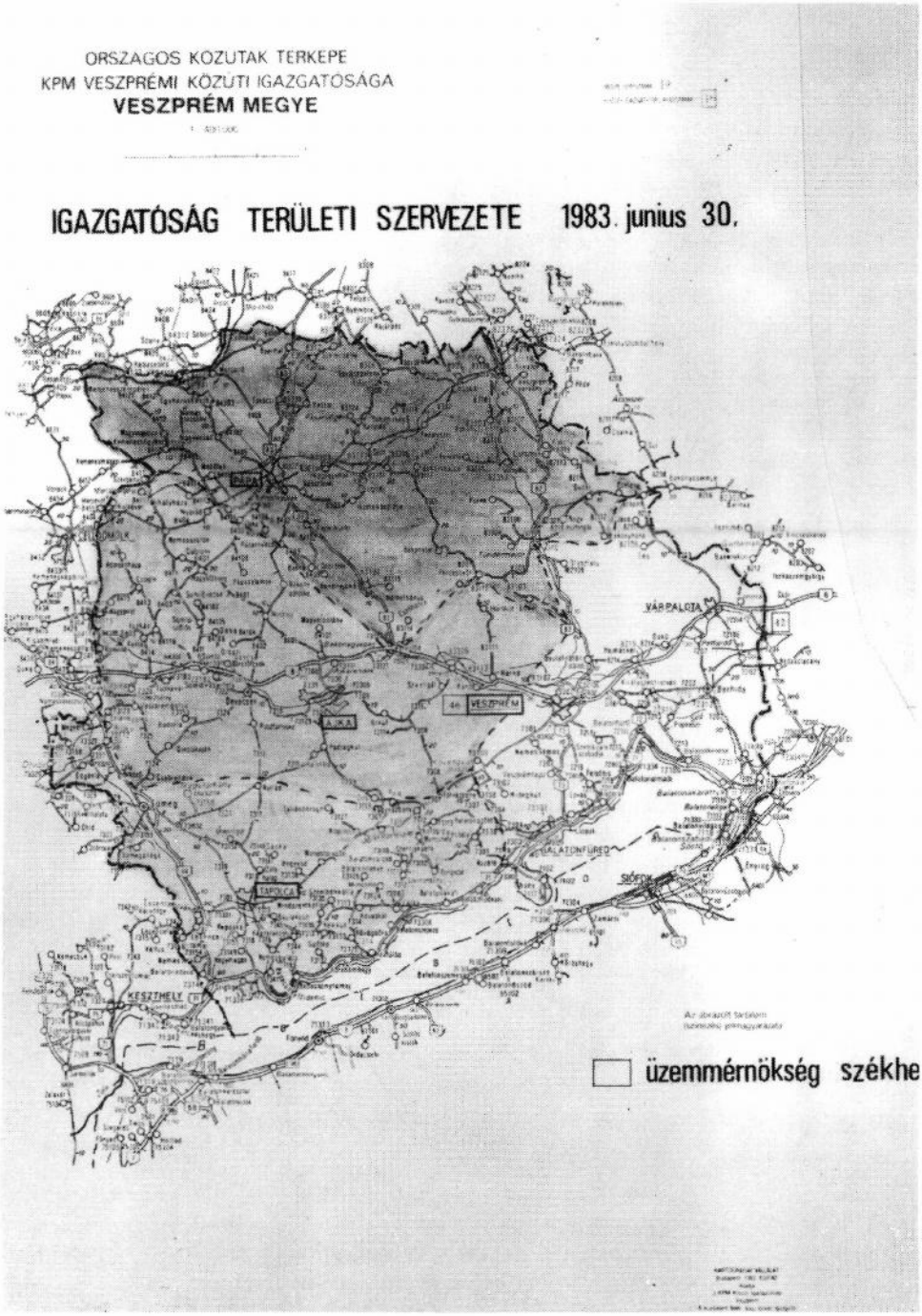
Megjegyzés:
1. oszt. Beavatkozást nem igényel,
2. oszt. Kisebb beavatkozást igényel,
3. oszt. Fenntartás keretében elvégezhető hibák,
4. oszt. Beavatkozást igénylő felület,
5. oszt. Azonnali beavatkozást igénylő felület.



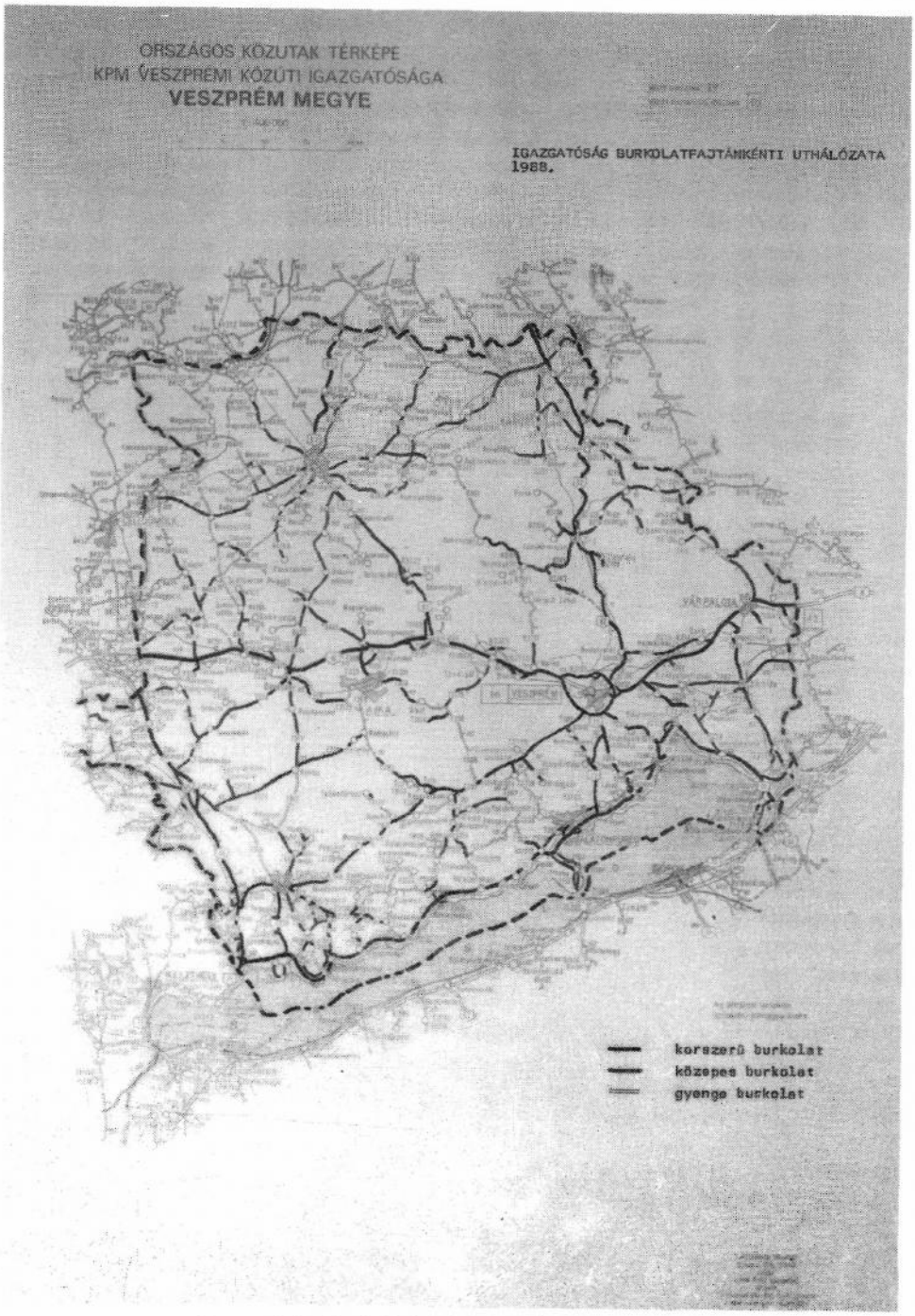
Veszprém megye úthálózati térképe 1965.



Igazgatóság Területi Szervezete 1977.

