UTAK

Borsod-Abaúj-Zemplén megye

UTAK

Borsod-Abaúj-Zemplén megye

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

0 0 0 0 0

KISKŐRÖS

Borsod-Abaúj-Zemplén megyei utak

Írta:
SZOMOLÁNYI ANTAL

Az összeállításban közreműködött:
PINTÉR FERENC

Lektor:
STOLL GÁBOR műszaki igazgató

Az archív anyag reprodukcióit készítette:
KULCSÁR GÉZA

A térképmellékleteket és grafikonokat
NAGY ISTVÁNNÉ
rajzolta

A tipográfiai tervezés
VALKÓ PÉTER
munkája

UTAK

Borsod-Abaúj-Zemplén megye

TISZTELT OLVASÓ!

Magyarország területének ÉK-i részén helyezkedik el Borsod-Abaúj Zemplén megye. Már a honfoglalás után, a magyar államalapítás időszakában is van utalás arra, hogy volt Borsod és Zemplén vármegye, s mindkét megyében a vidék folyóvölgyeit útként használták fel és a várhelyeket, táborhelyeket – ahol kereskedelmi és árucserekapcsolatok folytak – útvonalak kötötték össze.

Borsod-Abaúj-Zemplén megye az É–D-i és a Ny–K-i kereskedelmi útvonalak mentén helyezkedik el, így igen fontos szerepet tölt be a szállításban, kereskedelemben, tranzit és helyi forgalomban egyaránt. A megye úthálózata hosszú fejlődés során alakult ki, amelyet egyrészt a megye településszerkezete, földrajzi környezete, ipara és kereskedelme határozott meg.

A megye úthálózata a felszabadulás előtt, de közvetlen a felszabadulás után is az országos átlaghoz viszonyítva igen elmaradott volt. Ezt napjainkig az ötéves tervek folyamán ugyan sikerült behozni, azonban a nagyarányú hegyi és dombvidéki útvonalak miatt az útburkolatok szélességében és a hidak állapotában még mindig hátrányos helyzetben van.

A legnagyobb fejlődésváltozást a motorizáció rohamos növekedésével egyidőben, különösen a IV. és V. ötéves tervben sikerült elérni, amikoris az útvonalak korszerűsítése, az átkelési szakaszok kapacitásának bővítése, nagyobb hidak és bekötőutak kiépítése során az úthálózat állapota és a közlekedésbiztonság nagymértékben javult.

Ezt az óriási változást már nem lehetett a felszabadulás utáni alacsony szintű eszközállománnyal és kétkezi munkával megtartani, mindamellett, hogy szorgalmas, hozzáértő munkások, technikusok, mérnökök munkálkodtak. Szükség volt egy olyan forradalmi gépesítési és technológiai változásra, amely a motorizációval együtt megjelenő változó közegben is meg tud felelni. Meg kellett változtatni az útépítő, útüzemeltető szervezeteknek, vállalatoknak, intézményeknek is, hogy télen, nyáron ki tudják elégíteni a közúti közlekedés által támasztott közlekedésbiztonsági igényeket is. Az útügyi dolgozók szemléletének, a munka-és munkásvédelemnek is át kellett alakulnia, s olyan körülményt kellett tudni teremteni, hogy a megye társadalma és minden közutat használó érezze, hogy ennek az úthálózatnak van gazdája és megelégedéssel vegye észre az üzemeltető, fenntartó, építő dolgozók hasznos, szorgalmas munkáját. Ezért a most megjelenő monográfiában is köszönetet mondok útszeretetükért, hűséges helytállásukért.

VARGA JÓZSEF
a Miskolci Közúti Igazgatóság igazgatója

Miskolc, 1988. augusztus hó

ELŐSZÓ

Az emberiség történetében a közlekedés – mint a helyváltoztatás egyik formája – jelentős szerepet töltött be a fejlődés folyamán. Ennek kialakulása, technikai szintje meghatározó volt nemcsak társadalmilag, hanem az ipar, a kereskedelem, a honvédelem, a mezőgazdaság, a bel- és külföldi kapcsolatok szempontjából is minden történeti korszakban.

A közlekedésen belül a közút, az utak kialakulása, építése, fenntartása, az úthálózat megjelenése, átalakulása történeti dokumentumok alapján nehezen kutatható, mivel önállóan, szisztematikusan feldolgozásra sohasem került. Az írásbeliség megjelenésétől kezdve ugyan utalások találhatók e témára nézve is, azonban módszeresen összegyűjteni csakis szakmai türelmet próbára tevő fáradságos munkával lehet.

A közlekedésben eltöltött közel negyedszázados szolgálatom is kötelezett arra, hogy a B.-A.-Z. megyei úthálózat történeti anyagát – ha csak vázlatosan is – megpróbáljam összegyűjteni.

A felhasznált irodalmi anyagon kívül az Igazgatóságon csak a tervidőszakok beszámolói, tervei voltak hozzáférhetők, valamint a hídtörzskönyv-állomány. Az Államéptészeti Hivatal anyagait a Megyei Levéltár is keresi, nem tudtam okmányokat fellelni, csak saját irattárunkban találtam cím és szerző nélküli, szinte általánosításnak minősíthető feljegyzést, néhány évszám, vagy időszak megjelölésével.

A térképi anyagot és az utóbbi két évszázad okmányaiból a Herman Ottó Múzeumból és a Sátoraljaújhelyi Levéltárból tudtam másolatokat megszerezni. A szakmában régebben dolgozó kollégák, munkatársak felvilágosításait, emlékeit köszönettel felhasználtam e munkában.

Nem törekedtem munkámmal tudományos színvonalra, csupán a rendelkezésemre álló idő alatt a fellelhető tárgyi és írott emlékek, dokumentumok összegzésével, ismertetésével kívántam felkelteni a fiatalabb kollégák érdeklődését, és inspirálni őket e vázlat kiegészítésére, egy-egy szakterület vagy történeti időszak további alaposabb kutatására, a szakma történetének teljesebbé tételére.

Ezúton fejezem ki hálámat és köszönetemet Dobrossi Istvánnak, a Herman Ottó Múzeum történeti osztály vezetőjének, dr. Hőgye Istvánnak, a Sátoraljaújhelyi Levéltár igazgatójának, Urszin Sándornak, a II. Rákóczi Ferenc Megyei Könyvtár helyettes igazgatójának, akik a dokumentumok felkutatásában, az anyag történelmi vonatkozású összeállításában segítségemre voltak.

Miskolc, 1988. augusztus hó

SZOMOLÁNYI ANTAL

I. RÉSZ

1. A közlekedés kialakulása (Történeti áttekintés)

A közúti közlekedés olyan régi, mint maga az ember. A történelem előtti időkben a tavak, folyók partjához, a vadászó-halászó helyekhez vezető útirányokon idővel kialakult az utak őse: az ösvény, a csapás, a gyalogút.
A Kárpát-medencében, nevezetesen Északkelet-Magyarország területén csak az államalapítást követően beszélhetünk gyakorlatilag úthálózatról, valamilyen formában történő karbantartásról, javításról, illetve a későbbi időszakokban építésekről. (1.)

2. A kezdetektől a népvándorlásig

A földtörténeti időszakokban úgy a klíma mint a természetföldrajzi változások meghatározták az ember megjelenését, megtelepedését, életmódját a Kárpát-medencében. Borsod-Abaúj-Gömör és Zemplén megyék területének déli része viszonylag sík, vízfolyásoktól időszakosan elöntött, lápos, az északi folyóvölgyekkel szabdalt domb-és hegyvidék volt, mely az ember megtelepedését, mozgását, kapcsolatrendszerét hosszú időre befolyásolta.
A középső paleolitikumban a Bükk-hegységi Varbó mellett, majd a hegység déli részén lévő Subalyuk barlangból kerültek elő megmunkált kőszerszám-maradványok. A mintegy 10–40 ezer évvel ezelőtti ún. „Szeleta-kultúra" leletei kerültek elő a Miskolc környéki barlangokból. A „Gravetti-kultúra" idején már szerszámkészítő műhelyekben munkálták meg a vadászéletmódhoz szükséges eszközöket, melynek egyik fontos lelőhelye a mai Bodrogkeresztúr és környéke.

3. A honfoglalás és a magyar államalapítás kora

A magyarok Kárpát-medencébe történt megtelepedése után a törzsek nevei nagyon sok településnévben megjelennek és viszonylag igen nagy számban fenn is maradnak. Ezek között található Keszi, Nyék, Tarján, Oszlár stb. Ezek a megnevezések oklevelekben találhatók, ezért kétségtelenül megállapítható, hogy a 10. században létesült települések voltak.
Ónd vezér szállásterülete Zemplén megyében volt (a téli a Szerencs melletti Ónd községnél lehetett), a megyét érintő hely és névtörténeti magyar szláv szavak: Csécs (Csicsva), Bózsva (Borsova), Karcsa (Korcsva), Boldva (Bold) és nem utolsó sorban Miskolc. A megye területén lévő feltételezett táborhelyeket és főbb útvonalakat tünteti fel az 1. sz. térkép.
A magyar államalapítás időszakában, István király koronázását követően önálló egyházszervezetet hozott létre, felismerve ennek fontosságát a feudális állam és társadalmi rend szempontjából. A veszprémi oklevél határleírásából kiderül (1009. év), hogy ekkor már fennállt az egri püspökség, amely Újvár (Heves-Abaújvár-Sáros), Borsod, Zemplén, Ung, Borsova (Bereg), Szabolcs, Bihar, Záránd, Békés, Külső-Szolnok megyékre terjedt ki.
István király vármegyeszervezetére utal Anonymus 1200 körül írt honfoglalástörténetében. A vármegyeszervezet lényegében várakon felépülő hatalmi apparátus volt, amely egy-egy területen ellátta az állam funkcióit. E vármegyék között szerepel Borsod és Zemplén, melyek közül az előbbi határvármegye volt. A határvár általában egy országból kivezető főút mellett épült fel (Borsodvár helye Edelénnyel azonosítható). A vidék folyóvölgyeit útként használták, a várhelyek környékén folytak a kereskedelmi és árucsere-kapcsolatok, vásárokat tartottak. Gyakorlatilag ezek a hosszú idők óta kitaposott és használt topográfiai „nyomvonal"-ak szolgáltak hadiútként is, amelyeken közlekedés bonyolódott rendszeresen.
Fontos kereskedelmi útvonal vezetett Borsova megye területén a Vereckei hágón keresztül Kijev irányába, amely Munkácsnál ágazott két irányba. A déli ág érintette a korai magyar megyeszékhelyeket, a nyugati ág Ungvár és Zemplén után a Bodroggal párhuzamosan haladt. Ebben az időszakban és még ezt követően néhány évszázadon keresztül Bodrogkeresztúr és Tokaj között természetes szárazföldi kapcsolat nem volt, ezért az útvonal Bodrogolaszinál jött át a Bodrogközbe és Vis-Kenézlő érintésével Balsánál keresztezte a Tiszát. A Szabolcs vár érintésével a Rakamazig, majd Tokajig terjedő országutat 1067 körül írásos forrás is említi. (2.)
A vármegyék helyi előzményeként valószínűsíthető Zemplén vármegye – Ónd vezér nyári, Borsod vármegye – Őrsur-nemzetség szállásföldjeként a krónikás hagyományokból.
Az országot behálózó hodu utak (hadi utak) és a vármegyehatárok metszéspontján a király, a herceg vagy a hírvívők részére a megye területén belül rendelkezésre álltak a váltott lovak. „Még csekély számú 11. századi határleírásainkból is kiderül, hogy a főutak és megyehatárok metszéspontjain királyi ménesek voltak elhelyezve... A (udvari) szervezetet kiegészítették a vízi utakon szolgálatot teljesítő révészek, csólnakosok vagy hajósok, akiknek egyik fő feladata az Erdélyben kitermelt sókockák szállítása volt". (3.)
Sóútként használták az erdélyi és észak-magyarországi vármegyék között a Tokajon átvezető útvonalat.
Győrffy György: István király és műve c. könyvében a „Kincstár és pénzverés" c. fejezetben említi, hogy a kijelölt helyeken vámot szedtek, a vámok között szerepelt: út-, híd-, rév-és vízivám szedése. A kézművesek megnevezéséből eredő falu-és településnevek között még ma is megtaláljuk a Bodrogmenti Udvard, Rudabánya, Kazinc, Párkány, Ónd és Oszlár neveket.
Borsod-Abaúj-Torna és Zemplén megyék területén a kedvező földrajzi tényezők, a hosszú, végül csatlakozó folyóvölgyek az úthálózat kialakulását elsődlegesen befolyásolták. A Sajó, a Hernád völgye, Hegyalja felé vezető utak már a legrégebbi időkben léteztek, a három irány Miskolc környékén csatlakozott egymásba. A Csaba-Szihalmi útról az első okleveles adat 1067-ből

való, a Diósgyőr-Dédesi útról 1315-ből, a Miskolc—Bábonyi útról 1325-ből, a Miskolc-Mezőcsáti útról 1332-ből. (4.)

A 12. század városainak kialakulásához számos tényező létezése volt szükséges. „... úgy tűnik, legalább három tényezőé: ... magas szintű igazgatási központnak kellett lennie ... végül pedig a városnak fontos szárazföldi vagy vízi utak metszéspontjában kellett feküdnie. Az igazgatási központ rendszeres és igényes felvevőpiacot jelentett, a kereskedők biztosították a bel- és külföldi áruk felhozatalát, és ez a forgalom utakon bonyolódott le. Az igazgatási központokat korai útjaink egyébként sem kerülték el, hiszen a hadutak, amelyeken a kereskedelmi forgalom is lebonyolódott, éppen az igazgatási központokat (megyeszékhelyeket) kötötték össze." (5.)

4. A tatárjárás és az azt követő időszak

A tatárjárás a korábban kialakult és fejlődésnek indult magyar államot olyan időszakban érte, amelyben a belső társadalmi, politikai és gazdasági viszonyok jól működtek.

Már az államalapítást követő időszakban a háborúk, harcok miatt is megbízható, gyors hírszolgálat fontossága megnőtt. Az ősi futárszolgálat módszeres átszervezésével nagyobb szerepet kapott a királyi futár, majd postaszolgálat.

III. Béla uralkodása alatt az írásbeliség bevezetése együtt járt a görög mintára megszervezett királyi kancellária felállításával. Királyi futárok továbbították a korábbi élő szövegek helyett most már a leveleket. Ennek technikai hátteréként lóváltó helyeket telepítettek, melyeket felhasznált a későbbiekben megindított rendszeres kocsiposta-szolgálat is.

Az árpádházi királyok, az Anjouk, majd Mátyás király idejében az ország fejlődése európai összehasonlításban is jelentős volt. A gazdasági élet, a kereskedelem, a települések fejlesztésének következményeként a közlekedés egyre nagyobb szerepet kapott.

A korábbi nehéz szekereket felváltó könnyebb utazókocsik megjelenése a naponta bejárható úthosszak növelését segítette elő.

Az északkeletről betörő tatár seregektől 1241. április 11-én döntő vereséget szenvedtek a magyarok Muhi falu mellett, melyet a 14. századi Pozsonyi krónika is említ.

„A tatár sereg a Sajótól keletre, az Alsó-Hernád két partján helyezkedett el, jól kihasználva a két folyó közén húzódó erdőt, mely hadi mozdulatait eltakarta. A magyarok velük szemben a Sajó jobb partján Ónod és Mohi környékén, bármely magaslatról könnyen áttekinthető sík területen ütötték fel táborukat és mindjár odaérkeztük után megszállták és megerősítették a Hernád-torkolatnál átvezető hidat. ... A hídfőt őrző Kálmán és Ugrin véresen visszaverték a tatárokat, s a további támadásra várva átvirrasztották az éjszakát. ... Szubutáj a derékhad legerősebb csapataival a Sajó alsó folyásánál vert hídon kelt át, ..." (6.)

Fentiekből megállapítható, hogy a Muhi csata időpontjában a Hernád-folyó torkolatánál nyilvánvalóan facölöpökből vert híd létezett.

A tatárjárás után IV. Béla Budát jelölte ki fővárosnak.

A 14. században a nemesi vármegyék hatáskörébe tartozó úthálózat is fejlődésnek indult. Középpontja a pesti rév, ahonnan az országhatárok irányába ágaztak szét az utak. Az elsők között kell említeni – fontosságánál és forgalmánál fogva is – a kassai főutat, amely ezidőben Egeren át az Alföld peremén lévő módosabb polgárvárosokba és azokon keresztül Lengyelországba vezetett. Ezen bonyolódott Bizánc és a Baltikum közötti nemzetközi forgalom nagy része. A hazai és külföldi kalmárok ponyvával vagy bőrrel fedett ekhós szekerei az ország többi részéből a nemesfémet, kézműves termékeket és a bort észak felé szállító furmányos szekerek, valamint az Észak-Európa és a Kisázsia közötti csereárukkal kereskedők veszik igénybe ezt az útvonalat. Az útvonal időszakos fenntartását, javítását (töltésezések, kavicsolások), fel kell tételeznünk, mert stratégiai szempontból fontosságához kétség nem fért.

A közutak továbbra is a király tulajdonában voltak: az oklevelek viae regis, viae regalis-ként említik. Egy 1338-as oklevélben a közút (kewzuth) megnevezés is szerepel. Az ilyen utakon (viae regales ac publicae) – szemben a latifundiumok útjaival – bárki közlekedhetett vámfizetés nélkül.

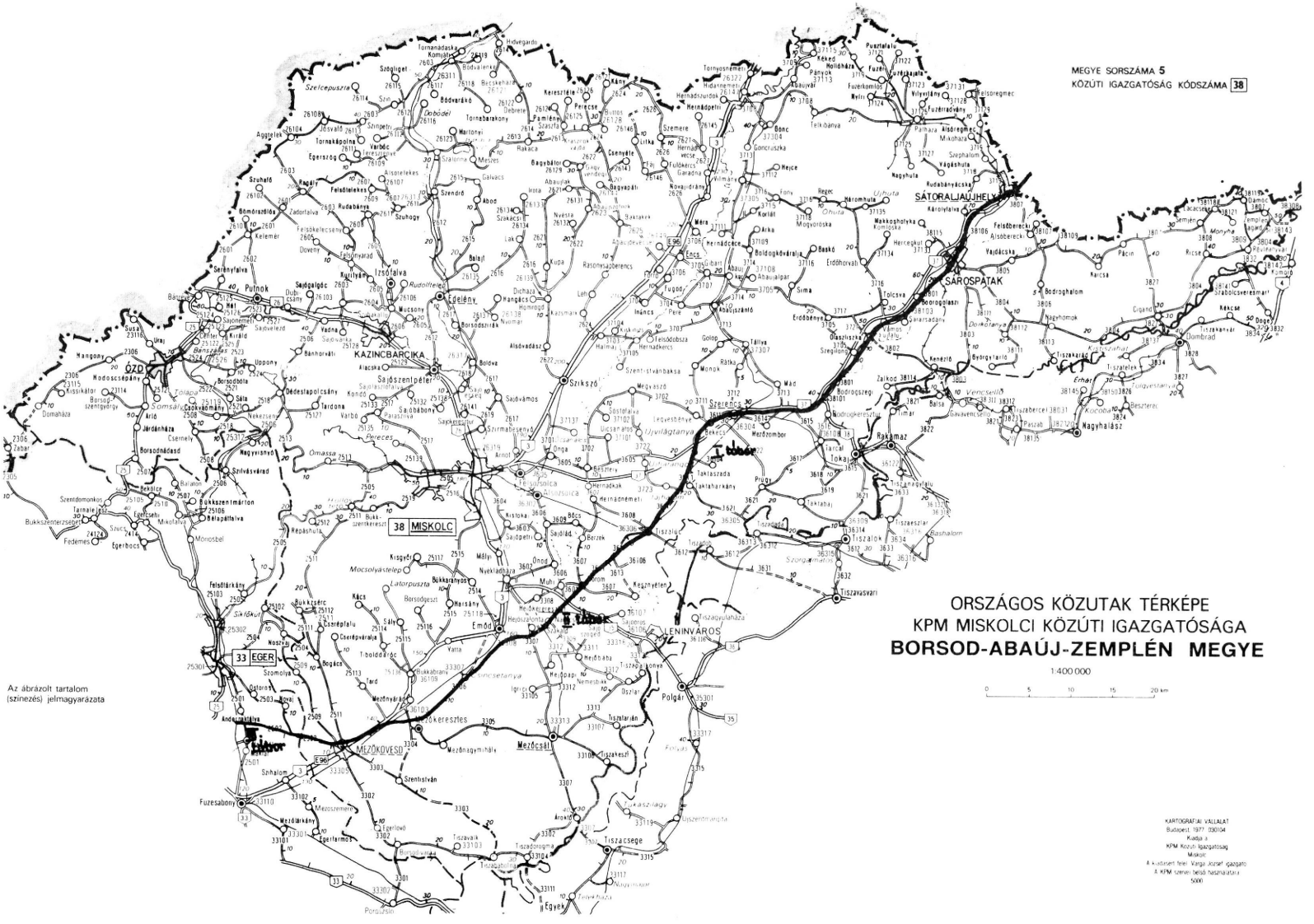
IV. Béla idejében az országot behálózó útrendszer főbb útvonalai a vámjogrendszerben is rögzítve voltak. Már a korábbi időszakban bevezetett vámrendszer miatt ugyan kialakultak az ún. álutak (viae falsa), azonban az ilyen utakat használókat szigorúan büntették.

Az utak járhatóságához, fenntartásához fontos érdekek fűződtek. Ha kezdetleges formában is, de javításuk szükségessé vált: a folyóvölgyekben töltésezések, kavicsterítések, a kisebb vízfolyásokat keresztező helyeken révek, kompok karbantartásai, nagyobb folyóknál fahidak építései történtek.

