ZALAI UTAK

ZALAI UTAK

Kiadja:
A KPM ZALAEGERSZEGI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA
1978

Írta:

BÉKEFI ISTVÁN

Lektorok:

BENCZE GÉZA
SZABÓ ISTVÁN

A rajzokat készítette:

NÉMETH CSABÁNÉ

Felelős kiadó: Dr. Lakos Imre, az igazgatóság vezetője
Nyomda Zalaegerszeg 78 5320

TISZTELT OLVASÓ!

A társadalmi fejlődés különböző szakaszaiban viszonylag nagy szerepet játszottak a szállítást, a közlekedést, a kereskedelmi kapcsolatokat lebonyolító utak.

Már a római korban is kiépültek azok az utak, amelyek a birodalom fenntartásához és a kereskedelem lebonyolításához szükségesek voltak. A motorizáció rohamos fejlődése mind nagyobb igényeket támaszt és az érdeklődés középpontjába hozta az utakat.

Zala megye közúti úthálózata hosszú fejlődés során alakult ki. Ezt a fejlődést vázolja ez a kiadvány a teljességre törekvés nélkül. Bemutatja megyénk közútjainak fejlődését, közlekedés-fejlődését a római kortól napjainkig.

Megyénk úthálózata a felszabadulás előtt az országos átlaghoz viszonyítva is nagyon elmaradott volt. Ezt a lemaradást csak nagyon hosszú idő után sikerült némileg behoznunk. Megépültek a községi bekötőutak és csak utána foghattunk hozzá a mai közlekedési igényeket kielégítő úthálózat építéséhez. Előrehaladásunk szembetűnő a zalai utakon közlekedők számára. A zalai talajadottságok között nagy feladat hárul a közutakat karbantartó, üzemeltető szervezetre.

Az útügyi dolgozók munkafeltétele is megváltozott. Modern útfenntartó gépek segítik nem éppen könnyű munkájukat. Köszönet az eddig végzett odaadó, lelkes, becsületes munkájukért!

DR. LAKOS IMRE
igazgató

BEVEZETŐ

Elsősorban is köszönetet mondok mindazoknak, akik ennek a kis könyvnek a megírásához segítséget és útbaigazítást nyújtottak.
Az első félénk lépéseim Dr. Degré Alajos kandidátushoz vezettek, aki készségesen jelölte meg a szükséges forrásanyagok egy részét. A megyei levéltár és a megyei könyvtár dolgozói mindent elkövettek, hogy az általam kért irodalmat előteremtsék. A legkisebb segítség is bárki részéről sokat jelentett az anyaggyűjtésnél, de azt a nagy segítséget, amit Tóth Lászlótól — a Kiskőrösi Közúti Múzeum igazgatójától — kaptam, olyanra ritkán akad példa.

Tudom, hogy több Kedves Olvasónak feltűnik az, hogy e könyvben foglalkozom a — jelenlegi — megyehatárokon kívüli utakkal is. A volt vármegye területe 1919 és 1950 között háromszor módosult, amíg kialakultak a jelenlegi összeszűkült megyehatárok. A megye területe ugyan módosulhatott, de mivel az útjaink történetét nem lehet, vagy legalábbis nem illik megváltoztatni, így szükségesnek tartottam foglalkozni — a közelmúlttól eltekintve — az egész Zala megye útjaival és azokon lebonyolódott forgalomnak visszavezethető alakulásával. Ne csodálkozzék a Kedves Olvasó azon sem, ha egy-egy műtárgynál vagy útépítésnél kicsit többet időzök, de a mai kor emberének nem árt megismerni azt, hogy milyen anyaggal, milyen technológiával és eszközökkel végezték az útépítést, valamint az építési anyagok helyszínre szállítása hogyan történt.

A történelem folyamán leginkább csak a hadvezérek neveivel találkozhatunk, de én ennek a kis könyvnek a megírásakor meghívtam szereplőknek a közlegényeket, sőt egy esetben a rabokat is, akik kétkezi munkájukkal építettek egy hidat. Vagy ahol egy katona az élete feláldozásával megmentett az utókor számára egy műemléket, amely a maga korában fontos szerepet töltött be a közlekedésben.

Amíg a közutak állapota idáig eljutott, hosszú idő telt el. Mi igyekeztünk ezt a hosszú folyamatot szemléltetni, a teljesség igénye nélkül. Kérjük a Kedves Olvasót, hogy ezt a folyamatot kísérje figyelemmel.

BÉKEFI ISTVÁN

I.

A RÓMAI KORTÓL A HONFOGLALÁSIG

A rómaiak pannóniai uralma előtti időről Zala megye területére megbízható adatunk nincs arra nézve, hogy milyen útjai voltak és hogyan bonyolították le a közlekedést az itt lakó népek.

A rómaiak megyénk területére valószínűleg időszámításunk szerinti I. század második felében vonultak be. Útépítési tevékenységük (i. e. 100 körül) a legnagyobb mértékű volt. Ők már akkor felismerték azt, hogy időjárási viszonyoktól függetlenül használható, jó utakra van szükség — az elsődleges hadászati szempontokon kívül — a kereskedelem lebonyolítása és a kulturált társadalmi élet fejlesztése érdekében.

A kutatások szerint Pannónia magyarországi területén — amelyek megyénket is érintették — a rómaiak által épített utak léteztek. A rómaiaknak az egyik legfontosabb főútvonala vezetett át Zala megyén — a híres Borostyán út —, amely Észak-Európát kötötte össze Itáliával. A II. századból fennmaradt Itinerárium (útitérkép) szerint Halicanumnál (Alsólendva) lépett a Felső-Pannóniának nevezett mai Dunántúl területére.

Aquielaiaból — amely a birodalom északi része felé vezető utak középpontja volt — Emonan (Laibach), Halicanumon (Alsólendva), Savarián (Szombathely), Scarbantián (Sopron) át Vindobonába (Bécsbe) vitt. Alsólendva és Szombathely között — a Borostyán úton — volt Salla (Zalalövő), ahol municípium volt (törvényhatósági joggal rendelkező település). Ennek a római kori településnek a feltárása jelenleg is folyik és ennek befejeztével lehet csak eldönteni, hogy milyen szerepet töltött be a birodalomban. Feltárások folynak még Becsehely és Zalaszentgrót határában is, ahol gazdag római kori leletekre bukkantak. Zalalövőnél a Zala folyón hídon, Muraszerdahelynél pedig a Murán réven történt az átkelés.

A rómaiak nemcsak építették az utakat, hanem azokat fenn is tartották. Mivel a Borostyán út főútvonal volt, ezért annak felügyeletét a curatorok látták el, a másod- és harmadrendű utakét pedig a cenzorok.

A másik fontos útvonal: Szombathelyről Zalabéren, Sümegcsehin, Valcumon (Fenékpuszta), Limusán (Szigetvár), Sopianaen (Pécs) át Mursába (Eszék) vezetett, s ennek az útnak a Balaton délnyugati csücskénél az elmocsarasodott Zalán csak Fenékpusztánál volt egyetlen jó átkelőhelye. Ebből az útból Sümegnél egy átkötés volt Somlóvásárhelyre, ahol a Veszprém—szombathelyi útba csatlakozott. S még egy másik diagonális út létezett, amely Fenékpusztánál keresztezte a Savaria—mursai utat és Poetoviot (Pettau) kötötte össze Aquincummal (Buda).

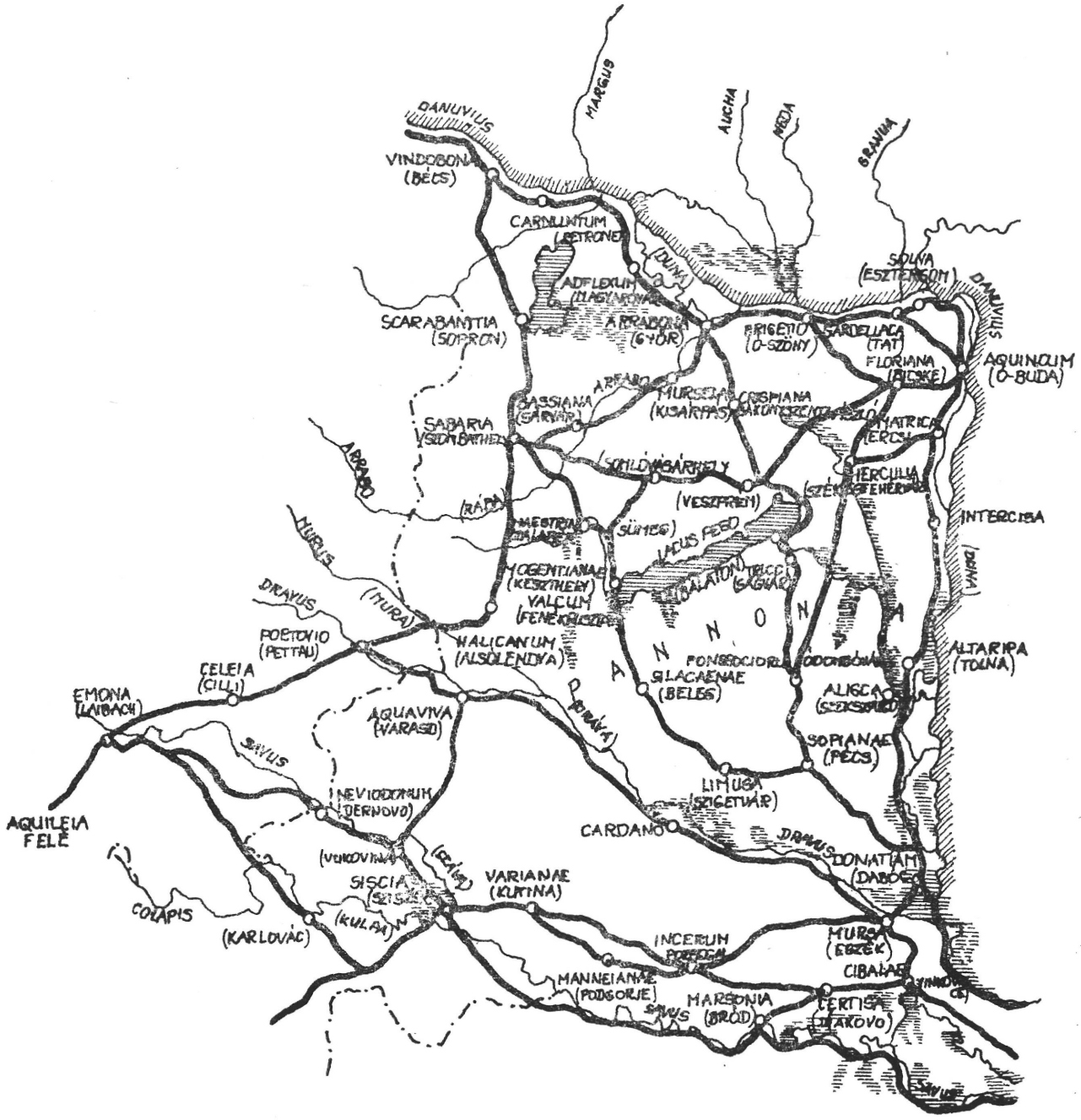
A kiépített utak által behálózott területeken élénk kereskedelem és katonai átvonulások történtek, de hogy a Balatont úgy katonai, mint kereskedelmi víziutat használták-e, erről semmi meggyőző adatunk nincs. A rómaiak fejlett kultúrájára vall azonban az, hogy a III. század végén — Galerius császár idejében — a Balaton vízszintjét állandósították. A tó és a Duna között csatornát ástak, s a lefolyást zsiliprendszerrel szabályozták. A csatorna megközelítőleg a jelenlegi Sió-csatorna helyén volt. A szabályozás által jelentős hasznos területet szereztek művelésre. A római uralom megszűnte után a csatorna fenntartásával senki sem törődött, a partjai bedüledeztek, s megszűnt a Balaton vízszintjének szabályozása, ami által még nagyobb területek mocsarasodtak el a tó zalai oldalán is. Ebben az időben félsziget volt a Szentgyörgy-hegy és időszakosan sziget a szigligeti halomcsoport. (Így érthető, hogy 1389-ben Tihanyt is Szigetnek mondták.)

A római birodalom erejét és nagyságát a népvándorlás meg-megismétlődő támadásai kezdték megingatni, amelynek első hullámai Pannóniát a IV. század hetvenes éveiben érték el. A keleti gótok egy nagyobb csoportja az alánokkal együtt a 380. év tavaszán betört Pannóniába és számos város — Mursa (Eszék), Stridon (Stridóvár) — pusztulása jelezte útjukat. A döntő harc helyett azonban Gratianus császár Pannóniában, a Balatontól nyugatra eső részen letelepítette a barbárokat.

Az V. század első felében a hunok elől menekülő népek nyomába a Dunántúl földjére léptek a hunok is, s ettől kezdve a rómaiak elveszítették uralmukat Pannónia fölött, aminek következtében a virágzó kereskedelem, kultúra és mindennemű létesítmény — városok, települések, utak — tönkrement.

A római kor bukása után, a népvándorlás idején tönkrementek és megsemmisültek a fejlett kultúrával és kereskedelemmel rendelkező települések. Megyénk területén a legnagyobb települések — amelyek mind jól kiépített utak mentén voltak —, Halicanum (Alsólendva), Salla (Zalalövő), Valcum (Fenékpuszta), Mogentianae (Keszthely) megsemmisültek. Az utak tönkrementek, mert a nomád népek azokat nem tartották fenn és nem is igen igényelték. A sok munkával megépített, kultúrát hordozó, jó közlekedést biztosító és élénk kereskedelem lebonyolítását szolgáló utak teljesen megsemmisültek, illetve eltűntek; benőtte az erdő, az erózió rombolta, elöntötte a víz. Napjainkban még egyes római út maradványai fellelhetők, például a Borostyán útból a Zalabaksa—Zalalövő közötti szakaszon.

A népvándorlás idejéből — amely érintette megyénk területét is — nincs semmi megbízható adatunk egészen addig a korig, amikor Pribina szláv fejedelem a Zala folyó egy szigetén — a mai Zalavártól nyugatra — megerősített várat épített, melyet később Mosaburch, vagyis Sárvárnak neveztek. Templomot (bazilikát) is építtetett, amelyet 850-ben Liutramm érsek szentelt fel. A jelek arra vallanak, hogy a várban és a jelenlegi Zalaváron erősen megszaporodott a népesség, mert még másik két templomot is építtetett. Pribina frank fennhatóság alatt volt és megmaradt abban azután is, amikor a hűbérben bírt területet 847-ben tulajdonba kapta.



Pannónia úthálózata a rómaiak alatt

II.

ZALA VÁRMEGYE KÖZÉPKORI ÚTHÁLÓZATA

A honfoglalás idején az első időszakban még nem szállta meg Zala megye nyugati felét a magyarság. Honfoglaláskori emlékanyagot — a pölöskei szórvány leletek kivételével — csak a Zala folyótól keletre találunk (Zalavár, Zalaszentgrót). A szegek és a Göcsej vidék, illetve a Zala folyótól nyugatra eső rész betelepülése a X. század végén indulhatott meg és főleg a XI. században települtek be. Ennek a területnek földrajzi fekvése is nagyon kedvező volt, mert itt keresztezték egymást a dél, délnyugat és nyugat felé vezető utak. Ez a terület létfenntartási szempontból is igen megfelelt a kor igényeinek, mert a vizek élővilága, az erdők vadállománya, a gazdag legelők kedvező letelepedési helyet nyújtottak a népesség részére.

A magyarság állami életének első szakaszában az utakat katonai szempontok szerint jelölték ki, de ez mellett megindultak megyénk területén is az állam létének megszilárdításához akkor szükséges építkezések, amelyekhez utakat használtak. I. István király 1019-ben bencés apátságot alapított Zalaváron és ide költözött a király népeinek igazgatási központja is. Ezt követte 1055-ben a tihanyi apátság megalapítása.

Az egyik történelmi dokumentum — a tihanyi alapítólevél — megemlékezik a Székesfehérvárról kiinduló hadiútról, amely a Balatont északi partján megkerülve a vármegyén haladt át és Segesdnél egyesülve a déli parton haladóval Zágrábig vezetett. A XIII. században Bécsből a főút Velencébe nem a Semmeringen, hanem magyar területen: Sopron-, Körmenden át, s megyénket érintve vezetett Regedébe és Pettauba.

Holub József — a megye középkori történelmének legjelesebb kutatója — szerint egy jelentős útvonal vezetett át Göcsejen és a szegeken, ami Csáktornyáról indult és Szemenyén—Szécsiszigeten —Nován—Salomváron át Körmendre vezetett és Csébnél szedtek rajta vámot.

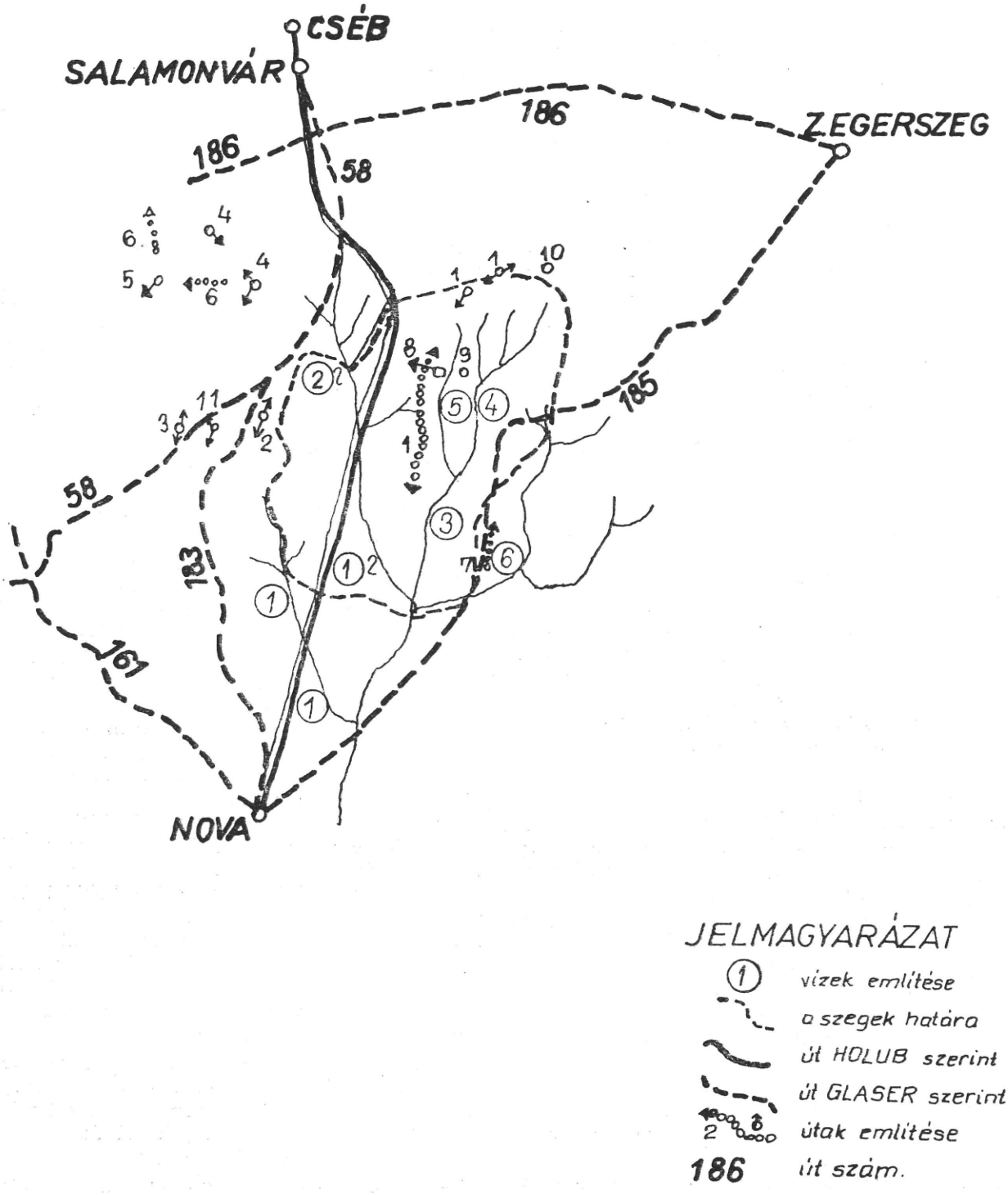
Más kutató, így Glaser szerint több út vezetett át a szegeken és környékén. Ő is beszél az Egerszeg —csáktornyai útról, biztos írásos adatot azonban csak az Egerszeg—kökényesi szakaszra ismer a szerző.

Az Egerszeg—fürstenfeldi út — amely Glaser térképe szerint — először Teskándon és Hottón át, majd Bödétől északra haladt, Lövőnél kelt át a Zala folyón és Gosztonynál érte el a Vasvár—fürstenfeldi utat. Bizonyításai azonban nem meggyőzőek. 1278-ban valóban említenek Hottótól északra egy „nagy utat", az oklevél azonban sérült, s így nem tudjuk, hogy honnan vagy hova vezetett ez a „magna via", csak annyi állapítható meg, hogy az említett helyen, legalábbis egy darabon nyugat felé haladt.

A vármegye középkori úthálózatának megállapításához, rekonstruálásához a vámhelyek is nyújtanak támpontokat, valamint a határjárások és egyéb oklevelekben fennmaradt útirányok összhangba hozása. A veszprémi alapítólevélben szerepel Colun (Colon) nevű vár, híd- és révvámmal. Már az 1019. évi hamis Zalavári Alapító Levélben, majd az 1203-i oklevélben kétszer is előfordul a Kolon felé vezető út. Kolon még ma is megvan, mint puszta, Kiskomáromtól (Zalakomár) északra. 1232. évben, II. Endre király uralkodásának idején a vármegye nemesei Ketüd (Kehida) hídjánál gyűltek össze, amely jól megközelíthető volt a Zala folyó mindkét oldaláról útjai és hídja végett. Egy másik oklevél is megerősíti a kehidai út és híd létezését, amelyeket Bertalan veszprémi püspök és Atyusz bán somogyi ispán közötti birtokfoglalási perben született levél említ. Egy másik, 1232-ben kelt levél megemlít egy varasdi réven átvezető fontos útvonalat. (Forrásanyag: Magyar Országos Levéltár/Dl. 73.)

A Kerka vízének melléke határőrvonal volt, ami 1241-ben, a tatárjárás idején is fennállt. A megye délnyugati részén levő határőrtelepek lakói rokon népek: besenyők vagy székelyek voltak.

Bekcsény (Becsehely) — már 1354-ben olvashatunk országos vásárról — fekvése nagyon kedvező volt, mert észak felé Szentgyörgy (Bánokszentgyörgy), keletre Nagykanizsa, nyugat felé pedig



A „Szegek" vidékének a középkori forrásokban említett vizei és útjai

Szemenye és Lendva irányába főútvonal vezetett. Hahót község Árpád-kori alapítás bencés monostorral, s ezen vezetett át Bekcsényből az „észak felé vezető útvonal". Itt készült a nevezetes Hahóti kódex a XI. század végén.

Már a középkorban három úthálózati csomópontja volt Zalának: Tapolca, Nagykanizsa és Csáktornya. Fehérvárról kiindulva — amely jó ideig az ország központja volt — főközlekedési útvonal vezetett Horvátországba. Pauler szerint ez az út „Hadút" vagy „Hadinagyút" — amint Zalában és a Dráván túl is nevezték — a Balaton északi partján haladt. Legvalószínűbbnek látszik, hogy iránya a következő volt: Veszprémből lekanyarodott a Balaton partjára, majd kissé északra fordulva Tapolcának. Nagyon valószínű, hogy a Tapolca—Diszel—Nagyvázsony—veszprémi utat is használták, amely már a római korban fontos útvonal volt, bár okleveles adatok csak egy kisebb szakaszáról — Tapolca—diszeliről szólnak. Ez továbbhaladva Györök vámhelyeken át ment Keszthelyig. Pauler szerint a Hadút Hídvégnél átlépte a Zalát és egyesült Somogyban a Gamás—Szemes—Marcali irányába haladó másik ággal, Segesden át a Drávához vitt. A másik feltevés szerint Kanizsát érintette és a zákányi réven át ment Tótországba (Horvátország).

Egy másik fontos út Tapolcáról Sümegre vezetett — ez volt a megyei nagyút —, Sümegről nyugatra haladva elérte a Zala vizét, annak délnyugati folyását követve Barlabáshida—Pakod—Egerszeg—Cséb vámhelyeken át Lövőn túl elhagyta a megyét (via magna).

1257-ben Nagykanizsa vize mellett király utat említenek. Pauler 1316., 1320. és 1335. években Zalavárnál, 1345-ben pedig Tapolca és Diszel környékén említi a Hadutat.

A vármegyei úthálózatnak másik fő csomópontja Nagykanizsa volt, dél felé a megyehatáron fekvő (Somogy megyei) Móriczhely vámhelyen át Somogy megyébe vezetett az egyik út. A másik északkelet felé Hídvégen, Alsópáhokon és Szalapán át Veszprémbe ment át. Ennek egy ága Páhokról Keszthelyre vitt, ahonnan Tomaj és Hidegkút vámhelyeken át Sümegre vezetett, s itt Devecser és Sárvár felé ágazott el, majd párhuzamosan haladt az előbb nevezett úttal egy abból Galamboknál kiágazó vonal, Karos, Szabar, Kehida vámhelyeket érintve Szentgrótra, ahonnan Végeden (Zalavég) át a Vas megyei Keresztegre (Pereszteg) vezetett, Zalabéren át pedig Vasvárra.

Szintén Kanizsáról Gelsén át vezetett egy út, amely Felsőrajknál elágazott. A keleti ág Kapornakon — a vármegye egykori központján át — az istvándi vámnál lépte át a Zala folyót, s érte el a Zalaegerszeg—sümegi „nagy utat". A másik ág pedig Pölöske vámhelyet érintve, Henye vámjánál kapcsolódott be az említett nagyútba. A harmadik út Nagykanizsáról kissé nyugatnak hajlott, s Nagybak (Bak) vámhelyen át érte el Egerszeget, ahonnan Vasvárra vitt. A negyedik nyugat felé vonult a Mura mellett, s Bekcsény (Becsehely)—Letenye—Lendva—Dobronok vámhelyeken át Vas megyébe ért. Ebből Letenyénél délkelet felé indult ki egy ág Murakeresztúron át Somogyba.

Nagykanizsáról Muraközbe Molnárin keresztül lehetett legrövidebb úton eljutni Kotoriba és Perlakra, majd Csáktornyára. Csáktornya nemcsak a Muraköz, hanem az egész vármegye útjainak egyik legfőbb csomópontja volt. Dél felé Nedelicen (Lendvavásárhely), a főharmincadhelyen át Varasd felé vonult az egyik útja, egy másik Perlak felé, ezen kívül még három út vezetett át a Murán. Az egyik a szemenyei, a másik a letenyei réven át, s mindkettő átszelte azt a muraközi utat, amely a Perlak—kotori útból kiágazva a Mura mellett haladva Szerdahelyen át Ráckanizsára, s itt Stájerországba lépett át.

Szemenyénél a Nagykanizsa—Szemenye—lendvai útból egy út Pákán át Bakra vezetett, ahol a Nagykanizsa—zalaegerszegi útba torkollt, a másik pedig Sziget (Szécsisziget)—Nova—Cséb irányába jutott Körmendre, ahova egy harmadik út is vezetett az Egerszeg—lövői útból Bagodnál kiágazva Hagyároson át.

A legfontosabb útvonal Csáktornyáról kiindulva Szerdahely révjén haladt át a Murán, s Lendvát, Lövőt érintve ért Körmendre. Ez már a rómaiak korában fontos útvonal volt, mert ez vezetett Itáliából Pannóniába. Ebből Irsán alul egy kiágazás indult délnyugat felé, Kutas—Csesztreg—Dobronokig, s itt a Kanizsa—lendvai útba torkollt.

Ezek az utak — Zala vármegye legfontosabb útjai — legnagyobbrészt dél—északi irányban párhuzamosan futnak, s kötik össze a megye északi felében transversalisan haladó Veszprém—Tapolca—Sümeg—Lövő és a délen kelet—nyugati irányú Kanizsa—Letenye—lendvai, s a muraközi utakat. Ezeken a fontosabb útvonalakon kívül még egész hálózata volt a kisebb-nagyobb összekötő utaknak, de ezekről nincsenek adataink, s ami van, az sem ad megbízható, egységes képet.

A fentiekből is kitűnik, hogy Zalának sűrű úthálózata volt a középkorban és a maga korában élénk kereskedelmet vallhatott magáénak.

Az első fogadók

A középkorban, de a vasutak építéséig és az autóknak az országutakon való megjelenéséig, amikor még lovasfogattal és postakocsin történt az utazás, az utazók részére szükségesek voltak az útmenti fogadók, ahol az utazók éhségüket és szomjukat olthatták, a lovaikat megetették és pihentették.

A honfoglalás után — 1000 körül — Magyarországra bejött olasz bencések szalai (zalavári) és tihanyi rendházai kezdettől fogva hajlékot adtak a szegény, fáradt vándoroknak és zarándokoknak. Nagykanizsa XVIII. századbeli kereskedelmi forgalmának élénkségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a felrobbantott vár anyagának egy részéből ötvenszobás uradalmi vendégfogadót építettek, nagy istállóval és szekérszínnel, az átvonuló kalmárok és fuvarozók részére.