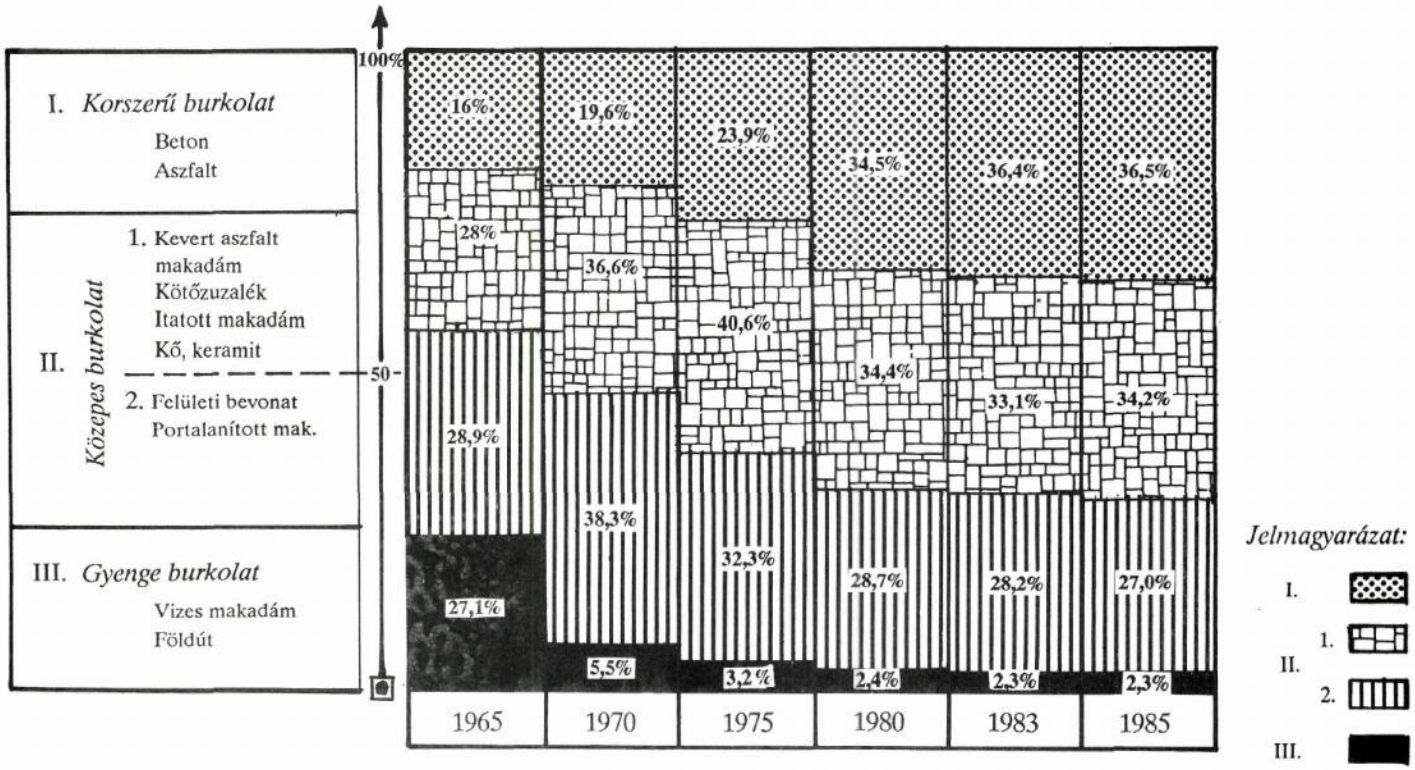


Igazgatóság Területi Szervezete - 1983. jún. 30.

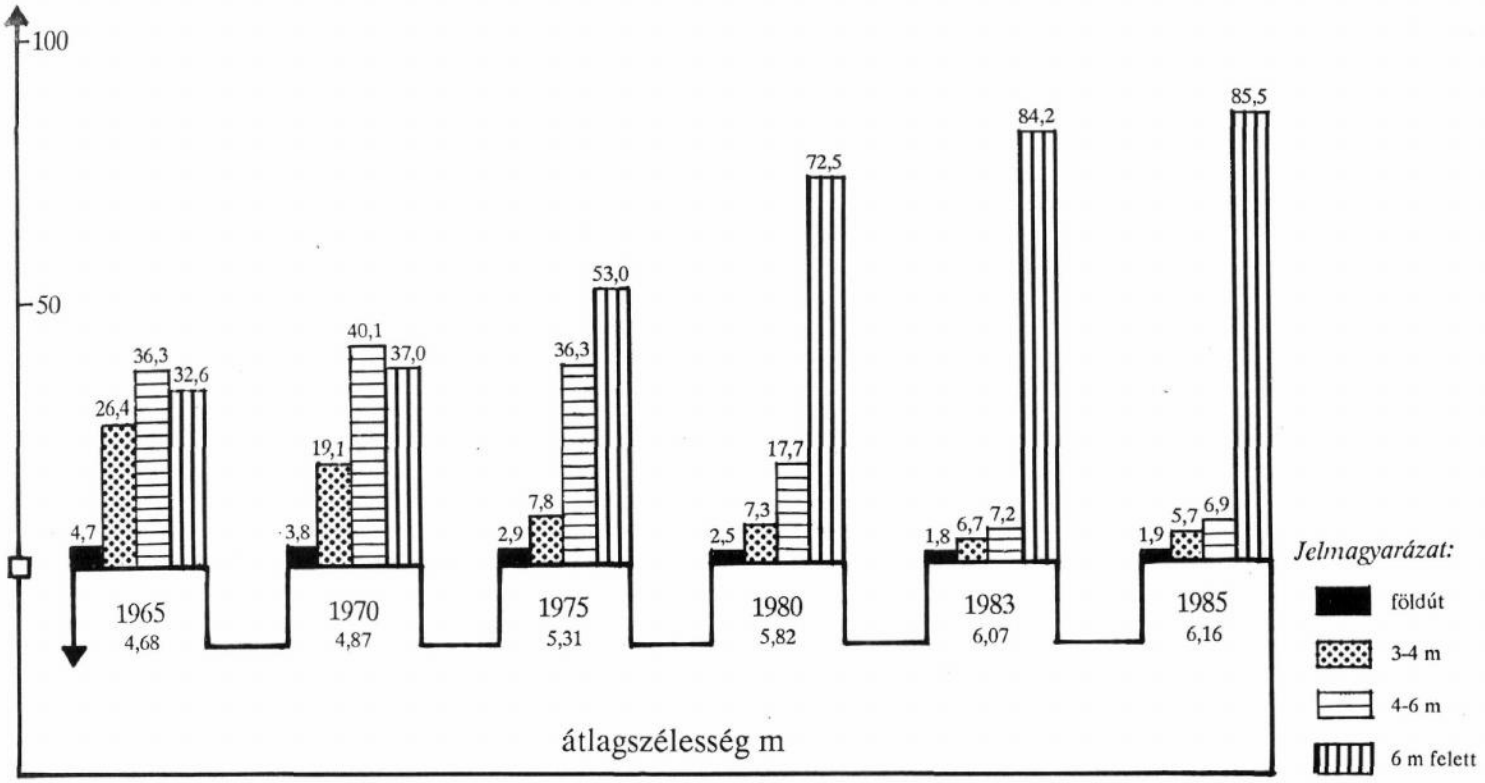


Igazgatóság Burkolatfajtánkénti Úthálózata 1988.

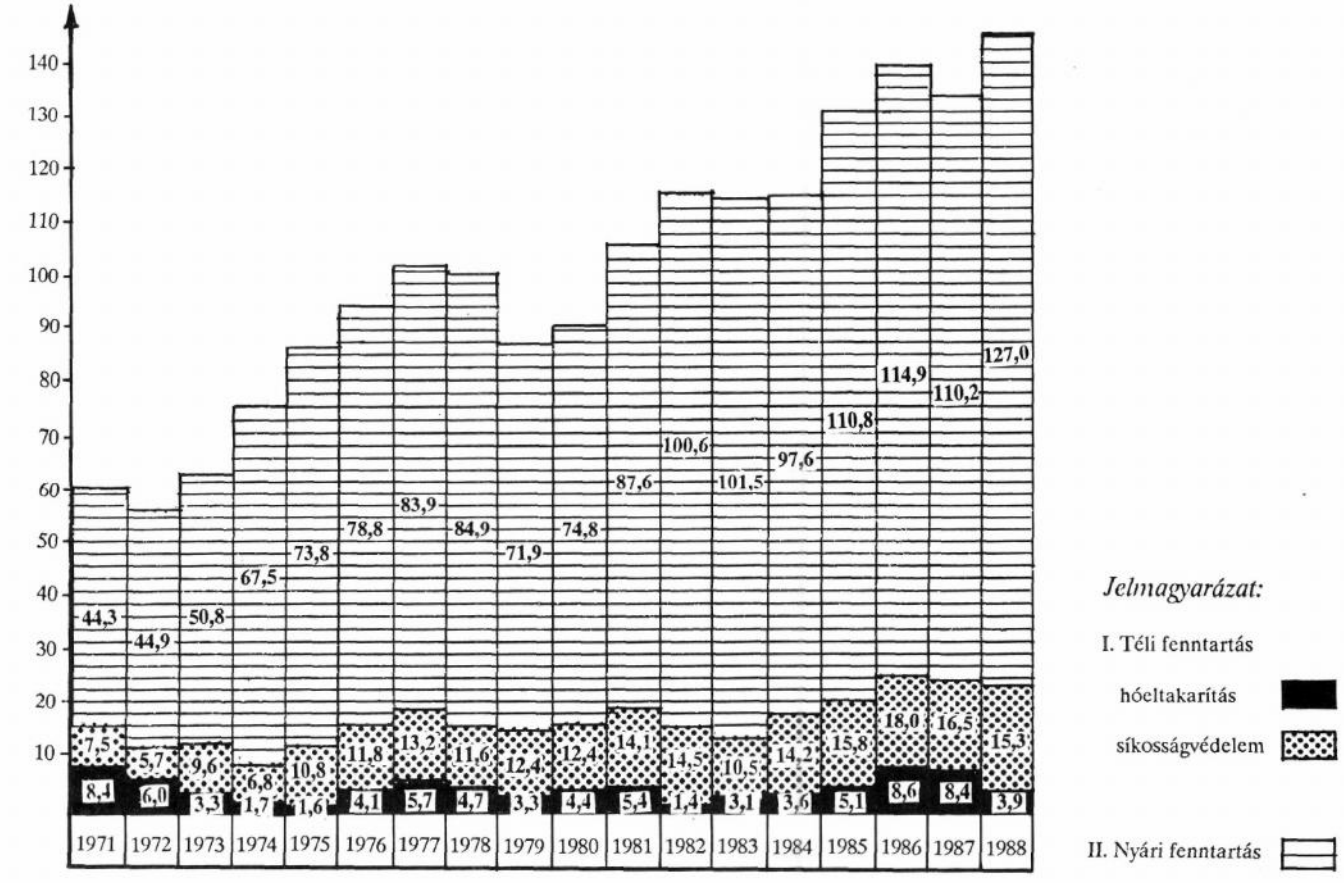
Veszprém megyei országos közúthálózat burkolatfajtánkénti minőségi változása



