

Szubjektív gondolatok a közúti mérnökségek kialakulása és a közúti szakgyűjtemény létrejötte kapcsán

A sok tudományos cikk mellett időnként érdemes arra is figyelniünk, emlékeznünk azokra az időkre és személyekre, amelyek/akik a közelebbi múltunkat a közlekedés szempontjából meghatározták. A közutas szakma szerencsére több olyan alkotó személyiséggel rendelkezik, akik nemcsak szóban, hanem írásban is hajlandók gondolataikat a szélesebb szakmai közvéleménnyel megosztani, és egyben olyan célt is szolgálni, ami a résztvevők mellett az ifjabb korosztály és a jövő számára egyaránt hasznos ismeretekkel szolgálhatnak.

Molnár László Aurél

e-mail: molnarlaurel@gmail.com

*Mottó: Már 40 év!
Az idő hogy lejár!
Cserebogár, sárga cserebogár.
(Kiskőrösön, Petőfi után)*

A közúti üzemmérnökségek a magyar közúti közlekedés alapvető létesítményei, amelyeket 40 éve létesítettek új korszakot nyitva a magyar közlekedés történetében. Ezek teremtik meg és tartják fenn útjainkon a mindenkor biztonságos közlekedés feltételeit. Ahhoz azonban, hogy megértsük a szervezetek jelentőségét, röviden érdemes áttekintetni az előzményeket.

ELŐZMÉNYEK A 60-AS ÉVEKBEN

A 22 000 km hosszú alsóbbrendű hálózat csak kis részében volt megfelelő még az akkori viszonylag csekély forgalomra is. Vonalvezetésük többnyire a fogatos forgalom igényeit tükrözte. Burkolatuk többsége még vízes makadám, de közöttük már egyre több a bitumenes utántömörődő burkolat. Kevés a melegaszfalt

burkolat, létezett, sőt nagyon sok volt még a földút is – főleg a bekötőutakon, de egyes összekötő utakon is. A burkolatok szélessége 4-5, maximum 6 m.

Mindez már egy bizonyos fejlődés eredményeit is mutatja, hiszen 1950-ben útjaink 81%-a volt makadám, aminek fenntartásához kilométerenként évente 40-50 m³ zúzottkővet használtak fel. 7% a földutak aránya, és a szilárd burkolat csak 12%, többségében az átkelési szakaszokon.

A forgalom ezeken az utakon még csekély, de lassan már növekedett. 1958-ban az országban 18 000 személygépkocsi és 180 000 motorke-rékpár közlekedett. Magántulajdonú személyautó gyakorlatilag nem létezett, sőt az orvosok,

tisztviselők, agronómusok is többnyire motor-kerékpáron közlekedtek. A személygépkocsi állomány a 60-as évek közepére már megközelítette a 30 000-et. A gyorsabb növekedés csak az évtized végén indult meg, amikor megjelentek az utakon a szovjet gyártmányú Zsigulik. A teherforgalom jellegzetes járműve a Csepel D450 teherautó és a szovjet Zil, de sűrűn találkozhattunk az utakon az egy vagy két pótkocsit vonató traktorokkal. Emellett viszonylag sűrű közforgalmú autóbusz-hálózat épült ki, többségében Ikarus buszokkal.

A szállítás gerince a vasút, a ráhordást teherautókkal, pótkocsis traktorokkal és fogatokkal oldották meg. Jellemző, hogy az 50-es években még a fővárosi szemétszállítást is lófogatok végezték, s a belvárosi piacokra is bejártak a városkörnyéki gazdák lovas szekerei.

Az országos közutak átlagos napi forgalma kicsi, amihez az útkezelő szervezetnek is igazodni kellett.

1. RÖVID ÖSSZEFOGLALÁS A MAGYARORSZÁGI ÚTÜGYEK TÖRTÉNELMÉRŐL

A 18. század elején fogalmazták meg az első műszaki követelményeket az utak építéséről és fenntartásáról. 1772-ben rendelte el Mária Terézia az útfelügyelő mérnökök alkalmazását a vármegyékben. II. József ugyancsak szorgalmazta az útügyek fejlődését. A reformkorban egyre több kritika érte az utak állapotát. 1844-ben jött létre az első útpénztár, majd 1848-ban hazánk első felelős kormányzatának keretében már önálló közlekedési minisztérium működött. Ennek minisztere, gróf Széchenyi István nyújtotta be az első közlekedési törvényjavaslatot „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” címmel.