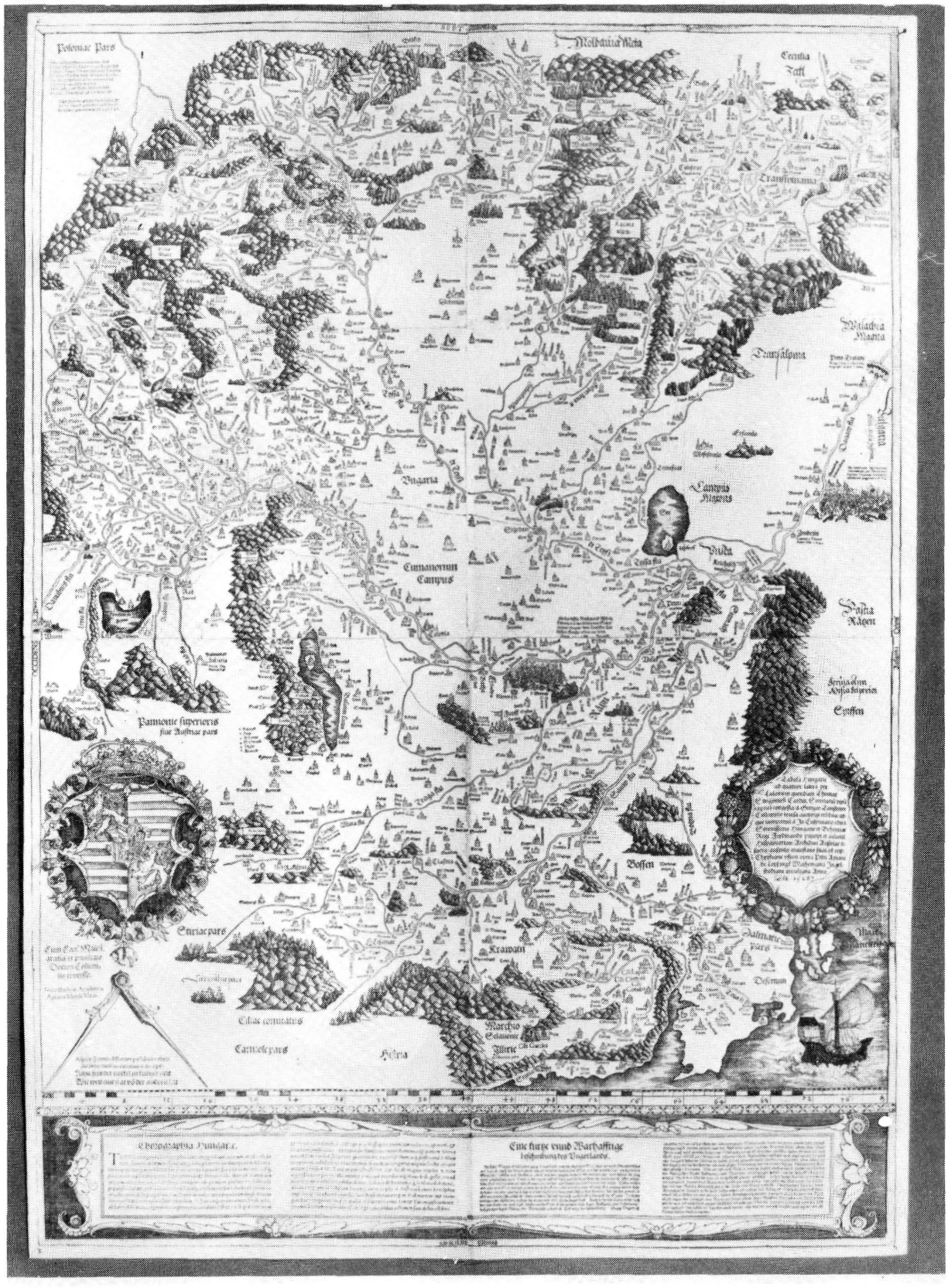
Nagy Lajos az ún. száraz vámokat 1351-ben törvénnyel eltiltotta, azonban a vámtulajdonosoknak továbbra is kötelessége volt hidak, töltések építése, átkelési eszközök készítése, s mindezeknek jókarban tartása. (7.)

Jelentős fejlődés az előző századok közlekedési viszonyaihoz képest Károly Róbert és főként Nagy Lajos útépítő munkássága kapcsán mégsem jelenti azt, mintha uralkodásuk idején a mai értelemben vett utak épültek volna az országban. Annyit jelent mindössze, hogy a „torony iránti" közlekedés kezd lassan megszűnni. Útvonalak alakulnak ki, amelyeket ha nem is lehet másról felismerni, mint az erősebben kitaposottságról, az utazók mégis már nemcsak útjuk végállomását ismerik, hanem a közbülső megállókat, pihenőhelyeket, szállláslehetőségeket is.

A 12. században Frigyes császár Szentföldre igyekvő hadinépe a Pozsony és Belgrád közötti közel 700 km-es utat 35 nap alatt tette meg, teljesítménye napi 20 km. A későbbi évszázadokban a lóháton történő közlekedés során a napi 50–60 km megtétele sem okozott problémát, azonban szekerekkel, vagy egyéb közleke-



1. Honfoglalás kori útvonal és táborhelyek.

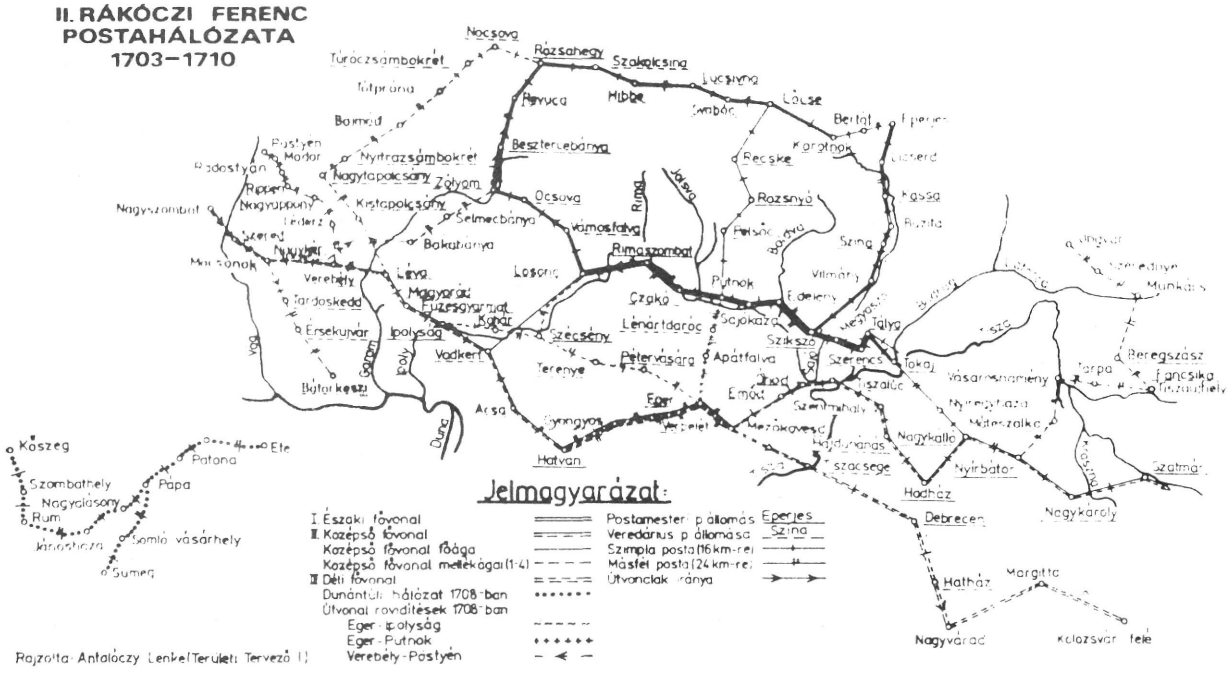


2. Lázár deák Magyarország legrégibb részletes térképe 1528.

3. Ugyanerről a Borsod-Abaúj-Torna-Zemplén megyei terület.

5. Korabinszky: Geographysche Lexikon für Ungarn Pozsony 1786. (Magyarország földrajzi lexikona a Borsod-Abaúj-Torna-Zemplén megyei terület postaútvonalai.)

4. A Rákóczi-szabadságharc postája (Kamody Miklós 1981.).



dési eszközökkel a 15. századra sem javult sokat a napi 20–30 km-es átlagteljesítmény. A 15. században II. Ulászló a lengyel határtól Pestig utazik, útja során érinti a megyében Emődöt, majd Egeren keresztül folytatja útját Pestig. Utazása során naponta 50 km-t tett meg. (8.)
Mátyás királyról jegyezték fel, hogy igen gyakran utazott, naponta 100 000 lépésnyi (mintegy 75 km) utat is megtett.
A középkor kereskedelmi és közlekedési kapcsolatainak fejlődése során nélkülözhetetlenné kezdett válni különböző műszaki létesítmények (várak, erődítmények), valamint a meglévő és használt úthálózat, átkelési helyek térképi rögzítése.
Cusa (1401–1464) Germania-ja volt az első fokhálózattal ellátott térkép, melyhez hasonlóan Lázár deák készítette el hazánk első 1:1 200 000 méretarányú térképét. (2. sz. térképmelléklet.)
A Borsod, Abaúj és Zemplén megyét magába foglaló részén a nyilakkal jelzett helységek világosan olvashatók: Miskolc, Szikszó, Tarcal, Sárospatak, Tokaj. (3. sz. térképmelléklet.)
A térkép ÉNy-i tájolással készült, a közlekedési útvonalakat a vízrajzon kívül nem tartalmazza.
A 16. század úthálózati, műszaki vonatkozásairól térképi anyag szinte semmi sem maradt fenn.

5. A török hódoltság

Az 1526-os mohácsi csatavesztést követő másfél évszázados török uralom ideje alatt ugyan a kereskedelem a megszállók védelmét élvezte, az ebből származó jövedelem miatt azonban a hódoltsági területeken gyakorlatilag az úthálózat műszaki színvonala mégsem javult, hanem leromlott, korabeli írásos feljegyzések szerint az utazósebesség a minimumra csökkent.
Bongars Jakab 1585-ben IV. Henrik diplomatájaként utazott Bécsből a Felvidéken, Erdélyen át Konstantinápolyba, érintve Borsod, Abaúj és Zemplén megyét is. Leírásában említi Encset (Eitschen), Göncöt (Ginths), Tokajt (Tokai), a Bodrog folyót (Bottroc), Abaújszántót (Szántó) a gyógyforrásával, Bodrogkeresztúrt (Cherattelor).
Leírása szerint az Encs és Tokaj közötti 5 (akkori) mérföldes utat fél nap alatt tették meg, ami viszonylag gyors haladásnak minősíthető. (9.)
A mohácsi csatavesztés utáni, majd a török uralom alatti időszakban a felvidéki állapotok (kalmárok kifosztása, a romlott minőségű vert pénz) a kereskedelemben visszaesést okoztak. Az ezek miatt megromlott biztonságos közlekedés Zsigmond Ágost trónra lépése után lett ismét helyreállítva 1549-ben.
Az 1599:30 tc. „... büntetést is szab az alispánokra, kiknek az utakra felügyelni kötelességül tételték, ha azokat elhanyagolni engedik..."
1715-ben „... nagy akadály volt még ezen korban is belközlekedésünknek az utak szabályozatlansága..."
Az 1790. évi országgyűlés 67. törvénycikkben országos választmányt jelölt ki. Feladatai között szerepel: „... 2.) a közlekedés gyarapításának s a sokféle, azt gátló, akadályok elmozdításának, az utak, csatornák s folyamok szabályozásának terve..." (10.)
Szenczi Molnár Alberttől, a neves prédikátortól és szótárszerkesztőtől két útleírás maradt fenn, aki az utazás körülményeiről, a megtett útról ír részletesen. 1613. október 5-én Rimaszombattól Szendrőig utazik lovon, 6-án Felsővadászon, 7-én Göncön éjszakázik, majd 8-án megérkezik Patakra (Sárospatak). Innen Debrecen felé indulna, de a veszedelmes útról visszafordul és Kassának tart. Egy év múlva 1614 decemberében Szenczről Liszkára megy „az sinatocskára", ez alkalommal lassabban halad, a tél nehezíti útját, hosszabb időt tölt útjának egy-egy állomásán. Útvonalán szerepel Szendrő, Abaújkér, Erdőbénye, Liszka, Patak.
Honi utazásai közül az 1615. év elején megtett Kolozsvár–Szenczi útja a leghosszabb, amely alatt a fél országot körülkerüli 26 nap alatt. 40–50 km-t megtesz napjában az Alföld veszedelmes peremvidékein s Felsőmagyarország biztonságosabb, de semmivel sem jobb útjain. A posta váltott lovain sem lehet ennél sokkal gyorsabban utazni. (8.)

6. A közlekedés és az úthálózat fejlődése az I. világháborúig

A török uralom utáni időszakban a hódoltsági területeken az elhanyagolt, szinte lepusztult úthálózaton a közlekedés vontatottan, nehézségek közepette bonyolódhatott. Megyénket az előző időszak hátrányosan nem érintette, a meglévő útnyomvonalak ez alatt is használatban voltak.
A 18. század elején a megyét érintő, II. Rákóczi Ferenc által szervezett postahálózat érdemel említést, mivel a vármegyék út- és hídjavíttatási feladatait a fejedelem megszigorította.
„A Rákóczi-szabadságharc postája" címmel Kamody Miklós által feldolgozott és a Szabolcs-Szatmár Megyei Múzeumok Igazgatósága gondozásában publikált anyagban Szepcsi János rozsnyói főpostamester 1707. január 5-én keltezett, Károlyi Sándor generálishoz küldött levelében írja: „az útaknak egyengedtetését, tisztíttatását is, úgy az hidaknak az postal is lineákon való megcsináltatását... is a nemes vármegyéket illetvén az útaknak reparátiója, mellyről lészen is parancsolatja a) nemes vármegyéknek. ... az útaknak és hidaknak reparatiója megigazétássa, gátoknak csináltotása véget tekintetes nemes vármegyék tisztei jó idején találtassanak meg..."
Ugyancsak e munkában található a Borsod Megyei Levéltár anyagából 1703-ból származó kimutatás a Borsod vármegyei postahelyekről (és az ott tartandó postalovakról), melyek között szerepel: Miskolc, Ónod, Keresztes, Emőd, Kövesd, Keresztúr, Ecseg, Ábrány helység.
A szabadságharc idején működő postaútvonalakat tünteti fel a 4. sz. térképmelléklet.
Erről megállapítható, hogy az Eger–Kövesd–Emőd, Ónod–Tiszalúc–Tokaj, majd Tokaj–Szerencs–Szik-

6. Karacs Ferenc: Zemplén vármegye földrajzi térképe 1804.

szó–Putnok és a Szikszó–Kassa korábbi főbb kereskedő-és hadiútvonalakat használták fel. Nyilvánvalóan ezeknek a folyamatos karbantartásáról is gondoskodtak.

A 18. század elején III. Károly volt az első uralkodó, aki a korszak műszaki követelményeinek megfelelően utakat épített. 1723-ban a Helytartótanács felállításakor műszaki bizottmányt is szervezett, melynek feladatkörébe tartozott az utak építése és fenntartása is.

Mária Terézia az utak rendszeres építésére és fenntartásának biztosítására 1772-es rendeletében elrendelte a vármegyei útfelügyelő mérnökök alkalmazását. II. József a műszaki teendők ellátására már építészeti igazgatóságokat állított fel. (7.)

A „Systematica Comissio" (rendszeres bizottság) az utak építésére és fenntartására igyekezett fedezetet biztosítani. Javasolta közpénztár felállítását is, azonban rendszeres útépítések nyomaira a 18. század végéig hazánkban nem bukkantunk. A rendszeres „vonalazott" utak építését az 1780–90-es években kezdték meg hazánkban. Az 1791-es országgyűlés reformtörekvései között megtalálható a közutak létesítésének fontosságára utaló előírás, az úthálózat terveinek kidolgozását bizottságra bízták. (11.)

A közúti forgalommal, úthálózattal való szervezett törődés már a császári, katonai közigazgatás időszaka alatt megkezdődött.

Az utak építésével és karbantartásával kapcsolatos feladatokat 1720-tól a bécsi udvari kamara által kirendelt polgári és katonai mérnökök látták el. Később a Budai Egyetem Mérnökképző Karán képeztek erre a feladatra mérnököket. A vármegyék területén lévő állami, megyei és vicinális utak fenntartását 1772-től útfelügyelő mérnökök intézték. A vármegyékben 1785-ben Építési Igazgatóságokat szerveztek II. József uralkodása alatt.

A császári közigazgatásnak a műszaki fejlődés szempontjából alapvető és értékes tevékenysége volt az 1782–83. években végrehajtott katonai térképezés. Háromszögelésre alapozva, mérőasztal-felvétellel, bécsi ölrendszerben 1:37 500 méretarányban történt. Görög Demeter ezen felvétel redukálásával készítette Kerekes Sámuellel együtt a vármegyei térképeket.

A vármegyei közigazgatás tevékenységén belül a meglévő földutakat karbantartották, azokon fenntartási munkákat végeztettek. Azonban e mellett a hidakról és átereszekről nem történt kellő mértékben gondoskodás. Ezen keresztezéseknél vápaszerűen alakították ki az utakat, amely magasabb vízállás vagy árvízi időszakban nem volt járható.

A korszaknak az útfenntartáson kívül eredményes szervezése volt a rendszeres kocsiposták üzemeltetése. (12.)

A Korabinszky mérnök-matematikus „Geographysche Lexicon für Ungarna" címmel 1786-ban Pozsonyban kiadott munkája mellékletében szerepelnek Magyarország posta-útvonalai is, melyeket az 5. sz. térképmelléklet tüntet fel. Ezen megtalálható a már korábbi évszázadokban is használt Pest–Tokaj, Tokaj–(Abaúj) Szántó–Kassa útvonal is, melyeken a Rákóczi-postaszolgálat is járt.

A Helytartótanács előírta az útkategóriákat: országutak, kereskedelmi, posta- és vámutak. Ezeken kívül nyilvántartottak még községi és magánutakat is. (13.)

Ebben az időben jelent meg magyar nyelven az első magyar nyelvű útépítési szakkönyv, melynek szerzője Hubert Gautier, fordítója pedig Kovács Ferenc mérnök. A könyv részletes értékelésével dr. Ertl István foglalkozik cikkében. (14.) Összefoglalásként azonban néhány olyan jellemzőjéről kívánok szólni, amely korában egyedülállóvá tette.

Az utak kereskedelmi és hadi jelentőségén túlmenően rámutat az urbanizációs-környezetvédelmi problémákra is. Szól az útügy társadalmi vonatkozásairól. Az útpályák hossz- és keresztirányú kialakítása, méretezése mellett kiemelten fontosnak tartja a vízelvezetés megoldását, melyre különböző terepadottságok esetére javaslatokat tesz.

Foglalkozik a talajok minőségével, tömöríthetőségével, a tömegkiegyenlítéssel, az út vonalvezetésével, a talajvíz-magasságok szerepével az építmény állékonyságával kapcsolatosan. Tárgyalja a kőburkolatok hézagelhelyezéseit, a pálya oldalesését, a folyókák kialakítását. Foglalkozik az építéshez szükséges felmérések lebonyolításával, a tervek elkészítésével, a szelvényezéssel és az útirányok jelzéseivel.

A könyvet jól egészítik ki a táblarajzok, melyek a keresztmetszeti kialakításokat és a műtárgyakat, ill. útjelzőket, úttartozékokat tartalmazzák.

Elévülhetetlen érdemeket szerzett a magyar fordító azzal, hogy – egyéb művelődés- és irodalomtörténeti tevékenységen túlmenően – ezt a világviszonylatban is igen jelentős munkát adaptálta a magyarországi műszaki szakemberek számára.

A Zempléni Levéltárban a 18. század végi Helytartótanácsi rendeletek és Közgyűlési jegyzőkönyvek a megyei úthálózatra vonatkozóan érdekes adatokat tartalmaznak:

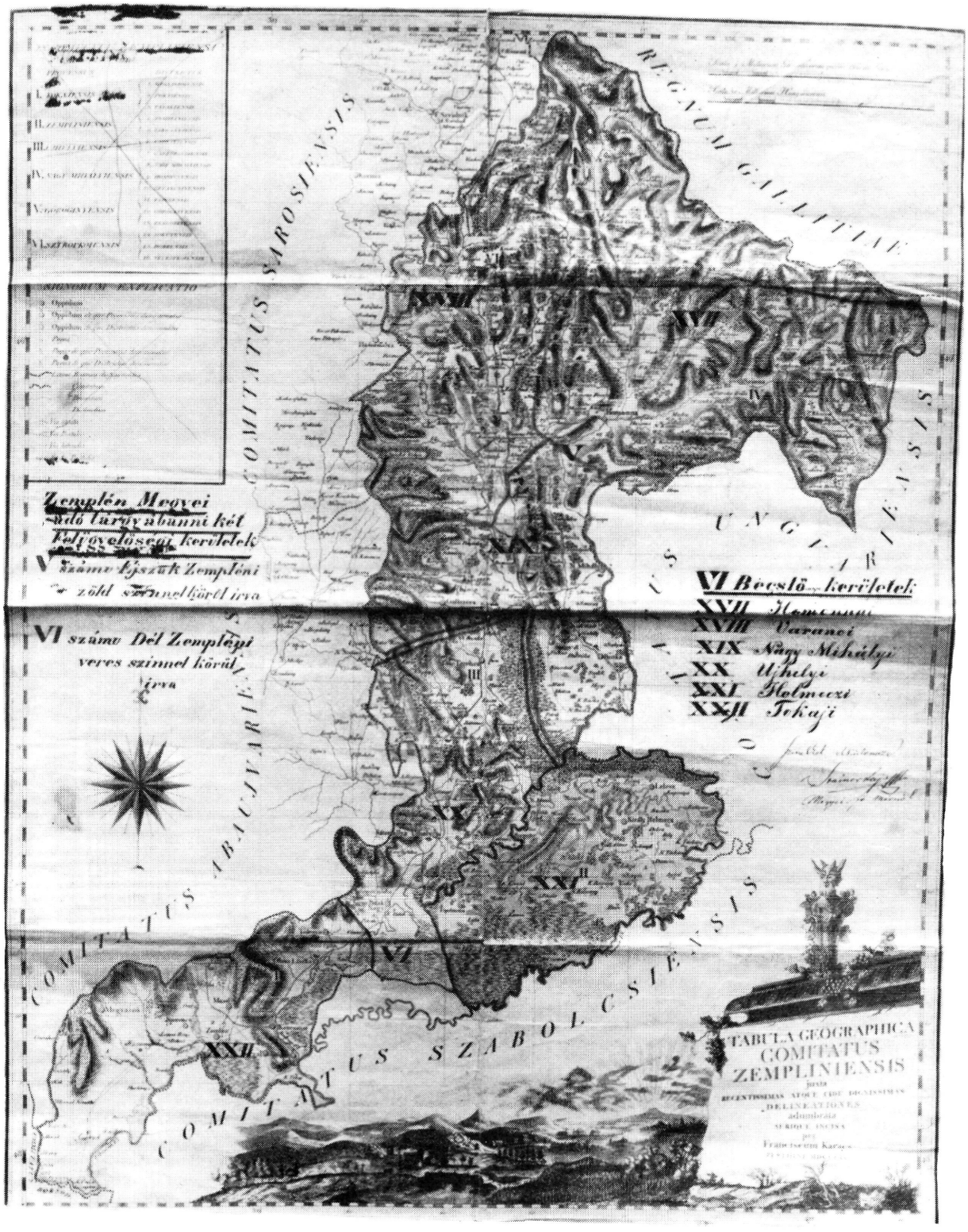
Közgyűlési jegyzőkönyvek IV.–1001/C. 1791. No. 108. I. kötet. Az 1089. oldalon: a tudósító tagok szükségesnek tartják, hogy ahol az út építése, javítása történik, ott kellenek alkalmas, jó erkölcsű emberek, akik a munkákat vezetik, irányítják és a szükséges (építéssel kapcsolatos) dolgokat feljegyzik.

Fizetésük nyolc garas legyen, avagy 24 Kkr.

Az írásos dokumentumnak rögzítendő az alábbiakat javasolják tartalmaznia: „... abban a Helység neve, (az ember) munkára való érkezése, elmenetele és napi munkájának száma, az ember neve, holnap, nap és esztendő feltaláltasson és ezen jegyzést minden 15 napok alatt be adni tartozzanak az Sub. Vice Ispánnak, akinek tudni illik szoross kötelessége az utakra való vigyázás első Vice Ispán Úrnak edgyetértésével."