Az útmenti fogadók létesítése különösen szükséges volt az ország gyéren lakott területein, de Zalában

Zala vármegye térképe 1792-ben (Tomasits-féle térkép)

is — a sűrű településhálózata ellenére — sok csárda és korcsma volt az utak mentén. Az 1792. évi Tomasits-féle térképen „popina" (korcsma) jel szerint sok kocsma és csárda található a főbb útvonalak mentén:

Zalaegerszeg—Bak között	3 db
Zalaegerszeg—Nagykanizsa között	4 db
Zalaszentgrót—Galambok között	4 db
Balatonhídvég—Keszthely között	2 db
Keszthely—Tapolca között	3 db
Zalalövő—Zalabaksa között	3 db
Alibánfa—Nagykanizsa között	4 db
rigyáci elágazónál (7. sz. úton)	1 db

A fent felsoroltakon kívül még voltak a megye útjai mellett csárdák, ha kisebb számban is, mint a felsorolt utak mentén. A csárda nevet még ma is viselik (és üzemelnek) a Keszthely—sümegi úton, Hévíz mellett a Gyöngyösi Betyárcsárda, a 86. számú Rédics—körmendi úton a Cupi Csárda (Zalabaksa) és a Felsőbagod—őriszentpéteri úton a Csurgaszi Csárda.

Zala vármegye vámhelyei a középkorban

Középkori kereskedelmünk történetéhez, gazdasági és közlekedési viszonyainak ismeretéhez rendkívül fontos adatokat szolgáltatnak a megye középkori vámhelyeinek ismeretei.

A vámszedési jogot I. István király vette át nyugatról. E jövedelmező királyi jogot azonban nem őrizték meg, s élvezték királyaink, hanem azokat eladományozták, új vámhelyek felállítására adtak ki engedélyeket és a vámfizetés alóli mentesítéseket bőven osztogatták. Ez pedig azt eredményezte, hogy a vámok — úgy a közlekedési, mint a vásárvámok — többségükben magánosok kezére kerültek és a nagy jövedelemből utak építésére és utak fenntartására nagyon kevés jutott.

A csekély számú királyi vámon kívül csak a legfőbb felügyeleti jog és a vámok törvény útján való szabályozása maradt meg. Mivel gyenge volt a központi hatalom, így nem lehetett eredményes az ellenőrzés sem az elhatalmasodott urakkal szemben, sőt a királyok maguk sem tartották be a vonatkozó törvényt. Nagy Lajos is az ún. száraz vámokat — 1351. VIII. törvénnyel — eltiltotta és 1352-ben ő maga engedte meg az óbudai clarissáknak, hogy Szentjakabon száraz vámot szedhessenek a törvény tilalma ellenére is.

A vámtulajdonosok kötelessége volt hidak, töltések építése, átkelési eszközök készítése, s mindezeknek jókarban tartása. Mátyás király 1495. évben szabari birtokukon vámszedési jogot adott a Darabosoknak és Püspököknek, de kötelességükké tette, hogy a mocsaras vidéken — a Zala ártere mellett — fekvő hidakat és töltéseket készítsenek, különben érvénytelen az adomány. Az 1458. évi törvény már az ország régi szokására hivatkozik, amikor megtiltja, hogy papoktól és nemesektől vámot követeljenek.

Az útvámok középkorban keletkezett rendszere évszázadokon át, a gépkocsiforgalom korszakában is tartotta magát, hisz a városok és községek által szedett kövezetvámot csak a 3710/1940. M. E. számú rendelet szüntette meg.

Holub József — Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban (Századok, 1917.) — szerint az alábbi vámhelyek voltak Zala vármegyében:

Barlabáshida (Barabáspuszta)
Zala folyón átvezető hídon 1246-ban.

Bécz (Letenyénél)

Bekcsehely (Becsehely)
Vámját a kanizsai uradalom 1493. évi urbáriuma említi.

Csáktornya
Muraközben harmincadhely volt 1490-ben.

Cséb (Zalacséb)
A Zala hídjánál szedtek vámot az 1328. évi oklevél szerint.

Csesztreg
Lendva várához tartozott vámjával együtt 1322-ben.

Dobronok (Lendvavásárhely)
Szintén Lendva várához tartozott 1322-ben.

Egerszeg (Zalaegerszeg)
1390-ben említik vásár- és útvámját.

Fancsika (Zalaegerszegtől északkeletre feküdt)
Vásár- és hídvámja volt 1325-ben.

Füred (Balatonfüred)
A tihanyi apátság birtoka volt, s itt az szedett vámot.

Györök (Balatongyörök)
1389-ből a Batthány család levéltára szerint.

Henye (Petőhenye)
1403-ból.

Hidegkút (Sümegtől délre)
Tátika várához tartozott (1438. Zalavári Oklevéltár).

Hídvég (Balatonhídvég)
Zala folyónak a Balatonba való torkolatához közel hídvám 1430-ban.

Hosszúfalu (Lendvahosszúfalu)
Lendvavár tartozéka volt vámjával együtt 1469-ben.

Istvánd (Zalaistvánd)
Kemend vár tartozéka volt 1403-ban.

Kanizsa (Nagykanizsa)
1372. A Kanizsa család szedett vámot.

Koroplya (ma már nem létezik)
Rév-vám volt itt a Murán.

Karos (Zalakaros)
1270-ben említettetik hídvámja a Merenye vizén.

Kehida
Hídvámját I. Ulászló 1441-i adománylevele említi.

Kutas (Kerkakutas)
1469-ben említik.

Lendva (Alsólendva)
1322-ben találkozunk vámjával.

Letenye
1347-ben útvámja, 1366-ban pedig rév-vámjáról is tudunk.

Móróczhely (Móriczhely)
1360-ból egy perhalasztás ügyben említik az útvámját.

Nagybak (Bak)
Pölöske várához tartozott (útvám).

Nedelic (Drávavásárhely)
Muraközben harmincadhely volt 1498-ban.

Perlak
A Dráván át főrévvel, Mátyás király innen keltezte 1480-ban okleveleit.

Pölöske
1430-ban említik vámját.

Ráczkanizsa
A Stájer-határ közelében mint fiókharmincadhelyet említik 1498-ban.

Szabar (Zalaszabar)
Mocsaras vidéken feküdt a Zala kiöntéseihez közel, ahol számos hidat és töltést kellett építeni, hogy a közlekedést lehetővé tegyék Zalavár, Hídvég és a Balaton felé. Rév-vámjáról már 1359-ből egy dézsmapör irataiból van értesülésünk.

Szemenye (Muraszemenye)
A Mura mellett 1394-ben út- és révvámja volt.

Szentgrót (Zalaszentgrót)
A Zala folyón valószínűleg hídvámja volt, Szentgróti Dénes nádor 1247-ben a türjei monostornak adta.

Szentlászló (Zalaszentlászló)
A Zalán 1408-ban hídvámja volt.

Szentmihály (A török időben elpusztult)
A Mura mellett; 1484-ben révvámja volt a Murán.

Szerdahely (Muraszerdahely)
Mivel Lendva vár tartozékai közt említik 1469-ben, révvámjával együtt, valószínű, hogy Muraszerdahellyel azonos.

Szombathely
Helyét meghatározni nem tudjuk. A kanizsai uradalom 1493-i urbáriumában olvassuk, hogy vámja volt.

Tomaj (Cserszegtomaj)
Vámjáról 1400-ban olvasunk.

Véged (Zalavég)
II. Ulászló a vármegye közönségének kérésére engedte meg, hogy — mivel a határban levő mocsárban nagy költséggel töltést építettek, s ezzel a megye érdekeit is szolgálták — ott vámot szedhessenek.

A Bánfi uradalom nagy urbáriumában, amely 1524-ben készült, a Mura vidékén két rév volt, az egyik Bisztrice, a másik Melinice.

Fontos átkelőhely volt a varasdi rév, amelyen a Csáktornyáról és Nedelicéről jövő fontos útvonal haladt át. Mind Csáktornya, mind Nedelice harmincadhely volt.

1516. január 22-én II. Lajos király engedélyt adott Batthány Ferencnek, hogy Torony nevű birtoka táján a Murán révet állíthasson fel.

Hidak Zalában

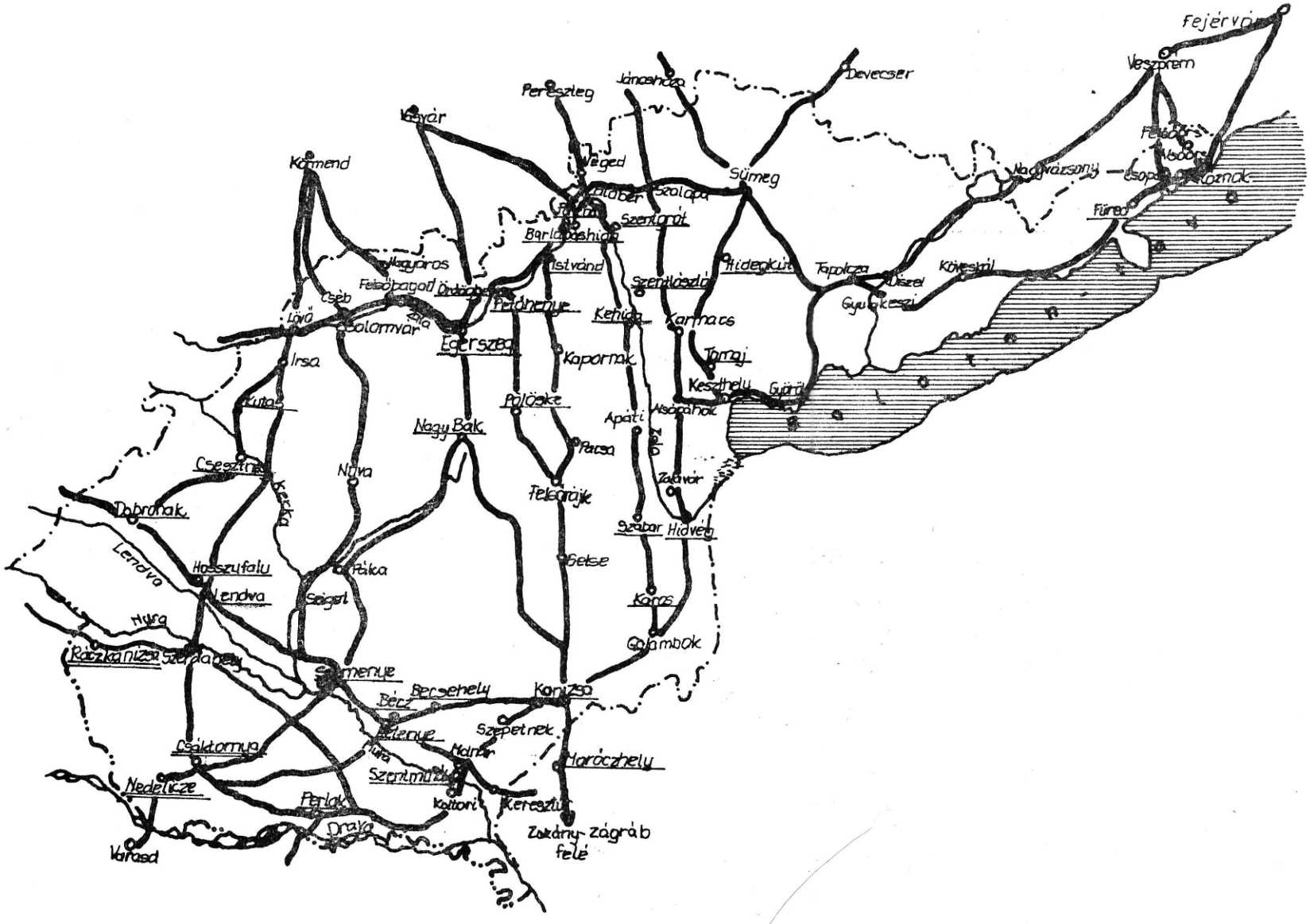
Zala megyének nem voltak nagy folyói — a határfolyó Drávát leszámítva —, s mégis sok révje, kompátkelőhelye volt és ezenkívül néhány nagyobb hídról is van írásos hagyatékunk már a római és az Árpád-korból is. A jelenlegi megyében is 385 db különböző építésű és méretű híd segíti elő a forgalom lebonyolítását.

A Zala folyó megyénkben — a Vas megyei határtól Zalaegerszegen, Zalabéren és Hídvégen át — a folyó szabályozásáig a Kisbalatonba ömlött. A másik jelentős víz a Mura folyó volt, amelyik Deklésin (Murahely) határában ért megyénk területére és egy darabon a határt alkotta megyénk és Stájerország között, míg délkeleti irányban Légrád fölött a Drávába ömlött. A harmadik a Kerka, amely Vas megyében ered és Dobraföld határában lép megyénk területére és Kerkaszentkirály határában a Lendva folyóval egyesülve a Murába ömlik.

A fentiek részletezésére azért tértem ki, mert a megyének ez a három főbb élő vízfolyása a szabályozások előtt igen sok akadályt okozott a közlekedésben, mivel sok mocsár kísérte.

Már a rómaiaknak volt hídja Zalalövőnél a Zala folyón és Muraszerdahelynél a Murán. A honfoglalás utáni időben 1232-ből, II. Endre uralkodásának idejéből van értesülésünk egy Zala folyón levő hídról. Amikor a köznemesség, a királyi szolgák, a serviensek sorsa nehézre fordult, azt kérték a királytól, engedje meg nekik, hogy a jogtalan elnyomást szenvedők ügyében — amelyet a meggazdagodott birtokarisztokrácia gyakorolt — ők maguk bíráskodhassanak. A király engedélyének elnyerése után összegyűltek Ketüdön (Kehida), amely jól megközelíthető volt a Zala mindkét oldaláról, útja és hídja végett. Mivel a Zala a megyét két részre osztotta, ezért ha az egész megyét akarták megjelölni, mint például az 1355. évi közgyűlés alkalmával is, akkor a Zala mindkét felén lakó nemesség kifejezést használták. Ezt a közgyűlést Mándon tartották, amelynek „Mánhida" neve is mutatja, hogy fontos átkelőhely volt a Zalán — s a szabályozás előtt ennek nagy jelentősége volt, főképp az áradások idején. Történeti forrásainkban többször találkozhatunk, így például 1341-ben is a Zala híddal, amely a Lendva—Csesztreg—Lövő nagy úton Lövőnél délre szelte át a Zalát. Ugyanitt szerepel 1749-ben egy híd Szentgrótról is.

Iványi Béla szerint (Göcseji Múzeum Jubileumi Évkönyve 1950—1960.) Hídvégnek (Balatonhídvég) már 1330-ban a Zala folyón hídja volt vámszedő hellyel. A vámszedés joga az akkor még meglevő hídon a XV. század második felében a Marcali családé, majd Báthori Istváné volt. Kanizsa várának török kézre kerülése után — 1600. október 22. — a balatonhídvégi átkelőhely védelme igen fontos feladat volt, mert összeköttetése ez volt Zalavárnak és a környező vidéknek a mögöttes országrészekkel. A várat a mocsáron át 2000 lépés dorongút és híd kötötte össze a külvilággal. 1640-ből révről van értesülésünk — feltehe-



Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban. (Századok, 1917.)

Zala vármegye vízrajza a középkorban

tő, hogy a török dúlások idején semmisült meg a híd. A XVIII. század végén már ismét volt híd-ja, mert Vályi szerint a „Szala vizének a Balaton-ba való befolyásánál fekvő község hosszú hídjá-ról nevezetes".

Zalalövői „Rabok hídja".

A fentiekben tárgyaltuk, hogy Zalalövőnél már a rómaiaknak fontos átkelőhelye volt a Zalán. Az utolsó fahíd helyett 1826—1827-ben kezdődött el a kőhíd építése, amit 1829-ben fejeztek be. Készült a kőhídra egy terv 1819. január 21-i keltezéssel, Póka Antal megyei főmérnök aláírásával. A tervezett híd valamennyi nyílása fekvő kosárív-kettévágva. A nyílások összmérete 29 öl 5 láb, a szélessége korlátok között 4 öl. Az Országos Építési Igazgatóság nem találta megfelelőnek a 14 nyílású híd tervét, hanem helyette egy ötnyílású tervet készített 6 öles nyílásokkal. Ez a terv 1826 tavaszán érkezett meg, s ebben az időben — és megépültekor is — ez volt az ország leghosszabb kőhídja.

Az alapozáshoz szükséges faragott követ a horvátországi Jellavetzből szállították. A hídhoz szükséges terméskövet — a közgyűlés intézkedése szerint — a tapolcai és szántói járások fejtették és szállították Zalabérbe, onnan az egerszegi és kapornaki járások Egerszegre, s végül a lövői járás Zalalövőre. A kőszállításnak ez a stafétaszerű szállítása annak tulajdonítható, hogy a vármegye csekély anyagi eszközökkel rendelkezett, s ezért közmunkával oldotta meg. Az ilyen nagymérvű közmunkát pedig helytelen lett volna egy járásra kiróni. A további költségkímélés érdekében a megyei börtönben levő rabok munkáját vették igénybe. A rabok létszáma 57—74 között ingadozott, az őröké 21 volt. A hídépítéshez a kövön kívül 248 000 db téglát használtak fel. A kivitelezést kőművesmester irányította. A mesteremberek csaknem kivétel nélkül német nevűek, a rabok és az őrök magyarok voltak. S kezük munkája nyomán itt készült el Magyarország leghosszabb kőhídja, a 30 öl (57 méter) össznyílású „Rabok hídja". A híd ötnyílású boltozatából két nyílás felszerkezetét és egy pillérét a második világháború végén felrobbantották. Három nyílását, hídfőit és pilléreit 1968-ban elbontották, azután, amint az új Zala-híd elkészült. A híd sértetlenül 115 évig, s utána sérülten még 23 évig állott fenn.

A Zalaszentgróti Zala-híd

132 éve teljes épségben, átalakítás és hozzáépítés nélkül, eredeti alakjában áll fenn ma is. A hídnak mindhárom középpillére és mindkét hídfője faragott kőből épült. A pillérvégek kiképzése a vízfolyás felőli oldalon ívelt háromszög, a kifolyási oldalon félkör alakúak, faragott fedlapkövekkel letakarva. A boltozatok 29 cm méretű téglából készültek két tégla vastagságban, amelyeknek vastagsága a szokásos mérettől eltérően csupán 5 cm. Nagyon jellegzetesek a híd vízkieresztői, amelyek a nyílások közepén, a záradékok fölött vannak befalazva. A kerékvetőkövek páronként valamennyi pillér és hídfő fölött érzékeltetik a szerkezetet. A híd nyílásai 4 öl 4 láb (8,85 méter) méretűek, szélessége 3 öl 3 láb (6,70 méter), teljes hossza 43 méter. A kőhíd építése 1844-ben vette kezdetét és 1846-ban fejeződött be. A második világháború végén a romboló fasiszták fel akarták robbantani, de Hatamov szovjet törzsőrmester élete feláldozásával megmentette a pusztulástól és azóta Hatamov-híd néven ismeretes.

Ezen kívül nagy kőhíd volt még a Zalán Zalaegerszegen és Zalabéren is. A megye felső részén voltak még: a diszeli, gyulakeszi, káptalanfai és a nemesbüki kőhidak. A diszeli híd teljes hossza 44,70 méter, szélessége mellvédfalakkal együtt 7,60 méter. A hidat Schwarcz Károly sümegi kőművesmester építette az 1791—1793-as években. A káptalanfai híd teljes hossza 37,70 méter, szélessége mellvédfalak közt mérve 6,30 méter. Épült 1794-ben. A gyepükajáni kőhíd 1795—1796-ban épült. A nemesbüki kőhíd mellvédfal magassága a mederfenék legmélyebb pontja fölött 9,50 méter. Építéséről nincs pontos adatunk, de biztos, hogy 1860. év előtt készült, mert ebben az évben karbantartást végeztek rajta.

A kőhidakat a nagy teherbírású vasbetonhidak váltották fel. 1922-ben kezdődött és 1931-ben fejeződött be négy darab Zala-híd építése, nevezetesen: a zalaapáti, balatonhídvégi, zalaszentgróti és a Zalaegerszeg—kaszaházi híd. A második világháború vége felé a visszavonuló — rombolási vágytól fűtött — német csapatok 192 db hidat robbantottak fel a megye területén, 1.957,40 fm összes hosszban, amelynek értéke 7 829 600 pengő volt. Ezek helyett és az 1967. évben még meglevő 41 db fahíd helyett is 1977. évre mind vasbetonhíd épült.

A hidak évenkénti alakulása (db):

	Főúton		Összekötő úton		Bekötő úton	
	1967	1977	1967	1977	1967	1977
Vasbetonhíd	71	76	131	200	89	80
Kőboltozatú	1	2	2	1	—	1
Téglaboltozatú	1	—	11	3	7	3
Betonboltozatú	6	7	2	5	7	5
Fahíd	—	—	2	—	39	—
Vashíd	1	1	1	1	—	—
Összesen	80	86	149	210	142	89

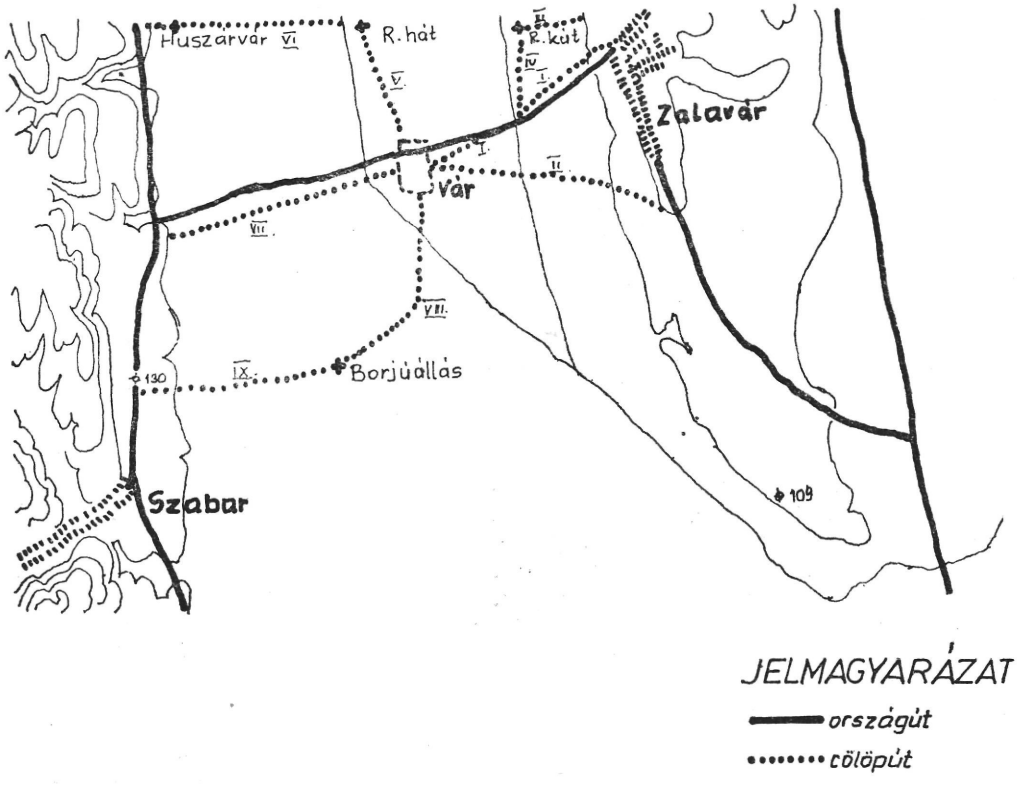
A török hódítás kora és a végvárak sorsa

Zalának bizonyos tekintetben igen rossz volt a földrajzi fekvése, mert pusztította és sanyargatta a német és a török is. 1479-ben a törökök végeztek nagy pusztítást, s teljesen felégették Szentmihály, Molnári, Szerdahely helységeket és Nyírkút pusztát. 1481. év nyarán a németek pusztították el a

megye nagy részét. Ezekből a sorozatos pusztításokból ered, hogy 1494-ben 9553 portát írtak össze a vármegye területén, de a meg-megújuló dúlások és felégetések következtében 1495-ben már csak 8975 portát talált összeírása alkalmával Vízaknai Ferenc rovó.

A török 1543-ban kezdett foglalni megyénkben, amikor már Siklós, Pécs és Fehérvár török kézre kerültek. Ezt 11 évvel megelőzve a szultán — 1532-ben — átvonult seregével megyénken Ausztria felé és rettenetes pusztítás jelezte útját. A törökök felégették a termést, elhajtották az állatokat és a lakosság egy részét elhurcolták.

IV. Béla király idejében — a tatárjárás után — épültek: Szigliget, Szentgyörgy, Badacsony, Hegyesd, Tátika, Csobánc és Sümeg várai a mostani Kővágóőrs köveiből. Zala megyének 35—40 vára volt. Kanizsa eleste után, 1613-ban már csak 25—30 megerősített kisebb várral rendelkezett. A legrégibb ezek közül Szalavár (Zalavár) — a honfoglalás utáni időkben Kolonvár, a megye is ettől kapta az akkori nevét: Kolon vármegye. Zalavár hazánk legrégibb és történelmi fontosságú helységei közé tartozik. Már a rómaiak uralkodása alatt létezett és „Salaburgum"-nak vagy „Moosburgum"-nak is nevezték. Zalavár és Szabar között, illetve a zalavári vár körül mintegy 6,5 km cölöpút-rendszer volt. A cölöpök átmérője 16—20 cm, a hosszúságuk 2,78—3,32 méter. A helybeli lakosok szerint még több cölöpút volt, mint ami most föllelhető, mert a Zala szabályozása után a mocsárból szántóföldek és rétek lettek, és művelés közben már több cölöpöt kiszedtek. Később a cölöputakat dorongutakkal helyettesítették. A leghosszabb ideig kétségtelenül a térképen található I., VII. és II. jelű útszakaszok maradtak használatban. Az I. és VII. útszakaszok a mai Zalavár—szabari országútnak is közvetlen elődei voltak, így valószínűleg túlélte az 1702-ben — Schenckendorf osztrák császári ezredes által — felrobbantott várat. 1841-ben Zala vármegye innen szállította a követ — a felrobbantott vár anyagából — a Galambok—zalaszentgróti út építéséhez a II. számú úton. Kanizsa várának eleste után fontos szerepet töltött be a végvárak között. A vár nem került török kézre.



Híd- és dorongutak Zalavár környékén

A végvár-rendszerbe tartoztak az említésre méltó kisebb várak: Kiskomárom, Pölöske, Nagykapornak, Szemenye és a Kerka mentén Tormafölde, Nemti (Lenti) és Csesztreg várai és még több apró kis palánkvár. Kanizsa már az 1500-as évek közepén Dunántúl egyik legjelentősebb települése volt hadászati szempontból is, hiszen a kanizsai nagy vár a török elleni háború idején a nyugati országrész egyik legfontosabb erődítménye volt. 1566-ban, Szigetvár eleste után Kanizsa lett az oszmán elleni védekezés egyik bástyája. A részben kőből, téglából és részben csak dorongfal közé döngölt földből épült mocsárvár fél évszázadig állt ellen a töröknek, végül is 1600. október 22-én elesett. Az 1690-ben — megrongáltan — visszahódított várat 1702-ben királyi parancsra lerombolják. A köveiből épült meg egyebek között a ma is látható ferences templom és kolostor. A kedvező közlekedésföldrajzi helyzeténél fogva és így a nagy számú kalmár lakosság révén — a kor

viszonyaihoz mérten — fejlett kereskedelmi várossá fejlődött, ezért nagyobb területekkel hadászati és kereskedelmi utak kötötték össze. 200 évvel később Flachat — világjáró francia kereskedő — 1744-ben már ezt a szomorú feljegyzést írta: „Nagykanizsa alig tekinthető városnak, inkább rosszul épített falu, melyben csak egy kőházat láttam, a többi szegényes viskó. A templomok is nyomorúságos építmények, a harangtornyuk szögletes és szalmával fedett". Szigetvár eleste után, a sorozatos felégetés, dúlás és a 90 éves török megszállás után Flachet — az azelőtt 200 évvel virágzó város helyén — már csak ilyen nyomorúságosan kinéző Kanizsát talált, de jellemző volt ez az egész megyére is.

A török hódoltság és a végvári vonal mentén hatalmas területek néptelenedtek el a szakadatlan dúlás következtében és nemcsak az ember, hanem a föld is elvadult. A népességnek egy részét a török elhurcolta, a többi pedig — akkor nagy kiterjedésű — nádasba, mocsarakba és erdőkbe bújdosott és kunyhókban lakott. Még 1508-ban II. Ulászló megengedte a Sitkeieknek, — mivel a Véged határában levő mocsárban nagy költséggel töltést építettek, s vele a megye érdekeit is szolgálták —, hogy ott vámot szedhessenek. Fél évszázad múlva Végedről a török elől elmenekült jobbágyok — mint az 1569. évi adólajstromban olvasható — a Bér (Zalabér) mellett elterülő mocsárban húzták meg magukat. Sűrű nádasok terültek el délebbre, Esztergálynál is, amely 1569-ben teljesen elhagyott volt, mert lakói a nagyon sűrű nádasban húzták meg magukat és ott építettek maguknak kunyhókat. A bújdosó nép itt érezte magát legjobban biztonságban, mert a nádason és mocsáron átvezető járást az ellenség nem ismerte, s ha mégis nekivágott, a láp elnyelte.

Az észak—dél irányú utak, ellentétben a mai utakkal, többségükben nem a dombok gerincén, hanem a dombok aljában, közvetlenül a mocsaras völgyek felett húzódtak. A középkori úthálózat a török korban átalakult, elsősorban a települések egy részének elköltözése, más részének pedig elnéptelenedése miatt. Ennek megfelelően a XVIII. századi térképeken már egy új, a török kori viszonyokra visszavezethető, de a XVIII. században kialakult úthálózattal találkozunk. A hódoltság korában egyes utak néptelenebbé, mások forgalmasabbá váltak, de utána szinte valamennyi út újraéledt.

A várakat utak kötötték össze egymással. Bizonyítja ezt az is, hogy egyik várból a másikba csapat-, élelem- és lőszerszállítások történtek.