1849-ben császári rendelet intézkedett a birodalom útjainak osztályba sorolásáról, állami, országos és községi utakat különböztetve meg. Az utakra fordított mérsékelt kormányzati figyelem az önkényuralmi időszakban lassú fejlődést eredményezett.

1866-ban 208 útmester gondoskodott az utakról, akik 10 hónapos tanfolyamon kapták kiképzésüket, és 1352 útkaparó szolgált a rézsűkre kijelölt, átlag 4 km-es útszakaszokon.

1868-ban létrejött az Államépítészeti Hivatalok hálózata 48 hivatallal, 1890-ben pedig megszületett Magyarország első úttörvénye.

A 20. század első felében a háborúk, a gazdasági nehézségek, a trianoni trauma és a világválság ellenére fejlődésnek indult a magyar automobilizmus, épülni kezdtek a gépkocsiforgalomra megfelelő utak. 1945-ben a háború utáni újjáépítés 25 Állami Építészeti Hivatal (ÁÉH) keretében indult meg. 1950-ben azonban a diktatúra megszüntette mind az útalapot, mind az Állami Építészeti Hivatalok jól bevált rendszerét. Az útügyek gondozására rövid életű, átmeneti megoldások születtek, és a megyei tanácsok hatáskörébe kerültek az utak, s megyénként megalakultak a nemzeti útfenntartó vállalatok. Ebben az időben évi egy millió tonna zúzottkővet használtak fel a makadámutak fenntartására. 1954-ben 12 közúti üzemi vállalat alakult, felosztva a 19 megye úthálózatát, majd ezek a KPM közúti kirendeltségeivé alakultak át. Megfontoltabb és tartósabb megoldást 1958-ban a közúti igazgatósági szervezet felállítása hozott.

1958. május 1-jén 12 közúti igazgatóság (KIG) alakult. Ezek önálló költségvetési szervek voltak, kezdetben fenntartási és pénzügyi osztállyal. Az útfenntartás mellett feladatuk kapták az építetői és a közúti hatósági teendőket is. A KIG-ek mellett létrejött 12 közúti építő vállalat (KÉV). Mellettük a már korábban létező nagyvállalatok, az Aszfaltútépítő Vállalat, a Betonútépítő Vállalat és a Hídépítő Vállalat adta az építőipari háttérrel, a KIG-ek gépesítési igényeit pedig a Közúti Gépellátó Vállalat (KÖZGÉP) szolgált ki.

1965 és 1970 között fokozatosan minden megyében megalakult az önálló KIG, a megye nagysága szerint 800-2500 km úthálózattal és átlag 460 fő létszámmal.

Alapítás éve	Székhely
1958	Budapest Győr Székesfehérvár Zalaegerszeg Pécs Kaposvár Eger Miskolc Nyíregyháza Debrecen Kecskemét Hódmezővásárhely
1965	Szolnok Veszprém
1967	Szombathely
1968	Szekszárd
1969	Békéscsaba
1970	Tatabánya Salgótarján

Ebben az időben a közúti igazgatóságokon a fejlesztések és beruházások lebonyolítására Központi műszaki osztály (KMO) alakult, az útfenntartás pedig a Területi műszaki osztály (TMO) feladata lett. A TMO irodákban egy-két szakaszmérnök irányította a megye útfenntartását, de volt, ahol csak technikus végzettségű munkatársat tudtak beállítani. Őket segítették a központi és a területi útmesterek, akik útmester iskolát végeztek, vagy már technikus oklevéllel rendelkeztek. A területen kezdetben még szakaszos útörök dolgoztak, de ahogy szaporodtak az utánötömörödő burkolatok, a szakaszos útöröket fokozatosan brigádokba szervezték.

A rendszer legnagyobb hiányossága, hogy a KIG központjának nem volt közvetlen kapcsolata sem az utazó közönséggel, sem a helyi lakossággal. Ezért már a 60-as években megkezdődött a területi útmesterségek kiépítése.

