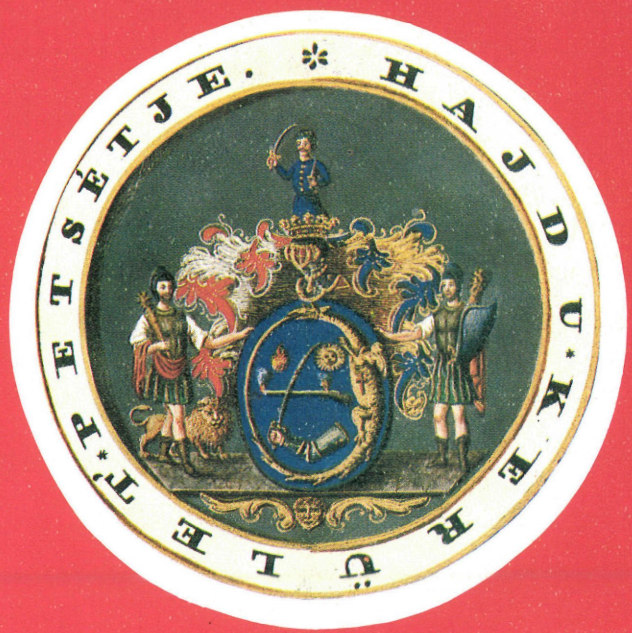
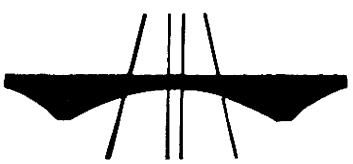


KÖZUTAK

HAJDÚ-BIHAR MEGYÉBEN

KÖZUTAK

HAJDÚ-BIHAR MEGYÉBEN



Írta:
SIMONYI ALFONZ
okl. mérnök

Lektorálta:
MOLNÁR GYÖRGY
okl. mérnök

Kiadja: NYÍREGYHÁZI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG
Felelős: PAPP ANDRÁS igazgató
okl. mérnök

Fényszedés: Inform Stúdió Kft., Debrecen

PATENT-SZOLG. NYOMDAÜZEM, DEBRECEN

Tisztelt Olvasó!

A Debreceni Közúti Igazgatóság 1983. május 1-jén érte meg 25 éves fennállását s egyúttal, két hónappal később, megszűnését is. E 25 éves létnek akar emléket szentelni a Hajdú-Bihar megyei közutak története, amit ezúttal nyújt át Önnek a jogutód, Nyíregyházi Közúti Igazgatóság.

Az útügyi szolgálatra bekövetkezett ínséges esztendők ellenére a közúti forgalom és a gépkocsik száma nem csökken, s a közúti közlekedés iránti érdeklődés változatlanul jelentős, annak fontosságát átérzi az egész magyar társadalom. Úgy vélem, ezért is halaszthatatlan a mai megyei úthálózat történetét feldolgozni és közreadni.

A mai úthálózat hosszú évszázadok közlekedési igényei hatására alakult ki. Vonatkozik ez az utak vonalvezetésének, az építési technológiáknak és a karbantartó szervezetnek a kialakulására egyaránt. E fejlődésre való emlékezés remélhetően nagyobb megértésre fog serkenteni a mai állapotok, a mai fenntartási és üzemeltetési stratégia iránt. Egyúttal lehetőséget ad azoknak az embereknek a méltatására, akik két kezük szorgalmas munkájával, szellemi alkotó tevékenységükkel — sok-sok nehezség és áldozat árán — létrehozták Hajdú-Bihar megye mai úthálózatát.

Nyíregyháza, 1989.

Nyíregyházi Közúti Igazgatóság
igazgatója

Bevezetés

Hajdú-Bihar megye úthálózatának kialakulásáról és fejlődéséről szóló történetet tart kezében az olvasó. Nem tudományos igényű művet vagy statisztikai adathalmazt volt szándékom az érdeklődők elé tárni. Ohatatlan volt azonban, hogy a fejlődést egynéhány, célszerűen csoportosított és összesített műszaki-gazdasági adattal, térképpel, illetve táblázattal ne illusztráljam.

A mai Hajdú-Bihar vármegye, sőt egyáltalán Hajdú vármegye mint közigazgatási egység nem régi múltra tekint vissza. Az 1876. évi XXXIII. törvénycikk hozza létre Hajdú vármegyét. E törvényt megelőzően Szabolcs és Bihar vármegyék osztoznak a mai megye területén. Ezen kívül voltak a korábbi szabad hajdúkerületek, Debrecentől északnyugatra (Böszörmény) és délkeletre (Hajdúvámospércs) elterülő, közigazgatási értelemben is körülhatárolt területeivel. Végül létezett Debrecen „szabad királyi város" hatalmas kiterjedésű, a Tiszáig és a Körösökig elnyúló birtoka. Ez is önálló, a vármegyéktől független, a városhoz tartozó közigazgatási egység volt. Hajdú vármegye pedig három megye évszázados fennállása után, 1950. aug. 1-től változik Hajdú-Bihar megyévé, bekebelezve a Trianon után kettészelt Bihar megye magyarországi harmadát.

Debrecen város fejlődése ezért elválaszthatatlan a megyék fejlődésétől, s ezért az úthálózat kialakításában is nemcsak szerepe és jelentősége volt, hanem abban tevőleges részt is vállalt (Hortobágy-híd és a hortobágyi mátai útépítésben). Ezért szükségesnek tartottam a város történetével is röviden foglalkozni.

Hajdú-Bihar megyét mint közigazgatási egységet, topográfiai viszonyai szerint négy, egymástól határozottan elkülönülő tájegységre lehet osztani:

1. A Hajdúhát az a terület, amely a Balmazújváros-Hajdúszoboszló-Derecske vonala által alkotott félkör és a Hajdúdorog-Hajdúhadház-Hajdúsámson vonal közé esik.

2. A nyírségi rész a Hajdúhát fölött, attól északra eső területek.

3. A Keleti-főcsatornától nyugatra a Tiszáig terjedő terület a Hortobágy.

4. A Hajdúhát és Hortobágytól délre eső terület a bihari síkság a Sárréttel.

A Hajdúhát a környező síkságból 15-20 méterrel kiemelkedő földhát. Rajta a nyírségi tájak felől déli irányba futó vízfolyások, a Tócó, a Kálló és a Kondoros, általában vízben szegények, medrük jobbára csak tavasszal telik meg vízzel. A Hortobágy valaha igencsak kanyargó folyó, ma a vízszabályozás után lomha, lassú folyásával járja be a Hortobágy síkját.

A megyei utak történetéhez felkutatott adatokat és eseményeket a felhasznált irodalom anyagán felül a megyei levéltárban és az igazgatósági irattárban sikerült fellelnem. Segítségemre voltak azonban a volt Államépítészeti Hivatal és az igazgatóság idős műszaki dolgozóinak visszaemlékezései és rendelkezésemre bocsájtott fényképes emlékei.

Segítségükért ezúton mondok köszönetet Barta Dániel okl. mérnöknek, Egri Alajos útbiztosnak és Kalácska János igazgatónak. Végezetül a rajzok elkészítésénél nyújtott segítségükért Kotricz Ferencnét és Pacsura Istvánnét illeti köszönet.

Debrecen, 1989. február hó 19.

SIMONYI ALFONZ
okl. mérnök

Történeti áttekintés

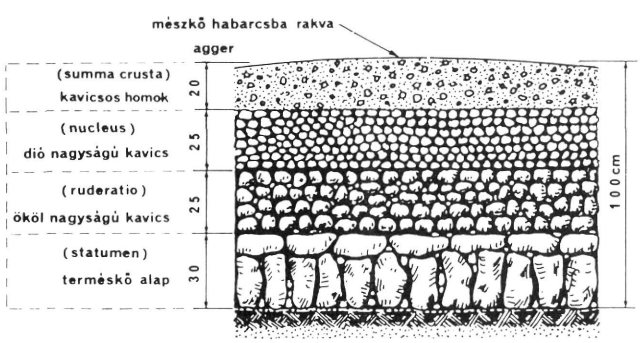
A hazai útügy őskora a felvilágosodás koráig

A céltudatos útépítést igazoló legősibb hiteles maradványok hazánkban a Római Birodalom korából származnak. A hagyomány szerint i.e. 753-ban alapított római királyság, majd köztársaság és császárság legnagyobb kiterjedését az i.sz. II. szd. elején, Traianus császár uralkodása idején éri el. Az Atlanti-óceántól Kis-Ázsiáig, Európa déli és Afrika északi részére kiterjedő birodalom területe mintegy 3,3 millió négyzetkilométer, lakosainak száma pedig 70-80 millióra becsülhető. A római imperium része ekkor a Dunántúl — Pannónia — és az ország keleti része — Dácia. A határ északról a Duna és a Tisza, illetve ennek széles ártere miatt a Tiszától keletre húzódik. Közelítően talán éppen a mai Nyíregyháza-Debrecen-Makó vonal mentén lehetett a határ.

A Római Birodalom mintegy 54 300 római mérföld, azaz kb. 80 000 km, elsődlegesen államigazgatási és katonai célokat szolgáló kiépített úthálózata jelentős településeket kötött össze (Sopianae, Aquincum, Savaria stb.). A kor kiemelkedő, máig is csodált útépítési alkotása az al-dunai Trajanus-út (épült i.u. 33-103 között), valamint a Turnu-Severinnél épült állandó Duna-híd, amely 1056 m hosszú volt és 20 kőpilléren állott.

A birodalom bomlása a III. évszázad elején részben belső társadalmi-gazdasági, részben külső germán és gót támadások hatására indult meg, amit a IV. században a nyugati és keleti birodalomra szakadás gyorsított. Végül i.u. 476-ban Romulus Augustust, a nyugati birodalom császárát Odoaker testőre meggyilkolja, s a Római Birodalom germán királyságokra hullik szét. A birodalom bukását követő századok népvándorlásai a birodalom kultúráját, művészetét, építészeti és műszaki alkotásait szinte teljesen elpusztították. Elpusztultak vagy feledésbe merültek a kiépített utak is, hiszen a lovas vándor hordáknak nem volt szüksége utakra.

A római kor útépítési és közlekedési kultúrájának emléket állítva két körülményt érdemes megemlíteni: 1. Az útburkolat alkalmazott szerkezete *(1. sz. ábra)*, réteges felépítése, a kor technikai szintjét felülmúlóan tökéletes. Bizonyíték erre, hogy néhány feltárt szakasza kétezer év után is fennmaradt. Az



1.
A római utak burkolatszerkezete

utak kitűnő vonalvezetése is a római „mérnökök" tudását dicséri.

2. A római utak fenntartási szervezete is korát messze megelőzte. Az utak logikus osztályozása a használó és üzemelő szerint céltudatosan azok fenntartási kötelezettségének előírását is jelentette.

Sajnálatos tény, hogy a római közúti kultúra pusztulása után évszázadok teltek el anélkül, hogy az útépítésben a rómaihoz hasonló burkolatszerkezet alkalmazására sor került volna.

A Tiszántúlt, s benne szűkebb régiónkat, a Hajdúhátságot, a Nyírséget és a Hortobágy vidékét a római közutak elkerülték. A birodalom keleti tartományát, Dáciát az al-dunai Traianus-út kötötte össze Rómával, de egyben biztosította az erdélyi só- és aranybányák védelmét.

A népvándorlás viharának századaiban több nép jutott el és telepedett meg a Tiszántúlon, hogy rövid időn belül ismét eltűnjön a történelem színpadáról. A gepidák, szarmaták, hunok, avarok jelenlétét számos ásatásból előkerült lelet igazolja. A tiszántúli avarokat a IX. század elején a bolgár kán igázta le, valószínűsíthető tehát, hogy a Tiszántúl a IX. században bolgár fennhatóság alatt volt. A Tiszántúlon a bolgároknak csak katonai ellenőrző pontjaik lehettek, ám a leigázott avar lakosság így is elszlávosodott. A honfoglalás magyarjai ezért szláv nyelvet beszélő népességet találtak a Kárpát-medencében. A honfoglaló hét magyar és három kabar szövetségben élő törzs a Kárpát-medence síksági részeit foglalja el. A helyfoglalásban bizonyára szerepe volt az utaknak, amire Anonymus krónikája is utal: Halics (Galícia) területén egykor volt orosz fejedelemség ötezer főnyi parasztja és nyilas vitéze a Havas (Kárpátok) erdein keresztül, Ung határáig utat építettek a honfoglaló magyarok számára.

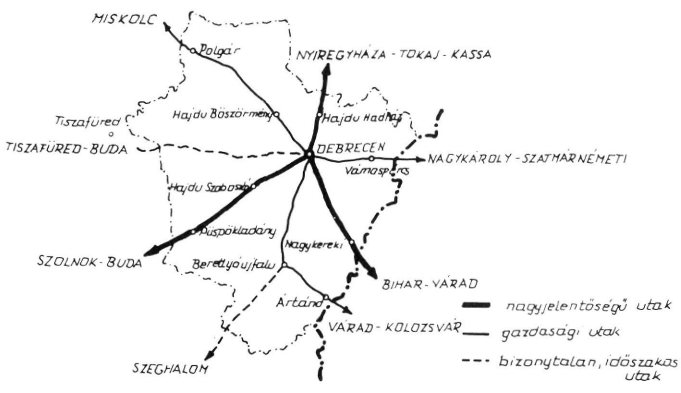
Az első, közutat is említő írásos emlék a Székesfehérvárról induló hadiútról beszél. Ez az út Zágrábig vezetett, majd később Dalmáciáig vitt. Egy másik hadiút Budáról Szolnokon át Debrecenbe vezetett. Debrecen nevét említő első írásos okmány a Váradi Regestrum 1235. évből keletkezett („Villa Debrezun"). A Debrecenben feltárt három honfoglaláskori sír igazolja, hogy itt a honfoglalás idején települések lehettek. A Tócó-patak mentén volt települések (Lomb, Macs, Poroszlótelke, Fegyvernek, Ondód stb.) sűrűsége is ezt a feltételezést indokolja.

A Tiszántúl, azaz Bihar vármegye északnyugati része, amelyet ugyanúgy Nyírnek neveztek, mint az ettől északra fekvő Nyírséget, hatalmas területeit foglalták el a mocsarak. *(2. sz. ábra)* E vizes, mocsaras területekből — melyek tulajdonképpen még a Tisza árterületei — emelkedett ki a Nyírség és a Hajdúhát, biztonságot jelentve a létrejövő településeknek. Ilyen földrajzi viszonyok mellett érthető, ha hosszú századokon át a közlekedés súlyos nehézségeket jelentett: esős évszakban a vízborította, sáros területeken, száraz időszakban a futóhomokos vidéken voltak járhatatlanok az utak. Ennek ellenére fokozatosan kialakultak a kereskedelem só- és vá-

2.
A hajdúháti és nyírségi táj a honfoglalás korában

sáros útjai, amelyek Debrecenben, azaz a Nyír és a Hajdúhát területén át biztosítottak kapcsolatot az erdélyi érc- és sóbányák és az ország nyugati területei között. Mivel ehhez feltétel volt a Tiszán való átkelés, a kereskedőutak iránya a három lehetséges átkelőhely felé, Tokaj, Füred és Szolnok felé vezettek. Az utak „vonalvezetése" az időjárástól és a vízborította helyek alakulásától függően állandóan változott.

A tatárjárás — Rogerius váradi kanonok leírása szerint — a megye egész területén óriási pusztítást okozott azért is, mert a magyar sereget tönkreverő muhi-pusztai csata színhelye a közvetlen közelben volt, s a győztes sereg vagy jelentős részei, a Tiszán átkelve elárasztották a Tiszántúlt is. A vihar elvonultával azonban az újjáépítés viszonylag gyorsan megtörtént. Az 1291-1294 közötti évekre tehető váradi püspökségi oklevélben már szerepel a gabonadézsma-szedésnél Debrecen (Debrechun) falu és három földesura: Dózsa, Rophoin és Péter. 1285-ben Hortobágyon kelt királyi okirat Rophoin birtokába adja Gáborján falut monostorával és a hozzátartozó Szentpéterszeg és Keresztúr egyházaival.



3.
A XIV-XV. század kereskedelmi útjai a mai Hajdú-Bihar megye területén

Majd IV. László király 1329. évi keltezett oklevelével ugyancsak Rophoin bán („vír nobilis Rophoin de Dubrychyn") kapja a Gáborján falubeli Berettyó-hídon a vámszedés jogát. A birtokadományozásokban szereplő további települések: Adorjánvár („Geregye nembeli Pál fia Miklós Berettyó-parti vára") Derecske, Tépe, Túrsámson (ma Hajdúsámson), Szomajom (később Angyalháza), Balmaz (Balmazújváros), Elep, Hegyes (Nagyhegyes), Hort (Hortobágy), Böszörmény, Szoboszló. A debreceni birtokáról bihari falvaiba Mikepércsen át vezető utat az oklevelek még 1347-ben is „Rophoyn-utha"-nak nevezik. A debreceni rophoyn örököse Dózsa, Debrecenből irányította kiterjedt birtokát. Őt Károly Róbert 1317-ben hűséges szolgálataiért a király helyettes bírájává és Bihar, Szabolcs, Belső-Szolnok (Szolnok-Doboka), Kolozs és Kraszna megyék kormányzójává emelte: „magister Dausa vice regie mayestatis persone judex". Végül 1321-ben elnyeri a nádori méltóságot is. Mindennek betetőzése Nagy Lajos király szabadalomlevele (1361), amellyel mezővárosi rangra emelte Debrecent. Debrecen tehát a XIV. században egy jelentős nagyságú régió székhelyévé vált. A tiszai révekhez vezető útvonalak és a „Rophoyn utha" mellett Szabolcs és Erdély felé vezető utak alakultak ki, úgy is mint a közigazgatást, úgy is mint a kereskedelmet szolgáló útvonalak. *(3. sz. ábra)* A város közigazgatási szerepe tehát serkentő hatású volt a közlekedésre és az utak kialakulására.

Debrecen sorsa a XIV. században eléggé hányatott. A Dózsa család férfiágon kihalván, a vagyon Zsigmond királyra szállt, aki Debrecent 35 helységgel és Sámsonban lévő 15 telekkel 13 ezer aranyért elzálogosította. A következő tulajdonos Lazarevics István rác despota, majd unokaöccse, Brankovics György lett, aki így a debreceni és munkácsi uradalmakkal az ország egyik leggazdagabb birtokosa lett. Nem sokáig! Miután a magyar haditerveket többször elárulta a töröknek, magyarországi birtokait elvesztette és azt 1455-ben a törökverő hős Hunyadi János kapta. Tőle kapta Debrecen a kiváltságok egész sorát (pl.: 1477-ben az árumegállítás jogát), amelyek a város, s ezzel együtt a „nyíri és bihari" részek gyors gazdagodását, fejlődését eredményezte. A város új gazdája Hunyadi Mátyás, aki tudatosan alakítja ki az egész országra kiterjedő úthálózatot. Ennek legjelentősebb útvonalai megközelítően a mai vasúti fővonalak irányát követték. A megyét érintette ezek közül a Buda-Szolnok-Debrecen, a Debrecen-Tokaj-Kassa és a Debrecen-Várad-Kolozsvár útvonal, mint az országos főhálózat része. A Debrecenen áthaladó utak jelentősége katonai és gazdasági szempontból hangsúlyozott, az erdélyi só és arany szállításának biztonsága miatt.

Mátyás a debreceni és munkácsi uradalmakat röviddel halála előtt fiának, Korvin Jánosnak adományozta. Érdemes felsorolni a debreceni birtok tartozékait, amelyek a jog akkori szabályai szerint a megyei közigazgatástóli bizonyos függetlenséget élveztek. Ezek Szabolcsban: Debrecen, Újváros, Máta, Szentmargita, Pród, Vid monostor, Hatház,

Téglás, Tetétlen, Kaba, Szoboszló, Sziget, Érhegyes; Biharban: Sámson, Haláp, Derecske, Tóthfalu, Gáborján, Keresztúr, Szentpéterszeg és Borsodban: Ároktő. Továbbá a korábbi kiváltságlevelek szerint is régtől fogva Debrecenhez tartozó a mezőváros közvetlen környékén volt helységek, úgymint Poroszlótelke, Zatateleke, Látóteleke, Suma, Aszalós, Árokteleke, Kondoros, Likaháza, Ondód, Kamarás, Fegyvernek, Máta, Balmaz, Elep, Kadarcskerület, Szalók-Sámson és Sziget.

Mátyás rövid uralkodása eredményeként az országban viszonylag jó úthálózat volt, amely egyrészt a főváros — Buda — és az ország egyéb városai (Pécs, Pozsony, Kassa, Szeged stb.), illetve a szomszédos fővárosok (Prága, Krakkó, Lemberg, a Balkán és Havasalföld) kapcsolatát biztosítja. Az utak katonai jelentősége miatt szervezett azok rendszeres gondozása is, de szinte kizárólag a kereskedelem és a hadsereg használja azokat. Személyi közlekedés alig van, ilyen céllal csak a magasabb rangú személyek, állami hivatalt, tisztséget betöltő főurak „utaznak".

Debrecen a XVI. század első négy évtizedét zálogban élte át úgy, hogy a zálogtulajdonosok szinte évenként cserélődtek. Minden birtoklónak egy célja volt csak: minél több hasznot kicsikarni az uradalomból, s a várost minél jobban kifosztani. A mohácsi katasztrófa évében Debrecen város birtoka már csak Keresztúr, Haláp, Balmazújváros, Máta, Kaba, Tetétlen, Gáborján, Sámson, Hatház, Téglás, Sziget, Hegyes és Szoboszló. A város birtoklói közt Szapolyai János, Szapolyai György, Ártándi Pál, Laski Jeromos, végül Török Bálint követik egymást. Debrecen 1555-ben behódolni kénytelen a töröknek. A város formailag a török kincstár vagyona lett, ami a Török család tényleges birtoklási jogán mit sem változtatott.

Végleges megoldást a birtokjog tekintetében a XVII. század elején Bethlen Gábor Erdély fejedelmének döntése hozott, amikor Debrecent a kincstári vagyon oszthatatlan részének minősítette, s azt többé senkinek el nem adományozta. Persze ezt megelőzően Debrecennek voltak még nagy hírű tulajdonosai: János Zsigmond, Báthori Zsigmond, Habsburg Rudolf császár és Homonnai Drugeth Bálint. Bethlen Gábor döntése mindenesetre azt a kivételes és jótékony helyzetet tette lehetővé, hogy Debrecen város követei ott ülhettek mind az erdélyi országgyűlésen, mind az autentikus Bihar vármegyei közgyűléseken.

A város fennmaradásáért folytatott harc legsúlyosabb évei a török hódoltság idejére esnek. A török Porta egyre súlyosabb adókat rótt ki a városra, de adóztatott a császár is és sarcoltak, fosztogattak a császár főtisztjei is.

A tűrhetetlenül rossz közbiztonság miatt visszaesett a marhakereskedelem, ami ezzel együtt a hajtók jelentős részét megfosztotta kenyérkereső foglalkozásától. A marhahajtók számát növelte a törökök elől bujdosó, seregüket vesztett szegénylegények sokasága. E kóborló csapatok fosztogatásból, rablásból, zsoldért történő katonáskodásból tartották fenn magukat. Az ezekből lett hajdúk hol a császári, hol az erdélyi fejedelmek seregeiben tűntek fel vakmerőségükkel, kegyetlenségükkel, hol pedig csapatokba verődve fosztogattak, raboltak, gyilkoltak. Csoda-e hát, ha — számuk is jelentősen megszaporodván — a XVI-XVII. század fordulóján törvények születnek a hajdúk kiirtására.

Ám Bocskai István saját pártjára állítja azt a közel 30 000 hajdút, akiknek a császári fővezér Debrecent ígérte prédául. A hajdúk segítik hozzá Bocskait, hogy „október 15-én 1604. esztendőben Álmosd nevű puszta falunál a Petz seregét... váratlanul megtámadtuk és megsemmisítettük" — fogalmaz a fejedelem a Korponán 1605. december 12-én kiadott szabadságlevélben. „A vitézlő hajdú katonáinkat a paraszti és nem nemesi állapotukból... kegyelmesen kiemelni és Magyar- és Erdélyországunk nemesei sorába számlálni, felfogadni és beírni határoztunk." Egyúttal „Szabolcs vármegyében létező... Kálló egész városunkat, hasonlóul Nánás, Dorog és Varjas parasztbirtokainkat és Hatház, Vámospércs, Sima és Vid nevezetű birtokbéli jószágainkat... a mi említett 9254 vitézeinknek .. adtuk és ajándékoztuk." Így rendelkezik az első hajdú szabadságlevél. Alig egy év múlva Szoboszlóra telepítette Halasi Fekete Péter kapitányt és hét hajdúlovas század hajdúkatonáit. 1608-ban Polgárt és a Margitát adományozza a hajdúk egy még le nem telepedett részének, végül 1609-ben Böszörményt adja a hajdúknak Kálló helyett. A hét hajdúvárost jogaikban később Habsburg Ferdinánd, majd Lipót császár is megerősíti.

Bocskai utóda Báthori Gábor, folytatja a hajdúk letelepítését Bihar és Szabolcs vármegyék területén. Így a Bihar megyei „Kis Baion" (a mai Biharnagybajom mellett volt település) nevű birtokon lévő „egész teljes házát", Peczere (a török idők előtt volt helység Biharugra mellett, ma puszta), Fancsika (Zsadány mellett volt falu) és Zsáka helységekben adományozza el vagyonát a hajdúknak. De birtokot kapnak a Biharpüspöki, Bihar (mezőváros), Mikepércs (Mike-pereh), Berettyóújfalu és más szabolcsi és bihari falvakban. Nagy András hajdúgenerális a bajomi vártartományt kapja, melynek részei Bajom, Szerep, Nagyrábé, Tetétlen, Bagos egészben és több helység részben.

A váltakozó sikerű kuruc-labanc háború újabb sarcokat, pusztítást hozott, de az osztrák császári uralom erősödését is jelentette. A város vezetői erre odafigyeltek és már a század derekán megkezdték a küzdelmet a „szabad királyi város" jogának a császártól való megszerzéséért, persze: pénzzel is. Az évtizedekig tartó fáradozás beérett: Lipót császár 1689. évi szabadságlevelében megerősítette Debrecent addigi összes kiváltságaiban, majd 1693-ban a „Diploma Leopoldium" szabad királyi városi rangra emelte Debrecent. Ez a jogi státus tette egyértelművé Debrecen és a vármegyék viszonyát. Maga Debrecen és birtokai zőme Bihar, birtokai egy része pedig Szabolcs vármegye területén voltak. *(4. sz. ábra)* Ezért azok féltékenyen figyelték Debrecen önállósodását. A Diploma Leopoldium alapján azonban

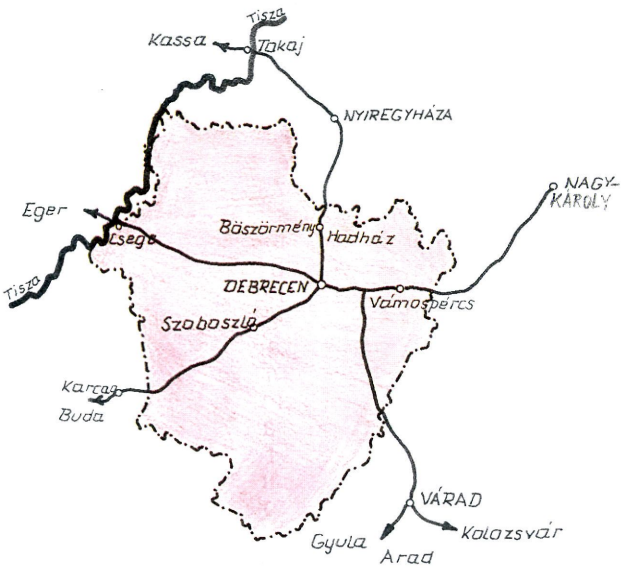
4.
Debrecen birtokai 1650 körül. A birtok határát szaggatott vonal jelzi

Debrecen követei részt vehettek a megyegyűléseken, a vármegyével egyenjogú tagként, s ezzel a kapcsolat Biharral szorossá vált. Szabolcs vármegye is meghívta a város követeit a megyegyűlésekre, ami a város kiváltságainak szabolcsi elismerését jelentette, a kapcsolat azonban itt kevésbé vált rendszeressé.

A török hódoltság és az azt követő felszabadító háború alatt a közlekedés terén ha történt is valami előrelépés, zömében az utak pusztulását, elmocsarasodását okozta, a közállapotok bizonytalansága miatt a közlekedést kockázatossá tette. Az ország nyugati részén már 1530-ban megindul az első postajárat Bécs-Pozsony között, a keleti országrészben a postajáratokra azonban még várni kell. Bármilyen zavarosak és bizonytalanok voltak is a körülmények a Tiszántúlon, az életben maradáshoz kereskedni kellett és elsősorban a régión belül, még ha kockázatos is volt az.

Debrecen kereskedői a XVII. és XVIII. században a hazai vásárokon Kassától Szegedig vagy Aradtól Pozsonyig jelen vannak, de a távoli Augsburgban, Isztambulban vagy Lembergben is. A gyakoriság és árumennyiség szempontjából a legfontosabb útvonal az észak-nyugati irányú volt, a királyi fennhatóságú Felvidék és Lengyelország céllal.

De számottevő kereskedelem alakította ki a nyugati és keleti irányt Buda, illetve Erdély felé. A kereskedelmi irányok Debrecenből sugárirányban ágaztak ki a tiszai révek felé (Tokaj, Füred, Szolnok) és (Várad, Arad, Szatmár) Erdély felé. *(5. sz. ábra)* A korábbi századok útvonalai változatlanul fontos közutak maradtak a XVII. és XVIII. században is, bár állapotuk főleg az Alföldön, kétségbeejtően rossz volt, az idő nagy részében járhatatlan volt. Az időszak legsűrűbben használt útjai a Debrecenből: Szolnokra, Bátorba, Szegedre, Kolozsvárra és Tokajon át Kassára vezető utak voltak. A Budára vivő út a poroszlói vagy örvényi tiszai réven, Makláron és Egeren át vezetett. Az állattenyésztéshez kedvező feltételt nyújtott, hogy Debrecen tulajdonában lévő kiterjedt legelőterületeken a rideg marhatartás dívott. A XVI. században nagymértékűre nőtt a marhakereskedelem, évente több ezer jószágot hajtottak el távoli helyekre Debrecenből főleg Buda, Bécs és Pozsony felé. A marhahajtás útirányа Szolnok volt. Az 1563. év júliusa és 1564. év márciusa közti időben — alig háromnegyed év alatt — a váci réven Bécs felé 30 248 jószágot hajtottak át, amiből 2132 csak Debrecenből jött. A kiterjedt és fejlődő marhakereskedelem is a közlekedés fellendülését hozta magával.



5.
Főúthálózat a XVIII-XIX. században

A felvilágosodás korától a reformkorig

A XVIII. század ismét háborúval indult: zászlót bontott Rákóczi szabadságharca. A Tiszántúl és benne Debrecen a harcnak végig részese volt, hol szenvedő, hol cselekvő módon. 1703 nyarán a Sámson alatt tábort vert fejedelem és serege előtt Dobozi István debreceni főbíró pénzzel megváltotta a várost a felkeléstől, majd folyamatosan adózott a fejedelemnek, miközben azonban Bécsben is pártfogókat keresett. És talált! Aminek persze Debrecen a szabadságharc leverése után hasznát látta. Az 1711. évi szatmári békekötés előkészítésénél Komáromi György Debrecen főbírája, egyben Bihar megyei alispán, jelentős közvetítő szerepet vállalt. A hála azonban döcögve hozott csak eredményt. Az 1712. évi pozsonyi országgyűlés napirendre tűzte ugyan Debrecen szabad királyi város jogának törvénybe iktatását, ami — mellesleg — a városnak 20 000 forintjába került. Az időközbeni pestisjárvány miatt az országgyűlés csak 1714-ben folytatta munkáját, amely végül 1715-ben 108. szám alatt törvényként cikkelyezte be Debrecen kiváltságát.

A mai Hajdú-Bihar megye területének politikai és gazdasági fejlődését Debrecen város státusa, annak fejlődése alapvetően határozta meg. Másrészt a XVII. század első éveiben történt hajdútelepítésekkel benépesül a török hódoltság idején szinte elnéptelenedett bihari táj. A török hódoltság megszűnése után Debrecen és környéke elvesztette a három földrajzi és politikai tájegység; a Felvidék, az Alföld és Erdély közötti összekötő szerepet. Csakhogy erre az időre Debrecen gazdag, nagy kiterjedésű, szinte vármegyényi nagyságú birtokkal és hozzá jelentős kiváltságokkal rendelkezett.

Debrecen tehát ezzel az új jogi kiváltsággal sajátos helyzetbe jutott: a központi és vármegyei hatalomtól független igazgatási és igazságszolgáltatási szerkezetet alakíthatott ki nemcsak a városban, hanem nagy kiterjedésű birtokain is. Egyúttal — talán emiatt — ellenséges viszonyba is került a központi hatalommal. Az ok azonban inkább a város protestáns és a hatalom katolikus volta, ill. a vallási türelmetlenség. Az évtizedekig elhúzódott küzdelem

természetesen az uralkodó — Mária Terézia — győzelmét hozta: a városi szenátus felét az uralkodó nevezheti ki. A harc következő állomása, hogy a főbíró és a polgármesteri tisztség évente cserélődött, a katolikusok és kálvinisták között. II. József uralkodásának elején a tisztújítás gyakorlatát megszüntette: a tisztségekre a királyi főbiztos nevezi ki a személyeket. Végül 1786-ban királyi dekrétummal megszüntették Debrecen kiváltságait: az igazgatást és igazságszolgáltatást az átszervezett megyei hatóságra ruházták.

Az ellentétek azonban a váradi káptalannal is fennálltak és mélyültek. A hajdúvárosok ugyanis részben az Esterházy család, részben a váradi káptalan földesúri birtokai. Debrecen város kiváltságának jelentős megnyírbálása, majd teljes megszüntetésével együtt a hajdúvárosok (hajdúkerületek) korábbi szabadságjogait is felszámolták. A hajdúvárosok ellenállása és Debrecené, oly heves volt, hogy az uralkodó hat német lovasezredet küldött a Tiszántúlra. A Debrecenben elszállásolt vértes ezred egy stábja és százada a lakosságot felbőszítette: súlyos zavargások törtek ki. Az ennek okait vizsgáló királyi biztos a magisztrátus és a köznép közti ellentéteket felhasználva, a város autonómiájának visszaállítására irányuló törekvéseket leszerelte. Debrecen városa királyi szabadságjogainak elvesztésével politikai közigazgatási súlya nagymértékben csökkent, s mindemellett az alföldi védtelen síkon, zilált politikai viszonyok között élő Debrecent a kereskedelem útjai is elkerülték: új, biztonságosabb utakat találtak a Tisza völgyében (Kassa-Tokaj-Kálló-Bátor-Szatmár). Az 1610. évben megindult császári postajáratok is ezt az útvonalat követték.

Debrecennek e megváltozott helyzethez kellett igazodnia. Az Alföld északi peremén kialakult fő útvonalhoz két irányban is csatlakozott. A hajdúvárosok oltalma alá húzódva haladt az egyik útvonal Rácböszörmény (Hajdúböszörmény), Hajdúnánáson át a tojaki révig. A másik kapcsolat Sámson és Nyírbátoron át haladt. E két útvonal elsősorban a Felvidékhez, s ezen keresztül az ország nyugati részéhez kapcsolta a régiót. Erdély felé a forgalom Debrecenből Léta-Székelyhíd-Szilágysomlyó-Zilah útvonalon haladt.

A XVIII. század végére az egységes politikai hatalom kialakulásával a közlekedési utak racionális módosulása is bekövetkezett. A Felvidék és Erdély között a Kassa-Tokaj-Debrecen-Székelyhíd-Kolozsvár útvonal lett a legjelentősebb. Ugyanígy lerövidült a nyugat felé vezető útvonal is, melynek iránya Debrecen-Balmazújváros lett, a Hortobágy folyót a mátai hídnál, a Tiszát a csegei révnél keresztezte, majd Árokszálláson át csatlakozott a Hatvan-Buda felé vezető úthoz. Erdély felé kialakult egy másik útvonal is: Pocsajon át Nagyváradra, s azon túl Kolozsvárra. Így kezdte Debrecen visszanyerni a kereskedelmi forgalmi központ jellegét.

A XVII. század végén állítják fel Debrecenben az első postaállomást is. A postajárat ekkor még az észak-alföldi útvonalon közlekedett. A főútvonalak ilyen értelmű átrendeződése a XVIII. század elején megtörténik. Ennek következményeként a postajáratok is a rövidebb, Szolnok irányú útvonalat használják, s a század közepén az ország tíz postajáratának egyike a Hatvan-Poroszló-Csege-Balmazújváros-Debrecen-Nagyvárad útvonalat használta, amely később Pest-Szolnok-Karcag-Debrecen útirányra változott. Árvizek és nagy esőzések idején a hortobágyi pusztát elkerülve, a jóval hosszabb Tokaj-Onod-Eger útvonalat kellett használni.

A megélénkült forgalmat Szolnok irányában erősen zavarták, bizonytalanná tették a kunsági mocsarak. A Tisza áradásakor szinte összefüggő víz borította az Alföldet, a Tiszától a Berettyóig. Ezért töltéssel emelték ki a terepből az utakat: a gátak és töltések rendszerét építették ki Hajdúszoboszló-Nádudvar-Karcag és Szolnok között Debrecen város hathatós pénzügyi támogatásával. Magas vízjárásnál azonban ez az út sem volt használható, hanem kerülni kellett Hortobágy-Nagyiván-Kunmadaras-Fegyvernek felé. Ezt az útirányt kellett használniok — egy 1744-ből származó feljegyzés szerint — Debrecen város Pozsonyba igyekvő szenátorainak, akik első napon Hortobágyig, a második nap késő estére Szolnokig, további két nap utazás után, tehát összesen négy nap alatt jutottak Pestre. A kereskedelemből élő és arra sokat áldozó Debrecen város tanácsa egy 1780-ból származó feljegyzés szerint a városból kivezető hét sugár irányú út javítását határozza el, nem nevezve meg azokat. Az előzőekben leírtak alapján feltételezve ezek lehettek: 1. Balmazújváros-Csege, 2. Hajdúböszörmény-Tokaj, 3. Hatház-Nyíregyháza, 4. Sámson-Bátor, 5. Léta-Székelyhíd, 6. Pocsaj-Nagyvárad és 7. Szoboszló-Szolnok.

A század kereskedelmi fellendülése, a rendszeres postajáratok közlekedése ráirányította a figyelmet a közutak igen kezdetleges állapotára. A központosítást szorgalmazó államhatalom is felismerte a közlekedés fontosságát. Ezért az uralkodó III. Habsburg Károly tervezetet készíttet az útügyek javítására, a főközlekedési utak kiépítésére, s a kiépítés műszaki paramétereire. Javasolja a „fundus publicus" — közpénztár — felállítását, amely adókból befolyt pénzalap biztosítaná a fedezetet az állami utak építéséhez. Az első magyar útügyi törvényjavaslat azonban megbukott: az 1722. évi országgyűlés azt elvetette.

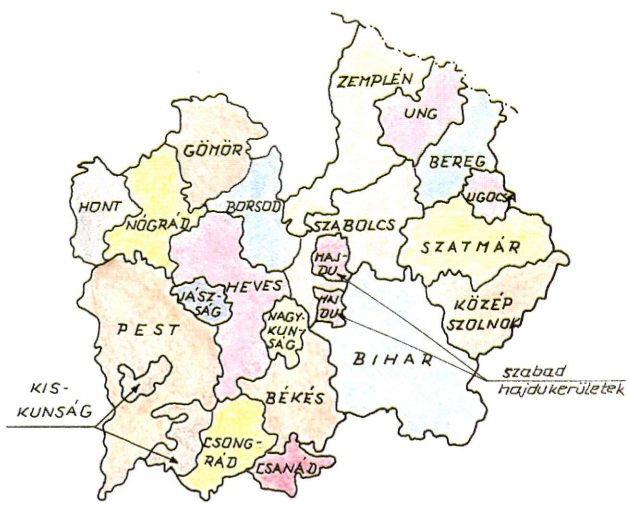
A közlekedési igény azonban továbbra is feszítő gond maradt. Ezért kényszerült Mária Terézia a vármegyék megerősítése során arról is rendelkezni, hogy a vármegyék kötelesek a területükön áthaladó utak gondozását, felügyeletét ellátni. E célra minden vármegye útfelügyelő mérnököt kellett alkalmazzon. Utódja, II. József pénzügyi alapot teremtett az utak kiépítésére úgy, hogy a só árát 11 krajcárral megemelte A só forgalmazása állami monopólium lévén, az árkülönbözetből képződött alapok lehetőséget adtak több út kiépítésére. Az 1790/91. évi országgyűlés elé került ismét egy, az útügyek javítását célzó javaslat, amelyből azonban hosszú évekig megint nem valósult meg semmi, a bekövetkezett napóleoni háborúk és az azt követő és elhúzódó pénzügyi válság miatt.

Az ország tehát úgy érte meg a XIX. századi reformkort, hogy a Felvidéken és Erdélyben voltak helyenként kiépített, kövezett útjai, míg a síkvidéken és így Debrecen térségében burkolattal ellátott út, egy-egy városi utat kivéve, egyáltalán nem volt, az utakon az év legnagyobb részén a közlekedés bizonytalan volt.

A reformkortól az első világháborúig

A XIX. századba forduló város elveszítve korábbi kiváltságait, Bihar vármegye fennhatóságát „élvezi", birtokai Szabolcs és Bihar vármegye területére esnek. *(6. sz. ábra)* A városok függetlenségét felszámoló 1795. évi helytartótanácsi és udvari kamarai rendelet központi felügyelet alá helyezi a városok valamennyi élettevékenységét, az igazgatást, igazságszolgáltatást, gazdálkodást és a pénzügyit egyaránt. A központi hatalom kiépülésével az önállóságtól történt teljes megfosztását a királyi városok, így Debrecen is nehezen tudta s nem is akarta elviselni. A század első három évtizedének politikai küzdelme a királyi városok kiváltságai visszaszerzéséért folytatott küzdelem jegyében telt. S most úgy fordult a helyzet, hogy amíg az udvar és a királyi kamara a jogok egy részének visszaadása mellett volt, addig most az országgyűlés akadályozta ezt. E csatározásokkal teltek a XIX. század első évtizedei, mígnem elérte az országot a párizsi forradalom szele.

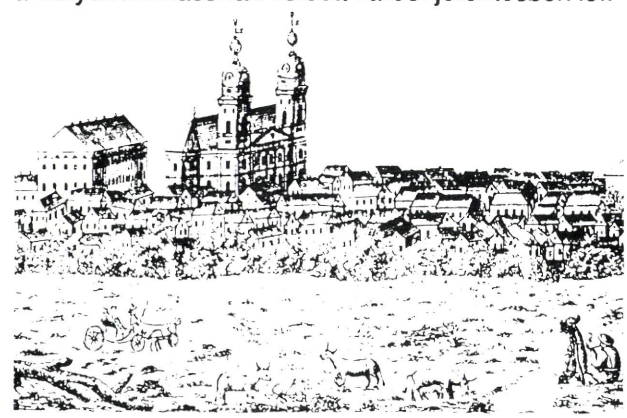
A rendszeres postajáratok a század elején Pest-Szolnok-Debrecen útirányt használták Kolozsvárra menet. Ezt a járatot keresztezte Debrecenben a Kassa-Debrecen-Brassó járat. Majd bővül a járatok sora a Debrecen-Hosszúpályi-Székelyhíd-Kolozsvár és Debrecen-Nyíregyháza járattal, mely utóbbi Tokaj és Szatmár irányába ágazott el. Végül létrejött a kapcsolat a délnyugati országrészekkel is, amikor megindult a Debrecen-Szentes-Gyula viszonylatú postajárat. A postajáratok természetesen nemcsak személyeket, hanem levél- és csomagküldeményeket is továbbítottak. A postaútvonalak mellett 15-20 km-enként állomások voltak, általában „csárdákkal" és „szállásokkal". A pesti és kassai járatok hetenként szerdán és pénteken indultak Debrecenből, majd 1843-tól a pesti járat naponta közlekedett. A Debrecen-Pest közötti utat a járatok két és fél, később két nap alatt tették meg, ami napi harmincöt (magyar) mérföldes utazási sebességnek felelt meg.



