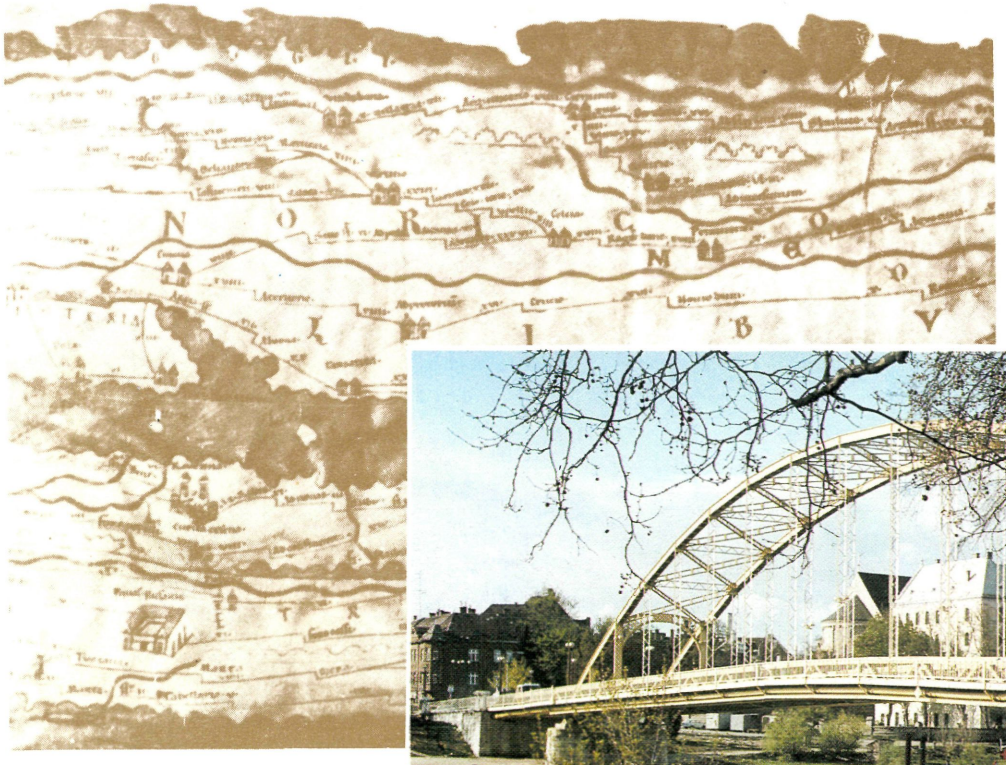
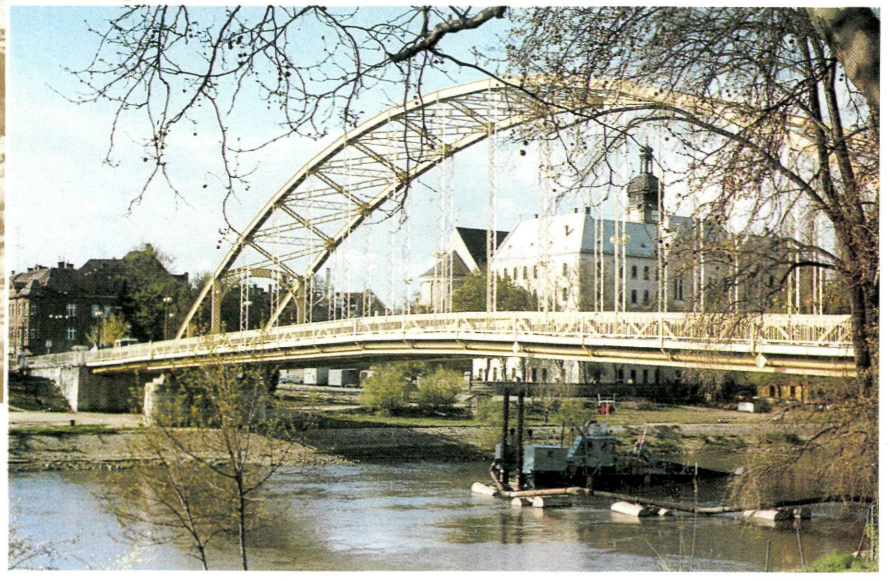
GYŐR-SOPRON MEGYEI UTAK TÖRTÉNETE





GYŐR-SOPRON MEGYEI UTAK TÖRTÉNETE

GYŐR, 1987.

„Amiről egy nemzedék álmodik,
az a következő nemzedék számára
már valóság."

(Károlyi Mihály)

AJÁNLOM E MONOGRÁFIÁT AZOK NEVÉBEN IS, AKIK AZ ELEINKTŐL RÁNKHAGYOTT MÚLTON TOVÁBBMUNKÁLKODVA, MA AZT MEGKÍSÉRLIK A JÖVENDŐ TÜKRÉBE VETÍTENI.

SZŰCS GYÖRGY
okl. mérnök
igazgató

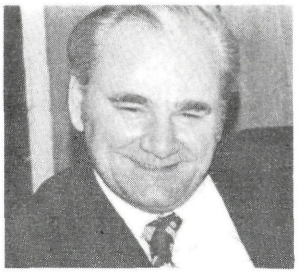
Megjelenik a Győri Közúti Igazgatóság megalakulásának
30. évfordulójára.

ELŐSZÓ

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztálya kezdeményezte, hogy a Közúti Igazgatóságok saját megyéjük közúti hálózatának múltját, történetét megírják. A felhívás keretében került sor az egykori GYŐR-MOSON-SOPRON vármegyék közútjainak ismertetésére oly időszakban, mikor egyre több figyelmet fordítunk honismeretünk növelésére, bővítésére. Úgy érzem, hogy jól illeszkedik eme törekvésbe a közlekedés múltjának ismertetése, amikor a motorizáció rohamos fejlődése és az utakon közlekedők igényeinek emelkedése mindinkább elhomályosítja azt a sok áldozatot, verejtéket, amit a levéltári iratok, jegyzőkönyvek megsárgult lapjain keresztül csak érzékelhetünk.

E könyv elsősorban a közúti szakembereknek szól, de megfelelő támpontot, s tanulságot adhat bárki számára A könyv nem tudományos mű, mégis a kutatás során sok levéltári anyagot sikerült feltalálni, itt közölve megőrizni a visszaemlékezéseket rögzíteni a jövő számára.

A kiadásra kerülő monográfia összegyűjtő jellegéből adódik, hogy az érdem egyedül a felhasznált irodalomban ismertetett forrásmunkák szerzőit illeti meg.



A könyv megjelenésének szomorú előzménye van. Kiadását még Kőhalmi György, a Győri Közúti Igazgatóság korábbi vezetője kezdeményezte. A monográfia megírását Horváth Sándor, — aki közel negyven éven át volt kiváló mérnöke a győri utaknak — kezdte el. Nagy alapossággal, lelkiismeretességgel kutatta fel a szükséges levéltári archív anyag nagy részét. Munkáját betegsége miatt befejezni már nem tudta. Mindketten a korábbi években meghaltak.

Talán nem érdektelen, hogy rövid életrajzzal emlékezünk meg Horváth Sándor aranydiplomás mérnökről, aki nagy odaadással és pontossággal teljesítette a vállalt szolgálatot. Sokat tanultunk Tőle. Atyai oktatásait, a régi idők kútfői ismeretét, humorát emlékezetünkben megőrizzük.

ÉPITÉSZI OKLEVÉL

MI A KIR. JÓZSEF-MŰEGYETEM REKTORA,
AZ ÉPITÉSZOSZTÁLY TANÁRTESTÜLETE NEVÉBEN ANNAK DÉKÁNJA

10639

Horváth Sándor urat, ki Pestszentlőrincen, 1905-ben született és műszaki tanulmányait a kir. József-műegyetemen az 1927/28-ik tanévben végezte és ez oklevél megszerzésére a kir. József-műegyetemen az ókori építészetből, az ábrázoló geometriából, az alkalmazott szilárdságtanból és vasbetétes betonszerkezetekből, a középkori építészetből, az épületszerkezetekből, az újkori építészetből és épületek tervezéséből szabályszerűen tartott szigorlatoknak megfelelt és ezáltal a tudományokban szerzett képzettségét a szabályszerűen alakított szigorlati bizottságok előtt bebizonyította, a ránk ruházott hatalomnál fogva ezennel **építésznek** elismerjük és valljuk.

Minek hiteléül ezen oklevelet részére kiszolgáltattuk és a kir. József-műegyetem nagyobb pecsétjével, valamint sajátkezű aláírásunkkal megerősítettük.

Kelt **Budapesten**, 1929. évi december hó 20-án.

a kir. József-műegyetem rektora

a kir. József-műegyetem építészeti osztályának e. i. dékánja

Született Budapesten 1905. szeptember hó 23-án. Győrben a Révai Miklós Gimnáziumban érettségizett. A budapesti József Nádor Műszaki Egyetemen 1929. december 20-án szerzett diplomát. Államépítészeti hivatalóknál, majd Beregszászon magyar királyi mérnökként teljesített szolgálatot. Visszakerült Győrbe, ahol különböző beosztásokban a Vállalatnál, illetve az Igazgatóságnál főmérnökként dolgozott az 1970. évben történt nyugdíjba vonulásáig.

Az Arany Diplomáját 1979. szeptember 1-jén kapta meg.

Horváth Sándor szerencsére még halála előtt átadta az Igazgatóságnak nagy értékű munkájának tervezett kéziratát, számos adatát, a fényképeket, amiket felhatalmazása alapján jól tudtam használni.

A fellelt eredeti jegyzőkönyvek teljes szövegét – történelmi jellege miatt – a „Függelékben" adom közre, amelyekről úgy gondolom, hogy az eredetiben sokkal jobban tükröződik a múlt, és egy-egy aktuális kérdésre még most is ráirányítja a ma szakemberének figyelmét.

A jelennel foglalkozva részletesen ismerteti a mű a Győri Közúti Igazgatóság szervezetének fejlődését és munkáját, valamint ezzel összefüggő műszaki kérdéseket.

Végül szeretnék megemlékezni azokról, akik a múltban viselték és jelenleg viselik a felelősséget a Győr-Sopron megye állami úthálózatáért, elismeréssel, megbecsüléssel, emlékezéssel a régieknek, sok sikert kívánva a mostaniaknak.

Az archív terv, térkép és jegyzőkönyvi anyagot a Győri Állami Levéltár és a Xantus János Múzeum anyagából válogattam ki, az intézmények munkatársainak szíves segítségével. Utak, hidak, telepek fényképei az Igazgatóság saját fénykép anyagából származnak.

A levéltár és múzeum munkatársainak ezúton köszönöm meg önzetlen, szakszerű segítségét.

Hálás köszönetemet kell kifejeznem dr. Sáry Istvánnak, a Győr-Sopron megyei Levéltári Igazgatóság igazgatójának, valamint dr. Szőnyi Eszternek, a Xantus János Múzeum régészének, akik a munka lektorálását, bírálatát végezték, úgy szintén Sáry Frigyes levéltárosnak, aki a középkori úthálózat kialakítása című fejezetet szakszerűen átdolgozta, illetve kiegészítette. Odaadó és gondos munkájuk nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a monográfia célkitűzései megvalósuljanak.

Köszönetemet kell kifejeznem az Uvaterv műszaki kiadványkészítő osztályának, akik a szöveg nyomdai előkészítésében, a korrektúrák átnézésében, a kötet szerkesztésében nyújtottak segítséget, és biztosították a kiadvány jó minőségű, gondos nyomdai előállítását.

Végül köszönetemet kell kifejeznem Szente Lászlónénak gépírási munkájáért.

Győr, 1987. július 15-én.

Mentes Zoltán
okl. mérnök

BEVEZETŐ

Jelen beszámoló a Győri Közúti Igazgatóság — GYŐR-MOSON-SOPRON vármegye — közútjainak történetét kívánja ismertetni. Különlegességet jelent az, hogy három (Győr, Moson, Sopron) — I. István király által alapított — megye útügyeivel foglalkozunk, melyek egymás mellett fekszenek, de teljesen elütnek egymástól. Az egyik kicsi és szegény, a másik nagy és gazdag, az egyik vegyes lakosságú, a másik színmagyar.

Győr Moson Sopron

vármegyék címerei

Területük is többször változott. Az 1884. évi VII. tc. folytán a „Közszolgálat érdekében a Nagy-Duna jobb oldalán és egyes Dunaágak között fekvő" Kiliti, Kisbodak, Püski, Darnó, Zseli, Lipót és Remete községeket Pozsony megyétől 1884. július hó 1-jétől Moson megye területéhez csatolták.

A legnagyobb területi változást az 1920. évi TRIANONI BÉKESZERZŐDÉS jelentette, mely mindhárom vármegye területét jelentősen csökkentette.

A békeszerződés SOPRON és MOSON vármegyékből, főként a nyugati részen többségükben német és horvát lakta községeket Ausztriához — Győr megyének a Nagy-Duna bal partján, a „CSILIZ-KÖZ"-ben lévő MEDVE, KULCSOD, BALONY, SZAP, CSILIZNYÁRÁD, CSILIZPATAS, CSILIZRADVÁNY színmagyar községeit Csehszlovákiához — Pozsony megye Nagy-Duna jobb partján lévő lakott helyeit (Sérfenyősziget, Cikolasziget stb.) Moson megyéhez csatolta.

Csökkentést jelentett az is, hogy 1947. évben Pozsony város életterének javítására Csehszlovákiához csatolták Horvátjárfalu, Oroszvár és Dunacsúny községeket.

Csökkent a terület az 1950. évben is a Megyei Tanácsok megalakításával a kőszegi járáshoz csatolt csonka Csepregi járásnak a Kőszegi járás községeinek területével és Malomsok, Csikvánd, Gyarmat és Szerecseny községeknek a Pápai járáshoz, illetve Veszprém megyéhez való csatolásával is.

A három vármegye területe		
1910. évben	6775 km^2	100%
Jelenlegi területe		
1986. évben	4012 km^2	60%
Csökkentés	2773 km^2	40%

A módosításokat ábrázoló helyszínrajzot bemutatjuk.

Hazánkat 1526. évig nyugatról 18 támadás érte, melyből 10 osztrák, 8 cseh területről indult ki.

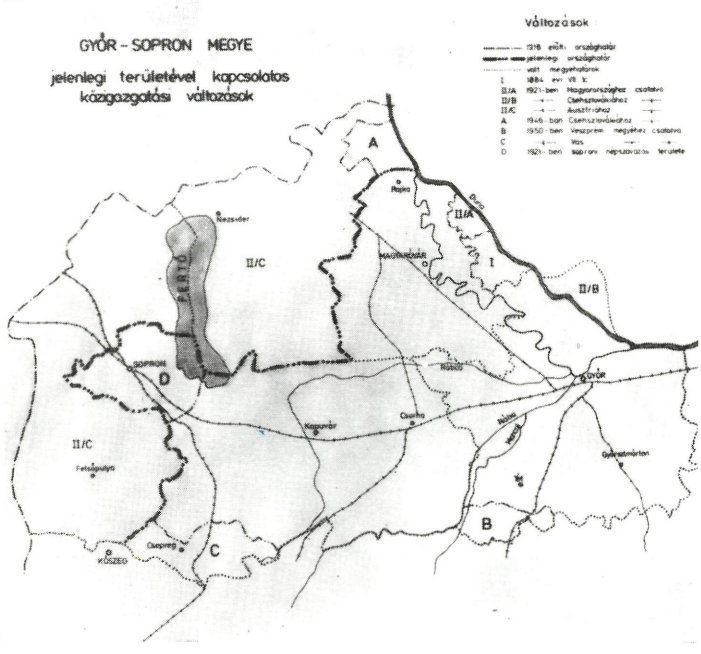
A területen különleges helyzete miatt olyan változatos események történtek, melyekről szóló tájékoztatás az útviszonyok alakulására megfelelő magyarázatot ad.

Felleltük és a függelékben részletesen bemutatjuk a pápai posta út történetét, melyet befolyásolt az 1809-ben történt francia (Napóleoni) háború (jelenleg ez a 83. számú főút).

Megköszönöm mindhárom (Győr, Sopron és Mosonmagyaróvár) Levéltárainak és Múzeumainak és a Győri Megyei Könyvtár dolgozóinak odaadó, szíves támogató segítségét.

Bizzer Jenőnének a rajzok készítésénél, Herczeg Péter fotográfusnak a fényképek készítésénél nyújtott munkáját a Szerkesztő Bizottság nevében

Horváth Sándor
az Igazgatóság nyugdíjas dolgozója



PALLAS NAGY LEXIKONA

POSNER KÁROLY LAJOS és FIA térképészeti intézetének másolása és nyomása

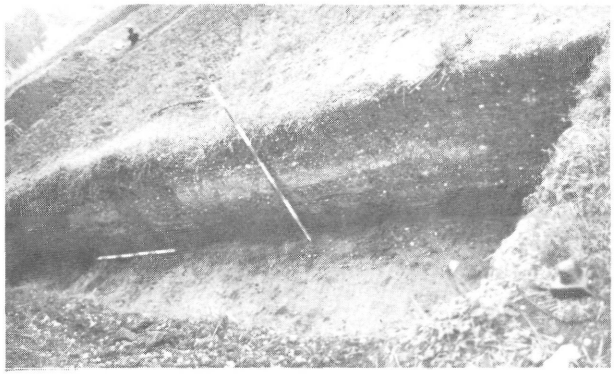
MOSON VÁRMEGYE
TÉRKÉPE.
Tervezte:
GÖNCZY PÁL.
POZSONY
HAINBURG
SOMORJA
BRUCK
Sommerein
Parndorf
Gata
Kisbér
Mosón
Magyar-Óvár
Szolnok
Balázsi
Lébény
GYÖR
SOPRON
Rusztt
Sz. Margitta
Fehéregyháza
Feketeváros
Pándorf
Barátfalu
Pálfalu
Bélaegyházy
Sz. András
Szent-Péter
Sz. János
Somorja
Tétény
Vulka
Pomogy
Kéty
Csorna
Farjad
Duna-Szt-Pál
Dunaszeg
Ladamér
Járások:
1 Magyar-Óvári járás
2 Nezsideri járás
3 Bajtsai járás
Méretik 1:350000.
Posner Károly Lajos és fia
térképészeti intézetének kiadása
Budapesten 1896
FERTŐ
DUNA F.
RÁBA F.
MOSON VÁRM.
SOPRON VÁRM.
GYÖR VÁRM.

SOPRON VÁRMEGYE
TÉRKÉPE
Tervezte:
GÖNCZY PÁL.
Mérték 1:360.000.
Posner Károly Lajos és fia
térképészeti intézetének kiadása
Budapesten 1897.
ALSÓ-AUSZTRIA
MAGYARORSZÁG
SOPRON
KISMARTON
ERUSZT
KÖSZEG
Pomogy
Csorna
Farnad
Kapuvár
Vitnyed
Tertö-Sz.Miklós
Rusfalud
Beled
Páli
Szill
Sámy
Lövö
Locsmánd
Csepreg
Kirchschlag
Nagymarton
Pecsenyéd
Pátfalva
Fertőrákos
Sz. Margita
Szárkó
Ebenfurt
Szeszárd
Védeny
Feketevároš
Pándalu
JELMAGYARÁZAT:
SZAB. KIR. VÁROS
Nagyközség
Terület: 3307.18 □ Klm.
Lélekszám: 250.602
Járások:
1. Soproni járás
2. Nagymartoni járás
3. Kismartoni -
4. Pölöni -
5. Csepregi -
6. Kapuvári -
7. Csornai -
Városok:
Sopron
Kismarton
Rusust

RÓMAI UTAK-HIDAK (LIMES)

Hazánk területén utakat, hidakat először a rómaiak építettek. Ezeknek iránya, traszírozása, vonalvezetése még ma is nyomokban megtalálható. Ilyen megyéink területén a régi Budapest–Győr–Wien, Veszprém–Győr, Tét–Rábacsanak közötti utak egyes szakasza. Árpáson, aránylag épségben maradt út keresztmetszetét a régészek feltárták, ma is látható.

Birodalmuk igazgatására, megvédésére, kereskedelmük lebonyolítására építettek utakat, hidakat. Veszély esetén hadseregüket gyorsan a kívánt helyre tudták összpontosítani. Később az utak a római kultúra terjesztésében is jelentékeny szerepet játszottak.

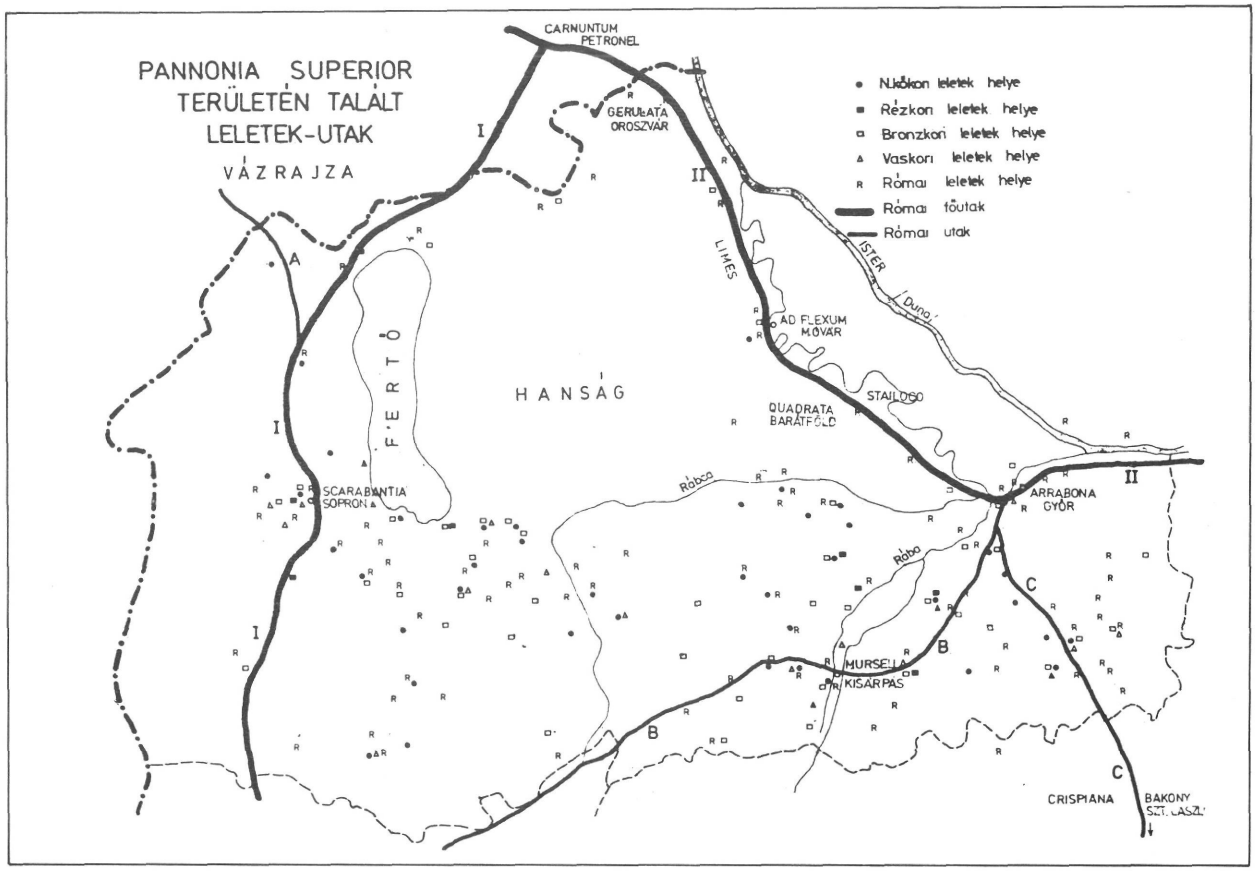


Mursella (Árpás) municípiumon átvezető római út metszete

A hadi út, amely egyszersmind a kereskedelem útja is volt, Aquilejából indult ki, s Pannoniában többfelé ágazva, a Dunát Itáliával szerves összeköttetésben tartotta. Minthogy Pannonia majdnem négyzet alakú volt, ezen négyszög mindegyik sarkában épült egy nevezetesebb város. A négyszöget északon és keleten a Danubius (Duna), délen a Savus (Száva), nyugaton a MONS CETIUS, a bécsi erdő és steyer Alpok határolta. A négy nevezetesebb város közül CARNUNTUM (Petronell), Deutsch-Altenburg az észak-nyugati szögletben épült. VINDOBONA (Bécs) ekkor még jelentéktelen helység volt a MONS CETIUS-nál, hihetőleg a keltáktól kapta nevét (VIND = fehér; BONA = hegy). Az észak-keleti szögletben AQVINCUM-ot (Óbudát) találjuk, a dél-keletiben SIRMIUM (Mitrovica-Szerémség) a Száva mellett, a dél-nyugatiban POETOVIO vagy PATAVIUM (Pettau, Ptuj) védelmezték Pannoniát. Ezen négy főerősséget mesterséges utakon kívül a természet is összekötötte, a Duna, Száva, Dráva folyókkal, kivéve a nyugati részt, ahol Poetovio–Savaria–Carnuntum közt jól kiépített út vezette le a forgalmat. A megyénket érintő utakról rövid áttekintést adunk.

Carnuntum–Arrabona–Brigetio (Ó-Szőny)–Aquincum közt, ebből kiágazó Arrabona–Cimbriana–Sopianae (Pécs), valamint Savaria–Arrabona közti mellékút.

SAVARIA	XXXIV ezer lépés
SCARABANTIA	XXV ezer lépés
ULMUS	XIII ezer lépés
CARNUNTUM	



Scarabantiától (Soprontól) első állomás ULMUS volt. Megoszlottak a vélemények a Fertő mellett fekvő Ilmitz falu és a Lajta melletti Bruck között, az utóbbi az arányosságnak jobban megfelel.

Innen nem nagy távolságra feküdt Carnuntum (Petronell) Scarabantiától egy másik út Vindobona felé is vezetett, mely MUTENUMOT érintette.

SCARABANTIA	
MUTENUM	XVIII ezer lépés
VINDOBONA	XXXVI ezer lépés

Mutenumra vonatkozóan csak annyit lehet valószínűséggel állítani, hogy Miledorf (Miledorf) vagy pedig Nagy Hoflánynál állott. Ezen AQUIS N. Hoflánynál is lehetett, mert ott is vannak meleg források, manapság is római fürdőnek hívják.

Savariából két út tart a Danubius felé, az egyik Brigetio felé a legio I. adiutrix, Aquincum felé a másik, ahol a legio II. adiutrix állomáshelye volt.

Az első út állomásai:

SAVARIA	
BASSIANA	XVIII ezer lépés
MURSELLA	XXXIV ezer lépés
ARRABONA	XX ezer lépés
BRIGETIO	XXX ezer lépés

Mursellát Árpás térségében kell keresnünk, itt nagy római településre bukkantak a régészek.

A Duna melléki út Carnuntumból indul ki a Duna mentén haladva találkozott a Dráva melléki úttal.

Moson-Győr megyére eső állomásai:

CARNUNTUM
GERULATA
AD FLEXUM
QVADRATA
ARRABONA
AD STATUAS
AD MURES

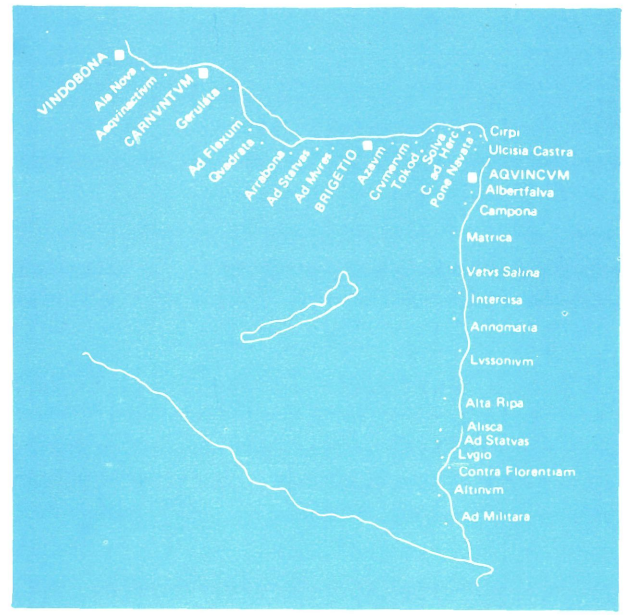
Gerulata a mai Rusovce (Oroszvár) helyén volt.
AD-FLEXUM (Magyaróvár) 1940-ben a város főmérnöke a római kikötő helyét megtalálta a fehér □ négyszög alatti helyen.

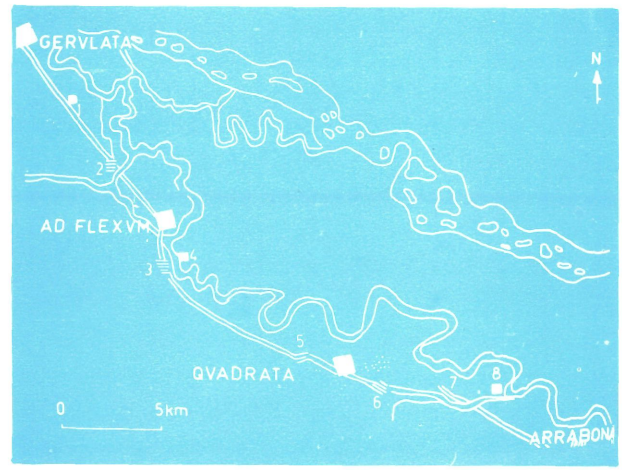
QVADRATA vagy STAILOCO (Lébény-Barátföld puszta) castelluma TRAIANUS uralkodása alatt épült. A 115,5x113 m alapterületű tábornak 1,45 m vastag alapfala volt.

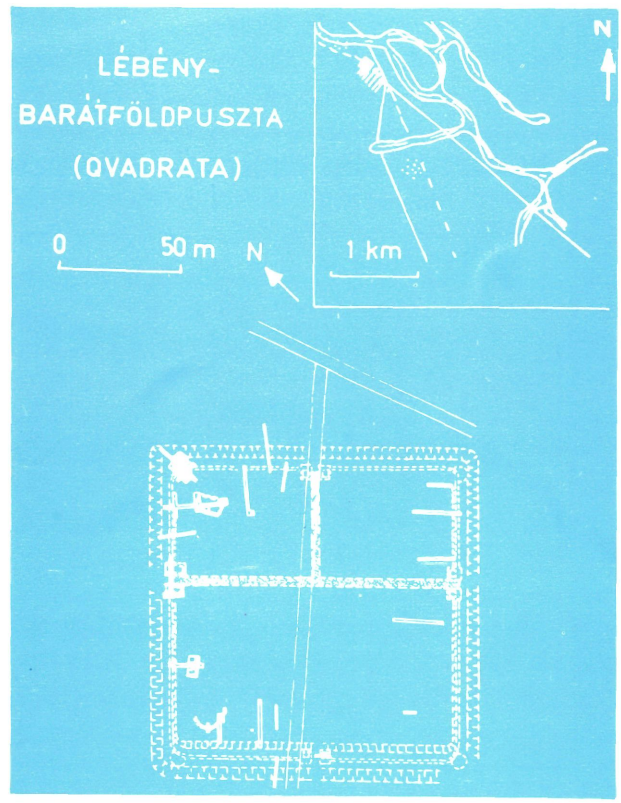
A budapest–bécsi út építésekor az itt nyitott anyaggödör kitermelésekor 4,0 m mélyen a magyaróvárihoz hasonló hajóállomás nyomait találtunk.

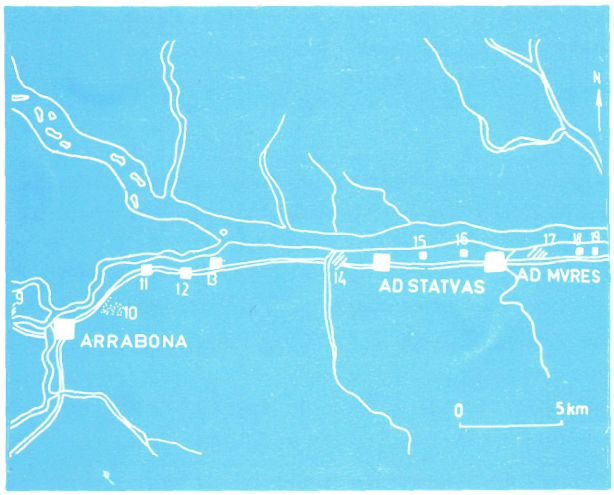
Az út ezen kisebb castellumokon áthaladva Arrabonához ér, mely jelentékeny telep volt. Ez volt a kereskedők gyülekező helye, az árucikkeket is itt rakatták le.

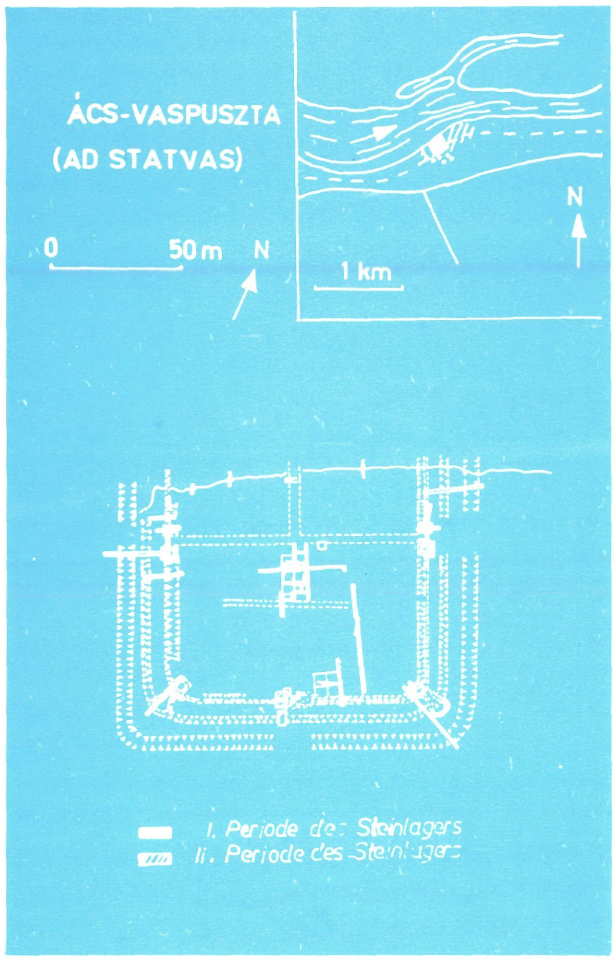
Az út Arrabonát elhagyva egyenesen keletnek tartva a Duna mentén AD STATUAS (Ács-Vaspuszta) a Bakonyér torkolat közelében, AD MURES (Ács-Bumbumkút) pedig a Concó patak mellett kisebb castellumok voltak.











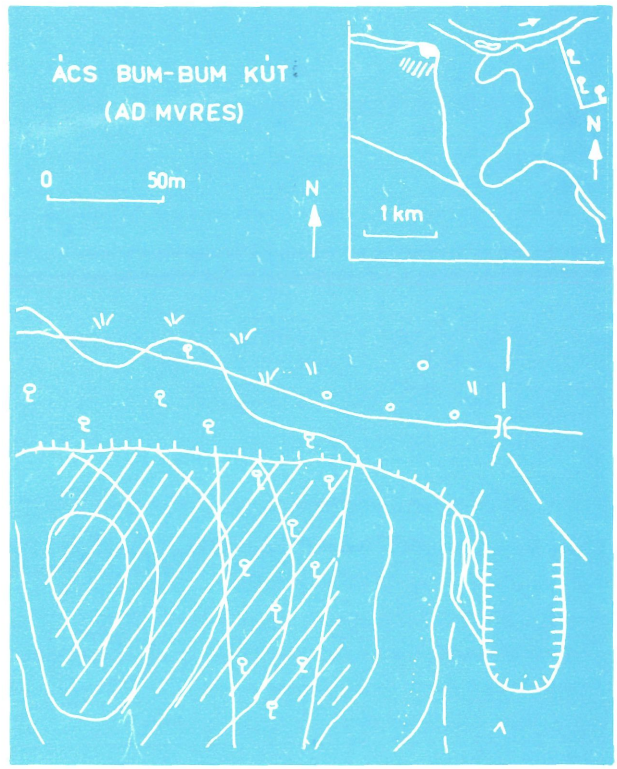
AD STATUAS (Ács-Vaspuszta) helyszínrajza
A helyszínrajzon a közbenső őrhelyek is láthatók.

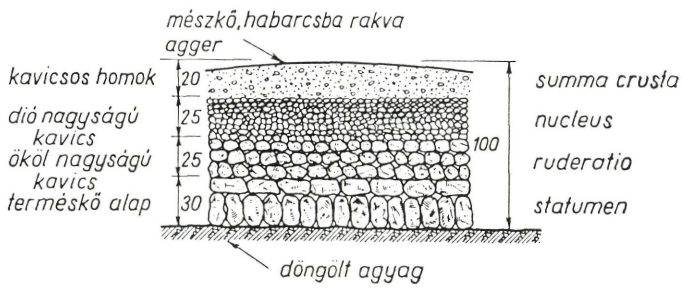
Pannóniát Arrabonából kiinduló út is átszelte a mai Sárrét irányában.
Ezen út állomásai:

ARRABONA
CRISPIANA
CIMPRIANA
TRICCIANA
IOVIA I.

Az első állomását, Crispianát a mai Varsány helyén feltételezik. A régi Manch hegy mellett épült a varsányi és a rédei völgyek védelmére. Találtak itt római épület-maradványokat is és egy katonai diplomát a közeli Sikátoron, melyet a bécsi múzeumban őriznek.
A sokoróaljai dombok keleti oldalán Romand, Ravazd és Écs között a római út maradványaira is ráakadtak, melyet a nép most töltéseknek nevez. Kiemelkedése a földszinttől 0,12–1,2 méter között változik, oly szilárd alépítmény, hogy még mai nap sem tud rajta fa vagy bokor gyökeret verni. (Ravazd és Tarján közt is van egy útdarab 1800 méter hosszúságban, ezt a nép „Vasas föld''-nek nevezi. Újabb feltárások avar kori vasolvasztó telepet hoztak itt felszínre.)

A rómaiak általában állami pénzből, állami területen katonaság felhasználásával békében építették az utakat.





Római út keresztmetszete

Magánosok saját költségükön nevük fennmaradására építettek utat. A birodalom útjairól Caracalla császár korában egy vonalrajzszerű térkép készült 12 db „toraszerű tekercsen" (6,30 x 0,34 m méretben), melyet 1594-ig egy délfranciaországi kolostorban őriztek. Ekkor Peutinger nevű délnémet könyvkereskedő szerezte meg. Róla TABULA PEUTINGERIANA-nak nevezték el. Tőle vette meg Savoyai Jenő herceg jelentős áldozattal és most a „Bécsi Múzeum" féltve őrzött kincse. A területünket érintő tekercset a Győr-Soproni és Kismartoni múzeumok közös kiállításán Győrött lefényképeztük és bemutatjuk.

Nagyított másolatban a magyar helységnevekkel Ó-Budáig készült helyszínrajzot a könnyebb érthetőség kedvéért is elkészítettük.

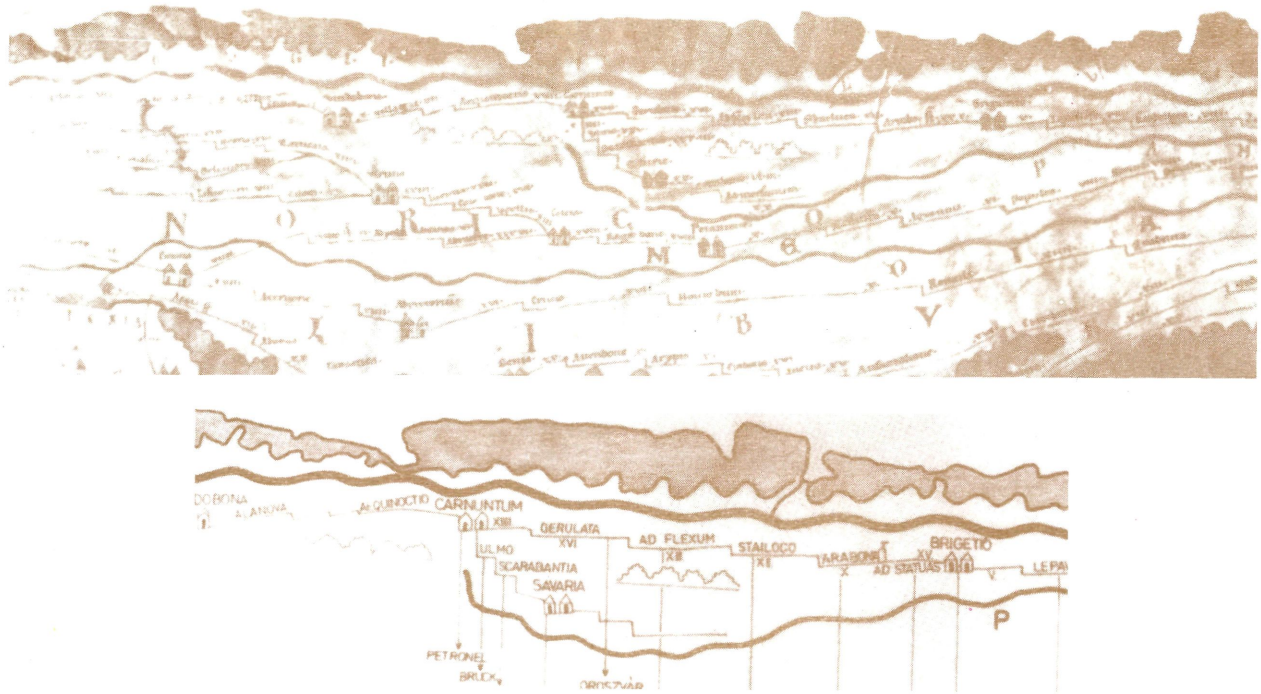
Másik ránk maradt forrás az ITINERARIUM ANTONINi, mely megfelelt egy jelenlegi Útikönyvnek, ugyanis ebben összeírták az utak menti helységeket és pihenőhelyeket. A kinagyított helyszínrajzon látható egy fogazott vonalrajz, ahol a fogak helyei a megerősített helyeket és azok közötti távolságokat jelzik.
A rómaiak útjaikat a mellékelt keresztmetszet szerint alakították ki, tehát az útalapot a fagyhatár alá vitték. Vízelvezetését a kőpálya oldalesésével biztosították.

A császárság idején a nagyobb forgalmú utakon, főképp városi utakon, idomított terméskő lapokat fektettek le és a hézagokat a Nápoly melletti „Pozzaoli"-ban talált anyaghoz hasonlóval töltötték ki.

Az utak mellett mérföldköveket helyeztek el, és azokon a közeli helyiségek neveit és távolságát mérföldben feljegyezték. A kereket jól ismerték, a megtett távolságot a kerékre illesztett fordulásmérővel mérték.
Különböző járműveik voltak, melyeket terhelésük szerint alkalmaztak. A legnagyobb érték a vontató erő: ló, szamár, öszvér volt. A súly, a terhelés megszabásával a vonóerőt és az utat kímélték.
Nehéz terheket nem kerekes, hanem hengeres járművön szállítottak. Általában a könnyű járműveket, a lovas kocsit 1000 fontig (327 kg), a 2 lovas kocsit 1500 fontig (496 kg) lehetett terhelni.
Mindezen utak a pannóniai kereskedelem ütőerei voltak. Béke idején zömmel a kereskedők használták, háborúban pedig a hadsereg gyorsan nyomulhatott elő rajtuk.

Így közvetve az utak is körzeműködtek, hogy Pannóniában a műveltség annyira kifejlődjék, hogy a szomszédos barbár népek műveltségét is felemelje, de ezt a népvándorlás megakadályozta és a kifejlődött kultúrát majdnem teljesen elsöpörte a föld színéről.

