A SZABOLCS-SZATMÁR MEGYEI KÖZUTAK TÖRTÉNETE

KEREKES IMRE

A SZABOLCS-SZATMÁR MEGYEI KÖZUTAK TÖRTÉNETE

KEREKES IMRE

A SZABOLCS-SZATMÁR MEGYEI KÖZUTAK TÖRTÉNETE

Nyíregyháza

1982

Szerkesztette:

MOLNÁR GYÖRGY
igazgatóhelyettes, főmérnök

Lektorálta:

NÉMETH PÉTER
megyei múzeumigazgató

PAPP GÁBOR
a KPM Közúti Igazgatóság
vezetője

A rajzokat készítette:

KEUL FRIGYESNÉ

Készült a Nyírségi Nyomdában 500 példányban.
Felelős kiadó: Molnár György, a KPM Közúti Igazgatóság igazgatóh. főmérnöke.
Felelős vezető: Jáger Zoltán igazgató. — 83. — 497

Előszó

A közúti közlekedés feltételét biztosító közúthálózat a társadalom alakulása, fejlődése függvényében a települések közötti kapcsolatteremtés igényével jött létre, alakult ki és fejlődött a legkorábbi társadalmaktól a középkoron át napjainkig.

Országunk északkeleti — Szabolcs-Szatmár megyét magába foglaló — részén is a társadalmi szükségesség: a kereskedelem igénye, a termelőerők fejlődése, a mezőgazdaság, a kialakuló ipar szükségletei parancsolóan létrehozták a közlekedést biztosító útrendszereket, melyek általában évszázadokon keresztül sem változtatták főirányukat, mivel azok a célszerűség szerint alakultak, fejlődtek ki.

Megyénk változatos múltja a közutak, az útigazgatás szervezetét is — talán az országos átlagnál is jobban — befolyásolta és sokszor talán hézagossá, követhetetlenné is tette.

Kedves és az idő múlásával egyre pótolhatatlanabb kötelességünknek teszünk eleget, amikor Szabolcs-Szatmár megyére vonatkozó közúttörténeti visszapillantásban — hiánypótló jelleggel — megkíséreltünk összegyűjteni minden úttörténeti adatot, amely fellelhető és hozzáférhető volt. Ez a törekvésünk, hogy mennyire sikerült, azt a Kedves Olvasó hivatott eldönteni, azért viszont, hogy sok anyagot nem lehetett felkutatni, a történelem a felelős.

Ezúton is köszönetet mondok mindazoknak, akik segítettek bennünket célunk megvalósításában, kiváltképpen a szerzőnek, Kerekes Imre nyug. főmérnök áldozatos, célratörő, lelkiismeretes munkáját köszönöm hálásan.

Kérem a Kedves Olvasót, fogadja a kiadványt olyan szeretettel, amilyen nemes felfogásban kívántuk megjelenésével a múlt és közelmúlt úttörténetét közreadni a jelen és utókor számára.

PAPP GÁBOR
a KPM Közúti Igazgatóság
vezetője

Bevezetés

A nyíregyházi Közúti Igazgatósága azzal bízott meg, hogy a Szabolcs-Szatmár megyei közutak történetének megírásához szükséges adatokat felkutassam és összegyűjtsem. Örömmel vállaltam, mert a megye nemcsak szülőföldem, de útügyi szolgálatom jelentős része is Szabolcs-Szatmárhoz kapcsolódik. Reméltem, hogy a két világháború közötti és a felszabadulás utáni, tehát a közelmúlt adatainak összegyűjtésében az emlékezet is segíteni fog. Tévedtem. Nem az emlékezettel esett baj, hanem az emlékezést igazoló adatok nehezen, vagy egyáltalán nem kerültek elő. Csodálkozva tapasztaltam, hogy a messzemúlt jellemző adatai könnyebben elérhetők, mint a közelmúlté. Az okokat akkor értettem meg, mikor a helyzetet jól ismerők feltárták előttem az iratok sorsát. A szatmár-beregi alispáni iratok 1940-től Szatmárnémetiben voltak, onnan 1945 után Kolozsvárra került belőlük az, amit ki nem selejteztek. Az alispáni és főispáni irattár, a megyék egyesítése után még két évig Mátészalkán hányódott és hiányosan került a Megyei Levéltárba. Az Államépítészeti Hivatal iratai még rosszabbul jártak, mert a nyíregyházi és mátészalkai hivatalok egyesítése, majd megszűnése után, az iratok az Útfenntartó Vállalathoz kerültek, ahol a tárolóhelyen talajvizet kaptak és csupán töredékeiket lehetett használhatóvá tenni. Ilyen körülmények között csak úgy sikerült adatokhoz jutnom, hogy minden intézménynél baráti segítséget kaptam. Elsősorban Németh Péter megyei múzeumigazgatónak köszönöm, hogy a megye határainak változásaival és a középkori utakkal kapcsolatos, általa feltárt adatok, könyvem első fejezeteiben szerepelhetnek.

A Megyei Levéltár nyugalmazott igazgatója: Balogh István tanított meg arra, hogyan kell kutatómunkát végezni, és Gyarmathy Zsigmond igazgató és László Géza levéltáros voltak messzemenően segítségemre. Csiszár Árpád és Farkas József múzeumigazgatóktól és az ÁÉH-ok régi dolgozói közül Solt Hugó és Somlay Alfréd nyugalmazott főmérnököktől élőszóban kaptam adatokat, a Közúti Igazgatóságon pedig Molnár György igazgatóhelyettes főmérnök, Merza Péter osztályvezetőhelyettes, Keul Frigyesné és Bártfai Józsefné támogatták lelkesen munkámat. Mindnyájuknak itt is, hálás köszönetet mondok. Külön köszönöm Rozman Gyula, Szász Ernő és Gaál Imre kéziratait, melyekben szereplő hasznos adatok nagy segítségemre voltak.

A könyv szöveges részébe csak az összefoglaló adatokról készített kimutatásokat iktattam be, a részletes adatok a „Függelék"-be kerültek. Remélem, hogy az így kialakult adatgyűjteménnyel sikerült egybefogni azokat a részleteket, amelyek ma szétszórtan jelentkeznek. A közutak forgalma minden időben szorosan kapcsolódott más közlekedési ágak forgalmához, ezért külön fejezetben vázoltam a megyei vasút, vízi utak és légi utak történetét.

A feladatom az volt, hogy a Szabolcs-Szatmár megyei közutak történetét írjam meg, ez azonban szerteágazó, évekig tartó kutatómunkát igényel. Az, amit most adni tudok, csak az egész történeti vázlata, amiben még sok a pótolni és kiegészíteni való. Úgy gondolom, érdemes lenne fokozatosan egy-egy korszak történetét részletesen feldolgozni, annál is inkább, mert a közutak története a hazai történetírásban többnyire, mint mellékfeladat jelentkezik. Addig is, míg a részletes feldolgozásra sor kerül, tekintsék ezt a könyvet, minden hiányossága és gyengesége ellenére a megyénk közútjaival foglalkozó történetírás terén úttörő munkának.

Kerekes Imre

1. Szabolcs-Szatmár megye területének közigazgatási változásai

A mai Szabolcs-Szatmár megye területén az Árpád-korban három vármegye: Borsova, Szabolcs és Szatmár osztozkodott. *Borsova* vármegye az 1241-es tatárjárás után felbomlott, a Tiszától keletre eső része *Bereg* néven önállósult formában továbbélt, a megye Tiszától fekvő harmadát pedig Szabolcshoz csatolták (1). Az így megnagyobbodott *Szabolcs* vármegye területére nézve Tiszántúl legnagyobb vármegyéje volt, északon magába foglalta a Bodrogköz nyugati csücskét négy faluval, és a Taktaközt; nyugati határa a Tisza folyása mellett Tiszacsegétől indult ki, s majd délen Karcag, Nádudvar, Püspökladány, Debrecen határvonala mentén Nyíracsád táján csatlakozott Szatmár megyéhez. A megye névadó települését Anonymus szerint Szabolcs, honfoglalás kori vezér alapította (2), de a hely kiválasztásában szerepet játszhatott az igazgatási központ, a vár alatt húzódó útvonal is. Ez a fontos kereskedelmi út Kijev irányából Borsova megye területén, a Vereckei hágón lépett az ország területére, majd Munkácsnál ágazott el két irányban: a déli Borsova (ma elpusztult település Vári határában) —Szatmár—Doboka—Kolozsvár útvonalon érintette a korai magyar megyeszékhelyeket, míg a másik ága Ungvár és Zemplén után a Bodroggal párhuzamosan haladt. Azonban ebben az időben s még jó pár száz évig Bodrogkeresztúr és Tokaj között nem volt természetes szárazföldi közlekedési lehetőség, ezért útvonalunk Bodrogolaszinál jött át a Bodrogközbe, és Viss-Kenézlő érintésével lépte át a Tiszát Balsánál. Innen Szabolcs várát érintve — az előtte húzódó országutat már 1067 körül írásos forrás említi — Rakamazig, majd Kőrévén át — ismét a Tiszán keresztül — lehetett eljutni az egykori Hímesudvarba, a mai Tokajba (3).

Szatmár megye északi és nyugati határa Borsova és Szabolcs megyék határával esett egybe (4). Déli, Bihartól és Külső-Szolnoktól elválasztó határvonalának kijelölése nem kis nehézségbe ütközik, de még inkább a keletié, mert a vidéket, a később Ugocsa és Máramaros megyék területét csak a XIV. századtól szervezik megyei keretekbe (5).

E középkori megyék néhány kisebb területi változással egészen a feudális kor végéig fennmaradtak (6). Az 1876. évi XXXIII. tvc. — amely az egyes közigazgatási egységek megváltozását rendelte el — elsősorban Szabolcs megyét csonkította meg: a hajdúvárosokból (Nánás, Dorog, Böszörmény, Hadház, Szoboszló) és néhány Szabolcs megyei községből (mint pl. Tiszacsege, Téglás, Balmazújváros, Nádudvar, stb.) létrehozta Hajdú vármegyét Debrecen székhellyel, sőt még két településsel Bihar megyét is gazdagította. Újabb területcsökkenést jelentett az 1950-ben elrendelt államigazgatási beosztás, mely szintén a megyehatárok rendezésével járt. A trianoni békeszerződés után kialakított két megyét, Szabolcs és Ung, illetve Szatmár—Bereg—Ugocsa közösen egyesített vármegyéket Szabolcs-Szatmár néven összevonta, s az előbbi területéből az ekkor létrehozott Hajdú-Bihar megyét öt, Borsod-Abaúj-Zemplén megyét pedig kilenc községgel részesítette.

Tehát a középkori Szabolcs megye területének kb. jó egyharmada ma más közigazgatási beosztás alá tartozik. Területe mindössze a trianoni békekötés után gyarapodott két Ung megyei községgel (Győröcske és Záhony). A középkori Bereg és Szatmár megyék területének ma kb. 1/3—1/3-a tartozik Szabolcs-Szatmár megyéhez. A trianoni békeszerződéskor Ugocsa megyéből mindössze egy település nélküli földdarab került át (7). Szabolcs-Szatmár megye területe ma 5937 km², közigazgatási székhelye Nyíregyháza.

A fent vázolt, az elmúlt száz esztendőben felgyorsult területi változások egyúttal arra késztettek bennünket, hogy a feudális kori (1848 előtti) adatainkat is elsősorban a mai megye területéről gyűjtsük össze.

2. A közúti hálózat fejlődése

2.1. Utakról szóló adataink a kiegyezésig (1867)

A mai Szabolcs-Szatmár területére vonatkozó okleveleket a XIV. század első harmadáig átvizsgálva, bennük több helyütt utakra vonatkozó megjegyzéseket is találunk. A már említett, 1067 körüli, a szabolcsi vár alatt húzódó úton kívül 1272-ben Hodászról Kocsordra vezető nagy útról (magna via) szólnak, 1272—1290 között Anarcsról Papra, Jékéről Dögére, Kisvárdáról Fényeslitkére, a zempléni Isztrokról Gyürébe, s Papról Kisvárdába vivő útszakaszokat sorolnák fel. 1299-ben tűnik fel az Ajakról a nyírtassi templom előtt húzódó nagy út, 1319-ben a Nagyhalászba vezető út, s 1324-ben a Gyulaháza—Nyírtass közötti útszakasz (8). Bizonyára utak vezettek a forrásokban szereplő kocsordi, szamosszegi és ugornyai révekhez is (9). Ez a pár adat is arra utal, hogy a megye jelenlegi úthálózatának kialakulását — leszámítva az e században végrehajtott korrekciókat — a magyar honfoglalás utánra, az államalapítás századára kell tennünk, arra az időre, amikor már állandó szállásokról, településekről beszélhetünk.

A megye legfontosabb középkori útvonalairól a XVIII. század végén, a XIX. század elején készült térképek adnak biztos támpontot (10). Beregben ilyen volt a Beregszászt Vásárosnaménnyal összekötő útvonal, (11) mely Beregsurányt, Márokpapit, Csarodát, Tákost érintve az ugornyai révnél vezetett át a Tiszán, vagy a Zemplénből, Ungból Lónyán, Mátyuson, Kerecsenyen, Tiszaadonyon, s az azóta elpusztult Bagon szintén az ugornyai révhez érkező út.

Szatmár mai területén a kocsordi és kölcsei utakat kell megemlítenünk. Az előbbi a Tokajból kiinduló és Szabolcs megyén keresztül haladó útnak volt a folytatása, mely Győrteleken, Ökörítón, Porcsalmán, Pátyodon át jutott el Csengerig, itt egyrészt Komlódtótfalu, Pete és Daróc felé, másfelől Óvári, Vetés irányába ágazva érkezett Szatmárnémetibe. Míg a kocsordi út Szabolccsal, addig a kölcsei út az északi, főleg a beregi részekkel, elsősorban Beregszásszal kapcsolta össze a szatmári tájat. Ez utóbbi Várinál átlépve a Tiszát, Becsen, Milotán, Csécsén, Kölcsén, Fülesden, Vámosoroszin, Kisnaményon, Gacsályon és Zajtán keresztül ért Szatmárnémetibe. Mint a megye gazdaságtörténetírója leszögezi, a forgalmat nemcsak az utak gyenge minősége gátolta e szakaszokon. Többfelé kellett hídvámot fizetni. A Tiszán és a Szamoson nem egy helyen csak hidak segítségével lehetett az egyik partról a másikra átjutni. Az ilyen helyen révbért szedtek. Másutt hajósok biztosították a továbbhaladást, ami szintén nem volt ingyen. A Túron meg olykor egy-egy palló, vagy malomgát állt az utas rendelkezésére, ami szintén nehézkessé és bonyolulttá tette a közlekedést (12).

Szabolcs megyét két fontos közlekedési út szelte át. Az egyik a már említett kocsordi út folytatása volt, mely Mátészalkát, Nyírbátort, Nagykállót érintve az egykori Keresztúton (ma Kótaj) áthaladva érkezett a Tisza jobb partján fekvő Tokajba (13). Ennek Nyírbátor—Tokaj közötti szakaszát hívták a középkorban *nagyútnak, sóútnak,* mivel rajta keresztül szállították a Bihar megyei Szalacsról szekéren az északi megyék sószükségletét (14). Keresztút a nevét onnan kapta, hogy itt csatlakozott az Ungvárról induló, Kisvárdát is érintő, a Rétköz peremén futó útvonal a sóútba (15).

A másik fontos útvonal a megye nyugati részét észak—déli irányban szelte át. Debrecenből indult, s Hajdúböszörményen, Nánáson, Büdszentmihályon áthaladva Tiszalöknél érintette a Tiszát, s az utas vagy itt átkelve, a Taktaközön, vagy Tiszaeszlárt, Tiszanagyfalut, Rakamazt áthaladóan jutott szintén Tokajba (16). A tokaji rév XVI. század közepi vámnaplói szerint az utóbbi kitérőt választották szívesebben (17).

Még több, kisebb jelentőségű útvonalról, mint pl. a Debrecen—Nyírbátor közöttiről, vagy a Kisvárda—Révaranyosi (ma: Aranyosapáti) útról is megemlékezhetünk, (18) de leszögezhetjük, hogy Szabolcs-Szatmár megye

feudális kori útjainak a története még alapos feltáró munkát igényel, mert munkánk elsődleges céljául az elmúlt száz év útügyi múltjának bemutatását tűztük ki.

Végül nem érdektelen megemlékezni azokról az utakról sem, amelyeket térképek nem ábrázolnak, s amelyekről a kutatók is ritkán szólnak, pedig nyomvonalaik, a régiek emlékezete szerint, csaknem állandó jelleggel alakultak ki. Ezek a *mocsári és lápi utak*. A szabályozatlan folyók áradásai a megyében nagy területeken mocsárvilágot hoztak létre, s a vizek levonulása után az utakon hosszú időn át olyan sártenger volt, hogy szekérrel nem lehetett járni rajtuk. Ilyen helyeken, például a Rétközön, sárcsónakkal közlekedtek, amely „egy darabból kivájt, vágott farú volt, lovat fogtak elébe" (19). A megye legalacsonyabban fekvő részén alakult ki az ismert Ecsedi-láp, a legmegbízhatóbb mérések szerint 432 km² területen. A láp kiemelkedőbb zsombékain csapások, a nádasokban vágatok keletkeztek, ahol a mélyedéseket az ingó láp egyenlítette ki. „Az ingó lápon már bátran járhat ember, állat: sőt közlekedtek is rajta náddal megterhelt szekérrel, vagy szánnal. Ingó láp nevét onnan vette, mert a szekér alatt ingott, a teher alatt lehajlott, de visszahajlott, mihelyt a tehertől megszabadult. Néhol a lápon csak fagy után járhatnak szekérrel; ekkor hordják haza a szénát" (20). Volt idő, amikor a gyenge fagyok miatt ez nem sikerült, az otthoni takarmány elfogyott és tavasszal a rétet víz borította. Ilyenkor a *sárhajón* kiment a gazda a lápra, térdig érő vízben kaszálta a „locsogó füvet". „Megtörtént, hogy egy-két gazda *hidason* kivitte oda a jószágát, mert a *láp megbírta* . . . Egy hidasban 8—10 jószágot lehetett vinni, vagy hozni". A pásztor meg *futó hajón* járt a gulya után, s ezt csákkal hajtotta (21).

Az elmondottak azt mutatják, hogy a lápon az év minden szakában volt kisebb-nagyobb forgalom. A jármű az időjárástól függően változott, de az egyszer kitapasztalt útvonalakról ritkán tértek le, annál is inkább, mert ha eltévedt ember, vagy állat, sokszor menthetetlenül elnyelte a feneketlen mocsár. Ezeket az utakat csak az itt lakó emberek ismerték és „ez a természetes adottság javukra volt. Jól megbújtak a védett zugokban a gyakori ellenség elől" (22).

A XVI—XVII. században a gyakran változó politikai határok nem kedveztek az úthálózat kialakulásának, állandó utak építésének. III. Károly (1711—1740) volt az első, aki meghatározott terv szerint, a műszaki követelményeknek megfelelő utakat építtetett. Megyénkben is csak a XVIII. század első felétől tudunk kiépített postautakról (4. ábra).

A hivatalos postajárat Tokajtól haladt a megye területén, s útvonala Nyíregyházán ágazott el. Az egyik ág Debrecenbe, a másik Nagykállón, Nyírbátoron át, az ecsedi vár érintésével Erdély felé vezetett. „1723-ban az első postamesterséget Nagykálló kapta. A század második felében Nyíregyházán is állítanak fel postamesterséget és Buj községben volt a váltó állomás" (23). 1750-ben életbe léptették a menetrendszerű postakocsijáratokat, melyek közül megyénken az alábbiak mentek keresztül:

1. Debrecen—Nyíregyháza—Tokaj—Miskolc—Kassa
2. Nyíregyháza—Kisvárda—Záhony—Munkács
3. Szatmár—Nyírbátor—Nagykálló—Nyíregyháza
4. Szatmár—Fehérgyarmat—Tiszabecs—Munkács (24).

II. József uralkodása alatt (1780—1790) az országban több utat építettek közköltségen abból a jövedelemből, ami a só árának 11 krajcárral való felemeléséből származott, de megyénkben ilyen útépítésről nem tudunk.

1847-ben Schedius Lajos és Blaschnek Sámuel által kiadott „Magyarország földtérképe" szerint, megyénk területén csak a Vásárosnamény—Beregsurány (országhatár) közötti útszakasz volt kiépítve (25).

Az utakat 1848-ig törvény nem osztályozta. Kétféle út létezett: megyei és magánút. Széchenyi István volt az első, aki felismerte, hogy a közlekedésnek rendkívül nagy szerepe van az ország fejlődésében és az 1848. évi országgyűlésen átfogó javaslatot tett a közlekedés összes ágának fejlesztésére. Az úthálózat kiépítésére 10 éves programot dolgozott ki, s az utakat három osztályba sorolta: elsőrendű (sugár utak), másodrendű (kereszt utak) és harmadrendű (szárny utak). Előterjesztése az 1848. XXX. tc.-ben törvénnyé vált. Széchenyi, mint közlekedésügyi miniszter 1848. április 28-án kelt rendeletével utasította a törvényhatóságokat a közlekedési törvény végrehajtására, de a szabadságharc a végrehajtást megakadályozta.

Széchenyi programja megyénk mai területén a következő utak áthaladását tartalmazta:

elsőrendű út: Tokajtól Vásárosnaményon át Beregszász—Munkács felé.
másodrendű utak: Vásárosnaménytól Szatmárnémetiig, Debrecentől Tokajon át Hidasnémetiig.
harmadrendű út: Nyíregyházától Tokajig (26).

Az elnyomatás idején (1849—1867) a Helytartótanács különböző rendeleteire összeállítják a megyében levő utak statisztikáját és fokozódó mértékben megindulnak az „útcsinálások". Elsősorban a posta útvonalait igyekeznek járhatóvá tenni. Ekkor kerül sor a nyíregyháza—beregszászi, a nagykálló—

nyírbátor—nagykároly—szatmárnémeti, nagykálló—ungvári, kisvárda—nagykárolyi, és még több út, vagy útszakasz helyreállítására. Szabályzatok jelennek meg a közlekedési utak felépítésére, szélesbítésére és fenntartására is (27). Az 1849. március 4-én kelt császári pátens, az egységes osztrák császárság elvéből kiindulva „birodalmi úthálózatot" szervezett, és az utakat három csoportba: az állami utak, az országos utak és a községi utak csoportjába sorolta... az állami, vagy mint akkor nevezték, „álladalmi közutak" a birodalom költségén épültek, s fenntartásukról is a birodalmi költségvetés gondoskodott. Megyénk mai határai között nem volt állami út. Az országos utak nem az összbirodalom, hanem csak az ország érdekeit szolgálták, a községi utak pedig több községnek egymással való összeköttetését biztosították. Mindkét csoport a megyék igazgatása alatt állott (28).

2.2. A kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig (1867—1919)

A kiegyezés után, 1867. május 1-én az állam átvette a postát és sűrű egymásutánban állított fel postamesterségeket, „így Büdszentmihályon, Bujon, Nyírkarászon, Kisvárdán, Kótajban, Napkoron, Nyírbaktán, Nyírbélteken, Polgáron, Rakamazon, Tiszalökön, Nyírábrányban, Újfehértón" (29), és még sok más helyen. A postamesterségekkel együtt megszaporodtak a postaútvonalak is.

A felelős magyar minisztérium megalakulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerül, de utak terén lényegileg az elnyomatás alatti rendszer maradt fenn, csupán az utak osztályozásának elnevezésében történt annyi változás, hogy az országos utakból megyei utak lettek. „1875. évben ... tértek át a közutak hosszának mérföldekben kifejezett méréséről a kilométerszámításra" (30). A XIX. század vége felé az útépítések terén lendület mutatkozik. Erről az időről Szatmár vármegye krónikása azt írja, hogy „a vármegye kulturális előrehaladása főképpen útcsinálásból, meg folyószabályozásból állott" (31). A kettő erősen összefüggött, mert az elkészült utak, a szabályozatlan folyók gyakori áradásai miatt sokszor használhatatlanná váltak. 1880. tavaszán a Szamos áttörte a Szatmár és Dara közötti védgátat, vasúti és közúti vonalakat szakított át, hidakat sodort el. 1881-ben ismét nagy árvizek, a Szamos, Kraszna, Túr, Homoród kiöntései a Szamos balparti utakat rongálták meg. 1884. nyarán a Tisza és Szamos áradása következtében sok község víz alá került, házak dőltek össze, s az utak felett is víz hömpölygött. „Az ínségesek segélyezésére a király 2000 frt-ot, a belügyminiszter azonnali kiosztásra 4000 frt-ot, Erzsébet királynő 500 frt-ot adományozott; a közlekedésügyi miniszter pedig az utak helyreállítására 5000 frt-ot utalványozott" (32). 1886. elején a Szamos árvize Sályi községet árasztotta el, 1888 tavaszán pedig több helyen átszakította a védgátat, 60 község és Szatmárnémeti nagy része is víz alá került. Az évről évre egymást követő árvizek Szatmár megye síkságí részén az útépítéseket meggátolták, s az árvizek levonulása után a rendelkezésre álló anyagi és fizikai erőt a megrongálódott utak helyreállítására kellett fordítani. Szabolcs és Bereg megyékben az útépítések kedvezőbben alakultak, bár itt is voltak árvizek, de ezek többnyire csak a Tisza menti részeket sújtották. Beregben főként a hegyek közelében (Beregszász, Munkács) levő utak épültek, Szabolcsban pedig a Tokaj környéki kőbányák közelsége tette lehetővé a nagyobb mértékű útépítéseket. Ezek közül jelentősebbek a Nagykálló—Nagykároly, Nyíregyháza—Beregszász, Nagykálló—Ungvár, Kisvárda—Kárász, Rakamaz—Nyíregyháza közötti postautak egyes szakaszainak a kiépítése.

Az 1800-as évek végén és az 1900-as évek elején az országban egyre több utat vettek állami kezelésbe. Szabolcs megyében 1906-ig állami út nem volt, Szatmárban a nagykároly—csucsai, máramarossziget—nagybányai és a nagybánya—kolozsvári utakat, míg Beregben a munkács—vereckei utat államosították (33).

Ezek az utak azonban a mai megye határain kívül esnek. Az 1890. évi tc. az állami, törvényhatósági vicinális utak mellett a vasúti állomásokhoz vezető utakat is felvette az úthálózatba, egyes törvényhatóságok pedig a révekhez vezető utakat is az úthálózat részének tekintették. Vasúti hozzájáró utak építése csak évek múlva, 1905-ben kezdődött meg. 1908-ban jelent meg az ország közigazgatási és közlekedési térképe, mely az országutakat és a fenntartott utakat is ábrázolja (34). A megye területén országút nem látható, a fenntartott utak pedig általában a postaútvonalakon mutatkoznak. Fenntartott utaknak azokat az utakat nevezték, amelyek az év nagy részében járhatók voltak. Ezeknek a hossza megyénkben — az említett térkép szerint — 601,1 km volt. A század elején az útépítések a törvényhatóságoknál előtérbe kerültek, Szatmár és Szabolcs megye fejleszti az úthálózatot. Az építkezéseket a világháború lelassította ugyan, de nem állította meg.

A kereskedelemügyi miniszter 1918-ban minden vármegyéről 1:200 000 léptékű térképet készíttetett, melyeken a közúti hálózatok útfajtánként, színezve vannak bejelölve, s láthatók rajta a kőbányák és kőlelőhelyek is. Ennek a térképnek az adatait mai úthálózati térképre átrajzolva részletesen az 5. sz. ábra mutatja, összesítve pedig az 1. sz. kimutatásban látható.

1. sz. kimutatás.

A megye úthálózata az 1918. évben

útkategória	kiépített (km)	kiépítetlen (km)	összesen (km)
állami utak	228,9	19,6	248,5
törvényhatósági utak	489,8	90,5	580,3
községi (vicinális utak)	87,6	482,4	570,—
Összesen:	806,3	592,5	1398,8

Teljes úthálózat: 1398,8 km.

Ezek az adatok igazolják, hogy az útépítések nagy erővel folytak és 10 év alatt kereken 200 km út épült ki. Ezek közül említésre méltók a következő útszakaszok építése:

Rakamaz—Nyíregyháza,
Nyíregyháza—Büdszentmihály,
Nyíregyháza—Nagyhalász—Dombrád—Kisvárda,
Nyírbogdány—Kemecse—Beszterec,
Kisvárda—Vásárosnamény,
Vásárosnamény—Kopócsapáti,
Sonkád—Tiszabecs,

ezenkívül a lecsapolt és kiszárított Ecsedi-lápon áthaladó:

Nagykároly—Börvely—Ecsedi-láp—Ura—Csenger,
Ura—Tyukod—Porcsalma,
Vállaj—Mérk—Nagyecsed—Győrtelek útvonalak.

A vicinális utaknál azonban nagy lemaradás mutatkozik, mert a háború vége felé, a hálózatba felvett községi utaknak csupán mintegy 15%-a kapott burkolatot. A háború utolsó évében az útépítések akadoznak, de akadoznak az útfenntartási munkák is.

A Tanácsköztársaság idején születtek ugyan útépítésekkel kapcsolatos kezdeményezések, de ezeket a rendszer rövid élete alatt megvalósítani nem lehetett. A háborút lezáró trianoni béke új megyéket s ezekben új törvényhatóságokat hozott létre, melyek erősen leromlott, elhanyagolt s a háború által megrongált úthálózatokat vettek át.

2.3. A Tanácsköztársaság bukásától a felszabadulásig (1920—1945)

A háború után már az első években megindultak az útépítések. A kormányzat a nagyfokú munkanélküliség és a fellépő ínség enyhítésére szükségmunkák, vagy közismertebben ínségmunkák végrehajtására folyósított nagyobb összegeket. Ennek országszerte nagy jelentősége volt, de talán sehol sem akkora, mint a szatmári és beregi részeken, ahol az új országhatárok elzárták a lakosság elől az ipari üzemek, a bányák és egyéb munkahelyek korábbi munkalehetőségeit. A vasutak és közutak a határon túl maradt nagy városok és megyeszékhelyek felé voltak kiépítve, s ezeknek elvágása különösen a Tisza—Szamos közötti területnek az új megye vérkeringésébe való bekapcsolódását is nehezítette. Az útépítésekre kiutalt ínségsegélyek nemcsak hasznos és szükséges beruházások voltak, hanem igen sok fizikai munkás foglalkoztatására adtak lehetőséget. Az útépítéseknél, a kőpályahengerléseken kívül, az útépítés minden mozzanatát a földmunkától a kőtörésig kézi erővel végezték. Az akkori fizetőeszköz, a korona, a háború vége felé nagy gyorsasággal romlott, de a háború utáni első években ez a folyamat megállt, s a pénz vásárlóértéke állandósult. Természetesen a bérek és árak csak nagy számokkal voltak leírhatók. Ennek megvilágítására szolgáljon a szerző életének egyik eseménye.

1924-ben érettségi bizonyítvánnyal a zsebében a matolcsi Szamos-híd építésénél a mérnökök mellett dolgozott figuráns, vagy ahogy munkatársai mondták: „szaladj ide,

szaladj oda" beosztásban. Fizetése a legkisebb bér volt: havi egymillió korona. Ez az összeg később, 1927-ben, az új pénz bejövetelekor 80 pengőnek felelt meg.

A szükségmunkaként kijelölt útépítések már 1920-ban megkezdődtek. A szatmár-beregi részeken, a fentebb vázolt helyzet következtében, annyian jelentkeztek munkára, hogy a hatóságoknak kellett kiválogatni azokat, akiket szociális helyzetük következtében keresethez kellett juttatni.

Szabolcsban más volt a helyzet. Kezdetben a lakosság nem szívesen dolgozott ínségmunkákon. A nyíregyházi Államépítészeti Hivatal 1920. június hónapról készített jelentése arról számol be, hogy „a munkakerülés általános ... alig lehet kézi munkást kapni. Szekeres munkást néhol csak hatósági úton lehet szerezni, ... a munkanélküliség enyhítésére megindult munkáknál nemcsak más helyről kell kézi munkást fogadni, hanem iparvágányokat lefektetni és úgy szállítani, mert különben be kellene az építkezéseket szüntetni" (35). Ez az idegenkedés nem tartott sokáig és pár év múlva az országos kiértékelés azt mutatta, hogy „1921—24. években útépítés terén Szabolcs megye haladt az élen, ahol ... a közönség áldozatkészsége és a vármegye vezetőinek alkotókészsége — tette lehetővé az igen nehéz körülmények között is az egészen szép eredmény elérését." A később, 1927—28. évek összesítésénél is, a legkimagaslóbb útépítési eredményeket elért megyék között Szabolcs—Ung megye is szerepel (36).

A 2. sz. kimutatásból kiolvasható, hogy 1928. évben a szabolcsi kiépített utak hossza 998 km volt, s ebből 460,9 km, vagyis majdnem a fele 1918—1928. években épült. Ebben az időben Szatmár—Ugocsa—Bereg vm.-ben a kiépített úthálózat 427 km, melyből 157,8 km, tehát több, mint 1/3-a ugyancsak a fenti idő alatt épült.

A szatmáriak erőfeszítése is méltánylandó, mert tudjuk, hogy a világtól elzárt kis megyében vasútvonalak hiányában az útépítési anyagok szállítása nagy gondot jelentett.

Ennek az időszaknak útépítés terén legeredményesebb éve 1928 volt, amikor Szabolcsban 137 km, Szatmárban 30 km utat építettek, de ez év zártával az útépítések szinte máról holnapra leálltak. Az európai gazdasági válság hazánkat is nagymértékben sújtotta. Legfőbb kiviteli cikkünket, a mezőgazdasági termékeket korábbi vásárlóinknál nem tudtuk értékesíteni, s a kormányzat minden eladásra kerülő búza mázsájához segélyt adott (bolettás búza), hogy a termelők csődbe ne kerüljenek.

A válság következtében 1929. évben sem Szabolcs, sem Szatmár megyében nem volt számottevő útépítés. 1930. évtől 1933. évig bezárólag évről évre lassú növekedés mutatkozik a megépült utak hosszában mindkét megye területén. Nagyrészt törvényhatósági és vicinális, kisebb mennyiségben vasúti hozzájáró utak épülnek. Állami út nem épült és a meglevő utak közül sem államosítottak egyet sem. 1934-ben ismét hullámvölgy következik az útépítések mennyiségében, amelynek mélypontja 1936-ban majdnem nullára csökken. 1937. évben azonban az egész országban sokfajta építkezés indul meg, köztük megyénk területén is hirtelen lendületet kapnak az útépítések.

A két világháború között az 1928—1937. évek határolják azt az időszakot, mely az ország gazdasági helyzetétől függően az útépítések mennyiségének hullámzását is mutatja. Ezekben az években Szabolcs—Ung megyében 106 km, Szatmár—Ugocsa—Bereg megyében 127 km, együttesen 233 km új út épült. A két megye kiépített útjainak hossza 1937. évben 1104+554=1658 km, melynek mintegy 14%-a épült ki ebben az időszakban. Az 1938—1940. évek politikai változásai az úthálózatok egy részére is erősen kihatottak.