6.
Tiszántúli vármegyék a XVII-XIX. században

A teherszállítás közúton ló- és ökörfogaton történt kizárólag. Minden lovas gazda alkalmilag vállalt fuvart. A fuvarozók sem céhet, sem egyéb társaságot nem alkottak. A Pest-Debrecen-Kolozsvár útvonalon sok debreceni fuvaros vállalkozott búza, gyapjú, bor és egyéb áruk fuvarozására. Pest-Debrecen távolságon a búza bécsi mázsájának fuvarköltsége 48 krajcár és egy rénes forint között változott. Az utat Pest és Debrecen között a szekerek hét-nyolc nap alatt tették meg. A városi helyi szállítások egy- és kétlovas talyigákon történtek. A talyiga két nagyméretű keréken haladva a homokon sem akadt el, ezért kiterjedten használt jármű volt Debrecenben és közvetlen környékén. A debreceni talyigások száma 1827. évi összeírás szerint 169 volt.

A posta- és egyéb forgalmi vonalak számának gyarapodása azonban egyáltalán nem jelentette az útállapotok javulását is. *(7. sz. ábra)* Egy 1836-ban a helytartótanácsnak küldött városi jelentésben leír-

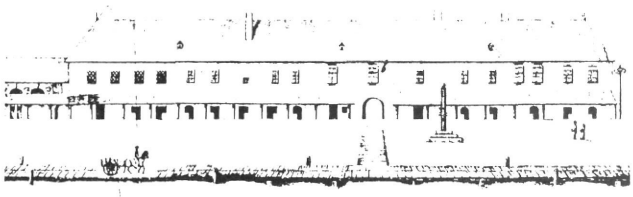


7.
Debrecen látképe a XIX. században

tak szerint „semmi vagy csak egyszerűen kövekkel borított utak nincsenek, hanem azok helyett, ahol kívánatos, magából a határból kitelhető földtöltések és fa, vagy néhol téglahidak találtatnak, s azok időről időre megigazíttatnak". Az első „kavicsozott" út, amely a megye területén haladt és Debrecent is érintette, az 1850-es években készült Nagyváradra vezető út, valószínűleg a mai Derecske-Berettyóújfalu közti út. Az utak állapota tehát továbbra is olyan rossz, hogy egy-egy esős időszak a közlekedést teljesen megbénította. A városi belső utak állapota sem volt jobb. Sőt, itt a helyzet, a viszonylag sűrűbb forgalom miatt, mely a földutakat teljesen tönkretette, talán még rosszabb volt. Ez késztette Debrecen város magisztrátusát a „debreceni nagyhíd" megépíttetésére, a Piac utcán (Vörös Hadsereg útja).

A nagyhíd a maga nemében egyedülálló építmény volt! Feltehetően már a XVII. században állott a város főutcáján valamilyen ácsolt szerkezet, mert egy 1631. évi tanácsülésről készült jegyzőkönyvben javításának elvégzését rögzítették *(8. sz. ábra)*.

A nagyhíd a XVIII. század végén épült. A Hatvan-Piac utcák torkolatától — ma Kossuth tér — a Piac utca tengelyében egyenesen haladt a Cegléd utcáig — ma Kossuth u. —, ahol keleti irányban megtörve,



8.
A debreceni „nagyhíd"

de tovább is a Piac utca tengelyében vezetett a Sánta-közig — ma Béke útja. A lakóházak vonalától több kis híd vezetett a nagyhoz. Ilyen volt többek között a Szt. András-templom — a mai Nagytemplom — és a Csapó utca torkolatában. Az 1802. évi nagy tűzvészben a hidat is súlyos károsodás éri, ezért a következő évben átépítik és meghosszabbítják a „Fehér Ló" vendéglőig, amely a régi megyeháza helyén állt. A hidat cölöpökre helyezett, ácsolt kemény fagerendák alkották. A nagyhíd szélessége 4-6 öl között változott, a kis hidak 2,2-3,0 öl szélesek voltak. A híd 1824-ig állott. Ekkor az elkezdődött csatornázási munkák miatt elbontották.

A másik Debrecenre és környékére jellemző építmény a hortobágyi kilenclyukú kőhíd *(9. sz. ábra)* is a XIX. század elején, 1827-1833. évek között épült. A Hortobágy folyó lejtése minimális lévén, igen szeszélyes, medrét gyakran változtató folyó volt. A híd mai helyének környezetében már a XIV. században kompátkelőhely, majd 1346-tól fahíd volt. A török hódoltság alatt a híd természetesen elpusztult, s majd csak 1697-ben épült új fahíd. Ez a híd több mint egy évszázadig állt, s végül is a XIX. század elején súlyosan leromlott állapota miatt elbontották. Helyette épült a kőhíd Povolny Ferenc tervei alapján. A hidat Debrecen város építtette, hiszen a hortobágyi puszta egészen a csegei Tisza-partig, a város uradalmi birtoka volt. A hidat Litsman József debreceni kőművesmester építette, igen kiváló minőségben. A kőhíd építésekor már állott a hortobágyi csárda és szekérállás, amelyeket ugyancsak a város építtetett 1785-ben.

E két létesítmény építtetése is jelzi, hogy Debrecen polgárai, akik tisztes iparos és kereskedő munkájukkal tették gazdaggá Debrecent, fontos tényezőnek ítélték a közlekedést. Ezért érthető, ha a reformkorban ismét előkerült az előző évszázadban

9.
A hortobágyi „kilenclyukú" kőhíd

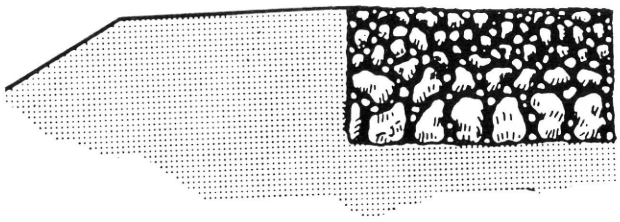
már egyszer szorgalmazott javaslat: a közlekedési hálózat fejlesztése. Széchenyi István ez irányú, óriási jelentőségű, a közlekedési hálózatot évszázadokra meghatározó javaslata és koncepciója megihlette a debreceni cíviseket és a hajdúkat is. A közlekedési hálózat lehetetlen állapota miatt a város egyre inkább kiszorítva érzi magát a távolsági kereskedelemből, s minden bizonnyal megihletve a reformkor sokirányú terveitől, keresi azt a megoldást, amely „a közlekedést elő segéllené". Egy 1830-ban kelt feliratában felpanaszolja, hogy „városunk határában sem canalis, sem folyóvíz... nem lévén, kéntelenek vagyunk megvallani, hogy nálunk a hazai termesztményekkel való kereskedés sínlik". Megoldást keresve, a vízi utak igénybevételére gondoltak. A Körös és a Berettyó szabályozása kapcsán merült fel a Hortobágyot a Tiszával összekötő csatorna építésének gondolata, ez azonban a gondolaton és a lelkesedés felkeltésén nem jutott túl.

Több mint száz év kellett hozzá, hogy e terv Keleti-főcsatornaként, a Tisza és a Berettyó közt épült „hajózható" csatorna valóra váljon. Bár azon hajózás ma is alig folyik. Minden bizonnyal e gondolat hatására alakult meg 1846-ban Debrecen székhellyel a „Tiszavölgyi Gőzhajózási Társulat". Debrecen város nem csekély anyagi áldozat vállalásával — 10 000 pengőforintért vásárolt részvényeket — elősegítendő a Tisza szabályozását és Tokajig való hajózhatóvá tételét, s a tiszai gőzhajózás megteremtését. A gőzhajózást a Tiszán mégsem ők, hanem a „Duna Gőzhajózási Társaság" indította el, első lépcsőben csak Szolnokig. Ez természetesen jelentős mértékben megnövelte a Hajdúságból Szolnokra irányuló közúti teherforgalmat. A személyforgalom továbbra is Füred felé volt nagyobb, ahol az állam angol szakemberekkel acélhidat építtetett a század végén. A tiszai hajózást csak a szabadságharc bukása utáni időszakban lehetett megvalósítani, a csegei hajóállomás megépítésével együtt. Mind a csegei, mind a füredi rév ugyanakkor fellendítette a Tiszán Máramarosból az Alföldre szállított debreceni só- és fakereskedelmet.

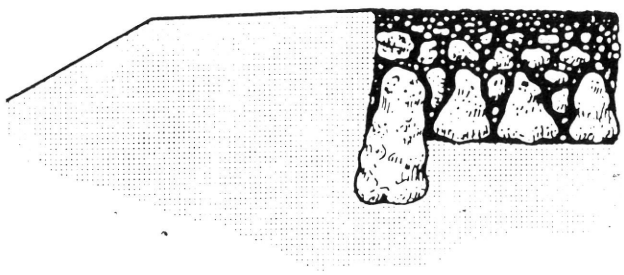
A reformkor idejére halaszthatatlanná vált a hazai közlekedés alapvető feltételeinek megteremtése. Hiszen Nyugat-Európában ekkor már az útépítés magas szinten állott, a XVIII. század közepétől út- és hídépítő mérnökiskolák működtek, a környező államok közútjainak többsége szilárd burkolatú, s végül 1822-ben Mac Adam skót technikus bemutatja a róla elnevezett kőburkolati rendszert *(10. sz. ábra)*. Nálunk azonban még a század derekán (1848-ban) is csak 276,5 mérföld (kb. 2000 km) szilárd burkolatú út van. Blaschnek Samuel kiadásában 1847-ben megjelent „Magyarország Földtérképe" szerint a mai megyében az alábbi kiépített utak voltak:

— *Püspökladány-Berettyóújfalu-Biharkeresztes-Nagyvárad-Kolozsvár*
— *Debrecen-Szegedi úton a Debrecen-Berettyószentmárton közti szakasz*
— *Debrecen-Székelyhíd-Szilágysomlyó*
— *Debrecen-Tokaj (Hajdúnánáson át)*
— *Nagyvárad-Nagyszalonta*
— *Debrecen-Balmazújváros*

Mindezek ellenére a magyar mérnöki munka kiváló teljesítményeként említést érdemel a reformkorszak legjelentősebb műszaki létesítménye, a Vásárhelyi Pál tervezte al-dunai műút.



Makadám burkolat szerkezete



10.
A vizesmakadám pályaszerkezete

Korszakot nyitó volt gróf Széchenyi Istvánnak „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről" szóló országgyűlési javaslata, amely a magyarországi közlekedési rendszert tervezte megvalósítani elsősorban vasutakkal és azokat kiegészítő közutakkal. A törvényjavaslatból — mint már annyiszor a magyar történelem során — a szabadságharc bukása miatt akkor szinte semmi nem valósult meg.

Az elnyomás Bach-korszaka alatt azonban a közúti közlekedésben, annak szervezeti kialakításában, de még az útépítésben is bizonyos előrehaladás mégis történt. Az „oszd meg és uralkodj" elvének megfelelően az országot négy tartományra osztják: Magyarország, Horvátország, Bánát és Erdély, ez utóbbi Nagyszeben fővárossal. Bihar tehát — a mai megye déli része — erdélyi közigazgatási terület lett. A többi szabolcsi és hajdúkerületi részek magyarországiak maradtak. A vármegyei rendszer keretein belül 1850-51 között egy-egy tartományban kerületi építési igazgatóságot hoztak létre, melyek megszervezték a megyei és járási építészeti hivatalokat. A hivatalokhoz mérnököket osztottak be. Egy császári dekrétum a teljes birodalmi úthálózatot — s így a magyarországit is — állami útnak minősítette. Az utakat: a/ állami, b/ országos és c/ községi utak csoportjára osztotta. Előírta, hogy az állami utakat a birodalom költségére, az országosakét közmunkával, a községieket a község költségével kell építeni és fenntartani. De ezen belül valamennyi, a településen áthaladó útszakasz építése és fenntartása a községi elöljáróság feladata.

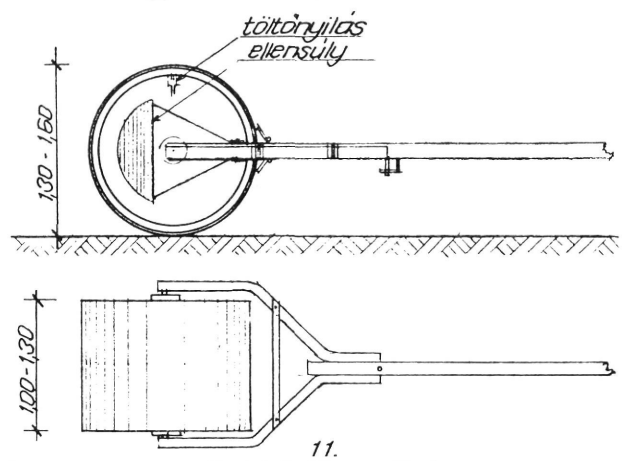
Az utak e rendszerében a mai megye területén egy állami út volt, a Debrecen-nagyváradi, ám nem a mai nyomvonalán, hanem Nagykereki-Székelyhíd felé. Állami út vezetett pl. Pozsonyba, Kassára, Sopronba stb. A Debrecenbe és Váradra Szolnokon át vezető út nem került állami minősítésre, hiszen az Alföldön egyáltalán nem voltak kiépített utak, újak kiépítését pedig az osztrák birodalom nem vállalta magára.

Az állami utakat névvel látták el, szelvényezték, s a szelvényeket mérföldkövekkel jelölték. Meg kell jegyezni: német precizitásra vall, hogy az építészeti hivatalok a pontos nyilvántartások elkészítésén felül azt is részletesen előírták, hogy a fenntartáshoz szükséges követ milyen méretű útmenti prizmákban kell tárolni.

A politikai enyhülés vezetett oda, hogy 1860-ban elismerték a magyar alkotmányt és visszaállították a magyar kir. kancelláriát. Az utak építése és fenntartása terén ez sem hozott változást. Az 1867-es kiegyezéstől kezdve a magyarországi úthálózatot különállóan tartja nyilván az államigazgatás: 693 mérföld (5218 km) tartozott ekkor az állami úthálózatba. Az országos és községi utak kategóriája továbbra is megmaradt. A magyar minisztertanács megalakulásával az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. A minisztérium szervezetén belül öt kerületi középítészeti felügyelő feladata a minden vármegyében, még a kiegyezés évében létrehozott Államépítészeti Hivatal (AÉH) útján az útügyi igazgatást ellátni. A mai megyei úthálózat egy részét a nyíregyházi, egy részét a nagyváradi hivatal igazgatta. A területi határ közelítően a mai 4. és 48. sz. főutak vonala (Püspökladány-Debrecen-Nyírábrány) képezte. A hivatalok több útmesteri körzetet képeztek, ahol az útmester (a törvényhatósági utakon: útbiztos) irányította útőrök (útkaparók) végezték a fenntartást a rájuk bízott 4-6 km-es útszakaszon.

A XIX. század utolsó évtizedeiben az útépítés és -fenntartás nagy technológiai fejlődésen ment át. Kiterjedten kezdik alkalmazni a kőburkolatok mellett a makadám rendszert *(10. sz. ábra)*, bár a kivitelezés zömében kézi munkával történik úgy, hogy az útra kiszállított terméskövet helyben, kézi kalapácsokkal törik. Az első úthengerek lóvontatta, vízzel töltött hengeres tartályok *(11. sz. ábra)*, majd 1890-ben megjelenik a gőzhenger is. Az állami minősítésű úthálózat hossza 7.177 km, a megyei (törvényhatósági) pedig 33.562 km. Az állami utak közel 75 %-a már kövezett út. Az 1895. évről származó állami utak jegyzéke szerint Hajdú és Bihar megyén áthaladó egy ilyen állami minősítésű közút volt: a Debrecen-fehértemplomi (Fehértemplom a mai Jugoszlávia területén, a Duna és a román határ közelében fekvő helység: Bela Crkva). Az út vonalvezetése: Debrecen—Nagyvárad—Arad—Temesvár—Versec—Fehértemplom. A másik állami út volt a Nagyvárad—Kolozsvár út.

1890-ben született az első közúti törvény, amely az utak osztályozásán felül az építés-fenntartás finanszírozását is szabályozza, ami az állami utak esetében egyértelmű volt, a többi esetében a rend-



11.
Vontatott úthengerlő gép

szer áttekinthetetlen és zavaros maradt. E törvény rendelkezett az utak törzskönyveinek (telekkönyveinek és műszaki paraméterei jegyzékének) összeállításáról is. A törzskönyvek 1915-re elkészültek, azonban az első világháború során zömében el is pusztultak.

Fontos törvényként kell szólni az 1876. évi XXXII. tc.-ről, amely a közigazgatási egységek megváltozását rendelte el. Ez a törvény hozta létre Hajdú vármegyét a korábbi hajdúkerületekből és a Szabolcs vármegyétől elcsatolt déli területekből. A vármegye székhelye Debrecen lett *(12. ábra)*.

12.
Közigazgatási egységek 1900-ban

Fontos esemény 1895-ben: megjelent Budapesten — nagy felháborodást keltve — az első automobil. A századfordulón már üzemel Debrecenben a városi gőzvasút. *(13. ábra)*

A XX. század első évei alatt folytatódtak az országban az útépítések, amihez a pénzügyi fedezetet elsősorban külföldi kölcsönök biztosították. Ezek már az eddig elhanyagolt alföldet is érintették. 1901-1907. években megépül a Szolnok-Debrecen-Érmihályfalva-Nagykároly-Máramarossziget közötti kövesút, majd 1908-1914 közti években a Berettyóújfaluból Békéscsabán át Orosházára vezető kövesút (vizes makadám szerkezettel). A világháború kitöréséig az ország 25 vármegyéje területén folytak útépítések, amelynek során 3456 km út épült, átlagosan 3 m burkolatszélességgel, 5,0-6,0 m széles útkoronával. Helyenként azonban 2,5 m széles burkolat is épült, ami az akkor zömében fogatolt járműforgalmat kielégítette. Ekkor épülnek a budapesti Duna-hidak (Margit, Ferenc József, Szabadság, Erzsébet), a komáromi és az esztergomi, valamint a bajai közúti-vasúti híd. A Tiszán Tokajban, Szolnokon, Záhonyban közúti és Csongrádon közös vasúti-közúti híd épül. A mellékfolyókon is számos közúti híd épül, így Hajdú és Bihar megyében a Berettyó folyón Berettyóújfalu és Berettyószentmárton között, valamint Pocsajon. A század elején kezdik kiterjedten használni a hídépítés új szerkezeti anyagát: a vasbetont. Elkezdődnek a vasútállomási hozzájáró utak építései is. A további fejlődést szolgálta az az 1907. évi törvény, amely mintegy 3700 km törvényhatósági út állami kezelésbe vételét határozta el, a végrehajtást 12 évre ütemezve. Évenként 200-300 km út átvétele történt meg, mígnem az első világháború kitörése a végrehajtást félbeszakította. Több magánkézben lévő kőbányát vásárol az állam, elkezdődnek a robbantások, a kőfejtés, a kőtörés gépesítése, a kocka-, fej- és kiskövek hasítása.

13.
A debreceni gőzvasút a „Piatz-utczán"

A két világháború

Az Államépítészeti Hivatalok feladatukat maradéktalanul betöltve szolgálják a megfelelő minőségű építést és fenntartást. A szervezet a háború kitöréséig megerősödött, s az állami utakon 3000 útőr, 240 útmester, míg a törvényhatósági utakon 6000 útőr és 500 útbiztos látja el a fenntartási és útkezelői feladatokat.

Az I. világháború az úthálózatban — amely zömében kövesút (makadámpálya) ugyan, de teherbírása nem számottevő — jelentős károkat okozott. A legnagyobb az a közvetett kár, amelyet a háború kitörése okozott a hálózat megindult fejlesztésének megállításával. A közvetlen károkat az egyre nagyobb méretű és súlyú harci eszközök közlekedtetése, másrészt pedig a fenntartási munka részleges, helyenként teljes elmaradása jelentette.

A háborúból nagy anyagi és vérveszteséggel egy igazságtalan békeszerződésben megcsonkított országnak kellett újra talpra állnia. Az ország területével az út hálózatának 63 százaléka, kiépített útjainak 69 százalékát elvesztette. Ugyanakkor Bihar megye kétharmadát is Romániához csatolják, a megye

székhelye Berettyóújfalu lett, míg Hajdú megye változatlan maradt Debrecen székhellyel. A több mint negyven éve működő útügyi szervezet felbomlott, többsége a megszállt területeken maradt. A csonka országban megmaradtak vagy a régi, vagy új helyen újjászerveződtek. *(1. sz. táblázat)*

1. sz. táblázat

ÚTHÁLÓZATI HOSSZAK 1944/1945. évben

	Békeszerződés előtt	Békeszerződés után
A teljes úthálózat hossza (km)	74.771	27.866
A teljes hálózatból kiép. (km)	52.220	16.219
A kiépített utak aránya (%)	69,8	58,2

A román megszállás a Tiszántúlon csak növelte a háborús károkat. Debrecen és környéke, azaz Hajdú megye 1919. április végén került megszállás alá. Vámospércsnél lezajlott rövid ütközet után szabad lett az út Debrecen felé, majd néhány nap múlva megszállták az egész Tiszántúlt. A Hajdúság megszállása 1920. március 11-ig tartott, amikor is az antant ultimátumára a román csapatok napokon belül visszavonultak a Trianonban számukra kijelölt határ mögé. A megszálló csapatok a helyben talált és lefoglalt élelmet és takarmányt használták fel. De lefoglaltak minden raktári készletet is, melynek egy részét aztán a nélkülöző lakosságnak adtak el. A debreceni városparancsnok Dumitrescu tábornok parancsára a debreceni bankokból 4 millió koronát vett fel a hadsereg részére, amit a városnak saját költségvetéséből kellett visszafizetnie. Elkoboztak valamennyi gépkocsit, motorkerékpárt és kerékpárt. Lefoglalták a MÁV debreceni — akkori — üzletvezetősége területén fellelhető teljes vasúti gördülőállományt. Előírták a 20-50 éves korú lakosság hadi munkakötelezettségét: havonta egy alkalommal vették igénybe a munkaerőt, amelyért napi 16 koronát ígértek, de nem fizettek semmit. A Hortobágyon talált teljes állatállományt — értékét félmillió koronára becsülték — elhajtották.

A szövetséges hatalmak már november 15-én ultimátumban felszólították a román parancsnokságot a haladéktalan visszavonulásra. A románok a feltételek elfogadása ellenére további négy hónapig halogatták kivonulásukat, mely idő alatt további értékek elszállításával voltak elfoglalva. A visszavonulás során valamennyi Tisza-hidat felrobbantották.

Míg a Tiszántúl a megszállást szenvedte, az ország többi részén az élet lassan megindult. Ennek első útügyi jele az 1920-ban elfogadott új „úttörvény" volt, amely az adó növelésével és a „szükségmunka", azaz a közmunka igénybevételével indítja el az útépítést mind az állami, mind a törvényhatósági utakon. A pénzügyi-gazdasági összeomlás azonban ennek megvalósítását is zsákutcába juttatta. A következő évek kitartó erőfeszítései azonban mégis eredményt hoztak: három év alatt az állami főhálózat 50 százaléka, a törvényhatósági utak mintegy 30 százaléka eléri a háború előtti műszaki-minőségi állapotát. Ekkor épül ki a „kövesút" Debrecen és Beregszász között Vásárosnaményon át és a Debrecen-Tiszafüred közötti útból kb. 20 km hosszú szakasz. Ezekre az évekre esik (1920-1922) a háborúban és a visszavonuló román csapatok által felrobbantott Tisza-hidak újjáépítése (Tokaj, Szolnok, Záhony, Tiszafüred). 1920-ban az építés gépesítését előmozdítandó megalakult országos hatáskörrel az Állami Útigépjavító Telep. Állományában 7 gőzhenger, 10 pótkocsis tehergépkocsival és 25-30 gépész munkással. Ekkor jut hozzá egy-egy „gőzüzemű úthengerlő" géphez a Bihari és Hajdúsági Államépítészeti Hivatal is.

Nagy lendületet kapott az útépítés, amikor az 1924. évi IV. törvény nagy összegű külföldi kölcsön felvételéről döntött, ebből 73,6 millió új pengőt szántak az utak és hidak építésére. E pénzügyi lehetőséget nem minden megye tudta egyformán kihasználni. Hajdu megyében kiépül a Füzesabony-debreceni út megyehatár és Debrecen közti szakasza, valamint a Debrecen-beregszászi út további 10 km hosszú szakasza. Az előbbiről el kell mondani, hogy a Debrecen és Máta (Hortobágy) közti útszakaszt Debrecen város saját költségén építteti ki (37 km hosszban!) Látóképig kiskockakő, onnan a hortobágyi kőhídig vizes makadám burkolattal. Bihar megye hídépítésekre is kapott lehetőséget: a 4. sz. főúton (Budapest-Püspökladány-Kolozsvár) a Berettyóújfalu melletti Berettyó-híd és Komádi mellett (ma Furtagyulai úton) Sebes-Körösön épült híd. De épültek kisebb hidak is a Füzesabony-Debrecen-Nagykároly úton is (Eger-patak, Bocskoros-patak). Ilyen keretek között épült Hajdúszoboszlón egy rövid szakasz homokaszfalt (sheet) burkolat is, bár ez inkább kísérleti jellegű burkolatépítés volt. Jelentős pénzösszeg volt fordítható a települések útjaira és egyéb törvényhatósági utakra, amelynek során elsősorban kőburkolatok épültek (nagykocka, háromnegyedes kiskő, kiskockakő és terméskő burkolat). Ilyenek voltak pl.: Debrecen több városi út (Hajnal u., Dobozi u., Szoboszlai út, Wesselényi u., Mikepércsi út, Kishegyesi út), Hajdúszoboszlón a Rákóczi u. és Hajdúböszörményben ugyancsak a Rákóczi út, valamint Hajdúnánáson és Hajdúdorogon. Országosan további, mintegy 1100 km törvényhaósági és vicinalis úton épült kövesút vizes makadám szerkezettel, ám épült már hengerelt aszfalt topeka (sheet) burkolat is. Sőt, Hajdú megyében — ugyancsak kísérletként — kb. 7 km hosszban cement-makadám pálya is megépült. Nem érdektelen egynéhányat ezek közül megemlíteni *(2. sz. táblázat)*.

Debrecen város közlekedése közútjainak fejlesztése is nagy utat tesz meg ezalatt. Az 1824-ben elbontott debreceni nagyhíd helyén (Piac utcán) megépítik az első fedett (szennyvíz- és csapadékvezető) csatornát, az erre lefektetett „burkolat" az egymás mellé rakott kemény fagerendák sora. Ezt is felbontják 1863-ban, mert nem bizonyult kielégítőnek és helyére nagykockakőből építenek burkolatot. A szilárd burkolatok kiépítése roppant erőfeszítést igényel a várostól. 1924-ben a város jelentős összegű kölcsönt vesz fel (Speyer-kölcsön) építési célokra, amiből elsősorban középületeket építtetett, de futot-

2. sz. táblázat

ÚTÉPÍTÉSEK 1924-28 KÖZÖTT

Kiskőburkolatok építése:	
Bpest-Db.-ungvári főút Ebes-Debrecen közti	(6,5 km) szakasza
Debrecen-szegedi főút Derecske átkelő szakasza	(1,7 km)
Berettyóújfalu-Berettyószentmárton átkelés	(4,9 km)
Darvas átkelés	(1,0 km)
Bpest-P.ladány-kolozsvári út Báránd és P.ladány átkelő szakasza	(3,3 km)
Lemezes kiskőburkolatok:	
Berettyóújfalu városi útján	
Komádi és Biharnagybajom átkelő szakaszon	
Kísérleti homokaszfalt (topeka):	
Debrecenben Április 4. útján és a Balmazújvárosi úton	
Hajdúhadház átkelési szakasz	

ta útépítésekre is. 1924 után bontják fel a Piac utca „macskaköves" burkolatát és építenek a helyén betonalapú aszfaltburkolatot. Ez időben épül hasonló burkolat még a Kossuh, Szt. Anna és Széchenyi utcákon is.

Az 1929. évben bekövetkezett világválság nyomán az útépítés fejlődésének lendülete rövid időre megtorpant, majd ismét felívelt. Egyre több gépkocsi vesz részt a közúti forgalomban, amely új, pormentes pályaszerkezeteket igényel. Már ennek szellemében hirdették meg 1930-ban a tízéves útépítési programot, amely mintegy 1200 km állami útnak állandó burkolattal történő kiépítését tűzte ki célul. Ennek keretében kiépült a Budapest-Cegléd-Debrecen-Nyíregyháza közti út több szakasza, valamint Debrecen-beregszászi úton egy 10 km-es szakasz. A kivitelezés magánvállalkozókkal történt, s így a meghirdetett versenytárgyalás után kiderült, hogy a rendelkezésre álló pénzösszeg csak 800 km út kiépítésére elegendő. Végül is elsődlegesen a főutak (1., 3., 4., 6., 7. sz. főutak) egyes szakaszainak kiépítésére kerülhetett sor. Később — egy London-Brüsszel-Köln-Budapest-Belgrád-Athén-Isztambul autópálya építésének javaslatára — a programba bekerült a Budapest-szegedi 5. sz. főút kiépítése, amely 1937. évre el is készült. Az említett autópálya építésének a nemzetközi turistaszervezet volt a javaslattevője, s legkitartóbb szorgalmazója. A javaslat műszakilag olyannyira körültekintő és alapos volt, hogy vonalvezetésének alapelvei ma is időszerűek.

Időközben megtörténik a teljes közúthálózati rendszer kialakítása, az utak kategóriába sorolására. A főúthálózati osztályba sorolták azokat az utakat, amelyek

a/ a külföldi kapcsolatokat szolgálják
b/ az egyes országrészeket kapcsolják össze,
c/ az egyes termelési régiókat kötik össze lakott centrumokkal.

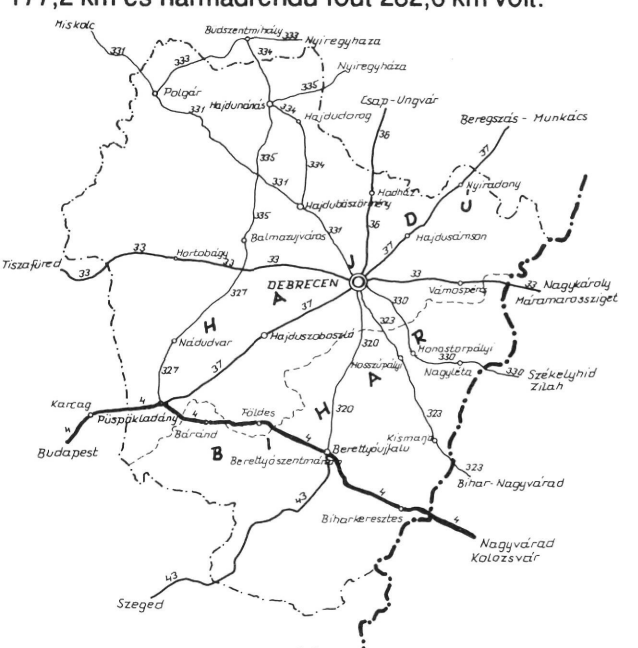
Az ország gerincét képező főhálózatot első-, másod- és harmadrendű főutakra osztották, megszabták az utak nevét és egy-, kettő-, illetve három számjegyű sorszámot kaptak. A főutaknak ez a hármas osztályozása közel 30 évig volt kisebb változtatásokkal érvényben. Eszerint Hajdú és Bihar megye főútjai az alábbiak voltak: *(14. sz. ábra)*

Elsőrendű:
4. sz. Budapest-Püspökladány-Nagyvárad (Kolozsvár)

Másodrendűek:
33. sz. Füzesabony-Debrecen-Nagykároly (Máramarossziget)
36. sz. Debrecen-Nyíregyháza-Ungvár
37. sz. Budapest-Debrecen-Vásárosnamény-Beregszász
43. sz. Berettyóújfalu-Orosháza-Szeged

Harmadrendűek:
320. sz. Berettyóújfalu-Debrecen
323. sz. Debrecen-Kismarja-Nagyvárad
327. sz. Püspökladány-Balmazújváros
330. sz. Debrecen-Nagyléta-Székelyhíd (Zilah)
331. sz. Miskolc-Debrecen
333. sz. Polgár-Nyíregyháza
334. sz. Hajdúböszörmény-Büdszentmihály (később Tiszavasvári)
335. sz. Balmazújváros-Hajdúnánás-Nyíregyháza

A főutak hossza, mai úthosszakkal számolva (korabeli részletes adatok nem találhatók) 529,0 km volt, amelyből elsőrendű főút 69,2 km, másodrendű 177,2 km és harmadrendű főút 282,6 km volt.



14.
Számozott állami főközlekedési utak 1944. év végén

Az 1935. év szervezeti változása volt a Kereskedelmi Minisztérium kettéválása: az Iparügyi Minisztérium mellett létrejött a Kereskedelem- és a Közlekedésügyi Minisztérium, amely utóbbi magával viszi az útügyi igazgatás felügyeletét. A szervezet legfelső szintű változtatása az útügy számára nem hozott több fejlesztési lehetőséget, de nem is szűkítette azokat.

Folytatódtak tehát a tízéves program keretén belüli útépítések, elsősorban a Debrecen városi és a városon áthaladó állami utak kiépítése kiskőburkolatokkal. Ilyen volt a 331. sz. miskolci főút (Böszörményi u., Mester u., Bethlen u.), a 37. sz. beregszászi főút (Széchenyi u., Csapó u., Sámsoni út) városi szakaszai, továbbá egyéb városi utak: Dobozi u., Czeglédi u., Miklós u., Arany J. u. stb.

A külterületeken végzett útépítések:

— a 4. sz. Bpest-kolozsvári főúton betonburkolatú út 34 km hosszban, P. ladány-Berettyóújfalu közt 1937-1938. években.
— Ugyanezen úton, Berettyóújfalu-Nagyvárad között épült betonburkolat 39 km-en 1941-1942. években.
— A 320. sz. Berettyóújfalu-debreceni főúton Mikepércs-Debrecen között 5 km betonburkolat (1939).
— A 330. sz. Debrecen-zilahi főúton 42 km makadámút (1941-1942).
— A 331. sz. Miskolc-debreceni főúton Nyékládháza-Polgár között 33,8 km betonburkolat (1942-1944).
— Ugyanezen úton Debrecen-Hajdúböszörmény között 17 km betonburkolat (1939-1941).

A nagy hídépítések közül említeni kell a polgári Tisza-hídét, melynek építésére már az 1930-as évek elején elhatározás született, elsősorban a Tiszántúl középső része és Észak-Magyarország közötti közvetlen kapcsolat megteremtése miatt. Mivel a szükséges pénzügyi fedezet nehezen volt előteremthető, ezért először csak pontonhíd épült (1936-ban), míg a végleges rácsos szerkezetű acélhíd 1938-1941. években épült.

Összességében ez időszak nagyszámú útépítése erőteljesen javította az úthálózat kiépítettségét. Emellett új technológiák keresése is jellemző volt ez útépítésekre. Ezek között a nagy mennyiségű betonburkolatokat, valamint a hengerelt aszfaltburkolatot érdemes említeni. Ez utóbbinak igen sikeres példája volt a 320. sz. Berettyóújfalu-debreceni úton, Mikepércs községen, mintegy 2 km hosszú, átvezető szakasz. Az 5 cm vastag homokaszfaltot svájci útépítő cég (1932-33-ban) építette olyan kiváló minőségben, hogy az negyven év múlva is kifogástalan, jó állapotban volt. Új aszfaltréteggel való lefedését a szélek töredezése és felületének lesímulása, csúszása indokolta. A miskolci főúton a 13 cm vastag betonburkolat építése is ilyen sikeres volt. A beton bedolgozása, utókezelése, a tágulási hézagok kiképzése, a hézagok bitumenes kiöntése példás lelkiismeretességgel történt. A 6,0 m széles burkolat élettartama itt is több mint negyven év volt, amikor is 1971-1972-ben a szigorú tél és a tavaszi olvadás egy rövid, néhány száz méteres szakaszát közvetlenül Hajdúböszörmény város előtt tönkretette. De közrejátszott az egyre nagyobb tengelynyomású járművek megjelenése is a forgalomban. Ezt követően került a betonra 2 rétegű hengerelt aszfaltbeton.

A bécsi döntések időszakát követően az úthálózat megnőtt, amely azonban kiépítettségében nem volt egyforma. A Felvidék és a déli visszakerült területeken az utak állapota nem kifogástalan, míg Kárpátalján gyenge, Erdélyben pedig kifejezetten leromlott állapotú volt. Erdély egy részének átmeneti visszacsatolása az útigazgatást is módosította: a bihari részek visszakerültek a Nagyváradi Államépítészeti Hivatalhoz, s Berettyóújfalu megszűnt megyei és ÁÉH székhely lenni. A hajdúsági rész változatlan maradt. A Hajdú és Bihar megyei útépítések súlypontja a bihari — elsősorban a visszacsatolt — részekre került át. Annál is inkább, mert a főutak állapota itt olyan rossz volt, hogy azon járművekkel lépésben alig lehetett közlekedni. A leromlott állapotokat, az építés és fenntartás szinte teljes hiányát mutatta az is, hogy a visszakerült váradi műszaki személyzet előtt a tömörítő hengerek létezése és alkalmazása teljesen ismeretlen volt!

Az újonnan megalakult nagyváradi hivatal, megerősödve a Berettyóújfaluból oda áthelyezettekkel, kialakította szervezetét, létrejött a 2-2 berettyóújfalui és nagyváradi, a sarkadi, a létai, a komádi, a mezőtelegdi, az élesdi, a margitai és székelyhídi útbiztosítási hivatal. Ezekre felügyelt a váradi és újfalui útmesteri hivatal. Ezzel szinte egy időben megkezdődött a főutak javítása és kiépítése, elsőként is Nagyvárad s a Királyhágó között. Bizonyos mértékben kísérleti építés volt ez is: francia útépítési vállalkozó cementmakadám burkolatot épített 4,0-7,0 m között váltakozó szélességben. Az elkészült út minőségével nem lehetett dicsekedni: az oldalirányú esések kiképzése, különösen ívekben nem sikerült, a felület egyenetlen maradt, s kellő utókezelés hiánya miatt a felületek igen hamar bomlásnak indultak. A Berettyóújfalu-Nagyvárad közötti építés közel 40 km-es betonburkolat készítése volt, majd ennek folytatásaként a váradi átkelési szakasz (6,5 km) ugyancsak betonburkolattal. Ez az átvezetés az eredetitől eltérő, új, sokkal kedvezőbb nyomvonalon épült meg. Meg kell említeni, hogy a Berettyóújfalu és Nagyvárad közötti útépítéssel egy időben a keresztező Berettyó folyón kb. 90,0 m nyílású híd és a vasútvonalon 23,7 nyílású vasbetonszerkezetű közúti felüljáró épült. A nagymértékben leromlott, alig két-három éve készült a cementmakadám pályát is felújították. A meglévő pályát alapként megtartva, kétrétegű bitumenes aszfaltkeverékből készült a „topeka" pályaburkolat. A szükséges kő (a Magura hegyen nyitott bányában) és jó minőségű természetes bitumen is (Derna) helyben rendelkezésre állt.

A nagy észak-erdélyi útépítések másik területe volt a 332. sz. főútvonal, melyet akkori szóhasználatban „tengelyút"-ként emlegettek, s amely Debrecenen és Füzesabonyon át Budapestet kötötte össze Zilah várossal. Az építés több szakaszon 1942-ben indult. Az építéshez 16 úthengert — zömében gőzhengert — vontak össze, több száz építőmunkást, járművet, természetesen fogatot. A Nagyléta-Zilah között az út teljesen új nyomon épült, tehát nagy mennyiségű földmunka is készült, valamint ekkor épültek a hidak és műtárgyak. Az építésben magánvállalkozók is részt vettek. Több kisebb jelentőségű, a határmenti településeket összekötő egyéb út is kiépült, elsősorban vizes makadám rendszerben. Ilyen volt például a Nagyvárad-Siter közötti 14 km hosszú út.

Hajdú és a régebbi bihari területeken e néhány évben az útépítésben alig történt valami.

Egyedüli elismerésre méltó esemény volt a Biharnagybajom-Füzesgyarmat közötti 9 km útszakasz 3,0 m-ről-4,0 m-re történő kiszélesítése. Ma is megfejthetetlen, mi indokolta a Nagyléta és Vámospércs közötti 16 km hosszú, 4 m széles vizes makadámút akkori építését, hiszen a két település között már volt egy, Álmosd és Bagaméron át vezető út.

A két világháború közötti nagyarányú, lázas ütemű útépítések nem lettek volna elképzelhetők a gépesítés fejlesztése nélkül. Ennek köszönhetően alakult ki 1944. évre az útépítési géppark, amely elsősorban és zömében a vizes makadám technológia alkalmazására, részben pedig a bitumenes technológiára volt adaptálva. A géppark országos állományáról néhány adat: a 143 gőzhenger mellett már van 48 önjáró, motoros henger is, 385 öntöző lajtkocsi és 74 db tehergépkocsi. Működik 26 — igaz, kis teljesítményű — gépi meghajtású aszfaltkeverő gép is, üzemel 136 bitumenszivattyú és 190 bitumenmelegítő üst, az 1170 vontatott hóekéből 90 db alkalmas gépi vontatásra.

A hajdúsági és bihari gépparkról adatokat nem találni.

Alig fejeződtek be 1944. évben ezek az útépítések, a II. világháború — az elsőnél is szörnyűbb — viharа elérte Bihar és Hajdú megyéket, s Debrecent, majd végigsöpört az országon, romot, pusztulást hagyva maga után. A pusztítás bevezetése 1944. június 2-án volt. A Debrecen elleni légitámadás alig negyedórai szőnyegbombázása után több mint ezer halott maradt a város jelentős részeinek pusztulásával a romok alatt. Elpusztult a vasúti pályaudvar és környéke, romhalmaz maradt a vagongyár helyén (ma járműjavító). Az Erzsébet, Késes, Salétrom és Wesselényi utcák lakóházai helyén csak romok maradtak. A „bevezetés" folytatása szeptemberben volt, amikor az esetenként többórás gyújtóbomba támadások mérhetetlen károkat és pusztítást okoztak a város köz- és lakóépületeiben és lakosaiban egyaránt. Mindezt betetőzte, hogy a hadszíntér elérte Debrecent, s a város alatt, kb. Derecske-Hajdúszoboszló-Hortobágy alkotta félkörben kialakult hatalmas tankcsata aknavető- és ágyútüze tovább pusztította a várost. Aztán 1944. október 19-én bekövetkezett a város felszabadulása.

A hajdúsági és bihari részek fölött a háborús zivatar rövid idő alatt elvonult. A pusztulás annál nagyobb volt! A vasúti közlekedést az állomások, pályaudvarok, a közúti közlekedést a folyók hídjainak elpusztulása bénította meg. Amit a légitámadások bombatalálatai nem értek el, azt a visszavonuló német sereg pusztította el. Valamennyi Berettyó- és Körös-híd elpusztult, főleg a Debrecen környéki utak pályaburkolatai szenvedtek sok kárt a nehéz katonai járművek, a harckocsik igénybevételétől, de a harci cselekményektől is. Szinte a csodával határos, hogy a műemléki hortobágyi kőhíd sértetlen maradt.