A középkorban már létező kereskedelmi és hadászati utak, amelyek a megyét átszelték — a háborús állapotok miatt — még jobban tönkrementek. — Hogy a kultúra és a közlekedés terén is milyen nagy visszaesés történt, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a rómaiaknak már hosszú évszázadokkal előbb voltak térképeik, amelyeken jól kiépített úthálózatuk is szerepel. Az augsburgi múzeumban ma is látható egy térkép, amelyen a hazánkban levő zalai—római utak is fellelhetők.

ZALA VÁRMEGYE KERESKEDELME ÉS KERESKEDELMI ÚTJAI

A Dunántúl délnyugati részén elhelyezkedő két megye, Zala és Somogy különleges szerepet töltött be egészen a XVIII. század, de még a következő század első harmadában is a terület közlekedésében és kereskedelmi életében. Kereskedelemre nézve kedvező a fekvése. Azon kívül, hogy az ország szélén fekszik — ami a nyugati és déli szomszédokkal való kereskedelemre is kedvező — három hajózható víziútja is volt: a Dráva, a Mura egyes szakaszai — szabályozás előtti időben — és a Balaton. Amíg a Balaton és környékének mocsarai, illetve a Dráva holt-terében a Dunántúl leggyérebb úthálózata alakult ki, addig Zala megye a térség legsűrűbb úthálózatát mondhatta magáénak. Ez utóbbi jelentőségét emeli, hogy a maga korában fejlett posta és kereskedő úthálózatot jelentett, s ezeknek mint tényleges főközlekedési útvonalaknak jelentős csomópontja alakult ki Vas megye érintkezési vonalán, illetve Zala és Somogy határán, Nagykanizsa térségében.

Már a XIII. században kelet áruival sok velencei és dalmát kalmár jött Magyarországra, Zára—Zágráb—Veszprém—Buda útvonalon, s ez az út megyénken vezetett keresztül. Az „útvonal" ez időben mégcsak irányt jelzett, az érintett városok sorrendiségét, semmiképp sem valami kiépített utat az egyes állomáshelyek között. A XIV—XV. században ezek a kereskedelmi útvonalak még bővültek. A XIII. században már úthasználati kényszer volt. A külföldi és a külföldre járó magyar kereskedőket kötelezték a kereskedelmi utak használatára, mert a kereskedelmi forgalmat a saját javára adóztató közhatalom csak ezeken az utakon járó kereskedők áruit tudta megfelelően ellenőrizni a vámokon keresztül. Az „álutak"-nak nevezett többi útvonalon közlekedő kereskedőket áruik elkobzásával büntették.

Zalának fő kiviteli cikkei voltak: a balatonmelléki és a muraközi borok, a göcseji fa, sertés, szarvasmarha és a ló, gyapjú, bőrök, méz, viasz, hamuzsír, gubacs és gyümölcs. A megyében igen nagy volt a sertéstenyésztés és az ezzel való kereskedés, hiszen évenként több mint százezer darab került eladásra. Törökországból az ausztriai tartományokba a megyén át hajtották a disznókat és itt hizlalták fel makkon, amiben az erdők bővelkedtek. Ennek a kereskedésnek a központja Nagykanizsa volt.

Amikor a kiviteli cikkek között a Balaton mentén termelt borokat is felsoroltuk, meg kell említenünk, hogy ott már a rómaiak is telepítettek szőlőt. A balatonmelléki borokat a stájerek és a Sopron, valamint Vas vármegyei németek (hienzek) vásárolták fel, s a Fertő mellékivel vegyítve — See Wein néven — árulták. A muraközi édes, de erős bort többnyire a stájerek vették meg.

A megye behozatala gabona, só, vas, mindenféle közműipari termék és colonialis portékák voltak (gyarmati áruk). Az utóbbi kettőre legnevezete-

Kivonat: Magyarország XIX. század kezdetén létező úthálózatáról. (Kereskedelmi útvonalak.)

sebb vásárok: a nagykanizsai, a zalaegerszegi, a gyulakeszi és a csáktornyai. A behozott gabonát a Balaton mellékére és a Muraközbe szállították, ahol a természeti és társadalmi körülmények miatt nem termett meg a szükséges kenyérgabona. A Balaton mellékiek Somogyból, a kővágőőrsi magtárból és a veszprémi piacról, a muraköziek pedig Nagykanizsáról vagy Légrádról szerezték be gabonaszükségletüket.

Kanizsa már az 1500-as évek közepén gyűjtőhelye volt az Itáliába irányuló gabona- és állat-exportnak éppúgy, mint a Stájerország felé tartó kereskedelemnek. A hódoltság idejében is pezsgő vásárosélet folyt a várfalak tövében. „Nagyforgalmú sokadalmakon cserél itt gazdát a portyázások során összehordott temérdek portéka". 1795-ben Teleki Domokos Kanizsát nagy vásáros helynek mondja szép kőházakkal, amelyben sok kalmárkodó ember lakik. Észreveszi azt a nagy települést fejlesztő erőt, amit a kereskedelem jelent. Hadászati jelentőségének elvesztése után közlekedés-földrajzi helyzete teszi Nagykanizsát a Dunántúl egyik legjelentősebb településévé. Gyors fejlődését elsősorban a nemzetközi kereskedelmének köszönheti, hisz a négy felé — Bécs, Kaposvár, Légrád és Varasd irányából — összefutó utak kereskedelmi előnyeit jól kihasználja.

A jelenlegi 86. számú — Körmend—Zalalövő—Zalabaksán át Jugoszlávia felé vezető — főközlekedési útnak az elmúlt századokban a mainál sokkal nagyobb jelentősége volt. A legkönnyebben járható utat jelentette a felső Dunavölgy—Bécs, Pozsony—Sopron és Itália között. Nyomvonala Kőszeg—Szombathely—Körmend—Zalalövő—Muraszerdahely—Csáktornya és Varasd helységeken át vezetett. Az útnak hadászati és kereskedelmi fontossága már a rómaiak idejében is volt. A fent leírt kereskedelem lebonyolításához négy fontosabb kereskedelmi főútvonal húzódott át megyénken, amelyek nagy területet hálóztak be: az egyik Budáról Veszprémen—Tapolcán—Sümegen—Egerszegen—Körmenden át Grácba vitt. A másik Körmendtől kiindulva Egerszegen—Hahóton—Nagykanizsán—Pécsen át Eszékre ment, a harmadik Pozsonyból Körmend—Lövő—Csáktornya—Varasdon át a tengerhez vezetett. A negyedik Budát Nagykanizsán—Csáktornyán át szintén a tengerrel kötötte össze. Harmincad hivatalok voltak Deklesinben, Ráckanizsán és Nedelicen (Lendvavásárhely).

A Balatonon is volt — a közútinál sokkal jelentéktelenebb — kereskedelmi forgalom, hiszen Somogyból gabonát, Zalából pedig bort és követ szállítottak kompon és ladikon Somogynak. A befagyott Balaton jegén pedig szekérrel és szánnal történt az áruszállítás. A vízi szállítás nagyobb távú lett, amikor 1797 júliusában vízre bocsátották Festetics György Phoenix nevű háromárbocos vitorlás hajóját. Ez a hajó Keszthelyről dongát és más faféleségeket vitt Kenesére, ott pedig sóval rakodott meg és szállította Keszthelyre, de kezdettől fogva személyeket is szállított. 1846. szeptemberében megindult a Balatonon a gőzhajózás, amitől kezdve fokozatosan fejlődött az áruszállítás is.

Postautak kialakulása

A postakocsik elődei a lovas futárok voltak, s az első postavonalak kezdetben jobbára csak leveleket továbbítottak, a küldeményeket postalegény vitte lóháton vagy könnyű kocsin.

A XVI. században a Dunántúlnak két posta főútvonala volt. Az egyik útvonal Bécs—Nagykanizsa közt, a másik Grácot Varasdon és Barcson át Szigetvárral kötötte össze.

Egyes állomások élén a postamester állt. Az 1600-as évek elejére a posták lezüllenek, mivel ez idő tájt a postamesterek nem kapják meg a fizetésüket, s ezért nem tartanak váltólovakat és elbocsátják a személyzetet. A posta utazás céljára való igénybevételének feltételeit és a postamesterek által szedhető díjakat II. Ferdinánd 1626. évi pátense szabja meg. Csak 1662-ben Bornemissza Péter magyarországi főpostamestersége idején áll újra helyre a rend, s ismét gyors és pontos a közlekedés.

A XVI. és XVII. századi magyar nemesurak, ha nem saját kocsijukon utaztak, inkább a „gyorsparaszt" szekereknek a szolgálatait vették igénybe, mint a német postamesterek drága fogatait.

A XVIII. század második felében elkészült a Bécs—Fiume posta fővonal is, amely megyénken áthaladva a római (Borostyán) út vonalvezetését követve Csáktornyán át hagyja el megyénk területét. A XVIII. század utolsó harmadában még sok mellék postavonal is kiépült.

Mivel a posta is drága, a saját lovon-kocsin való utazás is költséges, a magyar nemesúr hamar rájön, hogyan lehet postaszerűen, vagyis váltott lovakkal, de mégis olcsón utazni a hazában. A vármegye alispánja adja ki az előfogat utalványokat. Eleinte csak a hatóságokat és a katonaságot kell kiszolgálni, de később minden utazni vágyó nemesember előfogat-követeléssel nyúzza a szerencsétlen jobbágyot. Mivel az alispán az egész vármegye úri népével rokonságban áll, nem nézi, hogy hivatalos úton van-e a kérelmező, az előfogat utalványt kiadja, amivel a forspontot igénybe veheti. A postai utazással szemben igen nagy megtakarítást jelentett a forspont. Amíg egy postaló mérföldenként 22 és fél krajcár volt, az előfogatos ló csak 7 és fél krajcár. A borravalónál az a különbség, hogy amíg a postakocsis maga kapta meg, addig előfogat esetében a községi bíró kapta a nagyobb részét és csak a kisebb hányadát kapta a jobbágy.

A fentiek szerint a falu állattartó jobbágyai kötelezve voltak, hogy csekély díjazás ellenében az úton járóknak rendelkezésére álljanak előfogattal (forsponttal). Kész átok sújtotta azokat a jobbágyokat, akiknek lakóhelye a főút vonalába esett. Ide vezethető vissza, amiről Flachat világjáró francia kereskedő is 1744-ben panaszkodik: „A község feje felel az elszállásolásért, de gyakran nem találjuk meg őket. Ez történt velünk Egerszegen (Za-

laegerszeg) is. Lovat akartunk cserélni, de amikor észrevettek, mindenki elfutott, mintha ellenségek volnánk. A házakban a gyerekeken és az öregasszonyokon kívül senki sem maradt, a többiek az erdőben rejtőztek el".

1752. szeptember 18-án — Mária Terézia idejében — indult az országban útjára az első rendszeres utasszállító postajárat a Bécs—Pozsony, a Bécs—Buda és a Bécs—Temesvár—Nagyszeben útvonalakon. A posták újjászervezése után az alábbi nagy területet behálózó postai főútvonalak haladtak át megyénken, amely jelentős csomópontja lett a postaforgalomnak: főpostavonal vezetett Bécs és Pozsony irányából Körmend—Zalalövő—Alsólendva—Csáktornya—Varasdon át a tengerhez, illetve a Bécsből és Grácból jövő és Körmend—Zalalövő—Zalaegerszeg—Nagykanizsa helységeken át Eszékre. Érintette a megyét (Sümeg—Türje—Zalabér) a Buda—Grác közötti postaút, s a Bécs—eszéki postaútból leágazás volt Nagykanizsáról Zákány révjén át Kapronca felé.

Vízi, vasúti és légi közlekedés

Arról, hogy a Balatonon a középkor első felében milyen vízi közlekedés történt, igen keveset tudunk. Holub: Zala megye középkori vízrajza című könyvében arról ír, hogy a XV. század elején a hajózás elég élénk lehetett a tavon és ezt több rév szolgálta. Révfülöpről egy 1093-i oklevél azt írja, hogy ott Csoszta nevű helyen rév van. 1436-ban Lovason említenek révet.

A hódoltság idején a déli part a töröké volt, az északi azonban mindvégig magyar maradt. A török állandóan nyugtalanította a zalai és veszprémi népet is a sajkásai által, akik le-lecsaptak az északi partvidék falvaira, ahonnan embereket, állatokat raboltak el és otthonokat égettek föl. A török vitorlás- és evezőshajói a sáncokkal megerősített Siófoknál állomásoztak. Egy-egy török naszád 60—80 embert bírt el, lovastul és minden fölszereléssel együtt. Csak a siófoki kikötőben ezer ember befogadására való hajóhad állomásozott. A török naszádok elleni védekezés céljából 1589-ben Tihany vára is kap emberek és lovak szállítására alkalmas naszádokat a bécsi hajóhad parancsnokától. Ezeket a nagyobb vízi járműveket a Dunán úsztatták le Győrig, majd a Rábán fölvontatták Vasvárig, onnan pedig tengelyen szállították tovább a Zala folyóra, amin feljutottak az említett várba. A magyar hadihajók száma azonban mindig lényegesen kevesebb volt, mint a töröké.

Cselebi török utazó 1660. év táján ezt jegyzi fel a Balatonról: „Van rajta negyven—ötven hajó melyek egyik várból a másikba viszik a kereskedőket és látogatókat".

A török visszahúzódása, illetve annak kiűzése után majd egy évszázadig nincs hajózás a Balatonon, csak a halászok lélekvesztői járnak rajta, de azok is csak a part mentén. 1753-ban Festetics Pál vízre bocsátotta Christoph nevű sószállító gályáját. 1797 júliusában teszi első útját a Balatonon Festetics György Phoenix nevű háromárbocos vitorláshajója, amelyen már a són kívül személyeket is szállítottak. Ez volt az eddigi közül a legnagyobb, mert már számos hajó állott a Festetics család rendelkezésére a fenékpusztai „arzenál"-ban. A Phoenixet 1821-ben elbontották. (Egyes kutatók szerint kétárbocos volt és az 1830-as években pusztult el.)

Festetics György halála után nemsokára véget ért a Balaton első, nagyobb hajózási időszaka. Erre az állapotra vallanak Kossuth szavai is a „Füredi fürdőlevél"-ből (1842): „... Húsz mérföldnyi sima út, nagyobb, mint némely vármegye, mint némely fejedelemség, s a honnak legszebb vidéke által körítve, s rajta mégis egyetlen hajó sem libeg, kivévén talán a füredi sétaladikot, vagy egy nyomorult halászcsónakot..." 1845-től Zala vármegyének is egy vitorláshajója járt Badacsonytomaj és Keszthely között, amelyen követ szállítottak a vármegye útjainak építéséhez és fenntartásához. 1845 decemberében Széchenyi Kossuth-tal együtt létrehozza a Balatoni Gőzhajózási Társaságot. Az első gőzhajót, a „Kisfaludy" gőzöst, 1846. szeptember 21-én bocsátják vízre nagy ünnepség közepette. Ezen az első úton négyen ültek a — nemzet dalnokáról elnevezett — gőzösön, köztük volt Széchenyi István is. 1870-ben már két gőzhajó, több vitorlás naszád és csónak tartja fenn a tavon a közlekedést.

A XIX. század elejének felélénkülő és fejlődésnek induló közúti szállítása nem maradt hatástalan a hajózható vagy szállításra igénybe vehető nagyobb folyóvizeken sem, ezért a Dráván is és a Murán is történt vízi szállítás ladikokkal, kisebb hajókkal és kompon. A viszonylag rendszeresen folytatott tutajos, sajkás hajózás jelentős múlttal rendelkezett, s a vízi szállítás több Mura- és Drava-parti helységben — a muraközi szekeres fuvarozáshoz hasonlóan — valóságos foglalkozássá vált. A stájerországi fa- és vasárukat, követ, 150—300 mázsás terhelésű sajkákon szállították le kereskedelmi céllal Muraszerdahelyig, Légrádig, vagy ritkábban a drávai 300—500 mázsás sajkákkal Eszékig. A gráci vásárról 30—40 csónak (ladik) szállította az árut Muraszerdahelyig és Légrádig. A két folyó vízviszonyai csak féloldalas, egyirányú közlekedést tettek lehetővé, s a felfelé történő hajózás megoldhatatlansága a nagyobb arányú vízi szállítás fejlődésének vetett gátat. A Helytartótanács a század első éveitől kezdve szükségesnek tartotta a hajóvontatóút elkészítésével a szállítás meghosszabbítását Légrádig, esetleg Muraszerdahelyig. Fordultak elő kísérletek a felfelé történő szállításokra is, de a magánvállalkozók inkább jóval értéken alul eladták az áruval együtt a hajójukat, semmint azt felvontassák kiindulási helyükre.

A megye vasúthálózata az ország területén a legrosszabb, 1882-ben az 5994 km² területen 92 km vasútja volt: Zalaszentivántól Nagykanizsáig 58 km, Nagykanizsától Csáktornyáig 34 km. Ugyanakkor a szomszédos megyéknek: Veszprém megyének 156 km, Vas megyének 216 km, Somogy-

nak pedig 306 km vasútvonala volt. Nagyságrendben csupán Liptó vármegyének volt kevesebb vasútja, mint Zalának, csak az a különbség, hogy Zala megye 5994 km² területével szemben Liptó területe csak 2257 km² volt és mégis 91 km vasúthálózatot tudhatott magáénak, ami annyit jelent, hogy 263 %-kal sűrűbb volt a vasúthálózata a zalainál. Nem ok nélkül írta annak idején a Zala vármegyei Hetilap: „Az országnak minden megyéje mozog, hogy közlekedési viszonyain önsegéllyel is javítson. Itt is, ott is egyesülnek a birtokosok és községek, vidéki vasutak létesítésére... Csak Zala nem tesz semmit!"

A motorizáció nagyobb mérvű fejlődéséig Zala igen hátrányos helyzetben volt a személy- és áruszállítás terén, hiszen a vasúthálózat még napjainkban is csak 274,4 km-t tesz ki. A megye vasúti hálózata még most is ritka, mindössze egy nemzetközi fővonal szeli át Nagykanizsán keresztül az Adriai-tenger térsége felé. A többi vasútvonal helyi jellegű. Az ország vidéki városai közül Zalaegerszegről lehetett a legkörülményesebb utazással eljutni a fővárosba, amíg a Göcsej express járata 1970. májusában be nem indult.

1953. augusztus 27-én indult meg Zalaegerszeg—Budapest között a légijárat, ami tartott 1967. december 1-ig, amikor a belföldi légijáratokat megszüntették. Ezután Zalaegerszegnek is nélkülöznie kellett a gyors és kényelmes Budapestre való utazást. Ezek a közlekedési nehézségek már a múltté, hiszen ma már a jó közutakon az ország minden pontja elérhető.

III.

TERÜLETI ÉS ÚTHÁLÓZATI VÁLTOZÁSOK

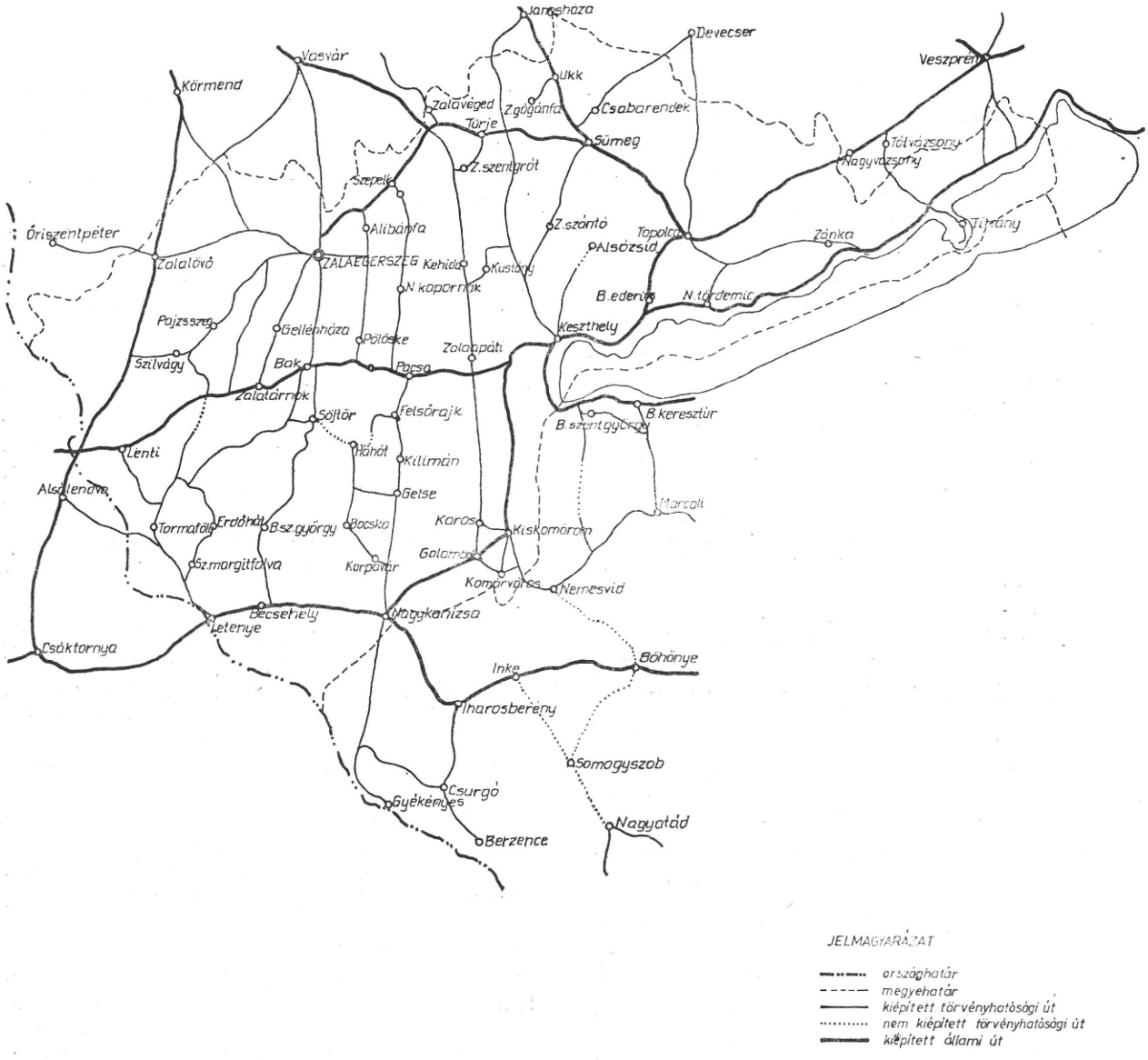
Zala megye területe s ezzel kapcsolatban az úthálózata is többszöri változáson, illetve nagy mérvű csökkenésen ment át, amíg a jelenlegi szűkre szabott és megrövidült megyehatárok közé szorult. Zala vármegye az ország délnyugati szögletében terült el az északi szélesség 46° 16' és 47° 6', valamint a keleti hosszúság 33° 59' és a 35° 52'-e alatt. Keletről határos vele Somogy megye, amelytől egy darabig a Balaton közepe, nyugaton a Kis-Balaton mocsara és a Kanizsa patak választotta el. Délről a Dráva vonta meg határát, nyugatra Stájerország és Vas vármegye, északra pedig Vas és Veszprém határolták. Lipszky szerint a megye földterülete 5994 km² volt a XVIII. század végén. Legnagyobb hosszúsága Felsőőrstől Ternovecig terjedt. Határai véglegesen a XVI. század első felében alakultak ki. Vas, Veszprém és Somogy vármegyékkel határos, egyes községei hol Zalához, hol pedig a szomszédos megyékhez tartoztak. Állandó megyehatárt ezt megelőzően csak délen a Dráva folyó alkotott.

A XVII. század első negyedétől — a török hódítás következtében — Zala és Somogy vármegyéket összekapcsolták több mint egy évszázadon. A vármegye területének első nagyobb mérvű változása az első világháború után történt, amikor a Muraköz—csáktornyai és perlaki járás, valamint az alsólendvai járás nagyobb része Jugoszláviához került 902 km² területtel, ami az összterület 15 %-a volt. Veszprém megyéhez került 1946. január 1-én a balatonfüredi járás 345 km²-rel, az összterület 5,8 %-ával. 1950. márciusában a sümegi, keszthelyi és tapolcai járások 1463 km² területtel, a volt vármegye 24,4 %-ával szintén Veszprém megyéhez lettek csatolva, ami azt jelenti, hogy a vármegye korábbi területéből csak 3284 km², vagyis 54,8 % maradt meg.

A Minisztertanács 1034/1978. (X. 6.) számú határozata alapján 1979. január 1-vel a keszthelyi járás területe vissza lett csatolva Zala megyéhez. A terület átadásával kb. 200—205 km úthálózatot veszünk át a Veszprémi Közúti Igazgatóság kezeléséből, s ezzel 1610 kilométerre növekszik Zala megye úthálózata.

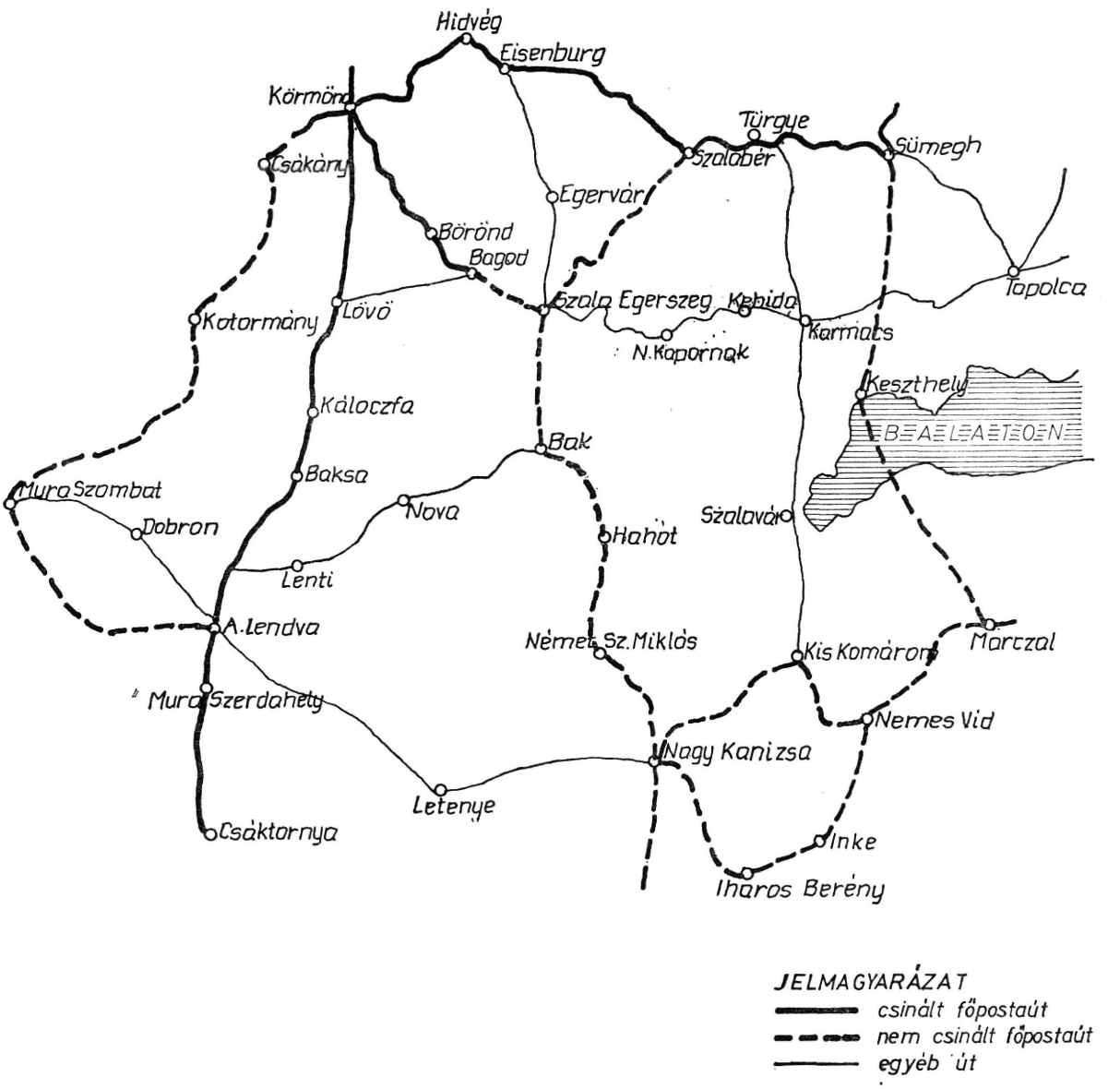
Habár nem tartozik az úthálózat fejlődéséhez a népesség alakulása, pár szóval azért érdemes megemlékezni a megye lakosságának változásairól, ami egyrészt a természetes népszaporulat, másrészt a területcsökkenések következtében történt. Fényes Elek (Statisztikai geographiai) szerint 1836-ban Zalának 270 202 lakosa volt a 727 népes lakhelyen, ebből 32 mezőváros, 575 falu és 120 népes puszta volt. Az 1910. évi népszámlálás alkalmával 466 333 és 1974-ben — a megye területcsökkenése következtében — 275 564 főre csökkent a lakosság létszáma. Hogy a megye ipara mennyire elmaradott volt, bizonyítja az 1910. évi népszámlálás, amikor a 466 333 lakosból a megye területén működő 37 kisebb vállalatnál 2139 munkás dolgozott, az összlakosságnak a 0,46 %-a, ebből is 1801 férfi és csak 338 nő volt.