A telephelyek kérdése egyébként is alapvetően gondot okozott az igazgatóságoknak. A kezdetben megalakított 12 KIG-nek közös székháza volt a közúti építő vállalatokkal. Az újonnan alakuló KIG-ek azonban sokszor csak alkalmi, nagyon primitív elhelyezésben részesültek. Megfelelő elhelyezésük a 70-es évek közepéig húzódott.

A területen a szakaszos útör talicskával vagy kerékpárral, kézi szerszámokkal dolgozott. „Te-

lephelye” a lakása, udvara volt. Elszórtan voltak útörházak is, mint a vízügy gátör- vagy a vasút bakterházai. A falvakban szétszórtan lakó útörök szolgálatba szervezése, beszállítása még hosszú évekig húzódó gond maradt a brigádok megalakítása és az útmesterségek megszervezése után is.

A bitumenes, kezdetben hígított bitumenes technológiák megjelenésével (portalanítás, itatásos hengelés) HB-s ciszternákat kellett létesíteni, lehetőleg egy-egy vasútállomás vagy iparvágány közelében. Mellette barakkszerű kezelő épület, esetleg fészter épült a gépeknek. Ezek voltak a vidéki telephelyek kezdetei. A 60-as évek közepétől a járási székhelyeken vagy fontosabb községekben szerzett az igazgatóság egy-egy lakóházat, vagy valami üzemi területet, ahol irodát és telephelyet lehetett létesíteni. Ezzel párhuzamosan megindult az útőri rendszer korszerűsítése. A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium (KPM) kisgépesítési programot indított, és az útőri brigádok mikrobuszokat kaptak.

Az útmesteri telepek körülményei azonban a kezdeti időkben rendkívül primitívek voltak. Szűkös irodák, téli szolgálatra zsúfolt pihenőhelyek, burkolatlan udvarok, egy-két gép- és anyagtároló szín. Zúzalék- és salakdepóniák, később fóliával letakart sódepók. Az udvaron mindenfelé bitumenfoltok és sár.

A gépi eszközök is hiányosak és kezdetlegesek, néhány szállító teherautó, Dutra vagy belorusz traktor, fafűtéses statikus hengerek, 500 literes üstök adták a gépparkot. A téli szolgálatra vontatott hóékék, később az IFA, Csepel, Zil teherautókra, illetve traktorokra könnyű hóékék kerültek. A néhány nehéz hóékét a Közúti főosztály diszponálta minden télen a leghóveszélyesebb igazgatóságokra.

A kátyúzáshoz szükséges HB-s keverékeket C300-nak nevezett 300 kg-os keverőgépeken állították elő.

A 60-as évek közepétől indultak gépészeti fejlesztések központilag is, de főleg helyi kezdeményezésekkel. Kisgépesítési program indult,

fürge traktorok, kézi vibrohengerek, rakodó- és kotrókanalas traktorok beszerzésére. Sokáig alapgép maradt a Timsina József által szerkesztett bitumenszóró (Timsina), illetve a Vitális féle salakszóró. A salakot, zúalékot ugyanis a jeges utakra a platón álló útörök lapátolták, szórták a burkolatra. Vitális István pesti gépész találta fel a kardántengelyre szerelt szórópropellert, s attól kezdve már nem kellett az útra szétteríteni a szemcsés anyagot, elég volt azt a plató középnylásán át a propellerre tolni. Később Ifa műtrágyaszórókat alakítottak át közúti sószóróvá.

2. KÖRVONALAZÓDIK A VÁLTOZÁS, A VÁLTOZTATÁS IGÉNYE

1963-ban lépett életbe az új úthálózati besorolás, ami lényegében mindmáig érvényben van.

1966-ban 180 fő szakasztechnikus és 4644 fő útőr gondozta az úthálózatot, immár többségében gépesített brigádok formájában.

1968-ban már 86 útmesterség működött, ezek keretében 4100 fő útőr, 1300 fő gépkezelő és 540 millió Ft értékű gép dolgozott.

1968-ban dr. Csanádi György közlekedési miniszter meghirdette új közlekedéspolitikai koncepciót. Ennek lényege a szállítások és hálózatok racionalizálása, a párhuzamosságok felszámolása, a gazdaságosság és a közlekedésbiztonság fokozása volt. Ennek is köszönhető, hogy a közúti alágazat mind nagyobb figyelmet fordított a forgalomtechnikára, s 1973-tól megalakultak az igazgatóságokon a forgalomtechnikai osztályok.