A háború okozta országos károk mértéke, kisebb-nagyobb eltéréssel, jellemző volt az ország valamennyi részére, így a Hajdúságra és a bihari részre is. Számokkal kifejezve: az állandó burkolatok 20 százaléka, a makadámpályák 70 százaléka és a hidak 90 százaléka elpusztult. A közúti ágazatot ért kár megközelítette a 166,5 milliárd pengő értéket. Az épségben maradt állami utak hossza nem érte el a 4800 km-t. Ebből a kilátástalannak tűnő helyzetből, erről a mélypontról indult a közúti közlekedés újjáteremtése.

Az útügyi szervezet kialakulása és fejlődése 1945-ig

Mielőtt az újjáépítésre, s az azt követő hálózati fejlődésre térnénk, az útügyi igazgatás, építés és fenntartás szervezetének alakulásáról, kialakulásáról és változásairól kell szólni.

Ott érdemes kezdeni, hogy már a rómaiak felismerték a közutak valamilyen rendszerbe foglalásának szükségességét, hogy ebből következzék azok karbantartási kötelezettsége. Az utakat használat szerint közhasznú (viae publicae) és magán (viae privatae) utak kategóriájára osztották. Másrészt, a közhasznú utakat katonai (militaris) és polgári (civilis) utakra osztották, aminek indítéka azonban már nem a használat, hanem a gondozás, karbantartás kötelezettsége volt. Hiszen a katonaság, a légiók a használat terén nyilván előnyt élveztek: bármely út használatára jogosultak voltak. Másik osztályozási szempont volt az utak szerepe és jelentősége az állami közigazgatásban. A királyi, később birodalmi utak a birodalom tartományait kapcsolták a központhoz: Rómához. Ezek fenntartása nyilván állami feladat volt, az ezért felelős állami tisztviselő a tartományonként megbízott „curator" (gondnok) volt. Az egyes tartományok vagy nagyvárosok közti kapcsolat útjai voltak a köz- vagy keresztutak, melyek fenntartása a területileg illetékes tartományok kötelezettsége volt. És végül a mellékutak voltak mindazok az előző két osztályba nem sorolt utak, melyek azokból kiágazva kisebb településekre, erdő- és mezőgazdaságokba vezettek. A közutakért felelős tisztségviselők a helyi consulok és tribunok voltak. A fenntartást végzők természetesen a rabszolgák voltak.

A népvándorlás koráról itt nincs mit mondani: jelentősége abban van, hogy elpusztult, feledésbe merült mindaz, amit a rómaiak a közúti közlekedés terén alkottak. A honfoglalás és utána a teljes középkor nem fordít figyelmet a közúti közlekedésre. A közutakkal, azok gondozásával csak esetlegesen és szükség szerint katonapolitikai megfontolásból foglalkoztak. Kiépítésük, ha erre egyáltalán sor került, a királyi hatalom vagy a földesúr dolga volt. Említés történt már az előzőekben Szt. István hadiútjairól: ezek gondozása esetenként és szükség szerint a király feladata, amit a hadsereggel végeztetett. Az esetlegességet igazolja az is, hogy III. Béla (1173-1196), a mintegy százezer fős keresztes sereggel a szentföldre vonuló Frigyes német császár számára, a kijelölt hazai útvonalon az utakat megjavíttatja. A hűbéres földesurak haszonszerzési lehetősége volt a birtokukon áthaladó utakon és folyók átkelőhelyein a vám szedése: ezért hűbéres uraiktól a vámszedés jogát szerezték meg. S hogy útjaikra az utazó kereskedőket odacsalják, időnként kijavítják az utakat. Ennél azonban egyszerűbbnek bizonyult kényszeríteni a kereskedőket, hogy az adott utakat

használják, s ott fizessék a vámot. Így jöhetett létre a vámszedési kényszer jogi intézménye, ami kényszert jelentett a kereskedőnek és hasznot a földesúrnak. Ezzel egyenértékű volt az egyes városok árumegállító joga (Buda, Pozsony, Kassa, majd Debrecen is), ami a kereskedőt kötelezte, hogy az ilyen joggal bíró városban portékáit eladásra felkínálja, s kereskedelmi forgalma után a városnak adózzon. Ezek a földesúri és városi kiváltságok a kereskedelem fejlődését kétségtelenül előmozdították, ám sem az utak fenntartását, sem azok építését nem ösztönözték. Mindehhez persze hozzá kell tenni, hogy a társadalom közlekedési igénye is szinte teljesen hiányzott és csak a kereskedőkre és az állami tisztviselőkre korlátozódott.

Több mint fél évezrednek kellett eltelnie ahhoz, hogy a magyar társadalom felismerje a közlekedés jelentőségét, az utak gondozásának fontosságát és a rómaiak után első ízben, 1597. évben törvényt hozzanak az utakról. A török hódoltságtól szenvedő, három részre szakadt ország királyi részén születik meg az említett XLV. törvénycikk, amely „de viae regiae ac publicae", azaz királyi és közutakról szól. Intézkedik arról, hogy azon utaknak karbantartását és javítását, amelyeken a kereskedők barmaikkal járnak, kelnek, a vármegyei ispánok és alispánok kötelesek elvégeztetni. Feltételezhető, hogy ezt a munkát a jobbágyok robotjával képzelte a törvény elvégeztetni, ami a földesúri jobbágyi tulajdont sértette, s így az utak karbantartására nemigen kerülhetett sor. Ezt látszik bizonyítani, hogy alig két év múlva, 1599-ben a kibocsájtott XXX. törvénycikk megismétli az utak javításának kötelezettségét, de most már szükségesnek tartja a fenyegetést is: az utak javítását elhanyagoló ispánokat és alispánokat 24 pengőforint pénzbírsággal kell sújtani. Ám ennek sem lehetett sok foganatja, ha az 1602. évi XV. törvényben ismét hangsúlyozni szükséges, hogy „az utak és hidak kellő módon való javításának eszközlése úgy a hadjáratra, mint a postajáratra nézve mindenek felett szükséges". Sőt, az 1603. évi XI. tc. is szükségesnek tartja ismét rögzíteni és megerősíteni, hogy „...nemkülönben az utak gondozására stb. nézve az elmúlt években alkotott törvénycikkeket egészben elfogadjuk". Minderre a magyarázat: a század viharos magyar történelme, a hűbéres társadalmi rend és a tönkrement, lezüllött közállapotok. Szomorú tény, hogy az ismétlések ellenére a törvénynek alig volt foganatja.

Szász esztendő telik el ismét úgy, hogy útügyi vonatkozásban nem történt semmi, az utak építésével, gondozásával senki sem foglalkozik. Közben az országból kiverik a törököket, lezajlik és a szatmári békével lezárul a „Rákóci-féle szabadságharc". Ezalatt Ausztriában és a magyar Felvidéken, de szerte Nyugat-Európában is kiépített úthálózattal jelentős közúti közlekedés alakult ki. Felismerve ennek szükségességét és felhasználva az ország pillanatnyi nyugalmát, III. Károly király (1711-1740), a felállított helytartótanács keretében, külön bizottmányt szervez az utak építése és fenntartása ellátásának szervezeti kialakítására. A bizottmány munkájának eredménye, hogy az utak építését, előre kidolgozott program és meghatározott műszaki feltételek szerint javasolják végezni. Az 1715. évi országgyűlés is rendszeres bizottságot jelöl ki, amelynek feladata javaslatot kidolgozni az útépítés és -fenntartás pénzügyi finanszírozására. A bizottság javaslata olyan központi pénztár (fundus publicus) felállítása, amelyben a birtokosok és nemesek befizetéséből származó pénzalap gyűlt volna. Az 1722. évi országgyűlés tárgyalta a javaslatot, s azt a nemesi kiváltságok sérelme okán elutasította.

Az időközben megindult rendszeres postajáratok ellenére az utak állapota vajmi keveset javult: az első postakocsik a Bécs és Buda közötti utat még nyolc-tíz nap alatt tették meg.

Az állapotokon az sem sokat javított, hogy Mária Terézia 1772. évi pátensével elrendelte, hogy minden vármegyénél „útfelügyelő mérnököt" kell alkalmazni, aki az utak felügyeletét köteles ellátni. Utódja (és fia II. József) e mérnökök munkájának összehangolása és irányítása végett az országgyűlési helytartótanács mellé építészeti igazgatóságokat szervez. Nem volt hosszú életű a „kalapos király" azon intézkedése sem, hogy a só árának 11 krajcáros emeléséből kívánt útépítési pénzalapot létrehozni. A napóleoni háborúk megindulása miatt nem valósul meg semmi az 1790/91. évi országgyűlés elé terjesztett, az útügyek javítására vonatkozó javaslatból sem. Végül is, ezek a próbálkozások rendre megbuknak, részben a kiváltságaik feladására nem hajlandó nemesség ellenállása, részben a nemzetközi helyzet konstellációja miatt.

A XIX. századi reformkorra várt hát az a feladat, hogy a közlekedés, azok pályáinak az európaihoz mért évszázados lemaradását felszámolja. S a dicső reformnemzedék meg is tette ezt a — szó szoros értelmében vett — korszakalkotó lépést, s nem is egyet. A 1825/27-es országgyűlés elé javaslat kerül az országos közutak kiépítésére, amely 13, fontossága szerint felsorolt közút kiépítésére tesz javaslatot. Ezek között sorrendben a hatodik helyen áll a Budapest-Kolozsár útvonal, amely hajdúsági térségünket érintette. Az országgyűlés a javaslatot elfogadta, bár nem egészen tíz év múlva ugyanezeket az útvonalakat vasúti vonalakká jelöli ki. Nevezetesen ez az 1836. évi XX. tc. volt, amely egyben az első vasúti törvény. A reformkor szelleméből következik, hogy hazafiúi érzelmek hatására is nagyarányú útépítések indulnak meg, de nem mindenütt betartva az elfogadott és kijelölt útvonalakat. Itt-ott ugyanis, a hazafiságot legyőzte az egyéni, helyi érdek és más irányban is épültek utak a kijelöltek helyett. Az 1844. évi IX. tc.-ben megengedték, hogy a közmunkát igénybe vegyék az útépítéseknél, ezért ez idő tájt leginkább jobbágymunkában végzik az építéseket, mígnem a jobbágyrendszer megszüntetése is bekövetkezett.

Gróf Széchenyi István grandiózus, mindenre kiterjedő „Javaslat a közlekedési ügy rendezéséről" címet viselő törvényjavaslata már az első felelős magyar minisztérium közlekedésügyi miniszterének javaslata, az 1848. évi országgyűlés elé került. A mindenre kiterjedő javaslat külön tárgyalja a vasúti és külön a közúti pályaépítéseket. A közutakat a vasúti közlekedési vonalak kiegészítő ágainak minősíti. Az utak osztályozását ennek megfelelően végzi el. A főutak — eszerint — több nagyobb, jelentősebb várost kötnek össze. A másodrendű főutak kisebb mezővárosok összekötésére valók. S végül a harmadrendű főutak a vasúti végállomásokat egy-egy másik várossal kötnek össze.

Eszerint „kőutak" építését ott javasolja, ahol a közelben rendelkezésre áll a kőanyag. Javaslatában közel 4000 km (526 mérföld) elsőrendű, 1600 km

(213 mérföld) másodrendű és 430 km (57 mérföld) harmadrendű „kőút" kiépítése szerepel. Hajdúságot érintő ezek közül a Debrecen-Szilágysomlyó közötti elsőrendű főút, a Debrecentől Tokajon át Hidasnémetire vezető másodrendű fpőút és a Balmazújvárostól Debrecenig vezető harmadrendű főút. A javaslat az 1848. évi XXX. tc.-ben törvénnyé lett. A közlekedésügyi miniszter első utasítása e törvény végrehajtását rendelte el. Mégis: majdnem egy újabb évszázadnak kellett eltelnie ahhoz, hogy a Széchenyi megálmodta közlekedési hálózat valósággá váljék. A dicső március 15-ére alig másfél év múlva október 6-a, a világosi tragédia, utána az évekig tartó megtorlás és önkényuralom következett.

Az osztrák birodalom érdekeit fejezte ki az 1849. március 4-i uralkodói pátens, amely a birodalom úthálózati szervezetét hozta létre. Az utakat állami, országos és községi utak csoportjaira osztotta. Az állami utak, a birodalom szempontjából a legfontosabbak, állami kezelésbe kerültek, fejlesztésük és fenntartásuk állami kötelezettség lett. A birodalom magyar részén 449 mérföld állami utat jelöltek ki. Az országos utakat az egyes tartományok legfontosabb közútjai képezték. Fenntartása az egyes országtartomány kötelessége, ingyenes közmunkával vagy annak pénzzel történő megváltásával. A községi utak a helyi települések közötti utak, melyek karbantartása a vármegyék feladata. A pátens útmesterek és útkaparók alkalmazását rendeli el. Ezzel kezdetét veszi a rendszeres útfenntartás. 1851-ben megszervezték az 1790-es években létrehozott országos építészeti igazgatóságoknak alárendelve, azok kerületi, megyei és járási szerveit: az építészeti hivatalokat. 1853-ban bevezették az általános útvámrendszert, amelyet egy év múlva csak a biztonsággal igénybe vehető és 6 mérföldet (45,5 km) meghaladó hosszúságú utakra korlátoztak.

1860-ban a birodalmi kormányzat elismerte Magyarország alkotmányát, aminek eredményeként 1861-ben újból fölállították a magyar királyi kancelláriát. Ez időponttól a magyarországi útügyek a magyar közigazgatáshoz tartoztak. Végezetül 1867. évben megtörtént a kiegyezés, ezt követően megalakult a magyar minisztérium, s ezen belül az útügyek felügyelete a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz került. A minisztérium visszatért a II. József idején alkalmazott rendszerre: a minisztériumban 5 középítészeti felügyelőt, a vármegyékben pítészeti hivatalokat (46) hozott létre. E szervek látták el az útügyi igazgatást. Az építészeti és kommunális ügyek felügyeletét a vármegyei mérnöki hivatalok látták el. Az 1877. évi XXIV. tc. elsősorban a közigazgatási rendszert módosította, létrehozva Hajdú vármegyét, s ezzel együtt a két feladatot és a két szervezetet összevonta: így jött létre az Államépítészeti Hivatal. A hivatalok (AÉH) vármegyénként ellátták a közutak igazgatási, fenntartási és fejlesztési feladatait, valamint az egyéb műszaki építészeti feladatokat. Bár a törvény nem rendezte e hivatalok és a megyei törvényhatóság viszonyát, ennek ellenére a hivatal, több mint hetvenéves fennállása alatt, igen sokat tett a közúthálózatért. Tehát Nagyvárad és Debrecen székhellyel megalakultak e hivatalok.

Az útügyek új kormányzati szerve 1890-től a Kereskedelemügyi Minisztérium, amely tulajdonképpen az előzőből alakult. Fontos az 1890. évi I. tc., amely az első közúti törvény. Ez átfogóan rendezi az útadó kérdését, az utak osztályozását, a fenntartás és építés rendjét, a finanszírozás forrásait és kötelezettségeit. Végül elrendeli a közúti törzskönyvek (telekkönyvek) elkészítését. Fontos és hézagpótló utasítás lát napvilágot 1912-ben a minisztérium megfogalmazásában: „Az Államépítészeti Hivatalok Szolgálatáról". Az utasítás a hivatalok 35 éves fennállása után szerzett tapasztalatok alapján foglalja össze a hivatal feladatait, kötelezettségeit, felelősségét, szervezetét és működési rendjét.

A két világháború között az útüggyel elsőként az 1920. évi XVII. tc. foglalkozik, bevezetve az útadót, és felállítva a megyei „útalap"-okat az útépítés és -fenntartás fedezeteként. Ez sem hozott sikert, amit az ezt követően felvett külföldi kölcsönök igazolnak. A közúti hálózat felülvizsgálata és a főhálózat újbóli meghatározására 1934-ben került sor. A besorolás nem volt tekintettel arra, hogy az út állami vagy törvényhatósági kezelésű, hanem csak fontosságát és forgalmát vette tekintetbe. A főhálózatba került ekkor 9800 km út, amelyből eredetileg is állami főút volt 4250 km. Hajdú és Bihar megei főutakat a *3. sz. táblázat* mutatja.

3. sz. táblázat

HAJDÚ ÉS BIHAR MEGYÉN ÁTHALADÓ SZÁMOZOTT FŐUTAK A FELSZABADULÁS ELŐTT

Egy számjegyű főutak:
4. sz. Budapest-Püspökladány-Biharkeresztes-Kolozsvár-Sepsiszentgyörgy
Két számjegyű főutak:
33. Dormánd (Füzesabony)-Tiszafüred-Debrecen-Nyírábrány-Nagykároly-Szatmárnémeti-Máramarossziget
36. sz. Debrecen-Nyíregyháza-Csap-Ungvár
37. sz. Püspökladány-Debrecen-Vásárosnamény-Beregszász-Felsőverecke
43. sz. Berettyóújfalu-Békéscsaba-Orosháza-Szeged
Három számjegyű főutak:
320. sz. Debrecen-Berettyóújfalu
323. sz. Debrecen-Hosszúpályi-Kismarja-Biharpüspöki-Nagyvárad
327. sz. Püspökladány-Balmazújváros
330. sz. Debrecen-Monostorpályi-Nagyléta, Székelyhíd-Margita-Zilah
331. sz. Debrecen-Polgár-Ónod-Felsőzsolca
333. sz. Polgár-Büdszentmihály (Tiszavasvári)-Nyíregyháza
334. sz. Hajdúböszörmény-Hajdúnánás-Büdszentmihály-Rakamaz
335. sz. Balmazújváros-Hajdúnánás-Nyíregyháza

Egy 1935. évi rendelettel kettéoszlik az eddigi egy minisztérium és létrejön a Kereskedelem- és Közlekedésügyi, valamint az Iparügyi Minisztérium. Végezetül: a közúti forgalom növekedését jelzi az 1940-ben megjelent első KRESZ (90.000/1940. KKM). Az 1944. évben volt Államépítészeti Hivatalok székhelyeit és vezetőinek nevét az I. sz. melléklet tartalmazza.

A közutak újjáépítése a felszabadulástól az igazgatóság megalakulásáig

Az Államépítészeti Hivatalok a II. világháborús harci cselekmények megszűnése, a hadak elvonulása után nyomban talpra álltak és elkezdték a pusztítások eltakarítását, a megrongált, de járható utak és hidak javítását, ideiglenessel való pótlását és újjáépítésük előkészítését. A nagyváradi ÁÉH — természetesen — „visszaköltözött" Berettyóújfaluba, irodája a volt járási hivatallal szemben a Kossuth utcán volt, s így e térségben ismét két hivatal látott hozzá szervezeteik újjáélesztéséhez (a debreceni hivatal a régi megyeházában székelt). A helyreállítás műszaki mértékét jelzi, hogy míg 1945. évben országosan csak 5,1 m^3/km zúzottkő beépítésére kerülhetett sor, ez 1946-ra már 32,7 m^3/km-re nőtt, s évről évre tovább nőtt. A burkolatok kijavítása gyakorlatilag 1949. évre befejeződött, amiben nagy szerepet játszott az, hogy 1946-47-ben talpra állt a vasút, s megindulhatott a kőszállítás.

Szűkebb hazánkban, a Hajdúságban és a bihari részeken a pusztulás — szerencsére — az országos méretek alatt maradt, Debrecen és közvetlen környéke kivételével. Bár a Körösök és a Berettyó hídjai mind elpusztultak, s a kishidak közel 70 %-a is, ez a mérték az országos 90 %-os pusztulás alatt maradt. Feladat azonban így is maradt, hiszen a két megye 116 közúti hídjából mindössze 37 maradt „lábon", amely csak kisebb javításra szorult. A közúti burkolatok közül nyilván a leginkább sérülékeny, de egyben a hálózat zömét kitevő makadámpályák mentek tönkre. A vasúti vonalak helyreállítása előtt az utak javítása csakis a helyszínen lévő fenntartási tartalékkészletek felhasználásával indulhatott el. A területen mindössze két gőzhenger maradt. Ezért a helyreállítás csak abból állhatott, hogy a bomba- vagy ágyúlövedék okozta gödröket, kátyúkat földdel, zúzottkővel, illetve a helyben talált régi anyaggal feltöltötték. A tömörítést a kézi döngölés után maga a forgalom végezte el. Az elsődleges cél a járhatóság biztosítása volt, ami a gépkocsiforgalom szinte teljes hiánya mellett, a fogatolt járművek részére így biztosítható volt. A kőszállítások csak 1946 után indultak meg. A közúti szállítás pedig csak szekerekkel volt végrehajtható, bár sok segítséget nyújtott ebben — főleg tehergépkocsikkal — a szovjet hadsereg is. Két esztendő alatt a két megyei hivatal a kezelésében volt valamennyi utat járhatóvá tette. A Berettyóújfaluban lévő hivatal 15 fős műszaki és irányító személyzete és 120 útőre végezte a 689,1 km (ebből 64,1 km főút), Debrecenben pedig 16 fő műszaki irányító és 135 útőr a 839,0 km hosszú hálózat helyreállítását, amelyből 62,2 km volt a földút.

Az 1947. évvel indult első hároméves terv, az újjáépítést tűzte ki célul. Folytatódott tehát a helyreállítás, ami azonban inkább bizonyult felújításnak, átépítésnek, amennyiben az előírt műszaki paraméterek a várható forgalmi terhelésekre is figyelemmel voltak. A kivitelezésben a kézi munka volt a meghatározó, kivéve a tömörítést, aminél a legnagyobb gondot továbbra is a tömörítő eszközök hiánya okozta. Ezen a gondon segített azután az a rendelkezés, amely 1947. november hónapban létrehozta az Útigépjavító és Kölcsönző Vállalatot, amely valamennyi, a hivatal tulajdonában volt útépítő gépet átvett, később a törvényhatósági és magántulajdonban lévőket is. Gondoskodott ezek javításáról, üzemképes voltáról és kikölcsönözte azt a hivataloknak. A felszabaduláskor az országban 143 gőzhenger, 48 motoros és 6 aszfalthenger, tehát alig 200 db henger maradt. Állapotuk siralmas voltát igazolja, hogy 1947. évre országosan összesen 35 hengert lehetett üzemképessé tenni. Az 1947. évben elkezdett útépítéseket, erősítő hengerléseket tehát 1948-ban ezekkel be lehetett fejezni. Óriási teljesítménynek minősül, hogy két év alatt — 1947-ben és 1948-ban — több mint 40 km út építése készült el! Igaz, csak 4,0 m burkolatszélességgel és vizes makadámmal, helyenként meglévő földmunkára, ez azonban nem csökkenti a jelentőségét. Az ekkor épült utakat a *4. sz. táblázat* sorolja fel.

Úttörő vállalkozás volt az utak portalanításának megkezdése, különösen arra való tekintettel, hogy a technológia hazai vonatkozásban teljesen új — mondhatni —, ismeretlen volt, a hozzá szükséges gépek egyáltalán nem vagy alig voltak. A vonatkozó iratokból egyértelműen nem derül ki, de feltehető, hogy az első portalanítások kátrányos technológiával történtek. A kísérleti szakasz a 37. sz. Püspökladány—Debrecen—Vásárosnamény—Beregszász főúton volt (ma 471. sz. Debrecen-mátészalkai főút) Debrecen (kb. a mai 6,6 kmsz.) és Hajdúsámson külterületi széle között mintegy 6,0 km hosszban. Hozzá kell tenni, hogy a burkolat szélessége akkor csak 4,0 m volt. A kísérlet eredményéről adataink nincsenek. 1951. évtől a fellelhető dokumentumok szerint az elvégzett portalanítások mennyisége évről évre szerényen ugyan, de növekedett. Ebből arra lehet következtetni, hogy az első portalanítás jól sikerült.

Az úthálózat újjáépítésének súlyos, de elengedhetetlen feltétele a lerombolt hidak felépítése volt. Arra gondolni sem lehetett, hogy mindenhol — és főleg a folyók felett, mint amilyen a Berettyó vagy a Körös — teljesen új hidak épüljenek. Hiszen az ipart is porig sújtotta a háború, remény sem volt rá, hogy az ehhez szükséges acél- és cementmennyiséget elő tudja állítani. Ezért kézenfekvő volt az az alkalmazott megoldás, hogy a felrobbantott nagy folyami hidak megmaradt és viszonylag sértetlen szerkezeti elemeit használják fel a kisebb folyók hídjainak felépítésénél.

A Bihar megyei lerombolt hidak újjáépítésére ilyen módon kerülhetett sor az 1949-50-es években. Pontos adataink vannak arról, hogy a 4. sz. Bpest-kolozsvári (ma 42. sz. P.-ladány-Biharkeresztes) főúton, Berettyóújfalu határában a Berettyó-híd újjáépítése a felrobbantott szegedi Tisza-hídrácsos vasszerkezetű elemeiből épült újjá

A híd előtörténete: 1941-ig itt híd nem volt. A Bp—Püspökladány-kolozsvári út nyomvonala Berettyóújfalu-Berettyószentmártonon át haladt és a mai mezőpeterdi összekötő úttal csatlakozott vissza a

4. sz. táblázat

AZ 1947-1949. KÖZTI ÉVEKBEN ÚJJÁÉPÍTETT UTAK

1. Hajdúhadház-Hajdúsámson közti út teljes hosszban, (12,2 km) 4,0 m széles makadám
2. Újléta-Vámospércs között 4,8 km hosszú szakasz, 4,0 m széles makadám
3. Pernyéspusztai bekötőút Nagyrábétól 4,1 km hosszban, 4,0 m széles makadám
4. Kórósziget bekötőút a szegedi főútból 1,9 km hosszban, 4,0 m széles makadám
5. Sáránd-Monostorpályi között földút 1945 előtt elkezdett kiépítés befejezése, 4,0 m széles makadám
6. Biharnagybajom-Sárrétudvari között 1945 előtt elkezdett kiépítés befejezése, 4,0 m széles makadám
7. Berettyóújfalu-Hencida között 1945 előtt elkezdett kiépítés befejezése, 4,0 m széles makadám
8. Balmazújváros-Nyíregyháza úton a 9,6 km és 36. sz. főút közti szakasz építése, 4,0 m széles makadám
9. Mezőgyán-Zsadány között a 3,2-6,3 km sz. közti út kiépítése, 4,0 m széles makadám
10. Nádudvar-Földes közt Kaba átkelési szakaszon 400 m hosszú, 6,0 m lemezes kiskő
11. Bekötőutak kiépítése: Boda, Martinka, Hortobágy-Máta, Komádi-gépállomás 17,3 km hosszban, 3,0-4,0 m váltakozó szélességben, makadám
12. Kaba-aranyosi út Kaba külterületétől végig 4,0 m széles makadám

kolozsvári főúthoz. A kolozsvári főút kiépítése 1941-ben új nyomon Berettyóújfalut elkerülve történt. Ekkor épült a feltehetően 90-95 m nyílású vasbeton szerkezetű híd és a vasút feletti közúti felüljáró. A Berettyó-híd azonban alig „élt" négy évet! A híd újjáépítése sürgős lévén, télen is folyt a munka: a pályalemez betonozása is és az acélszerkezet hegesztése is. A kész betont védő nádpalló-terítés egy februári napon a hegesztésből származó szikrától meggyulladt, attól pedig pillanatokon belül lángolt az egész állványzat. A teljes állványzat több tíz kötméber faanyag a tűz martaléka lett. Szerencsére a vasszerkezet nem sérült meg. Másrészt a kor politikai viszonyai közt az is csodálható, hogy az ott dolgozók közül ezért senkinek bántódása nem történt, noha az első reflexió „természetesen" a szabotázs gyanúja volt. Ugyancsak ekkor épült újjá a Debrecen-Kismarja-nagyváradi (ma a 4808. j. Debrecen-biharkeresztesi) út Poçsaj alatti Berettyó hídja, s a tőle alig 400 m-re lévő Ér-csatorna hídja, valamint a Gyula-furtai úton Komádinál lévő Sebes-Körös hídja. 1950. évben épült újjá a Debrecen-szegedi úton, Derecske-Berettyóújfalu közötti három, a Püspökladány-balmazújvárosi úton a Hortobágy szélén lévő ugyancsak három kishíd, melynek mindegyike a debreceni csatának esett áldozatul. Végül a német csapatok visszavonulásával elpusztult a Miskolc-debreceni úton ugyancsak három kisebb híd, melyek 1950-ben újjáépültek.

A közlekedési hálózat újjáépítésének programja összekapcsolódott a kormányzatnak a munkanélküliség enyhítésében kifejtett erőfeszítéseivel.

Egy 1948. évről származó irat szerint „Az Építés- és Közmunkaügyi Minisztérium a munkanélküliség leküzdésére szervezett közmunkára" hiteleket utalt ki. Bihar megyében az alábbi munkát minősítette közmunkának és utalt ki rá hitelt:

1. Komádi-Zsadány közötti út hengerlése	10,0 eFt
2. Sarkad-Sarkadkeresztúr között hengerlése	60,0 eFt
3. Berettyóújfalu-Derecske közötti útsz. hengerlése	10,0 eFt
4. Pernyéspusztai bekötőút építése	10,0 eFt
5. Derecske-Földes közötti új út ép. földmunkája	25,0 eFt
6. Biharkeresztes-Újiráz közti útépítés földmunkája	15,0 eFt
7. A 6. pont alatti út Berekböszörményi szk. hengerlése	10,0 eFt

Az úthálózat használhatóvá tételével szinte egy időben indult meg a közlekedésügyi miniszter felhívására (30.896 (V. 1.) 1949.) a háborús cselekmények áldozatául esett útmenti fák pótlása is. A háborús pusztítások helyreállítása, a hálózat újjáépítése tehát 1950-re gyakorlatilag befejeződött. Sőt, az újjáépítés a kiépítettség bizonyos mértékű javulását is hozta, tehát — ha szerény mértékben is —, de fejlesztés is történt. Az előzőekben leírtak szerint ezt igazolja, hogy megyei útjainkon, egyrészt a háború előtt megkezdett, másrészt közmunkaként néhány földút kövesútkénti kiépítése is megtörtént. S ez országosan is így volt. Az országos adatok szerint ugyanis 1945. évben a kiépítetlen állami út hossza 4372 km, míg 1949. évben 3763 km. A csökkenés teljes egészében nyilván nem a kiépítés eredménye, hanem zömében a jelentéktelen utak községi kezelésbe adásának eredménye is.

1951. az első ötéves terv első éve, a már teljesen átalakított útügyi szervezet keretei között indul. Céljai között a nagyobb arányú fenntartási tevékenység és az útkorszerűsítések végrehajtása szerepelt. Ezalatt elsősorban a keskeny (3,0-4,0 m) főúti burkolatok kiszélesítését kellett érteni, valamint ezek bitumenes „pormentes" pályaszerkezettel való ellátását: félig és teljesen itatott makadámot, a kötőzúzalékos és topeka(sheet) hengerelt aszfaltokat. Az alsórendű utakon az új makadámpályák építése, a meglévők erősítő hengerlése és a portalanítások elvégzése volt a cél.

A végrehajtás ennek megfelelően alakult: 1954. évvel bezáróan az *5. sz. táblázat* szerint évente 50-80 km között változó hosszban készül makadámpálya-hengerlés.

5. sz. táblázat

KORSZERŰSÍTÉSEK, FELÚJÍTÁSOK 1950-1957. ÉVEKBEN

(km)

ÉVEK	HAJDÚ-BIHAR MEGYE			SZOLNOK MEGYE			BÉKÉS MEGYE		
	korszerűsítés	vizes makadám	bitumen heng.	korszerűsítés	vizes makadám	bitumen heng.	korszerűsítés	vizes makadám	bitumen heng.
1950	2,950	78,340	-	-	-	-	-	-	-
1951	-	57,301	-	-	-	-	-	-	-
1952	-	75,660	-	-	-	-	-	-	-
1953	11,556	53,598	-	-	-	-	-	3,244	-
1954	7,792	53,897	-	-	19,703	-	-	1,476	-
1955	-	31,140	1,490	4,500	24,780	-	-	6,738	-
1956	3,674	24,025	2,000	6,660	3,232	3,700	-	4,670	5,555
1957	40,160	14,103	12,466	12,950	3,000	6,898	5,555	3,325	3,320
Össz.:	66,132	388,064	15,956	24,110	50,715	10,598	5,555	19,433	8,875

(Megjegyzés: az 1950-1953. Szolnok és Békés megyei adatok nem ismertek!)

A tervidőszak azonban korszerűsítési és bitumenes pályaépítési célkitűzéseit nem érte el. Ezek nagyobb mértékben 1956. évtől kezdve valósultak csak meg. Az 1951-1956 közötti évek útfenntartási teljesítményei, illetve költségei jelentősen megemelkedtek. Tanulságos ilyen értelemben összevetni az 1951. és 1955. évi fenntartási költségelszámolást (II. sz. melléklet). A legfeltűnőbb, hogy a bitumenes felületi bevonatokra, zúzottkő-hengerlésekre és a kőanyagok beszerzésére a ráfordítás közel megkétszereződött.

Érdemes itt közzétenni az 1951. XII. 31-én volt állapot szerinti úthálózati kimutatást az utak hossza és burkolati felületek szerinti részletezésben. Ez az adathalmaz (III. sz. melléklet) roppant érdekes ha csak azt vesszük figyelembe, hogy az 1477 km útból 284 km, azaz alig 20 % az állandó burkolattal ellátott utak aránya. Mindamellett érdemes a táblázat adataiból kiemelni azt a tényt, hogy:

— *a teljes hálózat burkolatfelületének 70 %-a vizes makadám rendszerű,*
— *a másod- és harmadrendű főutak burkolatszélessége átlagosan 4,1-4,6 m,*
— *a főutak hosszát tekintve az átlagszélesség 4,93 m,*
— *a főutakon 212,6 km vizes makadámpálya,*
— *a teljes hálózaton a földutak hossza 94,4 km,*
— *a hálózaton összesen 13 km a hengerelt aszfaltburkolat.*

Ezeket a tényeket nem lehet pejoratív módon értelmezni, hiszen az országos hálózatra is ez jellemző, például az országos hálózat ekkor több mint 80 %-a makadám burkolatú. Másrészt az ország gépkocsiállománya (a szem.gk., tehergk. és busz együttesen) az 1938. évi 20.800 db-bal szemben 1950. évben 24.100 lett, tehát a háború előttivel majdnem azonos. 1955. évre is csak alig valamivel több mint 50 %-kal nőtt.

Érdekességként megemlíthető, hogy egy 1952. évben a Debrecen városi és a megyei tanács között létrejött megállapodásig a 4. sz. főút Debrecenen átvezető szakaszának nyomvonala a következő volt: István u.-Széchenyi u.-Piac u.-Csapó u.-Kassai u. (Szabadság útja).

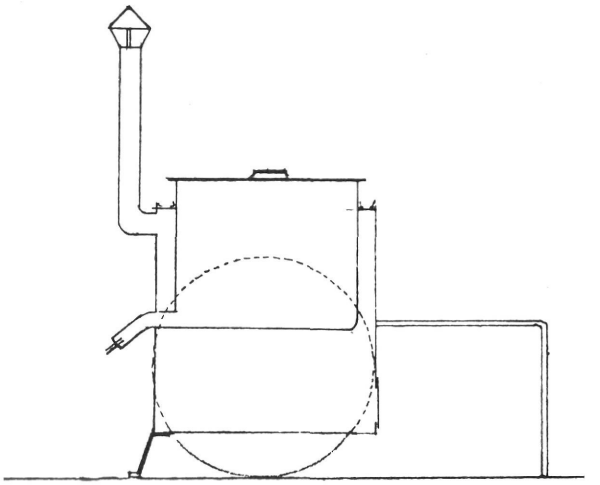
Az 1951-55. évek közötti építések és felújítások részletezése mellőzhető, elsősorban az 1954. évben bekövetkezett újabb szervezeti változás miatt. A jellemző építésekről mégis azt érdemes megemlíteni, hogy az említett átszervezésig összesen 17,0 km út burkolatépítésére, vagy szélesítésére került sor. A hídépítések közül említést érdemel a Debrecen-szegedi úton Berettyószentmártonnál 1949-1950 közt épített híd feljáróinak elkészülte, a 4. sz. főutat Debrecen alatt keresztező Tócó-patak mederáthelyezése és hídépítésének befejezése, valamint az, hogy a korábban elkészült Keleti-főcsatornán megtörténnek a közúti hídépítések: 1955-ig tíz híd készül el. Külön is érdemes kiemelni: a 43. sz. Debrecen-szegedi főút 22,9-33,1 kmsz., Derecske-Berettyóújfalu közti szakaszának az Útfenntartó Vállalat kivitelezésében történt korszerűsítését. Ez a munka a megyei útépítés szakemberei számára is iskolamunka volt. Nevezetesen azért, mert ez volt az első eset, hogy kötúzúzalékos hengerelt aszfaltburkolatot épített a helyi szakma. Derecskén a vasútállomás mellett lett felállítva a 300 kg-os keverőgép. Az adalékok gépbe táplálása kézi erővel történt. A hordós bitument nagyméretű üstökben melegítették, olvasztották, s a keverőgépbe ugyancsak kézi erővel vagy gravitációval adagolták. A keverőgép ürítése a puttony alá beállt gépkocsiba történt úgy, hogy a gépkocsi részére lemélyített bevágás készült a gép alatt. A gépkocsi rakfelületén álló két munkás lapáttal kupacokba rakta le a keveréket az útra, ahonnan ugyancsak kézi erővel folyt az elterítés profil-léc mellett. A keverék előállításánál az adagolás próbakeverés útján szerzett tapasztalati értékkel történt. A keverőgépet a minisztérium biztosította konkrétan és egyedül e munkához, s annak végeztével a gépet áttelepítették Hódmezővásárhelyre. A munka a kézi bedolgozás és a munka mennyisége ellenére — hiszen 10 km út koronával együtt történő szélesítése és erősítése volt a feladat —, egy idényben elkészült. A munka kiemelt fontosságára utal az a tény, hogy 1953. szeptember hó 20-án Bebrits Lajos, akkori közlekedésügyi miniszter avatta fel és helyezte ünnepélyesen forgalomba a jó minőségben elkészült útszakaszt. (A munka építésvezetője Egri Alajos, berettyóújfalui útbiztos volt.) Néhány mellékelt korabeli fénykép hitelesen mutatja be a kivitelezés körülményeit.

A kivitelezésnél akár építési, akár fenntartási jellegű munkáról volt is szó, szinte kizárólag a kézi erő dominált. Ezt igazolja az útfenntartó vállalati irat is, amely (kelt 1952. március 17.) jelenti a szerszámkészletet. Tanulságos ennek felsorolása: 559 db ásó, 675 db lapát, 562 db csákány, 402 db ásó-

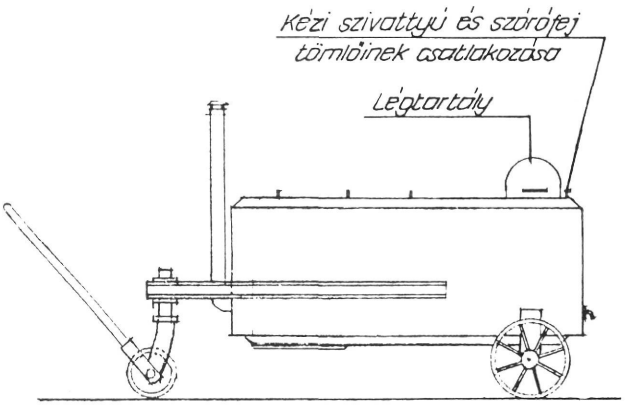
lapát, 409 db kavicsvilla, 294 db fatalicska, 162 db fémtalicska, 20 db kövezőkalapács és végül 3 db szintező műszer, 1 db rossz állapotban lévő egyetemes műszer és 5 db acélmérőszalag. A felsorolás önmagáért beszél! Persze, használt már a vállalat az 50-es években 500 literes bitumenmelegítő üstöt is, de 50 literest is! Első ízben beton és kockakő burkolatok hézagkiöntéseihez, amikor a felmelegített folyékony bitument — bőrkötényes, védőkesztyűs útőr — vödörbe eresztette ki az üstből, majd kőműveskanállal — „cserpák" — öntötte a hézagokba *(15. sz. ábra)*. Nem is veszélytelen volt ez a munka! A gépesítés fejlődésének első foka a bitumennel itatott makadám szerkezetek építésénél következett be. A használatos bitumen itt is hordós, „UB" jelű volt, amelyet speciális szóró *(16. sz. ábra)* üstükben felolvasztottak, felmelegítettek, majd kiszóráshoz szükséges kompressziót kézi működtetésű fújtatóval állították elő. A gépek közül a lóvontatta tömörítő hengert érdemes megemlíteni, mint múzeumi értékű „gépet". Ez nem volt más, mint egy 130-180 cm átmérőjű és 100-130 cm széles acélhenger vonórúddal ellátva. *(11. sz. ábra)* A hengert vízzel megtöltve használták, súlya így 2 és 9 tonna között volt változtatható. Az 1950-es évek végére ezek fokozatosan kiszorultak és helyüket a kis önjáró motoros hengerek váltották fel. A nagy gőzhengerek közismertek voltak. Hivatalos nevük „gőzüzemű úthengerlő" volt.

Ezek ellenére a vizes makadám technológia alkalmazása még túlsúlyban volt. Még 1949-1950-ben is előfordult, hogy az út padkáján tárolt terméskőből ott helyben, kézi kalapáccsal törték a követ, s állították elő a zúzottkövet. Még az osztrák birodalmi építészeti hivatal elrendelte 1854. évben, hogy az építéshez, fenntartáshoz a kőanyagot az út mellett, prizmában kell tárolni. S ehhez az úttöltésen pótpadkát kellett kiképezni 200-300 m-ként. A prizma előírt méretei: hossza alul 15 láb, fent 11; szélessége 4 és magassága 2 láb, így térfogata 54 „köbláb", azaz 1/4 „köböl" kb. 1,3 m^3. A prizma, illetve annak alkalmazása száz év múlva is tartotta magát. Az 1954. évben kiadott „útőri kézikönyv" úgy oktat ki erre, „a messzi talicskázások és szállítások elkerülése végett, a fedanyagot 1,00 legfeljebb 2,,00 m^3-es halmokba rakjuk". *(17. sz. ábra)* A 2 m^3-eshalomméretei:hosszúság lent 5,0, fent 3,0 m, szélessége 1,5 m és magassága 1,5 m. Helyenként még ma is megtalálhatók ezeknek a kavicsprizmáknak készített „pótpadkák". Ezek szükségességére a magyarázat: „az út koronáján elhelyezett fenntartási kőhalmokat a forgalom, az állatcsorda széttiporja és nagyon sok anyag kárba vész, ha az árokba hullik vagy azt a padkába tiporják."