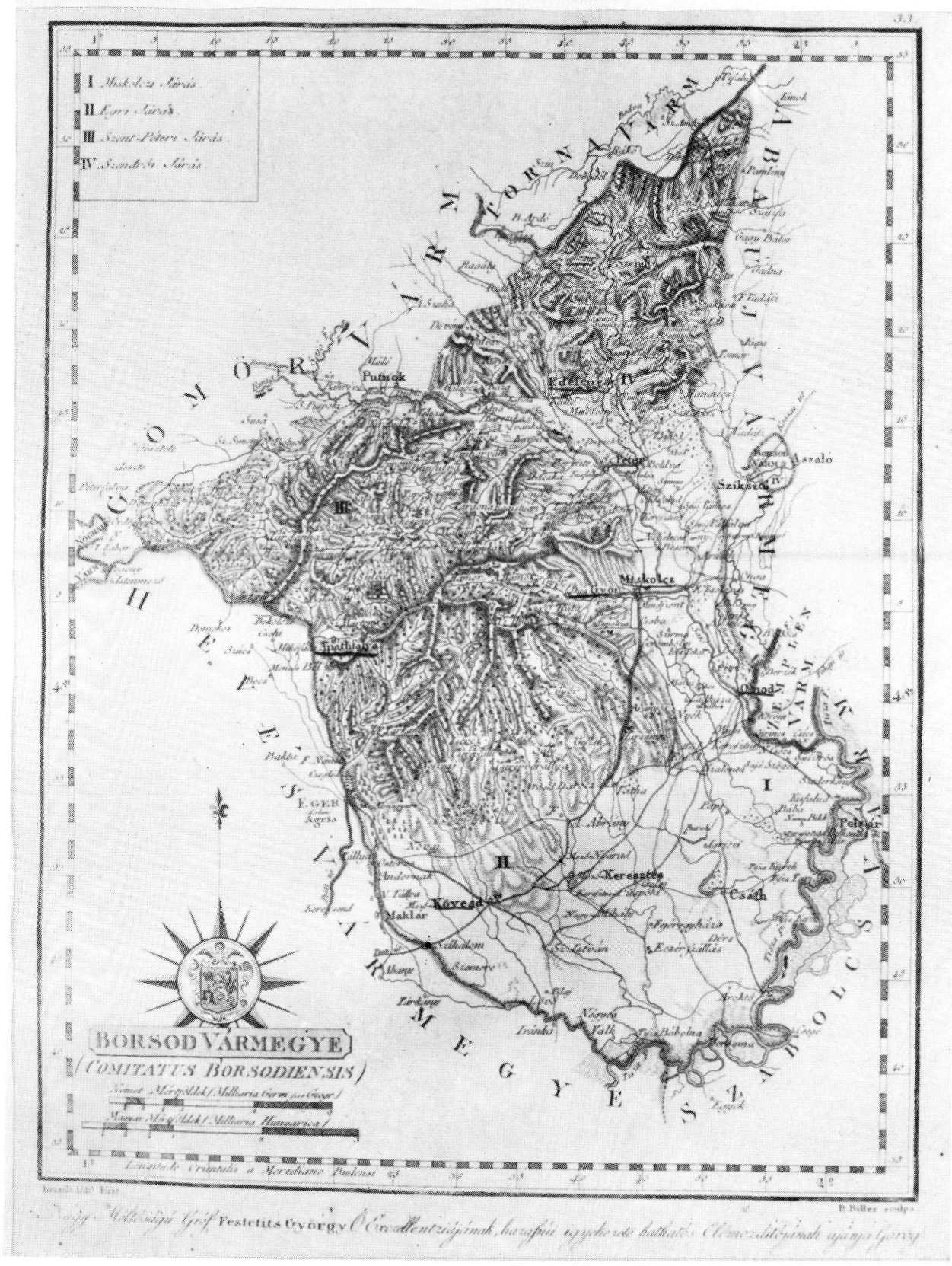
Előírták, hogy a Comissáriusok (akik a munkára felügyelnek) a munkahelyet nem hagyhatták el, a dolgozókat, szekereseket kötelesek voltak naponta többször is ellenőrizni, megakadályozva, hogy felügyelet híján ne vadászhassanak, a munkában nagy „fogyatkozások" ne lehessenek.

Szabad kezet kaptak további felvigyázó kijelölésére, hogy a munkát végzők pl. ne heverhessenek.

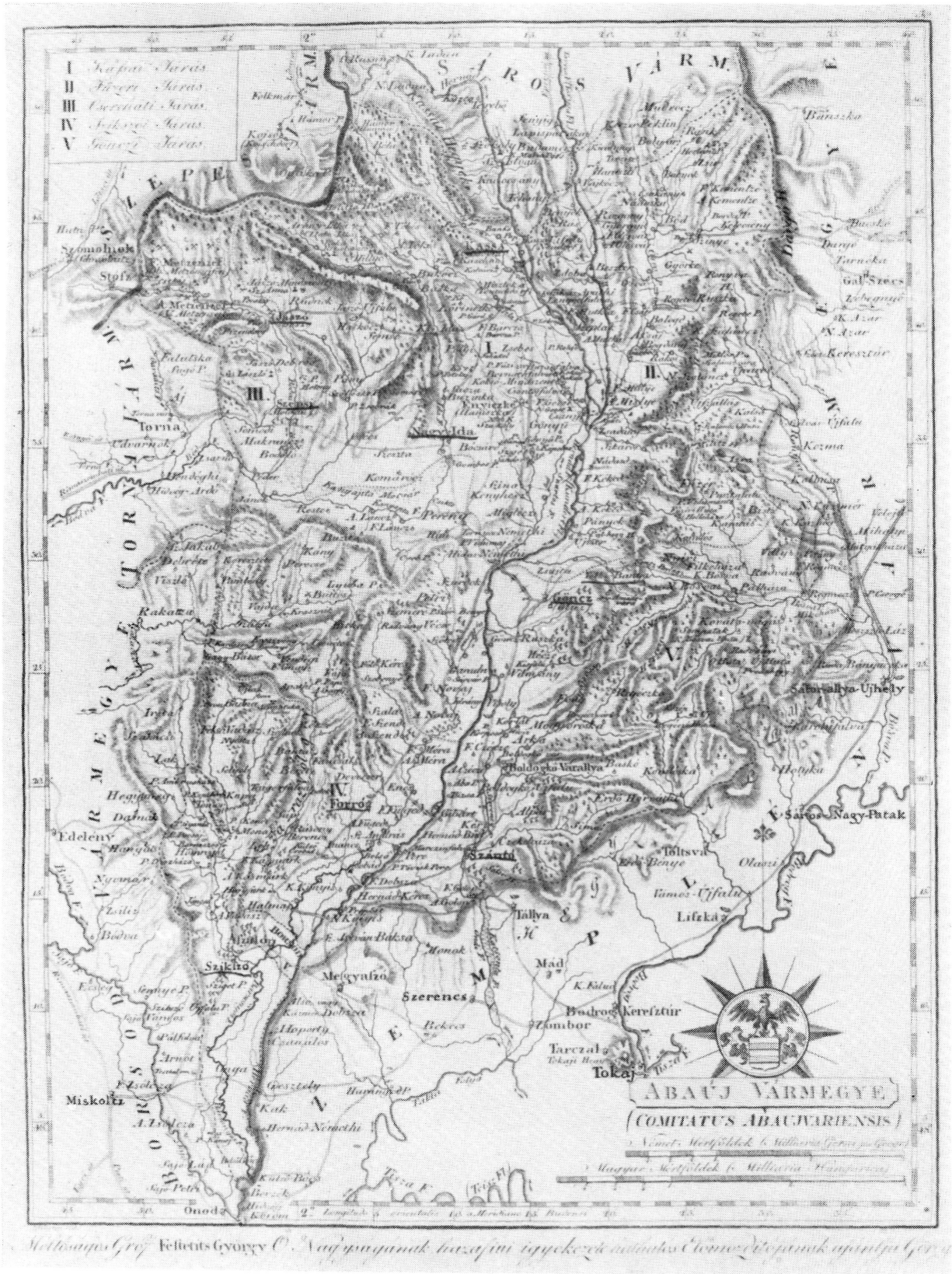


7. Karacs Ferenc: Zemplén vármegye földrajzi térképe 1804.
Az adóbecslő kerületek.

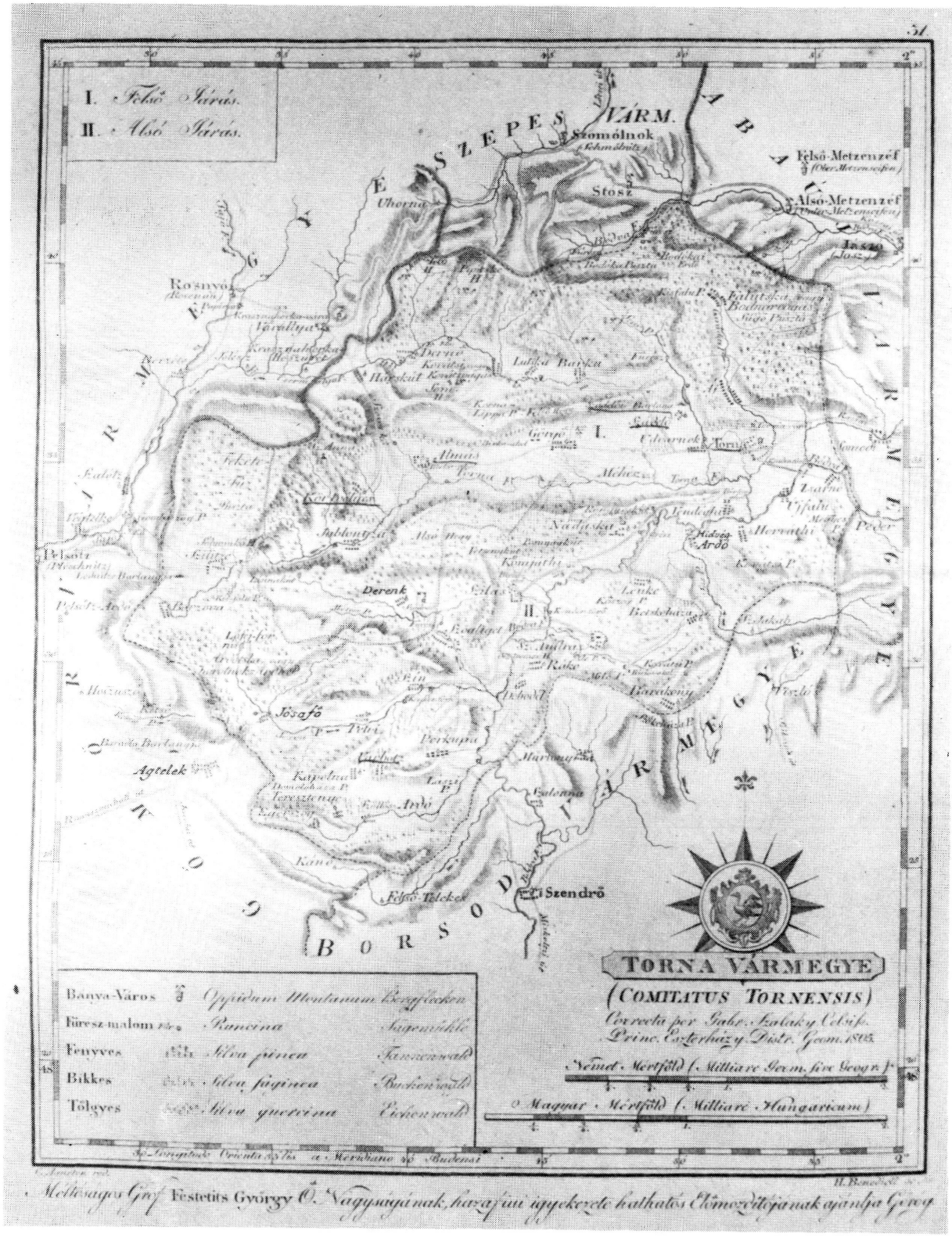
A fentiek alapján az elmúlt két évszázad során rendszeresen használt építési napló, helyszíni művezetés és ellenőrzés első írásos nyomai állapíthatók meg!
A téli időszakon kívül a munkákat behatárolták: Pünkösd havának első napjától szent Iván havának 15. napjáig. Kötelességük volt a dolgozók által elkövetett kártétel megfizettetése, ezen felül büntetés kiszabatása is.
A jelentés kelt „Sátoraljaújhely városában, Böjt más havának 25. napján 1791.-dik esztendőben Bernátfalvi Bernáts Ferenc másod al Ispán..."
Helytartótanácsi rendeletek IV–1001/i/3. 1791. 555. oldaltól:
„No. 528. Vitézlő Bernát Ferenc Subst. V. Ispán, Szulyovszky Menyhért...
Alább írtak a Tettes Zemplén Vgyének alázatosan jelentyük, hogy... Miskolcztól Sztropkóig menő utat kellene legelőszer tsináltatni, mind Közép Utat és ha az el készülne azután azonnal ki ágazó Utakat akár Tettes Ung, akár Tettes Abaúj Vgyék felé hogy pedig ezen közép Utat kellesség először tsináltatni, nevezetesen Újhelytől Vásárhellyig az az oka, mert midőn ez az út elkészíttetik ahhoz egyúttal az Ungh Vgye Abaúj Vgyébe ezen Közép útnak darabján kelletik által menni, hogy pedig továbbá Sztropkó és nem más felé készíttessen az Út, a ki küldött tagok ezt az okát adják vélekedéseknek, mivel Gallicziába T. Sáros Vgye határáig az Út tökéletességre tétetett.
Hogy pedig az út annál rendesebben és jobban készüljhessen az ki Küldött Tagok azt szükségesnek lenni alittyuk, hogy az közönséges Út készítésének ideje tsupán Majus holnapra ne szoríttasson, mert hogy egy holnap alatt az egész Népre elegendő képpen vigyázni lehessen, tsak nem lehetettlen, azonban a Megye egyik részében, nevezetessen a Hegyallyán Májusba a szőlő munkának leggnagyobb edején vagyon, másik részébe pedig máskor, hogy tehát arra vigyázat lehessen, hogy mikor a Megyének melly részébe a munka szűnik az az része ezen Utak tsináltatására való egész gondoskodás bízattatik, és bízattatni fog, meg tekéntvén azt, hogy hol és a Megyének mellyik részibe szünt légyen meg a munka, ottan akkoron tsináltatthasa az Utat..."
Meghatározták a nagyobb Ország Út és Kisebb Ország Út fogalmát.
Tiltva volt a kisebb úton is a közlekedés meggátolása, az út elsáncolása.
További döntés: „meg határoztatott az is, hogy az itt ágazó Utak is jó karba tartssanak, már nevezetessen a hol az Út kővel kirakatott, illendő, hogy az kavaccsal ki szordatasson, mert különben az járatlanná tétettvén az Utazókto nagy akadályára vagyon. Anni 1791."
Az utak csináltatása az alispánra volt bízva. Nagyméltóságú Gróf Csáky Imre levélben kérte a Viceispánt, hogy az utak csináltatásában könnyítsen a népnek. „Elsődlegesen a megye által megállapított Capitális utat készíttesse, de emellett az egyéb utak járhatóságát is biztosítsa. (Anni 1796. 573. o.)"
Törvényévé lett a Megyének, hogy az Ispán rendelése alapján az út építéséhez való kőanyagot az uraságok voltak kötelesek adni. A lakosságnak téli és nyári időszakra is meg volt határozva, hogy hány napi szekérre való fuvarral volt köteles az útépítéshez és fenntartáshoz hozzájárulni. A kereskedőkre és iparosokra ugyancsak kirótták a hozzájárulást.
Közgyűlési jegyzőkönyvek 1791. No. 110. III. kötet 314. oldal: Szent Iván havának 17. napján a vármegye által kijelölt bizottság megállapította az utak állapotát. A Miskolctól Sztropkóig vezető utat javasolta először csináltatni, mint középutat, majd ezt követően a kiágazókat Ung és Abaúj felé (Újhely–Vásárhely közti mint első szakaszt). Ezt követően Sáros vármegye és Galícia összeköttetése szükséges. Majd Sztropkó–Petőfalva–Kelcse–Nagy-Domása–Mátyásócz–Tavarna–Klazány – Alsókörtvélyes – Rákócz – Mórva – Vásárhely–Vécse–Terebes–Velejte (Regmecen keresztül) – Újhely–Liszka–Szerencs–Gesztely–Miskolc.
Az út építését egyidőben kilenc helyen kezdték meg, így a munkaerőt stb. jobban szét lehetett osztani, ugyanakkor a kiemelt mezőgazdasági termelő és betakarítási munkákra is figyelemmel voltak.
Ugyancsak e Levéltárban van a Karacs Ferenc által 1:37 500 méretarányú bécsi ölrendszerben 1804-ben készített vármegyei térkép (a nyomólemez is a Levéltár birtokában van), melyet a 6. sz. térképmelléklet szemléltet.
E térképen a korábbi muzeális iratanyagban említett útvonalak már megtalálhatók. A bal alsó sarokban a Szerencstől Sátoraljaújhelyen (a térkép negyede körül) keresztül a Galíciába vezető fő útvonal látható.
A térkép egyrészt pontossági, másrészt szakmai vonatkozásban már a maga korában jelentős mérnöki munkaként értékelhető. A közigazgatási egységeken túlmenően topográfiai tartalma a későbbi közlekedési hálózat kialakításához, fejlesztéséhez jelentős alapot biztosít.
Jelmagyarázatából kitűnnek a települések nagyságrend és igazgatás szerint, az igazgatási határok az úthálózat háromféle kategorizálása, mint főbb, ezek után következők és bekötőutak, valamint a postaállomások.
A 7. sz. térképmellékleten a megye adó vonatkozású becslő területeinek beosztása található, amely a későbbiekben a járások igazgatási alapjául szolgálhatott.
Görög Demeter az 1782–83. évi császári katonai térképanyagok alapján elkészített vármegyei térképeit szemléltetik a 8., 9., 10. és 11. sz. térképmellékletek, melynek eredetijét „Magyar Átlás Magyar Horvát és Tót országok Vármegyéi s Szabad Kerületei és a határőrző katonaság Vidékinek közönséges és különös táblái." amelyet 1802–1811-ben Viennaeben (Bécs) adta ki.
A térképek a császári katonai térképezés 1:37 500 bécsi ölrendszerű alapadataiból redukálással készültek, német és magyar mérföld távolsági egységek feltüntetésével (megfelel az 1:800 000 méretaránynak).
Műszaki tartalma a korábban említett, Karacs Ferenc által készített térképet nem haladta meg, azonban a komp-, révátkelőhelyeket már feltünteti, a jelentősebb forgalomra megerősített és gondosabban fenntartott főbb utakat ún. egyezményes jelekkel jelöli (Vatha=Vatta–Miskolc–Felsőzsolca).



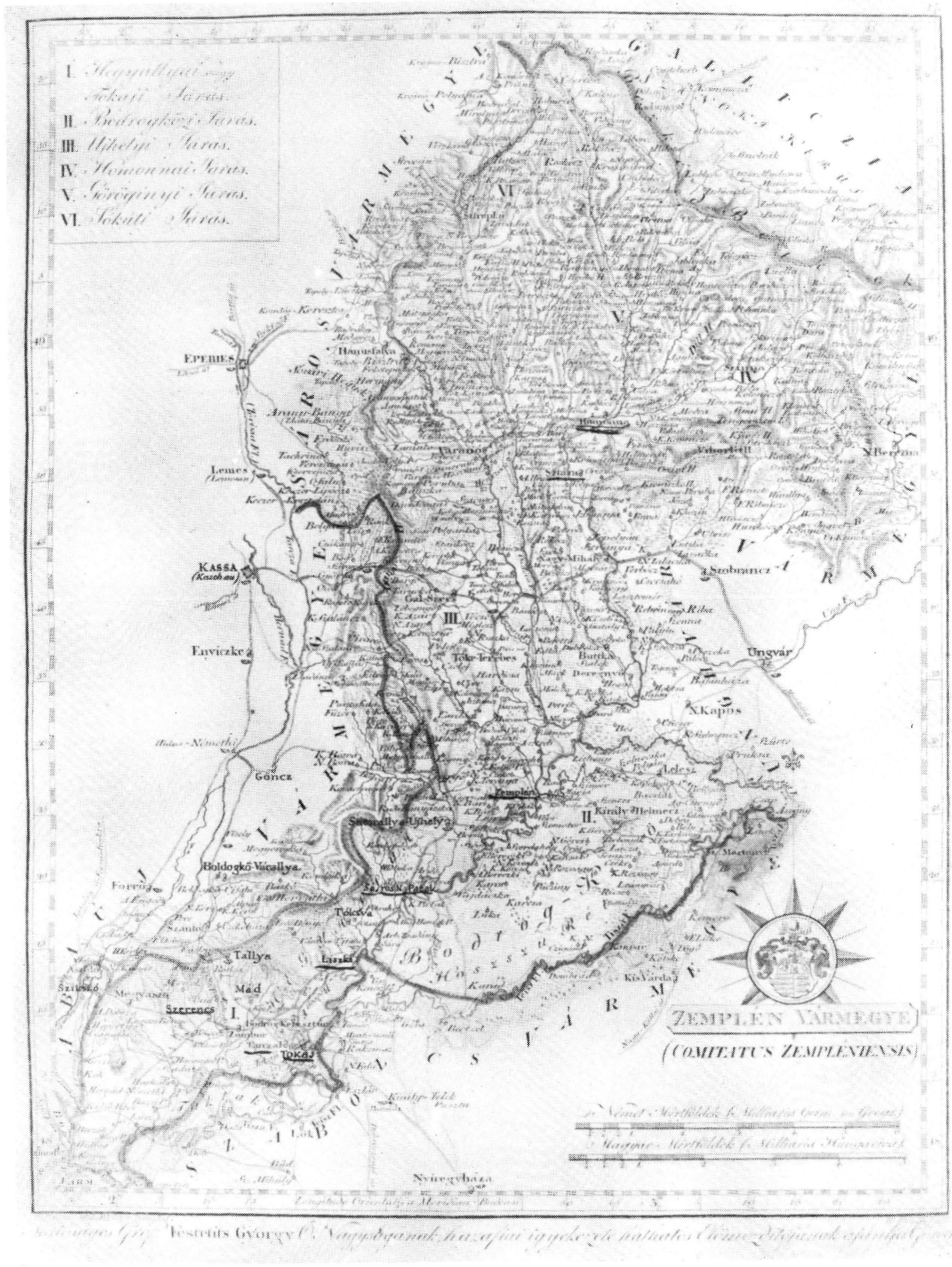
8. Görög Demeter: MAGYAR ÁTLÁS: Viennae 1802–11.