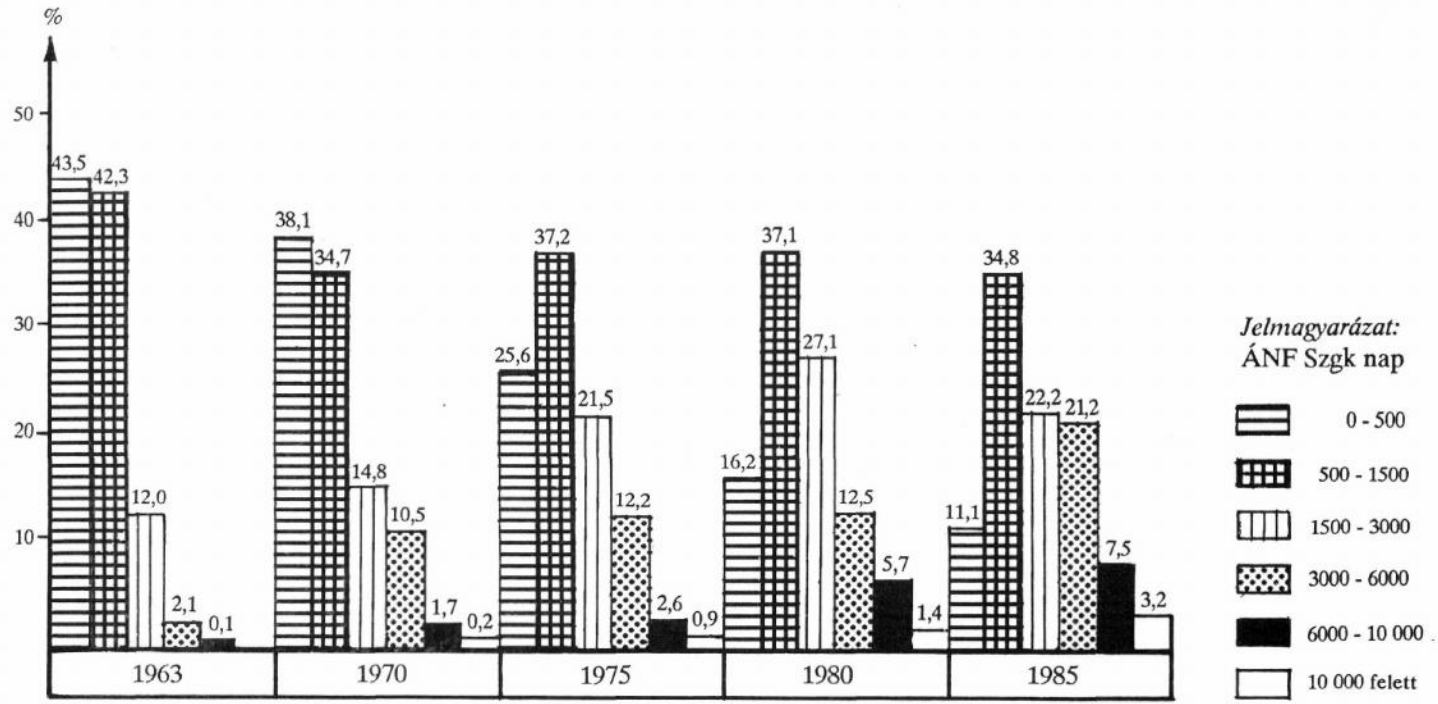
Veszprém megyei országos közúthálózat burkolatszélességének fejlődése



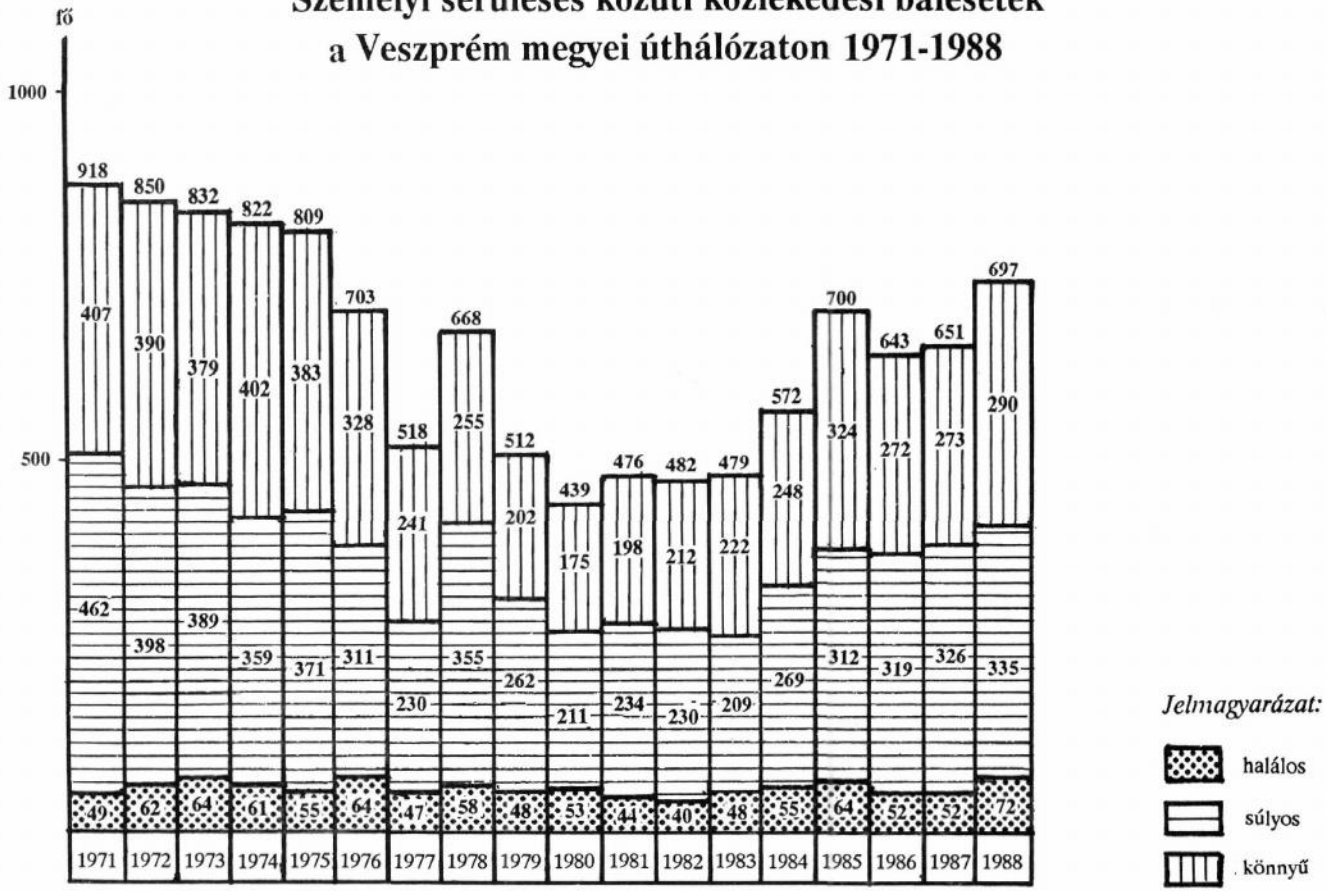
Veszprém megye országos közúthálózat nyári és téli fenntartására fordított költségek 1971-1988