A megye közigazgatási területe 1950 óta változatlan, de a Közúti Kirendeltség működési területe 1954. április 1-vel megváltozott, mivel a 19 megyében 12 közúti kirendeltséget szervezett meg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Ezzel a Zalaegerszegi Közúti Kirendeltséghez került a Veszprém megyei és a Vas megyei úthálózattal együtt 2587 kilométer út fenntartása és igazgatási teendői. 1963-tól a veszprémi rész elkerült a zalaegerszegi igazgatás alól, de ekkor megkaptuk az egész Vas megyei úthálózatot. Végül 1967-ben minden megyében szerveztek közúti igazgatóságot és azóta csak a megyei úthálózat tartozik úgy fenntartási, mint igazgatási teendők ellátásában a Zalaegerszegi Közúti Igazgatósághoz. A fent felsorolt többszöri területváltozás miatt nem lehet pontos összehasonlítási képet nyújtani, de a további fejezetek mégis elég hűen illusztrálják azt a nagy fejlődést, ami az utak állapotában napjainkig végbement.



Magyarország városainak és jelentősebb községeinek közúthálózati és távolsági térképe (Zala megyei része). Hivatalos adatok alapján összeállította Simon Norbert műszaki főtanácsos. Méretarány: 1:400 000.

Csinált, rendszeresen karbantartott, esetleg kövezett utak.



VEIMAR VERLAG GEOGRAPISCHEN INSTITUS 1851.

IV.

AZ ÚTHÁLÓZAT ÉS SZERVEZETÉNEK KIALAKULÁSA

A középkorban épített útról nemigen beszélhetünk. Voltak töltésutak és kaptak kavicsterítést is, de az utaknak árokkal való ellátása ritka esetben történt meg. Ilyen töltésutat akart építeni Batthyány Ádám herceg, hogy Rechnitzet összekösse Nagykanizsával, de a közben fekvő birtokok tulajdonosai ezt a törekvését meggátolták és így az építés irányát Szombathelyre és Egerszegre vezették, melyre több mint 40 000,— Ft-ot áldozott.

A XVIII. század elején III. Károly volt az első uralkodó, aki a korszak műszaki követelményeinek figyelembevételével utakat építtetett. Erre irányuló törekvését — közpénztár felállítását — az 1722. évi országgyűlés nem fogadta el, mert annak törvényerőre emelése a földbirtokosokra és a nemesekre megterhelést jelentett volna. 1723-ban a Helytartótanács felállításakor, annak keretében műszaki bizottmányt is szervezett, amelynek feladatkörébe tartozott az utak építése és fenntartása is.

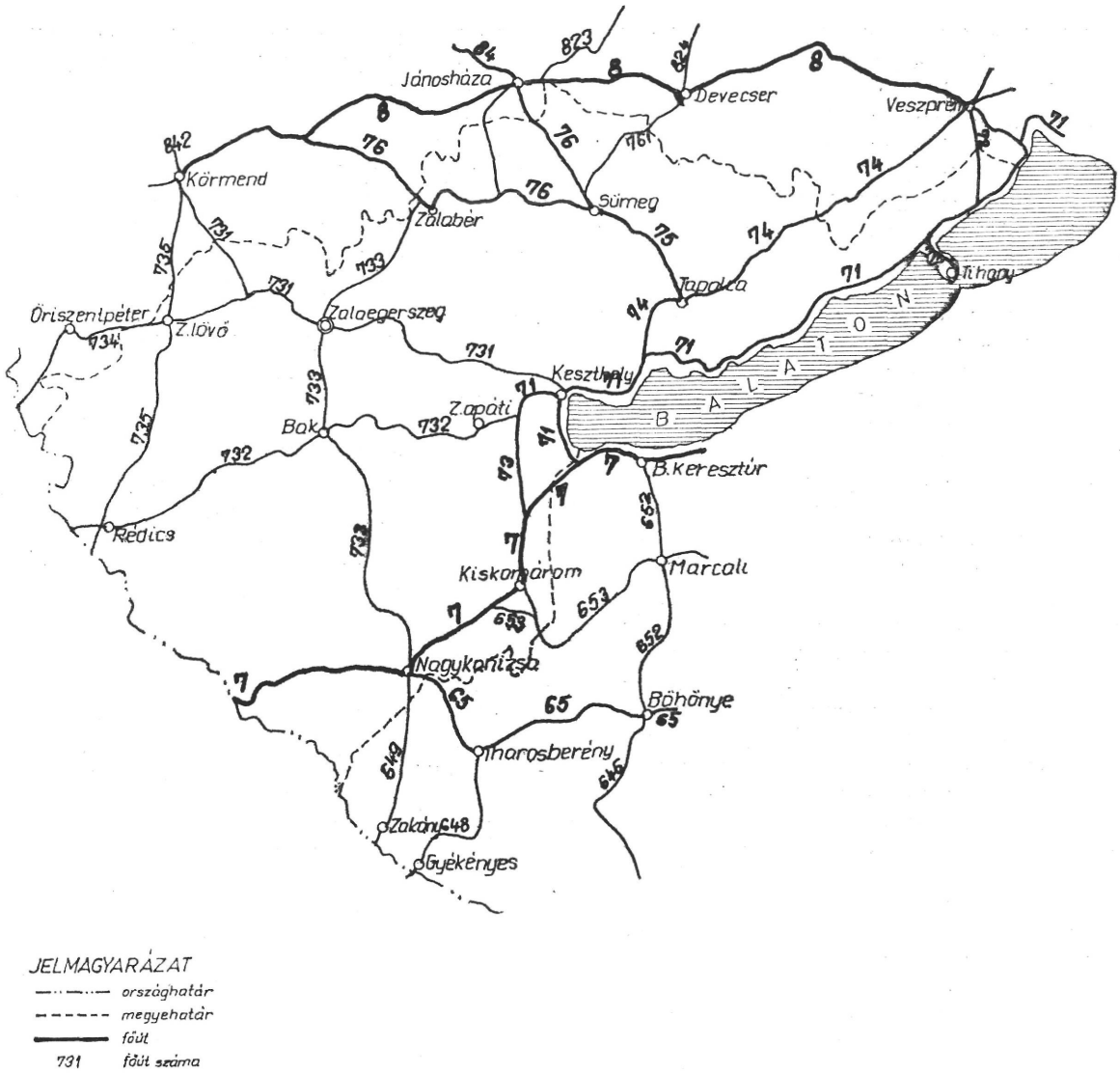
Mária Terézia az utak rendszeres építésének és fenntartásának biztosítására az 1772. évben rendeletet adott ki, amelynek értelmében a vármegyékben útfelügyelő mérnököt kell alkalmazni. Ekkor már az uralkodóknak a figyelme is kezdett az utak felé fordulni, de komolyabb útépítésről és annak fenntartásáról még mindig nem lehetett beszélni. Voltak egyéni kezdeményezések, mint például 1742-ben, amikor a kanizsaiak a hatalmas mocsáron — ami Kis- és Nagykanizsát elválasztotta — szekeres és gyalogos erő felhasználásával töltést építettek, azon szekérutat vertek és két hidat építettek. Az út és a két híd építése 36 500 forintba került. Mária Terézia által 1772-ben kiadott rendelet szerint már az útfelügyelő mérnökök irányítása mellett történt a közutak fenntartása. II. József — a műszaki teendők ellátására — építészeti igazgatóságokat állított fel.

Egyes vármegyékben a nemesség felismerte annak szükségességét, hogy az útépítési és útfenntartási munkából ki kell vennie a részét, hiszen az utak elsősorban a nemesség érdekeit szolgálták. Így egyes megyék részéről kezdeményező lépések történtek „útipénztár" felállítására, amelynek bevételei egyik helyen a nemesség önkéntes adakozásából, máshol a holdanként kivetendő „közúti költségek"-ből származtak. Szomorú, hogy Zala vármegye nemesei ezt a jó példát nem követték. Az 1830-as évek elején az országutak a megye déli részén murai és gödörkaviccsal, a Balaton menti utak pedig kővel lettek leterítve. Az 1844. IX. tc. megszervezte a közmunkát és szabályozta a felhasználás módját. Az utak építése ennek ellenére csak lassan haladt. A nyilvántartott adatok szerint az ország területén 1848-ban csak 276,5 mérföld (2082 km) kiépített út volt, amiből Zalára nem esett egy kilométer sem.

Schedius Lajos és Blaschek Sámuel által 1847-ben kiadott „Magyarország földtérképe" szerint Zalában néhány épített (csinált) út szerepel. Ilyenek voltak a Nagyszombat—nagykanizsai, a Tapolca—Keszthely—nagykanizsai, a Körmend—zalaegerszegi út Körmend és Felsőbagod közötti szakasza. Az ilyen utakat egyes térképeken kiépített útként tüntették fel helytelenül, mert a gondozott utakat is szívesen nevezték épített utaknak.

Az útépítésnél még elhanyagoltabb volt az útfenntartás. A megépített utakat rendszeres fenntartásban nem részesítették, csak akkor állították helyre, amikor már jóformán teljesen tönkrement.

Széchenyi István közgazdasági lángelméje ismerte fel először a közlekedésnek, s így a közút fejlesztésének is nagy horderejét, az ország gazdasági életének fejlődése érdekében. Az úthálózat fejlesztésére 10 éves programot dolgozott ki, amelyben megyénk igen kis mértékben részesült volna. Elsőrendű út csak Nagykanizsától Csáktornyáig, másodrendű út Tapolca—Kaposvár—nagykanizsai út és harmadrendű útként három db vasúti hozzájáró út készült volna. A kiskomáromi, a keszthelyi és a zalaegerszegi vasúti hozzájáró utak szerepeltek még Széchenyi közlekedésügyi javaslatában,



„A főközlekedési közutak forgalmi terhelésének térképe az 1935/36. évi közúti forgalomszámlálás adatai alapján" című térképről.

amelyet az országgyűlés az 1848. XXX. tc.-ben törvényerőre emelt annak ellenére, hogy annak a főrendeknél nagy ellenzéke volt. Az átfogó útépítési program megvalósítása hosszabb időszak feladata lett volna, de a program végrehajtását a szabadságharc leverése és az azt követő abszolútizmus korszaka meggátolta.

1851-ben a birodalmi úthálózat kialakítása céljából az addig túlnyomóan vármegyék által fenntartott úthálózatból azokat az utakat, amelyeket a birodalom közlekedése szempontjából legfontosabbnak tartottak, állami kezelésbe vették. Ezek voltak, mint ahogy akkor nevezték, az „álladalmi" közutak. Ezeket a továbbiakban a birodalom költségén építették és tartották fenn. Ilyen utak voltak 1855—1857-ben a Buda—gráci út sümegi szakasza (ez az út Vigándpetendnél lépett a vármegye területére és Tapolcán, Sümegen át Vicsorimajor és Bérbaltavár között hagyta el a megyét és Grác felé vezetett), 1858—1859. években a Mohács—Nagykanizsa—letenyei útvonal és a Kaposvár—nagykanizsai út készült el.

Az átszervezésnek útügyi szempontból nagy jelentőségű eredménye volt, hogy az állami utakra útmestereket és útkaparókat alkalmaztak, és ezzel megkezdődött a közutak rendszeres fenntartása.

Az 1873. évi II. tc. 4. §-a szerint a köztörvény hatóságoknál útmesteri állást fele részében az igazolványos altiszteknek tartották fenn. A 10. § rendelkezése szerint az útmesteri állásokra a pályázatot a hivatalos lapban is ki kellett hirdetni és a magyar királyi honvédelmi minisztert is értesíteni kellett. Mivel a szakismereteket gyakorlat közben kellett elsajátítani, s az így szerzett ismeretek nem elégítették ki a szükséges igényeket, a XX. század első éveiben útmesteri iskolákat állítottak fel. Nagyon hibás intézkedés volt az, hogy az állami közutak községi (városi) átkelési szakaszainak fenntartásáról teljes mértékben a községnek (városnak) kellett gondoskodni. Innen eredt, hogy az átkelési szakaszokon az utak járhatatlanok voltak, mivel a község a fenntartással nem törődött. 1854-ben kihirdetett rendelet szerint Zalában a következő utakat vették fel az állami utak közé: Nagykanizsa—Murakeresztúr, Pécs—Kaposvár—Nagykanizsa, Pozsony—Sopron—Varasd és a fent említett Tapolca—gráci utat. Az utaknak három osztályba való sorolása — állami, országos, községi utak — már az abszolutizmus korszakában történt rendezés szerint maradt fenn:

1. Az országos utak — amelyek megyei elnevezést kaptak — építéséről és fenntartásáról a vármegyék az országos közmunkából és annak váltságárából gondoskodtak.
2. Az állami utak, amelyeket az állam költségén építettek és tartottak fenn.
3. A községi utak, amelyeket a községek közmunkával építettek és tartottak fenn.

Az állami utakat az útelnevezésüknek megfelelően szelvényezték és mérföldkövekkel látták el. Ezeket a munkákat 1852-ben fejezték be. 1854-től az állami és országos utak műszaki teendőinek ellátása azonos szervek kezében volt, csak az említett kétféle úthálózat kezelése között annyi különbség volt, hogy az országos utakon nem alkalmaztak útkaparókat, hanem az útfenntartási munka ellátására az ingyenes országos közmunka egy részét használták fel, a másik részén pedig országos utakat építettek. Az állami utaknál erre a célra a községeknek fizetés ellenében munkakötelezettségük állt fenn. A Keszthely—Bak—regedei utat — a jelenlegi 75. számú Keszthely—Bak—rédicsi út — 1854-ben kezdték építeni, de a kezdetnél nem is jutottak tovább, hiszen a Zalavármegyei Újság 1882. július 2-i számában még mindig a magyar kormánynak azon kikötéséről írt, hogy „a felesleges közmunka erőinek az útépítészeti alap javára megtakarítandó összeg kizárólag a Keszthely—Bak—regedei útvonalnak a kiépítésére fordíttassék". Ezt az útvonalat fontossá teszi az, hogy még az északnyugatról délkeletre terjedő hosszú megyét is keresztben hét út szeli át, addig a megyén végigvonuló út és közlekedés teljesen hiányzik. Pedig ez az út a Balaton mellékére nézve létkérdés, hogy mustját Stájerországba szállíthassa. Ez az útvonal a Göcsejt is kettészeli, amelyen fáját a világpiacra eljuttathatja.

1870—1880. között a nagykanizsai utcákat a város — ideértve az állami és megyei utakat is — klinker téglával burkolta ki, ahova 400 000 db téglát használt fel és 80 000 forint költségbe került. Ez a burkolat vagy 60 éven át szolgálta a forgalom lebonyolítását, míg az 1930-as évek elején makadám utakra hengerelték át. Ezzel szemben nagyon rossz útviszonyok voltak több helyen, például a Zalamegyei Hetilap 1882. október 27-i számából azt olvashatjuk, hogy több utcában — ideértve az állami és megyei utakat is — „a gödrök gus-fenyő ággal feltöltendők".

A kiegyezés után az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került és 1868-ban 46 államépítészeti hivatalt szervezett. A Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal is szerepel a 46 hivatal között, vezetője 1873-ban Kliegl József mérnök volt. (1879—1888 között pedig Strum György királyi főmérnök viselte a hivatalfőnöki tisztséget.) Miholovics Antal mérnök hivatalfőnöksége idején, 1875-ben tértek át a közutak hosszának mérföldekben kifejezett méréséről a kilométer számításra.

A közutak fenntartása és építése terén milyen jelentős haladás észlelhető, bizonyítja a vármegye 1883. évi közmunkaváltság fizetése, amely 76 126 Ft és 80 krajcárt tett ki.

Útfenntartásra	15 431 Ft 30 krajcár,
Hídépítési munkákra	15 896 Ft 67 krajcár,
Bak—tárnoki út építésére	4 000 Ft lett fordítva,
ezen kívül ki volt vetve	21 112 kettős igás napszám,
	3 294 egyes igás napszám,
	77 277 kézi napszám.

nisztérium Kereskedelemügyi Minisztériummá ala-
1889. évben a Közmunka- és Közlekedésügyi Mi-

kult át. 1890. május 15-én életbe lépett a közutakról és vámokról szóló 1890. törvény. A közúti törvény életbelépte után az útalap legnagyobb bevételi forrása az útadó volt, amely a többi adókönyvektől elkülönített és egészen önálló adókönyvben lett könyvelve. A törvény szerint az országos közmunka községi közmunkává alakult át és a vicinális közutak és községi utak építésének s fenntartásának céljára szolgált. A törvénynek igazságtalan és antiszociális intézkedése volt az, hogy olyanokat is megterhelt útadóval, akik a közutakat igénybe sem vették. Ami a törvénynek az utak igazgatására vonatkozó részét illeti, elvitathatatlan érdeme, hogy a törvény életbeléptetése előtti, teljesen szervezetlen állapothoz képest rendet teremtett. Az állami utak igazgatását helyesen szervezte meg, de a törvényhatósági utak igazgatása annál szövevényesebb volt. Igazgatási hatásköre volt itt a főispánnak, a törvényhatósági közgyűlésnek, a közigazgatási bizottságnak, az alispánnak, a törvényhatósági joggal felruházott városokban a polgármesternek és végül az államépítészeti hivatalnak. Ennyi hatóság kezében úgy az igazgatás, mint a felügyelet elaprózódott. A hatáskörök elmosódtak, az ellenőrzést pedig hatékonyan senki sem gyakorolta. Az útügyek adminisztratív intézője az alispán, szakmai gondozója pedig az államépítészeti hivatal volt.

A törvény hibája volt az is, hogy a vicinális utak vonatkozásában csak fakultatív rendelkezést tartalmazott, olyan értelemben, hogy az útbizottságok községi mérnököt alkalmazhatnak, de ezek alkalmazására általában nem került sor. Ennek a szervezési hibának lett az eredménye a sok szakszerűtlenül megépített vicinális út, ahol több esetben akár a főszolgabíró is irányította a munkákat, csak éppen szakember nem.

A közutak állami kezelésbe vétele folyamatosan szerényebb keretek között addig is ment, de a törvényhozás 1907-ben elfogadta, hogy 12 év alatt összesen 3400 kilométer törvényhatósági közutat vesz állami kezelésbe. A közbejött I. világháború azonban ezt az államosítási program végrehajtását megakadályozta.

1897-ben kezdődött meg az állami közutak fásítása. A fásítás akkor bizonyos méretekig szociális szempontoktól vezérelve történt. A közúton utazók, akik akkor még nem gépkocsival suhantak el az utat szegélyező két fasor között, hanem gyalog vagy jobb esetben kocsival utaztak, szomjukra, esetleg éhségükre enyhítést leltek az árnyat is adó gyümölcsfákról. A gyümölcsfákon kívül főleg még eperfát, jegenyenyárt és később akácfát ültettek.

A személy- és tehergépkocsik megjelenése a közúti közlekedésben azt eredményezte, hogy az utak az ország gazdasági életének legfontosabb tényezőivé váltak. A gépjármű-forgalom az utakkal szemben új igényeket támasztott. Ezek kiépítésére az útépítést és útfenntartást rendszerint át kellett alakítani, de ennek az új rendszernek a további fejlődését is az I. világháború megakadályozta.

Az útépítéseket részben házilagos, részben vállalati úton hajtották végre. A vállalati úton végrehajtott út- és hídépítési munkákat az államépítészeti hivatal nyilvános vagy zártkörű versenytárgyalás útján biztosította. Az 1891—1898-as évek közötti időszak a közutak műszaki szempontból történt fejlődésének és az útügyi szolgálat rendszeres megszervezésének korszaka volt.

Az I. világháborúban a közutak rendszeres fenntartásban nem részesültek, s katasztrófálisan tönkrementek. A Kereskedelemügyi Minisztérium 1920. végén felállította az Állami Útigépjavító Telepet, amely 7 db gőzhengerrel, 10 db tehergépkocsival, 10 db pótkocsival, 2 db szerszámgéppel kezdett el működni. Ugyanebben az időben a törvényhatóságoknak 17 db gőzhengerük és 31 db lóvontatású hengerük volt. 1931. december 31-én a minisztérium az útigépeket az államépítészeti hivatalok között szétosztotta. 1947. év őszén alakult meg az Útigépjavító és Kölcsönző Vállalat. Az új vállalat az államépítészeti hivataloktól átvette az állami, 1949-ben pedig a törvényhatósági útigépeket és attól az időtől bérben bocsátotta rendelkezésre útépítéshez a gépeket.

A kontinensen először épült hazánkban — 1905-ben — hengerelt aszfalt, Budapesten a Városháza utcában és 1926—1927-ben már Zalaegerszegen és Nagykanizsán, 1928-ban pedig Keszthelyen épült aszfalt út. Amerikából hozott gépekkel magyar vállalat építette Németországban (Stuttgartban), 1908-ban az első sheet aszfaltot. E tekintetben csupán Anglia előzte meg hazánkat 1890-ben.

Zala vármegye 1926—1927-ben külföldi kölcsönt vett fel közutak építésére, s ebből építette a fent említett strassil utakat. Ezeket az utakat későbbi átépítésük során megszüntették, mert a burkolat a forgalmi igényeknek nem felelt meg. Ebben az időben már nagy mennyiségű útépítési kőre volt szükség, így az államépítészeti hivatal a badacsonyi, a káptalantóti, a nemesgulácsi, a törde-mici és a zalahalápi kőbányákat létesítette.

A korszak jelentékenyebb hídépítései közé tartozott a zalahídvégi, a zalaapáti, a zalaszentgróti és a kaszaházi (Zalaegerszeg) Zala-hidak építése.

Az ugrásszerűen növekvő gépjárműforgalom a közutakkal szemben új igényeket támasztott, s a makadám útpályák a nagy keréknyomású, erős, dinamikus nyíró és légritkító erőhatásoknak nem tudtak ellenállni és rohamosan tönkrementek. Abból az elvből kiindulva, hogy az utak átépítését a gépjárműforgalom tette szükségessé — úgy, mint külföldön, nálunk is — 1928. évben bevezették a gépjárművek megadóztatását. A gépjárműadóból befolyt összeg nagy jelentőséggel bírt, mert ebből a bevételből a gépjárművek által igénybevett nagyobb forgalmú utakat építették át betonburkolatra. 1934. év végéig megyénk ebből nem részesült, de az 1936—1937-es években betonburkolatot kapott a 8. számú út akkor még Zalához tartozó szakasza is. 1937-ben a 71. számú út Zánka—Vonyarcvashegy és Keszthely szakasza aszfalt és bitumenes felületi bevonással, ugyanez évben a Zalaegerszeg—keszthelyi út makadám útburkolattal lett ellátva. 1939-ben a 7. számú Budapest—Nagykanizsa—letenyei út nagykanizsai szakasza 1,5 kilométer kiskőburkolatot kapott,

1940—1943-ban a 71. számú Polgárdi—keszthelyi állami közút Zánka—vonyarcvashegyi szakaszának átépítése történt kiskő-, beton- és aszfaltburkolatra.

A közúti jelzésekre való utasítást a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium 90 000/1940. számú rendeletével adta ki. E rendelet intézkedései lényegében ma is érvényben vannak. A II. világháború az utak és hidak állapotát kétféleképpen sújtotta, egyrészt a háborús kiadások miatt az utak építése minimálisra csökkent, de ennek is túlnyomó része az 1941. év áprilisában visszacsatolt délvidéken — Alsólendva és Csáktornya járások területén — épült. Ezen felül a Muraközben telepített útőrök részére épített útőrházak emésztették fel azt a pénzt, ami az útépítéshez olyan nagyon szükséges lett volna. A másik, ami még ennél is jobban sújtotta az úthálózatot, a gyenge, túlnyomórészt alépítmény nélküli, rossz alatalajú útjaink teljesen tönkrementek a háború okozta nagyfokú terhelés miatt.

1945. áprilisában katasztrófális háborús örökség maradt ránk a zalai közutakon is. A nyugatra elhurcolt útigépekből eredő és egyéb háborús károkból az alábbiak érték az államépítészeti hivatalt:

1. Úttartozékokban okozott károk:

állami utakon	8 800 pengő
törvényhatósági utakon	24 700 pengő
Összesen	33 500 pengő

2. Burkolati károk a háborús, fokozottabb igénybevétel és a fenntartás hiánya miatt:

Korszerű burkolatban:

47 000 m² állami burkolaton	141 000 pengő

Makadám burkolatban:

14 800 m² állami burkolaton	222 000 pengő
26 300 m² törvényhatósági burkolaton	394 000 pengő

3. Felrobbantott hidak:

Az Államépítészeti Hivatal területén 192 db hidat robbantottak fel 1.957,4 fm összes hosszban, amelynek értéke 7 829 600 pengő.

4. Útigépekben keletkezett károk:

a) Német csapatok által vagy német utasításra elhurcolt gépek:

	állami útigépek
2 db Peter hómaró	240 000 pengő
5 db útihenger	200 000 pengő
	törvényhatósági útigépek
3 db útihenger	126 000 pengő
1 db kőtörő magánjáró	33 000 pengő
1 db tehergépkocsi	25 000 pengő
3 db személygépkocsi	18 000 pengő

b) Háborús behatás vagy erőszakos rongálás okozta károk:

	állami útigépek
1 db útihenger	28 000 pengő
1 db tehergépkocsi	19 000 pengő
2 db tehergépkocsi	50 000 pengő
2 db személygépkocsi	15 000 pengő

5. Épületben és felszerelésben keletkezett károk:

épületkárok	1 859 pengő
felszerelésekbeni anyagi károk	6 099 pengő
Összes háborús kár:	9 388 549 pengő

A kár az 1938. évi pengő értékkel van számolva.

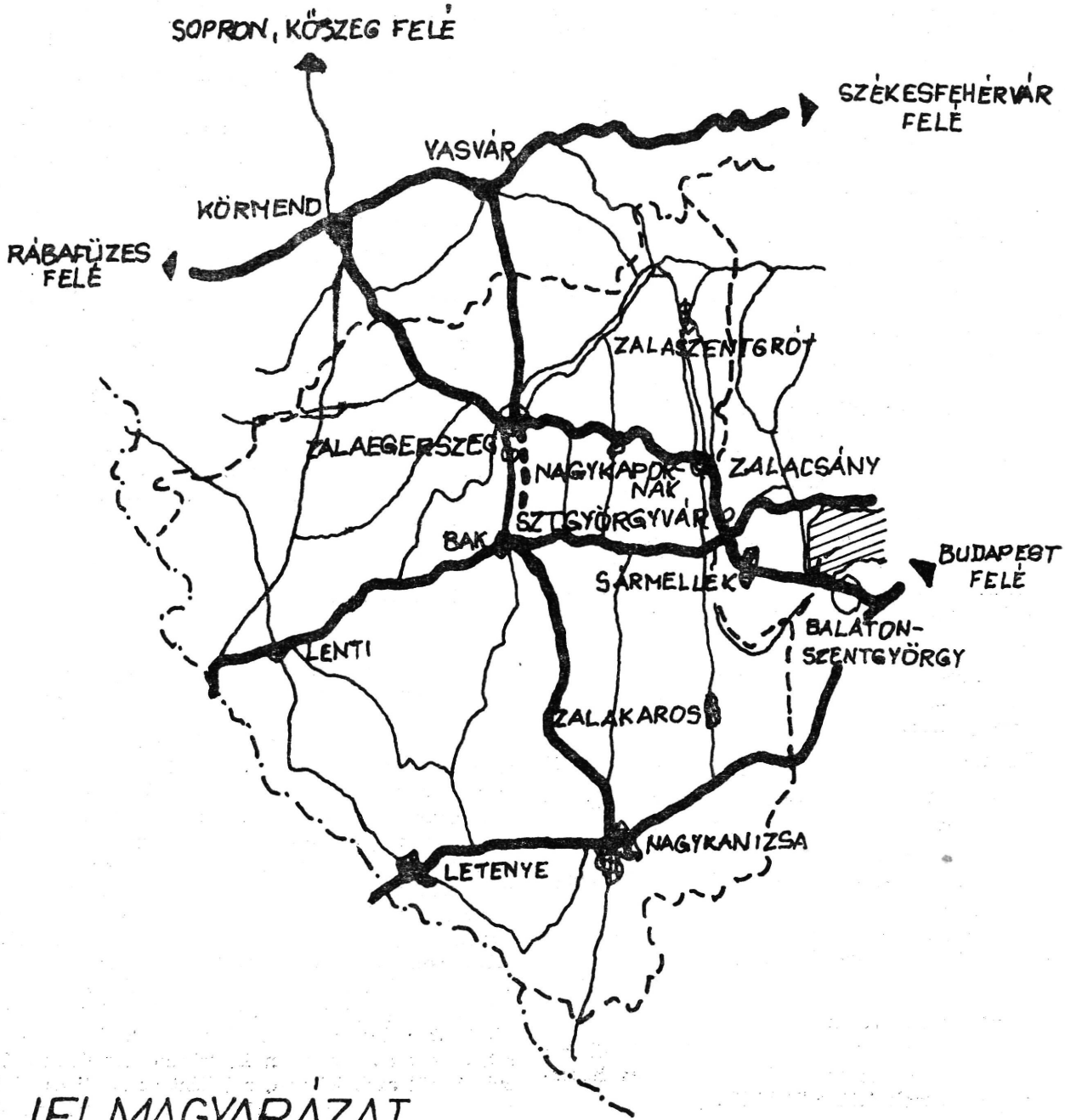
1 db gőzüzemű útihengerünk maradt meg a hengergépészek ügyes szabotálása folytán, s azzal a háború befejeztével azonnal megkezdtük az úthelyreállítási munkákat. A nagyszámú úthenger azzal magyarázható, hogy a Csikszerdai Államépítészeti Hivatalból hozzánk menekített úthengerek is innen lettek kihurcolva nyugatra.

Ezen felül 1 db Büssing tehergépkocsit is megmentettek a gépkocsivezetők nagy kockázat árán úgy, hogy a nyugatra való indulás előtti éjszaka a hengerfejet tönkretették. A felszabadulás után azonnal kijavították és ez lett az egyetlen szállítóeszközünk.

