Molnár László Aurél

ÚTŐRSÉGEN

Emlékeim a közúti igazgatás történetéből
1970-2012

Budapest

Az olvasóhoz

Gyermekkoromban, az 1950-es évek első felében én még úgy futkostam, fociztam a Terézváros mellékutcáin, sőt az Andrássy út (akkoriban Sztálin út) szervízútján is, mint Nemecsek Ernőék a Pál utcában. A pesti utcákon alig volt gépkocsi-forgalom. Reggelente a szemetet lovaskocsikkal gyűjtötték össze a városban, s az őstermelők is lovaskocsival hozták a zöldséget a Galga-völgyből, vagy csak a Rákos patak menti kertészetekből a Hunyadi téri piacra. Az utcák képe és a városlakók élete ebből a szempontból még inkább hasonlított a „békebeli" – azaz a XIX. századi – Budapestre, mint mai világunkra. Az utcák burkolata is zömében kockakő, vagy keramittégla volt, a külvárosokban pedig még nagyon sok volt a burkolatlan, földes utca. De vidéki szemmel is egy egészen más, korábbi világot szemlélhetünk abból az időből. A falvak még szinte háborítatlanul élték a maguk önellátó, majdnem középkori életét. Mert mindennapjaikban ugyan már jelen voltak a gyáripar termékei, de azok a termékek még éppenúgy sok évre, gyakran egy életre készültek, mint egykor a céhes ipar mesterművei. (Schottola Henrik szőlőprései például örökéletűek.) Élelmezéséről, háztartásáról pedig minden falu maga gondoskodott. A közlekedéshez, a mezőgazdasági munkához szükséges erőt még főképpen az igásállatok szolgáltatták. A gépkocsi, motorkerékpár, traktor ritkaság volt.

De akkor már – noha ez a szocializmus világában még alig-alig volt érezhető – megállíthatatlanul működtek azok az erők, amelyek a lófogatok világát végérvényesen lezárni készültek, s Nyugat-Európában már akkor, nálunk pedig mintegy két évtizedes késéssel a 60-70-es években kalászba szökkent a motorizáció. A motorizáció, ami éppen akkora életmód-váltást hozott, mint egykor talán a kerék feltalálása, vagy napjainkban az elektronika és telekommunikáció.

Jómagam és történetünk szereplői ennek az életmód-váltásnak voltunk tevékeny résztvevői. A motorizációhoz utak kellettek, s mi ezeknek az utaknak és a motorizáció kultúrájának a létrehozását szolgáltuk. Szolgáltuk egyszerűen szakemberként, amennyiben ez volt a kenyérkeresetünk, de szolgáltuk hittel és hivatásból is, mert meggyőződésünk volt, hogy ez a jövő.

De mert ez a kor súlyos társadalmi-politikai ellentmondásokkal és viharos változásokkal is terhes volt, amik elnyomták, de legalább is elleplezték a korra jellemző műszaki és természettudományos momentumokat, úgy vélem, kötelességünk, hogy ezeket a technikai civilizációval összefüggő, annak kibontakozását lehetővé tevő eseményeket megmentsük a társadalmi feledéstől.

A következőkben személyes emlékeimet idézem fel, de határozottan azzal a szándékkal teszem ezt, hogy a motorizált Magyarország kiépülésének egy fejezetét, amiben itt-ott magam is szerephez jutottam, felvázoljam. Az eseményekre, a jelenségekre igyekszem összpontosítani, a személyeket, néhány kivételtől eltekintve, csak szereplőként említem. De meg kell említenem őket, mert nevek nélkül a történet is arctalan lenne. Ha felmerül a kérdés, hogy nem sértek-e így személyiségi jogokat, azt felelem, hogy az adott helyen csupán a magam nézetét vagy véleményét írom le, és nekem is jogom van a szólás és vélemény szabadságához. Aki tehát másként látja a dolgot, szólaljon meg maga is, és a dialektika szabályai szerint így az ellentétes képekből kerekedhet ki a valóság. Az esetlegesen okozott fájdalmakért pedig eleve mindenkitől bocsánatot kértek. Hiszen mindannyiunknak lehettek, sőt bizonyára voltak is tévedései, hibás lépései. Ezeket titkolni, utólag szépíteni emberi dolog, de ellenkezik a hitelesség követelményével.

Fiatalabb barátom és munkatársam, Ajtay Szilárd ösztönzésére láttam íráshoz, de hiszen gondolatban, vagy áldott emlékű régész barátom, Cserményi Vajk ösztönzésére, magam is mindig kacérkodtam vele, hogy feljegyezzem, ami arra érdemes. Mások nyilván

mást láttak meg ezekből az eseményekből, mást tartanak kiemelésre méltónak. Ha ők is leírnák a maguk verzióját, akkor a kép bizonyára jobban megközelítené a valóságot. Én ehhez szeretném megszerkeszteni a magam hozzájárulását. Elvégezni a magam munkáját. Amennyiben szükséges, kitérek életem más vetületeire is – elsősorban a mindent átitató politikával kapcsolatban, de esetenként a magánéletem dolgaiban is. Ezek a szálak ugyanis kibogozhatatlanul összefonódtak, s a kép csak a maga teljességében lehet érthető.

Mérnök lettem

Én valójában soha nem akartam mérnök lenni. Amilyen régre csak vissza tudok emlékezni, engem mindig az irodalom és történelem érdekelt. De 1956 után, mikor édesapám, mint a Magyar Rádió munkástanácsának tagja, lenullázta a maga karrierjét, teljesen világossá vált, hogy a bölcsészkarra nem fognak fölvenni, s amellett magam is beláttam, hogy miután az idegen nyelvekben mindig gyönge voltam, nyelvtudás nélkül legfeljebb magyar-történelem szakos tanár lehetek, s ez igencsak sovány perspektíva. Így először Veszprémbe jelentkeztem a vegyipari egyetemre. De mikor 1960 nyarán Veszprémben a felvételin megkérdezték, mi a véleményem apám 56-os szerepléséről, már tudtam, hogy ez sem fog sikerülni.

Szeptemberben egy véletlen folytán a Vízgazdálkodási Tudományos Kutató Intézetbe (VITUKI) kerültem segédmunkásnak. Kutatási segéderő – ez volt a hivatalos besorolás. Ott tudtam meg, hogy létezik az egykor kultúrmérnökinek nevezett szakma. De a VITUKI-ban jól éreztem magam (1050 Ft volt a fizetésem, amiből havonta 100 forintot könyvekre költhettem), viszonylag jó volt a munkaidő-beosztás – 7-től fél 5-ig, s minden második szombat szabad. Akkor ez még nagy dolog volt! Kis csapatunk jól összetartott. Németh Árpád, Hajós Béla, Ambrus Zoli, Hrehuss Jóska. Később mindannyian egy évfolyamra jártunk a mérnök karon. S őrködött fölöttünk az iroda-titkár, Kindlovics Pali bácsi, akiről 50 évvel később az újság gyászjelentéséből tudtam meg, hogy a világháború egyik hőse volt. De hogy én onnan egyetemre mehessek, abban akkor nem tudtam hinni.

Egykori osztályfőnököm azonban a Kölcsey Gimnáziumból, dr. Kovács János, nagyon határozottan mondta: Neked egyetemre kell menned. Majd én elintézem.

S az ő egyik tanítványa, egy műegyetemi oktató Kósa Tiborhoz irányított, a Vasút tanszék adjunktusához, s beiratkoztam az ő felvételi előkészítő tanfolyamára. Az csak jóval később jutott eszembe, hogy ugyanezen a karon az acélszerkezeti tanszéken dolgozott a legendás Szabó János professzor mellett Szántó Sándor is, a Mérnök kari dékáni hivatal vezetője. Szántó tanár úr szakmai tudásáról a diákság körében ugyan nem éppen elismerő legendák keringtek, de tény, hogy a Mérnök karon a magamfajta „politikailag pöttyös” legényeknek jóval több esélyük volt, mint a divatosabb gépész, vagy villamos karon. Szántó tanár úrnak pedig ebben biztosan szerepe volt.

Kósa tanár úr segítségével aztán a matematika és fizika mellé egy kis szabadkézi rajzot is tanultam. Majd kitöltvén a Vitukinál az előírt 9 hónapomat, ami az egyetemi felvételinél az 1 év fizikai munka elismeréséhez kellett, nekivágtam, az újabb felvételi vizsgának. Ezúttal sikerült: Felvettek!

Méghozzá kitűnő káder-lappal: „Eredeti foglalkozása: munkás.”

*

UVATERV ösztöndíj

Az első egyetemi év sok-sok izgalmával hamar elszaladt. Nem éreztem igazán megerőltetőnek, mintha csak a gimnázium folytatása lett volna. Mérnöki dolgokkal még nem nagyon találkoztunk. Engem leginkább talán az ábrázoló geometria ragadott meg. S a tanulás mellett ott volt a színjátszó kör, és az újság, a Jövő Mérnöke Földesi Jóskával és Csoóri Sándorral. Hanem családunk anyagi helyzete addigra szinte kilátástalan lett. 1961-ben

édesapám már 5 éve ki volt tiltva nemcsak a rádióból, de minden újságírói munkából, s napközis tanárként dolgozott. Édesanyám is tanított, de a két tanári fizetésből 3 gyerekkel alig-alig lehetett kijönni. Rajeszközökre, tankönyvekre alig-alig futotta. Előfordult, hogy hetekig egyetlen átszálló-jegyre való 70 fillérrel a zsebemben jártam a várost, hogy ha távol ér az este, haza tudjak menni. Pénzre volt szükségem. Állami ösztöndíjra semmi esélyem sem volt, elkezdtem tehát vállalatoknál ú.n. társadalmi ösztöndíjért kilincselni. De ezek a vállalatok ilyetén lehetőségeiket – érthető módon – saját dolgozóik gyermekeire, vagy továbbtanuló dolgozóikra akarták fordítani. Itt sem voltak hát jók a kilátásaim.

S akkor apám újságíró barátai léptek közbe. A Magyar Nemzet rovatvezetőjétől, Vigh Istvántól kaptam egy nevet: Keressem fel – mondta – a KPM-ben (Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Dob utca 75-81.) Molnár János főosztályvezetőt, aki a II. Út-híd főosztály vezetője volt. Jelentkeztem nála, s ő röviden tovább irányított Fogarasi Mihály főmérnökhöz, aki a KPM építőipari vállalataival foglalkozott. Fogarasi Mihály telefonált egyet, s azzal bocsátott el, hogy menjek az UVATERV-be Varga József személyzeti vezetőhöz.

Az Út-Vasúttervező Vállalat (UVATERV) pedig megkötötte velem az ösztöndíj-szerződést. Havi 400 forintot kapok, de ha 4-es átlaggal vizsgázom, 500, ha jeles leszek, 600 forintot. Ennek fejében az egyetem után annyi ideig kell náluk dolgoznom, ameddig az ösztöndíjat fizették. (Én ezt nagy szerencsének tekintettem, nem „röghözkötésnek”, ahogy ez a közelmúlt egyetemi vitáin oly gyakran elhangzott.) S ezzel a havi 5-600 forinttal már szinte úri módon tudtam finanszírozni műegyetemista létemet.

Magát a tanulást egyébként valósággal élveztem, még ha sokszor keményen meg is kellett küzdeni érte, sőt egyes tárgyakkal, egyes részekkel nem is tudtam igazán tisztába jönni. Kezdettől az útépítés érdekelt legjobban, ebben az irányban képzeltem el a jövőmet is.

Az évfolyamon mintegy 270-en voltunk. Ez túl nagy létszám ahhoz, hogy mindenkivel élő kapcsolatom lehetett volna, s mindnyájukra emlékezni tudnék. De kisebb közösségünk, a „tankör”, szerencsésen jó együttes volt. Igazi barátságok, szép szerelmek, sőt hűséges házasságok is szövődtek a mindennapi együttlétből. Sokukkal mindmáig életre szóló, szoros kapcsolat fűz össze. Néhányan ezek közül a társak közül mérnökként is, emberként is nagyot alkottak, és büszke vagyok rá, hogy barátaik közé számítanak.

Előadóim útépítésből dr. Nemesdy Ervin és Koller Sándor voltak (Bényei András azokban az években külföldön tanított), gyakorlatvezetőim pedig Mentsik Győző és Lukovits Pál. Közülük Nemesdy professzorral kerültem később személyes kapcsolatba, mikor meghívott a Mélyépítéstudományi Szemle szerkesztő bizottságába. Ez a kapcsolat nem volt túl szoros, de mindig nagyon szívélyes. Négyszemközt vele soha nem éreztem a benne rejlő nagy többletet. Ennek felméréséhez bizonyos távlatra volt szükségem, s ezt talán csak ma látom igazán. És Mentsik tanár úrnak tartozom még külön hálával humoráért és szeretetéért, máig tartó barátságáért, amivel kitüntetett. A Vasút tanszéket dr. Csanádi György vezette, aki „másodállásban” ugyanakkor miniszter is volt. Tőle vasúti üzemtant és közlekedéspolitikát hallgattunk. A statikát Cholnoki Tibor, a tartók statikáját Szabó János professzor adta elő. Geológiából a feledhetetlenül bájos – bár kissé unalmas – Papp Feri bácsi volt a professzorunk. A geodéziát Oltay Károly tankönyve alapján Rédey professzor tanította, vízépítésből pedig Salamin Ferenc, majd V. Nagy Imre volt a professzorunk. Az anyagtant Palotás László adta elő, alagútépítésből pedig Széchy Károly előadásaira jártunk. S ki ne felejtsem ebből a patinás névsorból az ábrázoló geometria legendás professzorát, Zigány Ferencet! Tanulmányaim végén diplomamunkámat a Geotechnika tanszéken készítettem a világot járt és világhírű dr. Kézdy Árpád professzor úr személyes irányításával, Kimosási és szűrési jelenségek szemcsés talajokban címmel. (Mikor a témát kiválasztottuk, „Nagyon érdekes”, mondtam neki. „Ez nem érdekes – felelte megrovóan, - ez izgalmas!”)

Így jutottam el oda, hogy 1966. szeptember elsején az UVATERV teljes jogú – és kötelességű – mérnök-gyakornoka lettem, havi 1300 forint fizetéssel.

*

Még egy kis humán kaland

Egyetemi éveim kapcsán meg kell emlékeznem irodalmár-lelkem két vigaszáról, a színjátszó körről és az egyetemi lapról, mint utolsó humán kalandozásaimról. A színjátszással, szavalással és az írással már a gimnáziumban is leplezetlenül kacérkodtam, s mikor az egyetemen értesültem róla, hogy itt is van színjátszó kör, azonnal jelentkeztem. A tagságot elkötelezett bohémek alkották. A kör nimbuszát az a legenda határozta meg, miszerint pár évvel korábban építész tanulmányai révén tagja volt Latinovits Zoltán is. Másrészt viszont nem túl hízelgő adalék, hogy évfolyamtárasam, a földmérő szakos Jordán Tamás, nem a mi körünket, hanem az ELTE Egyetemi Színpadát részesítette előnyben. Mi azonban a heti két próbán jól éreztük magunkat, szoros barátságok kötődtek, és ez volt a lényeg. Eljátszottunk néhány jó darabot, és a kétévente megrendezett egyetemi fesztiválokon – Forradalmi Ifjúsági Napok! – számos díjat nyertünk.

A színjátszókör azonban, bár nagyon élveztem, mindvégig csak játék volt, szórakozás. Az egyetemi újság, A Jövő Mérnöke azonban igazi nagy kísértés.

Már nem emlékszem, vajon valami kis cikkel debütáltam-e a lapnál, vagy az ő toborzásukra jelentkeztem. Első emlékem mindenképpen egy ilyen toborzó beszélgetés. A mondott időben beültem a Kisz-klubba, s egyszercsak beviharzott két kócos férfi: a szerkesztő és egyik munkatársa. A szerkesztő – alacsony, örökké izgő-mozgó, vidám ember – Földesi József volt. Kísérője pedig, akinek nevét már hallomásból ismertem, Csoóri Sándor. Érdekes, már az első találkozás alkalmával megéreztem, hogy kettejük közül ő az átütőbb egyéniség, noha lelkesedését némi fölénnyel figyeltem: ezek a linkóci filoszok mind így lobognak, mint huzatos konyhában a gázláng!

Ettől kezdve szinte hetente írtam a lapba, s Földesi Jóska nemsokára a szerkesztő bizottságba is beültetett. Nagy és izgalmas dolog volt. A szerkesztő bizottság elnöke Borsiné elvtársnő volt, a BME pártbizottságának tagja, aki a közös épületekben működő két egyetem, a Budapesti Műszaki Egyetem, valamint az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, a BME és az ÉKME két pártbizottságát képviselte. Erőszakos, vonalas nő volt, igazi párt-amazon. De ezen senki sem csodálkozott, hiszen ilyen világot éltünk. A politika, a harc az ellenforradalmi szellem ellen állandóan ott vibrált a levegőben. Hiába, hogy mi egy egyetemi diáklapot csináltunk, a napi politikát örökké szem előtt kellett tartanunk.

Eleinte kisebb riportokat írtam, de lassan sikerült valamiféle sajátos profilt kialakítanom. Itt-ott valami publicisztika, egy-egy interjú, de leginkább olvasmányaimról írtam afféle lírai könyvismertetéseket, és kiállításokról, színházi előadásokról számoltam be. Ezek melléktermékeként aztán szerveztem-rendeztem is kiállítást a Mária utcai lánykollégiumban. Más alkalommal felkértük Csoóri Sándort, hogy hozna el oda író-, költőbarátai közül néhányat. Gyurkó Lászlót és Tornai Józsefet hozta el.

Csoóri természetesen rendszeresen írt is a lapba, hiszen ebből élt. De azon túl is, verseket is adott, és ott jelent meg először folytatásokban kubai útinaplója.

Földesi Jóska nálam 10, Csoóri 12 évvel volt idősebb. Valósággal baráti társasággá forrtunk össze. Gyakran találkoztunk esténként is valahol kávéházi asztalnál. Földesi szinte mindig részt vett ezeken a beszélgetéseken a Hungáriában, vagy a Belvárosi Kávéházban. Csoóri Sándor csak néha, mert neki megvolt a maga szokott asztaltársasága, a Metropolban, a Belvárosiban, vagy az Astoriában. Inkább az fordult elő, hogy én is odalopakodtam az asztala

végéhez, s lestem a beszélgetést, amiben általam ismeretlenek vettek részt, de éreztem a súlyukat. Apránként tudtam meg, hogy Jancsó Miklós, Hernádi Gyula, András László, Liska Tibor voltak a társaság törzstagjai.

Gondolható, hogy ilyen barátokkal a háta mögött Csoórinak milyen kemény vitái voltak Borsiné elvtársnővel. Emlékszem egy szerkesztő bizottsági ülésre, amikor Sándor kifakadt:

- De Borsiné elvtársnő! Ez nem politika, ez művészet! Ehhez nem ön ért, ehhez én értek!

Negyedéves voltam, amikor veszélyes polémiába keveredtem. Egyik könyvismertetésem kapcsán, amiben a férfi és a nő kapcsolatáról, az alkotó férfi hűséges társáról elmélkedtem, valaki azzal torkolt le, hogy hiszen az emberi élet értelme, hogy elmondhassuk: segítettünk felépíteni a kommunizmust. Ezt olvasván hangosan felnevettem. Csoóri azonnal lecsapott: Mit nevetsz? Felolvastam neki, s rögtön hozzáfűztem: De hát a kommunizmus nem cél, hanem eszköz, az emberi kiteljesedés és boldogság eszköze. Írd ezt meg! – mondta. Én pedig meg is írtam. Cikkem címe: Cél-e a kommunizmus?

Vihar kerekedett belőle. A marxizmus tanszék már a következő számban mennydörögve kioktatott. Nem tehettem mást, meg kellett hunyászkodnom, s gondolom, Földesinek, Csoórinak is nehéz percei lehettek. Tavasz volt, már a tanév végefelé jártunk. Ez a vita volt-e az oka, vagy a Pártbizottság más okokból is megelégelte a lap irányvonalát, a lényeg, hogy Földesit hirtelen leváltották, Csoóri pedig szanatóriumba került.

Az új szerkesztő nekem nem volt rokonszenves, s így megszakadt kapcsolatom a Jövő Mérnökével. Viszont tagja lettem az Újságíró Szövetség, a MUOSZ egyetemista stúdiójának, amit apámnak egy hajdani rádiós kollégája, Kalmár György vezetett. Akkoriban indult az „új mechanizmusnak” nevezett gazdaságpolitikai reform előkészítése, ami a mereven kötött tervgazdaságot valamiféle imitált piacgazdálkodással váltotta volna fel. Mi pedig lelkesen tárgyaltuk ennek a módszereit, esélyeit, megmaradva ugyanakkor a szocializmus tántoríthatatlan – vagy legalábbis székhezkötött – híveinek. A rendszer hibáit elég pontosan láttuk, s mert ’56 után, a szovjet csapatok jelenlétében gyökeres fordulatról álmodni sem lehetett, ki őszinte hittel, ki utolsó szalmaszálként, de reménykedtünk a reform sikerében. Jellemző erre a kettős magatartásra, hogy ebben a társaságban mondta egyszer valaki leplezetlen éllel, hogy „nálunk a Duna is csak a Kisz keretein belül folyhat”.

Két jelentősebb vállalkozásunkra emlékszem. Kalmár Gyuri révén cikksorozatunk jelent meg a Tükör c. hetilapban. Az én írásom címe Félelmetes ifjúság volt. Történt ugyanis, hogy Rényi Péter, a Népszabadság főszerkesztő-helyettese, a rendszer egyik főideológusa látogatta meg csoportunkat. S látva türelmetlen reform-várásunkat, azt találta mondani, hogy „félek ettől a fiatalságtól”. Én tehát a Tükörben üzentem neki, hogy ha valaki fél tőlünk, s tőlünk félti a szocializmust, az nézzen tükörbe, de bízza miránk, hogy az ország és a magunk jövőjét megszerkesszük.

Másik vállalkozásunk az lett volna, hogy ki-ki kérdezze meg a saját szüleit, miként emlékeznek a múltra és hogyan élik meg a jelent, a szocializmus építését. A válaszokat egy rádió-műsorban foglaltuk volna össze.

Az én édesapám persze szóba sem jöhetett, mint interjú-alany. Így az egyik barátomhoz csatlakoztam. Az ő apja egykor városszerte ismert kisiparos volt, akinek divatos üzlete is volt a Nagykörúttól pár lépésre, egy elegáns mellékutcában. Az üzlet, és hátterében a műhely még azokban az években is megvolt, természetesen sokkal szerényebb keretek között. Egy téli délutánon tehát ellátogattam a Gellért hegy lejtőjén lévő szép lakásukba, s bekapcsoltuk a rádióból kölcsönkapott riporter-magnót. Barátságos, hosszú beszélgetés kerekedett belőle, csak éppen a célunkat nem nagyon tudtuk megközelíteni. Nem hangzott el semmi reakciós nyilatkozat, de azért az egyértelmű volt, hogy barátom szülei akkori létüket noha tudomásul veszik, mint megváltoztathatatlan realitást, de igencsak kényszerhelyzetként

élik meg. Életszínvonaluk, stílusuk még akkor is messze meghaladta az átlagos pesti polgárét. A tágas és elegáns lakás, a balatoni nyaraló (nem ám vikkendház!), a vitorlás, a Svájcban orvosként élő legidősebb fiú – mind-mind egy másik világba tartozott, amit én legfeljebb regényekből ismertem. A családfőnek két mondata ma is a fülemben cseng:

- Tizennyolc éves koromban az apám nagykorúsított, és jegyezhettem a céget. – mesélte – vagy inkább nyilatkozta? – fiatalkoráról. Később pedig barátomnak ezt mondta:

- Ragaszkodom hozzá, hogy végezd el a főiskolát. Hogy utána mit csinálsz, az már a te dolgod. Ha még akkor is úgy érzed, hogy valami sürgős írnivalód van, veszek neked egy lakást, s akár egy-két évig is azzal foglalkozol, amivel akarsz. De a diplomát meg kell szerezned.

„Veszek neked egy lakást!" Ezt mondta! S nekem akkor egy összecsukható vaságyam volt, azon aludtam negyedmagammal egy szobában.

A magnó-szalagokkal soká piszmogtunk a rádió stúdiójában, de végül semmi használható nem jött ki belőle. Az Újságíró Szövetséggel kialakult kapcsolatomból csak annyi maradt, hogy utolsó egyetemi vizsgáim után, még elszegődhettem egy hónapra a Somogyi Néplaphoz egy kis újságírói vakációra. Ott remekül éreztem magam, de azt is láttam, hogy ez a vidéki újságíró-lét milyen reménytelenül kisszerű. Minden nap „megjelentem" a lapban. Egyik fő művem címe pld. ez volt: A legjobb brigád a kefe-üzemben. (!!!) Utóbb még állást is ajánlott nekem a főszerkesztő. De aztán ősszel jött az Uvaterv, s a riporteri pályának végképp búcsút intettem.

*

Az Erzsébet híd

De térjünk vissza a mérnöki tanulmányokhoz!

Különleges élmény volt a harmadik évfolyam is. Épült az Erzsébet híd!

Az Erzsébet híd számomra kisgyerek koromtól valami különleges ikon volt. Meséből és képekről tudtam, hogy itt valaha egy lánchíd állt, a maga korában világrekord. De látni én már csak a roncsokat láttam, különösen a pesti parton álló hatalmas-díszes pilonokat. Terézvárosi gyerekként egyébként ritkán jártam a Belvárosban, így az Erzsébet híd számomra ekként rögzült, s szinte tudomásul vettem, hogy így is marad. De 1962-63-ban valami mozdult. Hírek jöttek róla, hogy indul az újjáépítés, a sajtóból megismertük Sávoly Pál nevét, s másod-harmadéves mérnökhallgatóként a Gellért térről folyamatosan figyeltük, mi történik a Döbrentei téren s a Duna fölött. Hallatlan izgalom volt, s már szakmailag is kezdtük értékelni, amikor az új pilonok között kifeszítették a szerelőszőnyegeket. Vágyakozva néztük, ahogy a munkások fent járkáltak az örökösen imbolygó pallókon, s szerettünk volna mi is ott lenni velük. Még verset is írtam a Hídhoz a Jövő Mérnökébe.

1964 tavaszán az építés látványos szakaszába érkezett. Kezdték beemelni, kezdték a tartókábelekre függeszteni a pályaelemeket. Középen kezdték, aztán egyet jobbról, egyet balról – lassan, de biztosan haladtak a két part felé.

Azon a nyáron júliusban, mint a Jövő Mérnöke diák-munkatársa, egy hónapos gyakorlatra kaptam lehetőséget az Esti Hírlapnál. Többnyire műszaki témákat dolgoztam fel, mint a Blaha Lujza téri metró keszonja, vagy a régi József város, a Jázmin utca és környékének kezdődő bontása (ma úgy mondanánk, rehabilitációja). Nekem jutott hát az a feladat is, hogy tudósítsak az Erzsébet híd utolsó pályaelemének beemeléséről.

Az Esti Hírlap délutáni lap volt, délelőtt 11-kor volt lapzárta. A munkát tehát a friss anyagokhoz reggel 7 és 10 óra között kellett elvégezni. Az Erzsébet hídról így én egy-két nappal korábban már elkészítettem a szükséges interjúkat, sőt a cikket is megírtam, feltételezve, hogy minden menetrendszerűen fog lezajlani. Ha mégsem, arra az esetre csak egy rövid vészforgatókönyvet állítottunk össze. Fotó is készült, persze az is „konzervként".

Aztán aznap délelőtt én is jókor ott álltam a meghívottak és munkatársak szűk körű csapatában a hídon, az utolsó beemelt pályaelem szélén. Alattunk mélyen a Duna szürke hullámai. Az uszály és a két daru ott lebegett alattunk. S megkezdődött az emelés.

Mikor aztán az ominózus utolsó pályaelem is ott függött már a függesztő kábeleken, lehullott a kordon, s mi ráléphettünk az ideiglenes kötéssel rögzített acéllemezre. Az utolsó elem és a hídfő között még mintegy félméteres szabad nyílás tátongott, ami majd csak akkor zárul be, ha a kábelekre a pályaelemek konzoljainak a terhelése is felkerül.

Én átugrottam ezen a nyíláson, – így tehát én keltem át elsőként az új Erzsébet hídon Pestről Budára! – és lélekszakadva futottam le a Rudas fürdő előtt álló telefonfülkéhez, hogy jelenthessem a szerkesztőségnek: sikeresen beemelték az utolsó tagot, bizonyos értelemben tehát ÁLL A HÍD!

Délután 2 órakor az Esti Hírlapban „ml" tudósításából ország-világ értesülhetett erről.

*

Magyar Ambrus, az ösztöndíjasok igazgatója

Ösztöndíjasként sokáig nem sok közöm volt az UVATERV-hez. Pedig hát szerződésem szerint annyi ideig kell majd náluk dolgoznom, ameddig az ösztöndíjat húztam. S ez nem is volt rossz feltétel, hiszen az „UVA" az ország egyik legjelentősebb műszaki intézménye volt. (Állítólag világviszonylatban is a legnagyobbak egyike.) 2000 dolgozót foglalkoztatott, köztük 300 mérnököt, a magyar műszaki élet sok-sok kiválóságát. Szép kilátás volt, hogy akár pályám végéig ott dolgozhatom. Az UVATERV mintegy 30 diák tanulmányait támogatta, zömmel saját dolgozóinak gyermekeit, vagy akik technikusként korábban ott dolgoztak. Ezek be-bejártak az ismerősökhöz, sőt további segítséget, pauszpapírt, rajeszközöket is kaphattak, hivatalosan is, vagy csak úgy suba alatt. Én tehát kakukktojás voltam, s mert senkit sem ismertem, kapcsolatom mindössze annyi volt, hogy időnként protokollárisan jelentkeztem a személyzeti osztályon.

Elég jól tanultam. Stabilan 4 fölött volt a vizsgaátlagom, így az 500 forint havi apanázs is mindig megvolt. Egyszer-egyszer összejött a jeles átlag is (4,7 fölött!), s akkor egy fél évig 600 forintom volt. Negyedéves lehettem, amikor váratlan meghívót kaptam. Magyar Ambrus igazgató úr összehívta valamennyi ösztöndíjasát, úgymond atyai beszélgetésre. Valójában az ő joviális, de kemény modorában letolt bennünket. Kiderült, hogy a legutóbbi vizsgaidőszak során az előző féléves eredményünkhöz képest mindannyian rontottunk. A teremben ő volt a házigazda, mellette ott ült Varga József, s a másik oldalán legnagyobb ámulatomra Traffnek Tóni, előző évben még egyetemi színjátszó-társam. Kiderült, hogy ő volt a vállalat Kisz-titkára!

A megszólított ösztöndíjasok aztán rendre elszégyenkezték, ki-ki miért szerepelt rosszabbul. Hallgattam a mentegetőzéseket, s figyeltem az eredményeket. Bizony elég gyengén tanult ez a társaság. Közepes átlagnál jobb alig akadt közöttük. Így hát amikor rám került a sor, én halkan, de öntudatosan azt mondtam, hogy nekem az előző félévem meglepően jól sikerült. Ahhoz képest valóban rontottam, de most is a megszokott formámat

hoztam (4,6-es átlag?), s úgy érzem, én erre vagyok képes. Magyar Ambrus nem is firtatta tovább a dolgot.

Ebben a félévben azonban már nagyon szűkösnek bizonyult az egyébként jó havi 500 forint is. Hogy családunk kasszája alakult-e rosszabbul, vagy mi volt az oka, nem emlékszem. Én aligha éltem költekezőbb életet, de tény, hogy pénzre volt szükségem az ötödik év fedezésére. Így arra kértem Varga Józsefet, engedélyezzék, hogy heti 18 órában az egyetem mellett dolgozhassak is. A dr. Jánoshegyi Ferenc vezette I. Út irodára, az Út-4 osztályra kerültem, aminek dr. Lengyel Endre volt a vezetője. Kezdetben azt a feladatot kaptam, hogy tegyem rendbe az osztály irattárát. A lerakatlan leveleket a tervfeladatoknak megfelelő dossziékba kellett lefűznöm, a dossziékat pedig időrendben ellenőrizni és rendezni. Első pillantásra ez nem tűnt valami mérnökpalátához illő feladatnak, de hamar rájöttem, hogy nagyon sokat lehet belőle tanulni. Így megismertem minden munka tárgyát és történelmét, s mellesleg megtanultam a mérnöki munka adminisztrációját is, amit az egyetemen egyáltalán nem tanítottak. Pedig anélkül nem lehet műszaki munkát végezni. Sose kérdeztem meg Lengyel Banditól, hogy ez kiszámított lépés volt-e tőle, vagy csak éppen időszerűnek érezte a rendcsinálást, de hajlok rá, hogy szándékosan akart megfürészteni ebben a dologban. Lehet, hogy ő már akkor számolt velem, mint jövőre hozzá kerülő munkatárssal.

Lengyel Bandi barátságos, korrekt és segítőkész volt, és összebarátkoztam az osztály többi dolgozójával is. Befogadtak. Most már nekem is volt az Uvában hátországom.

És még egy élmény!

Az UVATERV épülete a Vigadó téren állt, a Vigadó épületével egy vonalban. Előtte a tér szélességében a Dunáig szabad tér, mert a ma ott álló szálloda telke még romterület volt. Az osztály nagy rajzterme az ötödik emeleten a Dunára nézett. Késő ősz volt, vagy tél eleje. Korán sötétedett, s mivel én délután tudtam munkába menni, sokszor bent voltam este 8-9 óráig. Mikor befejeztem a munkát, s leoltottam a villanyokat, gyakran visszamentem a sötétben az ablakhoz, s bámultam az elém táruló esti panorámát: Buda a várral és a Gellért heggyel, a dunai rakpartok esti kivilágításban, a Lánchíd és a vadonatúj Erzsébet-híd, meg a Dunában tükröződő lámpafények. Lélegzetelállítóan szép volt!

*

Az utolsó félév

Az ötödik év hamar elszaladt. Az őszi félévben sem voltak már veszélyes tárgyaink, inkább olyan lezáró, ha úgy tetszik, megkoronázó tárgyak. Akkor szakosodtunk, s én az út-vasútépítést választottam. Hogy hidász legyek, ahhoz nem éreztem elég jó matekosnak magam, a vízépítést pedig kissé „lenéztem”. (Sokszor jutott eszembe azóta, mennyire nem volt igazam. Sokszor támadt bennem azóta vágy a folyók után.) Viszont Lukovits tanár úr szárnyai alatt nagy ambícióval tanulmányoztam a forgalomtechnikát. Úgy éreztem, ez a jövő tudománya. Féléves feladatom a kőbányai Liget tér áttervezése volt, s én ennek keretében szinte az egész városrészt érintő új forgalmi rendre tettem javaslatot.

Az utolsó félévben már csak a diplomamunkánkon dolgoztunk. Én a talajmechanikai laboratóriumba kértem magam, s ott végeztem aprólékos méréseket „Kimosási és szűrési jelenségek szemcsés talajokon” című dolgozatomhoz. Maga Kézdi Árpád professzor úr volt a konzultánsom. A zárószigorlatot is jó-rendű osztályzatokkal tettem le.

Szeptember 1-ével pedig 1300 forint gyakornoki fizetéssel megkezdtem mérnöki működésem az UVATERV-nél.

*

Az Út-4 osztályon

Ismét az Út-4 osztályra kerültem, dr. Lengyel Endre kezei alá. Most azonban már szabályosan beosztottak a négy tervező csoport („brigád”) egyikébe, az osztályvezető-helyettes Demjén András csapatába.

Az ablak előtt kaptam rajztáblát, közvetlen Bandi bácsi íróasztala mellett. Bandi bácsi jó ötvenes, ősz hajú-bajuszú, piros képű, vidám ember volt, akinek a szája sarkában mindig ott billegett a szivarcsutka és a ravasz mosoly.

Első feladatként kiterítette elém Algyő és a Tisza 1:10.000 méretarányú katonai térképét, s azt mondta, hogy a 47. sz. főútra itt a vasúti híd közelében új közúti Tisza-híd fog épülni. Rajzoljam be a térképre a szükséges útkorrekciót és jelöljem ki a híd helyét. (A híd tervezője és az egész megbízás főtervezője Strébl László volt.)

Büszkeség fogott el, hogy íme, egy Tisza-híd helykijelölésével kezdhetem a működésem, s ezt a büszkeséget az sem sértette, hogy a feladat szinte magától-értetődően egyszerű volt.

Berajzoltam a nyomvonalat, majd pár nap múlva, immár a helyszínen, sajátkezűleg vertem le a cöveket a gátkoronába, kijelölve a híd helyét. Ami valóban ott épült meg, s ott áll, remélem, még 100 évig biztosan.

*

Algyő és a 24-es út

Napra pontosan öt évet dolgoztam az UVATERV-nél, 1966. szeptember 1-től 1971. augusztus 31-ig. Mai létemből visszatekintve röpke idő. De akkor hosszúnak és sűrűnek tetszett. És nagyon jól éreztem magam – szerettem a munkámat és a közösséget is, amibe belecsöppentem.

Osztályunknak a vállalat rendje szerint főleg Heves és Csongrád megyei munkái voltak, nekem ezek mellett elvétve egy-egy somogyi, nógrádi, békési is jutott. A megrendelő az egri és a hódmezővásárhelyi közúti igazgatóság volt. Így végigcsináltam az algyői Tisza-híd minden tervfázisát, és közreműködtem a megindult kivitelezésben is, amit tervezői művezetésnek hívtak.

Kalandos dolog volt például, amikor egy Szegeden magányosan töltött hétvége után – munkatársaim ugyanis vasárnapra hazautaztak – egyedül mentem ki Algyőre. Csodaszép októberi nyár volt. Akkoriban fedezték fel az algyői kőolajmezőt, s a falu minden épkézláb embere az olajosoknál dolgozott. Így geodéziai munkánkhoz segítséget, figuránst, csak egy szál frissen érettségizett leányt kaptunk, akit nem vettek fel az egyetemre, s őszre munka nélkül otthon maradt. Hétfő reggel vele volt randevúm a faluszéli házban, ahol a

felszerelésünket elhelyeztük. Ő azonban – megbetegedvén – nem jelent meg ezen a romantikus randevún. Ott álltam hát egyedül. Kollégáim, akikkel majd Pestről figuráns is jön, csak ebéd utánra érhetnek a helyszínre. Mit tegyek hát addig? Kiókumláltam, hogy egyedül meg tudom mérni a Tisza szélességét, ha a két parton lefektetek egy-egy 50 m hosszú alapvonalat, s összemérem a szögeket. Mi kell ehhez? Az 50 méteres acélszalag, szögkészlet, a teodolit és a lába, 4 kitűzőrúd 4 vasháromlábbal, fejsze, cövekek, meg az aktatáskám sossok apró kacatommal és az Útívkitűző kézikönyvvel a szögfüggvények miatt. Mindezeket összekötöztem, hátamra és vállamra vettem, hiszen csak a teodolit a maga fakazettájában több mint 10 kiló, és kibaktattam a gátra. A tervezett hídfő a falutól másfél kilométer. A tervezett hídtól a vasúti híd, amin átkelhetek a túlpartra, 600 méter. A híd hossza 400 méter, onnan a túlparti hídfőig megint 600. Ezt oda-vissza kétszer kellett megtenni. De mire délfelé a többiek megjöttek Budapestről, én már egymagam megmértem a Tisza szélességét, pontosabban az út- és hídtengelyben a két parton levert cövekek közti távolságot.

A másik nagy kaland az volt, ahogyan a kétoldali hídfeljárókhoz felkutattuk a szükséges 20.000 m^3-nyi megfelelő töltésanyagot, mert azon a vidéken szinte kizárólag kövér és még kövérebb agyagok találhatók. Közel 100 helyet vizsgálunk meg, míg végre találtunk többé-kevésbé alkalmasat.

A Tiszahíd mellett a másik fő munkám, ahol a mérnöki mesterséget elsajátíthattam, a 24. sz. főút korszerűsítése volt, Gyöngyösön a 3. sz. főúttól föl a Galyatetőre vezető elágazásig.

Ez már 1967 elején kezdődött. Éppen Szegeden mértünk az 55. sz. főút, a Tolbuchin sugárút terveihez. Pokoli hideg volt, -15°C körül, és a sok hó mellett még szél is hozzá. Minden keresztszelvényt a hóbuckák alól kellett kiásni, s amikor végre a szintezőléc a helyén állt, én pedig szűkre húzott szemmel belenéztem a műszerbe, a széltől a szememet ellepte a könny. Alig tudtam leolvasni a léc skáláját. S akkor egy este távirat vár a szállodában: sürgősen haza, mert jövő hétfőn meg kell kezdeni a 24. sz. főút tanulmánytervéhez szükséges méréseket a Mátrában.

Otthon, a Vigadó téren, gyors térképi tanakodás, nyomvonal-keresés, s máris kijelöltük azokat a területeket, ahol várhatóan jelentős nyomvonal-korrekciókra lesz szükség, tehát terepfelvételt kell készítenünk. A következő héten el is kezdtük a tachimetrálást a Mátra oldalában, Mátrafüred és Mátraháza között – helyenként hasig érő hóban! Abszurd dolog volt, de gyönyörű!

Itt emlékszem egy döbbenetes balesetre. Mátraháza alatt az egyik hajtűkanyarban az itatott makadám úttesten tettünk-vettünk, Bandi bácsi, öreg technikusunk, Gerencsér Sanyi, jómagam meg a figuránsok. Síkos, jeges volt az út. Egyszercsak harsan a kiáltás:

- Autóbusz felülről!

S valóban ereszkedik lefelé óvatosan a mátraházi busz. A síkos úton óvakodunk mindannyian a padkára. De Bandi bácsi elcsúszik, s végigterül a jeges úton. A busz fékezne, de megállni nem tud. Az ősz ember ott fekszik az út közepén, s a befékezett busz feltartóztathatatlanul csúszik felé. Ő ösztönösen felemeli a karját, mintha a ráboruló tornyot akarná a kezével visszatartani. Nekitámasztja a busz lökhárítójának, s a busz tolja őt a jégen maga előtt néhány méteren át, míg végül megáll a különös együttes.

Csak állunk dermedten körben, s nézzük, ahogy az ősz ember megpróbál fölállni. Felsegítjük, a buszsofőr kiszáll, s megnézi, hogy valóban ép-e minden tagja. Megkönnyebbült zsivaj a nézők és az utasok körében, aztán ki-ki megy a dolgára – az autóbusz Mátrafüred felé, mi meg a kitűzőrúdjaink után.

Lóhalálában készültek a tervek, mert rövidesen a kivitelezésnek is indulnia kellett. Mi pedig tervezői művezetőként minden szerdán megjelentünk a Mátrában. Persze felváltva, de személy szerint is elég sűrűn, legalább minden harmadik héten. Én, aki kivitelező, építésvezető soha nem voltam, nagyon sokat tanultam a tervezői művezetések során. A

kivitelező ilyenkor tette föl kérdéseit, másrészt a tervező folyamatosan ellenőrizte, hogy az építés a tervek és minőségi előírások szerint halad-e. Ráadásul ezeket a kiemelt munkákat a minisztérium is folyamatosan figyelemmel kísérte. Általában havonta sor került az illetékes főmérnök szemléjére, amit a nagylétszámú stáb részletes megbeszélése követett. Ezek során kerültem jó személyes kapcsolatba Medved Gáborral, a KPM Híd osztályának helyettes vezetőjével, és Kovács Béla bácsival, az egri közúti igazgatóság minisztériumi instruktorával, az ú.n. területi főmérnökkel, akit úgy tartok számon, mint aki egész életemre, mérnöki működésemre mesterként és személyes jóbarátként gyakorolt befolyást. De ott ismerkedtem meg Lenhardt Lászlóval és Czuczor Lászlóval, az egri KIG munkatársaival, és Szabó Lajossal is, aki ott az Egri Közúti Építő Vállalat (KÉV) kezdő művezetője volt, később azonban az Egri Közúti Igazgatóság igazgatójaként lett kollégám.

*

Nevelőim

De ne szaladjunk annyira előre!

Az Uvatervben, a nagy vállalat berkeiben sokakat kellett megismernem. Ilyen találkozás volt, amikor mindjárt az első napokban belépett a terembe egy magas, délceg öregúr. Ferenczi Béla volt, az osztály egyik meósa, vagyis a tervek minőségellenőre. Demjén Bandi bácsi bemutatott neki:

- Brigádunk ifjú mérnöke – mondta.

Béla bácsi a magasból barátságosan nézett le rám:

- Még nem mérnök, legfeljebb lesz! – harsogta.

Magam is tudtam, hogy sokat kell tanulnom, de ezek után ez nem lehetett kétséges.

Kiktől tanultam tehát?

Lengyel Banditól mindenek előtt, aki műszaki doktor volt. Osztályvezetőként mintegy 30 ember munkáját irányította, s egyidejűleg ugyanannyi tervezői szerződés, vagyis tervezési feladat teljesítéséért felelt. Felelős volt a műszaki megoldásokért, a munkák megszervezéséért, személyzeti és munkaügyi feladatai voltak, s emellett szakértőként számos szakmai bizottságban is tevékenykedett. Jó szakember volt, és jóindulatú főnök. Tán kissé merev és „rátarti”.

Demjén Bandi bácsi eredetileg vasúti mérnök volt, de a MÁV-nál betöltött státusa már évek óta függőben volt (úgy emlékszem, fizetés nélküli szabadság címén – egykor ismerték az ilyen megoldásokat). Igen nagy rutinja volt, amellett arany szíve és kiváló humora. Brigádunk másik öreg oszlopa, Gerencsér Sándor, kiszuperált ludovikás katonatiszt volt, aki szerkesztő technikusként dolgozott az Uvában. Ő volt számos hosszú „kiszállásom” állandó társa, többnyire szállodai hálótársam is. Esténként meg útközben nagyokat beszélgettünk, a szállodai szobákban még főzőcskéltünk is. Bandi bácsi is, Sándor is megjárta a hadifogságot, s ez természetes humoruk mellé nagy adag bölcsességgel is felvértezte őket. De sokat meséltek róla!

De meg kell említenem másik meósunkat, Michalik Barnát is, aki a Geodéziai tanszéki állását cserélte fel az Uvatervvel. Szigorú és csípős-szavú ember volt. Sokan féltek tőle – én azonban jól kijöttem vele is. Egyszer például K. Laci kollégánk valami csomópont vízelvezetését tervezte egy rétegvonalas helyszínrajzon. Barna oda ült hozzá, és nézi-nézi a rajzot. Aztán rábökve egy pontra megkérdezi:

- Mondd kérlek, innen hová folyik a víz?

Laci mutatja a befogadó pontot:
- Ide.
- És mondd kérlek, honnan tudja a víz, hogy neki oda kell folynia?

Ők voltak, akikkel naponta találkoztam, s akik tanácsaikkal, kritikájukkal, példájukkal a legtöbb segítséget, útmutatást adták nekem. Voltak rajtuk kívül „távolabbi útmutatók" is, akiket kezdetben csak hírből ismertem, akiket éppen a közvetlen környezetem szokott emlegetni, részben személyes élmények, részben szakmai tekintélyük révén. Az öreg uvások talán legtöbbször Jakab Sándort és Gábor Istvánt említették. Jakab Sándor legendás irodavezetőjük volt, de az én időmben már a VÁTI-ban dolgozott. Vele személyesen soha sem találkoztam. Gábor István pedig az Uvaterv igazgatója volt az alapítástól hosszú évekig, míg át nem helyezték a nagy vízügyi építkezések területére. Őt talán 1970-ben mint a frissen alakuló Utiber igazgatóját ismertem meg, s később, területi főmérnökként többször is találkoztam vele. Büszke voltam rá, hogy, noha apám lehetett volna, szinte egyenrangú partnerként kezelt.

Az Útügyi Kutató Intézet, az UKI számunkra akkor valamiféle felsőbbrendű, szinte megközelíthetetlen szférát jelentett. Szakkérdésekben etalonként gyakran szóba került egyik-másik ottani kutató neve. Közülük idősebb dr. Gáspár Lászlót vendég-előadóként még az egyetemről ismertem. (Fia, ifj. dr. Gáspár László évfolyamtársam volt, mára a burkolat- és útgazdálékodás nemzetközi hírű szaktekintélye.) Később, mikor mint területi főmérnöknek sok gondot okoztak nekem a gyenge pályaszerkezetek, többször konzultáltam vele. Lengyel Bandi gyakran említette Simon Miklóst is, talán az akkoriban életbe lépett új pályaszerkezet méretezési módszer kapcsán. Boromissza Tibor nevét az 1967-es nagy olvadási károk idején ismertem meg. Hogy mikor kerültem vele személyes kapcsolatba, már nem emlékszem, de ma is örömmel tölt el, ha találkozhatunk. Berg Artúrtól, mint tervező, a költség-haszon vizsgálatok alapjait tanultam, az angol Road Research Laboratory cost-benefit útmutatóját azonban dr. Reznák Lászlótól kaptam kölcsön, aki akkoriban tért vissza angliai tanulmányútjáról, s valamely okból barátságába fogadott.

Egy, az autópályákkal kapcsolatos hálózat-fejlesztési feladat kapcsán ismerkedtem meg Pátzelt Ferenccel és Takács Ferenccel. A forgalomtechnikusoktól – Márfai Tibor, Balogh Tibor, Jakab Tibor és Bíró Mihály – pedig később, mint területi főmérnök, tanultam sokat. Erre azonban még várnom kellett.

*

Kiszállások

Nagyon szerettem ezeket a vidéki „kiszállásokat", noha az én időmben ezek már messze nem azok az „igaziak" voltak. A hatvanas évek elején, mikor megindult a nagy bekötőút-építési program, az volt a módi, hogy egy-egy 5-6 kilométeres bekötőút megtervezése gyakorlatilag a helyszínen történt. Ilyenkor az egész brigád felpakolt, és teodolittal, rajzasztallal kiköltözött a célfaluba. A felszerelést a legközelebbi vasútállomásról sokszor lovaskocsival szállították ki. A faluban néhány házban kibérelték a tiszta-szobát. Egyikben laktak a férfiak, másikban a nők, a harmadikban meg az irodát rendezték be. Fejenkét 15-20 forintért szállást és kosztot is kaphattak. A szállás díját elszámolták, a kosztra pedig a 31 forintos napidíj bőségesen elég volt. A maradékból megkeresték még egyszer a fizetésüket.

A falusiak mindenütt szeretettel fogadták őket, és izgatottan kísérték figyelemmel a munkát. Hogyisne! A kialkudott koszt megtermett ingyen a ház körül, a bevétel készpénzben jött, tehát tiszta haszon, s a végén még az út is elkészült, előttük is kinyílott a kapu a XX. századba.

Én ebből a kurzusból már kimaradtam, de még egyszer-egyszer megtapasztaltam valamelyes utórezgéseit.

Mi már nem költöztünk ki a falvakba, különben is nekem már zömmel útkorszerűsítési feladatok jutottak, főutakon, s városokon, nagyközségeken át. Mi már szállodában, vagy ú.n. ibusz-szobákban, az IBUSZ által szervezett magánszállásokon laktunk. S a helyszínen csak a geodéziai munkát végeztük el, a feldolgozás, tervezés már a pesti irodában történt. De így is élveztem minden vidéki utunkat.

Többnyire Gerencsér Sanyi volt a társam. Ő akkor ötven éves lehetett, gimnazista lánya volt. Néha Demjén Bandi bácsi is eljött velünk, de egyszer Ferenczi Béla bácsi is elkísért a Mátrába, hogy a mátraházi honvéd üdülő előtti nehéz hegyi szakasz kitűzésében segítsen. S néha meg-meglátogatott bennünket Lengyel Bandi is.

Reggel 7-től délután 5-ig szoktunk dolgozni. Legtöbbször tarisznyából ebédeltünk, aztán este vagy ettünk valahol valami meleget, vagy a szállodában ismét hazait vacsoráztunk. Sanyival, hacsak lehetett, fürdőbe mentünk, néha moziba. Így kipróbáltuk Mezőkövesden a Zsóri fürdőt, amikor még csak egy csupasz betonmedencéből állt, s a környék idősebb népei vászongatyában, kombinéban élvezték a forró gyógyvizet. De fürödtünk Szegeden az Anna-fürdőben, és Gyopároson is. Legjobban azonban Makót élveztük. Forró nyár volt, s mi a 43-as utat mértük Nagylakig, a határig. A szódás fuvarossal megbeszéltük, hogy mikor Makóról Nagylak felé vitte az áruját, nekünk mindig hozott néhány jégbe hűtött palackot, így nem szomjaztunk. Este aztán, mikor mikorbuszunkkal visszaértünk Makóra a Korona szállodához, első utunk az épület oldalszárnyában lévő tokaji bormérésbe vezetett. Ott megittunk egy, vagy maximum két deci hűtött furmintot, aztán elmentünk a strandra. Záróráig áztunk a kellemes hévízben. Utána szállodai szobánkban átöltözünk vacsorához, ahogy úriemberekhez illik, s az étteremben elfogyasztottuk a konyhafőnök ajánlatát. Ez Makó reklámja volt: „Makói hagymás”. Nagy szelet rostélyos, akkora kazal sült hagymával, hogy beborította a tányért. Mindez, ma úgy mondanák, akciós áron, 12 forintért.

Itt jegyezném meg, hogy ekkor már igazán szépen kerestem. A gyakornoki félév leteltével fizetésem először 1800 forintra ugrott, de aztán rövidesen elindult felfelé. És a prémiummal együtt rövidesen már meghaladta a 3000 forintot. Abban az időben ez jó fizetésnek számított.

No de beszéljünk végre magáról a munkáról!

Először persze meg kellett tanulnom a műszerek és a figuránsok kezelését. Hiába, hogy bőven tanultunk geodéziát az egyetemen, az jó régen volt, s a terepmunka gyakorlatát el kellett sajátítani. Lám, a Tiszát meg tudtam mérni egyedül is. Hanem amikor pár héttel később Mezőkövesden nekem jutott a feladat, hogy szintezzem végig a 3-as út kitűzött tengelyét a falu egyik végétől a másikig, a végén döbbenetes eltéréssel zártam ezt a szimpla műveletet. Meg se mertem kérdezni Sanyitól, hol hibázhattam vajon. Végre rájöttem, hogy a műszer szintező csavarjával minden irányzáskor vízszintesre kell állítani a távcsövet. Erről feledkeztem meg! Néhány másodperc csak az egész, de nekem így közel két napi munkám veszett kárba.

Máskor viszont élmény volt ez a munka. Amikor például Algyőn a Tisza vásárhelyi oldalán elképzelt hosszú, nagysugarú – talán 1500 méteres – ívet először tűztük ki, tavasz volt, s a végenincsen kukoricatáblán éppen csak kikeltek az apró növények. Így is elég bonyolult volt a kitűzés, mert a nagy távolságok miatt mindenféle hosszú érintőkre és segédpontokra volt szükség. Hol volt még akkor a GPS?! Aztán amikor ősszel visszamentünk, s a következő tervfázishoz ismét ki kellett tűzni az úttengelyt, hiszen tavaszi cövekeinket a

talajművelő gépek mind tönkretették, a kukorica immár jóval a fejünk fölé nőtt. Mint a dzsungelharcosok, úgy hajtottuk előre a hatalmas körívet kerületi szögekkel – ahogy a szaknyelv mondja. S micsoda öröm volt, amikor az ív közepén szembe találkoztunk önmagunkkal!

Vagy amikor Kaposvár és Nagybajom között tachimetráltam napokon át úgy, hogy reggel kitett a mikrobusz a vasút mellett, s este értem jött néhány kilométerrel odébb. Mobil telefon? Hol volt az még akkor? Magam voltam 3-4 figuránsommal a néptelen pusztán.

Egy délután hatalmas zápor kapott el bennünket. Hová húzódtunk be előle, miként éltük át, arra nem is emlékszem, csak arra, hogy bizony a műszer is megázott. S mikor másnap reggel búcsút intettünk a mikrobusznak, s felállítván a műszert belenéztem, semmit sem láttam, csak valami tejfehér homályt.

A teodolit beázott, s a lencsék párásak voltak. Szét kellett szednem ott a vasúti töltés oldalában, megtörülgetni minden csavart és a távcső belsejében minden lencsét, aztán a sok apró alkatrészből újra összerakni, mintha optikus lennék. Nem veszett el a fűben egyetlen csavar sem: Sikerült!

*

A tervező mérnök munkája

A geodézia, a műszeres munka mellett a másik nagy iskola a tervezői művezetés volt. Valójában ez volt az a terület, ami engem a későbbi pályámra felkészített. Miután kivitelezőként, mint művezető, vagy építésvezető, soha nem dolgoztam, gyakorlatomból mindig hiányzott a tényleges építő munka fogásainak, anyagainak, gazdasági és emberi kérdéseinek ismerete. Ezt tudta pótolni bizonyos mértékig a tervezői művezetés, ami a tervezésnek és a műszaki ellenőrzésnek valamilyen elegye. És ennek során találkoztam először a felügyeleti szervek, a minisztérium felsőszintű építtetői és ellenőrző tevékenységével is.

Maga a tervezés ugyancsak öröm volt. Élveztem a gondolatot, hogy amit én itt most lerajzolok, az nagy valószínűséggel rövidesen valósággá lesz. És élveztem ennek a munkának a sok-sok apró részletét is. Még az olyan manuális dolgokat is, mint a „greifolás”. Különösen szerettem a hossz-szelvények szerkesztését, a hozzá tartozó magasságszámításokkal. Zömmel útkorszerűsítésekről lévén szó, mindig arra kellett törekedni, hogy minél jobban simuljunk a meglévő úthoz, ez pedig sok próbálkozással, piszmogással járt. Ezeket a fogásokat akkor még nem könnyítették meg a számítógépek, ezekhez sok türelem és kitartás kellett. És grafomán lévén nagyon szerettem a műszaki leírásokat. Azt hiszem, sokkal többet írtam le bennük, mint amire igazán szükség volt, de beleadtam szívemet-lelkemet.

Csak a költségvetési kiírásokat nem szerettem, mert ott sok standard szöveget kellett volna lemásolni. Ehhez fűződött hát első újításom: a költségvetési normagyűjteményt lapokra stencileztettem, s ezeket a lapokat a folyosón egy polcrendszeren helyeztük el. Csak le kellett emelni a polcról a szükséges lapokat, s beírni az aktuális számadatokat – így állt össze a sok műveletből felépülő költségvetési kiírás. (Ma stencilezett lapok helyett a számítógép memóriájából lehet összeollózni a standard szövegeket.)

*

KISZ-karrierem

Nem hallgathatom el a vállalatnál befutott KISZ-karrieremet sem.

Tudni kell, hogy a Kommunista Ifjúsági Szövetség az 56-os forradalom leverése után 1957. március 21-én, a Tanácsköztársaság kikiáltásának évfordulóján alakult. Én 56-ban elsős gimnazista voltam, s a forradalom élménye egész életemre meghatározó emlék maradt. Ott voltam a Sztálin szobor ledöntésénél, Hunyadi téri lakásunkból láttam az ÁVH-székház körüli harcokat, apám a Magyar Rádió munkástanácsának tagja volt. Az iskolában minderről nem beszéltem (ilyesmiről senki sem beszélt), de az osztályban minden szó nélkül úgy alakult, hogy alapító kisz-tag osztálytársainktól három évig elég mereven távol tartottuk magunkat. Ám a negyedik osztályban, mikor a továbbtanulás kérdése hirtelen elénk tornyosult, osztályfőnökünk okos unszolására végül is beléptünk. Aztán az egyetemen bármi történt, az csak a KISZ színében volt lehetséges, légyen az színjátszó kör, vagy táncos rendezvény. Még az Illés-zenekar is KISZ-háttérrel működött. Így tehát mikor az Uvatervbe kerültem, és KISZ-titkárként régi színjátszó-társammal, Traffnek Tónival találkoztam, el sem tudtam volna kerülni, hogy valami szerepet vállaljak. Így kerültem be először az Út-iroda, később a vállalat KISZ-vezetőségébe. (Ennek körülményei ugyancsak külön írást érdemelnének.) Ez pedig számomra további tanulási, fejlődési lehetőséget jelentett.

Így lett lehetséges, hogy már beosztott mérnökként részt vegyek az osztály brigádvezetői értekezletein, ahol Lengyel Endre és az irányító tervezők a pártcsoport, a KISZ, és a szakszervezet képviselőivel megbeszélték az osztály ügyeit: a feladatok elosztását, a bérezés és premizálás időszerű kérdéseit, az esetleges személycseréket, stb. Majd később, mint a vállalati KISZ-vezetőség tagja, időnként részt vehettem a Magyar Ambrus vezette vállalatvezetői megbeszéléseken is. Így egyrészt sok információhoz jutottam, láttam, hogyan működik az a bizonyos „hármas vezetés”: szakma, párt(KISZ) és szakszervezet, másrészt engem is közelebbről megismertek a legfelső vezetők. S lévén, hogy a vezetőktől kedvezményeket – pld. nyelvtanfolyamokat – szerettünk volna kialkudni, kitaláltuk azt a hangzatos jelszót, hogy „Váljék a KISZ termelőerővé!” – vagyis bizonyítsuk be, hogy nemcsak egyenként, de ifjúsági szervezetként is hasznosak vagyunk a vállalat számára. Amit alapvetően sem a joviális és intelligens, jóindulatú Magyar Ambrus, sem műszaki igazgatója, dr. Ábrahám Kálmán, sem a vezetőség többi tagja nem tagadott. Magamra nézve viszont kivívtam egy olyan pozíciót, hogy amikor a KISZ-szervezetnek egy kora-tavaszi vezetőtáborában Ábrahám Kálmán volt a vendégünk, s én kérdést intéztem hozzá, ő mielőtt válaszolt volna, keményen rám nézett, és azt mondta:

- Te pedig úgy vigyázz magadra, hogy szemmel tartalak!

Megriadtam, természetesen, de egyszerre elfogott a büszkeség is.

Másrészt hamarosan óvatossá is lettem. 1960 után lassan-lassan el kellett fogadnunk a forradalom leverése utáni konszolidációt. (Végtére egyetemre is ennek jegyében kerültem.) 1963-ban megszületett az amnesztia. Hogy ez nem volt teljes, azt nem tudtuk. És rövidesen elkezdődtek az Új Mechanizmus előkészítő munkálatai. (Ez volt a nagy kísérlet a szocialista tervgazdaság valamiféle működőképessé tételére, legalább valami szimulált piac bevezetésére.) A sajtó ettől visszhangzott. Mi, fiatal értelmiségiek pedig tele voltunk tettvággyal. Mikor vitukisként még egy „tisztességes iparos szakmáról” tűnődtem, élt bennem valami mártír-romantika. 6-7 évvel később azonban már, megváltoztathatatlannak látva a rendszert, annak az emberibbé, működőbbé formálásában reménykedtünk. (Hiszen csak egy életünk van.) Erről szólt 1965-ben a Tükörben megjelent cikkem is: Félelmetes Ifjúság. Mi

lettünk volna ez a félelmetes ifjúság, akik a régi kommunisták örökében már a magunk társadalmát akartuk felépíteni, olyanná, amilyennek mi szeretnénk.

És akkor jött 1968. augusztus 20. – Csehszlovákia megszállásának napja.

Mélységes döbbenet és elkeseredés.

KISZ-titkárunk, Traffnek Tóni szabadságon volt, s nekem kellett bemennem a hirtelen összerántott titkári értekezletre a kerületi KISZ-bizottságra. Ott arról volt szó, nem vita, hanem parancs formájában, hogy három fős járőröket kell szervezni: egy rendőr, egy munkásőr és egy KISZ-fiatal, s járni a várost, kémlelni az ellenzéki hangokat, ragtapaszokat, röpcédulákat, utcasarki pusmogókat. A gyomromat összeszorította a rémület és az undor. Traffnek másnap visszatért a szabadságról, én mindezt átadtam neki és hirtelen kiszállásra mentem.

Ettől kezdve igyekeztem lazítani kiszes működésemet. S mikor 1971-ben átkerültem a minisztériumba, ott már elhallgattam még KISZ-tag-voltomat is. (Érdekes, senki sem kérdezte.)

Így lett belőlem párton kívüli szakember.

*

Irányító tervező lettem

Persze mint minden közösségben, az Út-4 osztályon is voltak nyílt, vagy titkos vetélkedések. Demjén Bandi bácsi egyszer azt mondta nekem:

- Neked addig kell irányító tervezővé lenned, amíg Sz.J. nem végez az egyetemen.

Sz.J. nálam pár évvel idősebb, de már „öregnek” számító, családos szerkesztő-technikus volt, s esti egyetemre járt. Vátható volt, hogy ha ő előbb végez, mint nekem alkalmam adódik csoportvezetővé, irányító tervezővé előlépnem, akkor övé a pálma, s én utána sokáig parkoló pályára kerülök.

Bandi bácsi el is kezdte az én felkészítésemet erre az előléptetésre. Egyre több irányító tervezői munkával bízott meg. Rám bízta az új szerződések előkészítését, a munkaidő-nyilvántartást, az altervezői kapcsolatok ápolását, s így tovább.

Végül szerencsém is volt. Vagy tán Bandi bácsi erre előre számított? Mert történt, hogy őt meghívták a Minőség-ellenőrző osztályra (MEO), tehát megürült a mi brigádunk vezetői helye, s én 3 éves diplomával az UVATERV legfiatalabb irányító tervezője lettem. Számomra ez presztizsben és fizetésben, jövedelemben is, jelentős változást hozott, de munkám is jelentősen megváltozott, mert most már én szerkesztettem a tervezői szerződéseket, készítettem a díjszámításokat, és gazdálkodnom kellett az idővel és a munkatársaim időértékével, amit a beosztásuknak és gyakorlatuknak megfelelő mérnöknap-szorzók képviseltek. Így kezdett mindjobban irritálni, hogy miközben a szomszéd brigád örökké túlórázik és panaszkodik a nagy leterhelésre, a prémiumokat is mindig lefölözi. Szóval ha tényleg olyan sok a munkájuk, hogy nem tudják rendes munkaidőben ellátni, miért kapnak annyi feladatot? Ha pedig ők az oka, mert rosszul szervezik a munkát, vagy nem elég hatékonyak magában a tervezésben, akkor miért a sok prémium? – S ezt egyszer nyilvánosan meg is kérdeztem.

Attól a hónaptól 20-30 %-kal csökkent a jövedelmem.

Hamar rájöttem, hogy magam ellen szóltam, de akkor sem szívtam volna vissza, ha lehetett volna.

*

A Közúti főosztályon

Ábrahám Kálmán a KPM-be kerül

Akkoriban alakult meg a szaporodó autópálya- és útkorszerűsítési munkák lebonyolítására a Közúti Beruházó Vállalat, az UTIBER. Igazgatója a legendás egykori Uvaterv-igazgató, Gábor István lett („Gábor Pista bácsi"). Pista bácsi öreg róka volt a szakmában, egykor önálló építési vállalkozó. Jó humorú, okos ember. Nagyon népszerű volt, anekdoták tömegét mesélték róla.

Szervezte az UTIBER-t, toborozta a legénységet – én is jelentkeztem hát nála. Egy darabig folyt az alku Gábor Pista bácsi és Magyar Ambrus között, de végül Magyar Ambrus győzött, s nekem maradnom kellett.

Azaz kellett volna! Mert akkor meg kaptam egy telefont a minisztériumból.

Ez a minisztérium a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium volt, népszerű rövidítésével a KPM.

(Egy jellemző apróság:

Sok évvel később, amikor a közúti dolgozók már narancssárga egyenruhát hordtak, és ugyancsak narancsszínű autóikra az volt kiírva, hogy „KPM Közúti Igazgatóság", egy festékboltban valakitől megkérdezte az eladó, milyen sárga festéket szeretne venni. A vevő rávágta: Kápéem-sárgát.)

Azóta a közlekedésért felelős tárcát sokszor átszervezték, így lassan ez a név is feledésbe merül. De ne felejtsük el, hogy a legeslegelső magyar kormánynak, 1848-ban az első felelős magyar minisztériumnak volt egy tagja, aki kizárólag a közlekedésért volt felelős. És az a kormánytag nem is akárki volt, hanem gróf Széchenyi István, a legnagyobb magyar.

A tanulság kedvéért lássuk, miként alakultak a közlekedésügy minisztériumi társbérletei a II. világháború után!

1. táblázat

A minisztérium neve	A név érvényének	
	kezdete	vége
KPM – Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium	1949. VIII. 20.	1952. VI. 06.
Közlekedésügyi Minisztérium	1952. VI. 06.	1953. VII. 07.
KPM – Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium	1953. VII. 07.	1988. XII. 31.
KöHÉM – Közlekedési-, Hírközlési és Építési Minisztérium 1988. évi XVI.tv.	1989. I. 1.	1990. V. 16.
KHM – Közlekedési és Hírközlési Minisztérium	1990. V. 16.	1990. IX. 14.

1990. évi XXX.tv.		
KHVM – Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1990. évi LXVIII. tv 8.§ (1) 44/1990.(IX.15.)Korm.r.	1990. IX. 15.	2000. V. 25.
KöViM - Közlekedési és Vízügyi Minisztérium 2000. évi LXXXIX.tv.	2000. V. 26.	2002. V. 26
GKM – Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2002. évi XI.tv.	2002. V. 27	2008. V. 14.
KHEM - Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium 2008. évi XX.tv.	2008. V. 14.	2010. V. 29.
NFM - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2010. évi XLII.tv.	2010. V. 29.	

1970-ben a KPM Közúti főosztályának vezetőjévé az UVATERV műszaki igazgatóját, dr. Ábrahám Kálmánt nevezték ki.

Akkoriban a KPM Közúti főosztály vezetője nagyon nagy embernek számított. A 30.000 km-es országos közúthálózaton és az azt gondozó közúti igazgatóságokon félistennek tekintették. A 60-as években Kozári István töltötte be ezt a magas tisztet, de a KPM vezetői változást akartak. Rátermettebb, dinamikusabb vezetőt kerestek erre a posztra.

A közlekedési és postaügyi miniszter azokban az években dr. Csanádi György volt – joviális egyetemi tanár, öreg vasutas, nagy zenerajongó. És ravasz politikus. Én az ő előadásaiból tanultam az egyetemen a vasútüzemtan után a közlekedéspolitika című tárgyat, hiszen ő volt a 60-as évek híres közlekedéspolitikájának megalkotója. Első helyettese, később államtitkára Rödönyi Károly, a MÁV vezérigazgatója volt. A tárca vasúton kívüli ügyeit azonban gyakorlatilag Mészáros László miniszterhelyettes irányította, a közutakért és autóközlekedésért pedig – miután a legendás munkásmozgalmi harcos, Prieszol József nyugdíjba vonult – Kiss Dezső miniszterhelyettes felelt – szintén kipróbált pártmunkás, korábban a Nagy-budapesti Pártbizottság titkára. Ő azonban, szakmája szerint sofőr létére, két lábbal állt a valóság talaján.

Ők ketten bekérették Ábrahám Kálmánt, és megkínálták a főosztályvezetői feladattal.

Ábrahám Kálmán munkáskáderként mint fiatal technikus került a KPM-be. 1954-ben mérnöki oklevelet szerezett, és osztályvezető lett. 1956 októberében beválasztották a minisztérium forradalmi bizottságába, ezért amikor 1957 májusában Kossa István lett a tárca vezetője, onnan mennie kellett. Az Uvatervnél lett irodavezető-helyettes, majd műszaki igazgató. A vállalatnál nagyon népszerű volt.

Az ajánlat, amit 1970-ben kapott, igencsak meglepte, és nem is nagyon örült neki. Fiatal volt (39 éves), és az UVATERV műszaki igazgatójaként tekintélyes és szabad ember. Addigra már beutazta a fél világot, s éppen a másik felét készült megismerni. Miért is lett volna jó neki egy ilyen sokkal kötöttebb és felelősségteljesebb, kockázatosabb állás? Ódzkodott, szabadkozott tehát.

S akkor Mészáros elvtárs odafordult Kiss Dezsőhöz:

- Te Dezső! Lehet, hogy ez a Kálmán nem is olyan f…. gyerek?

Ábrahám Kálmánnak ez a megjegyzés ütött szöget a fejébe. Most értette meg, hogy a sors olyasmit kínál neki, ami többé nem adódik. Ha ezt elfogadja, előtte a csillagos ég. Ha visszautasítja, akkor most túljutott élete delén.

Elfogadta tehát.

És azonnal elkezdte a Közúti főosztály átszervezését, megfiatalítását.

*

A Közúti főosztály vezetői

Szinte zárójelben álljon itt a KPM Közúti főosztályáról a vezetők rövid bemutatása!

A főosztály teljes létszáma (akkor már csak) mintegy 50 fő volt. Ennek a vezetője lett dr. Ábrahám Kálmán. Helyettesévé az Aszfaltútépítő Vállalat főmérnökét, Csermendi Lászlót nevezték ki. (Csöndes, precíz, nagyon kulturált ember volt.) A főosztályvezető második helyettese, aki „a főosztályvezető helyett" teljes aláírási felhatalmazással rendelkezett, Kozma László, az Út osztály vezetője lett.

Az útfenntartás és a közúti igazgatóságok ügyeinek intézése, irányítása az Út osztály feladatköre volt, Kozma László és helyettese, Formágyi Győző irányításával. A fejlesztések a Műszaki osztály, a hidakkal kapcsolatos ügyek a Híd osztály hatáskörébe tartoztak. Ezek vezetője dr. Moldován Kristóf, illetve Apáthy Árpád volt. A közúti igazgatóságok gépi eszközeiről, a gépállomány központi fejlesztéséről a dr. Hevessi István vezette Gépészeti osztály gondoskodott, a gazdasági- és pénzügyek pedig Brunner László és helyettese, Molnár Attila osztályára tartoztak. Ezen túl egy kétszemélyes személyzeti csoport foglalkozott a közúti igazgatóságok vezetőinek személyzeti ügyeivel.

Talán itt kell kissé bővebben is megemlékeznünk Formágyi Győzőről. Nem azért, mintha nagy hőstetteket vitt volna végbe a közutakért folyó csatában, hanem mert egy gondos és precíz, becsületes, jó kolléga volt, a munkájának élő kormányhivatalnok típusának jellegzetes képviselője.

Aki a szobájába belépett, először is két dossziéra esett a pillantása. Az egyik az „ígéretek könyve" volt – ebbe jegyezték fel mindazokat az ígéreteket és kötelezettségeket, amiket jártukban-keltükben, ilyen-olyan tárgyalásaik során a tárca vezetői vagy más politikusok a közutak terén, s főleg a közúti kassza terhére tettek. A másik dosszié az Útügyi Kutató Intézet, az UKI tanulmánya volt a külön-szintűvé átépítendő közúti-vasúti keresztezésekről. Mintegy 260 veszélyes keresztezés volt ebben lajstromozva fontossági sorrend szerint. Miniszteri utasításra mindkettőt nagyon komolyan kellett venni, s volt közöttük még egy hasonlóság: mindkettőből nagyon kevés valósult meg.

Mikor én, mintegy bemutatkozásként, először beléptem hozzá, ő mindenek előtt az államigazgatási törvényt adta a kezembe:

- Ezen túl köztisztviselőként mindenben ehhez a törvényhez kell tartani magadat. Tanulmányozd át gondosan! – Ennyi volt akkor a közigazgatási szakvizsga.

Formágyi Győző volt Kozma László helyettese, aki főnöke nagyon gyakori távollétei alatt az Út osztály biztos elérhetőségét, folyamatos készenlétét jelentette. Agglegény létére, aki csak édesanyjának, ékszerteknősének és pipájának élt, őt mindig meg lehetett találni. Ő volt hivatva arra is, hogy ügyiratainkat osztályvezetői aláírásra bocsássa. Nekem, aki kiváló stilisztának tartottam magam, ez állandó traumát jelentett, mert írásaimat bizony alaposan át-meg átdolgozta. Ma már tudom, hogy az én sajtó-stílusom, amit annak idején a Jövő Mérnökénél vagy a Somogyi Néplapnál csiszolgattam, sokban távol állt a Hivatal stílusától.

Ezt a hivatali stílust művelte Formágyi Győző nagy gyakorlattal. Melyik mikor mennyire volt jó és indokolt, arra nyilván nincsen szentencia. Én ebben is törekedtem azért a közösen elfogadható megoldásra, s az eredmény – tételezzük föl a legjobbat – talán szerencsés hibrid volt.

Kollégám, Szalai Béla más utat járt. Az ő peckesebb öntudata még nehezebben viselte el Formágyi Győző piros ceruzáját. Ő tehát be se vitte hozzá írásait, hanem megvárta, míg személyesen írathatta alá azokat Kozma Lászlóval. Kozma pedig nem ragaszkodott a pontos hivatali eljárásrendhez: vagy aláírta Formágyi nélkül Szalai ügyiratait, vagy visszaadta átdolgozásra.

Formágyi Győző aztán valamikor 1980 táján kis irodájából szinte egyenesen a temetőbe távozott. Legyen meg neki becsületes életével kiérdemelt örök nyugodalma!

*

Meghívás a KPM Közúti Főosztályára

1970 nyarán tehát én is kaptam egy telefont a KPM-ből, s Ábrahám Kálmán megkínált egy minisztériumi állással. Papp István kollégámmal, egykori évfolyamtársammal együtt jártunk nála. Megköszöntük az ajánlatot, s hazaballagtunk, hogy megfontoljuk. Útközben, az Andrássy út – akkor Népköztársaság útja – fái alatt István arról beszélt, hogy neki egy arra illetékes kolléga megígérte, rövidesen autópályás irányító tervező lehet, s ő a szakmában annál szebbet, többet el sem tud képzelni. Én viszont már kényelmetlenül érezvén magam az Út–4 osztályon, és megérezve a minisztériumi munka perspektíváit, igent mondtam a javaslatra. De a dolog mégsem sikerült, mert Ábrahám Kálmán nem kapta meg az igényelt státusokat, s nem volt engem hová besorolnia.

Ezt megtudva Lengyel Endre irodavezetőnk előtt esketett meg, hogy most már maradok az osztályán. Mi egyebet tehettem, letettem a hűségesküt, ami persze valójában semmire sem kötelezett.

Dolgoztam tovább, mintha misem történt volna. A jövedelmem és becsületem az osztályon ismét növekedett, ha nem is olyan szépen, mint korábban. S a hit és bizalom bizony nem állt helyre. (Ma már ezt nagyon sajnálom, mert Bandi nagyon jó mesterem volt. És szégyellem, hogy ezt soha nem mondtam meg neki. Akkor azonban ezzel a megcsappant bizalommal kellett élnem.)

Telt-múlt az idő. Következő nyáron – az algyői Tisza-híd nyomdokain immár gyakorlott Tisza-szakértőként – elkészítettem a csongrádi új Tisza-híd tanulmánytervét. Ennek bemutatására augusztus közepén Csongrádon nagy tervismertetést rendeztek. Ott volt Csongrád és Szentes városának minden vezetője, az országgyűlési képviselők is, és díszvendégként akitől a híd sorsa függött, dr. Ábrahám Kálmán. A strandon, a város vendégházában volt a rendezvény, s én voltam a fő attrakció, a légtornász, akiért a sok előkelőség összejött. Egy nagy falitérképen bemutattam a terveket, a Kiskunfélegyházától Szentesig javasolt valamennyi korrekcióval és fejlesztéssel. Nemcsak híd-terv volt az, hanem úthálózat-fejlesztés, javaslat a három város kapcsolatának, mint gyöngysornak összefűzésére. Az ismertetés után nagy ebéd következett, aminek csúcspontja egy 25 kilós görögdinnye volt. Ebéd után Ábrahám Kálmán asztalt bontott, s búcsúzni kezdett. Tőlem így köszönt el:

– Veled beszélni szeretnék.

Így történt, hogy szeptember 1-től a KPM Közúti főosztályának munkatársa lettem, a Kozma László vezette Út osztályon, mint Veszprém és Somogy megye instruktora, területi főmérnöke.

(Az Út-4 osztályhoz fűződő kapcsolataim epilógusaként még el kell mondanom, hogy sok év telt el ezután anélkül, hogy Lengyel Endrével találkoztam volna. Útjaink valahogy sosem keresztezték egymást. Már a 90-es évek vége felé történt, hogy a recski kőbánya és elkerülő út ügyében valamit meg kellett beszélnem Pócs Istvánnal. Hozzá mentem az UVATERV immár Krisztina körúti irodájába. S nála váratlanul összefutottam dr. Lengyel Endrével.

Nagyon megörültem neki! Szinte rákiáltottam, hát nem ismersz meg!? Aztán jó ideig egymás szavába vágva beszélgettünk. Nagyon bánt, hogy bizony akkor sem köszöntem meg neki mindazt, amit tőle tanultam, s nem kértem tőle bocsánatot.

Újabb 20 év telt el azóta. Amit akkor elmulasztottam, többé már nem pótolhatom.)

*

Első napjaim, mint területi főmérnök

Kozma László a szobájában fogadott, s röviden elmondta, mi lesz a dolgom. Gyakorlatilag mindenről tudnom kell, ami a Veszprémi és a Kaposvári Közúti Igazgatóságon történik, vagy felmerül. Közvetlen összekötő leszek az igazgató, s mellette a főmérnök, illetve az úthálózat fenntartásáért és üzemeltetéséért felelős minisztériumi Út osztály között. Kozma kezembe adott egy barna műbőr noteszt. Benne írótömb, TERÜLETI FŐMÉRNÖK fejléccel.

– Ezzel a notesszel írásban is intézkedhetsz az igazgatóságaidon. – mondta. – Amit ezzel a fejléccel írásban adsz nekik, kötelesek végrehajtani. Fontosabb ügyekben csinálj az utasításról indigóval másolatot!

Megilletődtem. Éreztem, hogy ez igen nagy bizalom, s ha az, akkor nagy felelősség is.

Veszprém megyét Zsiga Kiss Endrétől vettem át, s ő lett a szobatársam is. Jókedélyű, aprótermetű, ötvenes ember volt Zsiga Bandi. Korábbról csak látásból ismertem, de ő szívélyesen fogadott, s jó kilátásokkal foglaltam el íróasztalomat mellette. Sokat tanultam tőle. Egy esetet mindjárt bemutatásként elmesélek.

Néhány hete voltam csak új méltóságomban, amikor részt kellett vennem egy tárgyaláson, aminek témája a tervezett badacsonyi függővasút, libegő volt. Ezt a hajóállomástól a Kisfaludy házig, vagy még tovább, föl a tetőre építették volna. Én gigantomániás ötletnek tartottam, de műszaki és politikai körökben is megoszlottak róla a vélemények. Pap János, a Veszprém megyei Pártbizottság titkára például úgy nyilatkozott, hogy ilyesmire kár a pénzt pocsékolni, ő egyetlen egyszer, az avatáskor fog végigutazni rajta. Közutasként főosztályunk is fölöslegesnek, pazarlásnak ítélte. Mások viszont, főleg turisztikai megfontolásból lelkesen támogatták, agitáltak mellette. Nagy hullámokat vetett az ötlet. Zsiga Kis Endre ezért fölajánlotta, hogy elkísér erre a tárgyalásra a MÁV Vezérigazgatóságra, ugyanis a kötélpályák hatósági feladatait ők látták el.

Sokan jöttünk össze, s én kész lettem volna összes ellenérvemet azonnal kiborítani az asztalra. Bandi jelenlétében azonban nem illett magamhoz ragadni a kezdeményezést. Vártam tehát, hogy ő adja elő az álláspontunkat. Ő azonban hallgatott. A vita folyt, a pártolók és ellenzők alaposan egymásnak estek. Szó volt ott költségekről, gazdaságosságról, kihasználásról, tájvédelemről, műszaki szempontokról. De amint telt az idő, a terv hívei kezdtek teret veszíteni, az ellenzők érvei egyre jobban elbizonytalanították őket. Aztán egyszercsak Zsiga Kiss Endre is szót kért, s csöndesen azt mondta:

– Úgy látom, nincs ez a dolog még annyira kiérlelve, hogy itt most döntsünk róla. Javaslom, hogy napoljuk el a kérdést.

Az ötlet azóta többször is fölmerült, de érett gyümölcs, ami a lábunk elé pottyanna, azóta sem lett belőle.

Jó leckét kaptam akkor a bölcs hallgatás és kivárás módszeréről.

De térjünk vissza első minisztériumi napjainkra!

A székfoglalásom utáni napon Bandi vidékre utazott, méghozzá több napra. Én ott ültem tehát az asztal előtt, ami a falnak volt fordítva, s a Banditól átvett veszprémi iratokat böngésztem. Egész nap semmi sem történt velem, csak néha csengett az egy szem telefon, ami a szoba túlsó sarkában egy dohányzó asztalon állt. Akkor én felkeltem, átmentem a sarokba, s belemondtam a telefonba, hogy Zsiga Kiss elvtárs csak a jövő héten lesz itthon.

Emlékszem, kezdetben nehezemre esett kimondani az „elvtárs” szót. Kiszes múltam ellenére is. Az egyetemen, majd az Uvatervnél nem használtuk az elvtárs megszólítást. De itt a minisztériumban ez általános volt, még a pártonkívüliekkel szemben is. (Hiszen nem is lehetett tudni, ki tagja a pártnak, ki nem.)

Szóval telefonközpontosa lettem Zsiga Kiss et-nak, s eltűnődtem, hogy ez most már mindig így lesz? Ez lesz az én dolgom?

No, nem tartott ez így sokáig.

De hátra volt még Somogy megye átvétele. Annak a gazdája előttem Szalai Béla volt. Szeptember első napjaiban ő vidéken volt, várnom kellett, amíg megérkezik. Mindenki úgy emlegette őt, mint akit ismernem kell, de én nem emlékeztem rá. Ábrahám Kálmán az Uvatervből többeket átvitt a KPM-be. Mindenek előtt Moldován Kristófot, aki már az Uvában is tekintélyes osztályvezető volt, itt pedig a fejlesztésekért felelős Műszaki osztályt vezette. Fiatal területi főmérnökként ott dolgozott már Püspök István is, akit szegről-végről már ismertem az Uvából. Szalai is onnan érkezett.

Egy nap nyílik a szobám ajtaja, benyit és lezseren az ajtófélfának támaszkodva megáll egy szőkés-kócos fiatalember, akivel az Uvaterv folyosóján már mintha találkoztam volna.

– Szevasz! – mondja. – Gyere, átadom neked Somogy megyét.

Ez hát Szalai – gondoltam, s mentem vele a szemközti szobába. A sarokban nagy halom mindenféle dosszié hevert.

– Ez itt Somogy megye! – mondta Szalai. – Vidd innen!

Így vettem át Somogyország fölött az uralmat.

*

Sörnyepuszta

Talán az első vidéki utam Apáthy Árpád bácsival, a Híd osztály vezetőjével Somogyba, Rinyabesenyőre vezetett. Azokban az években teljes gőzzel tartott a bekötőút-építési program, s akkor készült el Lábod felől a 7 km hosszú bekötőút Rinyabesenyőre, a zselici dombok közé. Árpád bácsi ment az avatásra, hogy képviselje az építtető minisztériumot. Gyönyörű, kies vidéken, elegáns aszfaltúton érjük el a falut. Ott vár minket a falu apraja-nagyja. Ünnepség, himnusz, szalagvágás, dínomdánom, mert valóban igen nagy dolog, hogy immár nem földúton kell télen-nyáron megtenni azt a 7 kilométert.

Aki ezt nem tudja elképzelni, olvassa el Jókainak A barátfalvi lévita című regényét! Abból fogalmat alkothat magának, milyen volt az élet a motorizáció és a bekötőúti program előtt a hegyek-dombok, erdők-puszták ölelésében. Be kell vallanom, azt a földutas világot én

magam is alig-alig ismertem, legfeljebb édesapám, a falurádiós riporter elbeszéléseiből. Később sem nagyon találkoztam élesben ezzel a helyzettel, de lélekben sokszor beleéltem magam, s nagyon nagy dolognak tartom ezeket az utakat. 13 évvel később, mint Zalában újsütetű közúti főmérnök, kaptam a hírt Tóth Istvántól, a Zala Megyei Tanács közlekedési osztálya vezetőjétől, hogy talált egy falut, aminek nincs bekötőútja: Felsőszenterzsébet. Igaz, hogy csak 2 km, de elég az annak, akinek ezt netán szakadó esőben kell végigjárnia. Már másnap ott voltam Felsőszenterzsébeten. S még abban az évben összeloptuk-csaltuk nekik a bekötőutat! De ennek részleteiről talán majd később legyen szó!

A somogyi bekötőutakkal kapcsolatban akadt azonban más élményem is.