Tabula Peutingeriana



Másolat a magyar helységnevekkel

HÍRVÍVŐK – KURÍROK

A római utak a honfoglalás idejére már tönkrementek. Őseink csak nyomvonalukat találták meg és használták, mint nomád lovas népnek ez is megfelelt.

A belső rend biztosítására és a külső ellenség esetleges támadásának elhárítására futár-szervezetet létesítettek. Ők a szélesebb megmaradt ösvényeket használták.

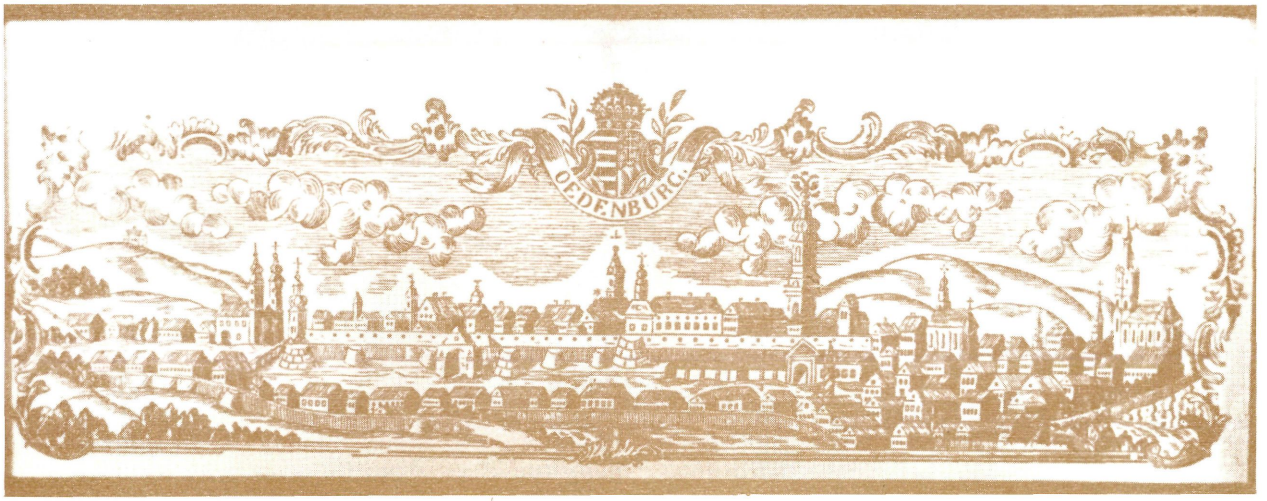
A kurírok külföldi udvaroknak is vittek üzenetet és hoztak onnan híreket.

Az egyház is részt vett a kurír szervezetének fenntartásában. A bencéseknek pl. Somlyószöllősön volt egy hírvivő képző faluja. A kurírok szerepe megnőtt, de fenntartásuk nehézkes volt. Fáradt lovaikat főutak menti falvakban váltották. A lovakat 3 falun túl nem vihették. A kuríroknak szállást, élelmet, lovának istállót és eleséget kellett adni. Kálmán király már pénzben is kifizetett értéket biztosított, mégis nagy nehézséget okozott a hírközlés biztosítása, mert a nemesség az ezzel kapcsolatos terheket nem vállalta.

Az 1241. évi tatárjárás után az újjáépítés során megnőtt a futárok szerepe. A szokásos Bécsen át történő szállítások megdrágultak, mert a város érvényesítette árumegállító jogát.

1335-ben Károly Róbert az utak javítása ürügyén a cseh és lengyel királyokkal Visegrádon tárgyalást kezdeményezett, de ez inkább Bécs elkerülését célozta.

Mátyás (1458–1490) király Budán futárközpontot, az országban pedig lóváltó állomásokat létesített. Tatán kastélya volt és a szomszédos Kocs községben „gyorsított kocsi"-t kísérleteztek ki részére. A kocsi két oldalára kimerevített, szíjjal felfüggesztett ülésen a gyengébb, rázós utakon is napi 100 km-t tudott bejárni. Az utat mindenkinek gondozni kellett, a környező főurakat is beosztotta a közmunkába. Halála után az utak gondozása megszűnt, a lóváltó állomásokkal együtt. II. Ulászló (1490–1516) király uralkodása alatt a királyi kincstartó leveleit a királyi udvar személyzete szállította már. II. Lajos király (1516–1526) alatt az utak állapota tovább romlott, emiatt a közlekedés nehezen ment. A mészáros céhek sok értékes hírt vittek és emiatt hatósági védelmet kaptak.



MEGYÉINK KÖZÉPKORI ÚTHÁLÓZATA

A középkort Európaszerte az útkényszer jellemezte. Ebből a szempontból a magyar középkort két korszakra oszthatjuk. Az első korszakban, mely a tatárjárásig tart, csupán az utak végpontját határozza meg a törvény, míg a másodikban, melynek a mohácsi vész vet véget, már az útirányt is megszabja az uralkodó.

Közlekedésföldrajzi szempontból is külön kell választanunk ezt a két korszakot, mert amíg az elsőben Esztergom az utak végcélja, addig a másodikban Buda.

Amint azonban a középkori adatok bizonyítják, ez inkább csak a nagyobb utakra vonatkozik. A kisebb jelentőségű „országutak" jóformán az egész középkoron át ugyanazok. Ez azonban még nem jelenti azt, hogy azonosak a középkori utak a maiakkal.

Kevés olyan korszaka van a gazdaságtörténetnek, melyre nézve annyira eltérőek a vélemények, mint éppen erre a korra vonatkozólag. Különösen áll ez két dologra: a hazánkon keresztülmenő keleti kereskedelemre és Esztergom árumegállító jogára.

Legforgalmasabb és legismertebb a Bécs felé vezető főútjaink csoportja. A nagy szerepet játszó dunai hajóút mellett három szárazföldi utat ismerünk: a hainburgit, a bruckit és a sopronit.

Az első Neszmély és Szőny városok, valamint Fizegtő vámjain és Gönyű városon át vitt Győr felé. A második út Óvárnál ágazott ki az előbbiből és Zurány városon és Bruckon át vitt ki Bécsbe. Óvárnál a Lajta egyik ágán kelt át. A harmadik út Győrnél ágazott el és az ikrényi vámon, valamint Csorna városán át Sopronnak tartott.

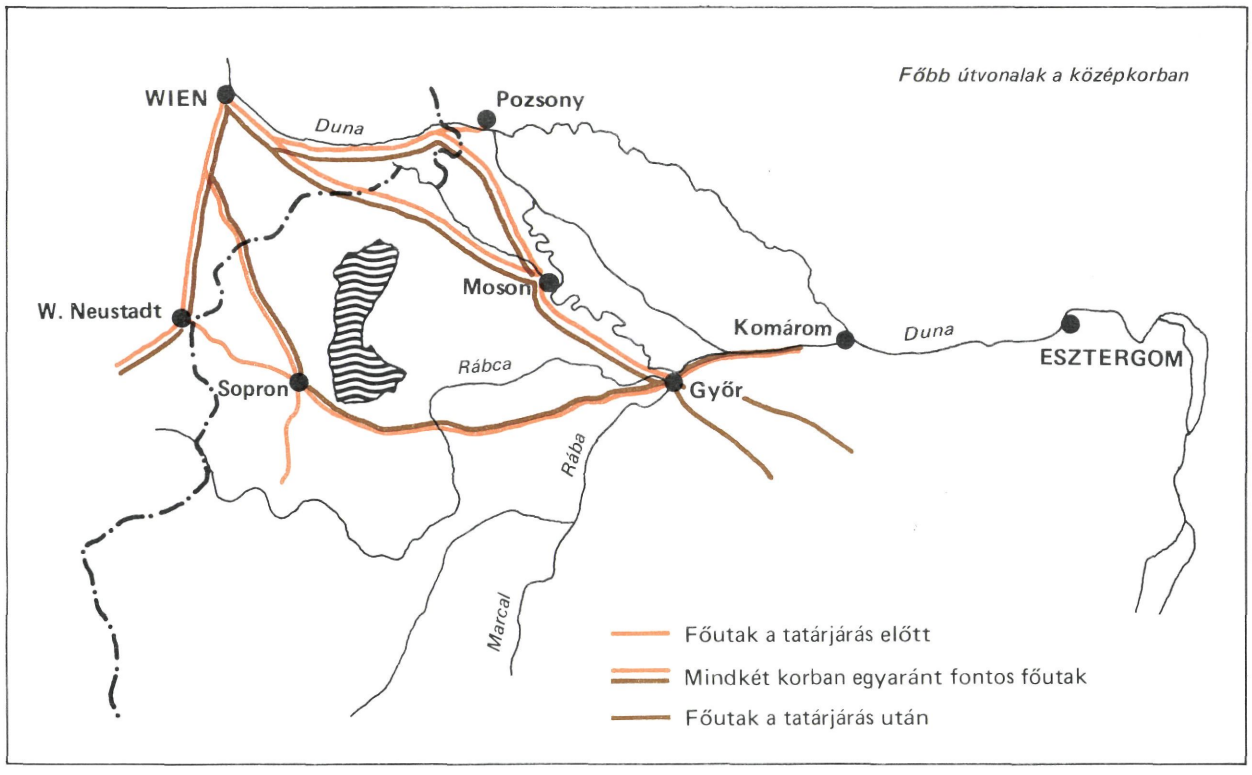
Csupán egy főút szelte át a Dunántúl területét a tatárjárás előtti korban, anélkül, hogy Esztergomot érintette volna. Ez volt az osztrák történeti és földrajzi irodalomban jól ismert Bécs—Bécsújhely—Sopron—Körmend—Pettau vonal, mely a Semmering-út használatba vétele előtt a bécs—velencei forgalom fővonala volt. Tisztán tranzitforgalma lévén, nem esett az útkényszer alapjául szolgáló törvény hatálya alá.

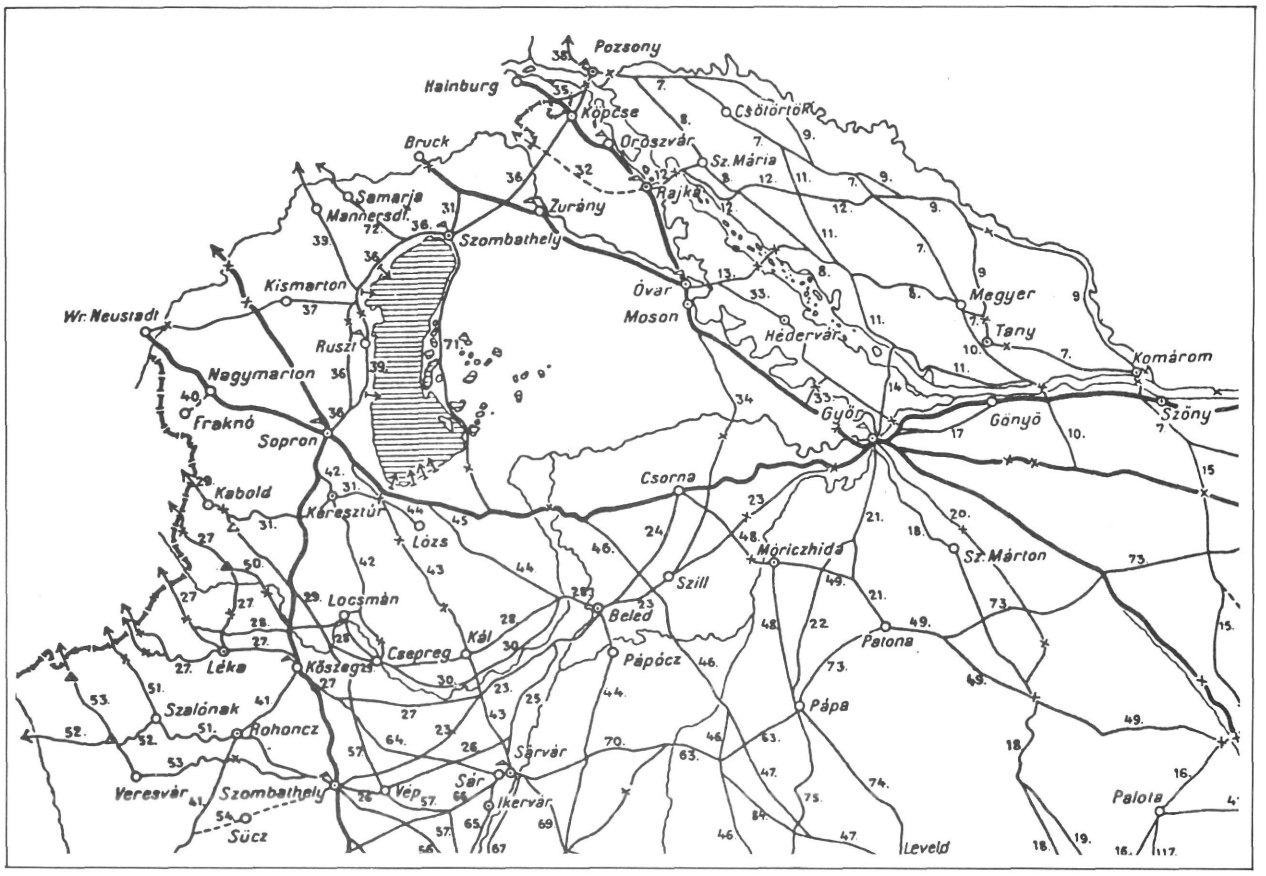
Bécsből Bécsújhelyen és Nagymarton városán át ment az út Sopron város vámjához. Sopronból Nyék és Haracsány vámján, Kőszeg városán, Szombathely város vámján és Körmend városán át a Rábához ér, melyen átkelve, egyesül a fejérvár—pettaui úttal.

A tatárjárás után IV. Béla az ország várvédelmét tartván szem előtt, megalapítja Budát. Az új város negyven év múlva már versenytársa Esztergomnak, száz év múlva pedig már jelentéktelen városkává törpül mellette a régi főváros. Ennek a szinte amerikai ízű fejlődésnek főoka az útkényszer. Ez ugyan Esztergomnál is megvolt, de amíg a régi fővárosnál hosszú fejlődés kellett ehhez, addig Buda ezt privilégium formájában egyszerre megkapja. Ez valószínűleg még IV. Béla uralkodása latt történt. Oklevelünk, sajnos nem maradt fenn, mely erről tanúskodik, de Károly Róbert 1336. évi oklevele a brünn—budai út szabályozásánál világosan utal erre.

Ezt az útkényszert későbbi királyaink is annyira tiszteletben tartották, hogy az annyira pártfogolt nagyszebenieknek és pozsonyiaknak is Budán át kellett a tengerhez járniok.

Csak amikor olyan nagy lesz a győr—budai út forgalma, hogy az erdélyi és moldvai marhák Budán át Bécsbe való hajtása akadályozza azt, engedi meg 1372-ben Nagy Lajos a Bécs felé menő szebenieknek Buda elkerülését.





Főbb utak a tatárjárástól a mohácsi vészig

E marhahajtó út maradványai a tata–győri úttól délre most is megtalálhatók.

A buda–bécsi út győr–budai szakasza megváltozik és Esztergom helyett Bicske, Bánhida, Kocs, Bana, Bőny vámokon megy át.

A Csallóköz úthálózatában Rajka, Óvár és Győr is belekapcsolódik egy-egy úttal. Rajkáról a somorjai réven, Csiliztőn, Bácsfán, Gellyén, Szerdahelyen át Kürtre visz utunk. (12)

Óvárról Kisbodak szárazvámján és Bodak révjén át Nádasdra vitt út, míg Győrből Medvére. (14)

A Dunavonal egyik legnagyobb útcsomópontja Győr. (17)

A győr–veszprémi út Szentmártom város és Vámhegy vámján, valamint Zircen át haladt. (18)

A sószállításnál nagy szerepe volt ennek az útnak. Eleinte ugyanis Esztergom felől kaphatta a pannonhalmi apátság a sót. (19)

A győr–veszprémi út egyik ága elkerülte Szentmártont. Pázmán és Nagyréde vámjain áthaladva Vámhegy körül érte el a fenti utat. (20)

Patona városába is vitt Győrből egy út. (21)

Szemere táján ágazott el ettől a Pápa városában vivő nagyút. (22)

Borsiczky Pápán át vezeti a győr–szombathelyi utat is, holott ennek sokkal rövidebb vonala volt Ikrény felé Szovát, valamint Szil és Beled városok vámjain. (23)

A szováti vám és Szil elkerülésére szolgált a győr–soproni úttól Csornánál elágazó és Belednek tartó vonal. (24)

Kál város megkerülésére szolgál az útból Ciráknál kiágazó és Csepregig a Rábca partján haladó vonal. (30)

Hasonló célja volt Sopron elkerülésével a már említett győr–soproni útból a cenki vámnál kiágazó és Keresztúr város harmincadján Haracsány vámján át a csepreg–kaboldi úthoz csatlakozó vonalnak. (31)

A győr–bécsi utakról már volt szó, csupán a Rajkánál elágazó vonalat nem említettük, mert erre nézve biztos nyomunk nincsen. Csupán Rajka harmincadhely volta utal arra, hogy innen egy olyan út ágazott ki, mely Oroszvár harmincadját elkerülte. (32)

Végül Héderváron át Óvárra vitt valószínűleg Győrből egy út, melynek egyik ága a szentvidi réven át Győr megkerülésére szolgált. Ezt a vonalat az öttevényi réven át kötötte össze egy út a győr–mosoni főúttal. (33)

Győrt kerülte el a Mosonból Fejértó vámján át Szombathely felé menő út, mely Szilnél érte el a győr–szombathelyi vonalat. (34)

A Pozsonyból kiinduló utak közül kettő érdekel bennünket Győr-Sopron megye szempontjából. Egyik a pozsonyi réven át Hainburgba vezetett. A másik Köpcse és Fertőfőszombathely, azaz a mai Nezsider városok és Oszlop vámján át Sopronba vitt. Közben érintette Purbach és Csákány fertőrévjeit. (35), (36)

Sércnél Kismarton város irányában ágazik ki ebből egy út, mely a Lajta melletti Röjtökőr vámján át Wienerneustadtba visz. (37)

A Dunántúl legfontosabb gócpontjai közé tartozik még Sopron is. Bécsbe, Bécsújhelyre, Pozsonyba, Győrbe,

Sopron város 1686-ban

Szombathelyre vivő útjairól szóltunk már. Nem említettük azonban a meggyesi Fertő-rév érintésével Ruszt város harmincadján a közeli Ravó vámján és az akkor még magyar Mannersdorff városán át Bécsbe vivő utat. (39)

A nyugati Fertő-révek, mint az említett Purbach, Csákány, Meggyes, a Sopront elkerülő álutak szerepét töltik be, mit az is bizonyít, hogy a déli parti Boz, Hidegség, Homok, Hegykő Fertő-réveivel együtt Sopron város igényt tart rájuk. (40)

Lózs elkerülését szolgálta a sopron–győri úttól Pinnyénél kiszakadó és Röjtöknél a sopron–kanizsai úttal egyesülő vonal. (45)

A sopron–vásárhelyi út Kapuvárnál ágazott el a sopron–győri úttól és Vág–Gencs–Szalók–Szőllős irányában haladt. (46)

A sopron–pápai út Csornánál ágazott el a győr–soproni úttól és Árpás, valamint Mórichida város vámján át vitt. (48)

Mórichidánál Fejérvár felé ágazik el ebből egy út, mely Patona városán és Váhegy, Csorgó, Igar vámjain át vezet. (49)

A felsorolt adatok alapján ilyennek képzelhetjük Győr–Moson–Sopron megye középkori úthálózatát. Hogy a valóságban ilyen volt-e, nem tudjuk, mindenesetre az oklevelek ezt támasztják alá.

Útsűrűség szempontjából a legsűrűbb Zala megye úthálózata. Alig ritkább ennél a rábántúli Vas megye északi és Sopron déli területe, melyre Ausztria közelsége van hatással. Moson és északi Sopron megyében ezt a hatást a Hanság és a Fertő, illetve ezeknek közlekedésföldrajzi értelemben vett ténye határozza meg.

A Bakonyalja és a Kisalföld meglehetős ritkán lakott, erdős-hegyes terület, mely meglévő úthálózatát is csak Győr gazdasági jelentőségének köszönheti. A másik alföld jellegű még az akkori viszonyokhoz képest is extenzív művelési terület, mely útjait szintén csak a határán fekvő városoktól kapja.

Fejlődéstörténeti szempontokból vizsgálva a külföldre vezető utakon jól látszik a római utak hatása. A dunamenti utat nem is számítva a római korra vezethető vissza a bécs–pettaui vonal.

A török idők alatt mindez eltűnik. Buda háttérbe szorul Béccsel és Belgráddal szemben. A Duna hajóútja mellett a legfőbb út a bécs–sopron–körmend–egerszeg–kanizsa–babocsa–pécs–eszék–belgrádi lesz.

Nagyon jó eszköz volt erre a bécsi udvar kezében a posta.

A kiegyezés után ismét Buda lesz a központ, de ekkor már a vasutakon van a hangsúly.

A jelenkorban a rohamosan kifejlődő autóforgalommal ismét a közutak kerültek előtérbe. Nem érdektelen tehát ama kor úthálózatának ismerete, mely útpolitikájának céljával a legközelebb állott a maihoz.

Győr város 1594-ben, az elfoglalás előtt

AZ UTAK ÚJJÁRENDEZÉSE

Sopronban 1715-ben közpénztárt kívántak alapítani s abból „ÁLLADALMI UTAKAT" szándékoztak építeni. A javaslatot az országgyűlés elvetette, mert a „Rendek"-re újabb terhet jelentett volna.

1723-ban III. Károly (1711–1740) király alatt megalakították a „M. KIR. HELYTARTÓ TANÁCSOT", melynek műszaki hivatalában magyar mérnökök is tevékenykedtek.

Mária Terézia (1740–1780) alatt az utak állapota nem javult. Ekkoriban jelent meg a társaskocsi, a „delizsansz" vagy batár. Kocsisának kürtje volt és annak jelére a szekérnek az útról le kellett térni.

II. József császár a postahivatalokban magyar kisnemeseket alkalmazott. Az országban járva 1786-ban új postaigazgatóságokat szervezett: Buda, Pozsony, Kassa, Temesvár, Zimony, Kőszeg, Varasd és Eszék városokban.

1784-ben a Helytartótanács útján elrendeli a Moson–Sopron, Sopron–Bécsújhely és Vimpácz–Sopron–Kőszeg–Varasdi utak kiépítését.

II. József Budán megalapította a „Mérnökképző Intézet"-et. Az utak állapota tovább romlott. Fenntartásuk a főszolgabírák felügyelete alatt „robottal" történt. A járművek száma és súlyossága is megnövekedett. A postakocsik már nem csak személyt, csomagot, hanem pénzt is szállítottak. A vasperemes (ráfos) társaskocsik az útpályát nagyon igénybe vették. Útburkolat nincs, a gödörkavicsos pálya esős időben alig használható.

1791-ben az országgyűlés az országos úthálózat vizsgálatát rendelte el.

Három vármegyénkről 1790–1804 között külön-külön térképet készítenek és ezeket szokás szerint egy gazdag főúrnak ajánlották fel. Térképeinket „Méltóságos Gróf Festetich György ő nagyságának hazafiúi igyekezetek tartható Előmozdítójának" ajánlják a szerzők.

Győr megye legforgalmasabb és legfontosabb útja a „Buda–bécsi" út volt. Rajta szállították a császári seregek és Bécs számára az élelmiszereket, a balkáni termékeket és a sót. Itt ment a császári parancsokkal a budai Helytartótanácshoz a delizsánsz, Győr megye volt az ország egyik legkisebb és legszegényebb megyéje. A sok ár- és belvíz is állandóan pusztította.

Az 1806. évi katonai esztendőre megszavazott 28 000 Ft-ból utak-hidak karbantartására 2000 Ft jutott (7,15%). Az 1807/8. évre az adónak felosztásánál az infláció miatt a vármegye

házi cassára	45 112 Ft-ot	(55,8%)
katonai	35 593 Ft-ot	(44,2%)
összesen	80 705 Ft-ot szavaz meg.	

Utakra-hidakra kijelölt keret nem volt, de a kifizetéseket jegyzőkönyvek alapján összegyűjtve:

hídfákra	431,– Ft-ot	
kőre, téglára, átereszre	2 177,– Ft-ot	
anyag- és munkabérre	529,– Ft-ot	
ácsokra	500,– Ft-ot	
összesen:	3 694,– Ft-ot	(4,6%) fordítottak.

Győr vármegye térképe

Sopron vármegye térképe

Moson vármegye térképe

Tehát az infláció miatt a költségvetés nem emelkedett, hanem csökkent.

1811-ben a Helytartótanácsban megalapítják a „Vízépítési Igazgatóság"-ot, melyben

1. Építési Osztály,
2. Út- és Hídépítési Osztály,
3. Vízügyi, illetve Hajózási Osztály működik.

Győr városának helyreállítása

1814-ben Széchenyi István uradalmi útjaira 11 789 db szederfát ültettek.

A megye 1814-ben vámszedési engedélyt kér a gönyűi Bakony-ér hídjára. Nem kapta meg.

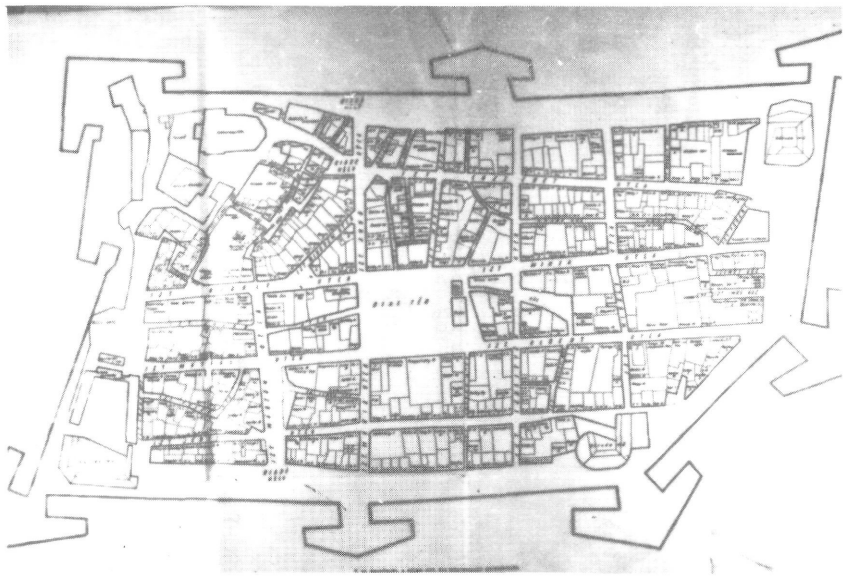
1818-ban Magyaróváron megalakítják a „Gazdasági Akadémiá"-t.

1814. november 14-én a bécsi út rossz állapota miatt a hadiszekerek elakadtak. A Helytartótanács az út sürgős kijavítását rendeli el.

Az 1816. november 2-án tartott közgyűlésen bejelentik: a gönyűi Bakony-ér híd elkészült. 15 632,— Ft-ba került.

1817-ben I. Ferenc császár Győr városának helyreállításához katonai mérnököt rendel, aki a mellékelt terv szerint rendezi a forgalmat. A főforgalom az eddigi kelet–nyugati főutakon bonyolódik le. A Sz. Miksa (ma Rákóczi Ferenc) és Sz-Albert (ma Liszt Ferenc) utcákon át.

Az 1821. július 2-án tartott közgyűlésen a megyei útbiztos az utak lesújtó állapotáról tett jelentésére az



Győr város 1617. évi rekonstruált helyszínrajza

„Első Alispán úr" újból kijelentette „Járásbeli Főbíró uraknak meghagyatik, hogy az utakat átaljában ÁROK KÖZT tartván azokat annak idején igazíttassanak". A rendelkezés nem lehetett sikeres, mert a panaszok állandósultak és még a buda–bécsi út is gyakran kifogásolt állapotban volt. Ez az első alkalom, amikor az alispán az „árkolás"-ról, mint kötelezettségről nyilatkozott.

A só árának terhére engedélyezett 1000,– Ft költségből Király György földmérő műszert vásárolt Bécsben 331,13 Ft összegért. Sopron megye már 14 évvel korábban megvette. A költségek szigorú ellenőrzésére jellemzésül megemlítendő, hogy a földmérő kijelentette, hogy az öttevényieknek 4,– Ft-ért egy talicskát vásárolt a heti vásárban.

1821. március 21-én bejelentik, hogy a gönyűi Bakonyér hídja újból tönkrement. A homokra készült alapot az árvíz alámosta. A munka végzésénél az ingenieurt nem vették igénybe.

Az első alispán elrendeli 1824. december 13-án az Ingenieurnak, hogy a megye útjairól készítsen rajzolatot és azt a Helytartótanácsnak küldje meg.

„Helytartótanács EÖ. Felsége rendeletére az utazó könnyebbségére Gönyűtől fogva Ácsig, onnét Neszmélyig és Nyergesújfalun át Dorogig az igazíttatásokat megrendelte, légyen meghagyva a N. Megyének, hogy azon az ország útat, mely részéről N. Megyét terheli, jó állapotban tartsa."

„Mészáros József főbírónak a rendeletet miheztartás végett kiadják."

„Mészáros József főbíró jelenti, hogy Gönyűn felöl Komárom megyével határos részen a Posta út 100 ölnyi (cca 200 m) töltéssel összeköttetett és felhánytatott. Gönyűn fölül a Posta út ahol kivántatott felhánytatott és árok közé vétetett."

„A temetőn felül mintegy 700 ölnyire (cca 1300 m) a homokos mezőről hordatott fekete földdel elegyítve igazíttatott, hogy a Pusztai Járásnak adózó népe a többi számos comerciáris és Transzemenális útak miatt, melyeket szinte jó karban tartani kellene, jobban tartani nem lehetett."

Megjegyzés: A helyszínrajzon a bejelölt helyen a NAGY-DUNA „meghágta" az utat, a főbíró szerint az elvégzett földmunka nem lehetett elégséges. A végső megoldást az 1896-ban a Nagy-Dunán terméskőből készült párhuzammű oldotta meg, de addig a helyszínrajzon jelölt helyen az árvízveszély állandóan fennállt az őszi és a tavaszi áradások idején. E helyzet csak az 1964-es árvíz után oldódott meg véglegesen a jelenlegi 10. számú főút pályaszintjének megemelésével.

A buda–bécsi út után fontossági sorrendben a „Győr–Pápai Posta és Commerciális út" volt a következő. Erre való tekintettel Első Alispán: Karkoványi István téti főszolgabírót bízta meg a „Győr–Pápai Posta út Regulációjával:".

Tekintettel arra, hogy a győr–pápai kommerciális út helyrehozásának iratait az Igazgatóság eredeti állapotában fellelte, azokat az érdeklődők számára e mű végén a FÜGGELÉKBEN ismertetjük.

VÁMOKRÓL

Az utak történetével kapcsolatban meg kell még emlékezni a vámokról is, melyeket az utak és hidak használatáért szedhetett a vámtulajdonos. A vámszedési jogot a király engedélyezte. Sopron megye nyugati részében még a török idő alatt is működtek. II. Ferdinánd 1626-ban általánosságban intézkedett a vámokról. A „száraz" vámokat eltörölte. A vámokat gyakran ellenőrizték, mert azokhoz nemcsak bevételek, hanem kötelezettségek is tartoztak. A vámutaknak pontos mérete volt, a hidaknál részletes leírás szerint kellett azokat karbantartani. A vizsgálatokat a Helytartótanács hagyta jóvá. Ebben az időben 18 vámhelyet szüntettek meg. A megszüntetés egyik oka az volt, hogy egyik a másiktól nem volt fél óra távolságra. A Helytartótanács a kisebb birtokosok vámhelyeit eltörölte. Felülvizsgálat eredményeként a vámhelyeket többször átsorolták.

1745-ben Sopron vármegyében négy osztályba sorolták a vámhelyeket.

I. osztályú: Kapuvár és Gyóró
II. osztályú: Árpás, Bodonhely, Csepreg, Várkesző és Vág
III. osztályú: Nagycenk, Sopron, Sérc, Fertőszentmiklós, Beledi új híd
IV. osztályú: Alsópula, Németkeresztúr, Kismarton, Lajtapordány, Nagymarton, Szárazvám, Lajtaújfalu, Vimpác, Bősárkányi rév.

Győr vármegyében:

Győr városában a Rábán és Rábcán a püspökségnek, Abdánál a Rábcán a káptalannak volt vámszedési joga. Nem engedélyezték a vámszedést a Bakony-ér feletti hídon Gönyűnél.

Moson megyében:

Magyaróváron, Parndorfon, Köpcsényben, Pomogyon és Nezsiderben volt vámszedési jog.

Győr megyében a már említett helyeken maradt meg a vámszedési jog.

Sopron megyében:

1745-ben 21 helyen,
1785-ben 26 helyen,
1830-ban 21 helyen,
1859-ben 17 helyen volt vámszedési jog.

1849-ben a szabadságharc leverése után a „Bach minisztérium" a vámengedélyeket felülvizsgálta és az engedélyeket a következő tarifák mellett engedélyezte:

	I.	II.	III.	IV.
	Új krajcárban			
1. Minden vonós marhának darabjától a vontatott teherre való tekintet nélkül	2	1 1/2	1	1
2. Lovak, ökrök és tehenek darabjától, ha azok hajtatnak	2	1 1/2	1	1
3. Borjúk, birkák, disznók, ürük és kecskék párjától, ha azok hajtatnak	1 1/2	1	1/2	1/2
4. Minden személyszállításra használt üres vagy megrakott kocsitól	3	2	1	1
5. Üres teherhordó szekértől	3	2	1	1
6. Megrakott	7	5	3	2

Mentesek ezek fizetésétől:

a) a legmagasabb udvar
b) a cs.kir. posta
c) a cs.kir. katonaság, csendőrség stb.

Az 1890. évi Útügyi Törvény szabályozta a vámdíjakat, amelyeket 1895. május 1-je után alkalmazhattak.

I. Vámdíjak:

1. Üres járművek elébefogott vonóállatok darabja után	3 fillér
2. Teherszállító járművek elé befogott vonóállatok darabja után	6 fillér
3. Gőzgépek, gőzkazánok szállításánál minden vonóállat db után	10 fillér
4. Szabadon hajtott állatok, lovak, bikák, tehenek, ökrök, bivalyok, szamarak és öszvérek után	2 fillér
5. Borjúk, birkák, disznók, ürük és kecskék után, ha azok hajtatnak, darabtól	1 fillér

II. Vámmentesek, mint előzőek voltak.

Megállapítható, hogy a gőzgépek és gőzkazánok szállításáról is gondoskodik a rendelet, kiemelkedő tarifával, mert azoknak súlya rongálta a vámot képező utat, illetve hidat. A vámok, a vasút terjedésével, a távolsági szállítások csökkenésével együtt megszűntek. A vámszedésről a legtöbb vámhellyel rendelkező Eszterházy főhercegi család 1912-ben lemondott, mert azoknak fenntartása már ráfizetéses volt.

A régi kor vámhelyei felett a 19. század végére elmúlt az idő. 1920-ban már csak Csorna város vasúti vámhelye maradt érvényben, mert az a vasúti állomáshoz vezető községi út kiépítési költségeinek térítésére szolgált. 1926 után jelentkezett egy újabb vámszerű jelenség. A vasúti állomásokat csak akkor lehetett használni, ha kiépített út vezetett oda. A megyék a vasúti utaknak az utolsó kis hányadát, 50–100 m-es szakaszát vasúti vámos útnak nyilvánították és ezen útszakasznak használatáért vámot szedtek. A vármegyék éltek e módszerrel, melyet a vasútállomás szedett be a feladott áruk után.

Fennmaradt mint vámhely az egyes városok által szedett ún. „Kövezetvám szedési joga", melyet városokba érkező járművek után szedtek.

1945. után a vámszedést eltörölték. Kivétel volt hetivásárok alkalmával, a piacra érkező áruk után az úgynevezett „helypénz" szedése, amit Győr város határában lévő vámházaknál kellett fizetni. A piacokon csak ellenőrizték a befizetési szelvényeket. Később ez is megszűnt és a piacfelügyelőség hatáskörébe került. Moson megyében a Mosoni-Duna-hidakon szedtek vámot:

Feketeerdei	Mosoni-Duna-hídon, Feketeerdő község
Halászi	Mosoni-Duna-hídon, Halászi község
Kálnoki	Mosoni-Duna-hídon, Moson és Máriakálnok községek
Kimlei	Mosoni-Duna-hídon

Mautner Henrik novákpusztai földbirtokos nemesmagtenyésztő volt a II. világháború végéig vámszedésre jogosult.

A legszebb vámépület a „Szigeti vám" volt, a volt Rábca folyó hídjánál 1905-ig működött, amikor Győrhöz csatolták. Az épületet Hübner Jenő, a győri városháza tervezője tervezte.

A „Szigeti Vám"

ÚTFENNTARTÁS MEGYÉINKBEN 1807–1848–1867–1918

Meg kell említeni, hogy amíg a Helytartótanácsnak a Buda–Bécs út jó karbantartásával kapcsolatosan állandóan kifogásai voltak Győr vármegye alispánjával szemben, addig Sopron megyével nem volt ennyi probléma. 1807–1811 között csak kisebb hídjavítások szorgalmazását kérte, melyek jórészt vámos hidak voltak és kijavításuk nem jelentett terhet a vármegyének. A FÜGGELÉK-ben hozzuk az 1807– 1815 közötti időszak korabeli jegyzőkönyvi kivonatát szemléltetés céljából.

1831-ben Hőgyészi Pál Sopron vármegye alispánja javasolja a megye gyűlésén: a megye útjainak gondozását ne a községek végezzék. A megye a nemességet is kötelezze a teherviselésre. Leszavazzák.
1843-ban Wagner Mihály Sopron vármegye ingenierje „önszorgalomként" elkészítette „Sopron vármegye Útitérkép"-ét és herceg Eszterházy Pálnak ajánlotta.

Az 1843–1844 évi Sopron vármegyei közgyűléseken Széchenyi István közteherviselési javaslatát leszavazzák.
Az 1844-ben hozott XXX. tc. szerint a vármegyéknek ki kell jelölni azokat az utakat, amelyeknek fenntartása közmunkával (robottal) fog történni.

1848. április hó 28-án az első magyar kormányban Széchenyi Istvánt a kereskedelem (és közlekedésügyi) minisztérium vezetésével bízzák meg. Programjában szerepelt területünk útjai közül:

Elsőrendű útként:

1. Budapest–Pilisvörösvár és Győrön át Pozsonyba,
2. Győrből Sopronba vezető utak

Másodrendű főútként:

3. Győrből Pápáig
4. Győrtől Székesfehérvár–Dunaföldvárig

Harmadrendű útként:

5. Kőszegtől Csepregi vasútig vezető

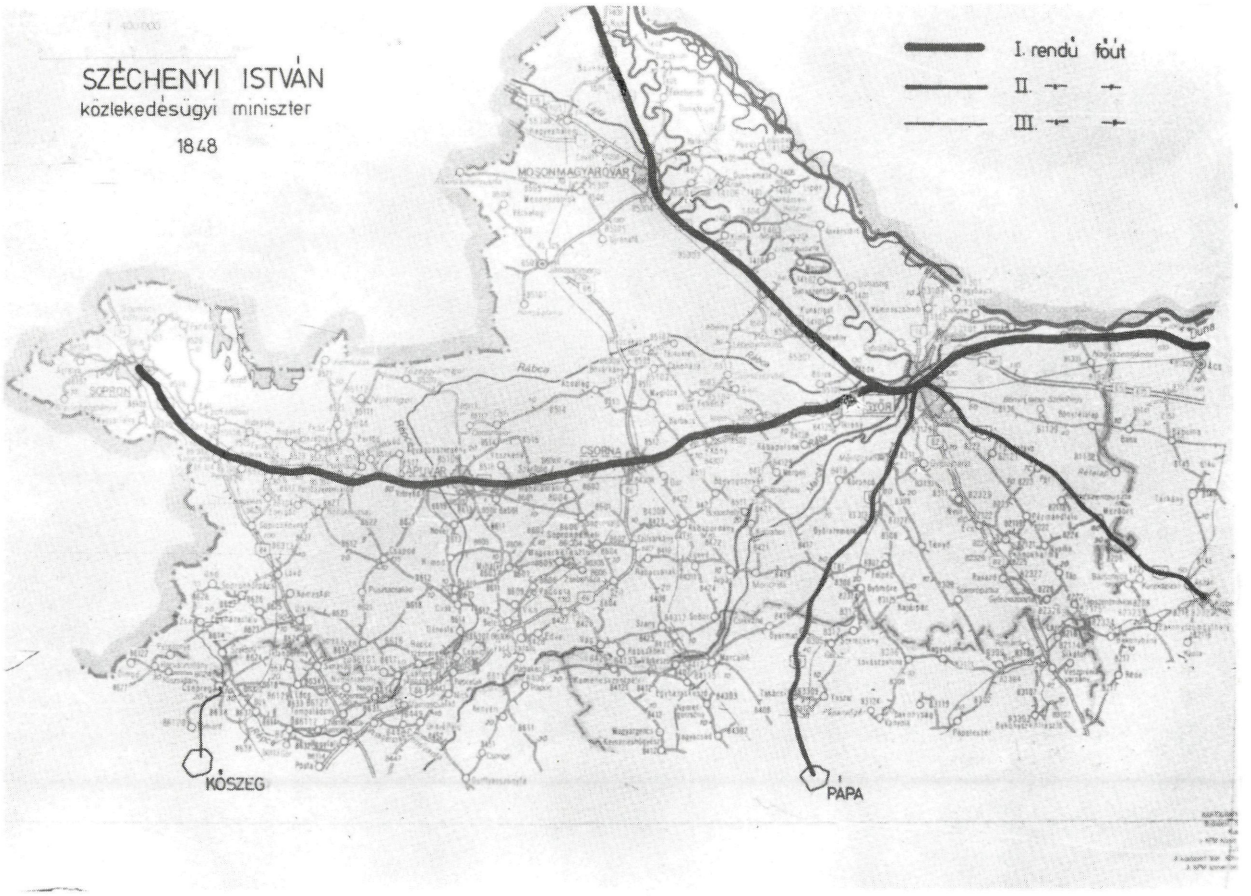
utak kiépítése, illetve gondozása.

1849-ben az országban 276,5 mérföld kiépített út van, ebből

Győr megyében	7,0 mérföld
Moson megyében	7,0 mérföld
Sopron megyében	1,5 mérföld

Tehát területünkön 15,5 mérföld kiépített út volt (23,35 km).

1849. november 20-án felavatják a Lánchidat, ahol mindenki vámot fizetett, nemes vagy polgár egyaránt.



A szabadságharc elbukása után az osztrák kormány az országot négy országrészre: Bánátra, Erdélyre, Horvátországra és Magyarországra tagolta.

Magyarországot ismét 10 körzetre (először II. József) osztotta. Területünk megyéi a VII. körzetbe kerültek: Győr, Sopron, Moson, Vas, Zala, Veszprém, Somogy, Baranya és Tolna megyékkel együtt. A székhely Sopron lett. 1851-ben császári és királyi építészeti hivatalok alakultak.

A német nyelv használata kötelező, csak legritkább esetben tesznek kivételt. Ilyen volt a kavicsszállításra kiírt „Árlejtési hirdetmény", mely a győr—budai ún. „Mészárosok útjának" fenntartási kavicsanyagának kifuvarozásáról szól, és melyet a győri cs. kir. építészeti hivatal nyomtatott két nyelven a soproni helyhatósági osztály engedélye alapján.

Mindent igyekeztek elnémetesíteni, pl. a buda-bécsi útból „Ofen—Hainburger strasse", Sopronból pedig „Oedenburg" lett. De előrelépés is megfigyelhető: a „Robot" helyett már fizetett szállítás történt.

Árlejtési hirdetmény.