Forgalomszámlálás

Magyarország közúthálózatán az 1895. évben elrendelt forgalmi észlelés a közúti forgalom számszerű megállapítását célozta. Ebben az időben a közúti forgalom kizárólag az állati erővel vont járművek forgalmából állott. A forgalom sűrűsége az egyes útvonalak forgalmi fontosságának értékmérője volt. A gépjárműveknek a közutakon való megjelenése gyökeres változást idézett elő a forgalmi viszonyok terén. Ez a közutak kiépítési módjával szemben egészen más igényeket támasztott műszaki, gazdasági és forgalombiztonsági szempontból. Habár hazánkban a forgalomban levő közúti gépjárművek száma még igen kicsi volt, mégis szükségessé vált annak megválasztása, hogy a modern közlekedési követelményeknek megfelelő utak épüljenek és ez szükségessé tette az újabb forgalomszámlálás olyan értelmű kibővítését, amely az útvonalon közlekedő járművek számán kívül azok jellegét, s főként az állati és gépi erővel vont járművek súly- és sebességviszonyai között fennálló éles különbségek értékeit is észlelés tárgyává tegye. Ez a megfontolás vezetett az 1927/28. évi forgalomszámlálás elrendelésére, aminek adatait 1929. évben tették közzé. Habár mégcsak mérsékelten is, de a fokozódó gépkocsiforgalom növekedése által igénybe vett utak és a jövő forgalomnövekedési kilátásai arra késztették a közutak igazgatás-illetékes szerveit, hogy 1935—1936-ban egy részletes, mindenre kiterjedő forgalomszámlálást rendeljenek el. Ez a számlálás is csak a forgalomban részt vett járművek darabszámát és terhelését vette figyelembe.

Az 1955—1956-ban végzett forgalomszámlálásnál a gépkocsi-egységre való átszámítás teljesen más kulcsszámmal történt, mint az 1963. évi, ezért itt csak a gépkocsi darabszámát tudjuk összehasonlítani. A fokozódó motorizáció fejlődése tette szükségessé a személygépkocsi egység fogalmának



JELMAGYARÁZAT

- országhatár
- megyehatár
- országos főutak
- országos főutak tervezett nyomvonala
- jelentősebb összekötő utak

Zala megyei úthálózat gerincének vázlata

a meghatározását. A különböző gépjárműtípusok az időegységben, átvonulásuk során alkatuk, sebességük miatt, eltérő nagyságú útfelületet vesznek igénybe. Ezt az igényt a személygépkocsival összehasonlítva állapították meg. A közúti forgalom fejlődésének szemléltetésére az 1963—1970. és 1975. évi forgalomszámlálást vettük alapul.

Zala megye úthálózatának 24,2 %-át a bekötő utak adják, s mivel ezeken átmenő forgalom nincs, így a megyei átlag igen alacsony. A forgalom növekedésének szemléltetésére három főút és kettő összekötő út forgalmi alakulását ismertetjük.

	1963	1970	1975
	összes forgalom		
	E/nap	E/nap	E/nap
7. számú Budapest—Nagykanizsa—letenyei főút	1412	2771	4217
74. számú Nagykanizsa—Zalaegerszeg—vasvári főút	1083	2176	3322
76. számú Balatonszentgyörgy—Zalaegerszeg—körmendi főút (régebben Zalaegerszeg—körmendi)	809	1676	2722
Felsőbagod—őriszentpéteri összekötő út	864	1020	1317
Zalaegerszeg—novai összekötő út	916	1363	2213

Az utóbbi a megye legforgalmasabb útszakasza a 0+000—1+500 km-ig, hiszen az 1970-es forgalomszámláláskor 7347 E/nap, az 1975. évi számlálásnál pedig 13 645 E/nap összforgalom bonyolódott le rajta.

Ugyanezen az útszakaszokon a motoros forgalom darabszámát az alábbi kimutatás ismerteti:

	1955/56	1963	1970	1975
	összes motoros jármű db/nap			
7. számú Budapest—Nagykanizsa—letenyei főút	586	784	1830	2947
74. számú Nagykanizsa—Zalaegerszeg—vasvári főút	409	599	1311	2030
76. számú Balatonszentgyörgy—Zalaegerszeg—körmendi főút (régebben Zalaegerszeg—körmendi)	216	261	975	2221
Felsőbagod—őriszentpéteri összekötő út	198	390	521	769
Zalaegerszeg—novai összekötő út	324	463	777	1416

A közutaknak a fentiekben ismertetett, erősen növekvő igénybevétele szükségszerűvé tette a keskeny útburkolatok kiszélesítését és megerősítését.

Az Útépítő Vállalat által végzett burkolatszélesítések együtt szerepelnek a szőnyegkészítéssel és korszerűsítéssel. Az alább részletezett szélesítéseket az Igazgatóság végezte házi kivitelezésben:

Szélesítés éve	Szélesítés (m^2)	Átlagszélesség (m)	Szélesítési költség (Ft)
1971	7 875	4,65	740 000,—
1972	71 644	4,71	2 910 000,—
1973	34 000	4,75	1 320 000,—
1974	161 667	4,83	8 551 000,—
1975	312 510	4,98	22 532 000,—
1976	274 862	5,15	18 842 000,—
1977	255 234	5,30	13 570 000,—

Az V. ötéves terv végére tervbe vettük, hogy az állami úthálózatnak 70 %-a eléri, illetve meghaladja a 6 méter szélességet, de ezzel is csak az országos rangsorolásnak a 16. helyére juthatunk fel.

Az útszélesítések fontosságát erősen alátámasztja a gépjárművek számának évenkénti növekedéséről készített alábbi táblázat is:

A megyei gépjárműállomány alakulása

Év	Személygépkocsi db	Motorkerékp. db	Autóbusz db	Tehergépkocsi db	Traktor db
1965	1769	4474	122	1010	1675
1966	2158	4872	125	x	1891
1967	2740	5298	138	x	1952
1968	3295	6065	145	x	1998
1969	3887	6776	194	x	2140
1970	4984	7748	264	1675	2210
1971	6251	8480	308	2014	2465
1974	12362	9296	385	2225	3999
1975	15087	9035	415	2501	4026
1976	17090	8660	438	2430	4167

A közúti gépjárműforgalommal a közúti balesetek száma is erősen megnövekedett, amit a következőkben ismertetünk:

Közúti balesetek száma 1960—1976 között

1960	1962	1963	1964	1970	1974	1975	1976
107	157	187	243	394	375	337	399

Balesetet szenvedő személyek száma (fő)

Összesen:	125	173	210	263	561	531	504	584
Ebből halálos:	10	13	17	14	17	32	23	34
Súlyos sérült:	79	106	120	156	186	206	211	228
Könnyű sérült:	36	54	73	93	358	293	270	322

Megjegyzés: x=ismeretlen.

V.

A FELSZABADULÁSTÓL NAPJAINKIG

A felszabadító harcok megyénk délnyugati felében 1945. április első napjaiban még tartottak, de ahogy a harcoló alakulatok tovább vonultak, márais megkezdődött — a szovjet katonák közreműködésével — a legkritikusabb helyeken az utak helyreállítása és a fontosabb hídprovizóriumok építése. Mivel a kőbányák termelése ebben az időben szünetelt, így a Mura, a Kerka, a Zala mentén és a megyében több helyen is fellelhető gödörkaviccsal megindult az utak ideiglenes helyreállítása.

A tönkrement úthálózat és a sok felrobbantott híd újjáépítése nagy feladatok elé állította az útügyi szerveket.

A közúti szolgálat hároméves terve elsősorban a megrongált utak és hidak helyreállítását vette programba. A hároméves terv a helyreállítási munkák mellett még a kiépített úttal nem rendelkező községek részére bekötőutak építését is tervbe vette. Zalában ezen idő alatt — 1945—1949-es években — 19 bekötőút épült 44,4 kilométer hosszban és ezzel húsz község közlekedési gondja megoldást nyert. Építési költsége 6 153 000,— Ft-ba került. A 19 bekötőútból a vindornyalaki és a sümegcsehi a jelenlegi Veszprém megyéhez tartoznak 5,6 kilométer hosszban.

1945. június 28-án egy Motoros-Martos márkájú uthengerrel megérkezett Ausztriából a gépésze és így a nyár végére már 2 db úthenger állt rendelkezésre a károk helyreállítására. 1946-ban a 74. számú út Fakospuszta—Hahót közötti szakasza kapott makadám hengerlést. 1947—1952. években folytatódtak a makadám útpályák hengerlései, a 74. számú út folytatása Nagykanizsáig, a Letenye—lenti út, a Nagykanizsa—molnári út, a Lenti—csesztregi, a Zalaapáti—zalabéri, a Bak—becsehelyi és a Zalaegerszeg—sümegi utak, de ezeken kívül még több út áthengerlése is folyamatban volt. 1949-től már 4 db úthenger volt a megye úthálózatán munkában.

Az átmentett tehergépkocsinak gyors ütemben történő kijavítása után legfontosabb munkája a felrobbantott hidak ideiglenes pótlására épített provizóriumokhoz való anyagszállítás volt. Hogy a rombadöntött országban a gazdasági élet minél előbb megindulhasson, a zagyvapálfalvai üveggyár részére szükséges alapanyag — kvarchomok — zavartalan szállítása érdekében Ábrahámhegyen a homokbányához 1947-ben üzemi utat épített az Államépítészeti Hivatal.

1950-ben nagy változás állt be az utak történetében. A 690/1948. Korm. sz. rendelet és a 4278/1949. MT. sz. rendelet az utak államosítását rendelte el. Ugyanezen év január 1-én a Minisztertanács 340/1949. MT. sz. rendeletével az útfenntartási munkákat az újonnan alakult Útfenntartó Vállalatok kezelésébe rendelte. A fenntartási teendők mellett a vállalat útépítési munkákat is végzett. 1950. augusztus 1-én — amikor a tanácsok megalakultak — a kis létszámban fennmaradt Államépítészeti Hivatalból a megyei tanács végrehajtó bizottságának VIII. közlekedési osztálya alakult, később ez a IX. számot kapta. Ettől kezdve 1954. III. 31-ig az állami utak feletti jogkört az illetékes megyei tanács végrehajtó bizottsága gyakorolta.

1952. január 1-vel a Népgazdasági Tanács megszüntette az útfenntartó vállalatoknál a saját gépkocsival való építési kő és egyéb anyagok szállítását és a birtokukban levő tehergépkocsikat át kellett adni az újonnan alakult Útfenntartó Teherautó Fuvarozási Vállalatnak. Ez a szervezet szerencsére rövid életű volt. A rossz szervezeti felépítésből eredő szállítási zavarok sok nehézséget és anyaghiányt okoztak az útfenntartási és útépítési munkában.

1945. április 1. napjával, minisztertanácsi rendelettel a megyei tanácsok közlekedés-osztályai megszűntek és ismét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium jogkörébe kerültek az állami közutak és hidak. Ettől kezdve az utakat csak állami és községi (városi) utak csoportjába sorolták. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium az állami közutak igazgatási teendőinek ellátására

12 közúti kirendeltséget szervezett az építtető és hatósági feladatok ellátására. A vonatkozó minisztertanácsi határozat a 19 útfenntartó vállalatot a közúti kirendeltségekkel azonos székhellyel 12 vállalattá alakította át és a működési területük azonos volt a kirendeltségiekével.

A Zalaegerszegi KPM Közúti Kirendeltség működési területe kiterjedt Veszprém megyének sümegi, keszthelyi és tapolcai járásaira, valamint a devecseri járás túlnyomó részére, azaz 707 kilométer úthálózatra. Vas megye úthálózatának több mint a fele (870 kilométer) szintén a Zalaegerszegi Kirendeltséghez került, de ugyanakkor Zalától Nagykanizsát és Letenyét is magában foglaló területen 425 kilométer úthálózat a Kaposvári Közúti Kirendeltséghez lett csatolva. A Zalaegerszegi Közúti Kirendeltség felügyelete alá ekkor 2.586,7 kilométer úthálózat tartozott.

1952-ig a megyének állandó jellegű pormentes burkolatú útja csak 21,4 kilométer volt. A gyenge alépítményű, de legnagyobb részben alap nélküli közútjainkat a rohamosan növekvő gépkocsiforgalom — különösen a kőolajipar nehéz gépjárművei — igen tönkretette. Az első ötéves tervidőszakban a gépkocsiforgalom igényeinek megfelelően készített aszfaltutak építése kezdődött el megyénkben is. Az első összefüggő hosszabb útszakasz 1952-ben készült a 74. számú főút Zalaegerszeg—Bak közötti szakaszán. Ezt a kötőzúzalékos burkolatot az Aszfaltútépítő Vállalat építette 13 kilométer hosszban. 1954-ben ugyanez a vállalat építette a Zalaegerszeg—Zágorhida közti utat is, szintén kötőzúzalékos burkolatra. 1950—1954-ben épült Balatonszentgyörgy—Nagykanizsa között a 7. számú főút betonburkolata. Az építést a Betonútépítő Vállalat végezte, építésvezetője Kalló főmérnök volt. A betonútra rácsatlakozó nagyrécsei vasúti hozzájáró utat, a nagyrécsei és a zalasárszegi bekötőutakat 1953-ban a Zalaegerszegi Útfenntartó Vállalat építette.

Az útfenntartó vállalat kivitelezésében ugyancsak 1954. évben épült a Zalaegerszeg—vasvári út — jelenleg a 74. számú Nagykanizsa—Zalaegerszeg—vasvári út — 22 kilométer hosszban, szintén kötőzúzalékos burkolattal. Ennek az útnak a kiépítése nagy jelentőséggel bírt a megyeszékhelyre nézve, hiszen ez volt az első jól járható aszfaltburkolat, amely a 8. számú útra való csatlakozással összekötötte a fővárossal. Ennek az útnak az alapozása alapkő helyett gödörkaviccsal történt, mert a kavicsos altalaj lehetővé tette, hogy a helyi bányákból nyert kissé agyagos gödörkavics 25 cm vastag rétegben a szórtalapot helyettesítse. Mindkét oldalon süllyesztett szegélykővel lett ellátva, 10 cm vastagságú 40/65-ös szemnagyságú hengerlési kavicsterítést kapott, amit laza hengerlés után útikátránnyal permeteztek be. A zúzalék keverése pakurával és bitumennel történt az egervári keverőtelepen, s amit a keverőtelep nem bírt előállítani, azt vagonokban érkezett előkevert hidegaszfalttal pótolták. A burkolat lezárása kátrány rápermetezése után száraz 0/5-ös zúzalék ráhintésével történt, amit söprögetni kellett az egyenletes burkolatfelület elnyeréséhez. Három gödörkavics bányából — pózvai, pácsonyi és vasvári — 21 260 m^3 gödörkavics lett kitermelve kézi erővel és 2/3 részben lovaskocsival kiszállítva az út alapozásához. Ha a jelenlegi gépesített útépítést látjuk, akaratlanul is összehasonlításra késztet az akkori és a jelenlegi útépítések folyamatára.

1954-ben 320 fő volt az átlaglétszám a nevezett útépítésnél, akik emberfeletti, fárasztó munkával építették meg a 22 kilométer utat. Az éjjel-nappal érkező irányvonatokból kézi erővel rakták ki a rengeteg építési anyagot, teherautókra fel- és lerakás, valamint a tükörbe való beszórás is kézi erővel történt. A kátrány kipermetezése már gépesítve volt olymódon, hogy a henger alakú Nagy István-féle bitumenszóróból egy Mia-motor nyomta ki az anyagot, amit az első napon két dolgozó, ezután pedig egy ló húzott. A gépesítés állt: egy lóvezető gyerek, 1 ló, 1 motor, 1 henger alakú tartály és egy dolgozóból, aki a permetezést végezte. A jelenlegi útépítésnél alig látni embereket, hiszen földmunkagépek végzik a földmunkát, rakodógépek végzik az anyagmozgatást, terítőláda teríti egyenletesen a hengerlési kavicsot, Tyinsina bitumenszóró permetezi a kívánt mennyiségben a bitument, Finiser készíti az egyenletes felületű, jó aszfaltot. Tehát az ember a nehéz fizikai munka helyett gépeket kezel és irányít.

Az I. ötéves tervben épült újjá még a kaszaházi és andráshidai Zala-híd, és a két lovászi Kerka-híd. 1954. április 1-vel, amikor a megyei tanácsok közlekedésosztályai megszűntek, a megyéknél megalakultak a városi és községgazdálkodási osztályok. A Város- és Községgazdálkodási Minisztérium működésével kezdődött meg minisztériumi szinten a városi és községi útügyek terén a szervezettebb munka: gépek beszerzése és a kivitelezési munkákra útügyi részlegek felállítása.

Zala megyei tanácsi út és hídállománya 1965. végén

tanácsi úthálózat összesen	1 252 km
ebből földút	995 km
kiépített nem pormentes út	180 km
kiépített pormentes út	77 km
hidak száma a tanácsi utakon	357 db
ebből vasbetonhíd	77 db
boltozott híd	44 db
fahíd	236 db

A tanácsi út- és hídépítések, valamint ezek fenntartásának kérdése még mindig nincs megnyugtatóan megoldva, habár 1975. évben az 1228 kilométer úthálózatból 326 kilométer kiépített út volt, amelyből 107 kilométer a két városban és 219 kilométer községi út. Az utóbbi két évben azonban a kiépítetlen utak felszámolása kedvezően megindult.

A II. ötéves terv jelentős eredménye a makadám utak korszerűsítési munkái, a makadám pályák portalanítása és a bekötő utak építése. Ebben az időben épült a Devecser—zalaegerszegi, a Bada-

csonytomaj—tapolcai, a Bak—becsehelyi, a Bak—rédicsi út és még több korszerűsítési munka történt a veszprémi és a Vas megyei utakon is. A hidak korszerűsítése is nagy erővel folyt és több bekötő út is épült, amit a „Bekötő utak" tételnél ismertetünk.

1958. május 1-el alakult meg a Közúti Igazgatóság, melynek létszámát a Közúti Kirendeltség és az Útfenntartó Vállalat személyzetéből szervezték. Az Útfenntartó Vállalattól az útfenntartást és az útőröket a Közúti Igazgatóság vette át, s azóta napjainkig e szervezet látja el a hatósági teendőket, valamint az építtető feladatokat is. Ezzel az átszervezéssel egyidőben az Útfenntartó Vállalat Közúti Üzemi Vállalattá, majd 1968-ban Közúti Építő Vállalattá alakult át. A tanácsi kezelésben levő utak hatósági tevékenységét pedig 1958-tól kezdve a Megyei Tanács V. B. Építési- és Közlekedési Osztálya végzi.

Az útkaparókról, az útőrökről külön meg kell emlékeznünk, akik megbízható, kötelességtudó gondozói voltak a közutaknak. Őket meg lehetett találni szakaszukon a legforróbban tűző napon, a forgalom által felkavart porfelhőben — makadám és földutak esetében —, éjszaka a vagonokból való építési anyag kirakása közben, hóviharban, árvíz és jégzajlás idejében — az életük és egészségük kockáztatása árán is —, a közvagyon védelmében. Ez a nehéz helyzet a munkakörülményekkel együtt fokozatosan megváltozott, úgy az útfenntartás, mint az útépítés területén. Az útfenntartás gépesítésének kezdetétől fogva nemcsak az útfenntartási munkák változtak meg, hanem a csákánnyal, kőrakóvillával és lapáttal erős fizikai munkát végző útőrökből fokozatosan gépkezelők és útfenntartó szakemberek lettek.

Hogy a rómaiak milyen nagy fontosságot tulajdonítottak az utaknak és megbecsülést az úti személyzetnek, bizonyítja az is, hogy a mérföldkövekre — egyéb adatok mellett — fölvették az út parancsnokának a nevét is.

Az útőrök 1950—1954. években brigádrendszerben végezték az útfenntartást, de ez nagy megterhelés volt számukra a lakásuktól a munkahelyig megtett hosszú kerékpározás miatt. 1960-ban már 9 db egytengelyes kertitraktor segítette a brigádok útfenntartási tevékenységét és fokozatos gépesítéssel az útfenntartás a mai gépesített útüzemmé fejlődött. Az útfenntartási kisgépeket felváltották a nagyobb teljesítményű célgépek és a brigádok átalakultak gépláncokká (gépcsoportokká), amelyek alkalomszerűen padkarendezést, árkolást, útszélesítést, burkolaterősítést végeznek. Az új technológiára való átállás szükségessé tette az útőrök átképzését és rendszeres oktatásban való részesítését. A fokozatosan szaporodó útfenntartási célgépek kezelését és kiszolgálását is el kellett sajátítaniuk, ami által sokoldalúan képzett szakembereivé váltak a gépesített útfenntartásnak.

Ahogy a pormentes burkolatok szaporodtak, az útőri létszám úgy fogyott, illetve a gépkezelő és egyéb útfenntartó szakmunkások száma az alábbi kimutatás szerint növekedett (fő):

Év	Útőr	Gépjármű vezető	Gépkezelő	Építőipari munkás	Szakmunkás	Telepi betanított és segédmunkás
1960	473	12	10	x	3	2
1965	474	28	20	x	7	5
1970	197	55	30	8	33	12
1975	87	58	46	50	70	35
1977	82	88	60	38	56	28

Az ismertetett létszám alakulását erősen befolyásolta a bekövetkezett nagymérvű gépesítés, amit az alábbiakban ismertetünk:

		1958/59	1965	1970	1975	1977
Magánjáró földgyalu	db	1	2	2	4	4
Aszfaltkeverő	db	1	1	2	4	3
Mobil masztikátor	db	—	1	1	1	1
Bitumenszóró	db	1	2	5	7	7
Bitumenszállító gépk.	db	—	1	2	1	1
Gumikerekes kotró	db	—	—	1	10	1
Rakodógép	db	—	—	7	10	13
Kertitraktor	db	—	30	20	6	1
Vibrohenger	db	—	1	1	4	6
Statikus henger	db	—	1	5	9	9
Seprő- és szórógép	db	—	—	—	5	6
Személygépkocsi	db	3	8	5	9	8
Szállító tehergépkocsi	db	2	13	15	46	41
Munkagépként üzemelő tehergépkocsi	db	—	3	9	11	11
Vontató	db	—	—	1	—	—
Pótkocsi	db	—	13	21	25	29
Motorkerékpár	db	12	29	25	7	3
Autóbusz	db	—	—	—	4	7
Hómaró	db	—	—	9	11	10
Dömper	db	—	—	2	—	—
Személyszállításra alkalmas csukott kis tehergépkocsi	db	—	—	10	23	24
Gumikerekes traktor	db	1	3	14	10	10
Lakókocsi	db	1	10	10	12	14
Műhelygépkocsi	db	—	1	1	2	2
Gépek bruttó értéke	(mFt)	x	22,6	38,7	58,8	78,3

Nemcsak az útfenntartási munkák, hanem az útőrök és útfenntartó dolgozók szociális életkörülményei is megváltoztak. Már nem kerékpáron és gyalog mennek a távoli munkahelyükre, hanem csukott személyszállító gépkocsik szállítják őket. A száraz ebédjüket nem az árokparton — rossz idő esetén tűz mellett állva — fogyasztják el, hanem a naponként helyszínre szállított meleg ebédet a korszerűen berendezett étkezőkocsikban ehetik meg asztal mellett. (Múlt és jelen helyzetét a könyv hátulján levő képes melléklet több képén is szemléltetjük.)

A vizes makadám útburkolatokról bitumennel itatott hengerlésekre és a makadám pályák portalanítására való áttéréshez a súlyponti helyeken bitumentároló tartályok kiépítése vált szükségessé.

1962-ben az igazgatóság területén erre a célra 19 db ciszterna volt üzemeltetve, ebből 5 db a Vas megyei részen 550, 7 db a veszprémi részen 466 és 7 db Zalában 523 tonnát befogadó űrtartalommal. 1965-ben újabb 8 db készült 600 tonna bitumen tárolására és 1969-ben az új központi telepen még 7 db fekvőhengeres tartállyal bővült 350 m^3-es űrtartalommal.

1963-ban ismét változás történt a Közúti Igazgatóság úthálózatában; a veszprémi 707 kilométer úthálózat levált Zalától. Ezen a területen 1958—1962. évek közti időben a portalan burkolat 518 680 m^2-rel növekedett, s emellett 13 db híd lett korszerűsítve, 100,5 fm hosszban. A területen egy szakaszmérnök és négy szakasztechnikus tevékenykedett, az átlaglétszám pedig 132 fő volt. Ugyanekkor az egész Vas megyei úthálózat az 1.477,4 kilométerével a Zalaegerszegi Közúti Igazgatósághoz lett csatolva. Ekkor az Igazgatóság felállította Szombathelyen a közúti kirendeltségét. Ezzel az átszervezéssel egyidejűleg Kaposvártól a zalai utakból általa kezelt 425 kilométert visszakaptuk. A két megye területén 2.882,5 kilométer útnak a fenntartását és hatósági teendőit látta el a zalai közúti igazgatóság. Ez az állapot 1967-ig tartott, amikor Szombathelyen is megalakult a közúti igazgatóság. Azóta csak a Zala megyei 1.430,2 kilométer úthálózat korszerű fenntartását és hatósági teendőit látja el a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság.

A vasi utakon 1954-től 1966. december 31-ig az alábbiak szerint alakult az úthálózat:

	Makadám és gödörkavicsolt út	Portalanított út
1954-ben	1.361,7 kilométer	115,7 kilométer
1966-ban	608,0 kilométer	878,0 kilométer

Hídkorszerűsítés ezen idő alatt 96 db történt.

A megye területe és a Közúti Igazgatóság úthálózata többszöri változáson esett át, ezért az összehasonlítás nem mutatna hű képet hosszabb időre visszamenőleg úgy burkolatváltozások, mint az úthálózat hosszában.

A növekvő feladatok ellátásához megfelelő székházra volt szükség, hiszen a Zalaegerszeg, Kossuth Lajos u. 2. sz. alatti hivatali helyiségben 4—8 fő dolgozó zsúfolódott össze egy szobában. 1964. évben a Népköztársaság u. 1. sz. alatt épült új székházba költözött az Igazgatóság és a Közúti Üzemi Vállalat.

A gépesítés fejlődése szükségszerűvé tette közúti telepek létesítését. Először a központi telep építése kezdődött el 1966-ban a Zalaegerszeg, Zrínyi Miklós u. 97. sz. alatti 28 800 m^2-es telken, ami 1968-ban már részleges üzemelést nyújtott. Az üzemanyag- és bitumentárolókat már az Igazgatóság készíttette el házi kivitelezésben 1969—1970-ben. Ezt követték sorrendben a zalaszentgróti, a nagykanizsai és a lenti útmesterségi telepek, s végül 1976-ban a Zalaegerszeg, Zrínyi Miklós u. 103. alatti üzemmérnökség telephelye.

Építési költségeik:

Központi telep	17 500 000,— Ft
Zalaszentgróti Üzemmérnökség	5 422 800,— Ft
Nagykanizsai Üzemmérnökség	5 375 500,— Ft
Lenti Üzemmérnökség	6 613 300,— Ft
Zalaegerszegi Üzemmérnökség	10 150 900,— Ft

Négy útmesterség volt a megyében, s ezek üzemmérnökségekké lettek fejlesztve; 1974-ben a zalaegerszegi, 1975-ben a nagykanizsai, és a zalaszentgróti, 1976-ban pedig a lenti üzemmérnökség alakult meg. Megközelítőleg azonos úthálózatot kezelnek, de a legnagyobb úthálózat a nagykanizsai, a legkisebb pedig a zalaszentgróti üzemmérnökséghez tartozik.

A Közúti Igazgatóság 1977. évben felállította a zákányi keverőtelepét, ahol a helybeli termelőszövetkezettől olcsón beszerezhető murai bányakavicsból soványbetont kevernek az útszélesítések alapozásához. Az igazgatósági szükségleten felül más társ-igazgatóságok részére is végez anyagelőállítást.

A zalai úthálózat alakulása, illetve minőségi javulása (km):

	1945 előtt	1958	1960	1970	1975	1977
Beton	21	21	20	22	1	1
Aszfaltbeton	—	14	15	33	302	359
Kevertaszfalt	—	5	5	10	2	2
Kötőzúzalékos és itatott makadám	—	99	116	789	852	797
Kő és keramit	—	9	10	7	1	1
Portalanított makadám	—	41	54	420	211	205
Vizes makadám	1144	1054	1017	89	36	27
Földút	635	172	168	44	25	19
Úthálózat össz.	1800	1405	1405	1414	1430	1411

KIMUTATÁS

A KPM Közúti Igazgatóság (Zalaegerszeg) kezelésében levő közutakról az 1976. évi állapot szerint:

Elsőrendű főút	46,6 kilométer
Másodrendű főút	215,2 kilométer
Összekötő út	804,4 kilométer
Bekötőút	351,2 kilométer
Vasúti hozzájáró út	12,8 kilométer
Összesen	1.430,2 kilométer

Az 1976. és 1977. év közti különbözet abból adódik, hogy időközben 19,1 kilométer út tanácsi kezelésbe ment át.

A túlsúlyos gépjárművek részére útvonal-engedélyt kell kérni a Közúti Igazgatóságtól. A túlsúly megállapítására 1974-től a letenyei határátkelőhelyen (vámháznál) egy beépített mérleg üzemel. 1975. első félévtől pedig egy mozgó túlsúlymérlegelő is ellenőrzi a közutakon közlekedő nehéz gépjárművek súlyát. Amennyiben a túlsúly-

ORSZÁGOS KÖZUTAK TÉRKÉPE

KPM ZALAEGERSZEGI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA

ZALA MEGYE

1:400 000

Zala megye bekötőútjai

lyal közlekedők útvonal-engedély nélkül veszik igénybe a közutat, úgy az engedélyért fizetendő díjnak a tízszeresét kötelesek fizetni, ami a központi számlára folyik be és az útburkolatok megerősítésére fordítják. 1977. év végéig az országban a Miskolci és a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság területén volt rendszeresítve az ilyen túlsúly megállapítás.