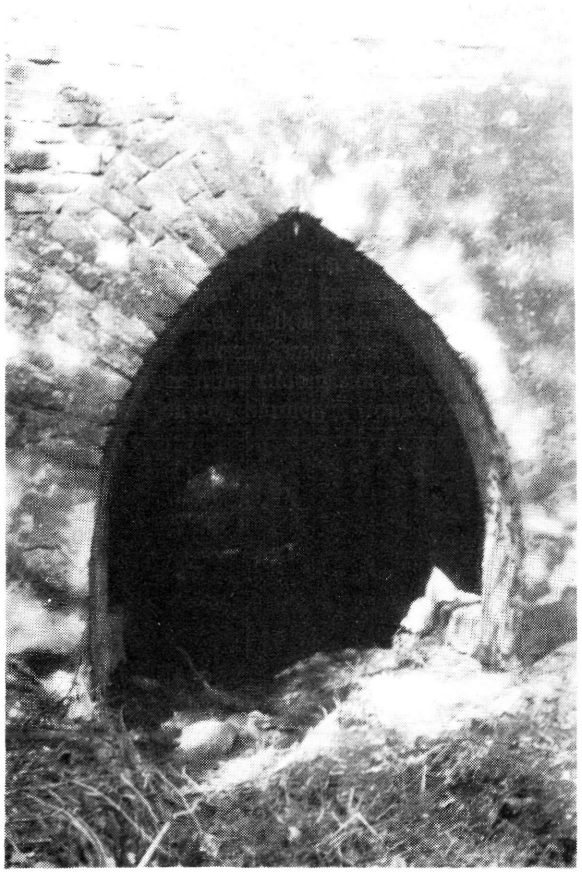
9. Görög Demeter: MAGYAR ÁTLÁS: Viennae 1802–11.
Abaúj vármegye.

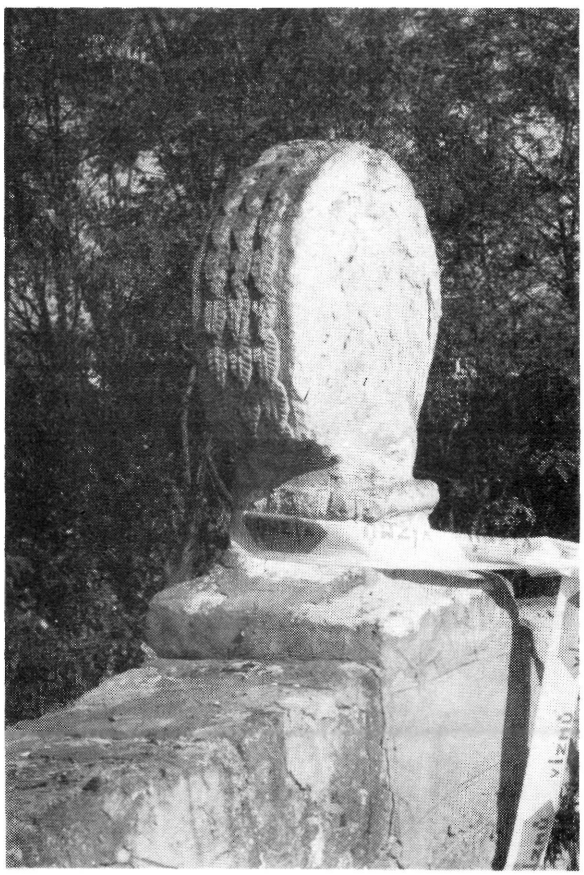


10. Görög Demeter: MAGYAR ÁTLÁS: Viennae 1802–11.
Torna vármegye.



11. Görög Demeter: MAGYAR ÁTLÁS: Viennae 1802–11.
Zemplén vármegye.





Olaszliszkai műemlék híd

A Borsod vármegyei lapon a megye névadó várhelye: Borsod, Edelénytől elkülönítve, külön településként van jelölve.

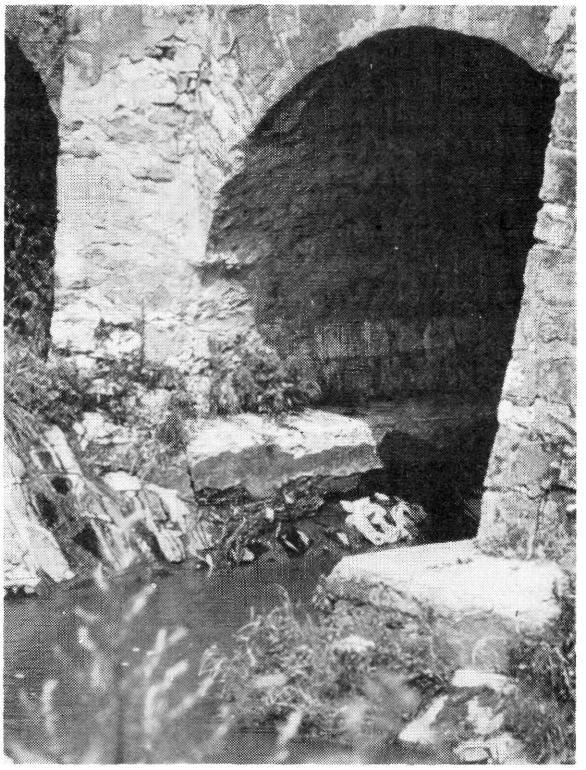
A korábbi időszakokban az utak és vízfolyások keresztezéseinél nagyrészt révek, kompok és kisebb részben faanyagokból készített hidakon lehetett átkelni. A török uralom utáni időszakban az ún. hajóhidak száma megszaporodott, megyénket a Tokajnál épített híd érinti. A híd szó onugor eredetű, amely az alántörök kapcsolatokra utal (Magyar Történetetimológiai Szótár I. 108–109. l.). A fogalom amelyet ez a szó jelöl a honfoglalás korában már ismeretes volt és jelentése szilárd szerkezetű állandó jellegű átkelőhely. A hasonlóan ősi eredetű hidas szó azt a fogalmat jelöli, amelyet napjainkban inkább a komp szó takar, ugyanakkor a 17. században kiadott publikációkban egymás mellett szerepel a két szó. Ez a két szó Magyarország sok helységnév-megjelölésében is szerepel (Sajóhídvég, Hídvégardó, Hidasnémeti).

A tokaji hajóhídról a 19. század elejéről származik ábrázolás, azonban számos rajz és feljegyzés igazolja, hogy már állandó híd épült a 18. század végén, azonban feltehető, hogy fenntartási gondok, árvíz okozta rongálások a primitívebb és kevésbé biztonságos, de különösebb nehézség nélkül megvalósítható hajóhídváltozatra tértek vissza. Ismert volt még a járó-és repülőhíd, azonban nincs tudomásunk arról, hogy az ország területén jelenleg bármelyik típus üzemben volna.

A tokaji 1859-ben forgalomba helyezett 3. vasúti Tisza-híd ismét csak fahíd volt, amely a balparti oldalom még négy ártérihíd-sorozatot alkotott (Aranyos-híd, Görbe-híd, Hosszú-híd és Ladik-híd). Ezek a faszerkezetek 1890-ben épültek át vasszerkezetté.

A világ első kőhídját jóval az i. sz. előtt építették és számos helyen ma is találhatók többszáz éves kőhidak, sőt olyanok is, amelyek fennállásuk harmadik ezredévébe léptek. Magyarországon általában a 100 évnél idősebb hidakról tudjuk a közel pontos adatot, azonban építési idejüket eddig nem lehetett megállapítani.

A törökök kivonulása és a Rákóczi szabadságharc utáni időszakban a lassan konszolidálódó viszonyok mellett igen lassan történik előrehaladás az állandó jellegű építmények létesítése vonatkozásában. Magyarországon is felismerték a kőhidak előnyeit, így a 17. század végétől kezdődően a főbb útvonalakon ezek létesítései megkezdődtek. Országos vonatkozásban építési mód szerinti ritkaságnak számít négy csúcsíves híd, melyből hármat Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a korábban említett Miskolc–Sátoraljaújhely–Galícia elsőként megépült főútvonalon találunk. Ezek egymáshoz viszonylag közel vannak, közülük történeti szempontból az olaszliszkai a legérdekesebb, amelynél a csúcsívek csupán támbordái egy igen magas boltozatnak. Maga a boltozat félköríves és 7 támbordája közül 5 csúcsíves, kettő félköríves. Mindhárom bodrogvölgyi csúcsíves híd azonos kéz munkájának látszik, koruk



Vámosújfalui műemlék híd

azonban mégsem azonos, mert az olaszliszkai híd átalakítás útján jött létre és nyerte mai alakját, míg a másik kettő csúcsívesként is épült meg. Az olaszliszkai híd az idősebb, ami viszont arra mutat, hogy a csúcsívet későbbi időpontban alkalmazták,mint a félkörívet. (14.) Az olaszliszkai valamint a vámosújfalui Tolcsva-patak hidat mutatják be az alábbi fényképfelvételek. A megyei levéltárakban igen sok irat tanúskodik arról, hogy a 19. század elején a bécsi kormány és a magyar Helytartótanács is következetesen sürgette az ún. Galíciai országút kiépítését. Az út egyike volt a Monarchia legfontosabb felvonulási útjainak, amelynek kiépítése békében a Monarchia és Oroszország között a kereskedelem kifejlődését, esetleges háborús konfliktus esetén pedig a hadseregek mozgékonyságának biztosítására volt hivatva szolgálni. A régi galíciai út vonalvezetése nagyjából megegyezik a mai főközlekedési utakéval, azonban a jelenlegi főutak a kiépítéskor nem mindenütt követték a régi nyomvonalat. A lényegesebb eltérések: Mezőkövesd és Miskolc között a régi út nem a Vatta–Emőd–Nyékládháza–Mályi útvonalat követte, hanem Vatta előtt Harsány felé elágazott, Harsány belterületén átvezetve csak a Hejő völgyének déli szélén tért vissza a mai főút nyomvonalára. A Miskolc–Sátoraljaújhely közötti régi 34. sz. főközlekedési út alárendeltebb szereppel ma is szerves része az országos közúthálózatnak, Miskolc–Felsőzsolca–Harangod, valamint Bodrogkeresztúr–Sárospatak útvonalon, azonban a korábban korszerűsített szakaszok főleg Miskolc és Sátoraljaújhely között a településeket elkerülik és más nyomvonalon épültek. A régi galíciai útvonalon az útépítéssel egyidős hidak találhatók, azonban fellelhető a 18. században vagy még régebben épült híd is. Az Igazgatóság birtokában lévő hídtörzskönyvek, melyeket később ismertetek, a 20. század elején történt átépítésekről ill. megerősítésekről tanúskodnak.

A jelenlegi Borsod-Abaúj-Zemplén megye a korábbi önálló Borsod, Torna, Abaúj és Zemplén vármegyékből alakult ki.

A kiegyezést követően 1867. május 1-én, miután az állam a postát átvette, felállították egymást követően a postamesterségeket, melyekkel együtt egyrészt megszaporodtak a postaútvonalak, másrészt ezen útvonalakra nagyobb gondot fordítottak. Az útügyi igazgatás a felelős Magyar Minisztérium megalakulása után a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került, azonban lényegében az elnyomás alatti rendszer maradt fenn. Az utak osztályozásának elnevezésében annyi változás történt, hogy az országos utakból megyei utak lettek. 1875-ben a közutak hosszát a korábbi mérföldben történt meghatározásról km-ben történő mérésére és nyilvántartására változtatták.

A kiegyezés után 1868-ban létrehozták az Állampítészeti Hivatalokat az állami utak,valamint a megyei mérnöki hivatalokat a megyei utak és egyéb létesítmények szolgálatának ellátására. 1877-ben a vármegyei mérnökök munkakörét az ÁÉH-ra ruházták, míg a megyék területén lévő állami és megyei úthálózattal kapcsolatos tennivalókat egységes szervezet irányította.

A hivatalok élére minden esetben nagy gyakorlattal rendelkező mérnököket neveztek ki, akik a műszaki munkákat a szakaszmérnökökön, a pénzügyi és könyvelési feladatokat a számadásvezetőn, az adminisztrációt az irodavezetőn és beosztottjain keresztül irányították. A szakaszmérnökök felügyelete alá tartoztak az útmesterek, akik az utakon dolgozó útőrök mun-

káit ellenőrizték, akiket kezdetben útkaparóknak, a törvényhatósági utakat kezelő útmestereket pedig útbiztosoknak nevezték. Az ÁÉH-k a hatósági jogkörükön és feladataikon kívül saját maguk végezték az utak fenntartását, újak tervezését és építését is, melyhez kövező mestereket, kubikusokat, kisvállalkozókat alkalmaztak, országos jelentőségű építéseknél a kivitelezést nagyobb vállalatok látták el az ÁÉH irányítása és ellenőrzése mellett. (15.)

Miután az országos utak mint törvényességi utak megyei utakká váltak, kiépítésükről, fenntartásukról a vármegyei útalapból kellett gondoskodni, amelynek alapja a közmunka volt. Természetben teljesítendő közmunka felhasználásával végezték az építéseket, a szükséges pénzügyi fedezetet a közmunkaváltságból oldották meg. Közmunka kétféle volt, igás és szekeres, ill. kézi vagy gyalogmunka. Egy-egy igavonó állat után két igás napszámot számítottak, a háztulajdonosok után hat kézinapszámot, idegen tulajdonú házban lakóknak három kézi napszámot számítottak, ill. kellett teljesíteniük. (11.)

Megyénkben az 1820-as évektől kezdődően nagyobb gondot fordítanak a Miskolc–Kassa–Lengyelország felé vezető út helyreállítására. Meg kell azonban jegyezni, hogy az újonnan kiépített utak általában tervek nélkül készültek, annak ellenére, hogy Mária Terézia rendeletben hozta kötelezővé a mérnöki képesítésű útfelügyelők alkalmazását.

1844 novemberében a rendi országgyűlés határozatára Borsod megye arra utasította követeit, hogy az országgyűlésen az útköltségek arányos viselésére tegyenek javaslatot. Ennek következményeként az országgyűlés 1844. IX. tc.-ben szabályozta a közmunkát, amely a megyei útépítési alap fedezete lett.

Széchenyi István elsőként ismerte fel a közutak kiépítésének fontos szerepét, ennek alapján tett javaslatot az országgyűlésnek közel 6000 km szilárd burkolatú út kiépítésére. Megyénket érintően ezek között szerepel az Eger–Apátfalva–Putnok–Pelsőc–Lengyelország, Miskolc–Sajószentpéter–Szendrő–Torna–Kassa–, Tokaj–Sátoraljaújhely–Tőketerebes–Galícia útvonalak kiépítése. Ezeken kívül a további főutak között szerepel Tokaj–Vásárosnamény, Rimaszombat–Putnok–Sajószentpéter, másodrendű útként Tokaj–Debrecen, valamint a Hidasnémeti–Tállya–Tokaj összeköttetések kiépítése.

Az 1851. II. 14-én kihirdetett közmunkarendelet jelentős mértékben elősegítette az utak fenntartását és jó állapotban tartását. Kimondotta, hogy közmunka csak lokális útépítési és útfenntartási munkáknál használhatók fel, az állami utaknál nem, azonban ennek ellenére több éven keresztül a felhasználható közmunka nagy részét mégis az állami közutakra fordították.

1853-ban – a katonai határőrvidék kivételével – bevezették az általános út-vámrendszert, melynek bevételeit az állami és az országos utak építésére és fenntartására fordították. Ugyanebben az időben rendszeresítették a fenntartási anyagok prizmába rakását és mérését (15x11x4x2 láb=1/4 köbláb=1,7 köbméter). Az útépítések technológiai fejlődése az eltelt három évezredben jelentős változáson ment keresztül. Amíg a római utak egy méteres vastagságot elérő burkolatszerkezettel készültek, a népvándorlás korában, valamint a középkorban jelentős visszaesés tapasztalható. A fejlett római technikához hasonló bizonyítékok kerültek elő a perzsa és az ősi kínai úthálózat vonatkozásában is. A Kárpát-medencében az államalapítást követő évszázadokban, békésebb időszakokban az érdekek kereskedelmi vonatkozású előterébe került az utak fenntartása, ha kezdetlegesebb módon is, a 16. századtól kezdődően már az útmenti szolgáltatások kérdésköre is kibővült (váltóhelyek, étkezők, szállásheljek), ugyanakkor a biztonsági kérdések főként a nagyértékű kereskedelem szempontjából komoly igényként jelentkeztek. A háborúk és harcok során az időszakonként lepusztult vagy járhatatlanná váló utak kijavítása nyilvánvalóan csak békeidőben történhetett, melynek végrehajtásához az uralkodónak igen komoly érdeke fűződött (hadi utak biztosítása, őrzése, javíttatása).

Angliában az 1663-as törvény alapján a vámbevételeket az utak javítására fordították, azonban csak a 18–19. században az iparosodás következtében megnövekvő forgalom kényszerítette ki az intenzívebb út- és hídépítést. Telford 1200 km hosszban épített főutat Tresaguetéhez hasonló keresztszelvénnyel, itt a 25–30 cm-es vastagságú szilárd kőburkolatot már szemszerkezeti bontásban állították össze.

Mac Adam 1822-ben új módszert ismertetett, a lényege, hogy a korábbi teréskő alapréteget elhagyva a mintegy 25 cm vastag útburkolatot több rétegben elterített 5–7 cm szemcsenagyságú rostált zúzottkőből javasolta az építést.

Ez a burkolatfajta ill. technológia a gépjármű-közlekedés kifejlődéséig igen széles körben elterjedt, és a fogatolt forgalmi igényeket is messzemenően kielégítette. A zúzottkő-réteg tömörítése kezdetben a forgalomra hagyatkozott, míg 1830-tól a Polonceau által bevezetett lóvontatta úthengert kezdték alkalmazni. Ugyancsak a 19. század első felében alkalmaztak először fakocka burkolatokat Londonban és Bécsben. Döngölt aszfaltot 1854-től használtak, a maihoz hasonló aszfaltbeton-burkolat alkalmazását Vidéky magyar mérnök 1873-ban kezdte.

A 19. század második felében kezdődött hazánkban a vasúthálózat építése. Az 1887-ben kiadott út- és postahálózati térkép tanúsága szerint megállapítható, hogy a megyében a főbb, jelenleg is meglévő vasútvonalak üzemeltek.

Széchenyi István, aki 1845-ben a Helytartótanácsnál szervezett közlekedési bizottmány vezetője volt, legfőbb feladatának tekintette a közlekedés valamennyi ágazatát felölelő (vasúti, vízi és közúti) egységes javaslat kidolgozását, mely 1848-ban jelent meg, mint a korszak legmagasabb színvonalú közlekedéspolitikai tanulmánya „javaslat a Magyar Közlekedésügy rendezéséről" címmel. Ennek közúthálózati programja az ún. kőutak kiépítése, melyet elsősorban a hegyvidékeken irányozott elő, itt a kőanyag rendelkezésre áll, és az útépítés olcsóbb, mint a vasútépítés. Olyan helyeken