Szalai Béla, mikor már áthurcoltam a dossziékat az én szobámba, s szekrénybe raktam őket, azért adott szóbeli útravalót is a megyéhez. Elmondta, hogy az igazgató, Széles Péter, derék, értelmes, egyszerű mérnök-ember, akivel lehet bármiről okosan beszélni. A főmérnök, Karoliny Marci bácsi meg éppen szenzációs valaki, de néha pont ez vele a gond. Kiváló mérnök, olvasott, művelt öregúr, aki gyönyörűen fest, remek humora van, de az úthálózattal kapcsolatban vannak bizonyos rögeszméi is. Szóval ügyelni kell rá. S átadott nekem egy indigóval írott területi főmérnöki noteszlapot, mondván, vigyázzak rá, mint a szemem fényére. A sörnyepusztai bekötőút műszaki jellemzői voltak azon felsorolva, azzal a záradékkal, hogy „kérem iktatni!”

Marci bácsinak ugyanis az a véleménye, hogy az E5-ös út, ami ugyebár abban az időben – még a régi Európa-úthálózat idején – Londonból Bécsen át Isztambulba vezetett, majd onnan tovább Teheránba s még tovább, Budapestet indokolatlanul érinti. Hiszen a legrövidebb útvonal, csak rá kell nézni a térképre, Bécsből Keszthelyen és Marcalin át, Kaposvár érintésével Pécsre, onnan tovább Eszék és Belgrád felé vezet. Ha tehát Kiskorpád felől megépítjük a sörnyepusztai bekötőutat, azt olyan műszaki jellemzőkkel kell megcsinálni, hogy egykor majd az E5-ös út számára is átépítés nélkül megfelelő legyen.

Szalai Béla ezért véste kőbe ennek az útnak a műszaki jellemzőit, nehogy Marci bácsit elragadja a hév, és ha meg is álmodta az autópályát a somogysárdi határba, a ménes-járás mellé, megépíteni ne legyen módjában.

*

Az úthálózat és átalakítása

Így tehát gyönyörű szép birodalmat kaptam, a Drávától a Kemeneshátig, hatalmas erdőségekkel, s az egész Balatonnal, Bakonnyal. Olyan vidék, amit jobbára csak hírből ismertem. Hiszen a Bakonyból alig egy-két kirándulás emlékét őriztem, Somogyból pedig csak kaposvári újságíróskodásom egy hónapja alatt, meg uvaterveskénti ismertem meg valami keveset, jobbára csak Kaposvár környékét. Neki is láttam, hogy mielőbb megismerjem, megtanuljam a területet. A KPM-ben töltött öt évem alatt hetente legalább egy, de többnyire két napot vidéken töltöttem, s havonta 2-3 ezer kilométert utaztam. Évente legalább egyszer beutaztam a megyéim minden útját, a legtávolabbi bekötőutakig bezárólag.

Mi volt ennek az értelme? Miért volt ez fontos?

Részletesen írtam erről a Közlekedésépítési Szemle 2009. szeptemberi számában. (Motorizáció – úthálózat – üzemeltetés. Adalékok egy szakma történetéhez, Kozma László 75. születésnapja alkalmából.) Itt elég talán egy rövid összefoglalás is.

A háború után Európában is egyre nagyobb lendületet kapott a motorizáció. Hozzánk először Olaszországból érkeztek hírek az autópályák építéséről, ezért is maradt meg sokáig az

autósztráda elnevezés. De Angliában és Németországban már korábban is épültek ilyen kifejezetten autóközlekedésre tervezett utak, s a 60-as években Franciaország is nagy lendülettel látott neki a hálózat kiépítésének. A háttérben természetesen az autóipar – és általában a gépgyártás – fejlődése állt, és mindaz a technológiai és életmódbeli változás, ami a motorizációból, a gépkocsi-közlekedés lehetőségeiből következett. A szocialista országok azonban ebből a fejlődésből sokáig kimaradtak. Politikusaink sokáig nem is fogták fel, hogy a gépkocsiipar a XX. századnak a húzóágazata, s úgy gondolták tán, hogy ez nem fog hozzánk „begyűrűzni". A 60-as évekre azonban már nyilvánvaló lett, hogy ezt a fejlődési lépcsőt senki sem hagyhatja ki.

Az úthálózat azonban nem volt alkalmas a gépkocsi-közlekedésre. Nemcsak Magyarországon, hanem világszerte sem. Az utakat át kellett építeni az autóközlekedés követelményei szerint. A legnagyobb forgalmú folyosókban új utak épültek, kizárólag a gépjárművek számára. Már a háború előtt kialakult az a gyakorlat, hogy ezek az utak középen elválasztott 2x2 sávval épülnek. Ebből fejlődött ki a ma ismert autópálya. A régi utak azonban szerte Európában még a XIX. században épültek – vagy még az előtt! –, a lófogatok számára. A gépkocsi-közlekedésre ezek az utak sok szempontból alkalmatlanok voltak. Pályájuk keskeny volt, burkolatuk nem állta a súlyos és sebesen forgó gumikerekek igénybevételét, vonalvezetésük pedig a megnövekedett sebességre nem volt megfelelő.

Az országos közutak hálózata már a 60-as évek elején is közel 30.000 km hosszú volt, de ennek csak egy kis töredékét lehetett korszerűnek tekinteni. Az alsóbbrendű utak, az ú.n. összekötő- és bekötőutak jelentős része még földút volt, de a hálózat kiépített részein is a vizes makadám volt az uralkodó burkolatnem. Ez a XIX. század klasszikus útburkolata volt, ami különböző szemnagyságú kőzúzalékokból kötőanyag nélkül épült fel úgy, hogy a különböző nagyságú zúzalékszemek egymást kiékelve adták a pálya stabilitását. Fogatos forgalomra ez többnyire meg is felelt. A keményre felfújt, gyorsan forgó autógumi azonban kiszippantotta a kiékelő apró zúzalékszemeket, s a vizes makadámút gyorsan kátyúsodott. Az útfenntartó szervek ennek ellenszereként fejlesztették ki a portalanítás technológiáját. Az út felületére gázolajjal hígított forró bitument permeteztek, s azt egy vékony réteg apró zúzalékkal fedték be. 1953 és 1965 között ílymódon a makadám utak színe mind nagyobb tömegben vált szürkéből feketére. (A permetező gépkocsi volt a Timsina, a hígított bitumen a „ferkó-olaj".)

Ennél igényesebb, de természetesen sokkal drágább eljárás volt a „bitumenes hengerlés", hivatalosan az itatott makadám burkolat. Ilyenkor a régi vizes makadám utat 7-8 cm vastagságban forró hígított bitumennel átitatott új makadám szerkezettel erősítették meg. A bitumen így már nem csak a felületet védte, hanem a szerkezet belsejében is összeragasztotta a kőzetszemeket. Keverőgépben, receptúra szerint összeállított aszfaltból vagy betonból azokban az években még csak a legjelentősebb utak épültek.

A fejlesztés igénye tehát az úthálózaton, de a forgalom szempontjából is, már 1960 táján megmutatkoztak. De mert a kor gazdaságpolitikája a kapitalista világban is, de a sztálinista örökség folytán a szocialista országokban különösen a termelés, ezen belül is főleg a nehézipar bűvöletében élt, a költséges infrastruktúra-fejlesztésre nem fordítottak kellő gondot. Valamiféle erjedés azért Magyarországon is elindult, amit az 1. sz. Budapest-tatabányai főút építése, majd az M7 autópálya elindítása bizonyít. De hogy a feladat sokkal nagyobb és sürgetőbb, mint néhány kiemelt út építése, azt igazán húsba vágóan az 1967-es év elején az úthálózaton bekövetkezett országos és valóban katasztrofális olvadási károk jelezték, majd 1969/70 telén szinte az egész országot megbénító hóakadályok sürgették a közlekedés átfogó reformját.

Emellett az úthálózat gondozásának és fejlesztésének szervezeti hátterét is korszerűsíteni kellett. A magyar úthálózatért felelős állami intézmény az 1877 óta az államépítészeti hivatalok (ÁÉH) megyei rendszerben felépített hálózata volt. Ezt a hálózatot

azonban a kommunista hatalomátvétel, mint annyi más társadalmi-szervezeti formációt, megsemmisítette. Amint dr. Rigó Mihály barátom a Közlekedéstudományi Szemlében (2009. november) pontosan ismertette, 1947 után a sűrű átszervezések következtében azt utakért viselt felelősség ide-oda hányódott. De egy röpke évtized alatt bebizonyosodott, hogy azt csak országosan egységes rendszerben lehet eredményesen művelni, s 1958-ban kezdetét vette a közúti igazgatósági hálózat kiépítése. Ezeknek az önálló költségvetési szerveknek az országos hálózatát pedig a KPM Közúti főosztálya nemcsak összefogta, de főnökként és egyben felügyeleti szervként irányította is. Csakhamar látható lett azonban, hogy erre egy minisztériumi főosztály nem alkalmas. Hiányzik a létszám is, a szükséges szakértői gárda is, de nagyobb gond, hogy az ilyetén irányítás nem kormányzati feladat. A minisztériumnak más a dolga. S ha mégis felépíti a maga keretei között a szükséges szervezetet, akkor felborul a tárca belső egyensúlya, a szakterületek és főosztályok egymás közti harmóniája. Következésképpen szükség lenne országos hatáskörű irányító szervre. Ilyen szerv létrehozása elől azonban a politikai vezetők akkor még mereven elzárkóztak.

Kozma László 1969-ben fél éves tanulmányúton vehetett részt Franciaországban. A francia útügyi főigazgatóság, a Direction Générale des Routes ugyanis – némileg szakmai hírnevét és a francia dicsőség, a „gloire” fényét csiszolandó – Európa minden országából meghívta az útügyi szervezet egy-egy magas rangú tisztviselőjét, s végigkalauzolta őket a szakma minden területén. Megismerhették a főigazgatóság munkáját, a háttérben adatbankként és gazdasági-pénzügyi döntés-előkészítőként működő SETRA tevékenységét, a kutatás, az oktatás, a megyei szervek és a fejlesztés-kivitelezés egész hálózatát. Úgy vélem, úthálózatunk és közúti közlekedésünk szempontjából nem túlzás ezt a tanulmányutat a korszakos jelzővel illetni. Indulása előtt Mészáros Komáromi László – akkor még a főosztályvezető helyettese, aki kicsivel később az induló Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola főigazgatója lett – azt mondta neki, tapasztalataiból tudatosan, gondos megfontolás alapján írja listába azokat, amiket itthon is be kellene vezetni. S ha majd tízből hármat sikerül, utazását nagyon eredményesnek tekintheti.

Kozma László ennek jegyében négy tanulságot állított a lista élére: a történelmileg kiépült úthálózat megerősítését, a nehézjárművek tengelyterhelésének korlátozását és ellenőrzését, az úthálózat komplex üzemeltetését és az országos hatáskörű szervezet, azon belül elsőként az utazó közönség tájékoztatására hivatott stúdió létrehozását. Ezekről a továbbiakban mindről szó lesz.

Közülük az első az utak módszeres és tervszerű megerősítésének gyakorlata („renforcement coordonné”) volt. Ennek lényege, hogy a meglévő utat meg kell őrizni, s a benne rejlő anyagi értéket és műszaki lehetőséget maximálisan ki kell használni. Vagyis a fogatforgalomra kiépített utat a szükséges mértékben ki kell szélesíteni, a burkolatát pedig aszfalttal meg kell erősíteni. Bontani, korrekciókat építeni csak ott szabad, ahol a meglévő út végképp alkalmatlan a biztonságos forgalomra. Kozma László Franciaországból hazatérve ezeket a módszereket javasolta itthon is bevezetni, de ezzel darázsfészekbe nyúlt. A magyar közlekedési kormányzat és a mérnök-társadalom ugyanis éppen abban a boldog meggyőződésben élt, hogy az 1968-ban életbe léptetett Országos Közutak Tervezési Szabályzata (OKTSZ) korszerű, és ahhoz mindenképpen ragaszkodni kell. Kozma szerint új építéseknél igen, de a meglévő út megerősítése során ez betarthatatlan maximalizmus. Márpedig két feltételt egyidejűleg szem előtt kell tartani: egyrészt gyors és takarékos eredményekre van szükség, másrészt meg kell őrizni a meglévő utakban rejlő, anyagban és munkában belefektetett értéket. Az OKTSZ általános és maradéktalan betartása esetén e két feltétel egyike sem teljesül. Az új utak építése hosszadalmas és költséges. Prosperáló gazdaságban is évtizedekre lenne szükség, hogy a teljes hálózat átépülhessen, miközben a meglévő utakban rejlő értéket elveszítenénk. Tehát a két módszert párhuzamosan kell alkalmazni, mindegyiket a maga helyén.

Emellett Kozma László másik nagyon fontos tapasztalata, amit nyugati útja során leszűrt, hogy ráébredt, nem elég az utakat megépíteni és fenntartani. Az utakat, akár egy gyárat, folyamatosan üzemeltetni kell. Ehhez pedig hozzáértő szakapparátusra van szükség, célgépekkel és bázistelepekkel. Sőt, az úthasználókkal, a közlekedő társadalommal is folyamatos kapcsolatot kell tartani. A francia példa, a Direction Générale des Routes és a Direction Départemental de l'Equipements (az építmények megyei igazgatósága) mintájára a közúti igazgatóságok keretében a régi útmesterségek helyett létre kell hozni a közúti üzemmérnökségek hálózatát.

A jármű-terhelések szabályozása és az utazóközönség tájékoztatása egy-egy külön feladattá kerekedett, amikről én is külön fogok szólni.

Dr. Ábrahám Kálmán magáévá tette ezeket a célokat, és a KPM Közúti főosztályát elindította ezen az úton.

*

A Közúti Főosztály

Hatalmas feladat volt ez. Az ország útjai akkor is, mint napjainkban, három nagy csoportba oszlottak. A forgalom zömét a mintegy 28.000 km hosszú országos közúthálózat viselte. A közutak másik nagy csoportja a városi és községi utak tömege volt, amit akkor tanácsi utaknak neveztek. Ezek zöme éppolyan korszerűtlen volt, mint az országos közutak, de a fejlesztési döntések és források a helyi tanácsok kezében voltak. Végül a harmadik csoport az üzemi utak, gyártelepi, erdészeti és mezőgazdasági utak, amivel kapcsolatban a központi kormányzatnak semmi befolyása és semmi felelőssége sem volt.

A 6.000 km főútból és 22.000 km alsóbbrendű útból álló országos közúthálózat átszőtte az egész országot. A legkisebb falvaknak, de a vasúti- és hajóállomásoknak is volt bekötő útjuk, de többségük csak makadám-burkolatú, sőt nagyon soknak csak földútja volt. Igencsak ráférte tehát a hálózatra a korszerűsítés, fejlesztés!

Ennek a feladatnak megtervezése, megszervezése és irányítása volt a Közúti főosztály feladata, amiben kiemelt szerepet játszott a Kozma László vezette Út osztály.

2. táblázat

	A Közúti főosztály munkatársai 1972–76 időszakában	
Osztály	Osztályvezető	Munkatársak
Út osztály	Kozma László Formágyi Győző o.v.helyettes	dr. Buttkai Gábor Csordás Csaba Heltai Andrásné Mihályi Miklós Molnár László Patz Béla Plachy Sándor Püspök István Szalai Béla később dr. Balla István Hórvölgyi Lajos
Műszaki osztály	dr. Moldován Kristóf	Beck Kálmán Keleti Imre dr. Tímár András

Híd osztály	Apáthy Árpád o.v.helyettes dr. Medved Gábor, később dr. Träger Herbert	Bíró Károly Kriston Szabolcs Skoumal Gábor Szánthó Péter Szilágyi Géza Zsámboki Gábor
Gépészeti osztály	dr. Hevessi István	Dollmayer Mátyás Kása István Kővágó László Künnle Tamás Rothermel Frigyes Zsemberi Ferenc Goszleth Tibor (külsősként)
Közgazdasági osztály	Brunner László Molnár Attila o.v.helyettes	

Én, mint említettem, kezdetben Veszprém és Somogy megye területi főmérnöke voltam. Mikor talán egy évvel később Zsiga Kiss Endrét váltva Csordás Csaba is az Út osztályra került, mivel ő Kaposváron született, átvette tőlem Somogy, Szalai Bélától pedig Zala megyét, én pedig Fejér megyét kaptam Somogy helyett. Majd amikor Kozma László Plachy Sándorra bízta az egyre jobban szaporodó vállalti fenntartási munkák műszaki és pénzügyi nyilvántartást, én vettem át tőle Pest megyét, beleértve az autópálya-főmérnökség felügyeletét is.

Én ebből a csapatból a korábbiakban csak keveseket ismertem. Mire én a főosztályra kerültem, Kovács Béla bácsi már nyugdíjban volt, vele csak néha, mint előkelő látogatóval találkoztam, s egyszer még Szombathelyre is meghívtam afféle szakmai kirándulásra. Kozma Lászlót a napirenden lévő útkorszerűsítésekkel kapcsolatosan ismertem meg, amikor – ma úgy mondanánk – PR-anyagokat készítettem, s azoknak ő volt a sorozat-szerkesztője. Mikor a főosztályra kerültem, ott a kulcs-személy kétség nélkül ő volt.

Ő 1934-ben budapesti iparos-családból született. Gondos, jó nevelést kapott, egyházi gimnáziumba járt, de gondolkodásában az így megismert értékek mellett a praktikumé volt a fő szerep. 1956-ban részt vett a műegyetemi mozgalmakban, s ezért 1957-ben kézhez vett friss diplomájával kerülte a reflektorfényt. Néhány évi lappangás után mégis az Uvatervhez került a legendás Jakab Sándor irodájára. Ott lett irányító tervező, majd Mészáros Komáromi László a minisztériumba hívta, s lett idővel a KPM Út-főosztály helyettes vezetője. Ő ugyanis – miként egy tanítványa jellemezte – nyelv-zseni volt: mindenkinek a nyelvén tudott beszélni. Így először Prieszol József miniszterhelyettes figyelt fel rá, s vitte magával mind gyakrabban útjaira, tárgyalásaira, mert – egyszerű kőművesként – szüksége volt valakire, aki a realitások nyelvén tud neki tanácsokat adni. Később Prieszol utóda, Kiss Dezső hasonlóképpen értékelte Kozma László józan műszaki érveit. Így lett belőle a dr. Ábrahám Kálmán vezette főosztályon – aki maga épületgépész volt – a főosztály műszaki vonalvezetését meghatározó osztályvezető.

Mindannyian nagy szerencseként könyvelhettük el, akik az ő csapatába kerültünk. Én is sokat tanultam tőle – mit is? Amit az ő módszereiből el tudtam lesni. (Még ha ő maga ezt talán soha nem is fogalmazta meg.) A legfontosabb talán, hogy a mérnöki munka nem számításokból és szabályzatok alkalmazásából áll. Sokkal inkább annyit jelent, hogy a mérnöki tudást és módszereket konkrét – megrendelői, társadalmi, természeti, stb. – problémák megoldására alkalmazzuk, de mindig tekintettel az összes körülményre, beleértve ebbe még a politika szeszélyeit és a diktatúra irracionalitását is. Így a mérnöknek is meg kell kötnie a maga kompromisszumait, de mindig keményen tiszteletben tartva annak határait. Mik ezek a határok? A fizika és anyagtan törvényei mellett mindig az elérendő cél az egyik, de az erkölcs törvényeit semmilyen cél érdekében soha nem szabad megsérteni.

Kozma csapatának azonban nem csupán a mérnöki szellem – a „génie civile” – volt a kötőanyaga. Akkor úgy éreztem, hogy a másik a barátság. Ma már tudom, hogy az több volt ennél: Kozma László a családjának tekintett minket, ahogy arról egy nemrégiben előkerült bizalmas levele tanúskodik. S hogy máig annak tekint bennünket, annak pedig magam vagyok a tanuja.

Ám Kozma László nem csupán baráti rokonszenvből foglalkozott velünk, fiatal munkatársaival. Noha stílusából a pátosz szinte teljesen hiányzott, mindig hazafias felelősséget érzett a kezébe került lehetőségek hasznosításáért. Így történt, hogy látva például, milyen sok szakmai eredményt hozott a kutató Márfai Tibor amerikai Ford-ösztöndíja, kicsikarta a személyzeti főosztályból, hogy Szalai Béla is megkaphassa ezt a lehetőséget. A Ford ösztöndíjra vonatkozó felhívás ugyanis évről évre megérkezett a KPM-be és a többi tárcához is, a túlbuzgó személyzeti főosztályok ezeket a pályázatokat azonban előszeretettel elsüllyesztették. (Ugyan minek is mentek volna a mi fiatal szakembereink Amerikába tanulni, hiszen nekünk kezünkben volt a kulcs a legfejlettebb szovjet tudomány megismeréséhez!) Kozma László azonban a Budapesten tartott IRF kongresszus után (az is de nagy dolog volt akkoriban!), a hozzánk ellátogató notabilitásokra támaszkodva, kierőszakolta Szalai Béla számára, hogy egy szemesztert Lafayette városában, az ottani egyetemen tanulhasson.

Ebből a családi szellemből fakadt számomra is az a szinte sorsdöntő körülmény, hogy a korábbról nem ismert Szalai Bélával és Plachy Sándorral nagyon hamar szoros baráti viszonyba kerültem. Nagyon sokat voltunk együtt. Szakmai dolgainkat, elképzeléseinket őszintén megvitattuk. Tapasztalatszerzés, országismeret céljából gyakran elkísértük egymást vidéki útjainkra is, sőt a magánéletünk gondjait, titkait is megosztottuk egymással. Később ehhez a baráti társasághoz csatlakozott Csordás Csaba – akit az Uvatervben még csak futólag ismertem –, Mihályi Miklós, majd Virágh Lajos. Olyan volt ez a barátság, hogy ha idővel el is távolodtunk egymástól, ha összetalálkozunk, ma is teljes nyíltsággal üdvözöljük egymást. Amikor például 2000-ben Szalai Béla lett a közúti főosztály vezetője, s ő minden munkatársával röviden konzultált, nekem csak annyit mondott:

– Vacsorázzunk együtt hétfőn Párizsban! Majd ott beszélgetünk.

Én ugyanis hétfőn éppen egy 3 hetes párizsi tréningre utaztam, ő pedig egy másik géppel az AIPCR rendes ülésére érkezett. Vártam hát rá délután az Abbas metróállomásnál a napsütésben…

*

A Közúti főosztály feladatai

A minisztérium az országos közutakra fordítható költségvetési forrásokat az intézményi rendszernek és a technológiai adottságoknak megfelelő fejezetekben osztotta szét. A fő rovatok a következők voltak:

- Autópálya építések
  Ennek tartalma magától értetődik. Felelőse a KPM Műszaki osztálya volt. Abban az időben az M1 és M7 autópálya építése volt napirenden (az előbbi a mai 1. sz. főút nyomvonalán: Budaörs-Bicske-Tatabánya), és megkezdődött az M3 előkészítése is.
- Útkorszerűsítés

A főutak korszerűsítése az Út osztály irányításával, az OKTSZ előírásait véve alapul – forgalmi és politikai fontossági sorrend szerint. A hosszú szakaszokra kiterjedő koncentrált korszerűsítésekről az országos érdekek alapján született döntés, de kemény verseny folyt a kisebb korszerűsítésekért is, mint egy-egy városi elkerülő szakasz, egy-egy jelentős csomópont, stb.

- Hídkorszerűsítés
  Az országos közúthálózat mintegy 6000 hídja minőségét tekintve rendkívül nagy szórást mutatott, de átlagában is sötét volt a kép. Mind a nagyhidak, jelentős folyóhidak, mind a patakok és időszakos vízfolyások hídjai között nagyon sok volt a keskeny, kis teherbírású, szerkezetében korszerűtlen, rossz állapotú műtárgy. Ezek korszerűsítésére gondozta a KPM Híd osztálya a hídkorszerűsítési programot.
- Bekötőút építés
  Az 1965-70, és az 1970–75 közötti tervidőszakokra országos program keretében kaptak bekötőutat azok a falvak, amelyekben legalább 200 ember élt legalább 50, faluszerű rendben álló házban. Ennek köszönhető, hogy 1975 óta Magyarországon gyakorlatilag minden falu megközelíthető aszfaltos úton.
- Vállalati fenntartás
  A vállalati technológiákkal, gyakorlatilag az adott időszak korszerűnek tekinthető építési technológiáival elvégezhető útfenntartási feladatokra szolgált. Az egyébként újszerű burkolaterősítést is ebbe a csoportba sorolták be.
- Házilagos fenntartás
  Az igazgatóságok saját dolgozóival és eszközeivel elvégezhető útfenntartási feladatok, beleértve a téli hóeltakarítást és a síkos utak érdesítését is. Ez a forrás fedezte a fokozatosan egyre nagyobb teret elfoglaló útüzemeltetést, mindenek előtt a forgalomtechnikai teendőket is.

Ezek közül itt most külön szólnék néhány szót az autópályákról. Akkor ugyanis én ezzel nem sokat foglalkoztam, mégis méltatlan lenne megfeledkezni róluk. Hiszen a motorizációnak világszerte egyik fő feltétele éppen az autópálya-hálózat kiépítése volt, s Magyarországon is párhuzamosan kellett – vagy kellett volna – futnia a két programnak: az autópálya-hálózat kiépítésének és a hagyományos úthálózat fejlesztésének.

Az M7 autópálya építése már a 60-as évek elején megkezdődött, és amikor Ábrahám Kálmán a KPM-be került, egyik fő feladatának éppen az autópálya-hálózat kiépítését tekintette. Ezért vitte magával az Uvaterből dr. Moldován Kristófot és bízta rá a Műszaki osztály vezetését. Majd maga is hozzálátott, hogy körülnézve a világban személyesen tájékozódjék a műszaki megoldásokról és finanszírozás módszeriről. Maga mellé vette a nyelveket is jól ismerő Reinisch Egont és Tímár Andrást, két kitűnő mérnököt, s Európán kívül Amerikát és Japánt is végiglátogatva kidolgoztatta az 500 km-es magyarországi útdíjas autópálya-hálózat terveit. Nem rajta és rajtuk múlott, hogy ez a program a Siófokot elkerülő fél-autópályával torzó maradt.

Mert a legfőbb kérdés – tegyük hozzá: mindmáig ez a legfőbb kérdés! –, hogy az autópályákra és az előbbiekben vázolt többi teendőre honnan és mennyi pénz jut. Abban az időben bármilyen célra csak egyetlen forrás létezett, az országos költségvetés, aminek gazdája az Országos Tervhivatal és a Pénzügyminisztérium volt. A közutakra szükséges forrásokat tehát az éves költségvetés készítése során ezeknél a tárcáknál kellett kiharcolni. Természetesen soha nem sikerült annyit szerezni, amennyire szükség lett volna, vagy amennyit a szakma szükségesnek tartott. De egyrészt azokban az években sokkal nagyobb szeletet sikerült kihasítani az országos tortából, mint azelőtt és azóta bármikor. Ez eleve jó biztosítéka volt a sikernek. Másrészt azonban relatíve és a szükségletekhez-vágyakhoz képest

bármilyen keveset adott is a költségvetés, ez az összeg mégis olyan nagy volt, hogy minden, a közúti szakmán kívül álló számára elképesztő összegnek tűnt, és ezáltal szinte automatikusan botránykővé lett.

Különösen feltűnő és ezáltal veszélyes volt ez, ha végiggondoljuk a döntési szinteket. Hasonló vagy még nagyobb összegekről természetesen más tárcáknál is döntöttek. Az építőipar, a nehézipar, a bányászat nyilván még nagyobb összegekkel gazdálkodott. De ezek úgy nevezett „termelő" ágazatok voltak, és ott ezekre a feladatokra többszintű, nagy apparátusok működtek, trösztök, vezérigazgatóságok, s ezeknek a stratégiai dokumentumait a felsőszintű politikai fórumok is megtárgyalták. A közlekedési tárcán belül is voltak hasonló nagyrendszerek, mindenek előtt a vasút és a posta. De ezek ugyancsak történelmileg kialakult szervezeti keretek között, vezérigazgatósági irányítás alatt működtek, ahol a vezérigazgató egyúttal miniszterhelyettes is volt.

Ezzel szemben ez a „parvenü" alágazat, a közúti szolgálat, követelőző módon, és gyakorlatilag sikert sikerre halmozva úgy működött, hogy főosztályvezetői rangban lévő vezetőjénél megyei és nagyvárosi vezetők szinte kilincseltek, a pénzek tényleges kiosztása pedig egy középvezetőre volt bízva, aki szinte tetszése szerint dominózhatott vele. Ebbe nem szólt bele valójában semmiféle párt-, vagy állami jóváhagyó és ellenőrző szerv, az Út-osztály vezetője – később az ő íródeákjaként Plachy Sándor – egy kockás füzetben vezette a nyilvántartásokat. Kötéltánc volt ez a javából!

Mi, a beosztott, de a ránk ruházott bizalomtól kissé megszédült területi főmérnökök, ennek persze csak a diadalmas oldalát láttuk. Tudtuk ugyan, hogy mi csak az egyik szerszám voltunk, amivel az egyes mesterműveket: a jelentős közúti beruházásokat kifaragták, de örömmel és sikerekre éhesen éltünk a lehetőséggel, s szerettük volna hatáskörünket még tovább tágítani. Nem éreztük azt a veszélyt, ami abban a mind jobban elbürokratizálódó, ideológiáktól és hatalmi vetélkedésektől merev és lassan lepusztuló rendszerben ránk és az Ügyre leselkedett. (Akkor még nem vonhattuk le a híres „meggymag ügy" tanulságait, ahogyan a hulladékból hasznot préselő, ötletes vállalkozónak bele kellett buknia a sikerbe.) Az úthálózat fejlesztésével, üzemeltetésével kapcsolatos események és a szereplők sorsa azonban így utólag már pontosan kirajzolja a hetvenes-nyolcvanas évek Magyarországának egyik jellegzetes kórlapját, a közúti közlekedés és az úthálózat-fejlesztés súlyosan ellentmondásos történetét.

De meg kell itt emlékeznünk még egy nagyon fontos feladatról!

Ezeknek a műszaki és pénzügyi teendőknek az ellátásához nélkülözhetetlen volt a fegyelmezett és hozzáértő szakember-gárda nemcsak a Közúti főosztályon, hanem mindenek előtt a területen, az igazgatóságokon. Ábrahám Kálmánnak egyik legfelelősségteljesebb feladata volt az igazgatósági vezetők kiválasztása. Szaktudás, emberség és politikai megbízhatóság kívántatott minden igazgatótól, főmérnöktől. Bizony nem volt könnyű a megfelelő vezetők kiválasztása. Álljon itt csak egyetlen példa!

Az egyik megyében az idős munkáskáder igazgató nyugdíjba készült, és így új igazgatót kellett találni. Ábrahám Kálmán Kozma László kíséretében felkereste a megyei pártbizottság első titkárát, és javasolta, hogy a korábbi főmérnököt nevezzék ki igazgatónak. Az első titkár, a megye legfőbb vezetője azonban megrökönyödéssel fogadta a javaslatot, hiszen a főmérnök nem volt párttag. Újabb jelöltet kellett tehát keresni. Az igazgatóság középvezetői között két alkalmas, műszakilag jól képzett mérnök is volt, de egyikük sem volt párttag! Kozma László vállalta, hogy maga is párton kívüliként meggyőzi őket, lépjenek be, máskülönben kívülről kapnak idegen, kiszámíthatatlan főnököt. Egyiküket végül sikerült rávenni, s ő el is nyerte az igazgatói állást. De jellemző a kor zűrzavaros viszonyaira, hogy évekkel később, az igazgatóságok 1983-as összevonása után, amikor a politikai légkör már

olvadni kezdett, ezt az embert a társ-megyei kollégák éppen „sötét kommunista” múltja miatt fogadták ellenérzéssel.

*

A területi főmérnök feladatai

A főutaknak, pontosabban a legfontosabb főutaknak az OKTSZ szerinti korszerűsítése a 60-as évek közepén indult meg. Ez a program 1970-72-re jelentős eredményeket hozott. Megépült például a legelsők között a 3. sz. főút Miskolcig, a 7. sz. főút balatonparti szakasza, vagy nagyrészt teljesen új nyomvonalon a 84. sz. főút. 1971-ben azonban megkezdődött a burkolaterősítési program is. A legelső, szinte kísérleti akció a 67. sz. Kaposvár-balatonlellei főút megerősítése volt. 1971 nyarán kezdődött a 6 m széles burkolat megerősítése egy réteg aszfalttal. Tervek nem készültek, csak a finisher kiegyenlítő gerendájával csillapították a hosszhullámokat. A munka elszámolása a kiszállított aszfalt mennyisége alapján történt.

Somogy megye az én területem volt, s nekem éppen az lett az első feladatom, hogy ebbe a teljesen újszerű munkába drasztikusan beavatkozzam. Szeptemberre ugyanis elfogyott a főosztály fenntartási pénze, s mikor a Pénzügyminisztériumban kudarcot vallott a pótkeretért indított akció, a munkát azonnali hatállyal le kellett állítani. Nekem ezért a szigorú központi vezérlés jegyében a helyszínre kellett utaznom, s kijelölnöm, hogy az új aszfaltszőnyeget – a biztonsági szempontokat is szem előtt tartva – pontosan hol és miként szakítsák meg.

Szigorú központi vezérlés! Kozma László valóban keményen kézben tartotta a programot, s ennek mi, területi főmérnökök voltunk az eszközei. Szinte állandóan kint tartózkodtunk a területen – heti két-három napot voltunk a megyéinkben. Mindannyian szenvedélyesen szerettünk utazni, s meg akartuk ismerni a területünket, sőt az egész országot. Vagy legalább is annak az országos közutak mentén fekvő párszáz méter széles sávját. Mert az sose fért bele a programunkba, hogy az útjainktól eltávolodjunk, s olyan helyeket is felkeressünk, ami az útról nem látszott. (Pedig de szép ez az ország, s mennyi kincs maradt rejtve előttünk!) A lényeg azonban, hogy az utakat akartuk megismerni, és a hibáikat kijavítani. Én például egy-egy útbeutazásom után sokszor 2-3 gépelt oldalnyi hibajegyzéket, észrevételt küldtem az érintett igazgatóságnak. Nem is gondoltunk rá, hogy sokak számára a mi lázas országjárásunk esetleg csak passzionak tűnik. Pedig a kívülállók bizony nemigen hitték el, hogy mi ezt őszinte lelkesedéből csináljuk, és hogy számunkra ez egyfajta misszionáriusi munka volt. Gyanakodva nézték, és voltaképpen szerencsénk, hogy botrány nélkül megúsztuk.

Maga Kozma László is örökké úton volt. Ideje harmadát vidéken töltötte, harmadát a Pénzügyminisztériumban és a Tervhivatalban, s mi alig tudtunk találkozni vele. Pedig mindig sok megbeszélnivalónk lett volna. Közvetlen, tételes instrukció híján azonban a magunk feje alapján kellett intézkednünk. Ezért aztán a problémáinkat egymással is rendszeresen megbeszéltük. Nagyon szoros csapatmunka volt.

Kozmával legbiztosabban úgy tudtunk beszélni, ha néha elkísérhettük egy-egy vidéki útjára. Egy ilyen utunkhoz kapcsolódik egy történetem, ami nem tartozik ugyan szorosan a közutak témájához, de jól jellemzi a magyar állapotokat.

Vidéki útjaira Kozma Lászlónak már akkor rendelkezésére állt egy saját vezetésű 1500 cm^3-es Zsiguli, amit Kiss Dezső miniszterhelyettessel közösen használt. Ez a típus akkor még igazi kuriózumnak számított. Afféle bemutató példány volt, s Kiss Dezső, mint szenvedélyes autós, gyönyörű világoskék BMW-je mellett strapásabb utakra inkább ezt az

autót használta. Ha pedig éppen nem volt rá szüksége, átengedte Kozmának, de szigorúan csak őneki, akinek hivatalosan a nevén volt. A kocsi, mint teszt-autó műszaki szervizelését pedig a Közlekedéstudományi Intézet gépjármű laboratóriuma látta el.

Az említett napon reggel Győr felé indultunk volna, de előtte el kellett vinni az autót a szervizbe. S míg ott a kocsit átvizsgálták, élénk beszélgetésbe bonyolódtunk egy idősebb kutató mérnökkel. (A nevét sajnos nem tudom.) Kiderült, hogy egy igazi feltalálóval hozott össze a véletlen: ő találta fel a hajtókar nélküli robbanómotort. A találmány lényege, hogy a főtengely nem hajtókarokon keresztül kapja a dugattyúktól a meghajtást, hanem közvetlenül a dugattyúkhoz van csapágyazva. Így a motort a hagyományosnál lényegesen kisebb és könnyebb. A műhely próbapadján meg is tekinthettünk két kísérleti példányt: egy személyautóhoz való ottó- és egy autóbuszhoz alkalmas diesel motort. S meghallgathattuk a feltaláló hányattatásának történetét. A találmány ugyanis a motorgyárakba sohasem jutott el. Értékesítését ugyanis a szocialista országok közötti egyezmények szellemében csak a KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) keretein belül engedélyezték, de a szovjet autógyárak elfektették a javaslatot. Nyugatra pedig, még ha sikerült is volna megtalálni a megfelelő hasznosítót, nem engedték kivinni. Így aztán a szellemes konstrukció hamuvá lett, mielőtt lángot fogott volna. Mindez az „élenjáró szocialista technika” jegyében.

Térjünk azonban vissza a területi főmérnökök bemutatásához!

Nagyon fontos, hogy a területi főmérnök nemcsak a közúti igazgatóság és a minisztérium közötti kapcsolat letéteményese volt. Elsőfokon ő képviselte a tárcát a megye és a települések között is. Szinte napi kapcsolata volt a megyei tanács építési-, közlekedési és vízügyi osztályával (ÉKVO), és ami több, a megyei pártbizottság gazdaságpolitikai osztályával. A rendszeres kapcsolat mellett minden évben volt két olyan alkalom is, ami törvényszerűen összehozta őket. Az egyik a következő évi feladatterv összeállítása volt, ami mindig a területi főmérnök jelenlétében történt, az igazgatóság vezetői és a megyei tanács, valamint a párbizottság osztályvezetőjének részvételével. A másik ilyen jeles alkalom a tárca kijelölt vezetőjének rendszeresített megyei látogatása volt. A miniszter és helyettesei ugyanis rotációs rendben minden évben felkeresték a megyéket, és a párbizottság épületében, a megyei pártbizottság titkárával és a megyei tanács elnökével megbeszélték a megye és a tárca időszerű ügyeit. Ezen a megbeszélésen természetesen részt vettek a tárca megyei intézményeinek vezetői: a vasútigazgatóság, a közúti igazgatóság, a Volán, az AFIT (Autófenntartó-ipari Tröszt) és a Posta vezetői. A területi főmérnök feladata volt az is, hogy ennek a tárgyalásnak közúti napirendi pontjait előkészítse. A területi főmérnök ezen túl szükség szerint kapcsolatot tartott a megye városainak, nagyobb községeinek vezetőivel is. Engem meghívtak például a kaposvári városi tanács ülésére, vagy mikor egyszer csak úgy út közben beköszöntem Pálfy Károly balatonfüredi tanácselnökhöz, hirtelen ebédet hozatott nekem, és felkért, hogy mondjak köszöntőt, vágjak szalagot a 71. főút és a Jókai utca csomópontjában éppen elkészült jelzőlámpa avatásán. Ezeken a megyei tárgyalásokon természetesen a következő évi program tartalma volt a fő téma. Ebben a közúti igazgatóság volt a kezdeményező, de a területi főmérnöknek is megvolt a maga koncepciója, ami nem is egyezett mindig a tárca álláspontjával, de amit a tárca elképzeléseként próbált elfogadtatni. És megvolt a megyei tanács és a pártbizottság elképzelése is. Az út- és hídkorszerűsítések programjáról, ami alaposabb és hosszabb előkészítést igényelt, ezeken a tárgyalásokon már viszonylag kevesebb szó esett. A burkolatmegerősítések és a megépítendő bekötőutak tételes jegyzékéről azonban kemény viták voltak. Pap János, Veszprém megye legendásan bigott kommunista első titkára, aki ajkai volt, és a maga merev-vonalas módján csak „a munkásosztály érdekeit” képviselte, ő tehát például azon a véleményen volt, hogy a 71. sz. főút csak Balatonfüredig, a 8. sz. főút Ajkáig fontos: ami ettől nyugatra van, arra nem szabad pénzt pocsékolni. (Meg is lett ennek az ára, amikor Keszthely és a keszthelyi járás

Veszprémtől Zala megyéhez pártolt!) Somogy megye pedig azt vallotta, hogy a Balaton nem Somogyé, hanem az országé. Tehát a 7. út fejlesztésére somogyi pénzt nem szabad felhasználni, arra a tárca gondoskodjék külön forrásokról. Miután azonban hasonló érveléssel minden megyének megvoltak az igényei azokra a külön-pénzekre, amelyek a költségvetésben sosem léteztek, a tárca ezeket a követeléseket mindig igyekezett visszautasítani. Nekünk az Út osztályon inkább az volt a problémánk, hogy a számtalan eltérő jellemzőt miként lehet úgy figyelembe venni, hogy a hálózat egészére igazságosan tudjuk elosztani a forrásokat. (Ez a szemlélet annyira belém ivódott, hogy később Szombathelyen, amikor – hogy úgy mondjam – átkerültem az asztal másik oldalára, sokszor szememre vetették, hogy miért törődöm én annyira az országos szempontokkal. Lennék inkább sokkal erőszakosabb és ravaszabb a vasi érdekek érvényesítésében!)

Az útfejlesztési programok mellett külön fejezetet alkotott az intézmény-fejlesztés. Először is létre kellett hozni minden megyében a közúti igazgatóságot. Kezdetben, még a 60-as évek első felében, 12 közúti igazgatóság (KIG) és 12 közúti üzemi vállalat (KÜV) alakult az országban. Később ezek a KÜV-ök tovább fejlődtek, és közúti építő vállalatok (KÉV) lettek belőlük, az Útépítő Tröszt ernyője alá összefogva, s kijelölve kinek-kinek a működési területét. (A tröszt vezérigazgatója Újvári István, műszaki igazgatója Husi Márton volt.) Budapest, Győr, Székesfehérvár, Zalaegerszeg, Kaposvár, Pécs, Eger, Miskolc, Nyíregyháza, Kecskemét, Debrecen és Hódmezővásárhely volt a 12 KÉV székhelye. Gyakorlatilag monopolhelyzet volt ez, verseny csak az Út-Tröszt egésze, illetve a két nagyvállalat, a Betonútépítő Vállalat (BUV) és az Aszfaltútépítő Vállalat (AUV) között alakult ki.

Kezdetben a közúti igazgatóságok hatásterülete is átnyúlott a megyehatárokon, székhelyük megegyezett a KÉV-ekével. Így az egri igazgatóság egész Nógrád megyét is gondozta, de pld. Vas megye területe részben Győrhöz, részben Zalaegerszeghez tartozott. Gondoljuk el: például a 2. sz. főút Drégelypalánk és Hont körüli szakaszának korszerűsítését Egerből intézték. Pedig onnan nézve még Salgótarján is milyen messze van! Érthető, ha az igazgatóság nélküli megyék ezt sérelmezték, és keményen lobbiztak a saját igazgatóságért. 1966-tól tehát megindult a további 7 igazgatóság megszervezése is.

Ez persze nem mehetett egyik napról a másikra. A területi gárda, az útmesterségek és azok személyzete ugyan megvolt, még ha sokszor nagyon kezdetleges formában is, az igazgatóság központját azonban a semmiből kellett felépíteni. Alkalmas vezetőket kellett találni, műszaki munkatársakat kellett toborozni, és megfelelő irodaépületről is gondoskodni kellett. 1971-re már megalakult valamennyi megyében a KIG, de a körülmények még sok helyen kezdetlegesek voltak. Ahol annak idején KÜV és KIG együtt létesült, modern közös székházban helyezték el őket. Ahol azonban nem volt vállalat, az igazgatóság nyomorúságos irodákban kezdte működését. Mikor Veszprémben sor került első látogatásomra, az igazgatóság egy nagyon leromlott, szűk épületben működött, de mögötte, az udvaron már épült a ma is meglévő, új székház. Vagy nézzük Budapestet, ahol annak idején nem épült közös székház. Az igazgatóság központja a Bécsi utca és a Deák Ferenc utca sarkán egy lakóház második emeletén volt (talán két egykori polgári lakás helyiségeiben), majd később megkapták a Széna téren a metró-építkezés kétszintes barakképületét is. Számomra a legemlékezetesebb és legnyomorúságosabb azonban éppen a Szombathelyi KIG helyzete volt, hiszen évekig magam is ott dolgoztam. A Vadas Márton utcában, a Gyöngyös patak partján voltak az igazgatóság irodái, 9 földszinti és 3 pincesori szobában. Egy dolgozóra mindennel együtt 2,5 m^2 jutott! Ennek az irodának egyetlen előnye az volt, hogy munka közben, ha szép volt az idő, a nyitott ablakon át a patak csobogását hallgathattam.

Ilyen viszonyok között hirdette meg Kozma László, hogy a közúti igazgatóságok feladata a jövőben nem az útfenntartás, hiszen az csak minimum-feltétel, hanem az utak üzemeltetése.

*

Útüzemeltetés

Mi a különbség az útfenntartás és az üzemeltetés között? Mit jelent az utak üzemeltetése? – ezt kérdezte minden szakember, aki az új jelszót meghallotta.

Mi, fiatal területi főmérnökök, zömmel a tervező asztal mellől érkeztünk, s az útfenntartásról is csak halvány fogalmaink voltak. Főnökünk ugyan viszonylag sokat beszélt az új kívánalmakról, de ideje kevés lévén, korántsem eleget. És főleg: Magyarországon még csak hírből ismeretük a motorizációt, s megismerkedni vele, külföldön körülnézni nem állt módunkban. Magyarországon a 60-as években mindössze 30-40 ezer személygépkocsi volt! El kellett képzelnünk, milyen lesz az, ha majd itt is 40-50-60 autó jut száz emberre, nem pedig 4-5, és mit kell akkor nyújtania egy feladata magaslatán álló közúti szolgálatnak.

Elképzeltük. És a magunk számára magasra helyeztük a mércét. De magasra helyeztük a területen dolgozó kollégák számára is. Így visszatekintve nagy szerencsének, szinte csodának látom, hogy ezt a többségük megértette és elfogadta. Nem ellenségnek tekintettek bennünket, hanem csatlakoztak hozzánk, és tekintet nélkül a köztünk korban és tapasztalatban meglévő különbségekre, elfogadták a munkatársi közösséget.

Ma már minden autós természetesnek veszi és elvárja a közút-üzemi szolgálat működését. De akkor még nem volt rendszeres útellenőrzés, hézagos volt minden nyilvántartás, gyerekcipőkben járt a forgalomtechnika, nem volt hozzá háttéripar. Az építő vállalatok nem voltak tekintettel a forgalom követelményeire. A kitűző mérnök például mindenféle biztonsági intézkedés, bármi figyelmeztető tábla, sárga mellény, egyebek nélkül állította fel teodolitját akár a legforgalmasabb főút közepén, s fel se merült, hogy esetleg veszélynek teszi ki magát és műszerét. Nem is beszélve a közlekedőkről. Vagy az utat kátyúzó magányos útőr letűzte kis piros zászlóját az útpadkán, és talicskájával, lapátjával úgy jött-ment az úton, mintha otthon, a saját udvarán söprögetett volna.

Milyenek voltak azok az utak?

A főutak, a híres „egyszámjegyűek” viszonylag jók voltak, noha csak 6, maximum 7 méter szélesek. Ezek közül néhányat a 30-as években az akkor legkorszerűbb módon építették ki, többségükben betonburkolattal. Persze addigra ezek is 40 évesek lettek, az idő és a háború megviselte őket, de a forgalom még kicsi volt rajtuk, a terhelés kevés. Ilyen volt az 5-ös, a 6-os, a 7-es, a 8-as út. De sok más is, ha nem is teljes hosszában. A 3-as út nagyobb része aszfaltút volt, de az is 6, vagy 7 méter széles. És a kétszámjegyű utak közül is sok volt hasonló. Az 50-es, a legforróbb hidegháborús években is épült néhány stratégiai jelentőségű út, mint a 6-os egyes szakaszai, a 21-es, vagy a 37-es. Ám a 28.000 km túlnyomó többsége messze nem felelt meg ezeknek a követelményeknek.

Ráadásul a korszerű járművek megnövekedett sebessége, száma, terhelése akkor már ennél jóval többet kívánt. Útjaink zöme akkor még poros makadám volt, vagyis nem volt semmi pormentes, bitumenes, vagy legalább kátrányos burkolata, csak a vízzel kötött makadám. Szélességük 4-5-6 méter volt. Padkájuk 0,5-1 méter széles földpadka. S azon kívül az árok, a rézsű. Az utakat beton kerékvetők és beton korlátok kísérték, amik sem láthatóság, sem ütközés szempontjából nem feleltek meg a gépkocsiforgalom igényeinek. Burkolatjelek nem voltak, csak a legnagyobb forgalmú csomópontokban, ott is sablonnal, kézzel festve, fényvisszaverő adalék nélkül. A jelzőtáblák csak a legszükségesebb információkat, utasításokat adták meg, egyszerű vaslemezeken, olaj-, vagy nitro-festékkel. Az óhatatlanul keletkező kátyúkat a szakaszos útőr a padkára kiprizmázott zúzalékkal javította ki, és kézzel

döngölte be, az árkot-padkát pedig kézzel kaszálta. (Vagy árverésen nyerte el valamelyik állattartó parasztgazda.)

Emellett még a 60-70-es évek fordulóján is több száz olyan falu volt az országban, aminek még poros – tehát bitument nem látott – makadámútja sem (!) volt. S éltek ezek a falvak néha 5–10 km távol a legközelebbi épített úttól, olyan körülmények között, hogy az év több hónapjában csak traktorral vagy lovas kocsival lehetett őket megközelíteni. Bizony sok helyen még akkor is érvényes volt az, amiről Pehm József zalaegerszegi apátplébános, a későbbi Mindszenty hercegprímás számolt be az 1937. évi egyházmegyei zsinatnak. Arról írt, hogy a szombathelyi egyházmegye 166 Zala megyei községéből 87-nek még kiépített bekötőútja sincs. Ezek októbertől március végéig megközelíthetetlenek. A plébániától 12 filia több, mint 10 kilométerre van, s ezekbe a plébános néha évszám nem is jut el. Sőt olyan is van, nem is egy, ahol a plébánia és a körjegyzőség ellenkező irányban fekszik. A szetpéterföldieknek például egy anyakönyvezés télvíz idején – szekéren, szánon, pólyás gyerekkel a nagykendő alatt – 29 km utazást jelentett, és az út „17-szer törik”. De hozhatunk korszerűbb analógiát is. Rákosy Gergely Az óriástök című kisregénye már a téesz-időket idézi, s bizony téli viszonyok között az ő faluja is csak harckocsival közelíthető meg. (Ámbár a harckocsi és a hó viszonyáról nekem 1986-ból éppen ellenkező tapasztalataim vannak. A lánctalpas jármű is felhasal a hófuvat tetejére, s aztán se előre, se hátra!)

Télen az utak veszélyes szakaszait, az íveket, emelkedőket salakkal, homokkal szórták fel. Közönséges teherautókról a platón állva kézzel-lapáttal szórták az érdesítő anyagot. De leginkább magára az autósra várt, hogy a padkán prizmákba rakott salakkal maga szórja fel a síkos útszakaszt. Könnyű hóekéje, amit a Csepel teherautóikra, vagy MTZ traktoraikra szerelhettek, s amivel a vékony havat és latyakot félre lehetett lökni az útról, minden útmesterségnek volt, de nagyobb hó eltakarítására szolgáló egy, vagy kétszárnyú ekével csak a hóveszélyesebb igazgatóságok rendelkeztek. Az ezek hordozására alkalmas nehéz Tátra teherautók az országos hatáskörű Közúti Gépellátó Vállalat (Közgép) tulajdonában voltak, s ezeket téli szolgálatra évente a minisztérium osztotta szét.

1969-70 telén régnemvolt kemény tél köszöntött az országra. Karácsony után lehűlt az idő és megkezdődött a havazás. A fővárosban is másfél méteres hóbuckák halmozódtak fel az utak mentén, a járdákon, vidéken azonban a hófúvásos területeken több méteres hóhegyek rakódtak az utakra. Láttam fényképet, ahol a 8-as főút csori szakaszán az én aprótermetű Zsiga Kiss Endre kollégám és a hórihorgas székesfehérvári főmérnök, Bogár Pál – 52-es helsinki kosárlabda olimpikon – a hófuvat tetején rákönyökölt a telefonpózna csúcsára!

A téli felkészülés természetesen évente visszatérő nagy feladat volt. Ezt az igazgatóságok az adott körülmények szerint végre is hajtották, a sajtó élcelődése pedig a politikailag engedélyezett viccek körébe tartozott. De egy-két kemény tél bebizonyította, hogy az iparosított és központosított közellátás és a motorizáció a téli közúti szolgálattól is egészen mást követel, mint a régi, önellátó falvak idején.

*

Úthálózat, főutak, forgalomtechnika

Az eddigiekben abból indultunk ki, hogy az országos úthálózat megvan, s szerkezetében úgy jó, ahogy van. A valóság azonban más volt. Az országos közutak hálózatáról, annak szerkezetéről még a 30-as években született kormányzati döntés, ami számozásában ugyan módosult, de az utak összessége alig változott. Én magam erről az első

tapasztalatokat 1960-61-ben kerékpárosként szereztem. Jelentős változást sem az útkorszerűsítések, sem a bekötőút-építési program nem hozott, hiszen mindkettő többnyire meglévő utak fejlesztését tartalmazta, új utak csak egyes korrekciók, rövidebb szakaszok révén kerültek a hálózatba. A burkolaterősítési program pedig kifejezetten a meglévő utakra összpontosított. Ennek ellenére a hálózat fejlesztése, korszerűsítése igényként a 70-es években is napirenden volt, mert az infrastruktúra hálózatának együtt kellett volna haladnia az ország gazdasági fejlődésével. (Somfai András barátom vizsgálatai sajnos ennek szinte az ellenkezőjét igazolják. Ebben az időben sok-sok község lépett előre a város kategóriába, de az úthálózat nem követte ezt a fejlődést. A település-hálózat és a közlekedés-hálózat egyre jobban elszakadt egymástól.)

Átfogó vizsgálat a gazdaság és az úthálózat harmonikus fejlesztésére nem készült. Születtek azonban egyes javaslatok és elképzelések, lokális észszerűsítésre vonatkozó kezdeményezések. Én ezek közül két főúti programnak voltam részese.

Ezek egyike a 84. sz. főút létesítése volt a Balaton és a soproni országhatár között. A gondolat eredetileg a nagy koncentrált korszerűsítések keretében született még a 60-as években. Számunkra érdekesség volt, hogy a Sümeg és Jánosháza közötti szakaszát az Uvatervnél éppen Csordás Csaba tervezte. Amikor azonban a teljes 120 kilométeres út elkészült, és fel kellett készülnünk, hogy összképében is egységes módon forgalomba helyezzük, ő már Vas megyei területi főmérnök volt. Én Veszprém megyei funkcióm révén jutottam benne szerephez, Szalai Béla pedig egyrészt Győr-Sopron megyei főmérnökként, másrészt mint aki akkor már a forgalomtechnika új arculatának országosan egységes megjelenéséért is felelős volt.

Ennek akkor különös jelentősége volt. A forgalomtechnika ugyanis abban az időben teljes átalakulás kellős közepén tartott. A KRESZ alapelveiben, de napi rendelkezéseiben is lényegében változatlan volt, vagy inkább azt mondhatjuk, hogy a motorizáció őskora, a jobbra-tarts bevezetése óta őrizte a maga folyamatosságát, de a 70-es évekre a forgalom és a társadalom változásai megújulásáért, felfrissüléséért kiáltottak. Ennek volt jele és következménye, hogy a KPM a kutatóintézet szakértőinek vezetésével már a 60-as évektől évente forgalomtechnikai konferenciákat rendezett az igazgatósági szakemberek számára. Jómagam a forgalomtechnikával természetesen már az egyetemen megismerkedtem, és nagy ambícióval foglalkoztam vele. Később az UVATERV-nél is gondosan kidolgoztam a forgalomtechnikai munkarészeket. De mindennek még nem volt meg a rutinja, és az idősebb kollégák még nem látták át ennek a jelentőségét. Az úttervezés számukra a traszírozást és a pályatervezést jelentette. Érthető: gyakorlatilag nagyon kevesen vezettek közülük autót! Hiszen nem volt nekik. Én például egy nagy ambícióval kidolgozott tervemben, a 47. sz. főútnak az algyői olajipari központhoz tervezett csomópontjánál követtem el naivan banális – vagy banálisan naiv – hibák egész sorozatát. Amikor a tervet a megbízónak még munkaközi állapotban bemutattam, az Olajterv szakértőnek az amerikai tanulmányútjáról éppen hazatért Márfai Tibort kérte fel. Ő a tervlapra még csak rá sem hajolt, csak messziről felmérve mondott róla megsemmisítő ítéletet. Márfaival ezután legközelebb már mint területi főmérnök, 1971 szeptemberében a szántódi forgalomtechnikai konferencián találkoztam, ahol a nagytekintélyű triász, „a három Tibor” – Márfai, Balogh és Jakab Tibor képviselte a korszerű mérnöki ismereteket, mi pedig éles vitákat folytattunk olyan kérdésekről, mint hogy a széljelzőkön milyen színű fényvisszaverő fólia legyen: két piros-e, vagy egy piros, egy fehér. Pedig a műanyag széljelző és a fényvisszaverő fólia egyaránt olyan újdonság volt számunkra, mint Kolumbusz idejében Európában a kukorica.

Azokban az években kezdtek elterjedni az üveggyönggyel festett kresz-táblák és a korábbi nyílhegyű útbaigazító táblák helyett az útiránnyal szembe fordított zöld táblák. A nyíl alakú burkolatjeleket még ecsettel, vagy legfeljebb kézi szórópisztollyal festették. Az út tengelye csak a fontosabb főutakon volt felfestve, és sok helyen még az is sablonokkal

készült. Az első mozgó festőgépek, így a Szombathelyen kifejlesztett Savaria-I és Savaria-II még alig jelent meg útjainkon. A Savaria-III, ami már a szintén első generációs nyugati gépek mintájára készült, még csak prototípusként létezett.

Talán itt kell elmesélnem egy apró főmérnöki kalandomat, ami egyrészt útüzemeltetői készségeink állapotát, másrészt területi főmérnöki mivoltunkban a magánélet és a szakma összefonódását illusztrálja. 1975 nyarán egy szombati vagy vasárnapi alkonyatban történt. Feleségemmel és anyósommal hazafelé autóztunk Ábrahámhegyre, amikor Badacsonyörs és Ábrahámhegy között döbbenten vettük észre, hogy előttünk a 71-es út betonburkolata „kivetődött". Igen, ez a szakszó rá, csakhogy ez a vasúti pályafenntartásból ismeretes: amikor a sínszál annyira fölmelegszik, hogy a benne felgyülemlett nyomófeszültséget a lekötések többé nem tudják átadni a keresztaljaknak és az ágyazatnak, s a sínszál oldalra kipúposodik. Itt is az történt, hogy a forróságban a betontábla annyira felhevült, hogy középen elrepedve fölfelé, mint az egymásnak támasztott két kártyalap, vagy 25-30 centiméter magasra kiágaskodott az útpálya síkjából.

A forgalom csekély volt, de elborzadva gondoltam rá, hogy rövidesen besötétedik, s teszem azt egy motoros, különösen ha netán szemben is jön rá valaki, s annak lámpája elvakítja, miként bukna fel ezen a lóversenyhez illő akadályon. De hová fordulhatok? Hol kérhetek segítséget? Telefon? Otthon már volt telefonunk, de még ha kivárjuk is az interurbán hívás kiszámíthatatlan idejét, hol találok ügyeletest, aki kellő gyorsasággal intézkedni tud? Anyósom segített: van a faluban két-három útőr, keressük meg őket! Talán Kovács Imre volt, akit hirtelen megtaláltunk. Beültettük az autóba, berobogtunk Tapolcára, hogy megkeressük az üzemmérnökség valamelyik illetékesét.

A raktárost találtuk otthon. Van-e – kérdeztem – fényvisszaverő veszélyt jelző táblája? Mindegy, milyen ábra van rajta, csak fényvisszaverő legyen! Legalább két darab kell, s hozzá vasháromláb. Ezt tettük ki az útra, elkorlátozva vele a szörnyű bukkanót. Hogy hányan kerülték ki így a veszélyt, nem tudom, de baleset nem történt. Hétfőn a tönkrement betontáblát eltávolították.

Ilyen körülmények között, eszközökben, szemléletben, hozzáértésben és minden tekintetben kezdőként, de minden erőnkkel azon voltunk, hogy elterjesszük azt a szemléletet, amilyennek mi az úthálózatot és rajta a korszerű forgalmat elképzeltük. Így tűztük ki a célt, hogy a korszerű és egységes elvek szerint megépített 84. sz. főutat az országhatártól a Balatonig egységes forgalomtechnikai arculattal, sőt korszerű tájfásítással kísérve helyezzük forgalomba. Az út feladata ugyanis elsősorban a Balatonra igyekvő nyugati, főleg bécsi turistáknak a színvonalas kiszolgálása volt.

Az egységes arculat annál fontosabb volt, mert az út maga valójában több, eltérő szakaszból állt össze. Nagycenktől Simaságig a falvakon át a régi út nyomvonalát követte. Simaságtól Sárvárig is számos falut szelt át, de már részben új nyomvonalon haladt. Sárvártól viszont egészen a Balatonig új nyomvonalon, a lakott helyeket elkerülve, szinte autóútként épült meg. (Később, mikor Vas megyébe kerültem, a Balaton és Szombathely között sokszor nyargaltam végig ezen a szakaszon, néha az egész 100 kilométernyi utat belesűrítve 70-75 percbe! Sőt egyszer annak is tanúja voltam, amikor vasárnap este a hazatérő osztrákok – szembeforgalom nem lévén – két sávban robogtak Bécs felé. A kissomlyói hosszú egyenesben, ameddig elláttam, négy sor piros lámpát láttam magam előtt!) Tehát gondosan összehangoltuk az évek során elkészült három szakasz forgalomtechnikai kialakítását, és végül egy közös útvonalbejáráson ellenőriztük, ünnepélyesen véglegesítettük azt.

A másik hasonló akciónk a 76. sz. főút terve és megvalósítása volt.

Ha előveszem, azt az autóatlaszt, ami útikalauzom volt 1961-es kerékpártúrám során, azon a 76. sz. főút még nem létezik. Akkor Szombathelyről Zalaegerszegre Vasváron át jutottunk el, majd a Göcsejből Keszthelyre a 75. sz. úton Bakon és Zalaapátin át. Keszthely és a keszthelyi járás akkor még Veszprém megyéhez tartozott. Zalaegerszeg azonban –

gondolom, a Balaton mindenkié! jelszó jegyében is – mind erősebben törekedett arra, hogy közvetlen kijáratot kapjon Keszthely, és azon túl a Balaton déli partján Budapest felé. Hiszen Zalaegerszeget akkor még csak a Nagykanizsa és Vasvár közötti 74-es főút érintette, vasúton is csak a szombathelyi vonal mellékága – szóval a megyeszékhely afféle holt-vízen vegetált. Ezen a helyzeten volt hivatva változtatni a Zalaegerszeg és Hévíz-Keszthely között megálmodott új út. És ezt egészítette ki a Körmend felé irányuló nyugati kapcsolat, ami elsősorban nem is Körmendet, hanem azon túl – titokban – Grácot célozta meg.

A Zala megyei közúti vezetők itt sikeresen alkalmazták azt a taktikát, amit Szalai Béla – talán éppen az itteni tapasztalatok alapján – Somogyban Sörnyepuszta esetében oly erélyesen akadályozott meg. Amikor a tervgazdálkodás és takarékosság jegyében új főútról még álmodni is véteknek számított, Zalában a megye és a közúti igazgatóság ügyesen kitaktikázta, hogy a megyeszékhely és Keszthely között sorakozó falvak úgy kapjanak bekötőutakat, hogy Csácsbozsok, Kisbucsa, Nagykapornak, Zalacsány végül gyöngysorként egy útra legyen felfűzve. A koronát az akcióra a zalacsányi híd és a Zalaköszvényes-felsőpáhoki kapcsolat tette fel. Az így kitűzött új utat aztán már szépen kiegészítette a nyugati meghosszabbítás a Bagod-Hegyhátsál nyomvonalon Körmend-Hegyaljáig. Így állt össze az országos főúthálózatnak egy szerkezeti eleme, s logikus volt, hogy ez Szentgyörgyváron és Sármelléken, Fenékpusztán át közvetlenül kapcsolódjék a 7. sz. I. rendű főúthoz. A bekötőútépítés partizánakciói így kerekedtek ki hivatalos úthálózat- és terület-fejlesztési programmá.

Később, egészen az OTRT legutóbbi módosításáig, sok harc folyt azért, hogy Balatonszentgyörgy és Hévíz-Felsőpáhok-Zalacsány érintésével Zalaegerszeg között gyorsforgalmi út is épülhessen. A szlovén autópálya-kapcsolatnak is volt Bak érintésével egy M75 néven elképzelt változata. És amikor 1989-ben dr. Nagy Ervint Kálnoki Kis Sándor váltotta a miniszterhelyettesi poszton, első zalai látogatása alkalmával a megyei tanács elnöke, Varga László azt mondta neki: Zala megye legfontosabb közlekedési fejlesztése az M7 autópálya Somogy megyei szakasza. (Sic! Egy somogyi beruházás!) Ez mutatja, milyen súlya volt Zalában a budapesti kapcsolat fejlesztésének. A 76. sz. főút azonban akkor, a 70-es években a korábbi bekötő- és összekötőutak egyesítésével, sorba fűzésével jött létre, s azóta bebizonyosodott, hogy jól illeszkedik a Nyugat-Dunántúl térszerkezetébe.

Ilyen megfontolások szerint fordítottunk kiemelt figyelmet a forgalomtechnikára. Személy szerint is vonzódtunk a mérnöki munkának ehhez az új fejezetéhez. Lám, Szalai Béla – mint az egyetlen területi főmérnök, akinek már akkor autója volt, tehát gépkocsit vezetve is látta az úthálózatot – elnyerte a forgalomtechnika minisztériumi összefogásának tisztét: ő tartotta kézben a készülő új KRESZ ügyeit, ő koordinálta a burkolatfestések és az acélszalag korlátok országos programjait, később pedig a tárca forgalombiztonsági főosztályát is ő vezette. De az is beszédes adalék, hogy Csordás Csaba később hosszú évekig volt a Budapesti Közúti Igazgatóság, majd az UKIG forgalomtechnikai osztályvezetője.

Kozma László is nagyon fontosnak tartotta ezt a területet. Maga is sokat utazott saját vezetéssel, sőt azt is megkívánta, hogy a területi főmérnökök mindegyike tanuljon meg autót vezetni. Hiszen például a vasútnál bizonyos beosztások esetén az előmenetel előfeltétele volt a vasúti járművek vezetésében való jártasság. De a közúti szakágban ez a követelmény akkor még egyáltalán nem volt általános. Nekem szerencsém volt, mert akik az út-vasútépítő szakot választottuk, ötödéves korunkban már az egyetemen jogosítványt szerezhettünk, méghozzá ingyen. De idősebb kollégáink közül nem mindenki tudott autót vezetni. Ezért a Közúti főosztály számukra kedvezményes autós oktatást szervezett. S hogy ez mennyire új és feltűnő dolog volt, igazolja, hogy e hír hallatán a tárca egyik adminisztratív osztályának nődolgozója is jelentkezett, hogy részt kíván venni a tanfolyamon, mert – úgymond – ha a közúti főosztályiaknak ez lehetséges, akkor neki is jár.

Nekem azonban nem volt autóm, s a jogosítvány megszerzése után évekig nem is vezettem. Így területi főmérnökként én kénytelen voltam „megelégedni” a saját megyéim csomópontjainak gondjaival. Ennek révén mégis én voltam, aki elsőként kezdeményezett vizsgálatot és intézkedést két legendásan veszélyes csomópont ügyében. 1974-ben a 4. sz. főút ceglédi elkerülő szakaszán rendeltük el a 311. sz. főút keresztezésének forgalomtechnikai elemzését, ahol az autóútként kiépített új 4-es utat a Cegléd-jászberényi főút egy egyszerű Stop-táblával keresztezte. A teljesen tiszta terepen, a két főút keresztezésében a kialakult nagy sebességek mellett ez nem bizonyult elegendőnek, ami sok tragikus balesethez vezetett. Hasonló volt a helyzet a Vas megyei Jánosháza közelében, a 8. sz. főút és az új 84-es főút keresztezésében. Évekbe tellett, amíg ezt a két csomópontot – s a hozzájuk hasonló többit, mint pld. a 75-76-os úti csomópontot Keszthely és Zalaapáti között, a 84-86-os út keresztezését Hegyfalu határában, vagy az 53-55-ös útét Kiskunhalas közelében – végre biztonságosabbá tudtuk alakítani.

Itt meg kell említenem egy olyan ügyet, amit sose tudtam megérteni, s ami diákkorom óta tüske bennem. Annak idején az egyetemen azt tanultuk, hogy a körforgalom egykor nagyon népszerű csomóponti megoldás volt, de az utóbbi időben, a modern forgalom és a növekvő forgalomnagyság mellett felszínre jöttek a hátrányai, ezért semmiképpen nem ajánlatos az alkalmazása. Nyugat-Európában ugyanis – így szólt a kommentár – a körforgalomban is a jobbkéz-szabályt alkalmazzák, ami ott sokkal divatosabb, mint nálunk. S az így berendezett körforgalom hajlamos a bedugulásra. Ez a – gondolom – kezdetben csak jószándékú tanács nálunk valósággal dogmává kövesedett, olyannyira, hogy ha valaki adott helyzetben a körforgalmat ajánlotta volna, forgalomtechnikai körökben ez a kigolyózás veszélyével járt. A mi iskolánk a járműosztályozók és jelzőlámpák katonás rendjét sugallotta. Nekem azonban már diákként egyre az motoszkált a fejemben, hogy nálunk a körforgalomba belépés előtt mindenütt elsőbbségadás tábla volt, akár a „normális” méretű Clark Ádám teret, akár a sokkal terjedelmesebb Kálvin teret vesszük példának. Ezek pedig – még a villamossal átszelt Kálvin tér is – nem dugultak be a csúcsforgalomban sem, legfeljebb a becsatlakozó utakon duzzadt vissza a forgalom. Különvéleményemet azonban – afféle jótanulóként – sosem hangoztattam, konfliktust sosem vállaltam érte. Pedig az imént említett kritikus esetekben – talán az egy 4-es úti kivételével – végül ez hozta a magoldást. De közben eltelt két évtized és számos szerencsétlen ember halt meg, amiért a forgalmi mérnököket bizony felelősség terheli.

Ma már szerte Európában és Magyarországon is ismét divatba jött a körforgalom. Talán túlságosan is! (Mert például az M0 útgyűrű és a nagy bevásárló központok mega-csomópontjaiban a körforgalmak sorozata sokszor bizony nagyon nehézkesé teszi a tájékozódást.) De egy biztos: ha néha bosszantóan meg-megakasztja is a forgalom folyamatosságát – mint a „fekvő rendőrök” divatja is –, és noha közlekedési kultúránk, rutinunk még messze nem éri el azt a szintet, mint amit például Svájcban tapasztaltam, a körforgalomban kialakuló sebességek eleve sokkal biztonságosabbá teszik a járművek és járműfolyamok találkozását, mint bármilyen más csomóponti megoldás esetén. (Egyszer lerobbant autómmal bevontattak egy körforgalomba, s a bent lévő autós nem vette észre, hogy vontatókötélen vagyok. Orrával beállt vontatóm és az én kocsim közé, de a kis sebességnek köszönhetően egyik autó sem sérült meg!)

*

A dolgozó nép szolgálata

Akkori alkotmányunk szerint „a haza védelme minden magyar állampolgárnak szent kötelessége” volt. Ennek jegyében minden fiatal férfiembernek 2 év sorkatonai szolgálatot kellett teljesítenie.

Az egyetemi felvétel azonban kedvezményes szolgálatra adott módot, s tartalékos tiszti előléptetésre. De mert az előírások az én egyetemik éveim alatt módosultak, az én bevonulásom egyre késett. Már családapa voltam és minisztériumi főmérnök, amikor 1972-ben sor került rá. Főnököm, Kozma László, megpróbált ugyan haladékot szerezni, de Galgóczy ezredes elvtárs, a KPM Katonai főosztály vezetője számon tartotta civilségemet, és kereken megmondta neki: Molnár most már vonuljon be!

Így esett, hogy a decembert a Kerepesi úti laktanyában töltöttem, majd 4 hónapi szolgálatra, immár mint „hallgató főtörzsőrmestert” a Budapesti Elhelyezési Felügyelőségre (EFÜ) rendeltek szolgálatra. (Ez alatt az idő alatt minisztériumi feladataimat a Székesfehérvári Közúti Igazgatóságról behívott Szaller Zoltán kollégánk látta el.)

A laktanyai kiképzésről tán annyit érdemes elmondani, hogy szakaszunk csupa hozzám hasonló túlkoros és diplomás emberből állt, s persze mind sértésnek tekintettük mind a sok alakizást, mind a meglehetősen primitív elméleti tárgyakat. Engem mégis megdöbbentett, hogy csupa műszaki vezetőként mennyire nem volt érzékük az észszerű fegyelemhez. Mikor például – egyetlen alkalommal! – éleslövészetre vonultunk ki, még tapasztalt zászlóalj-parancsnokunk sem tudta fegyelmezett sorba állítani ezeket a liberális lődörgőket.

Az EFÜ-re a mi tanfolyamunkról négyünket osztottak be. Ez alatt otthon laktunk, s reggel 7-től 15 óráig végeztünk valami tevékenységet az irodán. Csoportunk feladata névleg néhány jelentős beruházás építés-előkészítési teendőinek összehangolása volt. Gyakorlatilag azonban semmi dolgunk nem volt. Bármivel eltölthettük az időt, csak olvasástól lett ideges a parancsnokunk. Sakkoztunk, góztunk, nikotin-mérgezést kaptunk, gumit rágtunk. Alig két-három érdekesebb epizód maradt meg emlékezetemben.

Történt például, hogy egy alkalommal megjelent egy fiatal hadnagy, aki valamelyik vidéki repülőtéren építésvezetőként dolgozott. Abban a kérdésben kért döntést, hogy a szükséges néhány ezer tonna cementet zsákokban, vagy konténerben hozassa-e le. Míg parancsnokunkra várt, beszélgettem vele, s én úgy láttam, hogy a konténeres szállítást éppen az ilyen tételekre találták ki. Ő azonban konkrét eligazítást akart kapni. Őrnagyunk tehát megértve a problémát, felhívta a HM-et, s nem mervén, vagy akarván dönteni, ő is feljebb passzolta a kérdést. Meg is jött a válasz rövidesen:

– Zsákokban!

A másik történet csoportunk helyettes vezetőjéhez, egy másik őrnagyhoz fűződik. Az egyik vidéki építkezésen a hadtáp főcsoportfőnök látogatását várták, s ő leutazott, hogy a helyszínen tiszteleghessen a tábornoknak. Hogy pedig ne unatkozzék, nekem el kellett kísérnem a kétnapos kiszállásra. (Maga a tisztelgés egy órányi várakozásból állt, míg megjött a helikopter, majd a nevezetes kézfogások és tíz perces tábornoki szemle következett.) Akkoriban kezdődtek meg Vietnamban a fegyverszüneti tárgyalások, s az ellenőrző tiszti különítményben néhány magyar katona is helyet kapott. Ezek egyike pedig elesett egy vidéki útjuk során, mikor helikopterüket találat érte. A háború után a magyar honvédségnek talán az első hősi halottja lett. A vonaton őrnagyommal erről beszélgettünk.

– Látod, milyen szerencse – mondta – hogy nem az angolra, hanem a németre hajtottam rá. Ha angolul tudnék, nekem is ki kellett volna mennem Vietnamba.

– Sándor – mondtam neki – nem szégyelled magad? Ez lett volna életed első igazi katonai feladata. Hát nem erre esküdtél? Látod, én havi 2-3 ezer kilométer autózással nagyobb veszélyben élek, mint te, a katona.

– Igaz, igaz – dünnyögte zavartan.

Ilyen élményekkel gazdagabban aztán 1972 áprilisában tartalékos alhadnagyként szereltem le. Akkor a KIEG beosztott egy ceglédi utász zászlóaljba, aminek egyetlen állandó, hivatásos tagja a parancsnok, egy alezredes volt. Ott várt rám még egy katonai élmény.

1975 tavaszán bevonultatták az egész zászlóaljat, a teljes tartalékos tiszti és legénységi állományt, és a különböző építő vállalatok tulajdonában lévő gépeket is. Kora reggel a ceglédi gyakorlótéren kellett jelentkeznünk. Egy napig szerveződtünk ott teljes fejetlenségben, amihez a kísérőzenét a tüzérségi gyakorlótér ágyútüze adta. Végül a zászlóalj éjjeli menetben Ceglédről valahova a Gerecsébe vonul, és ott dolgozott két héten át.

Értem azonban Budapestről, a Központi Szállítási Főigazgatóságról autó jött, s vittek Pestre vasutat tervezni. Rendes hivatalnokként, csak éppen katonai gyakorló ruhában jártam be, s egy tanulmánytervet készítettem a Dunaújvárosnál felállítandó TS-uszályhíd vasúti csatlakozásaihoz. Tetszett a feladat. Vasúti csatlakozást tervezni egy olyan műtárgyhoz, aminek pályaszintje a Duna vízállásától függően több méternyit is változhat, akár üzem közben is! Nem tudom, megépült-e ez a szárnyvonal, de tudom, hogy magát az uszály-hidat egyszer valóban felállították, s uvaterves tervezői Kossuth-díjat kaptak érte.

Az én katonai pályafutásom ezzel végetért. Ezután már csak közúti igazgatósági színekben kellett néha közreműködnöm honvédelmi ügyekben. Ott „meghagyott” állományba kerültem, vagyis hogy mozgósítás esetén meghagynak polgári beosztásomban. De civil munkám honvédelmi vonatkozásai révén a HM mégsem feledkezett meg rólam, amint azt a Haza Szolgálatáért érdemérmem bizonyítja.

*

Az ÚTINFORM

A Közúti főosztályon töltött éveimnek nagyon izgalmas színfoltja volt az Útinform létrehozása. Hogy ez könnyebben érthető legyen, pillantsunk vissza egy kissé a történelemben.

A korszerű, iparosodott és városodott társadalom kialakulása már a kezdetek óta szükségszerűen együtt járt a közlekedés fejlődésével – szerte a világon, így Magyarországon is. Gondoljuk meg, hogy már Mária Terézia és II. József uralkodása során is szerves része volt az államszervezet korszerűsítésének a postahálózat, vagyis a hírközlés kiépítése. Később, a vasút és a hajózás fejlődésével párhuzamosan az úthálózat fejlesztése is napirendre került. De az is kimutatható már ezekben a korai – sőt már az ősi, például a római – időkben is, hogy a közlekedés fogalmába a személyek és áruk szállítása mellett mindig beletartozott a hírközlés is. Elsősorban nem is a közönség tájékoztatása volt ennek a célja, feladata, hanem az állam és a hadsereg működtetése. A közönségnek nyújtott hírközlési szolgáltatások csak melléktermékei voltak az állami és katonai hírközlésnek, de a hírközlés lehetőségei mégis a társadalom élénk, önálló és egészséges életfunkciójává fejlődtek.

A totális diktatúrák azonban brutálisan eltorzították ezt a természetes párhuzamosságot. A kommunista rendszerben a tervutasításos központi vezérlés úgy működött, mintha az egyes társadalmi-gazdasági folyamatok és funkciók a pártállami irányítás kénye-kedve szerint lennének ki- és bekapcsolhatók, fejleszthetők vagy elsorvaszthatók. Sokáig ez a szemlélet kötötte gúzsba a motorizációt is, mondván, hogy magán-, vagy személyi tulajdonban ne legyen gépkocsi, mert egyszerűen nincs rá szükség. E szemlélet hátterében a rendszer egyik alapvető jellemzője húzódott meg: a diktatúra zsigeri

ellenérzése (félelme!) az emberek mindenféle ellenőrizetlen, szabad mozgásával, kapcsolatépítésével szemben. Ezért vonatkozott hasonló tiltás a hírközlésre is.

A II. világháború után az állam kőkemény hírközlési monopóliumot épített ki. Kézben tartott és cenzúrázott minden sajtóterméket, beleértve a rádióműsorokat, még a helyszíni közvetítéseket is. Magánember telefont nagyon nehezen kapott, a hivatali állomások számát is szűken mérték, és a helyközi telefonálás még a 70-80-as években is zömében kézi kapcsolással volt csak lehetséges. Egy-egy interurbán – vagyis helyközi – hívásra sokszor 5-6 órát kellett várni. (Kaposvári újságírói kalandomnak egyik epizódja éppen az volt, amikor felavatták az ország első crossbar telefonközpontját. 1966-ban!)

Ezek az állapotok egészen a rendszerváltásig olyannyira fennálltak, hogy még Budapest bizonyos belső területein is hiányos volt még a kiépített hálózat is. Jellemző, hogy 1970-ben a KPM Út osztálya vezetőjének, aki felelős volt az egész magyar közúthálózat üzemeltetéséért, a Budán, az akkor már sűrűn beépített Istenhegyen, az autóbuszmegállótól 200 méterre nem tudtak még iker-állomást sem biztosítani (Ugyan ki emlékszik ma már arra, mi volt az iker-telefon?), s ezért egy katonai tábori telefont kapott, amit egy katonai központon keresztül lehetett hívni. Hasonló kiszolgálásban részesült közel tíz évvel később az ő hivatali utóda is, sőt még a közlekedési tárca államtitkára is! Én magam pedig később, mikor Szombathelyre kerültem igazgatósági főmérnöknek, több mint egy évet vártam, amíg telefont kaphattam.

Jól jellemzi a helyzetet egy anekdota, ami már a 60-as években közszájon forgott. Eszerint valamikor az 50-es években egy pártközponti jelentésben az illetékes elvtárs leírta, hogy „a telefonhálózat fejlesztésére nincsen szükség, mert azt már a kapitalisták kiépítették." S hogy ezt illetékesek mennyire így gondolták, bizonyítja, hogy még a 70-es években is gyakran előfordult, hogy a posta még a számára a népgazdasági tervben biztosított fejlesztési forrásokat sem használta fel. (Egy emberi intézmény, ami nem akar növekedni!) Úgy látszik, maga sem tartotta szükségesnek a fejlesztést.

Volt az országban természetesen gyorsan és megbízhatóan működő hírhálózat is, ezek azonban szigorúan bizalmas és titkos, szolgálati célú rendszerek voltak. A katonai és a vasúti – gyakorlatilag üzemi – hálózat mellett létezett egy „K-vonalnak" nevezett telefonhálózat a magasrangú párt- és állami vezetők számára, ami közvetlen hívást-kapcsolást tett lehetővé. A közúti szolgálat azonban kívül rekedt ezen a körön.

Érthető, hogy a Közúti főosztály már a 60-as évek elején igyekezett minden követ megmozgatni, hogy gyors és megbízható kapcsolatot építsen ki a közúti szolgálat frontegységeivel. Mivel vezetékes kapcsolatra semmi esélyük sem volt, kénytelenek voltak a vezeték nélküli megoldások felé fordulni. Ultrarövid hullámú (URH) rádiótelefont abban az időben több más non-stop szolgálat is használt – a mentők és tűzoltók, a vízügyiek, az olajbányászok. (Az ilyen rendszereken egyszerre csak egy állomás beszélhetett, adását viszont az összes többi állomás vehette. Mondandója végén a beszélő elengedte a nyomógombot és vételre állt. Ekkor szólalhatott meg a másik állomás.) A Közúti főosztály is felkereste ezzel az igénnyel a Budapesti Híradástechnikai Gyárat (BHG), és megrendelésükre a BHG ki is fejlesztett egy speciális kétszintű URH rendszert. A szolgálat központja, vagyis a Közúti főosztály, az országos hálózaton keresztül tudott kapcsolatot tartani a megyei központokkal, azok pedig a megyei frekvencián a saját útmesterségeikkel – később üzemmérnökségeikkel – és néhány gépkocsiba épített mobil állomással tudtak kommunikálni. Maga az országos hálózat két részből, egy keleti és egy nyugati hálózatból épült fel, a megyéknek pedig megvolt a maguk frekvenciája. (Tehát például a Győr Debrecent nem tudta rajta elérni, de Sárvár sem tudott Pápával kapcsolatba lépni.) A rendszer kapacitása és az ország topográfiája ugyanis nem tette lehetővé, hogy egyetlen frekvencián az egész országot besugározhassák, és egy-egy frekvencián belül az állomások száma is korlátozott volt. Néha így is túlságosan zsúfolt volt az éter.

A nyugati háló antennáját a Kab-hegyen, a tévé-tornyon helyezték el, a keleti háló antennája számára azonban a Kékestető antennatornyán nem sikerült helyet kapni, így az évekig egy közeli magas fa koronájából adta-vette a jeleket. (Sic!)

Az így kialakított közúti információs szolgálat központját a KPM Dob utca 75–81. sz. épületének V. emeletén, a Közúti főosztály egyik szobájában rendezték be. A két íróasztalnyi kezelőpulttal szemben az egész falat betöltő térképen az országos közúthálózat volt látható. Ezen lehetett piros és kék mágnes-lapocskákkal jelezni a havazás miatt járhatatlan, illetve a nehezen járható útszakaszokat. Egy hangszigetelt fülkében volt a telex-készülék, erre érkeztek a vidéki jelentések minden hajnalban, illetve ahogy a helyzet kívánta. Ezenkívül ebben a szobában volt a minisztérium épületének első lapmásoló készüléke is, ami nem is a szemléletében és gazdálkodásában konzervatív minisztérium, hanem a Budapesti Közúti Igazgatóság tulajdona volt. És volt még egy fekhely, ahol a téli szolgálat idején az éjszakai ügyeletes megpihenhetett.

A maga módján ez a szolgálat szinte romantikus volt, s azon túl a főosztály nem éppen túlfizetett dolgozóinak – nekünk, ifjú területi főmérnököknek különösen – jó kereseti forrást is jelentett. A szolgálat reggel 6 órától másnap reggel 8 óráig tartott. Télen, havas és csúszós időben a megyei jelentések feldolgozása, továbbítása a vezetőkhöz, és kritikus helyzetben egyfajta központi vezérlés, vagy inkább koordináció volt az ügyeletes feladata. Néha gépeket is átirányítottunk egyik megyéből a másikba.

Ez volt az információs rendszer egyik eleme. Másik fontos eleme volt az úthálózatot leképező adatok tárolása, kezelése, abból célzott adatállományok szerkesztése. Ezt a feladatot a közlekedési vállalatok és közúti igazgatóságok közös vállalata, az UTORG látta el. A kor műszaki és szervezeti színvonalán bizony lassan és nehézkesen. Hiszen a kapcsolat a budapesti központ és a vidéki felhasználó között már csak a távolság és a postai átfutás miatt is eleve lassú volt. Az adatokat is csak ciklikusan tudták frissíteni. Így tehát mind sürgetőbbé vált egy korszerű, naprakész adatgyűjtő és -feldolgozó rendszer kiépítése.

Kozma László, amikor 1971-ben alkalma volt megismerkedni a francia útügyi szolgálattal, hazatérve nagy erővel látott neki az információs központ kialakításának is. Ez egyike volt a korábbiakban említett négy sarkalatos programpontnak, s ennek legkézenfekvőbb, elsődleges eszköze az volt, hogy a közúti forgalmi információk közvetlenül szólalhassanak meg a Magyar Rádióban. Ha ugyanis sikerül létrehozni egy ilyen látványos szolgálatot, az minden bizonnyal népszerű lesz, ami már politikai védelmet is jelent. S akkor annak ernyője alatt lépésről lépésre a közúti igazgatóságok országos csúcsszerve is megvalósítható.

A rádiónak régóta voltak ilyen közszolgálati műsorai. A hajósoknak szóló vízállásjelentéseket például a Petőfi Rádió naponta közölte. De azokban az években már arra is volt példa, hogy valamely közszolgálat munkatársa maga is megszólalhasson a rádióban. A meteorológiai jelentéseket az Országos Meteorológiai Intézet egy-egy munkatársa, Visy Károly, vagy Bóna Márta akkor már évek óta maga olvasta fel. Kozma László első célja is az volt, hogy az útállapot-jelentések szakember szájából hangozzanak el a rádió híradásaiban. A cenzúra azonban ennek kemény akadálya volt. A rádió adásában az interjú-alanyokon kívül forma szerint csak olyan személy szólalhatott meg, akinek „mikrofon-engedélye” volt. Tehát nemcsak kulturáltan tudott beszélni, de politikailag is megbízható volt.