Veszprém megyei országos közúthálózat forgalomfejlődési adatai km%-ban



Személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek a Veszprém megyei úthálózaton 1971-1988



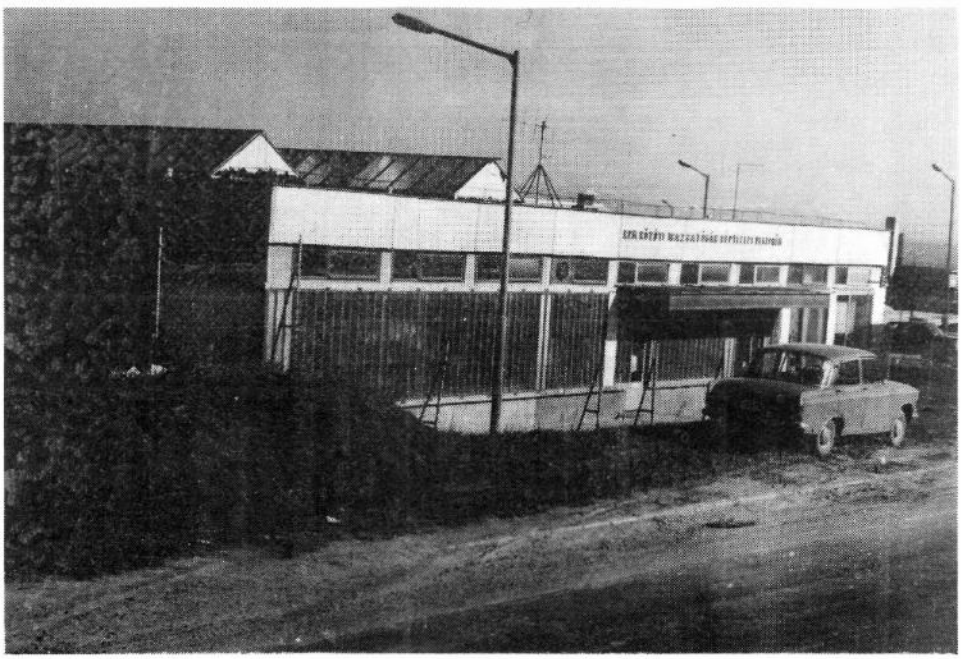
Fűkaszálás régen.

Rézsűkasza munkában.

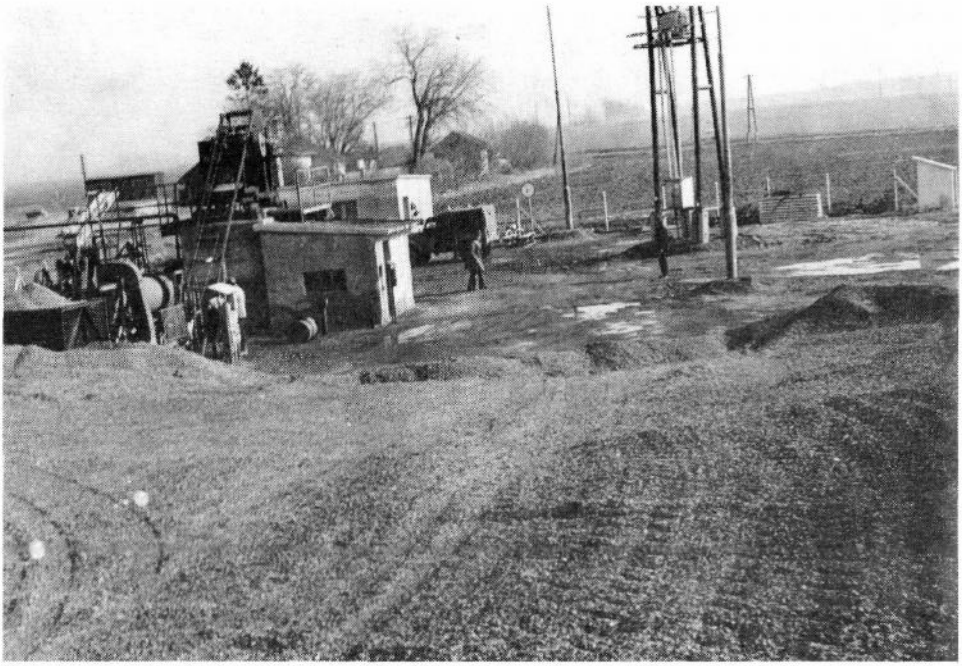
Útőr kerékpárral

Útellenőrző szolgálat

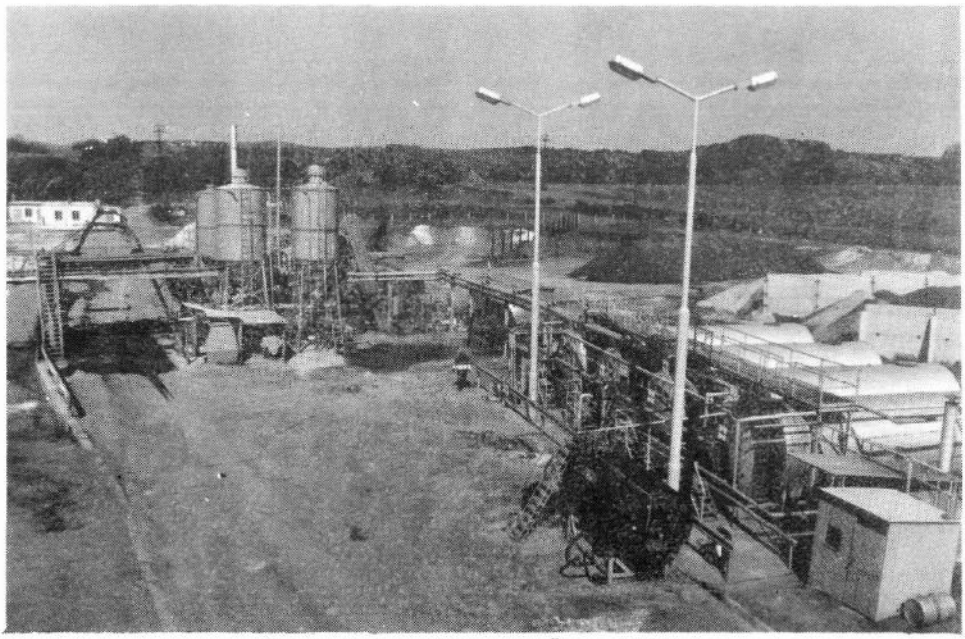
Veszprémi Géptelep régen.



Veszprémi Gépjavító Üzem.



Nagygyimóti Keverőtelep. /1978./



Zalahalápi Aszfaltkeverő Üzem /1988./

Forgalmi jelzőlámpa karbantartás.

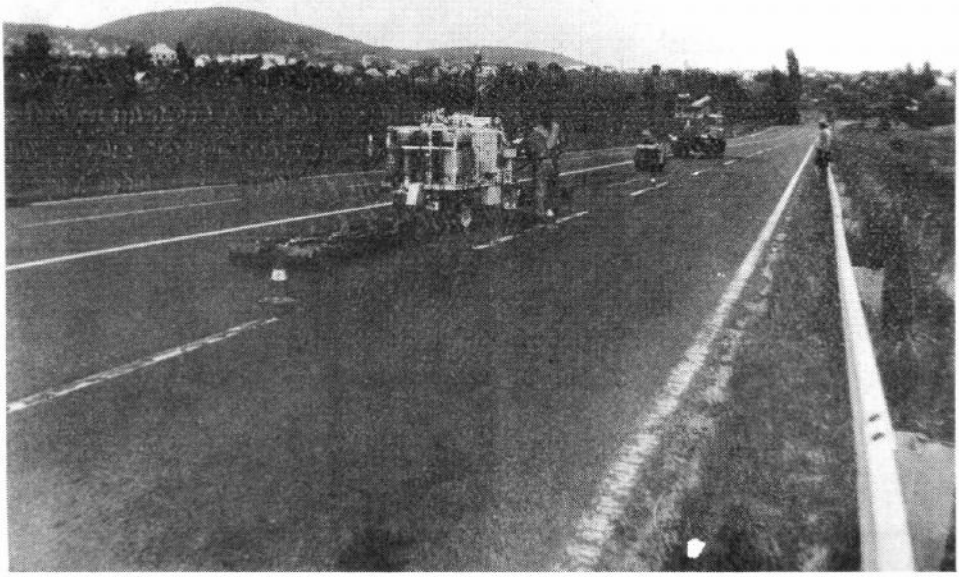
Keréknyom képződés mérése.