Bekötőutak

A dunántúli dombvidéki résztájaktól Hetés, Göcsej és a Zalai dombság meglehetősen elkülönül, s a térszint erős tagoltságának következménye, hogy a települések Zalában nagyon aprók. Különösen Göcsejben, Alsóőrségben sok a szernek vagy szegnek nevezett törpe falu. Amíg a településsűrűség Nagykanizsa környékén 100 km^2-enként 6—7 település — bár ez is jóval magasabb az országos átlagnál — addig az egyik legsűrűbb településhálózatot a Zalai dombvidék nagyobb részén találhatjuk — 100 km^2-enként 8-nál több települést. Zalában jelentős számú 500 lakosnál kisebb apró vagy törpe falut találunk.

A kisfalvas település-szerkezet Zalára jellemző, ahol a településeknek több mint kétharmada 1000 lakosnál kisebb. Habár a megye úthálózata elég sűrűnek mondható, mégis 126 település el volt zárva a külvilágtól, amíg az utolsó is 1977. év végéig be lett kötve az országos úthálózatba. Ezek az apró és törpe falvak — amíg a bekötő útjuk nem készült el — különösen ősszel, amikor az esős idő beköszöntött és tavasszal, amikor a föld fagya felengedett — teljesen el voltak zárva a külvilágtól, mert a jó „vendégmarasztaló" zalai agyagtalajon se ki, se be nem lehetett közlekedni a faluba. A szomszédhoz is csak úgy lehetett átmenni, hogy — amit a marhák nem ettek meg — kukoricakórót és szőlővenyigét raktak le jó vastagon, hogy bele ne ragadjanak a sárba.

A motorizáció és az ipar gyors fejlődése következtében — ami hazánkban a felszabadulás után, de különösen az 1960-as évek közepétől számítható — mérföldes léptekkel tört előre a közlekedés átalakulása. A bekötőút nélküli apró településeknek az elnéptelenedése igen nagy mértéket öltött, hiszen az itt lakók hiába vettek motorkerékpárt vagy gépkocsit, a lakhelyükre a fenti okok miatt nem tudtak eljutni. Most, hogy már minden 200 fő lakost meghaladó település kapott a megyében bekötőutat, az elnéptelenedés minimálisra csökkent, mondhatnánk azt is, hogy stagnál. Ezeknek a falvaknak a rendszeres autóbuszközlekedésbe való bekapcsolása által a kereskedelmi centrumok megközelíthetősége is erősen javult.

A létező, illetve kiépített bekötőútjaink számát és kiépítési időpontját az alábbi kimutatáson és a mellékelt térképen ismertetjük.

Készítés éve -tól -ig	Bekötő út db
1934—1945	12
1945—1949	18
1950—1955	14
1956—1960	5
1961—1965	10
1966—1970	30
1971—1977	33
Összesen:	122

Kiépített úthossz: 350 149 kilométer
Érdekelt község: 126 (51 720 fő lakossal)

Hószolgálat és a hírhálózat fejlődése

Ha az úton hídleszakadás vagy bárminemű elemi kár történt, a szakaszos útőr levélben leírta és elvitte a — útmester-útbiztos székhelye felőli — szomszédos útőrhöz, aki ilyen stafétaszerű postával továbbította a jelentést, amíg az az útmesterhez eljutott.

A hírközlésnek ez a módja nagyon késedelmes volt, különösen hátrányos volt ez a hóeltakarítás idején. Az útőr hajnalban gyalog bejárta a szakaszát és — az ötvenes évek második felétől 1967-ig — a legközelebbi postahivatalból leadta a jelentését az útmesternek, aki szintén telefonon továbbította az egész szakaszáról összefoglalt jelentését a központi hóügyeletnek. Az ilyen körülményes helyzetjelentés nem adott hű képet, mert amikor az útőr, illetve az útmester jelentése a központba ért — hogy az útszakasz járható —, addigra egy hóesés vagy hóvihar járhatatlanná tette. A hóeltakarítás közerővel és lovasfogattal vontatott fa hóekével történt. A fejlődés ezen a téren is elkezdődött, amikor már traktor után kapcsolt hóekével is takarították le a havat.

Az útfenntartás gépesítésével párhuzamosan a hírközlés is kedvezően megváltozott. 1967. február 25-én a Közúti Igazgatóság központjában felszereltek egy országos és egy megyei URH rádiótelefonkészüléket, aminek segítségével a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a dunántúli közúti igazgatóságok között — a nehézkes telefonbeszélgetés és levélváltás helyett — azonnali megbeszélésre és gyors intézkedésre nyílt lehetőség. A gyors hírközlés és intézkedési lehetőség megteremtése érdekében a megyei hálózat kiépítése is megtörtént. URH beszerelések az alábbi időpontban és helyen történtek:

Zalaszentgróti Útmesterségen, majd Üzemmérnökségen	1969. december 13.
Lenti Útmesterségen, majd Üzemmérnökségen	1969. december 13.
Nagykanizsai Útmesterségen, majd Üzemmérnökségen	1969. december 13.
Zalakaros szociális létesítménynél és hómarógarázsnál	1974. november 14.
Központi géptelepen	1976. március 21.
Zalaegerszegi Üzemmérnökségen	1976. március 21.
Zákányi keverőtelepen	1977-ben.

Mivel a zalai dombvidéken a vételi viszonyok elég rosszak, ezért a zalaegerszegi (bazitai) tv-torony

közelében, 1967. márciusában egy átjátszót kellett felszerelni. Hogy az úthálózat minden pontjáról gyorsan lehessen értesülést beszerezni és utasítást adni, ezért 17 db mozgó URH lett beszerelve a gépkocsikba és munkagépekbe az alábbi részletezésben:

Központi személygépkocsiba	3 db
Üzemmérnökségi személygépkocsikba	4 db
Útellenőrző kocsikba	4 db
2 db műhelykocsiba	2 db
Hómaróba	4 db

Az utak állapotáról való hírközlés — hóeltakarítási időben is — ma már pillanatok alatt történik meg. Az őrjáratos gépkocsikba szerelt URH-készüléken át, a gépkocsivezetők jelentik az útállapotot az üzemmérnökségnek, ahonnan az összegyűjtött helyzetkép alapján jelentik a központi hóügyeletnek, a központi hóügyeletes a megyei útállapotot telexen továbbítja a minisztérium ügyeletesének, aki a rádió részére összeállítja az országos útállapot helyzetét úgy, hogy ezt már a reggeli híradásban közölhesse az egész ország lakosságával.

A lóvontatású ekékkel egyidőben — 1960-ban — 1 db Peter hómaró segített be a hóeltakarításba, s 1969-ig fokozatosan 4 db bérelt hómaróra fejlődött fel az állomány (2 db ZIL, 1db Schmidt—Unimog, 1 db Peter típusú hómaró) és ezen kívül gépkocsikra szerelt vas hóekék tisztították a megye állami közútjait.

1970-től 1977-ig már

10 db saját hómaró,
55 db saját gépkocsira szerelt hóeke,
14 db bérelt gépkocsira szerelt hóeke,
8 db bérelt lánctalpas erőgép,

összesen: 87 db hóeltakarító erőgép vethető be az utak tisztítására.

A hóeltakarításon kívül igen fontos feladata az igazgatóságnak a síkosság elleni védekezés. A megye 217 kilométer főútján és a fontosabb összekötő útjain a síkosság elleni védekezést ipari só szórásával végzik, amire 16 db gépkocsi van beállítva. Az alsóbbrendű utakat, de főleg az emelkedőket — ami Zalában bőven akad — és a veszélyes kanyarokat homokszórással látják el. Ehhez a munkához 15 db gépkocsi van biztosítva.

A hóeltakarítás és síkosság elleni védekezés a zalai domborzati viszonyokból eredően nagy próbára teszi az úti személyzetet. Mind a négy üzemmérnökség rendelkezik útellenőrző gépkocsival és a fontosabb munkagépekbe is szereltek URH-készüléket. Így rövid időn belül tud intézkedni az üzemmérnökség vagy a központi telep, elemi kár, munkagép-meghibásodás stb. ügyben, mert a műhelygépkocsik rövid időn belül megjelenhetnek a szükséges alkatrésszel a meghibásodott munkagépnél. A hószolgálat, szükség és igény esetén az egész megye lakosságával, de különösen az érdekelt szervekkel és vállalatokkal kapcsolatban van, mert információt az igazgatóság központjától és az üzemmérnökségektől kapnak az érdeklődők.

Útkorszerűsítések

Az útkorszerűsítések a korábbiakhoz képest más irányt vettek, kevesebb új nyomvonal építése történik, csak a feltétlenül fontos esetekben történik az eredeti nyomvonaltól való eltérés. A költséges földmunka, a vonalvezetés indokolatlan módosítása, átkelési szakaszokon a költséges épület-kisajátítások, a rendelkezésre álló hitelkeret jelentős részét felemésztették.

Az utakon egyre szaporodó gépjárműforgalom — különösen a nagy tengelynyomású gépjárművek és autóbuszjáratok számának erős növekedése szükségessé tette a meglevő keskeny utak kiszélesítését és a gyenge minőségű burkolatok megerősítését. A megye két városában megkezdődtek a nagy teherbírásra alkalmas burkolatok építései. 1963/64-ben a Nova—zalaegerszegi összekötő út zalaegerszegi bevezető szakasza, 1968/69-ben a 74. számú út zalaegerszegi bevezető szakasza és 1969/70-ben a 7. számú út nagykanizsai átkelési szakaszán a Somogyi Béla úti rész épült meg. Ezek az utak öntöttaszfalt burkolatot kaptak.

A városi átkelési szakaszok korszerűsítése rendszerint nagy munkával és költséggel jár, mert az elavult közműveket ki kell cserélni, új közműveket beépíteni és a meglevőknek nagy részét szükség szerint áthelyezni. Ennek a korszerűsítési irányzatnak az volt a célkitűzése, hogy elsősorban a fontosabb útvonalak épüljenek ki. Ilyenek a megyeszékhelyeknek az országos hálózatba való bekötése, majd a megyeszékhely és a járási székhelyek közti utak kiépítése, valamint az idegenforgalom által igénybevett és egyéb fontos útvonalak korszerűsítése. A célszerűség és gazdaságosság figyelembevételével a meglevő utak nyomvonalán a szükséges korrekciókat kell elvégezni, legalább 6 méterre ki kell szélesíteni és a burkolatot meg kell erősíteni. Ennek a programnak keretében a megyei úthálózat gerincének nagyobb része már aszfaltszőnyeggel lett megerősítve. Jelentősebb korszerűsítés — ami igen nagy jelentőséggel bír a megye életében — a 76. számú Balatonszentgyörgy—Zalaegerszeg—körmendi főút elkészítése volt. Azon kívül, hogy a megye egy főútvonallal gazdagodott, az idegenforgalmát is növelte mind Zalaegerszegnek, mind a megyének, hiszen Grácnak és Dél-Ausztriának ez a legközvetlenebb útvonala a Balatonhoz, a hévízi és a zalakarosi gyógyfürdőkhöz. Zalaegerszegről és a megye északi részéről ezen az úton lehet legjobban eljutni a Balaton déli partjára és Balatonszentgyörgynél a 7. számú főútra történő csatlakozással a fővárosba. Ugyanakkor a Veszprémi Közúti Igazgatóság által Hévíztől a 76. sz. úthoz való csatlakozásig kiépített új útszakaszon Zalaegerszegtől Hévíz és a Balaton északi partja közti távolság 8 kilométerrel csökkent.

Szőnyegburkolatot kapott a 7. számú út Nagykanizsa és a letenyei országhatár közti sza-

kasza, majd a Nagykanizsai és a megyehatár közti betonútra is szőnyegburkolat került. 1974. évben kezdődött a 74. számú Nagykanizsa—Zalaegerszeg—vasvári főút korszerűsítése. A régebbi vízszintes vonalvezetése nem tette volna alkalmassá egy főútvonal szerepének a betöltésére, ezért kellett megépíteni az újudvari vasúti felüljárót, a Korpavár, Magyarszentmiklós és Hahót községeket elkerülő szakaszokat. Az ún. baki tetőtől új nyomvonalon haladva, a Válicka bal partján vezetve három községet és Zalaegerszeget is kikerülve fog — a Zala folyón építendő közúti hídon át — Vasvárig haladni. Ezt az elkerülő szakaszt 1978. november 7-én adta át a Közúti Építő Vállalat. Ezzel a megyét észak—dél irányban átszelő főközlekedési útból kettő kilométer új nyomvonal marad kiépítetlen, de ezen a rövid szakaszon három nagyobb műtárgy építésére lesz szükség: Zala-hídra, Zala ártéri hídra és vasúti felüljáróra.

A Zalaegerszeg—novai összekötő út kiszélesítést és megerősítő szőnyegburkolatot kapott, s ezáltal a nagylengyeli olajmezőt és a 75. számú útra való csatlakozással Lenti járási székhelyet, valamint Délnyugat-Zalát köti össze a megyeszékhellyel. Szőnyegburkolatot kapott még a 75. számú Keszthely—Bak—rédicsi főút, a 61. számú Dunaföldvár—Dombóvár—nagykanizsai főút, a Galambok—zalaapáti, a Zalaegerszeg—sümegi, a Zalaapáti—zalabéri út a 24,6—31.3 kilométer között, amely a Zalaegerszeg—sümegi útra csatlakoztatva Zalaszentgrótot köti össze a megyeszékhellyel. Szőnyegezési munkák történtek, illetve vannak folyamatban a Becsehely—baki, a Nagykanizsa—pacsai és a Letenye—lenti összekötő utakon.

A megye két városában a megnövekedett belföldi és idegenforgalom szükségessé tette forgalomirányító lámpák felállítását és üzemeltetését. Döntő tényező mindezeken felül útjaink olyan kialakítása és felszereltsége, amely a forgalom minél nagyobb biztonságát és kulturált közlekedési viszonyait szolgálja. Ilyenek a fóliás fényvisszaverő közúti jelzőtáblák, a régi vasbeton közúti korlátok fokozatos kicserélése acélszalagkorlátra, az úttesttartozékok rendszeres karbantartása (gyomirtás, festés), útburkolati jelek felfestése, a régi vasbeton kerékvetők helyett korszerű műanyag fényvisszaverős szélességjelzők felállítása. Ezek lemosása, újrafestése a lassú és fárasztó kézimunka helyett már mind gépesítve történik. Mindezeknek a munkáknak az irányítását és ellenőrzését az Igazgatóságnál 1973. szeptember 1-gyel megalakult Forgalomtechnikai Osztály végzi.

A megye közútjain el lett helyezve

— fóliás tábla	945 kilométer útszakaszon,
— zöld-fehér kivitelű fóliás tábla	319 kilométer útszakaszon,
— útburkolati jelek	764 kilométer útszakaszon,
— ebből fényvisszaverős	392 kilométer útszakaszon,
— szélességjelző	302 kilométer útszakaszon.

A Közúti Építő Vállalat tevékenysége

A Zalaegerszegi Közúti Építő Vállalat jogelődje, a Zalaegerszegi Útfenntartó Nemzeti Vállalat 1950. január 1-vel kezdte meg működését és 1958. május 1-ig az útfenntartási munkákat, valamint útépítést és kisebb hídépítési munkákat is végzett. 1958. május 1-től Közúti Üzemi Vállalat, 1968. január 1-től pedig Közúti Építő Vállalat néven működik és az útépítési, útkorszerűsítési munkákon kívül hídépítést és mélyépítési munkákat is végez. Működési területe kiterjed Zala megyén kívül Vas megyébe, Szentgotthárd, Vasvár és Sárvár vonalától délre. Veszprém megyében Devecser—Városlőd—Zánkát magában foglaló területre, Somogy megyéből pedig a marcali járásra. Ezen a területen három főépítésvezetősége van: Zalaegerszegen, Nagykanizsán és Keszthelyen. Egy főépítésvezetőségének két—két építésvezetősége van. Telephelyük: Zalaegerszegen kettő, Nagykanizsán, Lentiben, Zalacsányban és Tapolcán egy-egy.

A vállalat a jelenleg ismert legmodernebb út- és hídépítő gépekkel van ellátva, amelyeknek karbantartását és javítását a zalaegerszegi központi telepén látja el. 1958-tól jól felszerelt laboratóriummal rendelkezik, ahol a beépítésre kerülő anyagokat és a beépített anyagokból vett mintákat vizsgálják. Mivel a közutakkal szemben támasztott követelmények a nagyobb teherbírású aszfaltrétegek építését szorgalmazták, szükségessé vált 1967-ben Uzsabányán egy C—25 típusú aszfaltkeverő felállítása. A többtermelési igény növekedésével ezt a keverőt 1971-ben az NDK-ban gyártott TELTOMATT W/1 S. típusú 50 to/ó teljesítményű aszfaltkeverővel cserélték le. Ennél a keverőtelepnél előny az, hogy a kőbányánál készíti el az aszfaltkeveréket és kész terméket lehet szállítani közvetlenül a bedolgozási helyig, ami által lényegesen olcsóbb aszfaltot tudnak előállítani.

A vállalat a fent említett C—25 típusú aszfaltkeverőt a palini keverőtelepen állította üzembe, ahol 1971/73-ban 110 000 tonna aszfaltkeveréket készített. Ezt a C—25-ös keverőt felsőbb rendelkezésre más vállalatnak át kellett adni. Jelenleg ez a keverőtelep keverő berendezés nélkül van, habár nagy szükség volna rá, hiszen a megye déli és Somogy délnyugati részén kiépítésre váró több úthoz — ennek hiányában — hosszú szállítással lehet az aszfaltanyagot eljuttatni.

1974-ben készült el a zalaegerszegi (pózvai) nagy aszfaltkeverő, ahol egy TELTOMATT W/2. típusú aszfaltkeverő működik 50 to/óra teljesítménnyel. Az anyag tisztaságának megőrzése érdekében az egész tárolóhely betonnal van burkolva. Jelenleg ez az ország legrendezettebb keverőüzeme. Ugyanitt üzemel 1971. óta egy C—304 típusú 30 m^3/óra teljesítményű és kettő darab BMP/500-as betonkeverő. A vállalat dolgozóinak újítása nyomán ezen a telepen kezdődött el a nedves porleválasztó berendezés alkalmazása, ami a dolgozók egészségvédelmét szolgálja és a levegőszennyeződést minimálisra csökkenti. Ennek fontosságát még az is alátámasztja, hogy légvonalban kb. 500 méterre van tőle a tüdőszanatórium.

Az Útépítő Tröszt Zalaegerszegi Közúti Építő Vállalata és az Erdőkémia Zalaegerszegi Gyantagyárának közös vállalkozásában 1978. első negyedévében elkezdődött a bitumenemulziós üzem építése, amelynek üzemelése 1978. július 14-én megkezdődött. Ez az emulgáló üzem francia gépekkel van beszerelve és az emulgáló szert is tőlük kapjuk. Az így gyártott aszfaltkeveréknek igen nagy előnye, hogy vizes pályára is lehet hengerelni és előre lehet gyártani, illetve hónapok múlva is fel lehet használni.

A keverőüzemek által termelt bitumenes keverék:

	IV. ötéves tervben;	1976/77. évben
Uzsabánya	540 000 to	310 000 to
Zalaegerszeg 1974—75. év	270 000 to	330 000 to
Nagykanizsa C—25-ös keverő 1971—73. év	110 000 to	—

A vállalat a 76. számú Balatonszentgyörgy—Zalaegerszeg—körmendi főút és a 71. számú Lepsény—keszthelyi főút szélesítési munkáinál alkalmazott betonalapozást. Legjelentősebb munkát a 76. számú főút zalaegerszegi bevezető szakaszán végzett, ahol egy 72 méter össznyílású vasúti felüljárót is épített, ezen felül a 84. számú Ukk—Balatonederics közti szakaszok építési munkái voltak a legjelentősebbek.

A legnagyobb termelési értéket 1977. évben érte el a vállalat. Munkáinak kétharmad részét az állami út- és hídépítések töltötték ki, a többi kapacitását a tanácsoknak és az AGROBER-nek végzett munkákra fordította.

A vállalat vezetése, a jó munkásgárdája és fejlett gépesítése folytán eljutott odáig, hogy munkáinál a minőségi és mennyiségi hiányok nem jelentősek. Működése idején kétszer nyerte el a Vörös Vándorzászlót, ötször volt Kiváló Vállalat és kilencszer nyerte el az Élüzem címet.

VI.

A MEGYE ÁLLAMI ÚTHÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSI IRÁNYELVEI

A megye település-szerkezete jellegzetesen aprófalvas. Ennek megfelelően a megye sűrű úthálózattal rendelkezik, 43%-kal magasabb az országos átlagnál. Ebből a sajátosságból következik, hogy az úthálózatból sok tartozik az alsóbbrendű hálózathoz, melynek forgalomnagysága az országos átlaghoz viszonyítva kisebb, a főúthálózaton 63%-os, az alsóbbrendű hálózaton 76%-os.
Az úthálózat nagy része nem felel meg a forgalom által támasztott követelményeknek egyrészt a szerkezet teherbírása, másrészt a burkolat szélessége tekintetében. Sok helyen pedig az út rossz vonalvezetése nem felel meg a biztonságos közlekedés követelményeinek.
A megyében kevés olyan út van, amely terv alapján készült. A zalai úthálózat jelentős része úgy alakult ki, hogy eredetileg a földutak követték a jellegzetes zalai terepalakulatokat, a birtokhatárokat, melyek később egyszerű „kavicsolással" szilárd burkolattá lettek kialakítva. Későbbi program keretén belül portalanításra kerültek. Ezért van a megyében sok olyan út, amelynek nincs megfelelő vonalvezetése és szerkezete. A forgalom fokozatos növekedése, a motorizáció fejlődése a közlekedésben olyan helyzetet teremtett, melynek az úthálózat eleget tenni nem tudott.
A Közúti Igazgatóság 1973-ban megvizsgálta és felmérte az úthálózat állapotát és 15 éves távlati fejlesztési tervet készített a hálózat fejlesztésére. A terv ötéves időszakra bontva olyan fejlesztési programot tartalmaz, amely 15 év alatt biztosítja az úthálózat hiányzó műszaki paramétereinek felszámolását.

A tervidőszak kezdetén, 1976-ban az úthálózaton

— 784 kilométeren, a hálózat 61%-án nem érte el a 6,0 méter burkolatszélességet, a kétnyomú út méretét;
— 1203 kilométer út nem rendelkezett megfelelő teherbíró szerkezettel, a felülete az utazáskényelmi és biztonsági követelményeket nem elégíti ki;
— 65 kilométer hosszon az út vonalvezetése vagy kiépítetlensége szorult korszerűsítésre.

Az MSZMP Zala megyei Végrehajtó Bizottsága 1973. szeptember 25-i ülésén megtárgyalta és határozatot hozott a megye közúthálózatának fejlesztési irányelveiről. A határozat a fejlesztés ütemének megfelelően meghatározta azt is, hogy az V. ötéves tervidőszakban azon az úthálózaton kell megfelelő állapotokat teremteni, amely a megye gazdasági életében jelentős szerepet tölt be.
A távlati terv előirányozza ötévenként az elvégzendő feladatokat, amely szerint el kell érni, hogy a hálózaton

	6,0 m-t kell biztosítani szélességben		Megerősített burkolatnak kell lenni		Korszerűsíteni kell
	km-en	%	km-en	%	km-t
1980-ig	1040	77,0	568	40,0	20,1
1985-ig	1430	100,0	971	70,0	20,0
1990-ig			1430	100,0	24,3

A fejlesztési terv keretében kiemelten gondoskodni kell a két város — Zalaegerszeg és Nagykanizsa — közlekedési gondjainak segítésén. A nagyforgalmú utak forgalmát elkerülő szakaszok építésével ki kell vezetni a városközpontokból, az átkelési szakaszok kapacitását és forgalombiztonságát növelni kell.
Az V. ötéves terv tételes hálózatfejlesztési tervet tartalmaz. Ez meghatározza, hogy az V. ötéves terv végére melyik utakon kell a 6 méter, illetve 6 méternél szélesebb burkolatot biztosítani, mely utakat kell szőnyegburkolattal ellátni és melyik utakon kell korszerűsítéssel az út vonalvezetését biztonságossá tenni.

A korszerűsítés keretében a biztonságos közlekedés kialakítását szolgáló munkák készültek el, illetve vannak folyamatban:

— a 76. számú főközlekedési út zalaegerszegi bevezető szakasza, két vasutat felüljáróval keresztező szakasza,
— a 75. számú főközlekedési út lenti átkelési szakasza,
— a 75. számú főközlekedési út Bak—Zalatárnok között három rossz vonalvezetésű szakasza,
— a 74. számú út Bak—Zalaegerszeg közötti elkerülő szakasza.

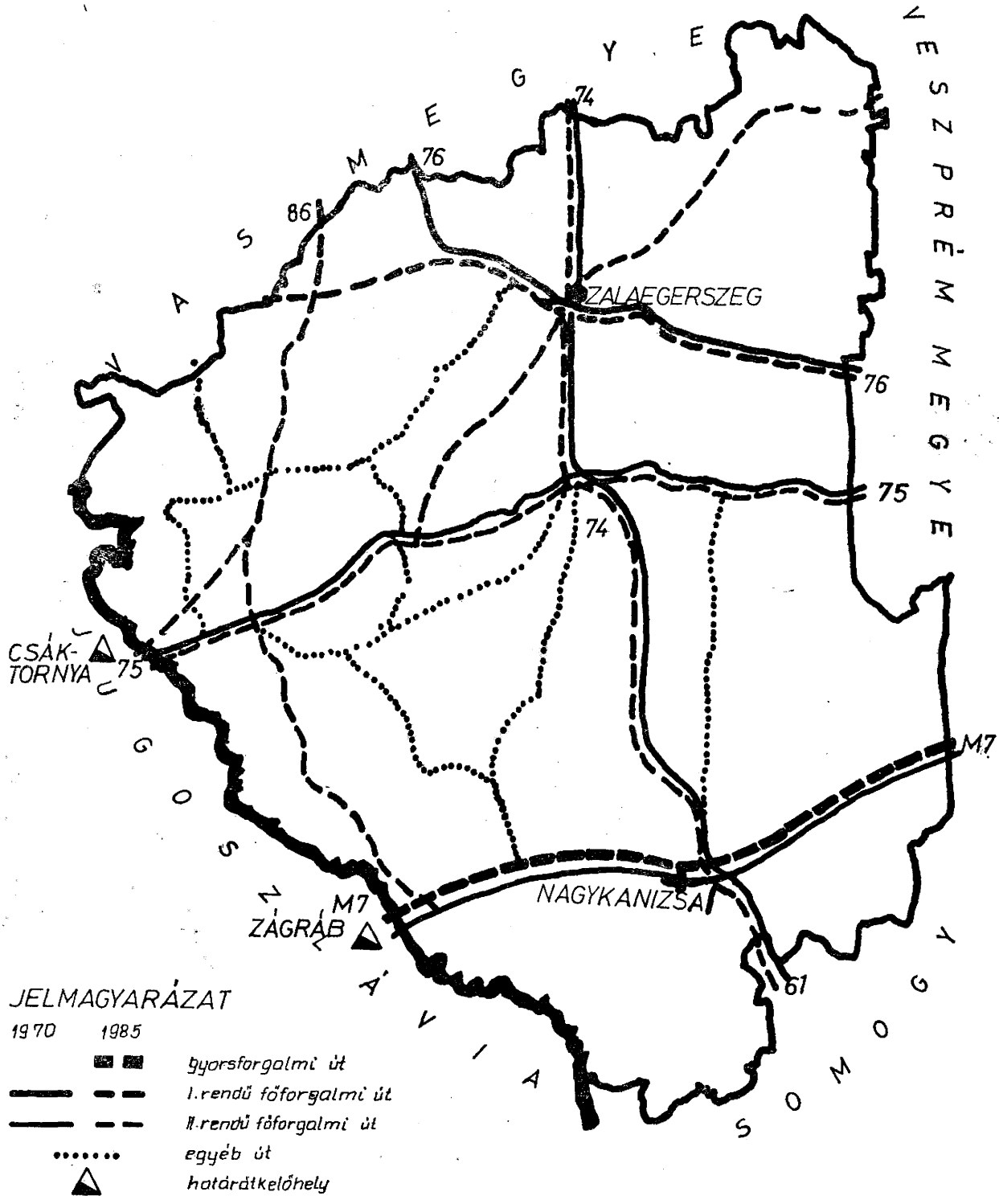
A VI. és VII. ötéves tervben programba vett szakaszok:

— a 7. számú főközlekedési út Nagykanizsa átkelésének tehermentesítő szakasz megépítése,
— Zalaegerszeg elkerülésének folytatása az egervári elágazóig,
— a 74. számú út egervári átkelési szakaszán kissugarú ívek korrigálása,
— a Sümeg—zalaegerszegi összekötő út Zalaszentiván átkelési szakaszának korrigálása,
— a 75. számú főközlekedési út Bak községen való átkelésének megépítése, a vasút felett külön szintű közúti felüljáróval Lenti irányába,
— a 86. számú út rossz vonalvezetési szakaszainak, kissugarú íveinek korrigálása,
— a Bagod—őriszentpéteri út zalalövői bevezetésének korrigálása.