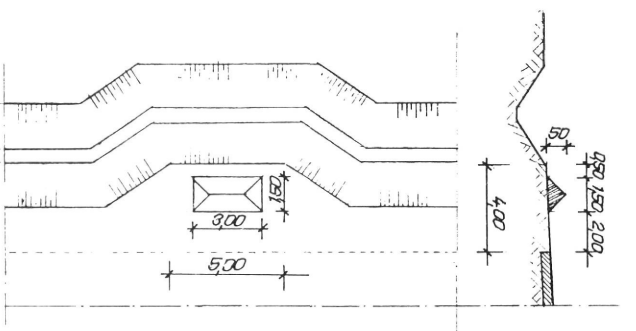
Az 1952/53. évi tél elég sok kárt okozott az utakban, ami ráirányította a figyelmet a téli forgalom körülményeire, de ennél is jobban a tavaszi olvadáskori feladatokra. A téli feladatok ekkor kizárólag a hóeltakarításra, a hófúvások elhárítására korlátozódtak. 1953. évről keltezett — talán az első ilyen tárgyú — KPM-utasítás (7311/2-18/1953. (IX. 1.), amely a tanácsi közlekedési osztályok feladatává teszi a téli forgalom biztosítását (1954. évtől új szervezet van!). Elsősleges feladatnak tekinti az információs hálózat létrehozását. A hóeltakarításnál előírja a sűrgősségi sorrendet: a hófúvás megszűnését követő egy órán belül el kell kezdeni a hóeltakarítást, elsőnek a bánya- és ipartelepekhez vezető utakon, majd a menetrendszerű autóbuszok járta utak következtek. A következő évben elrendelték, hogy a kirendeltségek a tél folyamán az útfenntartó vállalattal közösen ügyeletet tartsanak, másrészt, hogy a téli gépek — hómarók, hóekék — felkészítését október hó 20-ig el kell végezni. S ekkor már felmerül a pályák téli csúszósságának a problémája is. A KPM ezért elrendeli (733/5/1954. (IX. 1.), hogy az útpályák csúszóssága



15.
Bitumen előmelegítő üst

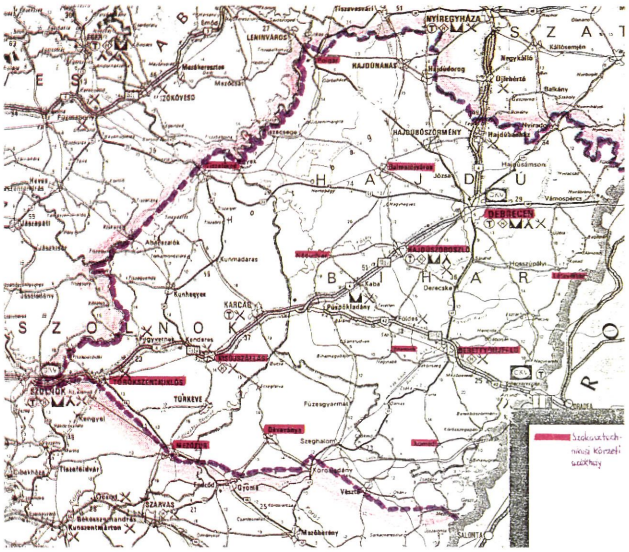


16.
Bitumenszóró üst



17.
Kavics-prizma pót-padkával

ellen homok-, salak- vagy zúzalékszórással kell védekezni. A szükséges szóróanyagokat az út padkáján kell tárolni. A hóeltakarítás eszközei a kezdetben csak lóvontatású hóekék, amelyek fából készültek és egy vagy két pár ló vontatta. A faekék könnyűek vol-



18.
A debreceni közúti kirendeltségek kezelésébe tartozó utak

tak, ezért hóekézés alatt kellően le kellett terhelni. 1950 után azonban egyre inkább elterjedtek a gépkocsi elejére szerelt, csörlővel emelhető és leereszthető vasekék, ami a mai egyszárnyú hóekének felel meg. A használatos hómarógép egy lánctalpas traktorra szerelt hómaródob volt.

A megyei úthálózat fejlődését figyelemmel kísérni az 1954. évi átszervezéssel megnövelt úthálózat *(18. sz. ábra)* miatt eléggé nehézkes. Szerencsére ez az állapot nem tartott sokáig. Mindenesetre a II. sz. mellékletben közölt 1955. évi fenntartási költségek az 1951. évinek majdnem kétszeres mértéke a megnövekedett hálózatra is visszavezethető (IV. sz. melléklet). A hálózat fenntartási, útépítési gyakorlata az átszervezéssel lényegében nem változott: a létrehozott kirendeltség továbbra is megrendelője, ellenőrzője, kifizetője minden munkának. Még a téli út- és hóállapotokról is az információt az Útfenntartó Vállalat útőrei adják. De, hogy ez a szakaszos útőri rendszer nem a leghatékonyabb, jelzi az az intézkedés, hogy már 1954. évben bevezették az útőrök premizálását. A módszer és a kiértékelés eléggé bonyolult volt. Az útőrök közvetlen felettesei és a kirendeltség illetékes mérnökei pontozták az útőri szakaszon a kőpálya és a padkák műszaki állapotát, az úttesten kívüli útterületek és az úttesttartozékok rendezettségének fokát. Egy meghatározott pontszám után kaphatott az útőr prémiumot. A prémium nem konkrét pénzösszeg volt, hanem természetbeni juttatás. Éspedig: 1. 2 kat. hold évi fűtermése, 2. 30 db 40 cm átmérőjű kétköteles rőzseköteg legfeljebb 6 cm átmérőjű gallyakkal és 3. a szakaszán (v. máshol, de meghatározott helyen) az útmenti gyümölcsfák termése. Az útőri munka ellenőrzésének szigorodását jelzi, hogy a KPM kénytelen volt elrendelni (18/70/1954. (IX. 1.), hogy az Útfenntartó Vállalat körzeti vezetője havonta legalább 20 napi esetben a munkaterületen köteles tartózkodni, s itteni ténykedéséről naplót vezetni.

Az 1954-55. évek korszerűsítései a főutak egy-egy (6,0-10,0 km hosszú) szakaszának burkolat- (6,0 m-re) és korona- (10,0 m-re) szélesítése és azt követő teljes burkolatszélességű valamilyen bitumenes szerkezetű pályaerősítése volt, ami itatott makadám és hengerelt kötőzúzalék, vagy hengerelt aszfalt egyaránt lehetett. Ekkor készült ilyen paraméterek mellett a 43. sz. szegedi főút 12,0-21,0 km és a 36. sz. miskolci főút 51,0-53,0 km közti szakaszok korszerűsítése. Az alsórendű utakon a meglévő 3,0 és 4,0 m széles kőpályák vizes makadám hengerlése, erősítése folyt. Egynémely főúton is még csak ilyen beavatkozás történik. Pl.: a 33. sz. füzesabonyi főúton 9,0 km, a 36. sz. miskolci főúton 17,0 km hosszúságban. A két év alatt összesen 150 km, zömében 3,0 és 4,0 m széles kőpálya áthengerlése készült el, amely mennyiségből mindössze 30 km volt a nem Hajdú-Bihar megyei. S ha meggondoljuk, hogy ez a 30 km a teljes hengerlésnek 20 %-a, míg a kezelt hálózatból 35 % nem saját megyei, egyértelművé válik az ilyen jellegű átszervezés hibája és hátrányai. De maradva a korszerűsítéseknél és áttérve a hidakra, e két évben fejeződött be a Balmazújváros-hajdúszoboszlói, a Polgár-hajdúnánási, valamint a 33. sz. és 36. sz. főutakon a Keleti-főcsatorna hídjának építése, továbbá elkezdődött a Tiszacsege-debreceni úton egy KFCS híd építése. De megépül továbbá 3 kishíd és a 4. sz. főúton az apavári híd megerősítése készül el. A hidakról szólva meg kell említeni, hogy 1945 óta több hidat épített a közutak alatt a vízügyi ágazat, különféle csatornák építése és belvízszabályozásokkal egy időben. Tekintettel arra, hogy ezek a hidak az útterületre estek, útügyi érdek volt ezeknek az útügyi szolgálat kezelésébe vétele. Előzetes egyeztetés után 6 ilyen kishíd kezelésbe vételére került sor 1956. január 1-jei hatállyal.

Talán legjelentősebb munka, amely ezekben az években készül el, a 4. sz. főút szajoli elkerülő szakasza, amely 5,5 km hosszban teljesen új útként épül meg. A Tiszántúlon átvezető főutak közül a 4. sz. főút az, amelynek kiépítésére a legnagyobb gondot fordítják, nyilván: ez a legforgalmasabb is. De a fenntartás is itt kellett legyen a legalaposabb, annál is inkább, mert erre a főhatóság is nagy figyelmet fordít. Úgyannyira, hogy egy rendelkezésével (732/215/1955. KPM) ezt az utat „reprezentatív útnak" jelöli ki, s ennek megfelelő ápolását, gondozását írja elő.

A technológia a hagyományos vizes makadámról lassan kezd elmozdulni a bitumenes technológiák felé, s a tanulóidő alatt, míg a szakemberek és a munkások azt elsajátítják, kudarcok is előfordulnak. Ezen időszak alatt készült folyékony bitumenes portalanításokat (FB) 1955-ben felülvizsgálták. Hét konkrét útszakasz portalanításából kettőről állapították meg egyértelműen azt, hogy műszakilag megfelelő, a többi csak 40-50 %-ban volt megfelelőnek ítélhető, de volt közte olyan is, amely egy év múlva tönkrement. A hibák indokai közt szerepelnek: a burkolat előzetes kátyúzásának elmaradása, a bitumen permetezése után beállott eső.

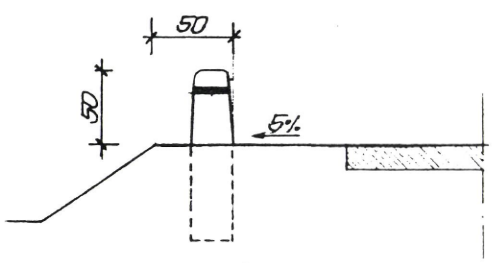
A forgalomtechnika ez idő tájt még igencsak „gyerekcipőben" jár, bár érvényben van az 1940. évben kiadott első KRESZ. A forgalmi szabályokat jelző táblák száma jelenéktelen, s inkább az útirányt jelző táblák gondozása jelent problémát. De helyenként megtalálhatók még a — mondhatni ősi — vasból készült kerékvetők és útkorlátok, s az útirányjelző táblák zöme fából van, festése kopott. *(19., 20. és 21. ábra)* Erre felfigyelt a főhatóság és rendelkezett (7311/92/1952. (IX. 1.) KPM) arról, hogy az útirányjelző táblákat újra kell festeni, mert olvashatatlanok. A táblákat — lehetőség szerint — vaslemezűre kell

cserélni, s a vas úttesttartézokékat folyamatosan vasbetonra kell kicserélni.

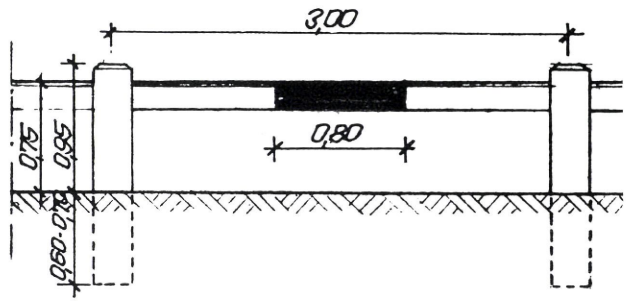
Az időszak talán legjelentősebb vállalkozása volt az úthálóat 1954. II. félévében végzett megfelelőségének a vizsgálata. A KPM által meghatározott értékelés szempontjai kiterjedtek az a/ alépítmény állapotára, b/ a burkolat vastagságára, c/ a burkolat szélességére, d/ a vízelvezetés állapotára, e/ a lejtviszonyokra, f/ az irányviszonyokra, g/ a hidak és átereszek méretére, állapotára. A felmérést a körzeti vezetők végezték. Az értékelés — minden bizonnyal — erősen szubjektív volt, ami megbízhatóságát bizonytalanná teszi. Másrészt sajnálatos, hogy a kiértékelés és annak írásos rögzítése nem utanként, hanem vizsgált paraméterenként történt, amiből egy adott út paraméterei nem rekonstruálhatók. Ennek ellenére az összesítés adatai is tanulságosak, s a hálózat általános műszaki állapotára engednek következtetni (V. sz. melléklet). Első tényként megállapítható, hogy az elsőrendű főutak — a 4. sz. főút Szajol-Újfehértó között és a 4/a sz. főút Püspökladány-országhatár között — azok teljes 207,385 km hosszán az alépítmény és burkolata vastagságát tekintve megfelelő. A burkolat szélessége megfelelő (6,1-7,0 m közti) 75,9 km hosszban, még eltűrhető (5,0-6,0 m közti) 123,2 km hosszban és van 12,2 km ennél keskenyebb nem megfelelő útszakasz is. Megállapítható azonban az is, hogy a másod- és harmadrendű főutak jelentős hossza 4,0 m és az alatti burkolatszélességű, míg az összekötő utak legtöbbje 3,0 m alatti. Sőt! A 3,0 m alatti burkolatú utak a teljes hálózat 47 %-át teszik ki, tehát az utaknak közel a fele 3 m burkolatszélesség alatt van, azaz tulajdonképpen csak egy nyomon járható. Az utak minősítéséből levont következtetés, hogy 340 km úton erősítő hengerlést kell végezni, természetesen a meglévő 3,3 m szélességben.

1953/54. évi forgalomszámlálás 1954. augusztusi előzetes értékelését a főutakon és egyes fontosabb összekötő úton a VI. sz. melléklet mutatja be. A forgalomszámlálásokról külön is szó lesz még, ezért ezúttal csak annyit: kiderül, hogy az I. és II. rendű főúton a napi járműnagyság közel azonos, míg a III. rendű főutakon ennek fele, az összekötő utakon még ennél is kevesebb. Viszont meglepő, hogy a 36. sz. miskolci főúton — már akkor — minden főutat felülmúló nagyságrendű forgalom volt.

Erről az időszakról szóló jellemző irat az, amely a szűkebb értelemben vett kirendeltség 1955. évi költségelőirányzatát tartalmazza. Eszerint a kirendeltség — a béralapon kívül — éves dologi kiadásaira 117.989 forintot tervezett, amiben a legnagyobb tétel (79.500 Ft) az utazási, szállás- és költöztetési költség. Ezt nagyságrendben a postaköltség (7.672 Ft) követte. A jutalmazásra és segélyre 2.855 forint, fűtés- és takarításra 4.042 forint, világításra 1.495 forint összeget irányzott elő. A költségterv előirányzatai között szerepeltek kuriózumnak is beillő tételek, mint a kerékpárjavítás, gumicsizma és esőköpeny beszerzés, de tervezték műszerek beszerzését és irodabútorok felújítását is. A felsorolás utolsó tétele: kulturális támogatás 375 forint. Vajon ez mire volt elég? Összegezve és mai szemmel furcsának tűnő tételeitől eltekintve egy bizonyos: a megyei útügyi



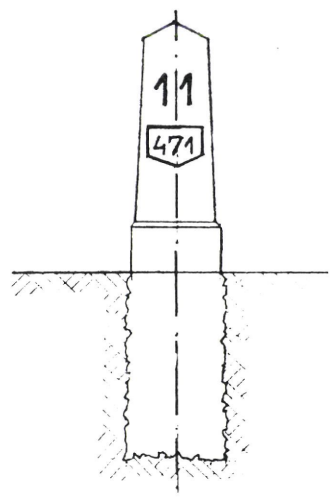
19.
Beton kerékvető



20.
Vasbeton útkorlát

irányító szervezet önfenntartási költsége a mai viszonyokhoz képest szinte hihetetlenül csekély. Bár kétségtelen, hogy e szervezet kivitelezést, végrehajtást közvetlenül nem irányított, a nagyobb regie inkább az útfenntartóknál volt.

Az úthálózat burkolatnemenkénti megoszlását az 1956. január 1. volt állapot szerint hosszak és a burkolt felületek szerint a VII. sz. melléklet táblázata mutatja be. Két feltűnő tényre érdemes ennél felfigyelni: 1. még mindig vizes makadám burkolatú 1720 km út, a teljes hálózat 75 %-a, 2. hengerelt aszfaltburkolat mindössze 23 km van, azaz 1 %!



21.
Kilométerkő

Az 1956-os évvel indult a II. ötéves tervidőszak megtorpanását két ok is előidézte: egyrészt az 1956. évi politikai események, másrészt az 1958. évi, a közúti szervezetet érintő újabb átszervezés. Mindezen események ellenére a közúti fejlesztések folytatódnak, a hálózat fenntartása pedig új alapokra helyezve is a fejlődést szolgálja.

A korszerűsítések természetesen ezúttal is elsősorban a főúthálózatra összpontosulnak. E munkák közül elsősorban a 4. sz. Bpest-Debrecen-ungvári

főutat kell említeni, amelynek Szolnok megyei szakaszán befejeződött a Szajolt elkerülő szakasz építése. Ugyancsak elkészült a megyei szakaszon, Fegyvernek-Kisújszállás és Karcag térségében, összesen mintegy 14 km hosszúságban pályaszélesítés és azt követő hengerelt aszfalttal történő megerősítés. További korszerűsítés folyt a Szolnok megyei harmadrendű utakon 8 km hosszban, aminek műszaki tartalma: átkelő szakaszok szélesítése, utána FB-vel itatott makadám erősítése. A saját területünkön a legjelentősebb volt a 4. sz. főúti korszerűsítés beindulása Püspökladány és Ebes között, közel 40 km hosszon. A 7 m-re történt szélesítést hengerelt kötőzúzalékos pályával zárták. Pályaszélesítés és kötőzúzalékos erősítést kapott a 36. sz. miskolci főút két szakaszon — Polgár és Görbeháza térségében — 30 km hosszban. A 43. sz. szegedi főúton Csökmőn történt szélesítés után — érdekes módon — vizes makadám épült. A 48. sz. főúton, Debrecen határában egy 6 km hosszú szakasz szélesítés után bitumenes itatást kapott. Különböző alsórendű utakon rövidebb (1-2 km) szakaszokban történt pályaszélesítés (6,0 m-re) bitumenes itatás összesen 9 km hosszban.

Szervezeti változások

A II. világháború utáni átszervezések első szele, mintegy előkészítő folyamata volt a törvényhatósági utak állami kezelésbe vétele. A 6900/1948. Korm.sz rendelete az, amely ezt elrendeli, s egyúttal öt évet szab az átadás-, átvétel végrehajtására. Az ütemterv szerint 1949. évben 4121 km, a következő három évben évente 5000 km és az utolsó évben 6200 km út átadására került volna sor. Ez a rendelet vármegyéket is von össze, többek közt Bihart Hajdúval. Ekkor lesz 24 helyett 19 megye az országban. Ám ezt a kiszabott folyamatot a kormányzat lassúnak találta, ezért már 1949-ben 4278/1949. MT sz. rendelet kimondja, hogy valamennyi, a törvényhatósági alap, a törvényhatósági jogú városok, a megyei városok és a községek kezelésében lévő közutat 1950. január 1-vel állami kezelésbe kell venni. A rendelet egyúttal megszüntette a törvényhatósági útalapot is. A rendelkezéssel országosan mintegy 14.200 km közút került állami kezelésbe. Ugyanakkor a helyi jelentőségű utak a községek és városok (később „tanácsok") kezelésébe kerülnek.

A felszabadulást követő évek további fontos útügyi rendelkezése volt „Az állami úthálózat kialakításáról" szóló. A közlekedésügyi miniszter ezzel a 6100/1948. sz. rendeletével a közutak osztályba sorolását szabályozta. Ez a rendszer kisebb változtatással, a mai napig is él. Eszerint a közutakat, azok fontossága, a közúti hálózatban betöltött szerepe szerint 1. főutak, 2. összekötő, 3. bekötő- és 4. vasúti, hajóállomási utak osztályába kell sorolni. A megyei utak rendszere a *6. sz. táblázat* szerint alakult.

6. sz. táblázat

HAJDÚ-BIHAR MEGYE FŐÚTJAI 1950. ÉVBEN

Elsőrendű főutak: (135,766 km)
4. sz. Budapest-Püspökladány-Debrecen-Ungvár
4/a sz. Püspökladány-Biharkeresztes-Kolozsvár
Másodrendű főutak: (216,203 km)
33. sz. Tiszafüred-Debrecen
36. sz. Miskolc-Debrecen
43. sz. Debrecen-Szeged
48. sz. Debrecen-Máramarossziget
Harmadrendű főutak: (71,353 km)
333. sz. Polgár-Nyíregyháza
439. sz. Gyula-Furta
471. sz. Debrecen-Vásárosnamény

Ezen felül a főutak között is különbséget kell tenni: az elsőrendű főutak országrészeket kapcsolnak a fővároshoz, a másodrendű főutak nagyobb városokat, régiókat kötnek össze és a harmadrendű főutak a kisebb városokat egymással és a megyeszékhellyel kapcsolnak össze. Ennek megfelelően a főutakat egy, kettő és három számjegyből álló számokkal jelölték meg. Az utak új elnevezést is kaptak, az összekötött helységnevek alkalmazásával.

Mielőtt még az útügyi átszervezésre rátérnénk az Államépítészeti Hivatal irányító személyzetét mutatjuk be a *7. sz. táblázaton.*

7. sz. táblázat

AZ ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATAL TERÜLETI SZERVEI 1950.

	Körzetek	Vezetők	Hálózat (km)	Útőri létszám (fő)
Hajdú megye Hiv.székhely: DEBRECEN	DEBRECEN	Mocsár Kálmán útmester	107,8	18
	POLGÁR	Vida Viktor útmester	115,0	20
	BALMAZ-ÚJVÁROS	Kiss Kálmán útmester	138,0	24
	DEBRECEN	Somlósi Károly útbiztos	152,4	25
	H.-BÖSZÖRMÉNY	Szűcs Lajos útbiztos	153,4	27
	KABA	Lévai Péter útmester	149,3	18
Bihar megye Hiv.székhely: BERETTYÓ-ÚJFALU	B.-ÚJFALU	Pusztai László útmester	135,2	24
	B.-SZENTMÁRTON	Szilágyi Jenő útbiztos	107,8	20
	KOMÁDI	Czakó Lajos útbiztos	146,8	24
	NAGYLÉTA	Rupp László útbiztos	170,1	28
	SARKAD	Dobos László útbiztos	129,2	22

Az útügyi szervezet szempontjából is mozgalmas évek soron következő intézkedése volt a közigazgatási rendszer létrehozásának előkészítéseként az Államépítészeti Hivatalok építészeti-műszaki feladatai ellátásának megszüntetése 1948. január 1-től. Majd ezt követi a második lépcső: 340/1949. MT rendelete, amely 1950. január 1-vel megszüntette az Államépítészeti Hivatalok házilagosan végzett fenntartási tevékenységét és azt az egyidejűleg létrehozott útfenntartó vállalatok feladatává tette. S a harmadik lépcső: 1950 augusztus 1. Megalakultak a községi, városi, járási és megyei tanácsok, mint a közigazgatás új szervei (143/1950. (V. 18.) MT). A tanácsok megalakulásával együtt megszűntek a trianoni békekötés miatt létrejött töredék megyék is, megszűnik Hajdú és Bihar megye, s létrejön Hajdú-Bihar megye Debrecen székhellyel. A tanácsi szervezet létrehozása azzal járt együtt, hogy a tanácsok hatáskörébe került a többi ágazattal (ipar, egészségügy, kereskedelem, oktatás stb.) együtt az útügy is, s ezzel e rendelet megszüntette az Államépítészeti Hivatalokat. Az útügy irányítója a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak közlekedési osztálya lett. Ez az útügyi szempontból fontos döntés, amely a 73 éve fennálló és jól prosperáló Államépítészeti Hivatalokat megszüntette, nem bizonyult tartósnak. Mint látni fogjuk, rövidesen újabb szervezeti változások követik. Az Államépítészeti Hivatalnak emléket állítani szándékoztunk azzal, ha bemutatjuk a hivatal megszűnése előtt utolsó szerveinek székhelyeit és irányító műszaki munkatársait. *(I. sz. melléklet)*

Összefoglalva a végeredményt:

— Hajdú-Bihar megye néven létrejött közigazgatási egység vezetését a Hajdú-Bihar Megyei Tanács látja el,
— az Államépítészeti Hivatal megszüntetésével egy időben létrejött a megyei tanács közlekedési osztálya,
— az államosított teljes úthálózatból létrejött az állami utak kategóriájába tartozó 1477,3 km út megyei törzshálózata, egyéb utak tanácsi, illetve üzemi kezelésbe kerültek,
— az állami utak fenntartásának végrehajtására létrejött az Útfenntartó Vállalat,
— a fenntartási, építési gépek az országos hatáskörű Útgépjavító és Kölcsönző Vállalat tulajdonában vannak, ahol javításuk, karbantartásuk történik.

Az úthálózat fenntartásáért felelős megyei közlekedési osztály zömében a volt debreceni és berettyóújfalui ÁÉH műszaki irányító személyzetéből alakult. Az osztály megbízott vezetője Bereczky Sándor főmérnök, majd 1953-tól kinevezett osztályvezetője Mocsár Kálmán útmester. Az osztály dolgozóit és munkaköreit érdemes az utókor számára megörökíteni. *8. sz. táblázat)*

Az osztály semmiféle végrehajtó szervezettel nem rendelkezett: még az útőrök is az Útfenntartó Vállalat állományában voltak. Az osztály feladata volt a fenntartás minden fázisának, a fejlesztési és üzemeltetési munkák megrendelése és azok végrehajtásának ellenőrzése, majd a munka díjának kiegyenlítése. Az útőri rendszer a hálózat akkori körülményeinek tulajdonképpen megfelelt. Egy hátránya volt: az ellenőrzés nehézkessége. Ennek igazolása az a jellemző eset, amikor a minisztériumi kerületi felügyelő a 33. sz. Tiszafüred-Debrecen főút veszélyesen rossz és elhanyagolt állapotát kifogásolta a megyei közlekedési osztálynál. Az osztály kezdeményezésére az Útfenntartó Vállalat vizsgálatot indít és megállapítja, hogy az út a balmazújvárosi körzet szakaszán kriminális, mert „az útőrök munkakerülők és fegyelmezetlenek", irányításuk, ellenőrzésük laza. Majd intézkedtek az útőrök cseréjéről. A közlekedési osztály felügyelte az Útfenntartó Vállalaton kívül a debreceni villamosvasutat, a vízés csatornaműi vállalatot, s ezen keresztül a városi tömegközlekedést, valamint a megyei ivóvízellátást. Ugyanígy bemutatjuk a *9. sz. táblázaton* az Útfenntartó Vállalat műszaki vezetőit is, hiszen közülük kerül ki a később létrehozott Közúti Igazgatóság több dolgozója.

8. sz. táblázat

A HAJDÚ-BIHAR MEGYEI TANÁCS V. B. IX. KÖZLEKEDÉSI OSZTÁLYA 1951.

Osztályvezető:
Bújdosó Imre, majd
ideigl. megb. 1953-ig Bereczky Sándor főmérnök
1952. 09. 24-től Mocsár Kálmán útmester
Műszaki vezető:
Bereczky Sándor főmérnök
Útmérnökök:
Botos Gábor főmérnök
Szász István főmérnök
Bartha Dániel mérnök
Műszaki technikus:
Szatmári Zoltán technikus
Műszaki előadók:
Kiss István körzeti technikus
Mezei Olga műszaki rajzoló
Adminisztr. előadók:
dr. Tunyogi János szállítási előadó
dr. Horváth Endre jogi előadó
Erdélyi Lászlóné gyors- és gépíró
Kálmándi Anna iratkezelő
Gépkocsivezető:
2 fő (változó)

9. sz. táblázat

A DEBRECENI ÚTFENNTARTÓ VÁLLALAT MŰSZAKI VEZETŐI 1951.

Igazgató: Debreczeni István
Főmérnök: Gabrielisz László (1953. évtől: Dancsházi Artur)
Építésvezetők: Szekerka Béla
(1953-tól főépítésvezető: Gabrielisz László
Losonczi László)
Munkakörzetek vezetői:
I. körzet: Ludányi Antal
Körzeti vezetők: Szilágyi József
Lévi János
Molnár Károly
Szatmári Lajos
II. körzet: Egri Alajos
Körzeti vezetők: Takács József
Zöld Sándor
Gali István
Egri András
Gépesítési ügyintéző: Vadnai László

A közlekedési osztály 1952-ben 21 főre nő. A növekmény 4 útmesteri és 4 hídőri munkakör.

Az 1952. évben a Népgazdasági Tanács 381/19/1951. sz. rendeletével létrehozta az „Útfenntartó Teherfuvarozási Vállalatot", amely az Útfenntartó Vállalattól a rendelet értelmében átvett járművekből egy 116 tehergépkocsi és 27 pótkocsiból álló parkot hozott létre. Javító műhelyek átvételére is sor került. Szolgáltatásaival elsősorban az építési feladatokat segíti. 1955-ben átalakul „Kőanyagszállító Vállalattá", s ehhez átvesz az útfenntartótól rakodómunkás létszámot is.

Újabb átszervezés, amely a tervidőszak kellős közepén, 1954. április 1. napján lép életbe. A Minisztertanács 517/4/1953. sz. rendelete úgy intézkedik, hogy „az állami közutak és azok hídjai felügyeletét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium látja el". Ezért a megyei tanácsok közlekedési osztályai megszűnnek. A közutakat kezelők szerint három kategóriába sorolja: állami, megyei és községi tanácsi kezelésű utakra. A KPM a közutak közvetlen felügyeleti jogkörét az országban 12 helyen létrehozott „közúti kirendeltségekre" ruházza át. Az útfenntartó vállalatok felügyeleti jogkörét ugyancsak a KPM veszi át, egyúttal a 19 vállalatot 12-re vonja össze a kirendeltségekkel azonos székhellyel. KPM Közúti Kirendeltségek szerveződtek és Útfenntartó Vállalatok maradak: Budapest, Debrecen, Eger, Győr, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár és Zalaegerszeg székhellyel.

„A közúti szolgálat átszervezése" címet viselő rendelkezés jól megbolygatta az úthálózatot is, amennyiben a megyehatároktól független kirendeltségi határokat hozott létre. A hálózat felosztásában még az átszervezés hatályba lépése előtt, az illetékes közlekedési osztályvezetők, az útfenntartó vállalati igazgatók és a minisztériumi kerületi felügyelő (ez idő szerint Hajdú-Bihar megyében Somlai Alfréd főmérnök) megállapodtak. A megállapodás eredménye a debreceni kirendeltség esetében *(10. sz. táblázat)* a következő volt:

10. sz. táblázat

Hajdú-Bihar megyei hálózat	1.484,430 km
lead nyíregyházi kirendeltségnek	17,913 km
átvesz Békés m.-i hálózatból	240,969 km
átvesz Szolnok m.-i hálózatból	561,327 km
a debreceni kirendeltség úthálózata	2.268,813 km

A legnagyobb úthálózati keveredést a kaposvári kirendeltség „szenvedte", mert úthálózata Somogy mellett Zala, Fehér, Veszprém és Tolna megye egyes útjaiból állt össze, de több kirendeltség a saját és a szomszédos három megye útjaiból állt össze. A debreceni kirendeltség hálózata tehát megnőtt jelentősen *(IV. sz. melléklet)*, s emellett, az egy saját megyei komp (Ároktő-Tiszacsege) mellé további hét tiszai komp jutott kezelésébe.

A kirendeltség tehát 1954. április 1-től megkezdi munkáját, helyileg ugyanott, ahol eddig (a régi megyeszékház: Debrecen, Vörös Hadsereg útja 54. sz.) a volt megyei közlekedési osztályból kiválasztott 10 fővel. Az iroda négy helyiségből és egy pinceraktárból áll (47 m^2). A kirendeltség vezetője Bereczky Sándor főmérnök, 3 útimérnökkel, 2 útmesteri, 1 technikusi, 1 jogi képzettségű és 2 adminisztratív dolgozóval szervezi meg a munkát. A megyei közlekedési osztály többi volt dolgozója vagy a tanács város- és községgazdálkodási osztályához, vagy az Útfenntartó Vállalathoz került.

Természetes, hogy a KPM felügyelete alá kerülnek végül az Út-, Vasúttervező Vállalat, az Útigépjavító és Kölcsönző és a Közúti Kőanyagszállító Vállalat is, majd az 1955. évben 11/96/1955. KPM alapító oklevéllel létrehozott Útügyi Kutató Intézet is. Alighogy elcsitultak az átszervezés hullámai, a minisztériumban már munkált az újabb átszervezési szándék. Olyannyira, hogy 1957. május hónapban megjelent „Az útfenntartó iparág profilozása" címet viselő, 313.765/1957. KPM sz. rendelet. A részletes, mindenre kiterjedő rendelet bevezetőben közli, hogy dr. Csanády György, a közlekedési miniszter első helyettese, a PM és OT előzetes egyetértésével jóváhagyta az „átprofilozási tervet". Eszerint az országban lévő 12 KPM kirendeltség megszűnik és helyette KPM Közúti Igazgatóságok alakulnak, amelyek ezután költségvetésből gazdálkodó szervekként fognak működni. Az új igazgatóságok illetékességi területe azonos marad a volt kirendeltségekével. Ezután a rendelet felsorolja az igazgatóságok feladatait, amelyek alapvetően eltérnek a kirendeltségtől. Ugyanis kimondja, hogy az igazgatóság saját létszámával és eszközeivel ellátja házilagosan az utak és hidak rendszeres karbantartását, emellett természetesen ellátja az úthatósági, valamint az építtetői feladatokat is. A rendelet az új igazgatóságok szervezeti tábláját is közli. *(IX. sz. melléklet)*

A Közúti Üzemi Vállalatokká átalakuló Útfenntartó Vállalattól az igazgatóságok átveszik a fenntartási munkás (útőri), a műszaki és adminisztrációs szükséges létszámot és az eszközöket (szerszám, anyag, raktári készlet egy része, rakterület, épületek stb.). A vállalat feladata marad a nagyjavítás és korszerűsítés, valamint új utak építése. A rendelet a profilozás végrehajtásául 1957. június 30. határidőt jelöli meg. Ebből azonban nem tudni miért, semmi sem lett, mert egy június 20-án keltezett minisztériumi levél (315.157/1957. KPM) a határidőt hatálytalanítja és ígéri, hogy az új határidőt később közölni fogja. Addig is az előkészületek folytatását rendeli el, amiből kiderül, hogy valóban csak halasztásról van szó.

A végrehajtás új határidejére vonatkozó rendelkezést nem sikerült megtalálni. Azonban az, hogy 1958. március 28-án kelt és Csanády György miniszterhelyettes által aláírt okmány (206.938/1958. KPM) Kalácska János személyében a debreceni igazgatóság vezetőjét, igazgatóját kinevezi, azt jelenti, hogy az „útfenntartó iparág profilozása", s ezzel a Debreceni Közúti Igazgatóság szervezete 1958. május 1-vel létrejött.

A Debreceni Közúti Igazgatóság negyedszázada

A SZERVEZET KIALAKULÁSA

Az igazgatóság megalakulása tehát megtörtént, a hivatali központ helye maradt változatlanul a volt „megyeháza", egynéhány helyiségével. Az igazgatóság állományába 541 dolgozó került, akik azonban részben Szolnok és Békés megyei dolgozók.

Egy 1958. június 30-án kelt létszámjelentés szerint a létszám megoszlása az alábbi:

műszaki irányító	31 fő
közgazdasági és admin.	16 fő
útőr	430 fő
szakmunkás	7 fő
segédmunkás	53 fő
kisegítő	4 fő

Az előző évi 12 fős kirendeltségi létszámhoz viszonyítva óriási változás! Az utókor megbecsüléseként szolgáljon, hogy az igazgatóság alapításakor volt Hajdú-Bihar megyei dolgozókat név szerint felsoroljuk *(VIII. sz. melléklet)*.

A fenntartási területi szervezet alapegysége a korábbihoz hasonlóan a „szakasztechnikusi körzet", amelynek vezetője a szakasztechnikus, hálózata 140-160 km között változó. Az igazgatóság területén 15 szakasztechnikusi körzet volt alakulásakor.

Ezek székhelye, vezetői és útőri létszámuk (1958. XII. 31. napján) a *11. sz. táblázat szerinti.*

11. sz. táblázat

AZ IGAZGATÓSÁG SZAKASZKÖRZETEI

11. Polgár:	György József	(33 fő)
12. Hajdúböszörmény:	Vay Zoltán	(28 fő)
13. Balmazújváros:	Szilágyi József	(29 fő)
21. Debrecen:	Lévi János	(27 fő)
22. Nagyléta:	Takács József	(34 fő)
23. Hajdúszoboszló:	Molnár Károly	(25 fő)
24. Nádudvar:	Egri András	(29 fő)
31. Bihartorda:	Sugár Lajos	(30 fő)
32. Berettyóújfalu:	Papp Mihály	(32 fő)
33. Komádi:	Farkas Dávid	(30 fő)
34. Dévaványa:	Somogyi József	(16 fő)
41. Törökszentmiklós:	Szőllősi István	(33 fő)
42. Tiszafüred:	Vámos István	(28 fő)
43. Karcag:	Szívós Béla	(28 fő)
44. Mezőtúr:	Szőllősi Mihály	(19 fő)

A szakasztechnikusi körzetek határait rekonstruálni nem sikerült, azt bemutatni nem tudjuk. A körzetek közvetlen irányítása a szakaszmérnökök feladata volt. A négy szakaszmérnök és a hozzájuk rendelt 3-4 szakaszkörzet az Igazgatósági útfenntartási csoporthoz tartozott. A másik — műszaki — csoport a nagyjavítások, korszerűsítések és útépítések építtetői tevékenységét látta el. A két csoportot a főmérnök vezette. A közigazgatási ügyek irányítója a főkönyvelő, aki a pénzügyi és könyvelési csoport útján a pénzügy-gazdasági tevékenység feje volt *(VIII. sz. melléklet)*.

AZ ELSŐ ÉVEK ALAPOZÁSA

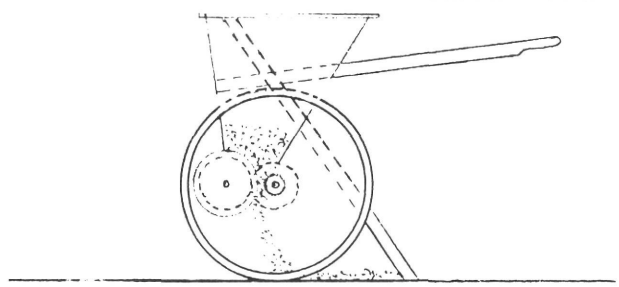
Az új szervezet, megalakulásakor azonnal, átvette a közvetlen fenntartás ellátását, s ha az első — csonka — évben szerény értékű munkateljesítmény született is, ez 1960-ra jelentősen nőtt. Ezzel együtt fokozatosan növekedett a vállalatban végeztetett felújítások és korszerűsítések értéke is *(X. sz. melléklet)*. Az átmenet kényszere, hogy 1958-ban még a vállalattal is végeztet fenntartást (kőburkolatok fenntartása) 1960-ra a karbantartás valamennyi részfeladatát az igazgatóság egyedül, évente növekvő mennyiségben látja el.

Az 1958. évi házilagos és vállalati pénzügyi teljesítmények nagyságát megyék közötti bontásban a *12. sz. táblázat* mutatja be.

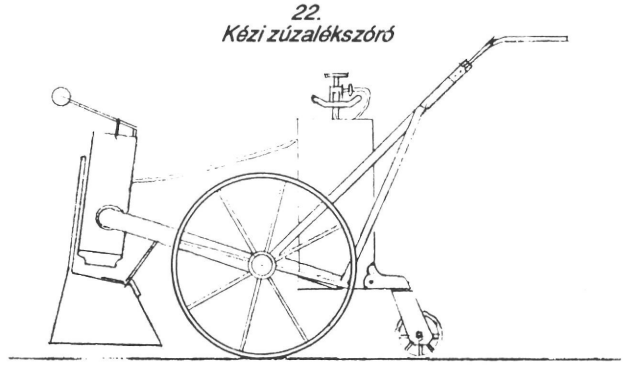
Korábban már említés történt arról, hogy a több megyére kiterjedő útügyi hatáskör nem volt szerencsés dolog, mert a pénzügyi lehetőségek elosztása erősen szubjektív, nem veszi figyelembe az úthálózati arányokat. Így pl. az úthálózat 11 %-át kitevő Békés megye az előirányzatnak csak alig 7 %-ában részesül. De hátrányosan érintette az elosztás Szolnok megye útjait is.

Az igazgatóság megalakulásakor a fenntartáshoz szükséges gépekhez alig jutott. De nem is juthatott, mert az Útfenntartó Vállalatnak is alig volt gépe. Az átvett állóeszköz értéke év végével 1.068 eFt értékű jármű és 900 eFt értékű gép. A járművek: 1 db tehergépkocsi, 4 db motorkerékpár, 3 db személygépkocsi és 1 db Cs. 800-as vontató. A gépek: útgyalu 1 db, hóekék, bitumenmelegítő üstök, forgódobos zúzalékszárító, kézi hengerek és vastalicskák. Hát így indult el a fenntartás gépesítése az igazgatóságnál! *(Néhány egyszerű gép a 22. és 23. ábrán.)* Az úthálózat fejlesztését az átszervezés hátrányosan érintette: folytatódtak a korábban megkezdett korszerűsítések, így a 4., a 36. és 43. sz. főutakon.

Az előző évek kiszélesített burkolatára kötőzúzalékos hengerelt aszfalt erősítés került a 4. sz. és a 43. sz. főutakon, továbbá a korszerűsítés után felületi bevonat kerül a 48. és a 471. sz. főutakra. A 33. sz.



22.
Kézi zúzalékszóró



23.
Útfelszárító készülék

12. sz. táblázat

Az 1958. évi költségek megoszlása

Hajdú-Bihar megyére:	vállalati házilagos	12.600 eFt 21.000 eFt
	Összesen:	33.600 eFt
Szolnok megyére:	vállalati házilagos	2.800 eFt 8.850 eFt
	Összesen:	11.650 eFt
Békés megyére:	vállalati házilagos	3.200 eFt
	Összesen:	3.200 eFt

főúton a megyehatártól a balmazújvárosi (Látókép) útelágazásig 6,0 m szélesítés épül és arra bitumenes itatott makadám. Folytatódik a 35. sz. főút további szakaszain a burkolat 6 m-re való kiszélesítése és kötőzúzalékos aszfaltmakadámmal történő lezárása. Szolnok megye útjai közül befejezik a szajoli elkerülő szakasz építését, elkészül Törökszentmiklós átkelés szélesítése és azon kötőzúzalékos aszfaltmakadám burkolat építése, valamint több harmadrendű főúton, összesen 12,3 km hosszban pályaszélesítés és itatott makadám hengerlés. Az alsórendű utakon 35 km hosszban készül el több úton szélesítés és itatott hengerlés. Békés megyében csak a 43. sz. főút korszerűsítése mellett több alsórendű úton, kisebb-nagyobb szakaszban elkészül 11,4 km kötőzúzalékos vagy bitumenes bevonat, 59,0 km szélesítés és bitumenes, részben vizes makadámmal történő erősítés. Elkészül három kishíd szélesítése, egy a 48. sz. főúton, kettő a szolnoki utakon.

A fentiekből is kiderül, hogy az 1956-os szünet ellenére az alapvető célkitűzések teljesültek: valamennyi főúton elkészült a pormentes burkolatfelület. A burkolatok szélessége a főutakon azonban még nem mindenütt éri el a 6,0 m-t, noha közel 250 km úthossz kiszélesítését végezték el. Épül a 4. sz. főúton a szajoli után a Karcagot elkerülő szakasz is. Egyre több burkolaton készült felületi bevonás (közel 150 km), míg a kiszélesített pályákon, azok csaknem egyharmadán már kötőzúzalékos hengerelt aszfalt az erősítés készült. De készült vizes makadám szerkezettel is szélesítés, és erősítő hengerlés egyaránt (135 km hosszban). Ezeket összegezve elismeréssel kell értékelni azt a teljesítményt, amit a csonka öt év alatt és az ismertetett gépesítési fok mellett, a megyei útépítés és -fenntartás produkált. Közel 430 km hosszú úton történt valami: szélesítés, heng. aszfalt, itatott vagy vizes hengerlés, vagy éppen portalanítás. A bitumenes technológia egyre nagyobb térhódítását jelenti, hogy 500 m^3 összkapacitású bitumentároló rendszer kiépítését kezdték el Hajdúböszörmény, Hajdúdorog, Balmazújváros, Biharnagybajom, Komádi és Dévaványa vasútállomások közelében.