A megoldás kulcsát a Rádió riportere, Petress István hozta, aki Szitnyai Jenővel akkor már évek óta rendszeresen készítette Csúcsforgalom címen autós közlekedési műsorait. Ő megértette Kozma szándékának korszerűségét és praktikus szempontjait, s mellesleg a maga rádiós tevékenységének kiteljesedését is várta tőle. S amit egy minisztériumi szakember kívülről nem tudott elérni a Magyar Rádió és Televízió berkeiben, azt ő belső emberként, műsorpolitikai megfontolásokkal érvelve, elérhetővé tudta tenni.

Ezek után már csak magát az intézményt, a közúti szolgálat információs központját kellett létrehozni. Önálló intézmény létesítéséhez az akkor már államtitkári rangban lévő Rödönyi Károly semmiképpen nem járult hozzá. Maradt a bújtatott megoldás, s amint a formálódó autópályák gondozására is a Budapesti Közúti Igazgatóság kebelén belül jött létre egy főmérnökség, 1973-ban az információs feladatokra is ott létesült egy önálló osztály Csobai Zoltán és műszaki helyettese ként a Közúti főosztályról oda helyezett Zsemberi Ferenc vezetésével. Ez lett az ÚTINFORM.

Az ÚTINFORM egyik feladata a közutak forgalmi híreinek összegyűjtése volt, és továbbítása a szakmai vezetőkhöz, valamint a sajtón át a közönséghez. A közúthálózat műszaki és földrajzi adatainak nyilvántartása egy ideig még maradt az UTORG-nál, míg a később létrehozott közúti adatbank át nem vette. Kapott azonban az ÚTINFORM egy másik, nem kevésbé fontos feladatot is, a túlsúlyos, túlméretes, valamint a különleges szállítmányok és járművek számára az útvonalengedélyek kiadását. Addig dr. Buttkai Gábor személyében ezt is a Közúti főosztály intézte.

Itt meg kell állnunk még egy kitérőre. Azt könnyű belátni, hogy a közutakon akármekkora szállítmányokkal nem lehet csak úgy, ötletszerűen közlekedni. Ha egy szállítmánynak a mérete akkora, hogy az a hidakon, aluljárókban, vagy az út fölötti vezetékek alatt nem fér el, vagy egyszerűen a többi jármű biztonságát veszélyezteti, magától értetődik, hogy az nem vihető végig az utakon. Ezért a szállítmányok méreteit már korábban is jogszabály korlátozta, s ha valaki ennél nagyobb, megbonthatatlan szállítmányt akart célba juttatni, ahhoz az út kezelőjének beleegyezésére és a hatóság engedélyére volt és van szüksége. Van azonban az út igénybevételének egy másik fizikai korlátja is, ami akkoriban nálunk újszerűen hangzott: a szállítmány terhelése, illetve magának az útpályának a teherbírása.

Hidak esetében ismét csak egyszerű belátni, hogy a túlzott teher a tartó leszakadásával járhat. Ezért a szállítmányok össztömege is korlátozás alá esett. Azt azonban már kevesebben tudják, noha az is könnyen belátható, hogy magának az útpályának is vannak terhelési korlátai. Különösen télvégi, olvadásos időszakban gyakori, hogy az altalaj átázik, felpuhul és elveszíti teherbíró képességét. A teherbíró képesség az útra nehezedő pontszerű terheléssel jellemezhető, és különös módon úgy írható le, hogy a talaj, illetve az útpályaszerkezet igénybevétele a pontszerű terhelés negyedik-hatodik hatványával arányos. Vagyis ha például egy jármű kerekére, amire eredetileg 1 tonna teher nehezedett, további 0,2 tonnát terhelünk, az altalaj igénybevétele $1{,}2^4$ = 2-szeresére növekszik. Ez a magyarázata, hogy a közúti szállítók és az útkezelők között világméretű küzdelem folyik: míg az egyik fél a minél gazdaságosabb szállítás céljából a járművek növelésére és minél teljesebb kiterhelésére törekszik, a másik fél az utak szerkezetének ismeretében és megóvása érdekében a tengelyterhelés korlátainak betartásáért küzd – nem részletezve itt a biztonsági és környezetvédelmi szempontokat. S éppen ezért a tengelyterhelésre vonatkozó korlátokat csak nagyon indokolt esetekben és méltányos, de erősen progresszív díjak ellenében engedik túllépni.

Mindenek előtt a járművek tengelyterhelését kellett jogszabályban korlátozni az úthálózat védelme érdekében. Nem volt egyszerű a jogszabályokat előkészítő jogi és törvényhozási apparátust meggyőzni az intézkedés szükségességéről, hatékonyságáról, de ezt érdekegyeztető csatában a fuvarozókkal is elfogadtatni még nehezebb volt. A rendelet csak ezek után láthatott napvilágot. Ennek a rendeletnek alapján aztán az engedélyeknek a kiadása szintén az ÚTINFORM feladata lett. A rendelet betartatása, a kiadott engedélyek feltételeinek ellenőrzése pedig a határátkelőhelyeken felállított telepített, illetve az országutakon portyázó mozgó mérlegek feladatát képezte. Mindez a 70-es évek második felére sikerült.

Akik az ÚTINFORM létrehozásában Kozma László mellett a legtöbbet ügyködtek, azok Szalai Béla és jómagam voltunk. Az első vezető, Csobai Zoltán csak rövid ideig

működött az ÚTINFORM-nál. Távozása után minisztériumi megbízottként előbb tán két hónapig Szalai Béla, majd két-három hónapig én irányítottam a szervezetet, de nyilvánvaló volt, hogy ezt másodállásban nem lehet tartósan csinálni. Sürgetésünkre 1974 végén így vette át az ÚTINFORM vezetését Virágh Lajos, aki előbb az UVATERV, majd a VÁTI sok vitát kiváltó, de vitathatatlanul kezdeményező, ötletgazdag tervezője volt. Az ő céltudatos és innovatív vezetése alatt az egység feladata kiegészült azzal, hogy a tárca vezetői számára nemcsak hírekkel szolgált, hanem javaslatokat, döntés-előkészítő anyagokat és műszaki tanulmányokat is készített. Így a Virágh Lajos által vezetett csapat néhány évre a közúti alágazat „agytrösztjeként" is működött. Zsemberi Ferenc, Marnitz László, Karádi László, Bozán György, Medveczky Mária, Anderlik Ágnes, Balázs Egon ott volt a kezdeteknél. A későbbiekben működött ott számos, a rádióhallgatók által névről és hangjáról ismert munkatárs, de velük nekem már nem volt személyes munkakapcsolatom.

Az ÚTINFORM kezdetben a Népköztársaság útja (ma Andrássy út) 1. sz. ház első emeletén, a Bajcsy Zsilinszky úti csomópontra néző szobákban kapott helyet. Később pedig Budán a Fényes Elek utca 7-13. sz. irodaépületben működött. (Bár igaz, főügyeletként rövid időre a KPM Dob utcai épületébe is beköltöztették őket, ott azonban én nem jártam.) Új ügyeleti helyiségeiket már szakszerűen rendezték be, egész falat betöltő térképpel, információs pulttal, telefonvonalakkal, telexszel, professzionális rádiós-fülkével, sőt a televíziózáshoz szükséges körülményeket is megteremtették.

Én, amíg a főosztályon dolgoztam, mindvégig szoros kapcsolatban álltam az Utinformmal, noha Virágh Lajos belépése után ez inkább afféle szakmai barátság és közös érdeklődés volt. Személyes kapcsolatunk azonban utána, szombathelyi éveim alatt is megmaradt. Az Útinform tevékenységéről azonban itt nem kívánok többet mondani. Elmondják azt az Útinform saját kiadványai, archív anyagai, hiszen egész tevékenységük publikus.

Sok évvel később, a szervezet megalakulásának 40. évfordulója alkalmával kerestem fel őket újra, hogy afféle születésnapi megemlékezéshez gyűjtsek adalékokat. Szomorú emlék, hogy akkor beszéltem sok év után ismét a legrégibb munkatárssal, Szitnyainé Anderlik Ágnessel. Ő 1974-ben, pár hónappal a megalakulás után került az ÚTINFORM-hoz, s mindhalálig ott dolgozott. Fájdalmas, hogy alig pár héttel utolsó beszélgetésünk után utolsó búcsúztatójáról értesültem. Váratlanul és nagyon gyorsan hagyott itt bennünket.

– Bizony már 40 éve, hogy az ÚTINFORM-hoz tartozom. – mondta akkor. – De még most is szívesen mondom, ha felveszem a telefont: „ÚTINFORM. Jó reggelt kívánok." Itt mindig történik valami érdekes. Az események többsége persze a közúti üzem napi menetéből fakad. De a naplóban külön megjelöljük a közérdeklődésre számot tartó eseményeket. Ilyenek mindenek előtt a súlyos balesetek. Ezeket évtizedek alatt sem lehet megszokni. Egy-egy súlyos tragédia még ma is mélyen megráz bennünket. De vannak olyan furcsa ügyek is, mint például hogy egy reggel a Vezseny és Tiszaföldvár között közlekedő komp gazdája üzemkezdetkor azt vette észre, hogy ellopták a hajóból az üzemanyagot tartályostól, mindenestől. A hír ebből annyi, hogy „a komp műszaki okok miatt nem közlekedik", de az üzembentartónak súlyos anyagi veszteség. Szerencse, hogy pár órával később a rendőrség megtalálta a tettest és zsákmányát.

Elmondhatjuk, hogy a 40 éves ÚTINFORM a szürke hétköznapok és lázas csúcsórák szeszélyes váltakozásában megállta a helyét. Szerény indulás után, amiben én is közreműködhettem, hamar felnőtt a feladatához, majd a kor követelményeinek megfelelve és kihasználva a modern technika lehetőségeit a mobilitás társadalmának fontos információs központja lett. A jövő új körülményei bizonyára számukra is új kihívásokkal szolgálnak, de a közlekedés jelentősége korunk társadalma, gazdasága számára töretlen marad, s az ehhez szükséges pontos és gyors információk jelentősége bizonyosan csak növekszik. Az ÚTINFORM jövője tehát nem lehet kérdéses.

*

Hierarchikus szubszidiaritás

Visszatérve a közúti szolgálat egészére, az elmondottakból talán kirajzolódik egy nagyvonalú fejlesztési elképzelés. Ez sosem öltötte az írott program formáját, de így utólag pontosan kitapogatható az eseményekből, hogy egy szigorúan hierarchikus, központi elvek és követelmények szerint működő, de minden szinten érzékenyen önálló – mai divatos szóval szubszidiáris – szakmai szervezet létrehozása volt a cél.

A szervezet csúcsán állt a Közúti főosztály. Egymás között ugyan gyakran beszéltünk róla, hogy valójában – az Országos Vízügyi Főigazgatóság mintájára – egy közúti főigazgatóságra lenne szükség (méghozzá önálló államtitkár irányításával! – gondoltuk mi akkor, naiv fiatalok), de amíg ehhez hiányzik a politikai légkör, addig a főosztály is ellátja ugyanezt a feladatot. Igaz, hogy kisebb presztizzsel, kisebb publicitással, de szakmailag megfelelő szinten és ugyanolyan szigorú követelményeket támasztva.

A szervezet középső szintje a 19 megyei közúti igazgatóság, akik akkor még hármas feladatkört láttak el: egyszemélyben voltak az utak fenntartói és üzemeltetői, a fejlesztésekért felelős beruházók és az első fokú hatóság. Melléjük kell majd – vélekedtünk – felzárkóznia az önálló autópálya igazgatóságnak.

Közbevetőleg jegyzem itt meg, hogy hiszen 1970-ben magyarországi autópályákról még alig beszélhetünk. A 60-as évek első felében megépült a 80. sz. főút (ma 1. sz. főút) teljesen új, Budaörs-Bicske-Tatabánya nyomvonalon. Ez hivatott arra, hogy a Budapest-Dorog-Nyergesújfalu nyomvonalat követő régi 1. sz. főút (a mai 10. sz. főút) helyett a győri irányt szolgálja, és ezt tekintettük akkor az M1 autópálya kezdeményének. Ebből ágazott ki az M7 autópálya, ami első ütemben ugyan csak félautópályaként, 2 sávval épült meg, de a 70-es évek elejére elérte Zamárdit. Akkor még elég általános volt az a vélemény, hogy az autópályákat nem hálózatszerűen kell megépíteni, hanem ahol a meglévő főutak kapacitása kimerül, vele párhuzamosan építeni kell egy tehermentesítő autópálya-szakaszt. (Jellemző, hogy az Útügyi Kutató Intézet nem hálózatként, hanem önálló monográfiákban elemezte a meglévő főutak műszaki és forgalmi jellemzőit, s ezek alapján mi az Uvatervben 1969-70-ben készítettünk is olyan elemzéseket, hogy a főutakon mikor hol várható a kapacitás kimerülése.) Ebből pedig az is következett volna, hogy ezeket az egymástól elkülönülő szakaszokat gyakorlatilag csak a területileg érintett közúti igazgatóság kezelheti majd. Önálló autópálya-kezelő szervezetre tehát majd csak akkor lesz szükség, ha ezek a szakaszok lassan összeérnek és hálózattá fejlődnek. Mondott is egyszer nekem Keleti Imre valami olyasmit, hogy úgy-e nem képzeled komolyan, hogy az autópályákat majd rá lehet bízni ezekre „a vidéki közúti császárságokra”.

Az útkezelői szervezethez visszatérve, az igazgatóságon tehát hagyományosan létezett egy területi és egy központi műszaki osztály, a TMO és a KMO. Az előbbi az utak napi gondozásáért volt felelős, az utóbbi a fejlesztésekért. A TMO fogta össze az útmesterségeket, gondoskodott a szükséges anyagokról, és irányította a teljes összefogást, vagy nagyobb gépeket igénylő munkákat. A TMO munkáját támogatta a gépészet is, ami idővel önálló osztállyá fejlődött. A KMO gondoskodott az építési tervekről, és ő látta el az építtetői feladatokat és a műszaki ellenőrzést. Végül természetesen minden igazgatóságon volt egy törzs a gazdasági és személyügyi feladatok ellátására.

A szervezet harmadik szintjét az útmesterségek, vagy új nevükön az üzemmérnökségek képezték. Ennek vezetőjétől már legalább üzemmérnöki képesítést vártak el, de maga az elnevezés nem erre utalt, hanem a folyamatos közúti üzem megvalósításán volt a hangsúly. Megyénként általában négy útmesterség volt, s ezek nagyjából járásnyi területeken működtek, az adott körülmények között elég nagy önállósággal. Feladataik között nagyon fontos volt az árkok, padkák kaszálása, az árkon kívüli területek, fás-bokros földdarabok gondozása. Az akkori csekély gépkocsiforgalom mellett a levágott fű, a gally és a kivágott fa jelentős érték volt, amire a helyi lakosság szívesen volt vevő. Az egy-egy útszakaszért felelős útőr, és főleg az útmester tehát fontos potentát volt. (Gondoljunk bele, akár manapság egy falugazda.)

De erre a nagy önállósággal működő szervezetre támaszkodva kézenfekvő volt, hogy ha ezt korszerűsítjük és a motorizáció követelményeinek megfelelő üzemmérnökségekké emeljük, ennek az egységnek a maga önállóságát akkor is meg kell őriznie, hiszen a megnövekedett feladattömeget csak helyből, és alapos helyismerettel lehet átlátni. A munkaerő is ott él szétszórva a területen, s ott lelhető fel egy sereg erőforrás is, ami az út üzemeltetéséhez szükséges: anyagnyerőhely, kavicsbánya, igénybevehető gépek és szakemberek. Nem is beszélve arról, hogy ha nő az igény az útkezelői szolgáltatásokkal szemben, az igények kielégítésének módjáról, ütemezéséről is legjobban helyben lehet dönteni. Az útmesterek a helyi tanácsoknak mindig is fontos partnerei voltak, arra kellett hát törekedni, hogy a jövőben még szorosabb legyen ez az együttműködés.

Ennek a többszintű szervezetnek minden szinten önállóan kellett működnie, kinek-kinek a maga feladat- és hatáskörében. S éppen ezt a többszintűséget kellett egységessé formálnia a területi főmérnökök kis csapatának. Ezért kellett nekünk szinte állandóan úton lennünk, állandóan kapcsolatokat tartani és építeni, és állandóan minden apróságra figyelni, ügyelni. Az én módszerem az volt, hogy mindig notesszel a kezemben utaztam, hiszen a minisztériumi autókat akkor még mind hivatásos sofőr vezette. S az észrevételeimet, apróságokat és jelentős ötleteket egyaránt, másnap otthon pontokba szedve megírtam az érintett igazgatóságnak, néha 3-4 oldalon. Aztán legközelebbi személyes találkozóinkon megbeszéltük, amit kellett.

*

Az útkorszerűsítési program folytatása

Az eddigiekben zömmel a Közúti főosztálynak arról a tevékenységéről volt szó, ami a burkolaterősítésekkel és az útüzemeltetéssel függött össze. Ezen túl természetesen folytatódott, ha hangsúlyeltolódással is, az út- és hídkorszerűsítési program. A területi főmérnökök e téren kettős feladatot láttak el. Az útkorszerűsítések építtetője – a Közúti főosztály által jóváhagyott feladatterv alapján – az illetékes közúti igazgatóság volt, az engedélyező hatóság pedig a főutak esetében a Közúti főosztály, az alsóbbrendű utak esetében első fokon maga a közúti igazgatóság. A főutak építési engedélyét tehát a területi főmérnök szerkesztette, szövegezte. A kivitelezés alatt pedig a műszaki ellenőrzést az igazgatóság Központi Műszaki osztálya látta el, de a területi főmérnök az építés folyamatát maga is folyamatosan ellenőrizte. (Támadt is ebből vitám az egyik építő vállalattal, amikor az építési naplóba bejegyzett kritikámnak kívántam érvényt szerezni, s bejegyzésem tartalmát nem is érintve azt a választ kaptam, hogy még a főhatóság képviselőjeként sem volt jogom a naplóba bejegyzést tenni. Műszaki kritikámra azonban nem válaszoltak.)

Ez a két területi főmérnöki ténykedés azért is különösen fontos volt, mert az „új szellemet” az építések előkészítésében és folyamatában is meg kellett alapozni. Ahogy gyűltek a tapasztalatok a burkolaterősítéssel kapcsolatban, s egyre jobban megmutatkoztak annak előnyei, tartalmában apránként úgy simult közelebb egymáshoz a két módszer, antagonistából úgy alakultak egyre inkább egymás kiegészítőivé. Ez azonban a tervekben – főleg az első időkben – nem mutatkozott meg. Ezért a területi főmérnök már a tervező konzultánsaként is igyekezett érvényre juttatni az új szemléletet, majd az építési engedélyben adta meg a végső formát, immár hatósági előírásokkal.

Gyakori viták voltak például a túl nagyvonalú burkolatbontások, vagy a vízszintes korrekciók vonalvezetése miatt. De a burkolat szélességének megválasztása, vagy a pályaszerkezet méretezése körül is sok csata volt. Emlékszem például egy Somogy megyei programegyeztetésre. A napirenden szereplő kérdések egyike az volt, hogy mi történjék a Dráva mentén Barcs és Csurgó között futó fontos összekötő úttal. Elkerüljük-e vele Berzencét? Berzence belterületén ugyanis az út vonalvezetése valóban szerencsétlen volt. Szűk kanyarokkal keresztezett egy mély horhos-szerű völgyet, s bizonyos, hogy ez különösen télen veszélyes, de legalábbis nehezen járható. Másrészt viszont a javasolt elkerülő út hosszú és igen költséges lett volna. Széles Péter igazgatóval, valamint a megyei pártbizottság és tanács képviselőivel megbeszélve arra jutottunk, hogy az elkerülő út építése most nem időszerű.

Behívtuk a Központi műszaki osztály vezetőjét, hogy első kézből közöljem vele a döntést. Keményen leszegte a fejét, majd újra rám villantotta a szemét.

– Szóval megint bemegyünk a faluba. – mondta pattogósan.

Igyekeztem szelíden, de határozottan válaszolni.

– Nem bemegyünk, hanem bent vagyunk, és egyelőre bent is maradunk a faluban. Lásd be, hogy ez nagyon nagy különbség.

Berzencén elkerülő út tudtommal azóta sem épült. Nem tudom, hogy ez mennyi hátránnyal járt azóta, mennyi kárt okozott, de föltételezem, hogy erőforrásaink sosem voltak elég gazdagok, hogy ezt a beruházást megengedhessük magunknak.

A helyszíni kivitelezésben további követelményeket is érvényre kellett juttatni. Az építőipar sok tekintetben magán viselte még az ötvenes évek mennyiségi szemléletét, a sztahanovista módszereket. Az útépítések során különösen igaz volt ez a munkahelyek rendjére, a földműépítési előírások betartására, vagy arra, ahogyan az építők a közúti forgalmat kezelték. Alig voltak tekintettel az építés alatti forgalom biztonságára, az utasok tájékoztatására. Jellemző volt, hogy indokolatlanul hosszú szakaszokat fogtak munkába, a felbontott útszakaszok, a több-arasznyi mély padkák, a hossz- és kereszt-irányú munkahézagok, a forgalom terelése és helyszíni irányítása alig kapott figyelmet. Az autósokat egy-egy építési szakaszon számtalan veszély és meglepetés érhette. Ezen túl jellegzetesek voltak a minőségi gondatlanságok: a tömörítés, a technológiai tisztaság elhanyagolása, a szállítás és várakozás során kihűlt aszfalt-anyag beépítése, aszfaltozás esőben, vagy késő ősszel hideg időben, a munkahelyi víztelenítés hiánya – szóval mindaz a számtalan technológiai hiba és trehányság, amiről az iskolapadban mindannyian tanultunk, de az életben mindmáig újra meg újra találkoznunk kell vele. Egy-egy építés alatt álló útszakaszt látva ma is eszembe jut, hogy a hetvenes-nyolcvanas években sikerült meghonosítani egy szigorú munkahelyi fegyelmet, és nagyrészt ennek köszönhető, hogy az akkor megépült utak az azóta eltelt évek mind nagyobb forgalmát s az útkezelő mind szűkösebb pénztárcáját is túléve mindmáig szolgálni képesek.

Csak példaként említek meg itt egy-két fontosabb, emlékezetesebb korszerűsítési feladatot, amiben részt vehettem.

Ilyen volt Somogy megyében a 68-as út Nagyatád-segesdi szakaszának építése, az ötvöskónyi vasúti felüljáróval. Ez azon túl, hogy mintegy 4 km-rel rövidebb, és elkerüli

Somogyszobot és Segesd átkelésének nagyobb részét, elsősorban azért volt fontos, mert a somogyszobi vasútállomás mellett a sorompó gyakran és túl hosszan volt lezárva. Ez régi úthálózatunknak egyébként sűrűn ismétlődő hibája volt, segíteni azonban azért is nehéz volt rajta, mert abban az időben még nagyon hiányos volt a hídépítő kapacitásunk.

Ehhez hasonló, de talán még jelentősebb esemény volt a 71-es főút balatonszentgyörgyi felüljárójának építése. A 71. sz. főút akkor még a Balaton egész északi partját körülölelve Balatonkeresztúron csatlakozott vissza a 7-es főúthoz. Súlyos gond volt, hogy Keresztúr lakott területén hosszan haladt egy nagyon keskeny nyárfasorban, ahol nem lehetett kiszélesíteni. Talán éppen ezt a szakaszt tekintettük meg Karoliny Marci bácsival, amikor azt mondta nekem:

– Gyere, megmutatom neked a Balaton legszebb panorámáját. – És elvezetett a Kéthely-balatonszentgyörgyi összekötő út tetején egy erdei kilátóhoz. – Ide szoktam járni tájképet festeni. – mondta.

Ma azon a helyen az azóta 76-ossá átminősített út pihenőhelye van, s onnan minden utas megcsodálhatja a Balaton, és rajta túl a Keszthelyi hegység és a Badacsony-környéki bazalthegyek világszép látványát.

– Mi lenne, – kérdeztem – ha nem vesződnénk a 71-es út kiszélesítésével, hanem áttennénk a nyomvonalat erre az összekötő útra?

– Nem lehet, – felelte Marci bácsi – mert a szentgyörgyi állomás végében, a kanizsai vonalon a sorompó a nap nagyobb részében zárva van. Persze ha oda felüljárót lehetne építeni… – merengett el hirtelen.

Én viszont továbbítottam az ötletet főnökömnek, aki fölkarolta azt, sőt együtt tovább is fejlesztettük, és így alakult, hogy ma a 76-as és a 68-os út a nevezetes erdőszéli körforgalomban keresztezi a 7. sz. főutat, elkerülve egyfelől Balatonkeresztúrt és Balatonberényt, másfelől Balatonújlakot, sőt ma már csomópontja van az M7 autópályához!

Veszprém megyében a 71. sz. főút Badacsonytördemic-Balatonederics közötti szakaszának a teljes átépítése volt a legnagyobb feladatom. Ennek első szakszán az volt a gond, hogy 4-5 méter mély tőzeglápon kellett az út magas töltését átvezetni. Erről még bővebben lesz szó a geotextiliákkal kapcsolatban. A Szigliget és Ederics közötti szakaszon más problémákat kellett megoldani. Egyik a nevezetes jegenye-fasor volt, amit a tájvédők már akkor hevesen védelmeztek. A másik gond pedig az volt, hogy a lápon a számos kisműtárgy miatt az átépítést nem lehetett forgalom alatt elvégezni. A megoldás végül éppen ebből született meg. Az utat – ha jól emlékszem – 2 évre teljesen lezártuk, a forgalmat eltereltük Tapolca felé. A néptelen úton aztán ki lehetett vágni az öreg fasort, meg lehetett építeni minden szükséges műtárgyat, s ezalatt a korábban elültetett fiatal nyárfa--suhángok annyira megerősödtek, hogy amikor sor került az útavatásra, fel sem tűnt a generáció-váltás. A sajtó csak azt kifogásolta, hogy az Edericsi szakaszon miért piramis-füzet ültettünk, holott éppen azokhoz nem nyúlt senki.

Fejér megyében a 64-es főút korszerűsítését kísértem nagy figyelemmel, annál inkább, mert ott is épültek építőfilcre alapozott töltések. Emellett a székesfehérvári Kadocsa utca építési engedélyét készítettem el, amire sok évvel később majd egy parlamenti bizottsági ülés alkalmával Varvasovszky Tihamér képviselő és polgármester előtt hivatkozhattam, bizonyítva előtte, hogy ismerem a megye és a város közlekedési problémáit. És végül megemlítem a talán műszakilag és szervezési szempontból legbonyolultabb esetemet, az M1-M7 autópálya közös szakaszának 2x3 sávra szélesítését. Ennek a terveit Arató Balázs barátom készítette, s én állítottam össze az építési engedélyét. Ez azért igazán emlékezetes számomra, mert mikor az építés során elszakítottak egy, a terven nem szereplő nagyfontosságú közművezetéket, a nyomozóknak kellett bebizonyítanunk, hogy a tervek mindenben előírás szerint készültek, és a balesetet nem a tervek és az engedély hiányosságai okozták. S akkor a KPM irattára szinte percek alatt elő tudta adni a teljes dokumentációt, ami vétlenségünket igazolta. (Ebben az

irattárban én 1998-ban még kutakodhattam, de hogy a Dob utcai épületből hová került, nem tudom. Elköltözésünk után az iratkezelés korábbi rendje teljesen felborult, az irattározás évekig szünetelt.)

Örömmel emlékezem meg két hídépítési feladatról is, mint ami afféle minisztériumi biztosként személyes gondjaimra bízatott.

A régi 7. sz. főút siófoki Sió-hídja – a Beszédes József híd – a nyári balatoni forgalomnak akkor már évek óta botrányköve volt. Akkor még nem volt elkerülési lehetőség, sem az M7 (fél)autópálya, sem az új 7-es út (Wesselényi út – Semmelweis út) nem létezett, s a nyárra felduzzadó forgalomban a 2 sávos hídon a kikötői út csomópontja miatt állandó volt a torlódás. Minimális követelményként a hidat 3 sávra kellett szélesíteni, de úgy, hogy a munka szeptemberben indulhat és nyári szezonra kész kell legyen. Ez volt az egyik legelső munka, ahol a kivitelezés szigorú ütemterv szerint, sűrű kooperációs rendben zajlott, s a teljes folyamatot én, mint területi főmérnök fogtam össze.

A másik ilyen kiemelt hídépítési feladat a kápolnásnyéki vasúti felüljáró volt, ahol a vasúti forgalom és a vele párhuzamos 7-es úti forgalom zavartalansága volt a követelmény. Ezért született az a megoldás, hogy a híd – a jeles hidász, Hidvégi Rudolf jóvoltából – teljesen előregyártott szerkezeti elemekből épül föl, s a technológia egyedisége indokolta a Siófokon immár bevált kooperációs rendszer alkalmazását.

Jó arra emlékezni, hogy mindkét híd határidőre, jó minőségben elkészült, s ma is betölti a feladatát.

*

A geotextília

Számomra a főosztályon töltött évek alatt különös jelentőségre tett szert egy világviszonylatban is merőben új építőanyag és technológia: a műszaki textília. Mint hivatalosan nevezték, a geotextilia. Az én magyarításomban az építőfilc.

1972-ben hozta a hírt Kozma László, hogy a francia Rhône-Poulenc Textile SA olyan műszálas nem-szőtt (non tissée, non woven) textíliát állít elő, ami puha altalajon – pld. tőzegen – a töltés alá terítve megakadályozza, hogy a töltés elmerüljön, összekeveredjék a kis teherbírású altalajjal. Az eljárás mindössze 3 éves, de Franciaországban már gyorsan terjed. Látni kellene közelebbről. Szervezzünk valahol egy bemutatót – mondta.

Azonnal lecsaptam a témára, és felvetettem, hogy napirenden van a 71. sz. főút korszerűsítése a szigligeti lápon keresztül Badacsonytördemictől Edericsig. Rendezzük meg ott a bemutatót!

A kapcsolat a franciákkal a budapesti Francia Műszaki és Tudományos Tájékoztató Központ (Csillag Pál igazgató és Seidl Gábor igazgató-helyettes), valamint a Rhône-Poulenc magyar származású munkatársa, Mme. Dornbach közvetítésével gyorsan létrejött, és néhány hónapon belül nagy sikerrel lezajlott a bemutató a balatonedericsi vasúti keresztezés szomszédságában. Az összesereglett szakemberek előtt az éppen csak lekaszált réten – minden humuszleszedés és egyéb terep-előkészítés nélkül – elterítették az 5 méter széles, nemezszerű, fehér textíliát, a BIDIM-et, s már hordták is rá a homokos kavics szűrőréteget. A lágy tőzegen a töltés természetesen megsüllyedt, de egyben maradt, mint egy nagy, úszó hurka, s a szűrőréteg fölött a töltésanyagot már tömöríteni is lehetett.

A bemutató sikere nyomán döntés született, hogy a 71-es főút Badacsonytördemic és Szigliget közötti szakaszát új nyomvonalon, a tőzeglápon át BIDIM alapozással fogjuk

megépíteni. Az egész újszerű munka levezénylését, mint illetékes területi főmérnök, én kaptam feladatul. A tervezésben, előkészítésben és lebonyolításban pedig az UVATERV részéről a 24-es útról, a Mátrából ismert régi jó barátom, Szabó Sándor talajmechanikus, az Útépítő Tröszt részéről pedig Práger István főmérnök volt segítségemre.

Az 5 méter mély tőzeglápon ezzel az alapozással 4-5 méter magas töltés épült, benne egy kerethíddal és egy hosszú csőáteresszel. A legkritikusabb ponton pedig a Bidimre beépítettünk egy acél alaplemezt is, amivel az alapsík utólagos süllyedését mérni tudtuk. (Az uvaterves Vidacs László módszere.) Évekig tartott, amíg a tőzeg konszolidációja teljesen lezajlott, s mi ezt a folyamatot pontosan figyelemmel kísértük, megfigyeléseinket publikáltuk.

Időközben más hasonló anyagok is megjelentek a piacon, tehát arra is gondot fordítottunk, hogy ezeket egymással mechanikai, hidraulikai és egyéb szempontok szerint össze tudjuk hasonlítani. És épültek közben más töltésszakaszok is, amiket ugyancsak figyelemmel kísértünk. Így történt, hogy amikor Párizsban az École National des Ponts et Chaussées 1977-ben megrendezte az első Sols et Textiles (Talajok és Textilek) világkonferenciát, azon mi nemzeti jelentéssel szerepelhettünk, és Törőcsik Frigyes, Práger István, Molnár László összetételű delegációnkkal személyesen is részt vehettünk.

Akkor már az egyszerű töltésalapozáson túl számos más alkalmazási elképzeléseink is voltak az építőfilcekkel kapcsolatban. A konferencián aztán láthattuk, hogy mások mérnöki fantáziáját is megmozgatta a Rhône-Poulenc innovációja. Így hazatérve összefoglaltam az ott látottakat és saját elképzeléseimet, s azt eljuttattam az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottsághoz, dr. Novoszáth József főosztályvezetőhöz. Elképzeléseimet később az Uvaterv és mások megoldásaiban láthattam viszont, különféle szűrők, talajerősítések és aszfaltbetétek formájában.

*

Vezetőváltás és a Közúti főosztály további működése

A kormányzatok életét, sorsát figyelve szinte közhelynek mondható, hogy szerte a világon, így Magyarországon is milyen gyakoriak és szakmailag mennyire szeszélyesek a vezetőváltások. Álljon itt most egy táblázat arról, hogy az itt áttekintett időszakban kik voltak a közlekedésért, azon belül a közúti közlekedésért felelős vezetők Magyarországon.

3. táblázat

A közlekedési tárca vezetői

Időszak	Miniszter	Államtitkár		Miniszterhelyettes	Főosztályvezető
		politikai	közigazgatási	helyettes államtitkár	
				szakállamtitkár	
1963-74	Dr. Csanádi György	Rödönyi Károly	Nem volt	Kiss Dezső	Kozári István Dr. Ábrahám Kálmán
1974-76	Rödönyi Károly	Dr. Ábrahám Kálmán	Nem volt	Kiss Dezső	Cseri István
1976-84	Pullai Árpád	Urbán Lajos	Nem volt	Cseri István	Hegyi Kálmán 1987-ig
1984-88	Urbán Lajos	Dr. Tóth László	Nem volt	Dr. Nagy Ervin	dr. Törőcsik Frigyes 1987-től
1988-90	Derzsi András	Barát Etele	Nem volt	Kálnoki Kis Sándor	dr. Törőcsik Frigyes

					dr. Katona András OKF: dr. Törőcsik Frigyes
1990-93	Siklós Csaba	Rajkai Zsolt	dr. Gyurkovics Sándor	Kálnoki Kis Sándor dr. Sztojanovits Iván mb.	Regős Szilveszter
1993-94	Schamschula György	Rajkai Zsolt	dr. Gyurkovics Sándor	dr. Sztojanovits Iván mb. Szalai Béla mb.	Regős Szilveszter
1994-98	Lotz Károly	Kovács Kálmán	dr. Gyurkovics Sándor	Szalai Béla mb. Scharle Péter Kazatsay Zoltán	Hórvölgyi Lajos
1998-2000	Katona Kálmán	Manninger Jenő	Bán Tamás	Kazatsay Zoltán	Regős Szilveszter
2000	Nógrádi László	Manninger Jenő	Bán Tamás	dr. Sztojanovits Iván (2000.máj-dec.)	Szalai Béla
2000-02	Dr. Fónagy János	Manninger Jenő	Tombor Sándor	dr. Ruppert László (2001.jan-tól)	Holnapy László (2001.ápr-tól)
2002-04	Dr. Csillag István	Szalai B. Attila	Réthy Imre	dr. Ruppert László	Holnapy László
2004-07	Kóka János	Szanyi Tibor	Gilyán György	dr. Kovács Ferenc Horváth Zsolt Csaba	Székely András (2003.01- dr. Kovács András
2007-08	Dr. Kákosy Csaba	Garamszegi Ábel	Gilyán György	Felsman Balázs	Pósta Zoltán
2008	Dr. Szabó Pál	Puch László	Nem volt	Felsman Balázs	Pósta Zoltán
2008-09	Dr. Molnár Csaba	Csepeli György	Nem volt	dr. Csepi Lajos	Szűcs Lajos
2009-10	Hónig Péter		Nem volt	dr. Csepi Lajos	Szűcs Lajos
2010-11	Dr. Fellegi Tamás	Dr. Fónagy János	Dr. Vízkelety Mariann	dr. Völner Pál, Schváb Zoltán	Szűcs Lajos
2011-	Németh Lászlóné	Dr. Fónagy János	Dr. Vízkelety Mariann	dr. Völner Pál, Schváb Zoltán	Szűcs Lajos

Amikor dr. Csanádi György közlekedési miniszter 1974-ben meghalt, és tisztét a korábbi államtitkár, Rödönyi Károly vette át, dr. Ábrahám Kálmán előre lépett, és a KPM államtitkára – a miniszter közvetlen helyettese, s a Kormány tagja – lett.

(Erről bájos és elgondolkodtató anekdota kívánkozik ide. Ábrahám Kálmán egy alkalommal a győri igazgatóságon mesélte, hogy amikor a miniszter képében első alkalommal vett részt a kabinet ülésén, az ülésteremben az ő széke meglepetésére közvetlenül Lázár György, a miniszterelnök széke mellett volt. Történelmi hagyomány ez, tudta meg, mert Batthyány Lajos és Széchenyi István óta mindig a közlekedési minisztert illette ez a hely.)

Ábrahám Kálmán helyére Cseri Istvánt nevezték ki a Közúti főosztály élére. Kozma László 1976-ban távozott a KPM-ből. Utódja Törőcsik Frigyes, az Aszfaltútépítő Vállalat termelési osztályvezetője lett, aki korábban főépítésvezetőként a 4. sz. főút szolnoki korszerűsítésének, gyakorlatilag a város főutcája és minden hozzá tartozó közmű átépítésének megvalósítója volt. Majd amikor Kiss Dezső nyugdíjba vonulásakor Cseri István a főosztályvezetői székből miniszterhelyettessé lépett elő, utóda Hegyi Kálmán lett. Ő is az UVATERV-ből került a minisztériumba. Jó mérnök, tisztességes és igaz barát volt, de politikusnak és alágazati vezetőnek kissé súlytalan. Hegyi Kálmánt dr. Törőcsik Frigyes követte a főosztályvezetői poszton.

(Itt ragadom meg az alkalmat, hogy röviden megemlékezzem dr. Ábrahám Kálmán későbbi pályafutásáról is. Amikor Rödönyi Károly 1976-ban meghalt, azt vártuk, hogy helyére államtitkára, Ábrahám Kálmán kerül a miniszteri székbe. Nem így történt. Nemcsak azért, mert az ilyen egyenesvonalú előmenetel általában sem volt jellemző abban a világban, hanem mert éppen ezzel egyidőben lett „kegyvesztett” a pártvezetés első vonalában Pullai Árpád, s volt kénytelen a Központi Bizottság titkári funkcióját feladva megelégedni egy miniszteri bársonyszékkel. A pártközpont személyzeti sakkmesterei úgy döntöttek, hogy ő lett a KPM minisztere, Ábrahám Kálmán pedig ugyanakkor építési és városfejlesztési miniszter lett. Sajnálatos, hogy ő ebben a funkcióban viszont nem vált be. Idegen terület volt számára,

és túlságosan erős és erőszakos volt az építőipari lobby, ami fölött az ő szolidabb módszereivel nem tudott úrrá lenni. Így rövidesen parkoló pályára került, s államtitkári rangban a Környezetvédelmi Hivatal vezetőjévé nevezték ki. Később, amikor onnan nyugdíjba vonult, egy környezetvédelmi mérnökirodát alapított, s ott dolgozott korai és váratlan haláláig.)

Visszatérve a 70-es évekre, a közúti főosztály életében, stílusában a kettős vezetőváltás, Ábrahám Kálmán és Kozma László után Cseri István és Törőcsik Frigyes érkezése, továbbá mindaz, ami az olajválság utáni Magyarországot jellemezte, fokozatosan jelentős változásokat hozott. Ezek a változások nagyobb részben a politikai környezetben, magában a szakmában és a közúti forgalomban bekövetkezett változásokkal voltak indokolhatók, kisebb részben a két új vezető stílusából, a tőlük elvárt „pártszerűbb" módszerekből következtek. A legfőbb ok bizonyára az a feszültség volt, amire már a korábbiakban is utaltam: a közúti irányítás kezében összpontosuló döntési lehetőségek, amiket a kívülállók ellenőrizetlen és irigyelt hatalomként érzékeltek.

Sok évvel később, a 2000-es években, különböző alkalmak és szempontok folytán gyakran eltűnődtem ezeken az eseményeken, és megpróbáltam megérteni a történtek logikáját. Így jutottam arra a következtetésre, hogy a mi Út-osztályunk szelleme és módszerei, bármily eredményesek voltak is munkánk tárgya, az úthálózat szempontjából, és bármilyen jól éreztük is mi magunkat akkor és ott, hogy szinte lubickoltunk a munkánkban, ez a szellem és ezek a módszerek bármely korszerűen szervezett intézményben is idegenkedést keltettek volna, a szocialista állam merev, autokrata bürokráciájába pedig semmiképpen sem illettek. Amint később közúti igazgatósági működésem során a bőrömön is tapasztaltam, a miénknél sokkal kisebb szabadosság is azonnal felkeltette a pártszervek gyanakvását, és retorziót provokált. Kozma Lászlónak és csapatának tevékenysége és stílusa nyomán a felgyülemlett averziók nyilván elérték a kritikus mértéket, s a védernyő, amit Ábrahám Kálmán és Kiss Dezső tartott a fejünk fölé, ekkor már nem volt elég. Most már ők is veszélybe kerültek.

Ezt jelezte az a támadás is, ami a szombathelyi pártbizottság részéről érte a közúti irányítást, s noha „csupán" a szombathelyi igazgatóság vezérkarának leváltásában csúcsosodott ki, valójában Kiss Dezső miniszterhelyettes személyét célozta. S ha akkor nem is vezetett eredményre, betegsége mellett nyilván ez is siettette Kiss Dezső nyugdíjba vonulását. (Erről később, az én Szombathelyre kerülésem kapcsán még lesz szó.)

Az Út osztály élére kerülő Törőcsik Frigyesnek már ebben a hangulatban kellett elfoglalnia új munkakörét. Törőcsik Frigyes – ismereteim szerint – igencsak kedve ellenére fogadta el ezt a megbízatást. Úgy képzelem, hasonló dilemma volt ez, mint annak idején Ábrahám Kálmáné, csak talán még inkább kényszerű lépés. Ő az Aszfaltútépítő Vállalatnál, ahol szegény sorsú gyerekből, a vállalat támogatásával egyetemet végezve, sikeres és megbecsült középvezetővé emelkedett, 1975-ben már termelési osztályvezető volt, továbbra is biztos jövőnek és jó jövedelemnek nézhetett elébe. De ha a Párt valakit ki akart emelni, arra nehéz volt nemet mondani.

Az ő jövetelével egyidőben a Közúti főosztályon személyi változásokra is sor került. Cseri István és Törőcsik Frigyes több új munkatársat hozott magával, akik idővel jelentős szerephez jutottak a közúti alágazat irányításában.

Az új munkatársak névsora: dr. Balla István, Csicsely Csabáné dr. Tarpai Mariann, Dávid Tivadar, Dobosi Tivadar, Kolozsi Gyula, Kozár Károly, Nagy Péter, Pál Zoltán, Rósa Dezső, Szabó Miklós, s talán még mások is. A régiek közül pedig többen eltávoztak.

Ebben az időben én már nem a tárcánál dolgoztam, így a főosztály életét, működését már csak messzebbről, mint az irányítottak egyike, követhettem figyelemmel.

Amint arról már szó volt, annak idején Kozma László kemény gyakorlatiassággal hozta lendületbe az úthálózat modernizációját. Ezt nem azért tette így, mintha lebecsülte volna a mérnöki tudományokat. Sokkal inkább azért, mert sürgős eredményekre volt szükség,

s mint be is bizonyosodott, a tisztán mérnöki szempontból korrektebb, de sokkal lassúbb és költségesebb útkorszerűsítések nem oldották volna meg az ország egészét mind jobban feszítő problémákat. Mérnöki megfontolásokra és szabályokra azonban már a 70-es évek elején is szükség volt. Igaz, hogy az 1973-ban kiadott utasítás, *Irányelvek a burkolaterősítések végrehajtására*, alig több mint 1 oldalon foglalta csak össze a szempontokat és korlátokat, de hiszen abban az időben maga az „úttörvénynek" nevezett törvényerejű rendelet is mindössze 2 oldal volt. Ahogy azonban a program lendületbe jött, kiterjedt, és kezdett rutinná válni, eljött a részletesebb szabályozás, az elméletileg is megszerkesztett rendszerezés ideje. Ennek első eredménye talán az új KRESZ volt, az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, és annak az utakra vonatkozó végrehajtási rendelete (20/1984. sz. KPM rendelet), ami korszerűsítette a járművezetés szabályait, illetve az utak kezelői számára is megfogalmazta a követelményeket. Ez lett aztán a forgalomtechnikusok napi breviáriuma. Ennek a jogalkotási folyamatnak a szellemében 1977-ben a Legfőbb Ügyészség, a rendőrség és a KPM az ország egész területére, a teljes úthálózatra kiterjedő vizsgálatot folytatott. (A KPM Közúti főosztályát Szalai Béla és dr. Balla István képviselte.) Nagy sikernek lehetett elkönyvelni, hogy a közúti igazgatóságok jól szerepeltek ezen a vizsgán.

Az útépítések dandárja idején természetesen minden korábbinál fontosabb lett az építmények minőségének és a minőség-ellenőrzésnek a kérdése. Korábban minden kivitelező vállalatnak megvolt a maga laboratóriuma, s a műszaki ellenőrök ezekre támaszkodhattak, vagy kritikusabb esetekben az Útügyi Kutató Intézet (UKI) – később Közlekedéstudományi Intézet (KTI) – vagy a Budapesti Műszaki Egyetem minősítéseire. Melléjük zárkózott fel később a Győrben felépített Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, a mai Széchenyi István Egyetem is. De a 70-es évek második felében már létrejött a közúti igazgatóságok saját laboratóriumainak, a Körzeti Minőségellenőrző Állomásoknak (KMFÁ) a hálózata. Ezek egy-egy kijelölt igazgatóság önálló osztályaként, de több igazgatóságra kiterjedő hatáskörrel ellenőrizték mind az építő vállalatok munkáját, mind az igazgatóságok fenntartási és házilagos építési tevékenységét.

A 70-80-as évek fordulójának másik nagy újítása volt az utak minősítésének rendszerszintű megoldása és a vagyongazdálkodás megalapozása. Természetes, hogy már az útfejlesztési program legelső szakaszában is felmerült a kérdés: Milyen alapon válasszuk ki a beavatkozásra, korszerűsítésre vagy megerősítésre kijelölt utakat? Az egyik döntő tényező természetesen a forgalomnagyság volt, amiről már a 60-as években voltak folyamatosan gyűjtött, megbízható adatok. Öt évente volt országos forgalomszámlálás, amit bizonyos reprezentatív keresztmetszetekben folyamatos felvétel egészített ki, tehát a KTI-nek naprakész áttekintése volt az ország forgalmi helyzetéről. Az utak tényleges állapotáról azonban csak hézagos és szubjektív információink voltak.

Az utak pályaszerkezetét a tervező 200 méterenként végrehajtott manuális feltárással állapította meg, ez szolgált a tervezés alapjául. (Tehát az altalaj, alapozás és pályaszerkezet szerint széltében-hosszában inhomogén útpályáról mindössze 1200 m^2-enként kaptunk egy-egy pontszerű és eléggé szubjektív adatot!) Teherbírást a 60-as évek végétől billenőkaros műszerrel, pontszerűen tudtunk mérni. Az első, hossz-szelvényszerű adatokat szolgáltató behajlásmérő berendezés, a Lacroix-kocsi 1974-ben kezdte meg működését.

Az utak többi jellemzőjéről a szemrevételezéssel történő adatgyűjtés is a 70-es évek elején kezdődött, először az elsőrendű főutakon, az útellenőri szolgálat beindításával. Ezt egészítette ki a jóval korábbra visszanyúló útbeutazási rendszer, aminek keretében az igazgatóságok műszaki dolgozóinak – az igazgatótól a művezetőkig bezárólag – kötelessége volt a hatáskörükbe tartozó úthálózatot évente meghatározott számú ismétléssel beutazni. Arra azonban nem volt semmiféle jól kezelhető módszer, hogy az útbeutazási tapasztalatok miként összegezhetők, s hogyan lehet ebből a szükséges beavatkozásokra operatív információt képezni. Több igazgatóságon is voltak erre próbálkozások, de az adatok – vagy inkább csak

vélemények – tömegét nem sikerült kezelhető rendbe tömöríteni, noha ekkor már a számítástechnika eredményei is kezdtek lassan hozzáférhetők lenni.

Szerencsére ez a kérdés nemcsak a magyar szakembereket foglalkoztatta, hanem a nálunk előbb járó és gazdagabb országokat is. Amerikában és Nyugat-Európában is a 70-es években kezdtek kifejlődni az utak állapotfelmérésére szolgáló eljárások és berendezések, és kezdett el formálódni az a matematikai statisztikai alapokra épülő költségoptimalizáló módszer, amit Pavement Management System (PMS) néven ismerünk. Ezeket megismerve, a magyar viszonyokhoz és lehetőségekhez alkalmazva született meg a megfelelőségi vizsgálatok rendszere. (Törőcsik Frigyes, Rósa Dezső, illetve a KTI-ben Boromissza Tibor és ifj. dr. Gáspár László nevét illő itt megemlíteni.) Így vált lehetővé, hogy a magunk számára is, de a politika számára is reális képet kapjunk az utak állapotáról, az úthálózatba a történelem során beépített nemzeti vagyon nagyságáról és ennek a vagyonnak mindennapi sorsáról: gyarapodásáról és erodálódásáról. Világszerte ez az útgazdálkodás alapja, s ennek alapján kellene Magyarországon is gazdálkodni az utakkal. És jóval többet áldozni rájuk!

A számítástechnika ebben az időben egyébként is kezdett érezhetően teret hódítani az útügyben is. Az UVATERV a 60-as évek végén hozta létre saját számítástechnikai bázisát, és az UTESZ programok révén kezdte alkalmazni őket az autópálya-tervezésben. Nagyjából ugyanebben az időben alakult meg az UTORG, mint az útigazgatás számviteli központja. De mind a tervezésben, mind a számvitelben nagyon sokáig szükség volt még a lélekölő manuális munkára. Szombathelyen például az igazgatóság 1978-ban kacérkodni kezdett azzal, hogy kilép az UTORG-ból, s a Számítástechnikai és Ügyvitelszervezési Vállalat (SZÜV) helyi kirendeltségével oldja meg az adatfeldolgozást. Akkor Almann Ferenc, az UTORG igazgatója azzal az ígérettel próbálta meg őket szándékuktól eltéríteni, hogy rövidesen minden igazgatóság kap egy Commodore 64 típusú számítógépet, amivel maga végezheti el az elemi feldolgozást, majd annak eredményeit egy floppy lemezen, postán juttathatja el az UTORG-hoz. – Gondoljátok el – mondta – milyen gyors és kényelmes lesz ez a módszer!

Szombathelynek azonban a SZÜV-vel már korábban is voltak úttörő eredményei. A burkolaterősítési program ugyanis nagyon sok olyan egyszerű tervet igényelt, amihez gyakorlatilag csak a keresztszelvények megerősítését kellett megszerkeszteni. Ez a hagyományos módon, a torzított keresztszelvények megrajzolásával készült. Én magam az UVATERV-nél nagyon sok ilyen keresztszelvényt szerkesztettem, sőt amikor a 43. főút Makó-nagylaki szakaszát terveztük, magam jöttem rá, hogy az útkorszerűsítés klasszikus tervei milyen nagy mértékben egyszerűsíthetők – ez lett később az „egyszerűsített nagyszerűsítés”. S amikor Veszprémben az általam vezetett tervezési osztálynak éppen ilyen terveket kellett készítenie, hozzáláttam, hogy kidolgozzam egy ilyen gépi program vázlatát. Ugyanakkor az ÚTINFORM be is szerzett egy kis számítógépet erre a célra, s nekünk vidékről telexen kellett feladnunk a keresztszelvények adatait, amit az ÚTINFORM lyukszalagra rögzített. Volna! Mert én megpróbáltam magam is ezt a műveletet, de néhány kilométernyi út keresztszelvény-adatait telex-lyukszalagra rögzíteni, méghozzá hibátlanul, az gyakorlatilag lehetetlen feladat. Ezért aztán Szombathelyre kerülvén immár főmérnökként, azonnal felkerestem a SZÜV-öt, s előadtam a kérésemet. – Van-e erről valami matematikailag értelmezhető leírásotok? – kérdezte Dömötör László (aki pár évvel később az igazgatóság számítástechnikusa lett). Megmutattam a vázlatomat, s ő örömmel csapott le rá: – Hiszen itt már kész algoritmusok is vannak! – Én meg roppant büszke lettem, mert sose hittem volna, hogy én tudok algoritmusokat készíteni. Nos, ezután évekig dolgoztunk úgy, hogy a SZÜV gépre vitte a keresztszelvények adatait, s kész hossz-szelvényt és aszfalt-tömegszámítást adott – gyakorlatilag finisher-kész terveket.

A burkolaterősítési program ugyanis ezen közben változatlan lendülettel folytatódott. Az idők során azonban – ragaszkodva az eredeti alapgondolathoz, miszerint a beépített vagyont megőrizve kell azt fejleszteni és korszerűsíteni – további fontos elemekkel is

kibővült. Ezekben az években már nem elégedtünk meg azzal, hogy a régi utat egyszerűen újabb aszfaltrétegekkel erősítsük meg, hanem a klasszikus útkorszerűsítés többi szempontját is kezdtük tekintetbe venni – igaz, némileg leszállított igényekkel. Fokozatosan sor került a kissugarú ívek átépítésére, a burkolatok kiszélesítésére, a vízelvezetés rendbetételére. Hasonló szellemben a hidak kiszélesítése, megerősítése, a szigetelések korszerűsítése is napirendre került, sőt számos új híd is épült. Ebben az időben épültek az első kapaszkodósávok is, és vidéki városaink, községeink szemében kezdett státus-szimbólummá válni az elkerülő út.

Összegezve: az utak gondozása és fejlesztése lassan a szó igazi értelmében mérnöki tevékenységgé fejlődött.

*

A szombathelyi évek

Átmenetileg Veszprémben

Feljegyzéseimet áttekintve látom, hogy ugyancsak elkapott a történet sodra. Nagyon előreszaladtam az időben, megfeledkezve a saját szerepemről, sorsomról. Vissza kell kanyarodnunk tehát a 70-es évekbe.

Amikor 1975-ben új családot alapítottam, azzal a kéréssel fordultam főnökeimhez, hogy hadd menjek el valamelyik vidéki közúti igazgatóságra, lényegében bármilyen alkalmas beosztásba, ahol lakást is tudnak adni. Ma már bizonyára kevesen emlékeznek rá, hogy a szocializmus éveiben, egészen a 80-as évek közepéig, mindig nehéz volt lakáshoz jutni. Válásom után én, ahogy annak idején egy bőrönd ruhával és pársáz könyvvel kezdtem a házas életet, ugyanígy minimális poggyásszal visszaköltöztem szüleimhez. Rövidesen újra nősülni készültem, de új feleségemet szüleimhez nem vihettem. Ezért szerettem volna élni azzal a legális, bár korántsem általános lehetőséggel, ami szerint a munkahelyek ilyen-olyan kedvezményekkel lakáshoz juttathatták arra méltó dolgozóikat. A vállalatok és a városi tanácsok ebben együttműködtek, különösen, ha valamilyen városfejlesztési akció öreg lakások bontásával párosult. Ilyenkor a kiválasztott dolgozókat szövetkezeti lakáshoz lehetett juttatni, vagy tanácsi bérlakáshoz, ha a munkáltató, aki fejlesztése kedvéért lakásokat bontatott és új lakások építéséhez járult hozzá, megvásárolta a bérlőkijelölési jogot. Azt kértem tehát Kozma Lászlótól, hogy ha valamelyik megyeszékhelyen ilyesféle alkalom adódik, hadd legyek én a kedvezményezett.

Feleségem Veszprém megyei lévén, boldogan fogadtuk a hírt, hogy a Veszprémi Közúti Igazgatóságon Vági István igazgató felajánlott egy lakásigérvénnyel járó osztályvezetői munkakört. Ezt 1976. január 1-jén el is foglaltam. Feleségem ugyanakkor szintén Veszprémben kapott végzettségének megfelelő állást. Ideiglenesen, amíg a megígért lakást elfoglalhatjuk, feleségem szüleihez költöztem, s onnan jártunk Veszprémbe dolgozni.

A helyzet azonban nem alakult olyan kedvezően, mint reméltük. A megígért lakás csak nem akart megépülni, s eközben az igazgatóságon elfoglalt helyzetem sem bizonyult szilárdnak. Mi tagadás, egy kicsit ötödik kerék voltam, s kollégáim, akikkel azelőtt – én legalábbis úgy éreztem – baráti közvetlenséggel tudtam együttműködni, most, hogy immár nem a minisztériumot képviseltem, sőt potenciális konkurensük lettem, érthető módon más szemmel néztek rám, más hangon beszéltek velem. Nem volt ebben semmi ellenségesség, a barátságok megmaradtak, de a viszonyítási alapok azért megváltoztak.

Különösen élessé vált a helyzet, amikor az M8 autópálya nyomvonaláról kellett dönteni.

Az akkori tervek szerint az M8 autópálya nyomvonalának két változata jöhetett szóba. Az egyik változat Veszprém városát kelet-nyugati irányban átszelte volna a Jutasi úti lakótelepen keresztül, a vár és vasútállomás között. A másik változat a déli elkerülő út volt, azon a nyomvonalon, ahol ma a 8. sz. főút halad.

Előre kell bocsátanom, hogy az autópályákról abban az időben a szakembereknek is egészen más képzeteik voltak, mint manapság. Az autópályák akkor még Nyugat-Európában is kialakulóban voltak. Nemcsak építményként, nemcsak hálózatukban, hanem fogalmilag és funkciójukban is. Magyarországon akkor még az autópályákat sokan csak úgy tekintették, mint igényesen kiépített 2×2 sávos utakat, de nem tudtuk, hogy ez az úttípus valami minőségében és kihatásaiban egészen más közlétesítmény, mint a hagyományos országút. (Ne

feledjük: annak idején a mai 1. sz. főút Budaörs-Bicske-tatabányai nyomvonalát is úgy építették meg, hogy majd melléépítve a második pályát az egyszerre az M1 autópálya lesz.)

A vita tehát Veszprémben M8 címén arról folyt, épüljön-e a Vár és a vasútállomás között egy széles, új főút, 2x2 sávval és elválasztó pályával, avagy maradjon a régi városszerkezet kanyargós, meredek főutcájával, s a 8. főút, majdan M8 autópálya, kerülje el az egész várost. Vita támadt erről a kérdésről, s a KPM-ben erről lezajlott megbeszélésen én a párbizottság képviselőjével szemben az első változat mellett érveltem. (Talán megéreztem, hogy M8 autópályáról még évtizedekig legfeljebb álmodozni fogunk.) A vitavezető Molnár János, a Tanácsi főosztály vezetője (nem azonos az ösztöndíjam kapcsán említett Molnár Jánossal) a párbizottság, vagyis gyakorlatilag Pap János Veszprém megyei első titkár álláspontja mellett döntött. Valójában több volt ez szakmai vitánál, mert a döntés azt a Pap Jánost támogatta, aki korábban belügyminiszter is volt, és 1957-ben Brusznyai Árpádra, a megyei forradalmi bizottságban elnöklő szelíd klasszika filológusra halálos ítéletet követelt „a Veszprém megyei kommunisták” nevében. S Pap János álláspontja sem tudatos és megalapozott város- és úthálózat-fejlesztési megfontolásokon alapult, hanem leginkább presztizsből szorgalmazta az elkerülő utat. (Toronyháza már volt akkor a városnak, később gyalogos aluljárót is kapott.) A tárgyalás másnapján főmérnököm, Németh Károly, rendkívül kemény dorgálásban részesített, s megfenyegetett, hogy nem fogok karriert csinálni a megyében, ha ilyen oktalanul viselkedem. Gondolom, neki elsősorban nem miattam fájt a feje. Okkal félthette a saját pozícióját is az én naiv óvatlanságomtól. (Németh Károly pár év múlva fatális otthoni baleset áldozata lett. Jó barátok voltunk. Isten nyugosztalja!)

*

Szombathelyre kerülök

Ekkortájt történt, hogy Szombathelyen egyik napról a másikra leváltották az igazgatóság mindhárom vezetőjét és a párttitkárt.

A Szombathelyi KIG az egyik szinte sztárolt igazgatóság volt az országban. A minisztérium vezetői igen nagyra értékelték elsősorban a főmérnök, Szép István rámenős stílusát. Magának Kozmának is az volt a taktikája, hogy minden ügyben el kell menni nemcsak a szabályok által kijelölt legvégső határig, hanem egy-két lépéssel még azon túl is. Minden pénzt fel kell használni, sőt kifizetetlen számlákat is kell a fiókban tartani, hogy ha valahol elköltetlen pénz talál felbukkanni, azonnal lecsaphassunk rá. Szép István ebben nagyszerű volt. S természetesen támogatta munkáját igazgatója, Haffner István, és a főkönyvelő is – vagy legalább is nem akadályozták benne. Nagyobb baj volt azonban, hogy maga mellett tudva a minisztériumot, Szép István nem sokat törődött a szombathelyi pártemberek véleményével. Ezt viszont a szombathelyi városi pártbizottság első titkára, Horváth Miklós elvtárs nem volt hajlandó eltűrni. Nem is Szép István volt szálka a szemében, hanem a talán túl magabiztos Kozma László, és támogatója, Kiss Dezső. Pedig ha Kozma pártonkívüli volt is, Kiss Dezső igen kemény pártember volt, nagyhatalmú támogatókkal. Őket akarta Horváth Miklós félreállítani, s ezért kellett Szép Istvánékba belekötnie.

1976-ban, talán egy májusi délutánon üzenet érkezett Cseri Istvántól, a KPM közúti főosztálya vezetőjétől a szombathelyi igazgatóságra: az igazgató, főmérnök, főkönyvelő és párttitkár másnap délelőtt jelentkezzék nála Budapesten. Meglepődve fogadta a hírt a szombathelyi vezérkar, s nem tudták mire vélni. Csak valami kitüntetésre, dicséretre gondoltak, s ennek megfelelő emelkedett hangulatban autóztak másnap Budapestre.

Képzelhető megrökönyödésük, amikor ott a főosztályvezető közölte velük azonnali leváltásukat! Ez egy csütörtöki napon történt, s hétfőn már meg is jelent Szombathelyen a „minisztériumi biztos” Mihályi Miklós személyében, aki egyébként a Bács-, Békés és Csongrád megyei területi főmérnök volt.

Sosem tudtam meg hitelesen, mi zajlott le azon a főosztályvezetői meghallgatáson – igaz, nem is kérdeztem senkitől. A Szép István ellen indított pártfegyelmi határozatát azonban évekkel később alkalmam volt elolvasni. Ebben három vádpont szerepelt. Az egyik, hogy túlságosan szoros kapcsolatot ápolt a szomszédos Burgenland útügyi szerveivel. A másik, hogy egy svájci állampolgár, 56-ban disszidált magyar – egyébként teljesen szabályos, minden hivatalos engedéllyel lefedezett – balatoni nyaraló-építéséhez párttaghoz méltatlan segítséget nyújtott. Az építkezés hivatalos ügyeit intézte (neki magának is a közelben volt nyaralója), sőt az igazgatóság dolgozóiból munkásokat is toborzott, akik szabad idejükben dolgoztak az építkezésen. És végül egy valóban szabálytalan ügy: a maga vezette hivatali gépkocsit félhivatalos és magán utakra is igénybe vette, s e címen mintegy 6000 forint díjtartozást halmozott fel. (N.b. az ő havi fizetése akkor mintegy 5000-6000 forint lehetett, de éves jövedelme a szóbeszéd szerint prémiumokkal együtt megközelítette a 150.000 forintot.)

Szép István akkor 45-50 éves lehetett. Jó híre volt a szakmában, s jó kapcsolatokat ápolt az iparral is. Így könnyen tudott új állást találni. Először a Zalaegerszegi Közúti Építő Vállalatnál (Zeg. KÉV) lett főépítésvezető, majd néhány év múlva áttelepült Veszprémbe, ahol az Aszfaltútépítő Vállalat – akkor a Betonútépítő Vállalattal versenyben az ország első, vagy második legnagyobb útépítő cége – főépítésvezetője lett. Ő volt a gazdája a 8. és 72. út csomópontja mellett ma is meglévő nagy asztfaltgyárnak, s onnan is ment nyugdíjba.

Haffner István karrierje viszont végetért ezzel a leváltással. Ő korábban is a MÁV-nál dolgozott, most is oda ment vissza, de ez már – kora miatt is – csak alibi állás volt. Rövidesen nyugdíjba ment, s attól kezdve kőszegi szőlejének élt, s mellékesen csontkovácsként vált nevezetessé. A főkönyvelő (a nevét sajnos elfelejtettem) a szakmájában, Szombathelyen helyezkedett el, Dunai István, a leváltott osztályvezető és párttitkár pedig a Győri KIG csornai üzemmérnökségének a vezetője lett.

De térjünk vissza 1976 nyarára!

Ahogy veszprémi ügyeimet holtponton éreztem, a szombathelyi események számomra egyszerre újabb perspektívát nyitottak. Felkerestem Szombathelyen Mihályi Miklóst, hogy tájékozódjam. Ő barátként fogadott, és maga is lehetőnek látta, hogy elnyerjem Szép Pista főmérnöki helyét. Tőle persze semmi sem függött. Megkérdeztem régi főnökömet, Kozma Lászlót is, aki szintén jónak látta az ötletet, de azt mondta, segíteni csak azzal tud, ha nem szól egy szót sem. Az ő szava a tárcánál már nem érték, sőt inkább ellenem esne a latba. Így aztán egyenesen Cseritől kértem kihallgatást. Ő mindig is kissé merev ember volt, ezúttal is elég ridegen viselkedett, de nem utasított el. Végül a megye és a KPM között az a megállapodás született, hogy a hagyományoknak megfelelően a megye fogja kinevezni az igazgatót, a főmérnököt pedig a minisztérium adja. És Cseri mellettem döntött, aláírta a kinevezésemet.

Így történt, hogy 1996. szeptember 1-én ünnepélyesen beiktattak Szombathelyen, mint igazgatóhelyettes főmérnököt, illetve szeptember 16-ig mint megbízott igazgatót. A megye által kiválasztott igazgató, Szabó Zoltán, aki addig a városi pártbizottság gazdaságpolitikai titkára volt, szakmájára nézve gépészmérnök, csak szeptember 16-án foglalja el az új állását. Az eset súlyát azonban jelzi, hogy ezen a beiktatásomon megjelent maga Horváth Miklós is.

Szabó Zoltánnal ezután 12 évig dolgoztam együtt. Hálával és barátsággal gondolok rá mindig. Hamar kialakult közöttünk a bizalomnak az a légköre, ami egy igazgató és műszaki helyettese között az eredményes és jó munka előfeltétele. Végül pedig 1988-ban, amikor ő nyugdíjba vonult, az ő javaslatára és támogatásával kerültem az ő helyére.

Szabó Zoltán 2018-ban Budapesten hunyt el. Halála előtt még a kórházban meglátogattam. Valószínűleg én beszéltem vele utolsóként egykori munkatársai, barátai közül. Szombathelyen temették el. Régi kollégáink közül nagyon sokan voltunk ott. Azt hiszem, legtöbben őszintén szerették őt.

Megemlékezve róla itt kell talán azt is megemlítenem, hogy nagy szerencse és emberi élmény, hogy ott, az igazgatói iroda környezetében a kezdeti bizonytalanság után elég hamar szoros munkatársi légkör alakult ki, ami az évek során, bízvást mondhatom, életre szóló barátsággá melegedett. Főkönyvelőnk, Kulcsár Sándorné Erzsi már nincs közöttünk, nemrégiben 68 éves korában temettük el. Mellettük a két titkárnő, Székely Ernőné Anci és Hermann Györgyné Márta, valamint a gépkocsivezető Rozs Ferenc szombathelyi éveim támaszai voltak, és mindig szeretettel gondolunk egymásra.

*

A szombathelyi kezdetek

Amikor Szombathelyen Szabó Zoltán és én munkához láttunk, egyikünk sem tudott szinte semmit az igazgatóság belső életéről. Tudtuk, hogy az igazgatóság teljesítményét a minisztérium elismeri, olyannyira, hogy az 1976-os év eredményei alapján a kiváló igazgatóság címet is elnyerte. S tudtuk, hogy a vezetők leváltására nem is emiatt, hanem személyes hibák miatt került sor. Azt is tudtuk, s röviden megtapasztaltuk, hogy a körülmények, a központi irodákban és az üzemmérnökségeken egyaránt, korszerűtlenek, szegényesek. De azt hittük, hogy a gárda alapjában jó, és a kedvezőtlen körülményeket egyéni teljesítményükkel egyenlítik ki. Meglepetéssel tapasztaltuk azonban, hogy ez nem mindenütt volt így.

Ha szabad értékelnem az előző vezetők munkáját, azt kell mondanom, hogy teljesítményük hézagos, egyenetlen volt. Látványos eredményeket értek el a mérhető, az országos megítéléshez fontos területeken. Jól gazdálkodtak a vállalati és házilagos fenntartás területén, de igénytelenek voltak a személyzeti munkában, és sokfelé tapasztaltunk rendetlenséget. Szabó Zoltán gépészmérnök volt, és a gyáriparban megszokott rendet, fegyelmet kereste. Én pedig a korábbi megyéimben tapasztalt színvonalat szerettem volna viszontlátni, noha – ahogy már utaltam rá – ott is akadt sok-sok korszerűsíteni, javítani való.

Meglepett bennünket mind a központi osztályokon dolgozók hiányos tudása és igénytelensége, mind az üzemmérnökségeken tapasztalt állapotok. Egy-két tehetséges ember vitte a vállán egy-egy egész osztály munkáját. (Tóth Ferenc, Kövér József és Márkus Istvánné nevét kell itt elismerően kiemelni.) Szűk, rosszul felszerelt irodák, alkalmatlan öltözők és szálláshelyek, primitív műhelyek, sáros-pocsolyás-bitumenes udvarok. Mindez úgy, hogy egyedül a szegénységgel, az anyagiak hiányával nem magyarázható. És ami a legszomorúbb volt, alkoholistákkal is találkoztunk, sőt később súlyos tragédiákat is meg kellett élnünk. Nehéz és fájdalmas feladat volt, hogy nem elégedhettünk meg új rendelkezések kiadásával, kemény szankciókat is kellett hozni, hogy a gárda fegyelmét, szakmai igényességét megerősítsük. S mindezt úgy, hogy a gárda bizalmatlanul, s az első megrovások, büntetések után érthető ellenszenvvel figyelte, mit művelnek az új vezetők. Az én dolgomat ezen túl az is nehezítette, hogy fiatal voltam és idegen a megyében, s az igazgatóság dolgozói közül sem ismertem szinte senkit.

Nagy eredménynek tekinthetjük, amihez sok munka és szerencse is kellett, hogy viszonylag rövid idő alatt sikerült néhány olyan új munkatársat találnunk, akik a

későbbiekben meghatározó vezetőkké nőtték ki magukat. A legelsők között volt Qaiser István és Varga Balázs, valamint Szandi Péter, aki később csöndes, szívós alaposságával a műszaki doktorátust is megszerezte. (Korai, tragikus halála mindannyiunkat mélyen megrázott.) De „a mi nevelésünknek” tekinthetjük az igazgatóság (vagy Kht.) későbbi két vezetőjét, Kovács Jenőt és Horváth Lászlót is, valamint Vörös Árpádot. S ha már neveket sorolok, természetesen nem szabad elfeledkezni azokról sem, akiket 1976-ban már ott találtunk, s tehetségük, jó munkájuk kiemelkedő volt. Katona Ferenc később igazgatóvá lépett elő, Lukács Ernő főmérnökké, Kusztor Sándor és Nacsa József főleg hidászként jeleskedett. Amikor pedig a számítástechnika is megjelent a mindennapi munkában, Dömötör László lett értékes mesterünk. Ezenközben a négy üzemmérnökség vezetője területének felelős és lelkiismeretes gazdájaként érdemel meg minden elismerést: Szombathelyen Horváth István, Vasváron az éppen nyugdíjba vonuló Benke Pista bácsi után Mogyorósi Attila, Sárváron Iván József, később Horváth Sándor, majd Czinege Ferenc, Körmenden pedig, amikor az idős Janzsó István nyugdíjba ment, Soós Róbert.

1976-os indulásunk hónapjaiban azonban az intézményi gondokon túl váratlan és súlyos műszaki nehézségeink is támadtak. 1976 őszén szerkezetileg megroppant a sárvári Rába-híd. Mint később bebizonyosodott, a hiba okai a tervezés-kivitelezés 25 évvel korábbi technológiai tévedései és hiányosságai voltak, de amikor egyik napról a másikra 10 tonna súlykorlátozást kellett bevezetni a megye egyik legfontosabb hídján, ez olyan közfelzúdulást keltett, amit műszaki érvekkel nagyon nehéz volt lecsillapítani. De mégis meg kellett tenni, hiszen a 60 m nyílású alsópályás vasbeton ívhíd legmagasabb függesztő-oszlopa fönt, az ív alatt teljes keresztmetszetében elkorrodálódott és átszakadt, előbb az egyik, majd a másik oldalon is, és a 9 m magas, 220x30 cm keresztmetszetű, közel 1,5 tonna súlyú vasbeton oszlopok többé nem hordtak terhet, sőt kiborulással fenyegettek. A legsürgősebb feladat az elsőként átszakadt elem kikötése, rögzítése volt, a második terelőút kiépítése, hogy a 84. sz. főút személyforgalma és legalább a távolsági autóbusz-forgalom számára viszonylag rövid legyen a kényszerű többletút. Az Ikervár-sótonyi földutat kellett hirtelen burkolattal ellátni, mégpedig hideg télen, havas időben!

S még alig estünk túl a sárvári traumán, 1978. december 12-én jött a hír, hogy Körmenden a 86. főúton a Csörnöc-patak 40 m-es alsópályás acél ívhídját egy kotrógép leszakította. A rácsos szerkezet összerogyva áttörte a patak 20 cm-es jégpáncélját, és a híd alatt kimélyült mederbe zuhant.

Akkor tette fel Cseri elvtárs Szabó Zoltánnak a bizalmi kérdést:

– Miféle rend van tinálatok? Mind összedőlnek a megye hídjai?

– Csak nem gondolod – kérdezte vissza Szabó Zoltán –, hogy Molnárral kettesben mi szándékosan döntjük össze őket?

Keservesen kemény 2-3 év következett, de az eredmények szerencsére nem maradtak el. Sikerült az igazgatósági gárdát megerősíteni, a laza elemektől megtisztítani, sikerült olyan szellemet kialakítani, hogy végül mindenki őszinte buzgalommal vett részt a közös munkában. Ha egyetlen szóval akarjuk jellemezni, a ma oly divatos „innovációra” hivatkozhatunk. Valóban az lett a vezérfonal, hogy az adott szűkös forrásokból miként lehet a mi 1500 kilométernyi utunkat minél jobb állapotba hozni. Ezen dolgozott a központi gárda, az anyagbeszerzőtől a tervező mérnökig és technológusig, az üzemmérnökségi dolgozók a munkagépeken, a gépészek, akik az újításokat megtervezték és megvalósították, és a főkönyvelő csapata is, hogy a költségvetési forrásokból és a saját bevételekből minél többet lehessen kihozni.

A magam személyét illetően pedig még egy nehézséget – vagy inkább egyszerűen fontos tennivalót? – kell megemlítenem. Mikor oda kerültem, én egyáltalán nem ismertem a megyét, sem a tájat és természeti adottságait, sem városait, falvait, de éppúgy az embereket sem. Nem túlzás, hogy az egész megyében egyetlen embert ismertem, egy távoli rokont.

Hogy tehát jó munkát végezhessek, a megye földrajzán és adottságain túl meg kellett ismerni a partnereket, a tanácsi vezetőket, a pártapparátus számunkra fontos tisztviselőit, s a szakmai társakat. Az építő vállalatok illetékes vezetőit, a volános és vasúti vezetőket, a vezető rendőrtiszteket. Idővel sok kedves, jó kollégát szereztem közöttük, de kezdetben módszeresen keresnem kellett a kapcsolatokat.

Eszembe jut erről egy kissé pikáns epizód. Szabó Zoltánnal Körmenden jártam, s ő elvitt, hogy bemutasson a járási pártbizottság titkárának, Molnár Istvánnak. Magas, erős ember volt, afféle bányász-arcvonásokkal. Barátilag fogadott, s kitűnő körtepálinkával kínált bennünket.

– Úgy igyátok ezt, mondta, hogy ezt issza Kádár elvtárs is! Mert Köbli Gyula, a pártközpont protokoll osztályvezetője mindig innen viszi a Kádár titkárság italát. Nem is adunk belőle akárkinek. Én tartom számon a járás téeszeinek minden körtepálinkáját, és tőlem kell engedélyt kérni, hogy kinek adhatnak belőle.

Molnár Istvánból nem sokkal később a megyei PB egyik titkára lett, s így lettünk később útitársak egy téli harckocsi túrán. No de erről majd a maga helyén! Legutoljára a rendszerváltás után, mint zátonyra jutott, rokkant emberrel találkoztam vele egy orvosi várószobában.

Hasonló, félig szakmai, félig protokolláris körülmények között kerültem jó kapcsolatba számos városi vezetővel. Sárváron Szabó Imre, Szentgotthárdon Bauer Károly, Kőszegen Preininger Ferenc, vagy akár Szombathelyen Czinzek Miklós és Wágner József nevét említhetem, mint akik emlékezetes ügyekben munkatársak voltak, s néha magánemberként is támaszaim. Külön említést érdemel a megyeházán Fazakas Péter megyei főépítész és Farkas Antal közlekedési osztályvezető, úgy is, mint munkatársak az Alpok-Adria Munkaközösségben. És Szilágyi István, Szombathely főépítésze, akinek barátsága számomra különösen megtisztelő.

*

A KF és a KIG, hidak, burkolatok

Ezen közben a KPM Közúti főosztályán is változások következtek be. Ennek belső ügyeit én kívülről nem tudtam pontosan követni, csak a következményeket észleltem. De nem is volt már olyan nagy szükség a mindennapos kapcsolatra: ki-ki tette a maga dolgát.

A területi főmérnöki rendszer fokozatosan fellazult. Egy alkalommal beszéltem ugyan erről Cseri elvtárssal, és megpróbáltam a rendszer előnyei mellett érvelni, de nem sikerült eloszlatnom az ő bizalmatlanságát. Forma szerint nem számolták fel ezt a rendszert, de a területi főmérnökök rendre más-más feladatokat is kaptak, s idejük zömét arra kellett fordítaniuk. Csordás Csaba is, aki Vas megyének már 1973-74 óta volt területi főmérnöke, egyre inkább csak távolból követte figyelemmel a munkánkat. Nagyon kedvező volt viszont, hogy hidász főmérnökünk, Kriston Szabolcs, erőteljesen támogatott bennünket. A Csörnöc-híd tragédiája után ugyanis elhatároztuk, hogy nagyhídjaink, a 30 m feletti hidak teljes állományát rendkívüli hídvizsgálatnak vetjük alá, s ezzel megbíztuk a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola – a mai Széchenyi István Egyetem – híd tanszékét. Dr. Klatsmányi Tibor professzor vezetésével két hidunkról derült ki még, hogy statikailag teljesen megbízhatatlanok: a rumi Rába-hídról és a 8. főút egyik Rába-ártéri hídjáról Vasvár közelében. De súlyos gondokra derült fény a vasvári és rátóti vasúti felüljárón is. Kriston Szabolcs és dr. Träger Herbert támogatásával el is értük, hogy a megye jelentős hídjait sorra

korszerűsíthettük, illetve több új hidat is építettünk. Megerősítettük a sárvári Rába-hidat és a hasonló szerkezetű rábahidvégi Rába-hidat, amelyek ma is szolgálják a forgalmat. Korszerűsítettük a rátóti vasúti felüljárót a 8. úton. Új hidak épültek Rábahidvég és Vasvár között a 8. úton a Rába árterén, Körmenden a 86. út számára új híd épült a Rábán és a Csörnöc patakon, s a Rábán a 87. úton Rum és Kám között is. Új hidak épültek a Marcalon is Mersevát térségében. Ezeken túl számos kisebb hidat szélesítettünk ki, erősítettünk meg, ami annál inkább indokolt volt, hiszen mikor én Vas megyébe kerültem, Szombathelyt minden irányból súlykorlátozott hidak vették körül – 20 tonnánál nagyobb járművel hivatalosan nem is lehetett volna megközelíteni.

A hidak mellett elsődleges feladatunknak természetesen az útburkolatok fejlesztését tekintettük. A burkolaterősítési program már a 70-es évek első felében szép sikereket hozott a főutak jelentős részén. Ezt folytatni kellett, de a megerősítést most már kiegészíthettük a szélesítéssel is. Célunk az volt, hogy főútjaink szélessége 7-7,5, esetenként 8 méter legyen. Másrészt az alsórendű utakra is szerettünk volna egyre többet fordítani. A mi aprófalvas megyénkben ugyanis sok olyan összekötő és bekötőút volt, ahol a forgalom ugyan nem volt nagy, de a 4-5 méter széles burkolatokat még kis forgalom mellett sem lehetett megfelelően fenntartani. Az alsórendű utakat elsődlegesen a házilagos fenntartás keretében tudtuk javítani.

A mindennapi útjavítás elsődleges módszere természetesen a kátyúzás volt. Minden útmesterségnek volt úgy nevezett „300 kilós”, vagyis C300 típusú keverőgépe, amin bazaltzúzalékból hígított bitumennel kátyúzó keveréket tudtak előállítani. Ezt aztán kézi módszerekkel dolgozták be.

A technológiai hierarchia következő foka a felületi bevonat volt. Ez az eljárás nem erősítette a burkolatot, csupán megvédte a víz bomlasztó hatásaitól, s felfrissítette az elöregedett kötőanyagot. Az igazgatóság évente mintegy 100.000 m^2 felületi bevonatot készített saját primitív eszközeivel. A meglévő burkolatra a permetezővel ellátott tartálykocsiból, amit Timsina néven ismertünk, forró hígított bitument permeteztünk a burkolatra, majd a súberrel felszerelt billenő tehergépkocsiból hátramenetben rászórtuk a zúzalékot. A súber kezelője egy apró hágcsón kuporgott a kocsi farán – Isten csudája, hogy ebből soha nem volt baleset. Végül a zúzalékot henger préselte be az út felületébe.

Az így készült felületi bevonat vízzáróvá tette a burkolat felületét, de a hígított bitumen, különösen a sokadik ismétlés után, a nyári melegben rendre feljött az út felületére – felizzadt, ahogy ezt a jelenséget neveztük. Ilyenkor aztán fröcsögött a bitumen, s a felületen nagy foltokban terült szét. Ez akár izzadós melegben, akár esős időben súlyos baleseti kockázatot jelentett. Ezért fontos volt, hogy homok vagy zúzalék szórásával védekezzünk az izzadás ellen.

A harmadik fokozat, az itatásos hengerlés már a burkolaterősítés kategóriájába tartozott. Ezt is ugyanazokkal az eszközökkel készítettük, mint a felületi bevonatot, de ennek során 7 cm vastag új kőréteg került a régi burkolatra, hígított bitumennel átitatva, s végül aaprószemcséjű zúzalékkal lezárva. Jó években ebből is nagyjából 100.000 m^2-t készítettünk.

Végül a negyedik fokozat a burkolat házilagos kiszélesítése volt. Kezdetben szórt alapos szélesítés, majd teljes szélességben alkalmazott itatásos hengerlés volt a módszer, később azonban új és termelékenyebb technológiákat dolgoztunk ki.

Ezek között elsőként a kationaktív bitumenemulzió alkalmazásáról kell megemlékeznünk, mint ami alapjaiban változtatta meg eszköztárunkat. Ennek előnyeit a magyar szakemberek a francia SCREG, majd a COLAS közvetítésével ismerték meg, bár Nyugat Európában ezt az anyagot akkoriban mindenfelé széles körben alkalmazták. Magyarországon a Chemical és a zalaegerszegi kőolajfinomító közvetítésével gyorsan terjedt. Előnye a hígított bitumennel szemben az volt, hogy a bitument oldószer nélkül, vizes emulzióként és hidegen juttathattuk ki a burkolatokra. Az így készült felületi bevonatok tehát nagy melegben sem „izzadtak”, s a korszerűbb, precízebb gépi berendezéseknek

köszönhetően az adagolás is egyenletesebb, takarékosabb volt. Végül a gázolaj, mint oldószer mellőzése költségben is, környezeti ártalomban is jelentős megtakarítást hozott.

Később bitumenemulzióval helyi kavicsokból, némi eruptív kiegészítéssel, hideg aszfaltkeverékeket is készítettünk, s részben ezzel váltottuk fel az itatott makadámot.

Szombathelyen igyekeztünk az emulziós eljárásokban az ország élvonalába kerülni, s talán nem is sikertelenül. A verseny azonban éles volt. Hiszen technológusaink, pld. Zalaegerszegen Benke István és Gyalog Éva, vagy Kecskeméten Csontos Györgyné, olyan sikereket értek el az emulziók területén, hogy valamikor a 70-es évek végén Magyarország még nemzetközi konferenciát is rendezhetett.

*

A rumi Rába-híd

Az új hidak között a rumi Rába-híd különösen emlékezetes maradt. A 87-es út, ami itt vezet át a Rábán, a megye egyik belső tengelye. Falvak egész sorát fűzi fel, amelyek Szombathely felé egyre sűrűsödve egészen Kőszegig a megyeszékhely agglomerációjává nőttek össze. Különös jelentőséget kölcsönzött a 87. útnak az is, hogy a vele párhuzamosan futó vasutat a közlekedéspolitikai koncepció jegyében éppen a 70-es évek derekán felszámolták, személy- és teherforgalmát egyaránt közútra terelték.

A rumi Rába-híd háromnyílású acélszerkezet volt. Elődjét a háború utolsó heteiben, mint az ország szinte valamennyi hídját, a hátráló német csapatok felrobbantották. Helyette 1948-ban épült meg az új híd, az országos újjáépítés lázas körülményei között, zömében valamelyik budapesti híd roncs-anyagából. Gondolom, akkor ezt az újjáépült hidat mind a politika, mind a lakosság – ki-ki a maga módján – meg is ünnepelte, azután pedig mindenki elfeledkezett róla. Az Államépítészeti Hivatalt felszámolták, az utak gondja hosszú évekig csak hányódott az államszervezet gépezetének átszervezései között, s így a rumi híd sem kapta meg a szükséges gondoskodást.

Mikor tehát a sárvári és a körmendi hidak katasztrófája után úgy döntöttünk, hogy a megye valamennyi jelentős hídját, a 30 méteresnél nagyobbakat, soron kívüli időszakos vizsgálatnak vetjük alá, a rumi híd is sorra került. Abban az időben azonban mobil hídvizsgáló berendezések még nem voltak az országban, márpedig a vizsgálathoz elengedhetetlen volt, hogy a szakértő végigkopogtathassa, közelről szemrevételezhesse a hídszerkezet minden elemét. Ácsaink ezért a hídkorlátra felfüggeszthető, gördülő állványzatot készítettek a győri műszaki főiskola szakértői számára.

A vizsgálat elkészült és döbbenetes eredménnyel zárult. A szakvélemény utolsó mondatára szinte szó szerint emlékszem. Így szólt:

„A híd teherbírása – a szabályzatokat szigorúan értelmezve – nulla.”

A szakértőkkel együtt természetesen magam is bebújtam a híd alá és végigtapogattam valamennyi tartóját, s noha sosem foglalkoztam acélszerkezetekkel, azt magam is megállapítottam, hogy annak idején az építők hihetetlenül felületes, hanyag munkát végeztek. Legjobban a bütüs toldásokra emlékszem, ahol az összehegesztett acéllemezek sokszor csak fél-keresztmetszettel illeszkedtek egymáshoz. De hogy egy közel harminc év óta álló és élő hídra így kelljen kimondani a halálos ítéletet, azt azért nem hittem volna.

Ám Klatsmányi Tibor kérlelhetetlen volt. Az ő vezetésével addigra már több hídvizsgálaton is túl voltunk, s vele személyesen is baráti kapcsolatba kerültem. Négyszemközt, bizalmasan beszélgettünk. Én megpróbáltam valami engedményt kicsikarni

tőle. De végül engem is meggyőzött. Fogalmazhatott volna finomabban is, de a lényegen nem lehetett változtatni: a vizsgálat során összeállt anyag statikailag értékelhetetlen volt. Nem állította, hogy a híd össze fog omlani, de be kellett látnom: erről a szerkezetről valóban nem lehet megállapítani, hogy statikailag mit ér, tehát nincs rá mód, hogy teherbírására javaslatot tegyen. Hiszen amit ő nem tud számításokkal igazolni, azt nem írhatja le.