Veszprémi útgyűrű különszintű csomópontja.

71. sz. főúton Bidim beépítése /1973/.

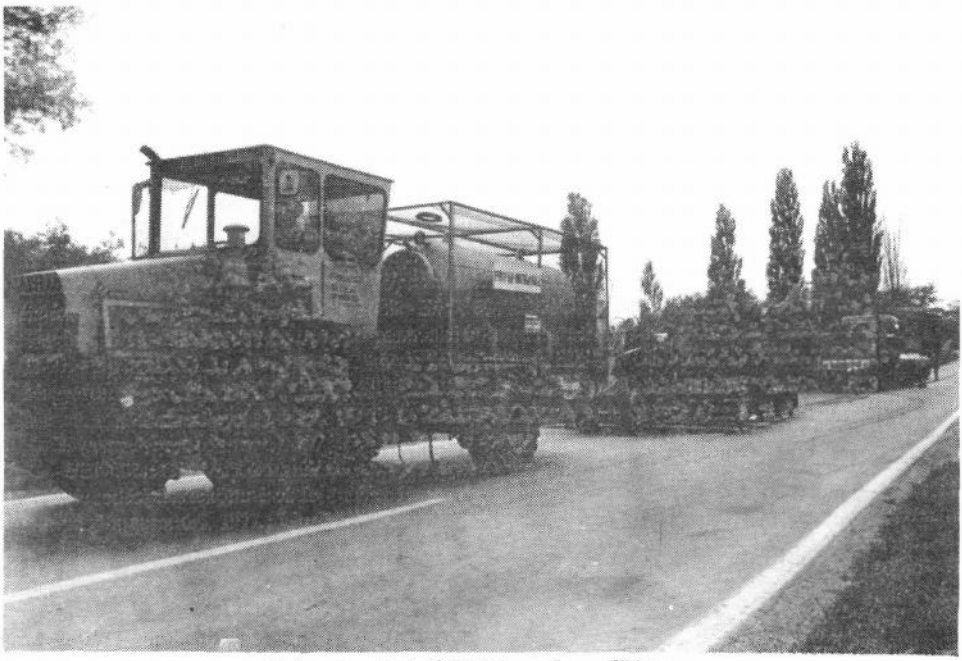
Burkolat megerősítése aszfalt szőnyeggel.

8. sz. főút kapaszkodósáv Ajkarendek

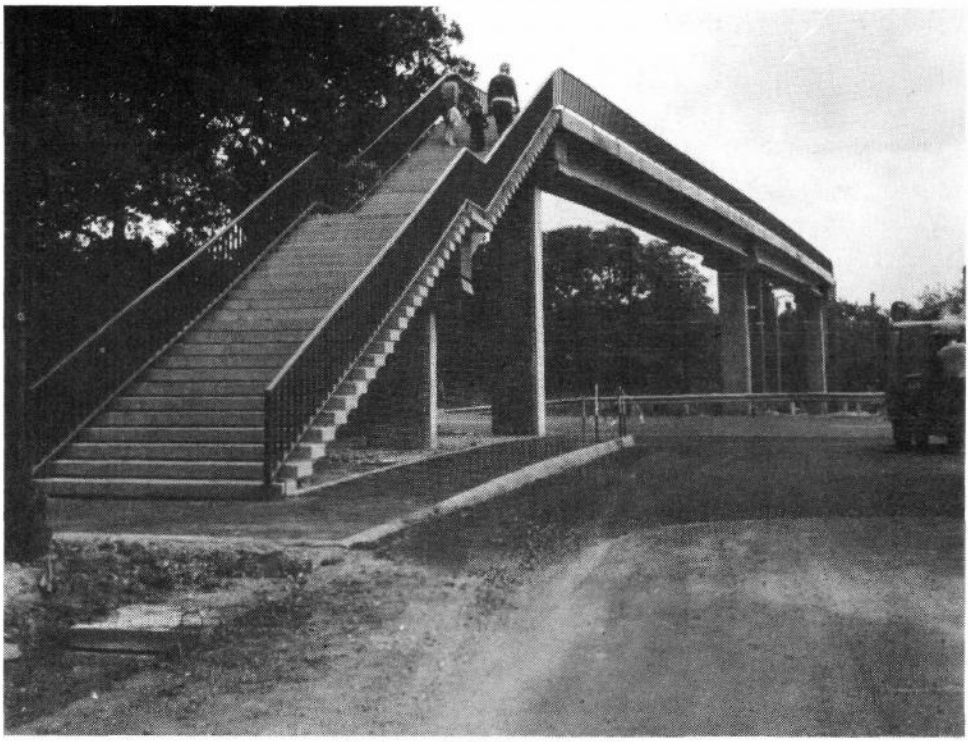


Aszfaltmarás 71. sz. főúton Csopak térségében.

73. sz. főút 2x2 forg. sáv építése.

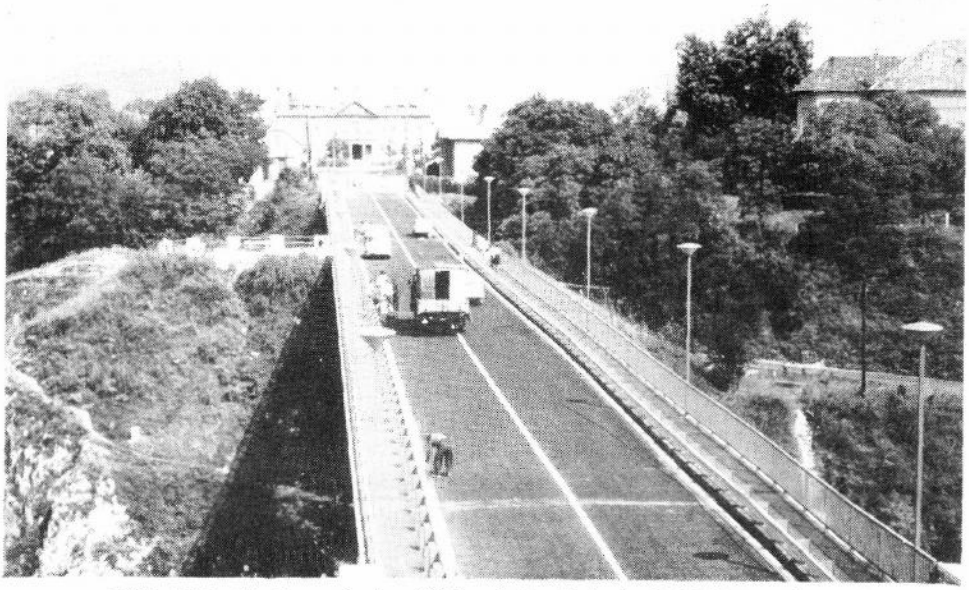


Infra dominós felújítás a 8. sz. főúton.

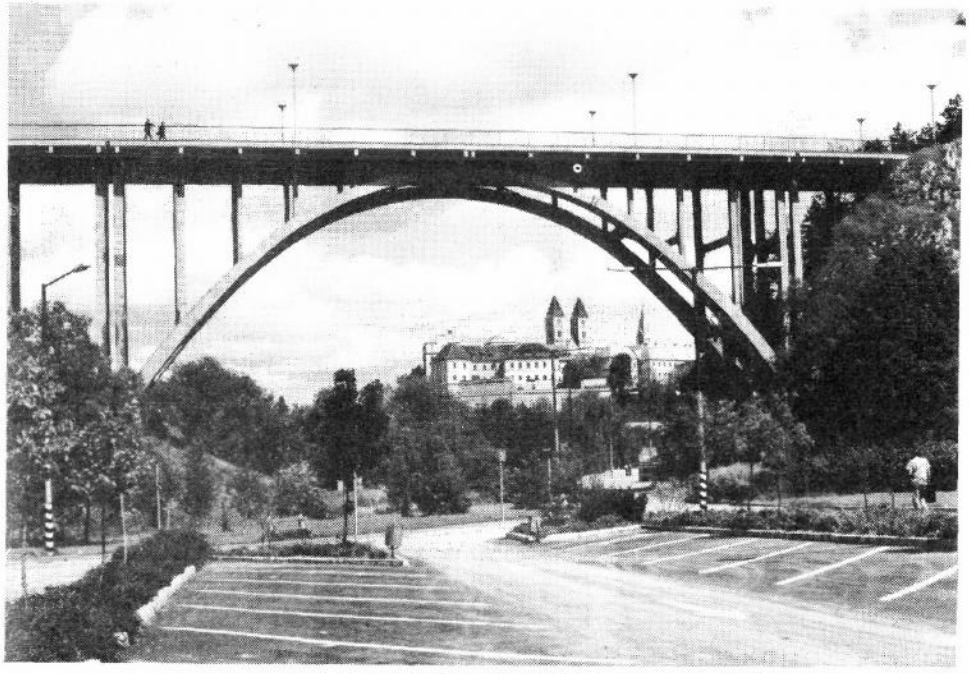


Gyalogos felüljáró Révfülöp.