1966 és 1970 között az ismétlődő kemény telek után az úthálózaton, elsősorban a kisteherbírású alsóbbrendű utakon szinte évente katasztrofális olvadási károk keletkeztek. Az 1967-es állapotok már meghaladták a politikai vezetők ingerküszöbét is. A téli útviszonyok egyre súlyosabb közlekedési, szállítási gondokat okoztak. 1969/70 rendkívül kemény, havas télén voltak falvak, amiket a hó hetekre elzárt a külvilágtól, sőt a főváros ellátásaiban is zavarok keletkeztek.

1960 és 70 között a gépjárművek száma megtízszereződött, noha voltak nagyszúlyú politikai vezetők, akik azt hirdették, a motorizáció olyan

kapitalista kórság, amitől nekünk óvakodni kell! Ugyanakkor az utak 40%-a még mindig keskenyebb volt 6 méteresnél, s ezt a forgalom résztvevői mind hangosabban kifogásolták.

Mindezek alapján és sok más rejtettebb okból az 1960-as évek közepétől egyre nyilvánvalóbb lett, hogy a rendszert gyökeresen meg kell újítani. A politikai vezetés is kezdte belátni, hogy a motorizációt nem megállítani kell, hanem fel kell rá készülni, és előnyeit ki kell használni. Ehhez pedig meg kellett teremteni a szükséges infrastruktúrát!

A KPM vezetői a 60-as évek második felében ennek megfelelő reformokra határozzák el magukat.

A bekötőút-építési program már a 60-as évek elején megindult, de az 1965-70 között lezajló III. ötéves terv idejére esett a program dandárja. Összesen több mint 500 km bekötőút épült, bekapcsolva az ország vérkeringésébe a legalább 50 házból álló, 200 lakosnál nagyobb falvakat.

Megkezdődött a főutak koncentrált korszerűsítése. Ennek keretében a kiválasztott főutak – a legelső között pl. a 3. és a 7. számú, majd sorra a többiek – nagy hosszban, 25-40 km-es szakaszokban épültek át az 1967-ben megjelent új tervezési szabályzat, az OKTSZ előírásai szerint. Megújult a vonalvezetésük, megerősített burkolatot kaptak és forgalomtechnikai kialakításuk megfelelt a kor követelményeinek.

Megindult az útkezelő szervezet megerősítése, modernizációja.

Az útkezelő szervezet reformjának céljai:

- állandó jelenlét a közúton és a forgalomban,
- közvetlen kapcsolat a helyi társadalommal, – politikai vezetőkkel és az úthasználókkal,
- technikai modernizáció,
- igényesség, fegyelem, racionalitás, gazdaságosság.

Átszervezték és felfrissítették a KPM Közúti főosztályát is. A főosztály élére új vezető került dr. Ábrahám Kálmán személyében, helyettese Csermendy László lett. Az Útosztály vezetője,

és egyben a főosztályvezető második helyettese Kozma László, Formágyi Győző osztályvezető-helyettesével az oldalán. A fejlesztéseikért felelős Műszaki Osztály vezetője dr. Moldován Kristóf, a Hídosztály vezetője Apáthy Árpád, a Gépészeti Osztály vezetője dr. Hevessi István. A Közgazdasági Osztályt Brunner László és Molnár Attila vezette. A főosztály korábbi létszámát csökkentették, de minden területen számos fiatal munkatárs igyekezett teljes ambícióval a kitűzött célokat teljesíteni.

Hasonló szellemben került sor az igazgatóságok szervezeti, technológiai és személyi reformjára is. Ennek kulcseleme éppen az üzemeltetési funkció teljes körű érvényesítése volt. Az útfenntartás helyett a fenntartás és üzemeltetés kettőse került a középpontba. Ennek megfelelően célul tűzték ki, hogy az útmesterségeket üzemmérnökségekbe kell átszervezni. Ez minden téren magasabb műszaki színvonal igényét jelentette. Az üzemmérnökségek élére mérnökök vagy üzemmérnökök kinevezését tervezték, de természetesen tekintettel voltak az útmesteri gárda érdemeire, tekintélyére, tapasztalataira is. A váltást fokozatosan kellett végrehajtani, s a nagy tapasztalatú, régi vezetők sok helyen még évekig szolgálták a közúti forgalmat.