A vállalati kivitelezések szerződéseinek ez idő szerint kötelező mellékletei a technológiai utasítások, melyeket az igazgatóság elfogad vagy módosít. Tanulságos ebből egyet bemutatni, amelynek tárgya éppen a 4. sz. főút 102-104 kmsz. között végzett vállalati kátyúzás.

Kivonatosan az alábbiakat tartalmazza:

— a burkolat laza részeinek kibontása, kitakarítása
— a felületeket drót vagy „piasszava" kefével le kell kefélni
— a tiszta felületeket 1 kg/m^2 mértékben 50-60 °C meleg kátránnyal be kell vonni, illetve a kátrányt szét kell kenni kefével
— a forgódobban megkevert aszfaltkeverékkel a lyukat ki kell tölteni úgy, hogy felülete 5-10 mm-rel a burkolat fölött legyen, a keverék 90-110 °C hőfokú legyen
— a kitöltött kátyút vasdöngölővel be kell tömöríteni, majd vas- és kézihengerrel le kell simítani
— a keverék készítésének adagolása egy 800 kg-os forgódobban:

0/5 NZ zúzalék	240 kg
5/12 zúzalék	280 kg
12/22 zúzalék	224 kg
40-es bitumen	56 kg

— a dolgozókat munkavédelmi eszközökkel, ruhával el kell látni és a balesetvédelemre ki kell oktatni.

A téli forgalmi követelményeknél egyre inkább szerepet kap a pálya síkosság elleni védelme, a homok vagy salakszórás. Természetesen ehhez legfeljebb a talicska és a lapát áll az útőr rendelkezésére, vagy valamilyen bérelt jármű és az előre kiszállított érdesítő anyag. Rendszeres lesz a meteorológia időjárási előrejelzése. A hófúvás elleni védekezés érdekében a hajdú-bihari utak mellett összesen 5 km hosszban hóvédő erdősáv telepítése kezdődött el 1960-ban.

A bekötőút építések csigalassú üteme türelmetlenné tette a minisztériumot. Egy 1956. évi leiratában (732/68-2/1956. IX.) rosszallását fejezi ki emiatt, és az országos helyzetet bemutatva megállapítja, hogy 330 község és további 40 település van még bekötőút nélkül. Hajdú-Bihar megyében is a szükséges bekötőutaknak csak a 15 %-a van kiépítve. Ezért szigorú hangon elrendeli, hogy a bekötőút építéseket meg kell gyorsítani. Ennek ellenére: Hajdú-Bihar me-

gye által javasolt 21 km bekötőút építését nem engedélyezi, hanem csak 3 km-t!

Érdemes szót ejteni arról, hogy a KPM Közúti Kirendeltségeinek, de a megalakult közúti igazgatóságoknak is hosszú ideig vajmi kevés önállóságuk volt. Akár egy-egy korszerűsítés, egy szélesítés, de még áthengerlés programba vétele, vagy egy műszaki, illetve adminisztratív dolgozó felvétele, áthelyezése a KPM illetékes útosztálya előzetes engedélyével volt lehetséges. Később ez a személyzeti kérdésekben fokozatosan megszűnt, de az éves fejlesztési és fenntartási programok jóváhagyása minisztériumi hatáskörben maradt. Ennek lebonyolítása úgy történt, hogy a minisztériumi kerületi felügyelő, az igazgatóság — korábban a kirendeltség — székhelyén, a vezető (igazgató) és főmérnök jelenlétében vizsgálta át és indokait meghallgatva hagyta jóvá vagy netalán módosította az előirányzatokat és a programot.

A gépesítés szerény megindulását jelzi, hogy a főhatóság — már az 1950-es évek derekától gépkezelői, sőt művezetői tanfolyamokat indít évről évre folyamatosan. Dolgozóink részvétele ezeken még igen szerény volt: 2-3 főnél nem több.

A BITUMENES PORTALANÍTÁSOK ÉVEI

A III. ötéves terv időszaka (1961-65) alatt 221,5 millió forint értékű vállalati és 130,5 millió forint házilagos teljesítmény jutott a hálózatra. A költségek alapján az éves teljesítmények eloszlásán érezhető a Békés és Szolnok megyei utak leválása okozta megtorpanás. Ezt követően elsősorban a fenntartás fejlődik egyenletesen, azon belül is a burkolatok javítása. Ez 1963. évről 1965. évre megduplázódik (8,156 eFt-ról-16.015 eFt-ra). De ha meggondoljuk, hogy a teljes megyei úthálózatból (1475 km) 1962. évben még mindig 69,6 km a földút, 769,9 km a vizes makadám, tehát az 57 %-a kiépítetlen, érthető, ha a fenntartásnak sok gondja akadt.

Éppen ezért ennek az öt évnek — de még az azt követő éveknek is — alapvető feladata a madakámpályák portalanítása. Elsősorban a közúti üzemi vállalat felkészültségének köszönhető, hogy ennek az igénynek eleget tudtak tenni. 1962-ben — még a Szolnok megyei utakat is beleértve — közel 445 km vizes makadámpálya portalanítása készül, elsősorban vállalati kivitelezésben. Ez a csúcs!

Az egyes évek teljesítménye az alábbi:

13. sz. táblázat

PORTALANÍTÁSI TELJESÍTMÉNYEK:

	portalanítások	*heng.aszfalt építések*
1962.	444 km	
1963.	82 km	28,6 km
1964.	360 km	45,3 km
1965.	217 km	20,7 km

A hálózat fejlődésének másik iránya a korszerűsítéssel nagyobb teherbírású, különféle típusú, hengerelt aszfaltburkolatok építése. Három év alatt elkészül közel 95 km főúti korszerűsítés! Ennek jelentősége különösen abban érzékelhető, hogy ezekre az évekre esik a személygépkocsival való ellátottság kezdeti, rohamos emelkedése is: az 1000 főre jutó szgk. száma a megyében az 1960. évi 1,6-ról 4,9-re nő, több mint harmadfélszeresére.

A súlypont tehát egyértelműen a bitumenes munkákra helyeződik át, vizes makadámpálya 1963 után alig készül. Bitumenes itatott makadámpálya, akár a szélesítések után, akár a meglévő pályák megerősítése hengerléseként, annál több! Ami pedig a technológiát illeti, a választék bővül. Öntöttaszfalt-(coulé) felület elsősorban városi, nagyforgalmú szakaszon készül. Kötőzúzalékos hengerelt aszfalt a nagyforgalmú és bitumenes itatott hengerlésű pálya a külterületi szakaszokon. Ami pedig a konkrét útkorszerűsítéseket és felújításokat illet, a következők valósultak meg:

— Debrecenben megépült a 4. szl főúti Széchenyi és Kossuth utcák kötőzúzalékos aszfaltburkolata.

— A 471. sz. főúton a 18 kmsz. és megyehatár között a burkolat kiszélesítése és felületi bevonása készült.

— A 48. sz. főúton Vámospércs-Nyírábrány között pályaszélesítés és bitumenes itatott pálya készült.

— A 4. sz. főúton Püspökladány-Hajdúszoboszló közötti pálya kiszélesítése és kötőzúzalékos hengerelt aszfalttal való ellátása történt meg.

— Ekkor készült (1964) a hajdúszoboszlói átkelési szakasz szélesítése és új hengerelt burkolattal való ellátása.

— Majd a korszerűsítés — azonos technológiai paraméterek szerint — folytatódott Hajdúszoboszlótól Debrecenen át, annak északi határáig.

— Végül kötőzúzalékos pályaburkolatot kapott a szegedi főút Debrecen város határától a Pocsaj-Biharkeresztes-i úti elágazásig.

Kormányprogramként indult meg 1963. évben a termelőszövetkezeti utak kiépítése, amelyek alapvetően a mezőgazdasági tárca hiteléből, a KPM irányítása mellett és az igazgatóságok lebonyolításában épültek, megépítésük után pedig az illetékes szövetkezet kezelésébe kerültek. Ezek legtöbbnyire 4 m pályaszélességgel és itatott makadámszerkezettel épültek, 1963-1965 között 26 km hosszban és 19 millió forint értékben.

Az igazgatósági fenntartási tevékenység az 1958. évi megalakulást követően fokozatosan kezd tervezett formát ölteni, különösképpen, ami a burkolatok fenntartását illeti. A burkolatjavításokra — kátyúzásra — fordított költségekről pontos adatok állnak rendelkezésre, míg a bedolgozott mennyiségekre vonatkozóan 1958-1960. évről adataink nincsenek, ezeket közelítően becsült értékkel lehet figyelembe venni az alábbiak szerint:

14. sz. táblázat

KÁTYÚK JAVÍTÁSI TELJESÍTMÉNYEI

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Menny. (to)	22400	49500	51000	57000	48000	26000	17000	18000
Költség (eFt)	4.935	10.951	11.260	11.605	9.436	7.759	5.840	7.250
Fajl. ár (Ft/t)	220,31	221,23	220,78	203,60	196,58	298,42	343,53	402,78

Az adatok elemzéséből az alábbi következtetések vonhatók le:

— a hihetetlenül nagy tömegű kátyúzás oka — a meglévő burkolatszerkezetek összetételére is tekintettel —, hogy a száraz technológiát alkalmazták, s így tartóssága vajmi csekély volt.

— 1963-ban emelkedni kezd a fajlagos ár, ami arra enged következtetni, hogy belépett a bitumenes technológia, a kátyúk alákenése és bitumenes lezárása.

— A bitumenes technológia alkalmazása a bedolgozott mennyiség drasztikus csökkenését eredményezte. (Ha az időjárási tényezők esetleges kedvező hatását nem vesszük figyelembe.)

A portalanítási eljárást a gépkocsiforgalom növekedése kényszerítette ki. Ennek lényege, hogy a meglévő makadámpálya felületét — és csakis a felületét — aszfaltossá kell tenni és ezzel az utak porzását meg kellett szüntetni.

Saját fenntartási tevékenységében az igazgatóság bitumenes portalanítást vagy záróréteget egészen 1962-ig nem végzett. S 1962-ben, azonnal minden átmenet nélkül az első évben 300.000 m^2 mennyiséget produkált, ami nem volt kis dolog! A következő évi megtorpanás után, amikor mindössze 66.000 m^2 portalanítás és záróréteg készült, következtek 1964. évtől az óriási teljesítmények: 1964. évben 923 ezer m^2, majd 1965. évben majdnem 1,5 millió m^2. És ez tovább nőtt 1967-re, majd ezt követően több évig stagnál 1,0 milliós mennyiségben, végül 1973-ban esik vissza.

Részletesen (ezer m^2):

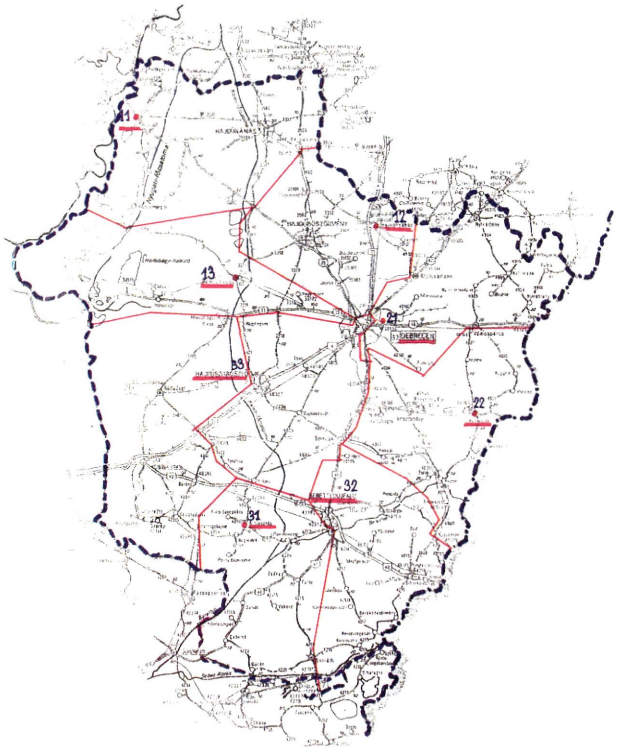
1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	(évek)
923	1466	1828	1758	1398	1395	1451	1076	1072	533	461	

A mennyiségek az elkészült záróréteget is tartalmazzák, tekintve a technológia hasonlóságára. A záróréteg készítés lényege a portalanítástól mégis eltér: a már aszfaltos pályát zárja le újabb bitumenes-zúzalékos bevonattal. Elmondható tehát, hogy itt egy jelentős, nyolc évig tartó, kezdetben igen egyszerű gépekkel lezajlott óriási portalanítási kampányról volt szó. Ezt természetesen — mint már említettük — az egyre gyorsabban növekvő gépjárműforgalom tette szükségessé. Az igazgatóságok gépesítésének elindítása nélkül nem lett volna lehetőség ekkora teljesítményekre. A gépesítés fejlesztése elindult, s első eredménye, hogy 1961. évben a gépi állóeszközök 4.997 eFt bruttó értéke 1965-ben már 18,508 eFt-ra nőtt, tehát majdnem megnégyszereződött. Ezt demonstrálják a saját járművekkel végzett kőszállítási teljesítmények: 1961. évben 17.000 to, 1965-ben 28.700 to és a saját gépek üzemóra teljesítései: 1962-ben 30.600, 1965-ben pedig 91.500 üzemórával.

A SZERVEZET FEJLŐDÉSE

Az úthálózat megyei rendszerét felkavaró, a megyei közigazgatási határokat semmibe vevő 1954. évi átszervezés egyre inkább éreztette negatív hatását, mígnem megszületett a döntés: létre kell hozni fokozatosan a hálózatban is az igazgatóságok megyei rendszerét. Az első lépésben 1960. december hó 31. napjával a Békés megyei 264,159 km hosszú úthálózatot és az ott dolgozó 47 fős útőri és irányító létszámot át kellett adni a hódmezővásárhelyi közúti igazgatóságnak. A Csongrád megyei hódmezővásárhelyi székhelyű igazgatóságból vált ki később a békéscsabai igazgatóság. Két év múlva, 1962. december 31. napjától ugyanez történt a Szolnok megyei 562,360 km úthosszal és 120 fős létszámmal, amelyet a budapesti igazgatóságnak adtak át, s amiből később a szolnoki közúti igazgatóság jött létre. Végül 1962. január 1. napjával a debreceni igazgatóság visszaveszi a nyíregyházi közúti igazgatóságtól az 1954. évben átadott 333. sz. Polgár-nyíregyházi harmadrendű főutat és a tiszagyulaházi bekötőutat, összesen 17,865 km hosszban. Egyúttal visszavesz három útőrt is. Ezzel egy időben megtörtént a hálózat olyan értelmű felülvizsgálata, hogy a helyi, településeken belüli utak tanácsi kezelésbe adása is megtörténjen. Ezek után alakult ki az 1475 km hosszú megyei úthálózat. E változások ismét nem a legszerencsésebb módon egy tervidőszak kellős közepén következtek be.

A fenntartási munkák tervezését és szervezését tehát az igazgatósági központban a főmérnök irányítása mellett, a fenntartó csoport, négy szakaszmérnöke útján látja el. Azok négy-négy szakasztechnikusi körzetet irányítanak, egy kivétellel, aki csak hármat. Korábban már szó esett róla, hogy a Békés megyei utakkal együtt egy, a Szolnok megyeiekkel három szakasztechnikusi körzet is átadásra került. A saját megyei szakaszkörzetek területe *(24. sz. ábra)* és *XI. sz. melléklet* tulajdonképpen az idegen megyei utak leadása miatt nem változott, csupán annyi változás történt, hogy a hajdúbösörményi „átköltözött Hajdúhadházra". A „rossz nyelvek" szerint azért, mert a böszörményi körzet vezetője nyugdíjba vonult, s a kinevezett új technikus hadházi lakos volt. De nyugdíjba vonult a minisztériumi kerületi felügyelő is. Helyette Formágyi Győző min.-tanácsos kapott erre megbízást, aki a felügyelői rendszer megszüntetéséig foglalkozott a megye útügyeivel. Az útőri fenntartási rendszer a bi-



24.
Szakasztechnikusi körzetek 1963-ban

tumenes burkolatok növekedése hatására egyre tarthatatlanabb lett. Az egy-egy útőrre bízott 5-7 km úthosszra eső, a más eljárást és eszközöket igénylő bitumenes javításokat egy ember már nem tudta ellátni. De a fenntartási munkák egyre inkább megelőző jellegéből fakadt, hogy egy-egy útvonalon nagy mennyiségű munkát kellett végezni: portalanítást, zárórétegeket, aszfaltszőnyegeket stb. Ezért a munkaszervezés fejlesztése két irányban indult el: egyrészt a gépesített fenntartó brigádok, másrészt a motoros útőrök szervezése felé. A brigádok szervezetének kísérleti terepe a 11. sz. polgári szakaszkörzet lett. 1963 őszén a szakasztechnikus kijelölte úthálózatának a Polgár közelébe eső mintegy harmadát, s ezen a kb. 40 km úton működtette azt a gépesített brigádot, amelynek vezetője egy gépkezelői jogosítvánnyal rendelkező útőr és három útőri beosztottja volt. Emellett ugyanezt a területet egyéni négy útőri szakaszra is beosztotta, 6-10 km szakaszhosszakkal. A brigádot tehát szükség szerint 9 főre lehetett növelni. A brigád gépekkel való ellátottsága kezdetben szerény volt, csak a gépesítés fejlesztésével együtt kezdett bővülni. Itt alkalmazták a brigádban először a *(15. sz. ábrán)* bemutatott előmelegítő üstöket. A brigádot ellátták — s később a többi útőri brigádot is, „PF-62" típusú egytengelyes, benzinüzemű kis traktorokkal, „motorrobotokkal". Később ezeket felváltották az egytengelyes pótkocsik vontatására is képes, diesel-üzemű M-t típusú kistraktorok. Ezek alkalmasnak bizonyultak a serszámok és kevés anyag munkahelyre szállítására, valamint később a bitumenszóró üstök vontatására is.

A motoros útőrök szervezését viszont az indukálta, hogy az útőr nagyobb úthosszt gondozva, szerszámaival együtt tudjon gyorsan helyet változtatni. Ezért kapott egy oldalkocsis motorkerékpárt, amelyet szerszámok szállításához átalakítva tudott — volna — az útőr nagyobb területen tevékenykedni. Ám a kísérlet rövid idő múlva csődbe jutott, mert a pótkocsi nem volt alkalmas szerszámok — és néha egy kevés anyag — szállítására. Az egyéni útőri rendszer tehát továbbra is megmaradt. Az útőri brigádok pedig jól profitáltak, amit mutat az is, hogy ezek száma évről évre növekedett.

Az igazgatóság létrejötte, irányító feladatainak, egyben létszámának fokozatos növekedése feltétlenül indokolttá tette új irodaépület létesítését. 1962-re elkészült az új, a közúti üzemi vállalat és az igazgatóság közös székházának terve, amelyet a KPM beruházási keretéből, 1962. év derekán kezdtek el építeni. Az új székházat 1964. január 2-án foglalták el a két szervezet dolgozói. (Debrecen, Barna u. 15.)

A FORGALOMSZÁMLÁLÁS

Már említés történt arról, hogy a megyei személygépkocsi-ellátottsági index öt év alatt majd a négyszeresére nőtt. A gépjárművek száma országosan ezen időszak alatt több mint a kétszeresére, 101,4 ezerről 267,8 ezerre nőtt, nem számítva bele a motorkerékpárokat. Másrészt a menetrendszerű autóbuszjáratok az ország teljes (28.229 km) úthálózatának 77 %-ára (21.841 km) terjedt ki. A közúti forgalom tehát a szerényen növekvő periódusból átcsap a rohamos fejlődés szakaszába. Ezért mindenképpen időszerű volt napirendre tűzni az újabb forgalomszámlálást.

Lévén ez már a 6. forgalomszámlálás az útügy történetében, érdemes — egy kis kitérővel — a számlálások előtörténetével is foglalkozni.

Az első közúti forgalomszámlálás Magyarországon 1876. évben volt. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium erről szóló jelentése a számlálást az észlelésen alapuló forgalombecslésnek nevezi. A második, 1895. évi számlálás az igavonó állatok számlálására is kiterjedt.

A harmadik számlálás az 1927/28. évi. Ekkor három szakaszban folyt a számlálás: őszi, tavaszi és nyári periódusban. Az első számlálás szept. 20-okt. 17., a második ápr. 12-ápr. 24., végül a harmadik aug. 2-aug. 14. közötti időtartamban történt. Egy-egy időszak számlálása hét-hét napig folyamatosan folyt és az éjjeli és a nappali forgalomra egyaránt kiterjedt. A számlálási időtartam összesen 42 nap volt és kiterjedt az úthálózat hosszának 88 %-ára. Az állami utakon 848, a törvényhatósági utakon 2435 számlálóhely volt, azaz 4,5, illetve 4,9 km-enként. Néhány adat a számlálásról: a közúti teljesítményt országosan 5,602 ezer járműkm és 9,890 ezer to km. Az átlagos forgalom: 41 db motoros jármű/nap/km, 311 fogat/db/km.

Az 1935/36-os számlálás — sorrendben a negyedik — az előzőhöz hasonló elvek alapján folyt, csakhogy most már minden évszakban, tehát egy évben mind a négy évszakban. Évszakonként két alkalommal, esetenként 24 órán át tartott a számlálás a következő időbeosztás szerint: 1. nap: 0 órától 6 óráig, 2. nap: (az első után három nappal) 6 órától 12 óráig és így tovább határás eltolással. Tehát összesen 28 napi számlálás volt. Az úthálózatból 9495 km főúti hosszon 1912 db, 8971 km törvényhatósági úthosszon 1783 db számlálóhelyen történt a számlálás. Állami úton tehát 4,96 km, törvényhatósági úton 5,03 km-enként volt számlálóhely. A számlálás eredménye: az országos közúti közlekedés teljesít-

ménye 5900 ezer járműkm és 10.630 ezer to km. Az átlagos forgalom: 38 db motor/nap/km és 282 fogat/db/nap/km. Az előző számláláshoz képest tehát jelentéktelen a változás!

Az 1955/56. évi, immár ötödik számlálás, a nemzetközi tapasztalatok felhasználásával, a már nagyobb forgalomra is figyelemmel, új alapelvek szerint történt. A számlálás most kiterjedt a forgalomban részt vevő járművek kiinduló- és célállomására is. Ezért különféle szintű állomásokat szerveztek:

a/ Fő ellenőrző állomás — a forgalom időbeli lefolyását kellett vizsgálnia, itt a számlálás egész éven át folyamatosan tartott. (A 4. sz. főúton Vecsésen volt az egyetlen.)

b/ Ellenőrző állomás — a körzetek forgalmi törvényszerűségét kellett vizsgálnia, minden hónapban egy-egy héten folyt számlálás.

c/ Főállomások — az utak forgalmi ingadozását vizsgálta, havonta egy-egy napon számláltak.

d/ Mellékállomások — a napi forgalmi átlagokat vizsgálta, évente három alkalommal egy-egy nyolcórás számlálást tartottak.

e/ Különleges állomások voltak, például a határátkelőhelyeken.

Az 1963. évi számlálás rendszere — a hatodik — az előzővel szinte azonos. Sőt, az átlagos napi forgalmat figyelő — d/ alatti — mellékállomásokat is az előzővel azonos helyen állították fel. Az ország közútjain 108 állomáson átlagos napi forgalmat, 100 állomáson külföldi járműszámot, 16 helyen csúcsóra vizsgálatot és négy helyen a forgalom időbeli lefolyását figyelték, számolták. Új jelenség volt, hogy négy állomáson mérőautomatával folyt a számlálás. Az adatok feldolgozása számítógépen, első ízben a Betonútépítő Vállalat gépi adatfeldolgozó állomásán, a későbbiekben az Útügyi Kutatóintézet előkészítő munkája mellett, a KPM és vállalatai által közösen alapított számítógépes vállalat, az „ÚTORG" gondozásában történt.

A forgalomszámlálás módszerének kialakulását ezzel tulajdonképpen befejezettnek lehet tekinteni. Az ezt követő hetedik, 1970. évi számlálás után most már rendszeresen 5 évenként ismétlődnek az országos számlálások. A további kísérletezés csak a végrehajtás technikáját célozza meg változtatni úgy, hogy a számlálások költségei csökkenjenek. Így kerül sor 8. és 9. számlálás (1975. és 1980.) alkalmával a gépi számlálás általános alkalmazására (légtömlős, levegő-impulzusos rendszer). A korszerű detektoros érzékelők beépítésével és elektronikus számlálók alkalmazására is történik kísérlet az 1980. évi számlálásnál. Több tucat érzékelő hurok épül meg és elektronikus mérőhely létesül, azonban az elektronikus rendszer másik felének, az adtokat befogadó és feldolgozó számítógépes rendszernek a beszerzésére, anyagiak hiánya miatt már nem kerülhetett sor.

A forgalom változásának rögzítésére, a rendszeres számlálások alapelveire épülő, folyamatos megfigyelő rendszer kialakítására is sor került. A folyamatos megfigyelés megyei állomásai a következők voltak 1963. évben:

— a 4. sz. Budapest-záhonyi főúton 226 + 214 kmsz.
Debrecen városban, Kossuth utcán
— a 36. sz. Miskolc-debreceni főúton 62 + 750 kmsz.
Hajdúböszörmény város északi szélén (később megszűnt)
A megfigyelő állomások számát 1968. évtől növelték:
— a 42. sz. Püspökladány-biharkeresztesi főúton a 37 + 800 kmsz.
Berettyóújfalu város szélén és az 59 + 094 kmsz.
— az ártándi határátkelőhelyen
— a 47. sz. Debrecen-szegedi főúton a 19 + 000 kmsz.
Derecskén (később megszűnt)
Majd 1970. évtől:
— a 4. sz. főúton, a 221 + 475 kmsz.-ben
a debreceni második állomás a város déli peremén
— a 35. sz. főúton a 23 + 570 kmsz.-ben
Polgár mellett a megyehatáron
— a 47. sz. főúton az 1 + 100 kmsz.-ben
Debrecenben, a homokkerti felüljáró keleti lábánál
— a 48. sz. főúton a 30 + 012 kmsz.-ben
a határátkelőhelyen
— három alsórendű úton.

Az állandó megfigyelő állomásokon a mérések rendjét meglehetősen változtatva, végül is kialakult a gyakorlat, miszerint május-augusztus közti időtartamban havonta egyszer, valamelyik kedd és csütörtök közti napon 6,00-18,00 óra között volt számlálás. E megfigyelő állomások kezdetben a szabad ég alatt működtek, később a Polgár, Berettyóújfalu és Debrecenben két számlálóhelyen fűthető faházak épültek. Az ártándi határon — a tengelysúlymérlegház volt e célra felhasználható.

A folyamatos megfigyelés tapasztalatait a kutatóintézet évenként közreadta. Az ebből kiragadott néhány megyei adat (XII. sz. melléklet) egyértelműen mutatja, hogy a forgalom húsz év alatt több mint tízszeresére nőtt. A növekedés érdekes módon nem egyenletes az időben. Három időszak különböztethető meg, amelyek ugrásszerű növekedést produkáltak: 1. 1956-ról 1963-ra: a növekedés 2,5-szeres, 2. 1965. évről 1968-ra a növekedés 1,58-szoros és 3. 1973. évről 1975-re a növekedés 1,54-szeres. A forgalom ugyanakkor átrendeződött: a korábban domináló teherforgalom aránya az összes forgalomhoz képest 2 százalékpontot csökkent. Végezetül jelentősen csökkent a kerékpárok és a fogatok forgalma.

Egy másik aspektusból vizsgálja a forgalom alakulását a XIII. sz. melléklet, amely az utak jellege szerint mutatja az 1963-1983 közötti forgalomfejlődést.

AZ ÚTHÁLÓZAT ÁTSZÁMOZÁSA

Mielőtt az 1966-1970. évekre, azaz a III. ötéves terv időszakára térnénk, az úthálózat szempontjából egyik fontos rendezésről kell szólni, nevezetesen az utak átszámozásáról.

Még 1965-ben indult el az utak rendezésének folyamata a KPM 567.989/1965. sz. Közúti Főigazgatóság rendeletével, amely a főutakat első- és másodrendű kategóriába sorolja, az elsőrendű főutakat egy vagy kettő, a másodrendűeket kettő vagy három számjeggyel látja el. A főutak neveit is, szükség szerint megváltoztatja, ahol a korábbi — pl.: Bpest-P.-ladány-ungvári — elnevezés már évek óta

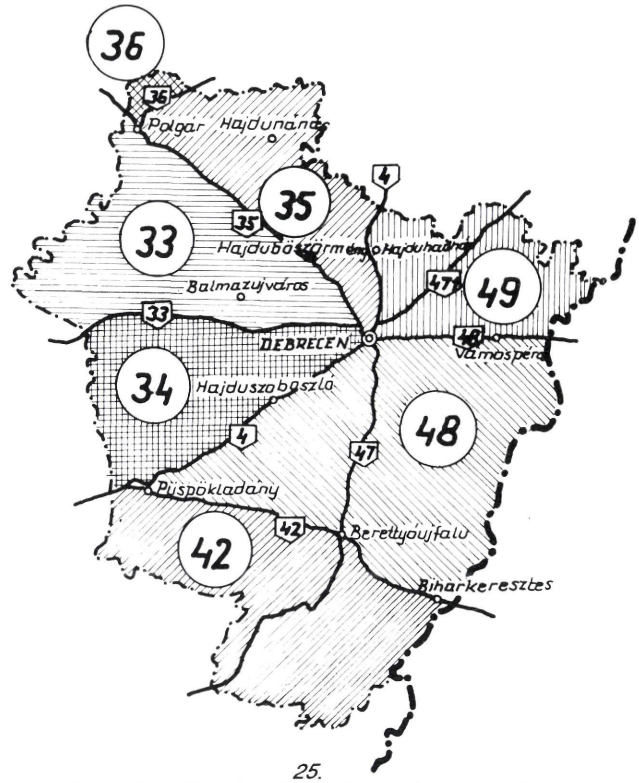
irreális volt. Az új rendet 1966. január 1-től kellett alkalmazni.

A megyei főutak ezek szerint az alábbi számokat és nevet kapták:

4. sz. Budapest-Debrecen-záhonyi elsőrendű főút
42. sz. Püspökladány-biharkeresztesi elsőrendű főút
33. sz. Füzesabony-debreceni másodrendű főút
35. sz. Nyékládháza-debreceni másodrendű főút
36. sz. Polgár-nyíregyházi másodrendű főút
47. sz. Debrecen-szegedi másodrendű főút
48. sz. Debrecen-nyírábrányi másodrendű főút
471. sz. Debrecen-mátészalkai másodrendű főút

Az elsőrendű utak 136,214 km, a másodrendűek 258,896 km, az összes főutak hossza 395,110 km lett. Az új rendszer megvalósítása együtt járt az új 42. sz. főút és a megszűnt 439. sz. III. r. főút átszelvényezésével, s a főutak útbaigazító tábláinak szükség szerinti átrendezésével.

A főutakon való rendcsinálást követte az alsórendűeké (KPM 575.703/1965): az összekötő-, bekötő- és vasútállomási kategóriákra osztott utak is számokat kaptak. A számozás alapja a főutak által közbe zárt területi szektorok számsora *(25. sz. ábra)*. A szektor területére eső valamennyi alsórendű út első két számjegye azonos a szektor számával. Az összekötő utak további 01-99-ig, a bekötőutak három, 101-299-ig és a vasútállomási utak szintén további három számjegyet kaptak 301-999 számjegytartományban. Felülvizsgálatra kerültek az elnevezések is és a szerint is változott egynéhány út neve, hogy a kiinduló helység mindig a szektorszámot meghatározó úthoz a közelebb eső, a végpont a távolabb eső helyen legyen.



25.
Az alsórendű utak számjelzési szektorbeosztása

A III. ötéves terv időszaka

A III. ötéves tervidőszak igazgatósági feladatait az alábbi megváltozott körülmények szabják meg:

— Az ország gépjárműállománya 1965-re, a megalakulás óta több mint kétszeresére nőtt. Sőt, ha a motorkerékpárokat figyelmen kívül hagyjuk, a növekedés aránya háromszoros (1958: 60,7 edb, 1965: 185,2 edb).
— A megyében a gépkocsiellátottság az 1958. évi 1,1 szgk/1000 lakos értékről 1965óre 4,9 szgk/1000 lakos értékre nő, tehát megnégyszereződött.
— Az elsőrendű főutak forgalma országos átlagban 1956. évben még csak 660, 1970. évben már 3450 motoros jármű naponta. A teljes úthálózati forgalom átlaga 1956-ban 275, 1970-ben pedig 802 mot.jmű/nap.
— A forgalom növekedése Hajdú-Bihar megyében az előzőekben leírtak és a XII. és XIII. sz. mellékletek szerint igen jelentős. A változó körülmények hatására megváltozik a korszerűsítések, a fenntartási és üzemeltetési tevékenység aránya és munkamegosztása. Ez szükségszerűen maga után vonja a vállalati és saját kivitelezés helyes arányának kialakulását, a technikai eszközök és technológia változását, ami együtt jár a dolgozók technikai képzettségének változásával, a szervezetnek az új feladatokhoz történő igazításával.

A tervidőszak vállalattal kivitelezett munkái elsősorban a főutak korszerűsítésére koncentrált, ugyanakkor a vállalat, az időszak alatt elég gyakori téli felfagyási és tavaszi olvadási károk helyreállításából is kivette részét.

Az időszak vállalati kivitelezésű útkorszerűsítési teljesítménye 229 mFt. Az elkészült korszerűsítések:

— 4. sz. Bpest-Debrecen-záhonyi főút 42,7 km hosszú Püspökladány és Debrecen közti szakasza. Műszaki paraméterei: 7 m széles burkolat (Hajdúszoboszlón 10,0 m), 10 m széles korona, a burkolat erősítése részben öntött, részben hengerelt aszfalttal. Egy időben megvalósul a Püspökladányt elkerülő szakasz, melynek egy részén helyben kevert cementes homok stabilizációval készült az alap, kísérletképpen. Az elkerülő szakasszal együtt megépül a vasútvonalat keresztező közúti felüljáró 5 nyílású, 95,5 m hosszú, utófeszített vasbe-

tonszerkezetű hídja. A balmazújvárosi út csatlakozásától Kaba felé eső szakasz építése a következő tervidőszakban folytatódik.

— 42. sz. Püspökladány-biharkeresztesi főúton Püspökladány-Báránd között 7 km hosszban burkolatszélesítés és erősítés süllyesztett szegéllyel.
— 35. sz. Nyékládháza-debreceni főúton Polgár átkelési szakasz korszerűsítése csapadékcsatornával, kiemelt szegéllyel.
— 3321. j. Balmazújváros-hajdúszoboszlói összekötő út korszerűsítése teljes hosszban, szélesítés 6,0 m-re, süllyesztett szegéllyel, erősítve kötőzúzalékos aszfaltmakadámmal. A kiépítés értéke elérte a 50 mFt-ot.
— 3325. j. Tiszafüred-polgári összekötő út Tiszacsege-Cserepes közti szakaszának szélesítése 6,0 m-re, és itatott makadám rendszerű erősítése.
— Kisebb korszerűsítések Hajdúböszörmény, Hajdúnánás és Nádudvar településeken átvezető szakaszon.

A növekedés gyermekbetegségei jellemzik az időszak útkorszerűsítéseit: a kivitelezések hihetetlenül elhúzódnak, a kivitelezők menet közben változnak, s az időjárás is akadályozza az építést. Ritka az az építési munka, mely három-négy évnél hamarabb elkészül.

Tanulságos legalább egynek az eseményeit leírni.

A Gáborjánba bekötő út (48109. j.) 1 + 592 kmsz.-ben lévő Berettyó-híd átépítése: a két szélső nyílás újként, a középső acélszerkezeti megerősítéssel. A híd 87,7 m hosszú. Szerződéskötés 1964. évben történt, s a hídépítés 1968-ban fejeződik be. Közben az építést a Közlekedésépítő Vállalattól átveszi a Hídépítő Vállalat. Majd a jeges árvízre tekintettel épített hídprovizórum 1967-ben elbontásra kerül. Ezalatt a hídépítés többet szünetelt, mint amennyi időt építéssel töltöttek.

Az elvégzett jelentősebb hídkorszerűsítések:

— A 4. sz. főút 175 + 405 kmsz.-ben lévő Hortobágy-Berettyó csatornahíd (apavári) átépítése, közvetlenül a régi acélszerkezetű híd mellé vasbetonszerkezettel. Az építés 1966-1970 között történt.
— A 47. sz. főút (Debrecen-Szeged) 38 + 094 kmsz-ben új Berettyó-híd építése Berettyóújfaluban 3 nyílással, 93,0 m hosszban, vasbetonszerkezettel, ideiglenes provizórium mellett. A kivitelezés 1964. szeptember 18-án kezdődött. A híd építése 1968-ban, a provizórium elbontása 1969-ben, a hiánypótlások és elszámolás 1970-ben értek véget.
— Csökmő-sarkadkeresztúri (4223. j.) 8 + 333 kmsz.-ben lévő Sebes-Körös hídjának középső 30 m hosszú nyílásában lévő „HERBERT" híd cseréje új rácsos acélszerkezettel, a szélső nyílásokban a vasbeton pályalemezek erősítése. A munka kezdete 1965-ben, teljes befejezése 1967-ben történt.
— Debrecen-biharkeresztesi (4808. j.) út 6 + 330 kmsz.-ben lévő I. Főfolyás csatorna hídját ért árvízkár miatt 1967-68. években kellett helyreállítani.

A bekötőút építési program túl szerény volt: egyetlen út építésére került sor. Ez a Szokolykertre vezető volt, s ez sem volt sikeres. Az 1969. évre elkészült út átvétele selejtes minőség miatt elmaradt. A kijavítás 1970-ben készült el, majd a vasúti fénysorompó építésével 1971-ben befejeződött.

A korszerűsítések végrehajtása is zilált volt. Utólag úgy tűnik, a távlati koncepció és a megfelelő előkészítés hiánya, de a kivitelező elégtelen felkészültsége is okozói a kivitelezés elhúzódásának, a nem mindig megfelelő minőségnek, esetenként a selejtes produkciónak. E zavarokra utal, hogy 1968. évben 31 mFt összegű kifizetés történt az előző évről áthúzódó, illetve az előző évben műszakilag teljesült munkákért. Másrészt: 1966-ban az év elején tervezett 64 mFt értékű korszerűsítési előirányzat évközben hat alkalommal került módosításra 37-60 mFt közötti értékekkel, ami eléggé nagy bizonytalanságra utal. A vállalati teljesítményeket a mellékleten mutattuk be.

A korszerűsítések mellett fokozatosan kialakult a hálózat karbantartási-felújítási jogcíme: „Vállalati út-, hídjavítás". E jogcímről történik kezdetben a hagyományos hengerlési, kötőzúzalékos és öntöttaszfalt technológiák alkalmazásával a burkolatok felújítása, vagy az elemi események okozta károk helyreállítása. Később szinte kizárólag a hengerelt aszfalttechnológia szerinti burkolaterősítések forrása lett. Ezzel együtt a jelentősebb hídjavításokra is lehetőséget adott.

Az igazgatóság fenntartás-, üzemeltetési tevékenysége a tervidőszak alatt 225 millió forint költséget produkált, mely költségnek 59 %-át a burkolatok fenntartására, fejlesztésére fordította.

A burkolatok javítása, fejlesztése érdekében produkált jellemző teljesítmények:

— közel 5 millió m^2 burkolat portalanítása (4.992.826 m^2)
— 2,8 millió m^2 burkolati záróréteg készítése,
— 420 ezer m^2 aszfaltszőnyeg hígított bitumenes kötőzúzalékból,
— 281 ezer m^2 burkolatmegerősítés itatásos hengerléssel.

E teljesítmények igen tiszteletre méltóak. Az időjárási körülmények miatt igen rövid időtartamú építési idény mellett évente több mint 1,5 millió m^2 burkolatfelületen végezni bitumenszórási munkát, nem könnyű dolog. Annál is inkább, mert a nagy mennyiségű felületi portalanításokat csak 1962-ben kezdték, tehát kevés volt még a tapasztalat és a szükséges gép. A portalanítások erőltetett ütemét igazolja az is, hogy a fenntartási gépek közül a bitumenszórók kihasználtsága évről évre megközelíti a 200 %-ot. Ez magyarázza azt is, hogy a gépbeszerzések között többször is szerepel bitumenszóró gépkocsi és felépítmény beszerzése.

A burkolatfejlesztések között viszonylag szerény, (128 ezer m^2) évente alig 26.000 m^2 teljesítménnyel szerepel a burkolatok kiszélesítése.

Ennek magyarázata, hogy a forgalom zömét lebonyolító főutak, az elvégzett és folyamatosan tartó korszerűsítések eredményeként, a két forgalmi sávú közlekedésre alkalmasak. Az alsórendű utakon pedig a forgalom lényegesen kisebb, a főutakénak alig negyede. Az alsórendű utak szélesítésének szükségessége tehát ekkor még nem következett be.

Az időszak alatt két ízben is jelentős ár- és belvízkárral kellett megküzdeni, illetve azok helyreállítását elvégezni. Az elsőt az 1965/66. év téli csapadék, és az 1966. és 1967. évi belvizek okozták, melyek helyreállítása kimutathatóan a 35 mFt-ot meghaladta. A második az 1969/70. évi tél után bekövetkezett olva-

dási kár, ami az előbbinél is súlyosabb károkat okozott mind a burkolatokban, mind a hidakban. Ezek költsége nem mutatható ki, mert a helyreállítás az egyéb fenntartási munkákkal együtt került elszámolásra. Egy adat azért mégis konkrétan bizonyítja: 1970. évben a kátyúzási munkateljesítmény minden addigi évnél nagyobb volt: meghaladta a 23 ezer tonnás mennyiséget.

Az útüzemelési munkákat ezekben az években úttartozékok fenntartása, valamint fagondozás és -telepítés címszó alatt tartják nyilván. Ezek költségeinek aránya elhanyagolhatóan jelentéktelen: öt év alatt nem éri el a 11 mFt-ot. Ennek magyarázata a forgalomtechnikai eszközök — úttartozékok — ekkor még kezdetleges műszaki színvonala: vasbeton útmenti korlátok *(20. sz. ábra)*, kerékvetők *(19. sz. ábra)*, szélességjelző és kmoszlopok *(21. sz. ábra)*, továbbá a kisméretű útirányjelző és közlekedést szabályozó, festett, vaslemezű táblák, vasból készült sín vagy csőoszlopra erősítve. 1967-ig alig volt burkolati jel, s ahol volt, az is csak a főúton, kézi munkával végezve. 1968. évben jelent meg az első ún. „Kardos-féle" festőgép, amelyet Kardos Imre, pécsi technikus tervei és újítása alapján szereltek össze. Mondani sem kell, hogy magán is viselte az amatőr jelleg hátrányait. Mégis használata óriási eredmény volt, haladást jelentett. Egyrészt, mert a közel 400 km főút felezővonalát ezzel festették le, másrészt, mert a lassú kézi munkát a gyorsabb, termelékenyebb gépi munka válthatta fel. A burkolatjel-festés 1969-ben polgárjogot nyert, ettől az évtől fogva külön tartják számon teljesítményeit és költségráfordításait. Az egyéb úttartozékok betonfelületeinek fehérre meszelése természetesen kézi erővel történt.