Várkeszői Rába-híd.

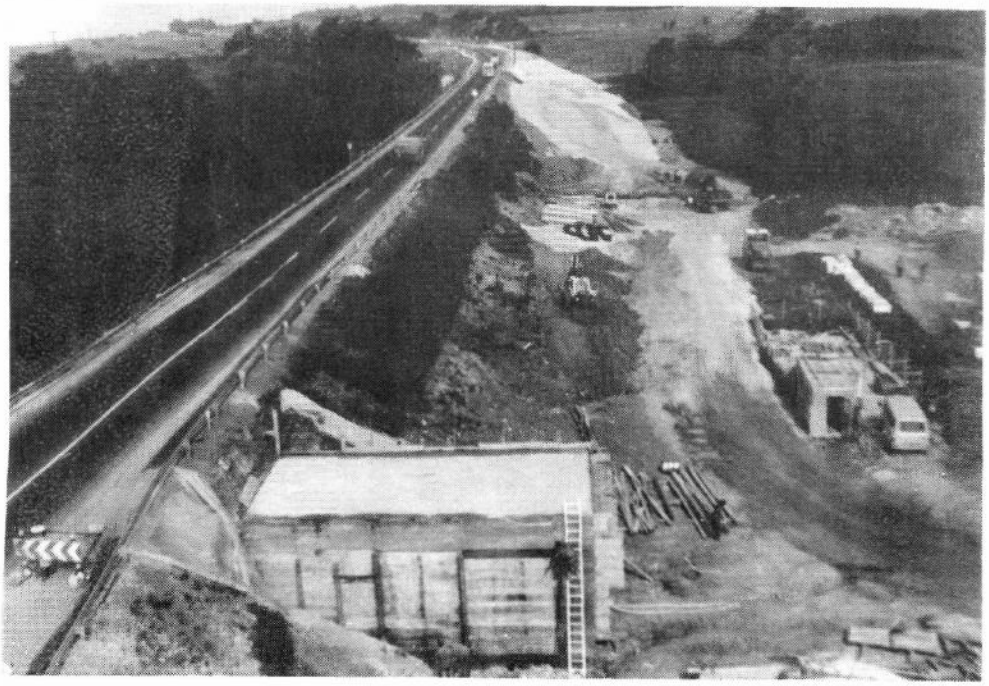


Völgyhíd pályalemezének erősítése és burkolatának felújítása /1982./



Völgyhíd Veszprém.

84. sz. főút Sümeg térségében.



8. sz. főúton hídszélesítés Városlődnél /1988./

Ároktisztítás MTZ-re szerelt adapterrel.

Itatásos hengerlés.

Vezetőoszlop mosás Schmid-Unimóggal.

71. sz. főút
szigligeti nyárfasor kivágása
/1973./

Higított bitumen kipermetezése.

Burkolatjel festés külső szakaszon.

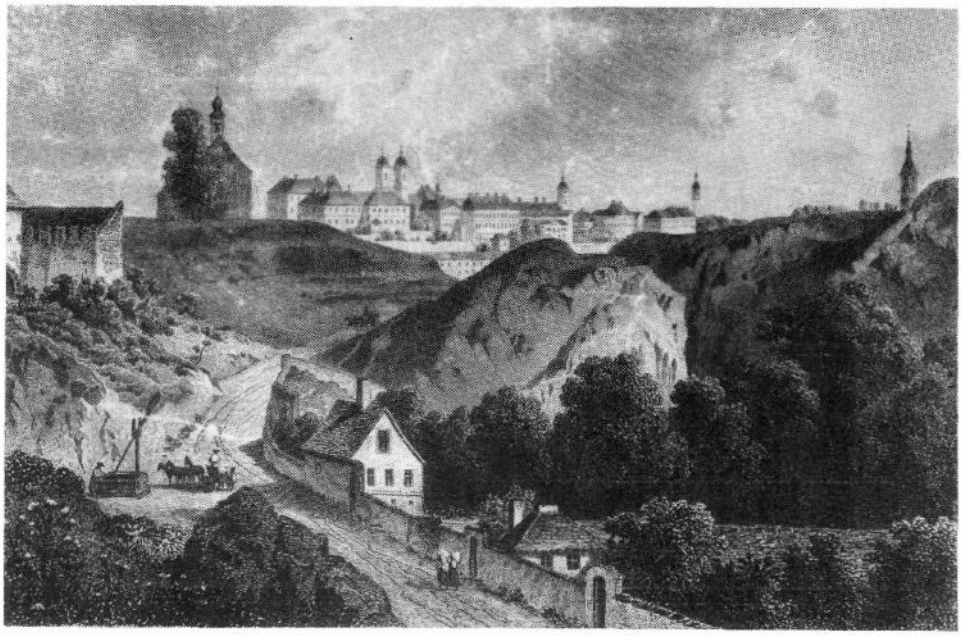
Hófúvás! 8. sz. főút felszabadítása után /1970./

Síkosság megszüntetése sószórással.

Tátra hóeke munkában.

Közúti mérföldkő

VESZPRÉM

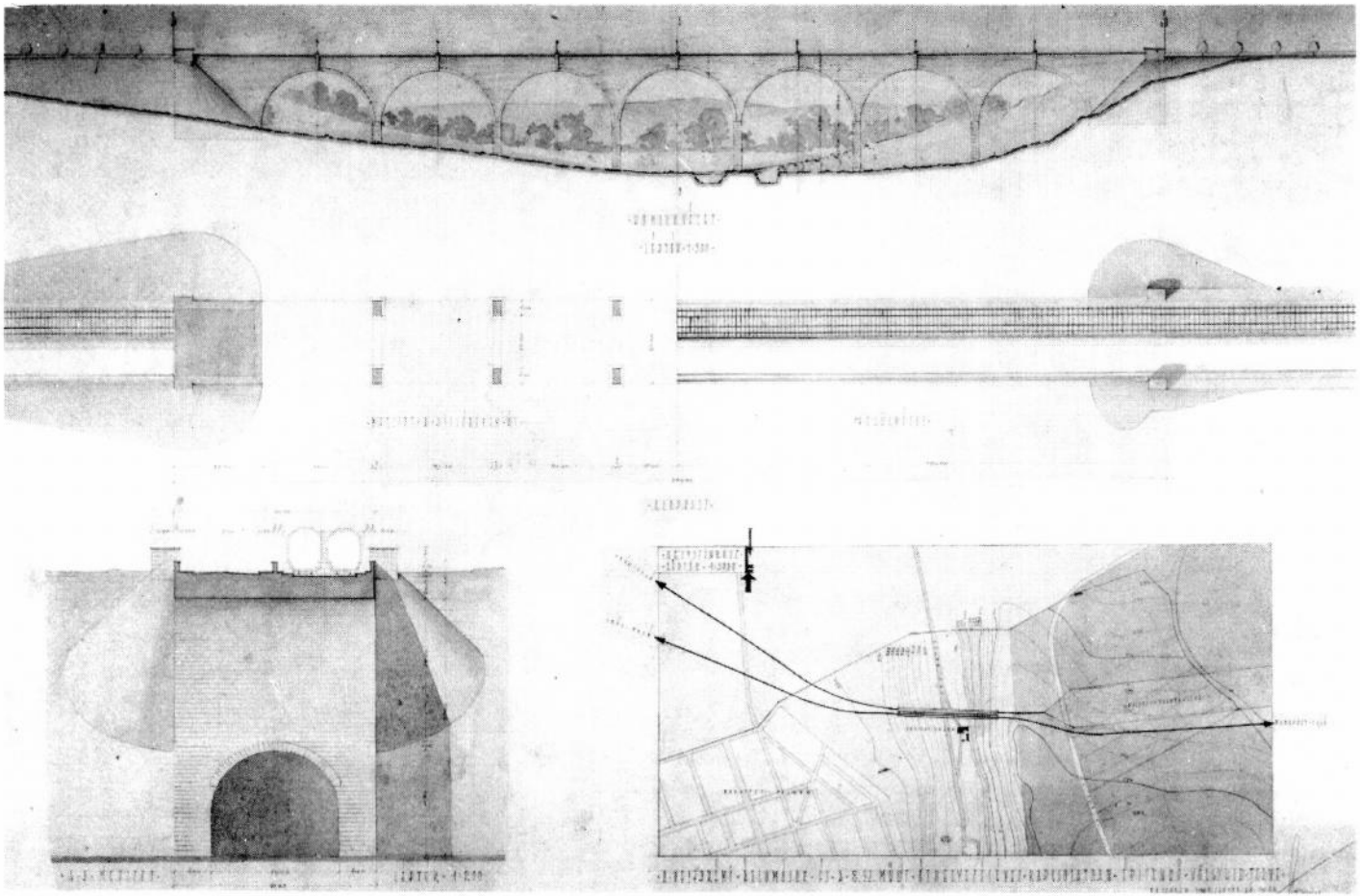


Betekints völgy útja, első okleveles említése 1275-ből
„Ad viam quae ducit ad villam Kemeche"-Kemecsére vezető út
(A veszprémi káptalan magánlevéltára)

1908. Megnyílt az új utca a püspokliget mellett

A veszprémi vasútállomás a Palotai úttal 1910. körül

8. sz. főút belvárosi szakasza 1940 körül



Az Aranyosvölgyön átvezető közúti-vasúti viadukt terve 1947.