Nagyon fontos volt a mérnökségi munkás-gárda továbbképzése. A szakipari tennivalókat természetesen már korábban is szakmunkások, motorszerelők, lakatosok, asztalosok, villanszerelők végezték. Szükség volt azonban az úton dolgozó munkások szaktudásának fejlesztésére is, hogy megismerkedjenek a forgalom követelményeivel és az új technológiákkal. Jellemző például, hogy a 70-es évek elején kötelezővé tett sárga védőruhákat kezdetben heves ellenszenv fogadta, s időbe telt, amíg előbb elfogadták, majd kialakult a sárga ruhások szakmai öntudata, büszkesége.

Lényeges volt a közúti szakmunkás gárda kialakítása, mert az új feladatok és technológiák jóvoltából sorra jelentek meg az új gépek, amelyek kezelését meg kellett tanulni, vizsgázni kellett. Szükség volt a korszerű javító háttérre. Ennek talán a leglátványosabb példája a burkolatjelek festése. A 60-as években a burkolatjelek

még az elsőrendű főutakon is szinte ritkaságnak számítottak. Kezdetben még a tengelyvonalat kézzel, sablonnal kellett festeni. De már az évtized végén megjelentek hazánkban az első, kezdetleges burkolatjelfestő gépek, s 1970-ben már a Szombathelyi KIG géptelepén sorozatban készültek a Zsiguli-alvázra épített Savaria III automata festőgépek, amelyekből minden igazgatóság kapott. A kezelésükre mindenütt ki kellett képezni egy profi brigádot, s noha a szombathelyiek évente minden gépet teljes szervizben részesítettek, a futó javításokra a többi géptelepnek fel kellett készülnie.

Emellett egészen új szakterületek jelentek meg az üzemmérnökségek tevékenységében. Nagy változást hozott a bitumenemulzió gyors térhódítása, a téli fenntartást pedig a korszerű eszközökkel végzett sószórás forradalmasította. Ehhez persze meg kellett teremteni a sótárolás feltételeit. Az új szakterületek között a legfontosabb a forgalomtechnika volt, mint napi feladat. Szinte ezzel egy időben megjelent a környezetvédelem és növénygondozás, a tájfásítás feladata.

A reform mintáit a szakma vezetői először külföldön ismerhették meg, Franciaországból, Angliából, Nyugat-Németországból, Ausztriából, de az Egyesült Államokból és Távol-Keletről hoztak tapasztalatokat, mintákat, s tudatosan, célszerűen gyűjtötték a módszereket, amik a hazai viszonyok között megvalósíthatók. Olyannyira, hogy az említett Savaria III festőgép egy svájci vállalkozó konstrukciójának adaptációja, az ő engedélyével, sőt támogatásával valósult meg.

A folyamatban lévő autópálya-építési programnak szerves része volt az autópálya-mérnökségek létesítése. Ezek a mérnökségi telepek és felszerelésük a legkorszerűbb nyugati minták szerint készültek, s a Közúti Főosztály vezetői arra törekedtek, hogy – természetesen arányos módon – az országos közúthálózaton hasonló telepek létesülhessenek.

Az ambíciózus tervek megvalósításának azonban súlyos akadályai voltak. Mindenekelőtt a tervgazdálkodás merev, bürokratikus rendszere és az ország krónikus gazdasági nehézségei. A

tervezett közúti reform évei egybeestek az „Új Gazdasági Mechanizmus” előkészítésének és bevezetésének éveivel (1964-től 1968-ig, majd az 1974-es bukásig). A légkör szinte provokálta az optimista újításokat, de a politikai és gazdasági korlátok a mozgásteret nagyon leszűkítették.

Bármilyen szervezeti átalakításhoz a Pénzügyminisztérium (PM) és a Terhivatal engedélye kellett. A PM engedély feltétele a kimutatott megtakarítás és az örök létszámcsökkentés, a kulcsfogalom pedig a beralap. S mivel a javasolt üzemmérnökségek nem kapcsolódtak konkrét és termelési adatokkal jellemzett önálló beruházáshoz, hanem önálló, de nem termelő fejlesztésként jelentek meg, az állami költségvetésben a „Közúti telepfejlesztés” sora évről évre „0” keretet kapott.