Akkor én most mit csináljak? Én vagyok a híd kezelőjének főmérnöke, műszakilag én vagyok az elsőhelyi felelős.

Tibor széttárta a karját – ebben ő nem tud nekem segíteni.

Träger Herberthez fordultam. Ő is tanácstalan volt.

Ha én is, pontosabban igazgatómmal együtt mi is statikusként viselkedünk, azonnal le kellett volna zárni a hidat. Ezt azonban sem a megye közvéleménye, sem az ország közlekedő népe, sem a politika nem fogadta volna el. Végül 5 tonna súlykorlátozást rendeltünk el – kivéve autóbusz! És szigorú rendszeres megfigyelést, miközben azonnal megindítottuk a kampányunkat új híd építéséért. (Csak azt adja meg az Isten, hogy ne éppen egy iskolabusz alatt roppanjon össze a híd!)

Természetesen ebből is botrány lett. Hogy mást ne is említsek, a rumi termelőszövetkezet földjeinek zöme a Rába jobb partján feküdt, a falu és a központ pedig a bal parton. Ez számukra minden fuvarnál 20 km kerülő. De a saját biztonságunk érdekében kénytelenek voltunk ragaszkodni a korlátozáshoz. (Egyszer az is előfordult, hogy a tiltó tábla előtt egy holland kamionnal találkoztam. A sofőr tanácstalan volt. Próbáltam segíteni, hogy megtalálja Rábahidvég felé a terelőutat. Akkorka térképe volt Magyarországról, mint egy képeslap, azon mutogattam, merre menjen.)

Végül is szerencsénk volt. A főosztályon sikerült elérni, hogy soron kívül megkezdhessük az új híd előkészítését. Az UVATERV is soron kívül szállította a terveket, s az új híd, karnyújtásnyira a régitől, nagyon hamar fölépült. A régi pedig mindvégig baj nélkül hordta a forgalom terhét. Sose derült ki, hogy valójában mennyi volt a teherbírása, mert a hídavatás után azonnal el is bontottuk.

A bontás azonban még egy meglepetést tartogatott számunkra.

Egy napon az egyik pillér alapjainál dolgozó búvár azzal a hírrel jött fel a víz alól, hogy talán egy robbanó szerkezetet talált a pillér alapteste mellé beágyazódva. Újra itt a kérdés: most mi legyen? Ha valóban valami bomba, s ha kiemeljük, s netán kiemelés közben felrobban, összedönti az új hidat is. A búvár maga is bizonytalan volt, hogy mit látott, tapintott a zavaros vízben. Annyira be van ágyazódva, hogy csak hosszú és nagyon óvatos munkával lehetne kiszabadítani. Hosszan mérlegeltük a kockázatokat. Végül úgy döntöttünk, hogy nem bolygatjuk tovább annak a régi pillérnek az alapjait. Bent maradhatnak a maradványok a mederben, s ha eddig ott feküdt az a valami, maradjon továbbra is.

Azóta újabb 35 év telt el, s a rumi Rába-hídon békén zajlik a forgalom.

*

Szombathely új úthálózata és a gyalogos aluljáró

Első szombathelyi éveimnek kiemelt feladata volt a város új főúthálózatának kialakítása. Említettem, hogy éppen az én főmérnöki beiktatásom napján írta alá Csermendy László főosztályvezető-helyettes a megye és a város vezetőivel a Szombathely új főúthálózatáról szóló megállapodást, ami egyúttal a város szerkezetét is gyökeresen megváltoztatta. Szombathelyt három országos főút érintette. A 86. sz. Rajka-rédicsi és a 87.

sz. Kám-szombathelyi főút a város régi szerkezetéhez igazodva, szűk és kacskaringós utcákon, helyenként egyirányúsítva adta az észak-déli és kelet-nyugati tengelyeket, a 89. sz. Szombathely-bucsui főút pedig újabb elemként, mint Ausztriába vezető elágazás, kapcsolódott hozzájuk. A 86. és 87. sz. út szerencsétlen módon éppen a Főtéren és a Székesegyház, megyeháza és pártbizottás előtti Berzsenyi téren fonódott össze.

Ezek a nyomvonalak még a barokk korból, Szili János püspök idejéből származtak. A mostani megállapodás viszont egy észak-déli és egy kelet-nyugati tengelyre fűzte fel a város közlekedését, de ezzel együtt egész térszerkezetét is. A két tengely részben régi utcák korszerűsítésével jött létre, részben újonnan kiépített utakból állt. Metszéspontjuk pedig egyfajta új agorát volt hivatva létrehozni, hiszen az egyik térnegyedben ott épült fel a Mariborral közös Borostyánkő Áruház, vele átellenben pedig, a Joskar Ola lakótelep ölelésében a vásárcsarnok és a fedett piac. Itt kellett tehát létrehozni a két főút keresztező csomópontját is.

Az új tengelykereszt észak-déli ágát a Hunyadi út és Vörösmarty utca vonalán jelölték ki, a kelet-nyugati ágat pedig a vasúti aluljárón keresztül érkező Zanati úton és az újonnan megnyitandó Thököly úton. Második ütemben azonban – így szólt az egyezség – megépül a város délkeleti tehermentesítő gyűrűje is a Népfront utcán (ma Szent Gellért út) és Csaba utcán, egy vasúti felüljáróval az állomás déli kijárata fölött. Az új tengelykereszt metszéspontja a városközpontban a vásárcsarnok és a tervezett Borostyánkő áruház között lesz, a Főteret és a Berzsenyi teret pedig elkerüli az átmenő forgalom.

A Népfront utcai szakasz már 1975-ben épülni kezdett, s 1976-ban el is készült. A folytatásában lévő vasúti felüljáróra azonban még mintegy 30 évet kellett várni. A nagy tengelykereszt kiépítése viszont már nekem és munkatársaimnak jutott, s az évek során lépésről lépésre meg is valósult. Ennek volt leglátványosabb, de egyúttal legkritikusabb eleme a városközpontban épített gyalogos aluljáró.

Mielőtt azonban erről részletesen beszámolnék, előre bocsátok két forgalomtechnikai részletet

A Hunyadi-, Zanati és Vörösmarty utca csomópontjában nagyforgalmú, 6 ágú kettős csomópontot kellett kiépíteni egy hosszan elnyúló háromszögű területen. Bennem mindvégig kísértett a gondolat, hogy ha mindezt egy elnyújtott körforgalommal oldottuk volna meg, akkor nem lett volna szükség a költséges és bonyolult gyalogaluljáróra. Ugyanis a két tengely keletről, illetve délről érkező ága ebben a csomópontban nyugati és északi irányban is kettéválik, két párhuzamos utcában folytatódik. Kézenfekvőnek tűnt, hogy ezt a hat csatlakozó utcát egy háromszög sarkaiba lehetne bekapcsolni, miközben a forgalom a háromszöget körbejárja. Hogy ez önszabályzó körforgalomként is megfelelt volna, vagy mindenképpen szükség lett volna jelzőlámpás szabályozásra, ahhoz részletes vizsgálatot kellett volna végezni. De mert a körforgalom akkoriban máglyaveszélyes eretnekségnek számított, szóba sem mertem hozni. Annál kevésbé, mert ha nem épül meg az aluljáró, a város szegényebb lett volna egy státusszimbólummal is! Hiszen akkoriban vidéki városaink számára a státus-szimbólum már nem a jelzőlámpa, nem is a toronyház, hanem a gyalogos aluljáró volt. Veszprémben is éppen akkoriban épült a pártszékház tövében a sehonnan sehová vezető aluljáró. Szinte magától adódott a gondolat Szombathelyen is, hogy egy ekkora csomópont aluljáró nélkül elképzelhetetlen.

Így viszont egy 4, és egy 3 ágú szintbeni, jelzőlámpás csomópontot kellett kialakítani az aluljáró fölött. Ami ebben a forgalomtechnikai újdonság volt, az a forgalmi sávok és az útbaigazító táblák elrendezése. Sikerült olyan megoldást kidolgozni, hogy az autós már jóval a csomópont előtt azt a sávot tudta választani, ahová az első csomóponton áthaladva majd a második csomópont előtt sorolnia kell.

A másik említésreméltó részlet, hogy már akkor, a 70-es évek végén fontos elemként kezeltük a kerékpáros forgalmat. Hiszen Szombathely sík utcáin mindig is sok volt a

kerékpáros! A reggeli és délutáni csúcsidőben szinte nyüzsögtek a kerékpárosok a gépkocsik között, sokszor veszedelmes helyzeteket idézve elő. A gépjárművek tengelykeresztjével párhuzamosan tehát kialakítottuk a kerékpárosok tengelykeresztjét is. Az észak-déli tengely önálló nyomvonalon, zöld környezetben a Gyöngyös patak partját követte, a kelet-nyugatit viszont a vasúti aluljáró miatt csak a nagyforgalmú Zamati úton lehetett megvalósítani. Ennek északi pályája még éppen befért a vasút alatti gyalogos-átvezetésbe, de a városközpontból a keleti iparterületre vezető ágat csak az aluljáró főnyílásában lehetett elhelyezni, bevezetve a kerékpárutat a szélső forgalmi sávba. Ezért a szomszédos csomópont jelzőlámpaprogramját alakítottuk ki úgy, hogy a kerékpárok a járművek piros jelzésével egyidőben kaptak zöldet. Mire tehát a következő járműoszlop utolérte a kerékpárosokat, ők már áthaladtak a híd alatt, és az aluljárón túl elérték a számukra kiépített kerékpárutat. Ez a trükk gazdaságos és biztonságos megoldásnak bizonyult.

S azon túl, hogy ezzel sokat enyhítettünk a város mindennapi forgalmi gondjain, sikerült a kerékpár-barát városok sorában is az élcsoporta kerülnünk.

Szombathelyi működésem legnagyobb műszaki feladata azonban kétségtelenül a szombathelyi gyalogos aluljáró volt.

Divat volt akkoriban a tervpályázat. Mi is tervpályázatot hirdettünk a csomópontra, s az eredmény egyértelműen az aluljárós megoldás lett. Első változatként egy egyszerű folyosó épült volna átlósan a négyágú keresztezésben az áruház és a vásárcsarnok között. Hiszen nyilván ez a gyalogos forgalom fő iránya. De evés közben jön meg az étvágy: ha egy keresztezésnek négy sarka van, az aluljáróhoz is négy lépcső tartozik. Sőt az igényesebb javaslatok már terem-aluljárót javasoltak, s ez megtetszett mind a Vas megyei vezetőknek, mind a tárca illetékeseinek: Ha már alkotunk, legyünk igényesek!

Így történt, hogy a döntés egy ilyen teremről szólt hat kijárattal, s odalent a teremben újságárus kioszk és telefonfülke is lesz. (Megkínáltuk a város kereskedőit azzal is, hogy ha anyagilag is hozzájárulnak, bárki kaphat odalent üzlethelyiséget. Egy olyan üzlet-udvart képzeltem el, mint amilyet Eszék főtere, a Trg baruna Trenka /Trenk báró tere/ alatt láttam. Sajnáltam, hogy senki sem kapott a lehetőségen. De hát fizetni kellett volna érte!) A kijáratok többsége pedig nemcsak lépcsőből áll majd. Lesz, ahol a lépcsőre babakocsi rámpát is építünk, de lesz két tiszta rámpa is. A gondok azonban a részletes tervezés során kezdődtek.

Az Uvaterv már az első vázlatok során kiderítette, hogy az aluljáró alatt van a városi csatornarendszer legnagyobb műtárgya, ugyanis itt egyesül a város északi részének két főgyűjtője, s együtt ömlik tovább dél felé. Ehhez a műtárgyhoz pedig nem szabad hozzányúlni, mert az elfogadhatatlanul megemelné a költségeket. Ha ráépítünk, nincs meg az aluljáró szükséges belmagassága, ha kikerüljük, a tervezett belvilág sérül és torzul olyan mértékben, hogy felborul az egész koncepció. A másik kardinális probléma a tízemeletes házgyári lakóépületek közelsége volt. Ezek a házak alig egy-két évvel korábban épültek, de akkor még senki sem számolt az aluljáróval. Így a házak alapozása nem volt elég mély. Az aluljáró építéséhez meg kellett erősíteni őket. Végül tehát úgy döntöttünk, hogy a panelházak tövében mélyen befogott Soil-Mec cölöpökkel erősítjük meg az alapozást, a csatorna-műtárgy fölött pedig egy színpadszerűen megemelt, tágas kirakatot építünk. Ha már üzletek nem lesznek az aluljáróban, ez a kirakat adjon a beltérnek valami színes hangulatot. S hogy ingyen senki kereskedő ne juthasson reklámhoz, bemutató-térhez, a kirakatot a Savaria Múzeumnak ajánlottuk fel: legyen ez a kirakat a város, az ősi Savaria reklámja! A tárlót végül a múzeum régészei rendezték be a város római kori tárgyaival, mottóként Tibullust idézve:

Béke mívelje a földet – aratni tulokra először
hószínű béke rakott görbe, nehézkes igát.
Béke növelt venyigét s rejtette a fürt aromáját

korsóban fiunak őrzeni atyja borát.
Béke-időn kapa és ekevas tündöklik, a harcos
rozsdált fegyvere mind sutba, sötétbe kerül.
Áldott Béke, jövel, jobbodban búzakalásszal,
s tündöklő öledet lepje gyümölcs özöne.
(Elégiák I. könyv 10. – Kardos László fordítása)

Az építkezés mintegy másfél évig tartott, mindvégig műszaki és anyagi vészek között hányódva. A műszaki problémákat az Uvaterv és az igazgatóság mérnökei (Katona Ferenc és műszaki ellenőrként a fiatal Kovács Jenő) sikerrel oldották meg. A fedezet azonban mindvégig borotvaélen táncolt. Pál Zoltán, aki akkor a közúti beruházási pénzek kincstárnoka volt, minden hónapban újra meg újra a költségek csökkentésére utasított bennünket, de végül mégis sikerült újra meg újra megkapnunk a további munkálatokhoz szükséges fedezetet. Csodák csodája, a beruházás végül az eredeti költségvetési összeggel fejeződött be.

Az avatásra 1984. december 7-én került sor. Az ünnepi beszédet Szabó Zoltán igazgató mondta, a szalagot dr. Nagy Ervin miniszterhelyettes vágta át.

Az aluljáró az akkori műszaki eljárások és anyagok lehetőségei között megbízható, de nem fényűző megoldással épült. A padlót és a lépcsőket nemes kőlapok burkolták, a falakat pedig kerámia mozaik. Az aluljárót, ami megépülte után a város tulajdona lett, az ünneplő közönség, majd a rá következő napokban a járókelők elégedetten vették birtokukba. A felszínen pedig a járműforgalom hamar megszokta a geometriai adottságok miatt kissé bonyolult, de gördülékenyen működő jelzőlámpás csomópontot. Beváltak az útirányjelző táblák, amik jól segítették a vezetőket, hogy a kettős csomópontban már a behaladás előtt a végső iránynak megfelelő sávokat foglalják el.

A forgalom mára jelentősen megnőtt. A csomópont azonban mindmáig jól működik. Az aluljáró viszont csúnyán megkopott. Nem szívesen megy le az ember az elkoszolódott, hiányos burkolatok homályos, rossz-szagú világába. Nagyon ráférne az egész építményre egy alapos felújítás, s bizony – akár Budapesten – 30 év után elgondolkodhatnánk róla, hogy ez az egész betonbarlang a város alatt valóban szükséges-e. Az alant járóknak bizony nem Tibullus békéjét idézi.

*

*

A kivitelezők

Ezekben a munkákban természetesen igen nagy szerep jutott a Vas megyében működő kivitelezőknek. Szombathelyen a Győri Közúti Építő Vállalatnak és a Hídépítő Vállalatnak volt főépítésvezetősége. Az előbbinek Pados Zoltán volt a vezetője, az utóbbié Benkeházy Károly. Mellettük a Zalaegerszegi Közúti Építő Vállalat játszott még jelentős szerepet. Noha nekik nem volt a megyében önálló egységük, Egerszeg közelsége, és az Útépítő Tröszt koordinatív közreműködése következtében a 8-as úton és attól délre nekik is jó esélyeik voltak. Együttműködésünk a három vállalattal a kor hagyományai szerint egyfajta imitált, vagy játék-versenynek felelt meg. Technológiai- vagy árversenyre csak határesetekben került sor. Valójában a hagyományok és a távolságok szabták meg, hogy melyik feladatot ki kapja.

Sőt a feladatokat igyekeztünk eleve úgy meghatározni, hogy mindenkinek illő mértékben jusson belőle. Hiszen tennivaló tényleg bőven volt, s az ilyen jellegű mérlegelés nem befolyásolta hátrányosan az úthálózat érdekeit, állapotát.

Évente összeültünk a két KÉV vezérkarával, általában egy egésznapos megbeszélésre, ami valahol a zöldben ebéddel volt összekötve. (A győrieknek a Fertő tavon volt remek üdülőházuk, a zalaiaknak a Szajki tavaknál, vagy később Keszthelyen az iparági üdülő.) Ott jelöltük ki a tennivalókat, beszéltük meg a technológiai, szervezési és egyéb szakkérdéseket.

A Hídépítő Vállalattal is hasonlóan szoros volt az együttműködés, amit személyes kapcsolataim annak ellenére még jobban erősítettek, hogy esetükben nem a szombathelyi gárdával, hanem a budapestiekkel kellett megtárgyalni a fontos kérdéseket. Medved Gábor, Pajkos István, Fogarasi Pista (egykori tankörtársam, jóbarátom), Loykó Miklós, Encsi Balázs… Mind-mind a régi időkből jól ismert, kedves kolléga volt, akinek a segítőkészségére biztosan lehetett számítani.

A kévesek közül is meg kell említenem néhány nevet. Zalában Benke István és felesége, valamint Gyalog Éva volt, akivel legszorosabb volt a kapcsolatom. A legszínesebb egyéniség azonban minden bizonnyal Pados Zoltán volt, az egykori körmendi útmester fia.

1976-ban Pados Zoltán a Győri KÉV szombathelyi főépítésvezetője volt, aki mellett Rácz Sándor és Nagy István állt, mint két alvezér. Pados azonban azzal tűnt ki, hogy ő mindenütt ott volt, mindenben állást foglalt, mindig volt valami kezdeményezése. Dinamizmusára a Tröszt is felfigyelt, s mikor Zalaegerszegen Déri József igazgató nyugdíjba ment, Újvári István neki ajánlotta fel a zalai igazgatói állást. Pados eljött hozzánk, s tanácsunkat kérte, hogy elfogadja-e. Tanácsot kérni? Ugyan már! Inkább dicsekedni jött. De mi is lelkesen támogattuk, persze, fogadd csak el!

Így került Pados Zoltán Egerszegre, s vitte magával Rácz Sándort. Utóda a szombathelyi főépítésvezetőségen a mindig komoly és korrekt Nagy István lett. S Pados Egerszegen még jobban kivirágzott. Most már a 12 KÉV-igazgató egyikeként, aki ráadásul a keszthelyi közös üdülőt is menedzseli, s vezérkarában egy sor kipróbált, jó mérnökkel, egyre többet hallatott magáról országos viszonylatban is. Miután pedig 1983-ban a két közúti igazgatóság is egyesült, és így mi, szombathelyiek lettünk az ő legfőbb megbízója, mi lettünk innovativitásának és expanziójának anyagi háttere is. El is követett mindent, hogy kapcsolatunkat minél szorosabbra fűzze. Pedig mi éppen ellenkezőleg, szerettük volna, ha a helyzet monopol jellege nemhogy erősödnék, inkább oldódjék.

Érthető volt hát meglepetésünk, amikor egyszercsak egy körmendi ebédre invitált bennünket, mondván, hogy osztrák ismerőseivel szeretne minket összehozni. Ezek az ismerősök pedig a STRABAG vezérkara voltak. Akkor kezdett Pados Zoltán tárgyalásokat a Strabaggal, hogy társulnának be a Zalai KÉV-be. Így jött létre előbb Egerszegen a Strabag Hungária, ami aztán további vállalatok felvásárlásával az ország egyik legnagyobb útépítő vállalata lett. S Pados Zoltán immár a Stragab Hungária vezérigazgatójaként Budapestre költözött. Érdekes apróság, hogy így ő volt az első ember, aki engem mobil-telefonról hívott föl:

– Otthon vagy-e? – kérdezte. – Úton vagyok Szombathelyre. Okvetlen beszélni szeretnék veled…

Ha jól emlékszem, hat-hét évig volt Pados Zoltán a Strabag Hungária vezérigazgatója. Utána az osztrák menedzsment „ejtette” őt, más helytartót kerestek helyette. Addigra azonban már én is megfutottam lényegében ugyanezeket a köröket a Stuaggal. Életünk viharos évei voltak ezek!

De térjünk csak vissza egyelőre azokba a régi 70-es évekbe!

*

Hófúvásban, jégpáncélban

A burkolatok és hidak erősítése, szélesítése mellett egyre nagyobb gondot kellett fordítani az útüzemeltetésre is. A forgalomban is kezdtek beérni a motorizáció eredményei, egyre több lett az autó, egyre nagyobb lett a forgalom az utakon. Ennek egyik legkényesebb pontja a téli üzem volt. Én kezdettől egyik fő feladatomnak a téli szolgálat minél jobb megszervezését, vezénylését tartottam – a szolgálat fogalmát a szó legteljesebb és legnemesebb értelmében véve.

A téli felkészülés a gépek őszi felkészítésével kezdődött, amire a koronát a gépszemle tette fel. A téli időszak a közutas időszámítás szerint november 15-től március 15-ig tartott. A gépeket tehát november 15-re alaposan át kellett vizsgálni, és gyakorlatilag egy műszaki vizsga feltételrendszerével megbízhatóan alkalmassá tenni a téli szolgálat ellátására. A hangsúlyt itt a „megbízható” szóra kell tenni, ami kettős tartalmat hordoz. Egyrészt arra utal, hogy ha az időjárás bármilyen szeszélye szükségessé teszi, akkor a gépnek bevethető állapotban kell lennie. De ennek a követelménynek a negatívja, hogy az igazgatóságok gépparkja – mint a szocialista világban minden gépi eszköz – korszerűtlen volt és lepusztult. Megbízhatóságuk tehát csak relatív volt, amit a szolgálat szervezése során nagy gonddal figyelembe kellett venni.

Ebben a szellemben került sor valamikor november 10-15. körül a gépszemlére. Eleinte központi szemlét tartottunk, tehát minden téli gépet behoztunk a szombathelyi géptelepre, és ott típusonként sorba állítva őket egyszerre néztük át valamennyit. Bevallom, bennem a veszprémi területi főmérnöki emlékeim diktálták a koreográfiát. Ott, az ország leghóveszélyesebb megyéjében hagyomány volt a központi szemle, s Németh Károly főmérnök kollégám azt teátrálisan széles gesztusokkal, karmesterként vezényelte le. Rendszeresen részt vettem ezen én is, mint a megye területi főmérnöke, de többnyire ott volt valamelyik gépész kolléga is a főosztályról, Künnle Tamás, vagy Rothermel Frigyes. A szertartáshoz kezdésként hozzá tartozott egy kupica útmenti szilvapálinka, s valamikor a délutáni órákban, amikor végére értünk a tüzetes ellenőrzésnek, s a hideg, néha zimankós udvarról bevonultunk a fűtött irodába, forró kávé, újabb kupica és némi szendvics adta vissza életerőnket. Többnyire Szombathelyen is ezt a rendet követtük, de később takarékossági okokból inkább feldaraboltuk a szemlét, s üzemmérnökségenként szerveztük meg. Ennek előnye volt az is, hogy a szemle kiterjedhetett az üzemmérnökség egészére, beleértve a szálláshelyeket, a raktárakat, és a teljes szolgálattévő személyzetet is.

A gépek felkészítésével párhuzamosan természetesen az úthálózatot is fel kellett készíteni. Az utakat kikátyúzni, a burkolatjeleket szükség szerint felfrissíteni, az útmenti gazokat levágni, mert bizony néhány magasabbra nőtt kóró is képes hóakadályt okozni. És felállítani a hóvédműveket.

Abban az időben a hóakadályok megelőzésére még csak fából készült hórácsokat használtunk. Akácfa keretre nyárfa lécezéssel készültek ezek a rácselemek, s nyáron a veszélyes szakaszokon az útmenti fáknak támasztva vártak bevetésre. November elején ezeket kellett felsorakoztatni a megfelelő helyeken. Kézi munkával, két-két útőr cipelte egyenként a rácsokat a szántásban, sokszor cuppogó sárban, s dróttal, facövekkel rögzítette, hogy a szél majd fel ne döntse. Keserves, mocskos munka volt. Elméletben ugyan tudtuk, hogy a hófogó erdősávok sokkal hatékonyabbak, s volt is valami emlék az ötvenes évekből a mezővédő erdősávok divatjáról, de a valóságban kevés ilyen erdősáv volt az utak mentén. Erdősáv telepítésére pedig gondolni is alig mertünk. Erre nem volt beruházási keret, s a mezőgazdaság

sem volt hajlandó átengedni a szántóföldekből. Ezért okozott nagy izgalmat, amikor megjelentek a kereskedelemben a műanyag hálók. Én a geotextiliák révén egyébként is intenzíven foglalkoztam a műanyagokkal, így érthetően lecsaptunk erre a lehetőségre. Persze évekbe telt, amíg a kezdeti tapogatózások után kialakultak a megfelelő eljárások és a hófúvások ellen valóban hatékony háló-típusok. Az pedig, hogy néhány nagyon kritikus szakaszon végül mégis sikerült erdősávokat is telepíteni, szinte diadalnak minősült.

A téli szolgálat másik kulcskérdése a szolgálat szervezése volt. Arra kellett optimális megoldást találni, hogy az időjárás szeszélyeire minden időpontban megfelelően tudjunk reagálni, a megfelelő helyre megfelelő személyzettel a megfelelő eszközöket vezényelni. Miután a gépkezelők és segédszemélyek az üzemmérnökség területén a falvakban szétszórva éltek, kritikus percekben vagy a riadó-lánc törvényei szerint brigádszállító autóval gyorsan össze kellett szedni őket, vagy munkahelyi készenléten bent kellett tartani őket az üzemmérnökségen. Az előbbinek hátránya volt a nagyfokú bizonytalanság és időigény, az utóbbinak a készenlét bérköltsége. És ezen túl volt még egy nagy kérdőjel: a területről gyakorlatilag csak akkor kaptunk hiteles információkat az utakról és az időjárásról, ha saját hajnali őrjáratunk már végigjárta útvonalát és jelentéstételre visszaérkezett. A meteorológiai előrejelzések ugyanis akkor még legfeljebb óvatos figyelmeztetések voltak, sőt az őrjáratos autókban sem volt URH.

A géppark a 70-es évek közepén igencsak tarka képet mutatott. A legtöbb tehergépkocsi szovjet ZIL volt, illetve az újabbak keletnémet IFA gyártmányúak. Ezek között volt már összkerékmeghajtású is, de az Ifák könnyű teherautók voltak, csak könnyű hóekékhez alkalmasak. Mint már említettem, a Közgéptől kaptunk néhány nehéz Tátra gépkocsit a kétszárnyú, nehéz, úgy nevezett nyitó ekékhez, és aztán fokozatosan kezdtek ezek a nehéz járművek szaporodni a saját gépkocsiparkban is. Többségüket, ha jól emlékszem, nem a központi ellátmányból, hanem saját bevételeinkből vásároltuk. Az Ifákra könnyű, mezőgazdasági műtrágyaszóróból átalakított sószórót tudtunk felrakni. A hómaró állomány még vegyesebb volt. Voltak köztük nagyon régi, pld. Rolba hómarók, a legtöbb azonban a szovjet ZIL gyártmány volt. Ezek óriási méretű és munkabírású gépek voltak, zabálták az üzemanyagot, de elmarták volna a gleccsereket is. Csak nagyon nehéz volt bánni velük és kényelmetlenek, hidegek voltak.

Még az egyik első gépszemlémen történt valami, ami többrétű tanulsággal szolgált számomra. Az egyik legöregebb hómarósunk, Dudás Misi bácsi, elpanaszolta nekem, hogy a soktonnás gépnek nincsen szervo-kormánya. – Próbálja ki, főmérnök elvtárs! – mondta. Én felléptem a gép hágcsójára, és könnyedén megrángattam a kormánykereket. Ő azonban keményen rám szólt: – Nem így! Üljön be, és forgassa el! – Beültem, elforgattam, de bele kellett adni minden erőmet. Ebből – és más hasonló epizódokból – tanultam meg, hogy mindenkor személyesen kell, hogy úgy mondjam, a fedélzeten jelen lenni.

Néhány héttel később, egy zimankós-hófúvásos éjszaka után szokásos körutamat végeztem a havas utakon, s már kezdett fölengedni a feszültségem, már kezdett helyreállni az utakon a rend, amikor délután valahol Kőszeg közelében összetalálkoztam Misi bácsival. Az ilyen utakon természetesen bármelyik gépünkkel, brigádunkkal találkoztunk, mindig megálltunk egy kis beszélgetésre, Misi bácsi meg éppen a legjavához tartozott (mellesleg Kozári Pista bácsi sógora volt, aki 1970-ig a közúti főosztály vezetője, utána az UVATERV műszaki igazgatója volt). Kiszálltunk hát a kocsiból, s megbeszéltük a nap hordalékát. Én is soká kint voltam az éjszaka az utakon, de hajnalban azért aludtam pár órát, kérdem tehát Misi bácsitól, hány órája van szolgálatban. Talán 20 órát mondott? – már nem emlékszem pontosan. No, mondtam, akkor most már menjen haza szépen, itt az ideje a pihenésnek.

– Igen, - felelte – magam is úgy gondolom. De előbb még bemegyek Cák és Velem felé, s egy kicsit kiigazítom, amit reggel sebtiben kinyitottam. – Azzal visszamászott a Zilbe.

Igaz, volt a Zil hómarókon kívül akkor már Unimog hómarója is minden üzemmérnökségnek, de komoly, nagy hófúvások idején azokat nem szerették. Túl könnyű gépek voltak. Schmidték ugyan gyártottak sokkal nagyobbakat is, láttam azokat én is munka közben, amikor egyszer Innsbruckban, egyszer meg Krjanska Gorán vettem részt a téli bemutatójukon (Micsoda hófalakat bontottak meg a Vršič hágón!), de mi, kispénzű magyarok, csak a kisebb gépekből tudtunk vásárolni.

Hanem gépek ide, gépek oda, a tél néha kutyául ki tud fogni az emberen. Mert hiába voltak kisebb és nagyobb hóeltakarító gépeink, köztük Európa legjobb profi konstruktőreinek a gyártmányai (akkor nem volt, nem tudom, ma van-e komoly versenytársa a piacon a Schmidt-Unimog gépcsaládnak), akad olyan helyzet, amikor minden profizmus csődöt mond. Egyszer előfordult az is, hogy a hó, az ónos eső és a kemény fagy olyan kombinációban érkezett, hogy egyes útjainkra – a Szombathely-csepregi út volt a legveszélyesebb –, ahová időben nem jutottunk el, 20-25 cm vastagon ráfagyott a letaposott, előbb átvizesedett, majd csonttá fagyott hó. Ezen aztán a hóeke is, a hómaró is elcsúszott, végigsiklott a tetején, de megbontani nem tudta. Megsózni meg hiába sóztuk – a keményre fagyott jég a sót nem vette be, tehát nem is indult tőle olvadásnak. A vége az lett, hogy Rába-Steiger traktorokat kellett bérelnünk, és a nehéz gépek mezőgazdasági ekével szántottak barázdákat a jégbe. Így sikerült megbontani a felületet, s akkor már a salak, a só és a mechanikus gépek apránként lefaragták az útról a jeget.

A legemlékezetesebb téli kalandom 1980-ban, ha jól emlékszem a dátumra, november első vasárnapjához kötődik. Családommal a hétvégét apósoméknál töltöttük a Balatonon. Gyönyörű, napos, enyhe idő volt. Lányaim 3 és 2 évesek voltak, s a kisebbik éppen megbetegedett. Orvoshoz kellett vinni. Vasárnap ebéd után már útra készülődtünk, mikor felnéztem az égre, s egyszerre megrémültem. Ítéletidő közeleg! Villámgyorsan kocsiba ültünk, s útnak eredtünk. Feleségem vezetett (ő volt a gyakorlottabb, öregebb autós), de már Sümegnél kezdett csúszni az autó. Erősen havazott már és erős volt a szél.

– Kám felé megyünk. – mondtam, mert attól tartottam, mire Szombathely közelébe érünk, a 88-as és a 86-os úton már hóakadályok lesznek. Így is, mire Hosszúpereszteg térségébe értünk, s már egészen besötétedett, megjelentek az úton a hóátfúvások. Szerencsére valahol utolért egy hóeke, s mi hagytuk, hogy megelőzzön. Az ő nyomán jutottunk el így a 87-es útig, majd Rum-Vasszécsényen át baj nélkül Szombathelyre.

Nagy szerencsénk volt, a két gyerekkel. A hóekés, aki a 8-as úton megelőzött, pár órával később maga is árokba csúszott, s Mogyorósi Attila, a vasvári üzemmérnök kolléga mentette ki a már gémberedett kezű-lábú embert a kocsijából. Szabó Zoltán, aki feleségével ugyanakkor Budapestről igyekezett haza, Sárvár után, a porpáci útelágazástól volt kénytelen visszafordulni Sárvárra, s 3 napot töltött az üzemmérnökségen, ahol a feleségével menhelyet rendeztek be az elakadt autósoknak. Ő nem számolt azzal, amivel én, hogy a 88-as út előbb válik járhatatlanná, mint a 8-as és a 87-es.

Én otthon sebtiben pufajkába öltöztem. Feleségem elvitte a beteg gyereket az orvoshoz, én a nagyobbikat bevittem a Vadas Márton utcai ügyeletre, s rábíztam az ügyeletes Nacsa Jóskára. (Meg is ette a vacsoráját, mire a feleségem érte jött.) Magam pedig összegyűjtve a híreket, mentőexpedíciót szerveztem, hogy kiszabadítsunk a hó fogságából két turistabuszt ugyanannál a porpáci elágazásnál, ahol Szabóék nem tudtak tovább jönni.

A hírek szerint két Tolna megyei busz akadt el a hóban, közel száz kirándulóval, akik az enyhe őszi időt jöttek élvezni az Alpokaljára, könnyű kiránduló öltözékben. De elakadván, elfogyott az üzemanyaguk, s most ott dideregnek, köztük akárhány kisgyerekkel.

Két nagy hóekés kocsival és egy hómaróval, meg szovjet katonai segítséggel indultam a mentésre. Két Ural típusú katonai műhelykocsit kaptunk kölcsön a szovjet laktanyából, és a pártbizottság két munkatársa kísért tolmácsként. 80-100 km/órás szélben, mínusz 10 fok körüli hidegben érkezett meg a konvoj a hótorlaszhoz. Olyan rosszak voltak a látási

viszonyok, hogy egy hóekét útközben el is vesztettünk. De a helyszínen sem tudtunk tájékozódni. Magára az útra közel másfél méteres torlaszt rakott a szél (azóta ezt a szakaszt már erdősáv védi a hófúvástól!), s a két autóbusz félig keresztbe állva teljesen lezárt minden mozgási, manőverezési lehetőséget. Ott álltunk tehetetlenül, sőt mi is belesüppedtünk a hóba, s a szél mind jobban betakart bennünket is. Mikor benyitottam a buszba, hogy megismerjem a helyzetet, kórusban kiáltottak rám, csukjam be az ajtót, ne hűtsem még jobban a belvilágot. Az egyik Ural is félig árokba hajtott, de nekik még jó világuk volt: a ferdére billent műhelykocsiban égett a széntüzelésű kályha, legalább meleg volt.

Tehetetlen lévén, visszaültem a Volgába, Rozs Feri barátom, a gépkocsivezető mellé, és melegedtem. URH-rádión kapcsolatban voltunk Nacsa Jóskával is, a sárváriakkal is, de mozdulni nem tudtunk. Unalmamban ismét kiszálltam a kocsiból, körüljártam a helyszínt, s annyit tudtam megállapítani, hogy az árkon túl, a szántáson alig van hó. Azt tisztára söpörte a szél, de az út járhatatlan. Visszaültem a kocsiba, s döbbenten vettem észre, hogy nem tudom kigombolni a pufajkámat. A ruhám rám fagyott – jégpáncél lett. Amikor először kiszálltam, az erős szél az apró jégtüskeszerű havat a ruhámon át befújta a trikómig. Mikor visszaültem, az megolvadt, majd amikor újra kiszálltam, az átnedvesedett ruha rám fagyott.

Az autóbuszban közben egyre hidegebb lett. Valamikor éjfél után egy fiatal házaspár tört ránk, s ült be a hátsó ülésre. A fiatalasszonynak annyira nem volt meleg ruhája, s annyira átfázott, hogy szinte görcsösen reszketett. Átjöttek megmelegedni. De száz embernek nem tudtunk menedéket nyújtani…

Másnap reggel szürkületkor egy sötét árnyék jelent meg az autó mellett. Horváth Miklós volt, a megyei első titkár. Vékony bőrkabátban, dideregve, harckocsin jött értünk. Vele a megyei rendőrfőkapitány. (Lám, ilyen vészhelyzetben a puritán és fegyelmezett Horváth elvtárs jól állta a sarat.)

A harckocsi kirántotta Volgánkat a hóból, s mivel itt mi kudarcot vallottunk, ránk már nincs szükség, indulhattunk haza. Ők a kísérő terepjáró csapatszállító autókkal befuvarozták az autóbuszok utasait Sárvárra, ahol Szabó Zoltánék és a város vezetői már meleg étellel-itallal, és meleg holmikkal várták őket. Mi hazafelé Váton egyik útőrünknél kaptunk friss, forró kávét, én pedig hozzá egy vizespohár pálinkát is. Mikor félóra múlva megfújtam egy szondát, az tragikus elszíneződést mutatott, de a szervezetem olyan gyorsan elégette, hogy az én fejemnek meg sem kottyant. Amint hazaértem, lezuhanyoztam, s mentem, hogy átvegyem az ügyelet irányítását. Jelentést tettem a megyei tanács elnökének, dr. Bors Zoltánnak személyesen, a főosztálynak pedig telefonon.

És levontam a tanulságot, hogy jó dolog a civilizáció, de a természetet még nem győztük le.

*

Hómaró vagy harckocsi?

A zord természet az Ember ellen nemcsak a tél eszközeivel harcol, hanem az idő vasfogával is. Történt egyszer, hogy az egyik ZIL hómaró dízelmotorja reménytelenül tönkre ment. Motorcsere nélkül az egész eszközről le kellett volna mondanunk. Csakhogy ilyen motort a Mogürt – a gépek ügyében illetékes nagykereskedelmi vállalat – nem egykönnyen és nem is olcsón szállított volna. Így támadt az ötletünk, hogy a szovjet laktanyától kérjünk segítséget. Úgy hírlett, ez a motor azonos a T54-es harckocsik indító motorjával. Nekik bizonyára van ilyen raktáron…

A szocialista világ törvényei szerint a szombathelyi szovjet laktanya – az egykori 11-es huszárok laktanyája – belső útjait – szívességből-e, elvtársi segítség gyanánt, vagy pártfeladatként? – mi tartottuk fent. Mi kátyúztuk, mi festettük, időnként még aszfaltszőnyeget is húztunk rá. Így hát jogosan reméltük a viszont-szolgáltatást.

A parancsnok meg is értette a helyzetet, és nem is volt elvi kifogása az elvtársi segítség ellen, csak a kellő formát kellett megtalálni. Rövidesen meglátogat bennünket – mondta – a hadosztály technikai parancsnok-helyettese. Őneki módja van rá, hogy teljesítse a kérésünket. Hívjuk meg egy kis kirándulásra – javasolta, s ott adjuk elő ezt a kívánságot.

Így is történt. Megállapodtunk az egyik baráti termelőszövetkezet elnökével, hogy vendégül lát bennünket egy pinceszeren fent a szépséges Kőszegi hegységben.

A mondott napon a *tovaris major* rendben meg is érkezett, s mi kora délután elvittük őt a téesz központjába. Az elnök láttunkra azonnal talpra ugrott, s gyorsan lekezelve velünk, átadott helyettesének, hogy ő megtehesse az utolsó rendelkezéseit. A helyettes pedig a szekrényhez lépve azonnal kupicákat vett elő. Töltött, s mi harsány „Na zdravje!” felkiáltással emeltük is a poharakat. Röptében beleszagolva azonban az italba, már mielőtt felhajtottam volna, tudtam, hogy itt botrány lesz: a pálinkásüvegben a szekrényben víz volt!

A szovjet őrnagy éppen velem szemben állt, az asztal másik oldalán. Egy szempillantás alatt átvillant az agyamon, hogy ez a jóképű, fekete-bajszos férfi vajon a világnak mely részén született, milyen tradíciókat hozott onnan magával. Felrémlett egy magyar diák története, aki Alma-Atában tanult, s ohotszki tanulótársáról mesélt, akinek szülei ott a tengerparton még kőkorszaki módon élnek. Vagy a kaukázusiak kemény becsület-hite? Vendégünk nem tekinti-e súlyos sértésnek, ha vodka helyett vizet adunk neki? Nem rántja-e elő revolverét? – De szerencsénk volt. A házigazda mélyen elpirult, a vendég nevetőre fogta, s a második kupica már a legjobb vasi körtepálinkával volt tele.

Egy órába sem telt, már kint ültünk a pince előtt, a hegyoldalon, az évszázados szelídgesztenyék alatt. Előttünk a napsütésben messze nyújtózott a vasi síkság. A cöveklábú asztalon válogatott magyaros sültek és hidegételek, a pohárban pedig a táj jellegzetes keserű rizlingje. Rövidesen mindnyájan perfekt beszéltünk oroszul, s a magyar és orosz dalok varkocsba fonódtak. Az áhított harckocsi-motor pedig néhány nap múlva megérkezett a géptelepünkre.

*

Még egy emlékezetes tél

Ezután néhány évig nem volt sok gondunk a hóval. Közben új miniszterhelyettes állt a szakma élére dr. Nagy Ervin személyében. A távolságtartó Cseri után ő közvetlen és közlékeny főnök volt, nagystílű és elegáns ember, a kultúra és sport barátja. Szerepelni is szeretett. Meg volt győződve róla, hogy ő friss levegőt hoz a közlekedési szakma befülledt szobáiba, s együtt fogunk diadalokat aratni. Pontosabban ő diadalokat arat, s nekünk is juttat belőle. (Jelszava ez volt: Mondjátok meg, mit írjunk rá, s én majd viszem a zászlót!)

1986–87 telén már azt hittük, ismét kitavaszodik anélkül, hogy komoly hóval találkoztunk volna. De abban az évben a kutya nem ette meg a telet. A tavasz helyett egy vasárnapon ismét jókora havazás jött. Mi igyekeztünk tenni a dolgunkat, de bizony a hó ismét számos falut zárt el a külvilágtól, mi pedig most is csak azt tudtuk, mi a helyzet az első hótorlaszig. De hogy azon túl mi van, arról fogalmunk sem volt.

Nagy Ervin az első riasztásra azonnal a parancsnoki hídon termett, s nem tudta elfogadni, hogy tájékozatlanul a sötétben kell tapogatóznia. Ha a mi járműveink nem jutnak át a torlaszon, majd segítséget kér a hadseregtől!

Meg is állapodott a honvédséggel, hogy harckocsikat adnak, amivel felderíthetjük az ismeretlent. Hétfőn délelőtt Molnár István megyei pb-titkár társaságában én is elindultam egy felderítésre. Csapatszállító jármű volt, s mi a sötét is hideg utaskabinban tapogatóztunk, még a parancsnokkal sem tudtunk beszélni. De Molnár Pista addig matatott, míg megtalálta a tetőajtó zárját, s kikönyökölhettünk a tank tetejére. Én meleg pufajkában voltam, ő azonban vékonyan öltözött. Betértünk hát a sárvári pártbizottságra, hogy meleg munkásőr szerelést ölthessen, s mentünk tovább Celldömölk felé. De bizony nem jutottunk messzire. Sitke előtt a dombhajlatban a harckocsi felhajtott egy méternél magasabb hótorlaszra, s lánctalpaival kihordva maga alól a havat, felhasalt rá. Egy-két órányi tehetetlenkedés után gyalog indultunk vissza Sárvárra, s megint nem tudtunk meg semmit.

De Nagy Ervinnek ez sem vette kedvét. Harmadnapon katonai helikopter jött értünk Szentkirályszabadjáról, s azzal körbe is röpültem a megyét, de így se lettem sokkal okosabb. Nyilván én voltam benne elsőként a hibás, de gyakorlatlan voltam, s alig tudtam a levegőben tájékozódni. Így a látványt nem tudtam igazán kiértékelni és elraktározni. Főleg arra koncentráltam, hogy a pilótát irányítani tudjam. Az üzemanyaggal takarékoskodni kellett, így a levegőben nem tudtunk megállni, a kritikus helyekre nem tudtunk rárepülni. Egyszóval az egész egy izgalmas kirándulás maradt csupán, még szerencse, hogy a nap kisütött, a szél elállt, s a hótorlaszokat, míg én fölöttük röpködtem, a jó időben hómaróink csak áttörték.

A tanulság tehát ezúttal is csak a régi volt: a sok éves gyakorlattal összeállított hóeltakarítási rendet kell betartani, amihez megbízható, erős gépekre és képzett, gyakorlott személyzetre van szükség. Az információkat pedig a mára korszerűvé fejlődött telefon-hálózat révén kell beszerezni.

*

Munkabiztonság, balesetek

A közúti közlekedés veszélyes – ezt mindenki tudja, vagy legalábbis tudnia kellene. Akik azonban nem közlekedőként vesznek benne részt, hanem a szolgáltató szerepe jutott nekik, azok is részesei ezeknek a veszélyeknek. Bár néha egészen különös módon.

Szombathelyi működésem alatt én magam igyekeztem mindig mindent megtenni, hogy munkatársaim biztonságban legyenek. Főmérnökként ez persze kötelességem is volt, ám én valóban szívemen viseltem ezt a sokszor unalmas és bürokratikus, de valóban életbevágó feladatot. Az első fegyelmi büntetést is emiatt osztottam ki. Útmunkásaink akkor még a hagyományos kék munkaruhát viselték, de én egyik első főmérnöki utasításomban kötelezővé tettem a sárga védőmellény viselését. Azonban furcsa ellenállásba ütköztem. Kiröhögnek a faluban – mondogatták. Így hát amikor az egyik brigádnál kint az úton látom, hogy miközben én is sárga mellényben vagyok, éppen a brigádvezetőn nincsen, kénytelen voltam példát statuálva megbüntetni őt. Hiszen látni és látszani! – az úton ez az alapelv. Nagy szerencsének tartom, hogy tizennyolc év alatt valódi munkabaleset alig fordult elő. A véletlen és a sors azonban kiszámíthatatlan.

Az első súlyos ügy valójában közönséges közúti baleset volt. Egy esős reggelen egyik IFA teherautónk megcsúszott a hígított bitumennel kezelt őrségi úton, s a fülkéből kizuhanó útőr, aki a kocsival utasként tartott munkahelyére, a helyszínen meghalt. A baleset egyik

tanulsága nyilván a biztonsági öv viselésére figyelmeztet, a másik azonban fontos technológiai szempontra irányította a figyelmünket. Eszerint a nedves bitumen és gumi között a csúszó súrlódási együttható azonos a jég és gumi közöttivel. Tehát a HB-vel kezelt utak esőben úgy viselkedhetnek, mintha jég borítaná őket.

A másik két halálos balesetünk viszont tragikumában is egészen különleges volt.

Említettem már, hogy régi útmesterségi telepeink milyen kezdetlegesek voltak. Emlékszem a döbbenetre, mikor az első télen egyik első éjszakai ellenőrzésem során bekukkantottam a vasvári készenléti hálóterembe. Terem? Egy szűk szoba volt! Az emeletes ágyakon szuszogtak az alvók, s a szoba bűzösen levegőtlen volt.

Hasonló volt a helyzet Szombathelyen is, noha ott az egész telep, s maga az épület is viszonylag új és korszerű volt. A háló-helyiség azonban itt is szűk volt. Itt történt, hogy a munkahelyi készenlét során embereink csendben megvacsoráztak, beszélgettek egy kicsit, majd lefeküdtek. Egyikük felmászva a felső ágyra tréfából meg akarta csiklandozni az alsó ágyon fekvő kollégájának a lábát. Lehajolt hozzá, de elvesztette az egyensúlyát, lezuhant, és olyan szerencsétlenül esett, hogy koponyája szinte szilánkokra törött. (Mint az orvosok később megállapították, csontozata különlegesen el volt meszesedve.) A kórházban 64 napig feküdt eszméletlenül, végül meghalt.

A vizsgálat során természetesen különös gonddal vizsgáltuk, de a hatóság is azt elemezte legszigorúbban, hogy fogyasztottak-e a dolgozóink alkoholt. Erre utaló jelet azonban nem találtak. Tanulságként az általános fegyelem megerősítését hangsúlyozták. Bizarr dolog. Tehát játszani, tréfálni sem szabad? Igen, mindig legyünk elővigyázatosak, de kinek-kinek magának kell tudnia, éreznie a határokat. Tévedés, hogy a hivatalnak, hatóságnak mindig kell felelőst találnia, csakhogy szankcionálhasson.

A másik hasonlóan fatális baleset nem is a közúti üzem körén belül következett be. Egyik kisvárosunkban élt egy fiatalasszony, akiknek a lakását felújították, s a szobában új parketta készült. De az új parkettára véletlenül bitumen ömlött, s az asszony ezt szerette volna eltávolítani. Valakitől azt hallotta, a közúti üzemmérnökségen van egy olyan vegyszer, ami oldja a bitument. Baráti alapon, titokban kapott is egy kanna habzásgátlót, amit a hígított bitumen melegítése során annak kifutása, kihabzása ellen használnak. Ezzel próbálta meg felmosni a foltot, de ahogy annak gőzét ráhajolva közvetlenül belélegezte, tüdővérzést kapott, és belehalt.

Miért írom le ezeket? Hiszen szakmailag alig van tanulsága ezeknek a tragikus történeteknek. Mert emberileg mélyen megráztak engem is, és minden érintett munkatársamat. És az alapvető tanulság, hogy sose lehetünk biztosak benne, tényleg megtettünk-e mindent, ami lehetséges és szükséges.

*

Újabb diplomák

Szombathelyi vállalkozásom legnagyobb kockázata azonban valószínűleg nem is a mérnöki működés volt. Azt addigi tapasztalataim alapján reméltem, hogy főmérnökként legalább átlagos teljesítményre képes leszek. Jobban aggasztott, hogy be tudok-e illeszkedni a helyi társadalmi és politikai környezetbe. Sokszor és sokaktól lehetett olyan tapasztalatokról hallani, miszerint a bizalmatlan és befelé forduló helyi társadalmak nem engedik be maguk közé a jövevényeket, s ez a bizalmatlanság a helyi politikai vezetőket is jellemzi. Tudtam,

hogy ha ebben kudarcot vallok, keserves évek várnak rám és családomra. Ezért hát megkötöttem a magam kisded kompromisszumát.

Még Budapesten, a KPM-ben történt, hogy a főosztály párttitkára, Szánthó Péter megkörnyékezett, hogy lépnék be a munkásőrségbe. Ez a javaslat azonban engem mindennél jobban elborzasztott. Apám egyébként is úgy nevelt, hogy viszolyogtam mindenféle fegyveres testülettől és militarizmustól (már az általános iskolában sem voltam hajlandó részt venni a Szabadságharcos Szövetség kiképzésein), de hogy az 56-57-es karhatalom utódszervezetében vállaljak szerepet, s vasárnaponként abban a kék egyenruhában járjak lőgyakorlatokra, ezt nem tudtam elképzelni. A javaslatot kapásból mereven elutasítottam.

De Szombathelyen úgy éreztem, hogy ha beilleszkedésemnek a párttagság a feltétele, nem zárkózhatom el előle. Ezt illő formában főnökömnek is tudomására hoztam, s ő alá is íratta velem a felvételi kérelmet. Ami után hosszú-hosszú csend következett.

Olyannyira hosszú csend, hogy a három tagú pártvezetőség két évig arra sem méltatott, hogy „elbeszélgetésre" leüljön velem. Végre egyszer sor került egy formális beszélgetésre, ahol úgy tettünk, mintha egyenrangú felek szabad eszmecseréjéről lenne szó, valójában azonban a hűségnyilatkozatomat akarták megkapni. Később meghívást kaptam egy teljes taggyűlésre is, ahol az én műszaki elképzeléseim szerepeltek a napirenden. Elnéztem az arcokat, akiket – egy géptelepi portás kivételével – mindet gyakorta láttam, de nem tudtam róluk, hogy ők az élcsapat. Munkás volt köztük a legkevesebb, de ott ült a telefonközpontos, néhány nem-fizikai segéderő, és mindenek előtt a központ műszaki és középvezető gárdájából több olyan munkatárs, akiket addigi tapasztalataim alapján bizony nem kifogástalan, igényes munkájukkal és emberi tartásukkal jellemeztem volna. Illúzióim természetesen addig sem voltak, nagyjából azért a tagnévsort is sejtettem, de így együtt látni őket, s tudni, hogy most valójában ők minősítenek engem – ez kiábrándító volt.

Kevéssel ezután a taggyűlés után a párttitkár azzal fordult hozzám, hogy a városi pártbizottság helyesnek tartaná, ha elvégezném a Marxista-Leninista Esti Egyetemet. (Ez volt a köznyelvben a Foxi-Maxi.) Mit tehettem? Beiratkoztam.

Három éves kurzus volt ez, heti egy délután. Járt hozzá ugyanannyi tanulmányi szabadság, mintha rendes egyetemre jártam volna. Szóval nem is volt ez olyan megterhelő. A gyakorlatban azonban a színvonal minden képzeletet felülmúlóan vulgáris volt, ezért úgy döntöttem, hogy ha már tovább kell tanulnom, inkább beiratkozom a Budapesti Műszaki Egyetem gazdasági mérnöki karára. Így történt, hogy 1982-ben kitüntetéses gazdasági mérnöki oklevelet szereztem. Hogy utána a pártbizottság újra megkeressen, mondván: fejezzem be most már a Foxi-Maxit is. 1984-ben az lett tehát a „harmadik egyetemi diplomám".

*

A győri főiskola és a soproni egyetem

Sokkal több örömem telt kapcsolatomban a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolával, valamint a soproni Erdészeti és Faipari Egyetemmel.

A szombathelyi igazgatóság és a győri főiskola között kezdettől szoros kapcsolat volt. Tervezésre, hídvizsgálatokra, forgalmi prognózisokra és hasonló feladatokra gyakran adtunk a főiskolának megbízást. Az oktatókkal szinte baráti viszonyban voltam. Ezért tán nem is volt igazán meglepő, amikor a KTMF Útépítési tanszék vezetője, Krizsán Gyula professzor úr meglepetésemre azt a kérdést tette föl, hogy nem tartanék-e környezetvédelmi előadásokat

szaküzemmérnöki hallgatóknak. Örömmel fogadtam el a megtisztelő felkérést, és nagy élvezettel tartottam meg előadásaimat a 20-25 főnyi hallgatóság előtt egy olyan időszakban, amikor a légkör a Bős-nagymarosi kérdéstől és a készülődő rendszerváltástól volt forró. Nem volt könnyű úgy összeszedni a tananyagot, hogy én, aki e téren semmi hivatalos előképzettséggel nem rendelkeztem (keveseknek volt még akkor ilyen diplomája), óráim vázlatát szabályosan leadhassam a főiskola adminisztrációjának. Másrészt hallgatóim természetesen nálam is tájékozatlanabbak voltak, s amit számukra összeállítottam, nagy figyelemmel hallgatták.

Munkámat a főiskola 1990-ben címzetes docensi címmel ismerte el, s Krizsán tanár úr később elmondta, hogy vázlataimat az ő munkatársai még évekig törzsanyagként használták.

Kapcsolatom az erdészeti egyetemmel nem volt ennyire szoros és sokoldalú, de amikor 1984–85 táján a METESZ részére munkabizottsági anyagot készítettünk Területgazdálkodási feladatok a vonalas létesítmények mentén címmel, soproni látogatásaim igencsak megsűrűsödtek. Gál János professzor úrral, az egyetem rektorával és Dobos Tibor docenssel sok hasznos beszélgetésre emlékszem, s még az is felmerült, hogy hozzájuk nyújtsak be egy doktori disszertációt, de erre végül nem került sor.

*

Külföldi utak

A szombathelyi évek – a szorosan vett szakmai munka mellett – meghozták a külföldi utazás élményét is.

Bevezetésként el kell mondanom, hogy kora gyerekkoromtól álmodoztam nagy utazásokról, (de hát melyik gyerek nem álmodozik ilyesmiről?) és boldog voltam, amikor 13 évesen kezet szoríthattam Széchenyi Zsigmonddal. De számomra a Nagy Utazás ezzel hosszú időre be is fejeződött.

Külföldi útra az első alkalom nekem akkor csillant fel, amikor 1964-ben egy kedves muzsikus barátom Párizsból hazaüzent zenekarának, hogy előbb elvégzi ott a konzervatóriumot, s csak aztán jön haza. Ebből itthon bíróság lett és vagyonelkobzás, ő viszont ott maradt. Évekig leveleztünk álnéven. Tudta-e a Belügyminisztérium, kit takar az álnév, sosem derült ki. Hanem amikor az ő párizsi szállásadója és mentora egyszer Budapestre látogatott, majd meghívó levelet küldött nekem, s én látogató útlevelet kértem, azt nem kaptam meg. Nem kaptam meg második, harmadik próbálkozásra sem. Sőt legutóbb az történt, hogy édesapám és -anyám turista-útlevelet kért Itáliába, amit édesanyám megkapott, apám viszont nem. (Persze így egyikük sem utazott, viszont a borsos illetéket csak apám kapta vissza.) Akkor én levélben megkérdeztem a BM Útlevélosztálytól, van-e összefüggés kettőnk elutasítása között. Válaszul beidéztek a BM-be, mint valami kihallgatásra, durván megvárattak, majd a folyosón valaki, aki be sem mutatkozott, keményen kioktatott, miközben kiderült, hogy mindent tud rólam. Mi nem szeretjük, ha a fiataljaink letarhálják a Nyugatot – mondta. Dolgozzam becsületesen, s akkor egyszer tán én is megkapom az útlevelet. Ennek a beszélgetésnek a megalázó volta és a dac máig él bennem, de él a szorongás is minden határátlépés alkalmával.

Négy év múlva, mikor már családos ember voltam, meg is kaptam azt a vágyott kék könyvecskét, és 100 dollárral a zsebemben 3 hétre elutazhattam muzsikus barátomhoz, miközben feleségem itthon 9 hónapos fiúnkat nevelgette.

Aztán mikor Ábrahám Kálmán a Közúti főosztályra invitált, az is elhangzott – de sokat idéztük ezt később Csordás Csabával! –, hogy „egész Európára szabadjegy, évente egy-két külföldi út”. Nos ebből annyi lett, hogy egyszer 3 napot töltöttem Ábrahám Kálmánnal és Träger Herberttel Kelet-Berlinben, egyszer pedig két kollégával 5 napot Varsóban és Katowicében. (N.b. nagyon élveztem, és hasznosnak találtam mind a kettőt!)

Aztán Szombathelyre kerülve hirtelen ott találtam magam a híres vasfüggöny borzongató tövében. A borzongatás annyira eleven volt, hogy legelső komoly feladatom belépésem után két héttel éppen a bucsui határátkelőhely forgalomba helyezése volt. A vasfüggöny érintését naponta a bőrünkön éreztük. Felelősek voltunk a határsávban húzódó utakért is, tehát a határsáv-belépő – a piros sávos kis kartonlap – ott volt mindig a személyi igazolványunkban. S bizony előfordult, hogy amikor Pornóapátiban bejelentkeztem a határőr őrsön, hogy meg kell vizsgálnom a Deutsch Schützen (Németlövő) felé vezető Pinka-hidat, az igazgatósági Volgába beültettek mögém két géppisztolyos határőrt és egy borjú-nagyságú farkaskutyát.

Érthető, hogy vágyakozva néztünk át a határon, s szerettünk volna egy kicsit fizikailag is ott lenni.

Miért volt olyan fontos, hogy utazunk-e, nem-e?

Ma, amikor mindenki szabadon utazik, és sokszor szinte nem is pénz kérdése, hogy mikor és hová, lassan feledésbe merül, hogy a vasfüggöny korában mennyire be voltunk zárva, és valójában nem is tudtuk, milyen a világ a határok másik oldalán. Szakmailag sem tudtuk, milyen is az igazi motorizáció, és milyenek az utak a fejlett országokban.

A határátkelőhelyek üzemeltetése során elkerülhetetlen volt, hogy együttműködjünk az osztrák közutasokkal. Emlékezetes, hogy elődömet többek között éppen azért váltották le, mert ezt az együttműködést túlságosan „intenzíven” művelte. Természetesen mi is felvettük a kapcsolatot a burgenlandiakkal, és igyekeztünk eltalálni a megfelelő intenzitást. Az együttműködés élesztője, a szervező és a tolmács, a felsőpulai nyugdíjas Strassenmeister volt, Tuczai Sanyi bácsi. Évente általában kétszer találkoztunk, egyszer nálunk, egyszer odaát, a győri és a szombathelyi igazgatóság illetékesei, valamint a burgenlandi tartományi hivatal részéről Herr Hofrat Hazivar és csapata, a felsőőri és a kismartoni Strassenverwaltung munkatársai. Ezekre a találkozókra egy napos kilépőt kaptunk, később pedig az útlevelünkbe is beütöttek néhány szakmai kilépő ablakot. (A család, a túszok itthon maradtak.) Nagyszerű élmény volt, látni az ő útmesteri telepeiket, gépeiket, és nagyszerű volt látni azt a kultúrát, ahogyan Ausztriában a falvak, városok, erdők-mezők tisztán, gondozottan szinte fénylettek a mi szürke, lerongyolódott, trabantos-ifás, földutas, hígított bitumenes világunkhoz képest. De egy ilyen látogatás alkalmával ismerkedtünk meg Felsőpula és Nagymarton között a Szikrai hágón (Sieggraben) az akkor friss újságnak számító hídépítési technológiával. Az épülő S31 Burgenland Schnellstraβe hágóján 4 jelentős völgyhíd épült, s ezek közül 3 a Taktschieb-Vervahren-nek nevezett szakaszos előretolással. Ámultunk, hogy az 500 m hosszú vasbeton szerkezet egyben mozog előre a pilléreken a túloldali hídfő felé!

A szakmai tapasztalatokon túl pedig emberi kapcsolatok is szövődtek. A határ mindkét oldalán szívélyes volt a vendéglátás, jó volt a vörösbor és szépen szóltak a magyar, horvát és poncichter dalok.

Az első „igazi” külföldi utamra azonban 1977-ben, a Sols et Textiles világkonferencia alkalmával került sor. Maga a konferencia is nagyon sok tanulsággal szolgált, de végül is ez terembe zárt rendezvény volt. Az igazi élmény nem is az 5-600 résztvevővel zsúfolt teremben, vagy az elegáns fogadásokon várt ránk, hanem az azt megelőző szűkebb körű látogatáson a Rhône Poulenc Textiles SA üzemében, ahol saját szemünkkel láttuk, miként készül ezernyi műszálból összekuszálva a műszaki filc. És a sok kilométeres séták Párizs csodálatos városában, amit fáradhatatlanul jártam, és fotóztam.

Hazatérve aztán alig vártam az újabb alkalmat. Idővel az is eljött. Csermendy László főosztályvezető-helyettes telefonált, hogy harmadmagával Belgrádba utazik, s ugorjak be X, a megbetegedett útitárs helyett. Bevallom, megsértődtem. X-ről nem volt valami nagy véleményem, s hogy én a delegáció lógósa legyek, csak hogy kilegyen a létszám, ehhez nem volt kedvem. Nemet mondtam a meghívásra. – Sebaj, mondta Csermendy, s biztatott: majd legközelebb. Én pedig eltűnődtem: hová is szeretnék igazán eljutni? Talán Finnországba!

És lőn! Alig néhány hét múlva kapom az értesítést, hogy besoroltak egy finnországi útra. Repülővel Leningrád, ott 2 éjszaka, tovább vonattal, 3 éjszaka Finnországban, Helsinkiben és Jyväskyle-ben, majd egy éjszakára ismét Leningrád, s onnan haza.

Abban az időben az egyszerű polgárember külföldi utazásának néhány jól körülírt módja volt csupán. (A hivatalos emberek barna szolgálati útlevéllel utaztak, de a hivatali fegyelem és a belügy azt is szigorúan ellenőrizte.) Viszonylag szabadon csak a szocialista országokba lehetett utazni. Az erre szolgáló piros útlevél tetszés szerint volt használható, csak a Szovjetunióba és Jugoszláviába nem volt érvényes. Oda külön kiutazási engedélyt, illetve vízumot kellett kérni. Civil ember más országokba kék útlevéllel utazhatott, ha kapott magyar részről kiutazási engedélyt (az útlevélbe „ablakot”), a célországba pedig vízumot. A kiutazási engedélynek három módja volt. Meghívásra a meghívó költségén lehetett utazni, a magyar államtól 5 dollár útravalót kapott az utas, természetesen hivatalos árfolyamon. Három évente lehetett turista útlevelet kérni, amit vagy megadtak, vagy nem, s amihez kezdetben 70 dollár, később 100 dollár ellátmány tartozott. Végül szervezett, csoportos utazás esetén, amit a köznyelv Ibusz-útnak hívott, az utazási iroda forintban beszedte a meghirdetett költséget, adott zsebpénzt is, de egész úton a csoporttal kellett tartani. Erre is a 3 évenkénti keret terhére volt mód. De ha a csoport legfeljebb 3 éjszakát töltött kapitalista országban, akkor az mégsem számított bele a 3 évenkénti keretbe. Nos, a mi 3 éjszakás utunk Finnországba ilyen IBUSZ által szervezett, de szakmai töltésű út volt, ezért kellett Leningrádot közbeiktatnunk.

A 70-es évek végén a Közúti főosztály – személy szerint Törőcsik Frigyes – kezdeményezte, hogy az igazgatóságok vezetői és meghatározó munkatársai csoportos utak keretében vehessenek részt szakmai utakon Nyugat-Európában. Majd ezek sikerén felbuzdulva később távolabbi célpontokat is programba iktattak. A költségeket az igazgatóságok költségvetésében biztosították, idővel azonban az útépítő vállalatok is csatlakoztak a kezdeményezéshez, sőt az igazgatósági dolgozók számára is szponzoráltak nagyon hasznos utakat. Majd amikor az úthálózat-fejlesztése terén kialakult az együttműködés a Világbankkal, a Világbank is számos értékes tanulmányutat és külföldi tréninget finanszírozott.

Így vettem részt magam is két franciaországi úton, egy svájci tanulmányúton, vagy olyan nagy rendezvényeken, mint az amszterdami forgalomtechnikai konferencia és vásár, a Hannoveri Vásár, vagy az Európai Beruházási Bank által rendezett Roade Financing konferencia Párizsban. Sőt vérszemet kapva magam is szerveztem két ilyen utat. Első alkalommal – az Alpok-Adria keretében szerzett osztrák kapcsolataimra építve – egy autóbusznyi igazgatósági hidásszal jártuk körbe Ausztriát Grác-Villach-Salzburg-Bécs útvonalon. Később egy kisebb, főleg szombathelyiekből álló csapattal a Feketeerdőben jártunk, és a Freudenstadt-i közúti igazgató szervezésében látogattuk meg St. Blasienben a Schmidt-Unimog művek gyártó-üzemét és személy szerint Pastari urat, meg a Rajna-völgy építőipari látnivalóit.

Különösen hasznos volt 1991-ben a Direction des Routes által Párizsban és Nantes-ban megrendezett 4 hetes tréning, ahol román, bolgár és lengyel kollégákkal együtt tanulmányozhattuk a francia közúti igazgatás és fejlesztés módszereit, valamint az École National des Ponts et Chaussées által 2001-ben szervezett 3 hetes tréning az utak és vasutak finanszírozásáról. De eljutottam ilyen módon az Egyesült Államokba, sőt Izlandra is.

Végül, afféle színesként, hadd térjek vissza a finnországi útra, annak egy pici epizódjára. A tavak és erdők országában bájos apróságként hatott rám, hogy a megyehatárokon mindenütt ott díszlett a megye címere. Többnyire egyszerű pajzsok voltak ezek valami egyszerű címerállattal, vagy egyéb jelképpel. Nem is a tartalom volt fontos, hanem, hogy ebben az országban, ami alig száz éve emelkedett ki a gyarmati sorból, milyen büszkék a helyi identitásukra. Akkor támadt bennem a gondolat, hogy ezt otthon is be lehetne vezetni.

Hazatérve aztán kiderült, hogy a magyar megyéknek akkor még nem volt hivatalos címere, hiszen a történelmi címereket 1949-ben törvényileg törölték és használatukat megtiltották. A városok azonban már egyre-másra alkották meg a maguk szocialista címerét. Így én azt találtam ki, hogy a főutakon a városok határán a helységnévjelző táblára föltehetnénk a város címerét. Úgy véltem, ehhez elegendő a városi tanács egyetértése. Szombathellyel kezdtük, majd Körmend következett, később a megye többi városa. Lett is ebből rövidesen országos divat, és sokat lendített ez a megyei címerhasználat bevezetésén is. Igaz, hogy voltak ellenzők is, főleg a forgalomtechnikusok körében, akik a rend és egységes arculat jegyében gyakran hajlottak a betű szerinti szabályozásra, s merényletként kezelték az alulról jövő kezdeményezéseket. Az idő azonban megoldást hozott.

*

Üdülésül egy kis kitérő

S ha már ilyen hosszú utakról ejtettem szót, színesítésként megemlítenék még egy üdítő kitérőt. Említettem, hogy történetünk elején milyen kezdetleges állapotok uralkodtak a közúti telephelyeken. Voltak azonban ennek különös, meglepő vonatkozásai is. Ugyanis ahogy lassan elindultak a fejlesztések, bizonyos „objektumok” üresen, szerepkör nélkül maradtak. Megürült egy-egy kies útőrház valahol távol a lakott, zajos helyekről, egy-egy irodahelyiség valamely történelmi belvárosban, egy-egy telek, ahol eleddig keverőgép működött – a legendás C-12, vagy még annál is régebbi –, vagy hígított bitument tároltak valami avitt ciszternában, s az ingatlan továbbra is a közútkezelőé maradt. Mit kezdjen vele? Berendezte hétvégi pihenőháznak, üdülőnek, vendégháznak…

Így jöttek létre az igazgatóságok első üdülői a saját megyéikben, ahol saját dolgozóik, mindenféle flancos igény nélkül, eltölthettek néhány kellemes, családias, csöndes napot. Az egriek így rendezték be a Bükkben Tamáskúton, a Mátrában Piszkéstetőn üdülőnek a megüresedett útőrházat, a győriek Sopronban a régi útmesteri irodát a belváros egyik alagsorában, a csongrádiak a szegedi kiskörúti vendég-otthont. (Tamáskút különösen romantikus volt az útkanyarban csobogó forrással s a villanyáramot dübörögve szolgáltató aggregátorral.) Mások az új technikai fejlesztést „egészítették ki” a szociális kényelem igényei szerint: amikor megindult az URH hálózat kiépítése, az antenna-tornyokhoz szükséges kezelő-épületekben alakítottak ki vendég-szobákat. Így jött létre Vas megyében Oladon egy kisebb vendégház, Nyíregyháza mellett pedig Sóstón egy komoly üdülő, ami idővel országos hírre emelkedett. A csúcs azonban a soproni „hómaró-garázs” lett, ahol egy egyetlen hómaró ideiglenes tárolására szolgáló garázs köré kényelmes, mutatós, igényes, többszobás üdülő épült. Az alap-beruházást a költségvetési ellátmány fedezte, a kiegészítést az igazgatóság saját bevételei, ami főleg a tanácsoknak végzett munkákból származott.

Ha intézményi üdülőkről beszélünk, ismernünk kell a kor viszonyait. A szocializmus rendszerében a szabadság eltöltésére, üdülésre, ha nem volt alkalmas rokoni megoldás,

gyakorlatilag a szakszervezeti, vagy a vállalati üdülők hálózata kínálkozott. A szakszervezeti, úgy nevezett SZOT-üdülők szerény szállodai szintű teljes ellátást nyújtottak, kulturális rendezvényekkel, kirándulásokkal kiegészítve. Nagyon olcsók és népszerűek voltak, de korántsem jutott belőle mindenkinek. Emellett a vállalatok lehetőségeik szerint rendre létrehozták saját üdülőiket, ahová sokkal könnyebb volt beutalót kapni. Ezeknek a rendszere, színvonala persze messze nem volt egységes – mindegyik cégnél az adottságok és lehetőségek szerint. A KPM-ben például nagyon népszerű volt az alsóörsi üdülő, ami a kikötő és a vasútállomás között állt. Az egyik tárca-cég, a MAHART nyújtotta a fürdési lehetőséget a Balatonnak a kikötő sarkában elkülönített öblében, a másik, az Utasellátó Vállalat pedig a kosztot, a vendég napi igénye szerint. A közúti igazgatóságoknak azonban a SZOT-üdülőkön kívül nem volt semmilyen üdülési lehetőségük.

Tehát: Segíts magadon, az Isten is megsegít! Itt is, ott is épültek az igazgatósági üdülők. De csakhamar eljutottunk egy olyan pontra, ahol ennek már véget kellett vetni. Így született meg az a főosztály és az igazgatóságok közös akaratával kidolgozott megoldás, hogy épüljön egy nagy központi „oktatóház” Balatonföldváron – mert ne feledjük, országos érvényű üdülő- és székház-építési STOP volt! –, s másodikként fejlesszük közösen a Bükkben Szentléleken a miskolciak üdülőjét, a többi pedig maradjon meg, de fejlesztésükkel lefékezünk, s újabbak ne épüljenek! Nagyjából ezek az állapotok maradtak fenn egészen addig, amikor aztán a közúti igazgatóságokat, mint költségvetési szerveket át nem szervezték gazdasági társaságokká. Hogy azután mi történt az üdülőkkel, vendégházakkal, én már nem tudtam figyelemmel követni.

De térjünk vissza a nyolcvanas évekbe, s közelebbről Vas és Zala megyébe!

Említettem, hogy Vas megyében a Szombathelyhez tartozó Oladon, a várost nyugat felől ölelő dombtetőn épült egy URH állomás, ahol két vendégszobát és egy társalgót csatoltak a rádiós kezelő-helyiséghez. Kellemes hely volt, egyik felől kertek, másfelől egy fenyőerdőcske övezte. Én egy évvel Szombathelyre kerülésem előtt ismertem meg, egy hetet töltöttem ott feleségemmel, s onnan ismerkedtünk a nyugati határmentével, beleértve a határsávval járó kellemetlenségeket is. Mikor aztán egy évvel később szombathelyi főmérnök lettem, amíg a nekem ígért lakás el nem készült, 2-2,5 hónapig Oladon laktam. Akkor intézkedtem, hogy szereljük fel ezt a jó kis vendégszállást olyan egyszerű és praktikus eszközökkel – mert uerhásaink jóvoltából osztrák-magyar vételre alkalmas televízió volt ám ott már akkor is –, mint tányér, evőeszköz, villanyrezsó.

Aztán eltelt néhány év, s végre sor került rá, hogy igazgatóságunk végre alkalmas székházba költözhessék. A rendelkezésünkre bocsátott kétemeletes ház tetőterében két vendég-lakosztályt alakítottunk ki, az egyiket kis konyhával is felszerelve. Ezek a vendégszobák aztán olyan népszerűek lettek, hogy például rátarti miniszterünk, Pullai Árpád minden szombathelyi látogatása alkalmával itt szállt meg. Ma is megvan ez a két kis lakosztály, s ha egyszer még alkalmam lesz Szombathelyre látogatni, szeretnék végre egyszer én is ott aludni.

Ami pedig Zala megyét illeti, ők nagyon ügyesen Zalakaroson építettek egy vendégszállást, ahol néhány hálószoba mellett kényelmes tárgyalót is kialakítottak. Ez nagyon megfelelt különféle megbeszélések, vagy társas összejövetelek céljára. Emellett Keszthelyen, ahol az útmesterséget az üdülő-övezetben nem lehetett tovább fenntartani, azt alakították át üdülővé.

Voltak azonban ennek az üdülő-ügynek különös-furcsa mellékszálai, oldalhajtásai is.

A legfurcsább történet visszanyúlik még a 70-es évek elejére.

Történt, hogy dr. Csanádi György miniszteri látogatáson járt Vas megyében. A megyében, mint a Nyugat-Dunántúlon másfelé is, számos kastély, kúria, vagy régi és tiszteletre méltó malom-épület található. Ezeket a háború után ugyanúgy elkobozták régi tulajdonosaiktól, mint az országban mindenütt máshol, s kaptak ezek is ilyen-olyan

korszerűnek és közösséginek nevezett funkciót. Amire aztán csak részben voltak alkalmasak, s egyébként is elérte őket a kor trehány és hanyag szemléletének minden tragikus következménye. Így a 70-es évekre többségük lepusztulva, omladozva szolgált tömeglakásként, raktárként, esetleg valami üzemi célokat. Erre döbbentek rá a megye akkori kulturált vezetői, s hirdették meg a Vas megyei kastély- és malom-programot. Céljuk az volt, hogy ezeknek a történelmi értékű, nagyszerű épületeknek méltó tulajdonost és funkciót találjanak, hogy így megoldják a fenntartás és rendszeres gondozás feladatát.

Csanádi Györgyről zenebarátsága és kultúra-szeretete köztudott volt, s ezért Gonda György, a megyei tanács elnöke felajánlotta neki, venné gondozásba a Minisztérium valamelyik Vas megyei kastélyt. Például a csákánydoroszlói Batthyány kastélyt – mondta neki. És Csanádi elvtárs látatlanban is örömmel vállalta, hogy tárcája hasznosítani fogja ezt az értékes műemléket. (A XVI. században ugyanis a Batthyány család Csákányban jelentős végvárat épített, majd 1596-ban Batthyány Ferenc, aki egykori kollégánkként a Rábán hidat is építtetett, megkezdte a ma is álló kastély építését.)

Csanádi György aztán Pestre hazatérve rábízta új örökségét a Közúti főosztályra.

Szalai Béla, az illetékes területi főmérnök – aki később maga is mélyrehatóan foglalkozott műemlékekkel, művészetekkel, könyvei is jelentek meg erről – azonnal utána járt, s akkor derült ki, hogy a nevezett kastélynak több mint száz szobája van, és emellett számos lakó él benne. Kezelésbe vétele tehát először is azt jelenti, hogy ezeket a lakókat el kell helyezni valahol méltó lakásban, s aztán a műemléket szigorú előírások szerint kell felújítani. Utána jön a kérdés, hogy mit is kezdjünk vele.

- El kéne cserélni egy kisebbre – gondolta Szalai. Így jött szóba a szelestei kastély, amit „csak” a XIX. század második felében épített gróf Festetich Andor az angol romantika stílusában. Ez gyönyörű arborétum közepén állt a 86. főút mellett, közel Szombathelyhez és Sárvárhoz, de nem minősült műemléknek. A háború után még sokáig használták, iskola és erdészeti irodák működtek benne, de aztán egyszer valami hanyagság folytán egy része leégett, s többé rendesen sosem állították helyre. Szalai elintézte a megyénél a cserét. Én pedig, amikor Szombathelyre kerültem, egyik első utam oda vezetett, hogy megismerjem saját kastélyunkat. Állapota megdöbbentett. A tető beomolva, a falból lábszárnyi vastag fák nőttek ki. Az arborétum bárki előtt nyitva állt, az épületbe is bárki bemehetett tehát. Azonnal, még URH-n intézkedtem, hogy be kell keríteni és kiírni, hogy életveszélyes.

Hamar beláttuk, hogy bármily csábító lenne is egy ilyen birtok urává lenni, képtelenek lennénk megbirkózni a feladattal. Maga a helyreállítás is temérdek munkát és pénzt emésztene fel, amit legálisan aligha lehetne előteremteni. De a fő kérdés, hogy utána mihez kezdenénk vele. Fenntartása, működtetése, egyáltalán a kastély feladatát megtalálni, ez mind idegen és túlnő egy közútüzemeltető feladatán és lehetőségein. Megindult tehát az újabb akció: megszabadulni ettől a végzetes ajándéktól. Egyszer még ugyan újra felsejlett a kísértés, amikor a vállalkozó szellemű és a kultúra iránt elfogult Nagy Ervin lett a főnökünk. Ő látni akarta, hátha talál benne fantáziát. Akkor kettesben, ő meg én, ismét végig bújtuk-másztuk az egész romot. Gyerekkorom kalandjait idézte ez a pataki Rákóczi-vár romos kazamatáiban. És izgultam egyre, hogy a miniszterhelyettes elvtárs rossz helyre talál lépni, s beomlik alatta a födém. Miként fogok akkor elszámolni róla? De szerencsésen megúsztuk ezt a felderítő utat is, és Nagy Ervin is belátta, hogy ez a kastély nem nekünk való. Végül sikerült aztán visszaadni a megyei tanácsnak. (1990 után megindultak a próbálkozások, hogy idegenforgalmi beruházásként hasznosítsák. Végre többszöri nekifutásra, amiközben a közelben termálvizet is sikerült találni, elkészült a Festetich Kastélyszálló, s ifjabb testvére, a termálkútra telepített Zsuzsanna Hotel. Legyen mindig elegendő vendégük!)

De miután megízleltük, milyen is kastélytulajdonosnak lenni, úgy találtuk, ha nem is ilyen nagyot, de valahol egy kisebbet elvállalhatnánk. Érdekes felderítő utakat tettünk akkoriban főnökömmel Vas megye kies vidékein. Ódon épületek padlásait és pincéit bújtuk

végig. Balogunyomban az Akacs kastélyból még alig költözött ki a szovjet hadsereg, mi máris szemügyre vettük. Hegyfalun egy pompás malomépülettel kacérkodtunk. Kőszegen meg éppen az egykori missziós papnevelde háromemeletes kaszárnyáját néztük meg, amitől akkori gazdája, a határőrség már igencsak szeretett volna megszabadulni. Felmerült, hogy költöztessük oda az igazgatóság székházát… Végül azonban elcsendesedtek ennek a lázas kutakodásnak a hullámai, s megelégedtünk azzal, hogy Bükön felállítottunk egy faházat, ami az idők során sok külmegyei kollégánknak nyújtott lehetőséget a büki melegforrások élvezetére.

Dolgozóink üdülése szempontjából igazi áttörést – Balatonföldvár mellett – a Zalával történő egyesülésünk hozott. Mégpedig két vonalon. Egyik egy kelet-német kapcsolat volt, ami még Lakos Imrének, a nyugdíjba vonuló egerszegi igazgatónak volt köszönhető. Ő egykor a megyei tanács elnökhelyetteseként barátkozott össze egy – talán – Freiberg-i textilgyár vezetőivel, s hozott létre már a közúti igazgatóság számára egy csere-kapcsolatot. A németek jöttek Zalakarosra és Keszthelyre, a magyarok utaztak Neuhausenbe, az Érc-hegységbe. A másik kapcsolatot már mi alakítottuk ki, a horvát közúti szolgálattal, akikkel rendszeresen találkoztunk a Letenye-goričani Mura-híd ellenőrzése alkalmával. Velük úgy sikerült megegyezni, hogy a balatoni, illetve zalakarosi üdülés ellentételeként két lakókocsit tudtunk fenntartani egész nyáron Dalmáciában, Filip-Jakov kempingjében. Öt-hat éven keresztül jártak oda dolgozóink kéthetes turnusokban, s élvezték az Adria gyönyörűségeit. Magam is akkor szerettem bele a horvát tengerbe.

Vajon hova járnak manapság a közúti szolgálat fizikai és szellemi dolgozói, hogy családjukkal kipihenjék a hóban és tűző napon felgyülemlett fáradalmaikat?

*

Egy karrier története

Sokat gondolkodtam, leírjam-e az itt következőket. Van-e mondanivalója az olvasó számára ennek a történetnek, és elbeszélvén nem sértek-e élő, érző embereket. Végül arra jutottam, hogy el kell mondanom, mert ha nem is mindennapos, de jellegzetes epizódja volt a kornak, amiben gyökeredzett. Csupán a nevet hagyom el. Akik pedig ráismernek, talán más-más érzelmekkel, de maguk is őrzik ezeket az eseményeket.

N.N. 1935-ben Szombathelyen született. Ahogy a helybéliek mesélték, a gépipari technikumban két csinos diáktárs vetekedett érte. Aztán ő gépészmérnöki oklevelet szerzett, s a két lány egyikével, M-mel házasságot kötve egy alföldi városba került, az ottani útépítő vállalathoz. Rövidesen gépészeti osztályvezető lett. 1973-ban dr. Ábrahám Kálmán, a Közúti főosztály vezetőjének nagyszabású káderfrissítő akciója során az ő neve is felmerült, mint az egyik közúti igazgatóság lehetséges vezetője. Előléptetését igazgatója is támogatta. Azért-e, mert bízott benne, hogy legfontosabb megbízójaként jól tud majd vele együttdolgozni? Vagy tán mert szabadulni akart tőle? Ki tudja? Végül valóban őt nevezte ki az igazgatóság vezetője.

N.N. nagyon dinamikusan látott munkához, és a tárcavezetők is elégedettek voltak vele. Így történt, hogy amikor Ábrahám Kálmán rövidesen államtitkárrá lépett elő, a közúti főosztály vezetését nagy meglepetésre őrá bízták. (Hírlett, hogy az illetékes pártszervek vidéki kádert akartak.) N.N. elvállalta a feladatot. Hogy pontosan milyen feltételekkel, nem tudni, de bizalmas körökben kiszivárgott, hogy budapesti lakását illetően elég magas igényei voltak. Vagy tán nem is neki, hanem a feleségének? A főosztály fiatal munkatársai azonban úgy várták az új főnököt, mintha barátjuk érkezne a vezetői székbe.

Csalódás várt azonban rájuk. Ő szinte azonnal értésükre adta, hogy vége van annak a családias-baráti légkörnek a főosztályon, amit Ábrahám Kálmán és Kozma László vezetése alatt megszoktak. Ábrahám Kálmán már egy másik régióban mozgott, N.N. pedig Kozmát egy percig sem fogadta el a régi szerepében.

Én is emlékszem egy apró történetre. Két főmérnök kollégával dolgoztam egy szobában, de akkor még néhányan mások is ott volt velünk szakmáról-egyebekről élénk eszmecserében, amikor N.N. váratlanul ránk nyitotta az ajtót. Megörültünk neki, s hirtelen arra gondoltunk, beül ő is közénk beszélgetni. De csak egyetlen kurta kérdést tett fel, s már ment is szárazon tovább. Valaki a beállott csendben nyomatékosan mondta:

– Vigyázzatok, és ne feledjétek, hogy ő nekünk már nem a barátunk, hanem ő a főosztályvezető!

– No-no, – gondoltam magamban, – csak te se feledd, mert még baj lehet belőle.

Én nemsokára Szombathelyre kerültem, s ott N.N. keménységét és a korábbi főosztályi légkörrel szembeni ellenszenvét éppen a szombathelyi ügyekben is látványosan megtapasztaltam. Ahogyan például – talán éppen szombathelyi létére engedve a szombathelyi nyomásnak – eltávolította Kozma Lászlót a főosztályról. Bizonyára túlságosan nagynak érezte Kozma súlyát, tapasztalatát, a szakmában országos tekintélyét. Félt, hogy ő annak csak az árnyéka lehetne. Vagy az őt fenyegető támadásokat akarta megelőzni? Ki tudja? 1976 őszén Kozma Lászlót elbocsátották a minisztériumból, hogy az Útépítő Tröszt osztályvezetőjeként folytassa működését.

Én a későbbiekben N.N-nel négyszemközt nagyon ritkán találkoztam. Egy találkozásom azonban emlékezetes, és talán jellemző is.

Elöljáróban el kell mondanom, hogy Szombathelyről Budapestre abban az időben a 8. sz. főúton és az M7 autópályán utaztunk. Jánosháza, Ajka, Veszprém, Balatonalmádi, Balatonakarattya volt az útvonal, s végül az M7-esen a Budaörsi útra érkeztünk. Szép volt ez az út, de volt két kritikus szakasza. Egyik a Bakony, az Ajka-Herend szakasz, ami különösen ködös vagy hófúvásos téli időben lassú, sőt kockázatos volt. Kétsávos út, korlátozott előzési lehetőségekkel, Hosszú, meredek emelkedőkkel. A másik a budapesti megérkezés, hiszen akkor az M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza még csak 2×2 sáv volt, és a Budaörsi úton is gyakoriak voltak a torlódások.