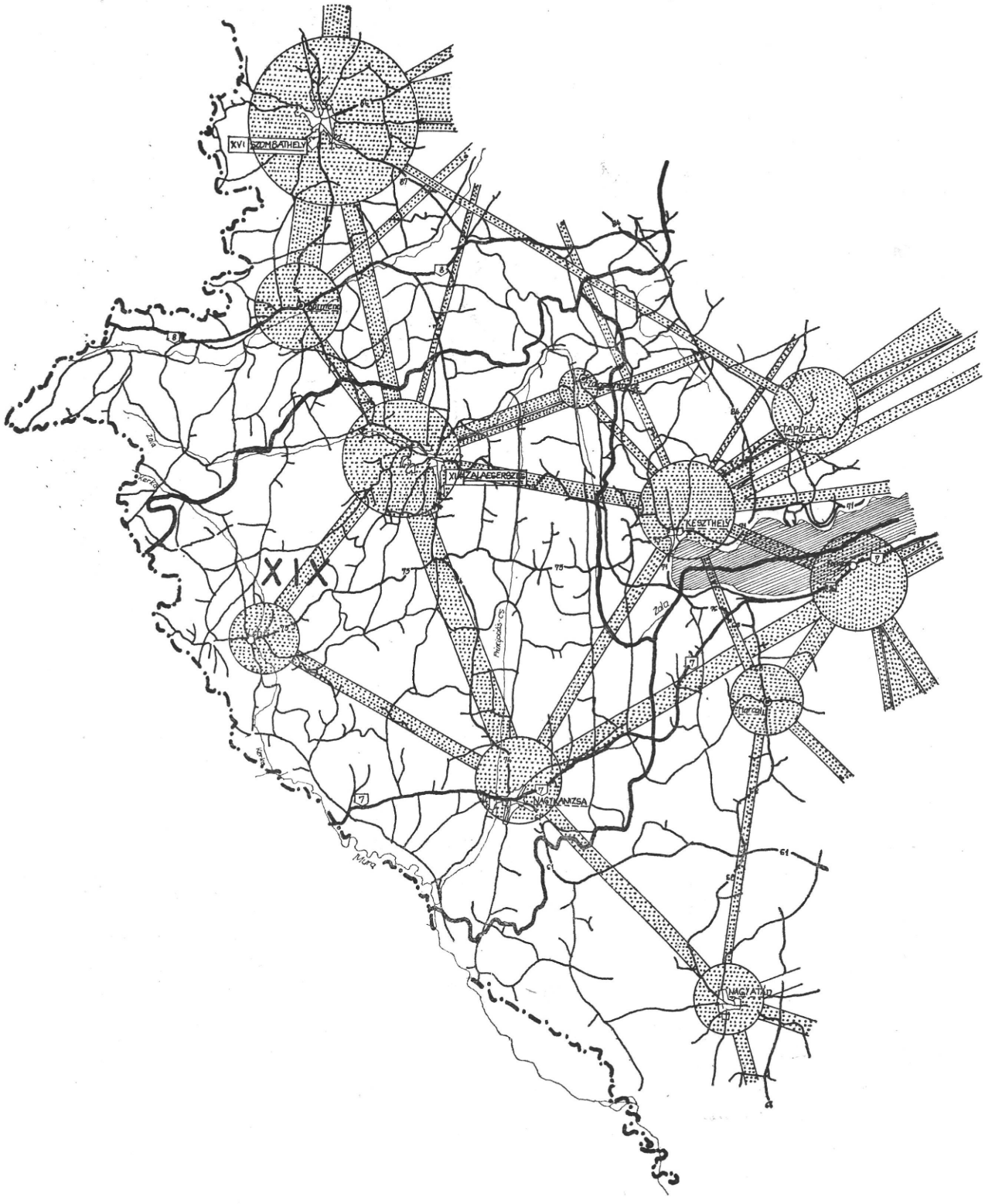
A fentieken kívüli feladat még több kisebb korrekció és a hálózatban levő kiépítetlen földutak szilárd burkolattal való ellátása, továbbá a hálózat szerkezetét javító összekötések biztosítása.

A hálózatfejlesztési tervet a rendelkezésre bocsátott pénzügyi és egyéb anyagi erőforrásokból úgy kell végrehajtani, hogy folyamatosan gondoskodni kell a meglevő hálózat és tartozékainak fenntartásáról és állagmegóvásáról, üzemeltetéséről, továbbá a forgalombiztonsági és forgalomtechnikai színvonal állandó növeléséről.

A távlati tervben megjelölt — az ötéves tervekben részletesen meghatározott — feladatok végrehajtásával érhető el, hogy a megye úthálózata felsorakozhat a fejlettebb úthálózattal rendelkező megyék sorába.

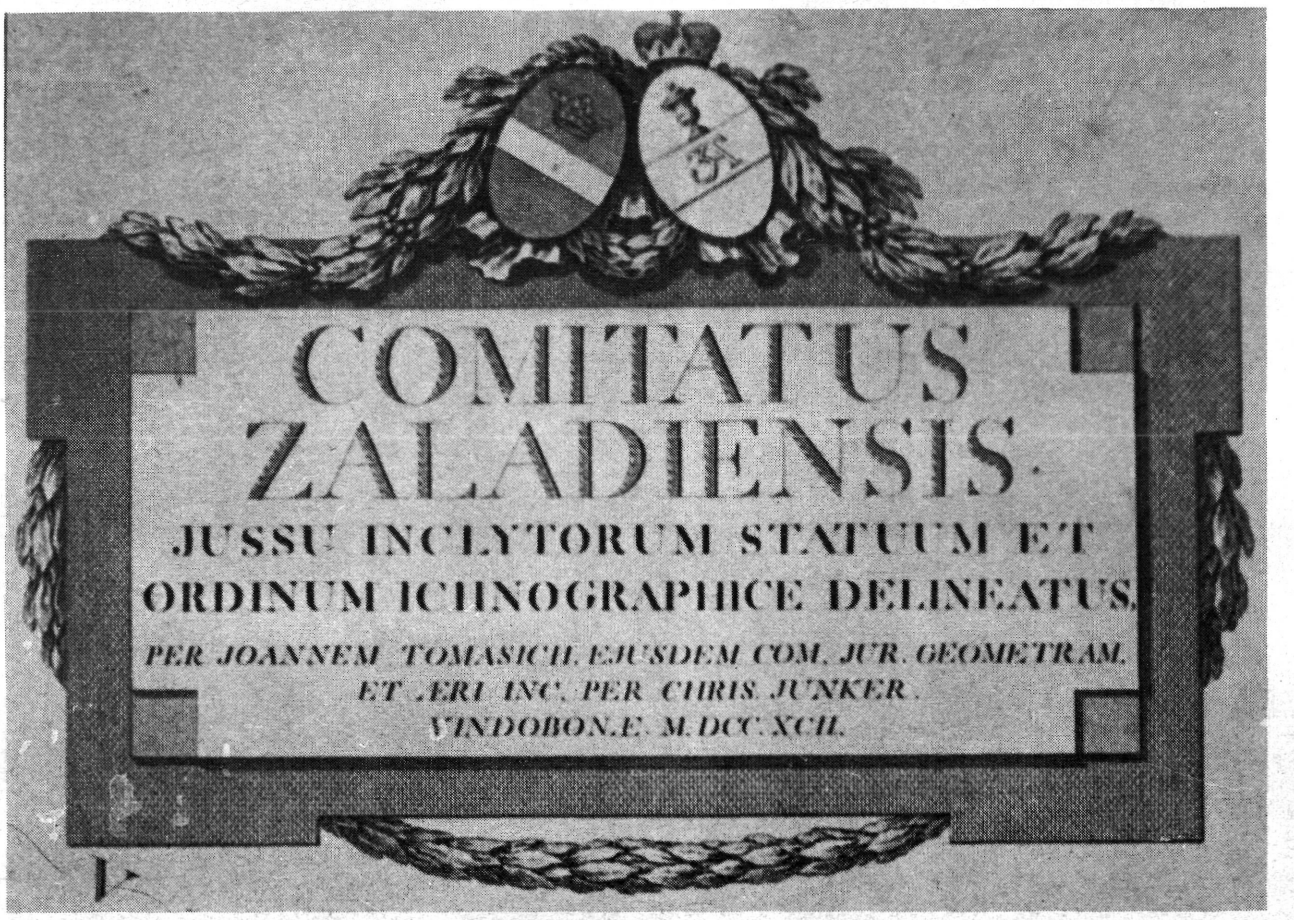


Zala megye úthálózatfejlesztési terve



Személygépkocsi forgalom áramlási ábra, az átlagos napi forgalom (személygépkocsi/nap).

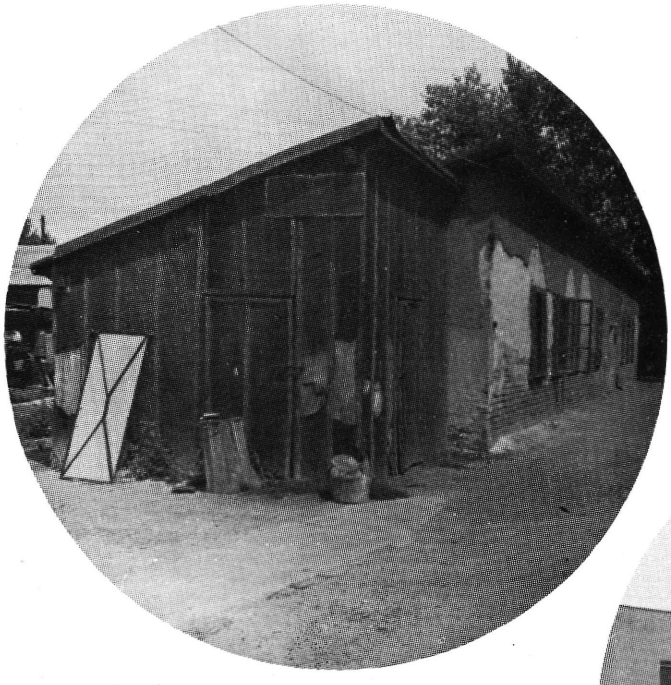
VII. KÉPES MELLÉKLET



Zala megyének a Tekintetes Karok és Rendek megbízásából Tomasich János megyei mérnök által készített térképre rézbe véste Junker Krisztián Bécsben, 1792-ben.

Zala vármegye címere a 18. században

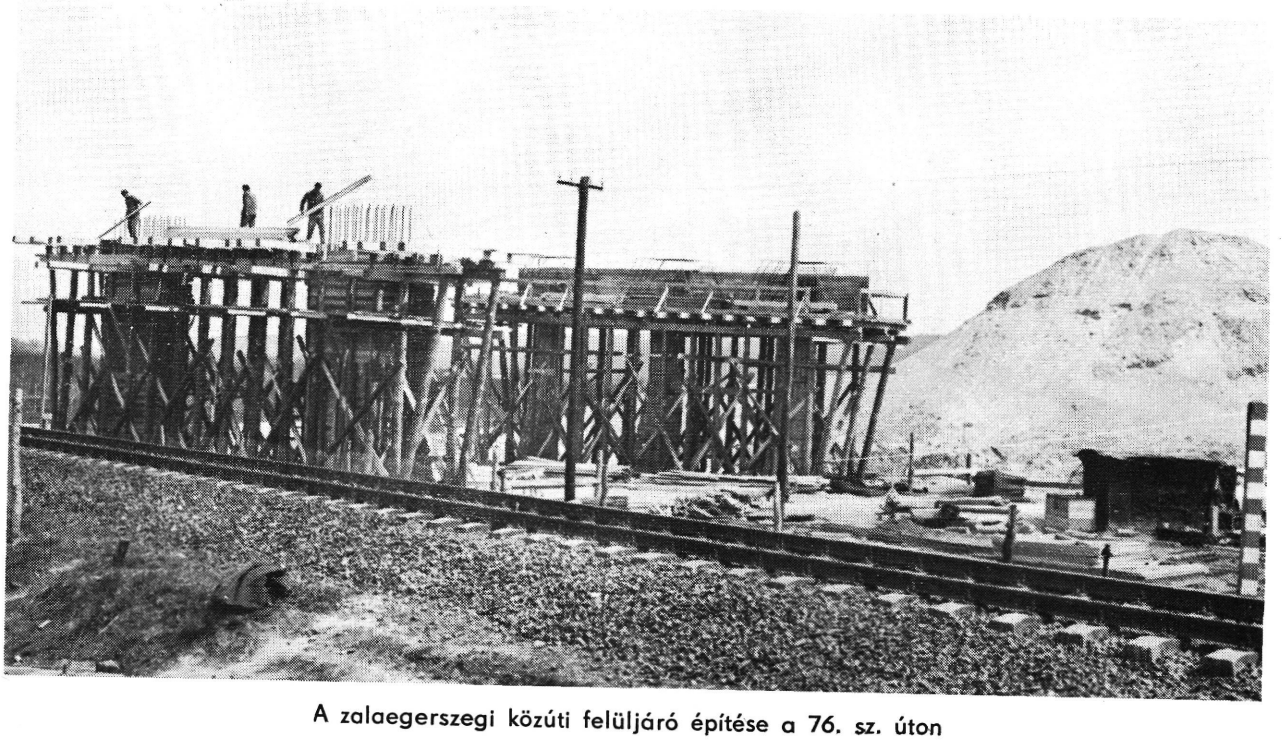
Volt útőriház



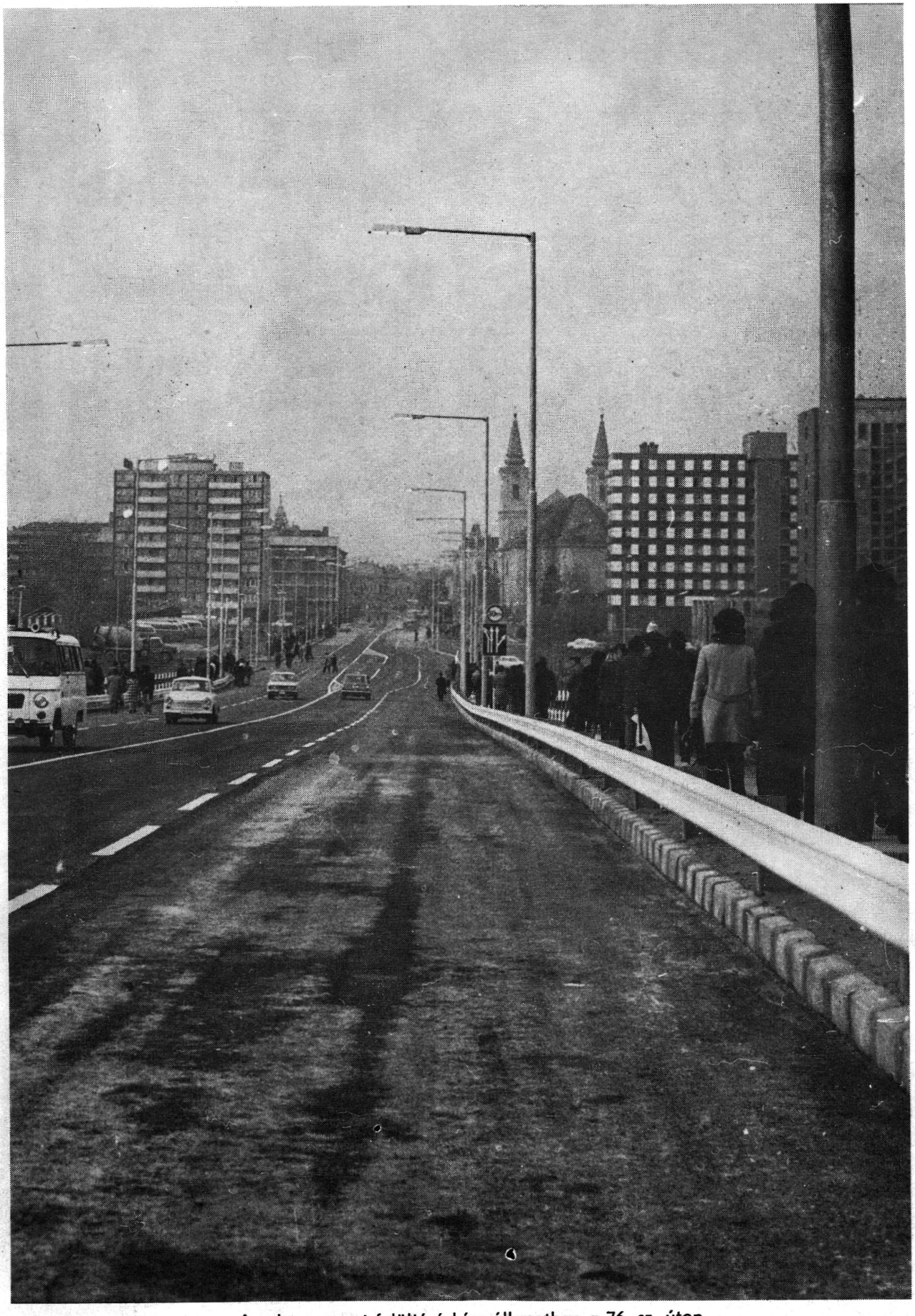
A zalaegerszegi útmesterségi telep 1969 előtt

A zalaegerszegi új üzemmérnökségi épület

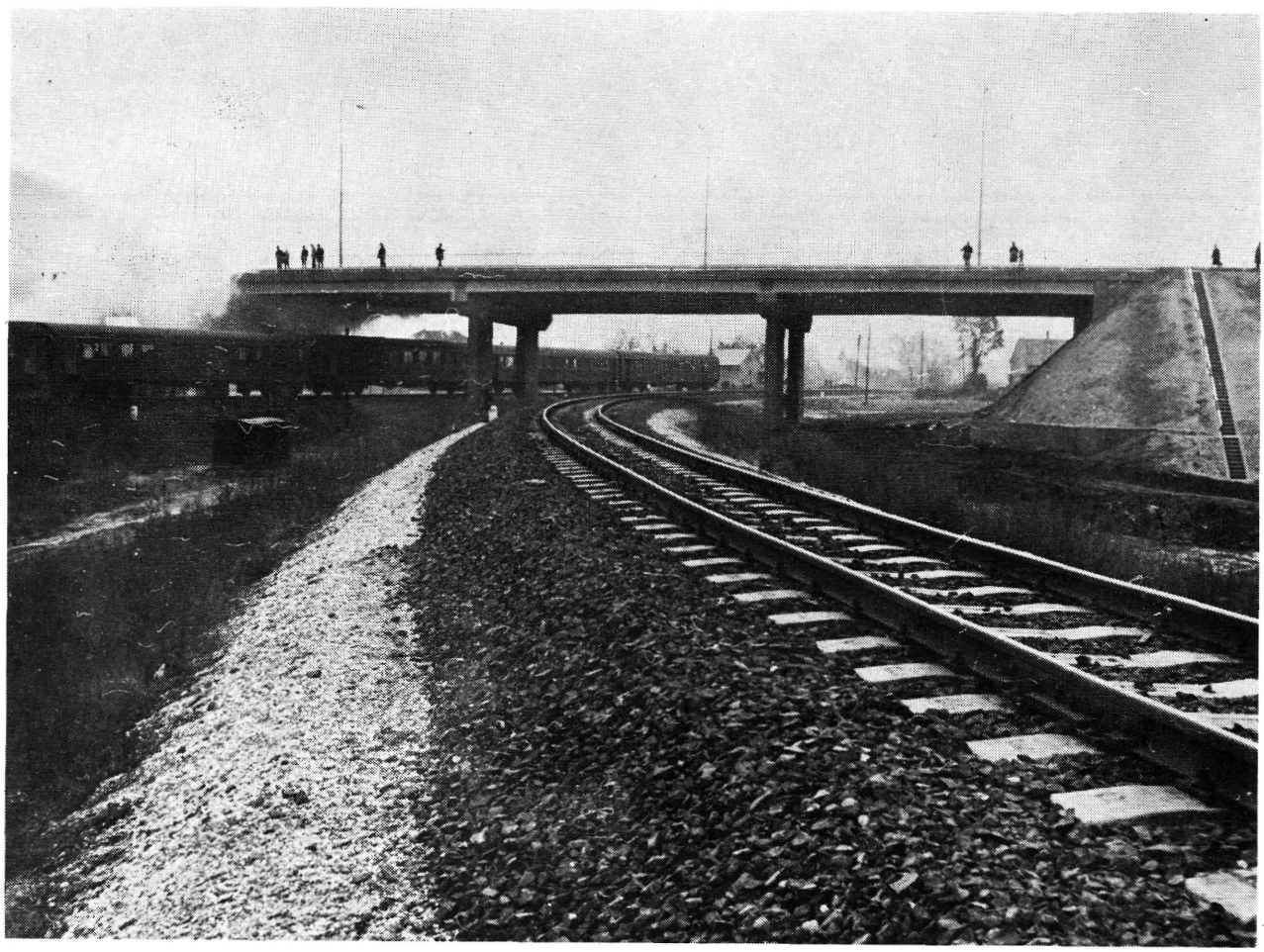
A 76. sz. út zalaegerszegi bevezető szakasza építés közben



A zalaegerszegi közúti felüljáró építése a 76. sz. úton



A zalaegerszegi felüljáró kész állapotban a 76. sz. úton

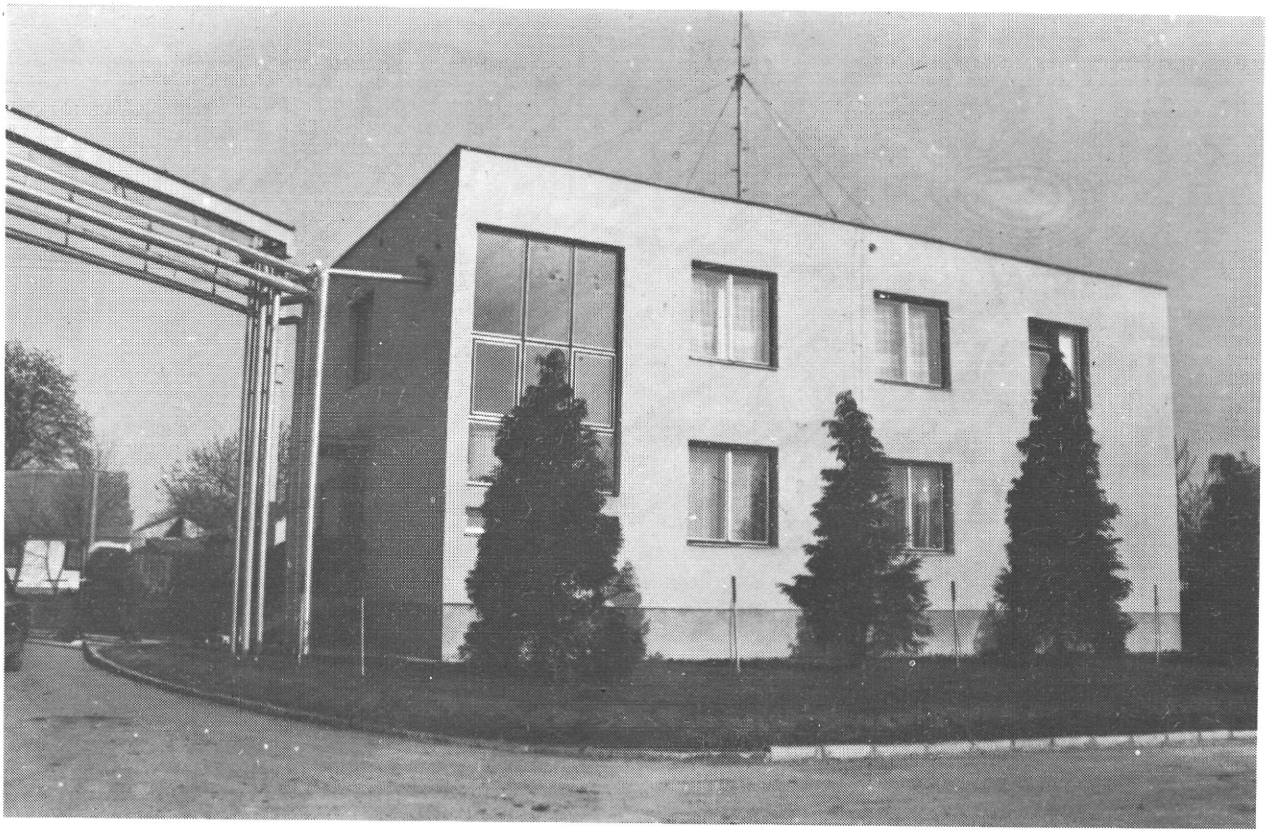


Hídfelüljáró oldalnézetben a 76. sz. út zalaegerszegi bevezető szakaszán, alatta két vasúti sínpárral

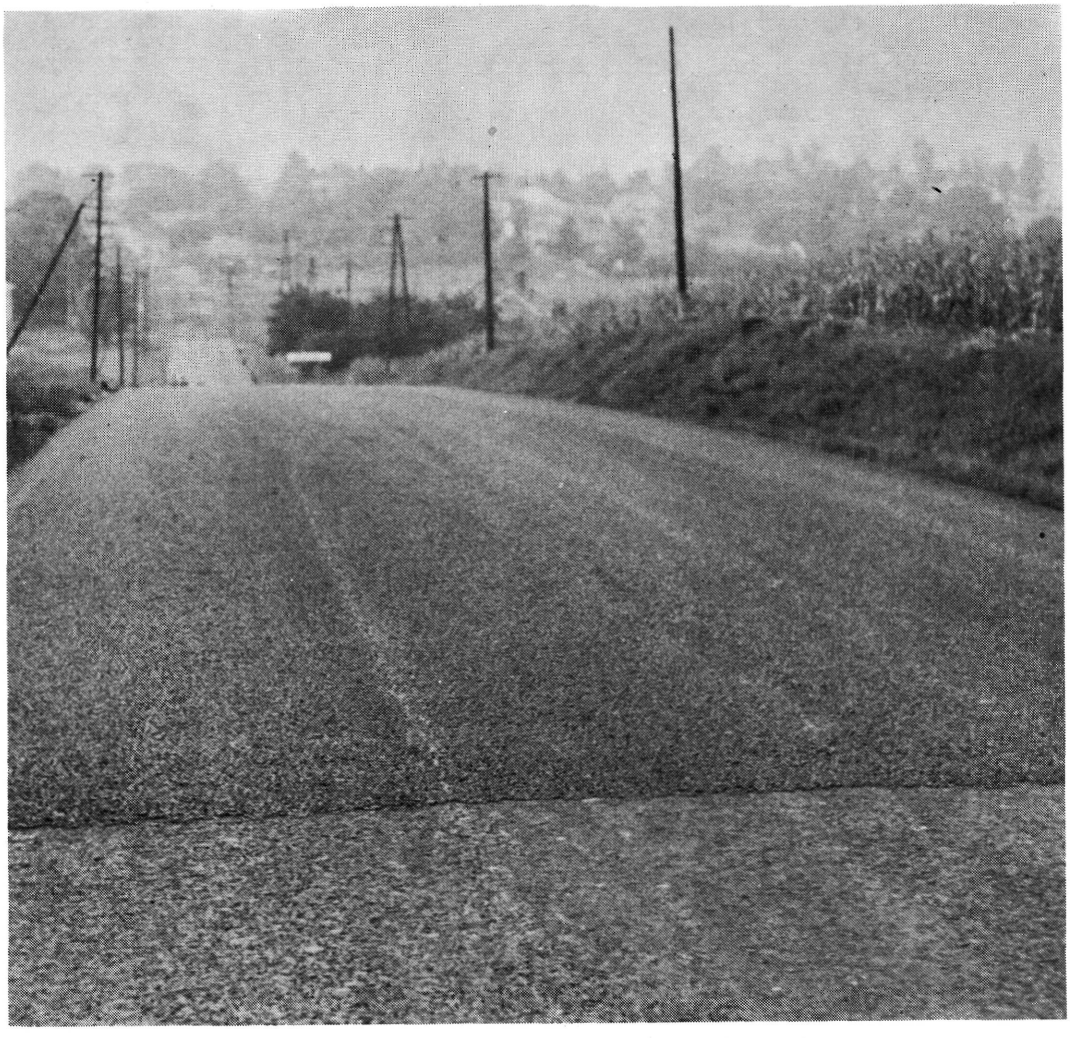
Túlsúly-mérlegelés a letenyei vámháznál

Túlsúly-mérlegelés a közutakon

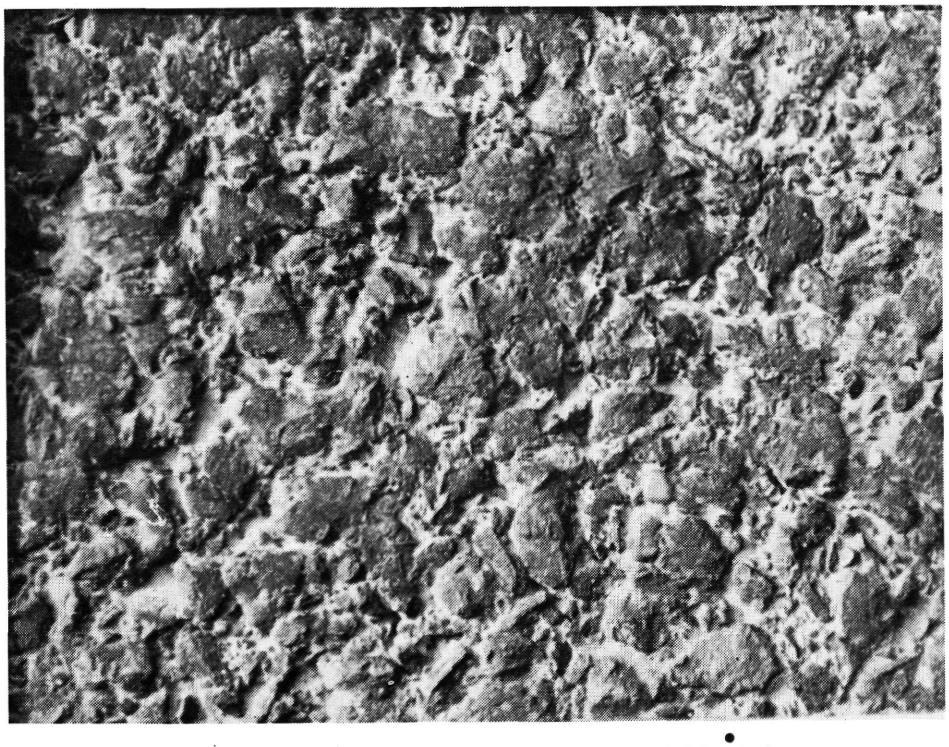
A nagykanizsai útmesterségi telep iroda- és szociális épülettel