Szabolcs megye területén nem sok változás történt, de Szatmár-Beregből már 1938-ban levált a vásárosnaményi járás, amelyet Bereg megyébe illesztettek be, 1940-ben pedig a háború előtti Szatmár megyének lett része a visszamaradt kis Szatmár megye területe is. A Felvidéken átvett úthálózatban „a fő közlekedési közutak általában jó állapotban voltak ... a bekötő utak általában rosszabb állapotban voltak, mint a magyarországi bekötő utak. Az erdélyi terület úthálózata a teljes elhanyagoltság képét mutatta" (37).

Utak helyreállítását, új utak építését főként ezeken a területeken végezték, melyekhez az ország minden részéből, de különösen a peremmegyékből csoportosítottak át útépítő gépeket, eszközöket, műszaki és fizikai munkaerőt. Ilyen megyék voltak Szatmár—Ugocsa—Bereg és Szabolcs—Ung megye is. Épültek utak a mai megye területén is, de ezek többsége a honvédségi felvonulásokra kijelölt útvonal volt, melyek „tiszántúli ösz-

2. sz. kimutatás.

Kiépített utak az 1918—1928. években

év	kiépített utak hossza (km) Szabolcs—Ung megyékben	Szatmár—Ugocsa—Bereg megyékben
1918	537,1	269,2
1928	998,—	427,—
1918—28. között épült	460,9	157,8

szekötő utak" címszó alatt kerültek be az építési alapkönyvekbe, a hivatalok „tengelyutak" néven emlegették. Ilyenek voltak az Újfehértó—Nagykálló—Nyírbátor—Vállaj, Debrecen—Nyírbátor—Vásárosnamény—Beregsurány, a Mátészalka—Tiszabecs, a Győrtelek—Csenger közötti útvonalak, amelyek kiépített utak voltak ugyan, de ezeket megerősítették, egyes részeiket átépítették, s egy-két helyen településeket elkerülő szakaszokat létesítettek. Ilyen pl. a mátészalkai átvágásnak nevezett útszakasz is. Az építkezésbe a katonaságot is bevonták. Az Állami Építészeti Hivatalok szakszemélyzetének — mérnökök, útmesterek, útőrök — egy részéből útkarbantartó századokat szerveztek, s az alakulatot feltöltötték egyéb iparos: kőműves, ács, továbbá segédmunkás létszámmal.

A század- és szakaszparancsnoki teendőket általában a hivataloknak katonai szolgálatra berendelt mérnökei és útmesterei látták el. A századot útépítő és szállítóeszközökkel is felszerelték.

A két háború közötti útépítési tevékenységet a 3. sz. kimutatás mutatja. Látható, hogy ebben az időszakban épült meg a két megye kiépített úthálózatának több mint fele: 1088,2 km, ami abban az időben egy közepes megye teljes úthálózatának felelt meg. Ez az úthossz lényegileg két évtizednél alig több idő alatt létesült, mert az 1919—20. és az 1943—1946. években számottevő útépítés nem történt. A két háború között igen sok bekötő és összekötő út készült el, megépültek a fő közlekedési utak hiányzó részei is. Az újonnan épített útszakaszok száma százon jóval felül van.

3. sz. kimutatás (38)

Kiépített utak hossza 1918—1946. évek között

év	kiépített utak hossza (km)		közbenső időkben épült (km)	
	Szabolcs—Ung	Szatmár—Ugocsa—Bereg	Szabolcs—Ung	Szatmár—Ugocsa—Bereg
1918	537,1	269,2		
1928	998,—	427,—	460,9	157,8
1937	1104,—	554,—	106,—	127,—
1946	1211,8	682,7	107,8	128,7
1918—1946. évek között épült		megyénként	674,7	413,5
		együtt		1088,2
A kiépített úthálózat 1946. évben a két megyében együtt:				1894,5

Az eddig ismertetett időszaknak a közutakkal kapcsolatos eseményei közül meg kell még említeni, hogy megyénk fontosabb útjaira az 1920-as évek első felében veszélyt jelző táblákat helyeztek el. A Királyi Magyar Automobil Club fokozatosan látta el közútjainkat veszélyt jelző táblákkal. A közúti jelzéseket egységes rendszerbe az 1937. évi II. tc. foglalta, melynek végrehajtását a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter 90 000/1940. sz. rendelete szabályozta.

Megyénkben 1938-ban már a másodrendű fő közlekedési utakon is elhelyezték az útirányjelző táblákat. „Azelőtt az autósnak alaposan le kellett szállítani a sebességet, ha azt akarta tudni, hogy melyik községbe érkezett, vagy merre kell tovább haladni? Ma az utak számozva vannak és messziről látja, hogy egyenesen kell-e haladni, vagy fordulnia kell-e? A számok és nyilak megmutatják az utat. A községtáblát nem a fák és bokrok közt kell keresni, hanem az útra merőlegesen álló tábla már messziről elolvasható. Csökkent a balesetek száma is, mert már messziről jelezve van a kanyar, emelkedés, sorompó, vasút, vagy más akadály és módjában áll a nemzetközi jelzések alapján megfelelő módon szabályozni a sebességet" (38.a). Ezek a sorok a megyei közlekedésről 1939-ben írt egyik tanulmányban olvashatók, s azért idéztük, mert hangulatosan világítanak rá a közúti jelzések hasznosságára és fontosságára.

Az 1930. évben 10 éves tervet dolgoztak ki a nagyobb forgalmú állami utak átépítésére. Ezek között az útvonalak között szerepelt a budapest—cegléd—szolnok—debrecen—nyíregyházi állami út is, mely állandó burkolattal való átépítésre volt tervezve.

1934. évben megállapították az ország fő közlekedési úthálózatát, s kijelölték az első-,

másod- és harmadrendű fő közlekedési utakat. Ez az utak fontossága és forgalma szerint történt, tekintet nélkül arra, hogy állami, törvényhatósági, vagy vicinális útról volt szó. Ezek számozása és nagysága látható a 6. sz. ábrán. Ezen — a mai úthálózati (6. sz. ábra) térképen — van feltüntetve a megye 1940. évi úthálózata is, s így alkalmas a háború előtti és utáni fő közlekedési utak összehasonlítására.

1938 a háború előkészületi éve volt, s ezután Szabolcs megyében elvétve jórészt bekötő utak épültek, de Szatmár és Bereg megyékben az útépítések a visszacsatolt területekre tolódtak át.

A következő években élénk katonai forgalom bonyolódott le a megye útjain, fel- és átvonuló csapatok igyekeztek a Szovjetunió felé. 1943. végén — 1944. év elején a szovjet haderő nyomására megfordult a forgalom iránya. Elrendelték az üzemek és közületek kitelepítését és nyugatra való menekítését, de a megyéből indított szállítmányok és emberek nagy része Budapest környékén, vagy Dunántúlon megrekedt, nem érte el az ország nyugati határait. Útépítésről, karbantartásról természetesen szó sem lehetett. A visszavonuló csapatok, főként a német egységek vak dühvel romboltak mindent, s robbantottak sokszor — hadiszempontból jelentéktelen — kis műtárgyakat is. Megyénk hadszíntérré vált. Majd amikor a szovjetek előrenyomulásával a hadi események az ország belseje felé tevődtek át, a megye hadtápterületté alakult. Útjaink egy része a nagy súlyú, lánctalpas harci gépek alatt felborult, sok helyen bombatölcsérek éktelenkedtek, a forgalom gyérült és akadozott. 1944. októberében Szabolcsban is, Szatmár-Beregben is a megye és a járási székhelyeken szovjet katonai parancsnokságok vették kézbe a mindennapi élet irányítását. A megyékben megalakultak a katonai ellenőrzést biztosító Kontrol-Komissiók, s elrendelték a közigazgatások megszervezését. Megyénk felől elvonult a háború vihara, bizonytalan és tétova kezdeményezésekkel ugyan, de megindultak az utak helyreállítási munkái is.

2.4. A felszabadulástól napjainkig

A közúti forgalom megindítására elsősorban a folyókban heverő hídroncsok feletti áthidalások, vagy vízi járművekkel való pótlásuk létesítésére volt szükség. Ez a munka olyan hősi erőfeszítést igényelt, hogy a róla való megemlékezés külön fejezetet érdemel. A helyreállítások először Szatmár-Beregben indultak meg. Szabolcs megye határán, Tokaj környékén még folytak a harcok, amikor a mátészalkai Államépítészeti Hivatal 1944. november 3-án megkezdte a közutak helyreállítását (39). Hasonló munkákat Szabolcsban csak 1945 elején lehetett elindítani.

Mindkét megyében azonos akadályokat kellett leküzdeni, melyek között első helyen állt az útépítéshez szükséges anyagok hiánya. Kezdetben azokat a fenntartásra kihordott zúzottkő anyagokat szállították a legjobban megsérült útszakaszokra, melyeket a háború alatt nem dolgoztak be. A bányákban, a kőfejtéshez szükséges robbanóanyag hiányában nehezen indult meg a termelés, bár a kőzúzók nagy része épségben megmaradt. Végül is a szovjet parancsnokságok engedélyezték azoknak a robbanóanyagoknak a felhasználását, melyeket a németek több helyen erdőkben raktároztak és megsemmisítésükre már nem volt idejük. Elsőnek a tarpai bányában indult meg a kőfejtés, ezt követte a barabási és rövid időn belül a Tokaj környéki bányák beindítása. A szállításoknál is nehézségek mutatkoztak.

Szatmár-Beregben a vasútvonalakat csak Mátészalkáig sikerült helyreállítani. Szabolcsban — aránylag rövid idő alatt — minden vonalon megindult a vasúti közlekedés, de sem itt, sem ott nem szállítottak útépítési anyagot a szerelvények. A szovjet parancsnokságok besegítettek azzal, hogy esetenként a fontos útvonalak helyreállításához katonai tehergépkocsikat rendeltek ki. A sok más, egyéb akadály közül is kimagaslik a fizetőeszköznek, a pengőnek olyan mértékű és olyan gyorsaságú romlása, amilyenre talán Európa történelmében sincs példa. 1944. végén az 1 pengős volt a legkisebb, s 1000 pengős a legnagyobb bankjegy, de 1945-ben már a tíz- és százezres, milliós, milliárdos, billiós és ezeknek többszörös címletei kerültek forgalomba. A sort az 1946. május végén kibocsátott adópengő zárta le.

Ezzel a pénzzel útépítő anyagok vásárlását és munkabérek fizetését csak képletesen lehetett végrehajtani. Az infláció nagyságát igen jól mutatja a Magyar Nemzeti Banknak a forint bevezetése előtt, 1946. július 28-án kiadott közleménye, mely szerint 1 adópengő =200 milliárd B. pengővel (1 B. pengő = 1 000 000 000 000 pengő). Az új pénzre való átszámításnál 1 forint = 200 millió adópengő értéket kell figyelembe venni, (40) vagyis 1 forint négyszázezer kvadrillió pengőt ért. 1946. augusztus 1-én az állami számadásokat lezárták, a bevételeket és kiadásokat 1945-től kezdődőleg összegezték s a végösszeget az átszámítási kulccsal elosztották. Így aztán különös eredmények jöttek ki, pl. az akkor már félállandó jelleggel megépített matolcsi köz-

úti és vasúti híd építési költsége — az átszámítás szerint — 99 forint 78 fillért tett ki.

Az országban s így megyénkben is megindult a cserekereskedelem. Az építéseken dolgozó munkások bérét természetben — olaj, zsír, szalonna, liszt, só stb. — állapították meg, s az ehhez szükséges élelmiszert a hatóságok begyűjtések és beszolgáltatások útján biztosították. A közalkalmazottak, így az útiszemélyzet fizetése mindvégig az értéktelen pénz volt, s ezek az emberek kisebb-nagyobb vagyontárgyaikat bocsátották cserére, hogy családjaik megélhetését biztosítsák, de panasz nélkül és lelkesen részt vettek az újjáépítésben. Külön ki kell emelni az útőrök helytállását, akik a kiürítési parancsok ellenére sem hagyták el a lakóhelyüket, s mikor az utakon való mozgás lehetővé vált, szolgálattételre jelentkeztek az útmesterségeken és a hivatalokban, szakaszaikon pedig az útpadkákra és árkokba kiszóródott köveket összegereblyézve, öntevékenyen kezdték meg az utak helyreállítását.

Az 1945—46. évek a helyreállítások mellett az előkészület évei is. A meglevő útigépek, elsősorban az úthengerek javítása megkezdődött, a hiányzó szerszámokat és alkatrészeket nemegyszer — úton-útfélen elhagyott katonai felszerelésből — tankok páncélzatából állították elő. Az anyagszállításokat igás járművek végzik, ezek terhelését az ideiglenesen helyreállított kisebb hidak elbírták, de rajtuk nehéz hengereket átbocsátani még nem lehetett.

A kiszállított anyagot elterítették a makadám burkolatok felületére s a tömörítést a forgalomra bízták, de még így is mind több és több út vált járhatóvá. A kormányzat megalkotta a *3 éves tervet* (1947—49), mely a megrongált hidak és utak helyreállításán kívül a „kiépített úttal nem bíró községek és tanyaközpontok részére bekötő utak építését is tervbe vette" (41). A településekhez vezető *bekötő utak* építése 1947-ben megindult.

A hároméves tervben épültekről kevés adat maradt meg, s ami megmaradt, azoknak többsége olyan utakat mutat, melyek a mai úthálózati kimutatásokban az összekötő utak között szerepelnek. Ilyenek pl. a cégénydányád—szamosújlaki, nagyszekeres—nemesborzovai, gulács—tivadari stb. utak.

Az 1947—49-ben épült bekötő utak mennyiségére csak különböző feljegyzésekből tudunk következtetni. Ezek szerint, ebben az időszakban a mai megye területén 19 bekötő út épült 66,8 km hosszban. 1950—52. években is szépen haladtak az építések (lásd Függelék 1. sz. kimutatás), de 1953-ban teljesen leállítak, 1963-ig egyetlen bekötő út sem épült. A következő tervévek komoly eredményeket hoztak olyan mértékben, hogy a IV. ötéves terv befejeztével már csak 3 község maradt bekötő út nélkül, (42) ebből is 2 az V. ötéves terv idején megépült. A bekötő utak építését a 4. sz. kimutatásban foglaltuk össze, részletesen a Függelék 1—5. sz. kimutatásaiban láthatók.

4. sz. kimutatás

Bekötő utak építése 1947—1980. évek között

tervidőszak	év	megépült bekötő utak	
		száma	hossza (km)
3 éves	1947—49	19	66,8
I. ötéves	1950—52	12	30,3
	1953—63	—	—
II. ötéves	1964—65	2	4,2
III. ötéves	1966—70	12	53,3
IV. ötéves	1971—75	35	101,8
V. ötéves	1976—80	2	4,8
	Összesen:	82	261,2

1949. évben megindult a mezőgazdasági termelés átalakulása, s megyénkben is megépült az első *termelőszövetkezeti bekötő út* Nyírcsaholyban és egy gépállomáshoz vezető út Tyukodon. Az építéseket az Államépítészeti Hivatal irányította. A következő években a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium külön szervezetet hozott létre, a Termelőszövetkezeti Útépítés Műszaki Ellenőrző Csoport-ot (TUMECS), mely a későbbiekben része lett a Földművelésügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó Mezőgazdasági Beruházó Vállalatnak.

A mezőgazdasági utak burkolata 1960-ig vizes makadám, majd fokozatosan fejlődve 1960—75 között itatott és kötőzúzalékos makadám, mintegy 30%-ban aszfaltbeton volt, s 1975—80. között már csaknem teljes mértékben aszfaltbeton burkolatokat építettek. Megyénkben 1955—80. évek között mintegy 300 mezőgazdasági bekötő út épült, kereken 440 km hosszban (43). Ezek közül kimutatásainkban csak azok szerepelnek, amelyeket az országos úthálózatba felvettek.

A 3 éves terv kezdetén nagy lendülettel végzett bekötőút-építéseket egy időre megszakította az 1947-ben bekövetkezett tiszai árvíz, mely Tarpa és Tivadar között törte át a jobbparti védtöltést. 13 község és a hozzájuk vezető utak nagy része víz alá került. Az árhullám olyan erővel söpört végig az utakon, hogy sok műtárgyat, köztük több — az 1800-as évek végén épült — tégla- és kőboltozatos hidat is felborította. Az Államépítészeti Hivatal gépeivel és munkaerejével részt vett az árvédelemben, s az árvíz levonulása

után azonnal megindította a helyreállítási munkákat, olyan mértékben, hogy a következő év derekára, a megrongálódott útszakaszok járhatóvá váltak. Ezután a bekötő utak építése fokozódó ütemben folytatódott.

Az I. ötéves terv első évében, 1950-ben megyénkben kezdődött meg az ország háború utáni első jelentős útberuházása, a 47-es (ma 41.) nyíregyháza—beregsurányi fő közlekedési útnak teljes hosszában: 73,9 km-en való átépítése. Az útépítő szakemberek, beruházók, tervezők, kivitelezők szinte fellélegeztek, hogy hosszú idő után végre egy modern út építésével foglalkozhattak, s igyekeztek mindent megvalósítani, ami abban az időben korszerűnek mutatkozott a vonalvezetésben, pályaszerkezetben. A háború után ezen az úton terveztek és kiviteleztek először a környezetbe szépen illő tájfásítást. Az út burkolata nagyobb részben beton, kisebb részben aszfaltbeton volt. A vonalvezetés ma, 30 év elteltével is korszerűnek mondható. Természetesen a burkolatot — részben az elhasználódás, részben a forgalom növekedése miatt — azóta meg kellett erősíteni.

Az első 5 éves terv kezdetén a megye kiépített útjainak 92%-a vizes makadám volt, melyet a növekvő gumiabroncsos forgalom és a mind nagyobb terhelésű járművek rövid idő alatt tönkretettek. Ez nemcsak megyénkben, sőt nemcsak országunkban, hanem Európa nagy részén is komoly gondokat okozott. Határainkon túl Franciaországban volt több ezer kilométert kitevő vizes makadám burkolat, ahol az iszapos kötőanyag helyett bitumen emulziók alkalmazásával, sikerrel kísérleteztek. Nálunk a nagylengyeli olaj lepárlásának maradékát kezdték alkalmazni makadám burkolatok megkötésére folyékony bitumen: FB néven s ez már az első próbálkozásoknál eredményt hozott. Kialakult az itatásos technológia. A bitumengyártás megindításával a kötőanyag olajtartalmát is szabályozni lehetett, s létrejöttek a hígított bitumenek (HB), amikkel lehetővé vált a makadám burkolatok megóvása és korszerűsítése. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) út-főosztályán és a megyei útügyi szerveknél is élénk viták folytak arról, hogy mit tartalmazzanak a korszerűsítési munkák. Az egyik fél a makadámpályák felújításával, bitumenes megkötésével, portalanításával egy időben a szükséges burkolatszélesítéseket tekintette korszerűsítési feladatnak, a másik csoport a kis sugarú ívek, meredek emelkedők egyidejű átépítését is szükségesnek tartotta. Ez utóbbi megoldás a meglevő utaknál valóban korszerűbb vonalvezetést helyezett kilátásba, de az egyes útszakaszok korszerűsítése és a lassan fogyó vizes makadámok fenntartása lényegesen több költséget igényelt volna.

5. sz. kimutatás

Korszerűsítések az 1955—1980. évek között

év	korszerűsített hossz (km)
1955—1960	107,—
1961—1965	292,6
1966—1970	101,1
1971—1975	143,2
1976—1980	22,1
Összesen:	666,0

Megjegyzés: az 1955—1960. évek adataiban az 1955. év előtti korszerűsítések is szerepelnek.

Megyénkben 1952-ben indultak meg a korszerűsítések. A Nyíregyházi Közúti Igazgatóság és jogelődjei a fenntartási munkákat is korszerűsítési technológiával végezték, ezzel elérhető volt, hogy 1970. évre, az úthálózat kiépített hosszának 98,7%-a (s ha az egyszer portalanított makadámokat is figyelembe vesszük, akkor gyakorlatilag a kiépített hálózat teljesen) pormentes felületűvé vált. Az 1950—1980. évek között végzett korszerűsítéseket és az 1961—1980. évek között épült bekötő utakat a 7. sz. ábra mutatja.

1970-ben ismét nagy árvíz pusztított a szatmári részeken. A Szamos Szatmárnémetiben több helyen áttörte a gátat, s hatalmas hullámokban rohant végig hazánkban a jobb parton, községeket árasztott el, s házakat sodort magával. Megyénkben is megszakadtak a védtöltések, Nábrádnál két helyen, Tunyogmatolcsnál egy helyen, s a kisebb folyók, a Túr, Kraszna és mellékcsatornáik is kiléptek medrükből. Az útügyi szervezetek teljes erővel részt vettek a mentési és védekezési munkákban, majd az árvíz levonulása után a közutak helyreállítását és az új helyre telepített községek utcáinak kiépítését végezték. Az utak helyreállításában nagy segítséget jelentett és a munkát meggyorsította az a körülmény, hogy a Szovjetunió az országhatár közelében 250 000 m³ zúzott kőanyagot bocsátott az útügyi szervezetek rendelkezésére. Ebben az évben a korszerűsítési munkákra kevesebb erő és idő jutott.

Az I. ötéves terv kezdetén csak a makadámok építéséhez szükséges hengerek, locsolókocsik, a felületi bevonásokhoz és öntött aszfaltokhoz kis méretű bitumen melegítők, forgódobok és kézi permetezők álltak az útfenntartók és útépítők rendelkezésére. A hígított bitumenek vasúti tartálykocsikban érkeztek, elsősorban ezeknek fogadásáról, lefejtéséről, melegítéséről, majd a tárolókból való kiemeléséről kellett gondoskodni.

6. sz. kimutatás

Burkolatfajták változása (km) az 1950—1979. évek között

év	kő kera-mit	beton	öntött aszf. aszf. beton kevert kötő-zúzalékos, itatott makadám	többször portalanított makadám	felületi bevonás, egyszer port. ma-kadám vizes mak.	kiépített út összesen	föld-út	az út-hálózat hossza	portalan burkolat össz.	portalan burkolat a kiépí-tett út %-ában	az adatok származási helye
1950	48	11	41	49	1596	1745	131	1876	149	8,5	KÖTUKI
1960	45	78	351	—	1352	1826	98	1924	474	26,—	KIG
1965	43	78	818	397	495	1831	90	1921	1336	73,—	KPM
1970	34	75	1359	392	24	1885	42	1927	1861	98,7	KIG
1975	20	05	1472	533	19	2045	34	2079	2026	99,1	KIG
1979	15	02	1686	346	13	2060	24	2084	2047	99,4	KIG

A megyében öt helyen építettek föld alá helyezett bitumen tárolót, felszerelve a kötőanyag kezeléséhez szükséges eszközökkel. A bitumenszóró gépkocsi megjelenésétől kezdve az Építési alapkönyvekben, az egyes útszakaszok korszerűsítésére vonatkozó adatok között ilyen bejegyzések olvashatók: „HB-vel, gépesítéssel." Az aszfaltkeverék előállítása jó ideig betonkeverő gépekkel történt, majd amikor a tállyai kőbányában az Aszfaltútépítő Vállalat állandó aszfaltkeverő telepet létesített, a hidegen bedolgozható anyagot vasúti kocsikban s olykor közúton tehergépkocsikkal szállították. Idők folyamán a Közúti Igazgatóság is kapott előbb kis, majd később közepes teljesítményű keverőket, a kivitelező vállalatokat pedig keverő és bedolgozó géplláncokkal szerelték fel.

Az ötéves tervek időszakaiban Szabolcs-Szatmár megye rohamosan iparosodott. A budapesti nagy ipari vállalatok kihelyezett részlegei és egységei mellett önálló megyei ipari üzemek épültek s ez a közúti forgalomban, a forgalom összetételében is éreztette hatását. Az egyébként is megsokszorozódott gépjárművek között nagyszámú nehézgépkocsi futott az utakon. A felfokozott terhelés halaszthatatlanná tette a meglevő burkolatoknak aszfaltrétegekkel való megerősítését. A negyedik ötéves terv megindulásakor 3 vállalatnak volt aszfaltkeverő telepe a megye területén. A Nyíregyházi Közúti Építő Vállalat Nyíregyházán, majd Fehérgyarmaton is, a Betonútépítő Vállalat Kisvárdán, az Út- és Vasútépítő Vállalat Vásárosnaményban gyártotta a melegen bedolgozható aszfaltkeveréket. *Az aszfaltszőnyeggel való megerősítések* 1971-ben indultak meg. Elsősorban a nagyobb terhelésű fő közlekedési útszakaszokra fektettek aszfaltrétegeket, de hamarosan sorra kerültek a forgalmasabb összekötő utak is. A szőnyegezések összesített eredményeit a 7. sz. kimutatás, a IV. és V. ötéves tervek időszakában végrehajtott munkákat tételesen az F. 11., 12. jelű kimutatások tartalmazzák. Ezekből látható, hogy 1980. évig bezárólag a 2067,3 km hosszú úthálózatnak közel 1/3-át, 32,8%-át erősítették meg aszfaltszőnyegekkel.

7. sz. *kimutatás*

Aszfaltszőnyeg megerősítések 1971—1980.

terv időszak	év	megerősített hossz (km)
IV.	1971—1975	330,2
V.	1976—1980	348,3
	Összesen:	678,5

A háború után, még a hároméves terv idején is, a közutak jelentős többségének fenntartásáról a megyei és városi törvényhatóságok gondoskodtak. A közigazgatás átszervezésével egyidejűleg a 6900/1948. Korm. sz. rendelet a törvényhatóságok gondozásából a közutaknak állami kezelésbe való átvételét 5 éves időtartamra irányozta elő. Az államosítás azonban más területeken meggyorsult, s ezért a 4278/1949. MT sz. rendelet az utak államosítására határidőként 1950. január 1. napját tűzte ki. A 61 000/1948. Köz. M. rendelet kimondotta, hogy a közutakat az államosítás után a közforgalmi és közgazdasági jelentőségűek szerint kell csoportosítani, s a rendelet ebből a szempontból az alábbi csoportokat állapította meg:

a) elsőrendű fő közlekedési közutak, amelyek I és 1—9 számmal,
b) másodrendű fő közlekedési közutak, amelyek 10—99 számmal,
c) harmadrendű fő közlekedési közutak, amelyek 100—999 számmal vannak ellátva.
d) összekötő utak, amelyek forgalmi jelentősége a fő közlekedési utaknál kisebb, de a bekötő utak forgalmi jelentőségét meghaladja,
e) bekötő utak, amelyek egy, vagy több községnek az úthálózatba történő bekötésére szolgálnak,
f) vasúti, hajó-, repülőtéri állomásokhoz és révekhez vezető hozzájáró utak, amelyek az állomás, illetve a rév közelében fekvő valamely közútból indulnak ki és az állomási előtérnél végződnek (44).

A közlekedésügyi miniszter 25 200/949. sz. rendelete a közutak állami kezelésbe vételével együtt az úthálózat felülvizsgálata iránt is intézkedett, mely szerint nem kerülhettek az országos utak hálózatába a városi és községi utcák, továbbá azok az útszakaszok, amelyek település bekötését nem szolgálták. 1946. évben a megye kiépített útjainak hossza 1895 km volt (3. sz. kimutatás) s a felülvizsgálat alapján ebből 1950. évben 1745 km-t vettek át az országos utak hálózatába (6. sz. kimutatás). A hálózat új utak építésével, forgalmi és egyéb szempontokból történő útszakaszok törlésével évről évre kisebb-nagyobb mértékben változott. Az 1960—70. közötti időben tanácsi kezelésbe adtak 28 olyan útszakaszt, kereken 40 km hosszban, amelyek a tanyavilág felszámolása folytán a közforgalomból kiestek, vasútállomások bővítésével és átalakításával forgalmi jelentőségük megszűnt, vagy mezőgazdasági és egyéb üzemek, intézmények kizárólagos céljait szolgálták. Ugyanezekben az években a tanácsoktól az országos hálózatba került 44 km összhosszúságú 15 olyan út, melyek a lélekszámban megnövekedett tanyákat kötötték be a közutakba, vagy a közúti

balesetek csökkentése végett a községek átkelési szakaszát egyirányúsították, s a másik irányba haladó járművek számára községi utcát kellett közforgalmúvá tenni. Országunk iparának, mezőgazdaságának a fejlődése, az útjainkon mind nagyobb számban áthaladó nemzetközi járatok a közutak forgalmát lényegesen átalakították, ezért a KPM Közúti Főosztályának 67 889/1965. sz. rendelete a főúthálózat újbóli megállapításáról intézkedett. Megyénkben is több főút hossza és számozása megváltozott. A 6. sz. ábrán a korábbi és az új főútvonalak is láthatók.

Az Egyesült Nemzetek Szervezetében (ENSZ) működő Európai Gazdasági Bizottság (EGB) 1950. évben kidolgozta az európai nemzetközi forgalom főútvonalainak, az E-jelű utaknak a hálózatát. 1960. évben pedig a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa (KGST) a szocialista országok fontosabb csomópontjait összekötő T-jelű (tranzit) nemzetközi úthálózatot hozta létre. Megyénken E-jelű út nem haladt keresztül, de az E 15 útból a Püspökladánynál kiágazó T. 1. jelű uzsgorod—püspökladányi út megyénkben azonos a 4. sz. fő közlekedési úttal. Az európai országok között időközben létrejött gazdasági megállapodások a nemzetközi közúti forgalmat rendkívüli mértékben és sok irányban megnövelték, ezért az EGB új E-jelű úthálózatot alakított ki, amelybe a T-jelű utak is beolvadtak. Az új hálózatban a 4. sz. fő közlekedési út Püspökladány—Nyíregyháza közötti szakasza E 77, a Nyíregyháza—Záhony (—Ungvár) közötti szakasz pedig E 573 jelzéssel szerepel. (44/a)

A megye középkori úthálózatában nagy fontosságú volt a Szamos menti sóút. Napjainkban is kialakult egy termékszállító útvonal, melyen egyik kelendő kiviteli cikkünket, az almát szállítják. A záhony—vásárosnaményi összekötő utat nevezik *almaútnak,* melyen egyebek között a vásárosnaményi almagyűjtőből és tárolóból, a többszöri le- és felrakást elkerülve közúton viszik a gyümölcsöt a záhonyi átrakó állomásra.

3. Az útépítés és útfenntartás fejlődése

3.1. Burkolatok, pályaszerkezetek építése és fenntartása

A középkorban az utak járófelületét helyi anyagból készítették. Megyénkre két talajfajta jellemző: a nyíri futóhomok és a szatmár-beregi fekete agyag. Egy 1964. évben készült összeírás szerint (45) a megye területén 18 folyami és 65 bányahomok-lelőhely található, zömmel a szabolcsi részeken, ahol ezt az anyagot az utak építésére és fenntartására már a legrégibb időben is felhasználták. A középkori utak közül példaként említik, hogy „igen forgalmas volt a Kálló és Kisvárda közötti út is. Széles, homokos út volt . . . " (46).

A régi iratokban az „út" sok helyen „töltés", vagy „hányás" elnevezéssel szerepel. A kötött talajon végzett útépítésekről egy Mária Terézia-korabeli író azt mondja: „lutum lutó ad ponunt et hoc vocant töltés." (47) azaz „Sárt sárra halmoznak és ezt nevezik töltésnek." Ez a mondás talán úgy igaz, hogy a töltésbe kerülő száraz anyagot időnként meglocsolták, hogy a föld fejtését és tömörödését elősegítsék. A múlt században tömörítő eszközzel gyéren voltak ellátva az útépítők és — elődeink elbeszéléséből tudjuk — egyes helyeken az építést vezető útmesterek megállapodtak a környékbeli juhászokkal, akik napi 1—2 deci pálinkáért hajnalban és alkonyatkor végighajtották a juhokat a készülő földmunkán és ez hatásos tömörítésnek bizonyult. A megye nagyobb folyóinak: a Tiszának és a Szamosnak a hordaléka is alkalmas volt burkolatépítésre és útfenntartásra. Az említett összeírás 1964-ben 17 helyen mutat folyam- és bányakavics lelőhelyet, melyek kivétel nélkül a folyók közelében vannak. Ezek közül néhányat ma is művelnek, s a nagyobb szemcséket zúzzák és osztályozzák.

A Tisza—Szamos közén az 1930-as évek derekán, több községi átkelési szakaszt átépítettek, s a felbontott burkolatok alatt, a legtöbb helyen 30—80 cm vastag homokos kavicsréteget találtak. A Tisza felső szakaszán, a folyószabályozások előtti időkben görgeteg kövek is lerakódtak. Ezekből építették az úgynevezett „macskafej" burkolatot, amit a vasabroncsos forgalom nem szeretett, mert nagyon rázott, csak esős időben jártak rajta, száraz időben az útpadkán haladtak. Ennek a burkolatnak utolsó, 2—300 m hosszú, Kömörő község elején levő maradványát 1937-ben bontották fel. A Tisza ma már nem hoz magával görgeteg követ.

„Az utak gondozásának előjeleit keresve a rakamazi útról találjuk a legtöbb régi feljegyzést" 1801—1805 között „a régi földhányásból kezdett kifejlődni az első köves út . . . Először kaviccsal szórták le az utat, majd tovább már ágyazták és a kavicsot erre szórták, később zúzalékkal és kőporral töltötték ki a hézagokat, locsolták, hengerelték és megyénkben megszületett az első vizes makadám út" (48). Ez az idézet azt mutatja, hogy megyénkben a kőburkolatokat az 1800-as évek elején kezdték építeni, amely megállapítást egyéb feljegyzések is alátámasztanak. A közelmúltban azonban egy új adat látott napvilágot, melyről a szabolcsi ispáni központ régészeti kutatásainak vezetői 1971-ben így számoltak be: „1971-ben a földvár északi kapuja előtt ásott kutató árokban kb. 9 m széles köves út maradványaira bukkantunk. Ennek irányát követve megállapítottuk, hogy ez az út a földvárral egy időben épült, s így a magyar technika-történet egyik legrégibb emléke." (49)

A makadám pályákhoz a kőbányák nagyméretű köveket szállítottak, mert kezdetben zúzókkal nem voltak felszerelve. Az első kőtörő gépet 1886-ban az Erdélyben levő kissebesi bányában állították munkába, de a Tokaj környéki bányákból csak a 900-as években, nagyobb mennyiségben pedig az első világháború után lehetett zúzott anyagot beszerezni, addig a hengerlési kavicsot a helyszínen kézzel törték. A makadám „ágyazatául" szolgáló rakott alaphoz szükséges köveket is kőtörő kalapáccsal alakították ki. Az alap készítéséhez az úttükör két oldalán szegélyárkot készítettek, s ebbe rakták egymás mellé

az előre kiválogatott, nagyjából egy feklapos köveket. Kötött talajon a szegélyárok készítését pár évi tapasztalat alapján meg kell szüntetni, mert a padkákon és a makadám hézagain beszivárgó csapadék a szegélyárkokban gyűlt össze, ahonnan még padkaszivárgókkal sem sikerült eltávolítani és felfagyásokat, olvadáskárokat okozott. Az útalapokhoz szükséges köveket a helyszínen úgy alakították ki, hogy a kiszállított terméskövekből szabálytalan gúlákat készítettek, ezeket hegyes végükkel felfelé fordítva szorosan egymás mellé rakták és apróbb kődarabokkal kiékelték. A rakott alap akkor volt jó, ha azon végigmenve nem mozgott a sétáló talpa alatt. Ezt az alapozási módot megyénkben is több, mint 100 évig alkalmazták és csak 1952—53-ban váltotta fel az ún. szórtalap. Az alapokra terített hengerlési kavics, majd az iszapoló anyag és zúzalék betömörítését hosszú ideig a „400—500 liter vízzel töltött és 4—6 lóval vontatott hengerrel végezték". „A magyar állam az első gőzhengerét az 1890. évben vásárolta" (50), de egy 1927-ben megjelent kereskedelmi minisztériumi rendelet a makadám pályák hengerlésénél még a lóhengereket is figyelembe veszi.