Egy alkalommal N. elvtárs váratlanul érkezett Szombathelyre, és főnökömet, Szabó Zoltánt kereste. Ő vidéken volt, de vártuk haza. Beültünk tehát az igazgatói irodába, s igyekeztem őt kedve szerint szóval tartani. Sőt, megpróbáltam őt az én elképzeléseim szerint befolyásolni is. Felvetettem neki, hogy ha majd megépül az M1 autópálya Győrig, nekünk Budapestre kedvezőbb lesz a győri irány, hiszen lényegében ugyanolyan hosszú, mint a bakonyi út, de jobbak a körülmények. Viszont súlyos gond, hogy gyakorlatilag az egész Dunántúl és a nyugati forgalom is csak a Budaörsi úton juthat be a fővárosba. (Ezzel mintegy az M0 nyugati szektor építését, vagy az azt helyettesítő Bicske-Piliscsaba összeköttetést próbáltam sürgetni.) N. elvtárs azonban nem nézte a térképet, ami előtt álltunk. Őt ez a téma nem érdekelte. Pedig hogy igazam volt, a későbbiek szépen igazolták.

A 70-es évek második felében a KPM-ben fontos változások történtek. Rödönyi Károly nyugdíjba vonulásával megürült a miniszteri szék. Utóda, általános meglepetésre, Pullai Árpád lett. Pullai addig az MSzMP Központi Bizottság nagyhatalmú titkára volt, de mert az a gyanú érte, hogy az öregedő Kádár János helyére tört, félreállították, és a KPM miniszteri székébe száműzték. Nemsokára nyugdíjazták Kiss Dezsőt is, és N.N. lett az utóda: immár miniszterhelyettes!

Pullai és N.N. rövidesen igen jó viszonyba kerültek. Mindkettejüket Szombathelyhez kötötte ifjúságuk, így gyakran jöttek együtt Szombathelyre, s velük az asszonyok is. Pullainé különösen mutatós, elegáns asszony volt, a legnívósabb divat szerint. N.N. felesége nála szolidabb, közvetlenebb, de ő is tudta, mire tartsa magát. Mi, a „hatáskörükbe tartozó szervek” vezetői, gyakran kalauzoltuk őket különféle programokon, sőt még kirándulni is. Egyszer például, míg a miniszter a Stihl Ruhagyárban öltönyöket válogatott magának, én a feleségével a Kertész Tsz. híres orchidea-házait jártam végig. Különösen emlékezetesek a hegyháti körteszedések, amikor a megye közlekedési vezetői – a vasútigazgató, a VOLÁN és az AFIT igazgatója, meg a közúti igazgató – egy-egy őszi hétvégén zöldvendégséget szerveztek valahol Vasvár közelében, hogy összeszedjék a pálinkának való körtét. (Nekem ezeken az összejöveteleken – hál’Istennek – nem kellett résztvennem.) A körtét pedig valójában a téesztagok és az útőrök szedték össze. Hiszen híres ital volt ám a hegyháti körte-pálinka, amit Pullai elvtárs korábbi munkahelyéről, a pártközpontból is jól ismert. Hiszen a pártközpont protokoll-osztályának vezetője, Köbli Gyula elvtárs Vas megyei lévén, mindig ott szerezte be a Kádár elvtárs vendéglátó asztalára valót.) Aztán a résztvevők összeadták a pálinka árát – amit Pullai sokallni szokott –, és megosztoztak a kifőzött italon. Nevezhetjük ezt, úgy-e, baráti pikniknek is.

Miniszterhelyettesi kinevezése után N.N. rövidesen ellátogatott Vas megyébe, és a KPM-intézmények vezetőivel körbe látogatta a hozzá tartozó intézményeket. Így ellátogatott az Autófenntartó Ipari Tröszt üzemébe, az AFIT-ba is. Hűvös, enyhén csapadékos nap volt, s míg sorra jártuk az üzem műhelyeit, tisztes távolból követett-kerülgetett bennünket egy csinos, harminc-negyvenes nő, világos ballonban, s szorgalmasan fotózott az AFIT emlékkönyve számára. Mint rövidesen megtudtuk, ő volt az a diáktársa, aki annak idején ugyancsak flörtölt vele, de M-mel szemben alul maradt. Egy nap a titkárnőnk azzal a hírrel érkezett meg reggel az igazgatóságra, hogy látta N. elvtársat a Gyöngyös partján, a Puskin parkban az afitos „kutyás nővel” sétálni.

Ettől kezdve N. elvtárs egyre gyakrabban jelent meg Szombathelyen, hol teljes inkognitóban, hol hivatalosnak feltüntetett formában. Magánügy – mondhatnánk rá, de akik őt a városban ismerték, márpedig ezek sokan voltak, figyelték az eseményeket, pusmogtak róla, s ez sokat ártott az ő, egyébként sem túlságosan szilárd tekintélyének. Hogy ezenközben mi történt a családban, mit érzett és szólt M. asszony, meg a két gyerek, akikre mindketten nagyon büszkék voltak, nem tudjuk. De a feleség egyszercsak a miniszterhez fordult panasszal. Pullai Árpád szigorúan meg is rótta helyettesét, annál inkább, mert ő munkatársaitól megkövetelte, hogy tiszteljék a szocialista erkölcs követelményeit. Olyannyira, hogy például amikor meghalt N.N. édesanyja, s a család az ő életfelfogásának megfelelően egyházi temetést rendezett, őt, a gyászoló fiút a miniszter nem engedte el a temetésre, mert úgymond kormánytag nem vehet részt egyházi szertartáson. (Ablonczy László visszaemlékezéseiben olvashatjuk, hogy Illyés Gyula temetésén 1983. április 22-én, amikor a sír mellett valaki a tömegből a Himnuszt kezdte énekelni, s a tömeg azonnal felkapta az éneket, Aczél György és Losonczi István távozott a szertartásról. Talán úgy vélték, hogy olimpikonok esetében még megengedhető, de egy költő esetén már veszélyes? Hát így ment ez annak idején!) N.N-nek tehát maga a miniszter adta utasításba, hogy „rendezze a magánéletét”.

A történet tragikus véget ért. Egy napon döbbenten kaptuk a hírt, hogy N. elvtárs eltűnt. Szolgálati autójával együtt, amit rendszerint maga vezetett. Három napig kereste őt a rendőrség, míg végre valahol a Buda környéki erdőknek egy eldugott, bozótos zugában megtalálták az autót, s benne a holttestet. Megmérgezte magát.

A tárca saját halottjának tekintette, s a farkasréti temetőben hivatalos pompával temették el. A közlekedési szakma képviselői zsúfolásig megtöltötték a ravatalozó nagy udvarát.

Így ért véget egy üstökösszerű karrier. Azóta több mint 30 év telt el. Szakmatörténeti kérdés, vajon milyen értékek maradtak fenn életművéből. Nem érzem magam illetékesnek a válaszra.

*

További működésem Vas és Zala megyében

A kőszegi elkerülő út

Vas megye úthálózatára talán leginkább az nyomta rá a bélyegét, hogy a fővárostól távol, a vasfüggönyös nyugati határ mentén fekszik, a kisvárosok, mint kotlóstyúkok szárnya alatt sok-sok apró faluval. Még területi főmérnökként figyeltem meg, hogy minden igazgatóságnak megvolt a maga ideológiája, amivel forrásigényeit alátámaszthatta. Pest megyében Soltész Béla igazgató mindig azt emlegette, hogy Pest megye határain belül 3 millió ember él. Veszprém és Somogy megye rendszerint arra hivatkozott, hogy a Balatonpart forgalma milyen figyelmet és kiszolgálást igényel, de ez valójában nem a megye érdeke, hanem az országé. Ezt tehát tessék külön kaszából finanszírozni! Az alföldi megyék a rossz altalajviszonyokkal és a kőbányák messzeségével magyarázták rossz útjaikat. Miskolc és Nyíregyháza az úthálózat hosszára hivatkozott, Tatabánya és Nógrád meg éppen kicsiny volta miatt érezte örökké hátrányban magát. Vas megyében az aprófalvas szerkezet volt a hivatkozási alap, és hogy bármily csekély is a forgalom, az út fenntartásának akkor is van egy tetemes állandó költsége. (Később, 1980 táján, ezekre az érvekre próbáltuk ráépíteni az első forrás-allokációs modelleket.)

Az ország forgalmasabb területein akkor már épültek a városokat, vagy legalább a városközpontokat elkerülő utak. A Veszprémet elkerülő 8-as út, vagy a fehérvári Kadocsa utca, Szentendrén is az új 11-es út. Kaposvár északi tehermentesítő útja (a mai 48-as ifjúság útja), vagy Szegeden az új Tisza-híd. Szombathelyen is elkerülte már a 86-os és a 87-es út a Főteret, de a vidéki városokban a lassan mégiscsak növekvő forgalom egyre tarthatatlanabb gubancokat okozott.

Az E65-ös úttá előlépett 86-os úton Körmenden így került sor a korszerűtlen Rába-híd kiváltására, s az új híd megépítésére. Kőszegen azonban, ahol a kamionok kezdték fölfedezni a határátkelőhelyet, csak arra futotta, hogy a szűk Gyöngyös utcát a vár körbejárásával egyirányúsítottuk, s így a 87-es út átmenő forgalma körbejárta a várat. Ez azonban azzal járt, hogy az a napi 70-80 kamion végig kellett zötyögjön a kis Ady Endre utcán, ami a végén, a stop-táblánál faltól falig 5,5 m széles. (Bizony! A sofőr bekocoghat az ablakon!) Ott megáll, körülnéz, majd gázt adva balra kidübörög a Rákóczi utca felé. Nem kétséges, hogy itt is megérett a helyzet egy elkerülő útra! Csakhogy Pullai Árpád miniszter elvtárs – a rossz gazdasági helyzetre tekintettel – éppen kijelentette, hogy „azt a szót, hogy elkerülő út, nem is akarom hallani”.

Egy nap gondterhelten kóboroltam Kőszegen, s törtem a fejem. A város keleti peremén is végigmentem a vasútállomástól a határállomásig a régi vasút nyomvonalán, ami egykor Flsőpula, a mai Oberpullendorf felé vezetett. A felhagyott sínpályát a kertek lábjában egy rossz földút kísérte. Ekkor támadt a mentőötlet. Bekopogtattam Preininger Ferenc tanácselnökhöz.

– Feri, – mondtam neki – ha ti lekavicsolnátok, portalanítanátok azt a földutat ott a régi vasút vonalán, talán sikerülne elintézni, hogy valamilyen címen hálózatba vegyük. Akkor aztán 2-3 éven belül kiszélesítenénk, megerősítenénk, s rátehetnénk a teherforgalmat.

Az elnök ettől forró lázba jött, és néhány héttel később egy műemlékes konferencián a teljes plénum előtt elszónokolta, hogy „a törököknek nem sikerült elfoglalniuk Kőszeget, de ha nem épül meg a tehermentesítő út, akkor most a kamionok menthetetlenül lerombolják.”

A sajtó felkapta a témát, s lett belőle botrány. Mert a miniszter szokott kedvességével rögtön telefonált, s legorombított bennünket.

– Mibe kerülne az az elkerülő út? – dörögte.

– 34 millió forint. – hangzott a válasz, mert addigra már kiszámoltuk.

– 20-at kapnak, annyiból csinálják meg!

Megkaptuk útkorszerűsítés címén a 20 millió forintot. A végösszeg 34 millió lett. A különbözetet a főosztály csöndes támogatásával, de a mi felelősségünkre a vállalati fenntartás fedezte.

Az ily módon elkészült, teljesen szabványos elkerülő utat azonban már nem Pullai Árpád, hanem Urbán Lajos avatta fel.

*

A szombathelyi körgyűrű

A Szombathelyt ölelő körgyűrű voltaképpen a kőszegi elkerülő útnak egyfajta folytatása. Eredete a régmúltba, az én Vas megyei megjelenésem előtti időkbe nyúlik vissza. A város keleti kapuja voltaképpen a Zanati úti vasúti aluljáró, mivel a város belső területeit kelet felől teljesen lezárja a vasútállomás és az oda bekötő vasútvonalak. Ezen annak idején csak két átjárás volt: a Zanati úton egy kétsávos aluljáró az állomás és a rendező pályaudvar között, valamint egy szintbeni átjáró a rendező pályaudvar déli kitérősora végén. Ez utóbbi azonban csak az ipartelepi Csaba utcához vezetett. Ráadásul az aluljáróban még magassági korlátozás is volt. Ezért állapodott meg a város és a KPM a 70-es évek elején a korábban már bemutatott nagy tengelykereszt kialakításában. Ennek részeként a város déli részén majd új út épül a 86-os és a 87-es út között (Népfront utca, ma Szent Gellért út), s ennek folytatásában vasúti felüljáró épül. A Népfront utca 1976-ban el is készült, de a folytatásra már nem jutott forrás. Maradt a szűk aluljáró, a magas kamionok számára pedig a kényelmetlen terelőút a Népfront utca felé.

Sajnos, nem emlékszem már, mikor történt, valamikor a 80-as évek második felében felkerestem a városi tanács műszaki osztálya vezetőjét, Takács Ferencet, és feltettem neki egy ahhoz hasonló kérdést, mint annak idején a kőszegi elnöknek.

– Ha a város – mondtam neki – valamilyen minimális szinten kiépítené a Zanati úttól a Csaba utcáig a Sárvár utcát, ami az utolsó házsor és a szántóföldek között húzódik, megtalálnánk a módját, hogy ez a Zanati útnak hivatalos terelőútja, tehermentesítője legyen.

Takács Ferenc áthívta a városi főépítészt, Csermely Andrást, s most már hármasban jól megtanakodtuk a dolgot. Abban maradtunk, hogy ne a szélső kis utcában gondolkodjunk, hanem rajzoljunk be a rendezési tervbe egy jó vonalazású teljes gyűrűt, s célozzuk meg, hogy azt építjük ki több, egyenként is használható ütemben. Mondtam nekik, hogy így a dolog már nem lehet partizán-akció, de bizonyára találunk rá módot, hogy lépésenként megvalósulhasson. Azt is megbeszéltük, hogy egyelőre ennek a gyűrűnek a vasúti keresztezései csak szintbeniek lesznek, hiszen többségükben kisforgalmú vasutakról van szó. A későbbi felüljárókról majd a jövő gondoskodik. (Lám, a Csaba utcai felüljáró a közelmúltban végre el is készült.)

Így is lett. A tervezés legnehezebb része az volt, hogy a 87-es út déli szakaszán már alig sikerült olyan pontot találni, ahol épületbontás nélkül keresztezni lehet, de végül ez is sikerült. A program megindításához pedig a kezdő lehetőséget egy nagy csatornaépítési feladat nyújtotta, amikor hosszabb időre le kellett zárni a 87-es út Kőszeg felé kivezető szakaszát. Ekkor épült meg a háromnegyed környi gyűrű első üteme a csepregi út és a 87-es út kőszegi ága között. A minisztériumot erről még nem is értesítettük, hiszen ez – úgymond –

városi beruházás volt, mi csak kivitelezői feladatokat láttunk el: városi megbízásra mi építettük a földművet és az útalapot. Az aszfaltburkolatot pedig a csatorna terhére a Győri KÉV tette rá.

Ezt követte volna az eredetileg kezdő lépésnek szánt délkeleti szektor a 86-os úttól a Csaba utcáig, de közbeszólt a történelem. 1991-ben II. János Pál pápa Szombathelyre látogatott, s a hatalmas tömeget vonzó szentmise színhelyéül a szervező bizottság a repülőteret jelölte ki. (A szervező bizottságot Keresztes Szilárd hajdú-dorogi görögkeleti püspök vezette, a közlekedési tárcát pedig Szalai Béla képviselte. A szombathelyi látogatás közlekedési biztosa én lettem.) Ez azt jelentette, hogy rövid pár hónapon belül százezres tömeget kell tudnunk odavezetni és parkolóval ellátni a Szombathely-csepregi út mellett. Ez pedig csak úgy volt lehetséges, ha addigra elkészül a 86-os úttól észak felé a Csepregi útig a körgyűrű következő üteme. A nagy esemény tiszteletére időre el is készült, s így az északkeleti szektorban a háromnegyedes gyűrűből már megvolt egynegyed.

A folytatásra is rövidesen sor került, de ez már az én igazgatósági működésem után, Kovács Jenő igazgatói irányításával valósult meg. Az idők is változtak, s a szereplők egyénisége is. Ő már nem partizán-támadásokat vezetett, hanem bevetette a nagy politikai ágyúkat is. Így épült meg a 90-es évek folyamán először a gyűrű délkeleti és déli szektora, egészen a körmendi kijáratig, azután a 87-es út új rácsatlakozása, majd a Zanat felőli vasúti felüljáró, és végül az új 89-es út Herénytől Bucsuig.

A pápa látogatása kapcsán még egy epizódot kell felidéznem, a meteorológusok és közutasok kapcsolatáról. Gondolom, szükségtelen bővebben bizonygatni, hogy ez a szakmai kapcsolat régi múltra tekint vissza. Mikor 1971-ben első alkalommal vettem részt az országos hóértekezleten, a meteorológiai intézet képviselője kérdésünkre, hogy vajon milyen lesz az idei tél, azt felelte, hogy ilyen hosszú prognózist nem tud adni, csak valószínűségi alapon tippelhet. Száraz, meleg nyár volt, tehát csapadékos, hideg télre kell számítanunk – mondta. És ahogy teltek az évek, s az ő előrejelzéseiket mindig nagyon fontosnak tartottuk, a tényleges tapasztalat pedig az volt, hogy prognózisaik lassan, de azért egyre pontosabbak lettek.

Ugrásszerű változást a farkasfai radar-állomás hozott. Valamikor a 80-as évek közepén Visy Károly meglátogatott és meghívott az állomás avatására. Attól kezdve rendszeresen kaptuk tőlük telexen a Szentgotthárd és Őriszentpéter között, Farkasfán felállított meteorológiai radar-állomás radar-térképét. Az A4 formátumú, x-ekkel kipöttyözött telexre rá kellett tennünk egy térkép-oleátát, s azon kirajzolódtak a térség felhői. Fantasztikus volt! Attól kezdve egészen Grácig láttuk, mi történik a fejünk fölött, a felhők birodalmában.

A szentatya látogatásakor is érthetően izgatottan lestük a prognózisokat: Milyen lesz az idő? Azon a nyáron elég szeszélyes volt az időjárás. És eljött a látogatás napja. Özönlött a nép, szerveztük-irányítottuk a forgalmat, vártuk a pápát szállító helikoptert, s lestük az eget.

Kezdetét vette a szentmise. Végetért egyelőre a mi szolgálatunk is kint az utakon, bevonultam az ügyeleti szobába, és tévén néztem én is a közvetítést. Egyszercsak látom, hogy a hívők körében esernyők nyílnak. Ennek fele sem tréfa! Átmentem gyorsan a szomszédos telex-fülkébe, s kértem egy radar-térképet Farkasfáról. Perceken belül megérkezett. Rátettem az oleátát, s megnyugodtam. A térképen az x-ek csak egy kis felhő-foltot jeleztek, s látszott, hogy nincsen utánpótlása. Valóban: pár perc múlva az esernyők becsukódtak.

Most, amikor ezeket az emlékeket írom (2013. március közepén!), Vas megyében kollégáim Horváth László igazgató úr irányításával erős szélben küzdenek a hófúvásokkal. Itt Budapest közelében olvad és szélcsend van. De a műholdas felvételekből tudjuk, hogy a ciklon farka holnapra már elhagyja térségünket, és az időjárás Nyugat-Dunántúlon is megnyugszik. Ebben ma már biztosak lehetünk, tippelni többé nem szükséges.

*

Újszerű megoldásaink

A technológiák, az új eljárások mindig érdekeltek. Már az Uvatervnél érdeklődéssel lestem az autópályákra specializálódó számítástechnika eredményeit, de izgattak a forgalomtechnikában és a forgalomszervezésben rejlő lehetőségek is. Később a Közúti főosztályon a geotextilia, majd az Utinform felé fordultam. Hasonlóképpen Szombathelyen is, mikor egy önálló szervezet műszaki vezetőjeként kellett konkrét műszaki feladatokat megoldanom, ugyanígy lelkesen fogadtam minden új eljárást, minden ötletet. Akkoriban ezeket „újításnak" hívták, s megvolt a maga szervezeti kerete is az Újító Mozgalom révén. Én pedig az igazgatóságon belül műszaki vezetőként minden újításnak felhatalmazott és hivatott elbírálója voltam. Így kerültem a 80-as évek közepén-végén közelebbi kapcsolatba a nyugatról lengedező új szelekkel is.

Ezek között talán a legelső a bitumenemulzió volt. Ez annál könnyebben érthető, mert a „könnyű aszfaltok" készítéséhez használt ú.n. hígított bitumen bármily praktikus, de mégis nagyon primitív anyag volt, és mind a felhasználó, mind a végeredmény, a kész út szempontjából nagyon sok problémával volt terhes. A gázolajjal hígított bitument csak forrón lehetett felhasználni, viszont kihűlve a kész útburkolat kötőanyagaként korántsem volt kielégítő. Kötőereje gyönge volt, s melegben kicsapódott az út felületén, amit izzadásnak mondtunk, és fényes, síkos foltok keletkeztek. Ezeket a nagy nyári melegben ugyanúgy homok-, vagy zúzalékszórással kellett kezelni, mint télen a jeges útszakaszokat. A meglágyult HB-s felület fröcskölte is a fekete anyagot, s a zúzalék is kipergett. Érthető hát, hogy lelkes várakozással fogadtuk a hírt, hogy a francia SCREG támogatásával nálunk is meghonosítható a hideg kationaktív bitumenemulzió, aminek nem gázolaj, hanem víz a hordozóanyaga, s ami megtörve hígítószert nem, csak tiszta bitument hagy hátra az útpályában kötőanyagként. Az akció, mint annyi más innováció, ezúttal is külhoni magyarok segítségével formálódott. Kozma László Franciaországban újította fel régi kapcsolatát egykori diáktársával, Lányi Tamással, aki a SCREG La Rochelle-i, később Bordeaux-i igazgatója volt. Lányi közvetítésével jött létre Zalaegerszegen a kőolajfinomítóban az első bitumen-emulzió üzem.

Az új anyag tényleges felhasználásához persze egy sereg egyéb dolgot is meg kellett oldani. Más gépek kellettek hozzá, más alapanyagok, más szakértelem. De nem csupán a felületi bevonatokhoz lehetett használni, hanem hideg aszfaltkeverékek készítése is lehetségessé vált. Ehhez mi Vas megyében kavicsbányákat szereztünk, illetve újítottunk fel (Sárvár, Molnaszecsőd), kavicstörő gépeket vásároltunk (Jászberényi Aprítógépgyár), először egy Cseri István konstruálta ú.n. folytonkeverő (értsd: folyamatosan, megszakítás nélkül keverő) berendezést, később pedig egy C-25 melegaszfalt-keverőt állítottunk üzembe, amivel félmeleg- és melegaszfaltokat kevertünk. Mindezt házilag, tehát az igazgatóság keretein belül. A beépítéshez is megfelelő gépekre lett volna szükség. A franciák – mint azt Bordeaux-ban magunk is láttuk – speciális emulzió- és zúzalékszórókat használtak, amivel biztosítható volt a pontos adagolás. Abban az időben ez nálunk még csak vágyálom volt. A kevert anyagok, a hideg és meleg kavicsaszfalt terítéséhez azonban, ha kezdetleges módon is, de megteremtettük a gépi hátteret. Először egy egyszerű terítőládát szereztünk, később azonban – az uraságtól, vagyis a KÉV által levetett C-25 keverőgéphez hasonlóan – kimustrált és korszerűtlen szovjet aszfaltfinishert vásároltunk. Igaz, ezzel nem lehetett szintvezérléssel aszfaltozni, de a

hagyományos itatott makadámhoz képest ez is minőségi ugrás volt. S az ezzel készített burkolatok azóta is állják a sarat!

Így tehát a hagyományosan művelt házilagos technológiát, az itatott makadámot hengerelt aszfaltra váltottuk. Hogy ez milyen jelentős innováció volt (ahogy ma mondanánk), misem bizonyítja jobban, mint hogy az útépítő vállalatok azonnal felszisszentek, mert konkurenciát láttak bennünk. Mi úgy fogtuk fel, hogy mivel a vállalati, és a házilagos fenntartás pénzügyi keretei egymástól elválasztva központilag adottak voltak, a vállalti teljesítmény-lehetőségek ezzel nem sérültek, s a vállalatok közben technológiailag szintén nagyot léptek előre, immár megközelítették a nyugat-európai építőipari színvonalat. (Teltomat és Marini aszfaltgyárak, Vögele finisherek, stb.) Ők azonban magát a melegaszfalt technológiát tekintették saját privilégiumuknak, s a mi barkácsolásunkat a piaci törvények megsértéseként fogták fel, hiszen mi költségvetési intézményként úgymond versenyelőnyt élveztünk. Ebből, aztán éles vita bontakozott ki, ami végül a 90-es évek derekán, immár tisztán piacgazdasági viszonyok között – ma már azonban az is látható, hogy a neoliberális profitharácsolás módszerével – a közúti igazgatóság, mint költségvetési szerv vereségével, és közhasznú társasággá alakításával ért véget.

*

A forgalomirányító központ

Mint már említettem, azon a napon, amikor Szombathelyre kerültem, egy fontos dokumentum született a KPM, a megye és a város között a Szombathelyt érintő főutak átkelési szakaszainak módosításáról. Egy észak-déli és két kelet-nyugati tengellyel gyakorlatilag a város új csontvázát határozták meg, új nyomvonalra helyezve a 86., 87. és 89. sz. főutat. Az új gerinchálózatból az első szakasz, a Népfront utca egy Perint híddal abban az évben készült el. Az Utinform által kidolgozott új városrendezési javaslat szerint a jövőben a főutak elkerülik a Főteret, és a 87. sz. főút a Hunyadi és Vörösmarty utcán át észak-déli, a 86. sz. főút pedig a Zanati út meghosszabbításában a Thököly úton kelet-nyugati tengelyt fog alkotni. Ehhez kapcsolódva a 89. sz. főút a Petőfi utcát meghosszabbítva egy második kelet-nyugati fővonalat alkot. Ezt a főhálózatot részben egyirányúsított utcák hálózata egészíti ki: a Savaria út (ma Széll Kálmán út), a Lenin út (ma Szelestey út), a Bajcsy Zsilinszky (ma Király) és a Kőszegi utca. A terv szerint a fő csomópontokban jelzőlámpás irányítás létesül. A programba vett új utak tervezése azonnal el is kezdődött.

Úgy terveztük, hogy a három főúton egy-egy zöldhullámos rendszert alakítunk ki. A berendezéseket a VILATI szállította, és a mi URH-csoportunk gondozta, szervizelte. Már az első berendezések üzembe helyezése után, mikor jelentkeztek az első gyermekbetegségek, sokat bosszankodtunk, mert ha a lámpák sárga villogóra váltottak, nem tudtuk, hogy csak izzót kell-e cserélni, vagy az automatában romlott el valami. Noszogattam az URH-sokat, találjanak ki valami hibaazonosító módszert, hogy egyszerűbben és gyorsabban javíthassuk a hibákat. Mikor azonban igazgatósági központunk a Március 15. térre költözött, 150 méterre az egyik csomóponttól, jött az ötlet, hogy a hibajelző információt könnyű lenne kábelen behozni az irodaépületbe. Majd ezen a nyomon a Vilatival oda lyukadtunk ki, hogy készítenek ők nekünk egy központi egységet, ami folyamatosan mutatja a három összehangolt zöldhullám üzemállapotát, jelzi a hibákat, a hiba típusát, és arra is mód lesz, hogy központilag be tudjunk avatkozni, programot tudjunk váltani.

Ilyen forgalomirányító központ akkor az egész országban még csak egyetlen egy volt, a budapesti Névtelen utcában a BKV központja. Majd nem sokkal a mi központunk után Miskolcon is elkészült egy hasonló. Így tehát akkor már a három különböző nagyságú város irányítására három típus működött. A másik kettő üzembiztonságáról nincs információm, de a miénk, őszintén mondom, igazgatósági időm alatt megbízhatóan működött.

A következő években ezt a központot látogatóinknak mindig sikerrel mutattuk be. Kitekintve az ügyeleti szoba ablakán látható volt a Március 15. téri lámpák működése, és a kiadott utasítások végrehajtása.

A berendezés ma a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményben látható.

*

Újításaink

Ámde most nagyon előre szaladtunk. A 70-80-as évek igazgatósági technológiai újításairól volt szó!

Elsőként egy-két saját kezdeményezésemről szeretnék beszámolni. Még veszprémi időszakom alatt kezdett el foglalkoztatni két akut probléma. Az egyik a beruházások gazdaságosságával és a forráselosztással kapcsolatos kérdés, a hatékonysági rangsor, a feladatok prioritási sorrendje volt. Életem azonban úgy alakult, hogy erre a megoldást a 80-as évek elején mások dolgozták ki: Törőcsik Frigyes, ifj. Gáspár László, Rósa Dezső és munkatársaik.

A másik téma sokkal közelebb állt az én mindennapjaimhoz: a burkolatmegerősítésekhez szükséges tervek előállítása, különösen a kiegyenlítő réteg tömegszámítása. Az Útinform is megkísérelte ezt számítógépre vinni, de a telex-lyukszalagos adatátvitel nem bizonyult megfelelőnek. Én tehát nekiláttam, és lépésről lépésre lerajzoltam, felírtam a folyamat lépéseit, ahogy a tervezett profilt ráültetjük a meglévő deformálódott keresztszelvényekre. Majd Szombathelyre érkezve felkerestem a Számítástechnikai és Ügyvitelszervezési Vállalatot (SzÜV), s megkérdeztem, vállalnák-e a feladat gépesítését. A SzÜV tárgyalóasztala mellett ült egy rokonszenvesen mosolygó fiatalember is, Dömötör László – ő volt a matematikus. Magyaráznám el részletesen – mondta – a folyamatot. S ahogy ábráimat és egyenleteimet elé tettem, felkiáltott:

- Hiszen itt már kész algoritmusok vannak!

Elámultam: nem is tudtam, hogy én tudok algoritmusokat csinálni.

Az együttműködés hamarosan kialakult, s ettől kezdve évekig a saját programunk szerint készítettük a terveket. Dömötör László pedig egy-két év múlva igazgatóságunk megbecsült dolgozója lett.

Az újító mozgalom eredetileg még valahol a Rákosi-korszakban gyökerezett, de a mi anyagiakban mindig szűkös világunkban az innováció, a műszaki fejlesztés igen fontos eszköze volt. Érthető, hogy újításaink egyik legfontosabb alapja a szombathelyi géptelep volt. Ott már a mi jövetelünk előtt létrejött egy olyan csapat, akik képesek voltak jelentős gépkonstruktőri feladatok végrehajtására.

Említettem, hogy a hetvenes évek elején a forgalomtechnika Magyarországon gyermekcipőben járt. A burkolatjeleket, már ahol egyáltalán voltak, kézzel, sablonokkal, festékszóró pisztollyal festették. Megint Kozma Lászlóra kell utalnunk, aki megismerkedvén a genfi üzletemberrel, Bolag úrral, útjára indította a hazai burkolatjel-programot. Bolag úr

gyártotta a *Plastiroute* útburkolati festékeket, de hogy elősegítse festékeinek felhasználását, burkolatjel-festő gépet is szerkesztett, ami automatikus vezérléssel készítette az utak tengelyét jelző szaggatott és folytonos vonalakat, fényvisszaverő üveggyöngy adalékkal. Hogy mi része volt a Kozma-Bolag kapcsolatban Bolag úr szombathelyi születésű feleségének, Vera asszonynak abban, hogy ennek a festőgépnek magyar változatát éppen Szombathelyen szerkesztették meg, majd kezdték gyártani, én sosem nyomoztam. Mégis inkább talán elődöm, Szép István érdeme, hogy elindulhatott az akció. A lényeg, hogy mikor én Szombathelyre kerültem, akkor már az ottani géptelepen nagy múltja volt a festőgép-gyártásnak. Már túl voltak a Savaria-I és a Savaria-II próbálkozásokon, és elindult a Bolag mintára képszülő Savaria-III gépek gyártása. Ez a gép egy önjáró és automatikus, pneumatikus vezérlésű gép volt, az akkor nálunk hozzáférhető Lada alvázon és motorral. A program szerint a szombathelyi géptelep minden igazgatóság számára legyártott egy-egy ilyen gépet, és azokat anya-telepként éves rendszerességgel szervizelte is. A hozzá való festéket és a Swarovski üveggyöngyöt Bolag úr szállította. Így vált lehetővé, hogy a 70-es évek második felében már a teljes magyar főúthálózaton és a fontosabb összekötő utakon is általánossá vált az úttengely felfestése, sőt a burkolat szélét jelző vezetősáv is. És ez volt a bölcsője a Pál Sándor vezetésével máig aktív Magyar Plastiroute Kft-nek is.

Óriási dolog volt ez az egész ország forgalomtechnikai kultúrája szempontjából. De Szombathely számára ennél többet is jelentett. Túl az országos megbecsülésen azt is jelentette, hogy létrejött egy olyan ütőképes gépkonstruktőri gárda, akik más újítások kivitelezésére is alkalmasak voltak. Ez a gépész-brigád képezte az újító mozgalom gyártó-bázisát, és ez adta az indító lökést a többi kezdeményezéshez is, melyek között elsőként a hídépítést kell megemlítenünk.

Hogy néhány nevet is felsoroljunk, a gépészek között Kiss Ferenc és Petneházy István érdemel említést, a rádió- és elektrotechnikai csoportban Harmath József, a híd- és tartószerkezetek terén pedig Kusztor Sándor és Brezovits Rudolf híd-brigádja.

Milyen konstrukciók fémjelzik ennek a mozgalomnak az eredményeit?

Bevezetésként meg kell ismételnünk, hogy a mai nyitott, világgazdasági perspektívákban szabadon gondolkodó környezetben, amikor bármi innováció megvalósítása nyílt piaci versenyben dől el, nagyon nehéz megérteni azt az autark gondolkodást, ami az egyes műszaki megoldások megvalósításához újra meg újra a saját barkács módszereihez volt kénytelen nyúlni. De akkor a Cocom és a kötött devizagazdálkodás világában nem volt más lehetőség, hogy áthidaljuk a faeke és a XX. század közötti szakadékot.

Csak villanásszerűen lássuk az eredményeket!

A forgalomtechnikánál maradva, a veszélyhelyzetek jelölésére és az ideiglenes forgalomterelésekhez barkácsoltunk sárga villogó lámpákat és háromfogalmú, mobil jelzőlámpákat. Később a szaporodó forgalomirányító lámpákhoz kapcsoltunk hiba-azonosító detektorokat, hogy az egyszerű égőkiégést meg tudjuk különböztetni a komolyabb hibáktól. Ez vezetett végül az előbbiekben bemutatott forgalomirányító központ gondolatához és az ezt követő tetthez.

Visszatérve a burkolatokhoz, nagyon nagy gond volt, hogy keskeny útburkolatainkat eleinte csak szórt alappal tudtuk kiszélesíteni. A sárvári és molnaszecsődi kavicsbányákba telepített folyamatos betonkeverők azonban lehetővé tették a sokkal megbízhatóbb soványbeton alapozást.

Maga a két kavicsbánya is jelentős innováció volt. Telekkönyvileg az igazgatóság kezelésében voltak, vízzel elárasztva. Művelésükhöz kezdetben kerekes kotrógépekkel kísérleteztünk, később azonban vonóköteles vitlákra álltunk át. A berendezést rosta és röpítő kavicstörőgép egészítette ki.

Az útalapok szélesítéséhez a szükséges tükröt gréderrel (útgyalu) vágtuk ki, s ebbe kellett a betonkeveréket betölteni, simítani és tömöríteni. Ez azonban sok kézimunkát

igényelt, és a minőség sem volt egyenletes. Szerkesztettünk ezért egy speciális munkagépet: egy olyan alacsony-vázas billenőszekrényt, amit traktor vontatott a burkolat szélén, a kiemelt tükör mentén. A betont szállító jármű hosszában melléállt, és átbillentette a keveréket a billenőszekrénybe. Így a forgalmat csak a billentés idejére kellett megállítani. Utána a betonkeveréket a billenőszekrény lassú menetben oldalra, a tükörbe billentette tovább, s egy hidraulikusan vezérelhető terítő keret segítségével be is simította. Végül az elsimított betont egy vibrópalló be is tömörítette. A traktor vezetőjén túl egy gépkezelő és 2-3 segédmunkás kellett hozzá. Ez a gépegység könnyedén elkészített naponta 1 km 0,5-1,0 m széles útalapot.

Gépészeink ezen fellelkesülve egy még izgalmasabb gépet is gyártottak. Ez egy kis gázzal fűtött, forgó keverőhenger volt, amivel a kátyúzás során felbontott, összetört aszfaltot helyben hasznosítottuk újra. A tört aszfaltot a forgó henger belsejében fogas spirálok aprították tovább, s a gázláng hőjével kátyúzásra alkalmas keverékké olvasztották. Az üzemi tapasztalatok a minőségre nézve kedvezőek voltak, de a termelékenység nem bizonyult kielégítőnek. Nem csoda, hiszen ilyen mobil újrakeverő géppel a gyakorlatban addig még nem nagyon, s ma is elég ritkán találkozhatunk…

Újításaink másik nagy területe a hidászat volt. Említettem, hogy a megyében nagyon sok korszerűtlen, keskeny és kisteherbírású híd volt, és nem csak az alsóbbrendű hálózaton. Ezek megerősítése, kiszélesítése a forgalom számára sürgető feladat volt. Öreg hidászunk, Kusztor Sándor volt az átépítések fő tervezője, később azonban Nacsa József is követte őt ebben. A megvalósítás részben vállalati feladat volt, de a megyében működő győri és zalaegerszegi KÉV nem volt elég aktív a kishídépítésben, a Hídépítő Vállalat szombathelyi építésvezetősége meg éppen a nagyobb hídjainkra koncentrált. Így hoztuk létre végül saját hídbrigádunkat, Brezovics Rudolf ácsmester vezetésével. Ők aztán készítettek előregyártott kútalapokat, sőt acéltartóra helyezhető komplett pályaelemeket is, és lassanként eltüntették a hidakról a korlátozó táblákat.

Technológiai palettánkon a másik nagy fejlesztés a sótárolók ügye volt. Mikor 1976-ban átvettem a szombathelyi főmérnöki teendőket, még a főutakat sem mindet és mindig sóztuk, s arra alkalmas gépünk is csak átalakított műtrágyaszóró volt. Ennek megfelelően az egy-egy téli szezonra szükséges só mennyisége is viszonylag szerény volt. De az igény gyorsan nőtt, és hamar elérkezett a pillanat, amikor a szükséges só szabadtéri tárolása – az udvarnak egy leaszfaltozott sarkában, ponyva alatt – már nem volt tovább tűrhető. Sok volt a veszteség, ezt a környezetvédők is tiltották, s a só minősége is megsínylette. Álmodtunk is mindenféle megoldásról, például alaposan lenyomoztam a sátorépítés lehetőségeit. Hiszen miután intenzíven foglalkoztam a geotextiliákkal, elég jó kapcsolataim voltak a műszaki textilek gyártóival (Temaforg, Kender-Juta, sőt az eszéki és párizsi gyártókkal is). De a felkínált szerkezetek mind túl drágának bizonyultak. Aztán 1983-ban, amikor a Zala megyei utak gondját is ránk bízták, egy őrségi-göcseji utam alkalmával jött az ötlet:

– Itt egykor minden módosabb parasztnak akkora csűrje, gépszíne volt, amiben rengeteg termény elfért. Hiszen a csapadékos őrségi időjárás mellett mindent fedett helyen kellett tárolni. Fa pedig volt elég. Nos, fánk nekünk is van: akác és nyár az utak mentén. Mi lenne, ha ilyen paraszt-csűrökben tárolnánk a sót?

Pályázatot írtunk ki az üzemmérnökségek részére. Tervezzék meg az épületet, legyen benne hely 600 tonna só számára, s ha ők maguk fel is építik, megkapják hozzá a szükséges pénzt az igazgatóság „saját vagyonából”, amit a tanácsoknak, más idegeneknek végzett útépítéseken kerestünk. Mind a nyolc mérnökség elkészítette a maga tervét, s a legfürgébbek már azon a télen fedél alatt tárolták a sót. A csűrök váza akácfából készült, a borítás nyárfapallókból – csak a kapcsolószereket, a villanyszerelést és a hullámpalát kellett készpénzzel fizetni. A munkát a mérnökség dolgozói maguk végezték el, zömmel a novemberi hószolgálat készenléti ideje alatt, afféle hulladék-időben.

Két személyes adalék kapcsolódik még ehhez a történethez.

Az első, hogy amikor Törőcsik Frigyes – aki akkor „csak” a közúti főosztályt vezette, tehát az igazgatóság gazdálkodása, fejlesztései nem tartoztak közvetlen hatáskörébe – meglátogatott bennünket, s büszkén mutattam neki a vadonatúj szombathelyi sótárolót, megkérdezte, hogy mibe került. Fél millió forint, mondtam neki. Hitetlenül csóválta a fejét, de mikor elmeséltem a részleteket, s elmondtam, hogy mindent magunk csináltunk „házilagosan”, ez meggyőzte.

A másik történet ennek szinte inverze. Budapesten a Közlekedéstudományi Intézetben volt egy tájékozódó megbeszélés. A KTI a téli útfenntartás értékeléséhez, költségelemzéséhez gyűjtött adatokat. A kilenc igazgatóság részéről többen főmérnökök is részt vettünk rajta. Az egyik dunántúli üzemmérnökségen akkor készült el egy hatalmas sátor – úgy emlékszem, kereken 5 millió forintból. Ottani kollégánk természetesen beszámolt róla. Engem bosszantott a dolog, dicsekvésnek éreztem, sőt kissé pazarlásnak, s én is beszámoltam a mi sótárolóinkról. És akkor egyik kelet-magyarországi kollégánk – amúgy személyes jó barátom – hirtelen dühvel felpattant, és kiviharzott a teremből:

– A Dunántúlon már mindenütt van sótároló, nekünk meg semmi sem jut!

Aznap este pesti szállásomon magánlevelet írtam neki, s arra buzdítottam, fátok nektek is van bőséggel, fához értő szakemberetek is. Elküldöm a terveket, csináljátok meg ti is! – De ő nem is válaszolt a levelemre.

*

Telepfejlesztés

Említettem, hogy Szombathelyre kerülve egyik első lehangoló élményem a telepek állapota volt. Hozzá kell tennem, a többi igazgatóságon is nagy gond volt ez, és nem volt véletlen, hogy amikor talán 1974-ben sok-sok önerővel felépült a kiskőrösi üzemmérnökség, Plachy Sándor barátom szinte kényszerített rá, hogy azt meg kell nézni, mert mostantól az lesz az etalon. Vas megyében azonban, mikor ráébredtem, hogy ez mind nekem is a személyes munkahelyem lesz ezután, elcsüggedtem. Szerencsére főnököm, Szabó Zoltán is tűrhetetlennek találta azokat az állapotokat, még ha meg is értettük, hogy pár évvel korábban a semmiből kellett ezeket létrehozni. Különösen a műhelyek és a téli készenléti helyiségek és szálláshelyek voltak alpáriak. Említettem már, hogy mikor az első télen egy esti ellenőrző úton beléptem a vasvári hálóterembe, az egymás hegyén-hátán álló emeletes ágyak közé, és megcsapott a levegőtlenség, a testek párája és az ilyen helyen elkerülhetetlen ápolatlanság levegője, viszolygás fogott el.

De hasonlóan lehangoló élmény volt már a legelső napokban, mikor végigjártam az igazgatóság székházának irodáit. A szűk szobákban, ahol 8-9 ember dolgozott fejenként alig 2,5 m^2-nyi területen, az íróasztalok között csak oldalazva lehetett ellopakodni. Ez még akkor, szeptemberben nyitott ablaknál és a Gyöngyös patak csobogása mellett is nyomasztó volt. Hát még amikor beköszöntött a fűtési szezon, s a szűkösség levegőtlenséggel párosult!

Hamar egyetértésre jutottunk igazgatómmal, hogy az utak gondozása mellett azonosképpen fontos feladatunk, hogy embereinknek emberi munkahelyet teremtsünk.

Központi pénzre ehhez nem nagyon számíthattunk. Amilyen – viszonylagos! – bőséggel mérték nekünk a pénzt aszfaltra, olyan szűkös volt a kassza, ha telepfejlesztésre kellett. Ráadásul akkor éppen – immár néhány év óta – országos székházépítési stop volt érvényben. Így nem maradt hátra más, mint hogy a téli szolgálat hulladék-idejében, meg társadalmi munkában – vagyis önkéntesen és szombatonként – és idegen munkáink

nyereségéből építsünk magunknak üzemmérnökségeket. Négy-öt év kemény munkája kellett hozzá, de végül mind a négy üzemmérnökségen megépültek a három-négyágyas szobákból álló téli ügyeleti szállások, a mérnökségi gépjavító-, festő- és asztalos műhelyek, végül a garázsok, gépszínek és irodák is. Ma már ezek a létesítmények újra korszerűtlennek, szegényesnek hatnak, de a mai közúti szolgálattévők el sem tudják képzelni a Renault és Mercedes gépeken, okostelefonnal a zsebükben, hogy egy generációval korábban mekkora lépés volt, mikor a proletár-nyomorból a fejlett szocializmusba emelkedhettünk.

*

Székház Szombathelyen

A szombathelyi igazgatósági székház ügye talán még ennél is cifrább történet. Említettem, hogy országos székházépítési stop volt, mert a 80-as évek végére fennen hirdettük ugyan, hogy az olajárrobbanás nem fog hozzánk begyűrűzni, de az ország anyagi ereje mégis megroppant. S ennek magyarázataként akkor jelentek meg az első „túlfogyasztási" elméletek, például hogy túl sok és fölösleges székházat, irodát építünk, termelő üzemek helyett. (Ebben bizonyára sok igazság volt, de a „nyulat bokrostul" megoldások akkor sem célravezetők. Hogy ugyanekkor még mindig országos lakásínség volt, mégis akkor építettük fel értékes építőanyagból és értékes munkával a mára teljesen eladhatatlanná vált hétvégi házainkat, az akkor senkinek sem tűnt fel.)

Hogy az igazgatóság központja alkalmatlan a feladatára, abban mindenki egyetértett, még a megye és a minisztérium legmagasabb vezetői is. A stop miatt azonban ahhoz, hogy új székházat építhessünk, miniszterelnöki engedélyre lett volna szükség. Az pedig teljesen reménytelen! Meglévő irodát elvben vásárolhattunk volna, de olyan meg nem akadt. Még az is felmerült, hogy vegyük meg azt a hatalmas, három emeletes épületet, ami Kőszegen, a Szabó-hegy tövében egykor missziós papok nevelésére szolgált, s most a határőrség kezelésében, kihasználatlanul romladozott. Szerencse, hogy nem vettük meg…

A megye és a város vezetői inkább új székház mellett kardoskodtak – hadd gazdagodjék – úgymond – a megyeszékhely egy korszerű, mutatós középülettel! Végül mégis a vásárlás hozott megoldást. De ez sem ment egyszerűen!

A 11-es huszár úton, az egykori huszár-laktanya szomszédságában akkor épültek fel „az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet hadsereg tisztjeinek öröklakásai", és így a Március 15. téren kiürítettek egy lakóházat. A város ezt ajánlotta fel, noha a felszabadult lakásokra már megvoltak az új lakók, és készültek a tervek a felújításra. A gond azonban az volt, hogy nemcsak a székházépítés volt tilos, hanem az ú.n. lakásalapot sem volt szabad csökkenteni. (Azaz lakásból irodát, bármi mást alakítani.) Hogy ezt a házat a lakásalapból ki lehessen emelni, ahhoz a KPM miniszter kérelmére az építési miniszter és a miniszterelnök-helyettes engedélyére volt szükség. Három miniszter aláírására! Pullai Árpád becsületére legyen mondva, meglett az engedély. A szovjet tiszti családok távozása után az épület katasztrofális állapotban volt. Mikor először végigjártuk, alig tudtuk elhinni, hogy emberek ilyen körülmények között, mocsokban, gusztustalanság és rombolás közepette élni tudtak. Teljes átépítés és korszerűsítés következett. Összesen többe került, mint egy új épület, de 1981. május 1-én elfoglaltuk az új székházat: már onnan indultunk az obligát felvonulásra. S mert ablakom éppen Lenin szobrára nézett – ugyan kinek a szobra állt volna a Március 15. téren? –, attól kezdve, ha bármi nehéz kérdést kellett megoldanom, csak kihajoltam az ablakon, s megkérdeztem, Илич, Што делать? (Iljics, mi a teendő?)

*

Régészkedés

Szakmai életemet időnként némi humán beütés is színesítette. Ilyen színfolt volt egyebek mellett a régészet. A történelem és annak emlékei mindig nagyon érdekeltek, s ugyebár a közlekedés is elég régi emberi tevékenység, aminek ugyancsak van története, vannak emlékei. Így amikor Szombathelyre kerültem, egyik első dolgom volt, hogy utánanézzek az Ikervár-sótonyi út régi fahídjainak. Dr. Gáll Imre könyvéből emlékeztem, hogy azon az úton még áll egy néhány híd, ami a XIX. század első felében épült. Kérdésemre azonban lehangoló választ kaptam: – Éppen most építjük át őket félállandó szerkezetre. Acéltartós-fapallós hidak épülnek a helyükbe.

Elszomorodtam, mert örültem volna, ha sikerül megőriznem őket, de aztán pár hét múlva, mikor tönkre ment a sárvári Rába-híd, és a forgalmat éppen Ikervár-Sótony felé kellett terelnünk, annál jobban örültem, hogy a Rába árterén és a Herpenyő patakon mehet a forgalom a frissen átépített „félállandó” hidakon keresztül.

Ennek ellenére, vagy annál inkább? a felszín alatt igencsak foglalkoztatott a Borostyánkő út és Szombathely közlekedésföldrajzi helyzete, szerepe. Régész sógorom révén könnyű volt kapcsolatba lépnem a Savaria Múzeummal. Az igazgatóval, Bándi Gáborral igen jó barátságba kerültem, Cserményi Vajk pedig éppen rendszeres családi vendégünk volt. Rajtuk kívül Tóth Endre foglalkozott még abban az időben Vas megye római kori útjaival.

Így történt, hogy miközben folyt a 86. sz. főút körmendi új hídjának tervezése, Tóth Endre pedig éppen az ókori utak és útmenti őrállomások, manziók kérdéskörét kutatta, sikerült kimutatni, hogy az ősi és a jelenkori úthálózat szerkezetében is több hasonlóság fedezhető fel, sőt helyenként még nyomvonaluk is fedi egymást. Igazgatóságunk ezért nem csak eszmeileg, hanem némi gépi munkával és anyagilag is támogatást nyújtott ezekhez a kutatásokhoz, például egy légi fotózás finanszírozásához is. A régészek munkáját 1980-ban váratlan siker koronázta. Az akkor még csak tervezett Rába-híd déli hídfője közelében ma is jól kivehető az ártéri legelőn az ókori út nyomvonala, a mi hidunk tehát gyakorlatilag a római átkelőhelyen épült meg. Tőle pár kilométerre pedig a kis Katafa határában egy római manziót, egy katonai őrhelyet tártak fel, ami Kr. u. a II-III. században működött. A széles Rába-ártér peremén az ásatás során sokminden egyéb mellett egy cserépedényben 18 aranypénz került elő, ami Marcus Aurelius érmével zárul. Gyönyörű lelet volt, méltán került a Savaria Múzeum legféltettebb kincsei közé.

Másik, hasonló jellegű vállalkozásunk volt a Velemben, a Szent Vid hegyen végzett ásatások támogatása. A Szent Vid hegyen, a Kőszegi hegyek tájképét jellegzetesen megkoronázó templom térségében egykor kelta város terült el. Az Eötvös Lóránd Tudományegyetem régészei dr. Szabó Miklós vezetésével sok éven át minden nyáron letáboroztak Velemben, és módszeresen folytatták az ásatásokat. Ehhez mi bizonyos felszerelési tárgyakat, lakókocsit és gépi eszközöket kölcsönöztünk nekik. A gazdag lelőhelyet különleges jelentőséggel ruházta fel, hogy ezek az ásatások francia közreműködéssel folytak, s a régészek mintegy tükör-vállalkozásként Velemből minden évben Franciaországba költöztek a burgundiai Bibracte ókori városának és erődjének feltárására. (A franciaországi ásatási program védnöke Mitterand elnök volt, aki a közelben született. Így azzal szoktunk tréfálkozni, hogy a Bibracte-Velem párhuzam révén mi a francia

elnök kollégái vagyunk. Túl a tréfán azonban a Magyar Régészeti Társaság ezért a támogatásunkért 1991-ben nekem, méltatlan amatőrnek, Henszlmann Díjat adományozott.)

Miután 1980 táján egyes humán indíttatású közúti igazgatósági vezetők sorra kezdték összegyűjteni és kiadni a helyi közúti emlékeket, természetesen mi Vas megyében is egyre sürgetőbb adósságnak éreztük az adalékok rendezését, könyvvé formálását. De hiányzott az a jótollú munkatárs, aki kellő időt is tudott volna a feladatra fordítani. 1986-ban régi, szeretett kollégánk, a nyugdíjas kaposvári főmérnök ajánlkozott segítségnek. Karoliny Marci bácsit nemcsak íráskészsége, hanem szíve és múltja is húzta Vas megyébe. Ifjan sokat dolgozott ott, s onnan is nősült. Ő építette például a 8-as út rátóti vasúti felüljáróját. A kedves vendéget mi igen nagy örömmel fogadtuk, s ő hosszú heteket töltött nálunk irattári kutatásokkal. Az igazgatóság részéről Tóth Ferenc igyekezett segédkezni neki, a múzeum részéről pedig Cserményi Vajk, aki végül az ókori rész megírását is vállalta. A kis kötet, aminek címe: Vas megye közútjainak története – a Borostyánkő úttól az E-65 Európa útig, 1987-ben jelent meg. Fájdalmas körülmény, hogy Marci bácsi ezt már nem érte meg. De az is fáj, hogy Cserményi Vajk, aki időközben a Savaria Múzeumból Székesfehérvárra, az István Király Múzeumba került, néhány év múlva tragikusan fiatalon szintén eltávozott.

Az útépítés és a régészet a 90-es évek derekán került egymással szorosabb és intézményes kapcsolatba. Évtizednyi szünet után akkor indult el újra az autópálya-építés, illetve annak előkészítése. 1996-ban megépült hazánkban az első útdíjas autópálya, az M1, amit az Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt. épített Győr és Hegyeshalom között. Röviddel utána megkezdődött állami útdíjas pályaként az M3 építése, amit a második koncessziós autópálya, az M5 követett. Ebben az időben már a kulturális örökségről szóló új törvény – többek között éppen Kálnoki Kis Sándor miniszterhelyettes kezdeményezésére – azt írta elő, hogy a hasonló beruházások előtt annak terhére gondoskodni kell a terület régészeti feltárásáról. Ugyanezen törvény szerint a feltárás a megyei múzeumi szervezet feladata volt, de tekintettel a feladat nagyságára, a feltárások szervezését, a leletek kezelését és a leletanyag feldolgozását a Magyar Tudományos Akadémia régészeti osztálya és az ELTE régészeti tanszéke e célra kidolgozott korszerű módszerekkel és eszközökkel fogta össze. A munka persze nem ment viták nélkül. Sok vita volt a költségekről is, de a legtöbb vihart az okozta, hogy a kivitelezők sokszor nem tartották tiszteletben a leletek védelmét szolgáló előírásokat. Különösen az anyagnyerőhelyeken fordult elő, hogy az alvállalkozó a régészek megkerülésével kezdte meg a kitermelést. Amikor 1997-ben ismét a minisztériumba kerültem, több ilyen ügyben is el kellett járnom. Egy alkalommal pld. az M5 építése közben éppen helyszíni egyeztetést tartottunk az ásatási területen, amikor ott a tűzszerészek is éppen robbantottak. Ez esetben tehát minden előírás-szerűen alakult.

Végül is az autópálya-építők és a régészek együttműködése sikeresnek volt mondható. Régészként ezt úgy értékelték, hogy a két autópálya egy-egy gigantikus kutatóárokként tárta fel a magyar alföld múltját, és mind mennyiségét, mind értékét tekintve rendkívüli leletanyaggal gazdagította múzeumainkat és történelmi tudásunkat. Az M3 autópályán előkerült kincseket a Nemzeti Múzeum pazar kiállításon mutatta be. Örömteli ünnepség volt a megnyitó, ahol a Nemzeti Autópálya Rt., az UKIG és a tárca vezetői együtt ünnepeltek a magyar régészet vezetőivel, köztük a múzeum akkori főigazgatójával, a közelmúltban ugyancsak eltávozott Kovács Tiborral. Sajnálatos, hogy az M7 és az M6 építése során ez az együttműködés már korántsem volt ilyen harmonikus, mert a múzeumok többsége gazdagon buzgó pénzforrást látott az autópálya-építésben. Ennek is része volt abban, hogy az örökségvédelem rendszerét az elmúlt években át kellett alakítani. De ez már nem tartozik ennek az írásnak a tárgykörébe.

*

Egyéb társadalmi ténykedések

A közúti igazgatóságnál betöltött vezető munkakör szinte automatikusan hozott magával egyéb funkciókat és feladatokat. A Közlekedéstudományi Egyesületnek (KTE) már az UVATERV-nél tagja lettem, s Vas megyébe kerülvén a KTE megyei szervezetében szinte azonnal megkaptam a titkári megbízatást. A megyei elnökséget a közlekedési vállalatok igazgatói és a megyei rendőrfőkapitányság vezetői alkották, s mellettük Mayer Ferenccel, a MÁV Igazgatóság beruházási osztályvezetőjével ketten láttuk el a titkári feladatokat. Emellett ez többnyire azzal is együtt járt, hogy az egyesület országos szerveiben is kaptunk különböző szerepeket. S mivel a KTE a Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat (TIT) tagegyesülete volt, a megyei TIT munkájából is kivettük a részünket.

A másik szinte automatikus társadalmi tevékenység a Megyei Közlekedésbiztonsági Tanácshoz kötődött. Ennek elnökségét a Megyei Rendőrfőkapitányság adta a főkapitány, az ő közbiztonsági helyettese és a közlekedési alosztály vezetőjének a személyében. Nekünk itt vezetői funkció nem jutott, csupán a programok megvitatásában és végrehajtásában vettünk részt, gyakorlatilag hivatalból.

Ez a két elfoglaltság, noha mindig kedvező alkalmat nyújtott, hogy a napi szakmai tennivalókon kissé túl tekintsünk, és egyéb gondolatainkat kidolgozzuk és közzé is tegyük, mégis szorosan kapcsolódott közvetlen munkakörünkhöz. Adódtak azonban mellettük olyan szakterületek is, amelyek csak távolabbról kötődtek a közúti közlekedéshez, de általuk egy kissé szélesebb formában szolgálhattuk a helyi társadalmat.

Így nagy örömmel fogadtam el röviddel Szombathelyre költözésem után a meghívást a Megyei Tanács Területrendezési és Építészeti Albizottságába (TEAB), ahol, ha eltekintek attól, hogy a rendszerváltás után átalakult és más nevet kapott, egészen addig dolgoztam, amíg 1993-ban el nem köszöntem a Közúti Igazgatóságtól. Ebben a körben szinte naprakész információkat kaptam a megye jelentős fejlesztéseiről, és részt vehettem egy összeszokott szakemberekből álló gárda őszinte vitáiban. Olyan ügyek kerültek itt napirendre, mint a megyei gyógyfürdők fejlesztése, a műemlékek problémái, vagy a távközlés forradalma a 80-as évek végén.

Ez a munka vezetett aztán 1985 táján az Alpok-Adria Munkaközösséghez, aminek közlekedési bizottságában évekig örömmel tevékenykedtem. Megyénket ketten képviseltük a bizottságban Farkas Antallal, aki kezdetben a Megyei Tanács közlekedési osztályvezetője volt, később pedig a Közlekedési Felügyelet igazgatója lett. Az Alpok-Adria Munkaközösség a korszak különleges, a vasfüggönyön átnyúló együttműködési fóruma volt. Két olasz régió volt tagja, több osztrák tartomány, Jugoszlávia részéről Horvátország és Szlovénia, magyar részről pedig négy megye: Győr-Moson-Sopron, Vas, Zala és Somogy. A munkabizottsági ülésekre évente általában két alkalommal, a tagok különböző városaiban került sor, így Milánótól Kaposvárig elég változatos kirándulásokra nyílt lehetőség. A felmerülő témák pedig ennek az akkor igencsak izgalmas együttműködő csoportosulásnak sok-sok metszetét világították meg. Számomra különösen hasznos volt, hogy túl a burgenlandi barátkozásokon itt szabályos nemzetközi tárgyalások szereplője lettem, s az itt szerzett tapasztalatokat később nagyon jól értékesíthettem, amikor ismét a minisztérium munkatársaként ültem tárgyalóasztalhoz a szomszéd országok képviselőivel. Nem egy esetben a személyes kapcsolatok is értékesnek bizonyultak.

Kedves feladatokkal találkoztam a Sopron-Kőszeghegyaljai Intéző Bizottság közlekedési munkacsoportjában is. Jól esik visszagondolnom például arra az apróságra, hogy

én vetettem fel egy alkalommal, ugyan miért nem lehet kerékpárt szállítani az érintett vasútvonalakon. S nem szóltam hiába, hiszen a Szombathelyi MÁV Igazgatóság a következő évben forgalomba állította az első kerékpár-szállításra is berendezett vagonokat. Ma pedig ez már mindennapos szolgáltatása a magyar vasutaknak. Ugyancsak Sopronhoz köthető, hogy 1990 után néhányszor részt vehettem az Osztrák-Magyar Corvinus Kör rendezvényein, hol Sopronban, hol Bécsújhelyen. Ez a helyi értelmiség szerveződése volt, ahol a két szomszédnépet egyaránt érdeklő társadalmi, történelmi kérdések kerültek napirendre. Bevezetésként valaki szakértőként előadást tartott, majd vita, vagy inkább beszélgetés és baráti vacsora következett.

1990 után a legfontosabb kezdeményezés azonban minden bizonnyal a Mérnöki Kamara Vas megyei szervezetének megalapítása volt. A Magyar Mérnöki Kamara újjászervezését Dr. Hajtó Ödön kezdeményezte, akit ukigos kollégaként jól ismertem és jóbarátként tiszteltem. Ő keresett meg bennünket még akkor, amikor Budapesten is még csak a szervezés szakaszában tartottak, hogy vidéken is célszerű lenne létrehozni a helyi szervezeteket, s mi Szombathelyen azonnal magunkáévá tettük a javaslatot. A megalakuló szervezet elnökévé a tagság Válinth Attilát, a Mélyépterv szombathelyi irodavezetőjét választotta, én pedig alelnök lettem, és az építőmérnöki tagozat országos vezetőségi tagja. Ezt a tisztemet is 1993-ig töltöttem be.

Amikor a közúti igazgatóságtól elköszönve a STUAG munkatársa lettem, nem írták ugyan elő, hogy ezekről a funkcióimról mondjak le, de nem tudtam meggyőzni osztrák feletteseimet, hogy számukra is hasznos lehet régi kapcsolataim további ápolása. Később pedig, a STUAG kitérő után, amikor Vas megyében nem találtam magamnak munkát, s visszakerültem Budapestre, még hosszú ideig élt bennem a remény, hogy Szombathelyt csak átmenetileg hagytam el, s rövidesen visszatérhetek. Ezért KTE és kamarai tagságomat is Vas megyében ápoltam. Személyesen azonban nem lévén jelen a megyében, ezek a szálak lassan elhaltak, Budapesten pedig nem kapcsolódtam be a szervezeti életbe. Ma már csak a Magyar Útügyi Társaság és a Nyugdíjas Közúti Igazgatók Egyesülete rendezvényeire, közgyűléseire járok, és személyes barátaimmal tartom a kapcsolatot. Különlegességként pedig még egy apróság: Valamikor a 90-es években beléptem a Magyar Történelmi Társulatba. A történelem mindig nagyon érdekelt, így most a társulat összejövetelein alkalmam nyílt, hogy élőben hallgathassam meg a tudomány nagyjainak előadásait.

Végül meg kell emlékeznem szakcikkeimről és a Mélyépítéstudományi Szemléhez fűződő kapcsolatomról. Ennek gyökere természetesen abban rejlik, hogy mindig szerettem írni, s miután mérnökké lettem, így nyilván szakcikkeket kellett írnom. Első szakcikkeim a Bidimről szóltak, s ezek a Francia Műszaki Tájékoztatóban, illetve a Műanyag és Gumi című szaklapban jelentek meg. De váltig kerestem a témát és lehetőséget, miként s miről írhatnék a mi szakmánk sajtójában. 1976-ban találtam meg az első témát, amit egy ismerős család tragédiája vetett fel. Hiányzó járdák a Balatonparton címmel írtam első cikkemet a Mélyépítéstudományi Szemlébe, amit Nemesdy Ervin professzor úr szerkesztett. Az újabb írások azonban elég nehezen születtek meg. De amikor a 80-as évek elején több írásom is megjelent a Szemlében, Nemesdy professzor úr, hogy a közúti igazgatóságok részvételét erősítse a lap munkájában, meghívott a szerkesztő bizottságba. Nem volt ez igazán komoly szerkesztői tevékenység, inkább csak valami tanácsadás-féle szerep, mégis ettől kezdve egészen a lap megszűnéséig szinte tesközelben éreztem magamhoz a Szemlét, és a Professzor Úr figyelő tekintetét, biztatását. Írásaim zöme ott jelent meg, s kapcsolatunk töretlenül tovább élt akkor is, amikor szerkesztését dr. Koren Csaba vette át, akihez régi baráti szálak fűztek. A Szemle megszűnése számomra mindmáig fájó és érthetetlen dolog. Bizarr élmény volt, hogy legutóbb egy cikkéhez írtam rövid hozzászólást az önmagát magyarázó utak ügyében, amit Koren tanár úr azzal küldött vissza, hogy „Laci, sajnálom, de a Szemlének már nem lesz több

száma – megszűnik.” Mit lehet ehhez hozzáfűzni? Információs társadalmunk egy nagymúltú szaklap megszüntetésével kívánt spórolni…

*

A nagy átszervezés, és ami utána következett

Az 1983. évi átszervezés

A jelenből ma visszatekintve a 70-es éveket a közutak aranykorának látjuk. Az első olajválság után azonban megingott, s 1978-80-ra egyre rosszabb lett az ország gazdasági helyzete. A politikai propaganda ugyan változatlanul arról beszélt, hogy „hozzánk nem fog begyűrűzni a Nyugat válsága”, de ennek ellenkezője mind nyilvánvalóbb lett. Ezzel az utakra fordítható források is előbb bizonytalanná váltak, később elvékonyodtak, elfogytak. S mint az annyiszor megtörtént már, ha egy ágazat vagy intézmény működése zavarba kerül, ott személyi változások, majd átszervezések következnek. Ez történt a magyar közúti szolgálattal is.

Az átszervezésről az első hírek 1983. év elején keltek szárnyra. Egyes külső tanácsadók javasolták, hogy ily módon csökkenteni lehetne az adminisztrációs költségeket. A szocialista szervezéstudománynak egyébként is örök jelszava volt a nagyüzem előnyeinek hangsúlyozása a kisüzemmel szemben. Én ugyan – aki éppen azokban az években fejeztem be tanulmányaimat a műegyetem gazdasági mérnöki karán – a legendás Kádas Kálmán tankönyvéből is kiolvastam, amit egyébként is tudtam, hogy létezik optimális üzemnagyság. A valóságban azonban az üzemméretekről szóló döntések többnyire politikai alapon születtek meg. S lévén, hogy ezek az évek a második olajválság évei voltak, amikor – ma már tudjuk – a magyar népgazdaság súlyos pénzügyi válságot is kénytelen volt átélni, a rólunk szóló döntéseknek is elsőrendű szempontja volt a megtakarítás reménye (vagy fixa ideája?).

Arra a bizonyos nagy átszervezésre 1983-ban három fronton került sor. Az egyik fronton magát a minisztériumot alakították át. Abban az időben éppen az úgy nevezett funkcionális szervezet volt a sláger. Megszüntették tehát azt a korábbi és alapjában logikus módszert, hogy a vasút minden gondja-bajával a Vasúti főosztályhoz, a közutak a Közúti, a közúti szállítás és a gépjárművek hatósági ügyei az Autóközlekedési főosztályhoz tartoznak. Ezzel szemben a közúti igazgatóságok 1984. július 1-jén egyik napról a másikra kilenc minisztériumi főosztállyal kerültek „funkcionális” kapcsolatba. Akkor persze nem értettük ezeket az intézkedéseket, ma azonban már tudjuk: ennek az átszervezésnek éppen az volt az egyik fő oka és célja, hogy elszakítsák a szakmai területeket a túlságosan szoros és családias kötődésű országos főnökségektől, s ezzel megtörjék az ebben rejlő erőt és a pénzek fölötti rendelkezés „hatalmát”.

Az új rend szerint Dr. Törőcsik Frigyes főosztálya az utak fenntartásával, üzemeltetésével foglalkozott, de a fejlesztések a Fejlesztési főosztályhoz tartoztak, aminek vezetője Katona András volt. (Ezen belül a közút-fejlesztési osztály vezetője Szécsi László, helyettese Arató Balázs volt.) Ebben szakmailag éppen az volt a tragikus, hogy noha a fejlesztések és az üzemeltetés-fenntartás, bármily sok vita zajlott is erről, nem egymással ellentétes, hanem éppen egymást kiegészítő szakterületek, s ezek egyensúlyát és szoros összefüggését mindig az időszerű körülmények mérlegelésével kell gondosan őrizni, most ezek végletesen elszakadtak egymástól. Egy adott közúti fejlesztésről például nem az üzemeltetés gondjainak figyelembevételével döntöttek, hanem esetleg egy vasúti fejlesztéssel történő összevetés alapján. Nem is beszélve arról, hogy a kérdés eredetileg mindig úgy hangzik: a működtetés eddigi módszerein kell-e változtatni, vagy beruházásra van szükség?

De külön főosztályhoz tartoztak az építő vállalatok is, amit dr. Keleti Imre vezetett. A közgazdasági, könyvelési, számviteli és bérügyek, valamint az ügykezelés ugyancsak funkcionális irányítás alá kerültek. Külön közeledésbiztonsági főosztály alakult, Szalai Béla

vezetésével. S a póráz – helyesebben a 9 póráz – másik végén az igazgatóságoknak közvetlen kapcsolatot kellett tartaniuk az Igazgatási, vagy a Katonai főosztállyal is. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy sokkal több időt és energiát kellett fordítani ezekre a kapcsolatokra, viszont a különböző forrásokból érkező instrukciók nem voltak összhangban egymással, nem álltak össze harmonikus egésszé. Az is előfordult, hogy egyik-másik minisztériumi munkatárs szinte féltékeny lett, ha a vidéki kollégák valamelyik másik főosztályhoz fordultak. Felért ez a rendszer egy diplomata-képzővel!

Az átszervezés másik frontja a megyei rendszer felszámolása volt. Jegyezzük meg itt, hogy a XIX. századi dualizmus megyei rendszerben hozta létre az államépítészeti hivatalt, a közúti igazgatóságok elődjét. Hasonló rendszerben működnek Franciaországban is a megyei építmény-igazgatóságok (Direction Départemental de l'Équipement – DDE), Napóleontól napjainkig. Jól működött ez a rendszer nálunk is egészen 1950-ig, mikoris elsőrendű célunkká vált, hogy a múltat végképp el kell törölni. És következtek a néhány évre szóló átmeneti megoldások, mígnem a 60-as évek közepétől fokozatosan minden megyében újra létrejöttek a közúti igazgatóságok. Ezt a rendszert kellett alig több mint 10 év után úgymond „korszerűsíteni". 1983 elején elterjedt a hír, hogy jön az átszervezés, és két-két igazgatóságot össze fognak vonni. (Érdekes: 20 év elteltével ugyanez ismétlődött, csak *regionalizáció* címszóval.)

A hírre egyszerre megbolydult a méhkas. Az igazgatósági központokban mindenki a maga torkán érezte a kést. Magam is így voltam. Idegenből kerültünk Szombathelyre, feleségem is, én is gyökértelenek voltunk ott. Nem volt senkink, akitől segítségre számíthattunk volna, ha netán valamelyik szomszédunkhoz csatolnak bennünket, s én fölöslegessé válok. Mély-, vagy útépítő vállalat, ahol esetleg munkát találhattam volna, Szombathelyen nem volt. A Győri KÉV főépítésvezetőségén még építésvezetői beosztásra sem volt esélyem, hiszen minden hely foglalt volt. Ráadásul két kicsi gyerekkel éppen családi ház építésébe vágtunk. Érthető hát aggodalmunk a jövő felett.

De nyilván így érzett még sok-sok kolléga a 19 igazgatóságon. S mert a döntés hónapokig húzódott, gyakorlatilag az év első felében a teljes apparátus ezzel volt elfoglalva. (Ez egyébként minden átszervezés nagy átka, amiről nem szoktunk beszélni.)

A gond azonban nemcsak az igazgatósági gárdát foglalkoztatta. Politikai súlya is volt a kérdésnek. Minden megye, pártbizottsági és tanácsi körökben egyaránt, ragaszkodott a saját igazgatóságához. Attól tartottak, hogy ha megszűnik a megye „saját" igazgatósága, azt az úthálózat – de főleg a megye presztizse! – súlyosan megsínyli. Annál inkább, mert a tervgazdaság kirovó-kiosztó gyakorlata szerint ez nem csupán az útállapotok romlásával fenyegetett, hanem a megyének jutó források, mint járandóság, elapadásával is. Ha ily módon kevesebb pénz jut majd a megyébe, azt egyértelműen veszteségként, a megye megrövidítéseként könyvelték volna el.

Hosszas egyeztetések – iszapbirkózások – után megszületett a döntés, és1983. július 1-jével végül meg is alakult a 9 új közúti igazgatóság, a következő felállásban:

4. táblázat

Az igazgatóság		
székhelye	területe	vezetője
Budapest	Pest és Nógrád megye + az autópályák	Szántó Péter
Győr	Győr-Sopron és Komárom-Esztergom megye	Szűcs György
Veszprém	Veszprém és Fejér megye	Vági István
Szombathely	Vas és Zala megye	Szabó Zoltán
Pécs	Baranya, Somogy és Tolna megye	Temesi Ferenc
Miskolc	Borsod-Abaúj-Zemplén és Heves megye	Varga József

Nyíregyháza	Szabolcs-Szatmár és Hajdú-Bihar megye	Papp András
Szolnok	Jász-Nagykun-Szolnok és Bács-Kiskun megye	Bede János
Szeged	Csongrád és Békés megye	Németh Sándor

Az üzemmérnökségek hálózata változatlan maradt, és megmaradtak minden megyében az addigra már jól kiépített és felszerelt géptelepek is.

Többségükben megmaradtak az igazgatósági központok is, talán csak Békéscsabán kellett lemondani az irodaházról. Csupán a vezető beosztások száma csökkent valamelyest. Néhány igazgató nyugdíjba ment, valójában azonban csak annyi történt, hogy a „becsatolt" megyékben az önálló igazgatóság helyett egy megyei főmérnökség maradt, és megmaradtak a központi megyének megfelelő tükör-szervezetek is, alárendelt helyi vezetőkkel. Vagyis a működés semmivel nem lett racionálisabb, nem lett takarékosabb, viszont több lett az áttétel. És ami a legtöbb nehézséget okozta, a rendszer telítődött sértődöttséggel, gyanakvással. Sértődöttek voltak a becsatolt igazgatóságok munkatársai, mert elvesztették önállóságukat, és természetesen sosem ismerték el, aminek nem is volt hiteles alapja, hogy őket egy náluknál jobban dolgozó vezető alá sorolták volna be. De érzelmileg frusztráltak lettek a fölérendelt megyék dolgozói is, mert érezték a másik megyével szemben elkövetett igazságtalanságot, érezték, hogy kapott fölényüket valójában nem ők érdemelték ki – amint ma mondanák, csak éppen jókor voltak jó helyen –, és így állandó bizonyítási kényszert éreztek. De mindenek előtt megsértődtek azoknak a megyéknek a politikai vezetői, akiknél megszűnt az önálló igazgatóság. Gyanakodva fogadták az idegen megyéből kapott szolgálat-vezetőket. Attól tartottak, hogy ezentúl az ő megyéjük nem kapja meg azokat a forrásokat és gondoskodást, ami megilleti. De az „anya-megye" párt- és tanácsi vezetői is gyanakodni kezdtek, hogy az igazgatóság mostantól őket fogja megrövidíteni, a becsatolt megye előnyére. Így hát a megnövekedett szervezet élére kinevezett vezetők nem is két, hanem több malomkő között őrlődtek. Állandó elszámolásra, folytonos önigazolásra kényszerültek, és ez rengeteg energiájukat emésztette fel. Ahelyett, hogy a tényleges dolgukat végezték volna, vagyis az úthálózat fenntartására, fejlesztésére fordították volna minden figyelmüket, örökösen taktikázniuk és egyensúlyozniuk kellett egy megnyerhetetlen presztizs-versenyben. Ráadásul ebben az áldatlan bizonykodásban a funkcionálisan átszervezett minisztérium sem nyújtott nekik támogatást, hiszen ez ott egyik funkcionális szervezeti egységnek sem volt feladata, s ők sem vették szívesen a sok-sok reklamációt, nem kívántak döntőbíró lenni ezekben a vitákban.

(Visszagondolva ma ezekre az évekre, a magam példáján is látom, hogy attól kezdve jutott kevesebb időm a szakmai kérdésekre, s így lassan lemaradtam a technológiák vagy a tervezési módszerek fejlődésétől. Műszaki igazgatóként is sok egyéb üggyel kellett foglalkoznom, később igazgatóként meg különösen. A fő fejlődési vonalakat persze igyekeztem követni, de a részletekben már nem tudtam elmerülni.)

Végül az átszervezés harmadik frontja az önálló közlekedési hatóság, a Közlekedési Felügyelet létrehozása volt. Ezzel maga a minisztérium is, de a közúti igazgatóságok is megszűntek hatóság lenni, és a megyei tanácsoknál létrejött közlekedési osztályok vették át a megyékben a közlekedéshatósági feladatokat. Önmagában ez nemhogy baj nem lett volna, sőt éppen a hatáskörök tisztítását szolgálta. A baj az volt, hogy az új egységek gárdáját a régi szervezetekből kellett felállítani. S ez újabb alkalom és ok volt a személyes ellenérzések érvényre juttatására, a sértődésre, az összhang helyén a disszonancia erősítésére.

Történt pedig mindez a 80-as évek elejének-közepének igencsak romló gazdasági viszonyai között – vagy tán éppen amiatt, mint pótcselekvés –, mikor a társadalmi és politikai elismeréshez szükséges anyagi források nemhogy elégségesen buzogtak volna, de sokkal inkább erőteljesen szűkültek.

Ennek az így kialakult, néha már anarchiába hajló rendszernek egyetlen előnye mutatkozott. Az, hogy a kilenc közúti igazgató megfelelő támasz és iránymutatás híján jobban egymásra talált, mint a megelőző idő tizenkilenc vezetője, s ez megerősítette szakmai és taktikai erejüket, öntudatukat. Ez azonban csak nagyon sovány vigasz volt a mind kiszámíthatatlanabbá váló körülmények között. Jellemző például, hogy amikor 1988-ban megszületett az addig teljesen ismeretlen új adórendszer az általános forgalmi adóval (ÁFA) és a személyi jövedelemadóval (SzJA), az igazgatóságok ehhez a legszükségesebb szakmai iránymutatást sem kapták meg kenyéradó főhatóságuktól. Elsőként az egyik közúti igazgató jelezte, hogy az új szabályozás szerint olyan adókötelezettség terheli őket, amit a tárcától kapott feladatterv és költségvetés nem tartalmaz. A válasz erre az volt, hogy ők csak hajtsák végre, ami a feladatterv- és költségvetésben le van írva, ne törődjenek az adótörvényekkel. És csak egy évvel később derült ki, hogy a Pénzügyminisztérium ezt másként gondolta, tehát fizetni kell!

*

Első lépéseink Zalában az átszervezés után

Az átszervezés után az egyesített Vas- és Zala megyei igazgatóság megalakításának különös epizódja volt, hogy a megszűnő Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság abban az évben elnyerte a Kiváló Igazgatóság címet. A szocialista munkaverseny szabályai és szokásai szerint ez a cím, no nem igaz, hogy körbe járt volna, mint a falusi bíróság, de nem is volt abszolút mércéje a minősítésnek. A zalai igazgató, Lakos Imre, abban az évben nyugdíjba ment, s neki is, az egész gárdának is egyfajta fájdalomdíjnak volt tekinthető, hogy a megszűnés előtt még egyszer elnyerik ezt a díjat (és a vele járó jutalmakat). A megyei vezetők azonban ezt nem így fogták fel! Azt mondták, hogy lám, a mi igazgatóságunk a kiváló, mégis azt olvasztják bele ebbe a gyengébb vasi csapatba! No, tessék ezzel az érveléssel vitatkozni! Hiszen még igaz is lehet…

Nem volt más választásunk, meg kellett őket győzni, hogy nem jártak velünk rosszul. S ugyan mivel lehetett őket meggyőzni? Pénzzel és idővel, idővel és pénzzel. Lám, igazuk lett a vasi vezetőknek, hogy ettől kezdve kevesebb gondunk lesz a vasi utakra.

Mindenek előtt meg kellett ismernünk a terepet, ami nem egyszerű földrajz-leckéket jelentett. Mert a megye földrajzán túl meg kellett ismerni a talajviszonyokat, az éghajlatot és mikroklímát is. Hol és mennyire vizes az altalaj, merről fúj télen a szél, hol milyen helyi építőanyagok vannak? Meg kellett ismerni a helyi vezetőket, városi és községi tanácselnököket, pártembereket, a gazdaságok vezetőit. És természetesen meg kellett ismerni a saját embereinket is.

Kiderült, hogy sokszínű, sokrétegű terület Zala megye. Például két, sőt három fővárosa van. Egerszeg mellett szinte vele egyenrangú Nagykanizsa, a Balatoni terület fővárosa viszont Keszthely. Ez három tájegységet is jelent, ahol más az éghajlat, más a talaj és a domborzat jellege, más a gazdaság, mások a közlekedési jellemzők. És kiderült, hogy a korábbiakban az úthálózat kezelésében is más szempontok érvényesültek, mint amiket mi fontosnak tartottunk. Egyebek mellett ilyen felfogásbeli probléma volt a 86-os és a 76-os út kérdése, ami csakhamar éles vitákba bonyolított bennünket.

*

A 86-os út

A 86-os út története még a 70-es évek első felére nyúlik vissza.

Amikor 1974/75-ben az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága megszerkesztette az új Európa-úthálózatot, ami többé nem Londonból kiinduló legyezőszerű rendszer volt, hanem számozása szerint 0-ra végződő kelet-nyugati, és 5-re végződő észak-déli rácselemekből állt össze, akkor Kozma László a magyar fél képviseletében Genfben elérte, hogy az E–65 számú Európa-főutat Nyugat-Magyarországon, az Alpok-alján, az egykori Borostyánkő út nyomán jelöljék ki. Az új főút három kulcsfontosságú csomópontja Pozsony, Szombathely és Zágráb lett. Magyarországon a Csorna-Szombathely-Körmend szakasz a korábbi 86. sz. főutat követte, ezt azonban ki kellett egészíteni a Csorna-Mosonmagyaróvár és a Körmend-Rédics szakasszal. Ezek korábban egyszerű összekötő utak voltak, annak megfelelő vonalvezetéssel és bizony igencsak keskeny és gyenge burkolattal.

Nem sokkal azután, hogy Szombathelyre kerültem (talán 1977-ben) azt a feladatot kaptuk, hogy a három érintett igazgatóság dolgozza ki a Rajka-Rédics között kialakítandó Európa-főút műszaki feltételeit. Munkacsoport alakult a három főmérnök, Mentes Zoltán, Molnár László, Szabó István és a KMO-vezetők: Markotai Sándor, Tóth Ferenc és Rákos Lajos részvételével, és ennek – a három megye között földrajzilag középen működvén – én lettem a koordinátora. Beutaztuk a 200 km-es útszakaszt, és tervezni kezdtünk. Kiderült, hogy az E-utakra átfogó műszaki irányelvek nincsenek, tehát nekünk kell megcéloznunk a megfelelő műszaki színvonalat is. Végül nagyjából olyan feltételekben állapodtunk meg, ami megfelelne ma egy igényes főút jellemzőinek. Nem is ez volt a fő gond, hanem az, hogy a Rédics-Körmend szakasz (50 km) nagyon szabdalt terepen, rossz altalajviszonyok között zömében csak 4 m széles portalanított kavicsút volt. Nem volt sokkal jobb a helyzet a 35 km-es Moson megyei szakaszon sem, de ott legalább kavicsos volt az altalaj.

Nos, ezzel a Rédics-Körmend szakasszal, ami immár büszkén viselte az E–65 jelölést, 1983-ig gyakorlatilag semmi sem történt. S mikor mi, vasi vezetők, átvettük Zalában az útügyek gondját, ama nevezetes élüzem ünnepségen a megyei párbizottság illetékes titkára keményen lelkünkre kötötte, hogy „a 86-os útra pedig megyei pénzből egy fillért sem költhettek, mert Zalának az az út nem kell! Ha valakinek az fontos, adjanak rá központi pénzt.”

Mi pedig ennek ellenére úgy ítéltük meg, hogy az az út igenis fontos. Pénzünk azonban nem volt rá.

Akkor azonban Vas megyében már túl voltunk többszáz kilométernyi út házilagos kiszélesítésén, tehát ezt is így szándékoztunk megoldani. Nem tudtuk még, hogy az a bizonyos zalai agyag milyen kínkeserves munkát tartogat számunkra. A Kerka kavicsa sem volt ideális beton-alapanyag, de a fő gondot a vízérzékeny altalaj, a terhelés elől kinyomódó agyagok és a vízelvezetés nehézségei okozták. Ilyen alépítményre hiába fektettük a legkiválóbb aszfaltszőnyegeket, a következő tavaszon rendre megjelentek a teherbírási problémák. Mikor aztán 1991-ben – Juhász Tibor vezetésével – újra létrejött az önálló zalai közúti igazgatóság, a 86. sz. főút immár teljes zalai szakaszán 7 m széles volt, de az egyre gyorsabban növekvő teherforgalom bizony még évekig súlyos gondot okozott az üzemeltetőknek.

*

A 76-os út

A 76-os út problematikája hasonlóképpen a motorizáció régmúltjában gyökerezett.

Tudnivaló, hogy Zalaegerszeg és Keszthely között a történelmi kapcsolatok sosem voltak nagyon szorosak. Közvetlen út és vasút sosem kötötte őket össze. Mígnem amikor Keszthely Veszprém megyéből Zalába pártolt át – bizonyára szívélyesebb támogatást remélve a zalai vezetőktől, mint amilyet a bigott proletár-komisszár Pap János megyéjétől kapott –, akkor valóban felmerült az igény, hogy Egerszegről ne csak jókora kerülővel, Zalaszentgróton, vagy Bakon át lehessen eljutni a Balatonhoz, és túl azon Budapest felé a 7.sz. főútra is. Így történt, hogy a bekötőút-építési program keretében Csácsbozsok, Kisbucsa, Nagykapornak, Ligetfalva és Zalacsány irányában, a Zalában olyan jellemző észak-déli dombvonulatokat keresztezve olyan bekötőutak épültek ki, amelyek később összekötve egy főút kialakítására is alkalmasak voltak. (Mintha csak Karoliny Marci bácsi sörnyepusztai bekötőútja kölcsönözte volna a szellemiséget.) A műre a koronát a zalacsányi Zala-híd és a Felsőpáhok-zalacsányi szerpentin megépítése tette fel.

Mikor mi, vasiak, átvettük a 76-os út gondozását, annak forgalma dinamikusan nőtt, hiszen akkor már Zalaegerszegnek egyértelműen ez volt a fővárosi kapcsolata. S ahogy szombathelyi debütálásom egy útelzáró katasztrófával, a sárvári híd tönkremenetelével kapcsolódott össze, itt Zalában a 76. út ligetfalvi töltéscsúszása lett a bemutatkozó erőpróba. 1984 kora tavaszán a Ligetfalvi patak völgyét keresztező magas töltés megcsúszott, és néhány óra alatt mintegy egy métert süllyedt. Az útburkolatban, mintha késsel vágták volna el, két függőleges lépcső keletkezett. Itt bosszulta meg magát, hogy a töltés bekötőúti költségvetésből épült, s a veszélyes rétegvizek ellen nem volt semmi védelem.