A' nagy méltóságu cs. k. sopronyi helytartósági osztálynak 1853-ik évi November 4-rül 13999. szám alatt kelt rendelete, ugy a' győri cs. k. megyei hatóság November 9-rül 6762. sz. intézvénye szerint, folyó évi December 6-án a' győri cs. k. épitészi hivatal irodájában, reggeli 9 órakor, az ugynevezett Győr-Budai vagyis mészárosok utjának helyreállitására megkivántató és engedményezett 1475 köböl kavics-anyag meghordatása érdemében nyilványos árlejtés fog tartatni.

Ezen kavics-anyag, mellynek köbölétől 6 forint pengővel számitva 8850 forint pengő pénzben lön meghatározva, az 5900 futó öl hosszaságu ut mentében, és pedig a' Győrvárosi határszél és az Örkényi puszta előtti domb közt, részint a' szabadhegyi, részint a' sashegyi kavics-gödrökbül megmérhető, és fél köbölet magában foglaló halmokban lészen felállittandó.

Válalkozók az egész összegi sommátóli 5% bánatpénzzel ellátva, olly tudósitással hivatnak meg, hogy mind a' költség számittás, mind az általános, ugy a' részletes árlejtési feltételek, az alulirtt épitészi hivatalban, a' szokott hivalalos órákban megtekinthetők.

A' cs. k. épitészi hivatalból

Győr, November 10-én 1853.

Licitations-Verlautbarung.

Von Seite des gefertigten k. k. Bezirks-Bau-Amtes wird hiemit bekannt gemacht, daß zu Folge Erlasses der Oedenburger hohen k. k. Statthalterei-Abtheilung vom 4-ten November 1853 Z. 13999 und Intimation der Raaber k. k. Comitats-Behörde vom 9-ten November 1853 Z. 6762 am 6-ten December 1853 um 9 Uhr Vormittags im Lokale der Raaber k. k. Baubezirks-Kanzlei eine Licitation über die genehmigte Beistellung von 1475 Kubik-Klafter Kiesschotter-Materiale zur Instandsetzung der Raab-Ofner landartigen sogenannten Fleischhauer-Straße abgehalten werden wird.

Dieses Schotter-Quantum, für welches pr. Kubik-Klft. 6 fl., zusammen daher 8850 fl. in C.M. adjustirt wurde, ist längs der zu beschotternden 5900 Kurrent-Klafter langen Strecke und namentlich zwischen der Raab-stadtischen Grenze und der Straßenanhöhe vor der Puszta Örkény, theils aus der Szabadhegyer, und theils aus der Sashegyer Schottergrube, beiderseits in meßbaren Häufen von $\frac{1}{2}$ Kubik-Klafter aufzustellen.

Die Unternehmer, welche bei dieser Licitations-Verhandlung mit einem 5% Vadium zu erscheinen haben, werden hiezu mit der Bemerkung vorgeladen, daß der Kostenüberschlag, dann die allgemeinen und speziellen Licitations-Bedingnisse beim gefertigten k. k. Bezirks-Bau-Amte in den gewöhnlichen Amtsstunden eingesehen werden können.

Vom k. k. Bezirks-Bau-Amte

Raab, den 10-ten November 1853.

ÚT- ÉS HÍDFENNTARTÁS 1867. UTÁN

Az 1867. évi kiegyezés után az útügyi igazgatás a felelős magyar „Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium" igazgatása alá került.

1868-ban megszervezték az „ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATALOK"-at. Ezek a megyei mérnökök jelentékeny részét átvették. Területünkön három hivatal: Sopron, Magyaróvár és Győr működött. Az állami és megyei utakon kívül kezelték később a megyei utakból kiválasztott ún. „vicinális" utakat is. Megyei kezelésben maradtak az ún. „Községi közdűlő út"-ak.

Diószegi Sámuel, a magyaróvári Á. É. H. főnöke a Közigazgatási Bizottságban tett jelentése szerint megyei kezelésben volt:

I.	Állami közút	69,753 km
II.	Törvényhatósági út	258,772 km
III.	Vasúti állomásokhoz vezető út	5,574 km
	Összesen:	529,671 km

hosszú út.

1876-ban tartották az *első forgalomszámlálást,* de csak becslési alapon és csak állami közutakon.

A vasutak, közutak és hidak építése és fenntartása jelentős költséget igényelt. Ezért a közlekedési tárca költségvetésének tárgyalásakor a miniszter az állami utakat töröltette ott, ahol vasút ment mellette, mert a vasút építését sürgősebbnek és előnyösebbnek tartotta. A törölt állami utakat a megyei utak hálózatába vették át.

Ezt mutatja az 1885-ben tartott második forgalomszámlálás az állami kezelésben lévő közutakon, amikor a közlekedési eszközök – szekerek – számlálásával állapították meg a forgalom nagyságát, szakaszolva, közúti csomópontok között.

A felmérésről térkép készült, amiből kiderült, hogy az évszázadokon át fontosnak és sürgősnek tartott Buda–bécsi útnak Süttő–Magyaróvár közötti szakaszán, nem állami út lévén forgalomszámlálás nem történt, holott a győri hajóállomásra érkező szállítmányok és a komárom–érsekújvári úton lebonyolódó forgalom bizonyára érintette a buda–bécsi utat is.

1887-ben a kerületi felügyelők kiadják az állami útmesterek és útkaparók szolgálati szabályzatát.

Az 1890. évi I. tc. a közutakról és vámokról szólva rendelkezik a közutak besorolásáról, mely szerint

a) Állami,
b) Törvényhatósági,
c) Járási, községi (Vicinális) és
d) Vasúti, vámos utak

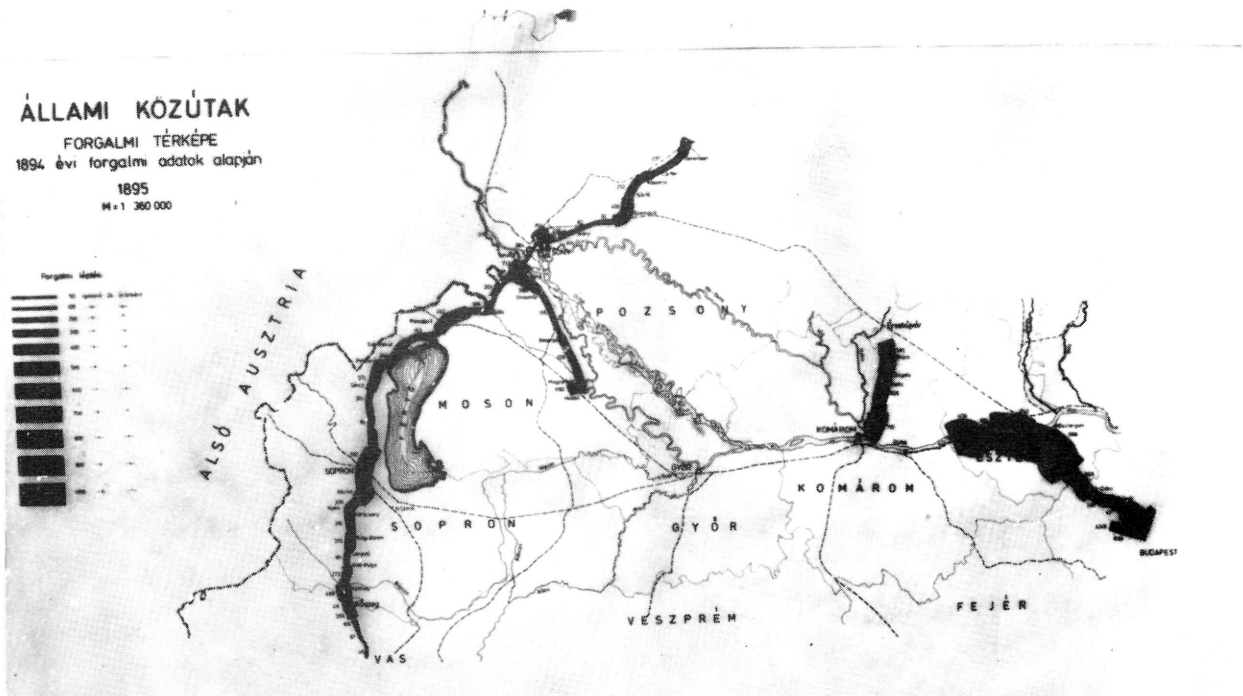
léteznek.

A kialakított 63 magyarországi és Horvát-Szlavón-ország 8 vármegyéjének és a törvényhatósági jogú városok útjainak hosszáról készült kimutatást a „M. K. Miniszter Úr rendeletére hivatalos adatok alapján összeállította a vízrajzi osztály 1887"-ben.

Területünk három (Sopron, Moson és Győr) vármegyéjéről és két (Győr és Sopron) Sz. K. városáról az úthálózati adatait kigyűjtve kimutatás készült.

A már előzőleg a vízrajzi osztály által összegyűjtött úthálózati adatok, valamint régi úthálózati térképek és kimutatások töredékei alapján a három vármegye egyesített úthálózati térképét 1887–1893 évekből szerkesztve közreadjuk.

Az 1860–1890-es években az útfenntartás jórészt helyi anyaggal történt. Sopron megyében 1883–1884-ben 7 cukorgyár működött (Félszerfalva, Petőháza, Csepreg, Nagycenk, Bük, Sajtoskál, Cinfalva) és olyan nagy forgalmat bonyolítottak le a cukorrépa szállítmányokkal, hogy a cukorgyárakba vezető utak tönkrementek. A helyi anyagok felhasználása már nem volt kielégítő.



KIMUTATÁS

az állami, törvényhatósági és vám-útvonalak számairól és azok hosszairól.

I. Magyarország.

A törvényhatóság

Folyószám	neve	területén levő állami útvonalak száma	állami útvonalak hossza kilométerekben	törvényhatósági útvonalak száma	törvényhatósági útvonalak hossza kilométerekben	vám száma	vám hossza kilométerekben
1	Abauj-Torna	4	167.630	26	473.433	—	—
	Kassa szab. kir. város	—	—	—	—	2	2.370
2	Alsó-Fehér	1	45.400	29	532.800	—	—
3	Arad	2	87.478	35	541.814	1	1.710
	Arad szab. kir. város	—	—	—	—	2	8.914
4	Árva	1	77.388	10	180.100	—	—
5	Bács-Bodrog	—	—	50	1892.600	—	—
6	Baranya	3	119.872	37	530.707	—	—
	Pécs szab. kir. város	—	—	8	20.242	—	—
7	Bars	1	30.813	29	477.905	3	9.114
8	Békés	—	—	23	372.347	7	16.197
9	Bereg	1	62.726	17	469.800	3	0.483
10	Besztercze-Naszód	2	83.058	13	289.813	—	—
11	Bihar	2	200.672	26	781.203	—	—
	Nagyvárad sz. kir. v.	—	—	—	—	2	7.958
12	Borsod	2	65.282	46	614.478	1	1.483
13	Brassó	3	104.685	20	205.741	—	—
14	Csanád	1	36.672	10	1.600	—	—
15	[illegible]	1	66.734	8	271.086	1	55.100
16	Csongrád	1	1.658	25	364.200	1	4.100
	Szeged szab. kir. város	—	—	13	165.708	—	—
	Hódmezővásárhely	—	—	7	100.850	—	—
17	Esztergom	1	32.804	16	249.987	—	—
	Esztergom r. t. város	—	—	—	—	2	1.432
18	Fejér	2	134.799	40	665.356	—	—
	Székesfejérvár sz. kir. v.	—	—	8	46.195	1	3.937
19	Fogaras	1	83.671	18	236.500	—	—
20	Gömör	1	86.950	31	615.938	1	0.344
21	Győr	—	—	12	224.919	1	1.866
	Győr szab. kir. város	—	—	—	—	5	21.716
22	Hajdú	1	13.007	22	327.280	—	—
	Debreczen sz. k. város	—	—	10	146.490	1	1.473
23	Háromszék	1	81.477	17	330.780	—	—
24	Heves	1	71.800	20	407.604	1	0.408
25	Hont	2	117.944	18	324.964	—	—
26	Hunyad	2	167.483	26	508.997	—	—
27	Jász-Nagykún-Szolnok	—	—	40	838.446	—	—
28	Kolozs	5	221.732	19	382.823	—	—
29	Komárom	1	26.847	23	480.006	—	—
	Komárom sz. k. város	—	—	—	—	1	2.446
30	Krassó-Szörény	3	289.196	40	1140.379	—	—
31	Liptó	1	35.434	8	151.800	—	—
32	Máramaros	3	296.243	20	587.800	—	—
33	Maros-Torda	3	83.739	11	343.477	3	5.795
34	Moson	2	69.747	11	217.422	7	20.432
35	Nagy-Kükülló	2	151.300	17	361.740	—	—
36	Kis-Kükülló	1	26.161	11	204.944	—	—
38	Nyitra	2	94.[illegible]	45	980.[illegible]	8	8.[illegible]
39	Pest-Pilis-Solt-Kiskún	5	225.040	44	1344.[illegible]	—	—
	Budapest főváros	—	—	5	46.963	—	—
	Kecskemét	—	—	6	90.941	—	—
40	Pozsony	3	42.163	33	765.470	9	59.364
	Pozsony sz. kir. város	—	—	—	—	5	30.018
41	Sáros	1	122.245	31	544.445	5	14.846
42	Somogy	1	88.900	42	1018.150	—	—
43	Sopron	1	74.178	34	578.208	18	64.018
	Sopron szab. kir. város	—	—	4	26.812	—	—
44	Szabolcs	—	—	14	350.480	—	—
45	Szatmár	2	49.041	30	706.483	—	—
46	Szeben	5	151.[illegible]	20	299.470	—	—
47	Szepes	—	—	22	525.306	—	—
48	Szilágy	1	101.433	14	340.468	—	—
49	Szolnok-Doboka	2	130.[illegible]	22	614.760	—	—
50	Temes	3	240.437	45	848.[illegible]	—	—
51	Torda	1	91.[illegible]	47	504.[illegible]	—	—
52	Torda-Aranyos	2	89.[illegible]	10[illegible]	270.[illegible]	—	—
53	Torontál	3	126.[illegible]	14	646.[illegible]	—	—
54	Trencsén	1	142.[illegible]	27	383.700	1	1.[illegible]
55	Túrócz	—	—	6	124.[illegible]	—	—
56	Udvarhely	1	70.[illegible]	12	270.[illegible]	1	1.[illegible]
57	Ugocsa	1	34.[illegible]	12	131.[illegible]	—	—
58	Ung	1	62.[illegible]	26	397.[illegible]	1	1.[illegible]
59	Vas	3	205.[illegible]	55	974.[illegible]	15	34.[illegible]
60	Veszprém	1	50.[illegible]	23	536.[illegible]	3	1.[illegible]
61	Zala	4	267.[illegible]	73	1184.[illegible]	4	3.[illegible]
62	Zemplén	2	140.[illegible]	51	973.[illegible]	1	1.[illegible]
63	Zólyom	1	58.[illegible]	11	194.[illegible]	1	0.[illegible]
	Összesen	107	5906.[illegible]	1656	33368.[illegible]	108	370.[illegible]

II. Horvát-Szlavonország.

A megye

Folyószám	neve	területén levő állami útvonalak száma	állami útvonalak hossza kilométerekben	országos útvonalak száma	országos útvonalak hossza kilométerekben
1	Lika-Krbava	6	265.600	7	379.100
2	Modrus-Fiume	3	118.000	16	690.000
3	Zágráb	3	176.000	31	927.200
4	Varasd	2	40.600	24	522.800
5	Belovár	1	35.000	17	476.000
6	Pozsega	6	322.[illegible]	15	252.[illegible]
7	Verőcze	5	195.[illegible]	11	399.[illegible]
8	Szerém	3	74.[illegible]	23	850.[illegible]

KIVONAT
előző kimutatásban megyeink területén lévő
állami, - törvényhatósági - és vámos utakról /1887/

MEGNEVEZÉSE	A TÖRVÉNYHATÓSÁG TERÜLETÉN LÉVŐ									
	állami		törvényhatósági		vámos		összesen		mindösszesen	
	útvonalak									
	sz.	hossza km	sz.	hossza km	sz.	hossza km	sz.	hossza km	sz.	mindösszesen
GYŐR VÁRMEGYE		—	12	224 919	1	1 866	13	226 785		
" szabad kir v		—			5	21 725	5	21 725		
összesen:		—	12	224 919	6	23 591	18	248 510	18	248 510
MOSON VÁRMEGYE	2	69 777	11	217 666	7	20 432	20	307 845	20	307 845
SOPRON VÁRMEGYE	1	74 178	34	578 208	18	64 012	53	716 398		
" szabad kir v	—	—	4	26 012		—	4	26 012		
összesen	1	74 178	38	604 220	18	64 012	57	742 410	57	742 410
MINDÖSSZESEN	3	143 925	61	1 046 805	31	108 035	95	—	95	1 298 765

1. 1887-ben a soproni járás útjaira
   törött kő került a kőgelbergi bányából 2114 m^3
2. kis és nagymartoni járás útjaira a
   Szárazvámi kőbányából 714 m^3

   összesen: 2828 m^3

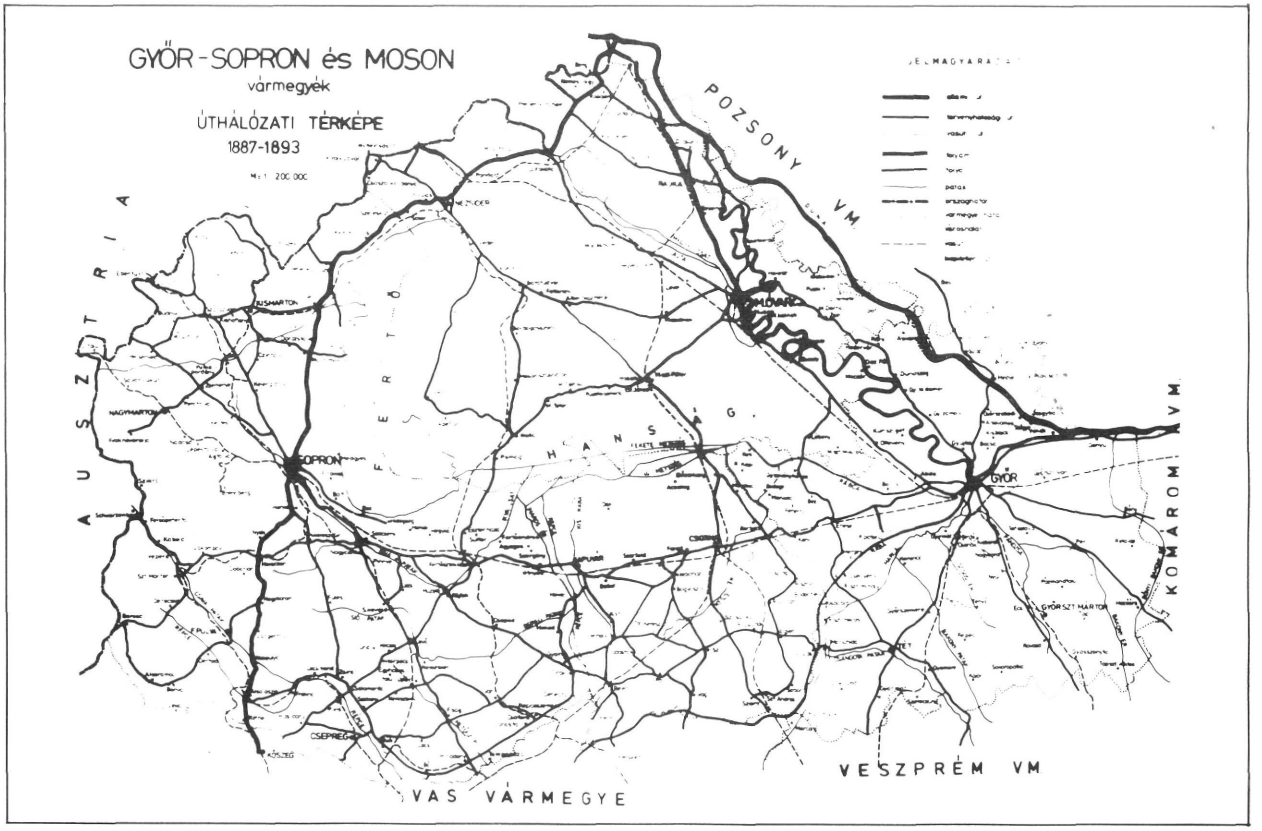
   tört kőanyag szállítása történt meg.
3. kapuvári járás útjaira 1600 m^3
4. beledi új hídhoz és a keccöli utakra 310 m^3
5. csepregi járás útjaira 1014 m^3
6. csornai utakra 680 m^3
7. csepreg—gyórói útra 300 m^3

   összesen: 3904 m^3

   rostált gödörkavics kiszállítása történt meg.

Moson megyében hasonló volt a helyzet. Fenntartási célra a nezsideri járás útjaira Császárkőbánya mészkőanyagát szállították ki. Győr megyében kőbánya nem lévén, durvább szemnagyságú gödörkavics maradt a fenntartási anyag. Sopron megye később takarékossági szempontból 1888-ban ismét a gödörkavicsos útfenntartás mellett döntött. 1890-ben Sopron megyében megváltották a közmunkát. 598,363 km törvényhatósági úton 57 útőrt alkalmaztak. Az egyes útőrök átlag 9,5 km utat gondoztak. A kiszállított gödörkavics 27,189 x 2 = 54,378 m^3 kavics, vagyis km-enként 9,1 m^3 jutott.

1910-ben a kőszállítmányok javultak. A kavicsolt utakra km-enként 44 db 2 m^3-es, tehát 88 m^3 gödörkavics került. Egyéb utakra 9,5 m^3 gödörkavics jutott kilométe-



renként. A fenntartási anyag Sopron megyében cukorgyári utakra: sághegyi bazalt, átkelési szakaszokra: dolomitos kemény mészkő, külsőségi szakaszokra: rostált gödörkavics került. Fenntartási költségvetés összege: 238 981,— Ft volt. Útőrök száma 97 fő + segédnapszámos, akik hat (6) útmester vezetésével végezték az útfenntartást.

A törvényhatósági kezelésben lévő hidak száma: 238 db, áteresz: 532 db. A vági Rábahídon a vámszedés megszűnt. A hídra új zóréslemezből készült felszerkezet került.

1904-ben a cukorgyárakhoz vezető utakat alapozni kellett. Sopron megye az utakra 500 000 koronát vett fel 50 évi törlesztésre. Az 1906. évben a felsőpulai bazalt- és a szentmargitbányai kőbánya anyagainak szállítására is sor került. A kőanyag szállítása vagonhiány miatt akadozott, mert osztrák katonai szállítások voltak Bosznia-Hercegovina okkupációja során.

1909-ben Sopron megye törvényhatósági kezelésben lévő kiépítettnek mondott útja	643,114 km,
kiépítetlen	21,400 km
kezelt út összesen:	664,514 km.
Ebből vámos út	39,602 km
Th. kezelésben maradt összesen:	624,912 km.
Vicinális út	443,772 km.
Községi közdűlő út	810,866 km.

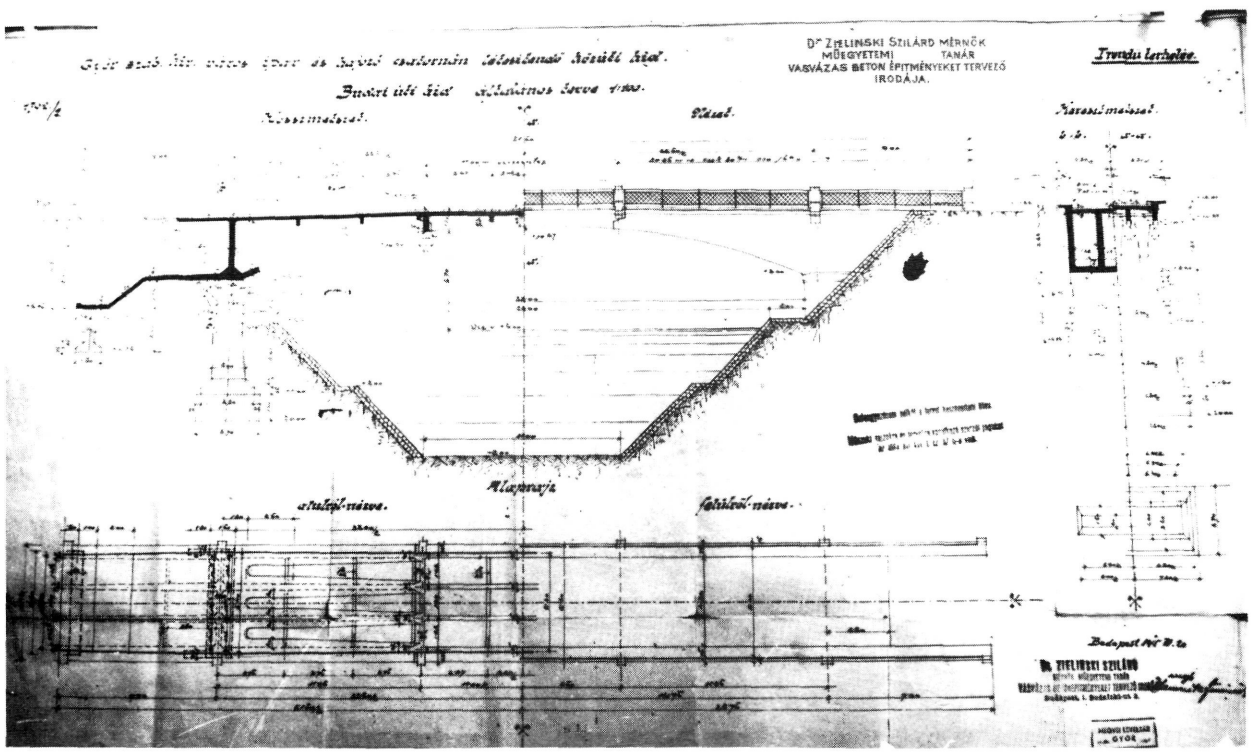
Az utak állapota javult, de az állami utaknak csak 10%-a alapozott, a többi gödörkavicsolt volt. A hidak építése és fenntartása tovább folytatódott.

1910-ben kiadják az első „HÍDSZABÁLYZAT"-ot (33.034 szám alatt). 1913-ban Sopronban gőzhengert (12 tonnás) vesznek és évente 15—20 km-t hengerelnek. A Sopron megyei Közigazgatási Bizottság ülésén kérik, hogy az útirányító táblákat nagyobbra cseréljék ki, hogy messzebbről is olvashatóbbak legyenek.

Az 1914-ben kitört háború az utak-hidak fenntartását lelassította, illetve szinte megszüntette. Az utak állapota leromlott, mert nem volt vasúti vagon a kő szállítására. Külső szakaszokon, kis városokban nagy volt a forgalom. Győrben a „Baross" hídon volt a legnagyobb forgalom, mert a laktanyák, a katonai kórházi barakkok forgalma és a katonai szállítások rajta történtek. Fakocka burkolata tönkrement. Zóréslemezre beton és arra öntött aszfalt készült.

Győrben összesen 1 személygépkocsi volt, amely a katonakórház és városi kórház, valamint a katonai barakkkórháznak főorvosáé volt. 1916-ban gumijai elkoptak, így a személygépkocsi forgalom megszűnt. A tehergépkocsi forgalmat a vagongyárban gyártott 3,5 tonnás ún. „láncos Rába" gépkocsi forgalma jelentette. Próbaútra először Veszprémvarsányba (25,0 km) ment, majd másodszor a 42,0 km-re lévő Csesznekre. E meredek útszakasz megtétele után katonai szolgálatra alkalmasnak minősítették. A háború alatt egyetlen híd épült 1915-ben. Az Ágyúgyár ágyúinak vízen való szállítására „Iparcsatornát" terveztek, de munkaerőhiány miatt nem készült el. Az Iparcsatorna fölé tervezett 24,0 m-es vb. híd azonban elkészült. Tervezője Zselinsky Szilárd műegyetemi tanár volt. Voltaképp száraz híd lett, mert az Iparcsatorna medrét alatta 1931-ben készíttetik el ínségmunkásokkal. 1918-ban mindhárom vármegye közúti-kőbánya térképe elkészült. Csatoljuk.

Az Iparcsatorna hídjának tervrajza



Az 1918. évben elkészült Győr vármegye közúti és kőbánya térképe

GYŐR VÁRMEGYE

KÖZÚTI ÉS KŐBÁNYA TÉRKÉPE

KIADTA

a kereskedelemügyi m. kir. minisztérium.

1918.

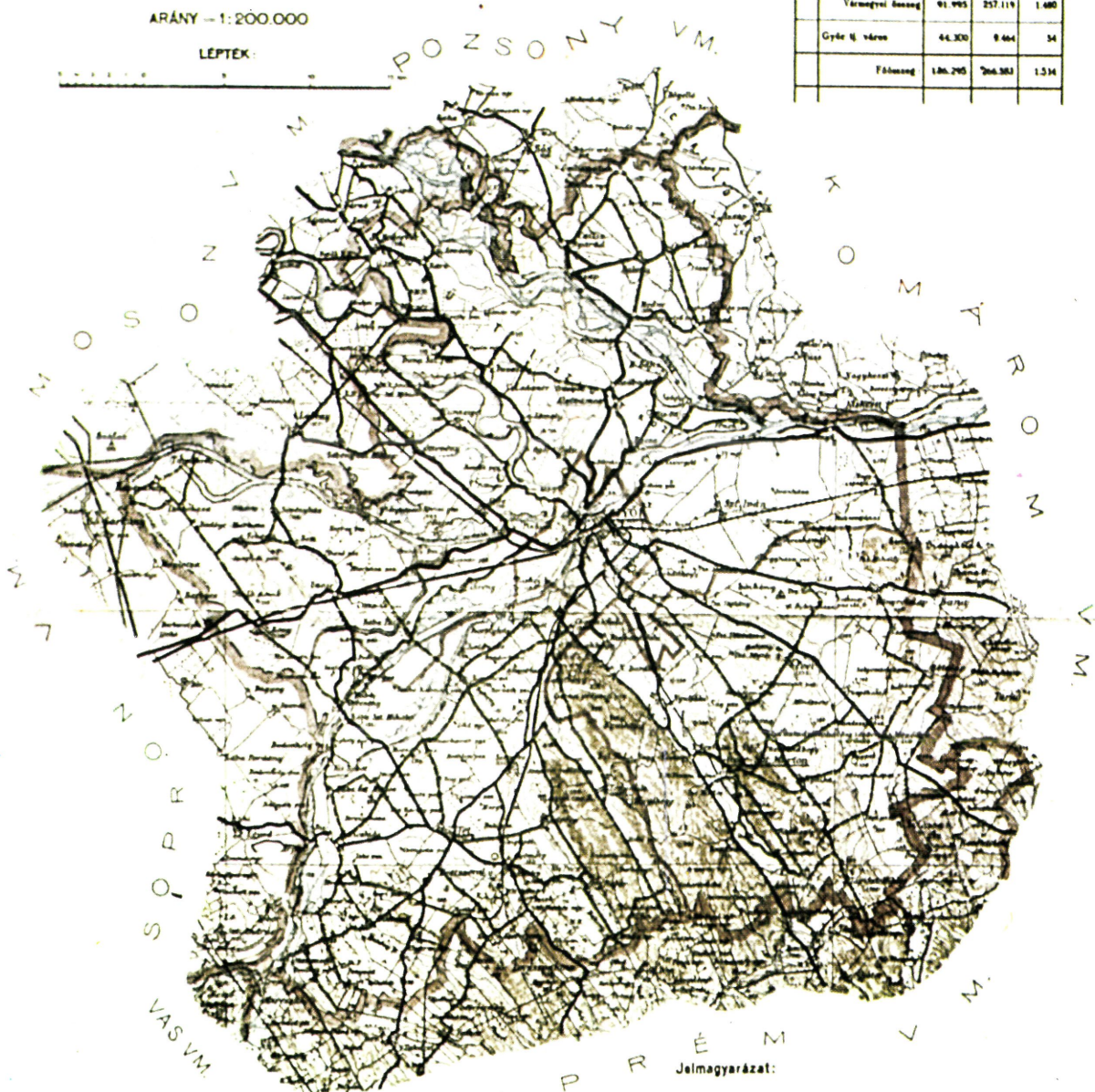
A térképészeti adatokat a cs. és kir. katonai földrajzi intézet szolgáltatta.

ARÁNY – 1:200.000

LÉPTÉK:

Közigazgatási beosztás.

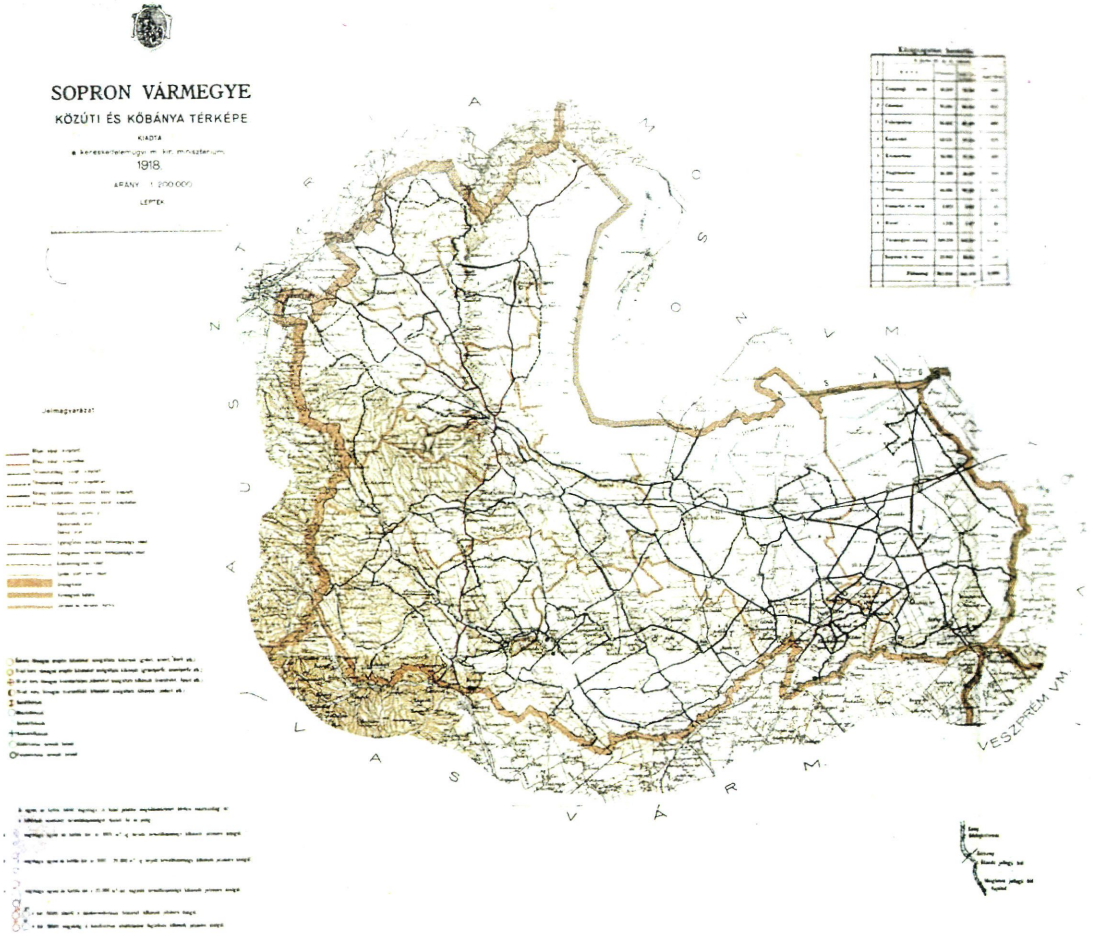
Sorszám	A járás, ill. önálló r. t. város neve	Területe: Négyszögmérföld	Területe: km² ben
1	Pannonhalmi járás	26.883	98.810	396
2	Sokorópátkai járás	28.421	71.938	414
3	Tétényfelvidéki j.	36.691	116.371	670
	Vármegyei összeg	91.995	257.119	1.480
	Győr ij. város	44.300	9.464	34
	Főösszeg	136.295	266.583	1.514



Jelmagyarázat:

Jelmagyarázat:

Sopron vármegye kőbánya térképe



ÚT-HÍDFENNTARTÁS 1918. UTÁN TRIANONI VESZTESÉG

A háború után határmódosítások történtek, és így az úthálózat is változott. A három megye úthálózati adatai a következők voltak 1900-ban:

Állami kezelésben volt	138,247 km
Törvényhatósági kezelésben volt	1148,663 km
Vicinális út volt	872,684 km
Vasúti és hajóállomási vámos út	32,562 km
összesen:	2192,562 km

1922-ben a trianoni békekötés által megszabott határokon belül:

I. o. út	92,124 km	
II. o. út	229,607 km	321,731 km
Törvényhatósági kezelésben volt		655,674 km
Vicinális út volt		552,108 km
Vasúti vámos út volt		29,444 km
	Összesen:	1528,957 km
A csökkenés tehát	663,199 km	(30,3%)

1919-ben a Győri Vagongyár dolgozóinak Komárom város felszabadítására indított és kudarcba fulladt akciója után, a várost repülő támadás érte és 3 bombából 2 db az ágyúgyárat érte. Ágyútűz alatt tartották a komáromi vasútállomást és a budapest–bécsi út egy rövid szakaszát is. Ennek következtében a vasútforgalom Budapestre a Győr–Veszprémvarsány–Kisbér–Bánhida vonalon át történt és a közúti forgalom a győr–tatabányai útra terelődött. Majd – biztonsági okokból – a London–Budapest–Konstantinápoly nemzetközi kábel fektetését is ide helyezték.

1920–22 között a gépjárművek használói a KMAC-ban tömörültek és kérték, hogy az éles kanyarok jelzésére háromszög alakú jelzőtáblákat helyezhessenek el.

Trianon után új országhatárok és csonka megyék alakultak ki. Ezek kialakítása területünket is érintette. Győr és Moson megyéket egyesítették, s ide csatolták Pozsony megyének a Nagy-Duna jobb oldalán fekvő kis szigeteken található falvait. Így alakult meg a Győr-Moson-Pozsony k.e.e. vármegye. Székhelye Győr lett. Magyaróvár járási székhely, Rajka járási kirendeltség lett. 1927–28-ban tartották a III. országos forgalomszámlálást. 1928-ban gépjármű adót vezettek be, melynek bevétele az országos útügyi alapot képezte.

Az új megye térképe az alábbi lett

A BUDAPEST–BÉCSI ÁLLAMI ÚT ELSŐ KORSZERŰSÍTÉSE 1928–1931.

1927-ben elkészült a budapest–bécsi út Tát–Nyergesújfalu közötti 3,0 km hosszú egyenes szakasza 6,0 méter széles betonburkolattal, ahol kihasználták a kedvező helyi viszonyokat. Itt ismételten gyorsasági autóversenyeket rendeztek, ahol több külföldi versenyző állított fel gyorsasági világrekordot. Ennek eredménye lett, hogy az E–5-ös európai főutat hazánkon keresztül vezették és az idegenforgalom is megindult. A gépjármű forgalom élénkülése az 1. sz. főút korszerűsítését sürgette. Az anyagi lehetőségek és a harmadik országos forgalomszámlálás alapján akorszerűsítést a Minisztérium két ütemben kívánta végrehajtani.

I. ÜTEM: A Budapest–Győr közötti útszakasz elkészítése végleges jelleggel, kisebb-nagyobb korrekciókkal, ívek enyhítésével és az ácsi nagyobb korrekcióval, amikor a MÁV kettős- és a cukorgyár iparvágányának kikerülésével, rövidült is az út ezen szakasza.

A megyehatártól Győr város határáig 6,0 méter széles „Bitumac" burkolattal, Gönyű község átkelési szakasza 6,0 méter széles és kiskő-burkolattal készült.

A mellékelt kép Gönyű község átkelési szakaszát mutatja, a kiskő-burkolat szegélye készen van. Jobb oldalon a Duna M. F. T. R. gönyűi hajóállomáson a régi lapátos gőzhajó (Greifenstein), mely Győr–Gönyű között közlekedett.

Az út Gönyűtől a régi nyomvonalon, a Duna töltésen vezet nagyobbrészt Győrig.
Győr városánál vonalvezetés változás történt, mert az állami utat a régi utasítás szerint a lehető legrövidebb vonalon kellett vezetni, tehát az Árpád úton, a Munkácsi utcán jobbra fordulva, Újvárosban a Kossuth Lajos utcán át a bécsi vámig.

Győr városa 1930-ig a volt Vásártér északi oldalát nagyvárosi módon több emeletes házzal, két szállodával, éttermekkel építette ki. A főút 14 méter széles kiemelt szegélyekkel ellátott öntött aszfalt, illetve a két szélén fejkő burkolattal készült el. A Kossuth Lajos utcát (12 m-re) hasonlóképpen készítették. A csatornázást az Árpád úton és Újvárosban is elvégezték.

A Munkácsi utca végén lévő Rába-Jármosfa hídon csak gyalogos és kézi kocsi közlekedhetett, ezért a forgalmat a Rába jobb partján először a Fürst Sándor utcán át a Rába sétatéri acélhidakon át vezették a Kossuth utcára, majd a rövidebb Aradi Vértanúk útját vette igénybe a közlekedés, egészen az 1934. évben elkészített első hegesztett acélhíd építéséig. Ez a híd volt az országban az első hegesztett acélhíd, melyet a Győri Magyar Vagon és Gépgyár Hídosztálya készített és Lengyel József, a hídosztály vezetője tervezett. 1934-ben a híd környékét rendezték és kiskőburkolatot kapott. A háborús események következtében 1945-ben felrobbantották.

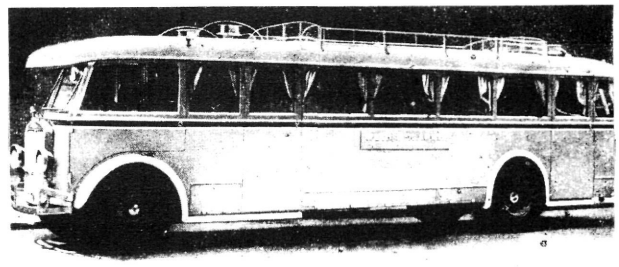
Az 1. számú főutat Győr város külsőségi szakaszán a Kossuth Lajos utcától a bécsi vámig kiskő, a vámtól a megyehatárig öntöttaszfalt burkolattal építették meg. A külsőségi szakasz 5,5 méter szélességgel való készítése nem csak gazdasági okok miatt, hanem az 1924–1925 évek alatt a „london–konstantinápolyi nemzetközi távbeszélő kábel" útpadkába helyezése miatt is történt.