Megyénk törvényhatóságainál az első világháború után 1920-tól kezdenek szaporodni a gőzhengerek, s az utolsó lóvontatású henger 1936-ban végzett búcsúmunkát a mai 491. sz. út egyik szakaszán.

Az első világháború után, 1925—26-ban indultak meg az országban a makadám pályák portalanításával és pormentes burkolatok építésével kapcsolatos munkák. Szabolcsban, már ezekben az években készítettek kátrányos felületi bevonásokat és porolajozásokat. A kötőanyagot kézi permetezővel szórták a makadám felületére. Öntöttaszfalt burkolatot a múlt században is építettek hazánkban, s a vállalatok a nagyobb városokban, így Debrecenben is öntöttaszfalt telepet létesítettek. Az öntött aszfaltot gyöngykavics adalékkal gyártották, de 1926-ban a debreceni telep szakított a hagyománnyal és ásványi anyagként nemeszúzalékot használt. „Ez az ásványi adagolás pár évvel megelőzte a német útépítők 1929-ben »berlini recept« néven ismert »Hartguss asphalt« híressé vált összeállítását" (51).

Szabolcs megyében már ilyen keverékkel készítette a debreceni telep az első öntöttaszfalt burkolatokat. A keveréket kézi meghajtású forgódobokban állították elő. Később a nyíregyházi Államépítészeti Hivatal is épített öntöttaszfaltot és végzett burkolatfoltozásokat előbb kézi, majd motoros forgódobokkal. Az 1950-es években ezeket az eszközöket fokozatosan a motoros tűzkocsik (reizerek) váltották fel. Országunkban hengerelt aszfaltburkolatot már a múlt század második felében készítettek. Az egyik legnagyobb útépítő vállalat, a Magyar Asphalt RT. Vidéky nevű mérnöke, a magyar és német szakirodalom közlése szerint, 1873-ban a maihoz hasonló összetételű aszfaltbeton burkolatot épített. (52)

Ennek ellenére a hengerelt aszfalt nehezen honosodott meg, aminek okai között a korszerű keverőgépek hiánya is fellelhető. Az első világháború után ezen a téren is fejlődés mutatkozik. 1926-ban svájci, majd angol keverőgépek érkeznek hazánkba, és a Magyar Vegyipari Gépgyár keverőgépe is elkezdi a munkát. A nagy városokban, így Debrecenben is, az öntöttaszfalt telepekhez hasonlóan, hengerelt aszfaltkeverő telep létesül, és a meleg anyagot thermos-kocsik szállítják a munkahelyre.

Nyíregyházán 1928-ban elkészül az első sheet (homok) aszfaltburkolat az akkori Vay Ádám utcán. Szabolcs megye az aszfaltburkolatok szempontjából „szerencsés helyzetben van, mert a bitumen szállítási költsége elég kicsi, tekintettel arra, hogy Nyírbogdányból kapják" (53). A nyírbogdányi olajfinomítóban gyártott bitumen nem tartozott a legkitűnőbb kötőanyagok közé, de szükségből önállóan is használták. Legtöbbször keverték s már 3—5% kátrány hozzáadásával lényegesen megjavult a tapadóképessége, ha pedig kis menynyiségű albán, vagy mexikói bitument adtak hozzá, öntött aszfaltok készítésére is alkalmassá vált, s így valóban előnyös volt a szabolcsi utak építésénél.

Szatmár-Beregben lényegesen más volt a helyzet. A megye gyér vasútvonalaival, kezdetleges iparával, anyagi gondjaival, ma azt mondanánk, kedvezőtlen adottságú terület volt. A mátészalkai Államépítészeti Hivatal fennállása alatt sem kátrány, sem bitumen kötőanyagú burkolat nem épült.

Az útügyi statisztikákban 1926-ban a burkolatok rovatai között megjelenik az „új rendszerű makadám" elnevezés. Ugyanebben az évben a Szabolcs megyei alispáni hivatalhoz beadvány érkezik, melyben két budapesti mérnök ajánlatot adott találmányuk: a cementmakadám burkolat építésére (54).

Az építési mód lényege az volt, hogy a hengerlési kavicsrétegre cementhabarcsot terítettek, s addig hengerelték, míg a habarcs a kavicsréteg hézagait ki nem töltötte. Abban az időben a magyar portlandcement kitűnő minőségű és könnyen beszerezhető volt. Az útépítők azt remélték, hogy ezzel az eljárással, egyszerű eszközökkel, hosszú élettartamú, szilárd burkolat készíthető. Szabolcsban 5,2 km hosszú cementmakadám burkolat épült, de sem megyénkben, sem máshol nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert pár év alatt kigödrösödött és javítása, fenntartása

abban az időben nehezen megoldható feladatot jelentett.

Időközben lényegesen megnőtt a nehéz járművek forgalma, melynek hatása elsősorban a városi és a nagyobb községek átkelési szakaszain és a vasúti hozzájáró utakon mutatkozott, ezeknek átépítése fokozódó igényt jelentett. A nehéz forgalomra legjobban beváltak a faragott és hasított kő burkolatok, amelyek anyagát a Duna melléki és dunántúli kőbányák készítették, de ezekből, a magas szállítási költségek miatt, kevés jutott a keleti megyékbe Szabolcsba, Szatmárba. Az 1920-as évek végén a borsodi kőbányákban is megindult a különböző hasított kövek gyártása, s így megyénkben is lehetővé váltak a szükséges átépítések.

Kiskocka burkolat készült többek között Nyíregyháza átkelési szakaszán a Rákóczi úton és a vasúti hozzájáró úton, Kisvárdán, Vásárosnaményban; fejkő a mátészalkai állomási úton, kiskő az átkelési szakaszon és még több más helyen. Ebben az időben készítettek Nyíregyházán keramit burkolatot is. Az erdőbényei bányában a kiskocka melléktermékeként jelentkezett egy hozzá hasonló, de lényegesen vékonyabb: 4—6 cm vastagságú anyag, a lemezes kiskő, amit betonburkolatok kopórétegeként használtak fel. Lemezes kiskő burkolat épült 1936-ban Fehérgyarmaton. Ezek a burkolatok azonban az úthálózatnak igen kis részét, alig 1%-át alkották, az utak többsége vizes makadám volt, melynek felszámolása, átalakítása országszerte, s így megyénkben is az I. ötéves terv idején kezdődött. Megyénkben a folyékony és a hígított bitumenes burkolatok minden változatát megépítették. Készültek 8 és 4 cm vastagságú rétegek teljes és félitatással, épült igen sok kötőzúzalékos burkolat, egy- és kétrétegű kevert makadámszőnyeg, felületi bevonás és portalanítás. A hidegen bedolgozható keverékek nagy részét az Aszfaltútépítő Vállalat tállyai keverőtelepéről szállították, de a kevert anyagú burkolatokat is záróréteggel, felületi bevonással látták el. Ezekhez a munkákhoz motoros bitumenszóró berendezés kellett, amit rendkívül nehéz volt beszerezni. A nyíregyháziak tettrekészségét mutatja, hogy maguk állítottak össze bitumenpermetező gépkocsit, a szükséges alkatrészeket az Útfenntartó Nemzeti Vállalat műhelyében készítették el, még az igen pontos megmunkálást igénylő szórófejeket is, és tökéletesítették a bitumenkiemelő szerkezetet (55).

Megkísérelték a szőnyegburkolatok melletti szegélyek gépesítését oly módon, hogy a hagyományos faragottkő szegélyek helyett 25—25 cm széles öntött aszfaltcsíkot készítettek 2×3 cm vastagságban. A kivitelezők húzódoztak ettől a munkától, mert számukra nem volt termelékeny s a formasínek kitűzése, az aszfaltrétegeknek keskeny sávban való bedolgozása aprólékos, gondos munkát igényelt. A szegélyeket a burkolat építése előtt készítik el, s az a szerepük, hogy a burkolatot megtámasszák és a burkolat szintjét kijelöljék.

Forgalombiztonsági okokból a szegélynek elütő színűnek kell lenni a burkolattól, hogy a járművek vezetői lássák meddig tart a szilárd pálya, s hol kezdődik az útpadka. Ez utóbbi követelménynek az öntött aszfaltszegély nem felelt meg, mert fekete színe egybeolvadt a közte épített burkolat színével. Ez volt az oka, hogy később országszerte előre gyártott, fehér betonszegélyt építettek az aszfaltburkolatok mellé. Ez sem vált be, mert építése nehézkes volt, nem gépesíthető, sok kézi munkát igényelt. Ma már szegélyt többnyire csak átkelési szakaszokon készítenek a csapadék elvezetése céljából, nagyrészt előre gyártott betonelemekből. Külső útszakaszokon a burkolatot szélesebbre építik és a forgalmi sáv szélét, a záróvonalhoz hasonló fehér színű felfestéssel jelzik.

A korszerűsítési munkák megindulásáig megyénkben is az útburkolatok többsége, mint már említettük, vizes makadám volt, melyeknek fenntartását hagyományos módszerekkel végezték. A keletkező gödrökbe zúzott anyagot döngöltek, a nagyobb kiterjedésű kátyúkat foltozó, a lekopott felületeket teljes terítésű hengerléssel javították. A gépkocsik szaporodásával a makadámok felületén egy új jelenség mutatkozott, a bordásodás, aminek megelőzésére és javítására az országban különböző kísérletek történtek változó eredménnyel. Szabolcs-Szatmárban is kialakítottak egy módszert, mely abból állott, hogy a bordákat fellazították, áthengerelték, s ezután egy híg, iszap-agyag réteget terítettek a burkolatra, melyet lajtokban szállítottak a munkahelyre. Az így kezelt felületre a forgalmat csak akkor engedték rá, mikor az agyagréteg megszáradt (56). Ez az eljárás átmenetileg sima pályát eredményezett.

A folyékony és hígított bitumenek megjelenésével a burkolatok fenntartásában is változás, előrehaladás történt. A foltozást impregnált anyagokkal végezték, a nagyobb kátyúkat hidegen bedolgozható keverékekkel javították mind a vizes makadám pályákon, mind pedig a régi aszfaltburkolatokon is. A teljes terítésű hengerlés kötőanyagául is hígított bitument alkalmaztak, a burkolatok zárórétegeit megismételt felületi bevonásokkal készítették, a kisebb forgalmú utakon pedig bitumenes portalanítást végeztek. Ezek a fenntartási módszerek is meggyorsították a vizes makadámok felszámolását. A beton- és öntött aszfaltfelületek hibáit azonban továbbra is forgódobos keverékekkel javították.

A burkolatok fejlődésében jelentős helyet foglal el az előző fejezetben már említett nyíregyháza—beregsurányi út építése. A

nyíregyházi átkelési szakaszon több rétegből álló aszfaltburkolatot fektetett az Aszfaltútépítő Vállalat, az út további részein a 18 cm vastag betonburkolatot a Betonútépítő Vállalat építette. A beton alá ágyazatként 15 cm vastag, hengerelt zúzottkőréteget terveztek, kivéve azt a kevés helyet, ahol az új út a régi nyomon haladt s a meglevő makadám ágyazatként felhasználható volt.

A zúzottkő beszerzése és szállítása tetemes költséget jelentett, s az Útépítő Vállalat dolgozói azt javasolták, hogy ágyazat céljaira a helyi, homokos talajt cement bekeverésével szilárdítsák. Ez volt hazánkban az első nagyüzemi méretű cementstabilizációs útépítés, ezért érdemes megemlékezni a végrehajtás körülményeiről. Ebben az időben, az első ötéves terv kezdetén, nem volt még országunkban stabilizációhoz szükséges gép. Az építők, a környező gazdaságokban felkutatták azokat az eszközöket, amelyekkel a munkafolyamatok elvégezhetők voltak. A talaj aprítását szántással és tárcsás boronával, a cementtel való keverést pedig ekekapával oldották meg. A cementet, előre kiszámított mennyiségben zsákolva rakták ki a munkaszakaszokra s lapáttal egyenletesen szétterítették. Később ezen is újítottak, s egy átalakított vetőgéppel a cementadagolást pontosabbá és egyenletesebbé tették. A betonburkolat építéséhez lefektetett vezetékről biztosították a keveréshez és utókezeléshez szükséges vizet és a tömörítést útihengerekkel végezték. A stabilizált réteg 15 cm vastagságban készült 10 kp/m² cementadagolással. A minőséget sűrűn vett mintákon ellenőrizték (57). 1953-ban ismét elsők között az országban, előkevert bitumenes stabilizáció készült Szabolcs-Szatmárban, a csengeri „Lenin" Tsz bekötő útján, ahol a talaj kövér agyag. Szamos-homokot kevertek 5% FB-vel betonkeverőben, s ezt 15 cm vastagságban tömörítették az előre elkészített úttükörbe. A stabilizáció felületére 15—20 kp/m² 12/20 mm-es zúzalékot terítettek, s hengereltek a még képlékeny anyagba. 1956-ban itatott aszfaltmakadám-réteget építettek rá (58). A harmadik ötéves terv végére befejeződnek a makadámok korszerűsítési munkái, s 1971-ben megkezdődnek az útpályák teherbírását megerősítő szőnyegezések. Amíg a korszerűsítéseket a hidegen, vagy félmelegen bedolgozható bitumenes munkák jellemzik, addig az aszfaltszőnyegek már melegen terített rétegből készülnek. Erre a célra, — mint említettük —, a három vállalat 4 telephelyet létesített, s nagy teljesítményű keverőgépek és modern gépláncok végzik a bitumenes útalapot, vagy közismert nevén kavicsaszfaltot, ritkábban ennek nemeszúzalékkal javított, J.U—35 jelű bitumenes homokréteget sehol sem építenek annak ellenére, hogy Szabolcs-Szatmárban igen sok folyami és bányahomok lelőhely van. Kötőrétegként csak egy-két helyen készítenek K—25 jelű, zúzott anyagot tartalmazó, szabványokban előírt keveréket, helyette javított kavicsaszfaltot fektetnek különböző vastagságban, gyakran több rétegben. Ezt a megoldást a helyi anyag gazdaságos felhasználása indokolja. A kopóréteg az első években a finomabb, AB—12 jelű aszfaltbeton, de 1973-tól kezdődően megjelenik az AB—20 jelű durva aszfaltbeton is. Kopórétegként használják fel igen sokszor a kötőrétegként épített javított bitumenes útalapot is (F. 11. sz. kimutatás). A szőnyegezéssel évről évre nő a tartós aszfaltréteggel borított burkolatok mennyisége s ez az útfenntartás terén jelentős változásokat hoz magával. Előtérbe kerülnek a meleg anyaggal való foltozások, a lekopott felületek és érdesítő rétegek felújításai, a forgalom irányítását és biztonságát szolgáló burkolati jelzések gyakori átfestései. A KPM nyíregyházi Közúti Igazgatósága bekapcsolódott a hazánkban kibontakozó bitumenemulziós kísérletekbe és ezzel a kötőanyaggal már eddig is készített felületi bevonást, hideg aszfaltkeveréket, itatásos próbaszakaszt. Az emulziót ma még messziről, Zalaegerszegről kell szállítani, s megyénkben akkor lesz jelentősége, ha megépülnek a területi, emulziót gyártó telepek. Az építéseknél nemcsak a saját, hanem a más megyékben szerzett tapasztalatokat, sőt a múlt eredményeit is figyelembe veszik. A bitumenemulziós munkák nehezen indultak meg hazánkban annak ellenére, hogy már az 1920-as évek végén a Fővárosi Útügyi Intézet gyártott lassan törő emulziót. Ez az intézet olyan szervezete volt a fővárosnak, mint ma a városokban és községekben működő költségvetési üzemek. A gyártott anyagot elsősorban a budapesti utakon használták fel, állami úton 1931-ben készítettek bitumenemulziós aszfaltmakadámot Szegeden, az 5. sz. fő közlekedési úton. Az ötéves tervek folyamán a székesfehérváriak Bodajkon kísérleteztek emulzió gyártásával, de ez a vállalkozás rövid idő alatt megszűnt. 1968 óta a Chemical gyárt kationaktív emulziót, de ez gyorsan törő, s ezért nagy távolságra nem szállítható. Pár éve az Erdőkémia és a zalaegerszegi KÉV közös vállalkozásában készülnek különböző törőspontú bitumenemulziók és a gyártásnak más területekre való kiterjesztése előnyösen fog megmutatkozni megyénkben is az útépítésben és fenntartásban. gyénkben is az útépítésben és -fenntartásban. A burkolatok fejlődéséről a 6. sz. kimutatás tájékoztat.

3.2. Vonalvezetések, szélesítések

Az utak nyomvonalának kialakulásában kezdettől fogva lényeges tényezők voltak a terep- és a talajviszonyok és az építések földrajzi helyzete. A terep, megyénk területének nagy részén dombos, kisebb részén sík. Hegyeink, ami kevés van a beregi széleken, alacsony és közút nem megy rajtuk keresztül. A nyíri dombokon is síkvidéki jellegű utak létesültek, mert hosszirányú esésük a 3%-ot általában nem haladja meg, kivéve egy-két régi építésű révlejárót, ahol a folyópart és az átlagos vízszint közötti különbség miatt rövid szakaszokon az utat 6—9%-os eséssel építették. Közútjainknál a dombvidékre a sok, alacsony bevágás utal, amikben gyakran keletkeznek hófúvásos akadályok.

Már a régebbi tervezési előírások is azt tanácsolják, hogy a „hófúvásos területen ... az úttengelyt... a szélirányban célszerű vezetni" (59), ezt a tanácsot azonban ritkán sikerül követni, mert pl. két község összekötése közúttal a vonalvezetés irányát is megszabja, amitől eltérni csak kis mértékben lehet, bárhonnan fúj a szél. A birtokviszonyok is befolyásolták a múltban az utak vonalvezetését, a kisebb-nagyobb parcellákat ki kellett kerülni, mert a tulajdonosok nem engedték meg, hogy az út földjeiken menjen keresztül, máshol viszont a jó összeköttetéssel rendelkező birtokos elérte azt, hogy az utat valamelyik tanyájához, vagy majorjához kanyarítsák még akkor is, ha ez az útépítésnél felesleges többlethosszúságot jelentett. Mindezek miatt igen sok kis sugarú ív került az utak vonalvezetésébe, amelynek számtalan példáját láthatjuk még ma is megyénkben.

A maga idejében helyes törekvés volt az, hogy az utak községeken menjenek keresztül, ennek következménye viszont az lett, hogy a település a kiépített út mellett fejlődött, s létrejöttek a több kilométer hosszú, egy utcából álló falvak. Ilyen községünk is sok van. Ma már az út menti építkezéseket is rendeletek szabályozzák, s ennek eredményeként megnőtt az utakból kiágazó utcák száma. A motoros járművek forgalmának növekedésével megváltoztak a vonalvezetés feladatai is. Ezeket egy megyei tanulmány, melyet 1939-ben adtak ki, így foglalta össze: „Meg kellett szüntetni az éles, ún. hajtűkanyarokat, el kellett kerülni a falukat" (60). A kanyarulatok éles voltát, kezdetben azzal csökkentették, hogy a burkolatokat az ívekben kiszélesítették. A keskeny, 3—4 m szélességű pályák átereszthető képességét is szélesítésekkel növelték.

Az 1930-as években amikor az úthálózat nagy részén makadám burkolat volt, igen sok útszakaszt úgy szélesítettek, hogy az áthengerlések alkalmával nemcsak a pályára, hanem a burkolathoz csatlakozó padkákra is 0,5—1,0 m széles sávokban elterítették a 10 cm vastag kavicsréteget, s a hengerlést a teljes felületen elvégezték. Ezzel a megtoldott részek teherbírása csak kismértékben növekedett ugyan, inkább nemesített padkának volt tekinthető, de az előzések és kitérések számára mégis sikerült minden időben járható felületet biztosítani, és amikor a második hengerlésre is sor került, a kiszélesített részek teherbírása is számottevővé vált.

Az utak korszerűsítése a burkolatszélesítéseket is magában foglalta. A Közúti Igazgatóság házi szabványt készített a szélesítési munkákra, s ebben figyelembe vette a korabeli gépesítési lehetőségeket: az úttükör kiemelését, a zúzottkő terítését földgyaluval (gräder), vagy tolólappal (dózer) írta elő. A tervszerű munka eredményeként a fő közlekedési utak burkolatának szélessége 1976. évben már mindenütt 5,5 m-nél nagyobb, 1978-ban pedig a főhálózat több, mint fele 6 m-nél szélesebb burkolattal rendelkezik. Az alsóbbrendű utaknak közel 50%-án 1966. évben még 3 m széles burkolat van, ami 1978-ra már 10%-ra csökken. Ugyanebben az időszakban az 5,5—6 m szélességben burkolt hossz 20%-ról 60%-ra emelkedik. Ezekről a változásokról számol be kilométerekben a 8. sz. kimutatás, és szemlélteti %-okban a 8. sz. grafikon.

Az 1966. év előtt készített Igazgatósági összesítőkben három oszlop található, melyekben a 4,5 m alatti, 4,5—6,5 m közötti és 6,5 m feletti burkolatszélességek szerepelnek. Ezek az adatok összehasonlításra nem alkalmasak és különösen nagy hiányosságuk, hogy a keskeny, a 3 m szélességű burkolatok mennyiségéről nem adnak tájékoztatást. 1966-ban már majdnem a mai felosztásban találjuk a burkolatszélességeket, ezért kezdődik a kimutatásunk és ábránk ezzel az esztendővel.

A forgalom fejlődése szükségessé tette a nagyobb terhelésű utak átépítését. Ezek közül jelentősebbek a 4. sz. budapest—nyíregyháza—záhonyi, a 49. sz. rohod—mátészalka—csengersimai, a 471. sz. debrecen—mátészalkai, a 491. sz. győrtelek—tiszabecsi, és a már többször említett 41. sz. nyíregyháza—beregsurányi fő közlekedési út. Az átépítés azt jelentette, hogy egyes útszakaszokat új nyomvonalon építettek meg korszerű vonalvezetéssel s a megmaradt régi szakaszokat megfelelő pályaszerkezettel csatlakoztatták hozzájuk.

8. sz. kimutatás

Burkolatszélességek változása (m/km)

Hálózat	0,0—3,0	3,01—4,0	4,01—5,0	5,01—5,50	5,51—6,0	6,01 felett	kiépített hossz km	év
Fő	—	21,4	10,—	17,4	211,6	79,5	339,9	1966
Alsóbbrendű	689,9	347,9	97,6	11,8	292,2	51,2	1490,6	
Összesen:	689,9	369,3	107,6	29,2	503,8	130,7	1830,5	
Fő	—	19,4	5,3	14,2	202,6	97,6	339,1	1970
Alsóbbrendű	496,7	395,1	79,2	15,—	410,7	148,6	1545,3	
Fő	—	—	0,3	—	188,1	185,—	373,4	1976
Alsóbbrendű	298,2	397,6	59,8	17,1	791,1	119,4	1683,2	
Összesen:	298,2	397,6	60,1	17,1	979,2	304,4	2056,2	
Fő	—	—	—	—	183,9	190,5	374,4	1978
Alsóbbrendű	164,6	314,9	55,5	12,5	1011,2	125,6	1684,3	
Összesen:	164,6	314,9	55,5	12,5	1195,1	316,1	2058,7	

Most, amikor a megyei útépítések fejlődésében napjainkhoz érkeztünk, lépjünk vissza két évszázaddal és emlékezzünk meg az első magyar nyelvű útépítési szakkönyvről, melyből, tudomásunk szerint ez ideig egyetlen példány került elő, s azt egy nyiregyházi magángyűjtemény őrzi. A könyv címlapján a következők olvashatók:

AZ UTAK', ÉS UTSZÁK',
ÉPÍTÉSÉNEK
MÓDJA,

MELYET ÍRT
GAUTIER ÚR,

Frantziai Országban Királyi Indzsenér,
és a' Hidak', Töltések', Ország-Utak',
és Városi Utszákknak Inspektora.

Mostan pedig
Hasznos jegyzésekkel meg-bővítve,
és szükséges Táblákkal meg-ékesítve

Magyarul ki-adott
KOVÁTS FERENTZ
M. O. E.
Mathematikus

Pozsonyban és Kassán
Landerer Mihály
költségével. 1778.

3.3. Keresztezések, csomópontok

A közutaknak balesetveszély szempontjából legkényesebb részei közé tartoznak a különböző keresztezések. 1975. évben 323 db közút-közúttal szintbeni keresztezés volt a megye területén, melyből:

főút-főúttal	8 db.
főút-alsóbbrendű úttal	118 db.
alsóbbrendű út-alsóbbrendű úttal	197 db.
Összesen:	323 db.

Ugyanebben az időben a főúthálózat 26%-a, azaz 95,9 km, az alsóbbrendű hálózat 43%-a, 735,8 km együttesen 831,7 km hosszban átkelési szakasz volt, vagyis a megyei közutak 40%-a lakott területen haladt keresztül. A városok, a községek utcáival ma is sok a szintbeni keresztezés, amiket megszüntetni nem lehet, de nem is szükséges, viszont a nagy forgalmú keresztezésekben — főként a városokban — csomópontokat kell kialakítani, s a forgalmat jelzőberendezésekkel szabályozni. A megye országos közúthálózatán jelenleg 27 kiépített csomópont van, melyeknek utankénti megosztása a 9. sz. kimutatásban látható.

9. sz. kimutatás

A közúti hálózaton kiépített csomópontok (61)

4. sz. főközl.	Budapest—Záhony	12 db.
41. sz. főközl.	Nyíregyháza—Beregsurány	1 db.
36. sz. főközl.	Polgár—Nyíregyháza	2 db.
38. sz. főközl.	Bodrogkeresztúr—Nyíregyháza	4 db.
49. sz. főközl.	Rohod—Mátészalka Csengersima	7 db.
491. sz. főközl.	Győrtelek—Tiszabecs	1 db.
	Összesen:	27 db.

A közúti forgalom mellett, különösen az utóbbi években megnőtt a vasúti forgalom is, mely a közút- és vasútkeresztezésekben erősen hat az utak forgalmára. Megnövekedett a keresztezéseken áthaladó vasúti szerelvények száma és sebessége, s ezzel nemcsak a baleset veszély fokozódott, hanem gyakori torlódások keletkeztek a közúti forgalomban.

A megye székhelye, Nyíregyháza közúti és vasúti csomópont, s így elsősorban itt kellett gondoskodni a kétfajta forgalom szétválasztásáról. Itt épült az első közúti felüljáró, a sóstói 1969. évben. Közúti aluljárók már korábban is épültek a záhony—vásárosnaményi összekötő úton 1948. és 1964. években. A IV. és V. ötéves tervek idején is épültek kétszintű vasúti keresztezések (10. sz. kimutatás) és sokat fejlődött az út—vasút szintbeni keresztezéseinek biztosítási módja is. Ezt a fejlődést a 11. sz. kimutatás szemlélteti.

10. sz. kimutatás

Közúti felül- és aluljárók (62)

a közút megnevezése és szelvénye		az építés éve
közúti felüljárók		
36. sz. Polgár—Nyíregyháza főút	49 480	1977
4. sz. B.-pest—Debrecen—Záhony főút	270 116	1974
— „ —	273 160	1979
— „ —	313 619	1973
Sóstói felüljáró		1969
közúti aluljárók		
4115. Záhony—Vásárosnamény összekötő út	1 958	1948
összekötő út	9 835	1964
4115. Ajak—Záhony összekötő út	10 200	1973

11. sz. kimutatás

Út—vasútkeresztezések biztosítási módjai (63)

év	1975 db	1980.
felüljáró	3	7
fénysorompó	4	—
fény+félsorompó	21	80
csapórudas sorompó	53	29
jelzőőr (iparvágány)	1	7
biztosítás nélkül (keskeny) nyomtáv	56	15
Összesen (db)	138	138

Látható, hogy az V. ötéves tervben a szintbeni keresztezéseknél legbiztonságosabbnak ítélt fény- + félsorompós megoldások száma közel négyszeresére emelkedett. A forgalom növekedése a kétszintű keresztezések megépítését és a szintbeni keresztezéseknek biztosító berendezésekkel való ellátását a jövőben fokozottan szükségessé teszi.

4. A közúti forgalom fejlődése

Az előző fejezetekben többször történt hivatkozás a forgalom változásaira, fejlődésére, melynek számszerű értékeit a forgalomszámlálások eredményei mutatják. Magyarország közúthálózatán az első forgalomszámlálást illetve észlelésen alapuló forgalombecslést, mint ahogyan azt az akkori Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium jelentése nevezi — az 1876. évben a második forgalomszámlálást pedig 1894. évben tartották. A gépkocsi megjelenése forradalmasította a közúti közlekedést (64) és tette szükségessé a két háború között 1927/28. és 1935/36. években, a felszabadulás után pedig 1955/56., 1963., 1970. és 1975. években végzett egész országra kiterjedő forgalomszámlálást. A közbenső időkben is számolták a forgalmat, ellenőrzés és a fejlődés kiértékelése céljából egyes jellemző keresztmetszetben.

Az első személygépkocsi 1895-ben jelent meg Budapesten (65). „Megyénkben 1912-ben jelenik meg először az automobil, mint versenyző eszköz, ekkor haladnak át a nagy magyar túraút résztvevő kocsijai. Háború után rohamosabb lett a fejlődés és a tokaj—nyíregyházi műúton 1927., 1928., 1929., 1930. és 1931. években ... már komoly autó- és motorkerékpár-versenyek zajlottak le" (66). Az országot gépjárműkerületekre osztották fel és Szabolcs, Szatmár és Bereg vármegye területén — Nyíregyháza székhellyel — külön kerületi szakértő közeg van. 1938-ban a nyíregyházi kerületben 350 automobil, 220 motorkerékpár és 22 teherautó van nyilvántartva" (67). Növelik a forgalmat az autóbuszjáratok, melyek közül az első 1925. évben indult meg Nyíregyháza és Büdszentmihály között.

A motoros járművek számának szépen megindult növekedését a háború megállította, a meglevő állomány nagy része elpusztult, s a felszabadulás után csak az 1960-as években kezdett erőteljesen fejlődni. Az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma 1955. évben 0,3, 1960-ban 1,1, 1965-ben 3,9, 1970-ben 11,5 és 1975-ben 31,8 db volt, vagyis húsz év alatt több, mint százszorosára növekedett (68). Ez a nagymértékű felfutás természetesen elsősorban a megye közútjain mutatkozó forgalomban jelentkezett. A forgalom fejlődése a 12. sz. kimutatásban szereplő adatokból látható, ahol 3 egymástól lényegesen elütő számlálási helyen megállapított értékeket tüntettünk fel. Az első helyen a két háború közötti forgalomszámlálások adatai is szerepelnek annak érzékeltetésére, hogy milyen ugrásszerű volt a gépkocsiforgalom fejlődése a második háború után. A kimutatásban közölt értékekből megállapítható az is, hogy az autóbuszforgalom az 1956—75 közötti húsz év alatt mintegy tízszeresére növekedett. Ez a szám azért figyelemreméltó, mert a megye keleti részén levő községek jelentős többsége, a gyér vasúti vonalak miatt, csak autóbusszal közelíthető meg. A legutolsó forgalomszámlálás 1980-ban történt, melynek adatait most állítják össze.

A közúti forgalom fejlődése (69)

Átlagos napi forgalom: jármű/db.

év	szgk.	motor-kp.	autó-busz	tehergépkocsi *könnyű*	tehergépkocsi *nehéz*	pót-kocsis	nyerges vontató	traktor	kerékpár	fogat	összes jármű
							kamion	dömper	moped		
4. sz. fkl. út 276 500 km. Nyíregyháza — a település széle											
927/28		39			5			—		287	331
935/36		27			4			—		372	403
956	47	59	11		59			—	186	94	456
963	206	332	24	40	85		34	38	1134	97	1990
970	854	704	68	111	403	84	41	27	1347	79	3718
975	2128	463	155	315	468	110	123	27	944	31	4764
41. sz. fkl. út 53 800 km. Vásárosnamény — külső szakasz											
956	126	213	15			481			508	553	1976
963	116	308	30	27	160	7		107	910	121	1786
970	405	531	64	131	489	71	6	125	1152	90	3064
975	1174	554	120	246	453	124	46	134	1131	61	4043
49. sz. fkl. út 15 000 km. Mátészalka — átkelési szakasz											
956	101	119	16			159			234	766	1395
963	117	147	15	15	64	16		36	419	80	909
970	535	405	66	212	212	107	61	36	506	57	2197
975	1032	415	95	191	326	169	45	72	501	47	2893

5. Folyami átkelőhelyek

Megyénkben sok az élő vízfolyás, melynek többsége természetes, kisebb része mesterséges. Természetes vizeink közül a legnagyobbak a Tisza, Szamos, Kraszna, Túr, a mesterségesek közül ismertebbek a Keleti- és Nyugati-főcsatorna, és ezeken kívül is igen sok kisebb patak és ér, továbbá belvizek levezetését, mocsarak, lápok lecsapolását és egyéb célokat szolgáló csatorna hálózza be a megye területét. Az élő vízfolyásokat és a folyamszabályozások után fennmaradt holt ágakat keresztező közutak használatát, a forgalomtól függően, időszakos átkelési lehetőségek, révek, pontonhidak, vagy minden időben járható hidak biztosítják.

5.1. Időszakos átkelőhelyek: révek, pontonhidak

„Az országút és annak útjába eső vízi akadályokat leküzdő átkelőhelyek régebbiek, mint amit róluk a történelem tud" (70). A Tiszán és a Szamoson már a szabályozások előtt működtek révek, de az még nincs felderítve, hogy mikor keletkeztek. A tiszaiak közül a legrégibb levéltári adat a tiszakóródi révről ismeretes 1374-ből, pár évvel későbbről, 1381-ből a tiszavidi rév- és vámjogáról kapunk tudósítást (71), és 1389-ben arról, hogy az ugornyai rév és vám már létezett (72). Lónya 1593-ban kapott révjogot Rudolf császártól (73). A Rákóczi-szabadságharcban nagy szerepet játszanak a tiszai révek. 1703-ban a tiszabecsi révnél, melyet Szatmár és Ugocsa nemesi felkelői őriztek, Rákóczi hidat veretett. Seregeinek ellenőrzése alá kerültek a naményi (ugornyai) és a vidi révek is, míg a csekei révet labancok őrizték (76). Ez utóbbiról Petőfi is megemlékezik: „Badalló mellett, Bereg és Szatmár megye közt jöttem át a Tiszán... Badallóval csaknem szemközt fekszik innen a Tiszán (tulajdonképpen túl a Tiszán) Cseke és a csekei temetőben Kölcsey Ferenc" (77).