A téli üzemeltetés évenkénti egyenletes költségfelhasználása mutatja, hogy a téli hóeltakarítás és a burkolatok síkossága elleni védekezés technológiája és technikája kialakult. Gépesítése azonban mégis fejlődést mutat, amennyiben a tervidőszak alatt 25 hóeke és több tehergépkocsi beszerzésére került sor. Emiatt a téli hóeltakarítási és síkosság elleni védekezési munkáknál fokozatosan áttértek a saját járművek használatára. Ugyanakkor egyre bővül a bevezetett géppark: az időszak elején még 12 őrjáratos és 3 rayonos jármű dolgozik, míg 1970-ben az őrjáratos járművek száma 19, a rayonosoké 16. 1967. évben a téli üzemben megjelenik a só is a burkolati síkosság elleni védekezésként, felhasználása — igaz — csak kísérleti (90 to/év). A későbbiekben egyre nagyobb a sikere a gyors eredménye és hatékonysága miatt. Olyannyira, hogy az időszak végén az ipari sóból már 2644 to/év a felhasználás.

Ezzel egy időben szélesedik és terjed el a só gépi kiszórásánál az RCW típusú, vontatható műtrágyaszórók használata. Az időszak végén már 19 ilyen sószóró van üzemben. Ezzel párhuzamosan a hagyományos érdesítő anyag — salak és homok — felhasználása is növekszik (1966. évi 1135 to-ról 1970. évre 5693 to-ra), jelezve, hogy a szolgáltatás fokozatosan a teljes hálózatra, tehát az alsórendű utakra is kiterjed. Az ipari só használata ez időben elsődlegesen a 4. sz., majd a 42. sz., 35. sz. és a 47. sz. főutakra terjed ki. A hófúvásveszély elhárítását a mintegy 36 km hosszban hóvédő erdősáv és 25 km hosszra elegendő hófogórács is szolgálta.

Az 1962. évben meghirdetett és elkezdett portalanítási kampány a III. tervciklus időszaka alatt is folytatódott. De bővült is a technológiai sor a saját kivitelű tevékenységben: kötőzúzalékos aszfaltszőnyeg, öntött aszfalt, felületi zárás, portalanítás, útalapkészítés. E technológiák alkalmazásával egy időben, de fokozatosan történt a gépesítés fejlesztése. Elsősorban a bitumen tárolását, manipulálását kellett kifejleszteni. A telepeken a keverékgyártás kezdetben igen kezdetleges módon, betonkeverőgépben történt, kézi adagolással. A gépeket — beleértve a szállítószalagok meghajtását is — agregátorról üzemeltették. Ezen változtatandó, már 1965-ben beszereztek egy, majd 1966-ban másik két zúzalékszárítóval is ellátott, 300 kg-os aszfaltkeverőgépet. 1965-ben kettő, 1967-ben további egy 4000 li-es bitumen előmelegítő tartályt, hidegkiemelőt. Elkészült Sáp üzemi telephelynek az elektromos hálózatba történő bekötése, az új keverőgépek, előmelegítők felszerelése itt és a hajdúnánási telepen. Ideiglenes keverőtelep létesült Hajdúböszörményben, Létavértesen, Berettyóújfaluban. Kisebb kapacitású bitumentároló üzemelt Debrecenben, a Vágóhíd utcai sporttelep melletti iparvágány közelében. Majd 1968-1970 között évenként is folyamatosan történt a telepek továbbfejlesztése, gépesítése és kapacitásuk növelése. Ezzel egy időben több bitumenszóró és zúzalékterítő felépítményt, hengereket — köztük gumikerekes úthengert — 500 li-es bitumenmelegítő üstöket és masztikátort (Reiser) állítottak üzembe. E fejlesztések hatására erőteljesen fellendült a korábban kissé visszaesett saját keverékgyártás. A zúzalékok igen rossz minősége, valamint szállítás (vasúti kocsihiány) nehézségei miatt a keverékek felhasználása fokozatosan erősen mérséklődött. *(15. sz. táblázat)*

15. sz. táblázat

KÖTŐZÚZALÉK FELHASZNÁLÁS

	1966	1967	1968	1969	1970
saját előállítású (t)	4850	10.725	10.967	6755	3980
vásárolt (t)	5370	2.413	6.725	5258	12.294
mindössze (t)	10.220	13.138	17.692	10.013	16.274

A kötőzúzalék előállításában tehát a hajdúnánási, sápi, hajdúböszörményi és berettyóújfalui üzemi telepek vettek részt. Érdemes megemlíteni, hogy az időszak alatt közel 247.000 to „Z" és „NZ" kőanyagot, a zúzalékhiány pótlásaként 21.000 to mészkőzúzalékot, 45.600 to kohósalakot és 59.000 to kötőzúzalékos aszfaltkeveréket építettek be. A teljes kőféleség-felhasználás öt év alatt 372.000 to kő és 17.300 to bitumen volt. A technológia előrelépése ellenére a technika fejlesztése szerényen mozdult előre: bruttó értékben szinte mitsem változott, annak ellenére, hogy évről évre jelentős értékű beszerzésekre került sor. Ennek oka abban is volt, hogy elég sok volt a régi, kezdetleges, kis teljesítményű gép, amelyeket később sikerült selejtezni.

16. sz. táblázat

GÉPEK-JÁRMŰVEK ÁLLÓESZKÖZÉRTÉKE

	1966	1967	1968	1969	1970
gépek bruttó értéke	16,683	17,329	17,976	15,818	17,730
járművek bruttó értéke	7,072	10,719	12,269	11,768	10,803
fejlesztésre fordított költség	8,377	6,871	3,879	2,048	3,308

Ennek ellenére eredménynek kell elismerni, hogy a gép- és járműállomány jelentősen átalakult a fenntartás új igényei szerint. Bár az alkalmazott gépek elsősorban mezőgazdasági célra készültek, másrészt igen vegyes a típusösszetételük. A gépek előírt üzemóra-kihasználása átlagosan 73 %-os, gépenként azonban nagy a szórás. A tehergépkocsik kihasználása abban a szándékban jut kifejezésre, hogy a szükséges alapanyag-szállítás túlnyomó többsége saját járművel történjen. Ez a szándék azonban azon bukik meg, hogy a járművek — akkoriban zömében Csepel és ZIL típusúak — idő előtt elhasználódnak, s emiatt — és emellett — a szállítás költsége is eléri a fuvarozó vállalatok költségét (1967). Továbbá a saját járművek üzemi költsége a korábbi háromszorosára nőtt.

A gépek tervszerű karbantartása, javítása hatékonyan aligha végezhető a meglévő körülmények között. A debreceni Széchenyi utcai műhely szűk, korszerűtlen, nem fejleszthető. A 8 főnyi szakmunkás évi 17.000 munkaórája kevés a közel 30 millió forint értéket képviselő géppark ellátására. Ezért döntés született új, központi javító műhely megépítésére. Debrecenben, a Vámospércsi úton megszerzett területen az építés 1967 őszén kezdetét veszi és 1969. szeptember 10-re elkészül. Az 1970. évre maradt hiánypótlások miatt az új műhelyben az érdemi gépjavítási munkákat csak fokozatosan lehetett elindítani. Mindenesetre az új műhely első évében már 24 fős létszámmal dolgozik, bár annak új vezetőjét is csak késéssel sikerült munkába állítani.

A fenntartás szervezeti formája változatlanul a szakasztechnikusi körzet. Azon belül azonban az útőri rendszer felszámolása és a brigádrendszer kialakítása folytatódik. Az átlag öt fős brigádoknak mintegy 36 km úthossz karbantartása a feladata. A tervidőszak elején 28 útőri brigád működik a korábban leírtak szerint, eléggé egysíkú és korlátozott tevékenységében. Ez okozza, hogy az útőri brigádrendszer mellett már a tervidőszak elején felmerül a gépláncok megszervezésének igénye is, ami a nagy volumenű burkolati munkák gyors, gazdaságos és a technológiai előírások szerinti végrehajtásának egyedül lehetséges módja, amihez természetesen további gépesítésre van szükség. Végül is 1967-ben érett meg a helyzet a szervezet átalakítására: április 1-től megszűnnek a szakasztechnikusi körzetek (kilenc ilyen volt) és helyettük négy útmesterség jön létre: Debrecen (350 km), Polgár (396 km), Hajdúszoboszló (379 km) és Berettyóújfalu (350 km) székhellyel és a hozzárendelt úthálózattal. Az útmesterségek közvetlen személyzete az 1. útmester, 2. művezető, 3. raktáros és 4. adminisztrátorból áll. Az útmesterségek megszervezésével egy időben egy gépláncot szerveznek a felületi zárásokhoz, amely szükség szerint változtatja helyét. Az útőri brigádok is megmaradnak, amikor nem dolgoznak gépláncban. Új még az útmesterségi szervezetben a motoros útőrök intézménye, feladatuk a főutakon keletkezett burkolathibák javítása.

A szervezeti piramis csúcsai: az igazgatósági központ is módosult, amennyiben a két-két útmesterséget irányító szakaszmérnöki munkakör jött létre. Ez irányította és ellenőrizte a két útmesterség tevékenységét. Egyebekben a központi szervezet alig változott. A szervezeti módosítás különösen az útmesterségi szinten nem hozott megnyugtató megoldást: nem tisztázta az útmester és művezető egymáshoz való viszonyát, hatáskörük elhatárolását. Másrészt az útmesterségi munkavégzés irányítása

17. sz. táblázat

SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYEK ÉS KÖLTSÉGEK

	1966	1967	1968	1969	1970
össz.szállítás (t)	123.574	177.724	121.155	119.022	149.103
ebből saját eszközzel (t)	24.405	65.325	92.891	81.478	62.138
ebből saját fuvarozóval (t)	99.169	112.399	28.264	37.544	86.965
saját száll. teljesítmény (1000 á.to/km)	163,4	236,9	483,1	421,2	374,4
száll.ktsg. fuvarozó (FT/t)	49,12	56,73	38,90	-	41,29
száll.ktsg. saját (Ft/t)	43,82	56,69	26,54	-	23,81
saját jmű. üzemi ktsg.-e szem.gk. (Ft/km)	2,67	2,87	3,15	2,37	2,99
saját jmű.üzemi ktsg.-e tgk. (Ft/km)	4,82	5,78	4,00	10,20	19,71
saját jmű.üzemi ktsg.-e vont. (Ft/km)	8,28	11,55	14,35	11,81	24,57

egy művezetővel, a sokirányú tevékenységre tekintettel, egyre inkább megoldhatatlannak bizonyult. Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a műszaki munka mellett a teljesítmények elszámolása, az utókalkuláció is feladatuk lett. Ezért 1970-ben a második művezető beállítása és a hatáskörük pontosítása megtörtént. A nagyobb gépek és járművek a gépjavító üzem állományában voltak, a fenntartási munkát az üzemeltetési csoport szervezi, irányítja.

Az 1967-ben létrehozott géplánc további szakosításaként 1969-ben már két ilyen működik: az egyik az itatásos hengerléseket, a másik a kötőzúzalékos aszfaltszőnyeg készítését végzi. Ezek megfelelő működésénél azonban gondot jelent a megfelelő vezérgép megtalálása és ahhoz az egyenkapacitású gépek hozzárendelése. Komoly gondot okozott az is, hogy a padkák, rézsük és vízelvezető árkok tisztítása és karbantartásának gépesítése nem volt megoldva. Így gépláncban történő megszervezése sem volt lehetséges.

A Békés és Szolnok megyei terület és dolgozók leválása után az igazgatóság létszáma stabilizálódott, majd az időszak közepétől folyamatosan csökkent. A munkabér átlaga hosszú évek stagnálása után az időszak végén mutat némi emelkedést.

A létszám megoszlása 1967-ben az alábbi: az 57 fő irányító létszámból műszaki irányító 35 fő, gazdasági, pénzügyi munkakört ellátó 22 fő. A munkáslétszám 221 fő útőrből, 39 gépkocsivezetőből, 21 gépkezelőből, 14 javító műhelyi szak- és betanított munkásból, 83 építőipari munkásból és 19 kisegítőből állt össze.

Az útmesterségi szervezet 1967. évi létrehozása felvetette azok üzemi telephelyi kiépítésének szükségességét is. Az útmesterségek ugyanis a megalakulás idején nem rendelkeztek elfogadható kiépített telephellyel. Ekkor a következő volt a helyzet:

Debrecen: az irodahelyiségek az Arany János u. 68. sz. alatt, az ingatlankezelő vállalattól bérelt épületrészben voltak. Anyag- és géptárolásra alkalmas területe a 48. sz. főút mellett, a város szélén volt. A terület körülkerített, de burkolatlan, közművesítve nincsen. 1966-ban épült rajta egy vasvázas szín, raktározás céljára, amelyet fokozatosan saját erőből körbefalaztak. Később (1970) az egyik tűfala bedőlt.

Hajdúszoboszló: a telephely a Hajdúszoboszló-derecskei út mellett, a MÁV vasútállomás mögötti területen volt, rajta téglafalazatú irodaépület, összesen nem több mint 50 m² területtel. Egy modulbarakkot raktárként használtak. A mintegy 1,0-1,5 ha nagyságú terület körülkerített, közművek nincsenek villany kivételével, burkolva nincs.

Polgár: az iroda a 35. sz. út mellett a községben, bérelt magánházban van. Telephely céljára a község szélén, mintegy 6,0 ha nagyságú területet szereztek, amelyet 1967-ben körülkerítettek, s rajta modulbarakkokat építettek. Itt a barakkban rendezték be később irodájukat és alakítottak ki raktárakat. 1967. évtől itt székel az útmesterség. A terület egyébként sem közművesítve, sem burkolva nem volt.

Berettyóújfalu: az eredeti telephely — a 47. sz. főút mellett — a városfejlesztés útjában volt. Azt a tanács átvette, s helyette a 47. és a 42. sz. főutak keresztezési csomópontjában lévő, mintegy 5 ha nagyságú területet csereingatlanként az igazgatóság kezelésébe adta. Az iroda — átmenetileg — egy magánházban lett kialakítva. 1967-ben hozzáfogtak az új terület feltöltéséhez, körülkerítéséhez.

A tervidőszakban e telepek kiépítésére csak igen apró lépések történtek: Polgáron és Berettyóújfaluban kerítés épült. 1968-ban elkészültek a polgári telep építési tervei, ám a kivitelezésre vállalkozót három évig nem tudtak találni. Mire kerülne vállalkozó, a főhatóság a terveket grandiózusnak találja, ezért a kivitelezésre nem került sor. Korábbiakban szó esett már róla, hogy 1969-ben felépült a debreceni központi géptelep, amelyhez a megszerzett terület olyan nagy (kb. 9,0-10,0 ha), hogy azon az útmesterségi telep is kialakítható. Erre azonban csak később kerül sor.

Az úthálózat teljes hossza ez idő szerint jelentősen nem változott. Ezen belül azonban szinte teljesen megszűnt a vizes makadám pálya, és csökkent a kő-, keramit és betonburkolatú pályák hossza. Helyette megjelent a portalanított makadámpályák kategóriája, jelentős hosszban. Igen jelentősen nőtt a könnyű és közepes bitumenes és az aszfaltbeton burkolatú utak hossza. (XV. sz. melléklet)

Fontos esemény volt 1968-ban a közlekedéspolitikai koncepció megfogalmazó törvény elfogadása és hatályba lépése. Ennek alapján a következő években a közlekedés egyes ágazatainak arányos, jelentőségének megfelelő fejlesztés került előtérbe. Ennek értelmében indultak meg, illetve folytatódtak az autópálya-építések, a vasúti és légi közlekedés fejlesztése, ugyanakkor vajmi kevés történt a belföldi hajózás fejlesztésében. A köztudatban azonban a koncepció csakis a gazdaságtalannak ítélt vasúti szárnyvonalak megszüntetésében jelent meg. A megyében ennek jegyében szűnt meg a Kaba-nádudvari normál nyomközű vasút, majd a Tukára, a kendergyárba vezető keskeny nyomközű vasút, végül a Debrecen-nyíracsádi keskenyvasút, a „Zsuzsi-vonat". Ez utóbbi megszüntetése váltotta ki a lakossát legnagyobb felháborodását, ennek ellenére a vasutat felszámolták. A lakossági felháborodás hatására azután a következő, megszüntetésre kijelölt Sáránd-Nagyléta vasút felszámolását levették a napirendről. Országosan is hasonló volt a helyzet, s így a koncepció csendben „elhalt".

Az „aszfaltszőnyegek"-ek évei

ÚTPÁLYÁK KORSZERŰSÍTÉSE ÉS FENNTARTÁSA

Az úthálózat új fejlesztési iránya az 1971. esztendővel kezdődött IV. és V. ötéves tervidőszakra jellemző a burkolatok megerősítésére. A korszerűsítés folyamata is folytatódott, bár célját tekintve lényegesen módosult: a nagyobb városok átkelési szakaszaira koncentrált. Mind a korszerűsítés, mind a burkolatok erősítése a vállalati kivitelezési szférát érintette. Ez a vállalatokat a kapacitások jelentős növelésére, a mélyépítési munkákban való részvételre és a hengereltaszfalt-technológia elsajátítására, fejlesztésére késztette. Az igazgatóságok házilagos te-

vékenysége is módosult. A burkolatok tényleges romlásainak javítása szinte kizárólag a kátyúk kitöltésére és a burkolatok felületének lezárására korlátozódott. E téren új probléma is jelentkezett: a hengerelt — a szakmai zsargonban „melegaszfalt"-nak is emlegetett — burkolatok javításának technológiai megoldatlansága. A házilagos fenntartás másik nagy területe lett a hatvanas években portalanított makadám és bitumennel itatott pályák preventív védelme, ami a hígított bitumenes, majd egyre inkább a bitumen emulziós felületi bevonatok technológiájának térhódításában jelent meg. De a forgalom növekedése miatt, az eddigieknél jóval nagyobb hangsúlyt kapott a még keskeny, csak egy nyomon járható összekötő és némely bekötőút kiszélesítése. És végezetül, a házilagos tevékenységben egyre nagyobb szerepet kaptak az új fogalmak: az útüzemeltetés és ezen belül a „forgalomtechnika" és az „útesztétika".

Az útkorszerűsítések új, már említett, megváltozott területei 1. elsősorban a városok átkelési szakaszainak kapacitásbővítése, 2. a főutak külső szakaszain a korábban kezdett pályaszélesítések folytatása mellett a forgalmi csomópontok, településeket elkerülő szakaszok és 3. a kétszintű vasúti keresztezések, közúti felüljárók építése.

A városi átkelési szakaszok kiépítésének, kapacitásuk növelésének leggazdagabb színhelye Debrecen lett, ami érthető is, hiszen a város nemcsak a megye székhelye, hanem a Tiszántúl legnagyobb városa is. Itt összpontosul a forgalom zöme, s amíg a megye közútjain a forgalom 1963-ról 1970-re átlagban megkétszereződik, addig Debrecen egyes városi főútjain, amelyek rendszerint egyben országos közutak, a forgalom a korábbinak a 3-4-szeresére nő. (XII. és XIII. sz. melléklet) Ezeknek a maximálisan 8-10 m széles burkolatú utaknak a kapacitása az átlagos napi 7-9 ezer egységjármű forgalma mellett sorra kimerült. Ezért kellett 2 X 2 forgalmi sávra kiépíteni a 4. sz. főút átkelési szakaszainak nagy részét, a Petőfi téri vasúti pályaudvartól a város északi pereméig. Egyúttal e főút debreceni átkelési szakasza ezzel új nyomvonalra került. A 47. sz. főút és a vasúti pályaudvar északi részének keresztezési műtárgya: a homokkerti felüljáró „belerokkant" a megnövekedett forgalmi és tengelyterhelésbe: meg kellett építeni az új felüljárót. A közel 165 m hosszú híd nemcsak a vasutat, hanem az alatta elhaladó 4. sz. főutat is átíveli, s azzal együtt korszerű, nagy kapacitású csomópontot képez. Ekkor kerül sor az eddig itt üzemelt városi villamosvasút felszámolásával együtt az 1910-ben épült debreceni Vágóhíd utcai felüljárón az ívkorrekcióra és burkolatának felújítására.

A 4. sz. főúttal közel azonos forgalmú út a Miskolcról bejövő 35. sz. főút. Ennek a város szélétől a Mester utcáig vezető szakasza 2 X 2 forgalmi sávra épült ki. Majd a Mester u.-Bethlen u. burkolatát újították fel. A 35. sz. főútnak a 33. sz. főúttal való keresztezésében korszerűsítették a csomópontot. Ezt követően a csomóponttól a házgyárig a 33. sz. főút is 2 X 2 forgalmi sávra bővült. E szakasz korszerűsítésénél meg kell említeni, hogy a 4 km hosszú szakasz kiviteli terveit az igazgatóság házilagosan készítette, amiben a legnagyobb érdem néhai Szatmári Zoltán technikusé, akinek a közutas szakmával való elkötelezettsége egy életre szólt, lévén az igazgatóság — és jogelődei — egyetlen, első és utolsó munkahelye. De 1980-ra elkészült a város ma is legimpozánsabb útja és felüljárója is: a 48. sz. főút kivezető szakasza 2 km hosszban. A 2 X 2 forgalmi sávval és közel 250 fm hosszú felüljáró híddal kiépült szakasz a 4. sz. főúthoz korszerű csomóponttal csatlakozik.

A kapacitások növelését szolgálták a csomóponti jelzőlámpák fokozatos kiépítése és az elsőként a 4. sz. főút jelentős hosszán (az Attila és Árpád tér között) kiépült összehangolt — szinkron — jelzőlámparendszer. A Debrecenben megépült létesítmények értéke megközelíti a 400 millió forint összeget *(26. sz. ábra).*

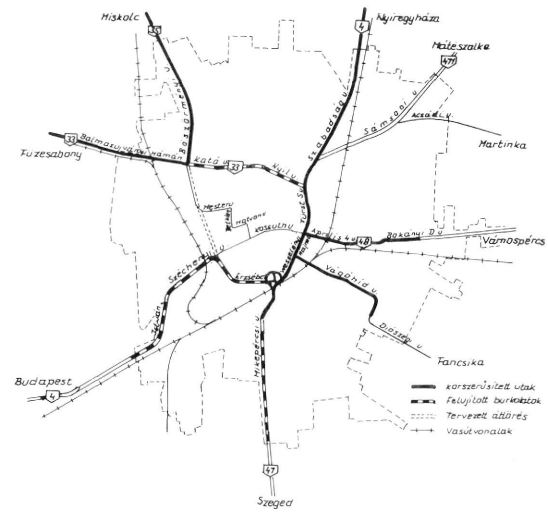
A megye több városa közül Berettyóújfalu és Hajdúböszörmény, valamint Püspökladány átkelési szakaszainak korszerűsítése is sorra került, ami Berettyóújfalu és Püspökladány esetében bizonyára hozzájárult várossá nyilvánításához.

A külső, településeket elkerülő szakaszok legjelentősebb korszerűsítései voltak a Püspökladányt és Hajdúhadházt elkerülő új szakaszok. De újjáépült a 4. sz. főút Debrecen-Hajdúhadház közötti szakasza is. A pénzügyőrséggel közös beruházásban épült meg Ártánd határátkelőhelyen a kibővített hálózat, a pénzügyőri kezelőépület és a tengelysúlymérő állomás.

A közlekedéspolitikai koncepció keretében a korábban már említett megszüntetett vasutak helyett megtörtént a Nádudvar-Kaba (3407. j.) összekötő út szélesítése és megerősítése. A vasúti szintbeni keresztezések közül 25 fénysorompó épül. Ugyancsak ennek keretében új nyomon épül meg a 36. sz. főút első 2 km szakasza is. Ennek az építésnek különös jelentőséget ad az, hogy eléggé mostoha talajviszonyok között — kísérletképpen és sikerrel — a leninvárosi hőerőmű pernyéjéből épült meg a töltés, geotextília alkalmazása mellett.

A gazdag korszerűsítési program mellett megépült három bekötőút is (Nagybagota, Buzita és Nagymajor) összesen 17,5 km hosszban, valamint elkészült 13 híd szélesítése, átépítése, vagy éppen új építése.

A burkolatok megerősítését segítette elő az előzőekben leírt korszerűsítési program Közúti Építő



26.
Debrecen állami főútjainak korszerűsítése 1971-1980 között

Vállalat-i nagy aszfaltigénye. Emiatt ugyanis fokozatosan kiépült és évről évre nagyobb teljesítményeket produkált az aszfaltkeverő-telepek hálózata. Az 1960-1970 közötti évtized II. felében még csak egyetlen keverőtelep üzemelt a megyében, előbb Kabán, majd Püspökladányban. Mindkét telephely a 4. sz. és 42. sz. főúti korszerűsítéseket szolgálta. Azonban 1970 után a korszerűsítések súlypontja Debrecentől északra helyeződött át, ezért evidens volt, hogy e térségben kell egy új telephelyet kijelölni. Időközben minisztériumi döntés alapján a ceglédi C-25 típusú gépsor helyett nagy teljesítményű „TELTOMAT" típusú (Német Dem. Közt.) gépeket szereztek be, melyek közül egy Hajdú-Biharnak ítéltetett. A közös (KPM-Közúti Építő V. és Igazgatóság) beruházásában így készült el Apafán vasúti iparvágánnyal is ellátott új, nagy teljesítményű keverőtelep.

Ám a püspökladányi telepnek is új telephelyet kellett keresni, mivel a meglévő a városfejlesztésnek útjában volt. Kavicsaszfaltok gyártási lehetőségét biztosítandó, az új telep helyéül az ártándi kavicsbányát szemelték ki. Azonban a bányát üzemelő vállalattal megállapodni nem sikerült, ezért — elég szerencsétlenül — Mezőpeterdre esett a választás. Így 1974-től egy C-25 tip. gép üzemel ott, noha nem megoldott a telepre a vasúti szállítás, s emiatt az adalékanyagok szállítása vasúton és közúton történik, ezért a gyártott aszfalt viszonylag drága.

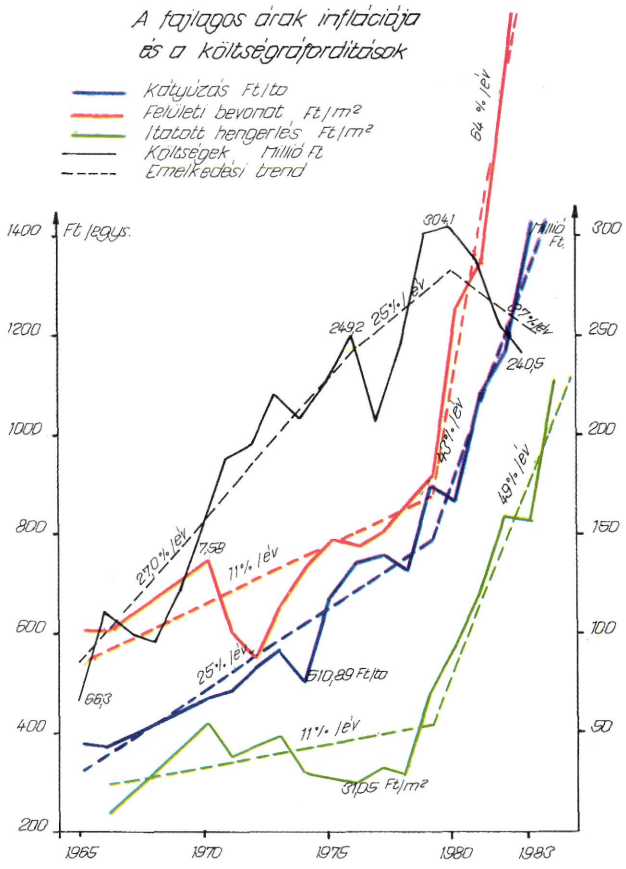
Később, a tiszafüredi térséget is ellátandó, a Debrecen-tiszafüredi vasútvonali Egyek állomás mellé települt a harmadik — ez is C-25 típusú — keverőtelep.

A XVIII. sz. mellékletből láthatóan a vállalati kivitelezésű út-hídjavításra fordított összegek évi átlaga az évtized első felében 76 millió forint/év, amely összeg 1975-1980 között 110 millió forint/évre nőtt. Ebből 1971-1975. évek között összesen 298 km-en készült burkolaterősítés, míg az 1976-80 közötti évek között 375 km (XIV. sz. melléklet). Az erősítések közel 85 %-a az első öt évben a főutakon történt, míg az évtized második felében ez az arány (62 %-kal) jelentősen eltolódott az összekötő utak javára. Ezek között volt több debreceni átvezető szakasz is, amely korszerűsítésre nem számíthatott, s ezért erősítő szőnyeget kapott. Pl.: Széchenyi u., István u., Kossuth u., Mester u. stb.

Itt kell szólni arról a célkitűzésről, amely akkortájt uralta az útügy irányítóit és praktizálóit egyaránt. Nevezetesen az „aszfaltszőnyeg" stratégiáról, aminek lényege, hogy az erősítéseket tízéves időtartamra kell méretezni. Az időközben elkészült, majd többször korszerűsítő módosításon átesett méretezési utasítás is ezt az elvet követte. A 10 évi élettartamra tervezett erősítési stratégia logikus volt. A teljes hálózatnak mintegy 75 %-át feltételezve erősítendőnek, ez évi 100-110 km erősítési feladatot jelentett volna Hajdú-Biharban, s tíz év után következhetett volna a második erősítési „forduló". Az aszfaltgyártó kapacitás erre a mennyiségre adva volt. A bányák egyre romló mennyiségi és minőségi teljesítménye, a vasúti szállítások elég gyakori zavarai miatt azonban a kőellátás már nem volt biztató. A stratégia bukását azonban mégsem ez, hanem az olajárak — és ezzel együtt származékaik — világméretű árrobbanása okozta. A magabiztos kijelentések, mely szerint a szocialista országokat az árrobbanás nem érintheti, tévesnek bizonyultak. Bennünket is elért a „begyűrűző" olaj- és bitumenár és ezzel együtt az energiák szédületes áremelkedése. Nyilván ezzel együtt az aszfalté is: az évtized elején egy 6,0 m széles pálya 13-15 Hecm. mértékű erősítése 1,3-1,6 millió Ft/km költségből volt megoldható. Ez az időszak végére 2,5-3,0 millió Ft/km-re nőtt.

Ez idő tájt, még a „bőség" lelkesedésétől fűtve, talán három-négy évig tartotta magát az az elv, hogy az útpadkák félig szilárd állapotú kiépítése, valamiféle stabilizálása, jelentősen csökkenteni fogja a nehezen gépesíthető padkakarbantartási szükségletet. Ezért különféle bányameddők padkába építését kezdték el. A megyében elsőként a 33. sz. főút teljes hosszán, a burkolaterősítést követően Diósgyőr-mexikóbányai meddőből, házilagos kivitelben készült „nemesített" padka. Ennek sikerén felbuzdulva — hiszen valóban esztétikus volt a vörös-sárga színben pompázó padka — minden főúti burkolaterősítés mellett ilyen padka épült. Két-három éven belül azonban kiderült, hogy a padka elsározódik, megszürkül és a fű és gyom ezen is kinő. A legnyomósabbnak mégis az az érv bizonyult, hogy a megye keleti és déli részein egy négyzetméter padka stabilizási költsége elérte az egy négyzetméter aszfalt árát. Ennek eredményeképpen ez az akció is folyamatosan elhalt. Az azonban kétségtelenül bebizonyosodott, hogy az ilyen padkák karbantartási igénye jóval szerényebb a hagyományosnál.

Látva az árak súlyos növekedését *(27. sz. ábra)*, következtek kompromisszumos engedmények annak érdekében, hogy az erősítési mennyiségei (főleg teljesített km-ben) tarthatók legyenek.



27.
A fajlagos árak inflációja
1965-1983 között

1. A méretezési élettartamot le kellett szállítani, 5 majd 3 évre. Ezzel eljutottunk az elégtelen vastagságú „szőnyegekhez", aminek végül is a finiserrel beépíthető legkisebb vastagság szabott határt.

2. A kiegyenlítéshez felhasznált aszfaltmennyiségeket is beszámítottuk az erősítésbe.

3. Használjunk olcsóbb és vastagabb kavicsaszfaltot: csak folyamkavics adalékkal (U-35 j. aszfalt), vagy eruptív zúzalékkal kissé javított (JU-35 j.) aszfaltot, annak ellenére, hogy a folyamkavics kopásállóságának és kavicsszilárdságának elégtelensége ismert.

4. Az aszfaltkeverésnél tűrhető határig kell leszállítani a bitumenmennyiséget. Az eredmény az aszfaltok idő előtti „kiszáradása", fészkesedése, majd kátyúsodása.

5. Új vékony-aszfalt technológia bevezetése. Erre azonban csak a következő, 1980-as években vitte rá a kényszer a szakmát. Ugyszintén az energiatakarékos emulziós keverékek alkalmazására is.

A vállalati út-, hídjavítási forrásból került sor nyolc Keleti-főcsatorna híd felújítására: két esetben utófeszítésre, három esetben dilatációs szerkezet cseréjére és minden hídnál utólagos pályalemez szigetelésre. További hat kishíd saját, házilagos erővel történő szélesítésére is sor került.

A házilagos fenntartási ráfordításokat, azok tartalmi összetételét, az összes költségből képviselt arányaival, az előző időszakokhoz való összehasonlításban mutatja a *18. sz. táblázat.*

18. sz. táblázat

	1961-65	1966-70	1971-75	1976-80	1981-83
burkolatok fennt.	45,0 %	57,4 %	49,4 %	38,9 %	40,4 %
burk.-on kívüli területek fennt.	9,7 %	7,2 %	7,5 %	3,9 %	6,5 %
üzemeltetés	40,8 %	24,4 %	17,9 %	21,0 %	20,5 %
egyéb tevékenység és regie	4,5 %	11,0 %	25,2 %	36,2 %	32,6 %
Össz.ráfordítás (eFt)	130.574	218.390	312.609	578.220	412.118

A táblázat adatainak elemzése a következő megállapításokhoz vezet:

— A rendelkezésre bocsájtott forrásoknak közel a fele, kisebb-nagyobb ingadozások mellett, a burkolatok fenntartására került felhasználásra. Ez az arány az 1971-80 közti évtizedben, átlagosan 44 %-ra esik, majd 1981-83 közti években tovább csökken 40 %-ra.

— A burkolaton kívüli területek — a padkák, árkok stb. — fenntartása hihetetlenül csekély arányt képvisel. Ezen a téren gyakorlatilag alig történik valami! Pedig egy-két belvizes tavasz már eddig is megmutatta a vízelvezetés elégtelenségeit.

— Az üzemeltetési költségek 20 % körüli ingadozása reális, figyelemmel a forgalom és főleg annak biztonsága által, a forgalomtechnikai felszereltség iránt támasztott igényére.

— Az üzemeltetés 1961-65. évi irreálisan magas arányának magyarázata az, hogy itt került elszámolásra a teljes útőri állomány tevékenysége, illetve bérköltsége.

— Az egyéb tevékenységek költségaránya a jelentéktelen, alig 5 %-ról húsz év alatt hihetetlenül megnőtt: a hatszorosára! Ugyanis itt szerepeltettük az igazgatási és építtetői tevékenység, az állóeszközök beszerzése és pótlása, a segédüzemi termelés és a bérmunkák költségeit, amelyek a kezdeti szerény növekedés után nagyon nekilódultak.

— Külön említendő a bérmunkák alakulása: 1961-65 között még egyáltalán nem végeztek munkát idegen megrendelők számára. 1976-80 között már 78 millió forint értékű az idegeneknek végzett teljesítmény. A magyarázat: a gépesítés fejlesztése komoly mértékű fenntartási kapacitást hozott létre. A költségvetési támogatás reálértékének stagnálása, majd fokozatos csökkenése, kényszerítően hatott a szabad kapacitások ésszerű kihasználására. A bérmunkák növekedéséhez nagymértékben járult hozzá 1974/75. évben a jelzőlámpa-szerelő és karbantartó egység létrehozása. Ez a tevékenység a fél országra kiterjed és mind a tanácsi, mind a KPM nagyforgalmú csomópontjaiban jelzőlámpa-berendezések szerelését, karbantartását jelenti.

— A segédüzemi termelés — kötőzúzalék, majd stabilizációs keverék gyártása — a hatvanas évtized második felétől, a 300 kg-os aszfaltkeverők és telepek általános felújítása után lendült meg, majd a C-25 keverőgép Hajdúnánáson történt üzembe állítása után évi 15-20.000 to mennyiséggel kulminált.

Az kétségtelen tény *(lásd a XVIII. sz. mell.)*, hogy a ráfordítások összege abszolút mértékben jelentősen növekedett: az 1961-65 közötti 131 millió forintról — 1976-80 közötti évekre 581 millió forintra nőtt. De az is igaz, hogy ez volt a csúcs, mert ettől kezdve, évente folyamatosan csökken. A ráfordítások 1980-ig tartó növekedési folyamata mögött rejlő tényekre világít rá a 27. sz. ábra is, amely a legnagyobb tömegű munkák, a kátyúzás, a felületi bevonatok és az itatott hengerlések tényleges árainak alakulását mutatja be. Az árak emelkedési trendje évi 11-25 % között változik, s ezzel együtt látszik haladni a költségek növekedése is, 27 %, majd 25 %/év értékkel. Drasztikusan fordul a helyzet 1981-től, amikor a ráfordítások évi átlagban 37 %-kal csökkennek. Belátható, hogy a teljes ráfordítások 1980-ig tartó növekedését az árak emelkedése teljesen felemészti, ami a karbantartás színvonalának szinten tartását jelenti, ám csak az 1981-ben bekövetkezett ráfordítás-csökkenésig.

A burkolatfenntartás legnagyobb költségfelhasználója az évtizedben a kátyúzások és a pályaszélesítések. Az 1971/72. évi tél és tavasz különösen nagy kárt tett a burkolatokban, ami 1971. és 1974. között-

ti évek 30.000 t-t megközelítő kátyúzási teljesítményében jut kifejezésre. S ekkor a kátyúzáshoz felhasznált keverék 90 %-át Tállyáról, az Aszfaltútépítő Vállalat keverőtelepéről szerezték be. A vasúton szállított keverék nem kis nehézséget okozott a bedermedt keverék kirakásánál. A következő ilyen kedvezőtlen tél volt az 1977/78. évi, bár ekkor már „csak" 21,5 ezer tonna kátyúzó keverék került felhasználásra. A normális évi szükségleg egyébként 12-15 ezer tonna volt.

A pályaszélesítések szerény teljesítményekkel indultak (70-90 ezer m^2/év). Majd 1975. évtől az évi szélesítés 150 ezer m^2 lett, s ezzel tíz év alatt 1 millió 200 ezer m^2-rel nőtt a kiszélesítéssel a pályaburkolatok felülete. Az eredmény: a megye úthálózati burkolatszélességi átlaga 5,7 m értékével megközelítette a 6,0 m-t. A burkolati hosszak és szélesség harminc év alatti alakulását egyébként a *XVI. és XVII. sz. mellékletek* mutatják be. Mivel tömegében a hálózat zömét az összekötő utak teszik ki, a szélességi átlag növekedése itt a legjelentősebb: a 3,0 m átlagszélesség 5,3 m-re nőtt.

A pályaszélesítések árának csökkentési lehetőségét keresve került alkalmazásra 1974-től a cementes-homok („sóványbeton") stabilizációs útalap-építési technológia. A minisztériumi központi beszerzés jóvoltából az igazgatóság állományába került egy „Cseri-féle" folytonos keverőgép. A gépet első ízben, a Nyírség homokjának felhasználására, Nyírábrány község szélén telepítették. A telepítés teljes egészében önerővel történt. Az energiát előbb egy agregátor, majd egy több száz méter hosszban házilagosan épített légvezeték biztosította. A vizet egy közeli vízfolyásból szivíttyúzva, tartállyal szállították a telepre. Később a községi vízvezetékhálózatot hosszabbították meg a telepig. A „leggyilkosabb" volt a kezdeti primitív cementadagolás. Egy, a gép magasságába emelt állványra felrakott cementes zsákokat kézzel felvágva, kézi erővel szórták azt a gépbe, s így a munkások és a gép állandóan cementpor-fehérben úszott. Később ennek gépesítését is megoldották: a felállított cementes silókba tartálykocsival érkezett az ömlesztett cement, ahonnan cementcsiga-szivattyúkkal adagolták azt a keverőgépbe. A kezdetben gyakori üzemzavarral tarkított bizonytalan üzemmenet idővel, a megszerzett tapasztalatok birtokában, valóban folyamatos és zavartalan lett.

Ugyanígy a bedolgozás is csak kísérletezés után vált állandóvá, az alap pályaszerkezeti rendszerének kidolgozatlan volta miatt. A pályaszélesítés tükörkiemeléséhez speciális, forgódobos földmaró szerkesztésére és megépítésére is sor került. Hosszú évekig tartó kísérletek után azonban, a gép a kívánt feladatot elvégezni nem tudta. Az alapvető hibát a motor és a marófej közötti mechanikus — kardán — erőátvitel okozta. Az útkorona kavicsos, köves konzisztenciája okozta, hirtelen, lökésszerű ellenállásokat a kardán nem bírván ki, gyakran eltörött, vagy a motort károsította. Maradt tehát a hagyományos gréder! De, hogy a marófejes, forgódobos megoldás alapvetően jó ötlet volt, bizonyítja, hogy alig néhány év múlva egy nyugatnémet cég Magyarországon is bemutatta az ilyen elven működő gépeit, amelyek erőátvitele azonban már korszerűen hidraulikus volt.

A pályaszerkezeti vonatkozások kiválasztása, az első stabilizált cementes homok. azaz „sóványbeton"-nak elnevezett alapozású útszélesítésnél, a 4904. j. Nyíradony-nyírábrányi úton történt. Az igazgatóság mérnökeinek meg kellett találni az alkalmazandó technológiát. Ez nem ment könnyen. Hosszas kísérletezés után három technológia marat fenn a „szitán".

1. Az U-35 j. kavicsaszfalt, 2. a saját gyártmányú kötőzúzalékos aszfaltkeverék és 3. az itatott makadámrendszerű „váll-kiemelés", vagy hengerlés, mint fedőréteg. Az említett úton mindhárom módszert alkalmazva, a legolcsóbbnak az itatott makadám bizonyult, még úgy is, hogy nemcsak a szélesített részek „váll-kiemelése", hanem a teljes pályaszélesség itatásos hengerlése történt meg felületzárással. Ezt követően tehát ez a technológia került alkalmazásra szinte minden szélesítésnél.

Egy mozzanat talán még említésre méltó: az elkészült sóványbeton alapot a kötés két hetére a forgalom elől el kellett zárni. Sőt, szilárdulás után is a felületet a forgalom erősen koptatta. Különösen a településeken átvezető szakaszok esetében volt ez gond, ahol a forgalom sok kárt okozott a sóványbeton alapokban. A bitumenemulzió használatának ez idő tájt történt elterjedése kézenfekvővé tette, hogy a friss sóványbeton felületét emulzióval beszórták, ami annak bizonyos fokú védelmet nyújtott, elsősorban a gumiabroncsú járművek esetében.

Említés történt már az előzőekben arról, hogy lényegesen más céllal ugyan, de fontos munkafajta maradt a felületi bevonatok készítése.