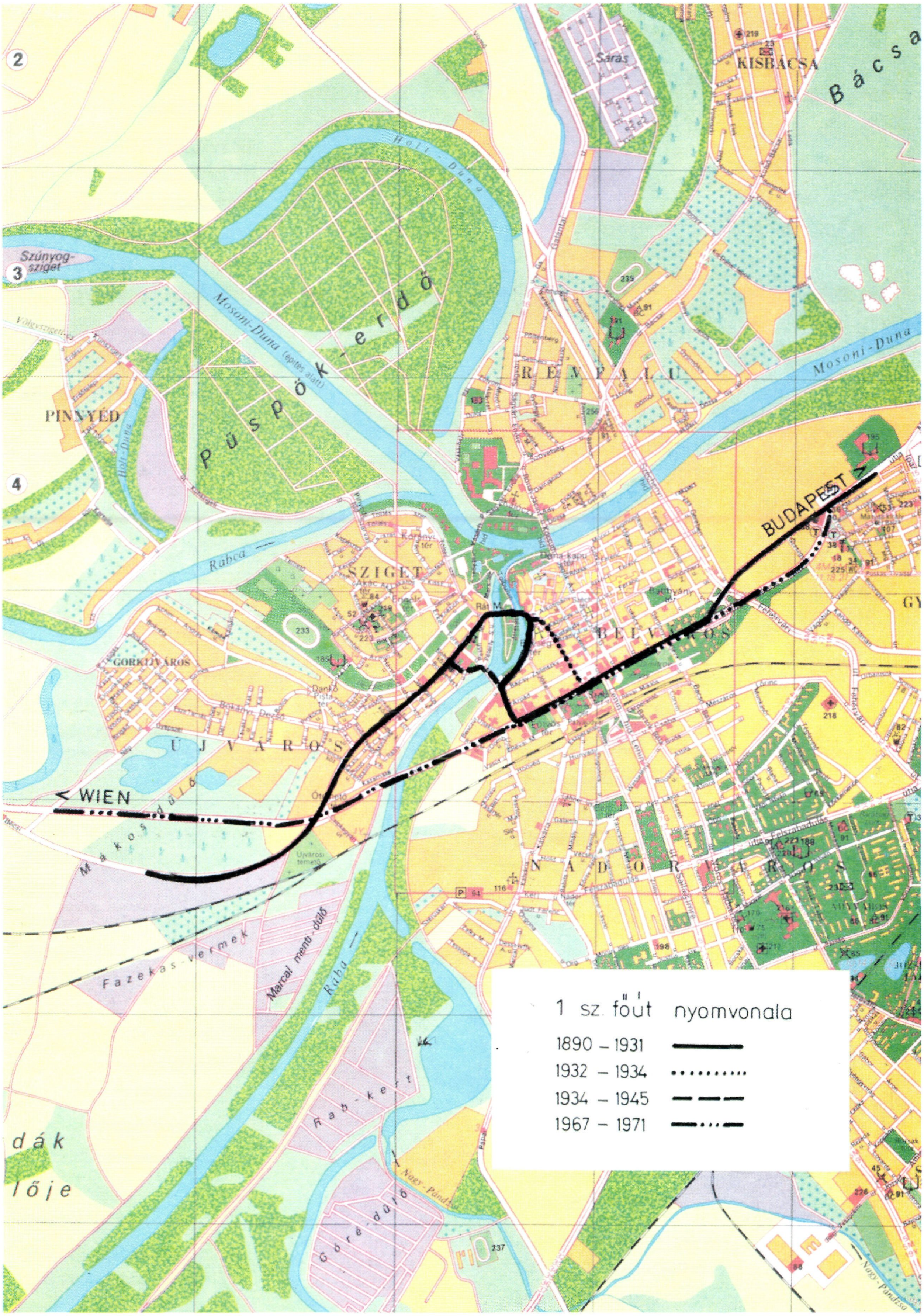
A II. ÜTEM az 1931. év végére készült el. Nagy eredmény volt ez, mert az idegenforgalom növekedésére való tekintettel be lehetett jelenteni a kiépített út alapján a jogos igényt az E–5 jelű európai főútra.

Az 1933. évben a Dr. Barry bécsi cég 30 főt befogadó autóbuszjáratot indított naponta Bécs–Budapest–Bécs viszonylatában. E járatnak közbeeső állomásai is voltak. Oroszvár, Bezenye, Magyaróvár, Moson, Kimle, Öttevény, Győr és Gönyű. Rendszerint egy-egy étterem vagy vendéglőnél kis piros-fehér-zöld zászlóval kellett a felszállás igényét jelezni, és ha lehetett, még pótüléssel is felvették az utazni szándékozót. Győr városában a KIOSZK Kávéháznál állandó megállóhely volt 15 perces idővel, egy-egy feketekávé, uzsonna erejéig. Később már 2-2 járat is ment naponta. A külső és belső forgalom növekedését jelezte az a jelenség, hogy külföldi benzint áruló cégek benzinkutak felállítását kérték és kapták meg kijelölt helyeken, Oroszvárott, Magyaróvárott, Mosonban, Öttevényen, Győrben több kút is készült. Gönyűn acélhordókban mérték a benzint.

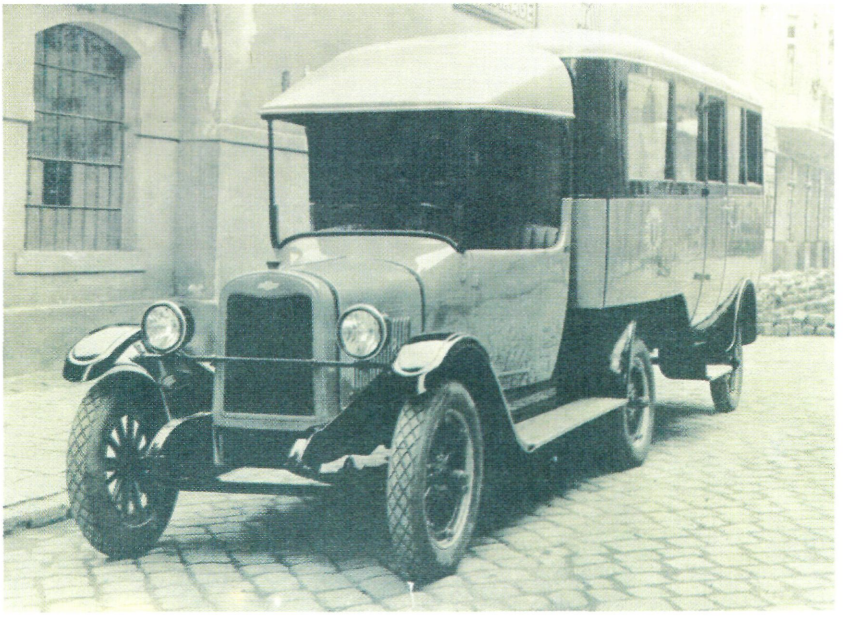
Az 1934. évben megtörténik az ország „Főúthálózatának" – útjainak – kijelölése 9800 km hosszban I–II. és III. rendű főutakra.

Budapest–Bécs között közlekedő Mavart-Mercedes autóbusz





1 sz. főút nyomvonala
1890 – 1931
1932 – 1934
1934 – 1945
1967 – 1971
WIEN
BUDAPEST
Püspök-erdő
Mosoni-Duna
Holt-Duna
Rábca
Rába
SZIGET
ÚJVÁROS
BELVÁROS
NÁDORVÁROS
REVFALU
PINNYÉD
GORKIJVÁROS
KISBÁCSA
Sáras
Bácsa
Szúnyog-sziget
Mákos-dűlő
Fazekas-vermek
Marcal ment. dűlő
Rab-kert
Göré-dűlő



Helyi forgalmi autóbusz

GYŐRI ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT RT.

Árpád-út 50. szám **GYŐR.** Tel.: 9–99. és 9–47

Személy- és teherfuvarozás. Autóalkatrészek. Javítások. Modern vulkanizáló műhely.

Vidéki járatok téli menetrendje

Érvényes 1932. október 2-től.

AUTOTAXI. Telefon: 9-99. szám.

Éjjel-nappal szolgálat. Telefon: 9-99. szám.

Győr—Nagyigmánd.

Km					Vasút- állom.	Motor- jegy
	11.20	19.30		Győr	7.30	15.20
12	11.56	20.06		Purglytelep	6.54	14.44
15	12.04	20.14		Örkénypuszta	6.46	14.36
17	12.11	20.21		Bárótag	6.39	14.29
19	12.17	20.27		Bönyrétalap	6.33	14.23
24	12.32	20.42		Bana	6.18	14.08
28	12.44	20.54		Bábolna	6.06	13.56
33	12.58	21.08		Nagyigmánd áll.	5.52	13.42
36	13.05	21.15		Nagyigmánd	5.45	13.35

1. járat	2. járat	Megállóhelyek	1. járat	2. járat	Vitel díj	Mérő vételi
—	12.15	19.10	Győr Baross híd	7.30	15.10	
4	12.25	19.20	Győr pápai vám	7.20	5.00	0.40 0.78
7	12.30	19.25	Ménfőcsanak malom	7.10	14.55	0.50 0.78
9	12.35	19.30	Ménfőcsanak Bezeredy-kast.	7.05	14.5	0.60 1.—
13	12.45	19.40	Szt. Pál puszta korcsmaház	6.58	14.40	1.10 1.90
17	12.55	19.50	Szemere Koroncói út elágazás	6.48	14.30	1.30 2.10
19	13.00	19.55	Bethlenpuszta	6.44	14.25	1.50 2.30
23	13.06	20.00	Tét községháza	6.34	14.17	1.80 2.70
24	13.10	20.05	Tét Főutca 10. sz.	6.30	14.15	1.80 2.70

Győr—Kisbér.

	10.45	19.30		Győr	7.30	15.30
10	11.10	19.59		Tápiány-Töltéstava	7.01	15.01
16	11.20	20.16		Pér	6.44	14.44
20	11.30	20.28		Püspökmajor	6.32	14.32
24	11.40	20.40		Mezőörs	6.20	14.20
26	11.45	20.46		Pervátpuszta	6.14	14.14
30	11.55	20.58		Böcsháza	6.02	14.02
36	12.10	21.15		Ászár	5.45	13.45
38	12.15	21.20		Kisbér p. udv.	5.40	13.40

Győr—Hédervár.

	13.20	19.30		Győr	7.16	16.40
6	13.35	19.50		Győrujfalu	6.56	16.21
9	13.45	20.00		Győrzámoly	6.46	16.11
11	13.50	20.05		Ladamér	6.41	16.06
13	13.55	20.10		Dunaszeg	6.36	16.01
15	14.01	20.16		Gyulamajor	6.30	15.55
18	14.11	20.26		Zsejkepuszta	6.20	15.45
21	14.21	20.36		Ráro-Ásvány	6.10	15.35
24	14.31	20.46		Hédervár	6.—	15.25

Győr—Tápszentmiklós

	13.—	19.45		Győr	7.30	16.40
5	13.10	19.55		Győrszabadh.	7.20	16.30
9	13.15	20.—		Kismegyer	7.15	16.25
12	13.20	20.15		Nyulfalu	7.00	16.10
16	13.40	20.25		Nagyécsfalu	6.50	16 —
20	13.50	20.35		Gyurszámarton	6.40	15.50
24	14.—	20.45		Győrság	6.30	15.40
28	14.10	20.55		Pázmándfalu	6.20	15.30
32	14.20	21.05		Nyalka	6.10	15.20
35	14.30	21.25		Táp	6.00	15.10
38	14.40	21.25		Tápszentmiklós	5.50	15.—

Győr—Nagybajcs.

Csak szerdán és szombaton közlekedik.

	13.15	18.15		Győr	7.15	15.—
5	13.36	18.36		Bácsa	6.54	14.39
8	13.43	18.43		Kisbajcs	6.47	14.32
11	13.50	18.50		Nagybajcs	6.40	14.25

Győr—Gönyü.

(A hajóforgalom szüneteléseinek tartama alatt, csak szerdán és szombaton.)

	6.00	13.—		Győr	7.40	14.30
				Vének		
17	6.40	13.40		Gönyü	7.—	13.50

Az érkezési és indulási hely Győrött a személypályaudvar.

GYŐR-TÉTI AUTÓBUSZÜZEM TÉLI MENETRENDJE.

Érvényes 1940. okt. 6-tól.

Cégtulajdonos: **Szakasits Gyula.**

Győr-Tét.

Km	II. járat	IV. járat	Megállóhelyek	I. járat	II. járat	Vitel díj	Mérő vételi
—	12.15	19.10	Győr Baross híd	7.30	15.10		
4	12.25	19.20	Győr pápai vám	7.20	5.00	0.40	0.78
7	12.30	19.25	Ménfőcsanak malom	7.10	14.55	0.50	0.78
9	12.35	19.30	Ménfőcsanak Bezeredy-kast.	7.05	14.5	0.60	1.—
13	12.45	19.40	Szt. Pál puszta korcsmaház	6.58	14.40	1.10	1.90
17	12.55	19.50	Szemere Koroncói út elágazás	6.48	14.30	1.30	2.10
19	13.00	19.55	Bethlenpuszta	6.44	14.25	1.50	2.30
23	13.06	20.00	Tét községháza	6.34	14.17	1.80	2.70
24	13.10	20.05	Tét Főutca 10. sz.	6.30	14.15	1.80	2.70

Csatlakozás 7-35-kor Budapest felé induló személyvonathoz.

Győr-Nagybarátfalu.

—	7.35	14.00		Győr Baross híd	7.30	8.36	
4	7.40	14.10		Győr pápai vám	7.20	8.27	0.40 0.78
7	7.45	14.15		Ménfőcsanak malom	7.10	8.24	0.50 0.78
7.5	7.55	14.20		Ménfőcsanak templom	7.08	8.21	0.50 0.78
8.5	7.58	14.24		Ménfőcsanak Gábor füsz. ü.	7.06	8.19	0.60 1.00
9.5	8.00	14.28		Kisbarátthegy Marosi füsz. ü.	7.00	8.17	0.60 1.00
10.5	8.02	14.32		Kisbarátthegy Kontra vend.	6.55	8.15	0.70 1.10
12	8.05	14.36		Nagybarátfalu Hangya	6.50	8.10	0.80 1.30

Karácsony napján a forgalom egész nap szünetel.

*csak munkanapokon, *szerda, szombat és győri vásárnapokon közlekedik.

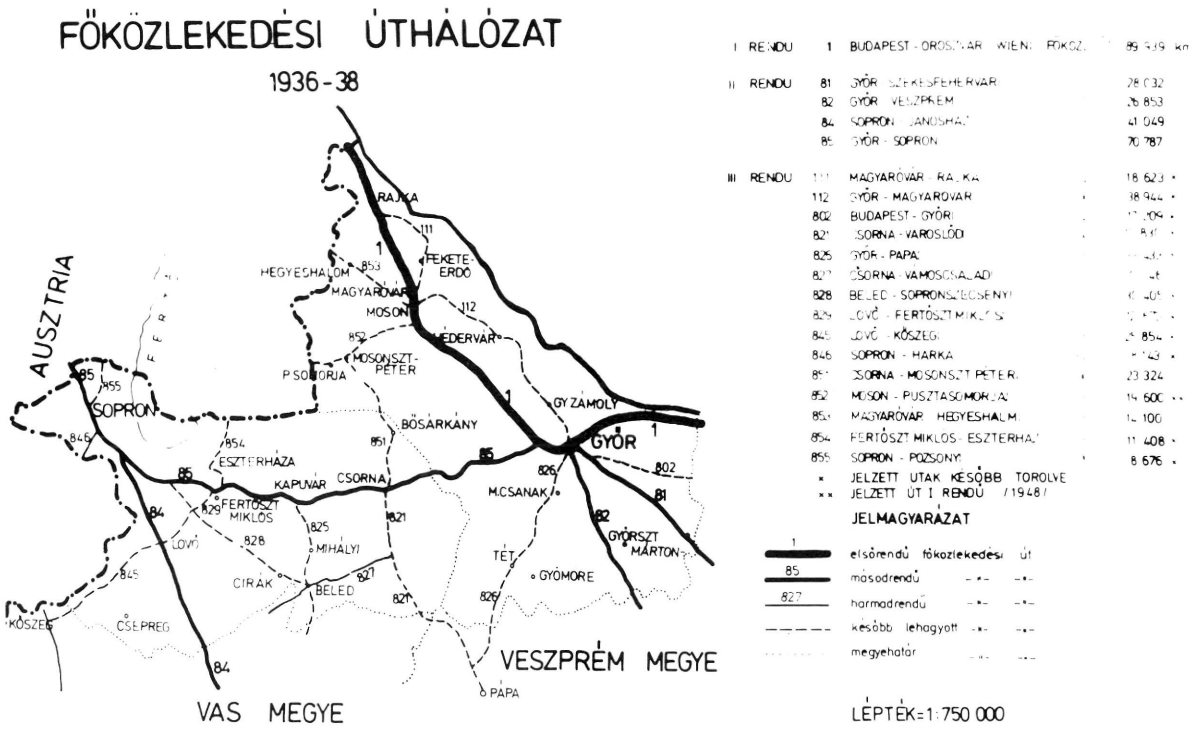
Csomagok viteldíja: 10 kg-ig 40 fillér, 10—20 kg-ig 60 fillér, 20—40 kg-ig 80 fillér.

Láttam! Tét, 1940. okt. 10.

részolmbiró.

Helyközi járat menetrendjei

Területünket 1 db I. rendű főút, 4 db II. rendű és 15 db III. rendű főút 447,816 km hosszban érintette. Sajnos a gazdasági nehézségek miatt az állami költségvetésben ezekre fedezetet nem biztosítottak és a térképen jelzett utak egy részét vissza kellett minősíteni törvényhatósági úttá.

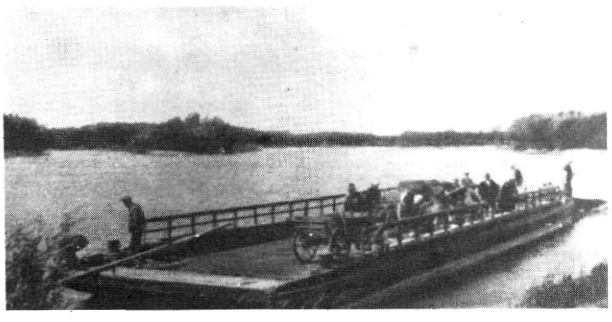


Főközlekedési úthálózat térképe

Győr megyében az 1940. évben a 85. számú győr—sopron i állami út 0,0—20,787 km szakasza 13 cm vastag beton-burkolattal elkészült, 20 cm-es gödörkavics alappal, majd folytatódott a Sopron megyei csornai szakasz építésével. Mindenesetre nagy megkönnyebbülést jelentett, mert már több mint 12 éve a rossz vonalvezetésű és rossz makadám pálya a megye legrosszabb útja volt.

1935—36-ban történt a IV. éjjel-nappali forgalomszámlálás. Az 1937. évben a közúti jelzések egységesítésére rendelet jelent meg. A régi km és hm kövek már nem voltak felhasználhatók. Ezért az útirányjelző és községnévjelző táblák acéllemezből alumínium oszlopokra helyezve készültek. Ez gyorsabb, biztonságosabb közlekedést és tájékozódást segített elő.

1918-ig Medvénél megyei kezelésben gőzkomp üzemelt a csilizközi községek és északra utazó közlekedők részére. 1939-ben az ideiglenes forgalom részére Győr megye újból megindította a kompközlekedést. Komphajót Dunaszekcsőről, vontatót Budapestről kapott. A medvei híd építése alatt a komp bonyolította le a közlekedést.



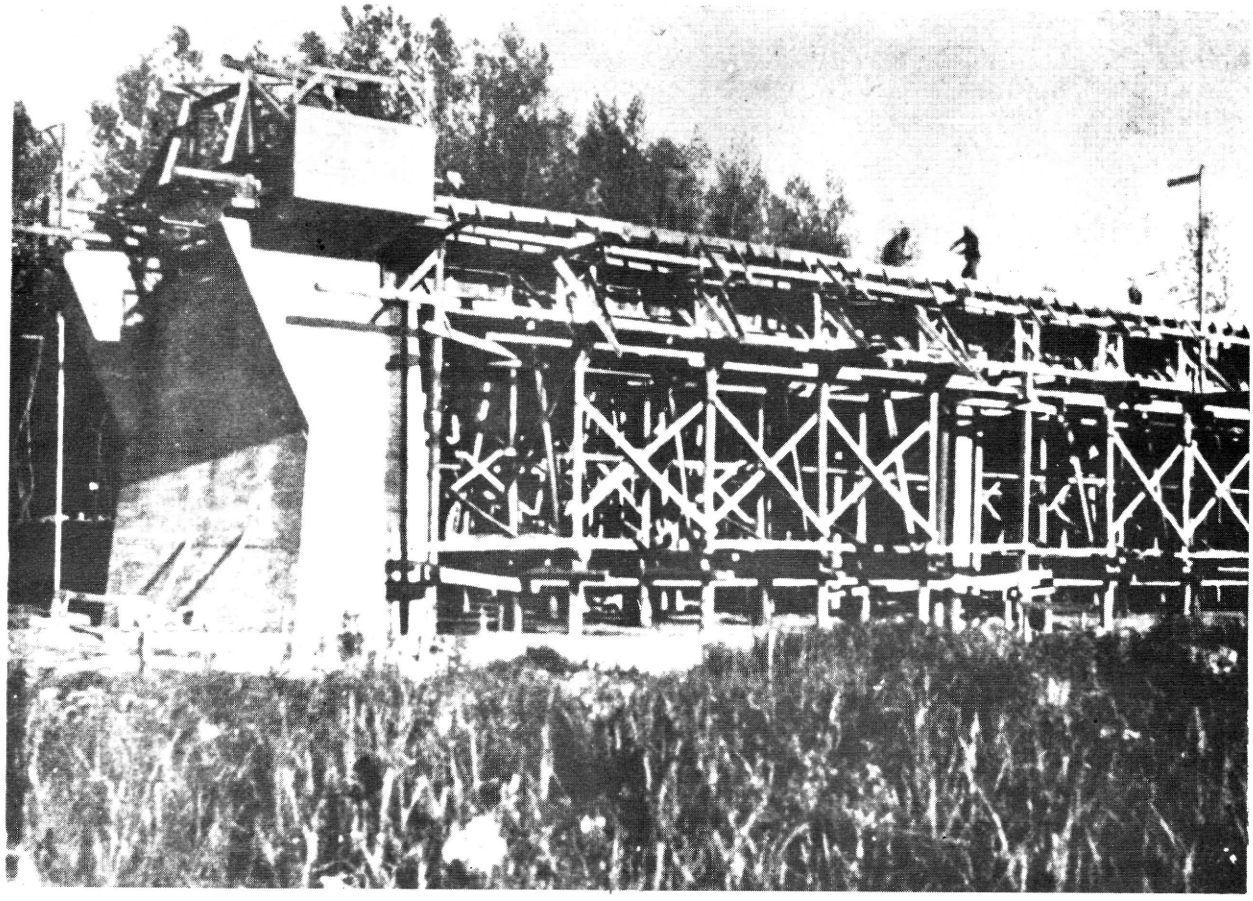
A Medvei komp

A komp közlekedését akadályozta, hogy időközben egy zátony a komp közlekedési útvonalában lejjebb csúszott, és a sebes víz az átkelést lassította. Az eredeti kompjárat Szőgyénél volt, mert itt volt a Duna legkeskenyebb szakasza. A hosszú és gyenge út miatt a megye Győrszabadi és Medve közötti területre helyezte át és a járatot, mert az északi 7 község útjai innen jobban megközelíthetők voltak. Miután a forgalom számottevő növekedésével kellett számolni, a közlekedési tárca híd építését határozta el. A kijelölt helyen a Nagy-Duna ártere kb. 2,0 km volt. A híd építésénél voltaképpen 5 híd készült.

3 db (89,2 + 93,2 + 97,2 m.ny.vb. híd =	279,6 m.
1 db acélhíd a meder felett	354,0 m.
1 db baloldali holt meder ártéri acélhíd	100,0 m.
Összesen:	733,6 m ny.

A hidat dr. Kossalka János és dr. Michailich Győző műegyetemi tanárok tervezték az 1939. évben az akkori előírásoknak megfelelően.

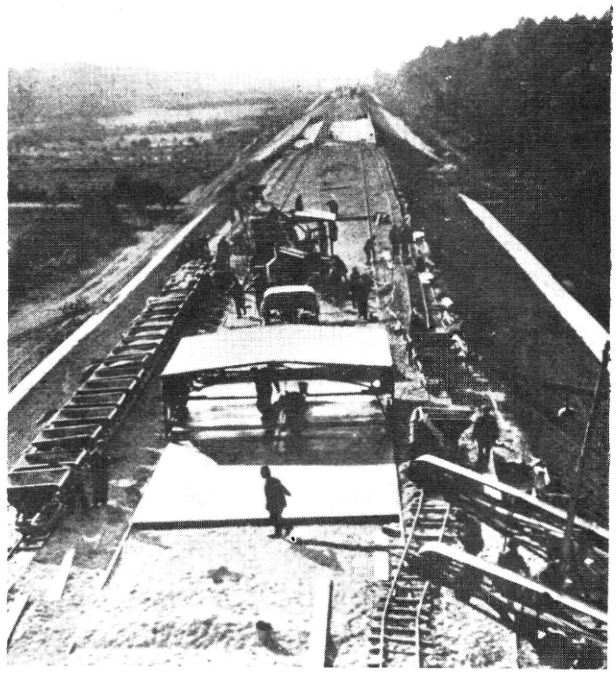
6,0 m széles kocsipályával, a főtartókon belül még 2 db 1,40 m széles kerékpárúttal és a főtartókon kívül 2 db 1,40—1,40 m széles gyalogjáróval. A híd teljes szélessége 12,40 m volt. Az alépítményi munkákat Zsigmondi rt., az acélszerkezetet a Győri Magyar Vagon- és Gépgyár Hídműhelye készítette 1939—1942 között.



A 14. sz. főút 2. ártéri hídja 12+323 km. Hossz: 101,40 m

Medernyíláson acélszerkezet szerelése 1941-ben

Ártéri híd építése 1941-ben (betonút készítése a jobbparti töltésen)



HÁBORÚS KÁROK (1945) IDEIGLENES HELYREÁLLÍTÁSOK

Készült Horváth Sándor aranydiplomás mérnök emlékezései alapján.

1945. márciusának végén a visszavonuló német katonaság Győr városa és a megye összes nagy hídjait — egy kivételével — felrobbantotta. A város lakói tömegesen a falvakba menekültek. A győri ÁÉH épületébe a szovjet tábori posta települt be. A munka megállt, vidékre utazni nem lehetett, a vasúti hidakat is felrobbantották. Pestre indult meg először a vasúti szállítás, Dorogon át a budai oldalon lévő „Filatorigát" állomásra, Magyaróvár felé két héttel később, de csak írásbeli engedéllyel. Aki utazni akart, kiment a Rába-vasúti hídhoz, ahol igazolás után átengedték a hídroncsra tákolt gyaloghídon az újvárosi oldalon lévő olajgyári tolatómozdonyhoz kapcsolt fedett tehervagonhoz. A mozdony 8—9 óra között elvitte a szerelvényt a felrobbantott abdai Rábca vasúti hídroncsra tákolt gyalogjárdán át a másik oldalon álló, a Mosoni Khüne gyárban megmentett tehervagont vontató szerelvényhez, s így eljuthatott Hegyeshalomig. Utas alig, vasúti jegy, vasúti személyzet pedig nem volt. A szerelvény minden állomáson megállt. Az útőrök április hó vége felé kezdtek feléledni és jelentéseket adtak a szakaszukon esett károkról és a területükön maradt kincstári építési anyagokról.

Területünkről meglepően jó jelentéseket kaptunk. A gyors előrenyomulás megakadályozta a kiürítést. Útmesterek és útbiztosok jelentették, hogy a Medvei Nagy-Duna híd, a Mosoni-Dunán: a Rajkai, Feketeerdei, Halászi, Kálnoki, Kimlei, Pinnyédi, Révfalui, a Rábán: az Árpási, Rábacsécsényi, a Rábcán: a Metszési, Győrsövényházi, Pinnyédi, a Lajtán: a Hegyeshalomi, a 3 db Magyaróvári, a Marcalon: Malomsoki, Mórichidai, Lesvári, a Rábaszentmiklósi; vasúti hidak közül: a soproni úti, az Abdai Rábca, Győri Rába hegesztett híd, a Sétatéri parkhíd, az Iparcsatornai híd és még vagy 50 db kisebb-nagyobb híd pusztult el.

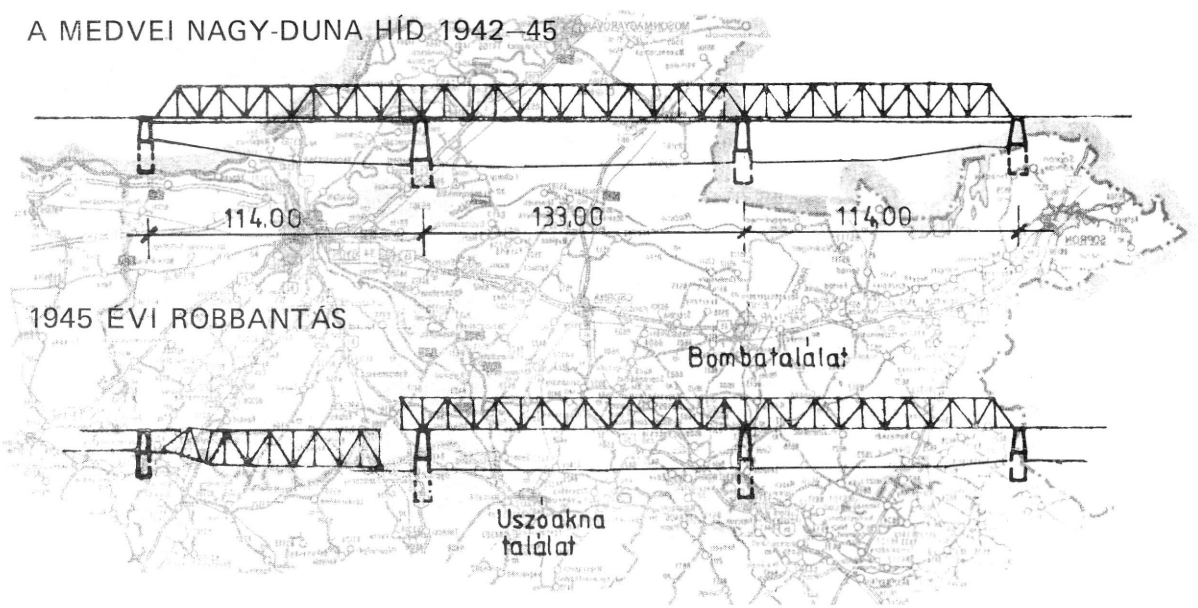
Területünkön több katonai raktár volt.

Rónafő pusztán: 350 db 5,50 m hosszú, I 240 méretű acéltartó

3—4 m^3 faanyag és sok gyaloghíd (bürü) anyag volt.

A kisbodaki utász tábor faanyagát ellopták, a faépületeket szétszedték, a kb. 100—120 q 200, 160, 120 mm-es acél szeget otthagyták. A tábor mellett a Dunapartra kivontatott uszályban — mely úszóaknára futott — acéllemez volt. A Dunakilitin levő német gépkocsi szervizben 2 db félig javított DKV személygépkocsi állt a megyeháza garázsában, 1 db 3,0 tonnás, első háború alatt készült ún. „láncos Rába teherautó" volt rossz állapotban.

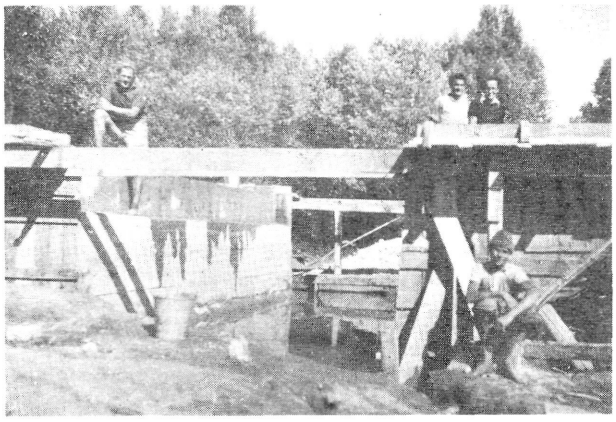
Iratainkat, felszereléseinket a megyeháza 2 helyiségébe átmentve, megkezdtük a beérkezett jelentések összeállítását. Az építési anyagokról a minisztériumnak jelentést tettünk és megkezdtük a hídroncsok kiemelésének megszervezését. A katonaság által használt hidakat ők őrizték, azokhoz csak felszólításra lehetett nyúlni. A hídroncsok kiemelése azért volt sürgős, mert a roncsokon fennakadt a szemét és a várható téli jég duzzasztást és árvizet okozott volna. Azokon a hidakon kellet elkezdeni a roncskiemelést, ahol a katonaság nem közlekedett. A minisztérium mikor megtudta készleteinket, Gerő miniszter 12 db orosz teherautót, Vas Zoltán budapesti polgármester pedig 24 fő pesti rakodót küldött a megyébe, és az acéltartók zömét a „Manci" hídhoz szánva azokat Rónafő pusztáról a győri teherpályaudvarra szállították. Innen vasúton vitték Fehérváron át Kelenföldre. Magyaróváron a volt főhercegi uradalomban egy cölöpverő állványt és egy 300 kg-os kost találtunk. Két ácsmester vezetésével munkacsoport alakult, és megkezdődött a magyaróvári 24,0 méter nyílású Lajta hídroncs kiemelése.



HIDAK ÚJJÁÉPÍTÉSE, 3 ÉVES TERV

Első hídroncskiemelésünk a magyaróvári Lajta híd roncsának kiemelése volt. Rossz fekvése miatt a katonák nem építettek rá provizóriumot. A kiemelő állványhoz faanyagot az Állami Erdészet a feketeerdei „Derékerdőből" adott. A Vagongyár hídosztályával megállapodtunk, hogy az Á. É. H. a roncsokat megfelelő magasságra hozza, a gyár a hiányzó acélanyagot kipótolja.

A MOSONMAGYARÓVÁRI LAJTA híd roncskiemelése:

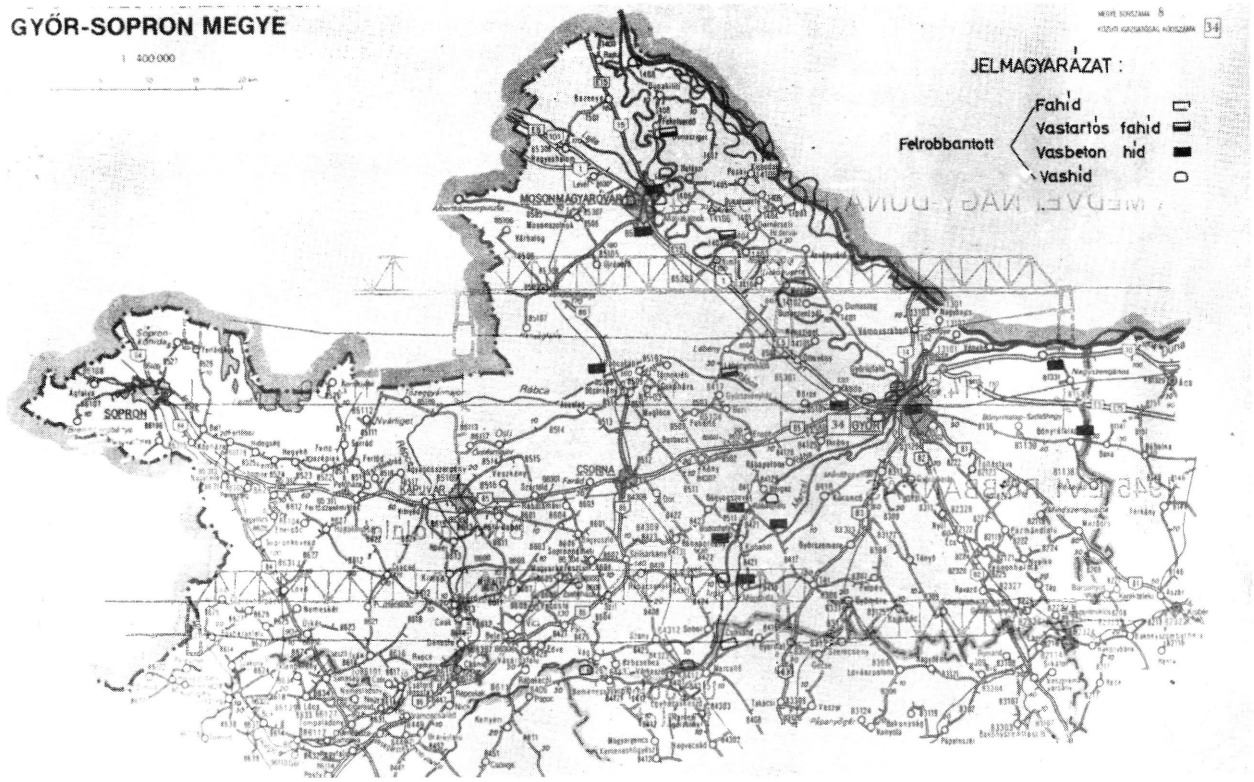


Baloldali kezdés

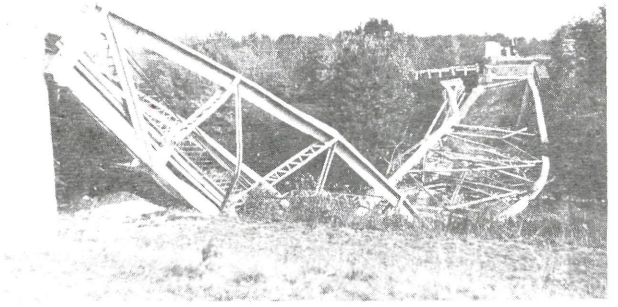
1945. X. 5.

Vasasok

A felrobbantott hidakról és annak helyeiről az alábbi helyszínrajz készült



Bemutatjuk a rajkai hídroncsot is. Az acélhíd olyan rossz állapotban volt, hogy annak helyreállítása reménytelen volt, a forgalmat rövidebb, egyszerűbb módon korrekcióval indították meg. A helyreállítás 1948 után 6 t teherbírású ideiglenes híddal történt.



A HALÁSZI MOSONI-DUNA híd roncsainak kiemelését a magyaróvári Lajta hídtól átszállított anyagokkal és felszereléssel végezték. A kiemelő állvány pilotja semmiképpen nem ment le, megismételt verés után sem, sőt visszaugrott. Amikor a cölöpöt kihúzták, a saruval együtt egy 15-ös gránátrakasz ládája is vele jött, mert a sarokvasalásba beleakadt. A visszavonuló német teheruatósok dobtak bele 5 ládát a vízbe.

Gyalogos közlekedés céljára a hídroncs mellett egy vendéghidat (bürüt) is készítettünk. A végleges megállapodást a Vagongyárral hasonlóképpen kötöttük meg, mint a mosonmagyaróvári Lajta hídnál.

FEKETEERDEI MOSONI-DUNA HÍD

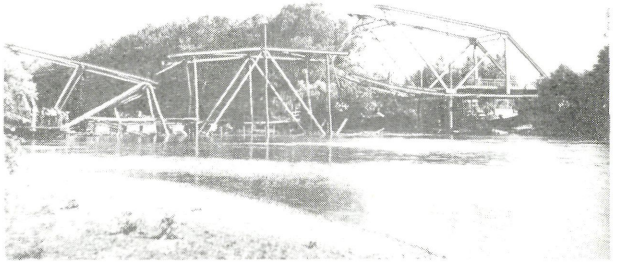
Vastartós, 44,0 m hosszú és 4,0 m széles fahíd volt. Helyreállításához anyaghiány miatt hozzá sem lehetett kezdeni. A háború előtt Feketeerdő község vámszedési joggal rendelkezett.

Most a gyalogos forgalom részére egy katonai bürüt állítottunk fel. A szekérforgalom a halászi Mosoni-Duna-hídon a halászi—feketeerdői községi közdűlő úton történt.

MAGYARÓVÁRI LAJTA PARK HÍD

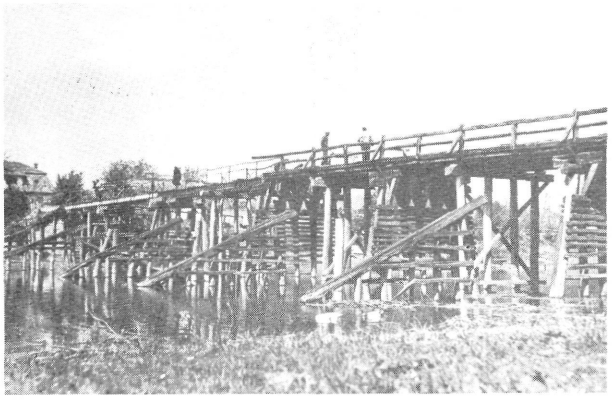
30,0 m nyílású vb. híd volt. Roncskiemelése vállalati úton történt. A közlekedés időközben a volt főhercegi gazdaság útján bonyolódott le.

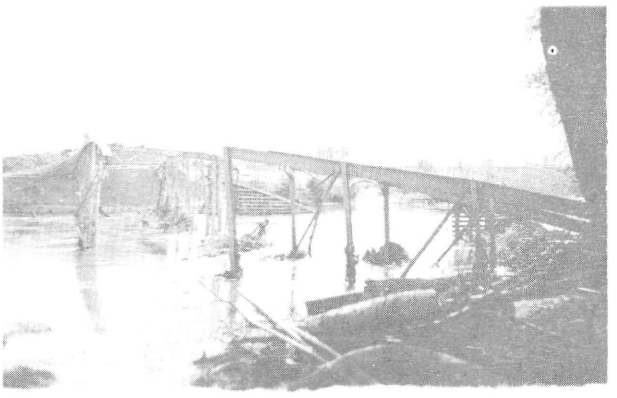
Következő hídroncs kiemelése a MÁRIAKÁLNOKI MOSONI-DUNA HÍD-nál történt. Eredetileg Máriakálnok község vámos hídja volt. A roncskiemeléshez szükséges hidraulikus emelőket biztosítottuk. A roncskiemelést megnehezítette az a körülmény, hogy a többi hídrobbantásokkal ellentétben ezt a hidat nem egy, hanem két helyen robbantották fel. Kovács István Mosonmagyaróvár város főmérnökének vezetésével 1946. évben kezdődött meg a munka.



KIMLEI MOSONI-DUNA HÍD

Vastartós fahíd volt, melyen eredetileg kisvasút vezetett, Mautner Henrik terménykereskedő vámszedési jogával. Egy helyen robbantották, de már előzetesen is rossz állapotban volt. Középen alátámasztották. A robbantott





Az ár levonulóban

nyílást pótolták és ideiglenesen szekérforgalom ment rajta. Az ideiglenes helyreállítást a brigád végezte.

RÉVFALUI MOSONI-DUNA HÍD

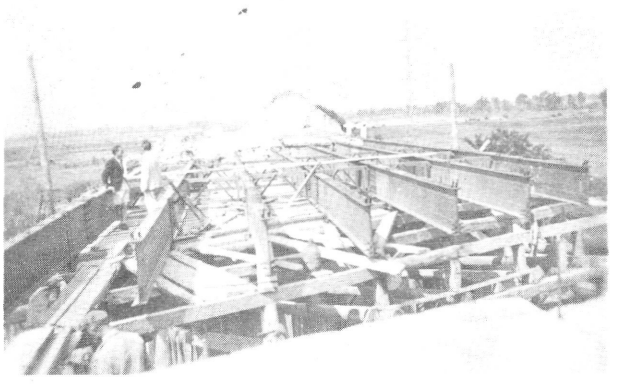
Győr városa a roncskiemeléssel nehezen boldogult, mert nem volt faanyaga az emelőállvány részére; várni kellett, míg az EMAG 50–100 t emelőket gyártott. A híd egyébként is tönkre ment és emelés közben a roncsok visszaestek, teljesen használhatatlanok lettek. Az 1948. évben a Vagongyár a régi tervei alapján a saját maga biztosította acélanyagból újból elkészítette és már mint állami úti híd szerepelt.

Győr városának legforgalmasabb hídja az egykori „BAROSS" híd volt, melyet olyan nagy töltettel és sok helyen robbantottak, hogy acélanyagából semmit sem lehetett felhasználni, csak a hídfőket és a falazott pilléreket. A közbenső acél pilléreket körbefonottan robbantották fel. Minden anyagot összeszedtek, hogy az 5 vágányon vezetett szintbeni vasúti keresztezést megszüntessék, mert a közben megindult bécsi és budapesti vasúti forgalmat veszélyeztette. Az ideiglenes híd építéséhez az Á. É. H. 26 A jelű zóréslemezeket adott. Az 1947–48-ban elkészült ideiglenes híd 1957-ben véglegesen újjáépült. A felújítása 1980-ben, a pályaszélesség meghagyása mellett történt meg.

VÁGI RÁBA HÍD

Sorsa balsikerrel kezdődött. A roncskiemelés állványai kora tavaszi időben nem tudtak megbirkózni a jégtörő nélküli gyors árvízzel és a roncsok visszaestek és teljesen használhatatlanná váltak, deformálódtak. Semmit sem lehetett belőle felhasználni. A fényképek mutatják a pusztulást. 1949-ben újjáépült.