Szerencsére azért akadtak kiskapuk, amik végül meghozták a megoldásokat. Döntő körülménynek bizonyult, hogy a helyi politikai és tanácsi vezetőket rendre sikerült meggyőzni a reform szükségességéről, hasznáról, és elismerték, hogy az üzemmérnökségek létrehozásával városuk, térségük nyerni fog. Ezért azt mind szabályos, mind cseles eszközökkel támogatták. A telepfejlesztési kezdeményezésekhez sok segítséget adtak, hol ingyen telekkel, hol kedvezményesen igénybe vehető épülettel, hol építőanyaggal, de mindenekelőtt politikai támogatással.

Az igazgatóságok ebben az időben gépeik és munkaerejük időszakos kapacitásfeleslegeit építő vállalkozóként előnyösen értékesítették a különböző tanácsi vagy tévesz építkezéseken. E munkák nyeresége az igazgatóság saját rendelkezésű fejlesztési alapjait gazdagította, amelyek ezeket az alapokat a téli szolgálat kényszerű holt-munkaidejének felhasználásával a telepek fejlesztésére fordították.

3. A MEGVALÓSÍTÁS 1972-TŐL

Az üzemmérnökségek tényleges létrehozását, az útmesterségek „magasabb osztályba léptetését” gondos egyeztetés előzte meg a helyi politikai szervekkel és az igazgatóságokkal. Tisztázni kellett, melyek a tényleges szükségletek és a lehetőségek az adott cél eléréséhez? A döntés te-

hát valójában a tett színhelyén, a hatásterületen született meg, a főosztályon csak a végső pecsétet ütötték rá. Mai szóval ezt úgy mondanánk: szubszidiaritás.

A méretezés alapja az üzemmérnökségi hálózati hossz volt. A tapasztalatok, példák és számítások szerint ezt 200-400 km közé kellett beállítani. A helyi adottságok szerint kellett differenciálni, figyelembe véve a forgalomnagyságot, a fő- és alsóbbrendű utak arányát, a településszerkezetet (városok elhelyezkedése, apró-falvak), a topográfiai jellemzőket (hegyek, folyók, hidak), a különleges időjárási viszonyokat (hóvesztés) és a különleges forgalmi körülményeket (turizmus), stb. Így tehát, mivel a megyék, vagyis az igazgatóságok hálózati hossza 800-2500 km között változott, adódott, hogy átlagosan négy üzemmérnökségre van szükség, a kis megyékben azonban elég lesz három, míg a legnagyobbakban öt, esetleg hat is szükséges lehet. A szélsőségeket Tatabánya és Salgótarján, illetve Bács-Kiskun, Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye képviselte.

Az első felmérés szerint 90 üzemmérnökségre lett volna szükség, végül gondos mérlegelés alapján és megalkudva a Pénzügyminisztériummal 70 üzemmérnökség létrehozásáról döntöttek.

A megvalósítás első két feltétele az alkalmas telephely és az alkalmas vezető.

A telephelyek kezdetben és többségében a meglévő útmesteri telepek modernizálásával, továbbfejlesztésével jöttek létre, mint pl. Pápa vagy Körömend. A régi útmesterség közelében sikerült új telephelyet találni Szántódon, Fonyódon, Kiskörösön. Az így létesült üzemmérnökségeken fokozatosan megépültek az irodák, szállások, szociális létesítmények, szakmúhelyek, raktárak, színek. A régi telephelyeket hasznosítani kellett. Volt, amit értékesítettek, volt, amit vissza- vagy átadtak a tanácsnak, volt, ahol valamilyen útkelzőli másodfunkció kapott helyet, pl. forgalomtechnikai műhely, vagy pl. Kiskörösön éppen a közúti szakgyűjtemény. Máshol az útmesterségből pihenőház vagy üdülő lett.