KIMUTATÁS

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

I. Magyarország.

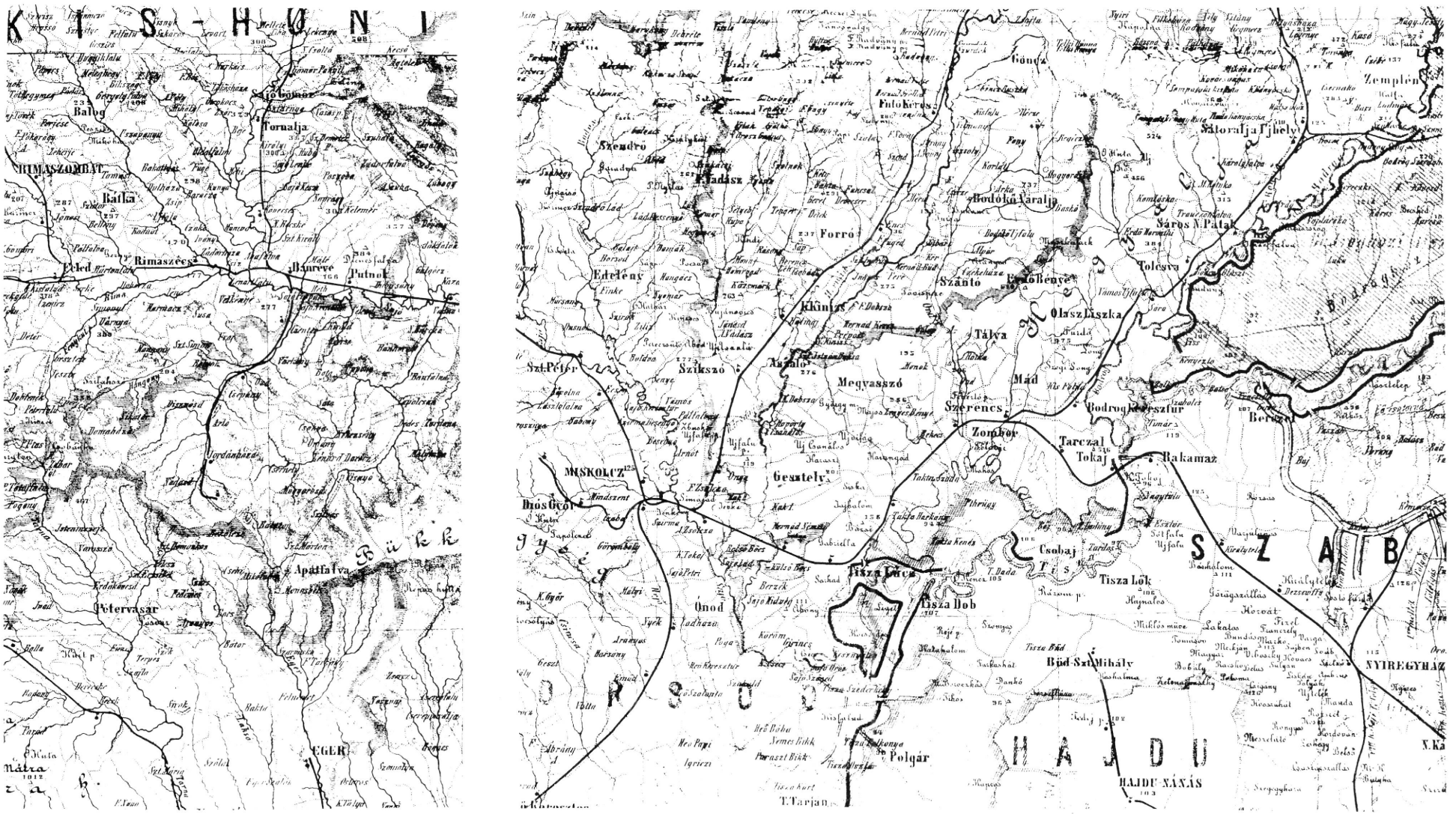
A törvényhatóság

Folyószám	neve	területén lévő: állami útvonalak száma	állami útvonalak hossza klm.-ekben	törvényhatósági útvonalak száma	törvényhatósági útvonalak hossza klm.-ekben	vám útvonalak száma	vám útvonalak hossza klm.-ekben
1	Abauj-Torna	4	167.939	26	473.433	—	—
	Kassa szab. kir. város	—	—	—	—	2	2.570
2	Alsó-Fehér	1	45.400	29	532.600	—	—
3	Arad	2	87.175	35	541.814	1	1.710
	Arad szab. kir. város	—	—	—	—	2	8.914
4	Árva	1	77.388	10	180.100	—	—
5	Bács-Bodrog	—	—	50	1892.600	—	—
6	Baranya	3	119.872	37	530.707	—	—
	Pécs szab. kir. város	—	—	8	20.242	—	—
7	Bars	1	30.613	29	477.095	3	9.111
8	Békés	—	—	23	372.347	7	16.197
9	Bereg	1	62.726	17	469.800	3	0.483
10	Besztercze-Naszód	2	83.958	13	289.812	—	—
11	Bihar	2	200.672	26	781.403	—	—
	Nagyvárad sz. kir. v.	—	—	—	—	2	7.958
12	Borsod	2	65.283	46	614.478	1	1.885
13	Brassó	3	104.985	20	205.747	—	—
14	Csanád	1	36.573	10	128.100	—	—
15	Csik	1	65.234	6	271.065	1	35.100
16	Csongrád	1	1.558	25	364.200	1	4.100
	Szeged szab. kir. város	—	—	13	165.768	—	—
	Hódmezővásárhely	—	—	7	100.890	—	—
17	Esztergom	1	32.604	16	249.050	—	—
	Esztergom. r. t. város	—	—	—	—	2	1.833
18	Fejér	2	134.799	40	665.235	—	—
	Székesfejérvár sz. kir. v.	—	—	8	46.195	1	3.237
19	Fogaras	1	85.671	18	236.500	—	—
20	Gömör	1	86.670	31	615.928	1	0.944
21	Győr	—	—	12	224.919	1	1.866
	Győr szab. kir. város	—	—	—	—	5	21.725
22	Hajdú	1	13.997	22	327.380	—	—
	Debreczen sz. k. város	—	—	10	146.590	1	1.873
23	Háromszék	1	81.477	17	330.780	—	—
24	Heves	1	71.800	20	407.601	1	0.600
25	Hont	2	117.944	18	324.964	—	—
26	Hunyad	2	167.483	26	508.997	—	—
27	Jász-Nagykún-Szolnok	—	—	40	838.506	—	—
28	Kolozs	5	221.735	19	382.853	—	—
29	Komárom	1	26.647	23	480.006	—	—
	Komárom sz. k. város	—	—	—	—	1	2.845
30	Krassó-Szörény	3	289.190	40	1140.279	—	—
31	Liptó	1	35.434	8	151.800	—	—
32	Mármaros	3	296.049	20	587.800	—	—
33	Maros-Torda	3	83.759	11	343.477	3	5.305
34	Moson	2	69.747	11	217.666	7	20.432
35	Nagy-Küküllő	2	151.300	17	361.700	—	—
36	Kis-Küküllő	1	26.161	11	204.944	—	—
37	Nógrád	2	112.729	17	442.240	—	—
38	Nyitra	2	94.972	45	980.804	8	8.601
	Pest-Pilis-Solt-Kiskún	5	225.040	44	1344.272	—	—
39	Budapest főváros	—	—	5	46.962	—	—
	Kecskemét	—	—	6	90.261	—	—
40	Pozsony	3	42.163	33	765.670	9	59.264
	Pozsony sz. kir. város	—	—	—	—	5	30.915
41	Sáros	1	122.246	31	544.445	5	14.546
42	Somogy	1	88.500	42	1018.150	—	—
43	Sopron	1	74.178	34	578.298	18	64.012
	Sopron szab. kir. város	—	—	4	26.012	—	—
44	Szabolcs	—	—	14	350.850	—	—
45	Szatmár	2	49.041	30	706.482	—	—
46	Szeben	5	151.867	20	299.470	—	—
47	Szepes	—	—	22	525.369	—	—
48	Szilágy	1	101.432	14	340.568	—	—
49	Szolnok-Doboka	2	130.901	22	614.760	—	—
50	Temes	3	240.830	45	848.523	—	—
51	Tolna	1	91.161	47	504.200	—	—
52	Torda-Aranyos	2	85.709	10	270.055	—	—
53	Torontál	3	126.968	14	646.200	—	—
54	Trencsén	1	142.291	27	383.700	1	1.428
55	Túrócz	—	—	6	124.026	—	—
56	Udvarhely	1	70.600	12	270.500	1	1.600
57	Ugocsa	1	34.962	12	181.900	—	—
58	Ung	1	62.708	26	397.537	1	1.896
59	Vas	3	205.443	55	974.630	15	34.155
60	Veszprém	1	50.740	23	536.936	3	1.260
61	Zala	4	267.805	73	1184.600	4	3.350
62	Zemplén	2	140.901	51	973.572	1	1.884
63	Zólyom	1	58.933	11	194.639	1	0.900
	Összesen	107	5906.970	1656	33368.946	108	370.705

II. Horvát-Szlavonország.

A megye

Folyószám	neve	területén lévő: állami útvonalak száma	állami útvonalak hossza kilométerekben	ország útvonalak száma	ország útvonalak hossza kilométerekben
1	Lika-Krbava	6	265.400	7	379.100
2	Modrus-Fiume	3	118.000	16	690.100
3	Zágráb	3	176.000	31	927.200
4	Varasd	2	40.500	24	522.800
5	Belovár	1	35.000	17	476.300
6	Pozsega	6	322.300	15	252.700
7	Verőcze	5	195.700	11	399.900
8	Szerém	3	74.000	23	856.600
	Összesen	29	1226.900	144	4505.500



12. Út- és postahálózat, 1887. A Borsod-Abaúj-Torna-Zemplén vármegyei területek.

is javasolta, ahol a közút a vasútállomások megközelítése miatt szükséges. Ezt a javaslatot az országgyűlés az 1848. évi XXX. tc.-kel törvényerőre emelte.

Visszatérve az építések technológiájának fejlődésére, 1879-ben a Drasche téglagyárban új anyagként állították elő a keramitot, melyet beépítettek Pesten a Baross utcában, majd 1881-ben az Egyetem utcában. 1880-ban Pesten az Akácfa utcai első betonburkolatú út építése érdemel figyelmet.

A kiegyezés után megalakult a felelős magyar minisztérium. Az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. Az 1870–90. közötti két évtizedben több mint 26 ezer km – döntő mértékben törvényhatósági – út épült, így ez az időszak a magyarországi közúthálózat szempontjából jelentős eredményeket hozott.

A kiegyezéstől 1890-ig ütemesen került sor az utak osztályba sorolására. Ennek alapján

- az állami közutak állami költségen épülnek és tartatnak fenn,
- az országos közutak megyei elnevezéssel építéséről és fenntartásáról a vármegyék voltak kötelesek gondoskodni az országos közmunkából és a váltság árából,
- a községi utakat az 1871. évi XIII. Tc. és az 1886. XXII. Tc. rendelkezései szerint községi közmunkával építtettek és tartottak fenn.

A kiegyezést követően Borsod-Abaúj-Zemplén megyében is megindult a vasútfejlesztés a közút rovására. A tervet a Magyar Mérnök és Építész Egylet is ellenezte, mivel a vasút a hozzávezető utak hiányában az év nagy részében szinte megközelíthetetlen volt. Az 1887. évi út- és postahálózatot mutatja be a 12. sz. térképmelléklet és a kimutatás.

A közutak kiépítésének formája ebben az időben vízzel kötött kőpálya volt. A lóvontatású hengerek a tömörítést nem végezték elég hatásosan, ezért felületi bomlások jelentkeztek elsősorban a fogatolt forgalom hatására.

A XIX. sz. második felében állandó jellegű, bányaszerű kőtermelés nem volt, csak alkalmi kőfejtőkben termelték le időszakosan a helyi szükségletek anyagát. Ez nagyrészt mészkő, dolomit és homokkő volt, amely az időjárás és a vasabroncsos fogatolt forgalom folyamatos tömörítő hatására kötött meg.

Az 1870-es években a Füleki kőbánya már nemcsak zúzottkövet, hanem faragott követ is szállított útépítési célokra. Az első kőtörő gép beállítása 1886-ban történt a Kolozs megyei Kisszebeni gránitbányában.

1880–1890 között megyénkben is nagyobb mérvű hídépítési munkák indultak, szaporodik a hídállomány részben fából, részben kőből épített műtárgyak vonatkozásában.

7. Az Útügyi Törvény megjelenésétől az I. világháborúig

A Közmunka- és Közlekedésügyi Miniszter 1868-ban kiadott rendeletében elrendelte 46 ÁÉH felállítását megyés rendszerben. 1887-ben a 3204/KKM ismételten kiadott rendeletében foglaltak alapján szabályzásra került a közúti szolgálat ellátásával és hatáskörével kapcsolatos kérdéskör.

1890-ben a közutakról és vámokról szóló 1890. 1. Tc. a további fejlődés alapjait rakta le. A korábbi időszak hiányosságait, hibáit kijavítva, az összes útkategóriára vonatkozóan meghatározta és szabályozta a közúti igazgatás szervezetét, a feladatokat, beleértve az építést, fenntartást és az ezekhez szükséges erőforrásokat. Kitért a közutak osztályba sorolására, meghatározása szerint: állami, törvényhatósági, községi, vasúti hozzájáró, közdűlő és magánutakat különböztetett meg.

A törvény igazgatási jogkörrel ruházta fel a Főispánt, a Törvényhatósági Közgyűlést, a Közigazgatási Bizottságot, az Alispánt és az Államépítészeti Hivatalt.

A sok hatósági jogkör között az igazgatás, a felügyeleti hatáskörök érdemi joggyakorlása elmaradt, az ellenőrzés nem működött hatékonyan.

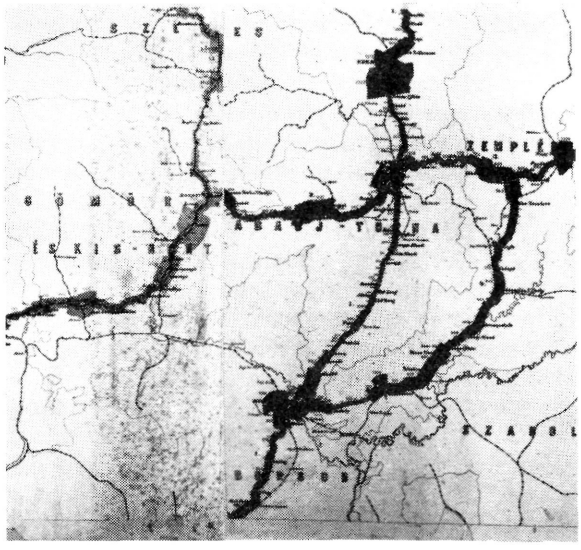
A törvény a községi (vicinális) közúthálózat meghatározását az alispánra, az igazgatási teendőket pedig a vicinális útbizottságokra ruházta. A bizottságok az alispán felügyelete alatt működtek. Elnöke a járási Főszolgabíró, tagjai az érdekelt községek küldöttei és képviselői voltak (magánutak fenntartói). Feladatuk volt az útépítési és fenntartási költségelőirányzatok megállapítása, a számadások vizsgálata. Minden útra külön bizottság volt szervezhető, megyei szinten ez sok esetben a százas nagyságrendet is elérte. Az útbizottságok községi mérnököt alkalmazhattak, azonban sok esetben ennek hiányában az ÁÉH közreműködésére került sor. Ennek hátrányos következménye volt a főleg ipar-és bányavidékeken a szakszerűtlenül épített út, ahol nem tudtak alkalmazni megfelelő szakembert.

Az útügyi törvényben elrendelték a közút területének megállapítása, esetlegesen vitás ügyek tisztázása érdekében az ún. „közúti törzskönyv"-ek elkészítését, melyeket az I. világháborúig nagyrészt végre is hajtottak.

A törvény hatályba lépése után 1894-ben – 1869. évit követően – elrendelték a teljes állami úthálózatra kiterjedő forgalomszámlálást. Az egyes mérési helyeken keresztülhaladó fogatok számát mérték, az „igavonó 24 óránként" átlagot rakták fel forgalmi egységben az 1895-ben kiadott térképre. (13. sz. térképmelléklet.)

1890–1914 között megindult az alföldi utak kiépítése, 1894-ben az ún. „transzverzális" állami közutak építése. Megyénkben a Pest–Miskolc–Kassai és a Miskolc–Sátoraljaújhelyi tartozott ezek közé. A munkák a korábbi építésekhez képest minőségi fejlődést jelentettek.

A törvényben előírt feltételek betartása mellett meghatározott vámterület alapján a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter vámszedési jogot engedé-



13. A magyar állami területen lévő állami közutak forgalmi térképe 1895.

lyezett a közutakon, a közforgalom céljára megnyitott hidakon, kompokon, réveken és hajóhidakon. A vámszedési jog kétféle volt:

- a vasúton fel- és lerakott áru után az új, ún. kommulatív jog feltétele volt, hogy a vasúti állomásra szállított, majd onnan feladott áru továbbszállításánál kiépített közút igénybevétele történt, függetlenül az út hosszától,
- az útadó, mely az útalap legnagyobb részének bevételi forrása volt. A korábbi időszakhoz képest ez volt az úttörvény leglényegesebb újítása. Korábban ugyanis az útépítés, fenntartás költségeit a közmunka képezte. A törvény szerint az országos közmunka községűvé alakult át és a községi (vicinális) utak építésére és fenntartására szolgált.

Az útadó alapját képező állami egyenes adóból 10%-ot kapott a törvényhatóság, ennél többet csak a Minisztérium engedélyével szedhetett be. Az adórész mértékét a törvény nagyon alacsonyan állapította meg, ezért az elkövetkező időben a törvényhatóságok a saját bevételeikből nem tudták kiegészíteni a szükséges mértékben.

A XIX. sz. végén megkezdődött az utak melletti területsávok fásítása, szinte példa nélküli rendszerességgel és módszeresen. Az eperfák telepítése előmozdította az iparilag fontos alapanyag előállítását szolgáló selyemhernyó-tenyésztés fellendülését.

Az I. világháború előtt az állami utak fenntartására 3000, a törvényhatósági utakra 6000 útkaparót alkalmaztak, akik 4-5 km-es útszakasz gondozását, fenntartását végezték 240 állami és 500 törvényhatósági útmester irányítása mellett.

1909-ben az állam megvásárolta többek között a megyénkben lévő sárospataki kőbányát. Az állami kőbányákban a terméskő 62%-kal, a zúzottkő 40%-kal, zúzalék 73%-kal olcsóbb volt a magánbányák árainál. Ezekben az években megindult a bányák gépesítése, emellett sor került új bányák nyitására is, azonban ezek további fejlődését a világháború megakadályozta.

1910-ben megjelent a Közúti Hídszabályzat, amely megállapította a terheléseket, a megengedett igénybevételeket, a különféle építési anyagok vonatkozásában, azok minőségét szabályozta. A méretezésnél előírásként szerepelt a 20 to-s gőzeke, alternative, négy 10 tonnás kocsikból álló kocsivonat és 400 kg/m^2 emberi terhelés. (16.)

A háború kirobbanásakor néhány hadászatilag fontos útépítés kivételével az összes többi építést beszüntették, a robbanószer hiánya a kőtermelést korlátozta. A kis teherbírású hidak átépítése, megerősítése a prioritást élvező hadi érdekek mellett igen nagy gondot jelentett.

8. A két világháború közötti időszak

A világháború pusztításai az utakat és hidakat sem kímélték.

1919-ben az ország teljes úthossza 27 866 km volt, ebből

1 080 km (4%) pormentes (keramit, kocka stb.),
15 139 km (54%) vizes makadám (kavicsoltak is),
11 647 km (42%) földútból volt.

Az 1920-as évek elején útépítést csak ínségmunkák keretében végeztek. A kormányzat a munkanélküliség és az ínség enyhítésére nagyobb összegeket folyósított segély címén. Az építéseknél szinte minden munkát kézi erővel végeztek.

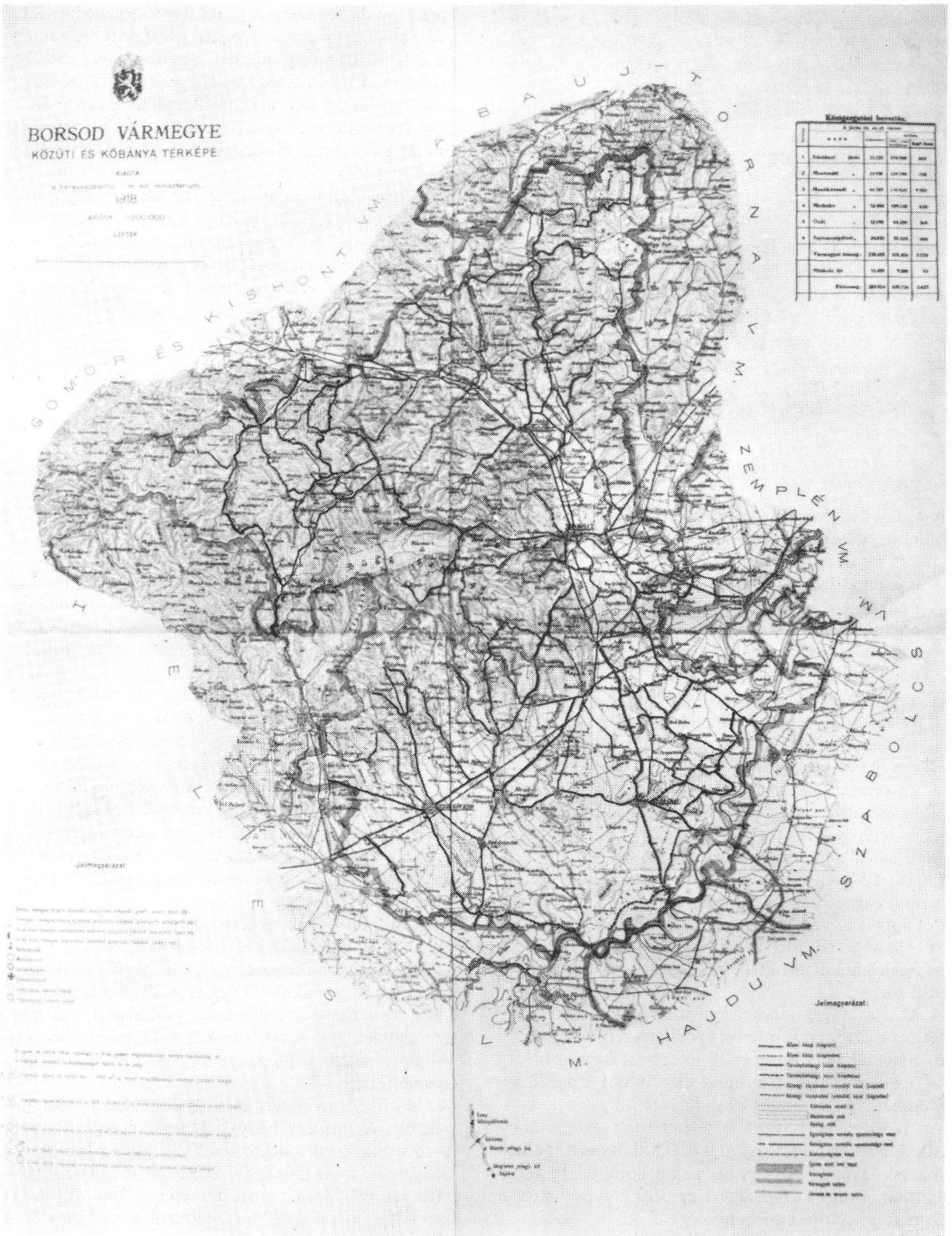
Az építések felfutása gyakorlatilag a Népszövetség által folyósított kölcsönökből kezdődött meg.

Az 1920. évi XXVII. Tc. biztosított nagyobb lehetőségeket az építésekhez. Ezt követően megszervezték az állami útigépjavító telepet, melynek induláskor az állománya mindössze 7 db gőzüzemű úthenger, 10 db tehergépkocsi pótkocsival, és 2 db szerszámgép volt a mintegy 25–30 fő munkás mellett. A törvényhatóságok állománya ekkor 17 db gőzhenger és 31 db lóvontatású úthenger volt.

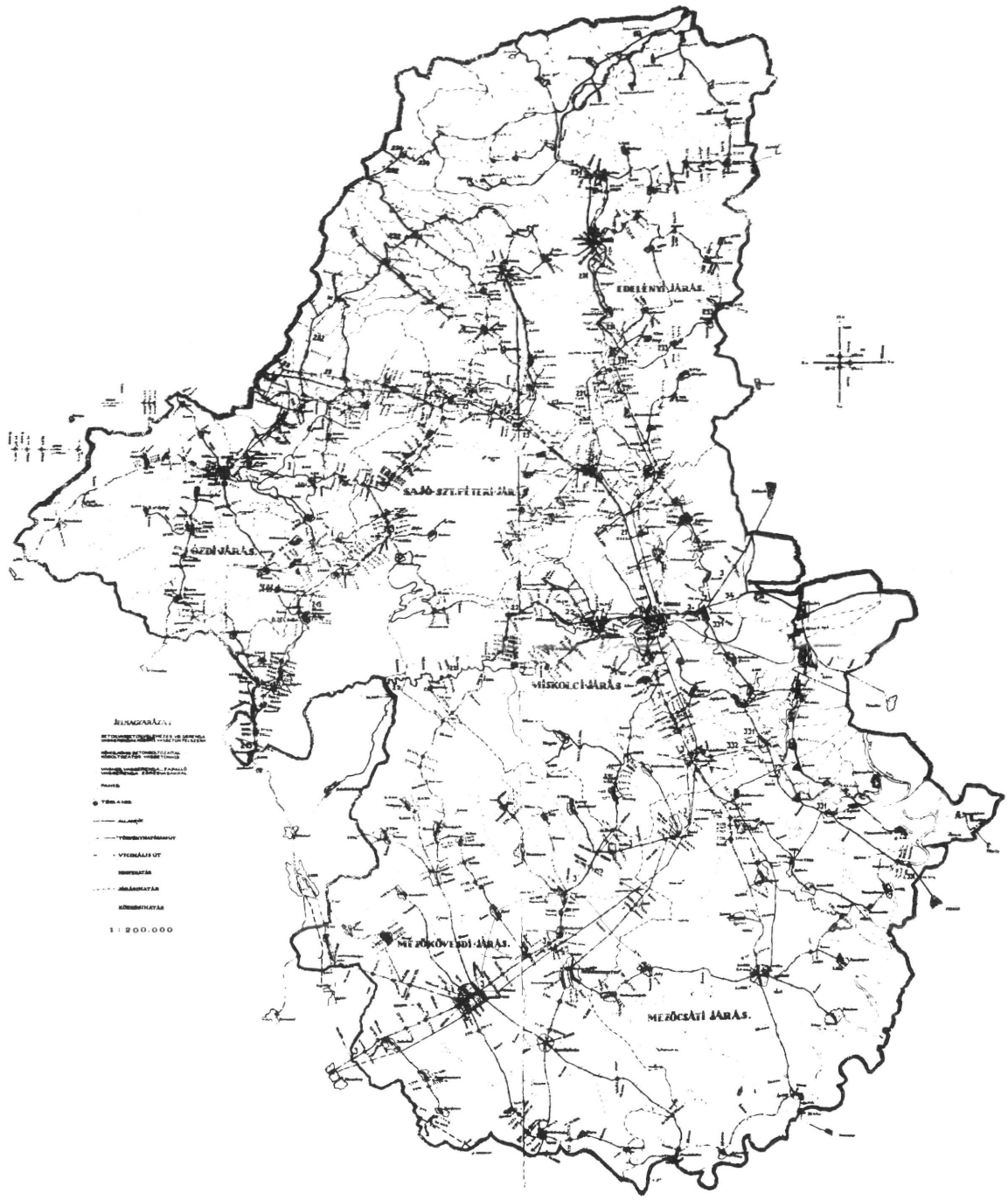
Megyénkben ebben az időszakban épült meg a Miskolc–Lillafüredi út közel 25 km-es szakasza, a sajószentpéteri, a putnoki és az ózdi átkelési szakaszok kiskockakő, a miskolci, hejőcsabai és abaújszántói átkelési szakaszok nyerskockakő burkolattal, valamint az Aggtelek felé vezető út közel 43 km-es szakasza. A híd-és műtárgyállományt a 15. sz. térképmelléklet szemlélteti.