Az 1700-as évek levéltári iratai tájékoztatnak a zsurki, leányvári, veresmarti, tokaji, löki, kenézlői, záhonyi, cigándi révekkel kapcsolatos eseményekről (78), míg a kisvarsányi révről egyházi számadások emlékeznek meg (79).

A szamosi átkelések közül a csengeri, a gyügyei, matolcsi és a szamosszegi révekről a XIV—XV. századból vannak adatok (80). Ezek még a szabályozatlan folyón működtek s a szabályozás után megszűntek. Helyettük az átvágásokon, melyeket még ma is új-Szamosnak neveznek, újabb révek keletkeztek Szamossályi, Cégénydányád, Matolcs, Panyola és Olcsvaapáti községeknél. Megyénkben a múltban a „komp" elnevezés a mindennapi beszédben egyáltalán nem, a hivatalos iratokban is ritkán szerepelt. Az átkelőhelyet „rév"-nek, az úszótestet „hidas"-nak, működését révjáratnak nevezték. Ma már kompokról is beszélünk. Nálunk motoros vontatású komp nincs, csak „köteles" hidasok működnek oly módon, hogy a folyók felett átfeszített, acél drótokból sodort kötélen vascsigák futnak, melyeknek mozgását az úszótesten levő csörlőkkel szabályozzák. A hidast a sodorvonalra ferdén állítják, s így a víz mozgása viszi az egyik partról a másikra.

„Az átkelőhelyek vagy földesúri, vagy megyei, vagy kincstári jövedelem forrásai voltak, mert a használatukért vámmal fizettek" (81). A vámok megszűntével azok a révek, amelyek a közutak forgalmát szolgálták, az Államépítészeti Hivatalok kezelésébe kerültek, s fenntartásukra, a közút jellegétől függően az állami, vagy a törvényhatósági költségvetésben biztosították a szükséges fedezetet. A községi — rendszerint mezőgazdasági célokat szolgáló — kompok fenntartásáról az érdekelt községek gondoskodtak.

Az 517/IV/1953. MT számú határozat a megyék és más közületek által kezelt kompokat az Útfenntartó Nemzeti Vállalatnak adta át fenntartás végett. 1957-től a révek tanácsi tulajdonba kerültek.

1944 őszén a visszavonuló német csapatok a kompok egy részét is megsemmisítették, vagy megrongálták. A mátészalkai Á. É. H.

még ebben az évben szükséghidasokat készíttetett benzines hordókból, melyeket két gerendarács közé rögzítve, lepallózva, korláttal, csörlőkkel, lecsapható hídlásokkal ellátva eresztettek vízre. Ezzel a megoldással 2 kisebb (szgk), vagy egy nagyobb (tgk) járművet lehetett egyszerre szállítani. Ilyen hidas működött Csengerben és Matolcson a lerobbantott hidak pótlására és Cégénydányádon az elúsztatott komp helyett. Az első, szabályszerűen megépített új kompot Vásárosnaményban tették a Tiszára 1945-ben, majd fokozatosan látták el hidasokkal a többi átkelőhelyet is. Az úszótestek többsége 1960-ig fából készült. Ma mindegyik vasból van.

1980. évben — a csónakjáratokat nem számítva — a Tiszán 10, a Szamoson 4 komp működött. A révjáratokat a 9. sz. ábra mutatja és az F. 12., 13. sz. kimutatásban vannak részletesen felsorolva. (82) A réveken kívül két *pontonhíd* is biztosítja a forgalmat az év nagy részében a Tiszán, mindkettőt a KPM nyíregyházi Közúti Igazgatósága gondozza. A nyírbogdány—pácini úton levő az első világháború után került Dombrádra, ahol „1944. év október haváig volt üzemben, amikor a magyar hadsereg a háborús események miatt szétszedte és elszállította" (83). 1953-ban adták át ismét a forgalomnak. A tiszalúc—nagycserkeszi úton levő pontonhidat 1942-ben helyezték át Polgárról Tiszadobra, „ahol a német hadsereg 1944. év őszén felrobbantotta" (84). Újjáépítése 1949-ben történt meg.

5.2. Végleges átkelőhelyek. Hidak

A megyénkhez tartozó Tisza-szakaszon a legősibb híd a tokaji volt, valószínűleg 1750—60 között épült. Fahíd volt, két meder és több parti pillérrel, teljes hossza 90 öl, szélessége 4 öl volt. A fahidat 1896. évben rácsos, merevítő-tartós, függőhíd váltotta fel, melyet 1919-ben az intervenciós csapatok felrobbantottak (85). 1920-ban a honvédség épített pontonhidat, melyet később Dombrádra vittek át, s egyidejűleg a hídroncsokat is kiemelték a folyóból. A következő évben megkezdődött a végleges híd építése és 1922-ben át is adták a forgalomnak. Ez a híd 22 évig élt. 1944-ben a visszavonuló németek felrobbantották, de a szovjet hadsereg még az év őszén és telén ideiglenes fahidat épített. 1946-ban félállandó jellegű helyreállítás történt, az acélszerkezetű végleges híd 1959-ben készült el. A záhonyi Tisza-híd az 1700-as évek végén épült, közel egy időben a tokajival. A sorsuk is nagyon hasonló. Ez is fahíd volt, melynek jármai 1938-ban láthatók voltak kis vízálláskor. „Fedett volt, zsindely héjazattal" (86). 1911—12-ben elkészült az új híd, mely 1919-ben robbantás áldozata lett. 1920—22 között ezt a hidat is helyreállítják, de 1944-ben ismét megsemmisült. Záhonyban is a szovjet csapatok építettek ideiglenes hidat, amit azonban az 1945/46. évi jégzajlás elsodort. A ma látható híd 1962-ben készült el. Az előbbi két hídnál majdnem száz évvel később, 1849-ben épült a vásárosnaményi Tisza-híd fából, de ezt az 1869-es árvíz átszakította. 1886-ban új híd készült, ezt 1919-ben az intervenciós román csapatok robbantották fel. Újjáépítését 1921-ben kezdték meg és 1925 őszére fejezték be.

1926. január 29-én a hidat II. Rákóczi Ferencről nevezték el. 1944. október második felében a visszavonuló német és magyar katonai egységek, a Kraszna hídjával együtt felrobbantották. Az új híd 1951-ben, az első ötéves tervben épült meg (87). „Nevezetessége a hídnak, hogy teljes egészében hegesztett szerkezet, kivéve a helyszíni illesztéseket" (88). Ez a híd országunk legnagyobb és legmodernebb hegesztett hídja.

„Az 1929. évben indították meg és az 1931. évben fejezték be a balsai Tisza-híd építését... a hídon a személyforgalom szállítását szolgáló bodrogközi vasútvonalat is átvezették, s így Nyíregyháza és Sátoraljaújhely közvetlen vasúti összeköttetést nyert" (89), 1944-ben ez is a háború áldozata lett, azóta révjáratok szolgálják a személyi és a közúti forgalmat, s a vonatok mindkét parton a Tiszáig közlekednek.

Időrendben az 1939. évben épült kisari híd következik, amely hazánkban a Tiszán az első végleges átkelőhely. A háború végén ez is a többi híd sorsára jutott. 1947—48. években félállandó kivitelben újjáépült, a végleges hidat 1969. november 7-én adták át a forgalomnak. A mederhíd acélszerkezetét korszerű módszerrel, szabad szereléssel építették, „állványra csupán a szélső nyílás kezdő 35 m hosszú szakaszán volt szükség... A mederhíd főtartójának függőleges rudak nélküli szimmetrikus rácsozása alsópályás, nyitott híd esetén hazánkban újszerű megoldás" (90). A felrobbantott Tisza-hidak vázlatai a 10. sz. ábrán láthatók (90/a).

A Szamoson két hídunk van: a csengeri és a matolcsi. Csengerben valószínűleg a XVIII. században már volt híd, amit akkoriban a Csengerrel szemközt levő Komlódtótfaluról tótfalusi hídnak neveztek. Ez a híd az 1790-es években kinyomtatott Peleskei nótáriusban is szerepel, s a többi nagy, folyami hídhoz hasonlóan bizonyára fahíd volt, melyet a következő században átépítettek. Az új hidat 1893. májusában adták át a forgalomnak (91). Az első világháborúban nem sérült meg, de a má-

sodik végén, 1944-ben ezt a hidat is felrobbantották. A roncsokat 1947—48. években kiemelték a folyó medréből és a hidat 1949-ben helyreállították. Az 1970-ben pusztító nagy árvíz a csengeri hidat annyira megrongálta, hogy a forgalmat csak korlátozásokkal lehetett átbocsátani rajta. 1974—76 között új helyen, új híd épült, „a meder feletti szerkezet Magyarországon az első olyan megoldás, melyben az acél főtartókkal előregyártott pályalemez dolgozik együtt" (92).

Századunkban épült a matolcsi (ma: Tunyogmatolcs) közúti és vasúti híd. „E hídépítés volt az első világháború utáni időszak legelső nagyobb szabású hídépítése, amelynek munkálatait ... az 1922. évben elkezdték, de hitel hiánya miatt a munkát csak az 1925. évben fejezték be" (93). A híd a meder felett 3 db egyenként 45 m hosszú rácsos vasszerkezettel ívelt át, melyhez a Fehérgyarmat felőli ártérben vasbetonbordás híd csatlakozott. 1944. őszén a visszavonuló fasiszta csapatok ezt a hidat csak részben tudták megsemmisíteni, mert a gyújtózsinór elszakadt, de így is a folyóba zuhant a meder közepén és a matolcsi oldalon levő rácsos szerkezet, s ezzel megszűnt a közúti és vasúti összeköttetés lehetősége a Tisza—Szamos közén levő 36 községgel.

A híd helyreállítását sürgette az a körülmény is, hogy ez az elzárt terület volt a megye éléskamrája, mert a hadműveletek ezt a részt alig érintették. A helyreállítás fontosabb mozzanatainak ismertetése alkalmas arra, hogy a szakemberek felszabadulás utáni lázas építő tevékenységét és bátor kezdeményezését bemutassa. A mátészalkai Á.É.H. már az 1944. évben csónak, majd révjáratot létesített a közúti forgalom számára és a MÁV osztálymérnökségével karöltve megkezdte a híd helyreállításának előkészületeit, elsősorban az építési anyagok felkutatását. Központi segítségre számítani nem lehetett, mert a KPM a budapesti nagyhidak és az országos jelentőségű vasúti és közúti hidak helyreállításával volt elfoglalva, s így csak a megyei erőkre lehetett támaszkodni. A MÁV olyan vastartókat, melyek a vasúti terhelést is elbírják 15 m hosszban tudott biztosítani, ezek alkalmazása esetén a 45 m-es középső nyílásban a hídroncsokra kellett volna két alátámasztást építeni, s így nem lehetett volna a roncsokat eltávolítani. A folyó sodorvonala is a középső nyílásban volt és az első jeges árvíz az ideépített fajármokat elnyírta volna. Ekkor az építők egy merész és kockázatosnak látszó megoldást valósítottak meg. A mederbe ágyazódott hídroncsra és a megmaradt rácsos szerkezet alá állványzatot, ezekre vasúti vágányokat építettek. Az épségben maradt szerkezetet megemelték, sík felületű vasúti kocsikat toltak alá, s kézi csörlőkkel áthúzták a középső nyílásba, ahol a helyreállított sarukra leengedték. A híd többi része vastartós-fapallós megoldással, félállandó jelleggel készült, s 1946 első felében adták át a forgalomnak.

Ezért a munkáért a hídépítés irányítója és az építés vezetője, az akkori idők egyik legnagyobb kitüntetését, a Köztársaság Elnökének dicsérő levelét kapta. A hídépítésről a rádió hangjátékot sugárzott, „Híd a Szamoson" címmel. A híd félállandó részét 1962. évben véglegesre építették át. Ma már ez a híd nem alkalmas a kettős forgalom — közúti és vasúti — elviselésére, ezért új közúti híd építése van folyamatban a Szamos egy másik pontján, melyhez új nyomon megépített korszerű útszakaszok csatlakoznak.

1938—39. években egy harmadik híd is épült a Szamoson, a mai 4118. sz. nagydobos—fehérgyarmati úton Panyolánál, fajármokon fatartós, pallós szerkezettel. Ez a híd rövid életű volt, mert a megépítése utáni év jeges árvize elsodorta. Azóta a közúti forgalmat révjárat biztosítja (94). A felrobbantott hidak újjáépítésénél sokszor súlyosabb feladat volt a roncsoknak a folyómedréből való eltávolítása, mert ezek „a vízlefolyást és főként a jéglevonulást akadályozták ... a hidak újjáépítésének útjában voltak ... eliszapolódtak és sok helyen a folyómeder káros elfajulásához vezettek" (95). A kiemelés első, fontos mozzanata, a roncsokra rakódott iszap eltávolítása, amit többnyire úszókotrókkal végeztek el. Ez a munka igen nehézkes és bonyolult volt, megkönnyítésére a matolcsi Szamos-hídnál egy új módszert alkalmaztak. A folyóba a sodorvonal megváltoztatására faszerkezetű terelősarkantyút építettek, s „a terelés következtében sikerült mintegy 2—3 m magasságú iszapot a vízben fekvő roncsokról elhordatni és a roncsok kiemelését lehetővé tenni" (96).

Az 1944. őszén lezajlott hadiesemények nem kímélték a Nagyecsed, Kocsord, Szamosszeg, Vitka és Vásárosnamény határában levő Kraszna-hidakat sem. Ezek a műtárgyak 1897-ben épültek 50 m-es nyílásokkal. Elsőként a vásárosnaményi helyreállítása történt meg félállandó, és a kocsordi ideiglenes jelleggel 1946—47. években. Végleges hídként a kocsordi vasbeton ívhidat 1954-ben, a nagyecsedit 1960-ban, a szamosszegit 1967-ben, míg a vitkai és vásárosnaményi hidakat 1971-ben adták át a forgalomnak.

A Túr-csatornán 1929. évben épült vasbeton bordás hidak közül a 491. sz. főúton, Sonkád község határában levő sínylette meg a háborút. Az ideiglenes hídhoz a KPM Közúti hídosztálya a budapesti margitszigeti „Manci"-hídnál felszabadult rácsos fatartókat küldte a helyszínre. A végleges helyreállítást 1953. évben fejezték be. A felszabadulás után készült el a Keleti- és Nyugati-főcsatorna, ame-

lyeknek egy-egy szakasza megyénken halad át. A Keleti-főcsatornán 3, a Nyugatin 1 hídon mozognak a közúti járművek. Az eddig ismertetett hidak a 10. sz. ábrán vannak bejelölve. Jellemző adataikat az F—14 jelű kimutatás tartalmazza. A megyében levő összes hídra vonatkozó útkategóriánkénti adatok a 13. sz. kimutatásban láthatók.

13. sz. kimutatás

Hidak összesítő adatai

1978. XII. 21. állapot

útkategória	össz. szerkezeti hossz. m	db
elsőrendű főutak	1030,4	28
másodrendű főutak	1651,5	28
összekötő utak	1734,0	95
bekötő utak	351,0	18
állomáshoz, révhez vezető utak	61,3	4
Összesen:	4828,2	173

6. Egyéb közlekedési ágak

6.1. Vasutak

A múlt század közepén hazánk minden részén egymás után alakultak meg a vasúti vonalak építésére szövetkezett társulások. A folyamatot meggyorsította Széchenyinek 1848-ban „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről" című, az országgyűlésen tett előterjesztése, mely „az akkori idők felfogásának és adottságának megfelelően a közlekedés legfontosabb ágának a vasutat tekintette" (97). Megyénkben 1855-ben adtak engedélyt a tiszavidéki vasút építésére, mely Debrecenből indult ki és Nyíregyháza, Szerencs, Miskolcon át Kassára vezetett. A lakosság egy része ellenezte a vasútépítést, mert több százan éltek fuvarozásból, de Nyíregyháza város képviselő testülete már 1854. májusában 30 000 Ft hozzájárulást szavazott meg „ezenkívül ingyen felajánlotta a vasútállomás, pályaudvar és raktárak részére szükséges területet és a szükséges kő-, kavics-, agyag-, homokmennyiséget" (98). Az első vonat Debrecenből 1858. szeptemberében érkezett Nyíregyházára. 1870-ben alakult meg a Magyar Éjszakkeleti Vaspálya Társaság, melynek munkái közül a Debrecenből kiinduló egyik vonalnak az akkori Szatmár megye székhelyén, Nagykárolyban volt a végállomása, a Társaság másik alkotása, a Nyíregyháza—Csap—Ungvár közötti vonal a szabolcsi részeken haladt keresztül. A következő évtizedekben sűrűsödnek a vasútvonalak. 1879-ben kezdeményezik a nagykároly—mátészalkai vonal építését, 1887-ben átadják a forgalomnak a Nyíregyháza—Mátészalka közötti szakaszt, majd egymás után megindul a forgalom Szatmár—Fehérgyarmat, Nyíregyháza—Tiszalök—Tiszapolgár, Hajdúnánás—Büdszentmihály, Óhat—Tiszapolgár között. A személyszállítás vegyes vonatokkal történt, ami a forgalmat nagyon lelassította. A közlekedés gyorsítása végett „1883-ban egyes viszonylatokban ... omnibusz vonatokat állítottak be", ami a későbbi motorvonatoknak felelt meg. „1884. szeptember 8-án „kéjvonat" indult Nyíregyházáról Budapestre Munkácsy Mihály „Krisztus a Kálvárián" című nagy festményének kiállítása alkalmából." A XIX. század vasútépítéseit 1898-ban a Debrecen—Nyírbátor közötti vonal megnyitása zárta be (99).

Századunkban folytatódott a megye vasúthálózatának bővítése, 1904-ben a nyíregyháza—vásárosnaményi, 1905-ben a dombrádi és balsai, 1911-ben a nyíregyháza—nyíradonyi és a Hermina tanya—balsai szakaszokat adták át a forgalom számára. Ebben az évben Nyíregyházán a Sóstó—Bessenyei tér és a MÁV-állomás között villamosforgalomra tértek át. Az első világháború után a trianoni határ elvágta a szatmár—fehérgyarmati vonalat. A csonka vonal kiegészítésére épült meg 1926-ban a kocsord—fehérgyarmati szakasz. A két háború között létesült a Kisvárda—Baktalórántháza közötti vasút és kiegészült az ágerdőmajor—záhonyi vonal is. A balsai Tisza-híd megépítésével az átvezetett kisvasút a megyét a Bodrogközzel kötötte össze.

A felszabadulás után az első ötéves terv keretében adták át a forgalomnak a Jánkmajtis—Kölcse közötti vasutat. Az ötéves tervek folyamán rendkívüli mértékben megnőtt a Budapest—Debrecen—Nyíregyháza—Záhony közötti vasúti forgalom, s már a II. ötéves tervben megkezdődött a vonal villamosítása. Elsőként Szerencs és Nyíregyháza között indult meg az elektromos vontatás 1966. december 17-én, ezt követte 1967-ben a Nyíregyháza—Záhony, majd a Debrecen—Nyíregyháza közötti szakasz villamosítása. Ma már Budapesttől Záhonyig villanymeghajtású mozdonyok viszik a szerelvényeket. Az országhatáron kialakult a „Keleti kapu", a záhonyi átrakókörzet, melynek létesítését az tette szükségessé, hogy a „szovjet vasút nyomtávolsága 1524 mm, míg a mienk s általában az európai ún. normál vasutaké 1435 mm". „Záhony nemcsak hazánk »Keleti Kapu«-ja, ennél több, az átmenő (tranzit) forgalom révén híd a keleti és nyugati regionális piac között. A záhonyi Tisza-hidakon túl, szovjet földön (Csap és Munkács térségében) folytatódik az átrakó körzet, ahol a Nyugat-

Európából és a hazánkból szállított árut fogadják" (100).

A IV. ötéves terv idején a MÁV megszüntette azokat a vasútvonalakat, amelyeknek a forgalma kicsi, s fenntartásuk ráfizetéses volt. 1971-ben leállt a Jánkmajtis—Kölcse közötti vasúti forgalom, a személy- és teherszállítás a 491. sz. főút és 4133. sz. és 4144. sz. összekötő utak közeli szakaszaira terelődött. 1975-ben Kisvárda—Baktalórántháza között szűnt meg a vasút, s a forgalom a 4105. sz. összekötő úton halad tovább. 1976-ban a Debrecen—Fatelep—Nyírbéltek közötti vasút forgalmát a 4905. sz. összekötő út vette át. Ma „a megye területén 12 normál nyomközű, 531 km hosszú vasútvonal üzemel. Ezek 107 községet, 161 vasútállomással, illetve megállóval kapcsolnak be a vasúti közlekedésbe" (101). A megye vasúthálózata a 11. sz. ábrán látható.

6.2. Vízi utak

Megyénk két nagy folyóján, a Tiszán és a Szamoson már első királyaink idején is végeztek szállításokat. 1285-ben keltezték azt az utasítást, melyben „IV. László király meghagyja a szatmári és németi polgároknak, hogy az Ubulfiak hajóit, melyek várépítésre követ és czementet szállítanak le a Szamoson, meg ne adóztassák" (102). Más feljegyzések arról tanúskodnak, hogy a török időkben a Felső-Tisza vidékéről a Szamoson és a Tiszán tutajon szállították a gyümölcsöt délebbre, (103). A Kárpátokból és Erdélyből fát, építőanyagot, sót úsztattak bárkában, tutajon és sóhajókon. Sóraktárak és hivatalok működtek mai megyénk közelében a Szamos mentén Szatmárott, a Tisza mellett Tiszaújlakon és Tokajon. Ez utóbbi fontos átrakóhely volt, „hatalmas gerendákból épített »sóházában« 1920-ig tároltak sót; az épületet 1947-ben bontották le" (104).

Nevezetes tutajkikötő volt Kisvarsánynál, messzeföldről idejártak fenyőanyagért (105). Igen érdekes emléke a vízi közlekedésnek a zsurki templom karzatán levő, a XVIII. században készült festmény, melyen a tutajozást örökítették meg.

Széchenyi nagy fontosságot tulajdonított a vízi utaknak is, az ország közlekedésének fejlesztésében. 1847-ben átiratot intézett a vármegyéhez, hogy a Tisza és Szamos folyókon gőzhajóval próbautakat óhajt tenni (106). Ez az utazás a szabadságharc következtében elmaradt. Századunk elején megélénkült az érdeklődés a folyami hajózás iránt. 1900 nyarán Bogyai hajóskapitány a „Sirály" nevű csavargőzössel felment a Tiszán Vásárosnaményig, a Szamoson Olcsváig, s megállapította, hogy egyes akadályok eltávolítása után mindkét folyó hajózhatóvá válna (107). A belvízi — köztük a tiszai hajózás — fejlődésnek indult, de az első világháború a fejlődést megakasztotta. A háború után a trianoni határok az egységes víziúthálózatot szétszabdalták ugyan, de a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság tovább is működtette tiszai járatait. A MFTR-en kívül a Sátoraljaújhelyi Folyammérnöki Hivatal hajói a Tokaj környéki kőbányákból andezitet, magánvállalkozók pedig fát, gyümölcsöt és ipari nyersanyagokat szállítottak. „A tokaji kikötőből a 250—250 tonnás „Maros" és „Katica" nevű fedeles hajók rendszeresen szállítottak szabolcsi . . . búzát a szolnoki malomba. A felszabadulás előtt 8—10 gőzvontató dolgozott a Felső-Tiszán . . . A németek 1944-ben felrobbantották a tiszai hajópark nagy részét" (108).

A Szamoson a múlt század végén sok vízimalom működött, s ezek a folyami szállításokat akadályozták. A gőzmalmok szaporodásával egymás után számolták fel a vízi őrlőberendezésket, ma már mutatóban csak egy látható, az sem a Szamoson, hanem a Túron, Túristvándiban. Az utolsó szamosi vízimalom maradványai az 1930-as évek vége felé a gyügyei parton voltak kikötve.

A Szamoson szállítást jelenleg elvétve végeznek. A Tiszán napjainkban a Vízügyi Igazgatóságok, a Folyamszabályozó és Kavicskotró Vállalat és a MAHART hajói dolgoznak, de szállításaik az évi 400 ezer tonnát ritkán haladják meg. A folyami hajózást nagymértékben előmozdítja a Tisza-csatorna tervszerű, fokozatos kiépítése. A tervezet szerint a magyar szakaszon Vásárosnamény, Dombrád, Tiszalök, Kisköre és Csongrád, a jugoszláv szakaszon Új-Becse közelében épülnek vízlépcsők, Komoró, Szolnok és Szeged térségében pedig modern kikötők fogadják a vízi szállítmányokat. A vízlépcsők az öntözést biztosítják, energiát termelnek és összefüggő vízi utat hoznak létre. Kiépítésük a Tisza teljes magyarországi szakaszán 1000—1500 tonnás hajók közlekedését biztosítják, „s a hajózási idény évente átlagosan 300 napra hosszabbodik meg a jelenlegi 148 napról."

„A Tisza-csatornázás első nagyszabású létesítménye a tiszalöki vízlépcső — Tisza I — megyénkben épült meg 1950—59. között, s duzzasztásával a Tiszán 80 km, a Bodrogon 50 km, összesen 130 km hosszú állandó hajóút" létesítését is szolgálja. Amikor megépül majd a vásárosnaményi Tisza V. vízlépcső, ennek duzzasztó hatása a Szamoson is érvényesül (109), s ezen a folyón is segíti a vízi szállításokat. „Legnagyobb szárazföldi átrakóközpontunk Záhony kb. 16—17 millió ton-

nás évi áruforgalommal terheli zsúfolt vasútvonalainkat. Ha már működne a komorói és szolnoki kikötő, akkor a Szovjetunióból érkező „különböző anyagok egy részét is vízi úton szállíthatnánk tovább (110). A tiszalöki „duzzasztott vizet két nagy csatorna, a Keleti- és Nyugati-főcsatorna osztja szét". Mesterséges vízfolyásaink közül szállításokra a Keleti-főcsatorna alkalmas, mely a Nyírség nyugati részén halad, „egyrészt öntöző-, ivó- és ipari vizet ad a környezetének, másrészt hajóút, mert 700—1000 tonnás uszályok közlekedhetnek rajta" (111).

6.3. Légi utak

„A belföldi utasforgalmi és postaszállítási feladatok egyre növekvő igényei alapján 1927. novemberében megkezdik a nyíregyházi repülőtér létesítési munkálatait, hivatalos átadására 1930. március 14-én került sor" (112). Építés közben, 1928. augusztusában a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MALERT) próbajáratot indított Budapest—Debrecen—Nyíregyháza légivonalon (113). A gépek Budapesten a Mátyásföldi repülőtéren szálltak fel. A menetrendszerű járatok nyitása 1931. június 15-én történt, a repülő légipostát is hozott magával, s ezzel érkezett Krúdy Gyula is — utoljára — szülővárosába. „Az első járatot afféle hírverésnek, a repülés népszerűsítésének szánták. Ezért hívták meg rá a város neves szülöttét. Krúdy színes beszámolót készített az »égi ekvipázson« tett nyíregyházi útról" (114). A repülés Fokker F VII. típusú géppel történt, melynek utazósebessége 175 km/ó, a szállítható utasok száma pedig 8 fő volt. A járatot „gazdasági okok és a repülőtér talajjavítási munkái miatt" 1931. szeptember 15-én leállították (115). Egy év múlva 1932. szeptember 17-én Szombathely—Debrecen útvonalon légipostajárat érkezik Nyíregyházára, s a gép másnap Miskolcon keresztül repül Budapestre (116). „1934-ben — két hónapon keresztül — heti három járatot üzemeltet a MALERT, módosított útvonalon. 1944-ben a visszavonuló német csapatok a repülőtér mindkét hangárját felrobbantják... egyetlen forgalmi repülőgép és repülést kiszolgáló berendezés sem maradt épen" (117).

1946. márciusában megalakul a Magyar—Szovjet Légiforgalmi Társaság. Ez év október 15-én a budaörsi repülőtérről Debrecenen át Nyíregyházára érkezik „az újjászervezett magyar légiforgalom első légiposta járata" (118). Postát szállító gépek érkeznek 1947. és 1948. évek október hónapjaiban míg a rendszeres utasszállító járat 1950 június 1-én indul meg Budapest—Miskolc—Nyíregyháza légivonalon LI—2 típusú szovjet repülővel, melynek utazósebessége 350 km/óra és 21 utast lehetett szállítani rajta (119). A gépek a Ferihegyi repülőtérről indultak, s oda érkeztek vissza. 1954-ben megalakult a Magyar Légiközlekedési Vállalat (MALÉV) s átvette a közlekedés irányítását a MASZOVLET-től. A szovjet LI—2 típusú gépek selejtezésére 1963. év augusztusában került sor és ezzel együtt megszűnik a nyíregyházi légijárat is. „A repülőteret további üzemeltetésre a MHSZ veszi át. 1969-től a nyíregyházi repülőtéren történik a mezőgazdasági repülőgép-vezetők gyakorlati kiképzése" (120). Végül egy érdekes adat, 1974. október 20-án a nyíregyházi repülőtérről helikopter repült Budapestre az Aerofila 74. kiállítás alkalmából, s légipostát vitt magával (121).

7. Az útügyi szervezetek kialakulása

Az utak építésének és fenntartásának kérdése minden században a hadászat és a kereskedelem szempontjából került előtérbe. Az első útügyi szervezetet III. Károly hozta létre 1723-ban, amikor a helytartó tanács keretében működő műszaki bizottmány feladatává tette az utak építését és fenntartását, végrehajtását azonban a vármegyékre bízta, ahol szakemberek nem működtek. Mária Terézia 1772-ben elrendelte, hogy a vármegyékben útfelügyelőül mérnököt kell alkalmazni (122). Az utak építését és fenntartását közmunkával végezték, melynek felhasználását később az 1844. IX. tc. szabályozta. A szabadságharc leverése után, az elnyomatás idején szervezte meg a kormány a kerületi, megyei és járási építészeti hivatalokat.

7.1. Államépítészeti Hivataloktól a Közúti Igazgatóságig

A kiegyezés után, 1868-ban létesítették az *Államépítészeti Hivatalokat* (123) az állami utak, és a megyei mérnöki hivatalokat a megyék műszaki szolgálatának ellátására. Ezek a hivatalok mai megyénk mind az öt elődjének székhelyén működtek. 1877-ben a vármegyei mérnökök munkakörét az ÁÉH-ra ruházták s így egységes szervezet irányította a megyék területén levő állami és megyei úthálózattal kapcsolatos tennivalókat. Nagy jelentőségű volt a közutakról és vámokról szóló 1890. I. tc., mely hosszú időre — lényegileg 1950-ig — szabályozta az utak építésével, fenntartásával és a közúti igazgatással kapcsolatos rendszert. Az Államépítészeti Hivatalok a törvény szellemében működtek, s az előbb említett öt hivatalnak a mai megye területén végzett eredményes munkáját, az úthálózat fejlődésével foglalkozó fejezetünkben bemutatott 1. sz. kimutatás adatai igazolják. A kimutatás az 1918. évi útállapotról készült. 1920-ban a megmaradt úthálózat gondozása a nyíregyházi ÁÉH-ra hárult, melyet úgy oldottak meg, hogy Beregben és Szatmárban is kirendeltséget szerveztek (124). A csonka megyék egyesítésével a kirendeltségeket megszüntették és Mátészalkán hoztak létre Államépítészeti Hivatalt. A két világháború között a mai megye úthálózatának ügyeit a nyíregyházi és a mátészalkai ÁÉH-k intézték. Az 1938—39—40. évi területváltozások idején ismét csak a szabolcsi ÁÉH maradt addigi helyén, a mátészalkai megszűnt, viszont új hivatalok alakultak Beregszászon, Ungvárott, Szatmárnémetiben és Nagyszőlősön. Ezeket 1944. végén elsodorta a háború vihara, s 1945-ben már ismét csak a nyíregyházi és mátészalkai ÁÉH kezdte meg a megye útjainak helyreállítását.

Az országban levő ÁÉH-k egységes szervezetben működtek. A hivatal élére mindig nagy gyakorlatú mérnököket neveztek ki, aki a műszaki munkákat a szakaszmérnökökön, a pénzügyi és könyvelési tennivalókat a számadásvezetőn, az adminisztrációt az irodavezetőn és a hozzájuk beosztottakon keresztül irányította. A szakaszmérnökök felügyelete alá tartoztak az útmesterek, akik az utakon dolgozó útőrök munkáit ellenőrizték. Csupán a történeti hűség kedvéért említjük meg, hogy kezdetben az útőröket útkaparóknak, a törvényhatósági utakat kezelő útmestereket pedig útbiztosoknak nevezték. Az Államépítészeti Hivatalok a hatósági feladatokon kívül házilagosan végezték az utak fenntartását, új utak tervezését és építését is. Néha kis vállalkozók, kövezőmesterek, kubikosok látták el az építések egyes részeit, nagyobb vállalatok csak az országos jelentőségű útépítéseken dolgoztak, ott is az ÁÉH-k irányítása és ellenőrzése mellett. 1948—49-ben az államosítások eredményeként tervező és kivitelező nemzeti vállalatok jöttek létre, s az útfenntartási és építési munkák ellátására 1949 végén Nyíregyházán is megalakult az Útfenntartó Nemzeti Vállalat, mely nemcsak a feladatokat, hanem az útiszemélyzet egy részét is átvette az ÁÉH-tól. Ezt megelőzően a mátészalkai ÁÉH beolvadt a nyíregyházi hivatalba. 1950. év elején Szabolcs és Szatmár-Bereg

megyéket egyesítették, augusztus 1-én megalakult a Megyei Tanács, megszűnt az Állami építészeti Hivatal és a közutak hatósági teendőit az ÁÉH-ból szervezett, a Megyei Tanács V. B. keretében működő *VIII. Közlekedési Osztály* látta el.

Ezzel a közutak feletti jogkör a megyei vezetés hatáskörébe került azzal a céllal, hogy a megyei tanácsok tevékenységének kiterjesztéséhez és megszilárdításához ez a szervezet is hozzájáruljon. Az osztály számozása rövidesen *IX-re* változott. A szakmai irányítást továbbra is a KPM végezte. Az 517/IV/953. sz. minisztertanácsi határozat alapján 1954. április 1-én megalakult a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó *Közúti kirendeltség.*

Az útőri személyzet azonban továbbra is az Útfenntartó Vállalatnál maradt, s ez a fenntartási munkákat nehézkessé tette, sok, felesleges adminisztrációt igényelt és késedelmeket okozott. Az újabb átszervezés 1958. május 1. napjával, a Közúti Kirendeltség és az Útfenntartó Vállalat személyzetéből létrehozta a *Közúti Igazgatóságot,* az útőröket az Igazgatóság vette át és a szervezeti utasítás értelmében az Igazgatóság végzi a kifejezetten útfenntartási munkákat (125). Ez az intézmény munkakörében és felépítésében erősen hasonlít az Állami építészeti Hivatalokhoz. Az úthálózat kezelésére Szabolcs-Szatmár megyében 6 útmesterséget állítottak fel, melyek egyenként 300—350 km út gondozását végezték. Az útmesterségek területi elosztását a 12. sz. ábra mutatja. A közúti forgalom növekedésével az útfenntartási feladatok útüzemeltetési feladatokká nőttek, s ez az Igazgatóság szervezeti változását tette szükségessé. Az útmesterségek összevonásával üzemmérnökségeket hoztak létre: a központban, továbbá Nyíregyházán, Kisvárdán és Mátészalkán; kirendeltségek létesültek Nyírbátorban és Vásárosnaményban.