A vezetők kiválasztása, kinevezése évekig elhúzódó, bonyolult feladat volt, ami nagy körültekintést és tapintatot kívánt. Mindenekelőtt nem lehetett a régi vezetőt, az esetleg még nem is olyan idős útmestert egyszerűen leváltani. Szerencsés eset, ha az érintett éppen nyugdíjba készült, s akadt helyette rátermett fiatal mérnökember vagy üzemmérnök. De az új embernek sokszor lakást is kellett adni, és a megfelelő jövedelem alku tárgyát képezte.

Az üzemmérnökség felállításának további feltételei is voltak. Mindenekelőtt a megfelelő szakembergárda. Emelítettük már a szakmunkásokat: gépkezelők, szerelők, lakatosok, asztalosok, festők. A régi útkaparók, útörök segéd munkásként folytathatták a munkát, de az ő szakmai továbbképzésükről gondoskodni kellett. Sokukból lett idővel útfenntartó szakmunkás. Gépkocsivezetőkre is szükség volt, akik bánni tudnak a hóékes teherautókkal, de traktor- és mikrobuszvezető is kellett. Különleges beosztás volt az útellenőr! Az útellenőr egyszemélyes mindenés volt a maga szakaszain.

Megjelentek olyan speciális feladatok az Igazgatóságokon, amiket nem volt célszerű az üzemmérnökségekhez kapcsolni. Így jöttek létre a hídfenntartó és -építő komplex brigádok, az URH-, jelzőlámpa- és egyéb gyengeáramú műszerész csoportok, helyenként a központi géptelep, máshol valamelyik üzemmérnökség keretében.

A Közúti Főosztály szervezésében és támogatásával rövidesen megkezdődött a speciális gépek beszerzése. Kialakították, kezdetben házilag, később központilag az útellenőrző gépkocsikat. Beszerezték a burkolatjel festő gépeket és kellékeket, a Savaria III mellé kisebb gépek érkeztek, később pedig más, korszerűbb, „profif” gépek. Megjelentek – kezdetben szintén házilag előállítva, később ipari forrásokból – a közúti munkahelyek biztosítására szolgáló eszközök, berendezések. Érkeztek az új téli útüzemi eszközök (hómarók, hóékék, szórógépkocsik,

hórácsok, stb.), a hídvizsgáló berendezések, a forgalomszámláló, meteorológiai, stb. műszerek, berendezések.

Megszületett és felnőtt a nemzetközi követelményekhez a magyar útüzemeltető szakma.

4. A KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

Az eddigiekben bemutatott folyamat hazánk közelmúlt történelmének része. Kitapinthatók benne társadalmunk, műszaki-gazdasági fejlődésünk és civilizációnk, kultúránk eseményei, tendenciái, eredményei. Bátran és öntudatosan elmondhatjuk, hogy mindez szerves része társadalmunk és kultúránk életének, alakulásának. Emlékeit és tanulságait tehát meg kell őriznünk, közkinccsé kell tennünk, és át kell adnunk a jövő generációknak.

Ezzel a nemes céllal jött létre Kiskőrösön a Közúti Szakgyűjtemény.

A gyűjtemény keletkezéséről és bemutatásáról beszámolni vannak itt nálam sokkal hivatottabbak – ezt a feladatot át is engedem nekik. Csak jelzésképpen és tisztelegésül szeretném megemlíteni az alapító, az első darabokat összegyűjtő Lévárdy Imre nevét, aki még fiatal éveiben Érsekújváron és Vágsellyén jegyezte el magát a közúti szakmával, és kezdte szerelmesen gyűjteni ennek a nagymúltú mesterségnek a tárgyi emlékeit. Majd mikor a történelem Kiskőrösre sodorta, megszállottan folytatta ezt a gyűjtőmunkát. Emlékszem egy régi kiállításra, talán Kaposváron, ahol először találkoztam az általa gyűjtött tárgyakkal. A gyűjteményben büszkén fedeztem fel egykori szolgálati helyem, a Szombathelyi Közúti Igazgatóság forgalomból, szolgálatból kivont és itt kiállított eszközeit.

Adassék tisztelet azoknak a vezetőknek, akik felismerték Lévárdy Imre és utódai gyűjtő munkájának értékét, és lehetővé tették, hogy ez a gyűjtemény itt méltó helyet találjon, és egyre gazdagodjék. Mindannyiunknak közös kötelessége, hogy tovább gazdagítsuk.