Természetesen nagy volt a riadalom, s az ilyenkor szokásos nagyfőnöki dörgedelmek sem maradtak el. – Mennyi idő kell a helyreállításhoz? – kérdezte dr. Nagy Ervin miniszterhelyettes, de a becsületes mérnöki válaszra politikusi határozottsággal felelte: – Annyiról szó sem lehet!

Végül a dzsinnek itt sem segítettek, s az út annyi idő alatt készült el, amennyi az adott viszonyok között szükséges volt, de ez az ügy éles fénybe vonta a 76-os út kérdését. Ezek után a megye vezetői már azt követelték, hogy a Keszthelyig vezető teljes szakaszt megfelelő szintre kell fejleszteni. A fejlesztés első lépése pedig a nagykapornaki kapaszkodósáv volt. Ennek a kialakítása volt aztán az a kérdés, amin kemény vitákba bonyolódtunk elsősorban a megyei tanács közlekedési osztályával, Kerényi Zoltán osztályvezetővel. A mi felfogásunk szerint az észszerűség határain belül a legtakarékosabb megoldásra kellett volna törekedni, hogy az így megtakarított – zalai! – forrásokat Zalában máshol, hasznosabban tudjuk elkölteni. A megye viszont arra az álláspontra helyezkedett, hogy ez a kapaszkodósáv minden jellemzőjében tökéletes legyen, ezen tehát nem szabad spórolni. S mivel politikai alapon ők voltak az erősebb kutya, végül nekik lett igazuk.

Mai szemmel visszatekintve erre a vitára, s végigutazva a kérdéses útszakaszokat, már nehéz rátapintani a fájó pontokra, s könnyű azt mondani, hogy persze, így volt helyes. Hiszen ami akkor még túlzott igény volt, vagy annak látszott, azt mára az igények régen meghaladták. A tanulság mindenképpen abban rejlik, hogy az adott pillanatban rendelkezésre álló erőforrások optimális felhasználása mindig nagyon kényes döntéseket kíván. De ha túl magasra tesszük a mércét, az bizony erőink szétforgácsolásához, elfecsérléséhez vezethet. Ha pedig túl alacsonyra, az csak rövid időre hoz megoldást.

*

Felsőszenterzsébet

Ami az időpontokat, egyes események egymásutáni sorrendjét illeti, emlékezetem gyakran cserben hagy. Támpontokat kell keresnem, az adott történetet összevetni párhuzamos eseményekkel, hogy megtaláljam helyét az idő tengelyén. Felsőszenterzsébet ügyében pedig az zavar, hogy tudatom szinte teljesen a magam érdemének tudja ezt a kedves epizódot, mintha Szabó Zoltán igazgatóm nélkül intéztem volna. De ha jobban meggondolom, bizonyára neki is részt kell hagynom a dicsőségből, sőt övé a főszerep, mert minden bizonnyal még az ő idejében történt, s egyetértése nélkül semmit sem tehettem volna.

Amikor 1983-ban sor került a Vas és Zala megyei közúti igazgatóság összevonására, ezzel egyidőben a megyei tanácson belül a korábbi Építési, közlekedési és vízügyi osztályból kivált az önálló Közlekedési osztály, és megkapta a közlekedési hatóság jogköreit. Ennek az osztálynak a vezetője Tóth István lett (helyettese pedig egykori évfolyamtársam, Kerényi Zoltán), a továbbiakban mindennapos partnerünk a zalai utak ügyeiben. Tóth István személye tehát, aki eligazít most e történet időrendbe sorolásában, ugyanis amikor én Szabó Zoltán után igazgató lettem, Tóth István már Keszthely tanácselnöke volt, a Megyei Tanács közlekedési osztályát pedig Kerényi Zoltán vezette.

Lássuk hát a történetet!

Egy nyári napon Tóth István azzal hívott fel bennünket Zalaegerszegről, hogy talált egy olyan falut Zalában, aminek még nincsen bekötőútja: Felsőszenterzsébet. A hír első hallásra szinte hihetetlen volt, de ismerve a bekötőút-építési program körülményeit, el kellett hinnünk. A programnak ugyanis hármas feltétel-rendszere volt: legalább 200 lakós, 50 ház és zárt, falu-szerű településszerkezet. Márpedig Zalában, az aprófalvak térségében, könnyen lehet, hogy valamely falu nem felelt meg egyszerre mind a három feltételeknek.

Említettem, hogy KPM-es életem egyik első emléke éppen egy bekötőút-avatás volt, de azt hiszem, én valami népi-plebejus géneknek köszönhetően eredendően érzékeny voltam az eldugott, kis falvak gondjaira. Siettem hát, hogy megismerjem Felsőszenterzsébetet.

A falu az Őrség peremén, a két megye bájos, de igencsak hátrányos helyzetű határvidékén van, a Kerka völgyében, Szombathelytől jó 60 kilométerre, de Zalalövőtől is majdnem 30-ra. Kerkakutasról 2 kilométeres bekötőút visz Alsószenterzsébetre, de ott az aszfaltút véget ér. Onnan a dombra föl még jó 2 kilométer földút vezet a felső faluba.

Jó idő volt éppen, s Volgánk a földutaktól ilyenkor nem szokott megijedni. Így érkeztem a mondott faluba. Lassan végigautóztunk rajta. Egyetlen hosszú utca, kétoldalt tán 30-35 kerítetlen porta, a szokásos melléképületekkel, s azok mögött szérű, gyümölcsös. Forró, nyári délután volt, egy teremtett lelket sem találtam a faluban. Végre az utolsó udvarban mozgást észleltem. Beóvakodtam.

Öreg férfi tett-vett az istálló előtt. Barátsággal fogadott. Beszédbe elegyedtünk.

Elmondta, hogy a házak többsége lakott, köztük sok az új építésű, sátortetős épület, de jobbára már csak az öregek vannak benne, 50-60 ember. A téesz odalent van, Kerkafalván, vagy Csesztregen? – már nem emlékszem. Ők itt mind téesz-tagok. A faluban van vagy száz tehén. Most még kint vannak a legelőn, s az emberek is, aki munkabíró, valahol a földeken dolgoznak. De alkonyatra hazajön a jószág, meg az emberek is, s a frissen fejt tejet neki, akivel éppen beszélgetek, még az este le kell vinnie a téeszközpontba. Lovaskocsival. Ezt reggel-este, minden nap kétszer megteszi.

Csöndesen mondta, indulat nélkül. Tíz éve lehet immár, hogy minden nap kétszer leviszi a tejet a gyűjtőhelyre. Télen-nyáron, esőben, hóban, karácsonykor és minden ünnepen, két lóval a hagyományos parasztszekéren. Azóta nem volt egyetlen szabadnapja sem. Szelíden hozzátette: Megmondtam az elnöknek, én ezt tovább nem csinálom. Elmúltam 70 éves, elég volt. – Higgadtan mondta, de eltökélten, mintha azt mondaná, megjavítom a kerítést, vagy felsöpröm az udvart. Mert ennek meg kell lennie.

Gondterhelten indultam haza. A bekötőút-építési program 1975-ben gyakorlatilag lezárult. Én ugyan arról álmodtam, hogy folytatódik egy összekötőút-építési programmal, de ebből semmi sem lett. (Íme a bizonyság, hogy nem úthálózat-fejlesztési és szociális célok vezérelték azt a programot.) Ennek az útnak a megépítésére ma senki sem ad pénzt a költségvetésből. Házilag, saját forrásból pedig ugyancsak súlyos tétel lenne. De szerencsére Tóth Istvánt is feszítette a tenni-akarás, talán hogy új funkciójában valami látványos és hasznos üggyel mutatkozzék be, vagy egyszerű emberségből, bármi más indokból, de igencsak szerette volna megoldani a dolgot. Végül hát a szokásos technikával nekiláttunk. Az út akkor még tanácsi kezelésben volt. Megígérte, hogy megrendeli nálunk az út alsó rétegeit, földmunka, ágyazat, alapozás. Mi megígértük, hogy elintézzük az országos hálózatba vételét. Utána már lesz rá jogcím, hogy itatott makadám burkolattal, vagy legalább egy záróréteggel lássuk el.

Az események meglepően gyorsan peregtek. Így történt, hogy még abban az évben fel is avathattuk az utat. Családias ünnepség volt. Politikai nagyságok nem vettek részt rajta, csak a helyiek meg az építők. A szalagvágás után az egyik háznál jöttünk össze, akár egy családi ünnepen. Házi süteményekre emlékszem és házi borra. Sok kedves emberre, csöndes beszélgetésre. És a jól végzett munka örömére.

(2013. június végén, egy veleméri hétvége során ismét ellátogattam Felsőszenterzsébetre. A falu nevezetes utolsó házában egy városból kiköltözött család biogazdasága és vendégháza működött. 30 tehenük van, ludak, tyúkok, disznók, nyulak, s ki tudja, hány aprójószág még. Diákcsoportokat fogadnak, hogy megmutassák nekik: a tejet nem a gyárban szintetizálják. Az a világ, amit én a 80-as években ott találtam, régen megszűnt. A táj szép, a béke a régi, de az ottlakók megöregedtek, meghaltak, a fiatalok elköltöztek. Az út pedig, amit akkor megépítettünk, időközben tönkrement, s ma sincs rá pénz, hogy felújítsák.)

*

Szakmunkásképzés

A kétmegyés igazgatóság megszervezése azt a kétes következményt is magával hozta, hogy már főmérnökként is, később igazgatóként még inkább, egyre több időt és energiát kellett fordítanunk a – mondjuk így: – műszakiatlan kérdésekre, és így én is jobban eltávolodtam a mérnöki tennivalóktól. Volt azonban ennek számomra kedves oldala is. Mert a sok-sok nehézség ellenére azért a közúti szolgálat szakmai színvonala folyamatosan fejlődött. Az új gépek, új technológiák, új úthasználói követelmények egyre magasabb szakmai színvonalat kívántak meg az igazgatóság gárdájától. Így került sor arra, hogy 1988-ban a TIT szombathelyi szervezetének közreműködésével útüzemeltető szakmunkás tanfolyamot indítottunk. A közismereti tárgyakat a TIT erre hivatott oktatói tanították, a szakmai előadókat pedig nekünk kellett kiállítani.

Mikor együtt volt az oktatói névsor, a TIT Vas megyei igazgatója végül mélyen a szemembe nézett, s így szólt:

– Az előírások szerint minden tanfolyam anyagában szerepelnie kell egy néhány órás politikai oktatásnak is. Úgy gondolom, a legjobb lenne, ha ezt az előadást te vállalnád.

A kérés teljesen készületlenül ért, de hirtelen kedvem támadt hozzá. Izgalmas időket éltünk, a világpolitika és a hazai közélet is pezsgett mindenféle váratlan eseménytől. Bújtuk az újságokat, lestük a tévé-rádió híreit, kommentárjait. És bennem akkor egyszerre felfénylett egy lehetőség, hogy én most a munkásaink előtt, akiket szinte mindet személy szerint is jól ismerem, úgy beszélhetek a világ dolgairól, mint soha azelőtt senkinek, s ami talán számukra is emlékezetes lesz. Elvállaltam tehát.

Nagyszerű volt. Ott ült előttem vagy 20-25 kérgeskezű férfi, 25 és 40 év közöttiek, és feszült figyelemmel hallgattak. Természetesen nem mondtam nekik semmi olyasmit, ami tételesen ütközött volna a hivatalos napi politikával. De minden mondatomat arra a még középiskolás koromból hozott definícióra alapoztam, miszerint az anyag a tudatunktól függetlenül létező objektív valóság. Márpedig ami az, arról nemcsak szabad, de kell is beszélni. Nyugodtan mondhatom, hogy valójában a rendszerváltásra adtam nekik ideológiai felkészítőt. A történet főszereplője azonban nem én voltam, hanem ők, akik ezt ragyogó szemmel itták magukba.

*

Igazgató lettem

Igazgató lettem

Térjünk azonban vissza az idők rendjéhez!

Főnököm, Szabó Zoltán, 1988-ban nyugdíjba készült. 1986-ban váratlanul azt mondta nekem:

– Meg kellene gyorsítani belépésedet a pártba.

Értetlenül néztem rá. Tíz évvel ezelőtt, amikor ide kerültem, én megmondtam neki, hogy kész vagyok belépni, és ki is töltöttem a belépési kérelmet? nyilatkozatot? Azután erről többé egy szó sem esett. Mintha azt az űrlapot egy kútba dobtam volna. Nekem nem volt sürgős, hát nem reklamáltam. Most azonban mit gyorsítsak, és miért? – Azt szeretném, – folytatta – hogy utánam te legyél az igazgató. – Csak később hallottam valakitől, hogy előtte Kulcsárné Erzsi, a főkönyvelőnk, aki párttag volt, már nemet mondott neki.

Így történt, hogy 1987-ben beléptem a pártba.

A tagfelvételre egy alapszervezeti taggyűlésen került sor. Ott ültem az előtt a vegyes társaság előtt, akiket már korábban bemutattam. Köztük olyan is volt, akit én beszéltem rá a belépésre, hogy legyen az alapszervezetben néhány olyan értelmes ember is, akire adott esetben számítani lehet. A városi pártbizottság kiküldöttje – velem-korú jófejű mérnökember – azzal ajánlott felvételre a döntéshozó tagságnak, hogy:

– Kár, hogy a párt korábban nem épített bátrabban az ilyen emberekre.

Fölrémlett bennem egy régi emlék. Édesapám, a Magyar Rádió főmunkatársa, a legjobbnak mondott magyar rádióriporter, nem volt tagja a Magyar Dolgozók Pártjának. Gyanús értelmiségi volt, tanárember, a parasztpárt tájáról érkezett. Akik vidéki útjaira elkísérték, a sofőr, a technikus és a kábeles – gyakran volt úgy, hogy azok mind párttagok voltak, csak ő nem. 1956 szeptemberében azonban végre őt is felvették tagjelöltnek, szinte Rajk Lászlóék újratemetésével egyidőben, egy hónappal a forradalom előtt. S akkor az illetékes elvtárs azzal ajánlotta őt a tagságnak felvételre, „az volt a baja a pártnak, hogy az ilyen emberek nem kerültek a tagok sorába.” Ez visszhangzott bennem a taggyűlés alatt. Én is apám méltatlan utóda lennék? – Fölvettek.

Ezek után nem volt más kampány-feladatom, mint megnyerni a miniszterhelyettes jóindulatát. Egy üveg itallal a kezemben megkérdeztem tőle, alkalmasnak tartana-e engem az igazgatói székre, mert nem szerettem volna, ha a városban élő, körön kívüli riválisom a főnökömmé lett volna. A miniszterhelyettes rokonszenvéről biztosított.

Így lettem 1988-ban közúti igazgató.

Utóiratként a történetnek van néhány apró függeléke is.

*

Látogatás Horváth Miklósnál

Természetes, hogy beiktatásom után felkerestem Vas megye első emberét, a megyei pártbizottság első titkárát. Nyugdíjba vonuló elődömnek, Szabó Zoltánnak hasonlóképpen protokolláris kötelessége volt, hogy meglátogassa. Együtt mentünk. Horváth Miklós elvtárs ismert kissé merev modorában, de barátságosan fogadott. Egy kávé mellett elbeszélgettünk az ilyenkor szokásos dolgokról, egészség, tervek a jövőre, stb. Szabó Zoli magán jellegű elképzeléseiről beszélt, én természetesen főleg az igazgatóság és a közlekedés ügyeiről. A nagypolitikáról – glasznoszty, peresztrojka! – nem esett szó. Kínos is lett volna, mert egyértelmű volt a tendencia, s ez nem éppen a Horváth elvtárs által képviselt vonal sikereit ígérte.

A beszélgetés akkor vett meglepő fordulatot, amikor Horváth elvtárs Szabó Zoltánhoz fordulva a régi dolgokat kezdte emlegetni, amikor még együtt dolgoztak a városi pártbizottságon. Szabó Zoltán ugyanis – mint említettem már – a városi bizottság egyik titkára, Horváth Miklós helyettese volt, onnan került az igazgatóság vezetői székébe. Majd nem sokkal a mi igazgatósági belépőnk után Horváth elvtárs is előre lépett, városiból megyei első titkár lett. Most alig ejtettek néhány szót ezekről az emlékekről, Horváth Miklós azonnal Kozma Lászlót kezdte emlegetni, mégpedig olyan haragos indulattal, mintha friss sérelmekről lenne szó. Tizenkét év sem volt elég, hogy elhomályosítsa benne azokat az igazságtalan és prűd vádakat, amikkel annak idején szétrobbantott egy eredményesen működő szervezetet és szakmai együttműködést.

Ezóta a beszélgetés óta kétszer annyi idő, éppen egy negyedszázad telt el, zsúfolva a magyar és a világtörténelemben is jelentős eseményekkel. Sok tapasztalattal szolgáltak ezek az évek nekem is, de mindnyájunknak is. Sosem hittem volna, hogy ennyi idő (Hányszor hallottuk, hogy az „átkos Horthy-korszak” 25 évig tartott!) mennyire nem elég sem az emlékezet megkoptatásához, sem az önvizsgálathoz. Két évvel később Vas megyében is lezajlott a pártértekezlet. Résztvevő szemtanuktól hallottam, hogy Horváth Miklós teljesen összetörve ülte végig a hajnalig tartó éles vitát. Ez engem kissé Kádár János tragikus végére emlékeztet.

Kinevezésem politikai visszhangjának volt még egy bizarr epizódja, ami egy kis Lenin-szoborhoz kötődik. Évekkel korábban egyik kollégámtól, aki valami csoportos utazáson eljutott Moszkvába, hazatérve megajándékozott engem egy 8-10 centiméteres Lenin szobrocskával. Nekem ilyen soha nem volt, sosem vágytam rá, de visszautasítani nyilván nem lehetett. A szobám falán egyébként, íróasztalommal szemben egy ismert Széchenyi-kép függött. A Lenint megköszöntem, és betettem az üveges könyvszekrénybe.

Mikor a főmérnöki szobából át kellett költöznöm a szemközti igazgatói irodába, a Széchenyi-képet természetesen vittem magammal. Volt főnököm íróasztala fölött egy Lenin-kép függött – mint festmény is szürke, jókedvet szaggató kép. Ezt leakasztottam, helyére föltettem az én Széchenyimet, a Lenin-szobrocskát pedig ugyanúgy betettem a könyvespolc sarkába.

Másnap délben vidékről érkeztem haza. Szabó Zoltán ott várt a titkárságon. Bejött utánam az irodába és becsukta az ajtót. Aggodalmasan mondta:

– A pártbizottság folyosóján már mindenki azt beszéli, hogy neked első dolgod volt levenni a Lenin-képet a falról.

Éktelen méregbe gurultam. Azonnal hívattam a párttitkárt, akit jóindulatú, de puha embernek ismertem. Kifakadtam előtte is, elődöm és a titkársági dolgozók előtt talán kissé még túlozva is indulatomat, és azzal bocsátottam el, hogy most menj a párbizottságra, és meséld el mindenkinek, miféle pitiáner és aljas pletykálkodás folyik itt.

A dolog egyébként nem lepett meg túlságosan. Volt az igazgatóságon két-három *jóakaróm* (például a személyzeti vezető), akik tudták, hogy munkájukról, emberségükről miként vélekedem, de erősen pártos múltjuk miatt szinte érinthetetlenek voltak. Most azonban, a változó időkben és új „hatalmam” miatt hirtelen elvesztették biztonságérzetüket.

Ezekkel szembe kellett néznem. Némi időbe került, de kihasználva az akkoriban ismét kiéleződő létszám-takarékossági követelményeket és különféle nyugdíj-kedvezményeket, rövidesen sikerült megszabadulnom tőlük.

*

Az Úttörvény és az Útalap

Az 1980-as évek végének árvízként örvénylő változásai természetesen a közúti szakmát sem hagyták érintetlenül. Ennek egyik előszele volt, hogy sok-sok előkészület, többszöri nekifutás után az 1962. évi 21. törvényerejű rendelet helyett végre megszületett az új Úttörvény, a Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény.

Magyarországon az első magasszintű jogszabály, ami az utakkal foglalkozik, Mária Terézia 1772-ben kibocsátott királyi rendelete volt. Az általa létrehozott megyei mérnöki hivatalok egészen 1873-ig fennállottak. Az 1876. évi XXXIII. törvény létrehozta az Államépítészeti Hivatalokat, amik 1950-ig működtek. Az első magyar közúti törvény a közutakról és a vámokról szóló 1890. évi I. törvény volt. Ezt váltotta fel 1962-ben az Elnöki Tanács által kibocsátott 21. sz. törvényerejű rendelet, ami mindössze 10 paragrafusból, összesen 22 bekezdésből állt. Nem tudom, mikor és ki vetette fel először, hogy ezt az elnagyolt, felületes rendeletet igényes és részletes törvénnyel kellene felváltani, de mi területi főmérnökök már a 70-es évek elején erről ábrándoztunk. Ebben az ábrándozásban természetesen volt sok fiatalos és kivagyi nagyotakarás is, de nagyon igaz volt, amiből kiindultunk, vagyis hogy a motorizáció korában meg kell teremteni ennek az új életmódot hozó jelenségnek a jogi alapozását is. A KRESZ szabályozza ugyan magát a gépjármű-közlekedést, de az ehhez szükséges utak és úthálózat kialakítása arra alkalmas úttörvény nélkül nem lehetséges. Vagy legalább is nagyon bonyolult és bizonytalan.

A szocializmus viszonyai között azonban egy új törvény meghozatala korántsem egyszerűen attól függött, hogy az szükséges-e. Mint az élet minden területe, ez is teljesen át volt politizálva, s új törvényre csak akkor volt kilátás, ha azt a pártközpont is szükségesnek ítélte. Maga a parlament működése is csak egyfajta színjáték volt. A képviselők nem hivatásos politikusok voltak, hanem társadalmi munkaként, mellékfoglalkozásban látták el ezt a politikai megbízatást. Ettől egy-egy konkrét törvény tartalmában még lehetett jó, ha a törvény-előkészítő apparátus jó munkát végzett. Az országgyűlés általában évente kétszer három napot ülésezett, s ez alatt rövid, többnyire formális vita után számos törvényt elfogadtak. De hogy miről szülessék törvény, azt a pártközpont és az Igazságügyi Minisztérium döntötte el.

Az úttörvényről szóló kezdeményezésnek először ezeket a fórumokat kellett megjárnia. A késlekedés oka pedig egyebek között az volt, hogy nagyon nehezen sikerült eldönteni, szülessen-e önálló úttörvény, avagy egy átfogó törvény szabályozza a közúti közlekedés egész körét, beleértve az utak ügyeit is. Végül ez az utóbbi álláspont győzedelmeskedett, s így készült el az a terjedelmes és – divatos szóval élve – salátaszerű jogszabály, amit a Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény néven ismerünk.

A törvény előkészítésében – szombathelyi közúti igazgatóként – nekem természetesen semmi szerepem sem volt, a parlamenti szavazás alkalmával azonban ott ülhettem a karzaton. A minisztérium illetékesei ugyanis úgy gondolták, megtisztelnek bennünket azzal, hogy részt vehessünk ezen a korszakalkotó eseményen. Nekem azonban volt egy másik szálam is, ami ehhez a parlamenti naphoz kötött.

Néhány héttel korábban, valamikor 1987 decemberében felkeresett Szombathely egyik országgyűlési képviselője, egy fiatal mérnök az Élelmiszeripari Gépek Gyárából. Arra kért, hogy törvényhozói ténykedéséhez adjak neki némi szakmai támpontot. Magyarázzam el neki, mi miért van úgy a törvény normaszövegében, ahogyan. Rokonszenves, értelmes fiatalember volt, kellemesen elbeszélgettünk. Megtudtam tőle, hogy az 1985-ös választások előtt, amikor első alkalommal kellett választókerületenként legalább 2-2 jelöltet állítani, a Hazafias Népfront városi bizottsága őt szemelte ki egyik jelöltjének. Fiatal volt és műszaki ember – tehát több szempontból értékes a választási statisztika számára. Ő pedig érdeklődéssel vállalta a feladatot. Meg is nyerte a választást, így lett belőle a rendszerváltó parlament képviselője.

A szavazás napján együtt utaztunk Budapestre, s útközben bizalmasan, jó hangulatban beszélgettünk az egyre izgalmasabbá váló politikai életről. A Kossuth Lajos téren elváltunk: ő ment az ülésterembe, én a karzatra – soha többé nem láttuk egymást.

A nap hőse azonban az új törvény lett, amit kollégák egymás között, a karzat folyosóján hevesen megvitattunk egymással. Már akkor sem volt egyértelmű a véleményünk róla. Saláta-jellegéből fakadóan nem teremtett tiszta helyzetet, s kimaradt belőle sok olyan szempont, aminek hiánya néhány év múlva fájdalmasan megnehezítette az úthálózat fejlesztését. Azóta sok módosításon esett át, amitől alapvetően sajnos nem lett jobb. Ennyi év után úgy látom, az a törvény a szocialista törvényhozás egyik utolsó terméke volt. Bizonyos mértékig már az új idők szellemét képviselte, de zömében mégis a régi időket idézi. Azok a törvények, amelyek pár évvel később születtek, köztük a környezet és a természet védelméről, vagy a területrendezésről szólók, sokkal erőteljesebben képviselik azt a szellemet, amit nem csupán a piacgazdaság beköszönte, hanem egyebek mellett a környezet-szemlélet térhódítása és a globalizáció hozott magával, s így ezekkel a törvényekkel szemben az úttörvény, noha modern infrastruktúránk egyik alapágazatát kellene sikerre segítenie, sajnos jelentős hátrányban van.

Az 1990 körüli évek másik nagy jogszabályi újdonsága az Útalap létrejötte volt.

Még a nagy aszfaltszőnyegezésekkel kapcsolatban említettem, hogy a közutak fenntartásának és fejlesztésének fedezetét az állami költségvetés nyújtotta, azért tehát évről évre újra meg újra meg kellett küzdeni, s e küzdelem sikere a 70-es évek elmúltával egyre kétségesebb lett. Így merült fel már a 80-as évek közepén az a gondolat, hogy valami automatizmusra lenne szükség, s kézenfekvő volt az a külföldön itt-ott alkalmazott megoldás, hogy az üzemanyag árából kapjon részesedést az úthálózat. Hiába voltak azonban már működő példák, a magyar pénzügyi kormányzat sokáig semmi hajlandóságot sem mutatott ennek kidolgozására. Már dr. Nagy Ervin is sokat küzdött ezért, de végül csak 1992-ben sikerült elfogadtatni az erről szóló törvényt.

A megoldás lényege az volt, hogy az üzemanyag árából egy meghatározott részt automatikusan az Útalap számlájára kellett átutalni, így az már a forrásnál elkülönült a jövedéki adótól és a forgalmazót illető kereskedelmi ártól. Ennek indoklása egyszerű és logikus: aki üzemanyagot vásárol, az a felhasznált üzemanyag mennyiségével arányosan veszi igénybe az úthálózatot, tehát méltányos, hogy hozzájáruljon annak üzemeltetéséhez és fejlesztéséhez. Aki pedig nem közúti közlekedés céljára vásárol üzemanyagot – jellemzően a mezőgazdasági és építőipari gépek tulajdonosai –, az kellő igazolás alapján utólag visszakapja az őt megillető összeget.

A közúti szervezet számára ez a megoldás nagy biztonságot jelentett. Az egész szakma fellélegzett és bizalommal telt el! Mígnem az 1998-ban hivatalba lépő jobb-közép kabinet úgy nem találta, hogy az Útalap – és az annak mintájára időközben létrejött egyéb hasonló konstrukciók – túlságosan nagy összegeket vonnak ki a fiskális kormányzat illetékességi köréből, s ezért az összes ilyen jellegű finanszírozási konstrukciót megszüntette. A politika

tehát ismét maga alá gyűrte az utak, a közhasznú hálózatok ügyeit. Érthető, de örülni nem tudtunk neki.

A közutak számára tehát maradt ismét a régtől fogva jól ismert maradék-elv, ami az ország egyre szorítóbb forrás-gondjai között a cigány lova perspektíváját vetítette előre.

*

Epizódok a rendszerváltás idejéből

A rendszerváltás – vagy talán inkább személytelenül: rendszer-fordulat? – bennünket is teljesen készületlenül ért. (Hogy ez a váltás valójában hosszan elnyúló változás lesz, azt meg végképpen nem gondoltuk.) Kétségtelen volt, hogy más világ jön, de hogy miben lesz más, mennyire lesz más, azt senki sem tudta. Optimista voltam. Egyet sajnáltam, hogy nem voltam ott a lakiteleki sátorban, noha fogalmam sem volt róla, mi volt az, kik szervezték és milyen alapon. De ahogy ott voltam a Sztálin szobor ledöntésénél, ebben a sátorban is ott kellett volna lennem – gondoltam akkor. S annál inkább, mert Csoóri Sándor emléke diákkoromból ezekben az években felparázslott, Sándor egyre nagyobbra nőtt. Folyóiratának, a Hitelnek, ha nem is kezdettől, mert csak pár hónap késéssel értesültem róla, de előfizetője voltam (vagyok, sőt két írásom meg is jelent benne). Hallatlan izgalom vett rajtam erőt.

1989 őszén az egész ország az MSZMP megyei pártértekezleteire készülődött. Bizarr dolog, de egy napon valaki azt mondta nekem:

– Meg kéne alapítani a párt Vas megyei reform-szárnyát. Te lehetnél az elnöke.

Nos, nem ez volt az igazi indíték – a lelkiismeretemmel nem tudtam tisztába jönni. Végül levelet írtam pártitkárunknak, s emlékeztettem, sose titkoltam demokratikus meggyőződésemet, most pedig erősen kétlem, hogy „a mi küldöttünk” valóban a mi véleményünket fogja-e tolmácsolni. „Bízom abban, hogy a magyar népnek elég ereje és szerencséje lesz, hogy a válságból megtalálja a kivezető utat. Ezt a folyamatot kívánom munkával, türelemmel, és adott esetben véleményem hangoztatásával is támogatni.” – írtam, és bejelentettem, hogy kilépek az MSZMP-ből.

Ezután egy sérv-műtétre kórházba kellett feküdnöm, s utána két hétig még otthon lábadoztam. A kórházban voltam éppen, amikor sor került a Vas megyei pártértekezletre. De az ottani események nagyon fontosnak tűntek. S valóban fontosak voltak annyiban, hogy valósággal széthullott a megye hatalmi szerkezete, és akik addig fontosak voltak, egyszerre marionett-figurává lettek. Rájuk többé nem kellett figyelnünk.

Másrészt viszont egyszerre ott álltunk szinte meztelenül, egy légüres térben, irányvonalak, sorvezetők nélkül. A parlament sorra hozta az új törvényeket, a levegő szinte forrott az új fogalmaktól, s nekünk talpon kellett maradni.

Rendre jöttek például a minisztériumból a létszámcsökkentésről szóló instrukciók. Keserves hezitálás után jutottunk arra a döntésre, hogy mindazokat, akik egy meghatározott napnál korábban születtek, minden személyválogatás nélkül, korengedményes nyugdíjba kell küldenünk. Ez még mindig humánusabb, mint a létszámcsökkentésnek bármilyen más módja. És el is küldtük őket. Volt, aki örömmel fogadta a döntést, és utána életrevalónak bizonyult, és még sokáig prosperált a műhelye, amit akkor a garázsában nyitott. De bizony akadt egy-kettő, aki utána az utcán a köszönésemet sem fogadta.

Másik ötletem az volt, hogy fölajánlottam az iroda nődolgozóinak: fizetésemelés helyett válasszák a részmunkaidőt. Nem egészen értem még ma sem, hogy ez senkit sem csábított, ilyen munkaviszony-változásra nem került sor.

Jöttek más megtakarítási ösztönzések is, miközben például rendelet született, hogy a jövőben az átkelési szakaszokat is az igazgatóságnak kell télen-nyáron takarítania, jóllehet ez évtizedek óta tanácsi feladat volt. Pénzt pedig egy fillért sem kaptunk rá.

Ekkor történt, hogy valaki szemet vetett Szombathelyen a 86. sz. főút Körmendi úti szakaszán egy fél hektárnyi zöld területre a Perint patak partján. Valami autószalont, vagy hasonló vállalkozást szeretett volna ott indítani. A terület azonban a magyar állam tulajdonában, a mi kezelésünkben volt. Hajdan ugyanis az út a patak partját követte, de egy nyomvonal-korrekció folytán ez a terület az úton kívülre került. A burkolat még megvolt rajta, de csak az utca gyerekei használták lábtenisz-pályaként. Az önkormányzat kérdésére azt feleltük, hogy nekünk nincsen rá szükségünk, majd egy ötlettől vezéreltetve azt mondtuk, ha három évre vállalják, hogy továbbra is ellátják az átkelési szakaszok takarítását, átadjuk a területet a városnak. Az összeget legjobb tudásunk szerint kiszámoltuk, hogy jól is járjunk vele, s jogtanácsosunk is rábólintott a megállapodásra.

Az üzlet létrejött, s én szinte el is felejtettem az egészet. Mígnem egy-két év múlva üzenetet kaptam a megyei ügyésztől, hogy látogatnám meg hivatalában. Sose jártam az ügyészségen, nem állítom, hogy ezúttal örömmel kerestem volna fel. Az ügyész erre az ingatlan-ügyre volt kíváncsi. Nagyon kulturált hangnemben, szinte beszélgetés formájában tette fel a kérdéseit, de világos volt, hogy nem babra megy a játék. Végül azzal váltunk el, hogy tájékozódni fog a Legfőbb Ügyészségen.

Bevallom, nyugtalanul vártam a fejleményeket. De nem történt semmi. Az ügyész többé nem jelentkezett.

Ide kívánkozik még egy izgalmas történet. Mint új igazgató, egyszer meglepő telefont kaptam. Egy asszony azzal hívott fel a Vörösmarty utcából, hogy sürgősen beszélni kíván velem, mert az utca lakói tüntetésre és közlekedési blokádra készülnek.

A történet visszanyúlik a 70-es évekbe. Az a bizonyos megállapodás Szombathely új főútjairól, amit beiktatásom napján írt alá a KPM, a város és a megye, a 87-es főút új nyomvonalát Kőszeg felé a Vörösmarty utcában jelölte ki. Ez az utca mintegy 16-17 méter széles, csöndes utca volt, kétsávos burkolattal és két oldalán fasorral, elején többszintes, kijjebb zártsorú, de földszintes beépítéssel. Akkoriban nem voltak kételyeink, hogy az ilyen III. Napóleonhoz méltó városrendezési megoldásokat a kor megkívánja, s az egyéni szempontokat alá kell rendelni a közösségi érdeknek. A fasorokat tehát kivágtuk, megépítettük a 4 sávos úttestet, s a házfalakig még kényelmes járdára is maradt elegendő hely. Íme, Szombathely gazdagabb lett egy sugárúttal!

Igenám, de a dinamikusan növekvő forgalomban az autóbuszok és a tehergépkocsik szükségszerűen a szélső sávokat használták, míg a kiépített zöldhullámban a belső sávokon a személyautók gyakran valóságos versenyeket rendeztek, hogy idejében megelőzhessék a lassúbb nehézjárműveket. Bevallom, magam is gyakran részt vettem ebben a versenyben.

De miután a 80-as évek végére a civilek nemcsak felbátorodtak érdekeik érvényesítésére, hanem a Bős-nagymarosi példa nyomán szinte divattá lett a demonstráció, így a Vörösmarty utca lakói is felemelték a hangjukat. Elegük volt a zajból, porból, rezgésekből, a házfaltól 2,5-3 méterre dübörgő kamionokból, autóbuszokból. Úgy döntöttek, hogy kanapéikat kihordják az utcára és a szélső sávokat így fogják blokád alá venni.

A jóindulatú asszony telefonja után, aki mindenképpen szerette volna elkerülni a botrányt, azonnal a helyszínre siettem. Ő részletesen ismertette a helyzetet, sőt még meg is hívott, hogy költözzem egy hétre az ő utcai szobájába, így személyesen szerezhetek tapasztalatokat.

A botrányt én is szerettem volna elkerülni. De mit tehettem? A város nélkül nem léphettem, hiszen az utca közös ügyünk volt, közös döntés vezetett ehhez a helyzethez. Mindenesetre megígértem a lakóknak, hogy nagyon gondosan megvizsgáljuk az ügyet, és csak velük egyetértésben fogunk dönteni. Aztán elemeztük a forgalom nagyságát és jellegét, s

úgy találtuk, hogy noha bármi engedmény a forgalom hátrányára lenne, némi alkura azért van lehetőség.

Így került sor életem valószínűleg legfárasztóbb fellépésére. Igazi „one man shaw” volt, noha a pódiumon mellettem ült a városi tanács illetékese is. Ő azonban olyan mélyen hallgatott, mintha valami külföldi megfigyelő lett volna. Fiatal munkatársam, Temesi Kinga pedig, akit forgalomtechnikai szakértőként még oda ültettem, csak szabványismeretével volt támaszom, és a jegyzeteket készítette. Nekem viszont több mint 3 órán keresztül kellett állnom a lakók ostromát. Elkeseredett és felháborodott közösség volt. Lassan-lassan minden megértésem és rokonszenvem feléjük fordult, de szinte teljesen tehetetlennek éreztem magam. A 3 óra alatt a frontális támadásból lassan vita alakult ki, majd az ő beletörődésükkel együtt kezdtük keresni a lehetőségeket.

Végül abban állapodtunk meg, hogy kísérletképpen lezárjuk és parkolóvá jelöljük ki a szélső sávokat, csak a csomópontokban hagyjuk meg az osztályozókat, s meglátjuk, mire elég így a két belső sáv.

A viharos lakossági fórum teljesen kimerített. Kinga is elfáradt, pedig ő nem állt fent a bástyán és nem vitatkozott. Férje is olyan türelmetlenül várta már, hogy végül érte jött. Így aztán hármasban beültünk valahová egy pohár üdítő sörre, s ott beszéltük meg, mit is tehetünk. Másnap virág-konténereket vásároltunk, s a szükséges kresz-táblákon kívül azokkal zártuk le a szélső sávokat. Rück-Bau magyar módra – gondoltam, s őszinte érdeklődéssel vártam az eredményeket. Nagy megkönnyebbüléssel és örömmel tapasztaltuk, hogy a lakók is kielégítőnek találták ezt a megoldást, és közlekedési dugók sem keletkeztek. Sőt miután megszűnt a versenyfutás lehetősége, a forgalom felvett egy lassúbb, egyenletesebb ütemet.

Közben a tárcánál is zajlottak az események. Amikor megalakult az új kormány, és a miniszteri széket Siklós Csaba foglalta el, Kálnoki Kis Sándor, aki addig miniszterhelyettes volt, helyettes államtitkári címet kapott. Számunkra tehát ezen a szinten nem történt személyi változás. Helyreállt azonban a régi felépítés, és a Közúti főosztály vezetője Regős Szilveszter, helyettese Szalai Béla lett. Én Regős Szilvesztert korábban, mint a Betonútépítő Vállalat osztályvezetőjét, csak nagyon távolról ismertem. Egyszer azonban egy közös barátunk összehozott bennünket, hogy őt, mint az MDF szakpolitikusát, lássam el információkkal a közúti igazgatósági területről. Nyilván nem én voltam az egyetlen, akinél tájékozódott, de talán én is szolgáltam neki hasznos információkkal. Természetesen igyekeztem meggyőzni, hogy az 1983-as átszervezés, a megyei rendszer felszámolása semmi előnnyel, de annál több hátránnyal járt. (Ezt egyébként Kálnoki Kis Sándornak is többször kifejtettem.) És általában is optimista hangulatban beszélgettünk, remélve, hogy a küszöbön álló rendszerváltás a közlekedés, ezen belül az útügyek rendbetételét hozza, s újra elindulhat az a szerves fejlődés, ami a 80-as évek elején brutális hirtelenséggel megszakadt.

Ha emlékszünk még az MDF választási programjára, az egy kis fehér füzet volt, amiben a közlekedésre alig néhány sor jutott, de ismerve az ország akkori gondjainak óperenciás tengernyi mélységeit és az üveghegyhez mérhető halmazát, ezen nem csodálkoztunk, s változatlanul reménykedtünk. A választások, és a minisztérium újjászervezése után ugyan érkeztek olyan hírek, miszerint a tárcán és a főosztályon belül korántsem teljes az összhang, de a szebb jövőben bízva ezt is a kezdeti nehézségek, az összecsiszolódás rovatába jegyeztük.

Ma is úgy gondolom, hogy akkor nemcsak a közlekedésben, de az egész országban egy nagyon érzékeny, kettős feladatot kellett (volna) megoldani: a rendteremtés és a demokratizálás kettős feladatát. Az előbbi kemény kezű irányítást követel (mégpedig minden szinten és felelősséggel! – ez a szubszidiaritás), az utóbbi pedig minden vélemény figyelembevételét kívánja meg, s e kettő sokszor szemben áll egymással. Tudható volt tehát,

hogy ezek együtt csak egy nagyon keskeny ösvény mentén simíthatók össze. Azt hiszem, későbbi kudarcaink és kisiklásaink nagy részben éppen annak tudhatók be, hogy nem találtuk meg ezt a keskeny ösvényt. Mindenesetre örömmel fogadtuk, vagy én legalábbis örömmel fogadtam a hírt, hogy helyreállítják a megyei igazgatósági rendszert. És azt is fölemelt fejjel fogadtam, hogy az újjáalakuló igazgatóságok vezetőit pályázati úton fogják kiválasztani. Bíztam és hittem a pályázati rendszerben, s reméltem, hogy addigi eredményeim és a jövőről alkotott elképzeléseim elég muníciót adnak, hogy a vezetői megbízatást újra elnyerjem. Olyannyira így gondoltam, hogy én magam biztattam tehetséges és ambiciózus munkatársaimat, hogy pályázzanak ők is.

*

Colas, Stuag, Scetauroute

Ebből az időből be kell számolnom még egy izgalmas, újszerű lehetőségről. Említett önállóságunkból az is következett, hogy vállalkozásokat is indíthattunk. Akkor is, ma is furcsának és valójában a joggal összeegyeztethetetlennek tartom, de akkor ezt senki és semmi nem tiltotta, sőt benne volt a levegőben. Hiszen ha az állami tulajdonban lévő vállalatok, illetve azok vezetői hirtelen úgy léphettek fel, mint önálló magántulajdonosok, ugyan miért ne tehette volna meg ezt egy költségvetési szerv is? Annál inkább, mert arra határozottan ösztönöztek is bennünket, hogy vállalkozásként is működtethető tevékenységeinket, egységeinket alakítsuk valódi vállalkozásokká. Így jött létre több igazgatóságon is a forgalomtechnikai, vagy a gépészeti részlegekből kisvállalkozás. Burkolatfestő csapatunkból Szombathelyen is kisvállalkozás alakult (pontosabban: megfelelő nyomással alakíttattunk).

Kínálkozott azonban ennél izgatóbb lehetőség is.

A Nyugat-Európa technológiai előnyeit illusztráló geotextília és a bitumenemulzió után számomra a következő nagy élmény a rugalmas aszfalt-dilatáció volt. Egy napon ismeretlenül felkeresett engem Wolfgang Grabner úr, a Güsting-i Colas Austria GmbH képviselője, és meghívott egy termékbemutatóra Wagrain-ba, a Tauern autópályán épülő Thorma Joint munkálatok megtekintésére.

(Az utazás csemegéje az volt, hogy miután a csoportot szállító mikrobusz Sopron/Klingenbach határátkelőhely osztrák oldalán várt bennünket, én Volgámmal csak a határátkelőhelyig mentem, hogy majd három nap múlva ugyanott szálljak bele vissza. A határátkelőhelyen kis kofferemmel gyalog keltem át. Ez pedig azzal járt, hogy azon a 2-300 méteren ahány magyar határőrrel, vagy vámossal találkoztam, azok mindannyian ellenőrizték okmányaimat és csomagomat. Soha ennél jobban át nem világítottak engem!)

Gyönyörű koratavaszi, március eleji idő volt, a Tauern hegységben ragyogóan sütött a nap, s mi, a kiszemelt 7-8 magyar szakember, néhány gyönyörű napot töltöttünk el a Stille Nacht szülővárosában, s mellesleg megtekintettük a Lichtenstein Klamm szurdokhasadékában dübörögve lezúduló tavaszi gleccserpatakot is.

A bemutatott eljárás lényege, hogy a kérdéses híd végén, ahol a 10 cm nagyságrendű dilatációs mozgást fel akarjuk venni, 50-70 cm szélességű árkot vágunk a burkolatba. Majd ezt gondosan kitisztítva és kiszárítva tisztára mosott, egyszemcséjű zúzalékkal töltjük fel, hézagait pedig forró modifikált bitumennel töltjük ki. Ez a szerkezet vízzáró, és kellően rugalmas, hogy felvegye a hídszerkezet hőmozgását. A technológia kulcsa a speciális gépi berendezésben és szerszámokban, a felhasznált anyagok kifogástalan minőségében és a

szigorú technológiai fegyelemben rejlik. Előnye, hogy az útburkolat folyamatos marad, és a beépített szerkezet nem kíván semmi különleges karbantartást.

Az eljárás nekem olyannyira megtetszett, hogy javasoltam a Colas Austria GmbH. ügyvezetőjének, Herbert Buchta úrnak, hozzunk létre egy vegyesvállalatot. Ők adják a technológiát, szállítják a bitument, mi pedig, a Szombathelyi Közúti Igazgatóság adjuk a legénységet és biztosítjuk a tiszta kőanyagot. Az Interag Rt. (Gróf Jenő és Szűcs György) közreműködésével hosszas tárgyalások kezdődtek, amelyek végül Bécsben, a Shell Közép- és Kelet-európai igazgatóságán fejeződtek be. Az elegáns székházba belépni, a cég vezető jogtanácsosával tárgyalni – ez egyszerre dagasztotta keblem büszkeséggel, de ugyanakkor gyomrom is görcsbe szorult. (Kísérőm kedves és hűséges jogtanácsosunk, dr. Tóth Marianna volt.) Nehéz volt megszokni ezt a légkört. Annál inkább, mert a tárgyalások lefolytatásához és a szerződés megkötéséhez anyaminisztériumunk, a KPM – vagy hogyan hívták akkor éppen? – semmiféle segítséget nem nyújtott. Én jártam el a Pénzügyminisztériumban, és kaptam meg a felhatalmazást, hogy az 5 fős magyar gárdát foglalkoztató vállalkozást megalapíthassuk.

Ezt követően 4 fizikai munkásunkat és a vezetőjükké kinevezett Gellén Tibor gépészmérnököt 2 hónapra kiküldtük Ausztriába, hogy ott a Colas betanítsa őket. Munkájukat olyan jól végezték, hogy a Colas további egy hónapra még kölcsönkérte a csapatot. Utána kezdődött meg a hazai munka, aminek azonban már korántsem volt ilyen egyértelmű a sikere. Az uzsai kőbánya ugyanis nem szállította a megkívánt tiszta zúzalékot, s bizony munkásaink fegyelme is visszahanyatlott a hazai színvonalra. Így vegyesvállalatunk elég hamar elhervadt és kimúlt.

De nemsokára újabb, hasonló kísértés ejtett rabul minket. Ennek hátterében két körülményt kell megemlíteni. Egyik, hogy a sárvári és a Nagykanizsa mellett álló pózvai C25-ös aszfaltkeverőnkkel végzett tevékenységünket a vállalati szféra mind erőseben támadta. Nem győzte meg őket, hogy ezt az üzletágunkat mi a házilagos fenntartás forrásaiból finanszírozzuk, tehát nem előlük foglaljuk el a piacot. S mivel azokban az években már mind erőteljesebb hangok támadták „az állam rossz gazda” jelszóval a költségvetési gazdálkodást, hogy mi éppen az ellenkezőjére szolgáltattunk bizonyítékot, azt senki sem akarta észrevenni. A másik körülmény az volt, hogy a magyar vállalati szereplők között megjelent a Strabag, aki először a Zalai KÉV-be lépett be tőkéstársként, majd rövidesen felvásárolta az Útépítő Tröszt vállalatainak mintegy a felét. Megjelent hamarosan az ugyancsak osztrák Bauholding is, s felvásárolta mindenek előtt az Aszfaltútépítő Vállalatot, majd egyéb érdekeltségeket is szerzett. Az Egri KÉV-et a francia Colas szerezte meg, s a Hídépítő Vállalat is francia kézbe került. A megígért jelentős fejlesztésekből sok részlet valóban meg is valósult, de a hátrányok még hamarabb érezhetővé váltak. Mert ezenközben az útépítésre fordítható források nemhogy bővültek volna, de jelentősen leapadtak, s a szűkülő piacon az új vállalkozók kartellbe tömörülve igyekeztek enyhíteni munka-éhségüket. Kézenfekvő volt a gondolat, hogy jó lenne nekik igazi konkurenciát támasztani. Mert a pangó piac ellenére is bíztunk benne, hogy rövidesen új világ jön Magyarországra, s azzal megjön a fellendülés is.

Így történt, hogy egy napon beköszöntött hozzám egy osztrák úr, FH, a bécsi STUAG (Straβen- und Unterbau Aktiengesellschaft) burgenlandi filiálé-vezetője. Hévízre utazva meglátta a 84. út mellett sárvári C25 aszfaltkeverőnket, s megtudakolta, kié az a telep. Ajánlatot tett, hogy működtessük közösen. Így kezdődtek azok a tárgyalások, amelyek 2-3 év alatt a Stuag két magyarországi vállalatának létrejöttéhez vezettek. A hosszas előkészítés során kialakult egy olyan elképzelés, hogy a Stuag a magyar közúti igazgatóságok korszerűtlen és kiskapacitású gépeire alapozva létrehoz egy hálózatot. „Nem akarunk nagyok lenni, de mindenütt szeretnénk ott lenni.” – ez volt a varázsige. Első lépésben az öreg keverőgépeket feljavítva gyökeret verhetnének a helyi piacokon, majd amikor a kereslet megerősödik, ezek helyett a gépek helyett korszerű, nagyobb kapacitású aszfaltgyárakat állítanak majd üzembe, és részt vesznek a magyar úthálózat megújításában. Ezzel az

ideológiával született meg elsőként a sárvári aszfaltkeverő telepre alapozva a szombathelyi vegyes vállalat, majd egy évvel később, 1993-ban a Magyar Stuag Építéskivitelező Kft, immár a pózvai, a kaposvári, a polgárdi és a zalahalápi keverőgépek tulajdonosaként.

Ez utóbbi később az én életemben is jelentős változást hozott. 1993-ban elvállaltam ennek a vállalkozásnak az egyik ügyvezetői posztját. A Stuagnál töltött egy év, majd a rá következő három, amit egykori uvaterves társam, dr. Léderer Károly meghívására a Magyar Scetauroute Tervező és Tanácsadó Kft-nél töltöttem, noha továbbra is a magyar útügy közvetlen közelében maradtam, mégis megszakította a közúti igazgatósági körökhöz fűződő közvetlen kapcsolataimat és információs forrásaimat, így erről az időszakról ebben az írásban nem tudok részletesen és hitelesen beszámolni. Csak annyit jegyzek meg, hogy az igazgatóságoknak közhasznú társasággá alakulását úgy éltem meg, mint amiből örültem, hogy kimaradtam. Hogy ebben igazam volt-e, nem tudom, de az azóta történtek is megerősítették véleményemet, miszerint a sok szervezeti és jogi változás semmit nem javított a magyar közúti szolgálat eredményességén és helyzetén. Az alapvető forráskivonást a látszatintézkedések nem tudták közömbösíteni, viszont az átszervezések és a háttérben kavargó politikai és ideológiai örvények, pozíció-harcok a jó munkához szükséges nyugalmat alaposan szétzilálták. S az sem bizonyult igaznak, hogy a közszolgáltatás eredményesebben működne a társasági formák és imitált piaci viszonyok között.

*

Ismét 19+1 igazgatóság

De térjünk vissza a szoros időrendhez! A rendszer-fordulat nyomán 1991-ben ismét megalakult a 19 megyei közúti igazgatóság, és huszadikként az immár önálló autópálya igazgatóság. Az igazgatók névsora a következő volt:

5. táblázat

Az igazgatóság	
működési területe	vezetőjének neve
Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság	Kozma László
Autópálya igazgatóság	Répássy Attila
Baranya megye	Temesi Ferenc
Bács-Kiskun megye	Ambrus Attila
Békés megye	Máté András
Borsod-Abaúj-Zemplén megye	Stoll Gábor
Csongrád megye	Németh Sándor
Fejér megye	Kováts József
Győr-Moson-Sopron megye	Szirányi Ákos
Hajdú-Bihar megye	Derzsi Miklós
Heves megye	Szabó Lajos
Jász-Nagykun-Szolnok megye	Bede János
Komárom-Esztergom megye	Komjáthy László
Nógrád megye	Fráter István

Pest megye	Kenderesy János
Somogy megye	Jaczó Győző
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	Papp András
Tolna megye	Rikker István
Vas megye	Molnár László Aurél
Veszprém megye	Vági István
Zala megye	Juhász Tibor

Az első igazgatói értekezletre Dobogókőn került sor. Útra készülődvén eszembe jutottak azok a baráti hangulatban lezajlott, de szorosan a közös gondokról, a komolyan értelmezett szolgálatról folytatott beszélgetések, amiket a kilencek az elmúlt két-három évben folytattak. Sopronban volt egy ilyen emlékezetes összejövetelünk, ami nem is hivatalos rendezvény volt, hanem a kilencek saját elhatározásából, *„sub rosa”* jött össze. Egy másik alkalommal Bükkszentléleken tanakodtunk késő éjszakáig. Ez azért emlékezetes számomra, mert talán legrégibb igazgató barátom, Vági Pista fakadt ki másik jóbarátom, Kováts Jóska ügyében, aki korábban a veszprémi igazgatóság párttitkára volt. Attól tartott, hogy Jóska nem számíthat igazgatói kinevezésre Fehérvárra, éppen mert egykor párttitkár volt. Én azzal próbáltam őt biztatni, hogy ezt éppen Jóska javára kellene fordítani, mondván: a bigott és rosszindulatú, erőszakos Pap János megyéjében csak úgy lehetett jól dolgozni, ha egy Vági Istvánnak olyan párttitkára volt, mint Kováts Jóska. Két tisztességes ember a ragadozó udvarában!

De amikor Dobogókőn beültünk a tanácskozó terembe, egy hosszú, alagút-szerű helyiségbe egy hosszú asztal mellé, s én az asztal legvégére sodródtam, az elnökség pedig tőlem olyan messze, hogy alig láttam őket, már tudtam, hogy a 20 fős igazgatói testület nem tudhat úgy működni, mint annak idején a kilencek.

A vezetői megnyitó előadás a rendteremtésről, az újraszervezésről szólt. Érezhető volt, hogy a *„szubszidiaritás és a demokrácia”* itt háttérbe fog szorulni, vagy hogy szerényebben fogalmazzak, a végvári tapasztalatokat a központi szempontok maguk alá fogják gyűrni. Előre eltervezett hozzászólásomat mégis előadtam. Javasoltam, hogy a 20 igazgató működjék afféle igazgató-tanácsként a minisztériumi vezérkar mellett. A válasz a kormányzati felelősségre hivatkozva egyértelmű elutasítás volt.

Ebből ugyan akkor még nem éreztem ki a maga brutalitásával a következő években valóban megvalósuló újabb átszervezéseket, de a szele már igencsak megcsapott. Hamarosan eljöttek aztán azok az évek is, amikor a szakmán teljességgel kívül álló, sőt gyökeredző „szakértők” a partvonalról bekiabálva javasolták, hogy a közúti szolgálatot, ami ugyanúgy klasszikus közszolgáltatás, mint az ivóvíz, a kórház, vagy a tűzoltás, gazdasági társasággá kell alakítani. (A szakvéleményezőből később miniszterünk lett, de nem aratott sok babért. Aminthogy a vízellátást és az egészségügyet is társaságokba terelték, ám ez a megoldás sem vált be.) Majd a társasági elszámolási rendszer magával hozta a központosítást is, ami aztán oda vezetett, hogy amikor, mint hallottam, valahol Tolna megyében egy üzemmérnökség vezetője lakossági – közérdekű! – bejelentés nyomán önhatalmúlag, főmérnökségi megrendelés nélkül kijavított egy méretes kátyút, fegyelmit kapott érte. Ami úgy-e korábban – úgy is mondhatnám „az én időmben” – minimális kötelessége volt, s ha elmulasztja, éppen azért kapott volna büntetést!

A módszerek, elvek és személyes ambíciók vetélkedéséből természetesen nem maradhatott ki a központi irányítás sem. Szombathelyről nézve ugyan a dolgok kisebbnek látszottak és a részletek elmosódtak, de látható volt, hogy nem éppen „okos gyülekezet” asztalánál formálódnak a dolgok, s a kemény ütközések csattanásai időnként nálunk is hallhatók voltak. Így történt, hogy a megálmodott csúcs-szerv, a „mindent összefogó és megoldó” főigazgatóság helyett a szerepek inkább szétosztódtak, s a háttérintézmények

szaporodtak. Létrejött előbb az Állami Közúti Műszaki és Információs Központ (ÁKMI), majd a műszaki szabályozás végrehajtó szerveként a Magyar Útügyi Társaság (MAUT). (Az előbbi Regős Szilveszter vezetésével alakult meg. Munkatársai közül Schulz Margitot és Rétháti Andrást említeném. Az utóbbinak megalakulásától 2017-ig volt elnöke Tombor Sándor, s mellette dr. Schváb János, majd Rétháti András lett az ügyvivő.)

Ezeket én sokszor zavaros és ötletszerű változásoknak láttam, és az egyébként is feszült történelmi-politikai helyzetben bennem is fokozták a bizonytalanságot. Másrészt úgy éreztem, hogy az új időknek új formákat, megoldásokat kell hozniuk, s aki ezekhez alkalmazkodni akar, annak az események elébe is kell mennie. Talán ennek a rossz szájízzel elegy várakozásnak, ennek a megsejtésnek is része volt abban, hogy kissé csökkent a szakmai lelkesedésem, és kedvem támadt, hogy más területekkel is kacérkodjam. Így érintett meg az osztrák STUAG-ban felsejlő lehetőség, s ez vezetett oda, hogy 1993-ban lemondtam igazgatói állásomról. De mint már céloztam rá, reményeim hamar szétfoszlottak. A kezdeti szirén-hangokat hamar felváltotta a Stuag-nál az egyértelmű profit-követelmény, ami semmiféle megalapozott üzleti stratégiával és tervvel nem volt alátámasztva. Márpedig egy olyan szétzilált országban, mint mi voltunk akkor (s azóta is), építőipari céget tiszta eszközökkel nyereséggel működtetni nagyon nehezen lehetett. Alig 15 hónap után tehát megkönnyebbülve váltam meg tőlük. Pontosabban: Egzisztenciális bizonytalanságomat felülírta a megnyugvás, hogy e kalandomból nagyobb baj nélkül szabadultam.

1994. szeptemberétől dr. Léderer Károly – egykori uvaterves kollégám – mellett a francia Scetauroute SA és a magyar Transinvest Rt. által létrehozott mérnök-iroda, a Magyar Scetauroute Kft. igazgatója lettem, s ott működtem – sok vesződséggel, kevés sikerrel – 1997 tavaszáig. Ebből az időszakból két munkámra emlékszem vissza szívesen. Az egyik, amit dr. Molnár Évával és dr. Orosz Csabával közösen állítottunk össze, azt a címet viselte, hogy Magyarország uniós csatlakozásának útügyi feltételei. A másik egy gördülő fejlesztési program volt a magyar úthálózat felzárkóztatására, annak reményében, hogy az állami költségvetés majd évente megszavaz egy méltányos keretösszeget úthálózatunk, és főleg a IV. és az V. páneurópai folyosóba eső ÉNy-DK, illetve ÉK-DNy irányú utak fejlesztésére. Ez utóbbit átmeneti megoldásnak szántuk addig is, amíg sor kerülhet az autópálya András-kereszt kiépítésére. Sajnos mindegyik munkánk fiókba került, s mára teljesen idejét múlta. Leplet reájuk!

Mielőtt azonban rátérnék a következő időszak eseményeire, személyes okokból meg kell említenem még egy 1991. évi epizódot. A rendszerváltozás időszakában – ismét Kozma László kapcsolatai jóvoltából – élvezhettük a francia Közúti Főigazgatóság szakmai támogatását. Így került sor például 1991 kora tavaszán az ő szponzorálásukkal Balatonföldváron a Kárpát-medencei közúti vezetők találkozójára. A meghívót Zágrábba és Ljubljanába Kozma Lászlóval kettesben kézbesítettük. De jelen volt a találkozón minden szomszéd ország közúti igazgatásának küldöttsége, csak a kárpátaljaiak nem érkeztek meg, autójuknak valami műszaki hibája miatt.

Balatonföldváron hangzott el a meghívás is, hogy a nyár elején vegyünk részt egy franciaországi tanulmányúton. Magyarországról végül hárman utaztunk ki, Kozma László, Szilágyi András és jómagam. Bulgáriából és Lengyelországból ugyancsak három fős delegáció vett részt a tanulmányi látogatáson, Romániából viszont tizenhatan jöttek. Párizsban töltöttünk egy hetet az országos intézményeket sorra látogatva, majd három hetet Nantes-ban töltöttünk, s végigjártuk a nyugati térség megyéit és jelesebb építkezéseit, nem feledve ki a Laboratire Centrale des Ponts et Chaussées kiváló laboratóriumát sem Angers városában. Nagyon tanulságos és turistaként is igen látványos volt ez a hónap. A későbbiekben sokszor eszembe jutottak az ott látott, megismert tapasztalatok.

*

További szervezeti változások

Az előző fejezetben említett szervezeti változások, a levegőben lógó újabb átszervezések elől tehát én, ha úgy tetszik, időben megszöktem. A szakma azonban nem tudta ezeket elkerülni. Nem állítom, hogy a rendszer-fordulat utáni években ne lett volna szükség az útügyek irányításának és a szervezetnek a korszerűsítésére, de tapasztalataim szerint a kevesebb bizonyosan többet ért volna, s a fürdővízzel több gyermeket is sikerült kiönteni.

Álljon itt egy felsorolása ezeknek a szervezeti változásoknak, ahogy azt számomra dr. Szakos Pál barátom volt szíves összeállítani – amiért ez úton is hálás köszönetet mondok.

* 1989. április 1.
Az Autópálya Igazgatóság létrehozásáról szóló 1/1989. KÖHÉM Utasítás intézkedik 1989. április 1-i határidővel a Közúti Igazgatóságok Koordinációs Központja (KIKO - igazgató Kozma László) és a Budapesti KIG Autópálya Műszaki Igazgatósága összevonásáról Autópálya Igazgatóság néven (igazgató Kozma László) - ez az APIG ellátja a korábbi KIKO által ellátott országos feladatokat is.

* 1989. október 1.
A közúthálózattal kapcsolatos állami feladatokról és az országos közúthálózat kezelői szervezetéről szóló 5/1989. KÖHÉM Utasítás intézkedik 1989. október 1-i határidővel az Országos Közúti Főigazgatóság (OKF, főigazgató dr. Nagy Ervin), az Autópálya Igazgatóság (igazgató Kozma László), és a 19 területi közúti igazgatóság létrehozásáról. Ez az APIG már csak a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos feladatokat látja el.

* 1991. január 1.
A közúthálózattal kapcsolatos állami feladatokról és az országos közúthálózat kezelői szervezetéről szóló 5/1989. KÖHÉM Utasítás módosításáról szóló 2/1990. KHVM Utasítás rendelkezik arról, hogy 1991. január 1-vel a közúti igazgatókat pályázat útján kell kinevezni (az APIG igazgatója Répássy Attila lett).

* 1991. január 1.
A közúthálózattal kapcsolatos állami feladatokról és az országos közúthálózat kezelői szervezetéről szóló 5/1989. KÖHÉM Utasítás módosításáról szóló 4/1990. KHVM Utasítás 1991. január 1-i határidővel az OKF jogutódjaként, maradványérdekeltségű költségvetési szervként (az Útalap-kezelő egy minisztériumon belüli szervezet) létrehozta az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóságot (UKIG, igazgató Kozma László).

* 1996. június 1.
A közútkezelői rendszer átalakításával kapcsolatos jogutódlásokról szóló 15/1996. KHVM rendelet 1996. június 1-ji határidővel létrehozta

- az Észak-Kelet-Magyarországi Autópálya Fejlesztő és Üzemeltető Rt-t (ÉKMA Rt., vezérigazgató Répássy Attila),

- a megyei közúti igazgatóságok jogutódjaként az országos közúthálózat kezelésével kapcsolatos feladatok ellátására a megyei Közútkezelő Közhasznú Társaságokat,
- az országos közutak minőségének védelmével összefüggő tevékenység irányítására, a tevékenység részbeni végzésére, az Országos Közúti Adatbank (OKA), valamint a közúti hírközlés országos szolgálatát ellátó ÚTINFORM működtetésére az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaságot (ÁKMI, igazgató Regős Szilveszter),
- az autópályák - az M3 kivételével - kezelésével összefüggő feladatok ellátására az Állami Autópálya Kezelő Közhasznú Társaságot (ÁAK Kht., igazgató dr. Szakos Pál),
- valamint az UKIG-ot önállóan gazdálkodó központi költségvetési szervvé alakította (Útalap kezelő).

* 1999. június 30.
Az állami autópályák vállalkozói típusú kezelői formájaként a KHVM minisztere, Katona Kálmán, alapítói határozattal jogutódként hozta létre az 1999. június 30-án bejegyzett eredményérdekelt, önállóan gazdálkodó Állami Autópálya Fejlesztő és Kezelő Részvénytársaságot (ÁAFK Rt., vezérigazgató dr. Szakos Pál).

* 1999. augusztus 29.
A gyorsforgalmi úthálózat tizenöt éves fejlesztési programjának megvalósításáról szóló 2117/1999(V.26.) Kormányhatározat előírása alapján a Magyar Fejlesztési Bank 1999. augusztus 29-vel megalapította a Nemzeti Autópálya Rt-t (NA Rt., vezérigazgató Vér Iván), amely 2007. február 19.-től a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium háttérintézményeként vasúti, vízi és logisztikai fejlesztéseket is feladatul kapta. Ez a Kormányhatározat átadta az MFB részére az ÁAFK Rt. feletti tulajdonosi jogok gyakorlását is.

* 2000. június 29.
A gyorsforgalmi úthálózat tizenöt éves fejlesztési programjának megvalósításáról szóló 2117/1999.(V.26.) Kormányhatározat módosításáról szóló 2037/2000.(II.29) Kormányhatározat felhatalmazta a részvényes meghatalmazottja nevében eljáró NA Rt-t, hogy az ÉKMA Rt-vel, mint átvevő részvénytársasággal egyesített Nyugat-magyarországi Autópálya Rt-ből (NYUMA Rt.) és az ÁAFK Rt-ből létrehozza az Állami Autópálya Kezelő Rt-t (ÁAK Rt., vezérigazgató Répássy Attila), ami 2000. június 29-i bejegyzéssel kezdett működni.

* 2005. október 1.
Az ÁKMI Kht. és a 19 megyei közútkezelő kht. összeolvadásával 2005. október 1-jén létrejött a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

* 2007. január 1.
Az UKIG jogutódaként 2007. január 1-vel a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium háttérintézményeként hozták létre a közúton túl a vasúti, vízi és logisztikai fejlesztésekkel is foglalkozó Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központot (3K).

* 2013. november 1.
A Kormány 1600/2013. (IX. 3.) határozata alapján, a közútkezelői feladatok átadásáról szóló 2013. évi CLXVI. törvény értelmében a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2013.

november 1-vel átvette az Állami Autópálya Kezelő Zrt. közútkezelői tevékenységét. Az önálló állami autópálya kezelő szervezet ezzel megszűnt.

*

Újfent a minisztériumban

A Közúti főosztályon 1997-ben

Hogy a 90-es évekhez kötődő emlékezéseimet folytathassam, vissza kell kanyarodnunk a az 1990-es eseményekhez. Az Antall kormány megalakulása után Siklós Csaba lett a közlekedési miniszter, akit 1993-ban Schamschula György követett. Kálnoki Kis Sándor helyettes államtitkárként tovább irányította a közlekedési alágazatot. A Közúti főosztály vezetője Regős Szilveszter lett, helyettese pedig Szalai Béla. (Az útfenntartási és üzemeltetési osztály vezetője Holnapy László, a hálózatfejlesztési osztályé Plachy Sándor lett.) A rendszerváltás lendületével azonnal megindult a közúti szervezet és az úthálózat ügyeinek fellendítését, korszerűsítését célzó tervezés és szervezés. Ennek keretében ambiciózus terv készült útjainknak a nyugat-európai színvonalhoz való felzárkóztatására, és természetesen az autópálya-hálózat kiépítésére is tervek készültek. Ez a terv úgy értékelte, hogy általános lemaradásunk a nyugat-európai közúti állapotokhoz képest mintegy 20 év, s azt a célt tűzte ki, hogy ezt a lemaradást 2000-re, tehát 10 év alatt a felére csökkentsük. (Azám!)

Az úthálózat általános állapotának feljavítására azonban az ország akkori gazdasági helyzetében nem volt elegendő forrás. Megkezdődött viszont az útdíjas autópályák építésének előkészítése. Így került sor elsőként – az 1996-ra tervezett budapesti világkiállítással is összefüggésben – az M1 autópálya meghosszabbítására az országhatárig, egy francia-magyar konzorcium, az Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt. (ELMKA) vállalkozásaként. Ezt rövidesen az M3 autópálya állami útdíjas rendszerben történő építése követte Gyöngyös és Polgár között, s megindult az M5 autópálya építése is, ugyancsak koncessziós formában. (Ezeket a jelentős fejlesztéseket én csak szurkolóként kísértem figyelemmel, bár a Magyar Scetauroute-nál igencsak közel kerültem az ELMKA köreihez.)

Lotz Károly minisztersége idején 1995-ben Hórvölgyi Lajos lett a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (a KHVM) Közúti főosztály vezetője. 1997-ben ő hívott meg, hogy lennék az ő – úgymond közvetlen – munkatársa. Meghívását örömmel fogadtam. Igaz, volt ennek egy kis szépséghibája is, ugyanis szabályos minisztériumi státust és íróasztalt nem tudott felajánlani, csak a háttérintézmények egyikében. Ez akkoriban elfogadott, de természetesen csak ideiglenes megoldásnak tűnt. A kérdés az volt, hogy a Csordás Csaba vezette UKIG, vagy az egy évvel korábban megalakult ÁKMI állományába kerüljek-e. Végül az UKIG állományába kerültem, de valójában a KHVM munkatársa voltam. Egyelőre a „folyosón”, vagyis mindig ott, ahol éppen helyet kaptam.

Nos, ez kezdetben annyit jelentett, hogy az Úthálózat-fejlesztési osztály vezetőjének szobájában az íróasztalt Mentes Balázs foglalta el, én pedig a tárgyalóasztal végén ülhettem le. A szoba gazdája ugyanis, Plachy Sándor, pár hónappal korábban az UKIG műszaki igazgatójává lett, szobája tehát megürült. Helyettese maradt a régi szobájában, bár költözésre készülvén lassan bezsákolta szekrényei tartalmát. Így mi Mentes Balázzsal asztalhoz jutottunk, s én irataimat egy ablakpárkányon tárolhattam. Egy ideig komolyan készültem rá, hogy a folyosó egyik benyílójában felállítok egy asztalt, s oda költözöm. De a benyílót egyszercsak elfoglalta egy színes másológép, s én ismét hoppon maradtam.

Ha írni akartam, vagy írnom kellett, azt lekörmöltem kézzel, de miután nem tartoztam semmi osztály-rendbe, nem volt tisztázva, ki írja gépbe a kéziratait. S én egyébként is már gimnazista koromban megszoktam a gépírást, a Scetaurout-nál pedig felszedtem a számítógépes alapismereteket is, tehát lestem, hogy mikor ülhetek le Farkas Gyuri kollégám PC-jéhez dolgozni. Főnököm egyre biztatott, hogy szerez nekem szobát, de ez mindegyre késett. Olyannyira, hogy végül az UKIG kibérelt egy lakást az Erzsébet körúton, a Dob utca

sarkán, és Török Péterrel, dr. Márk Lászlóval és néhány fiatal kollégával ott jutottam irodához. Úri élet volt ez ott – más kérdés, hogy az UKIG-nak mibe került. De idővel eljött egy pillanat, amikor a munkák rendje megkívánta állandó jelenlétem a főosztályon, s így 1998. szeptemberében megkaptam Markotai Sándor szobáját, aki közben elfoglalta Plachy Sándor egykori irodáját. A bökkenő csak az volt, hogy a kicsi szobát tizenhat iratokkal tömött zsák szinte teljesen ki-, vagy betöltötte. Még a szekrényeket sem tudtam kinyitni! Én a zsákok tetején teríthettem ki az éppen aktuális iratokat és terveket. Karácsonyig kerülgettem őket. Akkor végre dühbe gurultam, s kiraktam mindent a folyosóra. Egy idő után eltűntek onnan. Nyilván zúzdába kerültek. Mi volt a zsákokban, soha senki sem nyomozta.

De nagyon előre szaladtam.

A főosztály névsora 1997. évi belépésemkor – ha jól emlékszem – a következő volt:

Főosztályvezető:	Hórvölgyi Lajos
Helyettese, út-osztály vezető:	Holnapy László
munkatársak:	dr. Lányi Péter
	Gál Mária
	Dobosi Tivadar
	Kolozsi Gyula
Úthálózat-fejlesztési osztályvezető:	átmenetileg betöltetlen státus, a közelmúltban eltávozott Plachy Sándor után.
Helyettese:	Markotai Sándor, akit később kineveztek osztályvezetővé
munkatársak:	Farkas György
	Mentes Balázs

A főosztályvezetői székben Hórvölgyi Lajost idővel Regős Szilveszter, majd őt Szalai Béla követte, s természetesen jöttek új, és távoztak régebbi munkatársak is. Így Szabó Zoltánról, Tompos Attiláról, Duma Viktorról, Egyházy Zoltánról kell még megemlékezni, mint akik később vezető szerepeket kaptak az útügyek terén. De említsük meg a többieket is: Csicselyné dr. Tarpai Mariann, Kiss József, dr. Márk László, dr. Máté Erika, Rankli Károly, Takács Zoltán, Telek András, Török Péter, Vass István, később Ajtay Szilárd, Egyházi Zita.

Szalai Béla után Holnapy László lett a Közúti főosztály vezetője, majd az ő puccs-szerű leváltását követően Székely András következett, utána dr. Kováts András, Posta Zoltán, majd Szűcs Lajos. Az autópályák ügyeit egy ideig Kölber György gondozta. Az ő munkatársa volt Andricsák Zoltán, Mihályi Miklós és Damásdi Miklós. Mihályi az ő távozásuk után is a főosztályon maradt, és sok évig újra szobatársak voltunk, akárcsak fiatal korunkban, a legendás 70-es években. A közutakkal kapcsolatos ügyek kezelését pedig valamikor 2005-ben Thoroczkay Zsolt vette át, mint főosztályvezető-helyettes, aki 2014. év végéig Szűcs Lajos utódaként vezette a Közlekedési infrastruktúra főosztályt (majd 2017-ben visszatért oda).

Annak idején én még Hórvölgyi Lajos csapatához csatlakoztam, egyelőre meghatározatlan munkakörrel. Kezdetben maga Hórvölgyi sem tudta, mire és hogyan is szánt engem, de feladat volt bőven, s hamarosan kialakult, hogy én afféle egyszemélyes osztály lettem. Így került hozzám például a salakok és pernyék ügye. Ezzel is foglalkoztam már korábban, Szombathelyen is, de a téma igazi gazdája Lakner László tatabányai főmérnök és Hórvölgyi Lajos volt. Most, hogy valaki újra felvetette ezt a témát, Hórvölgyi megkérdezte tőlem, mit tegyünk vele. Föl kell venni a kesztyűt, feleltem, mert ezeknek a hasznosítható melléktermékeknek és hulladékoknak az ügye addig nem fektethető el, amíg meg nem oldjuk. Rám bízta tehát, s ettől kezdve néhány évig én próbáltam valahogyan előre lendíteni. Az volt az alapgondolatom, hogy ezek az anyagok hasznosíthatók, és útépítési célra is megfelelők, csak meg kell találni azt a formát, ami minden érintettet érdekeltté is tesz a hasznosításban: az

anyag tulajdonosát, a depó területének potenciális hasznosítóját és a felhasználót. Hiszen nyilvánvalóan tarthatatlan, abszurd helyzet, hogy például Miskolcon Diósgyőr és a belváros, a Bükk hegység gyönyörű előhegyei között, a kohászati művek udvarán ott éktelenkednek a salakhegyek, s rondítják a tájat, szennyezik a várost, holott az a terület a város számára kincset is jelenthetne. (Évekkel később, 2013-ban hallottam, hogy Diósgyőrött az egykori kohóművek területéről eltűntek a salakhegyek. Az anyagot felhasználták, a területet beépítik. Lám-lám! Csak kár, hogy nem 10-20 évvel korábban.)

Utoljára tán 2004-ben vettem részt Markotai Sándor mellett egy tárcaközi megbeszélésen, amit Keller László államtitkár kezdeményezésére a GKM közigazgatási államtitkára hívott össze. Sokan voltunk, de mégsem akart körvonalazódni a megoldás. Csak Sipos László, a Miniszterelnökség képviselője pendített meg egy jónak látszó ötletet, de mikor én ennek támogatására, továbbfejlesztésére szót kértem, államtitkár úr letorkolt, mondván, hogy főosztályunkat Markotai képviseli, nekem nem ad szót. Megdöbbentem. Felálljak és sértődötten kivonuljak? Inkább lemondtam a botrányról. Keller és Réthy azóta eltűnt az események színpadáról, az ügy viszont megoldatlan maradt.

De visszatérve 1997-hez, rövidesen megkaptam azt a feladatot, amire méltán lehettem büszke: az M7 autópálya meglévő szakaszainak felújítása, és az autópálya teljes befejezése állami kezelésű, útdíjas autópályaként az országhatárig.

*

Az M7 autópálya

Ebben a munkában két munkatársi gárda volt segítségemre, akik nélkül nyilván semmire sem juthattam volna. Az egyik az Állami Autópályakezelő Társaság volt dr. Szakos Pál, a másik az Encon Mérnök-iroda Szaller Zoltán vezetésével. Idővel csatlakozott a csapathoz Arató Balázs is. Csupa régi, kipróbált kolléga és jóbarát. Mellettük pedig felsorakozott a Budapesti Műszaki Egyetem és a Közlekedéstudományi Intézet teljes apparátusa. Mikor havonta összeültünk az UKIG – akkor még meglévő Fényes Elek utcai földszinti – nagytermében, alig fértünk el, és igazán felemelő érzés volt együtt látni ott a szakma szellemi krémjét. (Cinikusan persze föltehető a kérdés, hogy cukrászilag milyen is volt az a krém. De ezt a cinizmust határozottan vissza kell utasítani. Semmi sem garantálja, hogy bármely európai ország képes lett volna megbízhatóbb szakértői csapatot felvonultatni.)

A feladat több önálló részből állt össze.

A fő cél: útdíjas autópálya létesítése Budapesttől Letenye-országhatárig.

Ebből adott egy díjmentes autópálya Budapesttől Balatonvilágosig, s egy csatlakozó autóúti szakasz (fél-autópálya) Zamárdiig. Ez a meglévő pálya még az 1960-70-es években épült, s állapota teljes felújítást indokol. Ezen túl azt is el kell dönteni, hogy Budapest és Székesfehérvár között mennyiben és hogyan indokolt a harmadik sáv megépítése, esetleg csak az egyik irányban.

Ezen túl nyilván megépítendő a fél-autópálya második fele Balatonvilágos és Zamárdi között, majd Zamárditól tovább az országhatárig egy 2x2 sávos autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út (Sic!), ami Letenye-Goričan térségében új Mura-híddal csatlakozik a horvát autópálya-hálózathoz – amennyiben ezt a horvát partnerek is így akarják.

Ezt az összetett feladatot technikai okokból is számos részre kellett bontani. Teljes részletességgel itt nyilván nem tudjuk mindet kifejteni, csak a fő kérdés-csomagokat tudjuk röviden vázolni.

- Társadalmi-gazdasági-környezeti hatásvizsgálat (TGK) a teljes Budapest-országhatár szakaszra, különös tekintettel a bevezetendő útdíjra
- A korábban megépült pályaszakaszok felújításának mélysége és technológiája
- A harmadik sáv kérdése (kapacitás, gazdaságosság, műszaki megoldás)
- A díjasítás hatása az úthálózat használatára és az autópálya kiépítésének részleteire
    - díjmentes szakaszok
    - a díjszedés módja
    - csomópontok átépítése
    - a díjasítás kompenzálása
    - a díjasítás kommunikációja és elfogadtatása (Krámer András társadalom-pszichológus közreműködésével)
- A nyomvonal és annak távolsága a Balatontól
- Műszaki jellemzők (az egyidejűleg készülő új tervezési szabályzattal összefüggésben)
- Mi is az az autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út? (Definíció és konkrét műszaki megoldások.)
- A kőröshegyi völgyhíd
    - nyomvonal és műtárgyak (alagút, vagy völgyhíd, a tervezési sebesség $\{v_t\}$ hatása a műszaki jellemzőkre és a költségekre)
    - keresztmetszet
    - építés egy, vagy két ütemben?
    - acél vagy beton?
- Hálózati kapcsolatok, csomópontok
- A kapcsolódó beruházások, helyi önkormányzati és egyéb igények
- A horvátországi és szlovéniai határcsatlakozás, határátkelőhelyek kérdése

Ezek közül néhányra röviden itt is érdemes tán kitérni.

A környezeti hatásvizsgálatot, valamint a gazdasági-társadalmi hatásvizsgálatot akkor már jogszabály írta elő. De a mi kezdeményezésünk volt, hogy ezt a három témát szoros összefüggésben kezeltük, és mi fordítottuk meg – afféle halmazelméleti megközelítésben – a nevek sorrendjét is. A piacgazdaság filozófiájával ellentétben számunkra első a társadalom, s annak részrendszere a gazdaság. Ezért a beruházásnak ezekre gyakorolt hatásait is ebben a sorrendben és rangsorban kell vizsgálni. Szorosan összefügg ezzel a környezet, mint a legnagyobb rendszer, de az arra gyakorolt hatásokat már csak akkor érdemes részletes vizsgálat tárgyává tenni, ha az első kettővel sikerült tisztába jönnünk. Emlékeztetnék itt arra, hogy az Alkotmánybíróság 3/1997.(I.22.) AB határozatában leszögezte, hogy a fejlesztést és a környezet védelmét mindenkor azonos súllyal kell mérlegelni.

Ebben a megközelítésben készítette el rendkívül alapos elemzését a VÁTI az M7 autópálya díjasításáról és továbbépítéséről. (Meg kell azonban jegyeznem, hogy mindvégig élt bennem egy mélyen elásott kétely: Ugyan honnan van meg a szakértőkben az a szükséges szakértelem, ami ennek a sosem volt vizsgálatnak az elvégzéséhez szükséges? Vajon nem vagyunk-e mindnyájan hályogkovácsok?) A munkacsoportot az autópálya-fejlesztő tárca részéről én vezettem, a társelnök pedig a területfejlesztési tárca részéről Lacz Gábor volt. (Tartozom neki itt egy nyomatékos köszönettel, mert mindvégig kitűnő: megértő, egyetértő és energikus partner volt.)

A komplex hatásvizsgálat két fő kérdése a nyomvonalnak a Balatonhoz való viszonya és a díjasításnak a forgalmi igénybevételre gyakorolt kedvezőtlen hatása volt.

A nyomvonalra vonatkozóan széles körben és sűrűn hangoztatott érvelés volt, hogy az autópálya nagy tranzit forgalmával nem szabad terhelni a Balaton térségét. Ezért egyes vélemények szerint a tóparttól 20-25 km távolságra, Marcali-Tab vonalán kellett volna megépíteni. Másrészt viszont ha ilyen messze épült volna meg, miként szolgálta volna ki az üdülőforgalmat, s miként tehermentesítette volna az üdülőforgalomtól a parti településeket? (Erről a kérdésről írtam 1988-ban dr. Vörös Attilával közös cikkben a Közúti és Mélyépítési Szemlében. Bevallom azonban, látva a megépült grandiózus műveket, ma már én is arra hajlok, hogy ezen az 50 kilométeres szakaszon, Siófok és Balatonszentgyörgy között tán helyesebb lett volna egy 2×2 sávos autóutat építeni 110 km/óra tervezési sebességgel, majd talán egy későbbi időben, amikor a forgalom igényei kikényszerítik, megépülhetett volna a klasszikus autópálya is Sávoly-Marcali-Somogybabod-Tab nyomvonalon. Hogy onnan aztán Polgárdi felé vissza az M7-esre, vagy Sárbogárd-Dunaújváros felé az M8-M6 irányában folytatódna-e, ráértünk volna eldönteni.)

A díjasítás gondolata a legnagyobb ellenállást – érthető módon – a korábban megépült szakasz mentén váltotta ki. Hiába érveltünk – személyes meggyőződésünktől függetlenül – úgy, hogy ők eddig ingyen húzták az M7-es hasznait, ideje most már valamit ellentételezni. Mind Siófok, mind a Fejér megyei közgyűlés részéről merev tiltakozásba ütköztünk.

Visszaemlékezve az erről folytatott vitákra, el kell mondanom egy történetet, ami nagyon mélyen érintett. Markáns módon példázza ugyanis azt a bizalmatlanságot és sértettséget, amit Magyarországon sok vidéki ember érez a fővárossal és a központi hivatalokkal szemben. Én magam ezt Vas megyei működésem során is, de vidéki családtagjaim részéről is gyakran megtapasztaltam. Nekem ez, egyrészt pesti születésem, másrészt népi vonzalmaim és a természet-szeretetem révén mindig fájt. Ezért vésődött belém olyan mélyen ez az epizód.

Történt, hogy Siófokra összehívtuk az autópálya mentén fekvő községek polgármestereit, hogy meggyőzzük őket a díjasítás szükséges és hasznos voltáról. Elfogadtatni velük, hogy nincs más mód, és hogy az végül is számukra is kedvező eredményt fog hozni. Ők azonban tiltakoztak, s az álláspontok nem nagyon akartak közeledni. Féltek, hogy az útdíjat kerülő autósok igencsak megnövelik majd a forgalmat a községekben. Én helyszíni ismereteimre építve is bizonykodtam, hogy a veszély korántsem olyan nagy, s utaltam rá, hogy gyakran járok ezen az útvonalon. Keményen és okosan szólt hozzá Balatonfőkajár polgármester-asszonya. S a vita hevében keserűen azt is megjegyezte, hogy az okos pestiek már eddig is annyiféle dolgot lenyomtak a torkukon, ami ellen ők soha semmit sem tudnak tenni. Lám én a nyaralómba járok őfeléjük, ők azonban ott élnek, s a forgalom elől nem lesz módjuk elmenekülni.

Fájt ez a megjegyzés, mert jól ismertem a keserűség forrásait. Ezért fontosnak éreztem, hogy kissé személyesebbé tegyem a beszélgetést. Mondtam a polgármester-asszonynak, hogy nekünk nem nyaralónk van a Balaton partján, hanem a felségem szülőházába járunk rendszeresen, ahol kertet, szőlőt művelünk. Ettől érezhetően megenyhült, s noha a díjasításról nem változott a véleménye, – miért is változott volna, hiszen alapjában igaza volt? – keserűségét higgadt és barátságosabb hangulat váltotta fel. Én pedig örültem, hogy személyes ellenszenv immár nem mélyítette a nézetkülönbséget.

Néhány évvel később még egy hasonló eset történt velem. Ez alkalommal az M76 autóút nyomvonaláról volt szó Hévíz és Alsópáhok térségében, a hévízi láp szélén. Ismeretes, hogy a lápok *ex lege* védelmet élveznek, így a nyomvonal kijelölése igen nagy gondosságot kívánt. Erről kellett helyszíni egyeztetést kezdeményeznem. Felhívtam hát telefonon Alsópáhok polgármesterét, akivel előtte sosem találkoztam, s megkértem, segítsen megszervezni ezt a megbeszélést. Rutin-kérésnek gondoltam, amit tőle reméltem, de – nyilván az ez ügyben már bőségesen felszaporodott kellemetlen tapasztalatai miatt – igencsak bizalmatlan hangon válaszolt. Nagyon szerettem volna elnyerni a bizalmát, de így telefonon

nem sok reményem volt rá. És akkor mentőötletem támadt. Beleszőttem valahogy a mondataimba, hogy a keresett nyomvonal „majd valahol a zalaköszvényesi csomópont körül” kapcsolódik a jelenlegi 76-os úthoz.