Az Igazgatóság megalakulásakor a gépállomány „az útőri hálózat fenntartó tevékenységéhez igazodott. A gépesítés magvát a kisteljesítményű ... kerti traktorok és eszközeik képezték". A kátyúzó munkák fő eszköze „hosszú időn át a vontató, a pótkocsi és 500 l-es motoros üst maradt" (126), még akkor is, amikor ZIL majd Közgép Cs. 700-as típusú kátyúzó gépkocsik kerültek az Igazgatóság birtokába. Az aszfaltkeverékeket 4,5 t-ás reizerrel és 300 kg-os Közgép keverőkkel készítették. Az utóbbiakat a korszerűbb C. 25. típusú keverőlánc váltotta fel. Az eltelt „időszak gépesítésének főbb állomásai voltak:"

1. a Nyíregyházán, Nyírbátorban, Nagyszekeresen, Vásárosnaményban és Kisvárdán kezdetben létesített bitumentárolók felszámolása, s helyettük föld alá helyezett 50 m³-es acéltartályok telepítése korszerű melegítő, töltő, lefejtő és kiemelő berendezésekkel. A régi tárolók felszámolása jelenleg is folyik.
2. A vonalas fenntartó géplánc keretében megjelentek a 3000 l-es bitumenpermetező, a Csepel gépkocsira szerelhető zúzalékszóró, a HON 050 és Vöcsi típusú rakodók, az MTZ 45 és Utos vontatók, melyek tereprendezőkkel is fel voltak szerelve, továbbá a gräder és az úthenger. Az utóbbi eszközökből alakult ki a szélesítések géplánca is. A padkák gaztalanítását RS—09 típusú traktorra szerelt E. 143 típusú kaszákkal végezték.
3. A helyi anyag bedolgozására folyamatos betonkeverő és cementfogadó állomást létesítettek.
4. A burkolatjelek festésére Kardos-féle RS—09 és Siska-féle M. 6. típusú traktorokból festőgépeket alakítottak ki.
5. A téli fenntartási munkák közül a hóeltakarításra a ZIL-ekre szerelt kétszárnyú és a Csepel gépkocsikra szerelt egyszárnyú hóekék és a tereprendezővel mozgatható vontatók szolgálnak. Síkosság elleni védekezés eszközei az „5 db RCW² traktorvontatású műtrágyaszóró és a Vitális szórólapáttal felszerelt 8 db bérelt ZIL gépkocsi."
6. A gépállomány karbantartására az Igazgatóság egy szerelőaknás és egy akna nélküli műhelyt létesített. „A területi üzemzavarok elhárításához 1 db átalakított és 1 db új beszerzésű műhelygépkocsival" rendelkezik.
7. A fizikai dolgozók elszállásolása 6 és 8 személyes lakókocsikban történik.

A fokozatos „fejlesztő munka eredményeként kialakult gépállomány a ma feladatához megfelelő, de a holnapi feladatokhoz továbbra is folyamatosan fejleszteni kell" (127).

A Közúti Igazgatóság szervezetének jelenlegi felépítése a következő:

Az igazgató közvetlen irányítása alá tartoznak az igazgatási osztály, a belső ellenőrzés, a személyzeti vezető és az oktatási előadó.

A főmérnök irányítja a központi és a területi műszaki, a gépészeti és a forgalomtechnikai osztályok munkáját.

A főkönyvelő a közgazdasági osztály keretében a munkaerő, a közgazdasági elemző, a pénzgazdálkodási és a számviteli csoportok tevékenységét irányítja.

A KPM nyíregyházi Közúti Igazgatósága fennállása óta több kitüntetésben részesült. 1975. évi eredményes munkájáért miniszterhelyettesi dicséretet nyert, az 1976. évi szocialista munkaversenyben a közúti szakágazat

kitüntetett Igazgatósága lett. 1978. évi kiemelkedő műszaki, gazdasági tevékenységéért dicséretet kapott, 1979. évben pedig a Kiváló Közúti Igazgatóság kitüntetéssel jutalmazták munkáját.

A Nyíregyházi Közúti Igazgatóság működési területét, a Szabolcs-Szatmár megyei közúti hálózat 1980. évi helyzetét a 13. sz. ábra mutatja.

7.2. Az Útfenntartó Nemzeti Vállalattól a Közúti Építő Vállalatig

Az Útfenntartó Nemzeti Vállalat, melynek 1949 végén történt megalakulásáról már az előző fejezetben megemlékeztünk, érdemi munkáját 1950. január 1-vel kezdte meg. A „Nemzeti" jelző megkülönböztetésül szolgált a magáncégektől, s mikor a vállalatok államosítása befejeződött, a jelző feleslegessé vált. Az Útfenntartó Vállalatnak sok nehézséget kellett leküzdeni addig, amíg kialakultak a kivitelezések külső és belső lehetőségei. A kivitelezéshez szükséges gépekkel és szállító eszközökkel igen gyéren rendelkezett. A KPM Útosztálya az Útigépjavító Vállalat és az Útfenntartó Teherautó Vállalat segítségével központosítva kívánta a nehézségeket megoldani, de ezeket elég rövid idő alatt többször átszervezték, ami az útfenntartási munka végzésére is kihatott. Külső hatásként jelentkezett a hovatartozás kérdése is, mely a Megyei Tanács felügyeletéből indult, a KPM-mal, majd a tröszti irányítással folytatódott, s most ismét a KPM-hoz kanyarodott vissza. A vállalati munka belső nehézségei között a kezdeti időkben első helyen a munkanormák megállapítása mutatkozott. Az útépítési munkák teljesítményadatainak kialakítására alapul szolgáltak a kapitalista társadalomból ismert szakmány (akkord) bérfizetési módszerek, de útfenntartásra ilyenek nem voltak. 1953—54. években az Útfenntartó Vállalatokból leválasztották a területi Mélyépítő Vállalatokat, amelyek kezdetben a KPM, majd rövidesen az ÉM felügyelete alá tartoztak, ahol beolvasztották ezeket más területi vállalatokba. Nyíregyházán a 6. sz. Mélyépítő Vállalat székelt.

1958-ban az Útfenntartó Vállalat Közúti Üzemi Vállalattá változott, s az útfenntartási feladatokat az útőrökkel együtt az ugyanakkor létrejött Közúti Igazgatóságoknak adta át. Tíz évvel később, 1968-tól kezdődőleg Közúti Építő Vállalat elnevezéssel működik. Tevékenységi köre kiterjed az út-, hídépítési, fenntartási, korszerűsítési, továbbá a vasút- és egyéb mélyépítési munkákra. Alaptevékenységéhez tartozik a „melegen és hidegen bedolgozható aszfaltkeverékek" készítése „hidak és egyéb műtárgyak elemeinek, valamint más beton- és vasbetonelemek" gyártása és értékesítése (128). Kiegészítő tevékenysége: „Kő, kavics, homok és egyéb helyi építőanyagok kitermelése és értékesítése." Végzi a közlekedés-építőipari gépek és berendezések javítását és szerelését, laboratóriumában talaj-, aszfalt- és betonminták vizsgálatát és a fennálló jogszabályok keretei között tervezési munkát is végez. A vállalat kiemelten végzi a megye közúti hálózatának, s ezen belül a főutaknak korszerűsítési munkáit. Legnagyobb megrendelője: a Közúti Igazgatóság, részére a vállalat éves feladatának mintegy 60%-át teljesíti. Megrendelői közé tartoznak az AGROBER, mezőgazdasági útépítésekkel; a városi tanácsok úthálózati fejlesztésekkel és még igen sok megyei vállalat: ERDÉRT, HUNGAROFRUCT, TITÁSZ, AFIT, SZÁÉV, KEMÉV, melyektől építőipari munkákat vállal. A „vállalati összes tevékenység fővállalkozói árbevétele 342 millió forint", s ezt 698 fő átlagos éves állományi létszámmal és 94,8 millió értékű gépegyüttessel teljesíti. A meleg aszfaltot két korszerű keverőtelepen készíti: Orosom Teltomat V. és Fehérgyarmaton Teltomat IV. típusú keverőgépekkel, a bedolgozást pedig Vőgele-finiserrel felszerelt géplánc végzi. A vállalatnak ezenkívül Delmag-robbanómotoros cölöpverője és Elba betonkeverő telepe van. A beton szállítását Mixer-kocsikkal, bedolgozását Swing-szivattyúval oldják meg.

A vállalat szervezeti felépítésében ez idő szerint az igazgató közvetlen irányítása alá tartozik az igazgatási és jogi, továbbá a munkaügyi osztály, a személyzeti és oktatási vezető és a belső ellenőrzés. A főmérnök a termelési, műszaki-technológiai, gépészeti, anyag- és szállítási osztályokat és a munkavédelmi irodát irányítja. A főkönyvelő alá tartozó egységek a számviteli és pénzügyi osztályok, a tervgazdasági és szervezési csoport. A vállalat 30 éves fennállása alatt 16 alkalommal kapott ... különböző elismerést — melyből 1 kiváló vállalati — 12 Élüzem szintű volt.

8. Utak mentén

8.1. Fásítások

Az állami közutak fásítása „1897. évben indult meg olyan tökéletes rendszerességgel és eredménnyel, amire országos vonatkozásban azóta is alig van példa" (129). A megyei utak melletti faültetésnek ekkor már több, mint negyedszázados múltja volt. A m. kir. Helytartótanács 58719/1863. sz. rendelete az utak melletti fasorok ültetéséről, megóvásáról, gyarapításáról és pótlásáról intézkedett, és községi csemetekertek létesítését, továbbá évenként a fasor állományról statisztika felterjesztését rendelte el. Az évről évre pontosan megküldött kimutatások igen szép eredményeket mutatnak, példa erre a rendelet keltét követő év, 1864 decemberében készített jelentés, melynek adatai a 14. sz. kimutatásban láthatók (130).

14. sz. kimutatás

A Szabolcs vármegyei utak melletti fasorok

1864. évi összesített adatai

községek száma:	149
faiskolák száma:	115
faiskolákban levő gyümölcsfák száma:	4541 db.
faiskolákban levő nem gyümölcs, de utak mellé való:	169 868 db.
utak mellé már kiültetett fák száma:	103 320 db.
utak mellé kiültetésre alkalmas csemeték száma:	66 548 db.

Leggyakrabban az akác-, nyár- és fűzfák, gyümölcsökből az alma-, körte-, cseresznye-, meggy-, szilva-, nyári- és őszibarackfák kerülnek az utak mellé. A fákat elég sűrűn ültették, és 50 év múlva a fasorok ritkításáról kellett gondoskodni. Szatmár-Bereg megyében is szorgalmasan fásítottak azzal a különbséggel, hogy itt gyümölcsfák ültetésére csak az első világháború után került sor. Kivételt képez a Tiszakóród, Tiszacsécse, Milota környékén őshonos dió, mely „milotai dió" névvel ma is alapja a nemesítéseknek. Az 1930-as években Szatmárban megjelent egy — az utak mentén ritkán látható — fafajta: a platán.

A gyümölcsfák kezelésére, főként permetezésére együttest képeztek ki, de a gyümölcsösök ápolása nehézkes volt, sok gondot okozott és baleseti veszélyt jelentett. A felszabadulás után a nagy részben megsemmisült felszerelést pótolni jó ideig nem lehetett, a fák gondozatlanok maradtak és a gyümölcsfák betegségeinek országútjává váltak, ezért sok fasort ki kellett irtani. Az útfenntartás rendezése az út menti fák kezelését is magával hozta.

A felszabadulás után — mint már említettük — országunkban elsőként létesült szakszerűen megtervezett és gondosan kivitelezett *tájfásítás* a nyíregyháza—beregsurányi úton. A terveket az UVATERV készítette, hasonlóképpen 1971-ben a 4. sz. út Kisvárda—Záhony és 1972-ben a Győrtelek—Tiszabecs községek közötti útszakaszok fásítási tervét is. A nyíri dombokon haladó útvonalak kis bevágásaiban jelentkező hófúvások elleni védekezésül *hófogó erdősávokat* telepítettek, a főutakon 11,3 km, az alsóbbrendű hálózaton 9,5 km, összesen 20,8 km hosszúságban (131). Az országosan végzett vizsgálatok azt mutatják, hogy a jól telepített erdősávok az utat nemcsak a forgalmat bénító hólerakódásoktól védik, hanem egyéb előnnyel is rendelkeznek. „A kellő szélességű (10—12 m) hólerakó sáv esetében, ahol alacsony növésű mezőgazdasági kultúrnövényt termesztenek... illetve kaszálással tisztán tartják, ott az ún. „közlekedési vadveszély" is minimális. Ez abból ered, hogy a rohanó, vagy vonuló vad az erdősávban megáll, óvatosan átmegy a sávon és soha nem rohan az úttestre" (132). Nagy szerepe van az erdősávoknak a gépjárművek égéstermékeinek kiszűrésében, vagyis a közutak környezetvédelmében is. Szükséges lenne megyénkben is fokozni az útvédő erdő-

sávok telepítését, mert „bebizonyosodott, hogy hét év alatt megtérülnek az erdősáv telepítési költségei" (133). A közúton való utazást kellemesebbé teszik az *út menti pihenők*, melyeket az Igazgatóság a forgalmasabb útvonalak mellett létesített. A pihenők általában árnyékos helyeken vannak, asztallal, paddal és szeméttartóval felszerelve, a 4. és 36. sz. főutak mentén 10, 15 db, a 41. sz. főút mellett 4—6 db kocsiállással. Ezeken a helyeken nemcsak pihenni, étkezni lehet, hanem kisebb javítási és szerelési munkák is zavartalanul végezhetők. Az út menti pihenők helyei a 15. sz. kimutatásban láthatók.

15. sz. kimutatás

Út menti pihenők

4. sz. főút	250,000 km szelvényében	2 db,
4. sz. főút	264,000 km szelvényében	2 db,
4. sz. főút	290,000 km szelvényében	2 db,
4. sz. főút	318,000 km szelvényében	2 db,
4. sz. főút	330,000 km szelvényében	2 db,
38. sz. főút	27,300 km szelvényében	2 db,
41. sz. főút	26,000 km szelvényében	2 db,
41. sz. főút	31,000 km szelvényében	2 db.
	Összesen:	16 db.

8.2. Nevezetességek útközelben (134)

Szabolcs-Szatmár megye határainak egy része országhatár. A megye keleten a Szovjetunióval, délen a Román Népköztársasággal határos, de a határokon kevés az átkelőhely, s így a közutakon átmenő idegenforgalom jórészt a teherszállításban mutatkozik meg. A belföldi turizmus az utóbbi időben némileg megélénkült, de még mindig kevesen tudják, hogy megyénk tájai —, különösen a folyók környéke — kellemes és maradandó élményt nyújtanak, műemlékeink sokasága pedig bőséges látnivalót kínál. Az utak történetéhez tartozik környezetének története is, ezért szólunk könyvünk utolsó fejezeteként az útközelben levő nevezetességekről. Elsőként azokat a helységeket soroljuk fel, ahol *híres emberek születtek, vagy éltek* és ahol emlékházak, vagy *múzeumok* láthatók. Ezeknek sorát a megyeszékhely: *Nyíregyháza* nyitja meg. Itt született Benczúr Gyula (1844—1920), a „századforduló kiváló festője, Krúdy Gyula (1878—1933), a modern magyar próza egyéni hangú nagy mestere, és ... Szamuely Tibor (1890—1919) a munkásmozgalom ... kiemelkedő alakja." Nyíregyházán van a Jósa András Múzeum és a sóstói Múzeumfalu is. *Tiszabercelen* született Bessenyei György „a felvilágosodás kori magyar irodalom vezéregyénisége". Szülőháza ma emlékmúzeum. *Tiszavasváriban* „töltötte gyermekkorát Vasvári (családi nevén Fejér) Pál, 1848—49. forradalmi ifjúságának egyik nagynevű vezéralakja". A tájmúzeum ma nevében őrzi emlékét. *Nagykálló* szülötte „napóleoni háborúk legendás hírű katonája, Simonyi óbester (Simonyi József, 1771—1832), valamint a nemzetközileg is elismert magyar belgyógyászati tudomány megalapítója Korányi Frigyes (1828—1913) orvosprofesszor". Szülőháza ma emlékház. *Tiszacsécséről* származik Móricz Zsigmond (1879—1942), a közelmúlt legnagyobb magyar regényírója. Lakóháza a gyermekkor világának hangulatát őrzi. *Tunyogmatolcson* született Zalka Máté (1896—1937) a hazai és nemzetközi munkásmozgalom kiváló harcosa". Szülőházát emléktábla jelzi. *Tarpa* a szülőfaluja Esze Tamásnak, a jobbágy származású kuruc brigadérosnak. Ugyanitt van eltemetve Bajcsy-Zsilinszky Endre. A községben, a Tájházban helytörténeti kiállítás látható. *Szatmárcsekén* a Himnusz költője Kölcsey Ferenc élt hosszú ideig. Sírját emlékmű jelzi a népművészeti értékű fejfák között. Lakóháza helyén épült művelődési házban emlékszobát rendeztek be. *Mándon* született Gáti István, aki 1820-ban megalkotta az első magyar gyorsírási rendszert. A már említett helyeken kívül *Mátészalkán* a Szatmári Múzeum, *Vásárosnaményban* a Beregi Múzeum, *Nyírbátorban* a Báthori István Múzeum, *Vaján* a Vay Ádám Múzeum, *Kisvárdán* a Vármúzeum, *Bátorligeten* az Őslép-kiállítás, *Szabolcs* községben pedig a volt Mudrány-kúria látogatható. A műemlékek közül sok, a XI—XV. századi templom helyreállítása történt meg. Ezek a következő helységekben láthatók: Ajak, Anarcs, Baktalórántháza, Beregsurány, Csaroda, Csenger, Csengersima, Fehérgyarmat, Jánkmajtis, Kállósemjén, Kisvárda, Kölcse, Levelek, Lónya, Márokpapi, Nagygéc, Nagykálló, Nagyszekeres, Nyírbéltek, Ófehértó, Piricse, Sonkád, Szabolcs, Szabolcsbáka, Szamosbecs, Szamostatárfalva, Tákos, Tiszabezdéd, Tiszacsécse, Túristvándi, Turricse, Vaja, Vámosoroszi. Külön kell megemlíteni a *nyírbátori templomokat.* „A református templom legszebb hazai teremtemplomunk, amelyet Báthori István erdélyi vajda kezdett el építeni az 1480-as években. A templom mellett álló harangtorony monumentális hatású, zömök, árkádos, négyfiatornyos faépítmény. Báthori István építette 1480. körül a volt minorita templomot is."

A megyében levő *várak* maradványai közül a legrégibb a *Szabolcs* községben levő Árpád kori földvár. *Vámosatya* határában

„kettős sáncárokkal védett középkori kővár alapjait tárták fel." *Kisvárda* jelentős műemléke az egykor hatalmas téglából épült vár megmaradt része. *Vaján* múzeumnak helyet adó Vay-várkastély látható, mely a XVI. század első felében épült.

Természetvédelmi területek is szép számmal vannak megyénkben. Közülük országos nevezetességű a *bátorligeti* ősláp „mely a Nyírség ősi, eredeti tájképét őrzi, jégkorszaki maradványú növény és állatvilággal (pl. elevenszülő gyík). A község határában védett még a Fényi erdő. Remek fapéldányai közül a legnagyobbak ... kb. 30 m magasak, 4—5 m törzskörméretűek". *Kállósemjén* határában védett a Mohos-tó környéke, ahol ingóláp és ritka mocsári növények találhatók. *Csaroda* területén védelemben részesül az égeres láperdejű tőzegmohalápos szőnyeggel borított Nyíres-tó és Báb-tava. A *Tarpa* határában levő Darab-erdő és a *Beregdaróc* melletti Dédai-erdő ritka növények termőhelye, szintén védett.

Az utak közelében *üdülésre, pihenésre* alkalmas helyeket is találunk. Legnagyobb népszerűségnek örvend a *nyíregyházi* Sóstógyógyfürdő, melynek vize mozgásszervi betegségek kezelésére is alkalmas. Úszó-, thermál-, gyermekmedencével, kulturált szolgáltatásaival igen kellemes üdülést nyújt. *Vásárosnaményban* a gergelyi Tisza-parton hétvégi telep fejlődik, táborozásra alkalmas helyet létesítettek fedett kerthelyiséggel, ahol hidegmeleg ételek kaphatók. *Nyíradony* közelében, a debreceni Nagyerdővel összefüggő Guti erdőben kempinget alakítottak ki.

A 41. sz. főút 70,3 km szelvényénél emléktáblával örökítették meg a Szovjetuniónak az 1970. évi árvízkárok helyreállítására nyújtott segítségét.

9. Függelék

F. 1. sz. kimutatás

Bekötő utak építése 1950—52. években

a KPM nyíregyházi Közúti Igazgatóságának (KIG) adatai szerint

	megnevezés	kiépített hossz km	építés éve
1.	zajtai	0,470	1950—51
2.	vajai	0,840	„
3.	csaholci	3,150	„
4.	aporligeti	4,950	„
5.	győröcskei	5,306	„
6.	gyulatanyai	2,000	„
7.	belegrádi	1,455	1951
8.	császlói	2,205	„
9.	sőrekuti	0,500	„
10.	csegöldi	2,550	„
11.	nyírszőlősi	5,365	1952
12.	tiszadobi	1,500	„
	összesen: 12 db	30,291,—	

F. 2. sz. kimutatás

Bekötő utak építése a II. ötéves terv idején
(1961—65)

a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet
(KÖTUKI) adatai szerint

	megnevezés	kiépített hossz km	építés éve
1.	nyírszőlősi	2,700	1964
2.	kálmánházi	1,500	1964
	összesen: 2 db	4,200	

F. 3. sz. kimutatás

Bekötő utak építése a III. ötéves terv idején
(1966—70)
a KÖTUKI adatai szerint

	megnevezés	kiépített hossz km	építés éve
1.	kisvarsányi	1,2	1967
2.	nyírteleki	2,5	"
3.	balkány—nádaspusztai	12,0	1967—68
4.	balkány—abapusztai	2,0	1970
5.	kálmánháza—Petőfi tanyai	4,6	1969
6.	péterhalomi	3,3	"
7.	görögszállási	3,7	"
8.	szalmavárosi	4,1	"
9.	sóstóhegyi	1,0	1970
10—11.	Nyíregyháza, Manda I., II.	7,7	"
12.	érháti	2,5	1970—71
	Összesen: 12 db	44,6	

Bekötő utak építése a IV. ötéves terv idején (1971—75)
a KÖTUKI adatai szerint

	megnevezés	kiépített hossz km	építés éve
1.	balkány—perkedpusztai	7,8	1971
2.	nagycserkeszi		
3.	cigándi	7,8	1972
4— 5.	nádasdi		
6.	Nagykálló—Ludastó	7,7	1972
7.	Nagykálló Butykasor	6,9	1972
8.	Nyírtelek—Felsősóskút	2,3	1973
9.	Nyírtelek—Ferenctanya	3,0	1973
10—11.	Kállósemjén—Forrástanya	5,2	1973
12—13.	Polyák—Rókabokor	4,6	1973
14.	Oros—Nyírjestanya	1,5	1973
15.	Oros—Külterület	1,3	1974
16.	Aporliget—Új tanya	4,3	1974
17.	Nyírpazony—Kabalás	2,1	1974
18.	Nyírtelek—Gyulatanya	1,8	1974
19.	Terem—Sárgaháza	1,8	1974
20.	Nagycserkesz—Púposhalom	3,9	1974
21.	Nagyhalász—Homoktanya	1,9	1974
22.	Balkány—Görénypuszta	1,6	1974
23.	Tyukod—Zsírostanya	5,8	1975
24.	Baktalórántháza—Flóratanya	2,9	1974
25.	Ibrány—Nagytanya	5,3	1975
26.	Vásárosnamény—Petőfi-tanya	1,6	1975
27.	Magy—Kauzsai-tanya	6,6	1975
28.	Ny.-háza—Szélsőbokor	2,0	1975
29.	Ny.-háza—Varga-bokor	2,0	1975
30.	Ny.-háza—Kazár-bokor	1,8	1975
31.	Nyírtelek—Varjúlapos	3,-	1975
32.	Penészlek—Dózsa-tanya	1,8	1975
33—34.	Tiszatelek	1,7	1975
35.	Vállaj—Ágerdőmajor	1,5	1975
	Összesen: 35 db	101,8	

F. 5. sz. kimutatás

Bekötő utak építése az V. ötéves terv idején
(1976—80)

a KIG adatai szerint.

	megnevezés	kiépített hossz km	építés éve
1.	Nyírtelek—Ferenctanya	3,0	
2.	Nyírtelek II.	1,8	
	Összesen: 2 db.	4,8	

F. 6. sz. kimutatás

Útkorszerűsítések 1955—60. évek között
KÖTUKI adatai szerint

(A főutak a régi számozással szerepelnek)

Az út megnevezése	km szelvénye	A korszerűsítés hossza km	éve
333. sz. Polgár—Ny.-háza	0,0—37,0	37,0	1955—60
471. sz. Mátészalka—Szatmárnémeti	0,0—22,0	22,0	”
475. sz. Mátészalka—Tiszaújlak	0,0—48,0	48,0	”
Összesen:		107,0	

Útkorszerűsítések a II. ötéves terv idején

(KÖTUKI adatai)

(A főutak a régi számozással szerepelnek)

Az út megnevezése	km szelvénye	A korszerűsítés hossza km	A korszerűsítés éve
Gergelyiugornya—Tarpa	0,0—17,0	17,0	1964—65
Balsa—Vencsellő	0,0— 1,4	1,4	1963
Tiszabercel—Nyírbogdány	0,0—12,0	12,0	1964—65
Nyírbogdány—Pácin	0,0— 3,6 és 11,6—16,4	8,4	”
Beregsurány—Fehérgyarmat	11,4—19,5	8,1	1963—65
Zsarolyán—Csengersima	7,3—15,8	8,5	1963
Mátészalka—Mérk	0,0—21,2	21,2	1963—64
Rakamaz—Nagyhalász	9,6—26,3	16,7	”
Kemecse—Bányatelek+váv	0,0—14,6+ 0,3	14,9	”
Hajdúdorog—Újfehértó	3,7—14,5	10,8	”
kéki bekötő	0,0— 8,3	8,3	1964
Sárospatak—Rakamaz	19,0—29,9	10,9	1961—63
Baktalórántháza—Nyírbátor	0,0—21,1	21,1	1960—63
Kemecse—Nagyhalász	0,0— 0,6	0,6	1963
333. Polgár—Nyíregyháza	1,5—21,6+24,7—27,0	21,4	1960—61
353. Nyíregyháza—Kisvárda	21,5—38,0	16.5	1961—63
471. Debrecen—Vásárosnamény	31,8—32,0+34,8—38,0	4,2	1962
471. Debrecen—Vásárosnamény	38,0—51,5	13,5	1960—61
471. Debrecen—Vásárosnamény	83,0—93,2	10,2	1961—63
472. Kisvárda—Vásárosnamény	0,0—23,3	23,3	1964—66
474. Mátészalka—Szatmárnémeti	24,9—32,6	7,7	1961
475. Mátészalka—Tiszaújlak	0,8— 6,8	6,0	1961
475. Mátészalka—Tiszaújlak	47,7—54,9	7,2	1961—62
4. Budapest—Debrecen—Záhony	324,9—347,6	22,7	1961—62
Összesen:		292,6	

Útkorszerűsítések a III. ötéves terv idején

(KÖTUKI adatai)

Az út megnevezése	km szelvénye	A korszerűsítés hossza km	éve
Zsarolyán—Tiszabecs	24,9— 28,2	3,3	1970
Tiszaszalka—Barabás	0,0— 7,0	7,0	1970
Nyíregyháza—Dombrád	0,0— 1,0	1,0	1970
Kisvárda—Vásárosnamény	0,0— 23,3	23,3	1966
Nyírbogdány—Pácin	3,6— 11,6	8,0	1967—68
Anarcs—Nyírbátor	41,5— 43,2	1,7	1967
Beregdaróc—Fehérgyarmat—Csengersima	15,9— 24,0	8,1	1966—67
4. Budapest—Debrecen—Záhony	252,5—257,0	4,5	1966
4. Budapest—Debrecen—Záhony	276,6—279,0	2,4	1966
4. Budapest—Debrecen—Záhony	257,0—262,7	5,7	1967
4. Budapest—Debrecen—Záhony	315,0—348,2	33,2	1971
41. Nyíregyháza—Beregsurány	51,6— 51,8	0,2	1966
38. Bodrogkeresztúr—Nyírbátor	39,9— 40,1	0,2	1966
36. Polgár—Nyíregyháza	50,7— 51,1	0,4	1966
Nyíregyháza, átkelés	0,0— 2,1	2,1	1967—68
Összesen:		101,1	

F. 9. sz. kimutatás

Útkorszerűsítés a IV. ötéves terv idején

(KÖTUKI adatai)

Az út megnevezése	km szelvénye	A korszerűsítés hossza km	éve
4. sz. Budapest—Debrecen—Záhony	262,7—276,3	13,6	1974
4. sz. Budapest—Debrecen—Záhony	290,5—291,0	0,5	1975
4. sz. Budapest—Debrecen—Záhony	316,5—345,5	29,0	1975
38. Bodrogkeresztúr—Nyíregyháza	9,1— 12,4	3,3	1975
471. Debrecen—Mátészalka	62,9— 65,1	2,2	1971
Kisvárda—Vásárosnamény	23,6— 24.8	1,2	1973
Záhony—Vásárosnamény	0,0— 41,0	41,0	1975
Tiszaszalka—Barabás	7,1— 13,8	6,7	1971
Győrtelek—Fehérgyarmat—Tiszabecs	9,2— 38,2	29,0	1975
Kisnamény—Jánkmajtis	0,0— 3,4	3,4	1971
Csengersima—Tiszabecs	0,0— 6,4	6,4	1975
Kisnamény—Csaholc	0,0— 3,7	3,7	1971
csaholci bekötő	0,0— 3,2	3,2	1971
Összesen:		143,2	

F. 10. sz. kimutatás

Útkorszerűsítések az V. ötéves terv idején

(KIG adatai)

Az út megnevezése	km szelvénye	A korszerűsítés hossza km	éve
49. Rohod—Mátészalka—Csengersima	46,8— 53,0	6,2	1976
49. Rohod—Mátészalka—Csengersima	17,0— 19,7	2,7	1977
49. Rohod—Mátészalka—Csengersima	15,0— 17,0	2,0	1978
36. Polgár—Nyíregyháza	49,0— 50,0	1,1	1977
36. Polgár—Nyíregyháza	47,8— 49,0	1,2	1978
4. Bp.—Záhony terelő útja	0,0— 0,9	0,9	1978
4. B.-pest—Debrecen—Záhony	272,3—273,6	1,3	1979
4. B.-pest—Debrecen—Záhony	273,6—274,6	1,0	1980
Csegöld—Rozsály	6,4— 8,5	2,1	1976
Szekeres—Füzesbokor	0,0— 1,9	1,9	1979
Dankóbokor	0,0— 1,7	1,7	1980
Összesen:		22,1	

Aszfaltszőnyeg megerősítések a IV. és V. ötéves tervek idején — *F. 11. sz. kimutatás*

Adatok: IV. KÖTUKI, V. KIG

az út		a szőnyegezett			kiegyenlítő réteg	a kötőréteg			a kopóréteg			év	kivitelező vállalat keverőtelep
megnevezése szelvénye		hossz. km	ter. 1000 m²	átl. szél. m	jele	jele	vtg. cm	ter. 1000 m²	jele	vtg. cm	ter. 1000 m²		
													Ny.-háza—KÉV
4. Bp.—Debrecen— Záhony	253,2—257,0	3,8	28,6	7,8	—	—	—	—	AB—20	6	28,6	1974	Ny.-háza
”	257,0—262,7	5,7	44,2	7,8	—	—	—	—	AB—20	6	44,2	1974	”
”	276,3—277,2	0,9	8,1	9,0	U—35	U—35	7	8,1	—	—	—	1974	”
”	295,9—316,5	20,6	251,3	7,0	U—35	JU—35	9	251,3	—	—	—	1973	B.U.V. Kisvárda
													Ny.-h. KÉV
36. Polgár— Nyíregyháza	22,8— 29,2	6,4	30,8	4,8	JU—35	JU—35	16,5	30,8	AB—20	4	9,8	1975	Ny.-háza
”	40,0— 44,2	4,2	29,8	7,1	—	K—25	4,0	29,8	AB—10	3	29,8	1971	”
”	44,2— 47,2	3,0	21,0	7,0	—	K—25	4,—	21,—	AB—10	3	21,0	1971	”
”	47,2— 48,9	17,0	10,4	6,1	JU—35	JU—35	6,5	10,4	AB—20	4	10,4	1975	”
38. Bodrogkeresztúr—Nyíregyh.	11,6— 25,6	14,0	87,4	6,2	U—35	JU—35	6,0	126,9	AB—10	3	87,4	1971	”
”	25,6— 31,9	6,3	37,8	6,0	U—35	JU—35	6,0	37,8	—	—	—	1971	”
”	31,9— 35,9	4,0	24,4	6,1	JU—35	JU—35	7,0	24,4	—	—	—	1975	”
”	35,9— 39,0	3,1	8,7	2,8	U—35	JU—35	10,0	8,7	AB—20	4	8,7	1974	”
41. Nyíregyháza— Beregsurány	1,4— 8,0	6,6	52,6	8,0	JU—35	JU—35	6,0	45,1	AB—12	3	52,6	1975	”
”	8,0— 21,9	13,9	92,9	6,7	U—35	JU—35	6,0	1,6	AB—12	3	92,9	1974	”
”	8,0— 21,9	13,9	90,4	6,5	U—35	JU—35	6,0	90,4	AB—12	3	90,4	1973	”
”	21,9— 38,0	16,1	52,6	3,3	—	JU—35	5,0	52,6	AB—10	3	52,6	1972	”
													Út-Vasútépítő V.
”	38,0— 43,0	5,0	32,5	6,5	—	JU—35	5,0	32,5	—	—	—	1974	Vásárosnamény
													Ny.-háza KÉV
”	43,0— 45,0	2,0	13,9	7,0	—	JU—35	5,0	13,9	—	—	—	1974	Fehérgyarmat
													Út-Vasútép. V.
”	45,0— 50,4	5,4	35,1	6,5	U—35	JU—35	6,5	35,1	—	—	—	1974	Vásárosnamény
”	50,4— 53,6	3,2	13,7	4,3	U—35	JU—35	6,0	13,7	—	—	—	1974	”
”	53,6— 60,0	6,4	42,0	6,6	U—35	JU—35	6,5	42,0	—	—	—	1974	”
”	60,0— 72,8	12,8	37,8	3,0	JU—35	JU—35	8,0	37,8	—	—	—	1975	”
49. Rohod— Mátészalka—													Ny.-háza KÉV
Csengersima	0,0— 13,0	13,0	78,0	6,0	U—35	JU—35	6,5	78,0	—	—	—	1974	Fehérgyarmat
”	13,0— 17,0	4,0	25,0	6,2	U—35	JU—35	6,5	25,0	—	—	—	1974	”
”	17,0— 17,8	0,8	4,8	6,0	JU—35	JU—35	8,0	4,8	—	—	—	1975	”
”	19,9— 22,7	2,8	29,5	10,5	U—35	JU—35	5,5	29,5	—	—	—	1974	”
”	22,7— 29,8	7,1	73,1	6,1	U—35	JU—35	6,0	43,1	—	—	—	1973	”
”	29,8— 38,0	8,2	50,2	6,1	U—35	JU—35	5,5	50,2	—	—	—	1974	”
”	38,0— 46,8	8,8	53,9	6,1	U—35	JU—35	5,5	53,9	—	—	—	1974	”
”	46,8— 49,1	2,3	13,9	6,0	JU—35	JU—35	7,5	13,9	—	—	—	1975	”