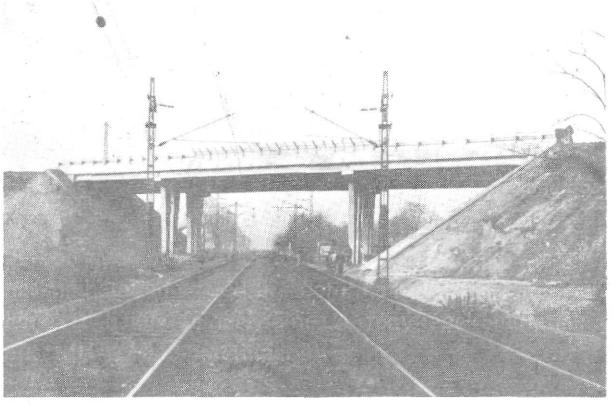
ABDAI VASÚTI FELÜLJÁRÓ. A 85. számú győr–soproni főút 1+106 km-szelvényében lévő 21,20 m ny. vashíd roncsait a vasutasok távolították el. Az ideiglenes forgalmat a Rábca töltésén vezetett „vendégúton" a káptalan majoron át a régi 85. útra tereltük. A terveket Kis Gyula okl. mérnök készítette és Harkályi János hídkerületi felügyelő hagyta jóvá. Az acéltartós szerkezetet az 5,50 m hosszú 24-es I. tartóból alakította ki. 1947-ben elkészült, képét mutatjuk.



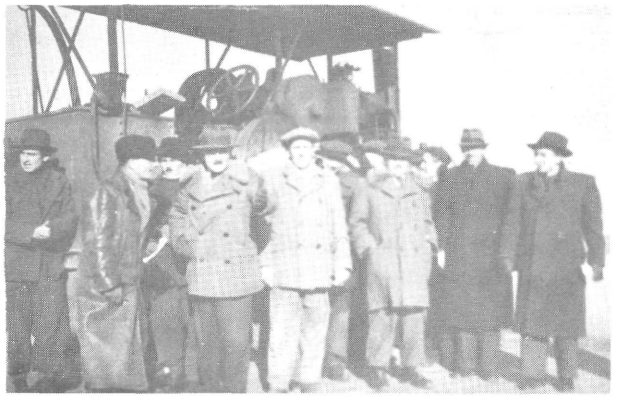
Vastartók

Árvíz idején

A kész híd



A GYŐRI IPARCSATORNA HÍD felrobbantása után a hídroncs teljesen használhatatlanná vált. A terveket Kis Gyula mérnök készítette. A kivitelezést a Magyar Vagon- és Gépgyár végezte. A hídroncsokat Győr város mérnöki hivatala bontatta el. A próbaterhelés után a hídról és a Bizottságról készült felvételt közöljük.



Több gondot okozott a későbbi 86. számú Rédics–Szombathely–Mosonmagaróvár főút 163+240 km-szelvényében felrobbantott 24,0 m ny. vb. ívhíd roncsainak eltávolítása és a Csorna–Mosonmagyaróvár közötti forgalom bizotsítása. A középen felrobbantott 30 m vb. ívhíd erősen vasalt lemeze az egybedolgozott vb. szárnyfalakkal együtt a mederbe dőlt és a víz átfolyását akadályozta. Az összes szemetet, fahulladékot összegyűjtötte, tavasszal árvizet okozhatott volna. Kézi erővel a vb. szerkezeteket szétverni nem lehetett; Mosonszentpéter és Szentjános telepes községek voltak, így munkaerő nem állt rendelkezésre. Végül a Süttör, a mai Fertőd községben állomásozó magyar katonai alakulat, amelynek a robbantó részlege az összegyűjtött 15-ös gránátokkal 3 részletben robbantással úgy alakította ki, hogy abból 18,0 m-es 4 nyílású vendéghíd készülhetett el 1946. évben.

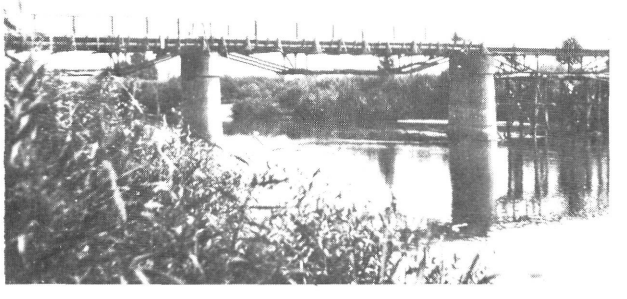
Az 1. számú Budapest–Hegyeshalom főúton még volt 2 felrobbantott híd, a Magyaróvár környékén az Iparteleprő a Mosoni-Dunára vezető csatorna felett 7,40 nyílású vb. híd és a Lenau téren felrobbantott 12,5 m nyílású vb. LAJTA CSATORNA HÍD. A 7,40 méter nyílású híd helyett vízügyi szakvélemény alapján 1,0 m-es helyszínen csömöszölt betoncső áteresz készült. A Lenau téri vb. híd terveit egy budapesti magántervező készítette, kivitelezését a Mémosz győri szervezete vállalta, mert ők is részt kívántak venni az újjáépítésben. Kőművesmester volt a vezetőjük, aki hídépítésben nem volt jártas. Az Á. É. H. vállalta a munka műszaki lebonyolítását és a híd kifogástalan állapotban 1948. évben elkészült.

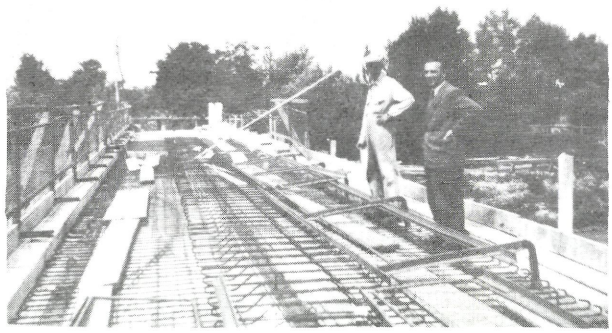
ABDAI RÁBCA HÍD RONCSKIEMELÉSE

A hídroncs kiemeléséhez az Á. É. H. nem kezdhetett hozzá, mert a ráhelyezett provizóriumon szovjet katonai alakulatok közlekedtek Bécs felé, de az olyan rossz állapotban volt, hogy egy-egy alakulat átvonulása után csak begyújtásra való fatörmelék maradt belőle. Telefonon utasították a hivatal főnökét: 10 nap alatt a provizóriumot és a hídroncsot távolíttassa el, mert a szovjet parancsnokság legújabb felszerelésű hídépítő brigádja az új hidat meg kívánja építeni. A főnök azonnal utasítást adott a lebontásra. Egy tehergépkocsi 4 katonával, drótkötéllel és egy tank kíséretében meg is jelent. A nagyobbik hídroncsnak Abda felé kivontatása 10 perc alatt megtörtént. A kisebbik, Győr felé eső roncs minden igyekezet ellenére az összes drótkötelek elszakadása után sem mozdult meg. A katonák sajnálkozva elmentek, de jelezték hogy hamar visszajönnek. Így is történt. 2 újabb tankkal és még több drótkötéllel a kis hídroncs végül is a Rábca Győr felőli árterébe került. Mindenki örült. A boldog ölelkezés alatt megjelent egy-egy őrjárat mindkét oldalról és az én boldog katonáimat kegyetlenül leszidták. A gondot az okozta, hogy a kisebbik roncs eltávolításakor a London–Konstantinápoly nemzetközi kábelt elszakították. A fűrészelt deszkából készített fahidat végül is két hét alatt elkészítették.

A felrobbantott hidak közül elkészült 8417. számú tét–lébényi ök. út 6+915 km-ben a LESVÁRI MARCAL híd. Ugyancsak elkészült a kevésbé veszélyesen felrobbantott 8417. jelű tét–lébényi ök. út 10+410 km-ben lévő ún. CSÉCSÉNYI RÁBA híd 180,0 m ny. vb. hídjának ártéri szakaszán egy nyílás is. Járai Jenő kollégánk a 2 főtartót szintre emelte, majd a vb. gerenda végeket fogasan kivésette és a hosszvasalásokat toldva 1947. évben bebetonozta.

Volt olyan eset is, amikor nem állami, vagy megyei kezelésben lévő hidat vagy kompot kellett pótolni. Ilyen volt a MÉRGESI RÁBA HÍD újjáépítése is. 1900 körül Mérges községnél a Rába szabályozásánál a falu a Rába balpartjára, határa a jobb partra került. Kártérítésként pénzt





és egy kompot kaptak. 1914-ben a pénzt hadikölcsönbe fektették. 1932-ben a komp elkorhadt, a pénz pedig már előbb elveszett. A sok utánjárás, segély, segítség után megépült egy nyomú 3+(2 x 0,5) = 4,0 m széles vb. híd, de csak a meder felett, mert az ártérbe utat, feltöltést építeni nem lehetett. Megyei kezelésbe így nem került a híd. A visszavonuló németek felrobbantották. Senki sem tudott segíteni a falubelieken. Egyik kérvényüket Harkányi János min. tanácsos átküldte az akkor alakult Építésügyi Minisztériumba, ahol egy pénzmaradványból 55 000 Ft-ot a győri Á. É. H.-nak kiutaltak. Ennek terhére készítette el Kis Gyula mérnök a terveket és végezte el a híd építését Kintli Pál péri vállalkozó.

Közel hasonló volt a helyzet a MECSÉRI komppal kapcsolatosan, mely községi kezelésben volt. Itt teljesen új hidat kellett építeni, mert a németeket üldöző orosz katonák a gyenge kompot úgy megterhelték, hogy az a Dunán szétment. A pénzt megyei hitelből fedeztük. Kis Gyula mérnök tervei alapján és Kintli Pál kivitelezésében hidat építettünk. A vb. cölöpöket az Á. É. H. verette le, a cölöpsarukat a helybeli kovácsmester, az akkori alispán apja készítette el. A híd az eddigi gyakorlat szerint az acéltartók felhasználásával készült el, és az 1402 j. mecséri–lébénymiklósi ö.út 1+842 km-szelvényben 7 nyílású 60,2 m hosszú híd üzemel 1949 óta.

Az Államépítészeti Hivatalt az 1. számú főút 145–158 km szakaszának helyreállítása, mely 1931-ben ideiglenes jelleggel készült el és 1933-tól ismételten kapott felületi kezelést, nagy feladat elé állította. A sághegyi bazaltbányából 1–1 vagon N 5/12 jelű nemeszúzalékot kaptunk. Bitument a Veszprém előtti tárolóhelyről kölcsönkért egy öreg Olds-Mobil személygépkocsira szerelt platón szállítottunk.

Külön feladatot jelentett a győri „Repülőtéri út" betonburkolatának javítása durva kátyúzással és a megrongált felvételi épület helyreállítása és megtoldása.

Az új békekötésnél a csehek Bratislava (Pozsony) fejlesztésének igénye alapján a három határon lévő községet: Horvátjárfalut, Oroszvárt és Dunacsunyt megkapták és a határukra eső 1. sz. budapest–bécsi útnak 184+035 – 195+260 = 11 225 km-es kiépített szakaszát is a padkába helyezett London–Konstantinápoly nemzetközi kábellel együtt. Az osztrakok segítségével a 843. sz. Magyaróvár–Hegyeshalom III. r. fk. út 0,000 – 14+488 km szakaszt ki kellett építeni, mert gyenge minőségű macadám pálya volt. Az osztrákok vállalták, hogy a volt magyaróvár–lajtakátai th. út Ausztria területére eső szakaszát kiépítik. A tervezést a minisztérium intézte, de a kisajátítás, helykijelölés, anyagnyerőhelyek nyitása, a helyi betonkavics vizsgálata a hivatal feladata volt. Volt olyan anyagnyerőhely, ahol 15-ös gránátok voltak nagy területen eltemetve, emlékeztetvén Hegyeshalom vá. szőnyegbombázásaira.

A minisztérium döntése alapján:

az Országos Szövetkezeti Hitelintézet
a Magyar Szövetkezeti Hitelintézet
a Magyar Általános Útépítő RT
a Hazai Mély- és Magasépítő RT
és a Magyar Aszfaltútépítő RT
mint munkaközösségek három építési szakaszban

(1)	2 915 177,04 Ft
(2)	3 034 266,17 Ft
(3)	2 506 960,00 Ft
Összesen:	8 456 403,21 Ft-ért

6,0 m széles betonburkolattal az 1948. évben elvégezték a munkát. Kétségtelen ez volt akkor a legnagyobb útépítési munka, mely el is készült határidőre.

1947–48. évben elkészült a felrobbantott GYŐRI RÁBA PARK acélhídja helyén, a régi hídfők megtartásával, illetve felhasználásával az ívhíd. A kis szerkezeti magasság miatt a pályaburkolatot és tér magasságát meg kellett emelni, de helyette kapott Győr városa egy szép vb. ívhidat, melyről a győri vár több száz éves várfalának és környékének megszemlélését semmi sem zavarja. Az Uvaterv hídosztálya tervezte a hidat.

Az eltelt négy és fél év alatt sok kemény küzdelmet kellett vívni a munkánkat gátló körülmények leküzdésére. Sikerült társakat kapni a hídroncskiemelésnél Bergovits János mosonmagyaróvári ácsmester brigádtagjaiban, kik a magyaróvári–halászi hídroncs kiemeléseknél dolgoztak. Külön ki kell emelni Harkányi János miniszteri tanácsos hídkerületi felügyelőt, aki minden ügyünket soronkívül intézte, tanáccsal látott el, hiteligények, élelmezések ügyintézésénél támogatta a győrieket. Markotay Ödön műszaki tanácsost, Bakó Gábor műszaki tanácsost, Járay Jenő főmérnököt, Lintöl János mosonszentpéteri, Bakos Andor magyaróvári útbiztosokat, Madarász János győri útmestert, Simon Sándor téti technikust, Helbényi Lászlót, a Rábaszabályzó Társulat mérnökét. A Magyar Vagon- és Gépgyár Hídosztályának főmérnökét Lengyel Józsefet és brigádjának tagjait, Kiss Gyula statikus mérnököt és Kintli Pál építési vállalkozót és még sokan másokat, akiket már megnevezni nem tudok, s akik önzetlen odaadó munkájukkal segítségemre voltak.

Az 1949. évben a Győri Á. É. H. részére a Vas Gereben u. 18. sz. alatti telepen egy műhely, második hómaró garázs, iroda, raktár, étkező helyiség épült 35 000,– Ft költséggel. A Győr–Sopron megyében a Győri Útfenntartó N. V. által 1949. évben kezelt utakról útfajtánként csoportosított „Úthálózati kimutatás"-t itt közöljük.

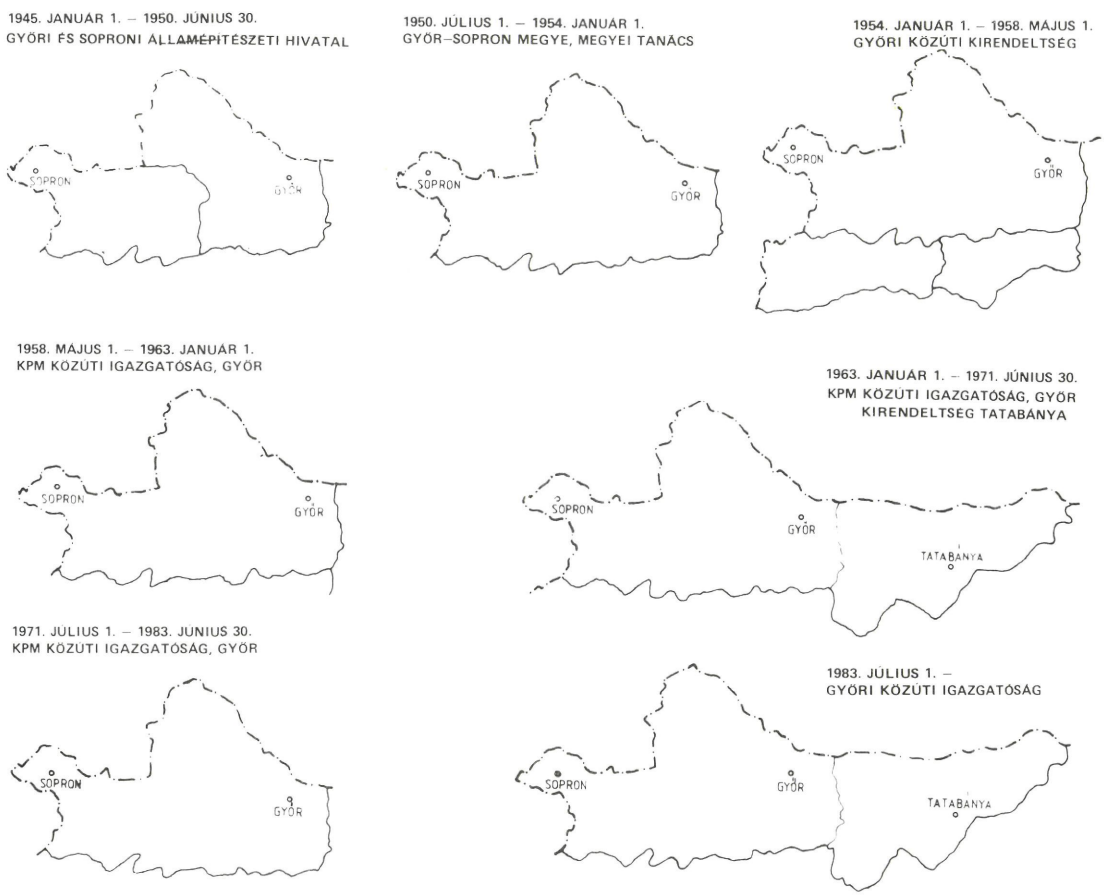
		Burkolat ill. kőpálya		Kőburkolat			Kerámit	Beton	Aszfalt burkolatok					Vizes makadám		Egyéb	Kézi-tetlen	Összesen
		Átl. szél. m	Terület m²	Kocka 3/4 k. fejkő	Kiskő	Ciklop term. kő			4 cm>	2½-4 cm >	Öntött a (coule)	Cem. mac.	Szőnyeg	Zúzottkő burkolat	Gödör k. b.			
I. ELSŐRENDŰ FŐUTAK	hossz	6,12		1 757	9 793			13 919	25 974	8 509			32 172					92 124
	terület m²		563 982	10 542	61 826			96 249	171 530	46 800			177 035					563 982
II. MÁSODRENDŰ FŐUTAK	hossz	4,73		2 463	11 141	99		39 182	26 814	348	1 523		6 956	141 081				229 607
	terület m²		1 061 609	19 095	70 096	693		235 092	167 128	2 484	9 138		38 584	318 999				1 061 609
III. HARMADRENDŰ FŐUTAK	hossz	3,70		135	2 664			126	554					164 120				167 599
	terület m²		619 363	816	14 175			728	3 324					600 320				619 363
IV. ÖSSZEKÖTŐ UTAK	hossz	3,59		1 059					2 661	861				459 729	22 514	78	1 173	488 075
	terület m²		1 769 769	4 556					13 305	5 166				1 678 986	67 542	234		1 769 789
V. BEKÖTŐ UTAK	hossz	3,01		50	643	1 290			21 001	70				446 947	80 275	60	48 272	579 608
	terület m²		1 739 227	300	4 022	6 130			9 090	420				1 475 520	243 445	300		1 739 227
VI. VASÚTI-HAJÓ ÁLL.-HOZ VEZETŐ ÚT	hossz	3,43				595		1 870						20 913	3 038		3 033	29 444
	terület m²		101 124			760		13 200						74 005	9 009			101 124
			%	0,3	1,5	0,2		3,4	3,6	0,6	0,1		2,4	77,8	6,7	0,1	3,3	100 %
I–VI. KÖZUTAK ÖSSZESEN	hossz	3,69		5 464	24 241	1 984		55 097	58 004	9 788	1 523		39 128	1 238 790	105 822	138	52 478	1 586 457
	terület m²		5 855 094	35 309	190 119	11 983		345 329	364 377	55 170	9 138		215 619	4 347 810	328086	534		5 855 094

ÁTSZERVEZÉS I. 1950. JANUÁR 1.

1950. január 1-jével a Közlekedésügyi Minisztérium az Államépítészeti Hivatalokat átszervezte. A minisztérium a soproni és a győri hivatalok személyzetéből az útőrök teljes létszámával, útbiztosok, útmesterek és mérnökei egy részének megerősítésével megalakította a „Győri Útfenntartó Nemzeti Vállalat"-ot.

A minisztérium vállalatvezetőt a győri Vagongyárból, főkönyvelőt Budapestről biztosított. Az Államépítészeti Hivatal személyzetének egy kisebb hányada Győrött és Sopronban 1950. június 30-áig helyén maradt, majd 1950. július 1-jén megalakult a Győr-Sopron megyei Tanács VIII., majd IX. osztálya, a Közlekedési Osztály, osztályvezetőnek a vállalat vezetőjét vitték át. Feladata: az utak és hidak fenntartásához szükséges munkák tervezése, megrendelése és a végrehajtás ellenőrzése volt. Később személyzetét idegenforgalmi előadóval kibővítették. A Közlekedési Osztályt az Á. É. H. épületéből a Megyeház melletti bérház lakásának egy részébe költöztették át. Az Á. É. H. székházát a Pénzügyőrségnek utalták ki garázzsal együtt. A vállalat elhelyezése nagy gondot jelentett. Az irodák részére egyemeletes bombasérült és egy emeletes lakóházat utaltak ki 2 bentlakó családdal együtt. A helyreállításig az Á. É. H. 2 szobájában 20–25 fő szorongott, mert még szék sem volt elegendő. Az átköltözés után a 2 lakónak és az idehelyezett 10 dolgozónak 4 lakást biztosított Győr városa. Nehéz helyzet volt a dolgozók elhelyezése. Sopronból 8 fő ingázott. A Közlekedési Osztály helyzete is hasonló volt.

Az Államépítészeti Hivatal győri székháza 1950-ig (ma a Vám és Pénzügyőrség megyei parancsnoksága)



Közúti útfenntartó szolgálat működési területének változásai 1945–1983-ig

A vállalat helyzetét megkönnyítette az 1949. évben elkezdett és 1950. tavaszára befejezett építkezés. A műhely és a hómarógarázs épületében újabb helyiségeket alakítottak ki, ahol az adminisztráció egy része is működött. (Vas Gereben u. 18.)

Sopron és Győr városának közútjai és hídjai állami kezelésbe kerültek, útfenntartási részlegük megszűnt. Sopron városa 1 mérnököt (bányamérnök), 1 technikust és 1 útőrt, Győr városa 1 útőrt adott át. A háborús károk helyreállítását meg kellett gyorsítani, ezért a Közlekedésügyi Minisztérium 10 millió Ft hitelkeretet biztosított a munkák elvégzésére. A vállalat 13 millió Ft értékű munkát végzett el. Az elszámolás a minisztérium által készített és kiadott diktált árakkal történt. A Közlekedési Osztály és a vállalat „tanulta" a kapott egységár irányelvét, mely elég sok vitát váltott ki. A kalkulációk nem egyeztek a már forgalomba került normafüzetekkel.

1951-ben központosítás történt. A nehéz úti gépeket (gőzhenger, tehergépkocsi) 2 db rezsikocsi kivételével és 1 db új személygépkocsival együtt az „ÚTIGÉPJAVÍTÓ ÉS KÖLCSÖNZŐ VÁLLALATNAK" át kellett adni. Az Útigépjavító és Kölcsönző Vállalattól 10 nappal előre állomásonként mennyiségi megjelöléssel igényelni kellett a tehergépkocsikat, a szállítási útvonal megjelölésével. A kőanyagszállítást vagy a bánya, vagy a MÁV „vagonhiány" miatt lemondta. Az összeszedett gépek rosszak voltak. Pl. a zúzalékszárító 7 t/óra kiírás mellett, évi átlagteljesítménye csak 54 t/nap volt. A közös kerületi felügyelőnek jelentettük, hogy az 1928-ban beszerzett gépek sohasem értek el ilyen rossz teljesítményt. Hasonló volt az úthengerek teljesítménye is. Új gépet nem vettek, a régiekből igyekeztek kihozni, amit lehetett.

Az Útügyi Kutató Intézet 1953-ban gazdaságosabb, olcsóbb helyi anyagok felhasználására hívta fel a figyelmet és javaslatára a Mosonszentjános község által felajánlott ingyen gödörkavics bánya anyagát a vállalat megvizsgálta és technológiája alapján a szomszédos Mosonszentpéter község „Zsellér utcá"-jának cca 500 m-es makadám kísérleti szakaszaként, gödörkavicsos bitumenes stabilizációs burkolat és 2 cm-es homokaszfalt készült, gépi felszerelés hiányában forgódobokkal. Drága és lassú munka volt.

A Közlekedési Osztály főfeladata a rossz, kiöregedett, keskeny fahidak helyett vasbeton hidak tervezése volt. További célkitűzések: a megyék székhelyeit és a járási székhelyeket 20 t-ás hidakkal és állandó pormentes burkolatú utakkal összekötni egymással. Nekünk saját problémánk is volt. Győr és Sopron között a vitnyéd—cenki szakasz egy gyenge minőségű kanyargós makadám pályás útszakasz volt. Sajnos állandó anyaghiány mellett a határövezetben lévő útszakaszok munkaerőhiánya is akadályozta az építést.

Az útjainkon megindult nehéz tehergépkocsi-forgalom hatására az alapozatlan makadám kőpályák erősen kátyúsodtak, volt olyan szakasz is, ahol 8—10 cm-t le is süllyedtek. A brigádba összevont útőrök nem tudtak megfelelő munkát végezni. A nyári időszakban sok lett a guruló kő. A központilag elrendelt porozás sem segített, csak a közlekedést lassította a porfelhő. A később elrendelt „portalanítás"-ra fel kellett készülni. Folyékony, vagy hígított bitumenek fogadására a „Somlai" féle előírás szerint a MÁV engedélye után lehetett a ciszternákat megépíteni. A melegítéshez szükséges spirálokat és 2000 l-es „Timsina" féle permetező tehergépkocsikat az „Útigépjavító"-tól lehetett igényelni.

A portalanítás helyéhez legközelebbi MÁV állomásokra a következő ciszternák készültek el:

Vas megyében:	5 db (Szombathely 3, Bük 1, Hegyfalu 1)
Veszprém megyében:	3 db (Pápa 2, Nagy-gyimót 1)
Győr-Sopron megyében:	9 db (Móvár 3, Enese 2, Sopron 2, Gyömöre 1, majd Győrben 1)

A bitumen szállításoknál is voltak nehézségek. Az első szállítmányok Zalaegerszegről érkeztek. A vasútállomás mellett földpartok között tárolt, a háború alatt összegyűjtött vizes pakurát kapott a vállalat 25—75%-os bitumen tartalommal. Hosszú ideig, amíg a víz el nem párolgott belőle, nem kötött meg. Pétről kapott a vállalat HB—2 anyagot. A MÁV nem elég igyekezettel szállította, nehezen, sokáig tartott a lefejtése, de az anyag jobb volt. Később a tapadásjavító anyaggal kezelt bitumen minősége jó volt, de kevés volt a kiutalás.

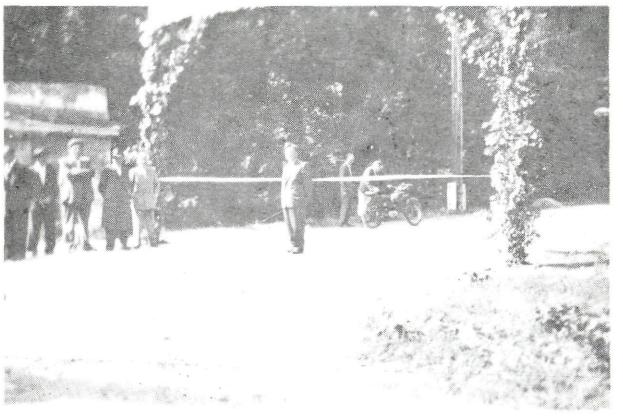
ÁTSZERVEZÉS II. (1954. JANUÁR 1.)

Az 1954. évben újabb „ÁTSZERVEZÉS" történt. Megszűnt a Tatai, Veszprémi és Szombathelyi Közlekedési Osztály és vállalat is. Veszprém megyéből a pápai járás, Vas megyéből a Celldömölk, Sárvár, Szombathelytől északra eső terület, Komárom megyéből a kisbéri járás és Komáromtól nyugatra eső rész útjai kerültek a „KÖZÚTI KIRENDELTSÉG"-hez és a vállalathoz. Az úthálózat hossza cca 2800 km lett.

A Megyei Tanácsból kiválván a Közúti Kirendeltség irodáját az Orsolyita rend régi zárdájának melléképületébe helyezték. Az ügyintézés a távolságok növekedése és telefonhiány miatt nehézkes lett. A vállalat irodaháza 1956-ban, ha csökkentett mértékben is, de elkészült és ebben az épületben 5 irodában kapott helyet a Közúti Kirendeltség. A Kirendeltség időközben megszerezte a Schönherz Zoltán u. 5. szám alatti telket, mely két utcára nyílt és nagyon kedvező helyen, a vállalat irodaházával szemben volt. A telken egy lóistálló és raktár állt. Az épületet mindkét végén emeletes építménnyel megtoldotta. A régi földszinti rész emeletet kapott, külön kis portásfülkét és raktárt alakított ki modulbarakk szerkezetben tégla oldalfalakkal. Ugyancsak szerzett egy kedvező területet a régi ágyúgyár iparvágánya mellett azzal, hogy oda telepíti központi anyagraktárát, mert Győr város teherpályaudvarán rakterületet nem lehetett szerezni. A Kirendeltség a vállalattól kapott 5 helyiségben a központot, a szembeni Schönherz Z. u. 5. szám alatti épületben a műhelyeket és garázsokat helyezte el. Ha három helyen és nehézkesen is, de meg lehetett az üzemet indítani.

1956 nyarára elkészült az előzőleg kijelölt saját megyei útépítési programunkban jelzett 85. számú győr–soproni II. r. fk. út 47,1–69,3 km szakaszának korszerűsítése. Az átadási ünnepség Vitnyéden a szokásos módon a helybeli diákok énekével történt. Az avató beszédet Prieszol József közlekedésügyi miniszterhelyettes mondta, kíséretében volt a szovjet bjelorusz köztársaság közlekedési minisztériumának helyettes vezetője.
Az ünnepség Sopronban fejeződött be. A legboldogabb ember Csóka Pál útmester, műszaki ellenőr volt.

Prieszol József közlekedési miniszterhelyettes



Csóka Pál útmester

ÁTSZERVEZÉS III. (1958. MÁJUS 1.)

A KPM Út- és Híd Főosztálya 1958. évi május hó 1-jén újabb „ÁTSZERVEZÉS"-t jelentett be. Megalakult a

„KPM KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG GYŐR"

Működési területe megegyezett a Közúti Kirendeltség területével és kiegészült hatósági feladatok ellátásával. Nagy változást jelentett az útőrök átvezénylése a vállalattól az Igazgatósághoz és az útfenntartási munkák végrehajtása is. Az éves megrendelést módosítani kellett, az addig végzett teljesítményeken felül maradt hitelek és a hídrovat maradványa már az Igazgatósághoz kerültek. A vállalat átadta a hátralévő kőanyag diszpozícióit azokkal a vasúti rakterületekkel együtt, ahova építési anyag számára nem érkezik. Az első anyagátadás május hó második hetében történt: 17 t HB hordós bitumen átadása. A vállalatnak komoly nehézséget jelentett az állomásfelelősök pótlása, mert az mind régi, megbízható, becsületes útőr volt. A kőanyag beszerzése és szállítása az Igazgatóságnál sok gondot okozott. Így sor került a bazalt fenntartási anyagok helyett helyi mészmurva, gödörkavics beszerzésére, ami a rövidebb fuvar miatt olcsóbb volt, de tartósságra meg sem közelítette azt. Az átszervezés nem volt kellően előkészítve, mert az Igazgatóság létszámot kapott, de gépi felszerelést nem. Az első nagyobb gépbeszerzésre kb. 5–6 évet kellett várni. Az Igazgatóság útfenntartó teljesítménye 1958. júniustól 1960. december 31-ig a következő volt:

1.	Kőburkolat javítás	16 333 m²
3.	Betonburkolat hézag-kiöntés	392 t
4.	Öntött aszfalt burkolat javítása	2 020 t
5.	Aszfalt burkolat javítás	
	a) kátyúzással	7 441 t
	b) záróréteg készítés	145 890 m²
10.	r. fenntartási kőanyag	
	a) eruptív (10/75, 25/40)	102 950 t
	b) gödörkavics	35 150 t
	c) murva	72 226 t

Figyelembe véve, hogy a kőanyag 48%-a eruptív anyag, 52%-a gödörkavics és murva, bizony édeskevés volt a fenntartási kőanyag, mert előzetesen 40–50 m³ zúzottkövet szállítottunk ki km-enként. A makadám pályákon a nagy igyekezettel végzett gondozás sem hozott lényeges javulást, sőt a nagyobb forgalmú főutaknál és összekötő utaknál a természetes kopást már nem lehetett megállítani.

Az Igazgatóság a zárórétegeket csak foltozgatva végezte, mert bitumen szórógépe nem volt. A makadám pályák alapozatlan szakaszai a nehéz tehergépkocsi-forgalom alatt tovább gödrösödtek és újabb szakaszok süllyedtek meg. Ezeken fokozott útőri munkával sem lehetett segíteni. A vízleeresztés részére a padkába vágott kis csatornák a közlekedést zavarták. Főosztályi utasításra már előbb is alkalmazott „porolás" nem jelentett megoldást. Csak a forgalmat lassította, mert a szembe jövő jármű porfelhőjében a gépkocsivezetők nem mertek előzni.

Vállalati munkák:

Útkorszerűsítések: 6,0 m-re kiszélesített 15 cm-es alapra, 8 cm-es kiegyenlítő hengerlésre, 7 cm vastag 40/65 hengerlési kavicsalapra 75 kg kötőzúzalék lehengerlésével 10 kg NZ 0/5 zúzalékkal lezárva rendelte meg az Igazgatóság a következő főutakon:

1.	81. sz. győr–székesfehérvári főút	11,0 km
2.	82. sz. győr–veszprémi főút	12,0 km
3.	83. sz. győr–pápai főút	5,0 km
4.	822. sz. pápa–sárvári főút	12,0 km
5.	827. sz. csorna–szombathelyi főút	8,0 km
	Útkorszerűsítés összesen	48,0 km
	Nagyobb forgalmú összekötő utakon és bekötőutakon 4,0 m szélességgel	44,068 km

Összesítés

a) II. r. főutakon (6,00 m)	48,000 km
b) összekötő és bekötőutakon (4 m)	44,068 km
Mindösszesen:	92,068 km

Vállalati hídépítések, korszerűsítések:

82. sz. győr–veszprémi fk. út	22 + 190 km	5,0 m ny. vb.
827. sz. csorna–szombathelyi fk. út	20 + 514 km	8,0 m ny. vb.
827. sz. csorna–szombathelyi fk. út	21 + 620 km	9,0 m ny. vb.
82. sz. győr–veszprémi fk. út	33 + 087 km	2,5 m ny. vb.
82. sz. győr–veszprémi fk. út	35 + 625 km	7,0 m ny. vb.
82. sz. győr–veszprémi fk. út	39 + 104 km	7,0 m ny. vb.
821. sz. pápa–városlődi fk út	56 + 760 km	11,6 m ny. vb.
822. sz. pápa–sárvári fk. út	8 + 489 km	7,0 m ny. vb.
822. sz. pápa–sárvári fk. út	14 + 382 km	7,0 m ny. vb.
82. sz. győr–veszprémi fk. út	26 + 992 km	3,0 m ny. vb.
82. sz. győr–veszprémi fk. út	28 + 319 km	4,0 m ny. vb.
85. sz. győr–soproni fk. út	46 + 283 km	13,0 m ny. vb.
12 híd összesen:		84,1 hídfm.

Alsóbbrendű utakon:

szombathely–vépi ök. út	8 + 250 km	9,0 m vb. híd
tanakajd–vépi ök. út	0 + 688 km	9,0 m vb. híd
tanakajd–vépi ök. út	3 + 280 km	3,0 m vb. híd
pápa–devecseri ök. út	7 + 270 km	12,0 m vb. híd
bakonyjákói bek. út		10,0 m vb. híd
homokbödögei bek. út	6 + 493 km	6,0 m vb. híd
86107. j. sopron–brennbergbányai bek. úton	7 + 383 km	10,3 m vb. híd
7 híd összesen:		59,3 hídfm
Főúton 12 híd		84,1 hídfm
Összesen:	19 híd	143,4 hídfm

A KPM Közúti Igazgatóság Győr II. 5 éves tervének (1961–1965) teljesítését vizsgálva megállapítható, hogy az első két év teljesítménye elmarad a másik két év teljesítményétől. Ebbe belejátszott az a körülmény is, hogy a Közúti Főosztálytól csak késve kapott gépi felszerelést „Bitumenszórót", és így nagyarányú portalanítást nem tudott végezni, csak foltozgatott az 1000, 500 és 300 l-es üstökkel. Az Igazgatóság a már korábban megszerzett Schönherz Z. u. 5. szám alatti két utcára nyíló telken lévő istállóiból, műhelyt és garázst alakított ki, később a telek végében álló emeletes épületben a könyvelést helyezte el. Később az épület egy részére emeletet húzott és megtoldotta egy emeletes résszel, melyben a gépcsoport kapott helyet.

A makadám pályák nem javultak lényegesen, mert 1958–1963 között csak a megrendelt vállalati portalanítások történtek meg. Az Igazgatóság 10 db igen gyenge állapotban lévő fahíd 10 cm vastag keményfa pallóját cserélte ki öntött aszfalt burkolattal 2 év alatt.

A durva kátyúzás 2 év alatt zalahalápi kötőzúzalék felhasználásával 4878 t volt. Ez a pályák rossz állapotára mutat. A fenntartási kőanyag nem érkezett meg kellő időben és ősszel a MÁV cukorrépa szállításra hivatkozva nem csak nem szállított, de a lehetőségre sem adott módot, mert a rakterületeket is felmondta. Az Igazgatóság kénytelen volt a gyengébb helyi anyagokat felhasználni, de ez a megkívánható bazalt kőanyagot nem pótolta.

Az 1962. évben a Közúti Főosztály ha megkésve is, de 30 db útigépet, köztük 12 db tehergépkocsit juttatott Győr-Sopron megyének.

Az 1963. év nehéz esztendeje volt Igazgatóságunknak. Meg kellett szervezni a Tatabányai KPM Közúti Kirendeltséget, melynek esztergomi járását a Budapesti Közúti Igazgatóság, komáromi részét és a kisbéri járás útjait a Győri, a közbenső legnagyobb terület útjait a Székesfehérvári Igazgatóság intézte. A pápai járás útjait a Veszprémi, a Vas megyei területet az újonnan alakított Szombathelyi Igazgatóságnak főmérnökkel együtt adta le az Igazgatóság. Az Igazgatóságnak saját belső gondjai is voltak. 1963 nyarán vezetőjét és főkönyvelőjét leváltották.

Legtöbb gondot az eddig még nem tapasztalt elemi károk sorozata okozott. Olyan még nem fordult elő, hogy egymás után 5 éven keresztül ismétlődő és mindig fokozódó erős tél legyen és utána árvízkár. Gépeink kiöregedőben voltak, sok volt az alváztörés. Néha kint meghibásodott gépeinket alig tudtuk megközelíteni.

Az 1. sz. főutat Dunaalmás és Almásfüzitő között később is rongálta az ár. 1964-ben a szakaszt háromsoros homokzsák nyúlgáttal még megmentették, de 1965. évben olyan gyorsan jött az ár, hogy kimosta az utat.

A 80. sz. budapest–tata–győri út baloldali padkájában levő nemzetközi kábel a 113+800 és a 114+400 km-szelvényekben napvilágra került.

Az Igazgatóság segítségére sietők Győri, Székesfehérvári és Budapesti Közúti Üzemi Vállalatok minden segítséget megadtak, a megrendelt munkákat terven felül elvégezték.

A régi 1. sz. főút víz alatt

A régi 80. sz. út vízkimosás után

Az Igazgatóság az átszervezés után az állandó burkolatú utakra az útfenntartó brigádokat megtartotta. A 13 brigád 551,4 km utat kezelt. 1963. december 31-ével a KPM Közúti Főosztályt két felé osztották:

a) KPM Közúti Főigazgatóságra.
   Feladata: Közúti Igazgatóságok,
b) KPM Közlekedési Építő Trösztre.
   Közúti Építő Vállalatok (KÉV) felügyelete volt.

Az Igazgatóság fő feladatához tartozott az előző években elvégzett zárórétegek és portalanítási munkák állagának megőrzése. Nagyforgalmú összekötő és bekötő utakon sem volt az egyszeri portalanítás elégséges és az újbóli 2–3-szoros portalanítás sok munkát igényelt.

A Közúti Főigazgatóság úthálózatunkat átvizsgálta és kezelt útjainkat fontosság szerint átcsoportosította. A közeljövőben az utak korszerűsítését és javítását ennek alapján kellett előirányozni, terveztetni és jóváhagyásra felterjeszteni.

A megnövekedett – abból is a nehéz tranzit (TIR) – teherforgalmat az 1. sz. Budapest–Győr–országhatár közötti burkolat nem bírta. Az 5,50 m szélességű burkolat szélei feltöredeztek. Az 1933–1938-as időszak alatt ismételten kapott ugyan zárórétegeket és szőnyegburkolatot, de az 1944–1945-ös háborús forgalmat már nem bírta.

Nagy gondot jelentett az 1954. évi árvíz által megrongált 151. sz. győr–mosonmagyaróvári fk. út (mai 1401. jelű győr–mosonmagyaróvári ök. út) 1,5–17,0 km szakaszának kiépítése. Tervezte az Uvaterv és a munkát a Betonútépítő Vállalat topeka burkolattal végezte el. 1962-ben tovább folytatódott az út korszerűsítése, egészen Mosonmagyaróvárig. Több korrekció készült.

Dalnózseli korrekció

Az Igazgatóság 1965-ben 27 féle és 40 db munkagépet kapott (Reiser, Tűzkocsi, Úthenger, bitumenpermetező, aszfaltkeverő gép) és 13 féle 25 db szállítógépet, 39 t szállítókapacitással. A több mint 20 millió Ft értékű gépet a szakaszmérnökségeken biztonságosan helyeztük el. A gépcsoportot átszerveztük, mozgékonyabbá tettük, a gépek kezelésére szakmunkásokat képeztünk ki. Az arra fogékony útőröket képeztük át több éves fáradságos munkával.

A létszám alakulása a következő volt:

Év		1960.	1965.	1970.
Kezelt úthossz	km	1510	2330	1510
Fizikai létszám				
útőr	fő	516	387	185
kiemelt szakmunkás	fő	5	5	29
szakmunkás	fő	1	8	21
betanított munkás	fő	2	5	43
gépkocsivezető	fő	11	18	44
gépkezelő részfoglalkozású (forg. száml.)		–	–	18 6
összes munkás:		535	423	346

A fizikai munkások száma közel felére csökkent a gépesítés hatására, a szakmunkások száma 15-szörösére emelkedett, a gépkocsivezetők és a gépkezelők száma 10-szeres lett. Az összes munkáslétszám 58%-ra csökkent. A munkahelyeken már szerveződtek a gépláncok. Működtetésükre a brigádok 1970-re alakultak meg véglegesen. A gépláncok kialakulását az anyagellátás és szervezés gondjai nehezítették.

Az 1965-ös év megmutatta az Igazgatóságnak a helyes gazdálkodás irányát. Az Igazgatóság az előkevert meleg, jól bedolgozható aszfalt anyagot a Győri Közúti Építő Vállalat keverőtelepén szerezte be (Pinnye, Győrújfalu).