Korábban — 1960-1970 közti évtizedben — elsősorban a pormentes, tehát a gépkocsik közlekedésére alkalmas pályák kialakítása volt a cél. 1970-1980 között a felületi bevonatok készítése a burkolatkárok megelőzésének lett a technológiája. A teherbírás elégtelensége eredendő ok a burkolatkárok keletkezésében. A fagy- és olvadási hatás legtöbbször befejező aktusa a nem kellő teherbírás okozta repedések, hámlások és a szélek letöredezése által elindult romlásoknak. Ezért, amíg nincsen lehetőség a burkolatoknak a forgalom nagysága és összetétele szerinti terheléssel arányos megerősítésére, addig szükséges a túlterhelés okozta burkolati mozgások miatti repedések keletkezésének megelőzése, illetve a kezdődő hibák elfojtása. Erre a célra kiválóan alkalmas volt és az maradt, a kezdetben csak hígított bitumennel (HB) kötött száraz zúzalékos lezárás, amelyet később kiegészített az emulziós bitumen alkalmazása, illetve az egy és két rétegben alkalmazott bevonat. Az erre vonatkozó szakirodalom a bevonatok „védőképessége" időtartamát négy-öt évben határozza meg. Az 1971-80 közötti években összesen 6,5 millió négyzetméter mennyiségű bevonat készült. Könnyen belátható, hogy ez a mennyiség önmagában eléggé tiszteletre méltó teljesítmény. Figyelemmel azonban a hálózat 8,5 millió négyzetméter burkolatfelületére, ez csak arra elég, hogy a burkolatokat 13 évenként lehet bevonattal ellátni és nem a megkívánt 5 évenként.

FORGALOMTECHNIKA

Útügyi szempontból talán legjelentősebb, egyúttal leglátványosabb fejlődés ebben az évtizedben a forgalomtechnikai felszereltség közút és környezete „esztétikájának" kialakítása terén történt. A ráfordítások előző évtizedbeli összegéhez történő összehasonlítása már önmagában is beszél: 1961-70 között

ez az összeg 11,2 millió forint, míg 1971-80 között 67,0 millió forint. A fejlődés valós mértékét fejezi ki az a megállapítás, hogy az úthálózat, s ezen belül is a főúthálózat, a nyolcvanas évek második felére forgalomtechnikai, esztétikai, közlekedésbiztonsági szempontokat tekintve, közelített, s talán elérte az európai színvonalat.

A fejlődést bemutató néhány tény:

— A teljes hálózaton korszerű, alumínium elemekből készült fényvisszaverő közlekedésrendészeti táblákat helyeztek el.

— A főúthálózaton nagyméretű fényvisszaverő útirányjelző táblarendszer készült és került kihelyezésre.

— A főutakon és egyes alsórendű úton is, a régi beton és vasbeton kerékvetők, korlátok, szélességjelző oszlopok és km-oszlopok helyett műanyagból készült, fóliázott vezetőoszlopokat, acél-, majd később horganyzott acél szalagkorlátokat, és a főutakon a fóliás (fényvisszaverős) km jelzőtáblákat helyezték el.

— Az alsórendű utak öntöttvas, vas- és falemezes útirányjelző táblái helyett egységes rendszerű alumínium elemekből készült táblarendszer került elhelyezésre.

— Az 1968. évben kezdett burkolati jelek festése az évtized második felére válik általánossá és minőségében is korszerűvé. Az 1970. évi teljesítmény értéke még csak 235 eFt, 1980. évre ez 5,700 eFt-ra nő. 1975. évben üzembe lép a Savaria II. típusú (hazai gyártású) burkolatjelfestő gép. Ezzel lehetővé válik a nitrofestékek helyett műgyanta alapanyagú festékek és fényvisszaverő üveggyöngy használata. A gépi festéssel a teljes főhálózat és a fontosabb összekötő utak évenként egy, a forgalmas csomópontok évenként két alkalommal való újrafestése történik meg. Az időszak végére az éves teljesítmény eléri a százezer négyzetmétert.

— 1976. évben megtörtént a főutak, majd az azt követő évben az alsórendű utak forgalmi rendjének felülvizsgálata. Közúti hatósági jogkörben eljárva megfogalmazták a forgalmi rendre vonatkozó határozatokat.

— 1975. évben megkezdte tényked ését az útellenőri rendszer. Üzemmérnökségenként két ellenőr, egy kistehergépkocsival járta — és járja — a kijelölt fő- és mellékutakat, ellátva az alábbi feladatokat: a jelzések és jelzőeszközök karbantartását és tisztán tartását, a burkolatról a balesetveszélyes tárgyak eltávolítását, a padkáról vízleeresztést stb. Emellett információkat gyűjtenek és továbbítanak a forgalomról, az utak és hidak állapotáról.

— Az évtized elején az ártándi határátkelőhelyen elhelyezték és elkezdett üzemelni a tengelysúlymérő állomás. Ezt követően (1978) központi beszerzésből kapott mozgó tengelysúlymérő tehergépkocsi (Robur tip.) kezdte el a rendszeres méréseket.

UTIBER

Az igazgatóságokat érintő országos szervezeti intézkedés 1970 júliusában a Közúti Beruházó Vállalat létrehozása. Ezzel a főhatóság célja az, hogy a volumenében és jelentőségében egyaránt megnőtt korszerűsítések, a beruházási szabályok országosan egységes alkalmazása mellett valósuljanak meg. E vállalattal az igazgatóságok eseti szerződéskötéssel kerültek kapcsolatba, amitől a főhatóság szorgalmazása ellenére az igazgatóságok elég hosszú ideig vonakodtak.

Az érthető ellenállás dacára a megyei korszerűsítések lebonyolítása az évtized alatt — bár nem zökkenőmentesen —, de eredményesen megtörtént a Közúti Beruházó Vállalat lebonyolításában.

A SZERVEZET FEJLESZTÉSE

Az igazgatósági tevékenység egyre tágult, egyre újabb területekre terjedt ki. Másrészt a gépészeti fejlesztés olyan nagy arányokat öltött, hogy a gépek üzemeltetésének központosított rendszere tovább nem volt tartható. Akadályozta a gépek gazdaságos és üzemszerű kihasználását az is, hogy a gépek és járművek a központi géptelep állományában lévén, a gépkezelők és gépkocsivezetők munkáltatása és elszámolása is itt történt, függetlenül attól, hogy azok mely útmesterség dolgozói voltak. Másrészt a fenntartási munkák mennyiségének növekedésével egyre fontosabbá vált egyértelműen tisztázni a végrehajtás felelősségét.

Időszerűvé vált tehát az útmesteri egységek önállóságának és felelősségének növelése. Így került sor 1974. január 1-től az útmesterségek üzemmérnökségekké történő átalakítására.

Az üzemmérnökségi szervezetek kialakításának a lényege az alábbiakban foglalható össze:

— Az igazgatósági éves fenntartási és üzemeltetési feladatterv az üzemmérnökségek javaslata alapján, a felülvizsgálat és jóváhagyás után, ezek összességéből állt össze.

— Az üzemmérnökség által készített terv teljesítéséért az üzemmérnökség felelt.

— A feladatok önálló ellátásához a központosan kezelt gépek felosztásra kerültek és állományilag az üzemmérnökségekhez kerültek. Azok üzemeltetése, napi karbantartása és kisebb hiba elhárítása az üzemmérnökségek kötelezettsége lett.

— Az üzemmérnökségek évi bér- és létszámkeretet kaptak, amelyek felhasználása hatáskörükbe került.

— Az üzemmérnökség vezetői lettek illetékesek közvetlen munkatársaik (művezetők, gépészek stb.) megválasztásában.

— A teljesítmények és költségek elszámolása üzemmérnökségeken történt, a könyvelés a központban.

Az üzemmérnökségi önállóság létrehozása maga után vonta az igazgatósági központ 1958 óta fennálló tagozódásának szervezeti módosítását (XIX. sz. mell.).

Az új szervezeti rend egyéves működése után szerzett tapasztalatok kedvezőek voltak. Olyannyira, hogy további területekre is ki lehetett terjeszteni az üzemmérnökségek önállóságát: saját körzeti raktárakat alakítottak ki jóváhagyott készletnormák alapján, továbbá a fokozódó energiaellátási gondok miatt, meghatározott energiakereten belül szabadon gazdálkodhattak. Végül a gépek helyi karbantartása, javítása céljára körzeti javítóműhelyeket szerveztek, amihez szerény műhelyi felszerelést és egyéb eszközöket, szerszámokat biztosított az igazgatóság. A gépészeti munka üzemmérnökségi irányításához a

négy telephelyen főgépész munkakört szerveztek. A művezetők közül egy a forgalomtechnikai ügyek és feladatok helyi irányítását látta el. A vezető helyettese egyúttal a fenntartási munkák területi irányítója volt.

Ezekkel a szervezeti módosításokkal egy időben Debrecenben „forgalomtechnikai segédüzem" felállítására került sor 1975. évben. E szervezet a jelzőlámpák telepítése és karbantartása mellett, feladatul kapta 1. a teljes útvonalakra kiterjedő táblacseréket, 2. valamennyi főúti útbaigazító tábla cseréinek ellátását, 3. a burkolatjelek festését és 4. a hídfenntartás építési jellegű feladatait, tehát valamennyi, a teljes megyei hálózatra kiterjedő feladatot. A segédüem alig egy-két év alatt mind a produkált termelési értéket, mind a szükséges létszámot, eszközöket és műhelyi felszerelést illetően kinőtte a segédüzemi méreteket. Ezért 1979. évtől önálló központi üzemmérnökséggé kellett átszervezni.

A központi üzemmérnökség feladatává tették:

— a jelzőlámpák csomóponti szerelését, üzemeltetését és karbantartását,
— az URH rádiótelefonok karbantartását, javítását,
— a megyei úthálózaton a burkolati jelek festését,
— a teljes úthosszakra kiterjedő táblacseréket (KRESZ- és utastájékoztató táblák),
— szalagkorlátok szerelését és
— az építési jellegű hídkarbantartásokat.

E szervezeti változásokkal egy időben befejeződött a polgári, a berettyóújfalui és a hajdúszoboszlói üzemmérnökségi telephelyek kiépítése. Minden telephelyen azonos méretű és elrendezésű iroda-, garázs- és szociális épület épült. A garázsépületben javító műhely, a szociális épületben pedig raktárhelyiség lett kialakítva. Minden telep közművesített lett. Tágas méretű, gépek tárolására alkalmas burkolt terekkel, közlekedő utakkal és külső térvilágítással lett ellátva.

Debrecenben a központi üzemmérnökség létrehozásával és terjeszkedésével a debreceni telephely kezdett szűk lenni. Ezért olyan döntés született, hogy a debreceni területi üzemmérnökség részére új telephelyet kell építeni. A főhatóság jóváhagyásával a telephely részére az új terület megszerzése 1979-ben megtörtént, majd a közművek kiépítésével az új telep felépítése 1980-ban elkezdődött.

Több szó esett már a gépesítés fejlesztéséről. Az 1973 óta rendelkezésre álló adatok szerint a gépek és járművek állóeszköz-értéke az alábbiak szerint alakult. *(19. sz. táblázat)*

19. sz. táblázat

	1973	1975	1977	1979	1981	1983 *millió Ft*
Bruttó érték	30,9	52,6	71,3	81,5	96,8	102,2
Nettó érték	18,3	34,2	48,9	51,2	58,4	65,4
Nettó/Bruttó arány (%)	59,2	65,0	68,6	62,8	60,3	64,0

Látható, hogy a gépek és járművek állóeszköz értéke 10 év alatt több, mint a háromszorosára nőtt. Nettó értékben tehát az avulás pótlása mellett is a géppark tényleges növekedése következett be. Az ekkor rendelkezésre álló nagy teljesítményű gépek közül csak néhányat említve: a földmunkagépek közül az árokásógép, 6 db autógréder; az aszfalttechnológia gépei: C-25 tip. aszfaltkeverőgépsor, 2 db folyamatos keverőgép, 8 db statikus, 10 db vibrótömörítő önjárógép, 13 db 500 l-es bitumenes üst, 1 db önjáró zúzaléktérítő gép, 5 db bitumenszóró gépkocsi, 11 db rakodógép, amelyből 5 db Volvo tip.

És sorolni lehetne a bitumenmelegítő tartályokat, azok manipulációs rendszerét, a gőzfejlesztőket, majd a sószórókat, kaszákat és különféle mosóadaptereket. A gépkocsik száma — különféle típusban és méretben — közel 100 db.

A megnövekedett géppark is új szervezetet kívánt. A gépészet keretében egy útalapozó és egy bitumenes technológiára alkalmas gépláncot működtettek, amelynek irányítását a gépészeti üzemeltetési csoport látta el. A módszer rövid néhány év alatt bebizonyította életképtelenségét. Okai közt a leglényegesebb volt a „két dudás egy csárdában" ténye, a fenntartó és gépészeti szakirányítók felelősségének, kötelezettségeinek tisztázhatatlansága. Ezért született olyan döntés, hogy a gépeket, az időközben megerősödött üzemmérnökségekhez kell kihelyezni.

Ez időtől tehát (1974) a nem jelentéktelen géppark az üzemegységek állományában van, s üzemeltetésükről, a kisebb javításokról és az I. szemlékről az üzemegységek gondoskodnak. Az üzem közbeni hibaelhárítást — bonyolult esetekben — a gépjavító üzem két műhelygépkocsija végzi. A rendszeres II. szemléket és nagyjavításokat a gépjavító műhelyben végzik el. A nagy értékű géppark teljesítménye, illetve kapacitás-kihasználása általában 80,0-83,0 % között váltakozik. A gépészet eredményei között szükséges említést tenni arról, hogy házilagos tervezéssel és kivitelezéssel készült a hajdúnánási telepen a C-25 keverőgépsor, a bitumen-manipulációs rendszer felújítása, korszerűsítése. Ugyancsak a sápi telep bitumentároló és manipulációs rendszerének — külön a hígított és külön az emulziós bitumenek részére — felújítása, korszerűstése is a gépészet munkájának eredménye. Mindkét telepen szociális öltöző-, mosdóépületeket is építettek házilagos kivitelben. Macson a bitumentároló felújítása és Derecskén új stabilizációs keverékgyártó gépsor felállítása készült el. A gépjavító üzemben megépült egy új lakatos és asztalos műhelyépület raktárhelyiségekkel, valamint az üzemmérnökségi épületek központi fűtésének biztosításához elkészült a központi fűtésű kazán bővítése. A műhelyekben diagnosztikai mérőműszerek kerültek, megvalósult a szerelőaknák mesterséges szellőztetése és elkészült egy akkumulátortöltő helyiség is. Végezetül még egy adat a gépesítésről: 1976-1983. években közel százmillió forint összeget fordítottak a gépesítés fejlesztésére.

A TÉLI KÖZÚTI ÜZEM

A téli üzem körülményei között hosszú ideig csak a hóakadályok elhárítása volt a feladat. A közúti szervezet figyelme az 1950-1960-as években csak arra terjedt ki, hogy a hóakadályok helyéről a lehető legrövidebb idő alatt szerezzen tudomást, és a szél elállta után fogjon hozzá az akadály eltávolításához. Az ehhez szükséges eszközök ekkor: a lánctalpas, hómaró, a lóvontatta faeke, majd később a tehergépkocsi orrára szerelt acéllemezes hóeke, amelyet kézi csörlővel lehetett emelni és leereszteni. 1955. évtől, először kísérletként, később rendszeresen, meteorológiai időjárási előrejelzéseket kap az igazgatóság. 1965. évből kezdve a téli tevékenység költségeit külön rovaton számolják el. 1966-ban a téli elhárítás gépparkja: 8 db traktor, 3 db ZIL tehergépkocsi és 2 db gréder, továbbá 27 db vontatott hóeke. A burkolatok csúszás elleni védelmét ezeken felül 12 őrjáratos és 3 db rayonos gépkocsi látta el. Érdesítéshez ekkor még kizárólag salakot és homokot használtak, a kiszórás zömében kézi erővel történt, de már megjelennek az RCW típusú vontatott homokszórók, amelyek eredetileg mezőgazdasági műtrágyaszórás céljára készültek.

Uj szakasz a fejlődésben az 1967. év. A síkosság elleni védekezésben megkezdődik az ipari só használata. Első ízben kísérletként 90 to. ipari sót szórnak ki a 4. sz. főúton (emellett 10.500 to salakot és 825 to. homokot használtak fel). A következő évben már 292 to. sót szórtak ki a 4. és 42. sz. főutakon, majd a 35. és a 47. sz. főutakon. Fokozatosan polgárjogot nyer télen az ipari só használata, amit jelez az 1969. évi 1470 to., majd az 1970. évi 2640 to. sófelhasználás. A hófúvás elleni védekezésben egyre inkább a megelőző intézkedések kapnak nagyobb hangsúlyt: 1967-1970 között több főútvonal mellett hóvédő erdősávok telepítése történt, ezzel közel 20 km-re nő az erdősávok teljes hossza. Nagy mennyiségben szereztek be hófogó rácsokat, amelyeket kezdetben fák és cserjék gallyaiból kötöttek, majd fából, fahulladékból készültek. Évenként integy 20 km hosszban helyeztek ki rendszeresen hófogó rácsokat, amelyeket a későbbi években már nem szállítottak be a telephelyekre, hanem a helyszínen, az út mellett tároltak.

Az információszerzésre és továbbításra, valamint a szükséges döntések és utasítások közlésére a kiépített URH rádiótelefon áll rendelkezésre. E rendszer az üzemmérnökségek egymás közti, az igazgatóság és a minisztérium, valamint az igazgatóság és üzemmérnökségek között relációban üzemel. A téli időszak alatt, november 15. és március 15. közötti időtartamban, minden üzemmérnökségen és az igazgatóságon nappal — munkaszüneti napon is —, az időjárási viszonyoktól függően és külön elrendelésre éjjel is ügyeletet tartanak. Az elhárítás általános rendje, hogy az időjárás körülményei szerint lehetséges időponttól számított egy órán belül a tényleges elhárítást kötelező elkezdeni.

A téli üzemi költségek, a sózás bevezetése és a télen is biztosítandó állandó „fekete burkolat" elve miatt jelentősen, átlagos években is 6-7 millió forintra emelkedtek. Ezért kezdetét veszi az 1975-76-os évektől a mennyiséget szabályozható korszerűbb — osztrák és nyugatnémet — gépek beszerzése. Egyidejűleg az RCW típusú, vontatott sószórókat fokozatosan, az évtized végére kiselejtezték. Az igen drága, nyugati (Weisser tip.) gépek beszerzése azonban a szükséges mennyiségben nem volt lehetséges, ezért ismét csak a mezőgazdaságban használatos, tehergépkocsira szerelhető felépítmények, a műtrágyaszórók (TORNÁDÓ) kerültek tömeges beszerzésre. Ezen utóbbiakkal a kiszórt sómennyiség csak bizonyos határokon belül volt szabályozható, s így az évente átlagosan kiszórt só fokozatosan csökkenni kezdett, amiben természetesen szerepe volt a téli időjárás alakulásának is.

20. sz. táblázat

SÓFELHASZNÁLÁS

	1971-1975	1976-1980	1981-1983
évi átl. sószórás	22.728 t/év	15.765 t/év	10.939 t/év
fajl. felhasználás	492 g/m^2	302 g/m^2	205 g/m^2

Az évtized elején a téli üzem gépesítésének gyors fejlődését illusztrálandó elég említeni azt, hogy minden üzemmérnökség kapott egy-egy UNIMOG típusú alapgépet hómaróval. De tartalékban volt ezen felül az igazgatóságon egy nagy teljesítményű ZIL típusú hómarógép is. Az üzemmérnökségek állagában volt 40 db egyszárnyú és 28 db kétszárnyú hóeke. A hóekék kizárólag acéllemezből készültek, s a tehergépkocsira szerelve valamennyi hidraulikus erőátvitellel, a gépkocsi vezetőfülkéjéből irányítva volt leengedhető és emelhető. Végezetül a téli gépparkot 25 db sószórógép és 7 db elektromos meghajtású örlőberendezés egészítette ki.

A só fedett helyen történő tárolásának szükségességét már az 1967-68. évi iratok is említik. Ennél sürgősebb feladatnak bizonyult azonban az üzemmérnökségi telephelyek kiépítése, amely folyamat eltartott egészen az évtized végéig. Másrészt az 1980-at követő évek útügyi szempontból, a pénzügyi források tekintetében már leszálló ágnak számítottak, a sótároló színek megépítése ezért az igény szintjén maradt.

A LÉTSZÁM

Az étized elért eredményei mellett szólni kell azokról is, akik e fejlődést megvalósították. Az igazgatóság megalakulása előtti évben (1957), az utak fenntartását ténylegesen végző útfenntartó vállalat teljes munkáslétszáma 541 fő volt. Az igazgatóság megalakulását követően, egy 1958. jún. 30-án keltezett létszámjelentés szerint, a teljes létszám és annak összetétele az alábbi volt.

(Az összehasonlíthatóság kedvéért közöljük az erre vonatkozó 1983. évi adatokat is. *(21. sz. táblázat)*

21. sz. táblázat

	1958	1983
Műszaki irányító	32 fő	48 fő
Gazdasági ügyintéző	13 fő	35 fő
Admin. és kisegítő	4 fő	14 fő
Irányító és ügyviteli dolgozók össz:	49 fő	97 fő
Utőrök	430 fő	49 fő
Segédmunkás és ép.ip. munkás	52 fő	82 fő
Szakmunkás és gépkez., gkv.	4 fő	223 fő
Személygépkocsi-vezető	3 fő	-
Teljes munkáslétszám:	489 fő	354 fő
MINDÖSSZESEN:	538 fő	451 fő

A munkásállományú létszám átrendeződött: az útőri fogalom már csak névleges, mert e kategóriába tartozók is ugyanúgy építőipari v. segédmunkás tevékenységet folytatnak, mint a többiek. A munkások legnagyobb tömegét 1958-ban az útőrök, míg 1983-ban a gépkezelők, gépjárművezetők és egyéb ipari szakmunkások (kőműves, ács, műszerész, autószerelő stb.) alkotják.

Kommentár nélkül bemutatjuk az egykori és az új átlagos kereseteket. *(22. sz. táblázat)*

22. sz. táblázat

	1971	1983
Munkás	2.078 Ft/fő/hó	4.804 Ft/fő/hó
Irányító, műsz. és admin.	3.782 Ft/fő/hó	6.071 Ft/fő/hó

Mégis annyi megjegyzés szükséges, hogy amíg az értelmiségi foglalkozások és munkások keresete közötti különbség 1971-ben 1,82-szeres, 1983. évre ez az arány lezuhan 1,26-ra, utalva a műszaki, gazdasági, szellemi munka leértékelődésére.

A DEBRECENI VILLAMOSVASÚT

Hajdú-Bihar megye közúti közlekedésének szerves része, de egyúttal legsűrűbb forgalmú területe maga Debrecen városa. Ezért, mint idetartozó közlekedéstörténeti eseményt, rövid kitérővel szükséges szólni a város tömegközlekedéséről is.

Debrecen város ipari fejlődése az 1843-ban alapított „István gőzmalom" alapításával indult (Hámán K. utcán volt, a hatvanas évek elején leégett). Ezt követte a „Knoll Kefegyár" (a Szoboszlai úton — 1860), majd a gázgyár (Mikepércsi úton — 1863). Az ezt követő években kiépült vasúti vonalak (1857. Budapest, 1859. Nyíregyháza-Miskolc, 1871. Nagykároly, 1884. Hajdúnánás, 1891. Füzesabony, 1894. Sáránd-Nagyléta, 1906. Hajdúsámson) megfelelő kapcsolatot biztosítottak a városnak a gazdasági vérkeringésbe történő bekapcsolódására. Az ipar és kereskedelem erősödése a várost a Tiszántúl gazdasági és kulturális központjává emelte, ami jótékonyan hatott vissza a város gyors fejlődésére. Ez a fejlődés — a város nagy terjedelme miatt is — a közlekedés fejlesztését is jelentette.

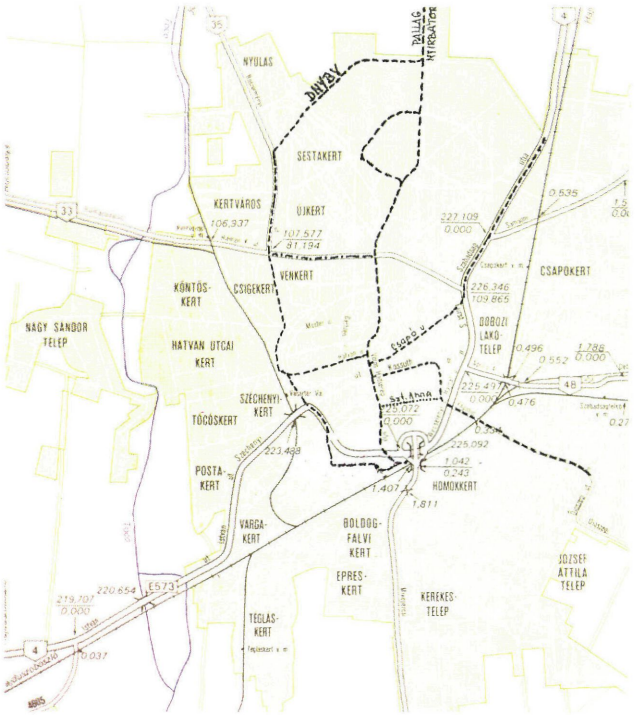
Már 1881-ben egy magántársaság (Berger-Kola-Altman) foglalkozott egy lóvasút építésével. Az előmunkálatokig eljutva a vasút építésére ekkor nem került sor. Majd 1883-ban a város szerződésben megállapodik Lehman Józseffel (porosz kir. tanácsos) lóvasút vagy „gőzmozdony, vagy másnemű hajtóműerő" vontatta vasút építésére. E szerződés három vonal kiépítésére vonatkozott:

1. a pályaudvartól a „nagyerdei fürdőházig" a mai villamosvasút vonalon (a mai gyógyfürdőig),
2. e vonalból kiágazva a „Nagycegléd" (Kossuth) utcán a városi színházig (ma Csokonai Színház),
3. a Károly Ferenc József (a mai Hámán Kató) utcán a nagyerdei vonalból kiágazva az István-malomig, csak teherforgalom céljára.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1884-ben kiadta az építési engedélyt, s ennek alapján a városi vasút első vonala — a pályaudvar és Nagyerdő között — 1885-ben megépült. A Kossuth utcai szárnyvonal ekkor nem épült meg, helyette az Aranybika Szállodánál kiágazó Hatvan utcán épült egy szárnyvonal, amelyen 1887-ben indult meg a forgalom lóvontatta üzemmel a Böszörményi úti „Baromvásártérig" (Db.-Kertváros). Ezt követte 1896-ban a Kossuth utcai, most már meghosszabbított vonal kiépítése a Kossuth u.-Nap u.-Szent Anna utcákon át a nyíregyházi vasútvonalig (a mai Vágóhíd utcai felüljáróig). Ez is lóvontatású vonal volt kezdetben, csak a dohánybeváltóba irányuló teherforgalom lebonyolítása történt gőzvontatással.

E városi vasúti vonalakhoz csatlakozva, illetve abból kiágazva a MÁV iparvágányt építtetett a Diószegi úton a városi vasút Kossuth u. szárnyából kiágazva, illetve a pályaudvarról ahhoz csatlakozva. Ugyancsak a MÁV-pályaudvarról kiágazó és a városban haladó füzesabonyi és hajdúnánási vasútvonalakat és a Hatvan utcai városi vonallal kapcsolta össze.

E vonalakon jelentős teherforgalmat bonyolítottak (dohánybeváltó, István-malom stb.) . Az 1906-ban alakult Debrecen-hajdúsámsoni HÉV még ugyanabban az évben megépítette és forgalomba helyezte e HÉV-vonalat a MÁV-pályaudvar és Hajdúsámson között. Ennek nyomvonala: MÁV-pályaudvar-Salétrom u.-Nyugati u.-Vásártér állomás, itt a városi vasúton haladt a Baromvásártérig, ahonnan ugyancsak



28.
A debreceni villamosvasút vonalai

új vonal épült a Hámán Kató u. északi oldalán és a Simonyi útnál ismét csatlakozott a városi vasúthoz, annak nagyerdei végállomásáig, amely a mai víztorony körzetében lehetett. Innen ismét új HÉV-vonal épült Pallagon át Hajdúsámson felé, ahol is a végállomás a mai Sámsoni tanyák megállóhely volt. 1911-ben e vonalat meghosszabbították Nyírbátorig, s így a vasút neve Debrecen-Nyírbátori HÉV (DNYBV)-re változott. A Simonyi úti vegyes forgalmat elkerülendő később megépült a Böszörményi úti vonal folytatásában a nagyerdei vonal, amely a mai egyetemi sporttelep és botanikus kerten át a pallagi útig vezetett.

1910-ben megindult a városi gőzvasút villamosítása, s ezzel egy időben megépült a Csapó utcai vonal, a Kassai (ma Szabadság) úton át, előbb csak a Huszár-laktanyáig, majd a Köztemetőig. Az első villamosszerelvény 1911. március hó 15-én indult el. Ezzel egy időben megépült 1911-ben a Vágóhíd utcán a vasút feletti közúti felüljáró híd, így mód nyílt a villamosvonalnak a hídon való átvezetésére és a Diószegi útig történő meghosszabbítására. A nagyerdei fővonal kivételével, valamennyi vonal egyvágányú volt. A vágány mindenütt az út szélén, a gyalogjárdák mellett haladt. A két irányba haladó szerelvények a kitérőkben kerülték ki egymást. A villamosvasút teljes hálózata ekkor 12,5 km. *(28. ábra)*

1926-ban sikertelenül végződött kísérletet tett a DHV az autóbuszközlekedés bevezetésére. Három útvonalon indítottak rendszeres buszjáratot Rába-LHO típusú busszal: 1. Kistemplom-Kossuth u.-Ceglédi u.-Hajnal u.-Vámospércsi u.-Létai útig, 2. Csokonai Színház-Batthyány u.-Varga u.-Teleki u.-homokkerti felüljáró-Szabó Kálmán u.-Galamb utcáit és 3. Kistemplom-Széchenyi u.-István útig. A járatokat nem egészen egy év után, érdektelenség miatt 1927. július hó 30-án megszüntették.

A II. világháború debreceni szőnyegbombázásai a DHV-nek óriási károkat okoztak: megsemmisült a Salétrom utcai remíz, az igazgatósági irodaépület, több motor és utaskocsi, a hálózat számtalan helyen megsérült. Sok volt a sérült kocsi is. A város 1944. október hó 19-én történt felszabadítása után, az újjáépítéssel együtt, azonnal kezdetét vette a vasút helyreállítása is. Elsőként a DNYBV gőzvasúti közlekedése indult meg már 1944 telén. A villamosvonalak fokozatos helyreállításával 1947-ben lehetett valamennyi vonalon visszaállítani a forgalmat. A Debreceni Helyi Vasút társaságot (s vele együtt a DNYBV-t is) 1950. július hó 15-én államosították, jogutóda a Debreceni Közlekedési Vállalat (DKV). A vonalakat 1960-ban korszerűsítették. Mai szemmel nézve teljesen hibásan született a döntés a szárnyvonalak megszüntetéséről. A megszüntetések sorrendje volt: 1970. a pallagi vonal, 1971. a Csapó u.-Szabadság úti vonal, 1973. Hatvan u.-Böszörményi úti vonal és 1975. a Kossuth u., illetve már akkor Szent Anna utca-Vágóhíd utcai vonal. A megmaradt egyetlen villamosvonalnak az út közepére helyezése és korszerűsítése 1967-77. évek között történt meg. Ez az egyetlen meghagyott vonal üzemel a mai napig is. A városfejlesztés tervei 1984-ben történt felülvizsgálatakor tehát alig tíz év múlva, már felmerült a villamosvonalak kiépítésének szükségessége.

A megtorpanás évei

Az 1981-83 közötti évek közúti szempontból forduló évnek bizonyultak, sajnos, nem kedvező irányban. A házilagos fenntartások terén ugyan önvigasztaló és önnyugtató volt a „szinten tartás" elmélete. A vállalati kivitelezésben egyértelmű elvként érvényesült az elindított korszerűsítések befejezése. Ezzel a korszerűsítések, ki tudja milyen hosszú időre szólóan, minimálisra zsugorodtak. E három év összes útkorszerűsítése 16,0 millió forint értékű volt, amibol a 4. szl főút hajdúszoboszlói bevezető szakasza és jelzőlámpás csomópontja valósult meg. Folytatódott, illetve befejeződött a debreceni Petőfi téri átépítés is, ami ugyancsak 4. sz. főúti szakasz. És ezzel vége! Egy bekötőút épült még meg: Görbeháza-Hajdúnánás között, közel 7 km hosszban.

A vállalati út-hídjavításokra fordított költségek éves értéke ugyan még átlagosan 145 millió forinton tartja magát. Ez azonban az előző öt év átlagához (188 millió forint) képest közel 30 %-os visszalépést jelent és így a burkolaterősítésekre még kevesebb jutott: 78,2 millió Ft/év! Érthető tehát, ha e három év alatt mindössze 100 km burkolaterősítésre futotta (36,0-36,0-28,0 km évi ütemmel) és az erősítés mértéke is átlagosan csak 5,5 Hecm.

1981. évben az erősítések 60 %-ban az alsórendű utakra jutott, 1982-ben már csak a 17 %-a, és végül 1983. évben alsórendű úton már nem is készült erősítés. Ezt magyarázza az is, hogy minisztériumi szorgalmazásra kísérletképpen a 4. és 42. sz. fúutakon vékonyaszfalt, azaz: vízáteresztő, nagy hézagtérfogatú (Drain) aszfaltrétegek épültek. A kísérletet követő ében, ugyancsak a 4. sz. főúton, Kaba és Hajdúszoboszló között, közel 10 km hosszban épült ilyen „drain"-aszfalt. Ez azonban, a kötött talajú környezetben elsározódott, hézagai eltömődtek, a vizet már kivezetni nem tudta és így kifagyott: alig három év múlra újra asztalfozni kellett. Első ízben főúton és vállalati kivitelezésben ekkor készült bitumen-emulziós bevonat a 48. sz. főúton, két szakaszban: egy- és két rétegben. Ennek kivitelezésénél történt az új „KZT" típusú önjáró zúzalékterítő gép „bejáratása", sajnos nem nagy sikerrel: a gépen, annak zúzalékputtonyán két embernek kellett kuporognia, s időnként farúdakkal bökdösnie a puttonyba boltozódott zúzalékot. Persze, később a gép bizonyos átalakításokkal kitűnően bevált, első munkája azonban látványnak is meghökkentő volt. Maga a felületi bevonat, s elsősorban a kétrétegű, nem a legjobban sikerült, mert a következő évi nyári kánikulák alkalmával a pálya felületén a bitumen lucskossá olvadt, „felizzadt". A burkolatfelület 0/5 zúzalékkal történő kezelése ellenére még évekig kellett az izzadó burkolatot utókezelni.

Vállalati kivitelezésben befejeződik a 33. sz. főúton a Hortobágy-kőhíd felújítása, aminek egy hibája az utókorra maradt. A csárda felőli hídfő kapuzata két oszlopát — a Műemléki Felügyelőség ragaszkodása miatt — téglafalazatból kellett újjáépíteni. Még attól is elzárkóztak, hogy a téglaoszlopban — tehát rejtetten — vasbeton erősítő, merevítő rúdakat építsenek be. S az eredmény: a felújítás utáni forgalomba helyezést követő néhány nap múlva egy ismeretlen, nagyméretű mezőgazdasági jármű vagy gép — az oszlopot kidöntötte. Azóta is, évente hol az egyik, hol a másik oszlopot döntik ki.

Másik jelentős hídjavítási jogcímen készült munka volt a debreceni homokkerti felüljáró nyugati oldalának átépítése. A város ugyanis megépíttette a hídhoz csatlakozó városi főforgalmi útját, a keleti tehermentesítő utat. A csatlakozás miatt a nyugati hídfő átalakítására volt szükség. Az átalakítással egy időben — ami a híd forgalom előli teljes elzárásával történt — kicserélték a dilatációs szerkezeteket a híd mindkét végén, majd a pályalemezt — a burkolat lehántása után — műgyanta vízszigetelő réteggel látták el. Egyúttal a vasbeton szegélyek — gerenda és járda — betonfelületeinek homokfúvásos letakarítása után, ugyancsak műgyanta bevonattal való ellátása is megtörtént, betonkorrózió elleni védelemként.

További hídmunkaként elkészült egy Keleti-főcsatorna híd utófeszítése és három kishíd szélesítése. Hídkorszerűsítés nem volt, de folyamatban volt a 42. sz. főút 41 + 574 kmsz. új Berettyó-hídjának építéstervezése.

Valamennyi főúton kiépülnek az autóbuszmegállók öblei. A vállalati jogcímről, de házilagos kivitelben Debrecen több csomópontjában portálszerkezeteket építettek az útbaigazító táblák elhelyezése céljából.

E három év telepfejlesztési költsége szinte meghaladja az előző tíz év ráfordításait (37,2 millió forint). A legnagyobb arányú költségfelhasználás az új debreceni (Diószegi úti) telepépítésnél volt (közel 19,0 millió forint), ahol megépült a teljes közműellátás (víz-, gáz-, csatorna-, elektromos és távbeszélő bekötés), valamint a bekötőút építése. Elkészült az iroda- és a garázsépületek vázszerkezete is. A debreceni központi telephelyen — a korábban már említett — térburkolás és jelzőlámpa műhelyépület, valamint a központifűtés-rendszer bővítése. Végezetül a sápi bitumentároló telep rekonstrukciója és a szociális épületének felépítése fejeződött be.

A házilagos fenntartásban e három év alatt, alapvető elvekben változás nem történt; erősen takarékos karbantartást kellett alkalmazni, ennek jegyében indult el a saját kivitelezésű emulziós bevonatok készítésének gyakorlata, továbbá az emulziós keverékek kátyúzás céljára történő előállítása és ezek kátyúzásnál való beépítése. A keverék előállítása — a korábban cementes stabilizációs keverék előállításához használt Cseri-féle folyamatos keverőben történt. Az emulziós keverék használatának előnye volt a kora tavaszi használhatóság, de hátránya volt, talán a keverékgyártás összetételi elégtelensége miatt, hogy tapadási, ragasztó készsége nem volt kifogástalan. A kátyúzás végrehajtása általában a burkolatok fajtáinak igénye szerint, öntött aszfalt, betonrendszerű, kötőzúzalékos és bitumenemulziós keverékekkel történt. Az első kettő vállalattól vásárolt, a többi saját előállítású keverékből.

Az árak emelkedése változatlanul tartott. Például a kátyúzásé egy év alatt 17 %-kal, a felületi bevonatoké 30 %-kal, az itatott hengerlésé 24 %-kal, az aszfaltszőnyegé pedig 11 %-kal emelkedett. Ezért a költségvetési támogatások szinten tartása a teljesítmények mintegy 15 %-os csökkenésével járt együtt.

Három év alatt elkészül évente átlag mintegy 600 ezer négyzetméter felületi bevonat, 190 ezer négyzetméter itatásos hengerlés és 80 ezer négyzetméter burkolatszélesítés. Szerényen bár, de növekedett a hídfenntartások teljesítménye. A forgalomtechnikai tevékenységben fejlesztés nincs. Kizárólag karbantartás és a sérült elemek cseréje volt lehetséges. Jelentősen csökkenteni kellett (kb. 20 %-kal) az éves burkolatjel-festési teljesítményeket.

Az idegen megrendelők részére végzett munkák iránti igény is jelentősen visszaesik: a két éves 30 millió forint feletti bevétel a harmadik évben alig valamivel haladja meg a 20 milliót. A téli üzem költségei — szigorú takarékosság elvei szerint — a korábbi évek szintjén marad. Stagnál az évi 35 ezer to. teljesítményű keverékgyártás is.

A házilagos fenntartási munkák költségeinek elemzéséből azt a tényt érdemes kiemelni, hogy a költségtényezők közül a legjelentéktelenebb arányt (5,8 %) a bérköltségek képviselik. Ezt követi a gépköltség 16,9 %-os aránya. Bár az logikus és belátható, hogy az útfenntartás anyagigényes tevékenység, tehát az anyag (48 %) és ezzel együtt a szállítási költséghányad is (21 %) igen jelentős. A bérhányad enyire jelentéktelen mértéke azonban az emberi munka lebecsülésének a jele.

Még egy jellemző adaton érdemes bemutatni a fenntartási tevékenység felfutását, majd visszaesését; a zúzottkövek éves felhasználásának mértékén *(23. sz. táblázat).*

23. sz. táblázat

KŐ- ÉS BITUMENFELHASZNÁLÁS

	1972	1974	1976	1979	1981	1983
Z és NZ kőfelhaszn.	48,0	89,9	94,9	109,4	68,8	59,1
Bitumen	1,25	2,5	2,3	3,1	3,1	1,8

A házilagos fenntartási és karbantartási munkák alapvető feltétele lenne: a kőanyagok és ragasztó anyagok (bitumenek) egyenletes és megfelelő minőségű biztosítása, megbízható szállítása és tisztán kezelése. Érdemes megemlíteni, hogy külföldi tapasztalatok szerint a burkolat gazdaságosságának és élettartamának alapvető feltétele a technológiai fegyelem, s ezért mosott zúzalékanyagot és szigorú paraméterekkel behatárolt minőségű ragasztó anyagot használnak. A mi viszonyaink között egyszerűen nincs mód a kőbányáktól és kőolajfinomítóktól a szabványokban deklarált egyenletes minőségű anyagot kapni. Mert a bányákban is elsősorban a hiány az uralkodó. Pl.: 1971-72. években olyan nagymértékű volt a kőhiány, hogy az igazgatóság dunántúli, tsz-tulajdonú kőbányákat is kénytelen volt felkutatni, hogy a kőszükségletét kielégíthesse. Az észak-magyarországi bányákból pedig hosszú évekig csak nagy nehézségek árán sikerült a szükséges anyagokat beszerezni. Előfordult, hogy ha volt kőanyag, nem volt vasúti kocsi. És fordítva! Gyakran előfordult a hiányosan megrakva feladott vasúti kocsik érkezése is.

1980-81. évben az elkészült saját minőség-ellenőrző laboratóriumban rendszeresen vizsgálták az érkező zúzalékokat. Az eredmény lesújtó volt: a zúzalékok több mint háromnegyed része nem érte el a szabványos minőségi szintet. Reklamációval élni pedig az újabb szállítmányok késedelmét okozhatta. A bitumenek esetében a szállítási zavarokat az ahhoz szükséges importból származó adalékok behozatali problémái okozták esetenként.

Az úthálózat egy km hosszára fordított költségek ötévenkénti átlagait mutatja be a *24. sz. táblázat.*

24. sz. táblázat

KÖLTSÉGRÁFORDÍTÁSOK

	1961-1965	1966-1970	1971-1980	1981-1983
A teljes úthálózatra fordított össz.költség	16.062	26.041	30.344	60.193
Csak a burkolatfenntartásra ford. költség	7.746	17.821	21.595	33.533
A burkolatfenntartásra ford. hányad (%)	48,2	68,4	71,2	55,7

A teljesítményekkel is alátámasztott karbantartási növekedés az 1966-1980 közötti években volt a legerőteljesebb. Az 1981-1983 közötti megugrásban az áremelkedés a lúdas! A teljes költségeknek csak a burkolatok karbantartására fordított hányada az 1966-1980 közti évtizedben a legmagasabb.

Az ország világháború utáni újjáépítése, majd az igazgatósági szervezet létrehozása óta, az előzőekben vázolt fejlesztések, karbantartási tevékenység és az egyre korszerűsödő technológiák alkalmazásának hatására, a megyei úthálózat mind paramétereiben, mind technikai színvonalában jelentősen változott.

A XVII. sz. melléklet az utakat jellegük szerint csoportosítva mutatja be az 1950-1983 közötti változást. Ezek a következőkben foglalhatók össze:

— Az 1955. évi hálózati hossz, az ide rendelt Békés és Szolnok megyei utakkal növekedett meg 1950-hez képest. Ez az állapot 1961-ig tartott.

— 1967 óta a megyei hálózat összes hossza lényegesen nem változott, sem összességében, sem egyes kategóriákban.

— A burkolati felületek az 1950. évi 5,4 millió négyzetméter mennyisége 1983-ra 8,7 millió négyzetméterre, 61 %-kal nőtt.