„Zalaköszvényes” – ez volt a varázsszó. Zalaköszvényes egy pici falu a Felsőpáhok és Zalacsány közötti völgyben, két meredek dombvonulat közé ékelődve. Közigazgatásilag régóta Felsőpáhokhoz tartozik, azóta régi, önálló nevén a térképek sem tüntetik fel. Aki tehát ismeri a régi nevét, annak okvetlenül jól kell ismernie a terepet. Aminthogy én ismertem is, hiszen 1976 nyarán ott tanítottam fiatal veszprémi kollégáimnak az erdős-hegyes vidéken való út-kitűzés fortélyait. S íme, a varázsszó ezúttal is hatott. Telefon-partnerem egyszerre készségesebb lett. Amikor pedig pár nap múlva immár személyesen is találkoztunk, úgy éreztem, bizalommal fogadott. Nem a pesti bürokrácia képviselőjét, hanem az ő helyi gondjaik együttérző munkását látta bennem.

E kis kitérő után azonban térjünk vissza az M7 autópálya ügyeihez!

A legnehezebb kérdésnek az úttípus definíciója és a völgyhíd ügye bizonyult.

A kormányhatározat autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út építését írta elő. De hát mi is az az autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út?

A kérdés hátterében a „fél-autópálya” műfaji problematikája húzódik meg.

Az egyetemen mi még úgy tanultuk, hogy az autópálya kiépítésének első üteme a fél-autópálya: a kettős pálya első felét építjük meg először, ami az adott viszonylatban mindenképpen új út új nyomvonalon, tehát új kapacitás. Majd amikor kimerül ennek a kétsávos útnak a kapacitása, mellé építjük a második felét, s ezzel az út kapacitása nem kétszeresére, hanem jóval nagyobbra nő. A feladvány kulcsa tehát itt az időpont! Valóban, az autópálya-szerű vonalvezetés csábít a főútinál nagyobb sebességre, de hát ez fennáll a hagyományos utaknál is, mint pld. az 5. vagy az 52. sz. főút, a maga több kilométeres egyeneseivel, vagy a 7. sz. főút a Balaton és Nagykanizsa között, stb. Ez tehát nem a fél-autópályára jellemző kockázati tényező. A gond akkor kezdődik, amikor a forgalom egy bizonyos kritikus szint fölé nő, és a nagy sebességű előzések gyakoribbá lesznek. Erre a helyzetre találta ki a sajtó a „halál-út” – nekem mindig blikkfangosan morbidnak tűnő – kifejezését. De a kapacitáshiányból származó vészhelyzet nemcsak a félautópályára jellemző. Dr. Vörös Attila például már a 90-es évek közepén kimutatta, hogy az M0 autóút déli szakasza, ami 2×2 sávval, de leállósáv és középső elválasztás nélkül épült meg, mint a későbbi 2x3 sávos autópálya első üteme, már forgalomba helyezése után a harmadik évben elérte a tervezési kapacitás korlátját, s ettől kezdve lett halál-úttá. Ebből pedig nem az következik, hogy ebben a formában nem is lett volna szabad megépíteni, hanem az, hogy haladéktalanul tovább kellett volna fejleszteni, s megépíteni a második pályát. Hogy erre csak közel 20 év késéssel került sor? Ez nem forgalomtechnikai kérdés. Hasonló volt a helyzet az M1 és az M5 félautópályával is, akár az M7 autóúttal Siófok térségében, ahol a második pálya mintegy 30 év késéssel követte az elsőt.

Ám amikor a 2000-es évek elején az M6 autópálya, amit eredetileg szintén félszélességben gondoltunk megépíteni, már első ütemben teljes keresztmetszettel épült meg, forgalma azonban ahhoz képest elenyésző volt, azonnal felröppent a vád: Miért szórják ki a pénzt az ablakon? A tanulság tehát, hogy csak a műszaki igények és a beruházási források sokkal pontosabb összehangolása menthetne meg bennünket attól, hogy a baleseti veszély és az idő előtti fejlesztés Skyllája és Carybdise között hánykolódjunk. Erre azonban egyelőre nem igen látok esélyt.

1997-ben az autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út ügyében az első megközelítés reflexszerűen idézte az akkor nemrégiben megépült M2 Budapest-váci autóút megoldásait. Amikről mára már bebizonyosodott, hogy nemcsak balesetveszélyes, de gazdaságtalan is, hiszen viszonylag rövid időn belül elkerülhetetlen a gyökeres átépítése, ami nagyon költséges. Másrészt érthető a beruházó érvelése is: hosszú és várhatóan viszonylag kisforgalmú

gyorsforgalmi útra van szükségünk, tehát jó lenne azt első ütemben olcsóbban, esetleg csökkentett kapacitással megépíteni. Ezért megbízásunkból a RODEN Mérnökiroda részletes tanulmányt készített a kétütemű kiépítés lehetséges műszaki megoldásairól, s ez a tanulmány bizony csak azt igazolta, hogy műszakilag nincs jobb az együtemű kiépítésnél, de ahhoz készfizető beruházó szükségeltetik.

Ebbe a témakörbe tartozott a kőröshegyi völgyhíd tervezői diszpozíciója is. Hiszen a kérdés, ami a 100 kilométeres új autópálya szempontjából is nagyon fontos volt, az a 2 kilométeres kőröshegyi szakaszon éppen megkerülhetetlen, sokszorosan súlyos problémát takart.

Megbíztunk két hídtervező társaságot, az Uvatervet és a PontTervet, hogy egymástól függetlenül készítsenek elemzést arról, hogy betonból, vagy acélból épüljön-e a völgyhíd, és miként ütemezhető. Válaszuk a második kérdésre egyértelmű volt: a teljes műtárgyon belül e szempontból az alépítmény a döntő, s az mind műszaki biztonság, mind költségtakarékosság szempontjából csak egy ütemben építhető meg. Tehát az egész völgyhidat egy ütemben kell megépíteni. A felszerkezet anyagára nézve mindketten az acél mellett voksoltak.

A völgyhíd ezen a technikai kérdésen túl is az egész projekt legkényesebb, legtöbb vitát kiváltó eleme volt. Az M7 autópályára korábban kidolgozott előtervek a nyomvonalat Zamárdi és Szántód között a Balatonra néző domboldalon, majd a Kőröshegyi völgytől nyugatra Balatonföldvár déli szegélyén, nyílt munkagödörben épülő alagútban javasolták. Balatonföldvár azonban az érintett telkeket időközben úgy foglalta a rendezési tervébe (zömében már értékesítette is), hogy ezt a verziót fel kellett adni, sőt Zamárdi is tiltakozott a szőlők igénybevétele ellen. Így született meg a kőröshegyi völgyhíd gondolata, amit Földvár és Kőröshegy önkormányzata gyorsan magáévá tett, s attól a továbbiakban egy jottányit sem volt hajlandó eltérni. (Itt is megjegyzem, bár ez szorosabban a területrendezés témájához tartozik, hogy törvényeink az országos, vagy regionális infrastruktúra meghatározásában olyan szuverén beleszólást engedtek-engednek az önkormányzatoknak, ami egyrészt indokolatlan, másrészt a dilettantizmus és korrupció melegágya.)

Sokan voltunk többé-kevésbé illetékes szakemberek, akiket riasztott ez a völgyhíd: 2 km hosszú, 100 m magas, alpesi völgyhidat építeni a somogyi dombok közé. Ráadásul úgy, hogy az a tihanyi félsziget legszebb panorámájának közepébe kitörülhetetlenül betolakszik. Olyan merényletnek tűnt ez Tihany ellen, mint egykor a visszhang tönkretétele. Sikerült a Balatoni Üdülőkörzet Regionális Rendezési Tervébe (az ú.n. Balaton-törvénybe) is beiktatni egy mondatot, miszerint ezt a szakaszt „terepközeli nyomvonalon” kell megépíteni.

Megvizsgáltuk, hogy ha a tervezési sebességet alacsonyabb értékben, 130 km/ó helyett 100, vagy 80 km/ó-ban szabjuk meg, milyen megtakarítás, mennyivel kedvezőbb nyomvonal érhető el. Gyökeres változást azonban így nem lehetett elérni. Ezután számos új nyomvonalat vizsgáltunk meg, szám szerint úgy emlékszem, 43-at. (!) A BME Útépítési tanszéke részletesen elemezte ezeket a változatokat, és tett is javaslatot az optimum kidolgozására. Különféle kompromisszumokkal, alagutakat is beiktatva a zamárdi oldalon, látszott remény, hogy jóval alacsonyabban és rövidebb völgyhíddal lehessen keresztezni a völgyet. Hogy ily módon lehetett volna-e olcsóbb ez a szakasz, nem tudom, hiszen az alagutak költsége is magas, és miként az M6 ügye bizonyítja, az is sok vita forrása lett volna. Másrészt a helyi erők, Balatonföldvár és Kőröshegy vezetői mereven ragaszkodtak a nagy völgyhídhoz, illetve annak nyomvonalához. Sokat suttogtak ez ügyben személyes ingatlan-érdekekről, bár nekem semmi bizonyíték nem jutott birtokomba. Igaz, nem is kerestem, ehhez én nem is értek. Az ügyre végül már nélkülem, mások tettek pontot.

Nehéz kérdés volt a kapcsolódó, vagy csak hozzá kapcsolt beruházások rendszerezése is. Egy ekkora fejlesztés nyilván elképzelhetetlen anélkül, hogy mellette bizonyos egyéb építmények is el ne készüljenek. Különösen az úthálózati kapcsolatok, amik többé-kevésbé szorosan köthetők hozzá. Az önkormányzatok érthető módon mind előálltak valami

közlekedési problémával, amit – akkor hirtelen úgy látták – az M7 építése révén meg kívántak oldani. Ezeket tehát szigorúan három csoportba osztottuk. Az elsőbe azokat, ami nélkül maga az autópálya nem építhető meg és nem működtethető. A másodikba, amelyek az úthálózat logikája szerint szorosan következnek az autópálya megépítéséből. Végül a harmadik, amelyek indokolt, jogos elképzelések, de az autópálya várható térségfejlesztő hatása révén majd szinte maguktól is megoldódnak.

Ebből a szempontból igen érdekes volt számomra, hogy 2001-ben részt vehettem egy három hetes úthálózat-fejlesztési tréningen Párizsban. Ott találkoztam a Besançon-i egyetem kutatóival, akik a Paris-Rhin-Rhôn Autópálya Társaság megbízásából végeztek utólagos hatásvizsgálatokat az autópályák térségfejlesztő hatásairól. Vizsgálataik számos érdekes példát hoztak arról, hogy az autópálya-keltette gazdasági élénkülés miként rendezi át egy-egy kistérség vagy település térszerkezetét, értékeli át a térség egyes szektorait, és tár fel addig lappangó erőforrásokat.

A végül megvalósult kiépítést ezeken túl még egy esemény befolyásolta, megítélésem szerint egyértelműen károsan. Ez pedig a tervezési szabályzat időközben bekövetkezett módosítása volt.

Ennek a módosításnak az előkészítése még 1995-96-ban megkezdődött. A tervezet kidolgozása az Uvaterv nevében az akkor már nyugdíjas dr. Jánoshegyi Ferenc vezetésével egy kis munkacsoport feladata volt, amit egy szakértői bizottság kísért figyelemmel, és szinte hétről hétre opponált. Ebbe az oppozíciós bizottságba még a Magyar Scetaurout munkatársaként én is meghívást kaptam, s őszinte ambícióval vettem benne részt. Különösen izgalmasnak tűnt az a kérdés, hogy az 1970 óta bekövetkezett műszaki fejlődés és a forgalom jellemzői miként befolyásolják a biztonságot. Hajlottunk arra, hogy a járművek biztonsági tulajdonságainak és berendezéseinek köszönhetően az út műszaki jellemzői valamivel alacsonyabb szinten is elfogadhatók. Így pld. a legegyszerűbb jellemzőt tekintve a 120 km/óra tervezési sebességhez – ami megegyezett a megengedett sebességgel! – a korábbi 750 m vízszintes ívsugár mintegy 720 m-re csökkenthető lenne. Az ilyen és hasonló engedmények pedig egyrészt könnyebbé tennék a terepi adottságok figyelembe vételét, másrészt csökkentenék a költségeket.

A szabályzat szerkesztése azonban – nem utolsó sorban éppen az oppozíciós bizottság vitái miatt – nagyon elhúzódott, s végül az UKIG úgy döntött, hogy az addig rendelkezésre álló anyagból egy szűk szerkesztő csoport állítsa össze az új szabályzatot. Az új szabályzat pedig az autópályákon az időközben 130 km/órára megemelt megengedett sebességhez 140 km/óra tervezési sebességet írt elő.

Ezzel egyidőben ugyanis a közvélemény nyomására a KRESZ úgy módosult, hogy bármi építési és egyéb műszaki beavatkozás nélkül a teljes meglévő úthálózaton felemelték a megengedett sebességet, az autópályákon 120 km/óráról 130 km/órára, a többi úton pedig 80 km/óráról 90 km/órára. Úgy vélem, ez az intézkedés is azt igazolta, hogy mind a közvélemény, mind a jogalkotó bízott a közlekedés elemeinek megnövekedett biztonsági színvonalában. Az előkészítés fázisában lévő M7 autópályánál azonban – és minden azóta épült autópályánál – ez azzal a következménnyel járt, hogy az alkalmazandó műszaki jellemzők nemhogy csökkentek volna, de jelentősen szigorodtak. Az M7 autópályát viszont ezekkel a szigorúbb vonalvezetési jellemzőkkel be kellett szorítani a már korábban rögzített területhatárok közé. Ezért van az, hogy a somogyi dombok között az autópálya alpesi jellegű bélésfalak között, vagy hegyvidéki méretű völgyhidakon vezet, ahol ráadásul a látótávolság biztosítása céljából a középső elválasztó sáv gyakran sportpálya-méreteket ölt. Mikor az első ilyen szakasz avatásán Berg Tamás autójából szembe kerültem ezekkel az építményekkel, szinte megrendültem a mérnöki és közgazdasági gondolkodás eme kisiklása láttán.

Ezenközben folyamatosan dolgoztunk a meglévő pálya felújításának előkészítésén, s végül eljutottunk oda, hogy az első szakaszra, a teljes munka mintegy egyharmadára,

kiírhattuk a kivitelezési pályázatot. A kormányhatározat – úgy emlékszem – 13 milliárd forint keretet szabott meg a teljes felújításra. (Az 1990 után lezajló inflációs folyamatok miatt már akkor is nehéz volt megbecsülni ennek valós értéket, mára pedig a kép nyilván még homályosabbá lett.) A beérkező ajánlatok sajnos ezt a keretösszeget szinte teljes egészében felemésztették volna, így kénytelenek voltunk a pályázatot sikertelenné nyilvánítani. Akkor történ, hogy, az Uvaterv megalakulásának 50. évfordulós ünnepségén, ahol éppen Arató Balázzsal beszélgettem, Keleti Imre hozzánk lépett, és kemény szemrehányással mondta:

– Tönkreteszitek a magyar építőipart!

S valóban: az akkori szűk esztendőkben ez a biztosra vett, de elmaradt beruházás igen nehéz helyzetbe hozta a megbízásra éhező nagyvállalatokat.

Végül meg kell emlékeznem az M7 autópálya építésének egy önálló, izgalmas fejezetéről: a horvát határcsatlakozást biztosító Mura-híd építéséről. Ez azonban annyira önálló ügy, hogy később térek vissza rá.

Időközben ugyanis az én szerepem és viszonyom az M7 autópálya ügyében gyökeresen megváltozott. 2000-ben megalakult a Nemzeti Autópálya Rt., amelynek tulajdonosa a Magyar Fejlesztési Bank volt. Tehát miközben még tárgyalások folytak az NA Rt. hatásköréről, a közlekedési minisztériumhoz való viszonyáról, egyáltalán a tárca és a közúti főosztály beleszólási lehetőségeiről az autópálya-hálózat fejlesztési ügyeibe (gondoljuk meg: a szakminisztérium beleszólása az autópálya-hálózat ügyeibe!), az NA Rt. már átvette az M7 felújításának és továbbépítésének előkészítését, mégpedig úgy, hogy az addigi előrehaladásról engem és minket, akik addig ezzel foglalkoztunk, meg sem kérdeztek. Így történt, hogy a tárca képviselőjeként még részt vettem Balatonföldváron egy fórumon, ezúttal már az NA Rt. kommunikációs igazgatójának társaságában, ahol ismét kemény vitát folytattunk Földvár és Kőröshegy polgármesterével, de utána soha többé semmiféle ügyirat, kérdés, nem került elém az M7 autópályával kapcsolatban, viszont az NA Rt. rövidesen megegyezett velük, s elfogadta az általunk oly sokat vitatott nyomvonalat. Így hát megépült a völgyhíd. Közel 100 m magas szerkezettel és betonból.

E kérdés lezárásaként meg kell jegyeznem, hogy minden elismerésem azoké, akik ezt a műtárgyat mérnökként létrehozták. Mérnöki teljesítményként erre valóban büszkék lehetnek, s egy kicsit én is büszke vagyok. De változatlanul vallom, hogy ez a műtárgy nem odavaló, és hazánk jelen gazdasági helyzetében nem lett volna szabad annyi pénz áldozni rá.

*

Egy kis szervezeti kitérő

Tehát, mint mondám, az M7 ügyeit se szó, se beszéd, átvette tőlem a Nemzeti Autópálya Rt, aminek tulajdonosa a Magyar Fejlesztési Bank volt. 1998 nyarán hosszú hónapokig tartó kötélhúzás kezdődött a KHVM és az MFB között az autópályákhoz fűződő jogok és feladatok hovatartozásáról. A Közúti főosztály szempontjából ez a játszma persze eleve reménytelen volt, hiszen nem azért jött létre az NA Rt., hogy a Lotz Károlytól megörökölt apparátus szolgáló leánya legyen. De a főosztály jog- és feladatfosztása ezzel még nem ért véget. Csakhamar megalakult a minisztériumon belül az Autópálya Koordinációs Iroda. Ennek vezetőjévé Kölber Györgyöt nevezték ki, aki egykor a Budapesti KIG munkatársa, a váci üzemmérnökség vezetője volt, majd onnan a Fejlesztési Bankhoz került. Kölber György helyettese Andricsák Zoltán lett, aki – kiváló angol és francia nyelvtudással,

Afrikában gazdagított mérnöki gyakorlattal – ezelőtt soká működött a Transinvest beltagjaként. Végül az iroda harmadik tagja nyugdíjasként Mihályi Miklós lett, aki még a Kozma-féle Útosztályon volt szobatársam éveken át.

Így tehát a Koordinációs Iroda csupa számomra régről jól ismert, baráti kollégából állt össze. Miközben pedig a Közúti főosztály és az Autópálya Iroda viszonya érthető módon elég feszült volt, én egy kicsit a béke küldöttjének éreztem magam közöttük.

A bizarr szervezeti felállás azonban nem egyszer szült bizarr helyzeteket. Ilyen volt, amikor talán 1999 elején erőnket megfeszítve dolgoztunk Holnapy László vezetésével az új útfejlesztési programon. A határidő előtti napon fél éjszaka bent voltunk, majd másnap kora reggel, még zúgó fejjel, tovább finiseltünk. A titkárságon a listákat ellenőriztük, másoltuk, rendezgettük. Egyszercsak belép a szobába Szilágyi András, az NA Rt. műszaki igazgatója. Andrissal – és Kozma Lacival – 1991-ben egy hónapig együtt tanulmányoztuk a francia útigazgatás működését, a hangnem tehát miközöttünk pajtási volt. De mert nagyon el voltam foglalva, ez alkalommal csak a vállam fölött üdvözöltem, s rutinszerűen kérdeztem, választ sem várva, ugyan kihez jöttél. De pár perc múlva még jött az NA Rt-től 2-3 potentát, s együtt eltűntek a főosztályvezetői irodában. Mint csakhamar kiderült, azért jöttek, hogy ami fejlesztési programot mi hosszas előkészítés, majd végül két-három lázas nap munkájával összeraktunk, most egy-két óra alatt gyökerestül átszerkesszék, az ő ki tudja, milyen elveik szerint.

Ettől kezdve autópálya ügyekben sokáig senki sem tudta, kire kell hallgatni, s valójában ki hozza a döntéseket. Majd amikor a 2002. évi kormányváltás után megszűnt az Autópálya Iroda, akkor munkajogi viták következtek, hiszen az így elbocsátott köztisztviselők joggal vitatták az őket ért sérelmeket.

Újabb bizonyíték, hogy a meggondolatlan átszervezések nem pótolják a jól végzett szakmai munkát, de rengeteg zűrzavart és emberi sérüléseket okoznak.

*

Néhány emlék vezetőinkről

Közhely, hogy milyen fontos akár egy szervezet, akár valamely fontos teendő szempontjából, hogy ki a vezető. Én életem nagy szerencséjének tartom, hogy fontos időszakokban voltak kiváló vezetőim. Említettem osztályfőnökömet, dr. Kovács Jánost, de már az általános iskolában is, majd a gimnáziumban voltak számosan olyan tanáraim, akik jó irányban hajlítgattak. Munka, lelkiismeretesség, közösség – hogy ne használjak olyan szavakat, amelyeket ma – sajnálatos és tán elítélendő módon – fellengzősnek tartunk. Nos, találkoztam ilyen vezetőkkel mérnöki pályámon is, ahogy az elmondottakból tán ki is olvasható. Mindig igyekeztem követni az útmutatásukat, tanulni belőle, s tehetségem szerint igyekeztem az ő munkájukat is támogatni. Találkoztam azonban olyan személyekkel és olyan jelenségekkel is, amiről talán itt is érdemes szót ejteni, a tanulság kedvéért.

Elsőként egy olyan történetet mondanék el, ami a szakmához csak lazán kapcsolható, de – számomra legalábbis – a korszaknak, a társadalmi beidegzésnek egy jellegzetes vonását illusztrálja.

Dr. Gonda György, aki egykor a Vas Megyei Tanács elnöke volt, majd onnan „fölfelé bukott”, s lett a Környezetvédelmi Hivatal államtitkára (dr. Ábrahám Kálmán követte őt ezen a poszton, tehát ez afféle káder-temető volt), nyugdíjba vonulván a Tudományos Ismeretterjesztő Társaság (TIT) Vas megyei elnöke lett. E pozíciójában a 80-as években

előadás-sorozatot szervezett Szombathelyen, ahová kiváló, neves tudósokat hozott el. Egy alkalommal dr. Enyedi György akadémikus, az urbanisztika kimagasló kutatója volt a vendég a TIT székházban. A rendezvény levezető elnöke ez alkalommal Gonda egykori helyettese és később utóda, dr. Bors Zoltán, a megyei tanács akkori elnöke volt. Bors Zoltánt személyesen is elég jól ismertem, elég gyakran találkoztunk szűkebb körben is. Intelligens, jó vezetőnek tartottam, aki a megyében a szabadgondolkodó szakemberek támaszának számított. Aznap délután Enyedi György nagyon érdekes, adatokkal gazdagon alátámasztott előadást tartott arról a városodási folyamatról (ezt a szót tőle tanultam), ami a XX. században a világban lezajlott, és aminek annyi de annyi pozitív és negatív hatása volt, van és lesz. A megyeszékhely közönsége, vagy száz érdeklődő, nagy figyelemmel hallgatta. Végre az előadó leült, és elhangzott a szokott kérdés:

- Kinek van kérdése, hozzászólása?

Kérdés, hozzászólás bőven akadt. Az előadó három-három megszólalást csokorba fogva válaszolt. Hosszan tartott ez a diskurzus, végre én is felemeltem a kezem. Azt jegyeztem meg, hogy a magyarországi lakáshelyzet, nem is a lakások hiánya, hanem a rendszer merevsége szinte áthághatatlan gátat állít a gazdasági szempontból kívánatos munkaerő-mobilitás útjába. S mert utánam több hozzászóló már nem jelentkezett, az előadó fel sem állt, úgy válaszolt nekem:

- Uram, önnek igaza van. – S több szava nem is volt.

Akkor felállt az elnöklő Bors Zoltán, hogy berekessze az összejövetelt. De mielőtt megköszönte volna Enyedi professzor előadását, hozzám fordult. – Ti pedig, Molnár elvtárs – mondta – foglalkozzatok a saját feladataitokkal. – Lényegében ezt mondta. Amit én úgy értelmeztem, hogy itt lent, a nézőtéren, az asztalnak ezen az oldalán, senki sem szólhat úgy, hogy a végén neki „egyszerűen igaza legyen”. Az Igazság birtoklásához ugyanis csak az asztal másik oldalának van joga.

Említettem, hogy Bors Zoltánt én intelligens és tisztességes embernek ismertem. Ezért is döbbentett meg, hogy még ő sem volt képes kivonni magát ennek a félelmetes ideológiai reflexnek a hatása alól, amit a Párt vezető-szerepe és axiomatikus iránymutatási monopóliuma jelentett.

Ennek a magatartásnak ellenpontja volt számomra, amit egy alkalommal Fürstenfeldben tapasztaltam az S7 autóút környezetterhelhetőségi vizsgálata (Umwelt Verträglichkeits Prűfung – UVP) keretében. A városi színház színpadán hosszú órákon át ült türelmesen a tartományi kormány közlekedési osztályának vezetője, tekintélyes tisztviselő, udvari tanácsos (Hofrat!), és szorgalmasan jegyezte a népes nézőtérről érkező észrevételeket, kifogásokat, javaslatokat, s válaszolt higgadtan a kérdésekre.

De volt számomra ennek a TIT előadásnak egy posztkommunista parafrázisa is, ahogyan Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter bemutatta a közlekedési blokk munkatársainak Horváth Zsolt Csaba szakállamtitkárt. Kicsivel korábbra visszanyúlva talán ott kell kezdenünk, hogy amikor legnagyobb megdöbbenésünkre 2002-ben a Medgyessy-kormány felszámolta a közlekedésügy önállóságát, vagy legalábbis primátusát, s létrehozta a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumot, Ruppert László helyettes államtitkár azzal vigasztalta a csapatot, hogy volt már ilyen, például Baross Gábor idejében is. Sajnos azonban a Baross Gábor székébe ültetett Csillag István – akitől annak idején, mint tanácsadótól, a közúti igazgatóságok gazdasági társasággá alakításának javaslata származott – bizony igencsak mellékesen, mostohagyerekként kezelte a közlekedés ügyét. Kóka János fellépése aztán még inkább azt a hitet erősítette bennünk, hogy a gazdánk számára egyáltalán nem vagyunk fontosak. Sem mi magunk, sem a szakma, az „ügy”, amiért dolgozunk. Sajnálatunkra ezt igazolta dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár leváltása is.

Az új vezető bemutatására, akit rövid időn belül csak monogramjával emlegettünk, a Margit körúti irodaház alagsorában, a nagy teremben került sor. Meg kell jegyeznem, ilyen

„állománygyűlést” a korábbiakban is ritkán tartottak, nem volt divat vezetőink körében, hogy munkatársi közösségnek tekintsenek, és időnként tájékoztassanak, a véleményünkről megkérdezzenek bennünket.

Mikor kollégáimmal beléptem a terembe, a blokk munkatársainak tán kétharmada már ott volt. A hosszú elnöki asztal egyik végén ott állt a miniszter, és mobil készülékén telefonált. Az asztal másik végén ott állt, vagy inkább téblábolt egy másik fiatalember – ő volt az új vezető.

A terem lassan megtelt, a miniszter befejezte a telefont, s hozzánk fordult. Arról beszélt, mennyire tisztában van a mi munkánk jelentőségével, és milyen nagyra tartja ennek a kis csapatnak önfeláldozó, szakmailag igen magas szintű munkáját. Úgy megdicsért bennünket, hogy már szinte a fizetésemelést is a kezünkben éreztük. Aztán hirtelen bemutatta az új közlekedési szakállamtitkárt (ez a titulus váltotta a korábbi helyettes államtitkári címet), további lojalitást kért tőlünk, és kiment a teremből. Új szakállamtitkárunk szó nélkül követte.

Mi pedig döbbenten ültünk egy-két percig, aztán csöndes morgolódás közben mi is szétszállingóztunk.

Akkor én már elmúltam 60 éves, hátam mögött volt közel 40 év hivatali gyakorlat. De még soha nem fordult elő velem, hogy egy gyűlés összehívója még ha csak illemből is, ne mutatta volna, hogy érdekelné a véleményünk. Ha csupán egyszerű udvariassági formulaként is, de mindig elhangzott a kérdés, van-e valakinek kérdése, hozzászólása. Kóka János még erre sem méltatott bennünket. Ámbár igaz: a békákat valóban nem szokták megkérdezni, miként vélekednek a mocsár lecsapolásáról.

Mennyivel másabb volt, és a maga módján milyen üde és szellemes, amikor még a 9 igazgatóság idején, dr. Nagy Ervin hívott össze bennünket!

Nagy Ervin nagy csapatkapitány volt. Vagy inkább tartományúrnak mondanám, aki familiárisainak tekintett bennünket. Szívesen látogatta körbe birodalmát, s útja során a munkát jó vacsorák, kedélyes beszélgetések kísérték, itt-ott egy kis vadászattal, vagy „csak nekünk” orgonakoncerttel színesítve. Mi tagadás, mi is szívesen kivettük a részünket ezekből a társas mulatságokból, csak ne lettek volna túl gyakoriak, és illendően kötelezőek. Nagy Ervin shawman volt. Remekül értett hozzá, hogy miként kell magát, vagy inkább az általa pártfogolt ügyet reflektorfénybe állítani. Így történt például, amit már az Útinform kapcsán megírtam, hogy 1986-87 kemény telén a maga kezébe ragadta az irányítást, s lett azonnal a hóeltakarításhoz azonnal minden, különösen ami nem gépi eszköz, hanem ami gyorsan, olcsón, látványosan előteremthető. Lett hirtelen Közlekedési Főügyelet, s kaptunk honvédségi támogatást: harckocsit és helikoptert, pedig leginkább gyors és megbízható telefonhálózatra és korszerű teherautókra lett volna szükségünk.

Aztán a 80-as évek vége felé egyre érezhetőbb lett, hogy a politikai légkör változásával a közúti szolgálatban is tisztább viszonyoknak kell jönniük. Úgy éreztük, hogy ez a show-műsor rövidesen végetér. Amikor tehát értesítést kaptunk, hogy a kilenc igazgató adott időben jelenjék meg a miniszterhelyettesi irodában, szinte biztosra mentünk, hogy főnökünk a távozását fogja nekünk bejelenteni. Együtt voltunk már a Dob utcai iroda előszobájában, mikor nyílott az ajtó, s Nagy Ervin széles mosollyal üdvözölt és tessékelt bennünket befelé. Meglepetten, tétova udvariassággal fogtunk vele kezet, s léptünk beljebb. Nem erre, ilyen derűs, vidám fogadtatásra számítottunk. Aztán mikor leültünk a kistárgyaló asztala köré, ő ragyogó arccal jelentette be: Megalakul az Országos Közúti Főigazgatóság. – Én leszek a vezérigazgató – mondta –, ti pedig az igazgató-tanács.

Mai eszemmel visszagondolva mondhatom: számunkra ez volt a rendszerváltozás első felvonása, s ez sok tekintetben leképezte az egész történelmi folyamatot, a habzó, fecsegő felszín túlélését. (Évekkel később, mikor valahol futólag újra találkoztunk, keresetlen egyszerűséggel mondta: Van egy gyáram…)

A személyek és pártok körül kerengő események között a következő történet a koncepciózus vezetői mentalitás hiányát illusztrálja. Uniós csatlakozásunk időszakában eltűnődtem azon, hogy a 2004-ben belépő tagországok mind területüket, mind lakosságukat tekintve a kibővült Uniónak mintegy harmadát adják, de összterméküket a teljes produktumnak csak 5%-át teszi ki. Ez ékes bizonyítéka a felzárkóztatási politika indokoltságának, de a felzárkózás csak úgy lehet eredményes és egészséges, ha arra nem a hagyományos gazdasági irányultság nyomja rá a bélyegét, hanem kialakul egy homogén európai térszerkezet és egy sok-központú társadalom és gazdaság. Ennek pedig előfeltétele egy olyan rácsos rendszerű közlekedési és városhálózat, ami nemcsak a nagy kontinentális központok elérhetőségét szolgálja, hanem az egész uniós térség homogén szövetét adja. Úgy gondoltam, ezt a térszerkezetet, ezt a közlekedési hálózatot közösen kellene megtervezni, s erre az Uniónak célzott forrást kellene nyújtania.

Igenám, de az az uniós tisztviselő, akihez baráti bizalommal fordultam, lényegében azt válaszolta nekem, hogy az EU nem fog nekünk házi feladatokat adni. Jelentkezzünk mi magunk ezzel a javaslattal, s akkor majd lesz támogatás is.

Nagyjából ugyanebben az időben kapott publicitást két kezdeményezés az észak-déli kapcsolatok fejlesztésére: a svéd kezdeményezésre kidolgozott Szczecin-Trieszt (Central European Transport Corridor – CETC), és a litván javaslatra megfogalmazott Tallin-Kaunas-Miskolc folyosó, a Via Carpatia gondolata. Az én elképzeléseimmel mindkét javaslat összhangban volt, de azonnal érezni kezdtem azt a veszélyt, hogy ha önálló folyosók szállnak ringbe uniós támogatásért, ezek könnyen kiolthatják egymást. (Az V/c folyosót védelmező Gurmai Zita képviselő asszony reakciója ezt ékesen bizonyította is.) Viszont ha ezeket mint egy egységes hálózat elemeit szemléljük, mindegyiknek nagyobb lesz az esélye. A Via Carpatia érdekében a lengyelországi Łańcut városába 2006 október 27-ére össze is hívták az érintett négy ország, Litvánia, Lengyelország, Szlovákia és Magyarország közlekedési miniszterét. Magyarországot a konferencián egy helyettes államtitkár képviselte. Nem tudom, ki állította össze számára a felkészítő anyagot, de tudom, hogy abban az én előbbiekben vázolt javaslatom is benne volt, amit részint statisztikai adatokkal, részint térségfejlesztési, másrészt az Unió vezetői számára is megfontolandó politikai érvekkel támasztottam alá. Emellett utaltam arra is, hogy Sólyom László köztársasági elnöknek beiktatása után talán legelső hivatalos útja a Baltikumba vezetett, s ott ő nyomatékosan felhívta a figyelmet a Baltikum és Magyarország közlekedési kapcsolatainak tarthatatlan voltára. A magyar képviselő azonban a konferencián ezeket a szempontokat meg sem említette. Hozzászólásában kizárólag a Miskolc-Kassa kapcsolat fejlesztésének szerény magyar terveit, a 3. sz. főút néhány elkerülő szakaszának építését ismertette. Pedig ez jeles alkalom lett volna egy történelmi kezdeményezés bejelentésére, s megalapozói lehettünk volna az új közép-európai autópálya-hálózatnak.

*

Fényes kilátások(?)

Mottó: Hiú ember vagyok. Mea culpa,
mea maxima culpa.

1996-ban az Úthálózat-fejlesztési osztály vezetőjét, Plachy Sándort kinevezték az UKIG műszaki igazgatójává. Néhány hónappal később megürült állására a minisztérium pályázatot írt ki. Én akkor már igencsak éreztem, hogy tevékenységem a Magyar Scetauroute Kft-nél enyhén szólva nem változtatta be a francia és magyar tulajdonosok reményeit, így hát megpályáztam ezt az állást. Nem jobb híján tettem ezt, hanem azért, mert – óh, naiv hiúság! – azt gondoltam, hogy igencsak alkalmas vagyok erre a feladatra. De csalódnom kellett, pályázatomat elutasították. Mikor alkalmam nyílt rá, hogy erről szót váltsak a főosztály vezetőjével, ő igen bizalmasan azt mondta:

– Tudod, hogy mennyire becsülöm a hozzáértésedet, de nem rád gondoltam. Fiatalabb embert keresek, aki beszél két-három nyelvet, aki közvetlenül tud tájékozódni a nemzetközi mezőnyben is.

– Igazad van – feleltem. – És kapsz-e ilyet?

– Óh, többekkel is tárgyalok. – válaszolta. Utóbb azonban kiderült, hogy nem tudja megfizetni őket. Akikkel tárgyalt, mikor a jövedelemre került sor, mindről kiderült, hogy a tárcánál lehetséges pénz többszörösét keresik. Így aztán a pozíció még jó ideig betöltetlen maradt.

Közben, 1997 tavaszán valóban kitelt becsületem korábbi helyemen, s új állást kellett keresnem. Ekkor vett maga mellé Hórvölgyi Lajos a Közúti főosztályra, ha nem is osztályvezetőként, de bizalmi munkatársként. És szerencsémre nem is minisztérium státusban, hanem az UKIG dolgozójaként. Tehát sokkal jobb anyagi feltételek mellett! Az üres osztályvezetői posztra pedig végül a korábbi helyettest nevezték ki, főosztályvezető-helyettesi besorolással.

Telt-múlt az idő. Dolgoztam és élveztem a munkámat. Öt évvel később, 2002-ben a tavaszi választások után új kormány alakult, s a tárcát is alapjaiban átszervezték. A Csillag István vezette Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban új helyen, új formában folytatódott a munka. Ekkor, betöltve 60. évemet, úgy gondoltam, talán érdemes lenne véleményemet, tapasztalataimat röviden összegezni. Ebből a gondolatból ezzel a mottóval, amit a jobb fölső sarokba kiemeltem, néhány oldalas dolgozat született dr. Ruppert László helyettes államtitkár úr számára.

Egy péntek reggel terveztem ezt átadni neki, de mert nem tudtam vele négyszemközt beszélni, a borítékot letettem a titkárnője asztalára, hogy adná majd az ő kezébe.

A következő hétfőn azzal a programmal mentem dolgozni, hogy délben autóval elutazom, mert kedden a belügyminisztérium vezette delegációval Horvátországban a határforgalmi egyezményről fogunk tárgyalni. A hivatalban azonban az a döbbenetes meglepetés várt, hogy Ruppert Lászlót és főosztályvezetőnket, Holnapy Lászlót még péntek délután azonnali hatállyal felmentették. Ki lesz az utód, még nem tudható. – Ilyen körülmények között utazzam-e? – kérdeztem Holnapytól. Hümmögött kissé, s azt felelte, igen, menj el.

A magyar delegáció aznap éjjel Nagykanizsán szállt meg, ahol még egyeztetést tartottunk a másnapi kérdésekről. A tárgyalásra ugyanis vendéglátóink a határ-közeli Gola egyik üdülőjét választották.

Másnap reggel tehát útra készülvén ágyam szélén ülve éppen a zoknimat húztam, amikor cseng a telefonom. Főosztályvezető-helyettesünk hívott, s azt kérdezi tőlem, elvállalnám-e az úthálózat-fejlesztési osztály vezetői tisztségét, vagyis azt a pozíciót, amit a pályázaton nem nyertem el, s amit most ő tölt be.

Nem túlzás, először szóhoz sem jutottam. Átvillant az agyamon, hogy ő most tehát előbbre lép és már az utódját keresi? Máris közölték volna vele, hogy ki fogják nevezni? Hízelgő az ajánlata – de én az őáltala vezetett főosztályon legyek beosztott osztályvezető? Meg aztán elmúltam 60 éves! Kell-e nekem ez a dicsőség?

– Bocsáss meg – feleltem – de komolyan gondolnád-e, hogy én most, túl a 60-on kezdjek meg egy minisztériumi karriert?

Nemet mondtam neki.

Aztán a főosztályt összevonták a gépjármű-közlekedési főosztállyal, és vezetője Székely András lett, helyettese maradt a régi pozícióban, s közvetlen főnököm lett. A közlekedési helyettes államtitkári feladatokat ismét dr. Kovács Ferenc vette át, aki korábban, Lotz Károly mellett már, ha nem is közlekedési, de gazdasági ügyekben illetékes helyettes államtitkár volt. Osztályvezetőm vele igen jó kapcsolatot épített ki. Mindenben pontos, gyors és készséges munkatársa volt. Véleményem szerint éppen ez volt a hiányosság: az úthálózat-fejlesztés nem közgazdasági és nem államigazgatási kérdés, de nem is csupán mérnöki. Ezeknél sokkal komplexebb megközelítésre lett volna szükség. Majdnem azt mondanám, szinte művészi intuíciókra. Ritka az ilyen ember a műszaki szakmákban, de én ismerek néhány alkalmas embert. Kár, hogy ez a komplexitás az államvezetés berkeiben igen ritka. Ma fűzhetek a történtekhez kritikus megjegyzéseket, de áldom a szerencsémet, hogy nekem nem kellett megküzdenem ezzel a feladattal.

*

A Pentele híd

Szombathelyi éveim alatt gyakran előfordult, hogy valamely alföldi igazgatóságon akadt tennivalóm. Ilyenkor általában a Veszprém-Enying-Dunaföldvár útvonalat választottam, részint változatosságképpen is, de főleg hogy elkerüljem a főváros és környékének zsúfoltságát. Így amikor a 90-es években – például a Magyar Scetauroute-nál az országos fejlesztési program-csomagokat készítettem – napirendre került a keleti és nyugati országfél kapcsolatának kérdése, automatikusan merült fel bennem a dunaújvárosi híd gondolata. Hogy ezzel nem voltam egyedül, igazolta a Túra mérnökiroda javaslata (Besse László régi kollégám volt még Kósa Tibor egyetemi előkészítő csoportjából) egy közös autópálya- és vasúti hídra. Ugyanez a gondolat bukkant fel Fleischer Tamás írásaiban, a híressé lett „boríték-ábrában". Mindkét megközelítés azt az ösztönös igényt erősíti, hogy ha az országot egy olyan markáns természeti elem vágja ketté, mint az északról délre hömpölygő Duna, akkor az ország közepén okvetlenül szükség van egy összeköttetésre. Ezzel szemben Magyarországon Budapesttől délre egészen az országhatárig mindössze két híd volt a Dunán, eredetileg mindegyik vasúti híd. (Ráadásként szubjektív ösztönzés volt, hogy egyetemi éveim alatt egy nyarat Dunaújvárosban töltöttem termelési gyakorlaton, s nagyon szép emlékeket tápláltam ebből az időből.) Ettől kezdve minden kisebb-nagyobb megszólalási alkalommal érvelni kezdtem a Dunaújvárosi híd mellett.

A híd létesítésének logikáját és szükségességét támasztotta alá a hálós kialakítású autópálya-hálózat gondolata is, ami egyik részről oldani lenne képes Budapest mind nyomasztóbb túlsúlyát és mindenfajta hálózatunknak túlzottan centrális szerkezetét, másrészt ilyen hálós kialakítással tudnánk legjobban illeszkedni az össz-európai térszerkezetbe is. Autópálya-hálózatban gondolkodó kollégáimmal ebben szinte kivétel nélkül egyetértettünk, s ez az egyetértés értékes szakmai barátságokkal gazdagított bennünket. Fleischer Tamás,

Hamarné Szabó Mária, Molnár László Árpád, Berg Tamás, Hórvölgyi Lajos, Rigó Mihály, s még mások. Büszkén mondhatom, hogy ide sorolhatom Horváth Balázst, az Antall-kormány egykori belügyminiszterét is, valamint Rohonczi Sándort, a Híd Dunaújváros és Környéke Térségfejlesztő egyesület ügyvivőjét.

A híd iránti elkötelezettségem ugyanis arra ösztönzött, hogy belépjek a Híd Egyesületbe, s ebben a minőségben is igyekezzem minél több hívet szerezni a híd támogatásához. 1997 után pedig, immár a közlekedési tárca képviseletében én tartottam a kapcsolatot a mohácsi székhelyű M6 Regionális Fejlesztési Tanáccsal és a veszprémi székhelyű M8 Regionális Fejlesztési Tanáccsal is. Ez utóbbinak pedig Horváth Balázs volt az elnöke.

Hídépítés a Dunán? A 90-es években ez olyan léptékű vállalkozásnak tűnt, amire józan ésszel alig mertünk gondolni. Különösen azután, hogy Szekszárd közelében felépült egy Duna-híd, a Szent László híd, ami azonban nem vezetett sehonnan sehová. A 90-es évek elején fantaszták által megálmodott Déli Autópályából, illetve az abból kisarjadt M9 autópályából akkor még egy méternyi sem épült meg, márpedig a Szent László híd értelme csakis az lehetett volna, ha összeköti a Dél-Dunántúlt, a Szekszárd-Dombóvár-Kaposvár-Nagykanizsa gyöngysort a Dél-Alfölddel, a Baja-Szeged-Makó-Hódmezővásárhely-Békéscsaba gyöngysorral. Enélkül a pénz, amit a híd megépítésébe fektettünk, elásott kincs. Márpedig a hídhoz csatlakozó utakból mindmáig semmi sem épült meg!

Hasonló térszerkezeti kulcselemnek képzeltük el a dunaújvárosi hidat is, ami közép-európai léptékű kapcsolat bölcsője lehetne, autópályával kötve össze Erdély szívét Grácon át a lombard alfölddel. (Nézzünk a térképre! Ausztriában a Velence felől érkező A2 autópálya Ilz mellett északi irányba fordul. Vagyis a hálós szerkezet itt is törést szenved – két egymásra merőleges ágának nincsen folytatása sem kelet, sem dél felé. Másrészt Erdély akkor még – voltaképpen mindmáig – teljesen feltáratlan terület. Pedig kínálja magát a gondolat, hogy az Adria északi csücskét kössük össze a Duna deltájával, mintegy meghúzva így a Balkán félsziget északi határát. Ez a vonal pedig Magyarországot középen vágja ketté.) Így kezdtünk tünekedni Rohonczi Sándorral, hogy miként lehetne népszerűsíteni a dunaújvárosi híd gondolatát, miként lehetne híveket állítani mellé. Számos „píár-ötletet” gyűjtöttünk össze. Ezen a réven került sor az óbudai Aqua Hotelben rendezett konferenciára, aminek levezető elnökévé Kálnoki Kis Sándort nyertük meg, s ahová sikerült elhoznunk az osztrák és a román kormány képviselőjét is. Igaz, hogy ők inkább kételyeiket, mintsem támogatásukat hangoztatták, de ma már látható a folytatás: Románia, ha súlyos anyagi nehézségek árán is, de erősen törekszik a Transzszilvániai Autópálya létrehozására, Ausztria pedig sok évi ellenállás után beadta a derekát, s ma már egyetértünk abban, hogy a magyarországi M8 gyorsforgalmi útnak az A2 autópályához kell kapcsolódnia. Ezt szolgálja majd az előkészítés alatt álló S7 Schnellstrasse.

A 2000-es évek elején, az M6 autópálya esélyeinek megerősödése kedvezőbb helyzetbe hozta a dunaújvárosi híd esélyeit is. Akkor egyébként is kedvező szelek fújtak az autópálya-építésben. (Jó volt-e ez, vagy pazarlás, örülni kell-e ennek, vagy károkat okozott, valóban nehéz eldönteni.) És megszületett a döntés, hogy épüljön meg a Duna-híd Dunaújváros alatt. Nekem akkor ebben a döntésben semmi részem sem volt, s a részleteiről is úgy értesültem, hogy felkérést kaptam, tartanék előadást a Siófokon évente megrendezett „acélépítészeti konferencián” az útépítési programok acélszerkezeti szükségleteiről. (Balatonszéplak 2003. május 8-9.) Ennek kapcsán jutottam hozzá a tervezett új Duna-híd adataihoz és látvány-tervéhez, ami előadásomat érthető módon igencsak érdekesebbé tette. Kivetítettem a kosárfüles híd képét, bemutattam a maga kategóriájában világrekorder méreteit, s ezzel egyszerre partnere lettem a konferencia fő-előadójának, a Széchenyi-díjas Domanovszky Sándornak.

A híd ezek után a Nemzeti Autópálya Társaság beruházásában meg is épült. Én ennek minden fontos mozzanatát figyelemmel kísértem, s bár a nevezetes beúsztatáson nem lehettem jelen, az avatáson sikerült részt vennem. Közben azonban még egy feladatot vállaltam magamra. Névadásra buzdítottam a Híd Egyesületet és Dunaújváros közönségét. Ötletként magam is összeállítottam mintegy fél tucat javaslat. Nagy örömömre szolgált, hogy az érintettek végül az ősi Dunapentele nevét javasolták, s így a HÍD a Pentele nevet viseli.

Viselje ezt a nevet még sok-sok évig Isten áldásával!

Utóirat:

A Pentele hidat is elérte a magyar fejlesztések átka, a befejezetlenség. A híd és a hozzá tartozó rövid autópálya-szakasz elkészült, de folytatása ennek sem lett. Pedig nem is biztos, hogy ehhez 200 km új autópályára lenne szükség. A Közlekedésépítési Szemlében meg is írtam, miként lehetne ideiglenes kapcsolatokat kialakítani. A Mérnök Újságban pedig dühös cikkben fejtettem ki véleményemet a Szolnok megyei politikai döntéshozók határozatáról, miszerint az M8 autópálya Dunaújváros és Szolnok közötti szakasza számukra nem fontos. (Újabb Duna-híd sehonnan sehová – 2007. január) Érthető: számukra csak a Budapestre vezető út, az M4 a fontos. Számukra az ország egységes térszerkezete közömbös. A Szent László híd után tehát megépítettünk egy újabb Duna-hidat sehonnan sehová. És nem tudjuk, hogy ez a torzó-állapot vajon meddig áll majd fenn. Lehet, hogy mire kiderül, erre a hídra tényleg szükség van, addigra acélszerkezetét már meg is eszi a rozsda?

*

Hatásvizsgálatok, hálózatfejlesztés, területrendezés

Az M7 autópálya rekonstrukciójáról és folytatásáról szóló kormányhatározat előírta, hogy az úthasználóktól útdíjat kell szedni, s ennek előkészítéseként gazdasági-társadalmi hatásvizsgálatot kell készíteni.

Mint említettem, én 1997 áprilisában kerültem a Közúti főosztályra, s kezdetben feladatköröm eléggé esetleges volt. Mindenféle ad hoc feladatot kaptam Hórvölgyi Lajostól. Az események viszont gyorsan peregtek azokban a hónapokban. Nemcsak az autópálya-programról született döntés, hanem nyáron Helsinkiben lezajlott az európai közlekedési miniszterek konferenciája is, ahol elhatározták a transzeurópai közlekedési hálózat, a korábbi krétai folyosók kibővítését. Magyarország számára ez az V/c folyosó programba vételét jelentette, gyakorlatilag az M6 autópályát.

Ilyen körülmények között csapódott hozzám a téma, a gazdasági-társadalmi hatásvizsgálatok tematikájának összeállítása. Izgalmas feladat volt. Rövidesen kiderült, hogy ebben a formában nem is teljes. Ha tisztán akarjuk látni egy-egy ilyen nagyléptékű beruházás jövőt-formáló hatásait, ahhoz hármas viszonyrendszerben kell gondolkodni. S ennek a három vetítési alapnak megfelelő hierarchikus viszonyban kell kapcsolódnia egymáshoz. Ezért a vizsgálati tematikát végül társadalmi-gazdasági-környezeti szempont-rendszerben állítottam/állítottuk össze.

Abból indultam ki, hogy a gazdaság a társadalom részrendszere, és hivatása a társadalom egészének szolgálata. Ez talán evidencia, de a mindennapi szóhasználatban, a hétköznapi politikai és sajtó diskurzusban a gazdaság többnyire szinte öncélként jelenik meg. Így hirdette ezt annak idején a marxizmus, de ugyanezt sugallja a piacgazdaság és a globalizmus követelményrendszere is. Egy hatásvizsgálatban ennek viszont még a veszélyét is el kell kerülni. Hiszen az Embert nem a munka emelte ki a többi élőlény közül, hanem

magára ébredő lelke és gondolatai. Ezek szervezték őt közösségbe és ösztökélték aztán munkára is, hogy természet-adta környezetében megtalálja és egyre javítsa, fejlessze életkörülményeit. A hatásvizsgálatnak pedig éppen az erre gyakorolt hatásokat kell elemeznie. Ezért mi hangsúlyozottan a társadalmi megközelítést emeltük az élre, s mint annak kapcsolt területét, kezeltük a gazdaságot. Másrészt a társadalmi szempontokkal teljesen egyenrangúan kell kezelni a környezeti szempontokat, s végül az így kialakuló háromoldalú viszony-rendszer optimumát kell megtalálni.

Ezt a tematikát végül a közlekedési és a környezetvédelmi miniszter (Lotz Károly és Baja Ferenc) együttesen hagyta jóvá, s így ez lett a vezérfonala először az M7 autópályáról, később az M6, majd az M8 autópályáról kidolgozott TGK hatásvizsgálatoknak. A vizsgálatokat interaktív módon felügyelte a közlekedési és a területfejlesztésért felelős tárca, kidolgozásuk pedig a területfejlesztési tárca szakosított háttérintézménye, a VÁTI feladata lett.

Így kerültem szoros, napi munkakapcsolatba a dr. Szaló Péter helyettes államtitkár által felügyelt apparátussal, Tompai Géza főosztályvezetővel, Lacz Gábor főmérnökkel és a VÁTI tervező gárdájával.

Ezek után szinte magától adódott, hogy a közúti alágazat részéről én vettem részt az Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a Balatoni Üdülőkörzet Regionális Rendezési Terve kidolgozásában is.

Közben az a kérdés is gyakran foglalkoztatott, hogy úthálózatunkat, építményeinket 50-100 éves élettartamra hozzuk létre. De tudjuk-e, milyen lesz az élet, vagy szűkítve a kört, milyen lesz a közlekedés 50-100 év múlva?

Szolnokon, egy területfejlesztési konferencián, ahol az úthálózat és a területfejlesztés kapcsolatáról, azon belül a hídvárosokról tartottam előadást, fel is tettem ezt a kérdést. Gazdasági mérnöki tanulmányaim kedves tanára, dr. Tánczos Lászlóné erre megnyugtatóan azt felelte, hogy igen, az Akadémia foglalkozott ezzel a kérdéssel, s a megfelelő honlapon meg is találhatom a választ. Alapvető változásokra nem kell számítani.

Engem azonban ez a felelet korántsem nyugtatott meg. Mint később még lesz róla szó, ezt mai létünk egyik alapvető problémájával, civilizációnk jövő-képével hozom összefüggésbe, amit úgy foglaltam össze: Közlekedés – merre, hová? Válaszom ma sincs rá, de meggyőződésem, hogy ennek a kérdésnek állandóan szemünk előtt kell lebegnie.

Ám térjünk vissza a területrendezés témakörére! Ezeket az alapvetően fontos, nagyléptékű terveket természetesen meg kellett előznie az úthálózat fejlesztési tervének. Ezekért a minisztériumban elvileg az úthálózat-fejlesztési osztály vezetője volt felelős, a végrehajtás pedig az UKIG hatáskörébe tartozott. Az úthálózat-fejlesztési osztályt 1997-ig Plachy Sándor vezette, akit ebben a beosztásban Markotai Sándor követett. 2002 után pedig az osztály szinte észrevétlenül megszűnt. Nem emlékszem, hogy ezt hivatalosan bárki is deklarálta volna. Mi, a főosztály munkatársai továbbra is dolgoztunk a nekünk kiadott feladatokon, de a főosztály belső tagozódása elhomályosodott. Az úthálózat fejlesztéséről, annak irányairól persze mindig sokat vitatkoztunk. Az én véleményem szerint mindenképpen szükség lett volna egy jól átgondolt, útkategóriánként kidolgozott átfogó fejlesztési tervre, noha eleve számolni kell azzal, hogy az betű szerint nem lesz végrehajtható. De védelemre kijelölt sáncként arra mindig lehetne hivatkozni, s a napi meglepetések viharában mindig lenne mibe kapaszkodni. Mások azon a véleményen voltak, hogy a fejlesztéseket úgyis a politikusok határozzák meg. Ez igaz, feleltem, de a politikusoknak étlapot kell a kezükbe adni, hogy abból és csak abból válasszanak.

A hálózatfejlesztésen belül legnagyobb súlyt természetesen a főhálózat, s annak is nemzetközi szerepet játszó elemeire kellett helyezni. Nekem ez különösen szívemen feküdt.

Hiszen 1973-ban magam is ott voltam dr. Ábrahám Kálmán kíséretében, mikor Berlinben az NDK közlekedési minisztériumában megismerhettük az új, rácsos szerkezetű Európa-hálózat kialakításának alapelveit. Másrészt Vas megyében, a határ mellett naponta találkoztam a nemzetközi forgalommal.

A 90-es években a nemzetközi hálózat gerincét az ú.n. Helsinki folyosók alkották, vagyis azok az országokat átszelő útvonalak, melyeket a közlekedési miniszterek értekezlete 1997-ben Helsinkiben meghatározott. Ám szinte ezzel egy időben az is kiderült, hogy ezek a folyosók nem elegendők, s nem is képeznek hálózatot. Így került sor a TINA felmérésre. Ennek a betűszónak a feloldása „Transport Infrastructure Needs Assesment", vagyis a közlekedési infrastruktúra szükségleteinek felmérése. (Sokan az N betűt tévesen a „network" szóból vezették le, pedig nyilván nem a hálózatot kellett felmérni, hanem az adott történelmi helyzetből fakadó szükségleteket.) Magyarország ezt a felmérést sajnos nagyon felületesen végezte el, s megelégedett az éppen napirenden szereplő elemek listába vételével. A szükséges új elemek kimaradtak belőle.

Mikor én erről tudomást szereztem, nagyon elkeseredtem. Úgy láttam, nagyszerű alkalmat szalasztottunk el úthálózatunk szerkezetének korszerűsítésére és új elemekkel való kiegészítésére. Makacs hadjáratba kezdtem, s végül sikerült elérnem, hogy tárcánk hivatalos levélben kérje az Európai Bizottságtól néhány elem pótlólagos felvételét a TINA listájára. A következő elemeket javasoltuk:

- a történelmi Borostyánkő útnak Nyugat-Magyarországon végighúzódó utódát, a Pozsony-Szombathely-Zágráb útvonalat,
- országunk Nyugat-keleti középvonalát Grác-Dunaújváros-Nagyvárad vonalon,
- a Miskolc-Kassa gyorsforgalmi utat.

A Bizottság alapos megfontolás után rövid levélben értesített bennünket, hogy a TINA felmérés lezárult, s nincs rá mód, hogy azt újra megnyissák, de javaslatainkat „a TINA jegyzékkel azonos elbírálással" kezelik. Büszkén mondhatom tehát, hogy kezdeményezésem nyomán ez a levél megnyitotta az utat e három elem fejlesztése előtt, s ha lassan is, de megindult a munka, aminek mára már jelentős eredményei vannak.

Az UKIG-nál Hamarné Szabó Mária és Berg Tamás gondozta a hálózatfejlesztési tervvel kapcsolatos ügyeket. Sajnálatos, hogy erős minisztériumi támogatás híján ezek a tervek eleve nem lehettek elég határozottak. Jellemző, hogy az OTrT-hez nyújtott adatszolgáltatásunk, ami az autópálya- és főúthálózatot tartalmazta, nemhogy tárcaszintű, vagy még magasabb jóváhagyást kapott volna, csupán a VÁTI-nak nyújtott egyszerű adatközlés volt. Így talán érthető, noha ettől az nem kevésbé fájdalmas, hogy autópálya-hálózatunk szerkezete és számozási – tehát tájékozódási – rendszere esetleges, és nem felel meg az ország korszerű térszerkezetéhez fűződő követelményeknek. 2007-ben a Közúti és Mélyépítési Szemle 2007. évi 8. számában Gyorsforgalmi úthálózatunk szerkezete és számozása c. cikkemben részletesen kifejtettem erről a véleményemet, és javaslatot is tettem a szükséges korrekciókra. Arra törekedtem, hogy az eddig kialakult állapotot és a folyamatban lévő fejlesztéseket tiszteletben tartva minél simábban válthassunk át egy áttekinthető és logikus hálózati sémára. Ehhez megnyertem főosztályvezetőm támogatását is, de az ezután elkészülő tervmódosítások sajnos semmit sem vettek belőle figyelembe.

Az autópálya-hálózat fejlesztésére vonatkozó tervek természetesen sok-sok variáns vizsgálatával, hosszas, kemény viták tüzében készültek. S ahogy mindig is érvelni szoktam, ezek a viták nem is ülnek el, sokszor még az egyes elemek megvalósulása után sem. Módosítani, új elemeket, új változatokat beépíteni azonban mindaddig lehet, amíg az építés betonja meg nem szilárdul. Mik voltak a legnagyobb vitákat kiváltó variánsok? Lássunk néhány fontos fejezetet!

Az első ilyen alternatív kezdeményezés közvetlenül 1990 után jelentkezett: ez volt a *Déli Autópálya (DAP)* gondolata. Egy befektetői csoport útdíjas magán autópályaként kívánta

kiépíteni a Nagykanizsa-Szeged-Nyíregyháza autópályát, mint területfejlesztési projektet. Érveik szerint ezzel „elérhetővé”, tehát a különbözeti földjáradék szempontjából kedvezőbb helyzetbe hoznák az ország addig (s mindmáig) előnytelen helyzetű, kevéssé ismert és preferált vidékeit. Később a nyomvonalat meghosszabbították Nagykanizsától Szombathelyig, hogy az osztrák hálózathoz is kapcsolatot létesíthessenek. Az érintett önkormányzatok részvételével részvénytársaságot alapítottak, s megkezdték a műszaki előkészítést is. Vas megye önkormányzata az én véleményemet is megkérdezte, vásároljon-e részvényeket. Én nagyon óvatos kapcsolatot javasoltam, esetleg egyetlen részvény vásárlását, hiszen kezdettől illúziónak tartottam a kezdeményezést. Különös élmény volt, amikor mégis engem kért meg a társaság vezetősége, hogy létesítsek kapcsolatot köztük és az osztrák útügyi szervek között. Közvetítésemmel létre is jött egy találkozó a szombathelyi megyeházán, ahol a DAP vezetői találkoztak a gráci és a klágenfurti tartományi kormány közlekedési vezetőjével. Ők meghallgatván a DAP koncepcióját, megkérdezték, mekkora forgalomra számítanak. Napi 8.000 jármű – hangzott a válasz. Az osztrákok legyintettek. Napi 12.000 jármű alatt még az olyan különlegesen indokolt utak sem lehetnek rentábilisak, mint a Tauern autópálya – mondták.

Mint tudjuk, nem is lett semmi a Déli Autópályából, csupán az OTrT szerkesztése során merült fel, hogy az M9 autópálya Bács- és Csongrád megyei szakaszán annak nyomvonala esetleg alternatív változatként kerüljön be a tervbe. De mert az OTrT definitíve nem tartalmazhatott alternatívákat, ott is megmaradt egyetlenként az Uvaterv által kidolgozott változat.

Felmerültek alternatívák az *M7 autópálya* nyomvonalával kapcsolatban is, amint azt az erről szóló korábbi fejezetben már vázoltam. Főleg Laposa József, a Balatoni Üdülőkörzet Területrendezési Tervének (az ú.n. „Balaton-törvény”) vátis főtervezője küzdött sokáig azért, hogy az M7 ne a part közelében, hanem attól távolabb, a Tab-Marcali vonal közelében épüljön meg. Erről a kérdésről részletesen írtam a Közúti és Mélyépítési Szemle 1998. évi 9. számában (Molnár László Aurél – Dr. Vörös Attila: A balatoni régió távlati úthálózata, az üdülőkörzet regionális rendezési tervével összefüggésben). Ott talán sikerült érzékeltetni, hogy egy ilyen döntés nem csupán a vitában felmerült racionális érvek mérlegelésének eredménye, sőt talán a legkevésbé az. Az újabban felmerült változatok mindig súlyos hátrányban vannak a régiekkel szemben, részben azok társadalmi beágyazottsága, részben az előkészítésben megtestesült munka és az időtényező okán. Így hát, bármilyen sok szempontból vitatható az M7 megépült balatoni szakasza, ma sem hiszem, hogy reális esélye lett volna a másik, vagy mindkét változat kiépítésének.

Hasonló vitára került sor az *M6 autópálya* esetében is. Dévényi Sándor pécsi építész dolgozott ki javaslatot az általa *Dunántúli Autópályának* nevezett pályára, ami az M6 alternatívája lett volna. Javaslata szerint az V/c folyosó magyarországi szakaszát az M7 autópályából kiágazva Székesfehérvár-Tab-Dombóvár-Pécs Nyugat nyomvonalon kellett volna megépíteni. Ez a javaslat is a területfeltárás szempontját helyezte a napi forgalom és a rentabilitás szempontja elé.

Dévényi azt mesélte nekem, hogy amikor Lotz Károly 1997-ben Helsinkibe készült az európai közlekedési miniszterek konferenciájára, ahol végül döntés született az V/c folyosó kijelöléséről, az erre vonatkozó háttéranyagot ő készítette a miniszter számára. Így történt-e, nem-e, nem tudom. Lehetséges, hogy valóban készített egy anyagot, amit Lotz Károly megkapott és tán fel is használt. A lényeg azonban, hogy az V/c folyosó meghatározása úgy szólt: Ploče-Sarajevo-Osijek-Budapest. A hazai szakemberek számára pedig ez egyértelműen a Duna-menti M6 autópályát jelentette. Az M6 autópálya ügyében még 1997 előtt először egy háttérvizsgálat készült (én ezt csak hallomásból ismertem), ami azt elemezte, vajon mi a célszerűbb, gazdaságosabb megoldás: a meglévő 6. sz. főutat átépíteni 2x2 sávos autóúttá, esetleg később autópályává, avagy új nyomvonalon építeni egy autópályát, első ütemben 2

sávos autóútként. A vizsgálat azt igazolta, hogy a meglévő út kiszélesítése igen sok műszaki problémát vetne fel, különösen a Dunához közel, az árvédelmi gáton húzódó szakaszokon, illetve a csomópontokban, aminél sokkal egyszerűbb a folyótól távolabb, sík és tiszta terepen új utat építeni.

Dévényi javaslata a Székesfehérvár-Dombóvár vonalon építendő gyorsforgalmi útról egészen más fejlesztést jelentett volna, ezért össze kellett hasonlítani az M6 és a Dunántúl Autópálya komplex hatásait és forrásigényét. A VÁTI vizsgálata végül a Duna-menti változat előnyeit bizonyította. Érthető is ez, ha csak arra gondolunk, hogy a Százhalombatta-Dunaújváros-Dunaföldvár-Paks-Szekszárd város-sor, az általuk képviselt forgalom, a Dunai Vasmű és a Paksi Erőmű, a százhalombattai olajfinomító mind-mind e mellett szól. Más felől ilyen költséges infrastruktúra-elemmel, mint egy autópálya, nem lehet rentábilis 150 km hosszban megelőző fejlesztést finanszírozni. (Lám, még maga az M6 is kétséges!)

A Duna-parti M6 ellen felhozható legsúlyosabb ellenérv kétségtelenül az volt, hogy vonzáskörzete féloldalas, hiszen a Duna balpartját nem tudja kiszolgálni. Ám ha figyelembe vesszük a tervezett – és azóta megépült – Pentele hidat, a dunaföldvári Beszédes József híd rekonstrukcióját, a bajai és a szekszárdi hidakat, a mohácsi átkelőhelyet, akkor csak Paks és Kalocsa térsége marad fehér folt. (Az újabban felmerült paksi híd éppen erre adna megoldást.)

Támogatták az M6 programját az érintett települések is, és megalakult az M6 Regionális Fejlesztési Tanács (M6 RFT), amiben részt vett Budapesttől Mohácsig minden érintett önkormányzat. Ennek kapcsán kerültem egy alkalommal igen kellemetlen helyzetbe. Vihar volt egy pohár vízben, de jellemző példája, hogy milyen vékony jégen jártunk mi, szakemberek, s én a magam „semmilyen státusában” különösen. (Másrészt az is igaz, hogy ha nem partizán, hanem váll-lapos tisztviselő lettem volna, sokszor nem mondhattam volna el a véleményemet.)

Történt, hogy 1999-ben az M6 RFT Mohácson konferenciát tartott, ahol nekem kellett tájékoztatót nyújtanom az autópálya előkészítésének állásáról. Részt vett a tanácskozáson Demszky Gábor is, mint Budapest főpolgármestere. Hozzászólásában azzal támadta a tárcát és a kormányt, hogy a kormánynak nincsen ilyen nagy közlekedési projektek megvalósítására alkalmas finanszírozási politikája. Én erre azt válaszoltam, hogy némileg ki kell igazítanom őt, mert nemcsak a jelenlegi kormánynak, hanem a magyar kormány**ok**nak – beleértve az előző kabinetet is – évtizedekre visszamenőleg nincsen az infrastruktúra fejlesztésére alkalmas pénzügyi politikájuk.

Pár héttel később Debrecenben az elérhetőségről rendezett konferencián szerepeltem az autópályák témakörével. S mikor a végére értem, eszembe jutott a mohácsi szóváltás, hát illő tálalásban és hangfogóval, mint magánvéleményemet megismételtem ezt a megjegyzésemet. Nagyobb sikert arattam vele, mint hittem volna, mert az utánam következő előadó, a nyomtatott programtól eltérően éppen az én miniszterem, Katona Kálmán volt, aki fellépve a pulpitusra azzal kezdte, hogy „az imént elhangzott itt egy csacsiság”. S tiszte és egyénisége szerint engem lehengerelt, de engem legalábbis mégsem tudott meggyőzni, hogy a közlekedés fejlesztésére lett volna kiérlelt és működőképes pénzügyi stratégiánk.

A történet csattanója, hogy délután, hazafelé még csak valahol Kenderes táján jártam, mikor csörög az autóban a telefon. Főnököm kérdezi tőlem: Miféle bakot lőttél te ma Debrecenben? Majd pár héttel később Katona Kálmán a folyosón csapott a vállamra: Mondtam már én is életemben egy-két szamárságot! De lám, ma is megkérdezhetjük: ugyan van-e a közlekedés fejlesztésére alkalmas kormányzati stratégia?

Az M6 kapcsán kibontakozott egy másik vita is. A Budapest-dunaújvárosi szakaszt tervező FŐMTERV vetette fel azt a problémát, hogy az M6 bekötése az M0 gyűrűbe a Barackos úti nyomvonalon milyen nehézségekkel jár, s ebből kiindulva előbb azt vizsgálta, nem lenne-e kedvezőbb az M6-ot valahol a Csepel szigeten csatlakoztatni az M0-hoz, majd

kidolgozták a Budapestet nyugatról ölelő *Tárnok-Zsámbék-esztergomi* nyomvonal koncepcióját. Erről még a határkapcsolatok címén is ejtek majd pár szót.

Végül meg kell említeni *az alföld észak-déli autópályáját* is. (Ez annál inkább lelkiismereti kérdés kell legyen, mert az Alföldön más bizonytalanságok is mutatkoznak a fejlesztési tervekben. Mindmáig sok kérdést vet fel az M4 és az M44 sorsa is.) Az OTrT – az autópályák hálózatfejlesztési koncepciója nyomán – ma is az M47 autóutat tartalmazza, ami fő vonalaiban követi a meglévő 47. sz. főút nyomvonalát. Csak személyes emlékként említem, hogy én már uvaterves tervezőként, talán 1969-ben készítettem tanulmánytervet a 47. sz. főút teljes Békés megyei szakaszának korszerűsítésére, amit éppen az indokolt, hogy az az út nem valamely úthálózati elvet követett, hanem csak az útba eső településeket fűzte fel. Súlyos térszerkezeti hiányosságként kell említeni azt is, hogy a Tiszántúlnak ezen kívül egyáltalán nincs markáns észak-déli közúti folyosója. (Sem a Tisza balpartján, sem a román határ mentén nem lehet anélkül végigmenni, hogy állandó térkép-elemzés közben ne kellene nagy kerülőket tennünk.)

Ezzel az M47 autóúttal szemben dr. Rigó Mihály dolgozott ki egy észak-déli tiszántúli tengelyt, az *Alföld Autópályát*, ami Miskolcot kötné össze Temesvárral. A tervezet egyelőre műszaki tervnek nem tekinthető, sem topográfiailag, sem TGK alapon nincsenek szilárd alapjai, de kétségtelenül létező hiányra hívja fel a figyelmet, és érdemes az alapos tanulmányozásra.

A hálózatfejlesztés témájáról továbblépve a területrendezésére, abból kell kiindulni, hogy ezeknek a terveknek alapvető célja az országos infrastruktúra és a helyi érdekek, szempontok harmóniája volt, vagy lenne. Ez azonban markánsan felszínre hozza korunk tán legfőbb társadalmi dilemmáját: Egyén vagy közösség? Együttműködés, vagy ki-ki a magáét? Könnyű ugyanis kijelölni egy országrészeket átívelő nyomvonalat, de a dolog kulcsa, hogy az a nyomvonal a szomszédos községek határán is folytonos maradjon! Ehhez pedig ismerni kell és elismerni, megérteni egymást, tárgyalni és közös megoldásokat találni. Másrészt jogtechnikai kérdések is felvetődnek. Evidens, hogy az országos, vagy országos jelentőségű terveket a parlamentnek kell jóváhagynia, tehát törvény lesz belőlük. Másrészt viszont ebben a léptékben természetesen nem lehet minden apró részletet tisztázni, nem is beszélve arról, hogy a terv nem lehet kőbe vésett dokumentum, annak élnie, lélegeznie, dolgoznia kell. Viszont ha az országos terv törvény, akkor azt a helyi léptékű és aktuális tervek nem változtathatják meg. Mérnöki szemmel természetes, hogy a nagy léptékű terv, amint részleteit kidolgozzuk, egyre finomodik, gazdagodik és így nyeri el fokozatosan végleges formáját. Egy törvényt azonban ilyen módszerekkel nem lehet élő tartalommal feltölteni, mert annak a betűje is csak törvénnyel módosítható. Igaz ugyan, hogy létezik, sőt működik is az időszakos felülvizsgálat és frissítés intézménye, mégis sokat kell még csiszolni a módszert és tanulnunk az együttműködést, hogy ez a fajta területi tervezés gördülékenyen működhessék. Most még sajnos az a helyzet, hogy mint egy reumás csontozat, mereven és csikorogva működik. A döntéseket kialakító állásfoglalások nem a közjóra törekvést tükrözik, azt, hogy „ami mindnyájunknak jó, nekem is az a legjobb”, hanem többnyire csak a szűk kör önös érdekeit. Ilyen körülmények között ha valami hibás irányban indult el, azt alig lehet átállítani a helyes vágányra. Többnyire az új döntés is a régi, hibás döntéseket élteti tovább.

Ezt a tanulságot igazolja többek között, de nagyon is meggyőzően, hogy hiába hirdetjük, oldani kell az ország térszerkezetének túlzott centralitását, csökkenteni kell Budapest, a vízfej túlsúlyát, akár a gazdasági döntéseket nézzük, akár az infrastruktúra fejlesztését, Budapest sűrűsödése és a perifériák kiüresedése nemhogy fékeződne, de szemlátomást gyorsul. Ezenközben – unió-tag létünkre – fejlesztéseinket továbbra is határaink közé bezárva értelmezzük. Hogy szakmámnál maradjak, ezért napról napra súlyosbodó hiba, hogy két új Duna-hidunk a hálózatból kiszakadva a semmiben lebeg, s nem vezet sehonnan

sehová. Ezért súlyos hiba, hogy az M6 autópálya nem szolgálja a baranyai régió belső szükségleteit, nem köti össze Pécset Eszékkel, sőt a bólyi nyomvonal ilyen torzó formában joggal veti fel a kérdést: jól szolgálja-e legalább Pécs és a főváros kapcsolatát? Ugyanezért súlyos hiányosság, hogy az M35 autópálya is hosszú időre végetért Debrecenben, s alig tettünk valamit Debrecen és Nagyvárad kapcsolatainak javításáért. És súlyos fiaskók terhelik a magyar-osztrák viszonyt is. Sopron változatlanul nem tud az ország nyugati kapujává válni, és hiába építik meg szomszédaink az S31 autóút folytatását Felsőpulától Kőszeg felé, szinte felkínálva egy Alpokalja közúti tengely kialakítását, mi nem tudunk ehhez csatlakozni. Hiszen a Pozsony felé épülő M86 ezt a problémát nem oldja meg.

*

A Fertő-program

1998-ban a Környezetvédelmi Minisztérium (Baja Ferenc miniszter) tájékoztatta Lotz Károly közlekedési minisztert, hogy egy ausztriai konferencián vendéglátója azzal a javaslattal fordult hozzá, a két állam uniós támogatással dolgozna ki közösen egy mintaértékű programot (pilot project) a Fertő tó vidékének közlekedésére. Fenntartható közlekedés érzékeny természeti területeken, a Fertő-térség példája alapján – ez lenne a projekt címe. A közlekedés lévén a munka tárgya, javasolta, hogy a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium is vegyen részt ebben a munkában.

Mint utóbb kiderült, az osztrák fél már elvégzett egy értékes vizsgálatot a maga oldalán, de az Unió pénzére csak úgy pályázhatott, ha magyar partnert is tud maga mellé állítani. A mi feladatunk tehát, hogy az osztrákok által kidolgozott tematika szerint, az Unió pénzügyi támogatásával végezzük el a magyar oldali vizsgálatokat, s ezzel mintegy „kaparjuk ki a tűzből a gesztenyét” az osztrákoknak is. Jellegzetesen osztrákos viselkedés, a szájunk szélén meg is maradt mindvégig a kesernyés íz, de a téma jó és időszerű – ám lássunk hozzá!

A munkabizottságban a közlekedés képviseletét rám és az UKIG-ot képviselő Hamarné Szabó Máriára osztották. Magyar részről az egész munkát dr. Becker László, a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium főosztályvezetője fogta össze, az osztrák felet képviselő kollégájával karöltve. A tanulmány részletes kidolgozására a KTM közbeszerzés keretében a győri Széchenyi István Egyetemet választotta ki, ahol dr. Koren Csaba vezetésével szakértői csoport alakult, bevonva a munkába a Kertészeti Egyetemet is.

Közel egy évig folyt a munka. Rendszeres időközönként Sopronban konferenciára ültünk össze, hogy áttekintsük és megvitassuk a kutatások állását. Izgalmas és tanulságos volt minden ilyen összejövetel. Az osztrák tematika alapján számos tényező együttes vizsgálatára került sor. A közlekedés és környezet alkotta a munka gerincét, de egyenrangú szempont volt a természet- és tájvédelem, a turizmus, a gazdaság-élénkítés, a település-fejlesztés és a zéró-kibocsátású klaszterek problematikája is.

A munka végeredményeként számos nem éppen meglepő, de Magyarországon eddig szinte ismeretlen megoldásra született javaslat. Mindenek előtt egy határon átnyúló közlekedési szövetségre van szükség, hogy a határ két oldalán, körben az egész tó körül azonos közlekedési körülmények jöhessenek létre, azonos tarifával, azonos kedvezményekkel, összehangolt menetrenddel, kapcsolódó szolgáltatásokkal. Így lehet elérni, hogy a vendég, ha saját autóval érkezett is, ott tartózkodása alatt a közforgalmú járműveket, vagy a bérelhető kerékpárokat, környezetbarát járműveket használja. Ez a szövetség lehetne aztán minden további környezetbarát közlekedési megoldás és fejlesztés gazdája, motorja, beleértve ebbe a

körbe akár az önellátást biztosító helyi gazdaságokat – hogy ne legyen szükség élelmiszer-beszállításra –, akár a vasútállomások rehabilitációját és beillesztését közéleti központként a település-fejlesztési programokba.

Amikor a tanulmány elkészült, a Környezet- és Természetvédelmi Minisztérium immár nem a konzultatív testület széles nyilvánossága előtt, hanem a két minisztérium szűk munkacsoportjának keretében azt kezdeményezte, hogy innentől a projekt megvalósítását vegye át a közlekedési tárca. Ez a javaslat részükről valójában teljes kihátrálást takart. Jelezte ezt, hogy időközben dr. Becker Lászlót le is váltották, s ő a tárgyaló asztal mellett már csak a második sorban, tanácsadóként lehetett jelen. A közlekedési tárca nevében élesen tiltakoztam a javaslat ellen, mondván, hogy a vizsgálat eredetileg is a komplexitást tűzte zászlajára, s a javaslatok egy sereg olyan részterületet érintenek, amik ugyan szorosan összefüggnek a közlekedéssel, különösen annak környezetterhelési tényezőivel, de miután gazdasági, kulturális és egyéb területeket is érintenek, mindezek mégis kizárólag a környezetvédelem ernyője alatt foghatók össze. Másrészt hangsúlyoztam, hogy a program Budapestről, bármelyik tárca vállalná is a vezető szerepet, nem tartható kézben. Nélkülözhetetlen az érintett községek, városok, mindenek előtt a mindeddig mellőzött Sopron részvétele, de sem a megyét, sem a Nemzeti Parkot nem lehet kihagyni. Ezért okvetlen szükség van egy bármilyen kis létszámú, de helyben működő magra – egy titkárságra, vagy nevezzük bárminek –, ami egyrészt mindig a helyszínen van, tehát a téma ütőerén tartja a kezét, másrészt személyes érdeke fűződik a program elevenen tartásához, eredményeinek kicsiholásához.

Nem sikerült meggyőznöm a KTM újonnan hivatalba iktatott illetékeseit, de tárcánk részéről sem tudtam kellő tekintélyeket magam mellé állítani. A program így azzal szakadt félbe, hogy az értékes tanulmány fiókba került, és ma már senki sem foglalkozik vele. Pedig ahogy az idő halad, minden tanulsága egyre időszerűbbé válik.

*

Közlekedéspolitika

A szocializmus világában a politika szót mindenféle kapcsolatban sűrűn használták, ezért alaposan hitelét veszítette. Mikor egyetemistaként ötöd, vagy talán már negyedéven a tanrendünkben megjelent a Közlekedéspolitika, mint vizsgaköteles tantárgy, bizony nem voltunk nagyon lelkesek. Ráadásul ezt a tárgyat maga a Vasúti tanszék vezetője, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter adta elő, s a nem túl népszerű Kecskés Sándor adjunktus úr ministrált neki. De az előadásokat hallgatva hamarosan rájöttem, hogy itt valami társadalmilag igen nagy hatású kérdéskörről van szó, hiszen a vizsgálat tárgya az egész társadalmat átszövő, főleg gazdasági szempontból igen bonyolult rendszer tervszerű befolyásolása. Csanádi György elmélete pedig, miszerint minden szállítási feladatot az adott célra leghatékonyabb közlekedési eszközzel, illetve azok célszerű együttműködésével kell megoldani, logikus volt és minden racionálisan gondolkodó ember számára célszerű módszert kínált.

Később, amikor 1971-ben a minisztériumba kerültem, a dolog már korántsem bizonyult ilyen tisztának és egyszerűnek. Ahogy az a hivatásos politikusoktól számtalanszor tapasztalható, a komplex elméletből ők kiragadták az adott pillanatban legjövedelmezőbb részleteket, s annak gyors sikerét célozták meg. A Csanádi-féle elméletben pedig ez a kisforgalmú, gazdaságtalan vasútvonalak megszüntetése és forgalmuk közútra terelése volt. Az így keletkezett állítólagos megtakarításokból létrehozták a Közlekedéspolitikai Alapot, s

ebből a KPA-ból elvileg a forgalomátterelés szempontjából fontos utak megerősítésére is lehetett forrásokat nyújtani. Az erre szolgáló vizsgálatok során azonban – amint azon a Közúti főosztály illetékese, Formágyi Győző osztályvezető-helyettes árgus szemekkel őrködött – a közúti referensek rendre úgy nyilatkoztak, hogy a kérdéses utak megerősítése nem szükséges. A KPA-ból elnyerhető összegek ugyanis nagyon szerények voltak, viszont igénybevételük alapján a Közlekedéspolitikai Bizottságok jogot formáltak volna rá, hogy a burkolaterősítési programot a vasútmegszüntetési céloknak rendeljék alá. Pedig a burkolaterősítés, a mind dinamikusabban fejlődő motorizáció körülményei között, sokkal nagyobb feladat és felelősség volt, hogysem szabad lett volna azt a kisforgalmú vasutak vasútüzemi érdekeinek bármily csekély mértékben is kiszolgáltatni. Így 1970 körül apránként megszűnt a forgalom jónéhány vasútvonalon. Elsőként a Veszprém-alsóörsin, aztán a Rum-szombathelyin, a Cegléd-hantházin és ki tudja, még hány helyen. A közlekedéspolitika fogalma pedig lassacskán a szűkebb szakma belső szobáiba szorult vissza.

A közlekedéspolitika 1990 után új színezetet és hangsúlyokat kapott. A piacgazdaságra való áttérés, a tömegáruk szállításának hirtelen visszaesése, a kereskedelem és szállítás irányának villámgyors keletről nyugatra fordulása olyan új helyzetet teremtett, amiben a vasút egyszerre légüres térben találta magát, s a gyors változásokra csak a közúti forgalom tudott kellő rugalmassággal reagálni. Ez felgyorsította az addig is nehéz helyzetben lévő vasút züllését és gazdasági tönkremenetelét. Az ország azonban ezzel együtt is az Európai Közösség – később Unió – felé törekvés lázában égett, így a brüsszeli közlekedéspolitikai irányelvek szabták meg a magyar álláspontot és tennivalókat is. Ez pedig arra a súlyos ellentmondásra vezetett, hogy a nyugat-európai trendeknek megfelelően nekünk is a vasút fejlesztése mellett kellett lándzsát törnünk, holott jól tudtuk, hogy az adott pillanatban és adott körülményeink között ez legfeljebb elvileg helyes, a gyakorlatban azonban kivitelezhetetlen. A vasút tehát a napi piaci viszonyok és az ország gazdasági nehézségei, a privatizációnak nevezett kirablási folyamat és a termelés leépülése közepette tovább züllött és szegényedett, a közúthálózat pedig hasonlóképpen tönkrement. Ez utóbbit ugyan nem adták el, de eszközállománya jó részét igen, s elspórolva a fenntartáshoz szükséges forrásokat, az utakban rejlő nemzeti vagyon állaga meredeken romlott.

Számomra ígéretes eseménynek tűnt, amikor 2001. év elején az új közlekedési miniszter, dr. Fónagy János meghirdette, hogy új közlekedéspolitikai koncepciót kell kidolgozni. Külön örömömre volt, hogy főosztályvezetőm, Szalai Béla rám bízta az ezzel kapcsolatos főosztályi teendőket. Részt vehettem azon a minisztériumi kollégiumi ülésen is, ahol a miniszter a munkát a következő instrukcióval indította el:

– Ne abból induljunk ki – mondta – hogy mire van vagy lesz forrás. Először is fel kell vázolnunk, meg kell álmodnunk egy jövőképet: Milyennek kell lennie ennek az országnak 2015-ben, ha azt akarjuk, hogy méltóképpen illeszkedjünk Európához? A továbbiakban pedig ehhez kell igazítani a napi tennivalókat, itt már természetesen figyelembe véve az ország anyagi helyzetét is.

E bevezető után a miniszter távozott a tanácsteremből, mert parlamenti napja volt, s átadta a megbeszélés vezetését, most már nem emlékszem, Tombor Sándor államtitkárnak-e, vagy Ruppert László helyettes államtitkárnak. Ő pedig a nagy asztal körül ülőknek adta körbe a szót. Én a sarokban ültem jegyzetfüzetemmel, s figyeltem a vitát. Megdöbbentett, de meg nem lepett, hogy már a második-harmadik hozzászóló azzal kezdte:

– Szép-szép, és igaz is, hogy jövőképet kell felvázolnunk, de azért ne feledkezzünk el a realitásokról sem! – És ettől kezdve a megbeszélés hangneme egyre inkább defenzívába hanyatlott. Úgyannyira, hogy amikor a szó körbeért, Szalai Béla másodszor is szót kért, s keményen rákérdezett:

– Ha mi ittlévők nem merjük megálmodni, milyen legyen ez az ország tizenöt év múlva, ugyan ki fogja ezt helyettünk megtenni? – De érdemben senki sem válaszolt.

Mikor Szalainak is el kellett mennie, én ültem be a helyére, s én is szót kértem. – Eddig egyfolytában arról beszéltünk, hogy honnan lesz pénz a közlekedés szükséges fejlesztéseire. Pedig ezek a fejlesztések valójában megtérülő beruházások! Mutassuk be végre a közlekedés hasznát, hozamát! – Reflexió persze egyikünk megjegyzésére sem volt.

A munka, amit Hupfer Rezső fogott össze, mégis elkezdődött. A Közúti főosztály részanyagának összeállítására dr. Keleti Imre kapott megbízást. Hónapokig dolgoztunk a vaskos közúti részanyagon, míg végre leadtam Hupfer Rezsőnek a végleges változatot. Ambiciózus összeállítás volt, a 15 éves távlaton belül az autópálya-gerinchálózattól az összes lakóutca szilárd burkolatáig nagyon sok fontos részlet szerepelt benne. Ez a 15 év azóta lepergett, érdekes lenne tehát megnézni, mi valósult meg a kitűzött célokból. Szomorú lenne a végeredmény!

Az összefoglaló anyag a Közlekedéstudományi Intézetben készült el. Vékony kis füzet lett belőle, s bizony forradalmian új gondolatok nem nagyon kerültek bele. Gyakorlatilag az Európai Unió Fehér Könyvének adaptációja volt, ami 10-15 éves, jórészt már elavult szakmai nézeteket foglalt össze.