VÁLLALATI KIVITELEZÉSBEN VÉGZETT MUNKÁK A II. ÖTÉVES TERVBEN (1961–1965)

Elkészült az 1950-ben elhatározott szomszédos megyeszékhelyeket összekötő II. r. fk. utak 6,0 m széles kiépítése.

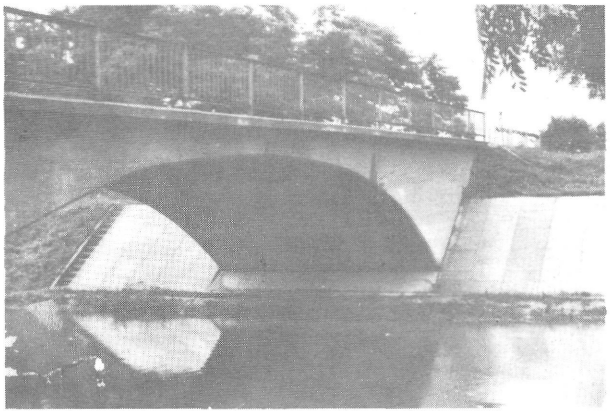
a) 81. sz. győr–székesfehérvári II. r. fk. út Győr–Sopron megyei szakasza,
b) 82. sz. győr–veszprémi II. r. fk. út 0,000–40,1 km szakasza,
c) 83. sz. győr–pápai II. r. fk. út
d) 827. sz. csorna–szombathelyi III. r. fk. út teljes szakasza,
e) 84. sz. sopron–jánosházai út korszerűsítése megkezdődött, de a nagy földmunka miatt nem fejeződött be.
f) 85. sz. győr–soproni II. r. fk. út a határbelépő állomásig Sopron átkelési szakaszával együtt felújítása megtörtént,
g) 80. sz. budapest–tata–győri II. r. fk. út – nagyobb nehézségek után – befejeződött,
h) 825. sz. kapuvár–beled–celldömölki III. r. fk. út Beledig átépítést nyert,
i) 808. sz. komárom–kisbéri III. r. fk. út korszerűsítése – nagyobb viták után – befejeződött,
j) 85. sz. győr–soproni II. r. fk. út Csorna előtti szakasza felújításra került. (24.314–25.380)
k) 842. sz. szombathely–körmendi III. r. fk. út 0,6–1,6 km szakasza elkészült,
l) 82–83. sz. főutak győri közös bevezető szakasza új nyomvonalra került.

Itatásos hengerlés az alsóbbrendű utakon pályamegerősítéssel és plánum hengerléssel 74,0 km hosszban 4,0 m széles pályával készült. Vállalati munkáknál általános megállapítás az, hogy földmunka felszerelés hiányában a korszerűsítési munkákra megrendelt 14 munkahelyen 121 500 m^3 földmunkájából 97 900 m^3-t teljesítettek, a legnagyobb lemaradás a 84. sz. úti munkahelyen volt, 13 500 m^3-es hiánnyal. Meg kell emlékeznünk a 85. sz. győr–soproni II. r. fk. út 8,0–15,0 km szakaszának felújításáról. Az 1940. évben készült 20 cm-es gödörkavics alapra 13 cm vastag vasalatlan betonburkolat összerepedezett lapjait már nem lehetett kihézagolni, süllyedtek. Kötőzúzalékos burkolatot kapott.

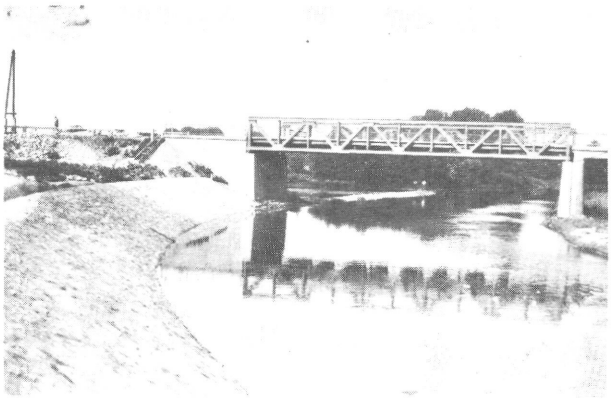
Elkészült a nagyobb hidak közül: a 83. sz. városlőd–pápa–győri főút 56+530 km-szelvényben felrobbantott 16,40 m vb. híd végleges kivitelben a „győrszemerei Bakony patak" felett. A 8421. jelű rábaújfalu–móricshidai ök. út 5+160 km-szelvényben felrobbantott 32,3 m nyílású vb. híd végleges kivitelben a „kisbabóti Marcal" hídja, a 86. sz. rédics–szombathely–mosonmagyaróvári II. r. fk. út 119+620 km-szelvényben, 29,90 m h. vb. híd a Répce árapasztó csatornán, 162+240 km-szelvényben 27,70 m h. vb. híd a „bősárkányi Rábcán".

Bősárkányi híd

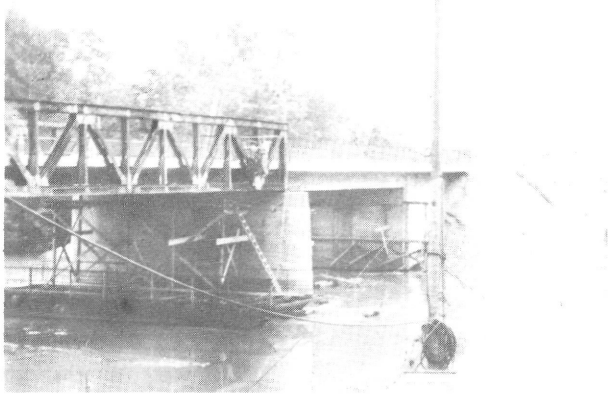
Feketeerdői híd



1808. jelű mosonmagyaróvár–dunakiliti–rajkai ök. út 4+505 és 4+506 km-szelvényben a „feketeerdői Mosoni-Duna-híd" 27,40 m-es acél és 11,40 m-es vb. hídja.



1403. jelű hédervár–kimlei ök. út 6+895 és 6+896 km-szelvényekben a Mosoni-Dunán acélkeretű 27,6 m. ny. és 21,2 m. ny. vb. hídja.



Mindkét híd acélszerkezete a budapesti Kossuth híd egy-egy nyílása volt, ahova 1945-ben a győri Á. É. H. szállított acéltartókat. Az új hidak kedvezőbb vonalvezetéssel, korrekciókban készültek.

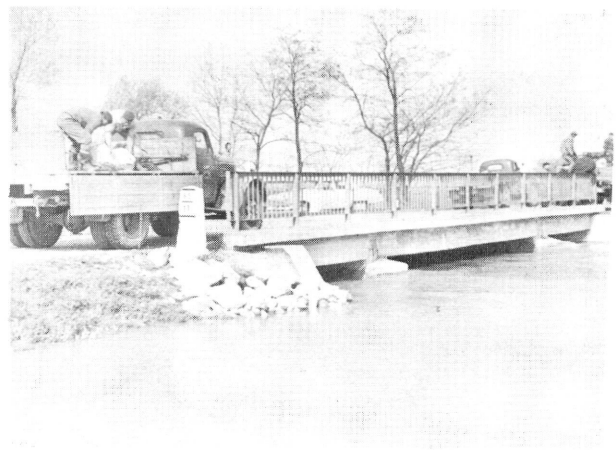
Az árvízkárok ismét jelentkeztek. A 10. sz. I. r. főút Gönyű–Győr közötti szakaszát a Duna árhulláma elöntötte. A 85. sz. győr–nagycenki II. r. fk. út 46+287 km-szelvényben lévő „Kardos ér" hídjánál kőszórással kellett a hídfők alámosása ellen védekezni. Télen jött a nagy hózivatar, mely főleg Sopron városa körül dühöngött. A 8527. j. sopron–fertőendrédi ök. utat teljesen elborította. A kőhidai fogházat is elzárta a külvilágtól. Az Igazgatóság a burkolathoz való ráfagyás ellen alásózással ezen a télen védekezett először.

Az Igazgatóság a II. ötéves tervidőszak alatt 70 hidat építtetett, melyből 8 db nagy híd volt 259 híd fm-ben, 62 db kishídból

43 db Győr–Sopron megyében,
19 db Vas és Veszprém megyében fekszik.

A hídépítéseket zömmel a Hídépítő Vállalat végezte. Kezdetben a Győri Közúti Üzemi Vállalat is vállalt több kisebb hidat, de a Hídépítő Vállalat később felfejlődött.

Az ötéves terv végére a Győri Közúti Építő Vállalat megszüntette hídrészlegét és egyedül a Hídépítő Vállalat végezte már a hídépítéseket.



Kardos ér

Havazás

III. ÖTÉVES TERV 1966–1970. VÁLLALATI KIVITELEZÉSBEN VÉGREHAJTOTT MUNKÁK

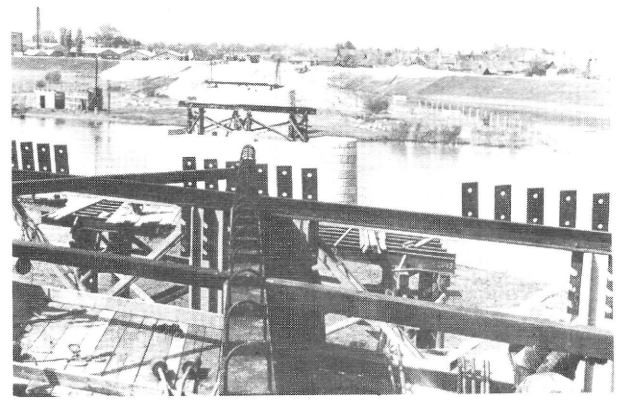
Az Igazgatóság legnagyobb munkája az 1. számú budapest–hegyeshalmi I. r. fk. út korszerűsítési munkájának lebonyolítása volt „TATABÁNYA-ÚJVÁROS-tól – HEGYESHALOM határbelépő" állomásig. A terveket a Közúti Főosztály megrendelése alapján az Uvaterv készítette. A lebonyolítás, a szerződéskötés, a munkák ellenőrzése az Igazgatóság feladata volt. A 94 km hosszú útszakaszt, szakaszolva tervezték, és a kivitelezés is eszerint történt, mert így a kivitelezésre több vállalat kijelölésével a költségek gazdaságos felhasználása célszerűbb volt.

A GYŐR MEGYEI SZAKASZOLÁS a következőképpen történt: 106,3–122,5 km „GÖNYŰ"-i szakasz topeka burkolattal készült a Győri Közúti Építő Vállalat kivitelezésében, korrekcióval. Gönyű község kiskőburkolatát több éles kanyar és a hajóállomás megszűnése miatt nem volt szükséges megtartani. Az árvíz által gyakran elöntött 116–120 km-es szakasz most is a Nagy-Duna jobb oldali töltésén maradt. A Bakony ér hídjának megerősítési munkái 1967. évben elkészültek.

Győr városában a korrekció a „Likócs"-i szakaszon kezdődött, szétválasztott forgalmi sávval, ami igen kedvező volt, mert a külső városi terület benépesedése és az üzemek területi fejlődése már kívánatossá tette ezt. Az új vonalvezetéssel több híd építése vált szükségessé. Így készült el a 120+000 km-szelvényben a „Repülőtéri út" fölött épült 33,0 m. ny. vasbeton híd. 120+270 km-szelvényben az „IPARCSATORNA" vb. hídja is, 76,3 m hosszban. A felvételen a kis nyílású, az 1945-ben felrobbantott híd pótlására 1947–1948-ban készült híd kontúrjai látszanak. Készült még a 120+480 km-szelvényben egy a „Stadiont" megkerülő 11,0 m nyílású vb. aluljáró híd, mely „Likócs"-ra vezet a régi 1. sz. út nyomvonalának felhasználásával és a 122+352 km-ben hasonlóan a Gázgyár részére.

A teherpályaudvari 126+800–128+300 km szakaszon készült el 1962. évben a 122+570 km-szelvényben a 81. sz. székesfehérvár–győri II. r. út és a MÁV győri teherpályaudvara felett 8 támaszú 216 m hosszú vb. híd, de dilatációs szerkezete a nehéz tehergépkocsik forgalmát nem bírta és ismételten ki kellett cserélni.

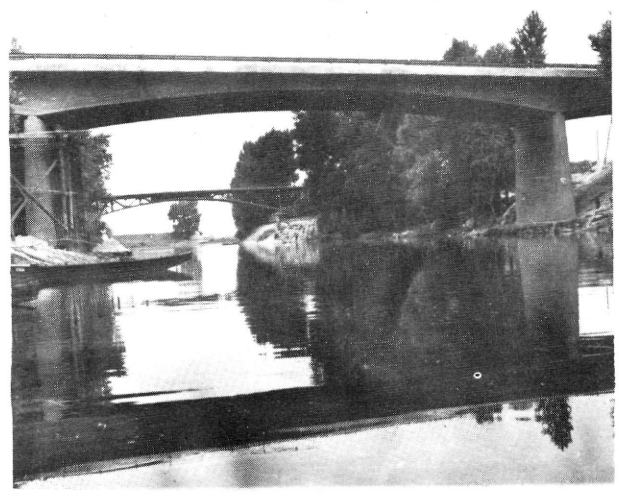
Győr város főutcájának végén (Tanácsköztársaság útjának végén) a 124+683 km-szelvényben készült a GYŐRI RÁBA HID 3 nyílással 132,4 m hosszban az Uvaterv tervei alapján. Acélszerkezetét a budapesti Ganz-Mávag hídműhelye készítette. Az acélszerkezettel együttdolgozó vb. pályalemezt, alépítményt a Hídépítő Vállalat, az útburkolatot és a feljárók földmunkáját az Aszfaltútépítő Vállalat végezte. Az acélszerkezet hegesztésén hiányosságok mutatkoztak és azok kijavítása és pótlása miatt a híd befejezése csak az 1971. évre sikerült. Az építési ütemről képet mellékelünk.

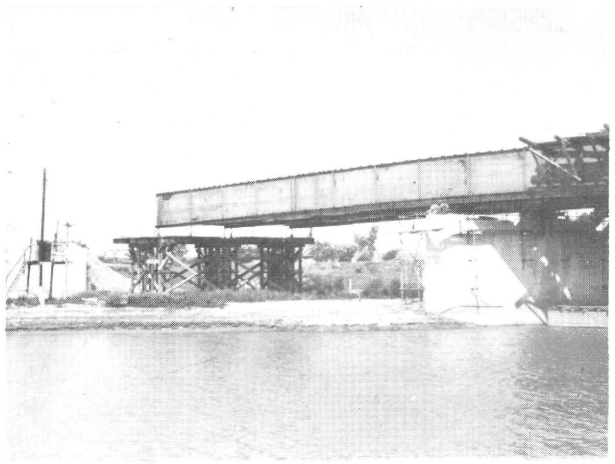


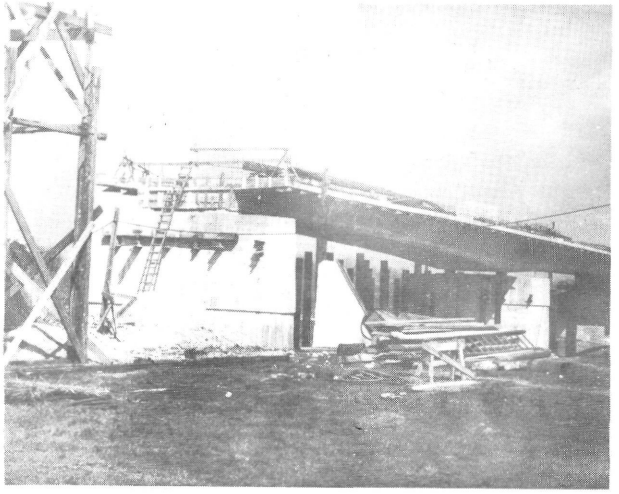
A 125+745 km-szelvényben épült a győri Növényolajgyári iparvágány részére a 9,0 m nyílású aluljáró 1968-ban.

Repülőtéri út feletti híd

Iparcsatorna-híd

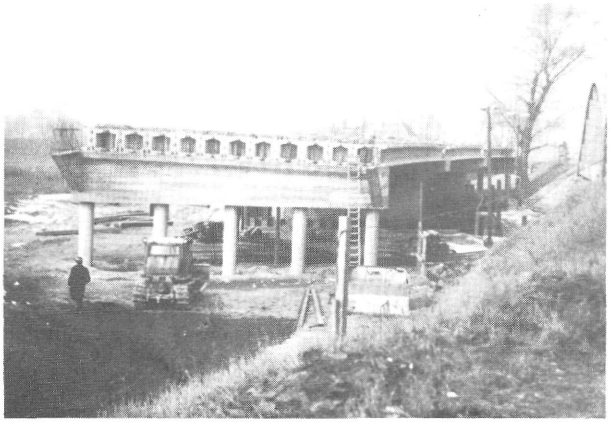






A 124,6—126,500 km szakaszán elkészült újabb korrekcióval az ún. „Mákos" szakasz 1969. évben, ugyanebben az évben a 126+500—129+000 km között az ún. „Paprikás" szakasz is elkészült. A 129+000—153+800 km ún. „Öttevény"-i szakasz korszerűsítési munkáit 1967. évben fejeztük be.

A 129+548 km-szelvényben a 3 nyílású 70.80 m hosszú Rábca-híd 1978. évben készült el 80 t teherbírással. A régi, megrongálódott vb. ívhidat a Termelőszövetkezet használatára kijavítás után meg kellett tartani.
Az építésről az alábbi felvételek adnak tájékoztatást.

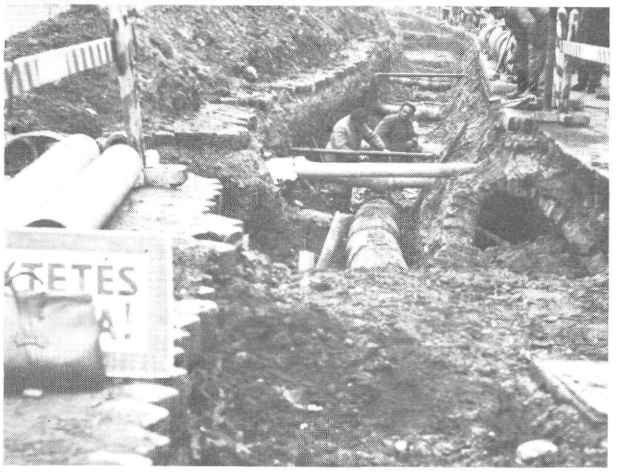


Középső nyílás

Öttevényi szakasz

Az 1. sz. budapest—hegyeshalmi I. r. főút 153+800—166+300 km ún. „Kimlei szakasz" és a 166+300—170+500 km „Mosonmagyaróvár"-i szakasz 1968-ban minden nehézség nélkül készült el. Sok gondot okozott a Lajta tavaszi és őszi árvize, valamint a Mosoni-Duna magas vízállása, mert az út vízelvezetését, csatornázási munkáit hátráltatta. A recipienshez vezető területet az árvíz többször elöntötte.

Mosonmagyaróvár



Ezzel egyidőben a 15. sz. mosonmagyaróvár—rajkai I. r. főút 1+245 km-szelvényben 1946. évben készült 20 t-s acélhíd helyén a 80 t új vb. híd, valamint az út 2,0—8,0 km korrekciós szakasza is kiépült.

Egyedi hídépítések közül a 8511. jelű bősárkány—barbackisbabóti ök. út 20+375 km-szelvényben a 3 nyílású acéltartós vb. ún. „Bodonhelyi Rába"-híd építését kell kiemelni.

III. ötéves tervünk volt hídépítési munkáink közül a legtermékenyebb. A már felsorolt nagy hidakkal együtt összesen

nagy híd készült	21 db	1513,0 fm hosszban
kis híd készült	19 db	160,4 fm hosszban
összesen:	40 db	1673,4 fm hosszban

A Közúti Igazgatóság házilagos munkái a III. ötéves terv ideje alatt (1966—1970)

A hó és az elemi károk elhárítására a Közúti Főosztály is átérezte az Igazgatóság nehéz helyzetét és jelentős gépi segítséget adott, melyet később megismételt.

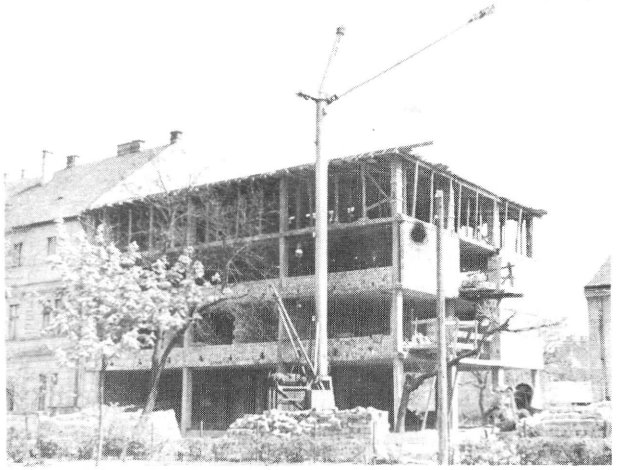
Az 1966. évben a hó elleni védekezéshez 45 db különböző szállítóeszközt, majd újabb építőipari felszerelést, melyben 2 db 3000 l-es bitumenszóró gépkocsi, 2 db Marabu zúzalékszárító, és 1 db 300 kg-os aszfaltkeverő is volt. A gépműhelyhez és irodaházhoz 34 db felszerelést is juttatott..

A szakaszos útőrökből brigádrendszert alakítottunk ki, mert a gépek kiszolgálásához már állandó, jól begyakorlott munkaerő vált szükségessé, viszont az alacsony bérszint sok nehézséget jelentett. Az Igazgatóság már nemcsak mint hatóság van jelen, hanem a munkák jelentékeny részének kivitelezője is. A tervezési munka háttérbe szorul. A nagy volumenű munkákat az Uvaterv végzi.

Sokkal több feladatot jelentett a munkák lebonyolítása és ellenőrzése. Központi műszaki osztályunknak 8 beosztott műszaki ellenőre volt. Az Igazgatóság szerteágazó munkáját a régi szakasztechnikusi körzet területi beosztásával, telep hiányában megoldani nem tudta. Hosszas utánjárással kellett a kijelölendő területeket megszerezni. A kívánt helyre megfelelő személyzetet betanítani, esetleg áthelyezni, pl. Mosonszentpéterről Csornára. A munkákat legsikeresebben Pápán és Szombathelyen oldottuk meg, mert ott új telepet létesítettünk. Legfájóbb a soproni telep elvesztése volt, ahol a lebombázott huszárlaktanyában műhely, iroda, sőt 3 lakás is volt. Legsürgősebb a soproni telep helyett a „Fertőszentmiklós"-i telep megszervezése volt, ahol az egyik legaktívabb dolgozó lett az útmesterség vezetője. Az Igazgatóság évenként egy összegben legfeljebb egy útmesterség kialakítására kapott lehetőséget. A szakaszolásos létesítmények tervezése és kivitelezése takarékossági szempontból házilagosan történt. A hitel nagysága bizonytalan volt. A telepet sok esetben át kellett tervezni.
A Fertőszentmiklósi-i telep 1966—1968. évek alatt készült el 1,004 m Ft-tal.

A „Mosonmagyaróvár"-i telep hasonlóképp készült saját tervezéssel és fejlesztéssel 1968—1969. években 1,152 mFt költséggel.

„Csorna" az Igazgatóság területének közepén fekszik. Kialakítása gondot okozott. A két megye területének határán lévén a Győr megyei Mosonszentpéterből áthelyezett útmester sem tudta összefogni a nagyobb létszámú soproni gárdát. Régi módon egy terjedelmes paraszthá zat bérelt és ezzel indult az útmesteri telep alapítása. A komoly fejlesztésre ez nem volt alkalmas. Új telephelyet keresett és talált az Igazgatóság, szerencsére ez oly helyen volt, ahol a továbbfejlesztésre mód nyílott és jelenleg egyike a legjobban felszerelt vidéki üzemmérnökségeknek. A vasútállomáson kedvező viszonyok mellett C—25-ös aszfaltkeverő géppel rendelkezik. Irodái, szociális épületrészei a Közúti Főosztály normái alapján készültek. Keverőtelepén kihelyezett laboratórium működik a Győri Minőségfelügyeleti Állomás irányításával.



Az Igazgatóságnak még két súlyos problémája maradt. Az egyik az „IRODAHÁZ", másik a központi géptelep és győri Üzemmérnökség kialakítása. Új igazgatónknak beiktatása alkalmával az 1963. évben a Főigazgató megígérte az új irodaház építését, de erre nem került sor. 1967. év június hó végén felrendelték a minisztériumba és közölték vele, ha vállalja két év alatt az épület elkészíttetését — tehát 1968. év végére —, akkor kap rá 2 millió Ft-ot. Természetesen vállalta. Bár volt több terve az Igazgatóságnak, de azokat különböző kifogásokkal nem fogadták el, így a vállalás idejében sem telek, sem terv, de kivitelező sem volt. Az Igazgatóságon belül külön megbízottként a jogtanácsos telekszerzéssel, a központi osztályvezető a tervezés-szervezéssel, a vezető főmérnök kivitelező szerzésével bízatott meg. A jogtanácsos telket magánkézben lévő lebombázott roncsépület helyén szerzett. A tervet, melyet Horváth Sándor mérnök vázlatosan készített — adaptálással a Tanácsi Tervezőnek felajánlottuk. 25 000,— Ft célprémium biztosítással kiviteli tervet készítettek. A kivitelező viszont akkor vállalta 1967-ben 100 000,— Ft teljesítését, ha 1967. július 1-jén a kész tervet megkapja és 12 fő segédmunkást is kap. Mindezt az Igazgatóság vállalta, a romeltakarítással együtt. A tervek jóváhagyását a Főigazgatóság főmérnökének külföldi távolléte miatt a Főigazgató engedélyezte 4,500 mFt költségvetéssel. Az épület 1968. december hó 1-re készült el 4,327 mFt költséggel.

Az Igazgatóság másik legnagyobb gondja a Likócson elhelyezendő Gépcsoport és a győri Központi Üzemmérnökség elhelyezése, illetve kialakítása volt. A telep megszerzésére az első indítást az adta, hogy az Igazgatóság nem tudott vasúti rakterületet szerezni. A vasúti iparvágány még 1915-ben készült, s az ágyúgyár a 30,5-es ágyúk kipróbálására építette. A gyár már rég megszűnt és az iparvágányt senki sem használta. A kiállítási díj is magas volt és a következő évben a MÁV az iparvágányt megszüntette. A telep viszont megmaradt és még területbővítésre is volt lehetőség. Az Igazgatóság a lehetőséghez képest raktárt, portát, festőműhelyt létesített — modul barakk acélvázas, palatetős épületek körülfalazásával. Ezt a módszert folytatni már nem lehetett, mert az újonnan kapott gépek elhelyezésére már nem volt lehetőség. A gépcsoport részére elsősorban a működéshez szükséges műhely és szociális létesítmény kialakításával indult meg az építkezés, melyet az ún. központi szakaszmérnökség épületének megvalósítása követett. Később ide került a székházba tervezett, de a helyiséget kinőtt „laboratórium" épülete is. A Győri KMFÁ működése több megyére terjed ki.

Az Igazgatóság 1964. és 1965. években, jelentős értékű és teljesítményű útigépeket kapott, bár a bérfejlesztés és a szakember létszám fejlesztése ezzel nem volt arányos. Az Igazgatóság rákényszerült, hogy új formában

végezze munkáját, úgyhogy a gépek legjobban legyenek kihasználva. A meglévő útőr gárdában addig is dolgoztak kis útigépekkel, ezután tehát átképzéssel, betanított szakmunkásként dolgozhattak. A kiemelt TMK munkák végzésére a gépek összeválogatásával egy-egy jól együtt dolgozó brigádból alakítottuk ki az ún. „géplláncot". Ezek szerint lett Felületi bevonás géplánc brigád, Árokásó-padkarendező brigád, Itasásos hengerlés brigád.

Az 1972. évben a Közúti Főigazgatóság a közlekedés nagyobb biztonsága érdekében elrendelte a 4,0 m széles utak 6,0 m-re való szélesítését. Ekkor jöttek létre az „Útszélesítő brigád"-ok. 1972-ben megalakult a „Hídfenntartó brigád" is. Önrakodó tehergépkocsira szerelt vízszivattyúval, betonkeverővel, személyszállító bódéval 3 fő szakmunkás és 3 fő segédmunkással dolgozik. Feladatai: acélszerkezetek tisztítás utáni mázolása, híd kőkúpok javítása, folyóka burkolat javítása, átrakása, folyóka burkolat készítése.

Az Igazgatóság létszámát át kellett alakítani.

Kezelt út km-ben	1500	1508	1575
Évek	1970	1975	1980
		fő	
Fizikai dolgozók			
útőr (+ motoros)	185	129	108
Kiemelt szakmunkás	29		
Szakmunkás	21		
Betanított munkás	43		
Építőipari szm.		62	44
Gépészeti telepi szm.		36	55
Kisegítő-művezető		48	31
Gépkocsivezető	44	122	83
Gépkezelő	18		44
Részfoglalkozású			
(forg. számláló)	6	34	
Munkás összesen:	346	431	365

Az 1965. évhez viszonyítva: az útőr létszám 90,6%-ról 28,6%-ra csökkent. A szakmunkások száma 4,2%-ról 36,7%-ra nőtt. A gépkocsivezetők és gépkezelők száma 4,2%-ról 34,7%-ra nőtt, az összes munkáslétszám 100%-ról 86,5%-ra csökkent.
Vagyis a szakmunka végzésénél 1970-ben már
28,6%-os útőr létszám mellett
36,7% szakmunkás és
34,7% gépkocsivezető és gépkezelőre volt szükség.

IV. ÖTÉVES TERV 1971–1975

UTAK

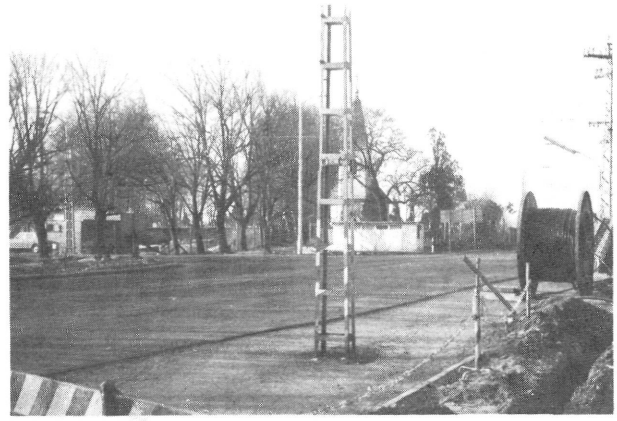
Az Igazgatóság legnagyobb útépítési munkái az 1971–1975-ös IV. ötéves tervben

1. 85. sz. győr–nagycenki II. r. fk. út 16,0–43,7 km szakasz korszerűsítése volt. Ennek kapcsán
   a) 22,0–24,7 km szakaszon Csorna város
   b) 36,7–42,0 km szakaszon Kapuvár város
   átkelési szakaszán 14,0 m széles kiemelt szegélyek között városias jellegű 4 forgalmi sáv szélességű út készült a városok közmű jellegű közműveiket is elvégeztették.
2. 15. sz. mosonmagyaróvár–rajkai I. rendű fk. út 12,0–12,7 km szakasz kiépítése is megtörtént a rajkai 700 m. h. vámterülettel együtt.
3. Az idegenforgalommal összefüggésben megépült a 84. sz. balatonederics–sárvár–soproni II. r. fk. út 114,4–124,8 km szakasz a Sopron átkelési szakasz és a határbelépő állomás burkolatának megerősítésével.
4. Ugyanezen időszak alatt fejeződött be a győri Rába-híd építési munkája.
5. Rába-híd és a teherpályaudvari hidak dilatációs szerkezetének kijavítása.
6. „Mákos-dűlő"-i szakaszon keletkezett eróziós károk kijavítása.

Csorna

VÁLLALATI FENNTARTÁSI MUNKÁK keretében burkolatmegerősítés készült az alábbi II. r. fk. úton

1. 14. sz. győr–vámosszabadi	12,3 km-ben	64 830 m²
2. 15. sz. móvár–rajkai	10,7 km-ben	74 800 m²
3. 81. sz. székesfehérvár–győri	20,6 km-ben	133 346 m²
4. 82. sz. veszprém–győri	12,6 km-ben	86 298 m²
5. 83. sz. városlőd–győri	1,5 km-ben	9 400 m²
6. 84. sz. b.ederics–soproni	24,2 km-ben	183 738 m²
7. 85. sz. győr–nagycenki	41,8 km-ben	278 549 m²
8. 86. sz. rédics–m. magyaró.-i	30,5 km-ben	186 490 m²
II. r. főúthálózat összesen:	154,2 km-ben	1 017 311 m²
Alsóbbrendű úthálózaton	34,4 km	208 839 m²
Mindösszesen:	188,6 km	1 226 150 m²



A 85. sz. út Nagycenken

A 84. és 85. sz. út találkozása

II. rendű főútjaink (273 053 km) 56,5%-át felújítottuk. Másik felét a következő ötéves tervben teljesítettük. Alsóbbrendű útjaink közül a nagyobb forgalmúakat vettük először sorra, mint pl. a 8627. fertőszentmiklós–lövő–kőszegi utat (volt 845. sz. III. rendű lövő–kőszegi út), korrekciós szakaszok beiktatásával rövidülést és jobb vonalvezetést alakítottunk ki.

BEKÖTŐUTAK ÉPÍTÉSE

1. (1971) 13 101. sz. szőgye–véneki bek. út 0,0–7,2 km	7,2 km
2. (1971) 85 116. sz. fertőrákosi bek. út 0,0–2,9 km	2,7 km
3. (1973) 85 109. sz. kistölgyfapusztai bek. út 0,0–5,565 km	5,6 km
4. (1973) 85 117. sz. öntésmajori bek. út 0,0–2,925 km	2,9 km
5. (1975) 81 139. sz. bőnyrétalap–szőlőhegyi bek. út 0,0–1,8 km	1,8 km
5 db bekötőút összesen:	20,2 km

Hasonlóképp elkészült a helyi érdekeltek és a megyei tanács kérésére a 85 313. sz. fertőbozi v. á-hoz vezető út 600 m hosszú szakasza is, melynek használhatatlanságát a mellékelt képek mutatják, felhőszakadás után.

85 313. fertőbozi vasúti állomáshoz vezető út 0+000 – 0+612 km szakasz kiépítés közben.

HÍDÉPÍTÉSI MUNKÁK

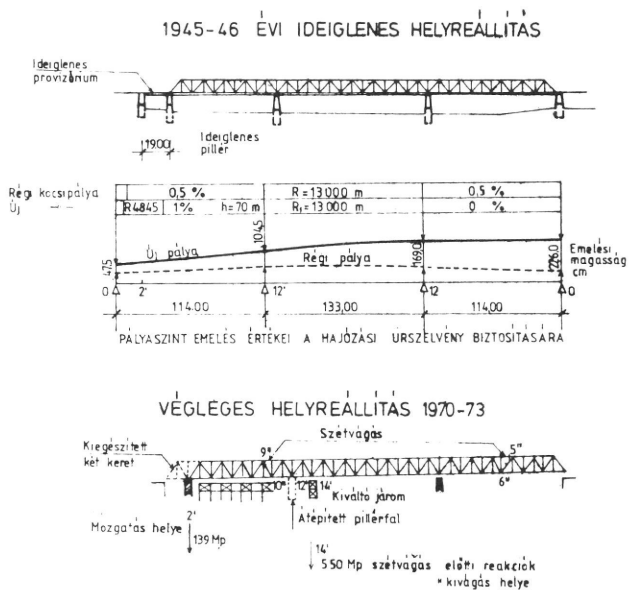
MEDVEI NAGY-DUHA-HÍD
EGYÉB NAGY HIDAK
KISEBB HIDAK

Az 1938–1941. évben épült híd nem sokáig állt. 1944-ben az ismételt légitámadások során a híd pályalemezét találat érte. Egy úszóakna a Győr felőli mederpillérnek ütközött és erősen megrongálta. 1945 márciusának végén a visszavonuló német katonák a meder Győr felőli nyílásának acélszerkezetét felrobbantották. Az acélszerkezet a mederbe zuhant, a hídfőn repedések keletkeztek. Szovjet katonák saját használatukra a Vagongyár dolgozóinak segítségével ideiglenes jelleggel helyreállították. A szélső nyílás két keretét – ahol a robbantás történt – levágták. Ideiglenes pillért készítettek és a megmaradt részt ráemelték. A 19,0 m nyílásra egy felső pályás provizóriumot építettek egy nyom szélességben 5–8 cm vastag palló borítással. A pályalemez sérülésére fa palló burkolatot raktak. Az orosz katonai alakulatok használták csak a hidat, a hídon polgári közlekedés nem volt. 1960 körül a kishatárforgalom növekedése és a hajózás zavartalanságának biztosítására a Közúti Főosztály az Uvatervet megbízta a híd helyreállítási munkáinak tervezésével. A tervek az 1967–1968-as években el is készültek. A tervezésnél figyelembe kellett venni a Duna Bizottság ajánlatát, mely szerint hajózási űrszelvényt kellett biztosítani. A pályaszint emelését vázlatosan bemutatjuk. Így a győri hídfőnél 47,5 cm, a győri oldalán lévő mederpillérnél 104,5 cm, a medvei oldali mederpillérnél 169 cm, a baloldali hídfőnél 224 cm emelést kellett végrehajtani.

A Győr felőli mederpillér kijavítása komoly gondot okozott, mert a közel 25 év alatti jeges árvíz tovább rongálta a pillért. Segédjárom készült, melyre már kellő magasságra emelték az acélszerkezetet. A pillér alapjait Larsen pallók között vizsgálták és építették újra. A műveletet gyorsan kellett elvégezni, mert a segédjármot a jégzajlás elsodorhatta volna. Majd az egész acélszerkezetet fel kellett emelni a kívánt szintre. A két hiányzó keretet elkészítve össze kellett szerelni a főtartókkal. A főtartókban esett károkat, kihajlások megszüntetését, hídtengely helyreállítását, kocsipálya szerkezetet a jelenlegi előírásoknak megfelelően alakították ki, a 6,0 m széles vasbeton pályalemez 7,50 m kiszélesítésével. A kijavított szakaszokon a kerékpársáv megszűnt. A munka 1973-ra elkészült a 4020 tonna összsúlyú acélszerkezet nagyobb tömegének megmentésével. A híd felújítása 100,3 mFt-ba került.

A hídépítési munkák fővállalkozója a Hídépítő Vállalat, az acélszerkezetek helyreállítását a „Ganz-Mávag" vállalat hídrészlege hajtotta végre.

A munkákról a csatolt vázrajzot készítettük.



EGYÉB NAGYOBB HIDAK KÉSZÜLTEK

8417. sz. tét–lébénymiklósi ö. út 28+134 km-ben 35,4 m ny. ún. „Sövényházi Rábca"-híd munkái befejeződtek.

8419. sz. tét–rábacsanaki ö. út 8+314 km-szelvényben a 39,8 m ny. ún. „Árpási Rába"-híd építése szintén megtörtént.

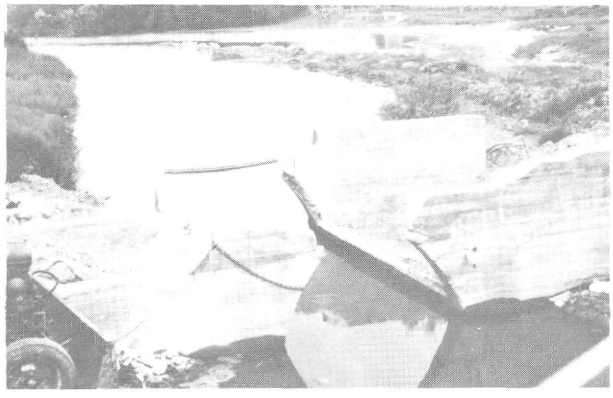
8613. sz. kapuvár–ciráki ö. út 2+813 km-ben 21,50 m ny. vb. „Höveji Kisrába"-híd elkészült.

KISEBB HIDAK KÉSZÜLTEK MÉG:

1501. sz. hegyeshalom–bezenyei ö. út 6+725 km-szelvényben 6,0 m ny. vb. híd

8629. sz. peresztegi bekötőúton
2+552 km-szelvényben 4,0 m ny. vb. híd
2+636 km-szelvényben 14,0 m ny. vb. híd az „IKVÁ"-n.

Elkészült az 1301. sz. győr–nagybajcsi ö. út 6+413 km-szelvényben útkorrekcióval 11,3 m ny. vb. híd a „Szavai csatorná"-n, a Vízügyi Igazgatósággal közösen. A Vízügyi Igazgatóságnak a csatorna tisztítására nagyobb hídra, a Közúti Igazgatóságnak egy teherbíróbb hídra volt szüksége. Közös munkával készült el az új híd. A régi híd bontásakor felvett kép a kezdetleges híd szerkezetét mutatja.



1973-ban megalakult a Győri Közúti Igazgatóságnál a „FORGALOMTECHNIKAI OSZTÁLY" 4 fő munkaerővel. Feladatai:

a) korszerű útellenőrző szolgálat
b) határátkelő helyeken tengelysúlymérés
c) forgalomszámlálás
d) balesetek elemzése
e) forgalomtechnikai elemek vizsgálata és alkalmazása

2 típusú T és M állomási forgalomszámlálást végeznek.

A Közúti Igazgatóságnak sajátos forgalmi helyzete van. Kelet–nyugati irányú közlekedési utaknak központjában található. Győr és Sopron egy-egy közlekedési centrumban fekszik. Három fontos belépő állomása van: Hegyeshalom, Sopron és Rajka, az elmúlt években került megnyitásra Kópháza és Vámosszabadi belépő állomás is. Sopron határállomás kivételével valamennyi belépő állomásokon a forgalomellenőrző mérésekhez tengelysúly mérlegeket helyeztünk el. A méréseket 1971. évben kezdtük el.

A mérési eredményekről kimutatást mellékelünk.

A nehézforgalom alakulása a határkirendeltségeken (csak belépő forgalom)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
	mért	mért	mért	mért	mért	mért	mért	mért	mért
	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos	túlsúlyos
HEGYESHALOM (1978 márc. 1-től)	26 302	26 117	27 876	39 208	34 576	31 944	33 043	37 261	35 675
	2 796	1 813	1 021	1 029	478	394	394	434	560
RAJKA (1978 márc. 1-től)	18 964	41 041	37 220	30 805	32 638	38 690	42 242	45 728	44 259
	1 132	3 872	2 608	2 679	3 408	3 924	3 937	2 968	4 843
VAMOSSZABADI (1984 febr. 1-től)							36 054	36 069	57 190
							3 238	4 760	2 899
KÓPHAZA (1985 júl. 1.-től)								338	2 343
								8	44

A KPM GYŐRI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG V. ÖTÉVES TERVE (1976–1980)

GYŐRI MOSONI-DUNA-HÍD

Az ötödik ötéves tervidőszak alatt a Győri Közúti Igazgatóságnak a legnagyobb és legfontosabb feladata – a Medvei Nagy-Duna-híd forgalomba helyezése után – a 14. számú győr–vámosszabadi II. r. főút közlekedésének biztosítása volt, csatlakozva az 1. sz. budapest–hegyeshalmi I. r. és a 81. számú székesfehérvár–győri főutakhoz.

A régi bekötés megnövekedett forgalmát a Mosoni-Duna felett 1945-ben felrobbantott és 1948-ban 20 t-s teherbírásúvá újjáépített acélhíd (Kossuth híd) levezetni nem tudta. A közlekedés Győr város műemlék övezetében forgalmi akadályokat okozott. Új nyomvonal kijelölésére volt szükség. A tervező több változatot javasolt, de sem a város, sem a szomszédos Vagongyár nem fogadta el egyik változatot sem. Végül közbenső megoldásként a Hajóállomás felett vezetett, drágább megoldás mellett történt a döntés. Ez azt jelentette, hogy a híd és az út új nyomvonala miatt szanálni kellett a TÜZÉP telepének 3/4 részét, a Győri Ingatlankezelő Vállalat Türr István utcai telepét, az Autójavító KTSZ telepét és raktárát, a győri színház kelléktárát, a Győri Közúti Építő Vállalat gépműhelyét, egy városi bérház 3 emeletes épületének felét, a Soproni Sörgyár győri telepét, az Erdőgazdaság szállító részlegét, a MÁV iparvágányának egy szakaszát, a Terményforgalmi Vállalat elevátorát és a városi villanytelepet, valamint 25–30 magánlakást.