A bükki kőbányák termelése 1923-tól kezdődően növekszik. A meglévő bányák gépesítésében is fejlődés kezd mutatkozni. Megtörténik Tállyán és Tarcalon a bányanyitás. Az 1918. évi kőbányákat és közúthálózatot illusztrálja a 14. sz. térképmelléklet. Az ÁÉH székházai közül 1927-ben elkészül a miskolci és a sátoraljaújhelyi.

A gépjárművek számának rohamos növekedése miatt az utak állapotában romlás következik be, ezért a helyreállítás kompenzálása érdekében az 1928. évi VI. Tc. alapján bevezetik a gépjármű adót. A befolyt pénzből 1930–34 között korszerűsítik a 3. sz. főút megyei



14. Borsod vármegye közúti és kőbányatérképe 1918.

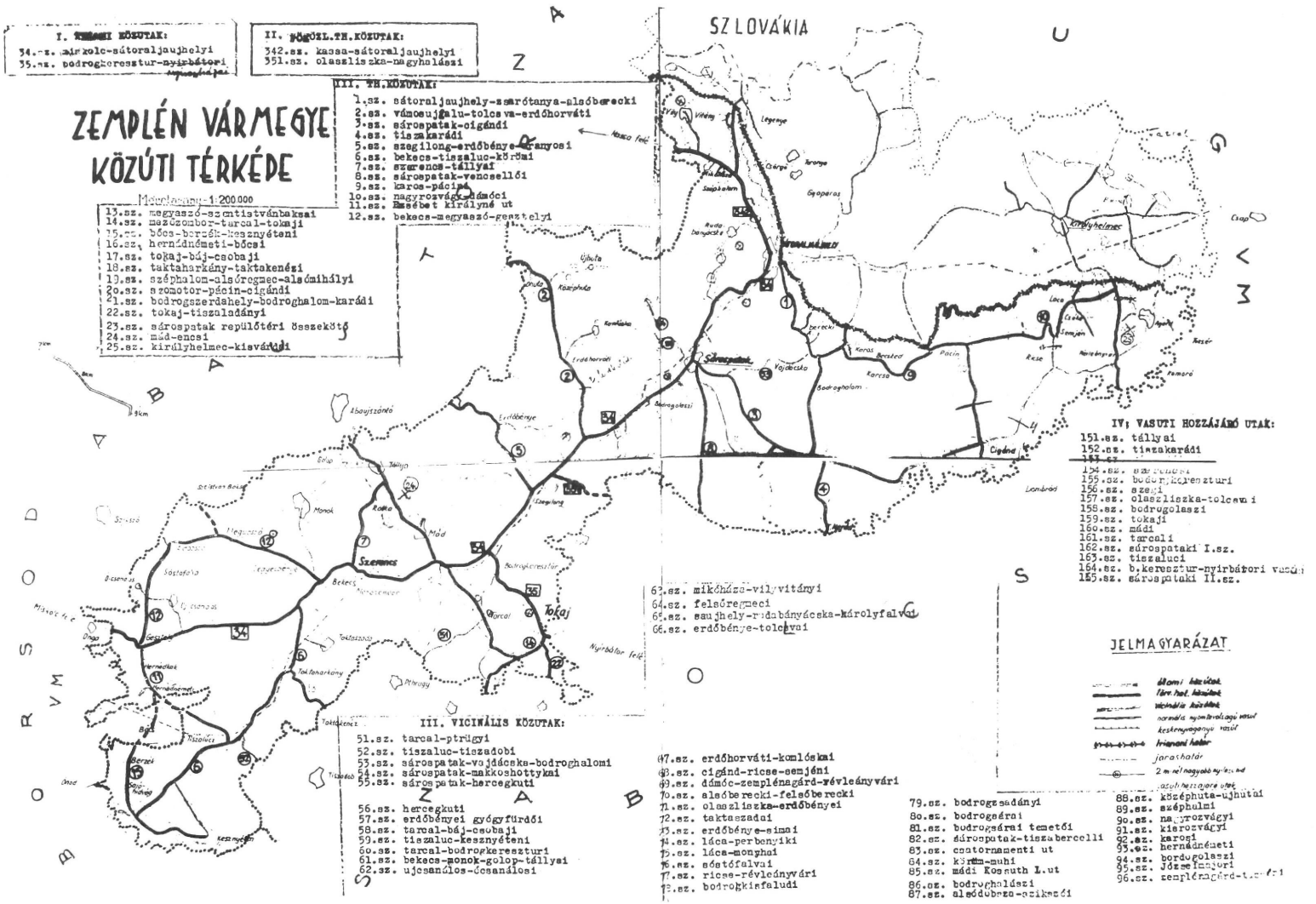


15. Borsod, Gömör és Kishont vármegye úthálózat, hidak 1920–30.

szakaszát a forgalmi igényeknek megfelelően Mezőkövesd és Miskolc között 5,00 m burkolatszélességgel, 15 cm betonalap és 8 cm hengerelt aszfalt szerkezetvastagsággal felhagyva az Emőd–Nyékládháza–Mályi–Hejőcsaba nyomvonalon a többszáz év óta postajáratokkal is használt Vatta–Harsány útvonalat.

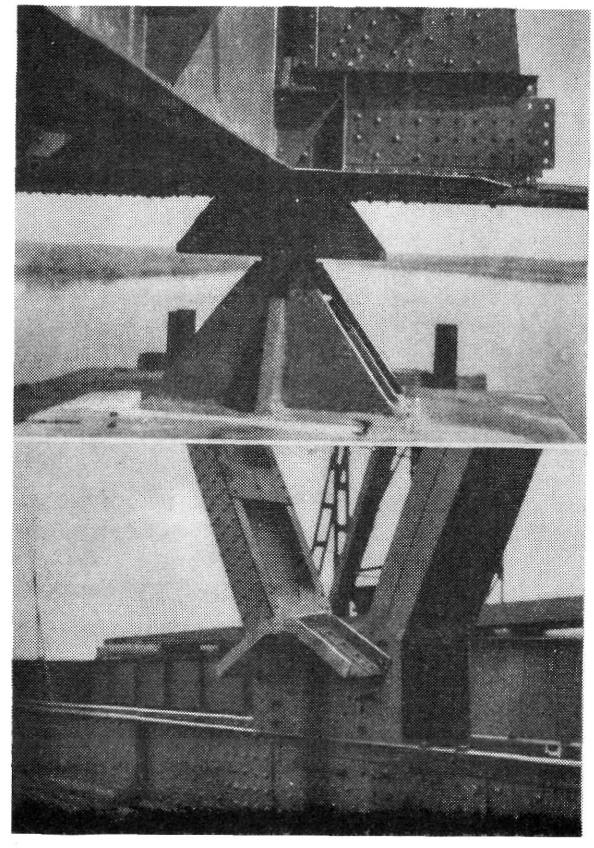
Az 1929-ben bekövetkezett gazdasági válság az útépítésekre, fenntartásokra is hátrányosan hatott, az állami utakra fordított összeg 376 pengő/év/km volt, a törvényhatósági utakra ettől még kevesebb összeg jutott. Összehasonlításképpen a külföldi ráfordítás ebben az időben 3120–5720 pengő/év/km-nek felelt meg.

A válság következtében a munkanélküliség ismét megnőtt. További gondot jelentettek az aszályos és elemi csapásos időszakok. A minisztérium által a nyomor enyhítésére folyósított ínségmunka-hitelből bekötőút-építési munkálatok kezdődtek. Ehhez a hengerlésen kívül túlnyomórészt kézi munkaerőt vettek igénybe a kőtöréstől a zúzottkő terítéséig. A kubikusok távoli lakhelyükről ha kellett gyalog szegődtek el munkára



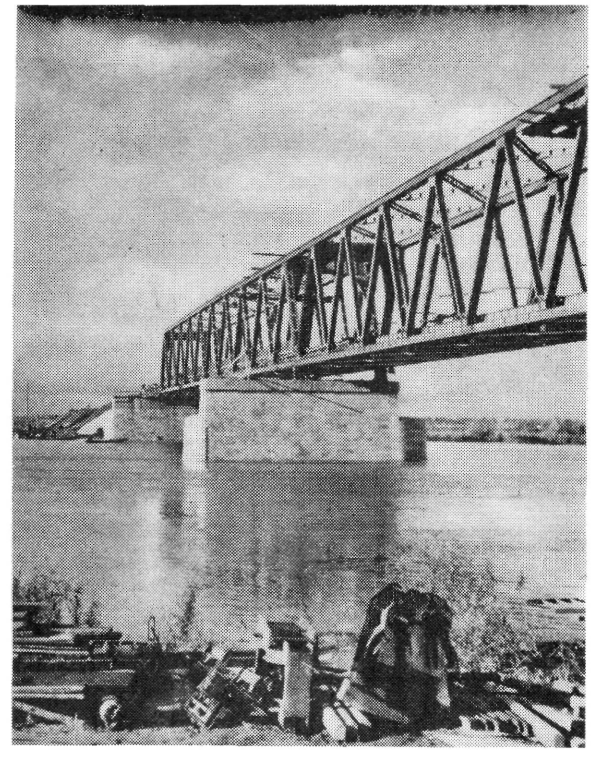
16. Zemplén vármegye közúti térképe 1920–40. ÁÉH.

teljes felszereléssel (talicska, csákány, ásó, lapát, pokróc stb.). A napi munkaidő nyáron 14, ősszel 12 óra volt 1,20–1,60 pengő/nap fizetés mellett.
Az ÁÉH csak a kőfejtéshez és fadöntésekhez szükséges szerszámokat adta, ill. tudta biztosítani ebben az időszakban.
A megyében 120 km összhosszúságban épültek meg a bekötő-utak.
Az 1930. évi XVI. Tc. állami hatáskörbe utalta a rendszeres gépkocsijáratok létesítésének jogát, de a fuvarozó vállalkozókra az átruházás lehetőségét biztosította. Ez a gépkocsi és a vasút közötti versenyben a vasúttal szemben az áruszállítást korlátozta.
Az elkészített 10 éves útépítési program keretében a 7 legfontosabb állami út építésére versenytárgyalást hirdettek meg, ezek között szerepelt a 3. sz. Gödöllő–Miskolc és a Miskolc–Sátoraljaújhely közötti út is. Ennek keretében került sor 1930–31-ben az előbbi út Mezőkövesd–Miskolc és a 22. sz. út Kerecsend–Eger közötti szakaszának megerősítésére is. Ezen utak megfelelő paraméterekkel történő átalakítása részét képezte az angol Autó Club kontinentális úthálózati javaslatának. 1932-ben végleges döntés történt a közúti közlekedés gerincét képező főközlekedési úthálózat egy, két és háromszámjegyű útjainak kijelölésére. A 9800 km összhosszúságnak közel fele állami kezelésben volt. A Zemplén megyei kijelölést mutatja be a 16. sz. térképmelléklet.
Az 1935–36. években elrendelik a 4. országos forgalomszámlálást, melynek adatai, ill. eredménye a közúti közlekedés dinamikus fejlődését bizonyították. A közúti közlekedés biztonsága, a járművezetők részér a veszélyes helyek táblával történő jelölésére a Király Magyar Autómobil Club már a 20-as évek első felébe helyeztetett el közúti jelzőtáblákat. A jelzések egysége rendszerét az 1937. évi II. Tc. foglalta össze, annak végrehajtását a Kereskedelem és Közlekedésügyi Miniszter a 90000/1940. számú rendeletével szabályozta.
Megyénket érintően a két világháború közötti időszakban történt meg a történelmi időkig visszanyúlóan meglévő polgári tiszai átkelőhelyen az igényeknek megfelelő híd felépítése. Az állandó jellegű áthidalás gondolata több évtizeddel korábban a Debrecen–Miskolci vasútvonal építésével kapcsolatban merült fel, azonban az még csak vasúti híd lett volna. A végleges jellegű közúti áthidalás létesítésének gondolata és kezdeményezése 1936-ban történt. Ekkor 200 fm hosszú, 3,5 m széles egyjáratú hajóhíd épült a régi kompjárat felett 12 tonnás járműterhelésre. E megoldással a Tiszán való átkelés kérdése jelentősen előrehaladt, de a mindenkori szabad közlekedés lehetőségét nem biztosította (téli jégzajlás stb.), ezért az időjárási és vízjárási viszonyoktól független megoldást szorgalmaztak.
A korábbi híd helyére vonatkozóan többféle megoldás került szóba, a felmerült lehetőségek tanulmányozásának eredményeképpen a híd a régi közúti nyomvonalnak Polgár felől való egyenes meghosszabbításában épült. Az áthidalás össznyílása 400 m volt, amelyből a medernyílásra 270, az ártéri hidakra pedig 130 m ju-



ÁLLÓ SARU A MEDERPILLÉREN.

A MEDERNYILÁS VASSZERKEZETÉNEK LÁTKÉPE

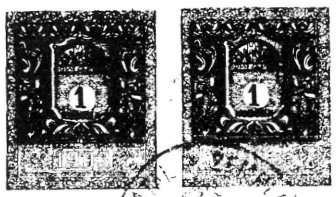


Zemplén vm. Miskolc-gerenda-felsővizközi áll. közút.

15.)

Láttam – felülvizsgáltam!

[illegible] kir. műszaki tanácsos.



A 8-9 km. szakaszon levő 9 sz. gesztelyi Hernád-híd ujjáépitése.

A híd hosszmetszete és alaprajza.

M. KIR. ÁLLAMÉPITÉSZETI HIVATAL
SÁTORALJAÚJHELY 1914 évi január hó 11

A HIVATAL PÉCSÉT

kir. műszaki tanácsos

42711/1914
4355/1914

Ezen tervrajz a gesztelyi Hernád-híd ujjáépitési munkálataira vonatkozólag Sátoraljaújhelyen 1914 évi május hó 28-án megkötött szerződés mellékletét képezi.

Sátoraljaújhely 1914 évi május hó 28-án

A sátoraljaújhelyi m. kir. államépitészeti hivatal részéről:

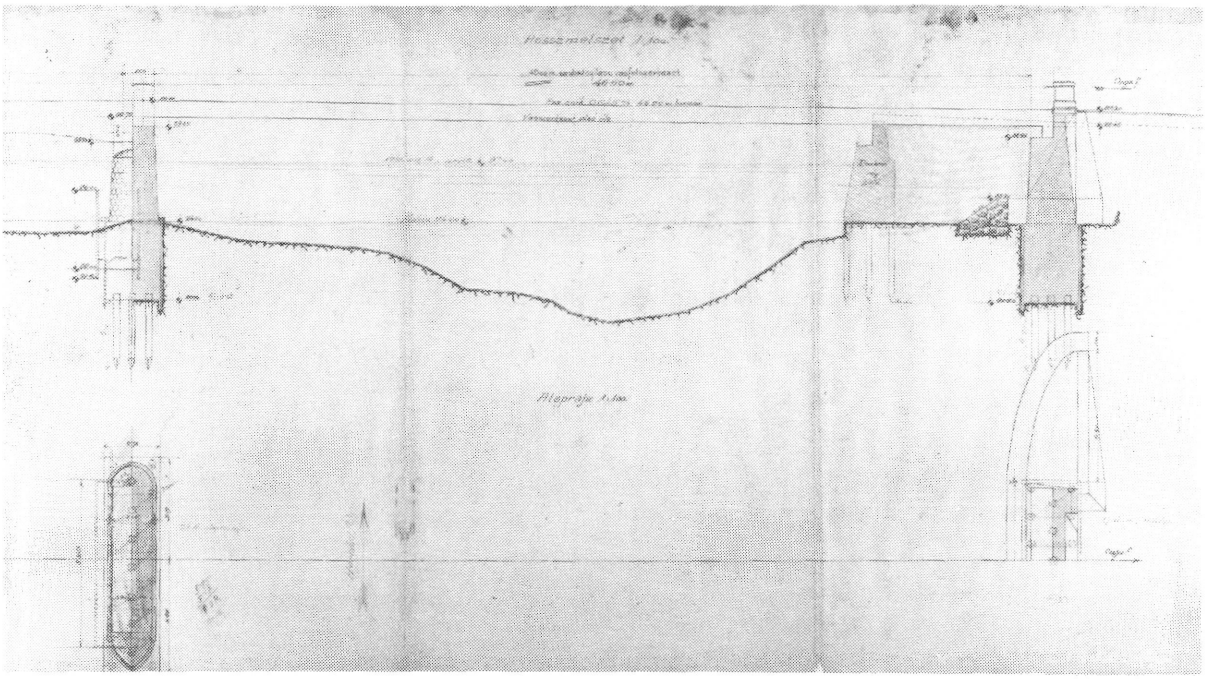
Előttünk,

Szabó Pál

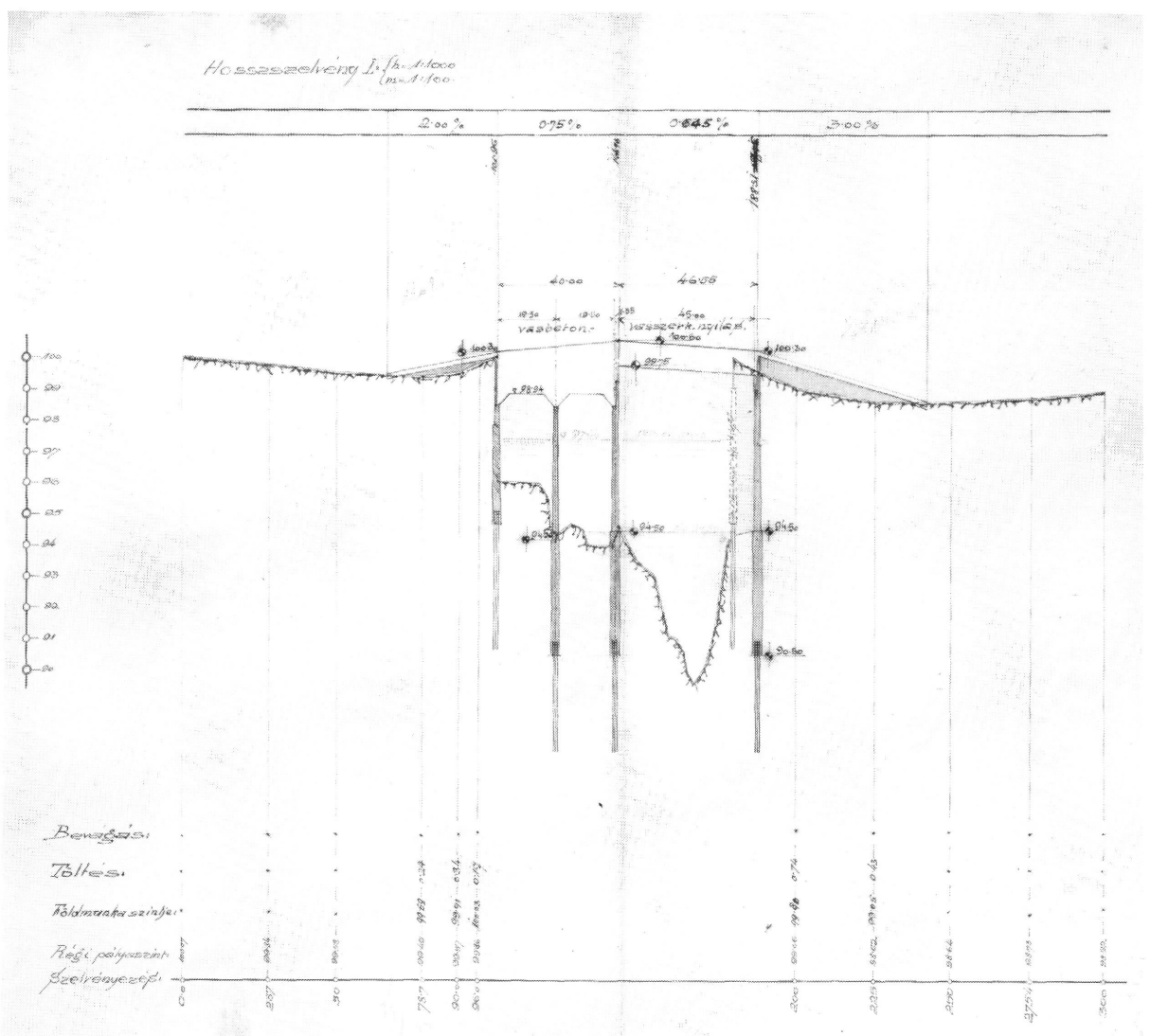
kir. műszaki tanácsos

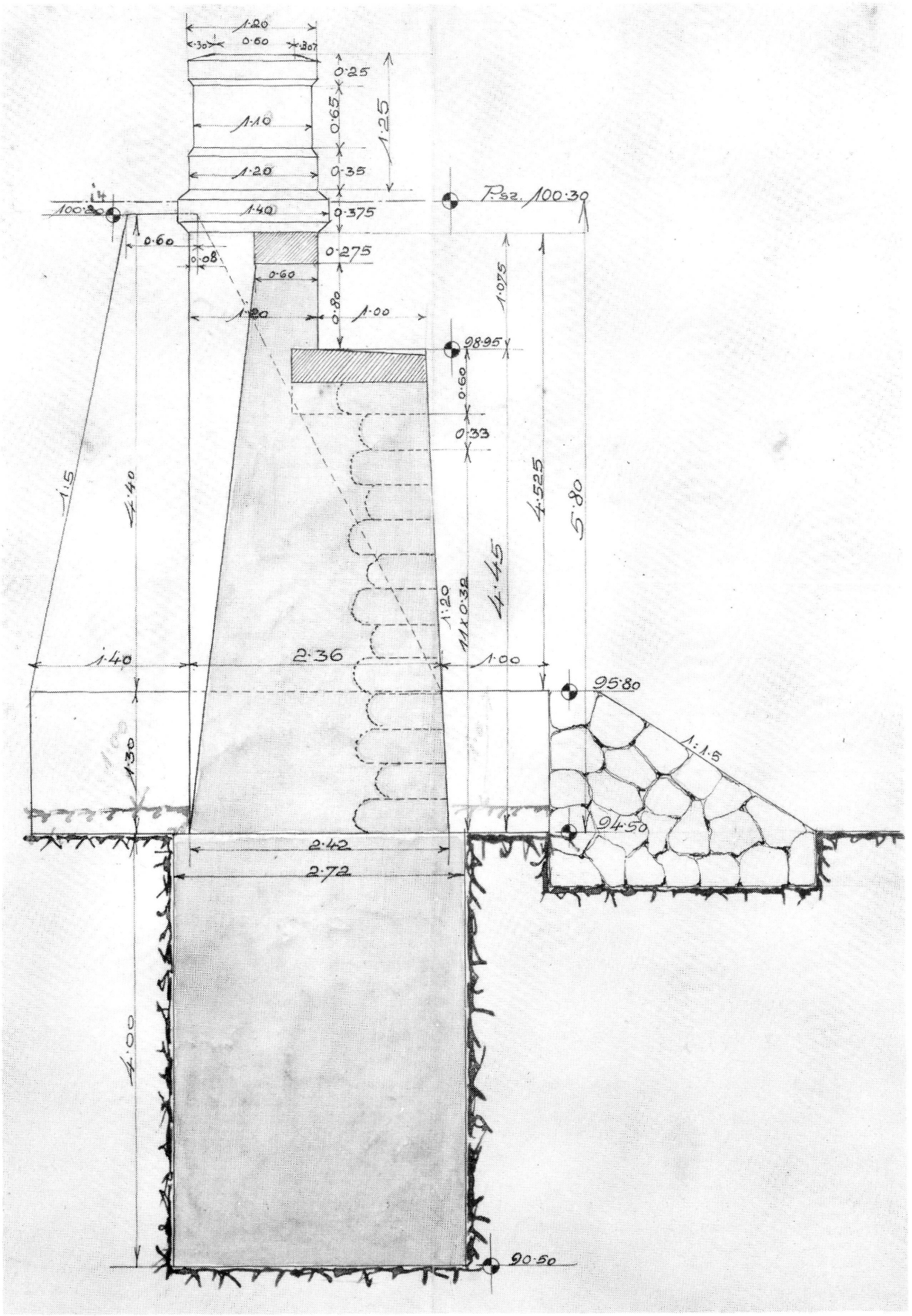
A vállalat részéről:

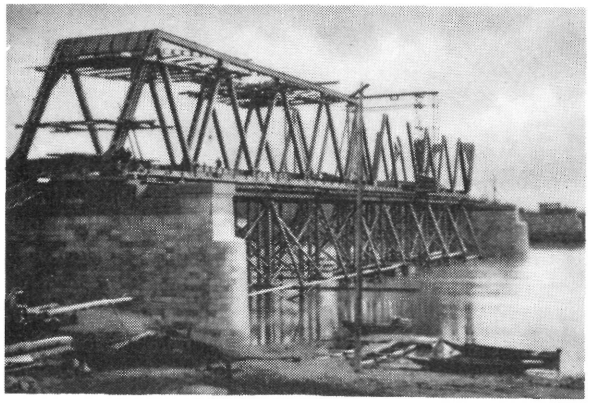
vállalkozó



17.A gesztelyi Hernád-híd építési terve 1914. ÁÉH.