"	49,1— 52,0	2,9	17,4	6,0	JU—35	JU—35	7,5	17,4	AB—12	3	17,4	1975	"
"	54,7— 56,2	1,5	9,4	6,3	JU—35	JU—35	8,0	9,4	—	—	—	1975	"
"	57,5— 59,3	1,8	10,8	6,0	—	JU—35	5,0	10,8	—	—	—	1973	"
Balmazújváros— Nyíregyháza	54,8— 57,0	2,2	14,9	6,8	—	—	—	—	AB— 8	3	14,9	1973	Nyíregyháza KÉV Nyíregyháza
Ny.-háza—Dombrád-Kisvárda	0,1— 1,7	1,6	12,2	7,6	U—35	JU—35	8	11,7	AB—20	4	12,2	1974	"
Ny.-háza—Dombrád- Kisvárda	46,4— 48,2	1,8	8,7	4,8	—	JU—35	5	8,7	AB—20	4	8,7	1973	Ny.-háza KÉV. Nyíregyháza
Kisvárda—Vásárosnamény	7,3— 8,7	1,4	12,1	8,6	—	JU—35	4	12,1	AB—10	3	12,1	1971	"
Mándok—Lónya— Tarpa	27,0— 32,0	5,0	30,0	6,0	U—35	JU—35	7	30,0	AB—10	3	30,0	1971	Út-Vasútép. V. V.-namény
"	32,0— 37,9	5,9	35,8	6,1	U—35	JU—35	6	35,8	—	—	—	1973	Ny.-háza KÉV. Fehérgyarmat
"	42,5— 49,7	7,2	48,9	6,8	—	JU—35	5	48,9	—	—	—	1973	"
B.-daróc—Fehérgyarmat— Csengersima	4,4— 9,8	5,4	33,4	6,2	JU—35	JU—35	7	33,4	—	—	—	1975	"
"	9,8— 23,1	13,1	75,6	5,8	—	JU—35	5	75,6	—	—	—	1973	"
"	23,1— 24,8	2,7	16,1	6,0	U—35	JU—35	6	16,1	K—20	2	9,1	1972	"
"	24,8— 26,0	1,2	7,5	6,2	—	—	—	—	K—25	5	7,5	1973	"
"	24,8— 26,0	1,2	16,1	13,4	—	JU—35	5	7,4	AB—12	3	16,1	1972	"
"	26,0— 29,4	3,4	20,4	6,0	U—35	JU—35	6	20,4	—	—	—	1972	"
"	29,4— 32,8	3,4	20,4	6,0	U—35	JU—35	6	20,4	—	—	—	1972	"
"	32,0— 32,8	0,8	4,8	6,0	JU—35	JU—35	8	4,8	—	—	—	1975	"
"	32,8— 35,2	2,4	14,4	6,0	—	JU—35	5	14,4	—	—	—	1973	"
"	35,2— 39,4	4,2	25,6	6,1	—	—	—	—	AB—12	3	25,6	1973	"
"	35,2— 39,4	4,2	25,2	6,0	U—35	JU—35	6	25,2	—	—	—	1972	"
"	39,4— 42,2	2,8	17,5	6,2	JU—35	JU—35	8	17,5	AB—12	3	17,5	1975	"
"	42,2— 48,0	5,8	35,2	6,1	JU—35	JU—35	8	35,2	—	—	—	1975	"
Győrtelek— Fehérgyarmat	0,0— 6,0	6,0	35,4	5,9	—	K—25	5	35,4	AB—10	3	35,4	1971	"
Zsarolyán— Tiszabecs	0,0— 12,4	12,4	37,0	3,0	JU—35	BAA	7,5	37,0	JU—35	5	37,0	1975	"
Nyírbátor— Nyírábrány	21,0— 22,4	1,4	3,7	2,6	BAA	BAA	10,0	3,7	—	—	—	1975	"
mátészalkai átvágás	0,1— 1,9	1,8	10,8	6,0	U—35	JU—35	5,5	10,8	—	—	—	1974	"
Ura—Csenger	9,7— 11,5	1,8	10,7	5,9	JU—35	JU—35	7,5	10,7	AB—12	3	10,7	1975	"
Gyulatanya bek.	0,0— 1,2	1,2	6,2	5,2	—	JU—35	5,0	6,2	—	—	—	1974	Ny.-háza KÉV. Nyíregyháza
nyírszőlősi bek.	0,0— 1,2	1,2	8,6	7,2	—	—	—	—	AB— 8	3	8,6	1973	"
Vásárosnamény váv.	0,0— 1,2	1,2	9,8	8,2	—	K—20	5,0	9,8	AB—12	3	9,8	1973	Út-Vasútép. V. Vásárosnamény
IV. ötéves terv idején összesen:		330,2	1979,0	6,0	—	—	—	1781,1	—	—	801,0	—	
V. ötéves terv idején összesen:		348,3											

Révek a Tiszán

	település	a rév működött		
		a folyószabályozás		1980-ban
		előtt	után	
1.	Tiszabecs	igen	—	—
2.	Tiszacsécse	igen	—	—
3.	Tiszakóród	igen	—	—
4.	Szatmárcseke	igen	igen	—
5.	Kisar	igen	igen	híd
6.	Panyola	—	igen	—
7.	Olcsvaapáti	igen	igen	—
8.	Vásárosnamény	igen	híd	híd
9.	Kisvarsány	igen	—	—
10.	Tiszavid	igen	igen	—
11.	Tiszaadony	—	igen	igen
12.	Tiszakerecseny	—	igen	—
13.	Benk	—	igen	igen
14.	Lónya	igen	igen	igen
15.	Zsurk	igen	—	—
16.	Záhony	igen	híd	híd
17.	Tuzsér	—	igen	igen
18.	Szabolcsveresmart	igen	igen	igen
19.	Dombrád	igen	igen	pontonhíd
20.	Tiszabercel	—	igen	igen
21.	Vencsellő	—	igen	igen
22.	Balsa	igen	híd	igen
23.	Timár	—	igen	igen
24.	Rakamaz	igen	híd	híd
25.	Tiszalök	igen	igen	igen
26.	Tiszadada	—	igen	—
27.	Tiszadob	—	—	pontonhíd

Révek a Szamoson

	település	a rév működött		
		a folyószabályozás		1980-ban
		előtt	után	
1.	Csenger	igen	híd	híd
2.	Szamossályi	—	igen	igen
3.	Gyügye	igen	—	—
4.	Cégénydányád	—	igen	igen
5.	Matolcs (Holt-Szamos)	igen	igen	híd
6.	Matolcs (Új-Szamos)	—	igen	híd
7.	Panyola	igen	igen	igen
8.	Olcsvaapáti	igen	igen	igen

Nagyobb hidak adatai

(KPM Közúti Hídosztály szöveges nyilvántartása alapján)

1978. XII. 31.-i állapot

a közút			a híd	
száma	megnevezése	km szelvénye	építési éve	szerkezeti hossza m
	Tisza folyó			
4127.	Beregdaróc—Fehérgyarmat—Csengersima	16,246	1969	345,2
41.	Nyíregyháza—Beregsurány	53,544	1951	209,1
4.	Budapest—Debrecen—Záhony	348,190	1962	194,0
38.	Bodrogkeresztúr—Nyíregyháza	9,281	1959	211,8
	Szamos folyó			
49.	Rohod—Mátészalka—Csengersima	50,134	1977	344,3
491.	Győrtelek—Tiszabecs	6,082	1962	188,0
	Kraszna csatorna			
4922.	Győrtelek—Mérk	9,061	1960	54,5
49.	Rohod—Mátészalka—Csengersima	21,990	1954	51,2
4118.	Nagydobos—Fehérgyarmat	1,966	1967	50,4
4119.	Vitka—Panyola	2,649	1971	50,4
41.	Nyíregyháza—Beregsurány	50,307	1971	86,0
	Túr csatorna			
41 133.	nagyhodosi o. h.	0,582	1929	34,0
4143.	Csengersima—Tiszabecs	20,962	1929	34,0
4129.	Fehérgyarmat—Tiszabecs	19,380	1950	34,7
	Keleti-főcsatorna			
36.	Polgár—Nyíregyháza	21,330	1954	59,6
3631.	Tiszadob—Tiszavasvári	13,200	1957	51,0
3612.	Tiszaluc—Nagycserkes	23,517	1954	59,5
	Nyugati-főcsatorna			
3631.	Tiszadob—Tiszavasvári	12,200	1964	10,2

10. Jegyzetek

1. Szabolcs-Szatmár megye területének közigazgatási változásai

1. *Győrffy György:* az Árpád-kori Magyarország történelmi földrajza. Bp. 1963². Bereg m. alatt.
2. *Kovács László—Németh Péter:* A szabolcsi ispáni központ kutatásainak első három évéről (1969—1971). Szabolcs-Szatmári Szemle, VI. évf. 4. sz. 49.
3. *Németh Péter:* Előzetes jelentés a szabolcsi földvár kutatásának első három évéről. Archeológiai Értesítő, 97 (1973) évf. 174.
4. *Maksay Ferenc:* A középkori Szatmár megye. Bp. 1940. passim.
5. *Győrffy Gy.:* i. m. Bihar m. alatt.
6. Történelmi Atlasz. Bp. 1929. 5—32.
7. Iskolai Atlasz. Bp. 1928. 8.

2. A közúti hálózat fejlődése

2.1. Utakról szóló adataink a kiegyezésig

8. *Mező András—Németh Péter:* Szabolcs-Szatmár megye történeti-etimológiai helységnévtára. Nyíregyháza, 1972. passim.
9. *Gyarmathy Zsigmond:* A Felső-Tiszavidék ősi átkelőhelyei. Szabolcs-Szatmár megyei földrajzi olvasókönyv. II. Nyíregyháza, 1979. 121.
10. *Gyarmathy Zsigmond:* A Szabolcs-Szatmár megyei Levéltár térképgyűjteménye. Nyíregyháza, 1980. 141—187. (Separatum Acta Academiae Pedagógical Nyíregyháziensis, (Tom. 3.)
11. *Hanzély János:* Magyarország közútjainak története. Bp. 1960. 18—20.
12. *Kávássy Sándor:* Gazdasági viszonyok Szatmárban a XIX. század elején. Agrártörténeti Szemle, 1981. 1—2. sz. 144.
13. *Kovács—Németh,* i. m. 49.
14. *Győrffy Gy.:* i. m. Bihar m. alatt.
15. *Mező—Németh:* i. m. Kótaj címszó alatt.
16. *Hanzély J.:* i. m. 23—26.
17. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 123—124.
18. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 127.
19. *Fekete József:* A közlekedés története Szabolcs megyében. Bp. é. n. 313.
20. *Berey József:* Az Ecsedi Láp. Bp. é. n. 27—28.
21. *Luby Margit:* Olyan világ volt. Mátészalka, 1976. Szatmári Múzeum Közleménye 51 és 55.
22. *Fekete J.:* i. m. 312.
23. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 128.
24. *Ábrahám Kálmán:* A közúti közlekedés kézikönyve. Bp. 1979. 22—24.
25. *Hanzély J.:* i. m. 40—43.
26. *Hanzély J.:* u. o. 44—51.
27. Szabolcs-Szatmár megyei levéltár. (Továbbiakban: SZ. SZ. M. L.) IV. B. 257.
28. *Hanzély J.:* i. m. 59—60.

2.2. A kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig (1867—1920)

29. *Fekete J.:* i. m. 323.
30. *Hanzély J.:* i. m. 69.
31. Magyarország vármegyéi és városai (továbbiakban: M. v. v.) Szatmár vármegye. Bp. é. n. 517.
32. u. o. 545.
33. *Hanzély J.:* i. m. 95.

34. A magyar szt. korona országainak közigazgatási és közlekedési térképe. Bp. 1908. (Rajzolta: Homolka József m. kir. térképész).

2.3. A Tanácsköztársaság bukásától a felszabadulásig (1920—1945)

35. SZ. SZ. M. L. ÁÉH. iktató szám: 634/1920. VII. 2.
36. *Hanzély J.:* i. m. 114—124.
37. *Hanzély J.:* u. o. 146.
38. Az 1. és 2. sz. kimutatások a Magyar Statisztikai Évkönyvek adatainak felhasználásával készültek.

38/a. *Fekete J.:* i. m. 316.

2.4. A felszabadulástól napjainkig (1945—1980)

39. *Mező A.:* i. m. 257.
40. Magyar Közlöny 1946. évi 169. és 178. száma.
41. *Hanzély J.:* i. m. 183.
42. *Cimbalmos Béla:* Szabolcs-Szatmár megye közlekedése. Sz. Sz. Sz. 1978.
43. *Ányos András* főmérnöknek, az Agrober Útosztálya vezetőjének adatai.
44. *Hanzély J.:* i. m. 181.

44/a. *Szepesházy Ágoston:* Adatgyűjtemény az országos közúthálózat fejlesztéséről és fenntartásáról a IV. ötéves terv időszakában. Bp. 1976.

3. Az útépítés és fenntartás fejlődése

3.1. Burkolatok, pályaszerkezetek építése és fenntartása

45. *Butkai Gábor—Herendi György:* Magyarország útépítési kőanyagai. Bp. 1964. Térkép melléklet.
46. *Fekete J.:* i. m. 314.
47. *Cholnoky J.:* i. m. 204.
48. *Fekete J.:* i. m. 314.
49. *Kovács L.—Németh P.:* i. m. 53.
50. *Hanzély J.:* i. m. 71.
51. *Balogh Lajos:* 100 éves a magyar aszfaltútépítés. Bp. 1962. 457.
52. *Ábrahám K.:* i. m. 61.
53. *Fekete J.:* i. m. 314.
54. Szabolcs vm. alispáni ikt. 012804/1926.
55. *Somlay Alfréd* ny. főmérnöktől kapott adatok.
56. *Somlay Alfréd* u. o.
57. *Somlay Alfréd* u. o.
58. *Gáspár László:* A talajstabilizáció újabb tapasztalatai. Bp. 1971.

3.2. Vonalvezetések, szélesítések

59. MNOSZ. 14. Útügyi szabványok. Bp. 1976. 131.
60. *Fekete J.:* i. m. 315.

3.3. Keresztezések, csomópontok

61. A Nyíregyházi Közúti Igazgatóság (továbbiakban: KIG.) adatai.
62. KIG. u. o.
63. KIG. u. o.

4. A közúti forgalom fejlődése

64. *Márfai Tibor:* Az 1955—56. évi országos forgalomszámlálás módszere és az eredmények feldolgozása. Bp. 1958.
65. *Hanzély J.:* i. m. 99.
66. *Fekete J.:* i. m. 315.
67. *Fekete J.:* u. o. 316.
68. *Szepesházy Á.:* i. m. 48.
69. Az 1927/28. és az 1935/36. évek adatait a KPM által kiadott forgalomszámlálás statisztikai eredményeiből vettük. Az 1956, 1963, 1970 évek adatai a KÖTUKI által kiadott: A közúti forgalom figyelemmel kísérése 1956—74. és az 1975. évi adatok a KÖTUKI kiadásában megjelent: Országos keresztmetszeti közúti forgalomszámlálás 1975. című kiadványokból származnak.

5. Folyami átkelőhelyek

5.1. Időszakos átkelőhelyek

70. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 121.
71. *Gyarmathy Zs.:* u. o. 125—126.
72. *Mező A.:* i. m. 168.

73. Néprajzi tanulmányok a beregi Tiszahátról 85.
74. Néprajzi tanulmányok a beregi Tiszahátról u. o.
76. *Mező A.:* i. m. 184—191.
77. *Petőfi Sándor:* Úti rajzok. I. Úti jegyzetek II. Úti levelek Kerényihez. Bp. 1847. 67.
78. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 121—125.
79. *Csiszár Á.* adatai.
80. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 127.
81. *Gyarmathy Zs.:* u. o. 124.
82. Szabolcs-Szatmár megyei Tanács építésügyi, közlekedési és vízügyi osztály adatai alapján.
83. *Hanzély J.:* i. m. 117.
84. *Hanzély J.:* u. o. 169.

5.2. Végleges átkelőhelyek

85. *Gál Imre:* Régi magyar hidak. Bp. é. n. 33.
86. *Fekete J.:* i. m. 315.
87. *Gyarmathy Zs.:* i. m. 126.
88. *Mihailich Győző:* A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története. Bp. 1960. 90.
89. *Hanzély J.:* i. m. 130.
90. *Knébel Jenő:* Az új kisari közúti Tiszahíd. Bp. 1971. 393.
90/a. *Széchy Károly:* Magyarország közúti hídjainak újjáépítése. Bp. 1948.
91. M. v. v. Szatmár vármegye. i. m. 552.
92. *Szendrei Gábor:* Csengeri Szamos-híd. Bp. 1976.
93. *Hanzély J.:* i. m. 128.
94. A panyolai Szamos-hídról sem a KPM, sem a KIG. nyilvántartásaiban adat nem található. Építését e könyv szerzője tanúsítja, mert a mátészalkai ÁÉH megbízásából részt vett a híd építésében.
95, 96. *Széchy K.:* i. m.

6. Egyéb közlekedési ágak

6.1. Vasutak

97. *Hanzély J.:* i. m. 45.
98, 99. *Fekete J.:* i. m. 317—319.
100. *Frisnyák Sándor:* A „Keleti kapu". Földr. olv. k. második kötet. Nyíregyháza, 1979. 106.
101. *Czimbalmos B.:* i. m. 42.

6.2. Vízi utak

102. M. v. v. Szatmár vármegyei i. m. 415.
103. *Mező A.:* i. m. 39.
104. *Korompai Gábor—Boros László:* A felső-tiszai áruszállítás régen és ma. Földr. olv. k. II. kötet. Nyíregyháza, 1979. 83.
105. *Csiszár Árpád* adata.
106. M. v. v. Szatmár vm. i. m. 517.
107. *Bogyai László:* Vásárosnaményig gőzhajóval. Bp. 1901.
108. *Korompai G.—Boros L.:* i. m. 84.
109. *Kormány Gyula:* A tiszalöki vízlépcső. Földr. olv. k. II. kötet. Nyíregyháza, 1979. 75.
110. *Korompai G.—Boros L.:* i. m. 90.
111. *Kormány Gy.:* i. m. 76.

6.3. Légi utak

112. *Rozman Gyula:* A nyíregyházi közforgalmi repülés története. (Kézirat) Nyíregyháza 1980. 1.
113. *John J. Latham:* Magyar légiposta — magyarországi repülőjáratok. 1896—1978. Bp. 1979. 29.
114. *Katona Béla:* Krúdy Gyula-emlékkiállítás. Nyíregyháza, 1978. 23.
115. *Rozman Gy.:* i. m. 1.
116. *J. J. Latham.:* i. m. 36.
117. *Rozman Gy.:* i. m. 2.
118. *J. J. Latham.:* i. m. 55.
119, 120. *Rozman Gy.:* i. m. 2—3.
121. *J. J. Latham.:* i. m. 102.

7. Az útügyi szervezetek kialakulása

7.1. Az Államépítészeti Hivataloktól a Közúti Igazgatóságig

122. *Hanzély J.:* i. m. 30.

123. *Hanzély J.:* i. m. 69.

124. A nyíregyházi ÁÉH. 473/1920. és 634/1920. sz. jelentései.

125. *Hanzély J.:* i. m. 220—221.

126, 127. jelzések közötti adatok és idézetek *Szász Ernő:* Az Igazgatóság gépesítésének fejlődése 1960—1980 között. (Kézirat). Nyíregyháza, 1980.

7.2. Az Útfenntartó N. V.-tól a Közúti Építő V.-ig

128. E fejezet további részében levő, a KÉV-vel kapcsolatos adatok és idézetek *Gaál Imre:* A Közúti Építő Vállalat fejlődésével kapcsolatos adatok. Nyíregyháza, 1981. kéziratból származnak.

8. Utak mentén

8.1. Fásítások

129. *Hanzély J.:* i. m. 97.

130. Szabolcs vármegye alispási iratai 588/1864.

131. *Szepesházy Á.:* i. m. 94.

132. *Kölüs Gábor:* Nagy forgalmú közutak melletti útvédő erdősávok környezetvédelmi jelentősége. Bp. 1979. 295.

133. *Kölüs Gábor:* u. o. 296.

8.2. Nevezetességek útközelben

134. Ebben a fejezetben levő adatok és idézetek az Útikönyvek. Magyarország. Bp. 1972. kiadványból származnak.

11. Irodalom

Ábrahám Kálmán: A közúti közlekedés kézikönyve Budapest, 1979.

Ákos Károly (szerkesztő): Kislexikon. Bp. 1968.

Balogh Lajos: 100 éves a magyar aszfaltútépítés. Bp. 1962.

Berey József: Az Ecsedi-láp. Bp. é. n. Magyarország vármegyéi és városai. Szatmár vármegye.

Bogyai László: Vásárosnaményig gőzhajóval. Bp. 1901.

Butkai Gábor és Herendi György: Magyarország útépítési kőanyagai. Bp. 1964.

Cholnoky Jenő: Magyarország földrajza. Bp. é. n.

Czimbalmos Béla: Szabolcs-Szatmár megye közlekedése. Szabolcs-Szatmári Szemle (továbbiakban: Sz. Sz. Sz.) Nyíregyháza, 1978. 4. sz.

Dömjén Miklós: Szatmár és Bereg vármegyék fejlődés- és kortörténete (Trianon után). Bp. 1932.

Fábián Sándor: Szatmár, Ugocsa és Bereg vármegyék (1924—1938). Bp. é. n.

Fekete József: A közlekedés története Szabolcs megyében. Bp. é. n.

Frisnyák Sándor: A „Keleti kapu" (A záhonyi átrakókörzet.) Földr. olv. k. Nyíregyháza, 1979.

Gáll Imre: Régi magyar hidak. Bp. é. n.

Gáspár László: A talajstabilizáció újabb tapasztalatai. Bp. 1971.

Gyarmathy Zsigmond: A Felső-Tisza-vidék ősi átkelőhelyei. Földr. olv. k.

Győrffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Bp. 1963.

Háger László: Szabolcs vármegye fejlődése és kortörténete. Bp. 1929.

Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp. 1960.

Hunek Emil: Nyíregyháza és Szabolcs vármegye községei. Bp. 1931.

Iskolai atlasz. M. kir. Állami Térképészet. Bp. 1928.

John. J. Latham: Magyar légiposta — magyarországi repülőjáratok. 1896—1978. Bp. 1979.

Katona Béla: Krúdy Gyula-emlékkiállítás. A nyíregyházi Jósa András Múzeum állandó irodalmi kiállításának vezetője. Nyíregyháza, 1978.

Knébel Jenő: Az új kisari közúti Tisza-híd. Bp. 1971.

Kormány Gyula: A tiszalöki vízlépcső. Földr. olv. k.

Korompai Gábor—Boros László: A felső-tiszai áruszállítás régen és ma. Földr. olv. k.

Kovács László—Németh Péter: A szabolcsi ispáni központ kutatásainak első három évéről. Sz. Sz. Sz. 1971. 4. sz.

Kölüs Gábor: Nagy forgalmú közutak melletti útvédő erdősávok környezetvédelmi jelentősége. Bp. 1979.

Luby Margit: Olyan világ volt . . . A Szatmári Múzeum közleményei. 3. szám. Mátészalka, 1976.

Magyarország vármegyéi és városai. Szabolcs vármegye. Bp. 1900.

Magyarország vármegyéi és városai. Szatmár vármegye. Bp. é. n.

Magyar Statisztikai Évkönyvek. Bp. 1892—1946.

Márfai Tibor: Az 1955—56. évi országos forgalomszámlálás módszere és az eredmények feldolgozása. Bp. 1958.

Mező András (szerkesztő): Találkozás Bereggel. Vásárosnamény, 1978.

Mihailich Győző: A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története. Bp. 1960.

Németh Péter—Mező András: A régi Nyíregyháza. Nyíregyházi kiskönyvtár 7. sz.

Petőfi Sándor: Útirajzok. I. Úti jegyzetek. II. Úti levelek Kerényihez. Bp. é. n.

Szabolcs-Szatmár megye Statisztikai Évkönyvei 1965—1980. Bp.

Szendrei Gábor: Csengeri Szamos-híd 1974—1976. Bp. 1976.

Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat fejlesztéséről és fenntartásáról a IV. ötéves tervidőszakban. Bp. 1976. Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet (továbbiakban: KÖTUKI) kiadványa. 1976.

Széchy Károly: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése. Bp. 1948.

Történelmi atlasz. M. kir. állami térképészet. Bp. 1929.

Útikönyvek. Magyarország. Bp. 1972.

Útügyi Szabványok. MNOSZ. Bp. 1976.

Vajda Pál: A magyar hídépítés. Bp. 1964.

Kéziratok.

Gaál Imre: A Közúti Építő Vállalat fejlődésével kapcsolatos adatok. Nyíregyháza, 1981. 5. oldal. (A szerző tulajdonában).

Rozman Gyula: A nyíregyházi közforgalmi repülés története. Nyíregyháza, 1980. 3 oldal. (A szerző tulajdonában).

Szász Ernő: Az Igazgatóság gépesítésének fejlődése 1960—1980 között. Nyíregyháza, 1980. 4 oldal. (A szerző tulajdonában).

Tartalom

Előszó — — — — — — — — — — — — — — — — — 5

Bevezetés — — — — — — — — — — — — — — — — 7

1. Szabolcs-Szatmár megye területének közigazgatási változásai — 9

2. A közúti hálózat fejlődése — — — — — — — — — — — — — 10
   2.1. Utakról szóló adataink a kiegyezésig — — — — — — — — 10
   2.2. A kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig — — — — — — — — 12
   2.3. A Tanácsköztársaság bukásától a felszabadulásig — — — — 13
   2.4. A felszabadulástól napjainkig — — — — — — — — — 16

3. Az útépítés és útfenntartás fejlődése — — — — — — — — — 22
   3.1. Burkolatok, pályaszerkezetek építése és fenntartása — — — 22
   3.2. Vonalvezetések, szélesítések — — — — — — — — — — 26
   3.3. Keresztezések, csomópontok — — — — — — — — — — 27

4. A közúti forgalom fejlődése — — — — — — — — — — — 29

5. Folyami átkelőhelyek — — — — — — — — — — — — — 31
   5.1. Időszakos átkelőhelyek: révek, pontonhidak — — — — — 31
   5.2. Végleges átkelőhelyek. Hidak — — — — — — — — — 32

6. Egyéb közlekedési ágak — — — — — — — — — — — — 35
   6.1. Vasutak — — — — — — — — — — — — — — — 35
   6.2. Vízi utak — — — — — — — — — — — — — — — 36
   6.3. Légi utak — — — — — — — — — — — — — — — 37

7. Az útügyi szervezetek kialakulása — — — — — — — — — 38
   7.1. Az Államépítészeti Hivataloktól a Közúti Igazgatóságig — — 38
   7.2. Az Útfenntartó Nemzeti Vállalattól a Közúti Építő Vállalatig 40

8. Utak mentén — — — — — — — — — — — — — — — — 41
   8.1. Fásítások. Út menti pihenők — — — — — — — — — — 41
   8.2. Nevezetességek útközelben — — — — — — — — — — 42

9. Függelék — — — — — — — — — — — — — — — — 45

10. Jegyzetek — — — — — — — — — — — — — — — — 57

11. Irodalom — — — — — — — — — — — — — — — — 61

12. Fényképek — — — — — — — — — — — — — — — — 65

13. Ábrák — — — — — — — — — — — — — — — — 75

12. Fényképek

Utak

1945 előtt.

4. sz. főút, vizes makadám.

Nyíregyháza, Petőfi u., nagykocka burkolat.

4. sz. főút, öntött aszfaltszegély készítése.

Hengerelt aszfaltburkolat készítése, ürítés a finiserbe.

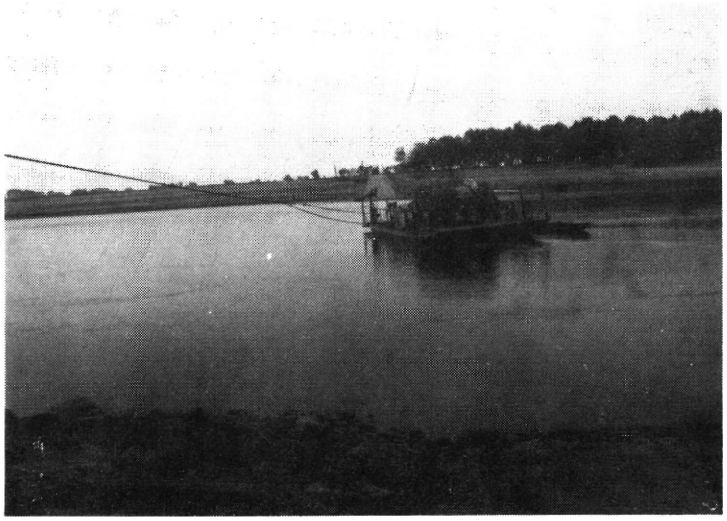
Ugyanaz, a keverék bedolgozása.

Geotextilia terítése.

4. sz. főút, külső szakasz parkírozást jelző táblával, aszfaltburkolat szegély nélkül.

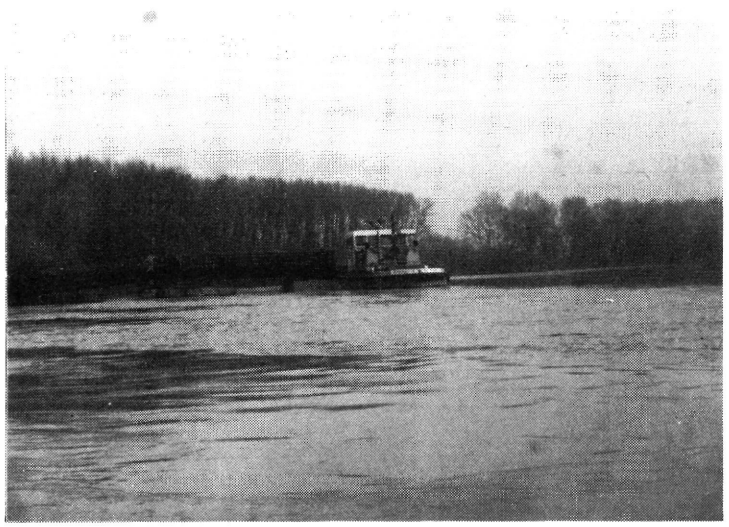
4. sz. főút, út menti pihenő, aszfaltburkolat fennálló szegéllyel.

Alsóbbrendű út veszélyes ív jelzésével.

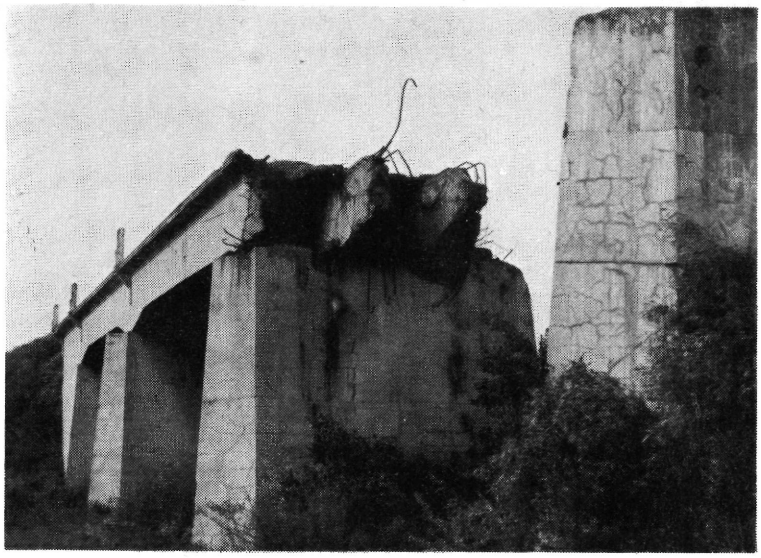


Mezőladányi rév.

Dombrádi pontonhíd szétbontása.

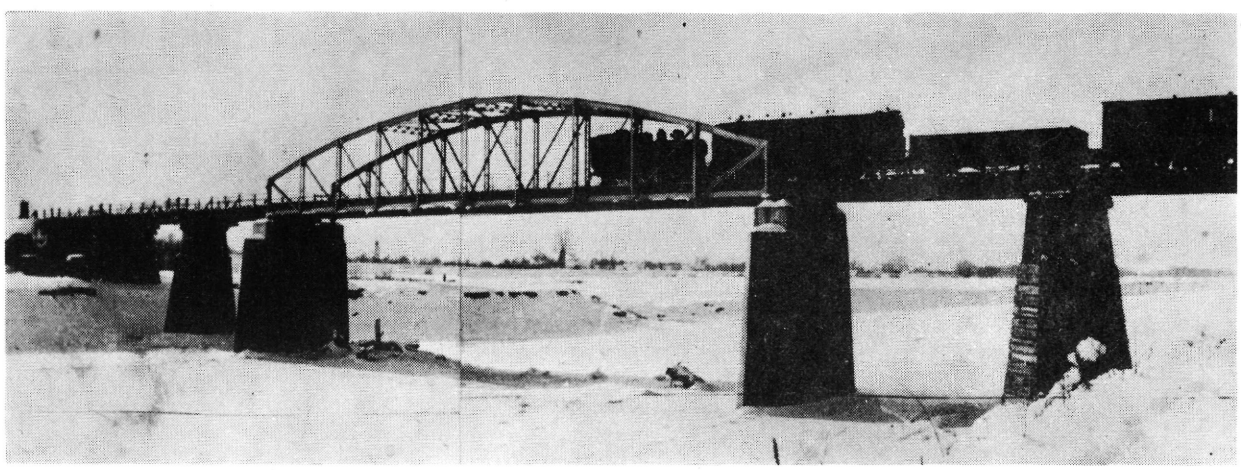


Tiszadobi pontonhíd összeszerelése jégtörő hajó segítségével.