A híd építését különböző okok miatt állványozással megoldani nem lehetett (a Hajóállomás üzemeltetése miatt), ezért a kivitelezés Magyarországon először alkalmazott szabadbetonozással készült a mellékelt vázlatrajz szerint. A munka a kisajátítások után 1975-ben kezdődött el. 1976-ban Koordinációs Bizottság alakult. 1977-ben a közreműködő 22 vállalat vezetői szocialista együttműködési megállapodást kötöttek, mely szerint munkáikat úgy végzik, hogy a hidat és a vele kapcsolatos utakat 1979. november hó 7-ig a forgalomnak átadják. Az átadás 1979. november hó 3-án megtörtént. A költségek fedezésére

a KPM Közúti Főosztálya	450 mFt-ot,
Győr megyei város tanácsa	
közvilágításra	6,0 mFt-ot,
14 lakás pótlására	2,4 mFt-ot adott.
Összes költség:	458,4 mFt volt.

A híd építésére vonatkozó oldal- és felülnézetét, a jellemző hossz- és keresztmetszetét és pár színes felvételt mellékelünk.

További nagyobb híd építése nem történt, de a 82–83. sz. II. rendű főutak győri közös bevezető szakaszán az ún. „Lenin" hídnak pályamegerősítési munkái elkészültek.

8222. jelű győr–bakonybánki ök. út 5+342 km-szelvényben útkorrekcióval elkészült 18,00 m ny. vb. híd a „Vezseny"-éren.

7 db kisebb híd készült különböző helyeken 46 híd fm. hosszúságban.

UTAK ÉPÍTÉSE (1976–1980)

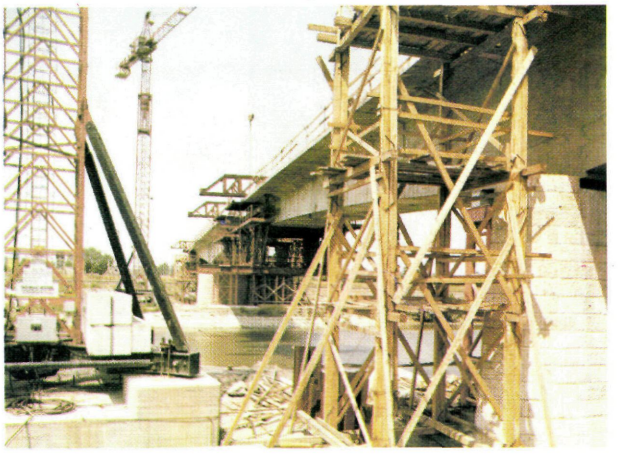
1. 14. sz. győr–vámosszabadi II. r. főút 0+000 – 2+500 km szakasza kiépült a „MOSONI-DUNA" híddal együtt.
2. 1. sz. budapest–hegyeshalmi I. r. főút 109,2–118,7 km szakaszán csomópont és parkírozó kiképzésével a burkolat megerősítése történt meg.
3. Ugyancsak az 1. sz. budapest–hegyeshalmi főúton az „Abdai" átkelési szakasz kiszélesítése is leálló sávval a közlekedés biztonságosabbá tételével elkészült.
4. A teherpályaudvar feletti hidak dilatációs szerkezetének újabb cseréje, valamint
5. 85. sz. győr–nagycenki II. r. fk. út 16,0–23,7 km szakaszán az útszakasz megerősítése megtörtént.
6. 83 131. sz. lilahegyi bekötő út építése társadalmi munka segítségével készült el.
7. A burkolatmegerősítési munkák folytatódtak:
   a) Főúthálózaton
      113,5 km hosszban 906,886 m^2
   b) Alsóbbrendű utakon
      81,5 km hosszban 503,735 m^2

   Összesen:
      194,0 km hosszban 1410,621 m^2
      6,25 m átlag szélességben.

Ezen időszak ismertetésével zártuk le a Győr-Sopron megyei utak történetét. Nem törekedhettünk teljességre. Mint érzékelték, a fő szempont a jelen úthálózat kialakulásának, fejlődésének bemutatása volt. Kerültük a sok elemző táblázatot, értékelést, a történelmi eseményekre helyeztük a fő hangsúlyt.

Úgy érezzük, hogy 1980-ig kialakultak azok az útviszonyok, amelyek döntően meghatározzák a megye közúti közlekedésének helyzetét.

A forgalom fejlődésével, átrendeződésével természetesen a továbbiakban is számolni kell, ezt célozzák a távlati tervek, amelyek megvalósítása e kiadvány tovább íróinak lesz a feladata.



A győri Mosoni-Duna-híd építése

VASUTAKRÓL

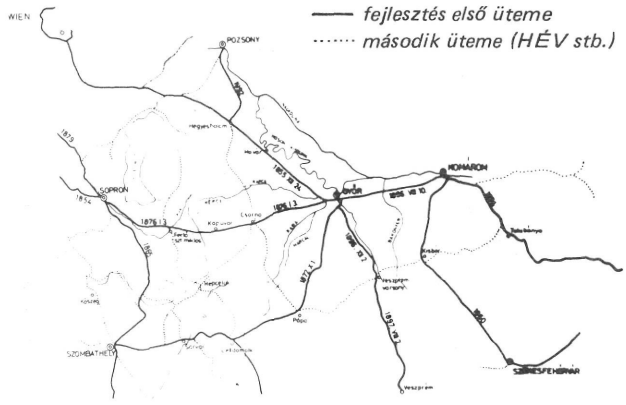
A VASÚT FEJLŐDÉSE MEGYÉINKBEN

Széchenyi István 1832. szeptemberében angliai tanulmányútja során főleg a hídépítésekkel foglalkozott a „Lánchíd" problémája volt utazásának fő célja. Tárgyalt a később tervező Clark Thiery mérnökkel, de felkeltette figyelmét Angliában az 1825. év júniusában bemutatott Liverpool–Manchester közötti vasút újdonsága is. A vasútépítés Bécset is foglalkoztatta. A bécs–budai vasút vonalvezetésénél az volt a fő kérdés, a Duna jobb vagy bal partján vezessen-e a vasútvonal.

Az első vasútvonal az 1836. évi XXV. tc. alapján engedélyezett Első Magyar Pozsony–Nagyszombat vasút volt, de ez csak lóvontatással működött.

Az 1840. évi Pest megyei közgyűlésen Deák Ferenc Magyarországon angliai példára vasút építését a magas építési és szállítási költségek miatt „álom"-nak tartotta. 1840 tavaszán Széchenyi István Sina báró bécsi bankárt és építési nagyvállalkozót a vasútnak a Duna jobb partján való építésére kívánta rábírni. A vasutat a Duna jobb partján és Sopronon keresztül kívánta kiviteleztetni, de az építési költségek ezt nem engedték meg. 1845 márciusában Széchenyit a Bécsújhely–Soproni Vasúttársaság elnökévé választják. 1846. július 15-én a Pest–Vác vasútvonal üzembe helyezésén Széchenyi is részt vett. 1847. április 17-én történik meg a bécs–marchegg–pozsonyi vasút átadása. 1847 szeptemberében a pest–szolnoki vasútvonal is elkészült és Széchenyi ismét ott volt a megnyitáson. Az 1848–1849-es szabadságharc a vasutak építését megszakítja, de 1854-ben Bécsújhely–Sopron között a vasút elkészült. Ez a későbbi Déli vasút első szakasza volt. 1855. december 24-én a Bruck–Királyhida–Győr közötti, tehát a Duna jobb partján (bár a Pozsony és váci vasút a Duna bal partján már elkészült) vasutat átadják a forgalomnak. 1856. augusztus 10-én Győr–Komárom között, 1865-ben Szombathely–Sopron között (Déli vasút), 1871. augusztus 1-jén Győr–Pápa között, 1876. január 1-jén Sopron–Győr között (GYSEV), 1879. október 28-án Sopron–Ebenfurt között (GYSEV), 1892-ben Pozsony–Hegyeshalom között, 1895. december 3-án Győr–Bakonyszentlászló között létesült vasúti összeköttetés. Ezzel Győr-Moson-Sopron megye területén a vasúthálózat fővonalai elkészültek.

A vasútépítés tetemes költségei és a magánerő bevonása, valamint a gyakori visszaélések az osztrák kormányt arra



Nyugatdunántúl vasútfejlesztése

ösztönözték, hogy magánvállalkozásként, „Helyi Érdekű Vasút Társaságok"-ként folytassa a vasutak építését. Hazánkban 1887-ig a Közmunka és Közlekedésügyi Miniszter rendeletére a vízrajzi osztály által kiadott kimutatás szerint az országban 10 737,479 km vasút épült.

A három vármegyében az 1–9 sorszám alatti vasutakból 358 km hossz készült el. Vasútjainkról helyszínrajzot készítettünk. Ha országos viszonylatban vizsgáljuk a jelenséget, akkor azt látjuk, hogy 100 km^2-re az országos átlag: 3,29 km/100 km^2 volt. A megyei átlag 5,30 km/100 m^2. Tehát az országos átlagnak több mint 1,5-szerese. Ezt az átlagot növelte a cukorgyáraknak az a felismerése, hogy a vasút építése gazdasági fellendülést hoz. Meg kell említeni, hogy a környéken és főleg Sopron megyében több cukorgyár működött. Pl.: Nagycenken, Petőházán, Bükön, Félszerfalván, Cinfalván, Csepregen, Sajtoskálon. Ugyancsak érdekelt volt ezen a ponton a Komárom megyei Ács községben működő cukorgyár is.

A vasút előretörésével a győri hajósok Mosoni-Dunán való szállítása megszűnt, nem bírták a versenyt. A csunyi zsilip elkészültével a század végén a vízi szállítás lehetetlenné is vált. A Dunapartra épített toronyszerű elevátorok mellé vezetett iparvágányok a gabona felvásárlási helyét meghagyták és ismételten innen indult nyugatra a gabonafelesleg elszállítása. A vasút fejlődésének újabb konkurense jelentkezett, a helytől helyig szállítást végző teher- és személyszállítást lebonyolító gépkocsi fuvarozás.

HAJÓZÁS

Hazánk területén az első hajósok a „RÓMAIAK" voltak. „CARNUMTUM"-ban hadikikötőjük volt. 1940-ben Máriakálnok község Duna felőli oldalán hajóállomásuk maradványát találta meg Magyaróvár város főmérnöke. Hasonló szerencsés leletre találtak 1966-ban az 1. számú budapest–hegyeshalmi főút korszerűsítésénél 4,0 m mélyen, Stailocco római őrhely mellett hajóállomás nyomaira bukkantak a földmunkások. Megörökítették i. sz. 377-ben Carnumtum kiürítését a Római Fórumon levő Antonius oszlopán is.

A Duna, a Mosoni-Duna, a Rába, a Rábca, a Marcal mint nagyobb folyók, a Lajta, a Sopron megyei patakok és a Hanság vizei pusztításainak megakadályozására 1767, 1777, 1778, 1784, 1786, 1793, 1794, 1802, 1811, 1813, 1816. években ismételt tárgyalások történtek, de a megyék a költségeket előterjeszteni nem tudták. Ebben Győr vármegye, mint közülük a legkisebb és legszegényebb, nem tudta vállalni a reá eső költségeket, holott a legtöbb kár ezt a megyét érte és a legtöbb munkavégzésre itt lett volna szükség. Sopron vármegye a rendelkezésre álló pénzből nagyszabású csatornatisztítás mellett főkanálist épített, bekötötte a Kardos eret, a Hanság csatornát meghosszabbította, a Rábcát Bősárkánytól a Hanságig készült csatornával összekötötte, a Lórét csatorna tisztításának 4/5 részét vállalta és a nagytömegű vizet Győr megye, de főleg Győr városára eresztette.

1816-ban Király György Győr vármegye hites földmérője Őry Dánielnek a Helytartótanács mérnökének rendelkezésénél Sopron megye döntésével kapcsolatosan ellentmond és érveivel a helyi viszonyok jobb ismeretéről tesz tanúbizonyságot. Jóslatai sajnos bekövetkeznek.

1817-ben a Helytartótanácstól Győr városa engedélyt kap a régi várbástyák falainak ledöntésére. A törmelékkel a gondozatlan, eliszaposodott várárkot betömik, a 300 000 db egészséges téglát pedig a komáromi várhoz uszályokon leszállítják.

1819-ben Sopron és Győr vármegye megállapodnak a vizek lefolyását akadályozó fák eltávolítására, de 1820. szeptember 11-én a Rába a „várkeszői vámház"-nál 60 ölnyi hosszúságban áttörte a gátat és a marcaltői határtól együtt folyt a Marcallal. Az előző megállapodást végrehajtani nem lehetett.

1806. június 9-én Moson vármegye kérelmét bejelentik, mely szerint a vontató út fenntartása tetemes költséget jelent, ezért a vontató hajók gazdájától „Kárópénzt" kérnek.

Nagyobb hajók után: 6,– Ft-ot
közepes hajók után: 4,– Ft-ot
kisebb hajók után: 2,– Ft-ot vesznek.

Győr vármegye a vízen való átkelésre is kért kárópénzt.

A hajózás a Mosoni-Dunán történt, mert a Nagy-Duna a sok sziget miatt erre nem volt alkalmas. Győr városa kedvező földrajzi fekvése és sok folyóvize a gabonának Bécsbe való szállítására ösztönözte.

A gabonát aratás után nem tudták azonnal elszállítani, erre a terménykereskedők emeletes gabonatárházakat építenek a Duna partjára. Bankokat és „Gyűldé"-t alapítanak. A termelők előleget kaptak. A szállítások lebonyolítását a burcsellások végezték. Az Újvárosban letelepült 54 szerb család, akik a törökök elől 1607-ben menekültek ide, értették ezt a mesterséget, ismerték a Mosoni-Dunát. A rakodás a győri Gabonavásártéren történt és innen indult a szállítás. 280 gabonakereskedőnek 147 raktára, 800 dolgozója volt.

Győrből 10 év alatt 213 200 tonna, Budapestről 87 700 tonna gabonát szállítottak ki. A gabona szállításának indítása a győri Gabonavásártérről történt, amit a mellékelt képek is bizonyítanak.

A gabonaszállítást később gőzhajókkal még télen is szorgalmazzák, amit Magyaróvárról készült felvételek bizonyítanak, ami egészen az 1880-as évekig folyt.

A szabad Dunagőzhajózási Társulat Győr állomásának élénk forgalmát a következő adatok bizonyítják.

A győri hajóállomásról elszállítottak:

	utas(t)	szemestermény(t)	egyéb áru(t)
1870. évben	14 935	701 144	42 131
1871. évben	14 882	776 059	38 524
1872. évben	17 492	515 826	58 874

A rómaiak kivonulnak Carnuntumból (Részlet a római Antonius-oszlopról)

180. ÁBRA. VÁROSKÉP A XIX. SZ. DEREKÁN

Rohbock Lajos metszete a Püspökvárat és Székesegyházat mutatja be a Duna-kapu előtti dunapartról. A parton mozgalmas élet, a „burcsellákon" szállított gabona kirakása

182. ÁBRA. VÁROS-SZILUETT A XIX. SZ. KÖZEPÉN

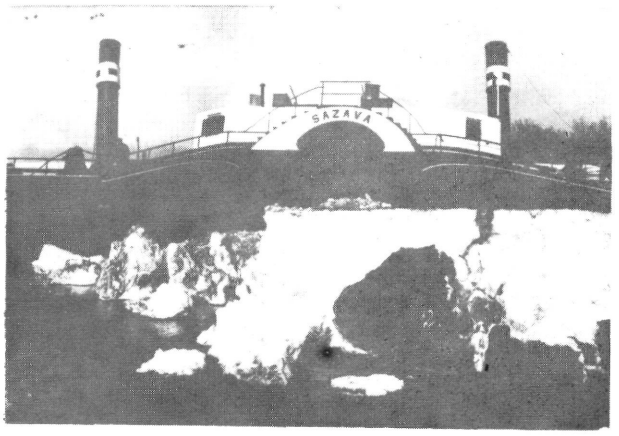
Ismeretlen szerző munkája, mely a Duna északi kanyarjától nézve ábrázolja a várost

Győri hajóállomásra érkezett:

1870. évben	17 569	419 632	184 687
1781. évben	16 911	129 389	185 004
1872. évben	19 848	467 522	211 146

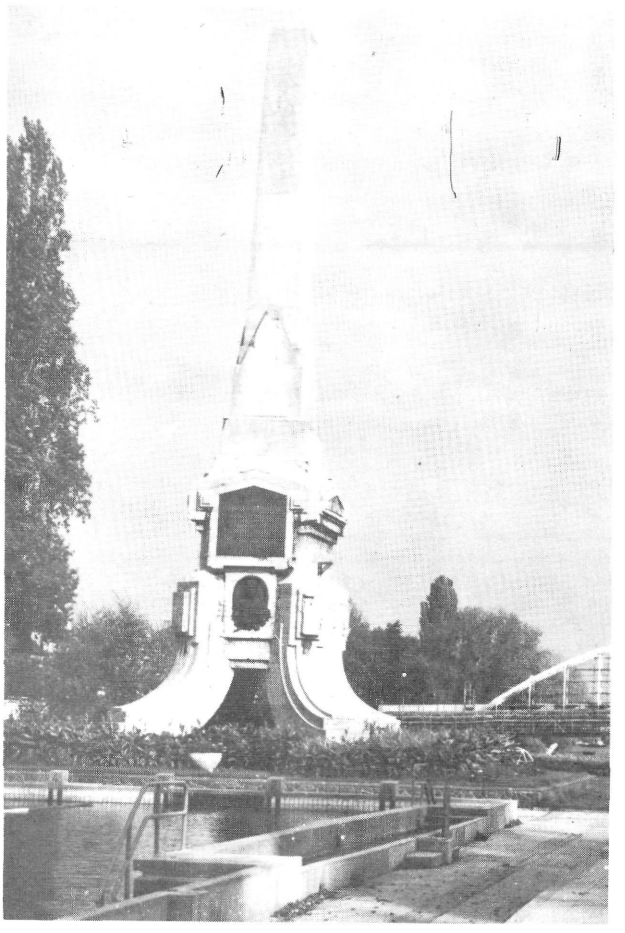
Az adatok általában növekedő tendenciát mutatnak, tehát a vizeken való olcsó szállításnak kedvező kilátásai voltak. A Mosoni-Duna szakaszon 1880. körül kezdődött és 1886-ban a csunyi zsilip megépülésével a hajózás megszűnt.

1883-ban a magyaróvári fénykép az utolsó gőzhajót mutatja.



A Mosoni-Duna 4,0 km-es felső szakaszának szabályozása kövezett mederrel elkészült. A közúti forgalomnak megfelelően egy 40 m ny. acélhíddal. A további munkát ezen a jellegzetesen békés folyású vizen folytatni nem lehetett, mert az 1914. évi háború ezt megakadályozta. A légvonalban 56 km távolságot 121 km hosszon teszi meg és 7 közúti hidunk van felette.

A győri nagy vizek rendezésére az 1838-as pesti és a későbbi szegedi árvíz hívta fel a figyelmet. 1873-ban megalakult a „Rábaszabályozó Társulat", mely a szabályozást nemcsak a Rába, Rábca és Marcal, hanem a Duna áradásával kapcsolatos visszaduzzasztások hatására is, tehát együttes munkával kívánta helyesen megoldani. A költségek olyan magasak voltak, hogy a társulat tagjai azokat nem szavazták meg. A kinevezett kormánybiztos a csökkentett költséggel elkezdette a szabályozás munkáját, de a malmok kártalanításánál a társulat csődbe jutott. Végül állami segítséggel 1900—1912 között elkészült az egyik legjobban sikerült szabályozás, mellyel együtt a Mosoni-Duna töltését Dunaszentpálig megemelték, Győr biztosítása érdekében. A sikeres befejezés emlékére dr. Zsielinszky Szilárd műegyetemi tanár tervezte emlékoszlopot állítottak fel a Rába torkolatánál.



1936-ban Dunaremeténél hajóállomás épült, s a hozzávezető 3,7 km-es utat is kiépítették, főként a Budapestre irányítandó mezőgazdasági termékek szállítására.

1945 után a Gönyű—Győr közötti személyszállítás megszűnt. A Győri Hajóállomás azonban jelenleg is működik, mint teherkikötő. Dunaremetén és Gönyűn a régi MFRT és DDSG hajóállomások megszűntek, a hozzá vezető utakkal együtt.

MEGYEI KEZELÉSBEN LÉVŐ UTAK

Meg kell említeni, hogy van még a megyének olyan úthálózata, melyről nem beszéltünk. A Megyei Tanács Közlekedési Osztálya alá tartoznak.

„TANÁCSI KÖZUTAK"

A mezőgazdaság legnagyobb forgalma rajtuk bonyolódik le, és ma a mezőgazdaási gépek jelentősen megszaporodtak és súlyban megnövekedtek, tehát közlekedésüket mindenképpen biztosítani kell. Jól karban tartott állapotuk jelentős üzemanyag-megtakarítást jelenthet.

A kapott értesülés szerint a tanácsi utak hossza:

	kiépített	kiépítetlen	összesen
belterületi utak	968 km	877 km	1845 km
külterületi utak	64 km	1103 km	1167 km
Összesen:	1032 km	1980 km	3012 km
	34%	66%	100%

Hidak száma a tanácsi utakon:

vasbeton	fém	beton, kő	fa	összesen
117 db	14 db	5 db	29 db	165 db

FÁSITÁS

Végül be kívánunk számolni az egyik, ma már elfeledett, de 1794-ben még nemzeti ügynek tekintett fásítás gondjairól. A szederfa ültetését, mint annyi sok mindent, Széchenyi István indította el, és birtokának útjaira több mint 14 000 szederfát ültetett. Mindhárom vármegyében sok szederfa volt, főleg az állami közutakon. Sok fajta gyümölcsfa is volt Sopron megyében (cseresznye és alma), Moson megyében (cseresznye és dió), Győr megyében volt a legtöbb szederfa, de gyümölcsfa nem volt. Győrött selyemtenyésztési főfelügyelőség volt és figyeltette az utakat, 1-1 kidöntött szederfa pótlását. Rajkán kisebb szedreskertet létesítettek. Győrben selyemgubó üzem is működött (a Gardénia elődje), ahol több megye gubóját dolgozták fel. Sopron megyében olyan sok gyümölcsfa volt, hogy Beleden egy, csak a gyümölcsfák gondozásával foglalkozó útbiztos volt. Feladata a gyümölcsfák gondozása, metszése, permetezése, ellenőrzése volt. A megbízatása 1950-ben megszűnt. A vezetőknek az volt a véleménye, „ha a szegény gyerek naponta 1-1 almát megeszik, napi vitaminszükségletének felét megkapja".

FÜGGELÉK

GYŐR–PÁPAI POSTA ÚT REGULÁCIÓJA

Karkoványi István Főszolgabíró felhívására Király György ingenier „Győr–Pápai posta és commerciális útnak felmérését elvégezte és arról jelentését az alábbiakban 1826. április hó 11-én beadta és 1826. április hó 14-én véleményével ki is egészítette.

Király György ingenier jelentése 1826. április 11-én Győrből Pápára vezető posta útnak 1825-dik esztendején megméréséről szóló

– JEGYZÉS –

1. Nemes Győr városa határától a Csanaki helység határán keresztül a Ménfői határig (Győr város)	972 -öl.	
2. Minfői határban		
a) Koroncói útig	286 -öl,	
b) innénd a Kőhídig	1442 -öl,	
c) ettől a Szt.Páli határig	200 -öl	1928 -öl
3. Sz.Páli Határban		
a) a második kőhídig	164 -öl,	
b) Szemerei határig	860 -öl,	
	1024 -öl,	
	2952 -öl	
4. Szemerei határban		
a) a Bakony folyásánál lévő kőhídig	1260 -öl,	
b) innénd a Szemerei vendégfogadóig	520 -öl,	
c) a Sárhelyi kő hídig	1760 -öl,	
d) a Téti határig	1052 -öl	3592 -öl
5. Téti határban		
a) a Szemerei határtól fogva az újonnal felhányt útig	600 -öl	
b) az új út a keresztig	450 -öl,	
c) a kereszttől a vendégfogadóig	391 -öl,	
d) a vendégfogadótól a Csangotai hídig	360 -öl	
e) innénd a Sz.Kuti falu ÉNy-i végén lévő Mórichidai határig	1350 -öl	3151 -öl
6. Mórichidai határban	580 -öl	580 -öl
7. Gyarmati határban		
a) A falu napkeleti végéig az új felhányásokig	489 -öl	
b) Faluban kereszttől	488 -öl	
c) A Falu napnyugati végénél a Takácsi határig	2180 -öl	3457 -öl
összesen:		13 732 -öl

Ezen mérés szerint tehát a 13 732 öleket 315 21/32, vagyis 315 2/3 felosztás jut 1/32 részre 1 öl 2 1/4 láb hosszú út darab és így leírtam minden helyiség szerint néki járandó út darabját, de megvallom, hogy én ezen módot másképpen helyben nem hagyhatom, ha csak az időt, melyen egyik, vagy másik Helyiség az út darabja, közelebbül vagy távolabbul fogja kövecsezni, a munkájának véghez vitelére meg nem határozzák – azon felül ezt is meg kell jegyezni, hogy a mely Falu a maga határjában kövecsezhet, és elég materialist talál, az valóban többet tehet és kell is vele tétetni, mint a kinek messziről kell az útra jönni és még messziről is kell kövecset hordani. P. o. Gyarmat, Csikvánd, Malomsok, Szerecseny, Tét, Szemere stb. sokkal többet tehetnek, mint Sz.Miklós, Sz.Mihály, Mérges, Kajár, Kis-Péc, Tényő.

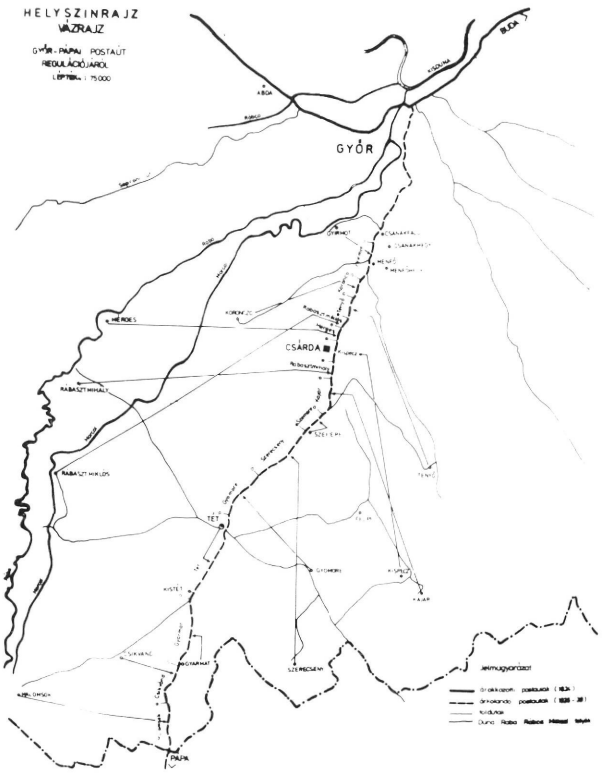
A Sessiok sehol sem egyarányúak, mert egy Téti Sessio többet ér 6 Szemerei, Koroncói, vagy Gyirmóti sessionál, és itt többet is kellene nekik tenni a közös és egyenes mérték szerint teendő munkálódásban. Ha igazán vizsgáljuk kinek-kinek birtoka vétetnék leg igazabb mérték lenne ez, de ebben sem lehet mostan megnyugodni, mindazonáltal az osztályt meg tenni, a mint legjobbnak gondolja, én a Helyiségek erejét és tehetségét nem esmérem, úgy mint Járásbeli Fő Szolgabíró Úr''.

Győr, 11. április 1826.

Király György

P.S. Mindazonáltal ha véelményemet meg nem vetné, azt ohajtanám, hogy a kik a Ménfő határ felső részéről fogva egész a Szemerei vendégfogadó napnyugati széléig kövecseznek, s csak a fele annyi öleket kapjanak, mint azok a kik ezen vendégfogadónál fogva egész a Takácsi határig fognak kövecsezni, mert elsőben a kövecset közelebbről kapják, és másodszor az út is már annyira elkészült, hogy sokkal kevesebbel igazítást kíván.

Király György
ingenier



KARKOVÁNYI ISTVÁN FŐSZOLGABÍRÓ írásbeli rendelkezése a HELYSZÍNI TÁRGYALÁSRÓL (1826. április 13.)

Minden országokban az Utaknak jó karban leendő helyeztetése, legnagyobb szorgalommal előmozdítván, és Parancsolatok által és azoknak készíttése és tartása szorosan megrendelve lévén ezen T. Győr vármegye részéről azon módon, és különösen távoli és harmadízi Esztendőkben az Utaknak jó Karban leendő helyeztetése főköteleségben hozattatván, és ahoz képest távoli észtendőben *á Pápai Posta Útnak Regulátiójához fogván, ott a hol Árok Közé az Út véve nem volt,* a közé szoríttatott és az idén Téti határban azon új út újra fel emeltetni fog, aképpen Ménfőtül fogva egész Takátsi határig a Posta út olly helyheztetésben kerülend, mellyet gyakori igazgatás mellett jól meg követseztetése által igen jó karban tenni mód lehessen.

Ehez képest Földmérő Úr Járásomban Ménfőtül egész Takátsi határig á. T.V. megye Rendésébül már felmérte, melly tészen összesen hosszuságában 13.732 ölekre kiterjedő követsezés alá való Posta Utat, melly a távol árkolás által nagyobbodván kötelességemmé teszi és a V. ügye által tétetik, hogy azon utat, újra az Helységekre fel mérjem, *melly mérésben azon tekintet fogva magát elől adni, hogy* amelly Helységek önnön határjaikban részesíttetnek á Posta Út tsinálásábul, így szinte határjaikban is elegendő Gőbéts találtaik, azon Helységekre igazság szerint munkálkodás végett nagyobb részt kelletik kivetni – Melly kivetésre és kimérésre *május holnapjának 10-k Napját* rendelem olly meg jegyzéssel

1-ör Hogy az anpon regvel 8 órára Kajári, Kispéczi, Hali, Szemerei, Tsanak és Hegy és Felpéczi, Gyömörei, Szeretsényi Bírák a Szent Páli csardánál az Úti Pallérjaikkal együtt megjelenjenek, hogy onnénd el kezdvén, kinek kinek részét ki mérhessem.

2-ör Minden helység részére készíttessék, jelnek való hosszú *karró* mellyet méllyen az útban le verni lehessen és ez által egy Helység á része, á másiktul különböztethessen, okbul minden Helység hozzon egy sulykot, és ásót azon karrónak a földben való bé+helyheztetésére – A karró fellyül szélles légén, és azon a Helység Bellegje nyomattassék.

3-or Az Helységeknek ha mérő Lánczok volna Magokkal elhozzák.

4-er Oda haza előre elkészüljenek és a Gazdákat jegyzésbe vegyék, hogy tüstént á jelölt utbul kinek-kinek részét kioszthassák.

5-ör A gyalog Napszámosokat is jegyzésben vegyék, a kik esztendőként kétszer az árkok igazíttásában és a gőbétsnek ki ásásában foglalatoskodhatsanak és Pünkösd után mindjárt el=kezdvén a gőbétsezéshez Gazdák fogjanak.

RENDSZABÁSOK:
Mellyek szerint a T.Vm-gye Rendeléséből a Posta Utat készetteni kelletik a következendőkbül álnak:

1-ször A Gőbétsezés előtt az árkokat egyenes huzatban ki ásni és tisztogatni kelletik és á hol a partok meg szaggatva vagynak, azokat hantal kirakni és egyenesíttetni kelletik.

2-ször Az Ültetett fáknak fent tartására meg kívántatik, hogy azok az árok partban álljanak és gyökerekre eképpen a nedvesség járulhasson, és mivel némelly Bírák által több helyeken a fák á part teteiben ültettek, minthogy azok mellé az árkot már vezetni nem lehetne, belülrül a fák töveinél olly luk ásattassék, á mellyen az eső lének alá szivárkodása meg=szereztessék.

3-szor A régiebb fáknak alulról származott hajtási le=nyesettessenek, az azon kívül bokrok, melyekbül fát nevelni nem lehet, ki vágattassanak, hogy az árok készítésben akadály ne=legyen, és hogy téli időben a hónak tartalékja az által ne szereztessék és jó szelek által az utak könynyebben kiszáradhassanak.

4-szer Ezen utben lévő fa hidak megvizsgáltassanak és ha kívántatik új pallók reá rakattassanak.

5-ször A kő hidak mind á két felyül a hol a partok le szakadtak és bejányoztak ki karróztassanak, és a karrók béfonyattassanak, s ázután hantal a szaggatások ki töltessenek.

6-szor A hidak allya ki tisztogattasék és a víz folyásnak út készíttessék.

7-szer Szemerétül fogva Ménfőig az Utak közepe az Árkokbul Feltöltessék és emeltessék, olly formán, hogy homokot belé háni szabad nem lészen, hanem hantos földdel szükséges emelni.

8-szor Minden 1 öl hosszúságú és Másfél öl szélességű Útnak közepére 3 jó kotsi gőbétset kell hinteni, itt meg=jegyezni való, hogy a melly Gazda eképpen munkálkodni nem fog, mind addig szoríttatni fog, még kötelességét a képpen tellyesítti, mi okbúl.

9-szer Az Úti Pallérok olly gyorsan fel=tenyészíttenek, hogy ezen Rendszabás szerint való kötelességjekben, ha iparkodok nem fognának lenni felelet terhe rajtok lévén, büntetéseiket el nem kerülik, és ugyan azért.

10-szer Naponként 45 ktzár bérek mellett addig á gőbétseztetést meg nem szüntessék és azt á, Gőbétsezők el ne hagyák, még az úti Pallér meg nem tekintette á Munkát és azt heljesnek találván, őket a további Munkálódástul fel nem oldozta."

Ezen rendszabásokat a Nótáriusok le írván, á Bírák falaira fel függesszék és á Pallérokat minden ki szabott kötelességre oktassák és azután a leczkét vélek fel mondassék, hogy fejekben maradjon, mert bizonyossá téssem Őket, hogy június hónapban ki szabott és utóbb értésekre adott visitátio napján á midőn az Utaknak el=készítve kelletik lenni, ha legkevesebb hibát tapasztalni fogok,

azon a helyen; a hol hibát látok, őket meg vágotni kötelességemben áll, s ugyan azért a hol nagyobb számra terjedő út tsinálás 500 öleken fellül kivetve lészen, inkább az Út pallérokat szaporítsák, hogy a Felséges Parantsolatok által kívánt Utak a tsinálásában leg kevesebb hátra Maradás ne légyen, az ez okbul meg küldöm előre is a kivetés munkáját á következő rendelet.

A Csanaki Határtul kezdvén a Ménfői határban egész a Szent Páli határig tészen az Útnak hossza	1928 öleket
Onnénd á Szemerei határig tészen	1024 öleket
Onnénd a Szemerei határon keresztül egész a téti határig tészen	3592 öleket
A Szemerei határtul a téti határon keresztül egész á Mórichidai határig Sz.Kuti falu nap nyugati végén tészen	3151 öleket
Ettül kezdve, tudniillik a Szentkuti falu végetül egész a Gyarmati határig	580
Onnénd a Gyarmati falunak Napkeleti végéig	789
Gyarmati falun keresztül	488
Azon falu Nap nyugotti végétül Takátsi határáig	2180
Összesven tészen	13732 ölárok

Árok közé vett utak hosszusága.

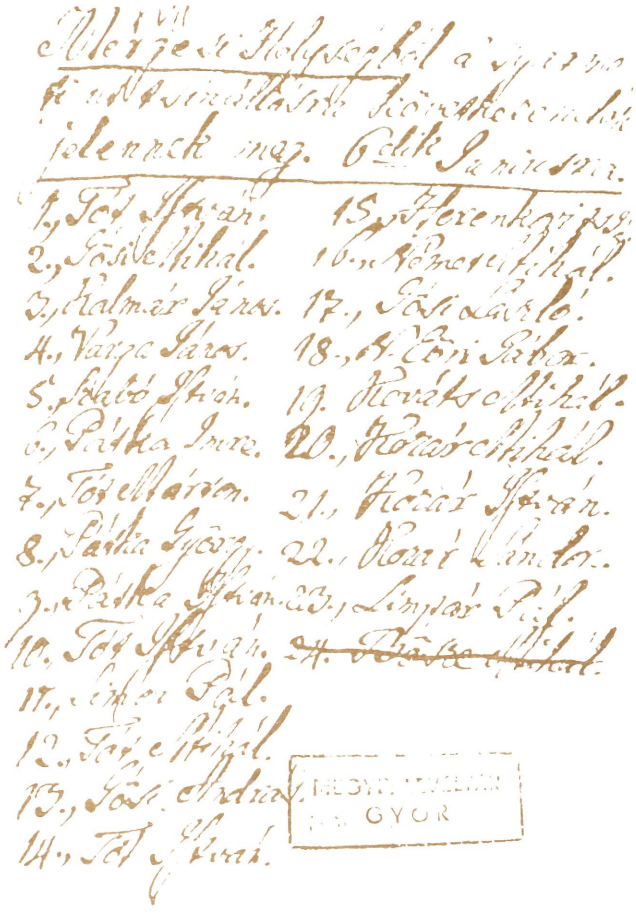
Ehez jön azon darab árok nélkül való Út is, melly a Téti alsó vendég fogadótól fogva Esztendőnként szinte Gőbétseztetni fog Prédikátor Úr erdeje felé.
Ezen utakbul a következendő módon fognak a Helységek részesítetni.

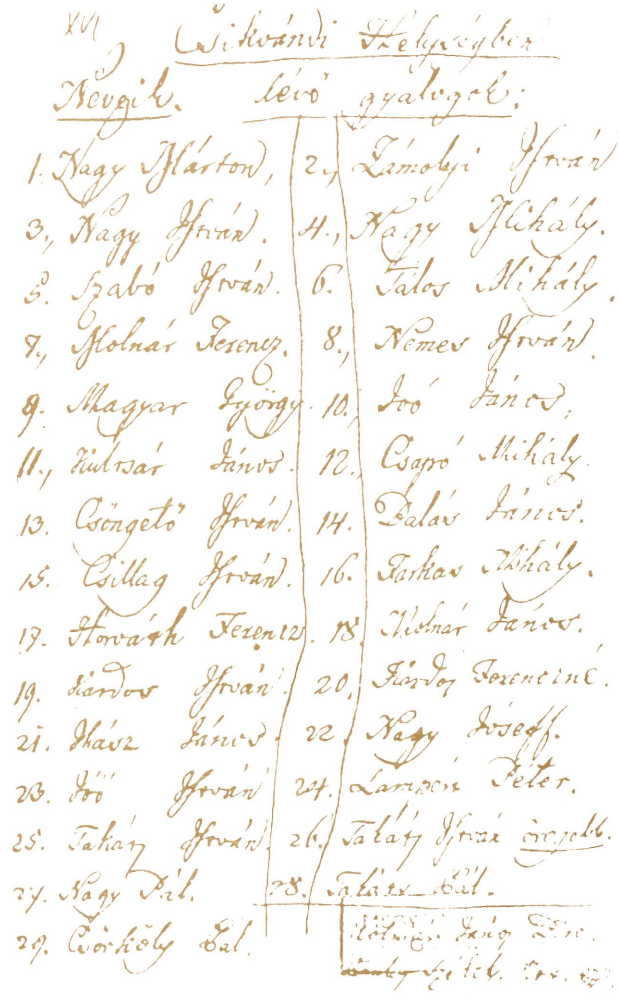
Csanaki határnál kezdvén		
Gyirmótra esik	900 öl	Ménfői határban
Koronczóra utánna	420 öl	dettó
Tényőre utánna	500 öl	"
Szt.Miklósra utánna	250 öl	Ménfői Szt.Páli határban
Mérgesre utánna	300	— " — határban
kis Pétzre	490	— " — "
R.Szt.Mihályra	350	út Páli és Szemerei határban
Kajárra utánna	1000	Szemerei határi
Szemerére	522	— " —
Szeretsenyre	1900	— " —
Gyömörére	1200	Szemerei téti határ
Tétre	2150	Téti határ
Gyarmatra	1600	Gyarmati határban
Csikvándra	1000	— " —
Malomsokra	1200	— " —
	13732	

Megjegyezni való + pedig, hogy az Útra a Gőbétset á honnénd eddig hordották, tovább is onnénd hordani fogják. Ebben legkevesebb hátramaradás ne légyen, mert amely Bíró engedetlen lenni fog, régi igéreteimet telyesítteni fogom és *betsületemet* leg kevesebben sem hiánnyíttom.

Győrött, 13. Ápr. 1826.

Karkoványi főbíró





KARKOVÁNYI ISTVÁN FŐSZOLGABÍRÓ RENDELETE AZ ÚT ÁLLANDÓ FENNTARTÁSÁRÓL (1826. szept. 1-én)

Ezen módon minden Helyiség az Útból Maga részét ki vévén, azt Czövekek béásata által Magának meg jelelteti és kötelességévé tette, azon rész utat a Helység Gazdái között felosztani, egyszersmind á ki adott rendszabásain mellett azon utat jó karban tartani, úgy mint következik:

1-ör Minden esztendőben kétszer, úgymint májusban és októberben az útnak igazíttása és követseztetése szükséges lévén, mindezek előtt a kézi munkátok az árkokat egyenes huzatban kiásni, tisztogatni és a hol a partok megszaggatva vagynak, úgy az úton, a gödröket is hanttal kirakni kötelesek.

2-or A vágásokat bévonni és az út közepét domboritani, fáknak töveiről való hajtásait lenyesni és a bokrokat kivágni tartoznak, hogy téli időben a Hónak tartalékja az által ne szereztessék.

3-szor Az úton lévő kő és fa Hidaknak elei jól feltöltessenek, és ahol az Hidak végiben a Partok le szakadoznak, ott kikaroztassanak és meg erősíttesenek.

4-szer A homokosabb Utakra fekete föld hordassék és annak meg ülepedése után mind ott, mind pedig a jobb tulajdonságú utakon minden egy öl hosszúságú és két öli szélességit út közepére hosson jó kotsi göbétsét és elszélesíttessék.

Megjegyzés: (Ez körülbelül $1{,}89 \cdot 3{,}78 = 7{,}20\ m^2$ a terítés $0{,}80\ m^2/7{,}20\ m = 0{,}10$ cm vastag terítésnek felel meg, ami bizony kevés és a földmunkában elveszik alapozás nélkül tömörítetlen pályán a gk. elül elvén.

5-ör Minden Helységben egy Úti Pallér kinevezve lévén, kötelességévé tétetett a munkások után gyorsan lenni és a kiadott Rendszabásokhoz képest a munkát szorgalmazni uttyát jól meg nem munkálta, melly még Szemerétül fogva Ménfőig is, noha Gőbétset messzebbrül kell hordani is, három napok alatt leg föllyebb meg eshetik, ha tellyes készséggel a Gazdál elől állanak; de mivel különösen kispétzi és Kajári Helyiségek lakosi szokásban vett Csalfaságok által a Bíráknak nem engedelmeskedvén a Faluba követsezésre ki indulnak ugyan, de más felül azonnal vissza térni szokván. Mind az uraságok Robotnyáiktül mind pedig a követsezéstül fortélyos módokon menekednek, és ugyan azért: Meghagyatott á Bíráknak, hogy az Út tsinálás idején Elsőkben fele Falubelieket, azután ha azok tökélletesen elvégezték a Munkát, a többieket az illető Uraság Tisztyeinek hozzá járulásával, rendszerént hajtsák a követsezésre; melly két rendben Helyiségek Lakosainak előállításában mindenkor Hatalom Erő és Felvigyázat kívántatik.