1·20
0·60
0·25
0·65
1·25
1·10
1·20
0·35
1·40
0·375
P.S.L. 100·30
100·30
0·60
0·08
0·275
0·60
0·80
1·00
1·20
1·075
98·95
0·60
0·33
1:1.5
4·40
4·525
5·80
1:20
1:0·32
4·45
1·40
2·36
1·00
95·80
1:1.5
1·30
94·50
2·42
2·72
4·00
90·50



Polgári Tisza-híd 1940

Polgári Tisza-híd 1941

tott. A medernyílás két fő 2x103,25 és 2x31,75 m parti nyílásra oszlott. A két nagy nyílásban a három pillér a később átvezetni tervezett vasúti híd elvezetésének lehetőségét biztosította, azonban a két parti hídfő nem.

A felszerkezeteken 2-2 gyalogjáró készült 1,0-1,0 m szélességben, a híd teljes szélessége a 6 m széles kocsipályával együtt 8,0 m volt. Ez utóbbi bitumennel kiöntött kiskőburkolattal készült.

Az alépítményi munkákat 1938 őszén, az ártéri hidak építését pedig 1940 májusában kezték meg, de a rendkívül kedvezőtlen idő- és vízjárási, anyagbeszerzési és szállítási körülmények ellenére a mederhíd alépítményi munkáit 1940., az ártéri hidak építését pedig 1941. év közepén befejezték. Ezek a munkák mintegy 1 360 000 pengő összköltséget képviseltek.

A mederhíd alépítményi, valamint az ártéri hidak összes munkáit, továbbá a mederhídon a vasbeton pályaszerkezeti munkákat a vitéz Bándy Árpád okl. mérnök ügyvezető igazgató vezetése alatt álló Zsigmondy Béla R. T. és Széchy Endre okl. mérnök vállalata közös érdekeltségben hajtotta végre, a társvállalat részéről Szuchy Mihály főmérnök, Klósz György okl. mérnök cégvezető, továbbá Koltay Benő okl. mérnök, az ártéri hidak és a vasbeton pályaszerkezetek munkáinál Ócsvár Rezső cégvezető főmérnök és Klósz György okl. főmérnök, Újhelyi János műszaki tisztviselő közreműködésével látta el. A mederhíd vasfelszerkezete dr. Mihalich Győző műegyetemi r. tanárnak tervezete alapján készült. A 212 m hosszú vasszerkezet teljes súlya kereken 815 tonna volt. A vasszerkezeti munkák költsége kereken 900 000 pengőt tett ki. A vasszerkezeti munkákat, a műhelyi ill. részletterveket a Ganz és Társa R. T. végezte Ormos Emil okl. mérnök főfelügyelő, hídosztályi főnök irányítása mellett.

A hídépítés összes költsége, beleértve a feljárók, valamint a partbiztosítást, az előmunkálatok és tervezési költségeket is 3 500 000 pengő volt. Az áthidalás, valamint az árvédelmi töltések közötti hozzávezető utak tervezésében, építési munkák vezetésében, a központi felügyelet ellátásában részt vett dr. Deme Sándor kir. főmérnök, az előmunkálatokban és a tervek készítésében Karoliny Márton okl. mérnök.

II. RÉSZ

Az úthálózat fejlődése a II. világháború óta

1. A háborús károk helyreállítása, 3 éves terv

Borsod-Abaúj-Zemplén megye 1944. december hónapban történt felszabadulása után megindult a háború okozta károk helyreállítása.
A háború előtti 780 db 2,0 m-nél nagyobb nyílású hídból a visszavonuló csapatok 297 db-ot, ezenkívül 380 2,0 m-nél kisebb nyílású műtárgyat felrobbantottak. Elhurcolták vagy tönkretették az útépítési gépek, felszerelések 90%-át. Megsemmisültek a Tisza-hidak is.
A 8790/1946. ME sz. rendelet az útadót, a 13400/1948. Korm. sz. rendelet a közmunkaváltságot megszüntette.
Széles körű társadalmi összefogással a műtárgyak és a fontosabb nagyhidak Tokaji-híd (félállandó jelleggel 1946. véglegesen 1959.), a polgári Tisza-híd, a miskolci Vay úti híd (Sajó-híd ideiglenes jelleggel 1945.) helyreállítása megtörtént.
Az állami úthálózaton a szilárd burkolatokat 1949. év végére helyreállították. A törvényhatósági utak helyreállítása a közúti pénzügyi alapok nagymértékű csökkenése miatt lelassult.
A tervidőszak végén a 340/1949. M. T. sz. rendelet az Államépítészeti Hivataloktól az útfenntartási munkákat a megyében is megalakított Útfenntartó Vállalat feladatává tette.

2. Az I. ötéves terv (1950–1954)

A 143/1950 (V. 18.) MT sz. rendelet alapján az Államépítészeti Hivatalból megalakult a Megyei Tanács V. B. VIII. Közlekedési Osztálya, így a közutak feletti jogkör gyakorlása az államigazgatáshoz került. A hálózatfejlesztés helyi közúti érdekekkel történő egyeztetése a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a felállított Város- és Községgazdálkodási Minisztérium között történt.

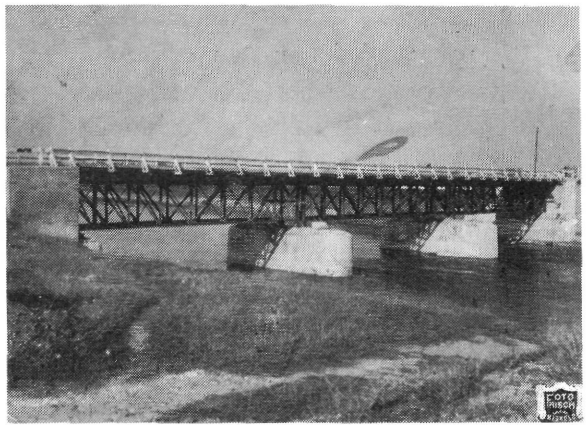
Polgári Tisza-híd átadása 1950

1954. április 1-étől az állami közutak, hidak, révek felügyelete a megyei tanácsok közlekedési osztályainak megszüntetésével visszakerült a KPM-hez. Ezzel egyidőben az utak állami, községi (városi) csoportbasorolása is megtörtént.
A KPM a közúti igazgatás céljából 12 megyében – köztük Miskolcon – közúti kirendeltségeket szervezett. Ezzel párhuzamosan megszervezték az Útfenntartó Vállalatot.
A tervidőszakban a jelenlegi 37. sz. Felsőzsolca–Sátoraljaújhelyi fkl. a 3. sz. Budapest–Miskolc a (régi 3.) 26. sz. Miskolc–Kazincbarcikai fkl. utakon a régi beton, keramit, vagy egyéb kőburkolatokat aszfaltburkolattal látták el.

3. A KPM közúti igazgatóságok megszervezése

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1958. május 1-ével a Közúti Kirendeltség és Útfenntartó Vállalat személyzetéből megszervezte a Megyei Közúti Igazgatóságot. Az útőrök – mintegy 900 fő – a Közúti Igazgatóság állományába kerültek, a vállalat megmaradó létszámából pedig megalakult a Közúti Üzemi Vállalat Miskolc székhellyel. Ezzel gyakorlatilag az igazgatás és fenntartás igazgatósági, az építés és a technikailag nehezebb fenntartási tevékenység vállalati szférába került.
Az Útigépjavító Vállalat jogutódjaként működő Közúti Gépellátó Vállalat biztosította a gépkölcsönzést.
Az úthálózat „útőri szakasza"-in a kézi erővel végzett munkát csak fokozatosan lehetett gépi eszközökkel segíteni. A kőanyag fuvarozását vállalatok végezték, a makadámrendszerű fenntartás útőri feladat volt.
A téli útőri helyszíni síkosság elleni védekezés – szórás – útőri kötelesség, ügyelet felé adott hójelentésre vezényelt hóeltakarítás központi intézkedésre történt.
Az 1940-es években külföldről rendelt ún. „Péter" hómaró – melyből egy igazgatóságunknál is működött – kísérését ugyancsak az útőr feladatává tették.
Egy-egy szakasztechnikussághoz, mint területi egységhez – megyénkben 16 ilyen működött – közel 200 km úthálózat tartozott.

Miskolc Sajó-híd ideiglenes helyreállítás 1950



Felületi bevonás szárnyszivattyús alápermetezéssel

Péter hómaró 1958

4. A II. ötéves terv (1961–1965)

A motorizáció erőteljesebb fejlődésével egy szisztematikus útfenntartási technológia indult meg. Ennek keretében a HB-s bevonatok mennyisége növekedett, a gépi permetezés elterjedése a munkát hatékonyabbá tette. Megindultak az útkorszerűsítések, a Közúti Építő Vállalat a technikai bázissal, új aszfalt-technológiával a kivitelezési munka koncentrált elvégzését biztosította. Ez a fejlődés gyakorlatilag a mai közúthálózat korszerűsítését, alapját vetette meg. A hálózat a motorizációs igényekhez ezidőben alkalmassá vált.

Az igazgatósági fenntartási feladatok hatékonyságát növelte az 1961-től kezdődő ún. kisgépesítés is. A közel 40 db hazai gyártmányú Fürge–3 kerti traktorhoz kapcsolható adapter nemcsak a nyári burkolat-és padkajavítási munkákra volt alkalmas, hanem a gépre szerelve a szóróberendezést, gyorsította a síkosság elleni védekezést is.

A kisgépesítéssel egyidőben kialakításra kerültek az útőri kisbrigádok, melyek 3-4 főből tevődtek össze, célszerűen egymáshoz közeli lakhelyűek. Télen a saját szakaszán dolgozott mindenki.

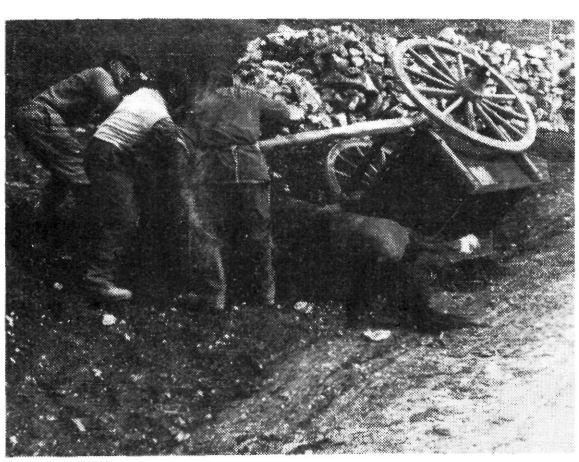
A portalanítási munkákhoz használt kötőanyag (HB–0 és HB–1) tárolása, előkészítése a ciszternatelepeken történt. A kiegészítő gépi eszközök között a saját közúti dolgozóink közül Lukács György és Horgonyi Sándor által megalkotott LUHO olajégőt tartom érdemesnek megemlíteni a B–400-as bitumenmelegítőnél.

A tervidőszakban nagyobb teljesítményű gépi eszközök beszerzésére is sor került. Ezek voltak: U–28 traktor, statikus henger, UTAS traktor, GAZ–69 (2,5 to-s) tehergépkocsi, TIMSINA (bitumenszóró), ZISZ–151 tehergépkocsi (kétszárnyú hóekéhez), ZIL–157 tehergépkocsi, autogréderek, VÖCSI rakodók.

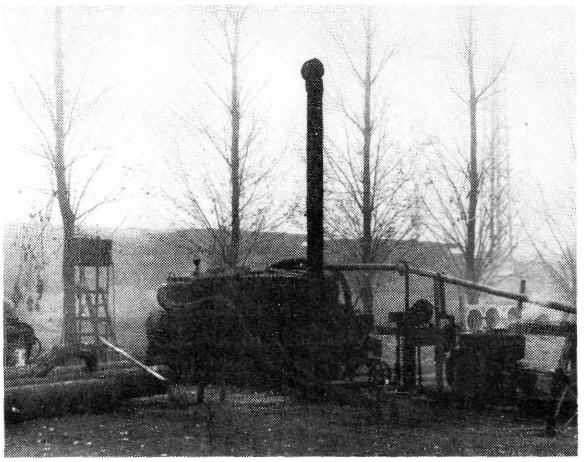
A tervidőszakban a megyében is megindult a bekötőút-építési program.

Útkorszerűsítés történt:	237 km-en
bekötőút-építés történt:	9 km-en.

Kordélyos anyagszállítás 1960



Igazgatói és útőri „kocsi" 1961



LUHO az Aranyosi völgyben 1969

5. A III. ötéves terv (1966–1970)

A Miskolci Közúti Igazgatóság a 16 szakasztechnikusságból 1967-ben összevonással 8 útmesterséget alakított ki. Ezek székhelyei: Szikszó, Encs, Sátoraljaújhely, Szegilong, Nyékládháza, Mezőcsát, Ózd, Szalonna. Az egység vezetője az útmester volt, 1 fő művezetővel, 1 fő adminisztrátorral, 1 fő raktárossal és 70–80 fő fizikai dolgozóval. Az 1965-ben megszervezett motoros útőri szolgálat – mely az útellenőrzés elődje volt és főfeladatuk elsősorban főutakon a közvetlen veszélyhelyzet elhárítása, közúti jelzések pótlása, szükséges elkorlátozások végrehajtása volt – az útmesterségen belül koncentráltabban tudott tevékenykedni. A hírközlésben is előrelépés volt a területi egységekre telepített URH-berendezés, mely a téli ügyeleti, elhárítási szolgálatot, a védekezést és a gyorsabb információt segítette.
Ebben az időszakban az eredményesebb fenntartási beavatkozások érdekében szerveződtek a gépláncok, az ehhez vezényelt brigádok, elsősorban útalapkészítési (szélesítési), megerősítési (itatásos hengerlési) munkákhoz.
A tervidőszak végén az igazgatósági létszámalakulás az alábbi volt:

vezetők, ügyintézők:	107 fő
útőr, motoros útőr:	308 fő
gépkezelő, gk.-vezető:	105 fő
ép. ip. munkás:	143 fő
Összesen:	663 fő

Az ötéves tervben elvégzett korszerűsítések:
főutakon:

3. sz. Budapest–Miskolc–tornyosnémeti	49,1 km
26. sz. Miskolc–bánrévei	2,7 km
37. sz. Miskolc–sátoraljaújhelyi	20,6 km
alsóbbrendű utakon	155,1 km

A bekötőutak közül kiépült a jajhalomi, ócsanálosi, sajópetri és újharangodi, összesen 13,7 km hosszban. 1966–67. évben megépült az alsóberecki Bodrog-híd 8 millió forintos beruházással.
A tervidőszakra vonatkozóan megállapítható, hogy a motorizáció fejlődésének igényeit az aszfaltprogrammal sikerült követni, a lendületes korszerűsítések, aszfalterősítések a 10 éves beavatkozási ciklusidőket biztosították, azonban az átkelési szakaszokon már kapacitásgondok jelentkeztek.
Szakmai vonatkozásban egy kívánatos személyi kiválasztódás indult, az igazgatósághoz jól képzett szakemberek kerültek irányítói munkakörbe.

6. A IV. ötéves terv (1971–1975)

Az igazgatóság tervfeladatai az országos közlekedéspolitikai koncepció, valamint a közlekedés hosszútávú fejlesztésének elképzeléseivel összhangban lettek kijelölve.
A gépjárműállomány növekedése, az összetételen belül a nagy tengelynyomású járműtípusok elterjedése, valamint az úthálózat teherbírása közötti ellentmondást csak burkolaterősítésekkel, kapacitásnöveléssel lehetett feloldani.
A tervidőszakban szerepelt a tárca programjában a vasúti közlekedés vonalhálózatának racionalizálása keretében országosan mintegy 1200 km vasútvonal megszüntetése és a forgalom közútra terelése. Ez megyénket is érintette a Bodrogközben és a Hegyközben (megszűnt a Miskolc–perecesi és a Szerencs-prügyi keskeny nyomközű vasút).
A megyei közúthálózat fenntartása, üzemeltetése a tervben 1,593 MFt költségvetési támogatást kapott, amely alig érte el az országos hálózathoz viszonyított arányos költségeket.
1972-ben a hálózat állapota, az igények a költséges útkorszerűsítések átértékelését indokolták, az egyszerűbb, gyorsabb hatást eredményező beavatkozás irányába hatottak (egyszerűsített korszerűsítés – burkolat-megerősítés). Ez a forgalmi igényekhez alkalmazkodó 6,0 m-re történő szélesítéseket és – esetleg több ütemben – a teherbírás javítását segítő erősítéseket is jelentette.
A tervidőszakban korszerűsítés főhálózaton:

3. sz. Budapest–Miskolc–tornyosnémeti fkl. út	48,5 km
26. sz. Miskolc-bánrévei fkl. út	0,8 km
37. sz. Miskolc-sátoraljaújhelyi fkl. út	41,7 km
alsóbbrendű hálózaton:	2,7 km

hosszon történt.

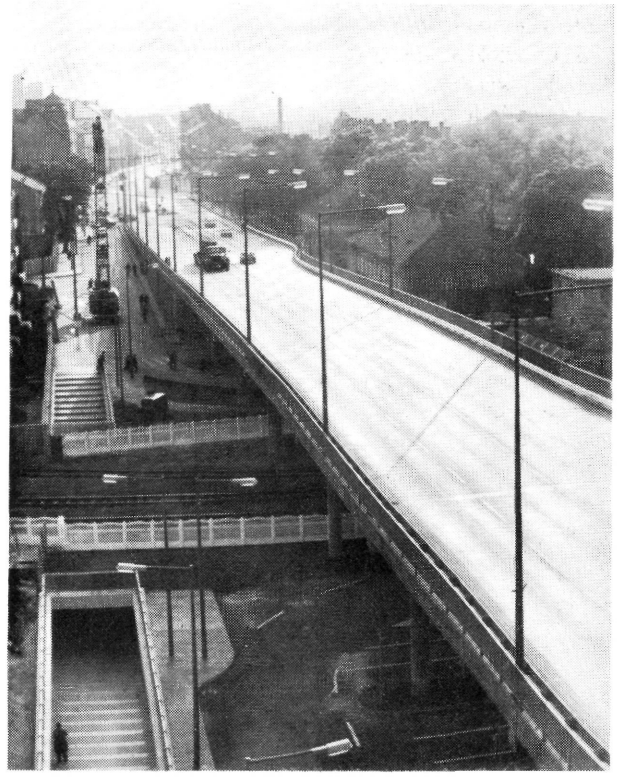
Burkolatmegerősítés főhálózaton:	182,7 km
alsóbbrendű hálózaton (vállalati és házilagos kivitelezésben):	996,3 km

hosszon történt.

26. sz. fkl. út Miskolc átkelés korszerűsítése 1970

15. TELUB próbamérés 1978

3. sz. fkl. út Miskolc–Gömöri felüljáró 1978



Felsőzsolca–bekecsi út árvíz 1975

A bekötőút-építési program keretében kiépült a pusztamocsolyási, sajópetri, hejőpapi, hejőbábai, nemesbikki, latorúti és dankótelepi, összesen 27,2 km hosszban.
A közúti forgalom növekedésével, ezen belül a nagytengelynyomású járműpark bővülésével a közlekedésbiztonsági feladatok is jelentős elvárásokat támasztottak az igazgatósággal szemben. 1972–73-ban az Útmesterségek összevonásával kialakításra kerültek a szakaszmérnökségek – Nyékládháza, Sátoraljaújhely, Szikszó és legkésőbb Putnok székhellyel. A működési terület, létszám, géppark koncentrálásával, nagybrigádok kialakításával, ezek gépkocsin történő mozgatásával, a telepek fejlesztésével, a szociális ellátás növelésével (útőrök átsorolása ép. ip. bet. munkás állományba), a jövedelemszint jelentős emelésével a gyorsabb, eredményesebb beavatkozás lehetőségeit teremtette meg az igazgatóság.
A közlekedésbiztonság érdekében 1974-től – országosan elsőként – mobil tengelysúly-ellenőrző csoport segítette elő a burkolatok, hidak állagvédelmét, 1978-tól országosan is egységesen elrendelt ugyancsak mobil, könnyen kezelhető TELUB mérőegységekkel folytatják e tevékenységüket.
A közlekedésbiztonság javítása érdekében – a közút üzemeltetői felelősségének keretében – az 1970-es éveket megelőzően megyénkben a közúti jelzőtáblák festése fényvisszaverő hatást eredményező üveggyöngy szórással történt és a tervidőszakban a burkolatjelek festését, felújítását koncepciózusan végeztük. A fényvisszaverő hatást természetesen e munkánál is elősegítettük.
1972-től kezdődően évről évre folyamatosan korszerű, fóliás jelzőtábla és mellette útbaigazító táblaprogramot hajtottunk végre, segítve a közlekedők jobb tájékoztatását és a közlekedés biztonságát.
A tervidőszakban a közutak ellenőrzési tevékenysége is nagyobb hangsúlyt kapott, a területi egységeken megszerveztük az Útellenőrző Szolgálatot személyi, technikai biztosítással.
Beruházások között a 26. sz. fkl. úton a BVK ip. vágány feletti közúti felüljáró építése említésre méltó.
A tervidőszak kedvező pénzügyi forrásai elősegítették a komolyabb gépfejlesztéseket, melynek következtében a területi egységek gépláncos fenntartási feladataihoz a technikai bázis teremtődött meg.
A tanácsi kezelésben lévő utakon is az igazgatóság által végzendő fenntartási munkákra a B.-A.-Z. Megyei Tanács és a Közúti Igazgatóság között létrejött megállapodás alapján gépfejlesztési alapunk megsegítésével szakaszmérnökségeink saját feladataik mellett vállaltak munkákat.