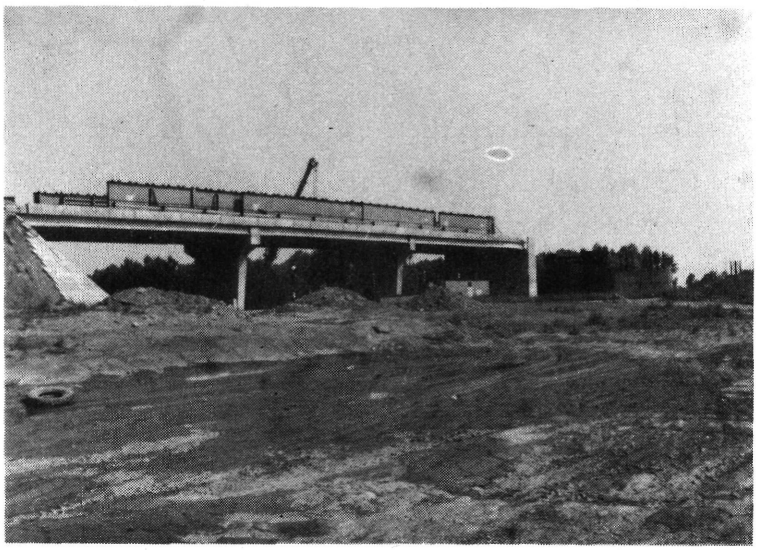


A balsai Tisza-híd roncsai

A nagykálló—napkori úton felrobbantott boltozott híd.

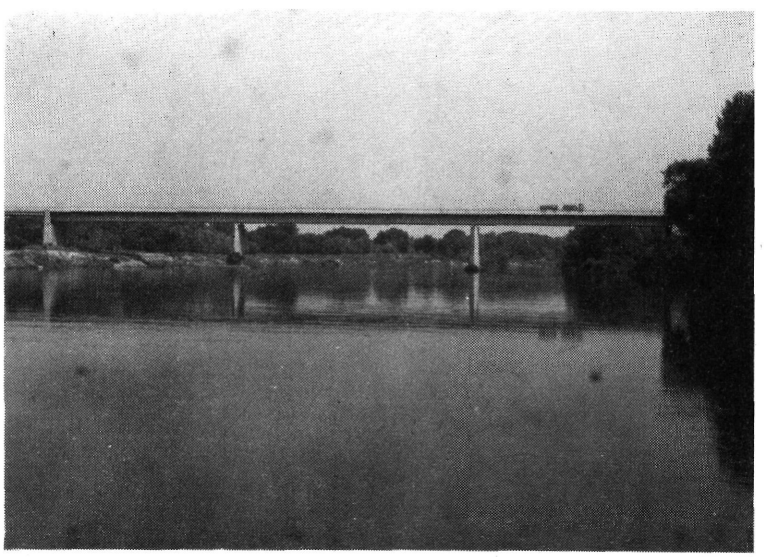


A felrobbantott matolcsi, közúti és vasúti Szamos-híd félállandó jelleggel helyreállítva.



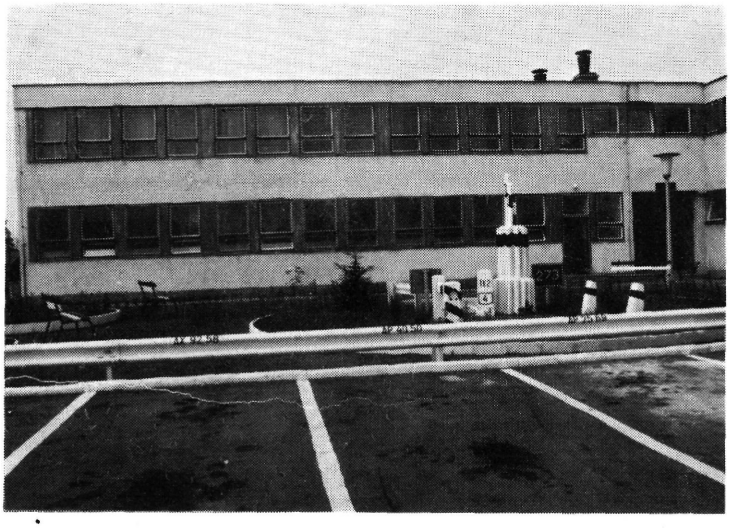
A tunyogmatolcsi új, közúti Szamos-híd építése.

A csengeri régi Szamos-híd.

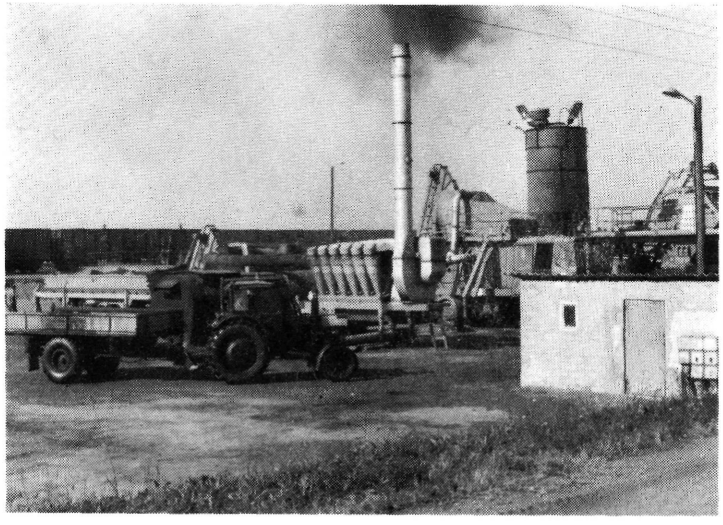


A csengeri új Szamos-híd.

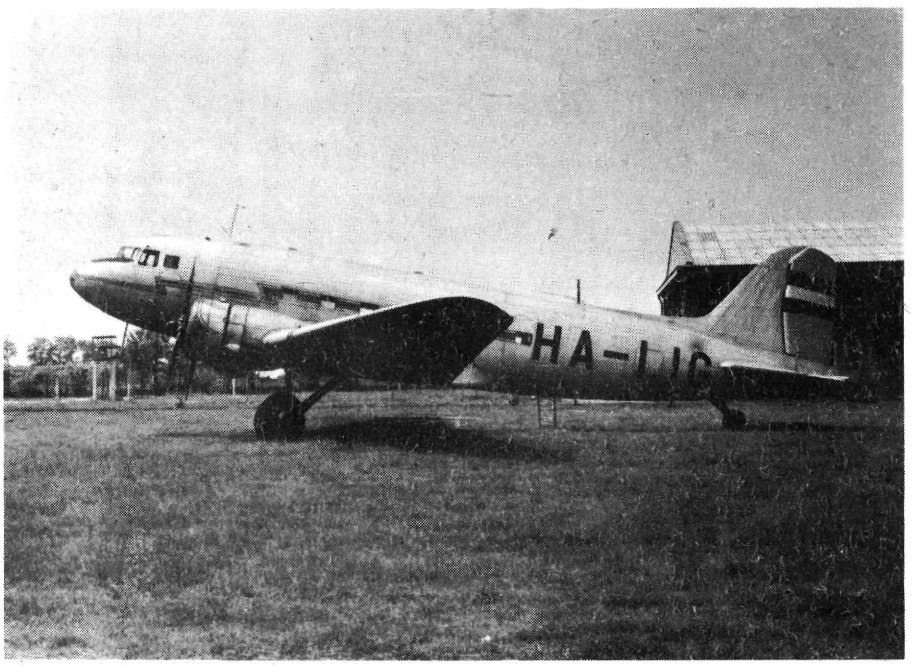
A kisari útmesterség épülete.



A nyíregyházi üzemmérnökség épülete.



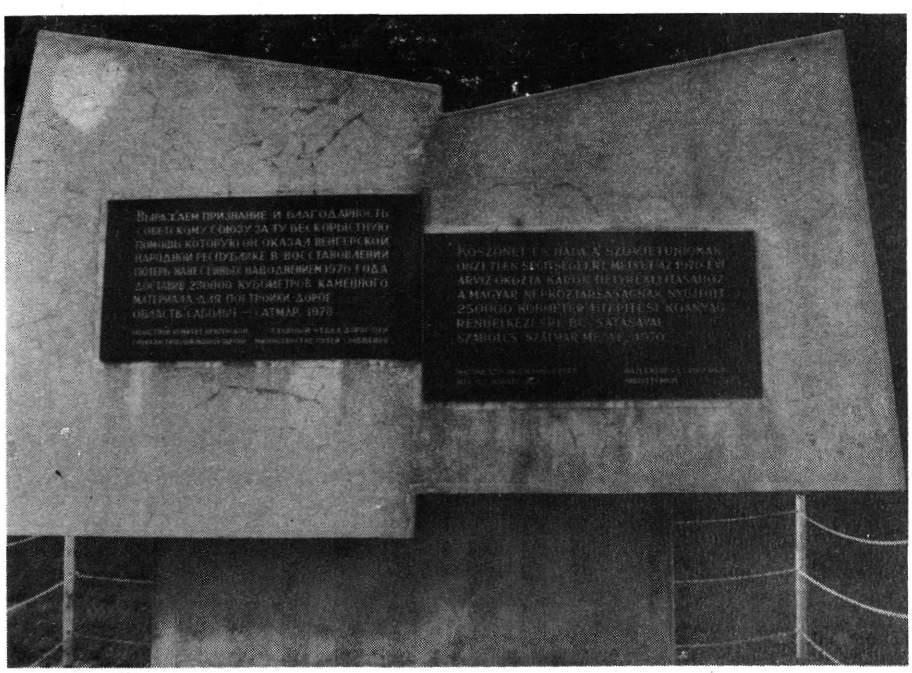
A vásárosnaményi aszfaltkeverő telep.



A megszüntetett budapest—nyíregyházi légijárat
LI típusú utasszállító gépe.

Az első légipostával érkezett küldemény.

A túristvándi vízimalom.

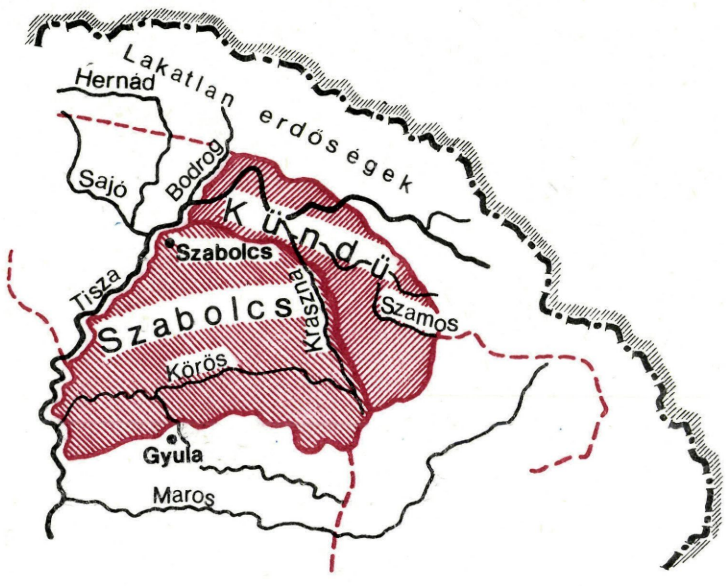


Emlékkő Beregsurányban az országhatárnál.

Az 1970. évi árvíz alkalmával nyújtott szovjet segítséget örökíti meg.

13. Ábrák

A honfoglaló törzsek szállásai a megye területén



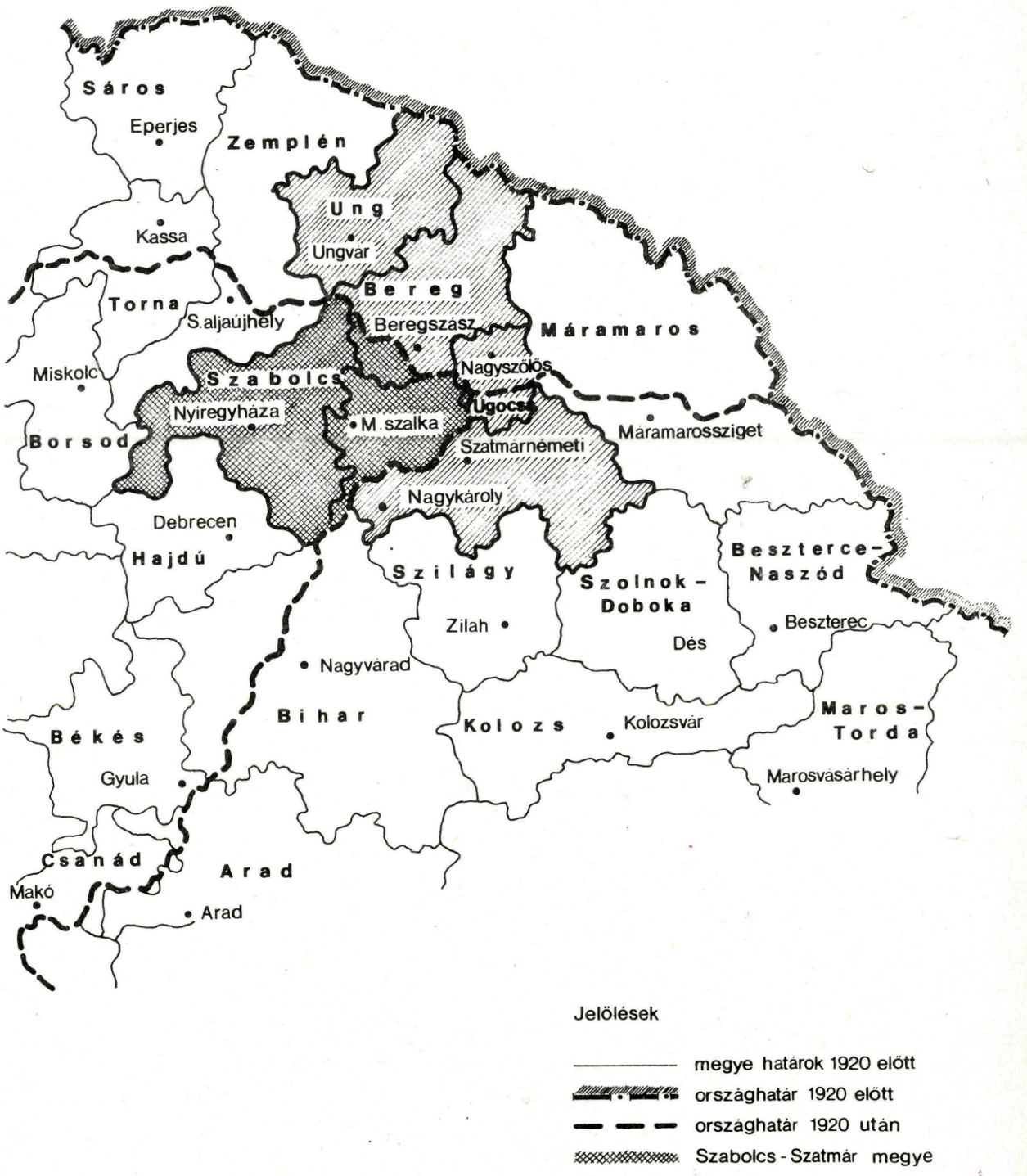
Jelölés :

országhatár

a törzsi szállások valószínü határai

a megye területén lévő törzsek szállásainak valószínü határai

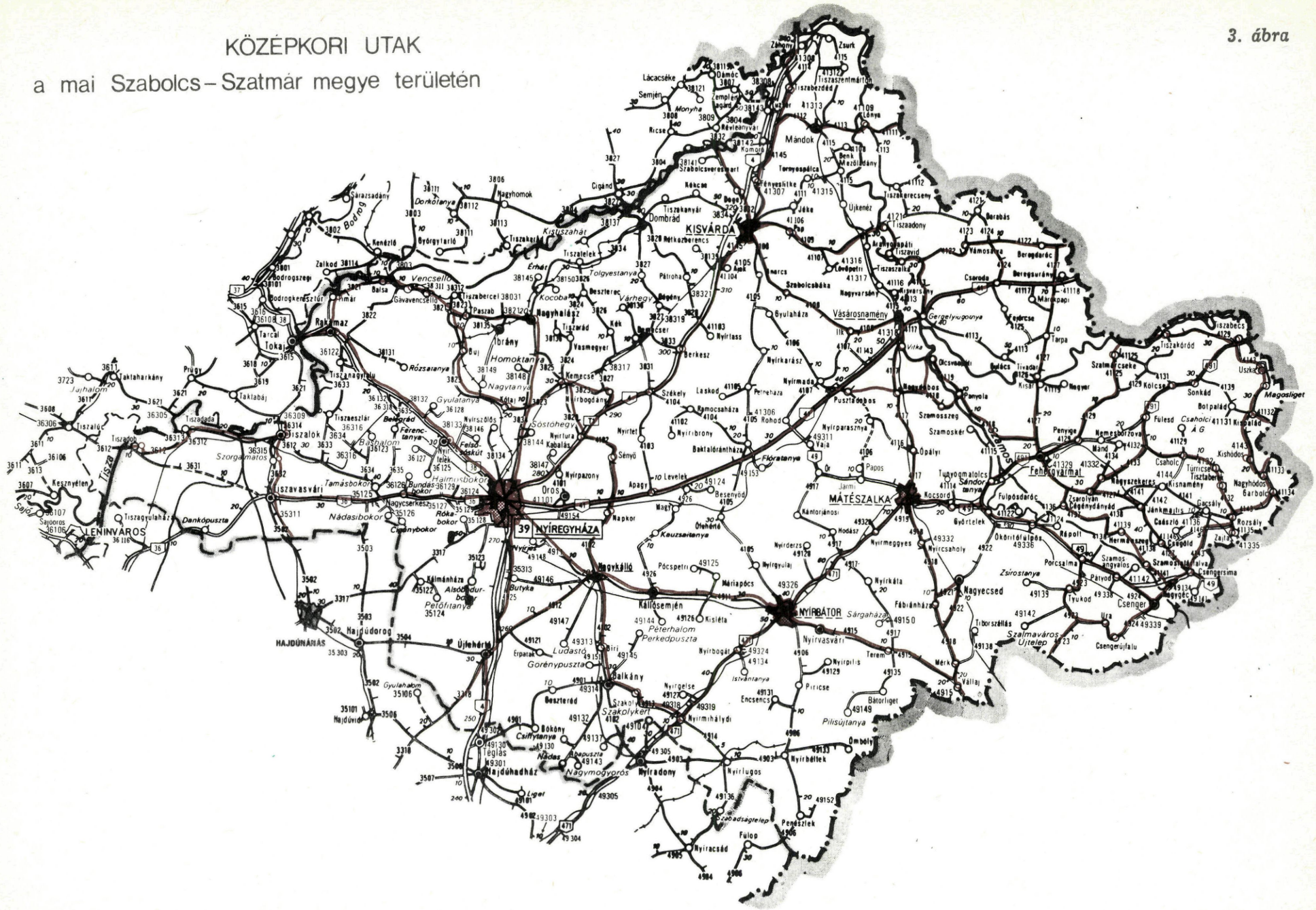
A megyék határai 1920 előtt és után



KÖZÉPKORI UTAK

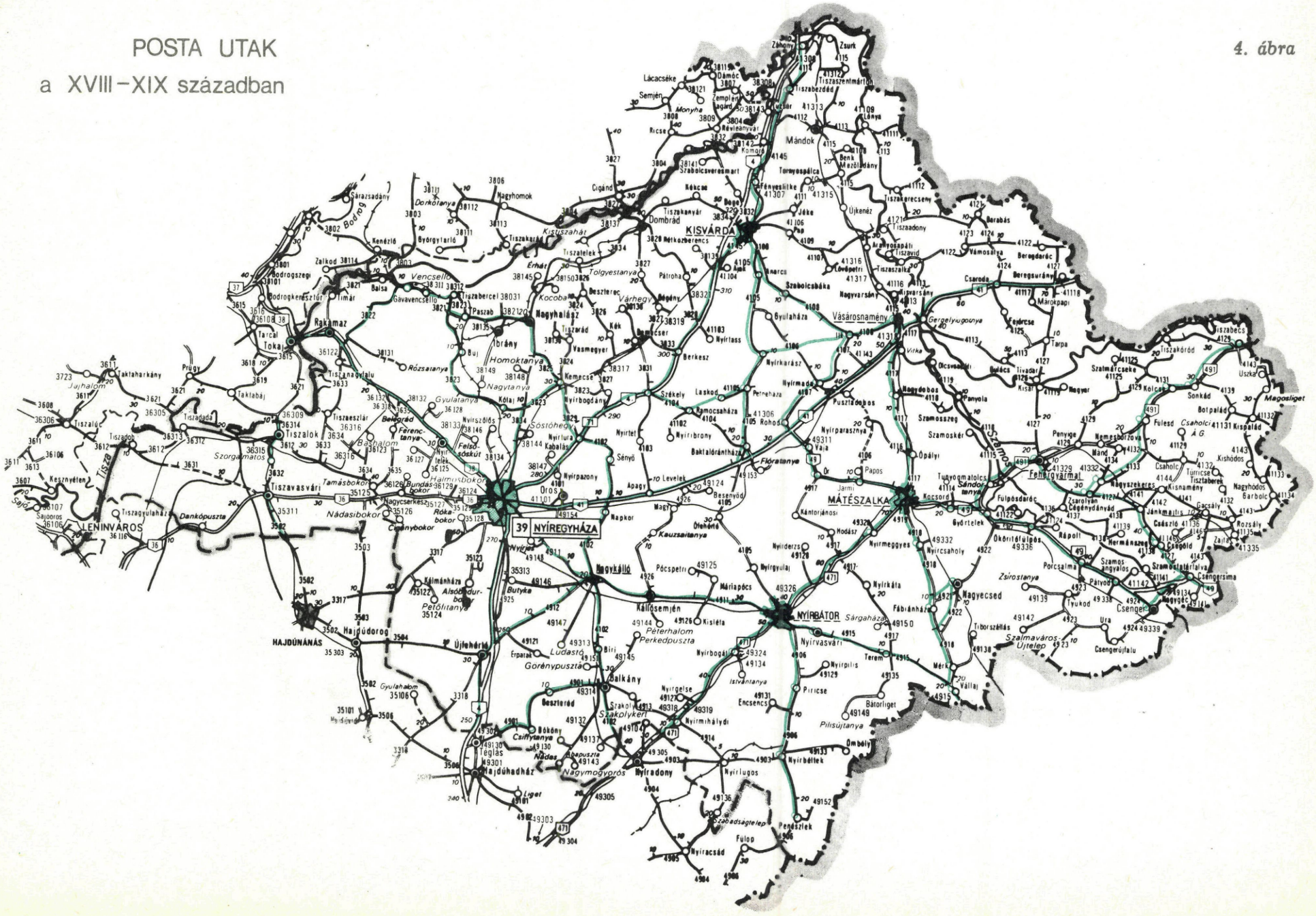
a mai Szabolcs – Szatmár megye területén

3. ábra


KISVÁRDA
MÁTÉSZALKA
39 NYÍREGYHÁZA
NYÍRBÁTOR
LENINVÁROS
HAJDÚNÁNÁS
Tokaj
Rakamaz
Tiszalök
Tiszavasvári
Mándok
Vásárosnamény
Csaroda
Beregdaróc
Tiszabecs
Uszka
Magosliget
Botpalád
Kisbotpalád
Csaholc
Kisnamény
Nagyecsed
Csenger
Csengersima
Csengerújfalu
Szatmárcseke
Kölcse
Sonkád
Fülesd
Csaholci Á. G.
Fehérgyarmat
Nagyhódos
Barbolc
Kishódos
Gacsály
Rozsály
Jánkmajtis
Tyukod
Porcsalma
Szamosangyalos
Szamostatárfalva
Zsírostanya
Szalmaváros Üjtelep
Tiborszállás
Sárgaház
Kállósemjén
Péterhalom
Perkedpuszta
Balkány
Szakolykert
Istvántanya
Nyírmihálydi
Nyírlugos
Nyíradony
Nagymogyoros
Hajdúhadház
Hajdúdorog
Újfehértó
Nyírvasvári
Nyírbogát
Nyírpilis
Nyírbéltek
Ombolyi
Pilisújtanya
Bátorliget
Encsencs
Piricse
Nyírgelse
Nyírtura
Nyírtelek
Nyírpazony
Nyírlövő
Nyírtass
Nyírkarász
Nyírmada
Nyírparasznya
Nyírábrány
Nyírderzs
Nyírmeggyes
Nyírcsaholy
Nyírkáta
Nyírgyulaj
Nyírbogdány
Nyírszőlős
Nyírjes
Nyírlövő
Nyírlugos
Nyíracsád
Nyírbátor
Mátészalka
Kocsord
Gyártelek
Ököritófülpös
Fülpösdaróc
Tuzsgomalocs
Sándor tanya
Szamoskér
Szamosszeg
Penyige
Mánd
Nemesborzova
Csengőd
Tisztaberek
Türricse
Kisnamény
Nagyszekeres
Csengőd
Zsarolyán
Cégénydányád
Jármi
Papos
Opályi
Vaja
Flórastanya
Baktalórántháza
Rohod
Laskod
Komocsaháza
Székely
Sóstóhegy
Kabalás
Apagy
Levelek
Besenyőd
Magy
Napkor
Kauzsaitanya
Ófehértó
Pócspetri
Máriapócs
Kisléta
Kölcsönfa
Kölcsönfa-bokor
Kálmánháza
Alsódurbokor
Petőfitanya
Gutyka
Ludasto
Gorénypuszta
Érpatak
Biri
Nagykálló
Nagycserkesz
Rókabokor
Csonnybokor
Nádasibokor
Dankópuszta
Tiszagyulaháza
Sajóoros
Sajó
Kesznyéten
Tiszalúc
Tiszadob
Tiszadada
Taktaharkány
Jajhalom
Prügy
Taktabáj
Tarcal
Bodrogkeresztúr
Bodrogkeresztúr
Zalkod
Bodrogszeg
Sárazsadány
Bodrog
Kenézlő
Györgytarló
Dorkótanya
Vencsellő
Gávavencsellő
Balsa
Tiszabercel
Paszab
Rózsatanya
Gyulatanya
Ferenctanya
Belgrád
Baktalom
Szorgalmatos
Tamásbokor
Bundásbokor
Hallgatóbokor
Homoktanya
Nagytanya
Ibrány
Buj
Tiszaeszlár
Tiszanagyfalu
Tiszaladány
Tiszalúc
Tiszadob
Tiszadada
Taktaharkány
Jajhalom
Prügy
Taktabáj
Tarcal
Tokaj
Rakamaz
Tiszakanyár
Dombrád
Kisfüzéhát
Tiszakarád
Tiszalelek
Tolgyestanya
Kocoba
Erhát
Cigánd
Hagyhomok
Dorkótanya
Sárazsadány
Bodrog
Kenézlő
Györgytarló
Zalkod
Bodrogszeg
Vencsellő
Gávavencsellő
Balsa
Tiszabercel
Paszab
Nagyhalász
Tiszavid
Vasmegyer
Kemecse
Tiszaszalka
Tiszaszentmárton
Tiszabezdéd
Lónya
Révleányvár
Komoró
Szabolcsveresmart
Ricse
Monyha
Semjén
Lácacséke
Dámóc
Zsurk
Zsibrik
Tiszakerecseny
Jéke
Ujkenéz
Tiszaadony
Darabás
Vámosoroszi
Tiszaszalka
Tiszakóród
Tiszaszentmárton
Tiszabezdéd
Lónya
Révleányvár
Komoró
Szabolcsveresmart
Ricse
Monyha
Semjén
Lácacséke
Dámóc
Zsurk
Zsibrik
Tiszakerecseny
Jéke
Ujkenéz
Tiszaadony
Darabás
Vámosoroszi
Tiszaszalka
Tiszakóród
Tiszabecs
Uszka
Magosliget
Botpalád
Kisbotpalád
Csaholc
Kisnamény
Nagyecsed
Csenger
Csengersima
Csengerújfalu
Szatmárcseke
Kölcse
Sonkád
Fülesd
Csaholci Á. G.
Fehérgyarmat
Nagyhódos
Barbolc
Kishódos
Gacsály
Rozsály
Jánkmajtis
Tyukod
Porcsalma
Szamosangyalos
Szamostatárfalva
Zsírostanya
Szalmaváros Üjtelep
Tiborszállás
Sárgaház
Kállósemjén
Péterhalom
Perkedpuszta
Balkány
Szakolykert
Istvántanya
Nyírmihálydi
Nyírlugos
Nyíradony
Nagymogyoros
Hajdúhadház
Hajdúdorog
Újfehértó
Nyírvasvári
Nyírbogát
Nyírpilis
Nyírbéltek
Ombolyi
Pilisújtanya
Bátorliget
Encsencs
Piricse
Nyírgelse
Nyírtura
Nyírtelek
Nyírpazony
Nyírlövő
Nyírtass
Nyírkarász
Nyírmada
Nyírparasznya
Nyírábrány
Nyírderzs
Nyírmeggyes
Nyírcsaholy
Nyírkáta
Nyírgyulaj
Nyírbogdány
Nyírszőlős
Nyírjes
Nyírlövő
Nyírlugos
Nyíracsád
Nyírbátor
Mátészalka
Kocsord
Gyártelek
Ököritófülpös
Fülpösdaróc
Tuzsgomalocs
Sándor tanya
Szamoskér
Szamosszeg
Penyige
Mánd
Nemesborzova
Csengőd
Tisztaberek
Türricse
Kisnamény
Nagyszekeres
Csengőd
Zsarolyán
Cégénydányád
Jármi
Papos
Opályi
Vaja
Flórastanya
Baktalórántháza
Rohod
Laskod
Komocsaháza
Székely
Sóstóhegy
Kabalás
Apagy
Levelek
Besenyőd
Magy
Napkor
Kauzsaitanya
Ófehértó
Pócspetri
Máriapócs
Kisléta
Kölcsönfa
Kölcsönfa-bokor
Kálmánháza
Alsódurbokor
Petőfitanya
Gutyka
Ludasto
Gorénypuszta
Érpatak
Biri
Nagykálló
Nagycserkesz
Rókabokor
Csonnybokor
Nádasibokor
Dankópuszta
Tiszagyulaháza
Sajóoros
Sajó
Kesznyéten
Tiszalúc
Tiszadob
Tiszadada
Taktaharkány
Jajhalom
Prügy
Taktabáj
Tarcal
Tokaj
Rakamaz
Tiszakanyár
Dombrád
Kisfüzéhát
Tiszakarád
Tiszalelek
Tolgyestanya
Kocoba
Erhát
Cigánd
Hagyhomok
Dorkótanya
Sárazsadány
Bodrog
Kenézlő
Györgytarló
Zalkod
Bodrogszeg
Vencsellő
Gávavencsellő
Balsa
Tiszabercel
Paszab
Nagyhalász
Tiszavid
Vasmegyer
Kemecse
Tiszaszalka

POSTA UTAK
a XVIII–XIX században

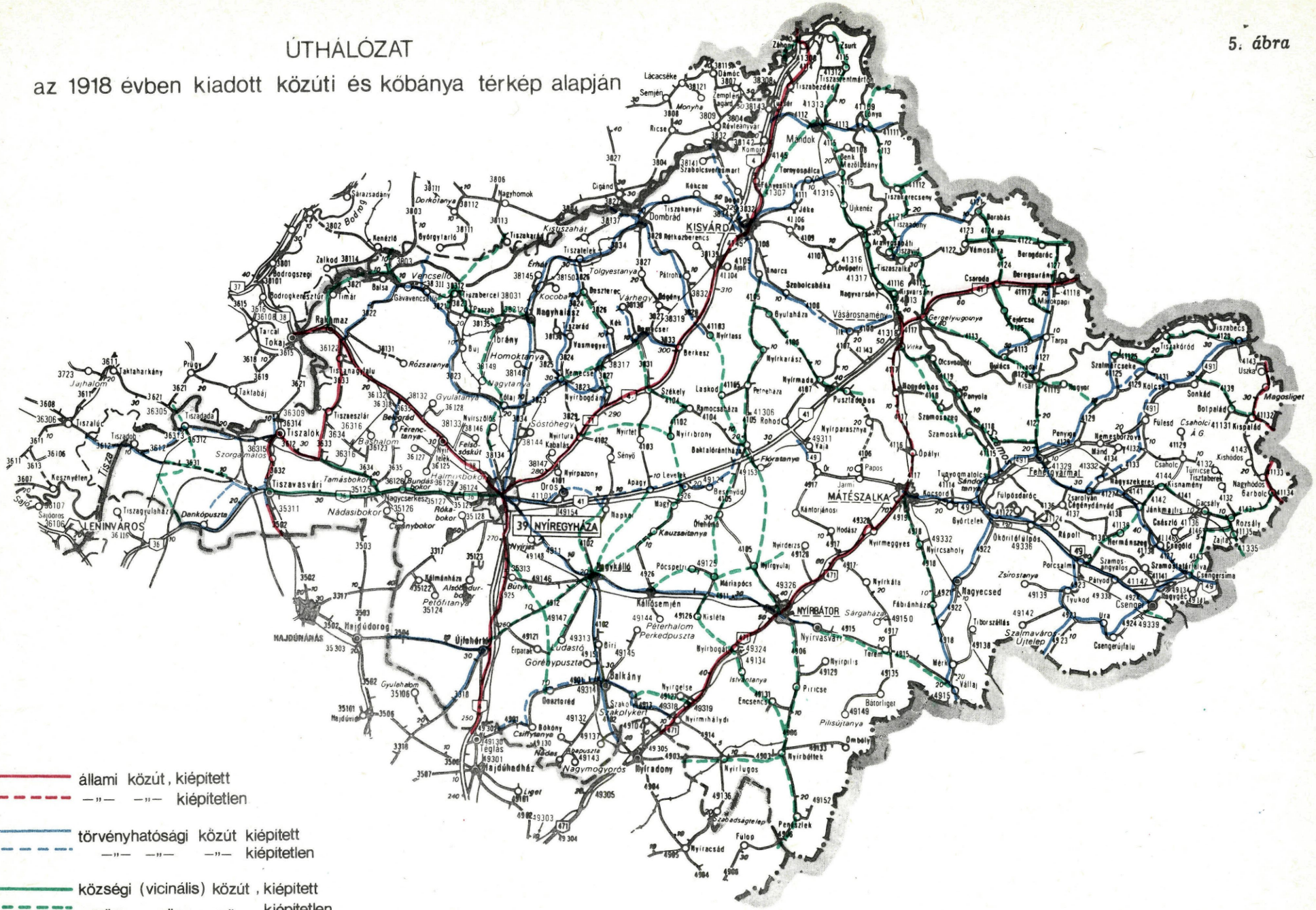
4. ábra



5. ábra

ÚTHÁLÓZAT

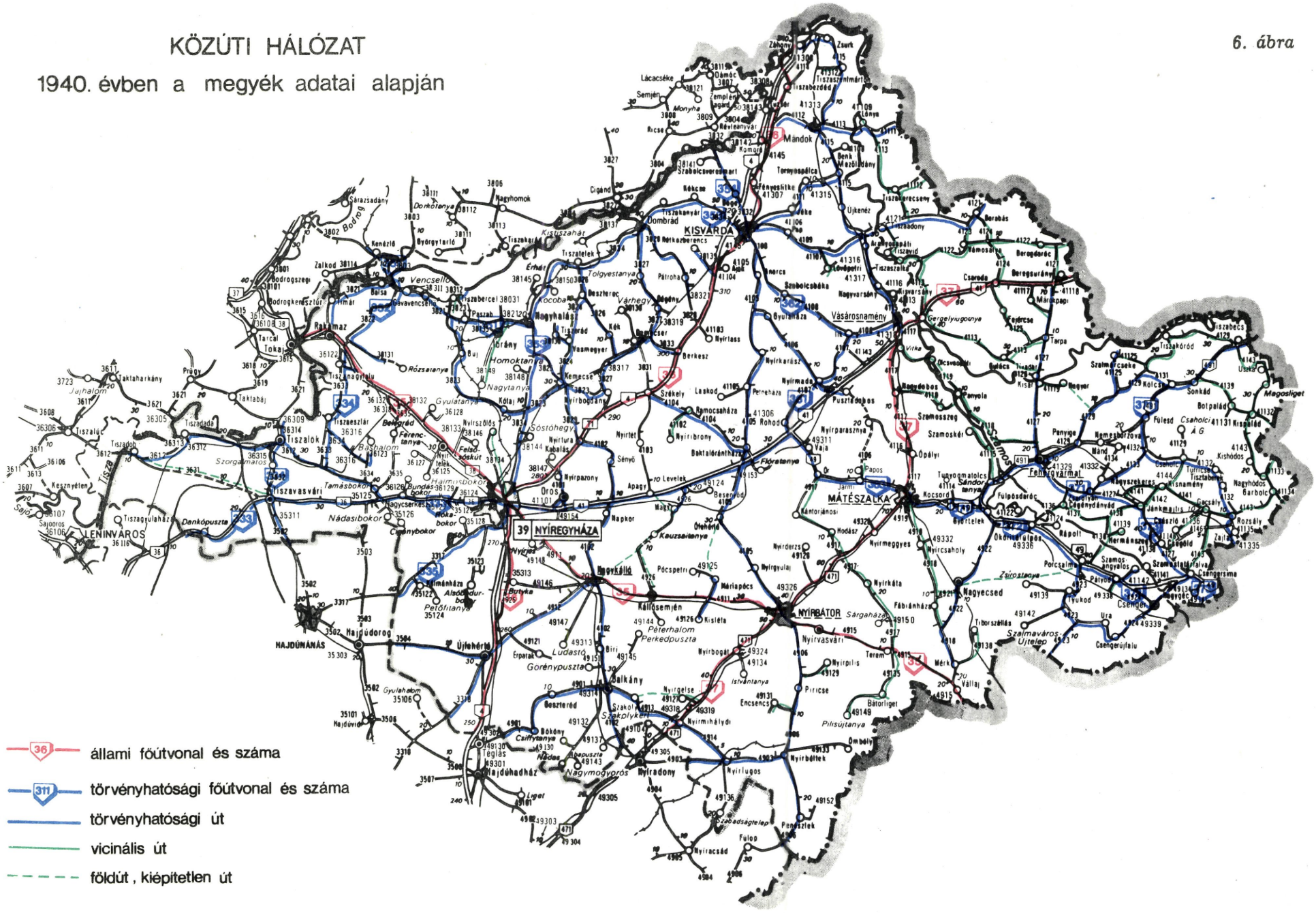
az 1918 évben kiadott közúti és kőbánya térkép alapján