6-or Az utak igazítását és követseztetését szorgalmazó Palléroknak, Napi Bérek 45 kr-ban határoztatott meg, mellyet az Helység Bírái az Falu Cassájából kifizetni tartoznak.

7-szer A Gyalog Napszámosok az utak igazításában következőképpen osztottak fel:

A Ménfői Számos zsellérek, a Csanaki Határtól fogva egész a Vörös Körömtig a Ménfői Határbeli Posta és Korosztzóra vezető Utakat és Hidakat igazítani és a Gyirmótiaknak a követsézésben segítségre lenni tartoznak. A Felpétzi és Hali zsellérek a Szt.Miklósiaknak Szemerei Határban lévő uttyuk igazításában segétségre adattak. A Téti 200 számon fellegül levő zsellérek és lakók az egész Téti Határban lévő Ország Útnak árkait igazíttatán és a keretzénieknek is, a kiknek azon Határban jutott az uttyok segétségekre lenni tartoznak. A Szt.Kuti zsellérek azon képpen a Falujok Uttzájában által segítségül lenni fognak; végre. A többi Helységek Zsellérjei és Lakói az Helységeiknek osztott uton a fent írt kötelességjeiket tellyesíteni tartoznak. Többnyire kijelenteni kötelességemnek tartom, mind azt, hogy ezen Rendszabások az Helyiségeknek ki adatván á szerint köteleztetnek az utakat tcsinálni, melly munkának Megtekintésére minden esztben két napot rendelni szoktam, úgy mint Május és október holnapoknak végeit á midőn a következtetésnek el végződni kelletik és akkor az útipallérok és útjaikon megjelenni tartozván számot adni foglalatosságaikról kötelessek, úgy azt is, hogy Ménfőtül Szemeréig az Utak követsezzetésére tsak egy verem á Szemerei Falu Erdeiben lévén, abbul már követset kapni már alig lehet; azonban mivan azon verembe á föld agyakos, és az homokos utakra alkalmatos; azt is a Szükség esetében az Utakra hordatni rendeltem – Most azonban Sembergely Károly Ur á T.V.gye iránt vonzó tiszteletbül Hali Határban tulajdon Erdő Findessán olly helyet mutatott, melybül követset engedet hordatni, melly szivességét, meg köszöntem, hasznával élni kívánván, azt a T. V.gyének bé jelenteni ajánlottam. Ezen Modokkal ez ideig á Pápai Utat Már jó Karban helyheztettem, mert

A Gyarmati Határtul fogva, Takátsi Határig Árok között való Út nem lévén, 3454 ölnyi hosszúságban igen jó Utat készíttem.

A Téti Határban T. Kisfaludy Erdeitül fogva, egész a Téti Faluig szinte Új töltést tsináltattam; úgy szinte azon Határban á vörös körösztalatt, valamint a Sz.Kuti falun körösztül az utat árok közé szoríttattam.

Szemerei Határban nagy kiterjedésben az út olly homokos lévén, hogy már a Szántóföldeket is el borította, és azért ezen Homok ellen Töltésekkel Gátot vetvén, azokban Nyárfa ágokat ültettetvén, az homokot el fogtam, és azután vastagon fekete földel az utat meg hordatván, már most az leg jobb állapotban helyheztettem.

A Ménfői körösztül az Hegy alat egész á vendég-

fogadóig, szinte az homokos, és az Hegyekbül letévő vizek által ostromlott Utakat árok közé vetettem, és javítottam és két helyen, az Hegyekbül le futó vizeknek elteríttésére két fa Hidat tsináltattam. — Szemerétül egész Ménfőig az Utak Partyait Fákkal bé ültettettem; Egy szóval tellyes Iparkodással, és sok Fáradsággal ebben is kötelességemnek eleget tettem, mi által a T.V.gyének meg elégedését reménylem.
Eféle hitelyes elől adásaimhoz képest, minthogy á Pápai Ország ut általam minden kitelhető modokkal Reguláztatott, úgy hogy azon éjjel nappal legnagyobb bátorságban utazni lehet, szívesen elfogadom az uti Comissarius Urat segétségemre és a következtetésnek szorgalmaztatására; mi okból ezen egész Jelentésemet annak, ahoz való alkalmaztatása végett ki adattni kérem.

Költ Györött 1° Szeptemberben 1826.

GYŐR–PÁPAI POSTA ÚT REGULÁCIÓJA MUNKA ÁTVÉTELE (1828. április 15-én)

Végül az átvételről szóló rendelkezéseit kívánja főbíró 1828. ápr. 15-én:

„Azon tapasztalásom szerint, hogy a Bírák és Notáriusok nem kémélvén fáradságomat, minden fent tartandó Rendeléseknek újjátását sokszorozva várni szokták, és így most is kénytelenítettem őket emlékeztetni az utaknak követseztetésére és azoknak leg jobb karban leendő helyleyeztetésére annál is inkább, Mivel a Királyi Parantsolatok által minden kifogás nélkül a teendő Munka meg kívántatik és annak gyorsan, s jól meg esni is kelletik, úgy hogy ezentul az igért fenyítték ígéretlen nem fog Maradni, hanem a Bírák és a választott úti pallérok heányos munkálódásaik miatt büntetéseket el nem fogják kerülni. Reménylem, hogy a Notáriusok az Utak igazgatásául való Rendszabásokat Magán pappirosra, a mint kivántatott le írván, a Bírák házaikban függesztve tartyák, következésképpen Bírósul Bíróra szállítyák, örömest reményleném azt is, hogy azon írásból a Bírákat is Úti Pallérokat az ut csinálás Módjáról taníttani szokták, á mi több a Munka Tételre kötelezetteket az engedelmességre és szorgalmatos Munkálkodásra kényszerítik, azon belátáshoz képest, hogy ki ki kötelességét tellyesíteni tartozik, és így Gagunk terhével senkit nem kémélhetünk.
1-szer szerint ÁTH Megyénk Parasztsolattyukbul az Utaknak május napjáig végre kell a Munkának hajtatódni, és 12[k] májusban, mint Hétfőn, a vizsgálást meg tenni kötelességem lévén, a Csanaki határtul fogva a Bírák Téti faluig a Helység Pallérjaival együtt kijelölt úttyaiknak *elein áljanak*, a kik kotsijokon engem követvén úttyuk ki terjedésében, hogy az Szemmel látható hibákért felelvén, engedetlenségek miatt büntetéseket vehessék, melly alkalommal:

Mivel 1809-[k] esztendőtől fogva Maga betsülete kárával a hibákat elnézvén, jobbolulásokat nem tapasztalhattam, kénytelen régi szokásokhoz alkalmaztatott büntetések módjával őket betsületem meg kéméllyése végett a legfőbb kötelességekre vezetni.

2-sor Végén az utat Csanaki határtul fogva, á Szemerei falu dombján álló kortsma házig tekéntetben, minthogy az út lapányban fekszik, annak közepét teknyősen vagy az árokbul, ha azokban jó fekete föld volna, vagy más honnét fekete földből emelni szükséges és pedig

3-or A Ménfői vendégfogadó előtt 4 öllre terjedő szélességben fekete földel egyjó arasznyi magasságban az utat fel tölteni kelleték. A többét értvén á Csanaki határtul, egész á Ménfői uraság házáig — A vendégfogadón túl pedig az ujonan készített és árok közé vett úttyát egész át Ménfői körösztön túl való dombig, *két öli* szélességben vastagon meg követsezni szükséges, á mihez á Ménfői zsellérek hozzájárulni köteleztetnek.

4-en Az említett Dombtul fogva a fa Hídig az Utak földel jól fel kell emelni, úgy valamint azon Hídtul fogva á hol lapányos szintre fel tölteni és homokkal bőven meghordani és á hol alkalmatosabb megkövetsezni, de az útbul semmit sem kellett foglalni, mert így is keskeny.

5-or A Korontzaiaknak úttyuk, el szenvedhetetlen rossz karban lévén, azon a vágásokat előbb bévonván rész szerént kotsikon homokkal való meg hordás, rész szerint az árokból leendő feltöltés által, olly formán kell javíttani, hogy á föld őszve elegyedvén erősebb helyheztetésben jusson, mi által a mély kerékvágásoktul azt oltalmazni lehessen.

6-or A Tényőiek az úttyukat kövesezzék, szélességébül többé semmit el ne foglaljanak és azon darabot, melly tsarulatban az Hidig fekszik, homokos részét vagy alkalmatos fekete földel vagy gőbétsel szélesen és vastagon az agyakosabb, vagyis a Híd felé terjedő részét pedig homokkal bőven meg hordják. A Híd eleit pedig karókkal a Ménfői Bírónál évő avét Híd pallóknak bé helyheztetése által szélesíttsék és ezen Hídtul fogva lapányban fekvő utat jól felemeljék, és az árkot szélesen olly módon ki ássák, hogy szélességében 4 öles út maradjon, és aztig bőven meghomokozzák. — Onnét

7-edik Á többi helységek az úttyaikon való vágásokat bé vonnyák és az utat azon mértékben, mint felljebb mondatott követsezzék — olly helyeken pedig, á hol az úton sok homok volna, fekete földet keressenek, mellyet á Szt.Páli Ispány Úr, a kinél magokat jelentsék, á kinek ebéli kérésemet ki jelentvén, nem kételkedem, hogy a Szükség esetében főképpen á *TO állásnak* arányában az Út mellett egy egyenes árok húzással, s abból ki veendő földnek által engedésével, a T. V. Megyének rendelése mellett, az helyet kijelölni fogjá.

8-or A Kajári Bíró, hogy a bútol és gondtul menekedjen, elő vegye minden tehetségét, mert Ő ellene leg több panaszom vagyon, és a homokdombos úttyát jó fekete földdel szélesen és pedig *4 öl kiterjedésben* az orra előtt lévő fekete földbül, nem tekintvén á *Szemereiknek ellentmondását,* meghordassa, attól fogva pedig á lapányos és eres uttyát széles árkoknak elkészíttetésével, olly formán, hogy az Útból semmi el ne vetetődjék, hanem az Ároknak túlsó partyából a gyalogok által a föld az utra hányattassék és a rész szerint a hányt földből, rész szerint az egész Helység ereje által bőven homok oda hordásával keverve emeltessék és javíttassék.

9-hez A Szemereik segítségekre lévén a Pátkai Zsellérekkel az árkokat jó karban helyheztessék, az útnak közepét, szinte mint a többiek fel töltsék, az homokos útra fekete földet, az agyakosabbra pedig homokot bőven hordjanak.

Megjegyezni való az is, hogy á hol fák á dombra heányosan ültettettek, az Árkokban á fák gyökeréhez tsatornát kell tsinálni – Úgy szinte á hol a kő hidaknak teteit tégla lopás által megrongálták, úgy bé kell sárral tapasztani, hogy nagyobb kár a reparáció idejéig azokban ne történjen.

Még a Földmérő Úr más helyen követset nem fog találni, a Szemerei követs verembül szükséges hordani. Az is tudtára adatik a Bíróknak, hogy ámbátor az Út a Gazdákra felmérve légyen, azért hogy némelly Gazdák tehetetlenek, azokra kimért út követsezés nélkül nem maradhat, hanem azt is közössen tartoznak megmunkálni és így ha nehézségek vagyon, azt jelentsék az Uraságjognál, hogy más alkalmatosabb gazdárul gondoskodjon. Más különben a terhet ők tartoznak viselni. Nem kötelesség éppen lovakkal munkálódni, ahol ökrök vagynak, azokkal is azt végre hajtani kell, oly valamint más Járásukban, á hol már díszesen az út tsináláshoz hozzá is fogtak. Az fő kötelesség és á kik azt, á mint rendelve vagyon nem tellyesíttik elsőben is *olly életetlen röst Bíró ki alatta valóval bírni nem akar, 12 májusban azt az út színén meg vágottatni fog,* melly napon okvetlen á visitatio meg fog tartani.

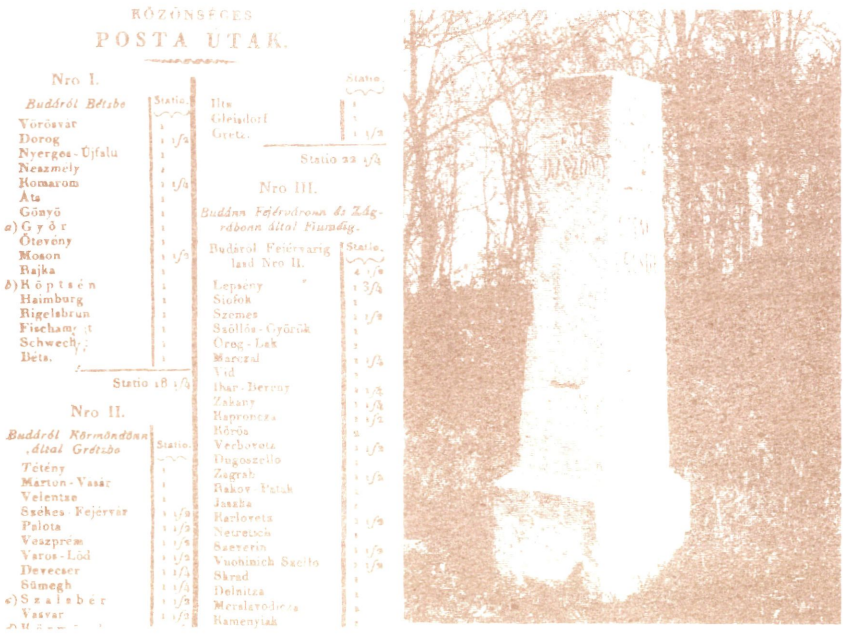
Ezen híradást minden Bírónak falán fel függesztve lenni parancsolom.

Úgy azt is, hogy a szerént Mindnyáján tudósíttassanak, értvén a Bírákat, Út Pallérokat és községeket.

Költ Győrött 15-én Ápr. 1828. esztendőben.

Karkovány István főbíró

N.B. Tudtukra adom a Járásbelieknek, hogy most jövő SzT. György napon lakásomat változtatván, a Belső városban a Piacz út a Prolaturális Ház mellett lévő kis utzában boldogult Torkos alispán úr Házában lakni fogok."


KÖZÖNSÉGES
POSTA ÚTAK.

Nro I.

Budáról Bétsbe	Statio.
Vörösvár	1
Dorog	1 1/2
Nyerges-Újfalu	1
Neszmély	1
Komarom	1 1/4
Áta	1
Gönyö	1
a) Győr	1
Ötevény	1
Moson	1 1/2
Bajka	1
b) Köptsén	1
Haimburg	1
Rigelsbrun	1
Fischamt	1
Schwech[illegible]	1
Béts.	1
Statio	18 1/4

Nro II.

Budáról Körmöndönn által Grétzbe	Statio.
Tétény	1
Marton-Vasár	1
Velentze	1
Székes-Fejérvár	1 1/2
Palota	1 1/2
Veszprém	1 1/2
Varos-Löd	1 1/2
Devecser	1 1/4
Sümegh	1 1/4
c) Szalsbér	1 1/2
Vasvar	1 1/2

	Statio.
Ilts	1
Gleisdorf	1
Gretz.	1 1/2
Statio	22 1/4

Nro III.

Budánn Fejérvárónn és Zágrábonn által Fiumáig.

Budáról Fejérvárig lásd Nro II.	Statio.
	4 1/2
Lepsény	1 3/4
Siófok	1
Szemes	1 1/2
Szöllös-Györök	1
Öreg-Lak	1
Marczal	1 1/4
Vid	1
Ibar-Berény	1 1/4
Zakany	1 1/4
Kapronczа	1 1/2
Körös	2
Verbovetz	1 1/2
Dugoszello	1
Zagrab	1 1/2
Rakov-Patak	1
Jaszka	1
Karlovetz	1 1/2
Netretsch	1
Szeverin	1 1/2
Vuohinich Szello	1 1/2
Skrad	1
Delnitza	1
Merslavodicza	1
Kamenyiak	1

PROTOCOLLUM

INCLYTI. COMITATUS JAURINENZIS.

Collo: VIII. Sectio 13. Theil des Raaber Comitats
Gyirmot
Csanak
Kisbarati
Nagy barati
Szabad hegy
Raab Comitat
Nyul

Az 1813-ik Eszt. Böjt-más Hava 9-ik Napján tartatott Kis Gyűlés

288. Karkoványi Szolga Bíró és Király Ingenieur Urak jelentik, hogy a Csanaki hegy orától fogva a Korvaczoi ut tsinálásának ideje itt lévén avval a vélekedéssel volnának, hogy mivel a Korvatzó felé két ut menne, s egyik a mellett, hogy lapányos, és sok helyen keskeny 900 ölni hosszuságu volna, és így a megkívántató Töltést majd tsak nem győzhetetlen munkával kellene készítteni; inkább a másik utat melly Csanaktul a Ménfeői vendégfogadó mellett, az előbbenivel összve szakakad és már 300 öllnyire fel lévén töltve, a tsinálandó tsak 430 öll hosszúságu, s dombos is, kellene tsináltatni, annyival is inkább, mivel a másik utra nézve az egész kerület nem tenne többet 130 ölnél. Továbbá azt is jelentik, hogy Méltóságos Udvari Tanátsos Bezeredy Ignátz Úr Residentiális Házát a Ménfeői Kápolna elejbe építteni kívánván, a Ház Kőfalának Keritésében nem tsak a Kápolna, hanem a töltött Utnak is egy kevés része bé foglaltatnék, s azért könyörög a T. N. Vgyénél, hogy ezen utat Cassalni, s ehelett a Kápolna háta megett a Hegy felül, mely különben is dombosabb, és utnak alkalmatossabb hely és a kerületre alig foglalná 10 ölet magában, egy uj Töltést készítetni, ezeknek megvizsgálására ki küldöttséget rendelni méltoztassék. Mind erre, mind a Korontzoi utra nézve a Jelentést tévő Urak a Földmérői Rajzolatot is be nyujtván, megtéve pedig azon esedezvén, méltoztassék a T. N. V.egye ezközölni, hogy a Pápai Ország ut, Ménfőtől fogva a Sz. Páli Csárdáig a Kisbaráti Legelő Földben található követsbül meg hordultassék.

Fel vévén mindezen jelentést... a mi a Korontzoi utat illeti, minthogy a N. V.egye két egyébiránt egymáshoz közel lévő utat tsináltathatna, többnyire pedig szükségesebb volna azt választani, melly dombosabb, s kevesebb munkába kerülne. Szolga Bíró Úr és Ingenieur Urak oda utasítatnak, hogy javalattyuk szerint azon dombosabb helyen az ut tsinálásához hozzá fogjanak; a másik lapányosabb és 900 ölni hosszúságú ut is, úgy mindazonáltal, hogy reá a Publikumnak gondja ne légyen, tovább is meghagyatván. A mi pedig a Ménfeöi Kápolna elejbe helyeztetendő épületet illeti már eránta a vizsgálás és a Rajzolat is megtétetvén és így további vizsgálásra szükség nem lévén, minthogy a Föllebb elöl hozott okokkal a dolog nehézséget nem szenvedne; Ugyan Szolga Bíró is Ingenieur Urak kiküldetnek, hogy a mostani ut helett is Javaslatbeli utat meg tsináltassák; ennek végre hajtásáig mindazon mostani ut az alatt meg hagyatván.

Az 1814-ik Eszt. Sz. Iván Hava 28-ik napján tartott Kis Gyűlés

820. Király György Földmérő Úr jelenti, hogy a Hídverő szerszám egészen elromolván á végre vett lé??én a bé nyújtott Conto szerint...

Az 1814-ik Eszt. Sz. Jakab Havának 11-ik napján tartat tt Kis Gyűlés

901. Karkoványi Sz. Bíró Úr jelenti, hogy a Koronczói Malomnak vize, á Hídnak Bolth jtai előtt szörnyű mély gödröt ásott, ugy hogy a Híd mellyet Fundamentumában ki kotor nem sokára öszve dül, ha idején meg nem orvosoltatik.

Az 1814-ik Eszt. Sz. Mihály Havának 5 Napján tartatott Kis Gyűlés

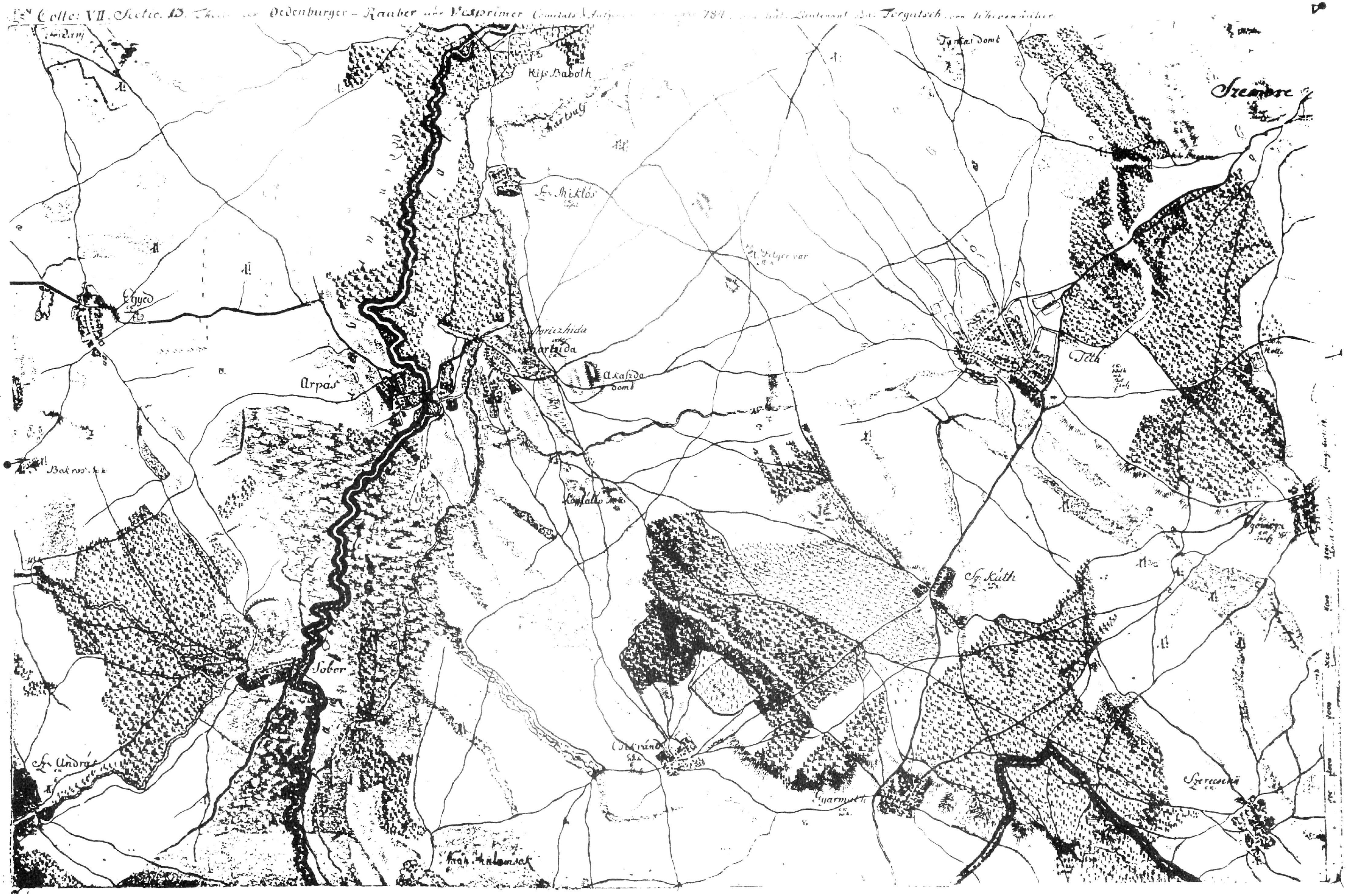
1116. Karkoványi Sz. Bíró Úr jelenti, hogy a Moriczhidai Falunál folyó Marczal árkán épült hosszú Híd annyira elromlott, hogy azon veszedelem nélkül már majd utazni nem is lehet, s szükségesnek találja, hogy azon híd ujjonnal építtsék fel.

Az 1814 Eszt. Mindszent Hava 26-án Köz Gyűlés

1394. Karkoványi Sz. Bíró Úr 288/13 ra jelenti, hogy a Koronczoi Új Utat elkészítette és az országutat jókarba helyeztette, azonkívül az árkaiba 6090 szál fákat rakatott, az adozó Népnek és Publikumnak hasznával a Helységbéliek Hazaék környékén pedig 11 789 darabból álló fákat ültettetett.

Az 1816-ik Eszt. Karátson Hava 2 napján Kis Gyűlés

1829. Bezerédy Ignátz Fő Bíró Úr az idei 636. sz. alatt kőlt végzés következtében jelenti, hogy mint a Pápai Posta, mint pedig a Sopronba vezető ország utak, még a Hídak is megigazíttattak. A mult eszt.-ben á Moritzhidai Határban a Martzal folyó vizén egy új Híd tsináltatott, melyhez a Fa 3839 Ft-ba, a Tsináltatása pedig 2809 Ft-Kba került, ennek a megyebéli Földmérő Úr által készített Rajzolattya is ez által bé mutatván.


Colle: VII. Sectio 13.
Oedenburger - Rauber
Vesprimer
Kis Baboth
Egyed
Árpás
Sz. Miklós
Tét
Sz. Kúth
Sobor
Sz. András
Gyarmath
Szerecsény

Az 1807-ik Eszt. Sz. Jakab Hav. - 20-ik napján tartott Kis Gyűlés

956. Fő Bíró Török János ur a Pápai Ország utban a Szemerei Határban lévő kő Hídnak öt boltozása lett építtetését egészen elvégeztetvén, arrul való Jelentését az ezen kő hídhoz meg kívántatott Mésznek és téglának általa kifizetett árárúl, úgy nem külömben a kőműves munkárúl szóló öt rendbeli Nyugtató levelekkel együtt, bé-adta, kérvén a N. vármegyét, hogy az arra mind összve 1016 Ft-okkal 13 kr. tett költségeknek részére leendő megtérítetését megrendelni méltoztassék.

1807. X. 1.

Az 1812-ik Szt. Böjt-más Hava 23. Napján folytatásra tartatott Köz Gyűlés

418. Á Martsal víze felett épülő új Malomsoki romladozott fa hídnak helyreállítása megrendelése végett ... Urodalom részéről a N. Vegye Adminisztratorához kelt. Zichy Ferencz Úr Eő. Nagyságához intézett könyörgő levelére nézve ... Fő Bíró Karkoványi István Úr azt jelentette, ... azt veszedelmes Karban ... tapasztalta, ... Martzal ágya nagyon mély volna a kívánt hidat kőbül építetni tanátsosabbnak lenni ítéli.

Az 1812-ik Eszt. Szt. Jakab Hava 27-ik Napján tartatott Köz Gyűlés

1031. A Martzalteöi Urodalomnak Ügyviselője ... előadja ... az Urodalom a Malomsoki hídnak restauratiójára megkívántató Matériákat megajánlotta a Tekes Nes Vegye az Ó és Újj Malomsoki Jobbágyokat az arra teendő munkájoknak tekintetébül négy Esztendeig minden más ut tsináltatástúl fel szabadíttani méltoztatott, esedezvén, hogy azva Jobbágyok a Matériák megszerzésének esetére legalább öt Esztendeig a többi Közönséges Utaknak tsinálására ne panasztsoltassanak.

Az 1812-ik Eszt. Böjtmás Havának 20-ik Napján tartatott Közgyűlés

370. Fő Bíró Csernyánszky Ferencz Úr a Gönyűi Ország uttyán lévő nagy hidnak ujra leendő s kőbül rendelt meg tsináltatására szükséges Materiaknak fel jegyzését a tavalyi 1257-ik Szám alatt ... N. Megyét azon kéri, hogy ... Matériáknak megszerzésére előre való Pénz kívántatnék...

Az 1812-ik Eszt. Kis-Asszony Hava 17-ik Napján tartatott Kis Gyűlés

1140. Karkoványi Szolga Bíró Úr idei 1031-ik szám alatt hozott végzésre azt a Megjegyzést adta bé, hogy a Sokoroallyai Járásban lévő utak Helységre fel mérve lévén a Malomsoki Jobbágyokat a Hídnál leendő foglalatosságukra nézve nem lehetne meg kímélni, hanem inkább a T.ettes N.es V.egye őket a Reservátul és hosszú Fuvarozásoktól méltoztassék felszabadítani. ... helyesnek találtatván, az említett Jobbágyok az utak igazgatására kötelesek lesznek...

Az 1812-ik Eszt. Karátson Hava 30-ik Napján tartatott Kis Gyűlés

1765. Danhansi Lajos a Lébény Sz. Miklósi Uradalom Számtartója jelentvén, hogy Torkos István Fő Bíró Úrnak Kívánságához képest a Sörényházi Hídnak a felépítésére 8000 Kutba való Téglát ... 6000 Falazó Téglát ... egy Sommában 214 Ft 48 Kr.-okat kifizetni könyörög.

Az 1810-ik Eszt. Mindszent Hava 23-ik Napján tartatott Kis Gyűlés

1329. ... Gönyői Posta Mester személy követelőleg ... ..., az hogy á Komáromi, Ácsi és Gönyői Posta utat, az ő felette homokos volta miatt már majd alig lehet járni, azt N. Komárom Vegyével leendő közös egyet értéssel (:mely már ez eránt hasonlóképpen utasítást vett:) minden lehető segedelemmel minél előbb megigazíttassa...

Az 1810-ik Eszt. Mindszent Hava 23-ik Napján tartatott Kis Gyűlés

1347. A N. M. H. Tanács jelenti, hogy a Buda és Pest között lévő Hídon által menő Gyapjuval és Pamukkal megterhelt Szekerek felette szélessen szoktak rakodni, hogy több ízben azok miatt más Szekeresek az által menetettől gátoltatnak, ahoz képest ottan olly rendelkezések tetettek, hogy azon Szekerek 10. vagy 11. Láb. nyomnál szélesebben rakodva lesznek a hídon által nem eresztetnek.
Közhírré fog botsáttatni.

10. IV. 21.

ZÁRÓSZÓ

Útépítők emlékezete

Tisztelt Olvasó!

Mint láthatták a Győr—Moson—Soproni utak története a római kortól napjainkig, közel 19 évszázadot ölel fel. Méltó emlékezés illeti a római légiókat, a középkor jobbágyait, a háborús károk helyreállítóit, és a modern technikával dolgozó embert. A természet erőivel szemben mindig az alkotó ember kerekedett felül. Küzdelem a fejlődésért, haladásért, sőt gyakran az emberi rombolással szemben is. A fejlődést, a kultúrát a népek közötti kapcsolatot, minden időben a közlekedés, elsősorban a közúti közlekedés vitte előre, viszi most is napjainkban.

Úgy érzem sokan magától értetődőnek találják a jelen utak színvonalát, és nem méltányolják azt a sok munkát, ami ennek eléréséért az elmúlt századok, a közelmúlt és a jelen időben a közutak dolgozói teljesítettek és végeznek.

A legnagyobb tisztelettel és elismeréssel kell megemlékezni többszáz derék „útkaparóról", majd „útőrről", szakmunkásokról, technikusokról, mérnökökről, akik minden időben háborúban, békében, akik a nyári forróságban, porban, sárban, téli fagyban, hóviharban becsülettel, önzetlenül helytállnak.

A megemlékezés jelképes virágát adhatjuk a már nem élőknek, példájuk álljon követendőként az utódok számára. Köszönet a nyugállományban lévők odaadó és lelkes munkájáért, a jelenlegieknek sok erőt, jó egészséget kívánok, hogy a közúti közlekedést továbbra is lelkiismeretesen szolgálják.

Végül megköszönöm az Igazgatóság jelenlegi vezetésének, hogy lehetőséget kaptam e mű közreadására, szerkesztésére. Nekem ez nagy örömömre szolgált, és úgy gondolom, akik kézbeveszik a monográfiát, azokat talán lelkesíteni fogja az a tudat, hogy valamikor ők is munkájukkal tovább írják a Győr-Sopron megyei utak történetét.

A könyv korántsem teljes. A kutatásokat tovább kell folytatni. Napjaink történetét rögzíteni kell, nehogy feledésbe merüljenek. Ez a munka már a fiatalokra hárul. Kívánom Nekik, hogy igényesek legyenek úgy magukkal, mint másokkal szemben, és az ősök tiszteletét tovább ápolják.

Győr, 1987. július 15

Mentes Zoltán

FELHASZNÁLT IRODALOM ÉS TÉRKÉPEK

1–19. Protoculuma Indegité Comitatus Jaurinestis 1806–1824.
20. Mindenféle Cumulusok 1824.
21. Ürögdi György: Hogyan utaztak a rómaiak (1979)
22. Dr. Gáll Imre: Régi magyar hida (1970)
23. Dr. Borbíró–Valló: Győr város építési története (1956)
24. Csatkay–Dercsényi: Sopron és környéke
25. Dr. Horváth Árpád: Utak-Hidak-Vasutak 1970.
26. Országos Monografiai Társulat: „Győr vármegye" 1874
26. Győri Múzeum térképe
27. Fehér Ipoly: Győr megye és város egyetemes leírása
28. Dr. Lengyel Alfréd: A magyar jobbágyság felszabadulása (1948)
29. Lengyel Alfréd: Tanulmányok Győr megye középkori történetéhez
30. Lengyel Alfréd: Mozaikok Győr történetéből
31. Dr. Gecényi Lajos: Tanulmányok Mosonmagyaróvár város és vidéke történetéhez 1919.
32. Thirring Gusztáv: Adatok a 100 év előtti Sopronból és az 1848-as vereségről.
33. R. Kiss István: „Az utolsó nemesi felkelés" Budapest 1909.
34. Úthálózati adatok a közmunka és közlekedésügyi m.kir. miniszter rendelete alapján. 1887.
35. Csuti–Jemnicz–Gunst–Mátrai: Egyetemes Történeti krónológia 1981.
36. Tóth István: Rómaiak Magyarországon 1974.
37. Dénes István: A honfoglaló magyarok. 1972.
38. Dr. Lovas Elemér: Pannónia római úthálózata 1937.
39. Andreas Graf: Pannónia ókori földrajzára vonatkozó kutatások áttekintő összefoglalása 1936.
40. Dr. Csánki Dezső: Magyarország vármegyéi és városai 1910.
41. Dr. Kokutovitz Károly: Dunántúl és Kisalföld 1926.
42. Antallfy Gyula: Így utaztunk hajdanában 1926.
43. Gunda Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei 1896.
44. Dr. Majos György: Magyaróvár gazdasági földrajza
45. Magyar városok. Közgazdasági és jogi kiadó 1966.
46. Zavadonsky Alfréd: Magyarország vizeinek statisztikája
47. Török Pál: Győri útikalauz
48. Dr. Tomaj Ferenc: Győr város népessége Mária Terézia korában
49. Dr. Jenei Ferenc: Emlékkönyv 1943.
50. Dr. Csizmadia Andor: Győr küzdelme a szab.kir. város rangjáért
51. Kató Pál: Szigetközi Dunaszakasz múltja, jelene és jövője (Tanulmány) 1976.
52. Völgyi József: Szigetköz 1937.
53. Hammer Gyula: Győr város földrajzi tanulmánya 1936.
54. Fehér Ipoly: Győr megye és város egyetemes leírása 1874.
55. Dr. Bay Ferenc: A Győri Loyd városáért és kereskedelméért 1856–1837–1942.
56. Der römische Limes im. Ungarn. Székesfehérvár 1976.
57. Félix Tobler: Horvát betelepülés Moson megyében a XVI. században
58. Pusztai Rezső: Magyaróvár település történetének vázlata a rómaiaktól a XV. századig.
59. Mihályi Ferenc: Magyaróvár kiváltságos mezőváros harca kiváltságai megtartása a XVII–XVIII. században.
60. Rákóczi Tibor: Moson megye az 1848–49-es forradalom és szabadságharc idején.
61. Magyaróvári császári és királyi mérnöki hivatal iratai 1852–54–55 év iratai.
62. Moson vármegye alispáni jelentése 1918. évből
63. Moson vármegye alispáni jelentése 1919. évből
64. Moson vármegye alispáni jelentése 1920. évből
65. Moson vármegye alispáni jelentése 1921. évből
66. Moson megye k.biz. tárgyalási jk-e 1815. évből
67. Moson megye k.biz. tárgyalási jk-e 1896. évből
68. Moson megye k.biz. tárgyalási jk-e 1897. évből
69. Moson megye k.biz. tárgyalási jk-e 1898. évből
70. Missuray–Krug Lajos: A leghívebb magyar város történetének arany napjai
71. Dr. Belitsky János: Sopron várm. története I. 1938.
72. Munkácsi közúti kirendeltség térképe 1939.
73. Beregszászi á.é.h. térképe 1941–44.
74. Moson megye közigazgatási Biz. tárgyalásai jk. 1918.
75. Moson megye közigazgatási Biz. tárgyalásai jk. 1919.
76. Moson megye közigazgatási Biz. tárgyalásai jk. 1920.
77. Moson megye közigazgatási Biz. tárgyalásai jk. 1921.
78. Mélyépítéstudományi Szemle Különlenyomat a Medvei Nagy-Dunahíd építéséről (Kozma Károly cikke)
80. Dr. Ertl István: Helyiérdekű vasutak, gazdaságtörténete
81. KPM Győri Közúti Igazgatóság jelentése a IV. ötéves tervről
82. KPM Győri Közúti Igazgatóság mérlegbeszámolói 1958., 1959., 1961., 1962., 1963., 1964., 1965., 1966., 1968., 1970., 1971., 1972., 1973., 1974., 1975., 1976., 1977., 1978., 1979., 1980. évekről (21 db)
83. Wendler László: PANNONIA: Panunhalmi kt. Benedekrendi pápai Kutk. Kisgyimnázium Értesítője az 1883–84-ik iskola évből.
84. Glaser Lajos: DUNÁNTÚL középkori úthálózata. Századok. 1929 IV–VI. füzet

TARTALOMJEGYZÉK

Előszó 5

Bevezető 7

Római utak-hidak építése (Limes) 11

Hírvivők, kurírok 15

Megyéink középkori úthálózata 16

Az utak újjárendezése 19

A vámokról 22

Útfenntartás megyéinkben 1807–1848–1867–1918 24

Út- és hídfenntartás 1867 után 27

Út- és hídfenntartás 1918 után. Trianoni veszteségek 32

Budapest–Bécs állami út első korszerűsítése 1928–31 34

Háborús károk (1945) 39

Ideiglenes helyreállítások 39

Hidak újjáépítése, 3 éves terv 40

Átszervezés I. (1950. január 1.) 46

Átszervezés II. (1954. január 1.) 48

Átszervezés III. (1958. január 1.) 49

Vállalati kivitelezésben végzett munkák a II. ötéves tervben (1961–65) 52

III. ötéves terv 1966–70. Vállalati kivitelezésben végrehajtott munkák 54

IV. ötéves terv (1971–75) 59

A KPM Győri Közúti Igazgatóság V. ötéves terve (1976–1980) 62

Vasutakról 64

Hajózás 65

Megyei kezelésben lévő utak 68

Függelék 69

Zárszó 83

Felhasznált irodalom és térképek 84

Tartalomjegyzék 85

Képek 87

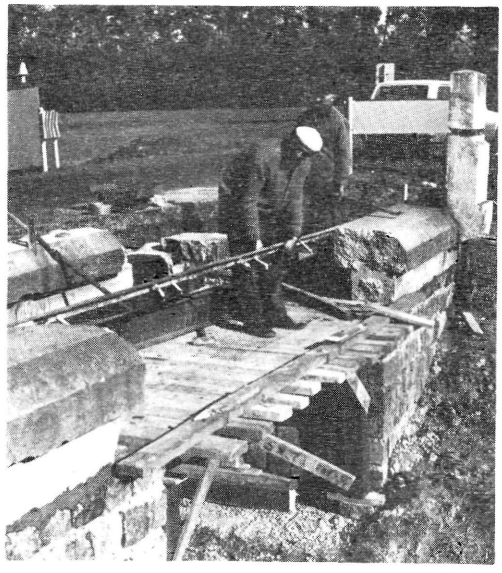
Útpadka karbantartás

Burkolat mintavétel

Útfenntartás

Árokrendezés

Burkolat javítás



Szegély építés

Hídfenntartás

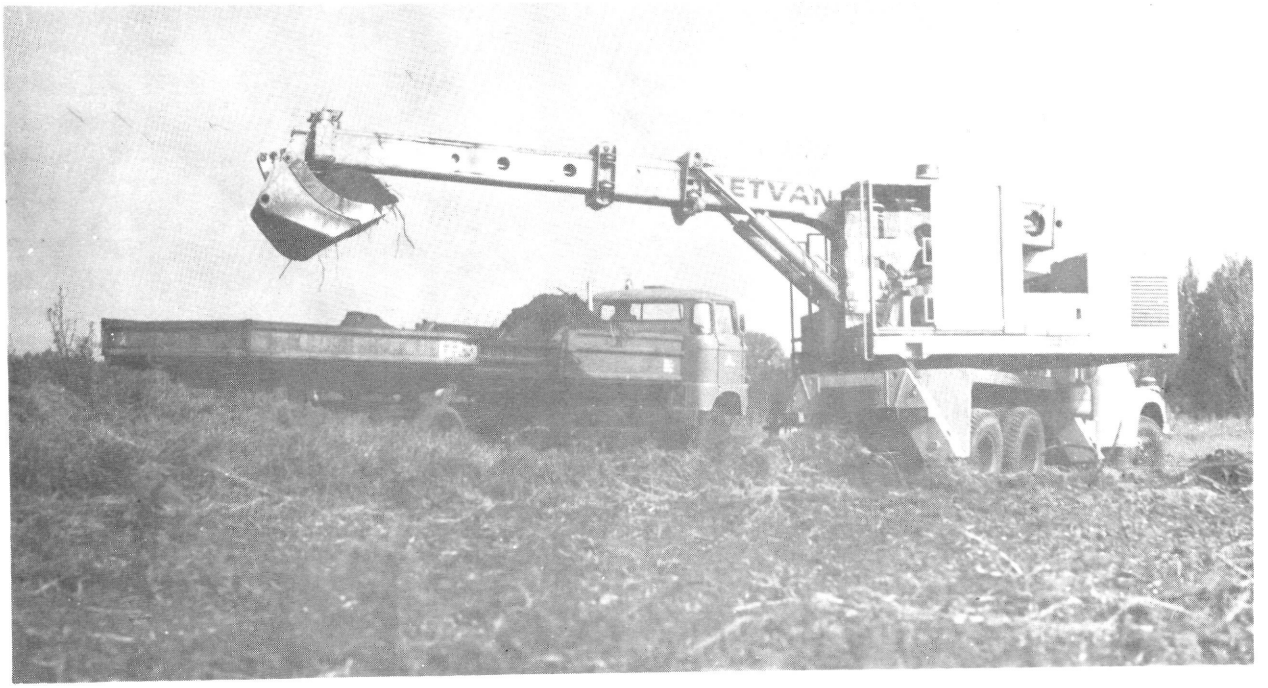
Rézsűburkolat javítás

Hókotró gépek

Hóeltakarítás

Jelzőlámpa szerelés

Kopóréteg felújítás



Gépi földmunka

Gépi árok-kiemelés

Földmunka készítés

Tengelysúly ellenőrzés

ISBN 963 02 5157 4

Engedélyszám: 57742

Felelős kiadó: Szűcs György
Szerkesztette: Mentes Zoltán
Lektorok:
Dr. Sáry István, Dr. Szőnyi Eszter

Készült az Uvaterv Sokszorosító üzemében
Felelős vezető: Szilágyi Gézáné

Uvaterv • 87 160