7. Az V. ötéves terv (1976–1980)

A központi célkitűzések között szerepelt az átkelési szakaszok kapacitásjavítása, a nagy hidak, közút–vasút szintbeni kereszteződések programja. A korábban megkezdett, ütemezett burkolatszélesítések megerősítése, a forgalomtechnikai szempontok hangsúlyozása kiemelt feladatot jelentett. Az 1976. január 1-évvel életbelépett új KRESZ-szel kapcsolatos 2/1976. (XII. 29.) KPM sz. rendeletből mennyiségileg és minőségileg is sok feladat hárult az igazgatóságra.
A közúti forgalmi rend felülvizsgálatok, a jelzőtáblák cseréje, a korszerű útbaigazító jelzésrendszer kibővítése, a 6,0 m-nél szélesebb burkolatok hosszirányú jel festése, a kijelölt gyalogos átkelőhelyek közút–vasút szintbeni kereszteződések komplex vizsgálata, a feladatok meghatározása, végrehajtása szervezeti vonatkozásban is előrelépést indokolt igényesebb, kvalifikáltabb szakemberek beállításával, szervezeti változtatásokkal. Igazgatóságunk megfelelt ezeknek az elvárásoknak.

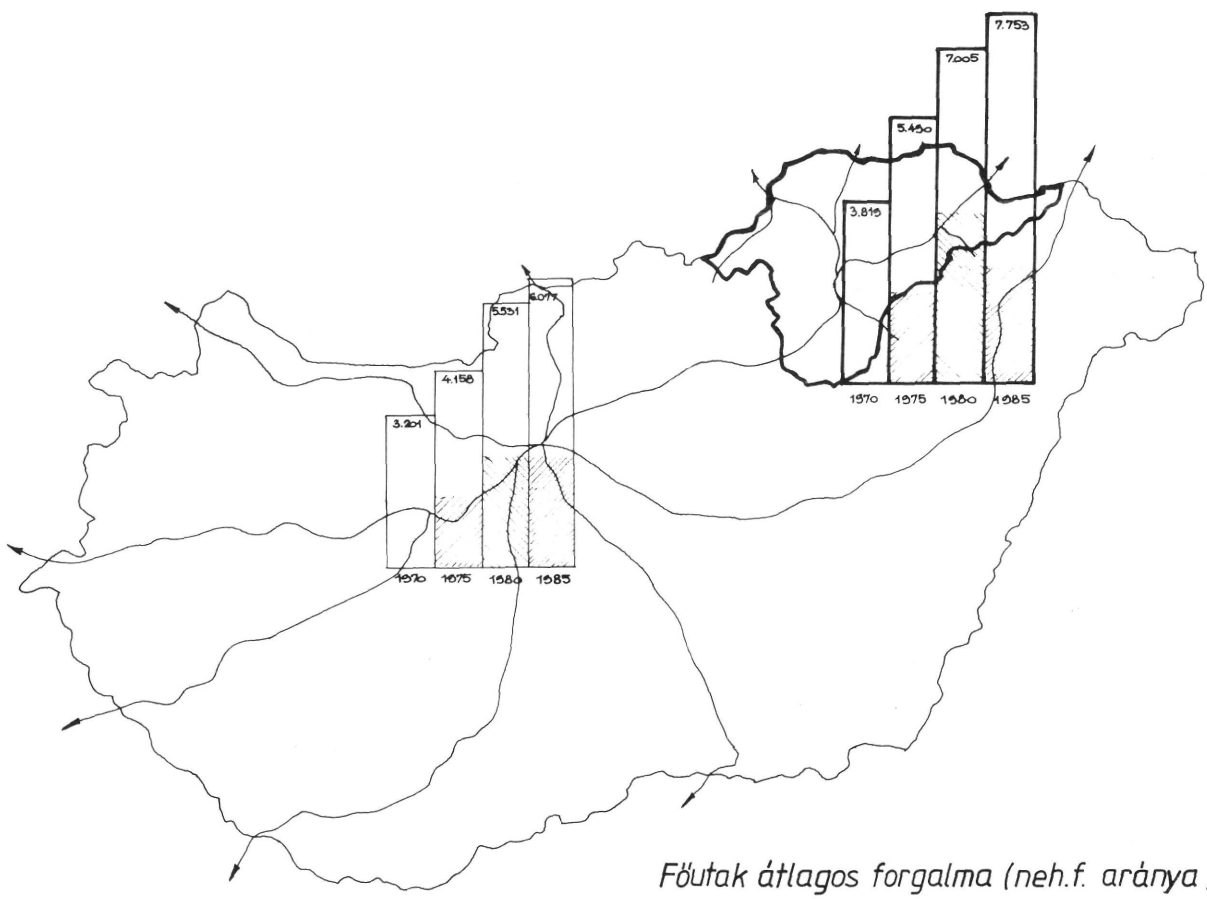
A 2,4 MFt-os költségkeret lehetővé tette, hogy a korábbi tervciklusban megkezdett miskolci 3. sz. főúti Gömöri felüljáró (nagyforgalmú szintbeni közút–vasút kereszteződés) megépüljön, a 3. sz. főút miskolci átkelési szakasza 2x2 forgalmi sávval kiépüljön (befejezése 1980. ill. 1981. évben történt), a kisvasút megszüntetésének kapcsán (a zemplénagárdi, kenézlői és a sátoraljaújhelyi vonalszakasz felszámolásával) a 37. sz. Felsőzsolca-sátoraljaújhelyi fkl. út sátoraljaújhelyi átkelési szakaszának korszerűsítésére sor kerüljön.

Megerősítés	652 km
burkolatszélesítés	645 km

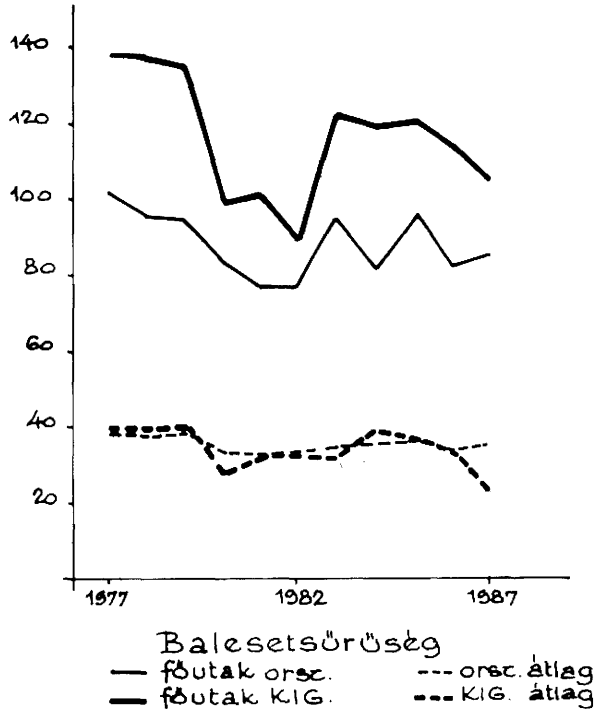
hosszon történt.

A főúthálózaton a tervidőszak végére minden jelentősebb csomópont korszerűsítése megtörtént.
A jelzőlámpás forgalomszabályozás a 3. sz. főút Miskolc átkelési szakaszának korszerűsítésével számbelileg és szolgáltatási színvonalban is nagyot fejlődött. Az átkelési szakaszon a 14 csomóponti jelzőlámpa – melyet az országban először alkalmaztunk portálokon együtt elhelyezett útbaigazító jelzőtáblákkal – összehangolásával, az 50–55 km/h-s sebesség lehetővé tette, hogy a korábbi eljutási idő a városon keresztül a negyedére csökkent.
A 2/1976-os rendelet kapcsán a megyében 57 helyen hajtottunk végre csomópont-átalakítást (elsőbbségszabályozás), közel 20 ezer közúti jelzőtábla jelent meg az úthálózaton fényvisszaverő kivitelben, a reflexiós burkolatjel-festési teljesítményünk meghaladta az évi 100 ezer m^2-t.
A főúthálózaton az átkelési szakaszokon – ütemezetten – a megyei tanáccsal közösen a közvilágítás korszerűsítésével egyidőben részt vállaltunk a kijelölt gyalogos átkelőhelyek kiemelt szintű megvilágításának megvalósításában.
A tervidőszak végén előkészítésre került a közúthálózat megfelelőségi vizsgálata, az adatfelvételi, mérési munkák 1979. évben megkezdődtek.
Az igazgatóság a dolgozók szociális ellátásának, a területen a szervezettebb, színvonalasabb tevékenység biztosításának érdekében az üzemmérnökségi telepek fejlesztésére jelentős összeget fordított.

Átlagos forgalomnagyság E/nap



Főutak átlagos forgalma (neh.f. aránya)



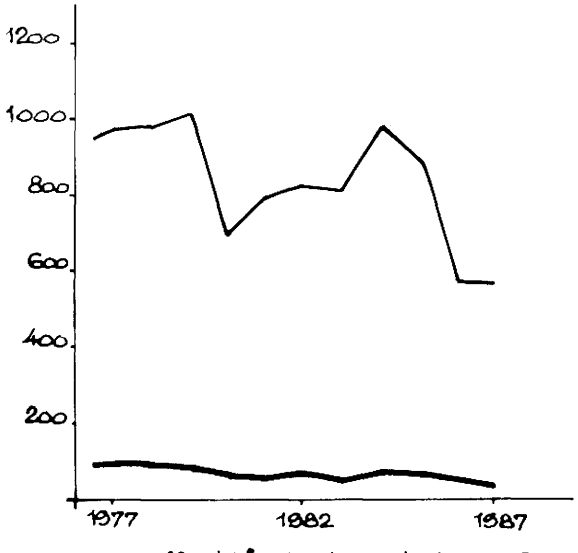
Balesetsűrűség

— főutak orsz. --- orsz. átlag

— főutak KIG. --- KIG. átlag

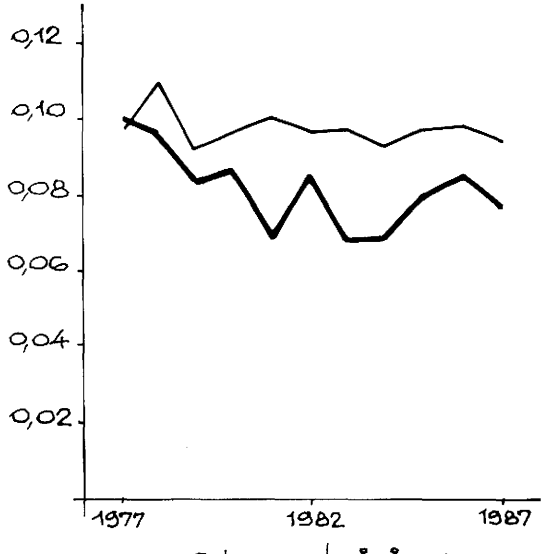
Relatív baleseti mutató

— országos — KIG.



Közúti balesetek KIG.

— összes — halálos



Súlyossági index

— országos — KIG.

Közúti balesetek

8. A VI. ötéves terv (1981–1985)

Az előző tervidőszak végén megkezdett megfelelőségi vizsgálatok adataiból számított beavatkozási szükséglet, mint pénzforrás-igény a világgazdasági változások hazai konzekvenciái miatt nem teljesült, az ágazat ennek gyakorlatilag a 40%-át kapta.
Célkitűzéseink között az állagmegóvás volt a vezérelv. Ennek következményeként a megkezdett korszerűsítések befejezése, a költséges aszfaltmegerősítések helyett a viszonylag jó és olcsóbb, nagyfelületű zárások kaptak hangsúlyt. Visszafogottabban történtek a burkolatszélesítések, -megerősítések. Az anyag- és energiahordozók árnövekedése miatt a csökkentett hitelkeretek a naturáliákat kedvezőtlenül befolyásolták.
A motorizáció további növekedésével a baleseti helyzet viszonylagos romlása indokolttá tette a közlekedésbiztonsági szempontból hatékony – lokális, forgalomszervezési – gyorsan megtérülő beavatkozásokat.
A közúthálózat megyénkben eddig elért színvonalának megtartása közvetlen ágazati és társadalmi igény volt. A főhálózat-szemlélet elsődlegessége az útüzemeltetési tevékenység feltétlen szintentartását követelte meg nyári-téli időszakban.

1983 óta a szervezetkorszerűsítés következményeként kétmegyés igazgatósági feladatok hárulnak ránk. A szervezeti változások a teljes működési területre érvényes szemléletmódot, feladatelosztási arányokat, de a végrehajtás egységes megjelenését rótták igazgatóságunkra.
A tervidőszakban jelentősebb eredmények az alábbiak voltak:
Ózdon a 25. sz. fkl. út új nyomvonalának építése,
a Miskolc–dédestapolcsányi ök. út Miskolc–Bükkszentlélek közötti szakaszának új nyomvonalon történő kiépítése,
a 3. sz. Budapest–Miskolc–tornyosnémeti fkl. úton az emődi és a Miskolc–Szikszó közötti szakaszon kapaszkodósávok építése,
a 26. sz. Miskolc–bánrévei határátkelőhely helyett az új králi átkelőhely kiépítése, a 37. sz. Felsőzsolca–sátoraljaújhelyi fkl. úton a régi sátoraljaújhelyi határátkelőhely áthelyezése a városon kívül új nyomvonalra,

3. sz. fkl. út korszerűsítése 1980

a megyében Miskolcon kívül további 4 városban telepített csomóponti forgalomirányító jelzőlámpával 24-re növekedett állományunk üzemeltetésére szervizcsoportot hoztunk létre megfelelő technikai felszereléssel, járműparkunkat célirányosan fejlesztve különböző feladatok elvégzésére alkalmas célgépeket és járműveket állítottunk be (UDS, MULAG, Csepel útfenntartó gk.).
A tervidőszak kiemeltebb számszerű adatai:

Burkolatmegerősítés	670,4 km
Kapaszkodósáv-építés	2,8 km
Csomópontépítés	13 db
Hídépítés	9 db
Kerékpárút	2,8 km
Kerékpársáv	3,0 km

Az energiaracionalizálási, technológia korszerűsítési program keretében a tállyai keverőtelep fejlesztésével saját felhasználásra és értékesítésre az emulzió gyártása lendületesen megindult.
A takarékosabb gazdálkodás mellett az útesztétikai, burkolaton kívüli területgondozási munkák is megfelelő nagyságrendben szerepet kaptak az üzemeltetési tevékenységben.
A tervidőszak végén kezdődött az előkészítése és lebonyolítása az országos keresztmetszeti forgalomszámlálásnak.

9. A VII. ötéves terv (1986–1990)

A feladatokat egyértelműen meghatározták az átértékelt útfenntartási politika főbb célkitűzései.
Továbbra is a leromlási folyamatok lassítása a tervünk rangsorolt, ütemezett, takarékos beavatkozások mellett. Az olcsó, de műszakilag elfogadható technológiai választék bővítése, célszerű kiválasztása, alkalmazása, a minőség biztosítása. Az utóbbi ellenőrzésében jelentős feladatot lát el az 1980 óta működő miskolci KMFÁ.
A tervidőszak elején megkezdődtek a leninvárosi Tiszahíd építési munkái, melynek befejezésével megyénk és Hajdú-Bihar megye között a 35. sz. főúti kapcsolatban a már mintegy évtizede fennálló kritikus helyzet feloldható lesz.

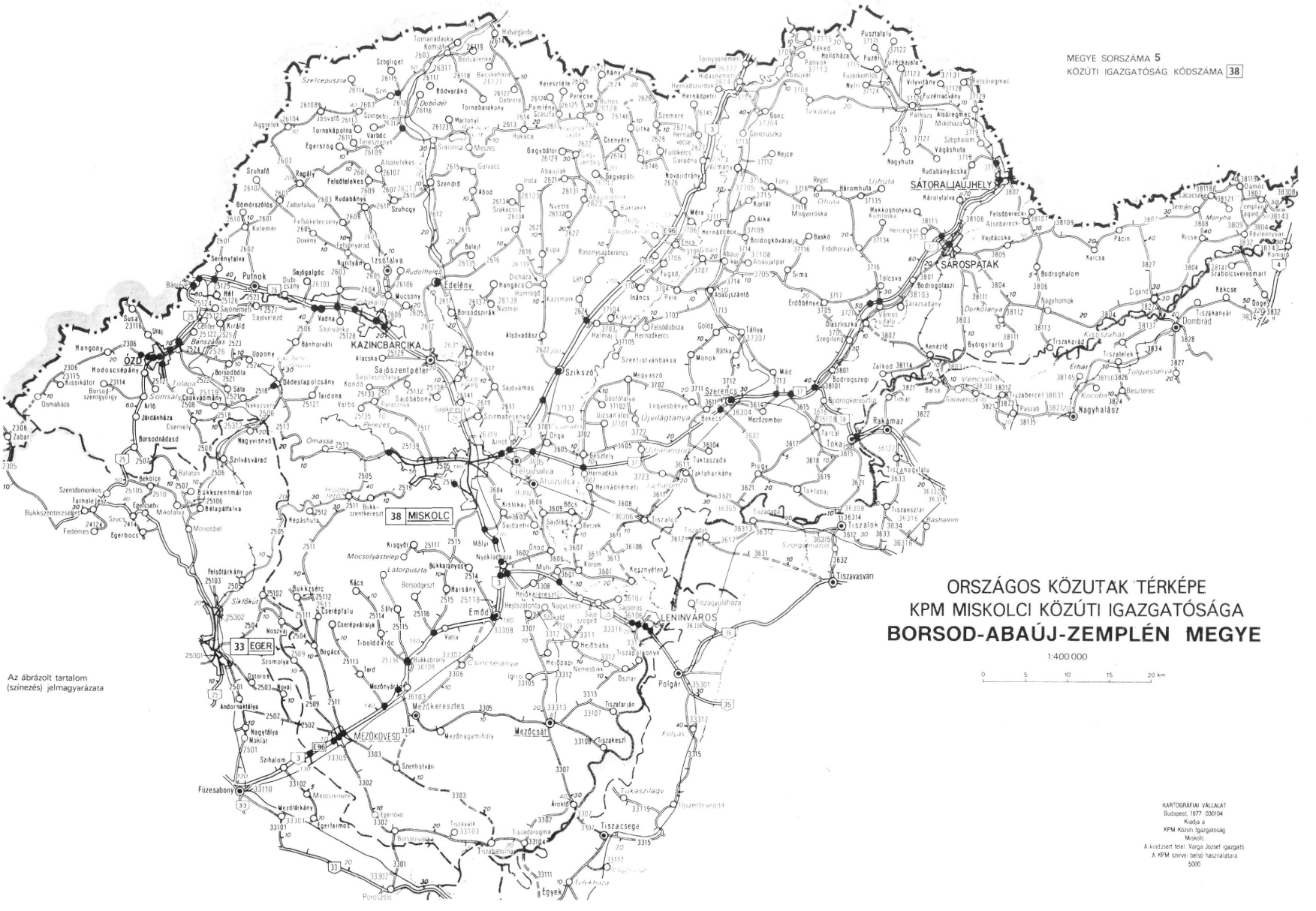
Május 1-jei felvonulás 1980

Tengelysúly-ellenőrzés 1985

Hóeltakarítás 3. sz. fkl. út Kácsi bekötő 1981

Telkibánya csúszás 1982

Pernyealap készítése 1984



18. Csomópont-korszerűsítések 1971–1985.

A KÖZÚTHÁLÓZAT KIÉPÍTETTSÉGE

	Hálózat km	Kő, keramit	Beton	Aszfalt	Kötőzúz. makadám	Port. it. makadám	Vizes makadám	Föld	Átlag-szélesség
1920	1221	43	32	20	–	–	869	257	
1930	1332	41	35	23	–	–	932	211	
1940	1194	41	35	28	–	–	1029	61	
1944	1292	41	35	28	–	–	1110	68	
1949	1194	46	43	22	–	5	996	82	
1950	2432	71	43	29	–	14	2176	99	
1960	2504	72	92	163	–	391	1693	93	4,13
1965	2516	68	92	207	–	995	1081	75	
1970	2495	3	51	1128		911	342	62	4,51
1975	2516	–	4	1022		1304	153	33	5,17
1980	2482	–	4	1892		498	66	22	5,53
1985	2453	–	–	2434			15	4	5,70

Sárospatak Bodrog-híd szigetelése 1987

KMFÁ mintavétel 1987

IRODALOM

1. *Dr. Ábrahám Kálmán: A közúti közlekedés története. Bp. 1978.*

2. *A magyar nép története. Akadémia 1984.*

3. *Győrffy György: István király és műve. Gondolat 1977.*

4. *Szendrei János: Miskolc város története és egyetemes helyirata. 5. k. 1886. II., III. k.*

5. *Magyarország története tíz kötetben. Akadémia 1982. 2. k.*

6. *Hóman Bálint–Szekfű Gyula: A magyar nép története. Bp. 1934.*

7. *Békefi István: Zalai utak. 1978.*

8. *Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Panoráma 1975.*

9. *Szamota István: Régi utazások Magyarországon és a Balkán félszigeten 1054–1717. Franklin 1891.*

10. *Horváth Mihály: Az ipar és kereskedés története Magyarországon a három utolsó század alatt. Budán 1840.*

11. *Szvicsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története. 1980.*

12. *Karoliny Márton: Komárom megyei utak. 1981.*

13. *Dr. Ertl István: A világ első útépítési szakkönyve és magyar fordítója. Közl. Tud. Szemle 1979/2. sz.*

14. *Karoliny Márton: Tolnai utak. 1982.*

15. *Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp. 1970.*

16. *Kerekes Imre: A Szabolcs-Szatmár megyei közutak története. 1982.*

17. *Dr. Mihalich Győző: A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története. Bp. 1970.*

18. *Dr. Deme Sándor: A polgári közúti Tisza-híd építésének története. (Magánjegyzet.)*
Hanzély János: Magyarország közútjainak története. UKI 1960.
Kamody Miklós: A Rákóczi szabadságharc postája. Folia Rakocziana 1981.

Felelős kiadó: Varga József igazgató
Készült: a B.-A.-Z. Megyei ZÖLDÉRT Vállalat nyomdájában
Felelős vezető: Valkó Péter
Miskolc, 1988.
Eng. szám: 29.048/5/1988
ISBN 963 02 5978 8
Felelős szerkesztő: Szomolányi Antal