KÖZÚTI HÁLÓZAT

1940. évben a megyék adatai alapján

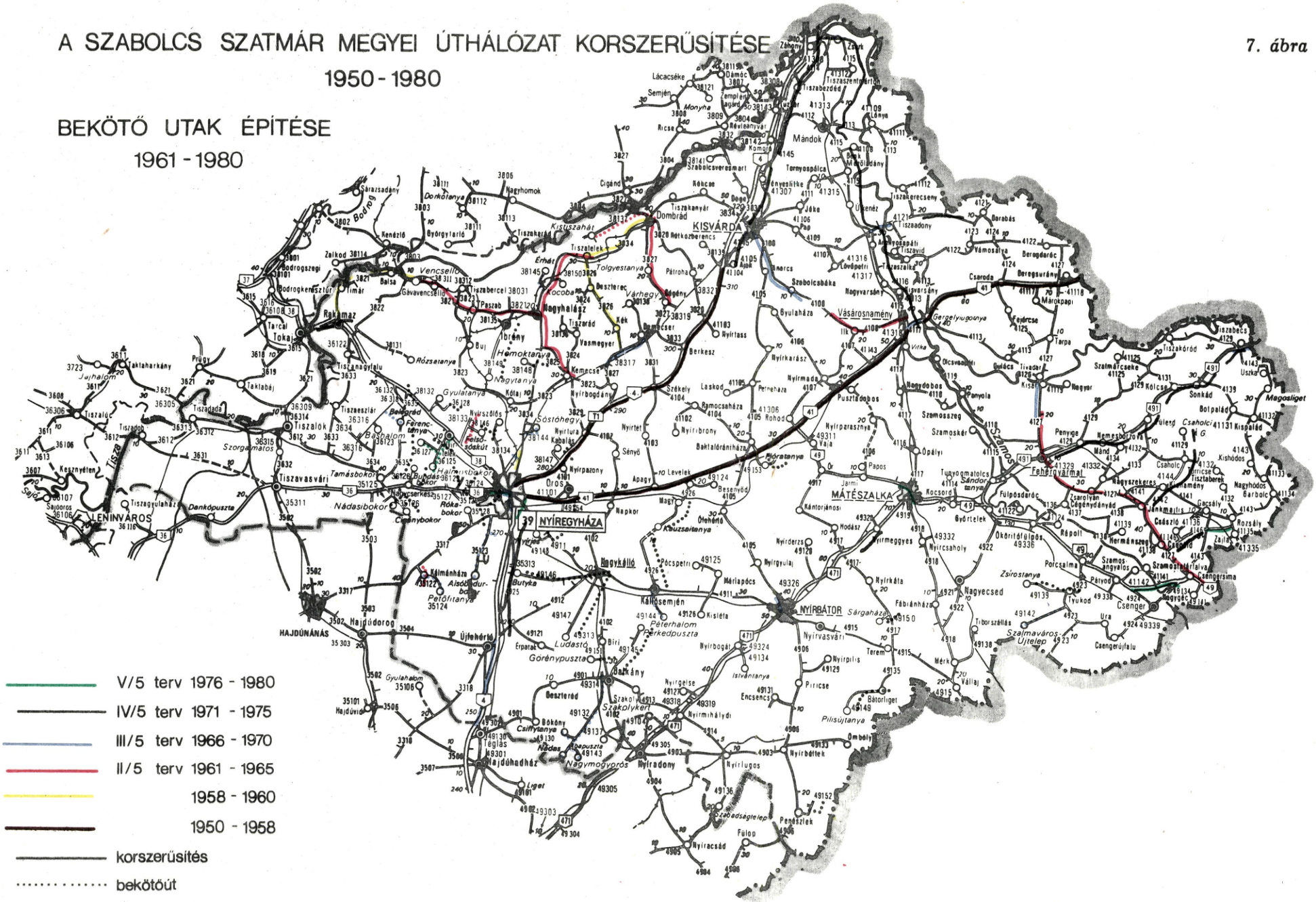
6. ábra


KISVÁRDA
NYÍREGYHÁZA
MÁTÉSZALKA
NYÍRBÁTOR
LENINVÁROS
HAJDÚNÁNÁS
Mándok
Vásárosnamény
Fehérgyarmat
Csenger
Csengersima
Nagyecsed
Balkány
Hajdúdorog
Hajdúhadház
Tiszavasvári
Nyíradony
Nyírbéltek
Nyírlugos
Nyírtelek
Nyírbogát
Nyírvasvári
Nyírpazony
Nyírmeggyes
Nyírcsaholy
Nyírderzs
Nyírgyulaj
Nyírkáta
Nyírpilis
Nyírcsécse
Nyírmihálydi
Nyírgelse
Nyírtass
Nyírkarász
Nyírmada
Nyírparasznya
Nyírtura
Nyírábrány
Nyírlövő
Nyírvarsány
Nyírlugos
Nyírtelek
Nyírbogdány
Nyírszőlős
Nyírtura
Nyírpazony
Nyírcsécse
Nyírmihálydi
Nyírgelse
Nyírbéltek
Nyírlugos
Nyírtass
Nyírkarász
Nyírmada
Nyírparasznya
Nyírábrány
Nyírlövő
Nyírvarsány
Nyírbogát
Nyírvasvári
Nyírpilis
Nyírcsécse
Nyírderzs
Nyírgyulaj
Nyírkáta
Nyírmeggyes
Nyírcsaholy

A SZABOLCS SZATMÁR MEGYEI ÚTHÁLÓZAT KORSZERŰSÍTÉSE
1950 - 1980

BEKÖTŐ UTAK ÉPÍTÉSE
1961 - 1980

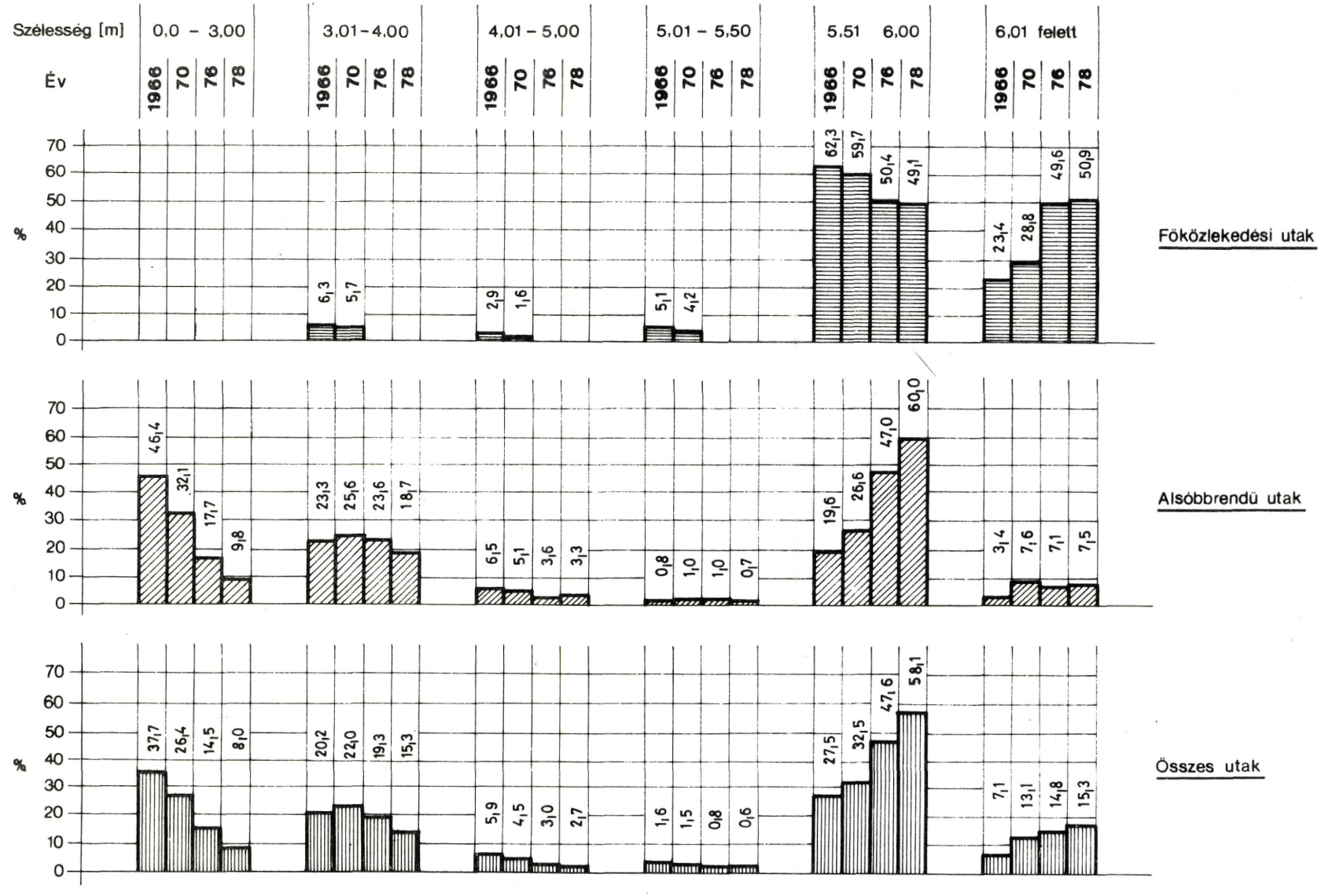
7. ábra


39 NYÍREGYHÁZA
KISVÁRDA
MÁTÉSZALKA
NYÍRBÁTOR
LENINVÁROS
HAJDÚNÁNÁS
Tiszavasvári
Rakamaz
Tokaj
Mándok
Fehérgyarmat
Csenger
Szamosangyalos
Szamosújfalu
Csengersima
Csengeri
Szalmaváros-Üttelep
Csengerújfalu
Tiszabecs
Megosliget
Uszka
Kisháló
Kishódos
Nagyhódos
Barbolc
Bolpalád
Kispalád
Sonkád
Szatmárcseke
Kölcse
Penyige
Nemesborzova
Csaholc
Csaholci
Tarpa
Tivadar
Kisar
Nagyar
Tyukod
Hermánszeg
Gacsály
Rozsály
Zajta
Jánkmajtis
Császló
Rápolt
Porcsalma
Zsírostanya
Nagyecsed
Fábiánháza
Sárgaháza
Nyírvasvári
Nyírbogát
Nyírmihálydi
Nyírlugos
Nyírtelek
Nyírtass
Nyírkáta
Nyírcsaholy
Nyírderzs
Nyírmeggyes
Nyírgyulaj
Nyírpilis
Nyírbéltek
Nyírtura
Nyírpazony
Nyírbogdány
Nyírbrony
Nyírparasznya
Nyírmada
Nyírkarász
Nyírábrány
Nyírgelse
Nyírtét
Nyírlövő
Nyírradony
Nyírtura
Nyírvarsány
Nyírcsaholy

8. ábra

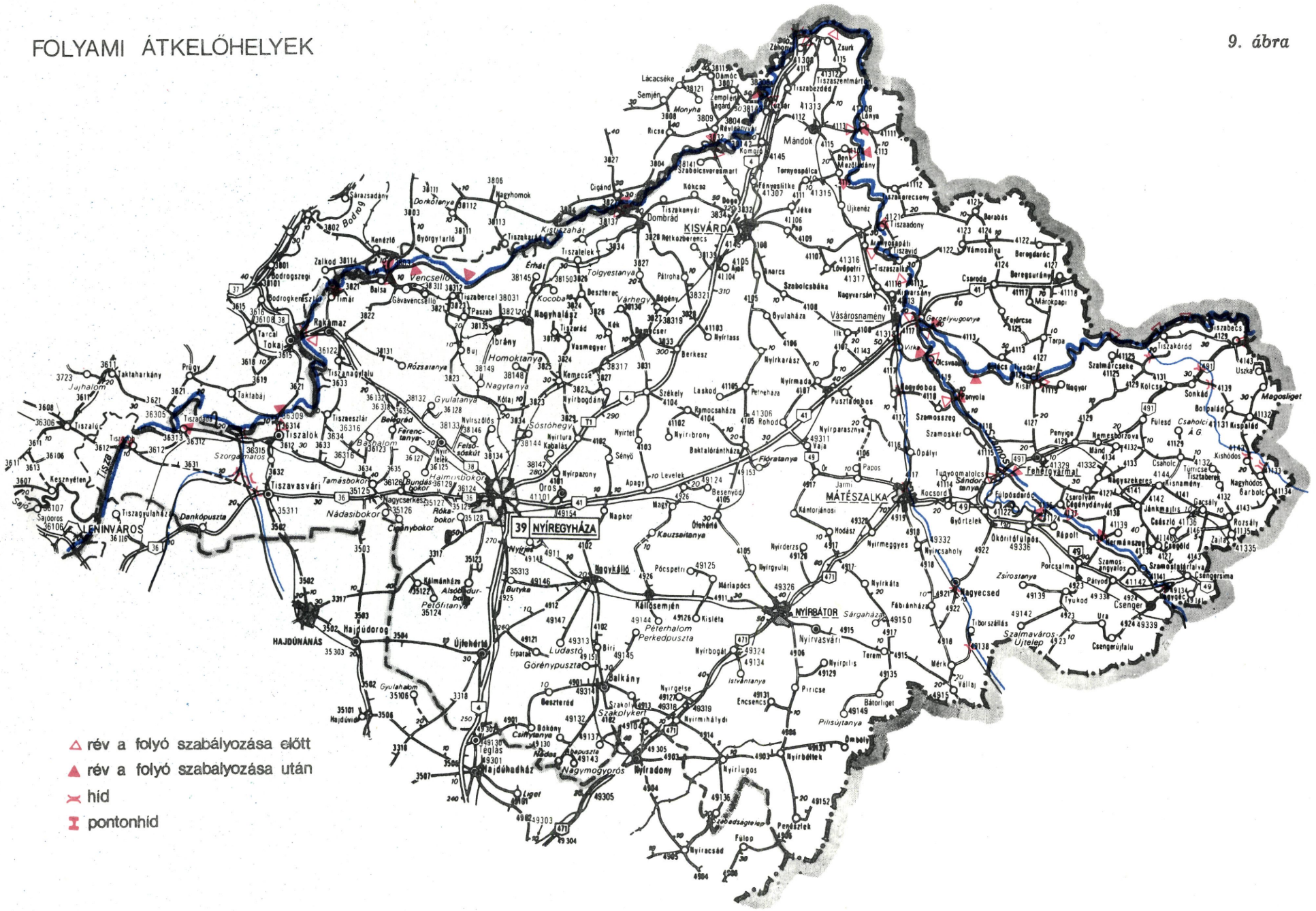
Burkolatszélességek változása

a főközlekedési, alsóbbrendű és az összes kiépített utak hosszának %-ában



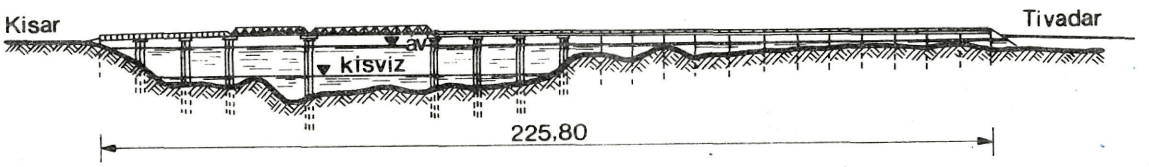
FOLYAMI ÁTKELŐHELYEK

9. ábra

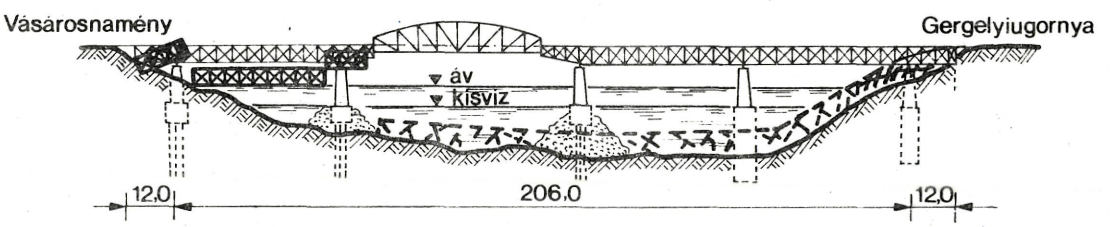

△ rév a folyó szabályozása előtt
▲ rév a folyó szabályozása után
híd
pontonhíd
39 NYÍREGYHÁZA
KISVÁRDA
MÁTÉSZALKA
NYÍRBÁTOR
HAJDÚNÁNÁS
TISZAVASVÁRI
VÁSÁROSNAMÉNY
Mándok
Tiszabecs
Tiszaszentmárton
Tiszabezdéd
Lónya
Barabás
Tiszadony
Beregdaróc
Beregsurány
Csaroda
Márokpapi
Gergelyugornya
Tiszakóród
Szatmárcseke
Kölcse
Sonkád
Botpalád
Kispalád
Uszka
Megosliget
Fülesd
Csaholc
Kishódos
Nagyhódos
Garbolc
Tiszatelek
Tiszabercel
Tiszaadony
Tiszakanyár
Dombrád
Tiszalök
Tiszaeszlár
Tiszadada
Tiszaújváros
Tiszaigar
Tiszaörs
Tiszaroff
Tiszavalk
Tiszaluc
Tiszabura
Tiszaladány
Tiszacsege
Tiszakarád
Tiszakeszi
Tiszaszalka
Tiszaszentimre
Tiszaszentmiklós
Tiszaszőlős
Tiszatarján
Tiszavárkony
Tiszavasvári
Tiszaújváros

A FELROBBANTOTT TISZAHIDAK VÁZLATAI

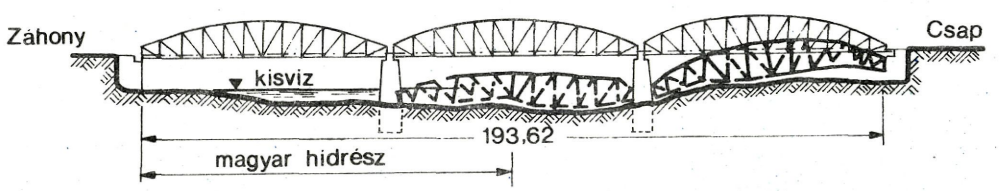
Kisari Tiszahíd



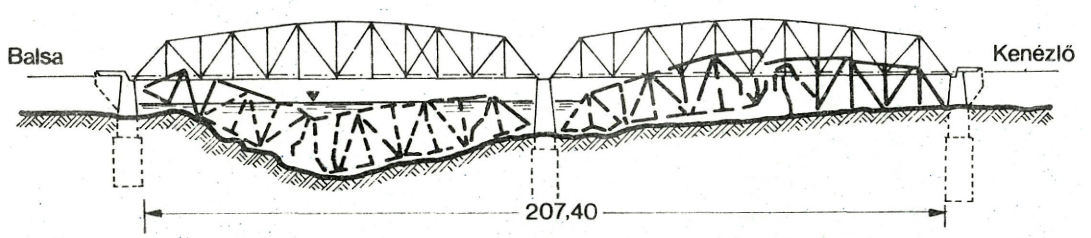
Vásárosnaményi Tiszahíd



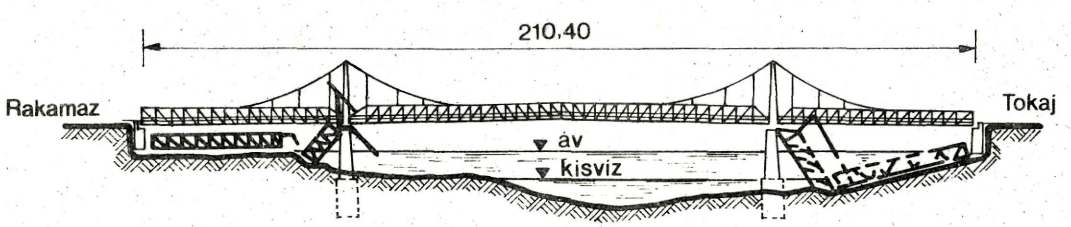
Záhonyi közúti Tiszahíd



Balsai Tiszahíd



Tokaji Tiszahíd



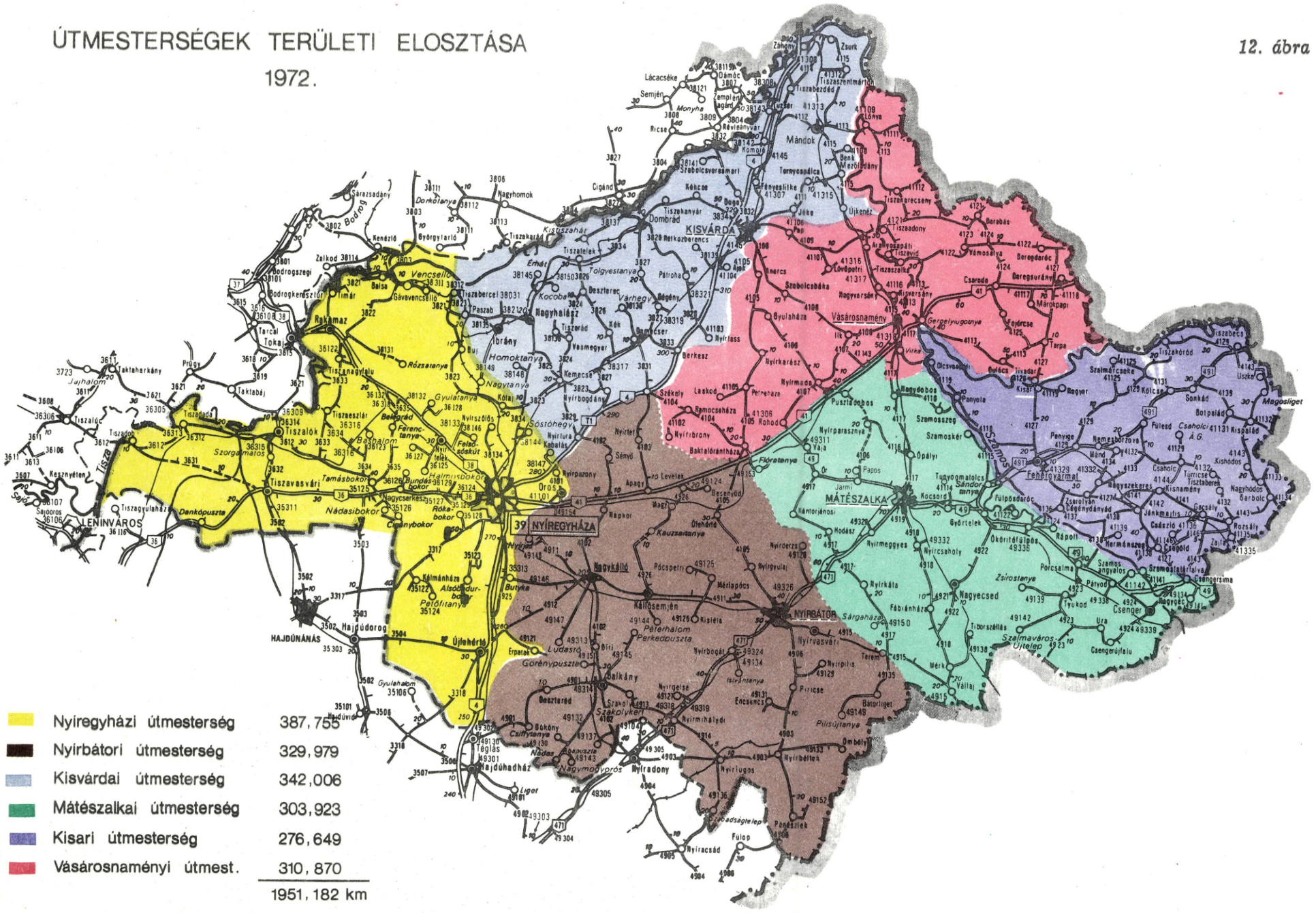
A MEGYE VASUTHÁLÓZATA

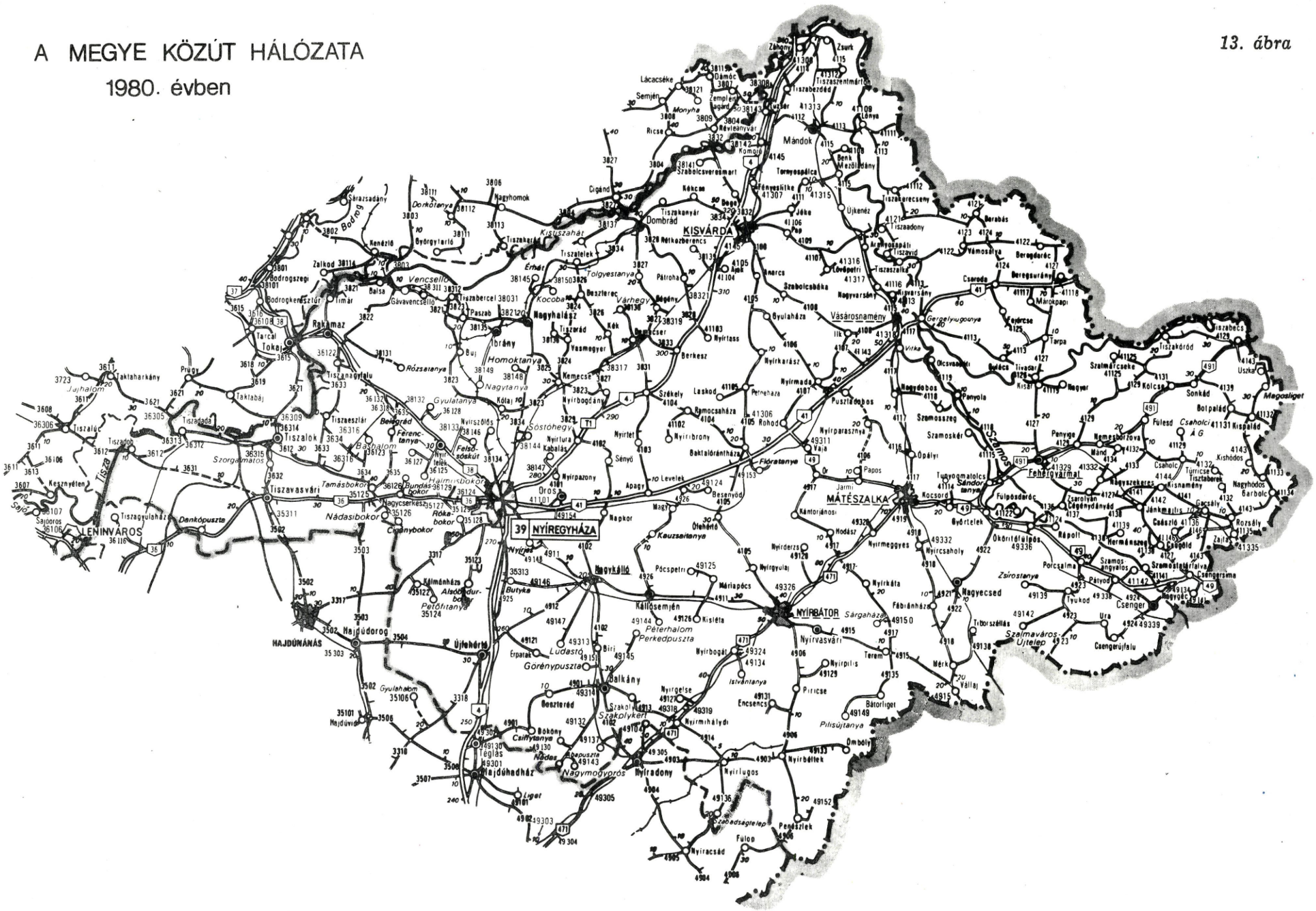
11. ábra

39 NYÍREGYHÁZA
KISVÁRDA
MÁTÉSZALKA
NYÍRBÁTOR
HAJDÚNÁNÁS
LENINVÁROS
Mándok
Vásárosnamény
Fehérgyarmat
Csenger
Nagykálló
Balkány
Nyíradony
Hajdúdorog
Tiszavasvári
Tiszalök
Rakamaz
Nagyecsed
Szamosszeg
Csengersima
Csengerújfalu
Szalmaváros-Újtelep
Tiszabecs
Tiszaszentmárton
Tiszabezdéd
Tiszaadony
Tiszaszalka
Tiszaeszlár
Tiszadada
Tiszadob
Tiszagyulaháza
Dankópuszta
Nádasibokor
Tamásbokor
Halmosbokor
Bundás-bokor
Rókabokor
Csanybokor
Nagycserkesz
Kölcsönhíd
Kálmánháza
Alsódobur-bokor
Petőfitanya
Újfehértó
Gyulahalom
Ludastó
Görénypuszta
Péterhalom
Perkedpuszta
Kállósemjén
Kisléta
Máriapócs
Sárgaház
Nyírvasvári
Nyírbogát
Nyírmihálydi
Szakolykert
Nyírmihálytelep
Nyírlugos
Nyírábrány
Nyírtelek
Nyírpilis
Nyírcsaholy
Nyírmeggyes
Nyírderzs
Nyírgyulaj
Nyírkáta
Nyírtura
Nyírpazony
Nyírbogdány
Nyírtét
Nyírbrony
Nyírmada
Nyírparasznya
Nyírkarász
Nyírtass
Nyírlövő
Nyírvaja
Nyírcsaholy
Nyírkércs
Nyírvarsány
Nyírjákó
Nyírtelek
Nyírlövő
Nyírbéltek
Nyírlugos
Nyírmihálydi
Nyírcsaholy
Nyírmeggyes
Nyírderzs
Nyírgyulaj
Nyírkáta
Nyírtura
Nyírpazony
Nyírbogdány
Nyírtét
Nyírbrony
Nyírmada
Nyírparasznya
Nyírkarász
Nyírtass
Nyírlövő
Nyírvaja
Nyírcsaholy
Nyírkércs
Nyírvarsány
Nyírjákó
Nyírtel

ÚTMESTERSÉGEK TERÜLETI ELOSZTÁSA
1972.

12. ábra


KISVÁRDA
MÁTÉSZALKA
NYÍREGYHÁZA
NYÍRBÁTOR
LENINVÁROS
HAJDÚNÁNÁS
Vásárosnamény
Mándok
Tiszavasvári
Rakamaz
Tokaj
Taktaharkány
Taktabáj
Prügy
Tiszanagylétu
Tiszaeszlár
Tiszadada
Tiszalök
Tiszadob
Kesznyéten
Sajóoros
Tiszagyulaháza
Szorgalmatos
Denkópuszta
Nádasibokor
Tamásbokor
Bundásbokor
Halmisbokor
Rókabokor
Nagycserkesz
Oros
Nyírpazony
Levelek
Apagy
Sényő
Nyírtelek
Nyírtura
Kabalás
Sóstóhegy
Rózsaerdő
Homoktanya
Nagytanya
Gyulatanya
Ferenctanya
Bashalom
Feldsőkút
Kölcsönhíza
Alsódurbó
Pelőfitanya
Újlehérto
Hajdúdorog
Hajdúvid
Gyulahalom
Hajdúhadház
Téglás
Csiffytanya
Nádas
Bökény
Beszterec
Szőlőskert
Szőlőskert
Nagymágocs
Nyíradony
Nyíracsád
Fülöp
Pándtelek
Nyírlugos
Nyírbéltek
Ombolyi
Pilisújtanya
Bátorliget
Encsencs
Nyírmihályfi
Nyírgelse
Szarvaskert
Szőlőskert
Nyírvasvári
Nyírpilis
Terem
Mérk
Vállaj
Sárgaháza
Fábiánháza
Nyírcsaholy
Nyírmeggyes
Nyírcsaholy
Nyírkáta
Nyírtét
Nyírcsaholy
Nyírcsaholy
Nyírcsaholy

A MEGYE KÖZÚT HÁLÓZATA
1980. évben

13. ábra