8. sz. főútvonal keleti különszintű csomópontja madártávlatból

Az útgyűrű, a Séd völgyének átvágása madártávlatból

Déli körút - Balatonalmádi út csomópontja madártávlatból

Útgyűrű záró csomópontja madártávlatból

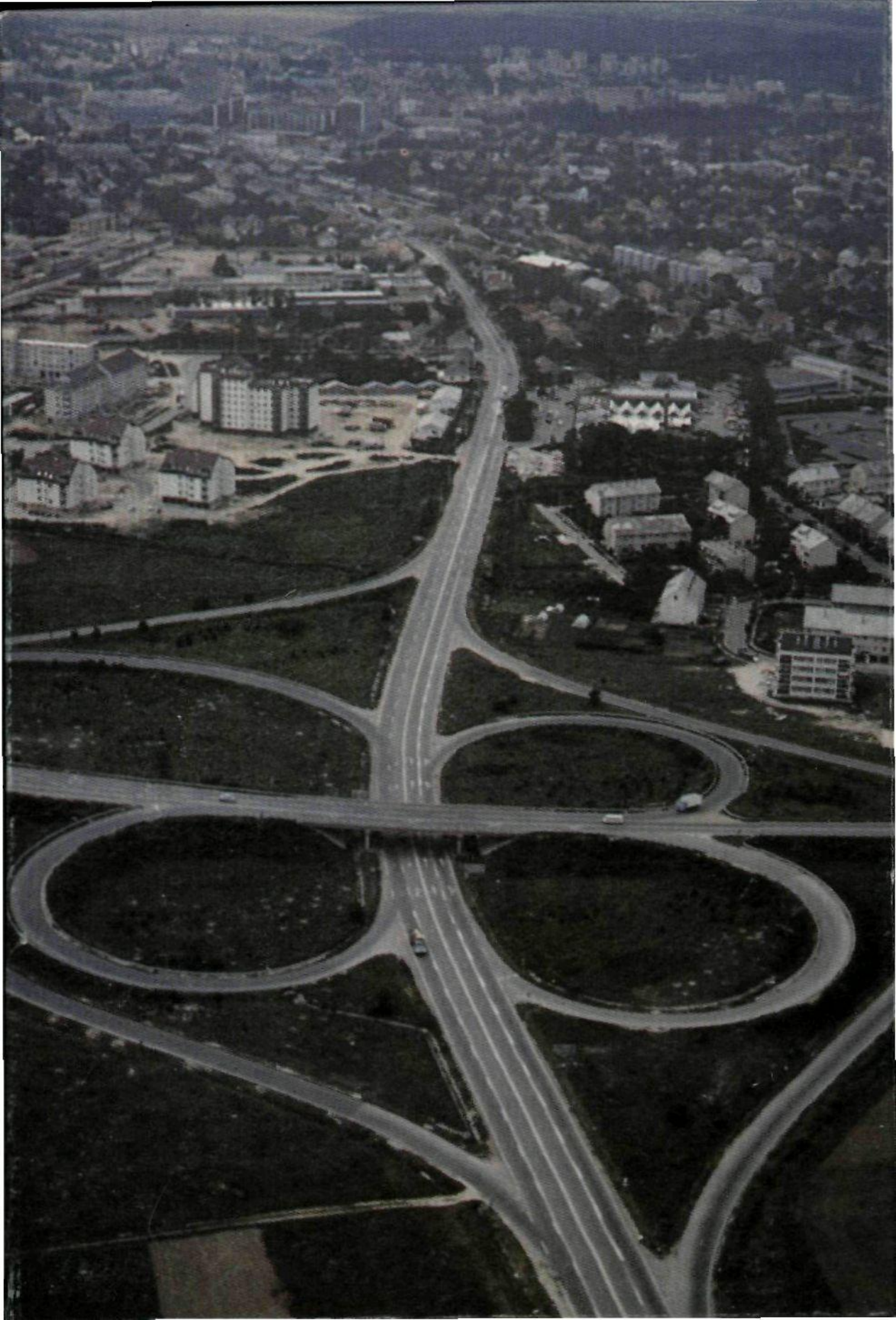
FORRÁSOK ÉS SZAKIRODALOM

BAKAY K., KALICZ N., SÁGI K.: Veszprém megye régészeti topográfiája. A keszthelyi és tapolcai járás. Bp. 1966. - BAKAY K., KALICZ N., SÁGI K.: Veszprém megye régészeti topográfiája. A devecseri és sümegi járás. Bp. 1970. - BÁCSKAY E., VÖRÖS I.: Újabb ásatások a Sümeg-mogyorósdombi őskori kovabányában. Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 15, 1980, 7 - 45. - BÓNA I.: A nemzetiségi és törzsi társadalom története Magyarországon. In: Magyarország története I. Bp. 1984. - BORSOS J.: A közúti közlekedés és a tanácsi úthálózat. In: Vidéki városaink. Bp. 1961, 227-256. - BRENTJES, B.: Vadállatból háziállat. Bp. 1976. - CSÁNKI D.: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában III. Bp. 1897. - CS. DAX M.: Keleti germán női sírok Kapolcson. Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 15, 1980, 97 - 106. - DAX M., ÉRI I., MITHAY S., PALÁGYI S., TORMA I.: Veszprém megye régészeti topográfiája. A pápai és zirci járás. Bp. 1972. - DIENES I.: A honfoglaló magyarok. Bp. 1972. - DORNYAY B.: Beudant balatonvidéki útleírása 1818-ból. Tapolca, 1934. - ERDÉLYI L., A tihanyi apátság története I. Bp. 1908. - ÉRI I., KELEMEN M., NÉMETH P., TORMA I.: Veszprém megye régészeti topográfiája. A veszprémi járás. Bp. 1969. - FINÁLY G.: Római utak a Dunántúl. Arch. Ért. 1903, 164-173. - FÜZES M.: Egy római katonai expedíció növénytani bizonyítékai. Élet és Tudomány 1977, 787-790. - GLASER L.: Dunántúl középkori úthálózata. Századok 63, 1929, 138-167, 257-285.; A római utak nevei középkori okleveleinkben. Magyar Nyelv 1931, 317-319. - GRAF, A: Übersicht der antiken Georaphie von Pannonien. Bp. 1936. - GUTHEIL J.: Az Árpád-kori Veszprém. Veszprém, 1977. - GYÖRFFY GY.: István király és műve. Bp. 1977. - HOLUB J.: Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban. Századok 51, 1917, 45-60.; Zala megye története a középkorban. Pécs, 1929. - ILA B., KOVACSICS J.: Veszprém megye helytörténeti lexikona I. Bp. 1964, II. Bp. 1988. - JANKÓ J.: A Balaton-melléki lakosság néprajza. Bp. 1902.- KALICZ N.: Agyag istenek. Bp. 1970. - KAMODY M.: A Rákóczi-szabadságharc postája. Vaja, 1981. - KOGUTOWICZ K.: A Dunántúl és Kisalföld I. Szeged, 1930, II, 1936. - KOVÁCS T.: A bronzkor Magyarországon. Bp. 1977. - KUZSINSZKY B.: A Balaton környékének archaeologiája. Bp. 1920. - LACZKÓ D.: Római telepnyomok és útirányok Veszprém megye déli felében. In: Balácza, 1912, 5-30. - MAKKAY B.: A Balaton a történeti korban. Bp. 1913. - MÓCSY A.: Pannonia. Sonderdruck aus Pauly-Wissowa, Realencylopedie. Supplementband IX. Stuttgart, 1962.; Pannonia a korai császárkorban. Bp. 1975.; Pannonia a késői császárkorban. Bp 1975.;A római kor. In: Magyarország története I. Bp. 1984. - NÉMETH K.: 20 év a veszprémi közúti igazgatóság életéből. Veszprém, 1985. - PRINZ GY.: Magyar földrajz. Bp. é.n. - RADNÓTI A.: Római tábor és feliratos kövek Környéről. Laureae Aquincensis. Bp. 1941, 77-105. - SÁGI K.: A Balaton szerepe Fenékpuszta, Keszthely és Zalavár IV-IX. századi történetének alakulásában. Antik Tanulmányok 15, 1968, 15-46.; A fenékpusztai erőd története az újabb ásatások alapján. Élet és Tudomány 1977, 643-646.; Szántódpuszta története a magyar államalapításig. Győr, 1983. Boglárlelle hajózása. In: Boglárelle. Boglárlelle, 1988. - SÁGI K., TÖRŐCSIK Z.: Feltárul a tapolcai Templom-domb. Tapolca, 1988. - SIMONYI D.: A belső-pannoniai útkutatás problémái. Egyetemes Philológiai Közlöny 1948, 11-21. - SOPRONI S.: A budakalászi kocsi. Folia Arch. 6, 1954, 29-36. - SZABÓ M.: A kelták nyomában Magyarországon. Bp. 1971. - TÖRŐCSIK Z.: A XIII. századi Tapolca történetének vázlata. Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 18, 1986, 159-194. - ZÁKONYI F.: A postaszolgálat kezdete Balatonfüreden. Posta- és Bélyegmúzeumi Szemle 3, 1971, 38-41. Balaton monográfia. Szerk. : TÓTH KÁLMÁN. Bp., 1974.