A nagykanizsai új üzemmérnökségi épület

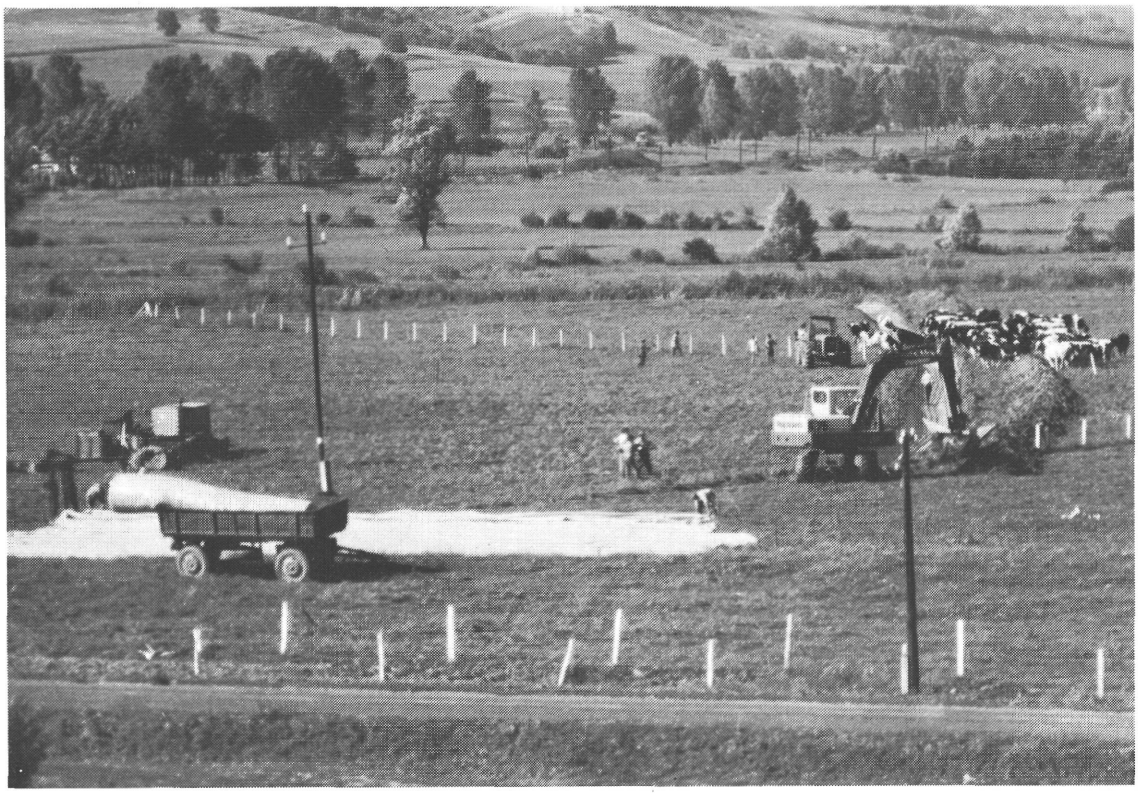


Zala megyében az elsőnek épített érdesített felületi burkolat

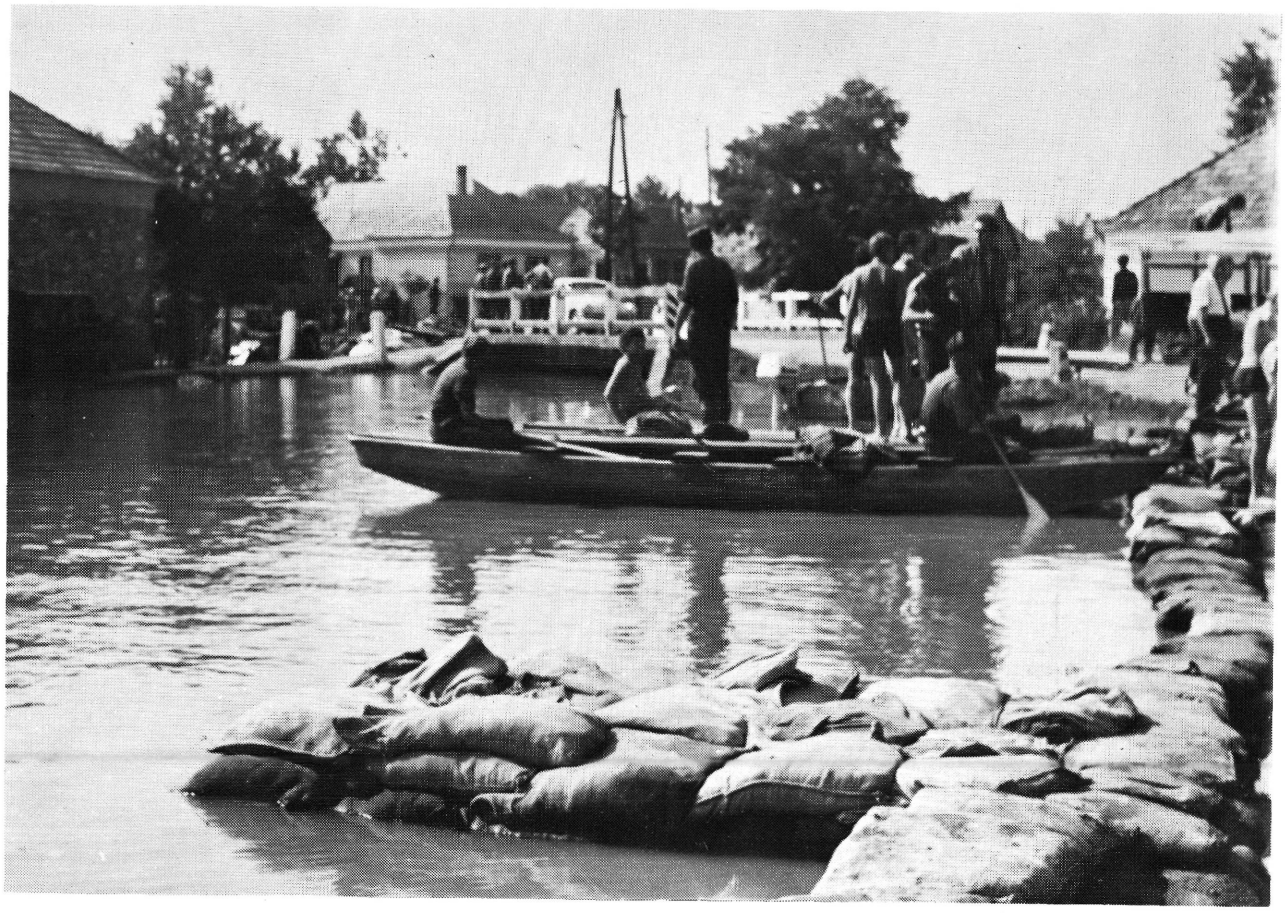


Önmagában érdes felületű AB—20 jelű aszfaltburkolat

A KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatóságának új székháza



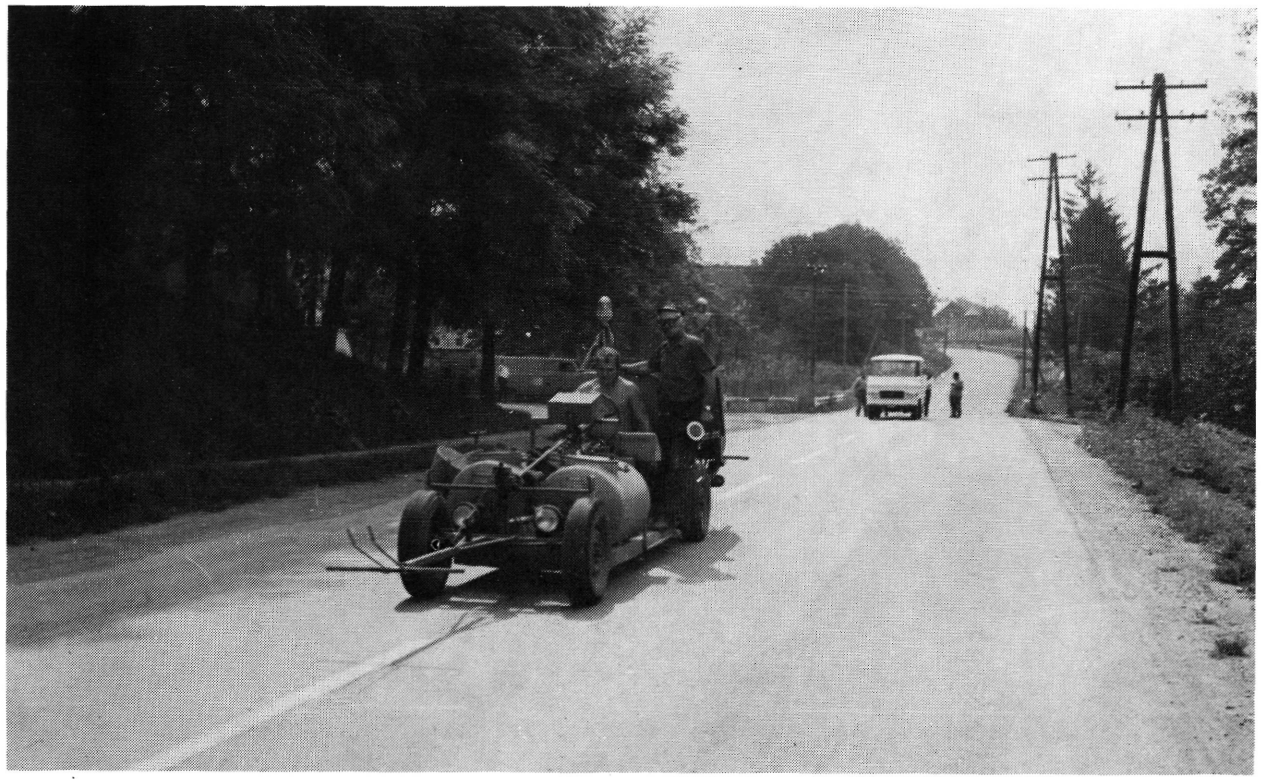
Töltés alapozáshoz BIDIM textília felhasználása a 74. sz. úton



Árvízvédelem a Mura áradásánál

A 76. sz. út első szakaszának ünnepélyes átadása

A zalakarosi szociális létesítmény és hómarógarázs



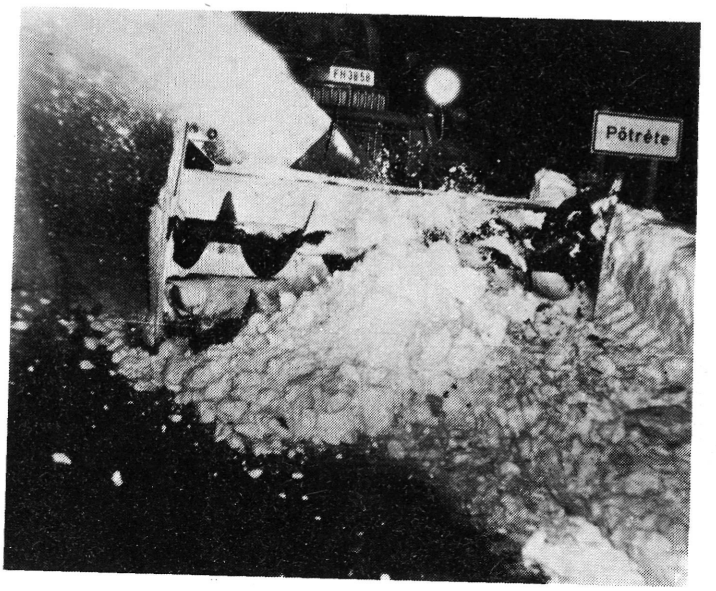
Útburkolati jelek festése

Tymsina bitumenszóró munkában

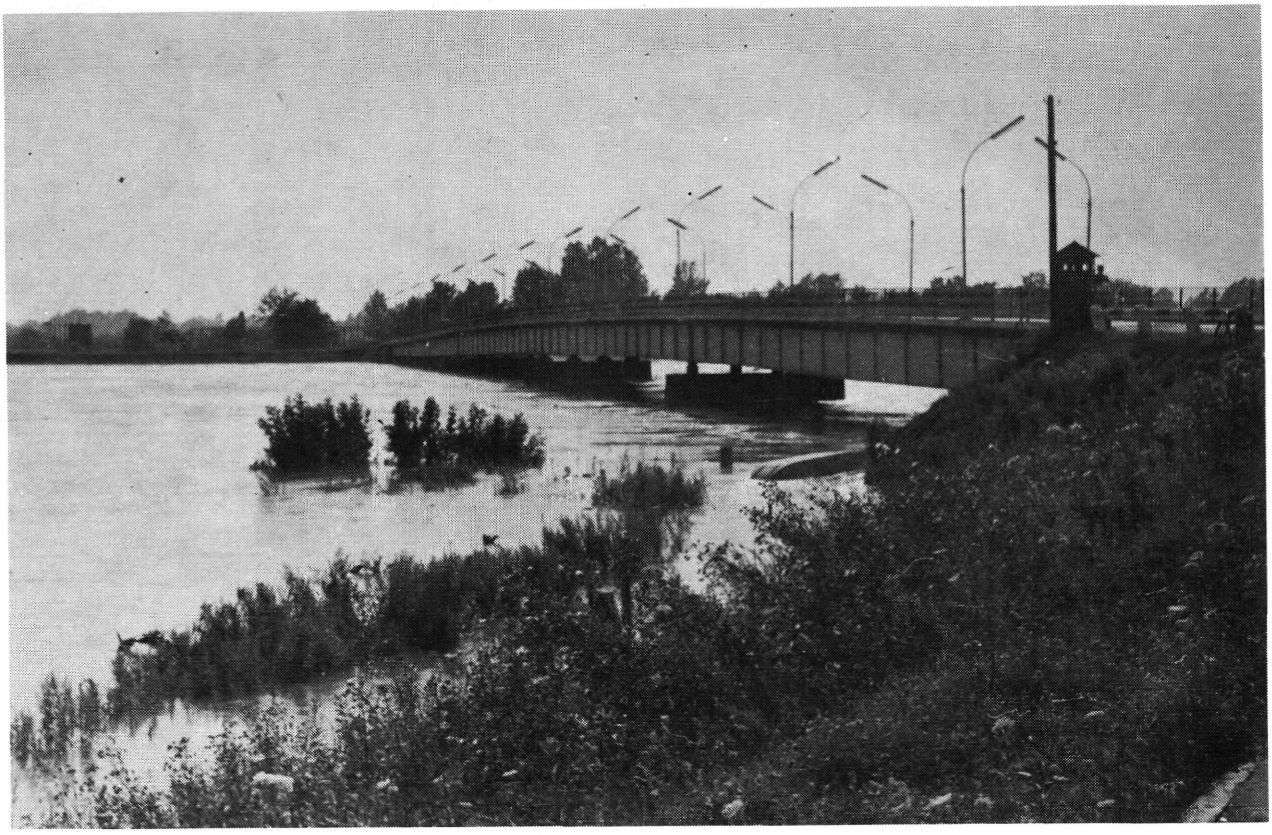
Bitumenmelegítő üst

Padkanyeső gép a lenyesett földet gépkocsira rakja

Fűkaszálógép munkában



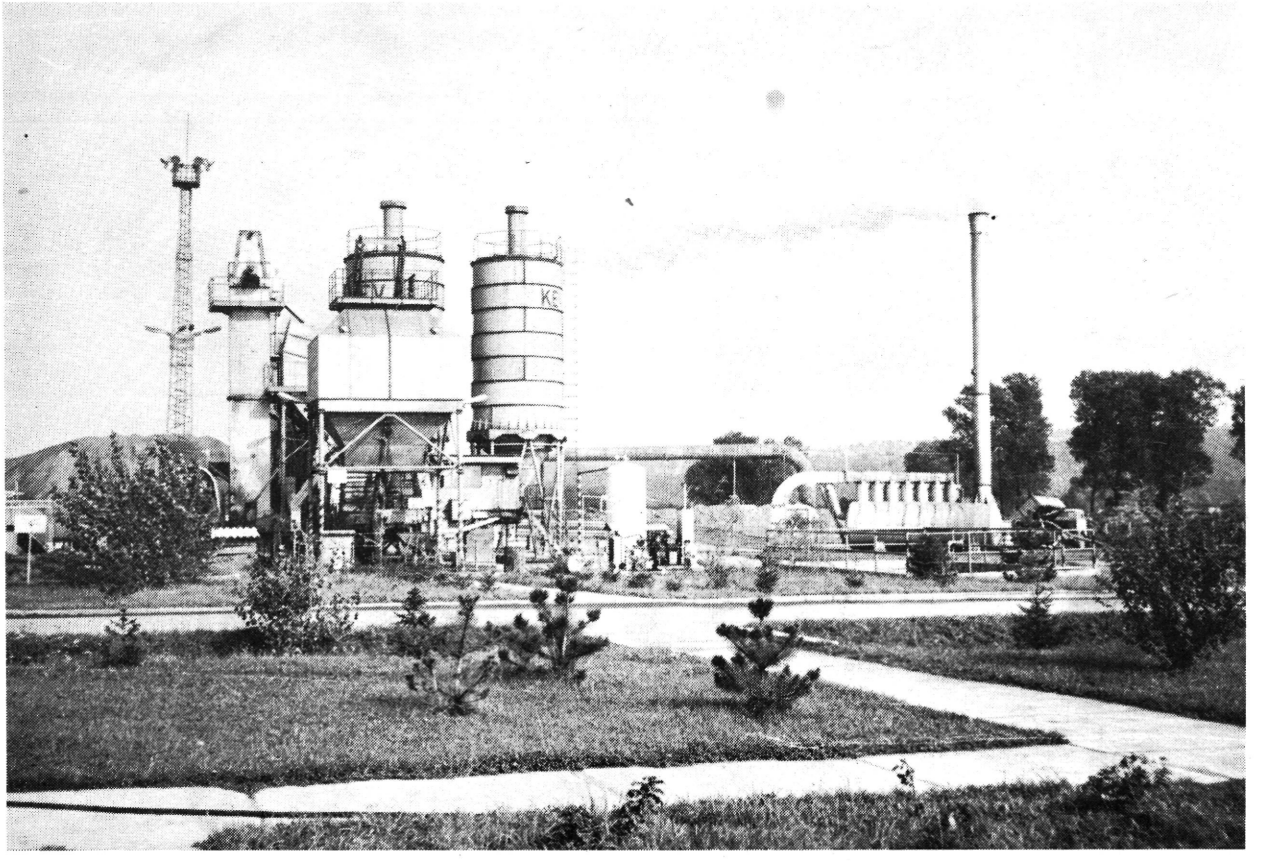
Hóeltakarítás



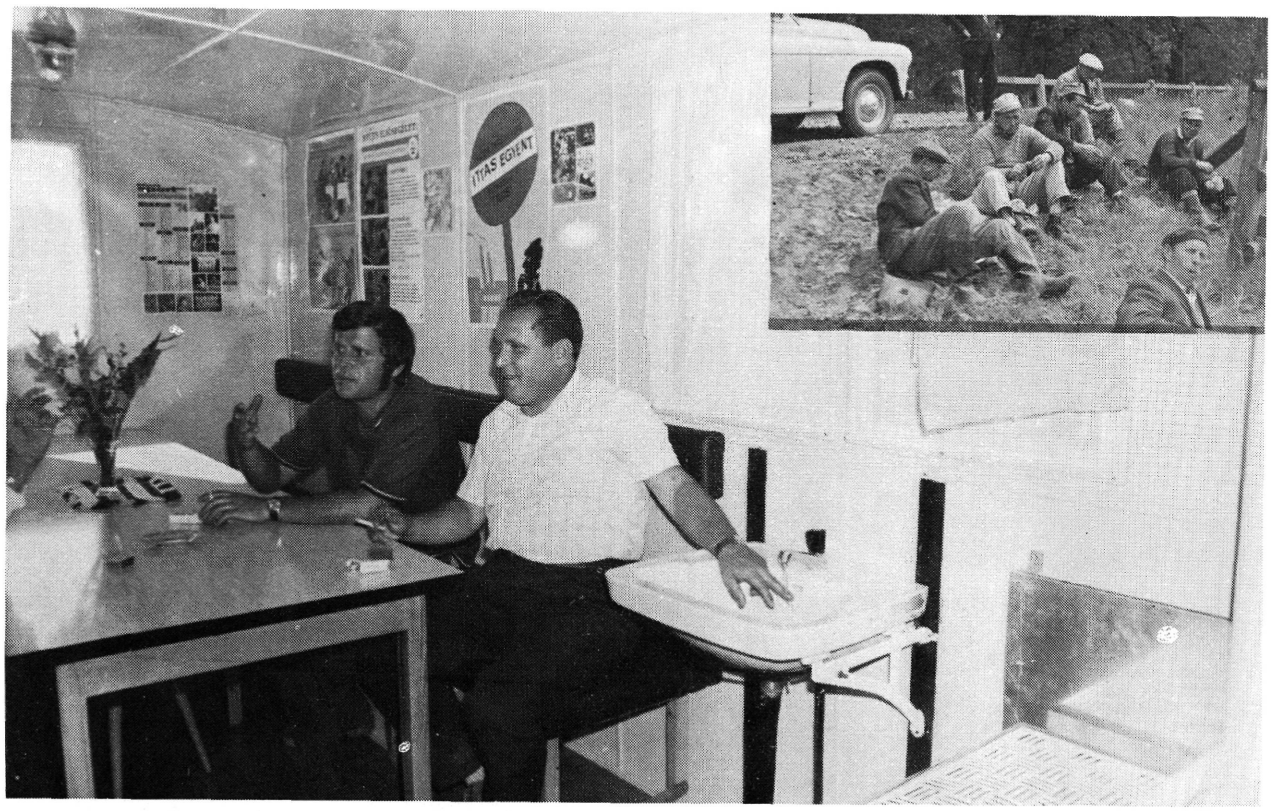
Letenyei közös határhíd

Útrészlet a nagykapornaki tetőn

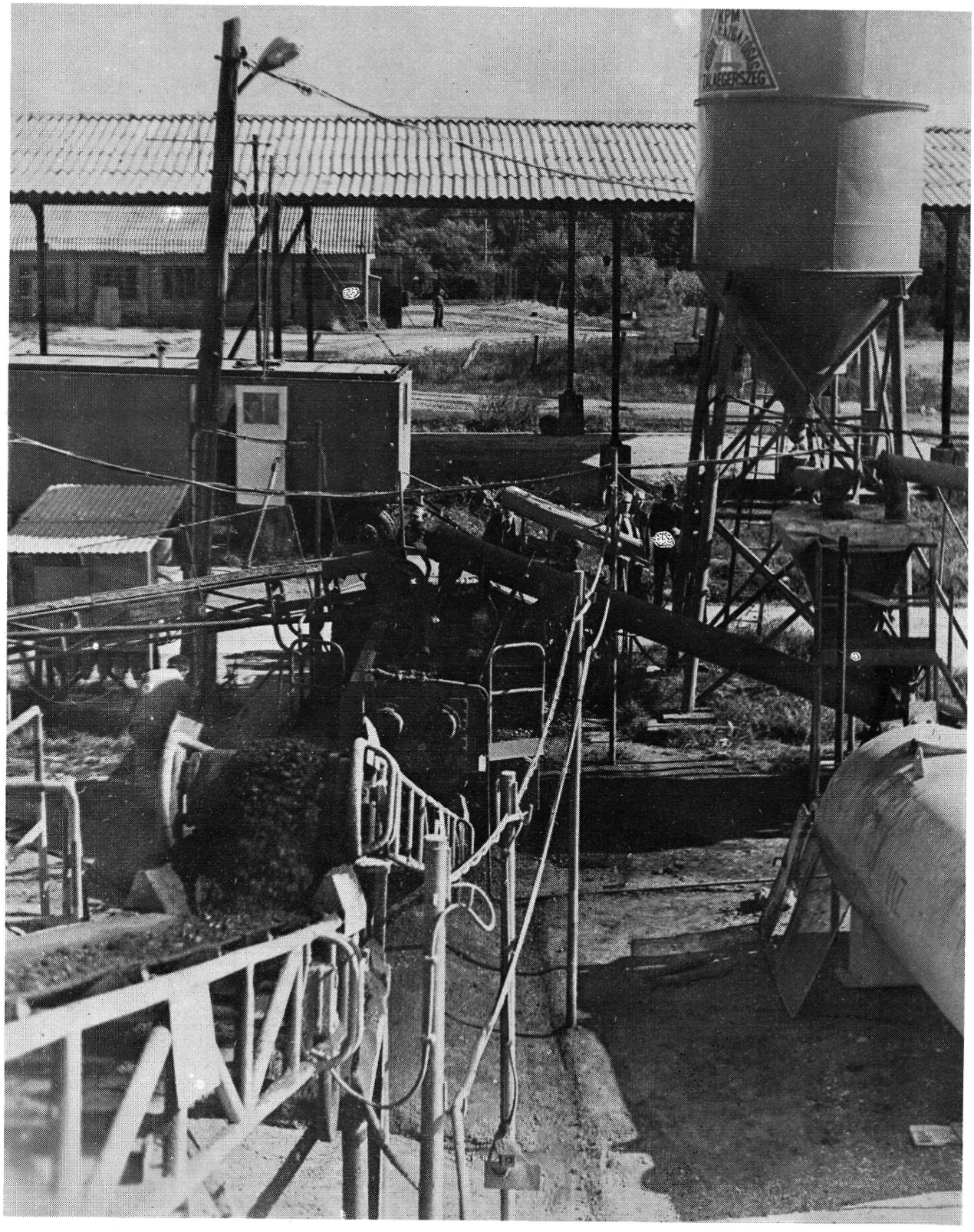
Gépszemle az igazgatóság központi telepén



A Közúti Építő Vállalat zalaegerszegi aszfaltkeverő telepe



A Közúti Igazgatóság étkezőkocsija kint a munkahelyen. Háttérben amikor az útőrök még az árokparton ebédeltek.



A zákányi keverőtelep emulziós keverés közben

Zalaegerszeg, Marx téri részlete a korszerűsítés után

VIII.

IRODALOM

Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Budapest, 1970.

Ábrahám Kálmán: Utak. Budapest, 1976.

Bencze Géza: Közlekedési viszonyok és úthálózat Délnyugat-Dunántúlon a 18—19. század fordulóján. (Mednarodni Kulturnozgodovinski Simpozij.) Maribor, 1977.

Bíró József: Hajók a Balatonon. Tihany, 1971.

Bátorfi Lajos: Adatok Zala megye történetéhez. Nagykanizsa, 1878.

Bernát Tivadar: Magyarország gazdasági földrajza. Budapest, 1969.

Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Budapest, 1880.

Csalog József: Híd- és dorongutak Zalavár környékén. Zalaegerszeg, 1960. (Göcseji Múzeum Közleményei 9.)

Fényes Elek: Statisztikai Geográphia. Budapest, 1840.

Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. (Századok.) 1929.

Gál Imre: Régi magyar hidak. Budapest, 1970.

Göcseji Múzeum Jubileumi Évkönyve 1950—1960. Zalaegerszeg.

Hanzéli János: Magyarország közútjainak története. Budapest, 1960.

Horváth Árpád: Utak, hidak. Budapest, 1970.

Holub József: Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban. (Századok, 1917.)

Holub József: Zala vármegye középkori vízrajza. Zalaegerszeg, 1963. (Göcseji Múzeum Közleményei 23.)

Kőszegfalvi György: Zala megye és városai (Magyarország megyéi és városai) Bp. 1975.

Magyar városok. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó 1966.

Magyarország útügyi évkönyve. 1934.

Mócsi András: Pannónia a korai császárság idején. Budapest, 1974.

Müller Róbert: Régészeti terepbejárások (a Zalai Szegek). 1972.

Radó Sándor: Magyarország gazdasági földrajza. Budapest, 1969.

Tóth István: A rómaiak Magyarországon. Budapest, 1975.

Adatgyűjtés történt még:

a Kiskőrösi Közúti Múzeumban,

a Zala megyei Levéltárban, régi folyóiratok, vármegyei rendeletek és hivatalos levelekből,

a Zala megyei Könyvtárban,

a KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatóságának régi irataiból.

TARTALOMJEGYZÉK

Előszó 3

Bevezető 5

I. A római kortól a honfoglalásig 7

II. Zala vármegye középkori úthálózata 11

1. Az első fogadók 13
2. Zala vármegye vámhelyei a középkorban 15
3. Hidak Zalában 16
4. A török hódítás kora és a végvárak sorsa 19
5. Zala vármegye kereskedelme és kereskedelmi útjai 21
6. Postautak kialakulása 23
7. Vízi, vasúti és légi közlekedés 24

III. Területi és úthálózati változások 27

IV. Az úthálózat és szervezetének kialakulása 31

1. Forgalomszámlálás 35
   a) Útszélesítés 37
   b) A megyei gépjárműállomány alakulása 37
   c) Közúti balesetek 37

V. A felszabadulástól napjainkig 39

1. Hószolgálat és a hírszolgálat fejlődése 44
2. Útkorszerűsítések 45
3. A Közúti Építő Vállalat tevékenysége 46

VI. A megye állami úthálózatának fejlesztési irányelvei 49

VII. Képes melléklet 53

VIII. Irodalom 75