2004-ben hazánk is csatlakozott az Európai Unióhoz, s ezzel lehetőségeket kaptunk és kötelezettségeket vállaltunk: kedvezményeket és terheket. (A csatlakozás aktusát én – 62. születésnapommal együtt – Portorož-ban ünnepeltem egy konferencián, ahol Krámer Éva és a MÁV vezetőinek társaságában az V. folyosó problematikáját elemeztük.) Tagságunk azt a kötelezettséget is ránk rótta, hogy fejlesztési programjainkat Egységes Közlekedési Stratégia (EKS) keretei közé kell illesztenünk. 2005-ben került rá sor, hogy szinte minden részletében „determinált” operatív programunkhoz utólag elkészítsük ezt az EKS-t, és ennek tervezetét főosztályunk részéről ismét én véleményeztem. Észrevételeimből ma az tűnik számomra a legfontosabbnak, hogy nem lehet közlekedéspolitikai cél „a fuvarpiac igényeinek a kielégítése”. A fuvarpiac igényei korántsem a társadalom, de még csak nem is a gazdaság tényleges és indokolt szállítási-mobilitási igényeit tükrözik. Sokkal inkább egy kínálati piac fogyasztásra ösztönző, tehát pazarló és környezetkárosító profit-törekvéseit. A közlekedéspolitika célja viszont az kell legyen, hogy a teremtett világban, tehát a tőlünk független körülmények között fenntartható társadalom életéhez valóban szükséges mobilitás feltételeit harmonikus módon alkossa meg. Sajnos az EKS ezt a követelményt sem tette magáévá.

A 2008 nyarán kirobbant világgazdasági, pénzügyi válság bennem bizonyos közlekedéspolitikai gondolatokat is gerjesztett. Pontosabban arra ösztönzött, hogy az előbbi gondolatokat a válság tükrében újra megvizsgáljam. S arra jutottam, hogy ez a válság csupán egyik tünete egy sokkal általánosabb válságnak, amin belül a közlekedésnek is – okaként-e, vagy okozataként, vitatható, mint a tyúk vagy a tojás – jelentős szerepe van. Közlekedés – merre és hová? – így tettem a fel a kérdést egy kis dolgozatban, amit elküldtem néhány barátomnak. Ebben többek között ezeket írtam:

> *Jelenleg tehát válság van, sőt válságok halmaza. A teljesség igényével nem is tudjuk felsorolni a problematikus területeket, de néhányra mindenképpen utalni kell. A világ-méretű pénzügyi és banki válság mellett Magyarországon gazdasági válság van, többszintű eladósodottság, talán államcsőd. Bizalmi válság van világméretekben is, de itthon még inkább. Nemhogy az adott szó, de az írás sem hiteles immár. (Hol van már akár Széchenyi, akár Csoóri Hitele?) A szavak elvesztették a jelentésüket. Érték-válság van! Érték-ítéletünk egy óvodás gyermek szintjén áll. Ezen túl az egész nyugati világ súlyos demográfiai válságban van, ami szorosan összefügg a szekularizálódott és liberalizálódott világ erkölcsi válságával. Az Európai Unió és a globalizáció csak fokozza az etnikai problémákat, akár a cigány-kérdésre, akár a keresztény-iszlám ellentétekre, akár a „másság” kezelésére gondolunk. Ezen túl válságban van a*

technikai civilizáció, mert sem a nukleáris, sem a kőolaj-alapú technika nem oldja meg a jövő gondjait, tehát (ma még?) nem tudjuk fedezni növekedésünk energetikai igényeit. Egyáltalán: meddig akarunk és tudunk növekedni? A számítástechnika is több gondot vet fel, mint amivel meg tudunk birkózni. A felmelegedés és a környezetrombolás is egy-egy palackból kiszabadult gonosz szellem, ami csak szoros összefogással lenne kezelhető. De hát hol és kik fognak összefogni a közös jövő érdekében, lemondva az egyéni haszonról?

Elküldtem ezt az anyagot – barátaimon túl – a helyettes államtitkárnak is, akivel, úgy éreztem, könnyebben jutunk közös nevezőre, mint számomra kellemetlen emlékű elődeivel. Ennek nyomán sor is került egy szűk körű megbeszélésre, amin főosztályunkon kívül a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ vezetői is megjelentek. Az államtitkár úr pedig nekik különösen megörült, mert így gyorsan meg tudtak beszélni egy éppen napirenden lévő ügyet valamely futó program pénzügyi megfaragásáról. 30-35 perc múlva az államtitkár asszisztense odasúgta nekem: Szóljon már maga is valamit! – Ugyan mit szóljak én most? Hát nem az én felvetésemnek szervezték ezt a megbeszélést? S az asztaltól végül úgy álltunk fel, hogy az időnk lejárt, az én dolgozatomról pedig egy szó sem esett.

Pár héttel később, mikor már mindenki a közelgő választásokra készült, a sajtóban olvastam egy ellenzéki képviselő nyilatkozatát, miszerint Magyarországot immár negyedszer újjá kell építeni. Levelet írtam neki, amiben elbeszéltem a közlekedéspolitikai koncepció előbbiekben ismertetett történetét, s azzal folytattam, hogy a politika és a gazdaság jelenlegi állapotában minden megfontolást és cselekvést ismét a rövid távú szempontok határoznak meg. A zsákutcából kitörni viszont csak hosszú távú stratégiával lehet, minden más akció csak tüneti kezelésre alkalmas. De egy kormányzásra készülő ellenzéki párt nem kénytelen napi döntéseket hozni, számára tehát ez a kétarcú feladat nem lehetetlen. Ennek a jövőképnek és egy új közlekedéspolitikai koncepciónak a kidolgozására tettem javaslatot. Azt írtam:

Az ily módon kidolgozott jövőkép már alapul szolgálhat egy korszerű és reális – tehát a gyakorlatban is megvalósítható – közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásához. Ennek jellemzői, hogy

1) *ökológiailag is vállalható,*
2) *illeszkedik Kelet-Középeurópa társadalmi és természeti adottságaihoz,*
3) *valóságosan fenntartható. (Vagyis inkább a Teremtés eszméi, mintsem a profit szempontjai határozzák meg.)*

Ez a koncepció tovább bontható hosszú távú alágazati tervekké, amik már alkalmasak lehetnek a napi gazdaságpolitikai és operatív közlekedési döntések alátámasztására.

A képviselő úr válaszolt, s idővel találkoztunk is. Javaslatomat azonban ebben a formában nem tartotta időszerűnek és megvalósíthatónak. Azt mondta, hogy ha 2010-ben pártja győz a választásokon, akkor olyan lépésekre lesz szükség a közlekedés terén is, ami gyors és látványos, hogy a romeltakarítás munkája közben növelje az új kormány népszerűségét. Fejet hajtottam, és barátaimmal ebben is igyekeztünk segítségére lenni, adtunk ilyen javaslatokat. Szerepelt ezek között például a használat-arányos elektronikus útdíjrendszer, vagy népszerű program a vészesen leromlott úthálózat feljavítására. A választási győzelem után azonban más ügyek kerültek reflektorfénybe.

Szakmai sorsom ezután még egy hasonló közlekedéspolitikai kalandot tartogatott számomra. Ennek hátteréként el kell mondanom, hogy nyugdíjba vonulásom, 2005 után szerződéses szakértőként, 50%-os munkaidőben folytattam addigi munkámat a Közlekedési

infrastruktúra főosztályon. Tartott mindez kölcsönös megelégedettségünkre 2011. év végéig. Ígérték, hogy 2012-re is meglesz a szerződésem, de végül is erre nem került sor. Én még egy ideig bejártam dolgozni a régi rend szerint, de ez egyre kínosabbá vált, hiszen ingyenes írnoki munkámra még csak rábólinthatott valaki, aki vállalja érte a felelősséget, de kifelé sehol sem jelenhettem meg sem adatokért, sem képviselőként, hiszen nem volt mandátumom.

Aztán júniusban kaptam egy ajánlatot. A készülő Nemzeti Közlekedési Stratégián akkor már egy éve dolgozott egy mintegy 150 fős csapat. A túl nagyra sikeredett mű azonban sehogy sem akart kikerekedni, ezért az irányító testület úgy döntött, felkér egy 5 fős szakértői csoportot az NKS 20-25 oldalas koncepciójának kidolgozására: legalább az készüljön el az év végére, s legyen felterjeszthető a kormány elé. Vállalom-e, hogy ebben a csoportban én dolgozzam ki az úthálózat nemzetközi kapcsolataira vonatkozó részeket? – Próbáljuk meg, mondtam, meglátjuk, sikerül-e.

A csoport csupa nagytekintélyű szakemberből állt, közéjük ülhetni igen nagy megtiszteltetés volt számomra. Abban egyeztünk meg, hogy távmunkatársakként dolgozunk, de hetente egyszer összeülünk egyeztetni. Ezen az egyeztetésen részt vettek a minisztérium és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) illetékes munkatársai is. Mindjárt az indulásnál kiderült azonban, hogy tőlem nem csak az úthálózat nemzetközi kapcsolataira vonatkozó munkarészeket várják, hanem az egész országos közúthálózati témát is nekem kell gondoznom. Másrészt azonnal felmerült a kérdés, hogy a 150 munkatárs által összegyűjtött adat- és javaslat-tömeget miként kell kezelnünk. Azt kell-e használható formába tömörítenünk, vagy valóban ötünk szakmai tapasztalataira épülne majd a Koncepció. S azzal is számolni kellett, hogy ennek a heti értekezletnek a résztvevői rendre bele fognak szólni a munkába, aminek pedig két hónap alatt el kell készülnie. Én tehát úgy találtam, hogy ennyi feltételnek egyszerre én nem tudok megfelelni, és felmentésemet kértem a megbízatás alól.

Ez volt tehát az én közlekedéspolitikai hattyúdalom.

*

Autópálya határcsatlakozások

Az M7 autópálya horvát és szlovén határcsatlakozása

A Budapest-Zágráb autópályának a Mura folyón építendő határhídjáról az első egyeztetésre még 1989-ben került sor. Szó sem volt akkor még páneurópai közlekedési folyosókról, de minden gazdasági és közlekedési szakember, sőt minden józan polgár számára nyilvánvaló volt, hogy egyszer majd megépül ez az autópálya, s akkor át kell kelni vele a Murán.

Én a Letenye-Goričan (Muracsány) határátkelőhely gondja-bajával 1983-ban találkoztam, amikor Zala megyével együtt ezt is feladatul kaptuk. A határátkelőhelyek számomra mindig romantikusan izgalmasak voltak, így kissé jelképesnek is tekintettem, hogy annak idején Szombathelyre kerülvén éppen a bucsui határátkelőhely forgalomba helyezésével debütáltam. Most pedig, íme, a határátkelőhely mellé még egy gyönyörű nagy hidat is kaptam! Az volt a rend, hogy a határhidat a két ország útkezelői félévente közösen ellenőrizték, én pedig fontosnak tartottam, hogy ezen a közös szemlén mindig személyesen is részt vegyek. A nemes szakmai feladat mellett alkalom volt ez egy kis világjárásra is: a szemle után a jegyzőkönyvet – egy közös ebéd kíséretében – hol Nagykanizsán, hol Varasdon vagy Csáktornyán vettük fel.

1989-ben váratlanul felhívott telefonon Szécsi László, akit én még uvaterves korunkból ismertem, akkor pedig az Autópálya Igazgatóság (APIG) Beruházási Főmérnökség vezetője volt. Meghívott, hogy mint területileg illetékes közúti igazgató, tartsak vele Varasdra, ahol a horvát közlekedési minisztérium képviselőivel fogunk tárgyalni a Letenye-Goričan közötti autópálya-hídról. Delegációnk harmadik tagja az APIG Üzemeltetési Főmérnökség vezetője, dr. Szakos Pál volt. A horvát delegációt a zágrábi minisztérium képviseletében dr. Darko Mlinarič vezette.

Horvát részről a Zágráb-Goričan autópálya építését a határ felől akarták elkezdeni, vagy tán már el is kezdték? nem emlékszem pontosan. Tény, hogy az első szakasz Goričan és Varasd között épült meg, majd az építkezés a délszláv háborúk miatt néhány évre megállt. A határcsatlakozás kijelölése azonban ilyen formán olyan magától értetődő volt, hogy akkor az első tárgyaláson meg is egyeztünk a folyókeresztezés helyében. Erről jegyzőkönyvet vettünk fel, aminek a magyar változatát – magyarul tudó gépíró híján – én gépeltem le, méghozzá egy horvát klaviatúrájú írógépen! Keservesen megkínlódtam vele, mire elfogadható, aláírható szöveg lett belőle. De végül is elkészült! Eredeti példányát évekkel később, 1998-ban találtam meg a KHVM irattárában.

Mlinarič doktorral legközelebb 1991-ben Balatonföldváron találkoztam, amikor – a francia Közúti Főigazgatóság patronálásával – megrendeztük a Kárpát-medencei közúti igazgatóságok találkozóját, s azon részt vett az érintett három jugoszláv tagköztársaság, Szerbia, Horvátország és Szlovénia küldöttsége is. Örömmel láttam viszont Mlinarič urat, de személyes viszony ekkor még nem alakult ki közöttünk. Ez alkalommal a horvátokkal és szlovénekkel – akik közül többeket egyébként az Alpok-Adria Munkaközösség közlekedési munkacsoportja révén személyesen ismertem – külön kis egyeztetést is tartottunk az M7 autópálya jugoszláv határcsatlakozásáról. Itt ért a meglepetés, hogy a két délszláv szakértői csoport hallani sem akart arról a számunkra egyértelműnek tűnő megoldásról, hogy jugoszláv területen, Goričan közelében váljék ketté az autópálya Zágráb és Ljubljana felé. Ők ragaszkodtak hozzá, hogy mindkét szövetségi államnak külön határcsatlakozása legyen

Magyarországgal. Ez a sajnálatos testvér-vita vezetett oda, hogy végül Tornyiszentmiklósig meg kellett építenünk az M70 autóutat – s még jó, hogy nem az eredeti szlovén igények szerint a Rédics-Bak-Balatonszentgyörgy nyomvonalon.

A délszláv háború azonban ezután hosszú időre tétlenségre ítélte mindhárom felet. Az M70 nyomvonalkeresése ugyan Szlovéniával lassan araszolgatott előre, de a konkrét lépések ideje csak akkor érkezett el, amikor a magyar kormány határozatot hozott az M7 autópálya továbbépítéséről. Így kaptam feladatul az M7 ügyeivel együtt a horvát és szlovén határcsatlakozás kérdését is. Amit aztán az NA Rt. megalakulása sem befolyásolt, nemzetközi ügyről lévén szó, a minisztérium részéről ezzel a két üggyel én foglalkoztam azután is.

1997 őszén – a szokásos diplomáciai levelezés után – Budapesten megalakult a Magyar-horvát Infrastruktúra Vegyesbizottság. A tárgyalást magyar részről Hardy András, a Nemzetközi főosztály vezetője, horvát részről pedig a közlekedési államtitkár vezette. A tárgyaláson én is részt vettem, s kellemes meglepetésként fogadtam, hogy a horvát küldöttségnek dr. Darko Mlinarič is tagja volt.

Mielőtt azonban jobban belemerülnék a vele való együttműködés részleteibe, hadd mondjam el itt összefoglalóan, hogy a határátkelőhelyekkel abban az időben a főosztályon Mentes Balázs foglalkozott. Idővel azonban én is mind több ilyen jellegű feladatot kaptam, majd amikor ő távozott a főosztályról, minden ilyen kérdést én örököltem. Ebben a munkában szorosan együtt kellett működnünk a tárca nemzetközi főosztályával. Időrendben Hardy András, Zsolnay Tamás és Kovács Andrea nevét, és lelkes, szorgalmas munkatársaikat kell megemlítenem. Az évek során Rákos Attilával, Vehman Ilonával, Kun Ferenccel, Kovács Ildikóval és Bujtás Évával országok szerinti bontásban szinte párban dolgoztam. Végül pedig 2010-től Szabó István L. volt az, aki nagy dinamizmussal és politikai eltökéltséggel felgyorsította az új közúti összeköttetések diplomáciáját. A tárca jogi főosztályáról dr. Pintér Edit volt a támaszom. S meg kell említenem az UKIG, illetve KKK munkatársait is, akik szorosan együttműködtek velem, biztos háttérként támogattak. Mindenek előtt Haraszti Zsuzsát és Berg Tamást, és a többieket, akik mellettük sok-sok részfeladatban segítségemre voltak.

Visszatérve a Magyar-horvát Infrastruktúra Vegyesbizottság 1997. évi megalakulásához, mindjárt meg is született a határozat a Letenye-Goričan (Muracsány) közötti autópálya-csatlakozás előkészítéséről. A szakértői munkacsoport vezetőjéül magyar részről engem, horvát részről pedig Mlinarič urat jelölték ki. Ezt követően 12 évig dolgoztam vele együtt, s büszkén mondhatom, hogy mindvégig a közös ügy iránti legteljesebb elkötelezettséggel, egymás tiszteletével és megbecsülésével. Valóban örömteli együttműködés volt, amit a személyes rokonszenv, tisztelet és humorérzék mellett az tett lehetővé, hogy a kormányzati háttér is megadta egész idő alatt a támogatást ehhez a munkához. Erre annál inkább szükség volt, mert az én furcsa státusom a nemzetközi protokoll mércéjével bizony igencsak szokatlan tárgyalási pozíciót jelentett. Illusztrálja ezt, hogy amikor a munkacsoport budapesti megalakulása után Varasdra összehívtuk az első érdemi találkozót, delegációnkat Goričanban maga az államtitkár fogadta. Magas, termetes ember volt, aki, amint autónkból kiszálltunk, elénk sietett és engem hatalmas keblére ölelt. Úgy pillogtam elő karjai közül, mint egy rövidnadrágos unokaöcs, míg Mlinarič úr a háttérből vidáman integetett. Ettől kezdve számos nemzetközi tárgyaláson képviseltem a magyar közlekedésügyet a meghatározhatatlan méltóságú főtanácsosi címmel, sőt néha még interjút is adtam. Így utólag visszagondolva, bizony nagy szerencse, hogy sose kerekedett ezekből diplomáciai bonyodalom.

A horvát munkacsoport szempontjából az is kedvező körülmény volt, hogy vele párhuzamosan megalakult a magyar-szlovén munkacsoport is, s annak vezetésére is én kaptam megbízást. Szlovén partnerem Angel Polajnko államtitkár volt. Így a két munka időben, módszerekben és a személyek tekintetében is közös szálon futhatott.

Mint említettem, a Mura-híd helykijelölése szinte eleve adva volt. Korántsem volt ilyen egyszerű a Tornyiszentmiklós-Pince határcsatlakozás kijelölése. Ott a Mura és a délzalai dombok közötti keskeny folyosóban több párhuzamos nyomvonal közül kellett a legkedvezőbbet kiválasztani, s ez sok időt vett igénybe. Végül azonban ez is sikerült, és megszületett a csatlakozásról szóló kormányközi egyezmény. A megvalósítás időpontjáról ez az egyezmény ugyan nem intézkedett, de a szóbeli egyeztetés szerint 2004-re irányoztuk elő a csatlakozást. (Ezt egy hivatalos térkép is megerősítette, amit szlovén kollégáinktól kaptunk.) Magyar részről ennek autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út formájában eleget is tettünk, a szlovén autópálya-program megcsúszása miatt azonban a szlovén oldal csak 2008-ban készült el.

A történelmi hűség okán kénytelen vagyok beszámolni egy nagyon kellemetlen közjátékról is. Mikor a magyar oldalon már teljesen elkészült az autóút határcsatlakozási szakasza, az utolsó, a tornyiszentmiklósi csomóponttól a végleges 2x2 sávos kialakításban, és készen volt az az egyszerű pihenőhely is, ami – mint akkor gondoltuk – majd a két állam schengeni csatlakozásáig a határellenőrzés céljára rendelkezésre áll, a szlovén államtitkár, Gregor Ficko úr (Polajnko úr utóda) telefonon arról tájékoztatott, hogy a szlovén autópálya tervezése során magyar részről elkövetett kitűzési hibát észleltek. A magyar autópálya határmetszéspontja mintegy 2 m-rel eltér az egyezménytől. Értetlenül fogadtam a hírt, és természetesen azonnali ellenőrzést rendeltünk el, ami sajnos igazolta a szlovén reklamációt. Valamely tévedés folytán a határcsatlakozási szakaszon nem a közös tervekben rögzített nagysugarú ív épült meg, hanem annak az érintője. (Valaki felcserélte az SP és az IK pontokat.) Emellett a balti és az adriai magasságot is sikerült felcserélni. A szlovén fél – noha ők még csak a tervezés korai stádiumánál tartottak, így voltaképpen nem is lehetett igazán megítélni, hogy a kialakult helyzet mennyivel kedvezőtlenebb számukra – bejelentette, hogy ez nekik mintegy 800.000 Euro többletköltséget jelent. Ezen éles vitába bonyolódtunk, mert a kárigény nagyságrendileg irreális volt. A vita során kénytelenek voltunk azt is felemlegetni, hogy az ő késedelmük milyen károkat okozott a magyar úthálózaton és Lenti város életében, valamint hogy – mivel időközben mindketten az EU, majd a schengeni egyezmény tagjai lettünk – a feleslegesen kiépített pihenőhely számunkra okozott súlyos többletköltségeket.

A vita végül lezáratlan maradt, az útavatásra úgy került sor, mintha ez a vita nem is létezett volna, de a közlekedési tárcák és az útügyi szervek viszonya elhidegedett.

A magyar-horvát autópálya-csatlakozás létrehozása, a Mura-híd megépítése, noha mind a szándék, mind a metszéspont kezdettől teljesen tiszta volt, még hosszabb és bonyolultabb feladatnak bizonyult. Míg ugyanis szlovén viszonylatban elegendő volt tervszinten egyeztetni az épülő utak jellemzőit, a Mura fölött egy közös hidat kellett közösen megépíteni. Ezért itt nem is egy, hanem két kormányközi egyezményt kellett kötni, majd a második, a közös építésről szóló egyezmény alapján a két beruházónak, az NA Rt-nak, illetve a Hrvatske Autoceste (HAC) társaságnak is szerződéses viszonyba kellett lépnie egymással. A folyamat kormányzati felügyeletére kétoldalú munkacsoport (Program Implimenting Unit, PIU) alakult, ismét a Mlinarič-Molnár kettős elnökletével. A PIU az engedélyezés, tenderezés és építés egész folyamatát végigkísérte, egészen a híd 2008. október 23-a alkalmából sorra került ünnepélyes avatásáig. A híd – javaslatomra, és minden hivatalos szerv hozzájárulásával – a „*Zrinyi-híd/Zrinski most*” nevet kapta, tisztelegve ezzel a két nép történelmében mintegy párhuzamosan dicsőséges szerepet játszó Zrinyi család emléke előtt.

*

További autópálya-csatlakozások

Horvátország – az V/c folyosó

Az M7 autópálya mellett Horvátországgal van még egy páneurópai csatlakozásunk, nevezetesen az V/c folyosó: Ploče-Sarajevo-Osijek/Eszék-Budapest. Ez Magyarországon az M6 autópályát jelenti, amit, amikor Pécs elnyerte az Európa kulturális fővárosa címet, a koncessziós autópályák építését favorizáló kormányzat M6-M60 autópályaként meg is épített Budapest-Szekszárd-Bóly-Pécs nyomvonalon. Ezenközben horvát szomszédunk a Zágráb-Belgrád autópályából kiágazva nagy ütemben építette a Slavonski Brod – Osijek (Eszék) autópályát, s készen állt, hogy meghosszabbítsa azt a magyar határig. A csatlakozáshoz magyar területen mintegy 20 km, Horvátországban még annyi sem hiányzott. Horvát és bosnyák kezdeményezés alapján Eszéken, 2003. szeptember 3-án magyar – horvát – bosznia-hercegovinai miniszteri szintű találkozóra került sor az V/C. közúti közlekedési folyosó fejlesztése tárgyában. (Magyarországot dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár képviselte, s kíséretében én is ott voltam.) A találkozón a delegációvezetők Aide Memoire-t írtak alá, amelyben elfogadták a kétoldalú közúti szakértői munkacsoportok beszámolóit. Ezen túl megerősítették magyar-horvát viszonylatban az Ivándárda-Branjin Vrh, illetve horvát-bosnyák viszonylatban a Száva folyón a Svilaj-Odzak közúti határmetszéspontot. S noha a teljes folyosó súlypontja nyilván a bosnyák szakasz lenne, ahol nehéz hegyi terepen kellene hosszú szakaszokat megépíteni, hogy a balkáni ország bekapcsolódhasson Európa vérkeringésébe, a magyar-horvát csatlakozás önmagában is jelentős eredmény lenne. Bosznia közúti forgalma ugyanis ma nagy részben a szűk és korszerűtlen, de nem bővíthető udvari határátkelőhelyet veszi igénybe (56.sz. főút), s ugyanitt bonyolódik le a magyar és horvát Baranya, Pécs és Eszék egymás közötti forgalmának jelentős része is. A másik átkelőhely, a drávaszabolcsi hasonlóképpen szűk, és nem bővíthető. A Bóly-Eszék autópálya-szakasznak tehát mind a Nyugat-Balkán, mind Pécs és Eszék forgalmában, kapcsolatában kulcsszerepe lenne. Az Ivándárda-Branjin Vrh autópálya-határmetszéspontról szóló kormányközi egyezmény tervezetét munkacsoportunk időben elkészítette, s annak aláírása hosszú várakozás után a harmadik magyar-horvát együttes kormányülés alkalmával Barcson 2009. szeptember 17-én meg is történt. (Magyar részről Hónig Péter miniszter írta alá.) Kérdés, hogy mikor kerülhet sor a csatlakozás tényleges kiépítésére. A 201. szeptember 11-i napisajtó arról ír, hogy a Kormány ezt programba vette.

Fölmerül persze az a kérdés is, hogy Horvátország uniós csatlakozása után milyen jelentősége van a két határátkelőhely kapacitásának. De hiába billent át az előbbi érvelés az ellenkezőjére, ez is az autópálya-csatlakozás megépítésének időszerűségét támasztja alá: Ugyan miként beszélhetünk a magyar–horvát határ átjárhatóságáról, a Nyugat-Balkán európai integrációjáról, ha éppen a mindkét oldalon megépült autópályák közötti összeköttetés hiányzik?

Szerbia

A szlovén és a horvát autópálya-csatlakozás után (mellett?) hamarosan napirendre került a szerbiai – helyesebben akkor még jugoszláviai – autópálya-kapcsolat is. Ezt több különleges körülmény befolyásolta. Az egyik az aktuál-politikai helyzet, hiszen a 2000. év táján, amikor Jugoszlávia – nevezzük tán a félreértések elkerülése céljából Kis-Jugoszláviának – még igencsak háborús viszonyok között élt, az utódállamok egymás közti és nemzetközi jogi helyzete sok szempontból tisztázatlan volt. (Tudtommal például emiatt nincsen mindmáig korszerű határ-megállapodásunk egyik jugoszláv utódállammal sem.) A másik az a furcsa adottság, hogy az autópálya nyomvonaláról, annak határmetszéspontjáról a két állam közúti szakemberei még az 1970-es években megállapodtak. Műszakilag tehát

rendben volt a dolog, de erről mindössze egy szakértői jegyzőkönyv szólt, amit a Szegedi Közúti Igazgatóság és a jugoszláv közúti szolgálat képviselői írtak alá annak idején Szegeden. S miután Magyarországon megkezdődött az M5 autópálya építése, időszerűvé vált a szabályos kétoldalú szerződés, a kormányközi egyezmény létrehozása is, noha Kis-Jugoszláviában a csatlakozás kiépítése még szóba sem került. Kísérletet tettünk tehát a határcsatlakozási egyezmény megkötésére, miközben a Belügyminisztérium a maga részéről az átfogó határforgalmi egyezmény kidolgozását is szorgalmazta. Így történt, hogy a BM-vezette delegáció Belgrádba készült, s én ott reméltem az autópálya-egyezmény előbbre lendítését is. A politikai helyzet azonban nagyon feszült volt, s valóban, tervezett utazásunk előtt egy nappal a Külügyminisztérium vészjelzést adott, az utat lefújták, s két nap múlva már hullottak a NATO bombái.

Újra hosszú idő telt el, mire a tárgyalások ismét megindulhattak. Egy ilyen alkalommal jártam Belgrádban, ahol hosszú és szertartásos tárgyalást folytattunk a Nemzetek Palotájában. Ezután sikerült az autópálya ügyeit is ismét napirendre tűzni, s végül összeülhetett a két szakértői csoport Röszkén, a határátkelőhely tárgyalójában. Tőlünk néhány száz méterre PHARE forrásokból már gőzerővel épült az M5 autópálya határátkelőhelye. Attól délre, szerb területen széles szántóföldek terültek el, de építés semmi. Hála azonban a negyedszázaddal korábbi megállapodásnak, ez alkalommal a két fél hamar egyezségre jutott. Kiballagtunk a helyszínre, s köszönhetően a geodézia legújabbkori eredményeinek, egy GPS műszerrel azonnal ki is tűztük az autópálya-tengely és az államhatár metszéspontját.

Néhány évvel később a csatlakozás, mint a két határátkelőhely közötti 2×2 sávos átkötés, valóban ott jött létre. Ma már ennek bővítése is napirenden van.

Meg kell azonban itt emlékezni még egy bosszantó és tanulságos eseményről. A régi Röszke-Horgos határátkelőhely sorsáról, szerepéről van szó, megjegyezve, hogy az teljesen hasonló a régi Letenye-goričani határátkelőhelyen történtekhez. Kezdjük talán az utóbbival!

Letenyén a Vám és Pénzügyőrség a 90-es évek végén több milliárd forint költséggel és jelentős uniós támogatással minden igényt kielégítő teherforgalmi terminált létesített. A határ horvát oldalán hasonlóképpen rendelkezésre állt minden szükséges létesítmény az áruforgalom ellenőrzésére. Mindezekre pedig csak addig van szükség, amíg majd Horvátország is az Európai Unió tagjává, s azon belül a schengeni egyezmény részesévé válik. Amikor tehát belátható közelségbe került az új autópálya-határcsatlakozás megépítése, magától adódott a megoldás, hogy az első időben csak a személyautó forgalomra nyíljék meg, a teher- és áruforgalom pedig egyelőre maradjon a régi átkelőhelyen. Majd ha megszűnik a vámellenőrzés, a teherforgalmat akkor lehet majd átterelni az autópálya-hídra.

Volt azonban ennek az egyébként teljesen logikus rendnek egy hátulütője. Ebből ugyanis az következett, hogy a régi átkelőhelyen a személyforgalmat teljesen megtiltották, s így a személyforgalomnak az a nem túl jelentős, de létező és autonóm része, ami definitíve nem vehette, vagy egyszerűen nem akarta igénybe venni az útdíj-köteles autópályát, most egyszerre átkelőhely nélkül maradt. Jellemzően a helyi és kistérségi forgalomról van szó. Akik a korábbiakban a környező települések között akár autóval, akár gyalog vagy kerékpáron szabadon közlekedhettek, azok számára most egyszerre megszűnt a határátlépés lehetősége. Az autópálya-társaság ugyanis – a közlekedési tárca teljes támogatásával – elzárkózott attól, hogy a pálya utolsó szakaszát díjmentessé nyilvánítsa, a vámőrség pedig attól, hogy a régi átkelőhelyen fenntartsa ennek a csekély személyforgalomnak az ellenőrzését.

Hosszan folyt a vita, mígnem végül a vámőrség megteremtette a régi átkelőn a helyi forgalom ellenőrzésének feltételeit. Csupán azok rövidültek meg, akik távolról érkeznek és nem kívánják igénybe venni a díjköteles autópályát. Elismerem, hogy ez inkább elvi kérdés, de éppen ezért vélem, hogy a hatóságok kicsinyes és bürokratikus magatartást tanúsítottak.

Röszkén is hasonló, de ott valóságosan veszélyes helyzet alakult ki. Amikor ugyanis üzembe helyezték az új horgosi autópálya-határátkelőhelyet, a szerb hatóságok a régi átkelőt teljesen bezárták. Ennek következtében az autópálya-átkelőn teljesen összekeveredett az autópálya-forgalom és minden egyéb: a lassú járművek, kerékpárosok, sőt a két ország autóbuszai között átszálló gyalogos utasok is. Közöttük kisgyermekek és öregek, családostul, csomagokkal, akiket a távolsági járműforgalomtól semmi sem választ el.

Ennek ügyében sikerült elérni, hogy immár nem csak a magyar közlekedési szakemberek, hanem a magyar állam minden képviselője együtt szorgalmazta, hogy a régi átkelő maradjon nyitva azok előtt, akik nem az autópályára valók. Azt is felajánlottuk, hogy ha a régi szerb átkelő rossz műszaki állapota ezt nem teszi lehetővé, kezelje a forgalmat a szerb fél magyar területen, de így is évekbe tellett, amíg megállapodás született a régi átkelőhely újranyitásáról.

Számomra a két ügy közös tanulsága, hogy motorizált társadalmunk még mindig nem érzékeli pontosan a közlekedés, és azon belül az autópályák helyét, szerepét, természetét.

Románia

A romániai autópálya-csatlakozások története szintén kalandos. A történet ott kezdődik, hogy amikor a közlekedési miniszterek még Kréta szigetén meghatározták a pán-európai folyosókat, a IV. sz. folyosót a Szeged-Nagylak-Nagyszeben-Pitesti vonalon jelölték ki, tehát a IV. folyosó feltáratlanul hagyja Erdély zömét, éppen csak annak délnyugati szegélyét érinti. Ez – én legalábbis így látom – nemcsak azért hiba, mert messze elkerüli Erdély magyar-lakta térségeit, a Szilágyságot és Székely-földet, de ily módon Romániának a IV. és a IX. folyosó, valamint a Vásárosnamény és Ivano Frankivszk között húzódó V. folyosó között hatalmas és nagyon fontos területei maradnak távol az európai közlekedés főútvonalaitól, amivel ők magukat szorítják perifériára. Érthető tehát lelkes meglepetésem, amikor – röviddel a dunaújvárosi hídról rendezett konferencia után – arról értesültem, hogy a román kormány Brassó-Kolozsvár-Nagyvárad vonalon autópálya építését tervezi.

Nem sokkal e hír vétele után Kolozsvárra kellett utaznunk a közúti közlekedési és a közúti munkacsoport párhuzamos ülésére. A magyar delegációt Székely András vezette, a közlekedési infrastruktúra főosztály akkori vezetője. Ő maga azonban a közlekedési munkacsoport munkájában kívánt részt venni, a közúti csoport vezetését rám bízta.

A IV. folyosó ügyében a találkozónak csak technikai jelentőséget tulajdonítottunk, hiszen a nyomvonal itt is csak mérnöki kitűzés kérdése volt, tehát csak az építés időpontja és a csatlakozás technikai ütemezése volt kérdéses. A magyar sajtó által Észak-Erdélyi Autópályának elkeresztelt (román neve Transsylvaniai autópálya) második csatlakozás azonban rendkívül izgalmas volt számunkra. Úgy gondoltuk, hogy a legkedvezőbb nyomvonal a Bihari hegységtől északra, a Meszes hegyeken keresztül, Zilah-Margitta felé vezetne. Egyetértett ezzel az Erdélyt kiválóan ismerő Kálnoki Kis Sándor is. Ezért már Kolozsvárra is ezen az úton utaztunk, hogy benyomásokat szerezzünk az érintett vidékről. Érthető hát örömünk, amikor a román fél átnyújtott egy nyomvonal-vázlatot, s azon valóban a Zilah-Margitta vonal szerepelt, Santaul Mare (Nagyszántó) / Nagykereki határmetszésponttal.

A román javaslatra a Nemzeti Autópálya Rt. képviseletében Hórvölgyi Lajos azt válaszolta, hogy első látásra elfogadhatónak tűnik, de természetesen részletes vizsgálatra van szükség. A vizsgálat rövidesen meg is történt, környezetvédelmi szempontból is elfogadtatott, s mi értesítettük erről a bukaresti közlekedési minisztériumot.

Itt kezdődtek a bonyodalmak. A nagykereki metszéspontból ugyanis logikusan az következett, hogy a csatlakozó M4 autópálya Berettyóújfalut északról fogja elkerülni, és a 42. sz. főút Ártánd/Bors határátkelőhelyétől pár kilométerrel északabbra épül majd meg. Ez a nyomvonal azonban nem tetszett a térségben akkor hangadó politikusoknak, és különösen nem tetszett azoknak az ártándi vállalkozóknak, akik tevékenységüket a jelenlegi

határátkelőhely forgalmára alapozták. (Azt hitték, abban reméltek, hogy kereskedelmi pozícióik örökre érvényesek. Nyilván nem ismerték a hegyeshalmi példát.) A megindult politikai offenzívát mi csak úgy tudtuk elhárítani, hogy a román fél szándékára, a kijelölt Nagykereki/Nagyszántó metszéspontra hivatkoztunk.

Az ügyek menetében itt újabb hajtűkanyar következett. A román fél jelezte, hogy Nagybánya-Szatmárnémeti felől Csenger-Vaja érintésével csatlakozást szeretne kapni az épülő M3 autópályára is. Konkrét nyomvonal-javaslatukat munkacsoportunk 2008. szeptemberi bukaresti ülésén adták át, amire mi természetesen ismét azzal reagáltunk, hogy örömünkre szolgál a kezdeményezés, készséggel megvizsgáljuk, és műszakilag megalapozott választ adunk. Közben azonban a helyi román és magyar politikusok szervezésében – talán Nagykárolyban – egy nem-hivatalos megbeszélésre került sor, amin magyar részről államtitkári szinten ketten vettek részt. A találkozóra őket senki más nem kísérte, és az elhangzottakról semmiféle dokumentum nem készült. De pár héttel később az ártándi politikusok kérdésére a helyettes államtitkár úgy nyilatkozott, hogy Nagykárolyban kapott információi szerint az észak-erdélyi autópálya határmetszéspontja Bors lesz. Utasította az NA Rt-t, hogy az M4 előkészítését ennek megfelelően folytassa.

Én 2008 augusztusában félhivatalos úton Bukarestben jártam, ahol Tánczos Barna közlekedési államtitkár személyi titkáránál, Vajda Zsombornál folytattunk megbeszélést egyrészt arról a tervezett, és azóta elkészült fotó-albumról, amelyben Gyukics Péter bemutatta a forrásoktól a tengerig a Duna valamennyi (!) hídját, másrészt a Maroson Apátfalvánál újjáépítendő hídról. Itt láttam a Transsylvaniai Autópálya fél falat betöltő térképét, ahol a magyar határmetszéspont mellett jól látható volt Bors neve, de amint közelebbről is szemügyre vettem a térképet, tisztán látszott, hogy a metszéspont a kicsiny és alig ismert Santaul Mare falu határában lesz.

A későbbiekben komoly diplomáciai erőfeszítésekre volt szükség, hogy a román fél – a Transzilvániai Autópálya körül mind nagyobb hullámokat vető pénzügyi bizonytalanság közepette – ismételten megerősítse a nyomvonal adatait, s mi két év után voltunk kénytelenek visszatérni az M4 és M35 autópálya előkészítési munkálataiban az eredeti koncepcióhoz, a Nagykereki/Nagyszántó határmetszésponthoz.

Az én munkám azonban az M43 és az M4 ügyében végül a két kormányközi egyezmény létrejöttével (Budapest, 2011. július 5.) eredményesen lezárult.

Az M49, vagyis az imént említett Nagybánya-Szatmárnémeti-Csenger-Vaja autóút ügye egyelőre tisztázatlan. A román javaslat szerint a határcsatlakozást a Szamos jobb partján, Csengersima területén, a meglévő határátkelőhelytől nyugatra kellene kiépíteni. Ez számunkra azt jelentené, hogy új hidat kellene építenünk a Szamoson, s a nyomvonal jelentős Natura 2000 területeket érintene. Mi úgy véljük, hogy az új autóút átmenetileg a meglévő határátkelőhelyhez is csatlakozhatna, majd amikor a román fél megépíti a Szatmárnémetit elkerülő útszakaszt Nagyvárad felé, akkor neki mindenképpen hidat kell építenie a Szamoson, s a folyó bal partján lehetne csatlakozni az M49 gyorsforgalmi úthoz. Így a két város, Szatmárnémeti és Csenger is közvetlen kapcsolatot nyerne. A két változat román-magyar közös értékelése még várat magára.

Ukrajna

Az M3 autópálya az V. sz. páneurópai folyosó fontos része, az Adriai kikötők és Kijev közötti kapcsolat egyik meghatározó eleme. Nyomvonalát tekintve itt is lobbi-érdekek csaptak össze, s kerestek érdekeiknek megfelelő ideológiai támogatást.

A szocializmus időszakában a záhonyi vasúti átrakó körzet azzal az ambícióval épült ki, hogy a magyar-szovjet áruszállításnak, de a Szovjetunió nyugat-európai kapcsolatainak is ez az egyik legfontosabb csomópontja. 1990 után azonban az átrakó körzet forgalma drámai mértékben visszaesett. Érthető, hogy a térség politikai és gazdasági vezetői mindent

megmozgattak, hogy ismét beindítsák a növekedést. Ezért az M3 autópálya nyomvonalát is Záhony felé görbítették volna, holott Kijev felé az nyilvánvaló kerülő lenne. Ezért az első magyar–ukrán nyomvonal-kijelölő egyeztetések a határmetszéspontot Barabás közelében jelölték ki. Magyar oldalon kemény küzdelem bontakozott ki a záhonyi és barabási változat hívei között, noha a kérdést az ukrán fél nélkül nyilván nem lehetett eldönteni. Végül salamoni megoldás született, az úgy nevezett „villa megoldás". Eszerint a végleges nyomvonal Beregszász közelében – Barabástól kissé délebbre, Beregdaróc területén – metszi az államhatárt, de a felek továbbra is fokozott figyelmet fordítanak a Záhony és Csap között meglévő tiszai átkelő működésére és fejlesztésére. A végül létrejött kormányközi egyezmény ezt a kettős megoldást tartalmazza.

Azóta Magyarországon az M3 autópálya már elérte Vásárosnaményt, Ukrajnában azonban egyelőre várni kell a csatlakozó szakaszok kiépítésére.

Érdekes és örvendetes fejlemény, hogy noha ukrán határunk az Európai Unió külső határa, és belátható időn belül Ukrajna felé nem számíthatunk a határellenőrzési előírások szigorának mérséklésére, a két állam között nemrég mégis egyezmény született a közúti határkapcsolatok fejlesztéséről. Az időközben megromlott kétoldalú kapcsolatok viszont egyelőre mindezt a bizonytalan jövőbe odázták.

Szlovákia

Szlovákiával az első gyorsforgalmi kapcsolatunk, az M15 félautópálya, már az M1 autópálya Győr-Hegyeshalom szakaszával együtt kiépült. Szlovák részről ugyan rendre sürgetik ennek teljes kiépítését, anyagi okokból azonban sokáig egyre elhárítottuk ezt a kívánságot. Másrészt a 681 km hosszú magyar–szlovák határon elkerülhetetlen további gyorsforgalmi kapcsolatok létesítése.

A második kapcsolat nyilván a Kassára vezető gyorsforgalmi út, aminek mind a regionális, mind a nemzetközi közlekedésben kiemelt szerepe lenne. Regionálisan a két nagyváros, Kassa és Miskolc kapcsolatát szolgálná eredményesen. Ez nemrégiben különösen jól volt érzékelhető, amikor éppen Kassa lett Európa kulturális fővárosa. Különösen oda kell figyelnünk arra, hogy a 3. sz. főút, illetve majdan az M30 nemzetközi szempontból legelső funkciója, hogy amíg Észak-Szlovákiában, a Zsolna-Lőcse-Eperjes vonalon nem készül el az autópálya, ez a legkedvezőbb kapocs Pozsony és Kassa között! A két határmenti szlovák nagyváros között végig magyar területen, magyar utakon! Bizarr dolog, de ilyen formán a magyar autópályák, az M1-M3-M30 Szlovákia belső hálózatához is hozzá tartoznak! Másrészt a Via Carpatia elnevezésű baltikumi és lengyel kezdeményezés azt sürgeti, hogy Kaunas-Białystok-Lublin-Kassa-Miskolc vonalon épüljön ki egy észak-déli folyosó, ami – ezt már mi, magyarok tettük hozzá – folytatható Nagyvárad érintésével Románián át a keleti Balkán felé. Javaslatunkra Románia és Bulgária is pozitív választ adott.

Van azonban még egy oka, hogy a kassai kapcsolat a magyar-szlovák tárgyalások középpontjába került. Kassától délre, zömében a határ mellett lévő Kenyhec területén hatalmas ipari fejlesztések folynak. Ezek számára nagyon sürgős, hogy Miskolc felé mielőbb megépüljön első lépésben egy átmeneti csatlakozás a meglévő 3. sz. főúthoz, végleges megoldásként pedig sürgetik az egész M30 gyorsforgalmi út kiépítését. A határcsatlakozási szakasz nyomvonalának meghatározása azonban különféle okokból csak sokadik próbálkozásra sikerült. Örömmel nyugtázhatom azonban, hogy a részvételemmel kidolgozott egyezményben végre a kulcs-bekezdés, a csatlakozási pont megjelölése is helyére került, s ezzel 2011. június 24. napján Kenyhecen megszületett a második magyar-szlovák autópálya-csatlakozás alap-dokumentuma. {120/2011. (VII. 15.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között az M30 gyorsforgalmi út Miskolc–Tornyosnémeti–országhatár szakasza és az R4 gyorsforgalmi út országhatár–Migléc

(Milhosť)–Kassa (Košice) szakasza határmetszéspontjának meghatározásáról szóló Megállapodás kihirdetéséről}.

A harmadik magyar–szlovák kapcsolat – Budapest térségi súlya miatt is – a közös határszakasz közepe táján lenne indokolt. Itt a hagyományos megoldás a Vác-Zólyom-Túrócszentmárton nyomvonal, de újabban – a FŐMTERV kezdeményezésére – felmerült az Esztergom-Garamszerntkereszt-Körmöcbánya-Túrócszentmárton változat is. Az utóbbi mellett szólna, hogy az M2 autópálya Vác-Ipolyság szakaszát nehéz terepen és természetileg érzékeny területeken kellene megépíteni, miközben ebben a térségben autópálya-szintű új útra nincsen szükség. De valószínűleg hasonlóan értékelhető az Ipolyság-Zólyom közötti szlovákiai szakasz is. Ezzel szemben a Budapestet nyugat felől kerülő Tárnok-Zsámbék-Esztergom autóút sok szempontból kedvező lenne, folytatásaként pedig a Garam völgyében az autóút egy része már el is készült. Az OTrT legutóbbi módosítása során azonban – szlovák állásfoglalásra is hivatkozva – mégis az eredeti, a Vác-Parassapuszta-Ipolyság változat nyert elfogadást.

A magam részéről úgy vélem, ez az epizód is csak újabb megerősítése annak a régi tapasztalatnak, hogy fejlesztési terveinknek roppant nagy a tehetetlensége. Új gondolatoknak, bármily logikusak legyenek is, nagyon kicsi az esélyük rá, hogy sikerre jussanak. Nagyon nagy kár ez, mert ily módon fejlesztéseink sem hozzák a legjobb eredményeket, s nagy beruházási összegek vesznek így kárba, akár a kiviteli költségeket, akár az elmaradt hasznokat nézzük. Nem beszélve arról, hogy ha egyszer elindultunk valamely hibás irányba, annak könnyen lehetnek hosszú távra hibás és bénító következményei.

Végül még egy kedvező eredményt kell megemlítenem, amiben magam is részt vehettem. Amikor a két Komárom önkormányzatának kezdeményezésére felmerült a várostól nyugatra építendő új közúti híd terve, én szinte öntevékenyen azonnal elkészítettem az erről szóló egyezmény tervezetét. Ennek aláírása 2012-ben nagy örömünkre már meg is történt, s ma már épül is az új híd!

Ausztria

Ausztriával az autópálya-kapcsolatot még a 80-as évek elején megterveztük, s fel is épült a majdani autópálya határátkelőhelye. Akkor Laikonen úrnak, a finn közúti főigazgatónak egyik magyarországi látogatása során, mikor Szombathely lehetett a tárgyalás színhelye, építés közben látogattuk meg. Finn vendégeink csodálkoztak rajta, minek építünk annyi sávot és fülkét. Mert a fülkék száma, válaszoltuk, egyenlő a várható forgalom és a kezelési idő hányadosával…

Majd a tényleges autópálya-kapcsolat csak a 90-es években jött létre. Személyes élményem, hogy jelen lehettem mind az osztrák A4, mind a magyar M1 autópálya-szakasz avatásán. Ma azonban nem az a kérdés, hány percre van szükség egy-egy autó átléptetéséhez a határon. A határforgalom ellenőrzése megszűnt, s ma az egykor odatelepült számtalan ellenőrző és kereskedelmi létesítmény felszámolása a feladat – ahogy ma mondjuk, az akadálymentesítés.

Magyarország és Ausztria között ezen kívül még három gyorsforgalmi útcsatlakozásról folynak tárgyalások. Talán elintézett ügynek tekinthető, hogy Szentgotthárd és Heuligenkreutz között, a jelenlegi 8. úti átkelőhelytől délre épül meg az M8 és az A7 autóút csatlakozása. Az időpont és a 2×1, vagy 2×2 sáv kérdése még nyitva van. A második helyszínen súlyos természetvédelmi kérdéseket kell megoldani az M85 és A3 Sopron-Klingenbach közötti csatlakozásánál, ezért a nyomvonal-egyeztetés 2010 után gyakorlatilag újra indult. Kőszegnél pedig, miután Olmód község nem járult hozzá, hogy területén, még ha csak éppen érintőleg is, autóút épüljön, az ausztriai S31 a jelenlegi határcsatlakozás előtt végetér, s hogy lesz-e valaha Szombathely és Kőszeg között új nyomvonalon új út, nevezzük bár autóútnak vagy kiemelt főútnak, az a közeljövőben aligha dől el.

Nekem ezekhez a kérdésekhez annyi közöm volt, hogy mikor 1976-ban Szombathelyre kerültem, rövidesen kapcsolatba kerültem az osztrák közúti szervekkel, mindenek előtt a burgenlandi Landesregierung közlekedési osztályával. Azóta a legutóbbi időkig ez a kapcsolat, ilyen vagy olyan minőségben, folyamatos volt, és számos fontos megbeszélésen vehettem részt. Örülnék neki, ha ezeket a törekvéseket végül siker koronázná.

*

A határon átvezető utak

A Magyar Királyság határai évszázadokon át a Kárpátok gerincein és a Duna-Száva sodorvonalában húzódtak. Ezeken az átjárás ott volt lehetséges, ahol azt a természet lehetővé tette: a hegyek hágóin, a folyók átkelőhelyein. Az ország népesedési és gazdasági egységei is a természet adta körülmények szerint alakultak. Így jött létre a medence közepét kitöltő alföld és a hegykoszorú peremén, a síkvidéki és a hegyi gazdálkodás érintkezési vonalán az ország legjelentősebb városainak füzére, s az ezeket összekötő közlekedési vonalak. Közöttük még a történelem hajnalán az olyan nemzetközileg is fontos utak, mint az Alpok-alján húzódó Borostyán-út, vagy a Vaskaputól a Duklai hágóig, s azon túl Krakkóig és Vilnáig vezető kereskedelmi út. A trianoni békediktátum ezt a települési és közlekedési szerkezetet is szétrombolta, átszabta.

A II. világháború után a trianoni új térszerkezet még tovább ridegedett. A határokat szögesdróttal és aknazárral tették áthatolhatatlanná, a természetes gazdasági egységeket feldarabolták, illetve tájidegen ipari beruházásokkal tették brutálisan szocmodernné. Elvándorlással, betelepítéssel, demográfiai hanyatlással gyökeresen megváltoztak az etnikai viszonyok is. Az 1989-90. évi nagy társadalmi és politikai átrendeződés ezt a társadalmat, ezt az erőszakolt és merev térszerkezetet találta a Kárpát-medencében. Ám amikor az érintett államok sorra az Európai Unió felé kezdtek törekedni, felkődlött lassan az a remény, hogy a történelem talán beforrasztja a sebeket, leomlasztja a korlátokat, és újra összeforrasztja azt, ami összetartozik. Mert a síkság és a hegyek és a folyók ma is ott vannak, ahol száz évvel, száz évekkel ezelőtt, és az a természetes, hogy az emberek, beszéljenek bármilyen nyelven, a természet törvényei szerint éljenek. Hiszen a költő is azt írja: „Dunának, Oltnak egy a hangja…”

Így történt, hogy már a 90-es évek elején egy egész sor új határátkelőhely létesült a nyugati határon, Ausztria és Szlovénia felé. Milyen különös, hogy éppen a „testvéri népek” irányában sokkal nehezebben olvadt a jég, pedig azokat a határokat nem is hívta senki vasfüggönynek. Tíz évet kellett még várni, míg – immár az uniós tagságunkhoz vezető út célegyenesében – néhány emberben kikerekedett a gondolat, hogy rövidesen uniós tagok leszünk, aztán csatlakozunk a schengeni egyezményhez is, a határok ezzel szabadon átjárhatók lesznek: *nem kellene talán akkor a határon átvezető földutakat is úgy kiépíteni, hogy autóval is használhatók legyenek? Horribile dictu: nem kellene a határvizeken új hidakat építeni, s a régi hidakat újjáépíteni?*

Magyarországnak a szomszéd országokkal való kapcsolatát nemzetközi viszonylatban a – békeszerződésen nyugvó – kétoldalú határegyezmények, és az ú.n. határforgalmi egyezmények szabályozzák, amelyek a közlekedés és határőrizet részleteit írják elő. A belső jog tekintetében pedig a régi határőrségi törvény szögezte le (1997. évi XXXII. tv 83.§), hogy az államhatár mentén húzódó 1 méter széles sávban bármiféle építmény csak nemzetközi szerződés alapján helyezhető el. A régi jogszabályok és egyezmények ortodox értelmezésével

ebből egyenesen az következik, hogy minden egyes, a határon átvezető út, vagy utacska, akár egy aszfaltozott sétány vagy kövezett turistaút, avagy egy kicsiny határvízen átvezető áteresz építéséhez kormányközi egyezményre van szükség.

Ez a tétel két baráti állam között is, de az Európai Unióban hatványozottan abszurdum. Különösen ha számításba vesszük, hogy a 2242 km hosszú magyar államhatáron 2000-ben mindössze 62 határátkelőhely volt, vagyis ennyi helyen lehetett hivatalosan és gépkocsival átlépni a határt – átlagosan 36 kilométerenként. A Dunát és a Drávát leszámítva olyan terepen, ahol gyalogosan szinte bárhol átsétálhatnánk. Ezzel szemben Nyugat-Európában például a francia–belga határt 1-2 kilométerenként keresztezik utak, olyan sűrűn, mint bárhol a belföldi mezőkön.

S tegyük hozzá, annak eldöntése, hogy – akár belföldön, akár a határon át – két falu között hol épüljön út, az nem is kormányzati, különösen nem diplomáciai feladat! De hát ha az állambiztonság ezt követeli?

(Gyakran eszembe jut manapság is egy gyerekkori s egy későbbi emlék. Tizenöt éves voltam, amikor 1957 nyarán egy horgászkiránduláson először kellett szembenéznem egy rejtőző határőr géppisztoly-csövével. Ugyan hol? A baráti Csehszlovákia határán, a sátoraljaújhelyi Bodrog partján. Sok évvel később aztán, mint szombathelyi közutasnak, napi kapcsolatom volt a határsávval, s ez mindig fájdalmas és többé-kevésbé félelmetes volt. Legmegrázóbb emlékem, hogy talán 1988-ban a zalaegerszegi határőrkerület parancsnoka rábafüzesi megbeszélésünk végén meghívott egy nyugdíjas búcsúztatóra a büksi vadászházba. Egy őrsparancsnok vonult nyugdíjba. A határ mentén gyakorlatilag minden faluban volt egy határőr-őrs, akik ott még a falutól is elzárkózva szinte önellátó életet éltek. Lóistállójuk volt, disznót tartottak, kertészkedtek is. A kis csapat parancsnoka általában a szolgálatban megőszült, öreg törzstiszt volt. A most nyugdíjba készülő tiszt kollégái – csupa éltes korú ezredes és alezredes – baráti ebédre ültek össze. Jó volt a pálinka és jó volt a rá következő étel és ital, s az egyre forróbb hangulatban a régi történetek közül egyre tüzesebbek jöttek elő: az imperializmus elleni harc emlékei ott a nyugati végeken. Vadász-történetek voltak, csakhogy ők nem rőtvadra, hanem diverzánsnak-disszidensnek nevezett emberekre vadásztak. – Menekültem az összejövetelről.)

Amikor hazánk uniós csatlakozása belátható közelségbe került, a kormányközi egyezmények ügyében már elég sok tapasztalatom volt. Közúti szakértőként részt vettem a Belügyminisztérium vezetésével a határforgalmi egyezményekről és új határátkelőhelyek létesítéséről folyó számos tárgyaláson, s tudtam, hogy ezek rendkívül hosszadalmasak. Egy-egy egyezmény megszerkesztése, megszövegezése számos elektronikus levélváltás után is néha 3-4, egyenként 2-3 napos ülésszakot igényelt. Volt rá példa, hogy reggel 9-kor a tárgyaló fél által meglepetésszerűen előterjesztett szöveg alapján láttunk munkához, délben jó hangulatban ebédeltünk, mert úgy éreztük, hogy karnyújtásnyira vagyunk a megegyezéstől, de ebéd után minden felborult, és este 10-kor dolgunk végezetlen indultunk haza. Két ülésszak között pedig mindig számolni kellett 3-4 hónap kieséssel. Ha tehát azt a 36 kilométeres távolságot harmadolni akarnók, 120 egyezményt kellene ily módon letárgyalni!

Így jutottam arra az ötletre, hogy elég lenne minden szomszédunkkal csak egyetlen keretegyezményt kötni, amiben elvi megállapodásra jutnánk a határon átvezető új utakról, a létesítés feltételeiről és körülményeiről. Ugyanakkor felhatalmazást kapnának a létesítésben érdekelt helyi szereplők, önkormányzatok, gazdálkodók, civilek, hogy az egyezmény keretei között meghatározzák a részleteket és műszakilag, pénzügyileg gondoskodjanak a megvalósításról, párhuzamosan betartva mindkét állam építési előírásait. Polgárember számára ez az ötlet bizonyára logikus és egyszerű. A hivatalok számára azonban képtelenségnek tűnt.

Mindenesetre a közlekedési tárca elrendelte a szóba jöhető új utak számbavételét. 2002-ben vaskos tanulmány készült, ami a majdani uniós belső – szlovén, osztrák, szlovák –

határszakaszokat vette részletes vizsgálat alá, majd 2003-ban hasonló felmérés és tanulmányterv készült a többi, a majdani külső határszakaszokra is. Idővel a Miniszterelnöki Hivatal is felismerte az ügy jelentőségét, és nemcsak lelkes támogatójává vált, hanem Varratmentes Európa címen maga is elkészíttetett egy immár projekt-típusú felmérést. Ez annál időszerűbb volt, mert közben az Unió pályázati forrásai a határon átvezető utak megépítését reális közelségbe hozták. Számos önkormányzat nyújtott be szembeszomszédjával közös pályázatot, és nyert jelentős összegeket. Azonnal élessé vált a kérdés: felhasználhatók-e ezek a források, megépíthetők-e ezek az utak, pontosabban ha megépülnek, átadhatók-e a forgalomnak? És mi lesz azzal a bizonyos 2×1 méteres sávval a határ két oldalán? Kell-e ehhez külön kormányközi egyezmény, vagy elegendő netán a két állam által támogatott, s az Unió által elbírált közös pályázat?

Közben uniós csatlakozásunk következményeként a határőrség szerepe, jogi keretei, sőt szervezete is megváltozott. Misem lett volna egyszerűbb, mint megfelelőképpen módosítani az imént idézett törvényi előírást. Ám nem ez történt, hanem azt a bizonyos építési korlátozást az 1 méter széles sávban átemelték az államhatárról szóló új törvénybe, amit 2007-ben fogadott el az országgyűlés (2007. évi XXXIX. törvény). Sőt az is konkrét szándékként merült fel, hogy a közös államhatárról Csehszlovákiával 1956-ban (Sic!) kötött egyezmény hasonló szigorú előírásait is megújítjuk a Szlovákiával tervezett új egyezményben. Nesze neked, Ipoly-hidak, dunai kompok, új utak Gömörben és Zemplénben! 2010-ben a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium belső vitáiban még az is elhangzott, hogy az államhatárról szóló törvény megfelelő módosításához – noha ugyanabban a törvényben vízügyi vonatkozásban az ettől eltérő megoldásra még precedens is található – alkotmánymódosításra lenne szükség.

Szerencsére a Kormány másképpen döntött. Ekkor már az NFM, az NGM illetékes munkatársai, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, de a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium is felismerte, hogy a már megnyert és a folyamatban lévő pályázatok meghiúsulása súlyos veszteséggel járna. (Mert lám, az új utak megnyitásával járó előnyök a bürokrácia ingerküszöbét nem érik el, csak a pénzben kifejezhető kockázatok!) De lassan a politikában is teret nyert az a felismerés is, hogy ez az ügy, ezeknek az utaknak a megépítése, az érintett területek felzárkóztatása milyen jelentős társadalmi érdek. Emlékezzünk vissza! Annak idején a hidegháborús időkben az államhatár mintegy 15 kilométeres sávját definiálták határ-övezetként. Ebben a sávban nagyon szigorú korlátozások, tilalmak léptek életbe, mégpedig a határ mindkét oldalán! Ezeken a területeken évtizedekig nem volt szinte semmi fejlesztés, nem volt infrastruktúra, ipar, szolgáltatás. A parasztságot először kulákként tették tönkre, majd életlehetőségeiket szűkítették valósággal fojtó-hurokká. Az öregek elhaltak, a fiatalok elmenekültek, a falvak elnéptelenedtek, a földek parlagon maradtak. Számos, egykor jómódú faluban ma a régi nagygazda-porták üresen állnak, lakásonként 1-2 ember ha él a faluban. S ez a lepusztult, kihalt és kihasználatlan térség a 93 ezer négyzetkilométeres Magyarország területének közel 25 %-a! 15-20 ezer négyzetkilométer! Hasonló pusztaságok vannak a határ túlsó oldalán is, és a szomszéd országok egymás közti határai mentén is: mindösszesen nagyobb terület, mint egész Szlovákia! Ha tehát ennek a térségnek az újjáélesztését tűzzük ki célul, *a Kárpát-medence legnagyobb területfejlesztési programját fogalmazzuk meg!*

A keret-egyezményekről szóló javaslatom valamikor 2002-2003-ban fogant meg, s attól kezdve ezt minden fórumon elmondtam, ahol lehetett. Miután horvát és osztrák viszonylatban az útügyi munkacsoport vezetőjeként mandátumom is volt, ezt a gondolatot tárgyaló partnereim felé is újra meg újra felvetettem. De 2007-ben alkalmam volt a román közlekedési minisztérium államtitkárának, Tánczos Barnának is előadni. A romániai magyarságnak, válaszolta ő, elsődleges érdeke, hogy amíg az RMDSZ részese a kormánynak,

addig minél többet építsenek ki a határon átvezető utak közül, s erre a keret-egyezmény valóban jó eszköz lehet.

A frontáttörés mégis a szlovák viszonylatban született meg. Ugyanis a nacionalista színezetű politikai villongások mellett addigra már a szakmai berkekben jó kapcsolatok épültek ki a magyar és a szlovák közlekedési tárca között. Ennek első látványos eredménye még az ezredforduló táján az Esztergom és Párkány között újjáépülő Mária-Valéria híd volt. (Aminek megvalósításában, bár nagy örömömre szolgált volna, nekem nem sikerült személyes szerepet kapnom.) Utána az Ipoly-hidak előkészítése csiszolta tovább az együttműködést, de a végső lökést a keleti határszakaszon, a zempléni hegyekben és a Bodrog-közben elnyert uniós támogatások hozták meg, mert ott vált teljesen nyilvánvalóvá, hogy megfelelő jogi háttér nélkül ezek a fejlesztések nem lehetségesek.

Ekkor rendelte el a Kormány, hogy valamennyi szomszéd ország viszonylatában pontosan fel kell deríteni mind a belföldi, mind a nemzetközi jogi körülményeket. A belső jog terén igazolódott, hogy az Államhatárról szóló törvényt kell módosítani, és ehhez szükségtelen az Alkotmány módosítása. Így ez a módosítás – gyakorlatilag az általam javasolt szövegezéssel – 2011. tavaszán meg is történt. Az is leszűrhető az összegyűjtött adatok elemzéséből, hogy egyedül az uniós pályázatok közös támogatása nem elegendő jogalap az új kapcsolatok megvalósításához. A szomszéd államok jogszabályai is többféleképpen rendelkeztek. A magyar–osztrák határegyezmény alapján Ausztria nem támaszt feltételeket a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével szemben a határon át. A román törvények viszont ellentmondásosnak bizonyultak, így végül a keret-megállapodás tűnik a legjobb megoldásnak. A jugoszláv utódállamok esetében súlyos probléma, hogy míg ők egymás között nem tisztázzák határ-vitáikat, addig magyar részről sem zárhatjuk le velük a kétoldalú határ-egyezményeket, tehát itt is az utakról szóló keret-megállapodás hozhat leggyorsabban megoldást. Ukrajna az Európai Unióval szembeni viszonya miatt egészen külön elbírálást igényel, ezért itt csak lassú előrehaladásra lehet számítani. Szlovákiával viszont meglepő és örvendetes gyorsasággal sikerült kidolgozni egy keret-megállapodást, aminek a melléklete tételesen felsorolja a lehetséges új kapcsolatokat, és ezt a megállapodást 2012. februárjában dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár Pozsonyban szlovák kollégájával alá is írta. (Nagy öröm volt, hogy ott lehettem a ceremónián.)

2012-ben a külügyi és külgazdasági ügyekért felelős államtitkár, Szíjártó Péter, személyesen vette kézbe ennek a programnak a felügyeletét. A szlovák egyezmény létrejötte után a tárgyalásokat a többi szomszédunkkal is kezdeményeztük. Különösen izgalmas kérdésnek tűnik, hogy 2013. március 28.-án Mikola Azarov ukrán miniszterelnök budapesti látogatásán egyezményt írtak alá „az államhatár közúti átkelőhelyeinek átfogó fejlesztéséről”. 2014. január közepén pedig Magyar Levente helyettes államtitkár, akivel még mint a Nemzetgazdasági Minisztérium osztályvezetőjével korábban sokat dolgoztunk együtt már a szlovák s a román keretegyezmény mellékletén, Ungváron konkrét megállapodást kötött két tiszai átkelő és további szárazföldi határátkelőhelyek létesítéséről. Ez mind Ukrajna stratégiai jelentősége, mind a kárpátaljai magyarság jövője szempontjából örvendetes, de megvalósításukhoz az Európai Unió külső határán a schengeni egyezmény értelmében különleges és szigorú követelményeket kell teljesíteni. Ezek sorsa persze nagyban függ Ukrajna belpolitikai helyzetének és az Európai Unióhoz fűződő kapcsolatainak jövőbeli alakulásától. Ráadásul különösen a kompok létesítése lesz várhatóan igen költséges fejlesztés, ami az adott határforgalmi feltételek között aligha lehet gazdaságos. Kíváncsian és reménykedve várhatjuk hát a további fejleményeket.

Én magam a szlovák egyezmény aláírása, 2012. február óta a további tárgyalásokon már nem vettem részt. De nagyon bízom és bízunk benne, hogy az eddig elért jelentős eredmények után a kapcsolatok tovább épülnek, és az egykori vasfüggönyök térségében ismét fellendül a gazdaság, a kultúra, az emberi jelenlét összes feltétele.

*

A Mise-út

A szomszéd népekkel való kapcsolatainknak különleges esete a Mise-út.

Magyarország legnyugatibb csücskében, Szentgotthárdtól délre-délnyugatra él egy népcsoport, a vendek, akiket a néprajz szakértői sem tudnak pontosan besorolni a népek családi kötelékeibe. „Az a népcsoport, amit mi vendként tartunk számon, részint Vas megyében, részint pedig Szlovéniában, a Muravidéken él. Számuk a mai Magyarország területén körülbelül ötezer főre tehető, míg a határon túl körülbelül nyolcvanezer vend él. Ezen kívül jelentős kisebbség él még az Egyesült Államokban is, ahová a 19. században a vendek köréből is sokan vándoroltak ki a jobb boldogulás reményében. A vendek helyzete tulajdonképpen sokban hasonlítható a csángókéhoz: mi magyarnak tartjuk őket, a románok pedig előszeretettel vitatják el a csángók magyarságát – éppúgy, ahogyan egyes magyarok kétségbe vonják a vendek szlovénségét.” – ezt mondja a Wikipédia.

Számomra ez a kérdés a 70-es években, mikor először találkoztam a vendekkel, csupán néprajzi érdekesség volt, s büszke voltam arra a dróttal kötözött nagy cserépfazékra, amit a felsőszölnöki határőr-őrs parancsnokától kaptam. Szakmai szempontból azonban már az első szombathelyi télelőn szemben találtam magam a vend-vidék topográfiái problémáival.

Ugyanis a vendek Szentgotthárdtól délre-délnyugatra a Rába és a Szölnöki patak völgyétől a határig terjedő térségben hat faluban élnek. A Szölnöki patak mentén Felsőszölnök, Alsószölnök és Szakonyfalu alkot egy falubokrot. Tőlük keletre, egy tán 150 m magas, de erdős, szakadékos agyaghát túlsó oldalán a szétszórtan települt Kétvölgy (másik nevén Ritkaháza), valamint a szintén szeres Apátistvánfalva és Orfalu lakói szintén vendek, és ők együtt még ma is tiszteletreméltó hűséggel tartják nyelvüket, közös kultúrájukat, ünnepeiket. Rendszeresen összejár a hat falu, de a két falubokor között a dombháton-erdőn, szakadékokon át nem volt épített út. El is nevezték az erdei földutat Mise-útnak – mert azon jártak a kétvölgyiek a szölnöki templomba. De például a gyerekeket már nem lehetett egy közös iskolába összeterelni. Hogy szükség lenne az összekötő útra, abban az érintett tanácsi vezetők is mind egyetértettek, csak hát a költségek igencsak magasak lettek volna.

A közúti igazgatóság számára azonban mindez csak annyiban volt fontos, hogy így a téli rayonos szolgálatot, a szórógépek útvonalát nem lehetett összefüggő körként megszervezni. Az őrjáratnak ki kellett menni Felsőszölnökön egészen a hármashatárig, majd 20 kilométert vissza Szentgotthárdra, s onnan újabb körben Orfalu és Szalafő felé. Abban az időben összekötő utak építésére nemigen volt pénz, légyen az bármily indokolt és gazdaságos, ez az út pedig igencsak nehéz eset volt. Hossza mintegy 3 kilométer, nagy földmunkával, értékes természeti környezetben, erdőkön át. A vágyálom tehát vágyálom maradt.

Fordulatot Szlovénia állami önállósága hozott az ügyben. A 90-es évek végén az önállósult és ambiciózus szlovén diplomácia számonkérte a magyar féltől, hogy nem támogatja kellő mértékben a magyarországi szlovén kisebbséget. Lám, még az őket összekötő utacskát sem hajlandó megépíteni! A diplomáciai nyomásra megindult az út előkészítése, de hamar kiderült, hogy az Őrségi Nemzeti Park még ilyen körülmények között is legfeljebb olyan út építéséhez ad hozzájárulást, aminek műszaki jellemzői az országos közutaktól elvárt minimumokat messze nem érik el. Az önkormányzatoknak pedig erre különösen nem volt pénzük. Így a közlekedési tárca méltányosságból is csak annyit ígérhetett, hogy a tervekről gondoskodik. Az építkezés forrásairól azonban az adott jogszabályi körülmények között mindenképpen egyedi kormány-döntésre lett volna szükség.

A kormány elnöke, Gyurcsány Ferenc a maga módján meg is tette a kezdő lépést: az első szlovén–magyar együttes kormányülés keretében Felsőszölnökön Janez Janša szlovén kormányfővel ünnepélyesen elhelyezte az út alapkövét. A forrásokról azonban nem intézkedett. Pedig mindössze 500 millió forintra lett volna szükség.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium költségvetési támogatása törvény szerint csak az országos közúthálózaton használható fel. Elöljáróban meg kell jegyeznünk, hogy Magyarországon mintegy 3200 önkormányzat van, s az ezek által képviselt települések között mintegy 500 zsákfalu található, amik egyetlen köldökzsinórral kapcsolódnak az ország közúthálózatához. Természetesen ez önmagában nem jelent hátrányos helyzetet, de az UKIG soktényezős vizsgálata szerint közülük mintegy 150 község számára kívánatos és indokolt lenne a második kapcsolat kiépítése. Hogy ezek között Kétvölgy és Felsőszölnök hányadik helyen szerepel, most ne kérdezzük! Annyi bizonyos, hogy a Közlekedési Operatív Program keretében hasonló alsórendű út egy sem szerepelt, a KÖZOP céljai szerint a források sokkal jelentősebb fejlesztésekre voltak lekötve. A Regionális Operatív Program forrásai viszont oly szerények voltak, hogy az illetékes fejlesztési tanácsnak nem állt sem érdekében, sem módjában azt minden mást mellőzve éppen erre az útra koncentrálni. Határon átnyúló pályázatokon pedig azért nem lehetett támogatást igényelni, mert a projektnek nem volt sem határon átnyúló eleme, sem áttételes hatása, így határon túli partnert sem sikerült megnevezni. Tipikusan olyan fejlesztésről volt szó, ami semmilyen futó kategóriában nem szerepelt. Így tehát újra meg újra bebizonyosodott, hogy kizárólag egyedi kormányzati döntés és forrás hozhat megoldást. Ezen közben a szlovén nyomás nem enyhült, és sürgetésük egyre kínosabbá vált. A Kormány azonban nem és nem hozta meg a szükséges határozatot.

Én ebben az ügyben számos jelentést írtam, s még egy olyan tervezetet is készítettem, ami a magyarországi szlovén, és a szlovéniai magyar kisebbség társadalmi kohéziójának közlekedési feltételeibe ágyazva egy komplex útfejlesztési program részeként javasolta uniós támogatás igénylését, eredményt azonban egyik dolgozatom sem ért el. Két alkalommal vettem részt szűkkörű tárgyaláson a Külügyminisztérium helyettes államtitkárával, először Czukor Józseffel, majd Prőhle Gergellyel. Kétszer jártam a helyszínen, s jártam be a Kétvölgy-felsőszölnöki erdőket, egyszer a Szlovén Kisebbségi Önkormányzat, másodjára a Nemzeti Park és a Természetvédelmi Hivatal képviselőivel. Akkor panaszolta a két polgármester, hogy út hiányában még egy kenyérszállító körjáratot, egy közös óvodát sem tudnak megszervezni. Mindhiába.

Végre 2011-ben megrepedt a jég. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízást kapott az út megépítésére, s az előkészítéshez szükséges forrást is megnyitották. 2012 márciusában a további fedezetet biztosító kormány-döntés is megszületett.

A 2009-ben készült tervek alapján 101 magántulajdonú és 7 állami ingatlanból kellett kihasítani az útterületet. Az út a 7454. jelű Vasszentmihály-felsőszölnöki útból indul, s a dombokon és erdőn át a 3+300 km szelvényben éri el Kétvölgyön a 74.187 jelű út végét. Innen tovább halad déli irányban, s az 5+100 km szelvényben éri el az országhatárt, ahol Čepinci területén a 723. számú szlovéniai úthoz csatlakozik. Így kikerekedik a magyarországi szlovén kisebbségnek mind az egymás közti, mind az anyaországhoz fűződő közúti kapcsolata.

2012 év végén közel 730 millió forint értékben létrejött az építésről szóló vállalkozói szerződés is. A 2013 tavaszi rossz időjárás ugyan a munka kezdését igencsak hátráltatta, de a lényeg, hogy végre megkezdődött. Időközben én végleg nyugdíjba vonultam, így a részleteket nem ismerem. De mikor 2013 júniusában egy családi kirándulás keretében eljutottam Felsőszölnökre, örömmel láttam, hogy amit én 35 éve várok, az építés íme, folyik. Egy részét be is jártuk a vadregényes nyomvonalnak.

Örömem azonban korántsem volt teljes. A kirándulás során a magyar Őrséget és a szlovéniai Goričkot jártuk. Szlovéniában a hársfaillat mellett a paraszti parcellák

gondozottsága, a falvak ápolt szépsége, elevensége tűnt fel. Magyarországon a táj és annak szépsége ugyanaz. De a falvakban nincsen igazi élet, az egykori kisparcellás-legelős tájat visszafoglalja az erdő, mert nincs aki szántson és állatot gondozzon. A felsőszölnöki kocsmáros mondta: mikor ő vagy húsz évvel ezelőtt Somogyból oda költözött, a faluban volt 1500 tehén. Ma mindössze 3 van, az is csak igába való. Ugyan kinek épül ilyen formán az aszfaltos Mise-út?

Visszatérve a fővárosba, ősszel tájékozódtam az építkezés állásáról. Akkor tudtam meg, hogy két-három telektulajdonos – környezetkárosítás címén – magánjellegű tiltakozást jelentett be, majd 2013 májusában a Védegylet indított pert, hogy megakadályozza az útépítést. Szerintük ugyanis a kétvölgyi erdők teljes kiirtása zajlik! A Pesti Központi Kerületi Bíróság 2013. szeptember végén az út építését felfüggesztette. Az építkezés azonban nem állt le, a beruházó és a kivitelezők úgy manővereztek, hogy év végére befejezhessék az építést. Így történt, hogy 2014. január 10-én Orbán Viktor miniszterelnök és szlovén kollégája, Alenka Bratusek az utat ünnepélyesen forgalomba helyezte. (Az avatóra Felméri Béla kollégám, a KKK illetékes osztályvezetője engem is magával akart vinni, de legnagyobb sajnálatomra nem tudtam vele tartani.) Orbán Viktor ünnepi beszédében fanyar mosollyal megjegyezte, hogy a magyar kormány többet foglalkozott ezzel az útépítéssel, mint bármelyik autópályával. „Önök most hivatalosan forgalomba helyezett úton járhatnak, de még most is folyik ellene eljárás.” – mondta. Doncsecz András kétvölgyi polgármester pedig azt emelte ki, hogy az útépítést csak azok ellenzik, akik életvitelszerűen nem élnek a településen, mindössze egy nyaralójuk van ott.

A találkozón a két miniszterelnök abban is megállapodott, hogy a mintegy 100 kilométer hosszú közös határon a meglévő nyolc mellett további átkelőket fognak építeni, hogy európai uniós partnerségünkhöz méltóan a határon 3-4 kilométerenként legyen átjárási lehetőség. Ilyen helyzetben, ilyen körülmények között óhatatlanul felmerül a kérdés, vajon azok a „zöld” szervezetek, amelyek elismerésre méltó erőfeszítéseket tesznek a bálnák és elefántok védelmében, vajon nem vesztették-e el arányérzéküket, mikor az őrségi, vagy az erdőháti természetet a helyiek megkérdezése nélkül, sőt ellenükre ilyen harcosan védelmezik. Szomorúan kell föltennünk a kérdést: Hát ezzé lett mai világunkban az oly nemes gondolatok jegyében sarjadt zöld mozgalom?

Annak viszont talán most már örülhetünk, hogy vend polgártársaink közös ünnepeikre végre hóban, sárban is tiszta cipővel gyűlhetnek össze, s a kenyérszállító autónak sem kell kétszeres emisszióval mérgeznie a szölnöki erdőket.

*

Összefoglalás

Mindezek után ha össze akarom foglalni mérnöki működésem látható és láthatatlan eredményeit, azt mondhatom, hogy a kezdet az algyői Tisza-híd, a vége pedig a letenyei Mura-híd (netán a komáromi Duna-híd?). Közöttük sok-sok tonnányi beépített kő és aszfalt, kisebb és közepes hidak, sok-sok óra közúti üzem, forgalomtechnika és hóeltakarítás. Ennek során sok-sok emberi kapcsolat: városok és községek népe és vezetői, munkatársak fölém, mellém, alám beosztva, sorsok és viszonyok. Felelősség és kezdeményezések a nagy közös célokért és apró emberi ügyekben. Néhány gondolat az úthálózat komplex fejlesztésével és országunk térszerkezetével kapcsolatban, néhány fejlesztés és szerződés a szomszédos országokkal. Hiszen a magyar állam határai csak egy természetellenes, erőszak-diktálta teret zárnak körbe, miközben életünk tere ennél sokkal tágabb: ma már egész Európa, és azon túl az egész világ. A szomszédos országokkal kötött szerződések sorában nyolc autópálya-határcsatlakozási szerződésnek voltam részese (M70, M7, M6, M5, M43, M4, M3, M30). Közreműködtem a komáromi új Duna-hídról szóló szerződésben és a határon átvezető helyi utakról Szlovákiával már megkötött, a többi szomszéddal pedig előkészített keret-megállapodásban. S mindezeken túl felvetettem néhány gondolatot arról, hogy mi is a közlekedés helye és szerepe mai és holnapi világunkban, mit jelent a modern mobilitás az ember és környezete számára.

Boldog lennék, ha mindezzel használni tudtam volna.

A folytatás a következő generációra vár.

* * *

A szerző életrajza

Született 1942-ben egy tanár-házaspár gyermekeként. Apja később ismert újságíró, akinek 1956 után a Szabad Kossuth Rádióban vállalt szerepéért élete végéig mellőzés lett az osztályrésze. Molnár László Aurél a diploma megszerzése után az Út-Vasúttervező Vállalatnál mérnöke volt. 1966-tól 1969-ig beosztott úttervezőként, majd 1969-től irányító tervezőként dolgozott. Az algyői Tisza-híd útépítési tervei, a csongrádi Tisza-híd helykijelölő tanulmánya, a 24. sz. főút Gyöngyös-mátraházi szakaszának korszerűsítési tervei mellett számos útkorszerűsítési terv készítésében vett részt.

1971-től 1976-ig a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közúti főosztályán dolgozott területi főmérnökként. Ebben az időszakban kezdődött az országos közúthálózat burkolaterősítési programja és a közúti igazgatóságokon a hagyományos útfenntartás helyett az útüzemeltetői szolgálat kiépítése. Mindkét programban részt vett, miközben a területét képező 3 megye út- és hídkorszerűsítési munkálatait is irányította, ellenőrizte. Ezidő alatt részt vett az Útinform megalakításában is.

1976-ban kinevezték a Szombathelyi Közúti Igazgatóság igazgatóhelyettes főmérnökévé. 1978-ban az Igazgatóság vezetőjévé lépett elő, és 1993-ig vezette azt. Főmérnök-, majd igazgatóként Vas és Zala megyében számos út- és hídépítési, korszerűsítési munkát irányított, miközben folyamatosan gondoskodott a kezelésükbe tartozó úthálózat üzemeltetéséről. Ez alatt a 18 év alatt az igazgatóság telephelyei, gépállománya és munkatársi gárdája jelentősen fejlődött.

1993-ban lemondott igazgatói beosztásáról, és a magánszférában helyezkedett el. Először a Magyar Stuag Építéskivitelező Kft-nél dolgozott ügyvezetőként, majd a Magyar Scetauroute mérnökiroda műszaki vezetője lett. 1997-ben az Útgazdálkodási és Koordinácós Igazgatósághoz került, s ettől kezdve nyugdíjazásáig a közlekedési tárca közúti főosztályán dolgozott. Kezdetben az M7 autópálya felújításának és a horvát/szlovén határig való továbbépítésének előkészítése volt a feladata, majd amikor ezt a projektet átvette az újonnan alakult Nemzeti Autópályaépítő Rt., ő a szomszéd országokhoz fűződő közúti kapcsolatok fejlesztésének koordinátora lett. Részt vett számos nemzetközi egyezmény, köztük nyolc autópálya-kapcsolat és a tervezett komáromi Duna-híd építéséről szóló kétoldalú szerződés előkészítésében. Ezek között az M7 autópálya magyar-horvát Mura-hídjának tervezését és kivitelezését a tárcaközi vegyesbizottság vezetőjeként személyesen irányította. Ezt a munkakört 2005. évi nyugdíjba vonulása után egyéni munkaszerződés keretében még 2012-ig ellátta.

Mérnöki működése alatt aktív tagja volt a Közlekedéstudományi Egyesületnek, a Mérnöki Kamarának, a Magyar Útügyi Társaságnak, és a Magyar Történelmi Társaságnak, továbbá mintegy 70 szakcikket publikált, illetve konferencia-előadást tartott.

Munkáját többször illették megtisztelő elismerésekkel. (Közlekedéstudományi Egyesület arany és ezüst jelvényei, irodalmi díjai és Széchenyi Emlékplakettje, MTESZ Vas megye Műszaki Fejlesztéséért 1989, Magyar Régészeti Társaság Henszlmann-díj 1991, Magyar Köztársasági Arany Érdemkereszt 2005, MAÚT Aranymérföldkő 2008, Baross Gábor díj 2011, Közúti Szakemberekért Alapítvány Életmű-díj 2013.)

Tartalomjegyzék

Az olvasóhoz ... *3*
Mérnök lettem ... *5*
UVATERV ösztöndíj ... **5**
Még egy kis humán kaland ... **7**
Az Erzsébet híd ... **9**
Magyar Ambrus, az ösztöndíjasok igazgatója ... **10**
Az utolsó félév ... **11**
Az Út-4 osztályon ... **12**
Algyő és a 24-es út ... **12**
Nevelőim ... **14**
Kiszállások ... **15**
A tervező mérnök munkája ... **17**
KISZ-karrierem ... **18**
Irányító tervező lettem ... **19**
A Közúti főosztályon ... *21*
Ábrahám Kálmán a KPM-be kerül ... **21**
A Közúti főosztály vezetői ... **23**
Meghívás a KPM Közúti Főosztályára ... **24**
Első napjaim, mint területi főmérnök ... **25**
Sörnyepuszta ... **26**
Az úthálózat és átalakítása ... **27**
A Közúti Főosztály ... **30**
A Közúti főosztály feladatai ... **32**
A területi főmérnök feladatai ... **35**
Útüzemeltetés ... **38**
Úthálózat, főutak, forgalomtechnika ... **39**
A dolgozó nép szolgálata ... **44**
Az ÚTINFORM ... **45**
Hierarchikus szubszidiaritás ... **50**
Az útkorszerűsítési program folytatása ... **51**
A geotextília ... **54**
Vezetőváltás és a Közúti főosztály további működése ... **55**
A szombathelyi évek ... *61*

Átmenetileg Veszprémben **61**
Szombathelyre kerülök **62**
A szombathelyi kezdetek **64**
A KF és a KIG, hidak, burkolatok **66**
A rumi Rába-híd **68**
Szombathely új úthálózata és a gyalogos aluljáró **69**
A kivitelezők **72**
Hófúvásban, jégpáncélban **74**
Hómaró vagy harckocsi? **77**
Még egy emlékezetes tél **78**
Munkabiztonság, balesetek **79**
Újabb diplomák **80**
A győri főiskola és a soproni egyetem **81**
Külföldi utak **82**
Üdülésül egy kis kitérő **85**
Egy karrier története ***89***
További működésem Vas és Zala megyében ***92***
A kőszegi elkerülő út **92**
A szombathelyi körgyűrű **93**
Újszerű megoldásaink **95**
A forgalomirányító központ **96**
Újításaink **97**
Telepfejlesztés **100**
Székház Szombathelyen **101**
Régészkedés **102**
Egyéb társadalmi ténykedések **104**
A nagy átszervezés, és ami utána következett ***107***
Az 1983. évi átszervezés **107**
Első lépéseink Zalában az átszervezés után **110**
A 86-os út **111**
A 76-os út **112**
Felsőszenterzsébet **113**
Szakmunkásképzés **114**
Igazgató lettem ***116***
Igazgató lettem **116**

Látogatás Horváth Miklósnál **116**
Az Úttörvény és az Útalap **118**
Epizódok a rendszerváltás idejéből **120**
Colas, Stuag, Scetauroute **123**
Ismét 19+1 igazgatóság **125**
További szervezeti változások **128**
Újfent a minisztériumban ***131***
A Közúti főosztályon 1997-ben **131**
Az M7 autópálya **133**
Egy kis szervezeti kitérő **139**
Néhány emlék vezetőinkről **140**
Fényes kilátások(?) **144**
A Pentele híd **145**
Hatásvizsgálatok, hálózatfejlesztés, területrendezés **147**
A Fertő-program **153**
Közlekedéspolitika **154**
Autópálya határcsatlakozások ***159***
Az M7 autópálya horvát és szlovén határcsatlakozása **159**
További autópálya-csatlakozások **162**
Horvátország – az V/c folyosó 162
Szerbia 162
Románia 164
Ukrajna 165
Szlovákia 166
Ausztria 167
A határon átvezető utak **168**
..... **172**
A Mise-út **172**
Összefoglalás ***175***
A szerző életrajza **176**