- BENCZE GÉZA. Közlekedési viszonyok és úthálózat Délnyugat-Dunántúlon a 18-19. század fordulóján. A közlekedési összeköttetések fejlődéése Pannonia térségében 1918-ig. (Nemzetközi Kultúrtörténeti Szimpozion, Mogersdorf, 1977.) Maribor, 1977, 135-150. - BÍRÓ JÓZSEF: A balatoni révhajózás története. Közlekedéstudományi Szemle, 1981, 154-364. - BOGNÁR IMRE EDE: Pápa településföldrajza. Pápa, 1943. - BORCSICZKY BÉLA: A politikai változások befolyása Magyarország kereskedelmi útjaira a XIV- XV. században. Bp., 1914. - CHOLNOKY JENŐ: Veszprém földrajza. Veszprém múltja és jelene. Felajánlja: Hornig Károly. Veszprém, 1912, 185-209. - DORNYAY VÉLA: Bakony. Bp. 1927. - DORNYAY BÉLA-VIGYÁZÓ JÁNOS: A Balaton és környéke. Bp., 1934. - EDELÉNYI-SZABÓ DÉNES: Magyarország

közjogi alkatrészeinek és törvényhatóságainak területváltozásai. Magyar Statisztikai Szemle, 1928, 648-714. - EMBER GYŐZŐ: Az újkori magyar közigazgatás története Mohácstól a török kiűzéséig. Bp., 1946. - ERDŐS JÓZSEF: Kiépített közutaink a XVIII. század végén és a XIX. század első felében. Közlekedéstudományi Szemle, 1964, 186-189. - ERDŐS FERENC. A Dél-Dunántúl úthálózatának térszerkezete és minősége a vasútházlózat kiépítése előtt (1800-1850-es évek). Közlekedéstudományi Szemle, 1981, 25-34. - FEJES IMRE: Veszprém megye közigazgatási beosztásai és tanácsi vezetői, = 1945-/1950-1981. Veszprém, 1982. - GÁLL IMRE: Régi magyar hidak. Bp., 1970. - GERGELY FERENC: Geomorfológiai megfigyelések az Északi Bakony területén. Bp., 1938. - GERŐ LÁSZLÓ-SEDLMAYR JÁNOS: Pápa. Bp. 1959. - GLASER LAJOS: Középkori hadiutak a Dunántúlon. Hadtörténelmi Közlemények, 33, 1932, 158-164. - GÓCZÁN LÁSZLÓ: A Marcal-medence talajföldrajza. Bp., 1971. - HANZÉLY JÁNOS: Magyarország közútjainak története. Bp., 1960. - HORVÁTH KONSTANTIN: Zirc története. Veszprém, 1930. - HUNGELER JÓZSEF: Veszprém településtörténete. Veszprém, 1988. - KAROLINY MÁRSON: A siófoki Sió-híd története. A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve, 1981, 35-41. - KOROMPAY GYÖRGY: Veszprém. Bp., 1956. - LOVAS ELEMÉR: Pannonia római úthálózat Győr környékén. Pannonhalmi Szemle, XII., 1937, 275-304. - Magyar történelmi fogalomgyűjtemény. Szerk: BÁN PÉTER. Eger, 1980. - MAJOR JENŐ: A magyar városok és városhálózat kialakulásának kezdetei. Településtudományi Közlemények, 18., 1966, 48-90. - MAKSAY FERENC: A magyar falu középkori településrendje. Bp., 1971. - MARKOS GYÖRGY: Ajka, a bauxitváros. Gazdasági és településföldrajzi tanulmány. Bp., 1967. - MEZNERICS IVÁN - TORDAY LAJOS: A magyar közigazgatás szervei, 1867-1937. Bp., 1937. - MOLNÁR ÁGNES: Vásárok a Káli-medencében. Néprajzi gyűjtőúton a Káli-medence falvaiban. Szerk.: S Lackovits Emőke. Veszprém, 1983, 59-61. - PALOTAY FERENC: A Kisalföld közúti közlekedésföldrajza. Magyar Közlekedési Szemle, II/8, 1940, 15-20. - RHÉ GYULA: Ős- és ókori nyomok Veszprém körül. Bp., 1906. /A Balaton tudományos tanulmányozásának eredményei, III. kötet, I. rész, 1. szakasz./ - Richard Bright utazásai a Dunántúlon, 1815. (Szemelvények.) Vál., ford.: SZERECZ IMRE. H.n., 1970. - RÓMER FLÓRIS: A Bakony. Győr, 1860. - SZAKÁL SÁNDOR: Adatok a Marcalvölgy településföldrajzához. Pécs, 1934. - SZÉKELY GYÖRGY: A pannóniai települések kontinuitásának kérdése és a hazai városfejlődés kezdetei. Tanulmányok Budapest múltjából, XII., 1957, 7-23. - SZÍJ REZSŐ: Várpalota, Fejezetek a város történetéből. Bp., 1960. - VAJDA ENDRE: Postaszabályok az elmúlt századokban. Posta- és Bélyegmúzeumi Szemle, 1970/2, 45-93. - ZÁKONYI FERENC: Balatonfüred. Veszprém, 1988.

BALASSA LÁSZLÓ: Gondolatok a településtervezés és a településtkutatás jösszefüggéseiről. A Dunántúl települéströténete VI. Veszprém, 1986. - HORVÁTH ISTVÁN: Beszámoló a Veszprém megyei országos közúthálózat és közúti közlekedés keletkezéséről és alakulásáról. Kézirat, Eötvös Károly Megyei Könyvtár, Veszprém. - Jelentés Veszprém megye állapotáról. (Alispáni jelentések, 1912-1916.) - KŐSZEGI GYULA-SZALLER ZOLTÁN: A KPM Székesfehérvári Közúti Igazgatóság beszámolója utakról, hidakról, közúti közlekedésről, 1972. - A KPM Székesfehérvári KIG mérlegbeszámolói, 1958-1965. - KUBINSZKY MIHÁLY: Régi magyar vasútállomások. Bp., 1983. - LAKÓ ISTVÁN: A 8. számú (grazi) műút veszprémi átkelési szakaszának, valamint a Viadukt építésének és helyreállításának története. A veszprémi Völgyhíd ötvenéves. Veszprém, 1988. - A magyar tenger Iklódy-Szabó János megvilágításában. Bp., 1940. - JAMDÁN JÁNOS: A dunántúli vasúthálózat kiépülése. A Dunántúl településtörténete VI. Veszprém, 1986. - SZÉCHENYI ISTVÁN: Javalat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Bp., 1987. (Tudománytár füzetek) - TÓTH LÁSZLÓ: Közmunkaügy és közutak. A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve, 1981-1986. - TÓTH LÁSZLÓ: Magyarország úthálózata és útügyi szervezete a kiegyezés utáni években. Ugyanott, 1981-1986. - TÓTH LÁSZLÓ: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban. Ugyanott, 1980. - Városi Közlekedés, 1981/2. - Veszprém megmentette a gráci műutat a Balaton számára. Balatoni Kurír, 1936. jún. 3. - Veszprém város rendezési tervei: 1947 (Nagymihály Ferenc), 1948 (Korompay György), 1960, 1969, 1979-1980 (VÁTI). - Veszprém város tanácsának ülésjegyzőkönyve, 1901. jún. 25. - Veszprémi Államépítészeti Hivatal 4372/1908. sz. törzskönyve a Veszprémi KIG-nél. - A veszprémi Völgyhíd ötvenéves. Szerk: Kiss Tamás. Veszprém, 1988.

* * *

A külön meg nem jelölt kéziratos dokumentumok őrzőhelye általában a Veszprém Megyei Levéltár, a tárgyi emlékeké a kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.