— A burkolatok átlagos szélessége 1950-ben 3,645 m, 1983-ra 5,847 m-re, azaz 2,2 m-rel nőtt.

— Az elsőrendű főutakon, tehát az akkori 4. sz. Bpest-P.-ladány-kolozsvári és a 4/a sz. Bpest-P.-ladány-ungvári utakon a burkolat szélessége már 1950-ben eléri a 6,0 m-t. Azonban a másodrendű és harmadrendű főutak átlagszélessége alig haladja meg az 5,0 m-t. A másod- és harmadrendű utak burkolata zömmel itatott makadám. De 1983-ban ezek szélessége már meghaladja a 6,0 m-t és teljes egészében hengerelt aszfaltburkolattal bírnak.

— Az összekötő utaknál a 3,23 m átlagszélesség 5,50 m-re nőtt. Az 1950-ben a kizárólag vizes makadámpálya 1983-ra szinte teljes egészében portalanítva lett.

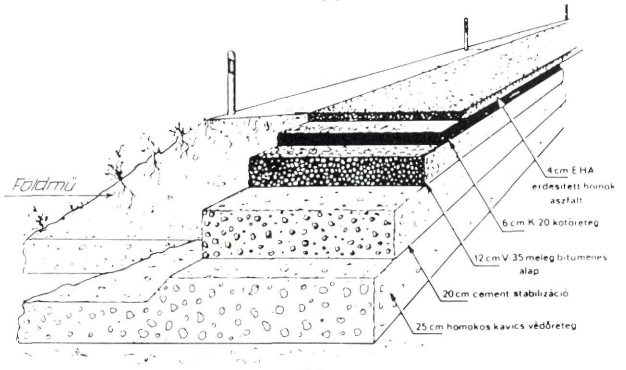
A burkolatok fajtái szerinti változást bemutató XV. sz. mellékletben az összehasonlítást zavarja ugyan az, hogy az eltelt harminc év alatt a burkolatfajták csoportosítási alapelvei megváltoztak. A felszabadulás után egészen 1963-64-ig például a kőburkolatokat három csoportban tartották nyilván. Minekután a kőburkolatok mennyisége erősen megcsappant, csak a kő- és keramit burkolatú csoport maradt meg. Így „jártak" a 4,0 cm-nél több és a 2,5-4,0 cm vastagságú homokaszfalt (sheet, bitumak, topeka) és az öntött aszfalt csoportosítása. Bár itt valószínűleg az effajta burkolatok számának növekedése miatt történhetett az összevonás, de amiatt is, hogy ezek mindegyike valójában betonrendszerű aszfalt *(29. sz. ábra)*. A táblázat adatai alapján megállapíthatjuk a következőket:

— Még 1970. évben is alig 80 km hosszúságban van aszfaltbeton burkolat. Ám 1983-ban már a teljes hálózatnak majdnem a felét ez a nagy teherbírású pálya alkotja. *(30. sz. ábra)*

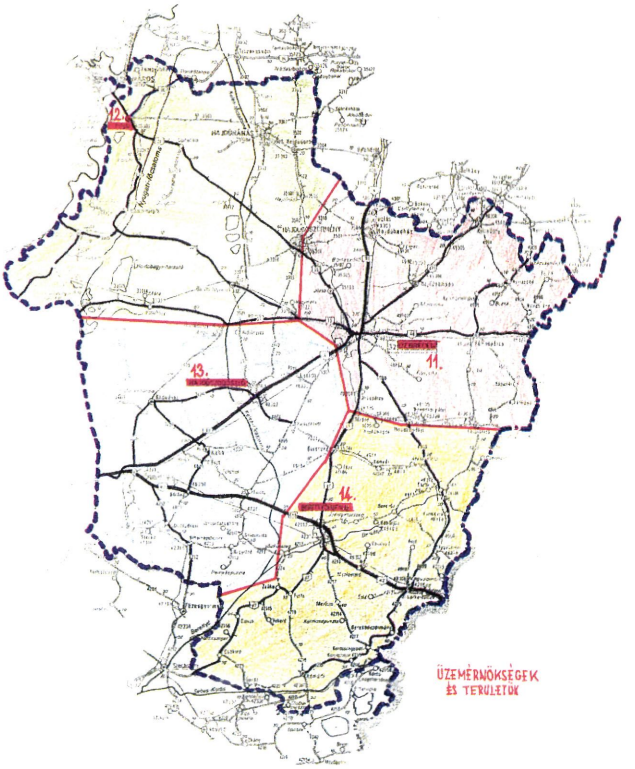
— 1958. évben a burkolatok 71 %-a makadám. Ezzel szemben 1983-ban már 48 %-ot a hengerelt aszfaltbeton tesz ki.

— Szinte semmivé zsugorodott az egykor egyeduralkodó vízzel kötött zúzottkő-makadám burkolatnem.

— 1970-ig a hálózatnak csaknem a felét a portalanított utak teszik ki. A súlypont azonban fokozatosan eltolódik az erősebb, nagyobb teherbírású kötőzúzalékos és itatott aszfaltmakadám pályák felé. Az aszfaltbeton után ez a burkolatnem adja a túlnyomó többséget.



29.
A betonrendszerű aszfaltburkolat pályaszerkezete



30.
Hengerelt aszfaltburkolatú utak 1983. dec. 31-i állapota
A vastagabb, fekete színnel jelzett utak a betonrendszerű aszfalttal burkoltak

— A kőburkolatokat „befedte" az aszfalt. Mutatóban maradt fenn egy összefüggő szakasza, a még ma is kifogástalan állapotú 4809. j. Sáránd-létavértesi út, Létavértes községi átkelési szakaszon, az 1930-as években épült kiskockakő burkolat.

— Az 1940-es évek elején épült betonburkolat, amelyek már a II. világháború előhírnökeként, nagy sietségben épültek (pl. a 42. és 35. sz. főutakon) a háború nagyon megviselte s így azokat is „befedte" az aszfalt.

— A megyei hálózat összességében alig változott: ma alig 10 km-mel hosszabb, mint volt 1950-ben.

Sokatmondó a jellemző burkolatszélességi határok között az úthosszak változása is. (XVI. sz. melléklet) Eszerint:

— A főutak között — bár ekkor egy, kettő és harmadrendű csoportosítás volt érvényben — közel 150 km hosszúságban volt még 3,0 m vagy annál keskenyebb burkolatú út 1954-ben, 1983. évben pedig az 5,99 m szélesség alatti főútból is csak 178 m volt, s az is a keskeny hidakon.

— 1954-ben 7,0 m-nél szélesebb burkolat még nincs, 1983-ban már közel 190 km főút (a teljes hálózat 16,1 %-a) burkolata 7,0 m-nél szélesebb. E kategóriát tovább részletezve kiderül, hogy 18 km 2 X 2 forgalmi sávú út van a megyében, 12,0 m fölötti szélességgel, s ez elsősorban a debreceni átvezető utakon található.

— Az összekötő utakon még ennél is szembeszökőbb a változás. A 4,0 m-es és ez alatti szélességgel bíró burkolatok hossza még 1973-ban is meghaladja az 500 km-t, ami tíz évvel később alig valamivel több, mint 100 km-re csökkent.

— Összességében, míg 1954-ben az összes burkolatnak 6,1 %-a 6,0 m és a fölötti szélességű, 1983-ban ez az arány meghaladja a 85 %-ot.

— A 6,0 m-nél keskenyebb burkolatú utak általában csak egyes szakaszaiban azok. Az összekötő utak közül olyan, amely teljes hosszában 6,0 m alatti, csak kettő van: a 3506. j. Hajdúvid-hajdúhadházi és a 4218. j. Biharkeresztes-ártándi út. (A nyolcvanas évek második felében ezek kiszélesítése is megtörténik!) A bekötőutak (19 út, összesen 71,6 km hosszban) és az állomáshoz vezető utak között több ilyen is van.

AZ ÚTHÁLÓZAT MINŐSÍTÉSE, FORGALOMSZÁMLÁLÁS

A hálózat fejlődése kétségtelenül látványos. Azonban a közúti forgalom fejlődése is legalább ennyire az. Ezért is van különös jelentősége annak a felmérésnek, amely a közúthálózat legfontosabb műszaki paramétereinek megállapítását célozta az idő és a forgalom általi elhasználódását is figyelembe véve. Az 1978-1980 között lezajlott teljes körű felmérés során azt kellett vizsgálni, hogy a forgalomtól függő, differenciáltan megszabott követelményszinteknek milyen mértékben felelnek meg az utak vagy azok szakaszai. A követelmények műszaki paramétereinek szinte teljes köre került vizsgálat alá. Így pl. a burkolat paraméterei (teherbírás, egyenletesség, felületi állapot stb.), az út kapacitása, vonalvezetése, a csomópontok állapota, a földművek, a vízelvezetés körülményei, műtárgyak stb.

E vizsgálat és adatainak feldolgozása tehát az első 1954. évi felméréshez képest sokkal több szempont szerint osztályozott és minősített. Az alapos előkészületek után felvett adatok feldolgozása számítógéppel történt. A számtalan minősítő adatból önkényesen egyet kiválasztva, a burkolatfelületet, a megyei hálózatot az országos állapottal összevetve, a burkolatállapotok minősítése az alábbi képet adja. *(25. sz. táblázat)*

25. sz. táblázat

Minősítési osztály	a telj. megyei hálózatból	a teljes országos hálózatból
A felület zárt, egyenletes, homogén: JÓ! 1. osztályzatú	498,6 km 34,2 %	23,4 %
A felület 5 %-a repedezett, fészkes, izzadt: MEGFELEL 2. osztályzatú	524,2 km 36,0 %	35,0 %
A felület 20 %-a repedezett, kátyús: TŰRHETŐ 3. osztályzatú	266,3 km 18,3 %	29,5 %
A felület 20-50 %-a repedt, kátyús: NEM FELEL MEG 4. osztályzatú	148,8 km 10,2 %	9,7 %
A teljes felület töredezett, kátyús: TŰRHETETLEN 5. osztályzatú	17,9 km 1,3 %	2,4 %

A megyei hálózat e szempontból az országos átlagnál enyhébb minősítést kapott: a jó állapotú utak aránya az országosnál nagyobb, a tűrhetetlen állapotúaké viszont kisebb, az országosnak alig a fele. Ebből következően felmerülhet az a feltevés, hogy a mérésben részt vevők alapos és egységes felkészítése ellenére, a nem műszerrel mérhető adatok értékelése nem lehetett mentes a szubjektív befolyástól. Sajnálatos azonban, hogy a minősítés deklarált célja, a fejlesztési és fenntartási stratégia ennek alapján történő kidolgozása és alkalmazása elmaradt. Az egyre súlyosbodó anyagi, gazdasági nehézségek ezt nem tették lehetővé. A minősítő mérések eredményei és az ezek alapján készített úthálózati értékmeghatározás külön kiadványban megjelentek.

A forgalomszámlálások ebben az évtizedben is — most már ötévenként — folytatódtak. Az 1970. évi számlálást az 1975. és 1980. évi követte. E számlálások általános tapasztalata az volt, hogy a forgalom fejlődése az előrebecsültnél gyorsabb volt. A korábbi számlálások alapján számított és előrebecsült forgalomfejlődési szorzókat a való élet messze meghaladta. Ezt bemutatandó, álljanak itt a *26. sz. táblázat* adatai.

26. sz. táblázat

A FORGALOM FEJLŐDÉSE

	Összes forg.szgk.egys.-ben			Forg.fejl.mutató	
	1963. évben	1970. évben	1980. évben	1980/63.	1980/70.
A főutak forg.átlaga	1241	2656-	4771	3,84	1,80
Az összekötő utak forg. átlaga	529	939	1372	2,59	1,46
A bekötőutak forg.átlaga	876	682	1375	1,57	2,02

A főutak forgalmának rohamos emelkedése folyamatos. De ugyanez állapítható meg, bár szerényebb mértékben, az összekötú utakon is. A bekötúutakon viszont a növekedés 1980-ban lelassult. A megye legnagyobb forgalmú útja az 1978. évi ellenőrző számlálás szerint is (XII. sz. melléklet) a 4. sz. Bpest-Debrecen-záhonyi főút, a maga 7058 mot.jármú/nap átlagos értékkel. Ennek a csúcsértéke Debrecenben van, ahol a külső, városszéli állomáson 9681 mot.jmű/nap, a belvárosi állomáson 10.280 mot.jmű/nap a forgalom nagysága. E főút forgalmi terhelését nagyságban követi a 35. sz. Nyékládháza-debreceni főút 4919 mot.jmű/nap értékű forgalmával, amelynek helyi csúcsa Polgár és a megyehatár között van, 7346 mot.jmű/nap értékkel. Jelentős nagyságrenddel alacsonyabb az összekötő utakon a forgalom, ahol a forgalom zömét a helyi mezőgazdasági forgalom teszi ki. Szinte jelentéktelenül kis forgalmú út (400-500 szgk.E/nap) több is van, főleg a megye déli részén. A forgalom nagyságának átlaga a főutakon 1970-ben az 1963. évinek több mint kétszeresére és 1980-ban az 1970. évinek 1,8-szeresére nőtt.

A forgalom ilyen mértékű fejlődése ugyan nem törvényszerűen okozója a közúti balesetek növekedésének. Azok száma mégis fokozatosan nőtt és 1969-1970. években érte el a csúcsát. Ettől kezdve a halálos és sérüléssel járó balesetek száma az évi 500 eset körül ingadozik. Az ötéves átlagokat a *27. sz. táblázat* mutatja.

27. sz. táblázat

KÖZÚTI BALESETEK

(esemény/év)

	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1983
halálos balesetek száma	35	47	51	45
sérüléssel járó balesetek száma	439	509	479	502
össz.baleset száma	474	556	530	507
Az egyéb, anyagi kárral járó balesetek átlagos száma ezen felül 250 esemény.				

AZ IGAZGATÓSÁG TÁRSADALMI SZEREPE

Az igazgatóság és a Közúti Építő Vállalat a megyében hosszú ideig egyedül képviselte a közúti szakmát. Ez a képviselet később bővült a tanácsi és tervező vállalatok szakembereivel. Az útügyi szakemberek társadalmi szerepe és súlya azonban soha nem tudott felnőni arra a szintre, amely a megyei közlekedés és a hálózat fejlesztésében kifejtett szerepe és tevékenysége folytán megillette volna. E szerepet mindig is a megyei tanács közlekedési szakigazgatási szerve igyekezett kisajátítani magának. Ez a bizonyos mértékben országosnak is tekinthető háttérbe szorulás csak akkor csökkent és csak akkor oldódott, amikor a közlekedésben bármilyen eredetű, feszítő, a közlekedő polgárokat is irritáló feszültségek, gondok jelentkeztek. Az igazgatóság mérnökei a Közlekedéstudományi Egyesület keretein belül Debrecen közlekedési helyzetéről, majd a jelzőlámpás irányításról szervezett rendezvényeivel a közlekedésbiztonsági tanácsban végzett munkájával, vagy a főhatósággal együtt szervezett országos rendezvényeken (hídértekezlet, szakmai bemutatók stb.) igyekezett a háttérből előretörni, több-kevesebb sikerrel. Itt érdemes megemlíteni azt a szakmai kapcsolatot, amely az utóbbi években kialakult a kolozsvári (Románia) és a klaipedai (Litvánia) közúti szakemberek és az igazgatóság között. E kapcsolatok a szakmai tapasztalatokon kívül az emberi kapcsolatok kialakítását is elősegítik.

Köztudott, hogy az Államépítészeti Hivatalok 1950. évi államosítása az útügy felügyeleti hatáskörét a megyei tanácsoknak juttatta. Bár ez a hatáskör csak négy évig állott fenn, igen erős nyomot hagyott a tanácsi apparátusban az útügyeket érintő magatartásában. A kirendeltségek, majd az igazgatóságok létrehozását követően még évek múltán is érezhető volt a tanácsnak az az igyekezete, hogy az útügyi kérdésekben — karbantartás, fejlesztés stb. — fenntartsa befolyását. Az éves programok rendszeres egyeztetésénél azonban mindig volt mód az igények és a lehetőségek korrekt ütköztetésére és ennek alapján a közös döntésre. Az igazgatóságot mind a Debrecen városi, mind a Hajdú-Bihar megyei tanáccsal való együttműködésében az elvi vitákra alapuló kompromisszumra való törekvés jellemezte, amely természetesen kölcsönös volt, és amely végül is a város és a megye közúthálózatának nem jelentéktelen fejlődését eredményezte.

A megye úthálózatának alakulását, fejlődését bemutatva, azokról a remélhetően csak egyelőre elmaradt fejlesztésekről is szólni érdemes, amelyek az utóbbi évek gazdasági nehézségei miatt maradtak el. Ezek a következők:

— Debrecenben a 47. sz. főút bevezető szakasza a homokkerti felüljáróval keresztezi a MÁV-pályaudvar több vágányát. A felüljárón a tényleges forgalom az út kapacitását kimerítette (21.000 Ejmű/nap),. A felüljáró 1973-ban befejezett építése során, számolva a másik kétnyomú híd építésének szükségességével, a vasúti vágányok között a második híd cölöpalapozása is megtörtént. Már ma időszerű lenne a második híd építésének gondolatával foglalkozni.

— Ugyancsak itt a felüljáró utáni rövid szakaszon, a Monostorpályi út elágazásában, a konzervgyár és egyéb ipari létesítmények felé haladó forgalom nagymértékben akadálya az átmenő főúti forgalomnak. Mindenképpen egy csomópont kiépítésére lenne szükség. Majd ennek folytatásaként a főút bevezető szakaszának igen nagy forgalma indokolja a 2 X 2 forgalmi sáv kiépítését a város széléig.

— A Debrecen-füzesabonyi vasútvonalnak a városból történő kihelyezése esetén indokolt a 4. sz. főútvonalat a hajdúszováti útelágazástól a MÁV-pályaudvarig új nyomvonalra helyezni. Ennek során

szükséges a Szoboszlai u. (jelenleg városi út) 2 X 2 nyomsávra történő kiépítése. Ezáltal a 4. sz. főút teljes debreceni átvezetése 4 nyomú útpályával lenne megoldott.

— 1975-ben a város vezetői és a főhatóság között megállapodás született egy, az állami főutak egymással való kapcsolatát biztosító körút kiépítésére. A körút kiépítése a 35. és 4. sz. főutak közetlen kapcsolatát biztosító, úgynevezett Vendég utcai áttörés kivételével elkészült. A füzesabonyi vasútvonal kihelyezésével lehetőség nyílik e kapcsolat gazdaságosabb kiépítésére a Böszörményi u.-Pesti u.-Segner tér-Nyugati u. nyomvonallal. E Pesti utcai szakasz kiépítésével teljessé válna a körút is. Ezt követően célszerű a körút valamennyi csomópontján jelzőlámpás irányítás létesítése, azok összehangolt működésével.

— Az egyéb megyei feladatok közül elsőként kell említeni a 47. sz. szegedi és a 42. sz. biharkeresztesi főutak berettyóújfalui keresztezési csomópontjának kiépítését és ezzel együtt a pocsaji összekötő utnak a 42. sz. főúti kiágazásának áthelyezését. A 4. sz. Bpest-Debrecen-záhonyi főúton az ebesi bekötő úti elágazásánál szükséges csomópont kiépítése. Már elég régen időszerű.

— A 47. sz. Debrecen-szegedi főút mikepércsi 9.0-11,0 km közötti átkelési szakaszának vízszintes vonalvezetése igen kedvezőtlen. Az éles ívek és a szűk beépítés miatt ez nem javítható. Már évtizedekkel ezelőtt felmerült a gondolat a községet elkerülő szakasz kiépítésére, amit továbbra is célszerű napirenden tartani. Ugyancsak e főútnak Derecske községi átvezető szakaszán megoldandó a csapadékvíz-elvezetés (részben nyílt, részben zárt csatornával), azt követően pedig a község központjában a 2 X 2 forgalmi sáv kiépítése. Ugyancsak gondolni kell a 42. sz. Püspökladány-biharkeresztesi főút Báránd átkelési szakaszának csapadékvíz-elvezetésére és a burkolat korszerűsítésére.

— Hosszabb távlatban szükséges lehet a Hortobágy-kőhíd — mint műszaki műemlék — védelme és egyúttal keskeny volta miatt a jelenlegitől délre egy új Hortobágy-híd építése. A közúti forgalom növekedése felvetheti annak szükségét is, hogy az igen rossz vonalvezetésű 471. sz. Debrecen-mátészalkai főúton legalább a külterületi veszélyes ívek korrekciója történjen meg. De célszerű folytatni a főutak burkolatainak legalább 7 m-re való szélesítését is.

Az úthálózat előzőekben vázolt távlati fejlesztési koncepciójáról az egyre sűrűsödő anyagi gondok, a szűkülő pénzügyi lehetőségek ellenére sem szabad lemondani. Bizonyos, hogy a jövőben az utazási igény, s ezzel az automobilizáció csak növekedni fog, s emiatt a fenti fejlesztéseken felül a közlekedés mindig újabb és újabb megoldandó feladatokat fog kikényszeríteni.

Zárszó

Az útügyi szervezetre — e szorító gazdasági körülmények hatására — következett az 1983. évi átszervezés. Az Államépítészeti Hivatalok közel háromnegyed évszázada után a megyei közúti igazgatóságok létrehozása jól szolgálta a közúti közlekedést. A megyei igazgatóságok fennállásának 25 éve alatt, az úthálózat, a szervezet, a műszaki technológia, a gépesítés, a dolgozók szociális körülményei óriási fejlődésen ment át.

Ezután következett az átszervezés.

A 16/1983. KPM sz. utasítás — amely az 1983. évi 8. sz. Közlekedési Értesítőben lett közzétéve — „A KPM Közúti Igazgatóságokról" címet viseli. Az utasítás szövegében semmi feltűnőt nem tartalmaz, hacsak azt nem, hogy az igazgatóság felsorolt kötelezettségei közül a hatósági tevékenység hiányzik. Az utasítás melléklete viszont, amely felsorolja az igazgatóságok székhelyeit és működési területét, közli, hogy Szabolcs-Szatmár és Hajdú-Bihar megyék területén a Nyíregyháza székhelyű igazgatóság illetékes.

Ezzel a KPM Debreceni Közúti Igazgatósága 1983. július 1. napjával megszűnt.

Debrecen, 1989. február hó 19.

Mellékletek

I. sz. Melléklet

AZ ÁLLAMÉPÍTÉSZETI HIVATALOK ÉS VEZETŐIK

1944.

1. Budapest. Rátz Jenő, műsz. főtanácsos. (Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm.)
2. Balassagyarmat. Bereczky Vilmos, műsz. főtan. (Nógrád vm.)
3. Beszterce. Dr. Csécsi Nagy László, műsz. tan. (Beszterce-Naszód vm.)
4. Beregszász. Filkó Tibor, műsz. tan. (Bereg vm.)
5. Csíkszereda. Bakó Gábor, műsz. tan. (Csík vm.)
6. Debrecen. Kovács Gyula, műsz. tan. (Hajdú vm.)
   Beosztottak: Botskor Ernő, műsz. tan., Gabrielisz László, Werth József, műsz. tan.-k, Dolhay Imre, főmérn., Lesenczey Rezső, segédmérn.
7. Dés. Morsányi Nándor, műsz. tan. (Szolnok-Doboka vm.)
8. Eger. Erdős József, műsz. főtan. (Heves vm.)
9. Esztergom. Horváth István, műsz. tan.
10. Érsekújvár. Szerényi Géza, műsz. tan. (Nyitra vm.)
11. Győr. Toejay Ernő, műsz. tan. (Győr vm.)
12. Gyula. Ritvay Sándor, tan. (Békés vm.)
13. Kaposvár. Filó Tibor, műsz. tan. (Somogy vm.)
14. Kassa. Marssó László, műsz. tan. (Abaúj-Torna vm.)
15. Kolozsvár. Somfay Lajos, műsz. tan. (Kolozs vm.)
16. Komárom. Dr. Deme Sándor, műsz. tan. (Komárom vm.)
17. Léva. Hoepfner László, műsz. tan. (Bars vm.)
18. Makó. Gémes Mihály, műsz. főtan. (Csanád vm.)
19. Máramarossziget. Simay Antal, műsz. tan. (Máramaros vm.)
20. Marosvásárhely. Vendrey Ferenc, műsz. tan. (Maros vm.)
21. Miskolc. Iványi Béla, műsz. főtan. (Borsod vm.)
22. Nagyvárad. Óláh Béla, műsz. tan. (Bihar vm.)
    Beosztottak: Gaál-Szabó István, műsz. főtan., Mekis János, Krauter György, Kernács Ferenc főmérn.-k, Bátori Zoltán, Ruszka György mérnökök, Martsa Miklós, Szász István s.mérnökök.
23. Nagyszőllős. Vitéz Rátz Dezső, főmérn. (Ugocsa vm.)
24. Nyíregyháza. Tarnóy István, műsz. főtan. (Szabolcs vm.)
25. Pécs. Rózsahegyi Gyula, min. tan. (Baranya vm.)
26. Sepsiszentgyörgy. Győry István, műsz. tan. (Háromszék)
27. Sátoraljaújhely. Kapor Tibor, műsz. tan. (Zemplén vm.)
28. Rimaszombat. Kőszeghy József, műsz. főtan. (Gömör vm.)
29. Sopron. Újhelyi Szilárd, műsz. főtan. (Sopron vm.)
30. Szatmárnémeti. Kallivoda Jenő, műsz. tan. (Szatmár vm.)
31. Szeged. Göllner Károly, műsz. tan. (Csongrád vm.)
32. Szekszárd. Emeritzy Zoltán, műsz. főtan. (Tolna vm.)
33. Szentes. Nagy Dezső, műsz. tan. (Csongrád vm.)
34. Székelyudvarhely. Dancsházy Artur, műsz. tan. (Udvarhely vm.)
35. Székesfehérvár. Scheller Lajos, műsz. főtan. (Fejér vm.)
36. Szolnok. Farkas Ödön, műsz. tan. (Jász-Nagykun-Szolnok vm.)
37. Szombathely. Héjj Gyula, műsz. tan. (Vas vm.)
38. Ungvár. Zsarnóczay János, műsz. főtan. (Ung vm.)
39. Veszprém. Tavaszy Ferenc, műsz. tan. (Veszprém vm.)
40. Zalaegerszeg. Szabó Jenő, műsz. tan. (Zala vm.)
41. Zilah. Szabó Sándor, műsz. tan. (Szilágy vm.)

ÁÉH. Útigépjavító Műhelye. Budapest. Vajay Imre, műsz. főtan.

II. sz. Melléklet

ÚTFENNTARTÁSI KÖLTSÉGEK *1951., 1955. és 1960.* években

Egység: 1000 Ft

	1951.	1955.	1960.
Kőburkolatok fenntartása	267,6	571,1	-
Betonburkolatok fenntart.	113,8	50,4	-
Aszfaltburkolatok fennt.	585,8	413,2	11.260,0 *
Bit.felületi bevonatkészítés	746,9	1.359,9	-
Vizes makadámhengerlések	3.616,7	5.827,6	-
Útalapok készítése	-	832,3	-
Fennt.kőanyagok beszerzése	2.620,1	4.768,0	-
Hidak és műtárgyak fenntartása	138,5	60,1	301,0
Úttartozékok fenntartása	107,6	230,8	1.478,0
Árok-, padka- és földmunka	1.283,3	131,8	2.491,0
Útrendezés	665,2	858,9	-
Útőri tevékenység	1.040,3	5.891,4	7.306,0
Fásítás, fagondozás	421,2	124,3	712,0
Felvonulási költségek	-	287,9	-
Elemi károk, hóeltakarítás	13,8	399,9	3.135,0
Összes fenntartás	11.620,8	21.807,6	26.683,0

*Valamennyi burkolatjavítási költség. Részletező adat nem található.

III. sz. Melléklet

AZ ÚTHÁLÓZAT BURKOLATNEMEK SZERINTI MEGOSZLÁSA
1951. december 31. állapot szerint

(km)

Burkolatnemek	Egy számj. főutak	Két számj. főutak	Három számj. főutak	Össze-kötő utak	Bekö-tő utak	Vasút-áll. utak	Összes utak
Kockakő	1.10	3.61	0.01	9.64	1.71	4.64	20.71
Kiskő	14.93	23.75	2.78	6.88	4.21	0.38	52.93
Soros,termkő	-	0.02	-	18.58	24.44	1.33	44.37
Beton	55.57	23.40	-	0.93	-	-	79.90
Heng.aszfalt	7.66	5.40	0.01	-	0.02	-	13.09
Öntöttaszfalt	0.07	0.25	-	-	-	-	0.32
Cementmakadám	-	-	-	0.06	7.25	-	7.31
Felületkezelt	54.83	4.86	5.35	-	0.60	-	65.64
Állandó b.	134.16	61.29	8.15	36.09	38.23	6.35	284.27
Vizes makadám	-	155.42	57.21	668.82	197.81	17.56	1096.82
Egyéb burkolat	1.60	-	-	-	-	-	1.60
Földutak	-	-	-	54.43	34.34	2.71	94.48
Mindösszes	135.76	216.71	65.36	762.34	270.38	26.62	1477.17
							1000 m²
Kockakő	10.88	20.24	0.05	41.09	6.69	19.89	98.84
Kiskő	97.24	141.78	18.30	40.14	23.82	2.28	323.56
Soros terméskő	-	1.96	-	78.86	72.88	4.40	158.10
Beton	333.49	145.89	-	3.92	-	-	483.30
Heng.aszfalt	53.50	40.46	0.10	-	0.14	-	94.20
Önt.aszf.	0.58	4.66	-	-	-	-	5.24
Cementmakadám	-	-	-	0.38	22.53	-	22.91
Fel.kezelt.	301.81	29.14	26.75	-	1.80	-	359.50
Állandó b.	797.50	384.13	45.20	164.39	127.86	26.57	1545.65
Vizes mak.	-	595.93	224.92	2298.21	623.46	59.30	3801.82
Egyéb burk.	12.78	-	-	-	-	-	12.78
Földutak	-	-	-	-	-	-	-
Mindösszes	810.28	980.06	270.12	2462.60	751.32	85.87	5360.15
Átlagos burkolat-szélesség	6.216	4.569	4.132	3.230	2.779	3.248	3.659

IV. sz. Melléklet

A KPM DEBRECENI KÖZÚTI KIRENDELTSÉG KEZELÉSÉBE KERÜLT ÚTHÁLÓZAT 1954. ÁPRILIS 1-JÉN

(km)

Az utak jellege	Szolnok megye		Békés megye		Hajdú-Bihar megye		Összesen	
	kiép.	földút	kiép.	földút	kiép.	földút	kiép.	földút
Egy számjegyű főutak	74.95	-	-	-	136.43	-	211.38	-
Két számjegyű főutak	25.99	-	11.80	-	215.63	-	253.42	-
Három számjegyű főutak	129.02	-	42.96	-	52.94	-	224.92	-
Főutak összesen	229.96	-	54.76	-	405.00	-	689.72	-
Összekötő utak	191.31	-	106.75	21.91	746.66	41.29	1044.72	63.20
Bekötő utak	105.42	12.32	38.63	16.67	212.94	34.34	356.99	63.33
Állomási utak	19.90	2.42	2.25	-	23.58	2.71	45.73	5.13
Alsórendű utak összesen	316.63	14.74	147.63	38.58	983.18	78.34	1447.44	131.66
Összesen	546.59	14.74	202.39	38.58	1388.18	78.34	2137.16	131.66
Megyénként összesen	561.33		240.97		1466.52		2268.82	
Megoszlási arány %	24.74		10.62		64.64		100.0	

V. sz. Melléklet

A KÖZUTAK 1954. ÉVI MINŐSÍTÉSE

Burkolatszélesség szerinti megoszlása

(km)

Az utak jellege	A burkolatok szélessége						
	3,0 m alatt	3,1-4,0	4,1-5,0	5,1-6,0	6,1-7,0	7,0 m felett	összesen
Elsőrendű főút	-	-	12.25	123.22	75.91	-	211.38
Másodrendű főút	36.00	138.34	9.69	64.67	4.72	-	253.42
Harmadrendű főút	105.79	85.35	24.71	7.84	1.25	-	224.94
Összekötő utak	528.15	433.95	48.23	34.39	-	-	1044.72
Bekötő utak	317.07	31.02	14.00	4.93	-	-	367.02
Vasútállomási utak	28.62	10.13	5.25	1.74	-	-	45.74
Összesen	1015.63	698.79	114.13	236.79	81.88	-	2147.22
Arányok:	47.3 %	32.5 %	5.3 %	11.1 %	3.8 %	-	100

Összetett, általános minősítés

(km)

Az utak jellege	jó		közepes minősítésű		rossz		Összesen
Elsőrendű főút	127.35	60.2 %	83.89	39.7 %	0.15	0.1 %	211.39
Másodrendű főút	54.15	21.3 %	12.74	5.0 %	186,53	73.7 %	253.42
Harmadrendű főút	5.33	2.3 %	17.30	7.7 %	202.30	90.0 %	224.93
Összekötő utak	4.90	0.4 %	67.71	6.1 %	1035.30	93.5 %	1107.91
Bekötőutak	-	-	18.56	4.3 %	410.36	95.7 %	428.92
Vasútállomási utak	3.02	5.9 %	1.66	3.3 %	46.18	90.8 %	50.86
Összesen	197.75	8.6 %	201.86	8.9 %	1880.82	82.5 %	2277.43

A minősítés alapján elvégzendő hengerlések

	Km	m^2	Módosított m^2
Elsőrendű főutakon	—	—	—
Másodrendű főutakon	14.000	56.000	84.000
Harmadrendű főutakon	27.773	89.981	166.638
Összekötő utakon	200.512	641.558	1,203.072
Bekötőutakon	83.231	283.603	499.386
Vasútállomási utakon	15.235	50.945	91.410
Összesen	340.751	1,122.087	2,044.506

VI. sz. Melléklet

AZ 1953-1954. ÉVI FORGALOMSZÁMLÁLÁS
Jellemző adatok

(jármű db)

Utak	Út-hossz	Foga-tos jármű	Motor-kpár	Teher-gk.	Busz	Külön-leges jármű	Össz. jármű
4. sz. Bpest-Pladány-ungvári 102.2-252.1	149.9	367	405	1493	214	15	2494
33. sz. Füzesabony-debreceni 31.1-105.8	74.6	302	105	970	38	8	1423
36. sz. Miskolc-debreceni 21.3-83.6	62.3	1160	510	2938	288	36	4932
48. sz. Debrecen-máramaros-szigeti 0.0-30.1	30.1	313	76	489	278	9	1165
43. sz. Debrecen-szegedi 0.0-86.0	86.0	339	125	1003	98	46	1611
322. sz. Kenderes-tiszafüredi 0.0-54.6	54.6	408	82	489	43	16	1032
333. sz. Polgár-nyíregyházi 0.0-12.4	12.4	158	68	416	72	9	723
412. sz. Kisújszállás-mezőtúri 0.0-30.1	30.1	232	72	485	28	7	824
413. sz. Kisújszállás-körösladányi 0.0-40.0	40.0	382	56	435	1	25	899
415. sz. Törökszt.miklós-endrődi 0.0-33.2	33.2	244	145	728	33	9	1159
439. sz. Gyula-furtai 33.0-88.3	55.3	240	54	545	36	44	919
471. sz. Debrecen-beregszászi 0.0-28.5	28.5	568	203	1236	207	4	2218
Polgár-hajdúnánási ö.út	22.3	350	63	457	42	4	916
Balmazújváros-nyíregyházi összekötőút	39.3	382	58	580	24	5	1049
Hajdúböszörmény-tiszavasvári összekötő út	32.9	417	110	636	44	16	1223
Debrecen-tiszacsegei út	62.2	79	42	367	4	1	493
Polgár-újszentmargitai út	19.3	59	33	233	12	3	340
Debrecen-bihartordai út	39.1	116	37	295	116	9	653
Berettyóújfalu-biharnagybajomi út	25.8	207	47	318	74	17	663
Szeghalom-püspökladányi út	35.7	205	151	919	63	63	1401
Gyula-szeghalmi út	18.4	712	69	525	-	47	1353
Csökmő-sarkadkeresztúri út	26.1	88	22	156	6	18	290
Nyíradony-nyírábrányi út	22.3	387	67	499	17	4	974
I. és II. rendű főutak átlaga:		527	208	1408	148	28	2320
III. rendű főutak átlaga:		331	96	604	52	20	1103
Összekötő utak átlaga:		244	64	462	38	16	824
A vizsgált utak átlaga:		356	160	892	96	20	1524

VII. sz. Melléklet

AZ ÚTHÁLÓZAT ÖSSZETÉTELE
1956. január 1. állapot

(Hosszak: km)

Útburkolati fajták	I.r. főút	II.r. főút	III.r. főút	Összekötő utak	Bekötő utak	Áll. utak	Összes
3/4-es kocka,fejkő	8.25	5.29	14.96	18.23	2.30	6.24	55.27
Kiskockakő	16.53	23.46	4.20	7.91	4.92	2.13	59.15
Soros,terméskő	-	0.02	-	23.09	24.61	2.41	50.13
Beton	62.73	23.41	0.03	0.93	-	-	87.10
4 cm feletti aszfalt	12.15	6.85	0.78	1.32	0.02	-	21.12
2,5-4 cm aszfalt	-	-	-	-	-	1.00	1.00
Öntöttaszfalt	0.57	-	-	0.10	-	-	0.67
Cementmakadám	-	-	-	0.06	7.25	-	7.31
Felületi kezelés	108.17	24.20	10.79	4.50	2.09	-	150.75
Vizes makadám	-	170.20	194.16	990.17	331.44	33.82	1719.79
Egyéb	1.99	-	-	-	-	0.14	2.13
Kiépítetlen földút	-	-	-	62.20	61.94	5.12	129.26
Összesen:	211.39	253.43	224.92	1108.51	434.57	50.86	2283.68

VII. sz. Melléklet folytatása
(Felület: 1000 m²)

Útburkolati fajták	I.r. főút	II.r. főút	III.r. főút	Össze-- kötő utak	Bekötő utak	Áll. utak	Összes
3/4-es kockakő,fejkő	53.01	26.06	68.86	76.61	10.12	29.22	263.88
Kiskockakő	106.86	143.80	25.39	45.85	27.72	11.44	361.06
Soros,terméskő	-	0.14	-	100.52	78.64	7.69	186.99
Beton	379.18	145.91	0.20	3.92	-	-	529.21
4 cm felett aszfalt	78.88	50.16	4.39	6.80	0.14	-	140.37
2,5-4 cm aszfalt	-	-	-	-	-	4.15	4.15
Önt.aszfalt	7.22	-	-	0.49	-	-	7.71
Cementmakadám	-	-	-	0.38	22.53	-	22.91
Felületi kezelés	600.79	142.89	59.36	28.35	7.76	-	839.15
Vizes makadám	-	668.96	693.92	3461.15	1039.92	107.85	5971.80
Egyéb	15.15	-	-	-	-	0.57	15.72
Összesen:	1241.09	1177.92	852.12	3724.07	1186.83	160.92	8342.95
Burkolatok átlagszélessége (m)	6.050	4.695	3.791	3.562	3.185	3.518	3.897

VIII. sz. Melléklet

A KPM DEBRECENI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG DOLGOZÓI
1958. május 1-jén

DEBRECEN TERÜLETE

Bujdosó László gk.rakodó
Bodó Sándor útőr
Czeglédi Miklós útőr
Csete Lajos útőr
Dalmi Ferenc útőr
Debreçeni Mihály útőr
Dulin Árpád útőr
Erdős Sándor címfestő
Ember István útőr
Fekete József útőr
Gyarmati János útőr
Czégény Sándor útőr
Gombos Sándor útőr
Huszti József útőr
Hosszú János útőr
Iklódi János útőr
Kaprinyák Ferenc útőr
Katona János útőr
Kiss József útőr
Kaszás József esztergályos
Lovas János útőr
Liptai István útőr
Mózsi Ferenc útőr
Mózsi Lajos útőr
Nagy Károly útőr
Nyika Mihály útőr
Nagy Antal útőr
Cs. Nagy József útőr
Orosz János útőr
Popovics János útőr
Parti János útőr
Papp Imre útőr
Rácz Gábor útőr
Sőrés Sándor útőr
Somogyi Gábor útőr
Szilágyi Józsefné admin.
Szabó Antal útőr
Szűcs István útőr
Szőllősi Miklós útőr
Szántó Lajos útőr
Szarvas János útőr
Szabó Mihály útőr
Tassonyi József útőr
Tálas László útőr
Tálas György útőr
Tassonyi Imre útőr
Tardi Ferenc útőr
Török Péter útőr
Tófalvi Sámuel útőr
Tasnádi András útőr
Tallódi Lajos útőr
Tarnoczki János útőr
Újlaki Vince útőr
Várnagy Mihály útőr
Varga Gábor útőr
Váncsa Miklós útőr
Papp Mihály szakasztechnikus
Lévy János szakasztechnikus
Takács József szakasztechnikus

POLGÁR TERÜLETE

Bányai János útőr
Balla Sándor útőr
Balogh Imre útőr
Boruzs Sándor útőr
Bereczki Sándor útőr
Bácsi István útőr
Baranyi Imre útőr
Balogh Antal útőr
Barkó Imre s.mks.
Csegöldi Imre útőr
Czingolya József útőr
Csernáth Gábor útőr
Derzsényi János útőr
Dobos István útőr
Éder György útőr
Fekete Miklós útőr
Farkas János útőr
Forgács Barnabás útőr
Fodor Antal útőr
Fenyves József útőr
Ficzere János útőr
Fenyves József s.mks.
Galeczi Antal útőr
Gargya Gábor útőr
Herperger Sándor útőr
Hegedűs István útőr
Kocsmáros László útőr
Kovács János útőr
Kónya Imre útőr
Kónya Lajos útőr
Koroknai Géza útőr
Kecskés Imre útőr
Katona András útőr
Kónya László útőr
Kiss János útőr
Löki Imre útőr
Molnár Gábor útőr
Mészáros István útőr
Molnár Imre útőr
K. Molnár Antal útőr
Oláh Sándor útőr
Ökrös Sándor útőr
Ifj. Ökrös Sándor útőr
Orosz András útőr
Oláh István útőr
Posta Lajos útőr
Pálosi Lajos útőr
Pénzes József útőr
Sőregi Imre útőr
Salamon Sándor útőr
Szántai Márton útőr
Széll Gábor útőr
Szabó Gábor útőr
Tanka Gábor útőr
Tarjai Gyula útőr
B. Tóth Antal útőr
Török Péter útőr (Nácsa Irma)
Török Péter útőr (Molnár Katalin)
Tóth Sándor útőr
Uronyi Péter útőr
Zsupos István útőr
György József szakasztechnikus
Szilágyi József szakasztechnikua

BERETTYÓÚJFALU TERÜLETE

Angyal Imre útőr
Ifj. Börcsök Sándor útőr
Bíró András útőr
Bereczki István útőr
G. Balogh Sándor útőr
Bojtor Imre útőr
Benedek Lajos útőr
Béres Sándor útőr
Bíró Bálint s.mks.
Csarkó Sándor útőr
Csiszár Albert útőr
Csutka András útőr
Dzsugán László útőr
Dombrádi István útőr
Gáspár Lajos útőr
Gáspár István útőr
Gaál György útőr
Jakab István útőr
Juhász Balázs útőr
Karácsony István útőr
Kulin Károly útőr
Kiss Sándor útőr
Karácsony Mihály útőr
Lisztes Mihály útőr
Lajos Vince útőr
Mogyorós György útőr
Mácsai László útőr
Mészáros Imre útőr
Mészáros István útőr
Nyilas Sándor útőr
Nagy Lajos útőr
Nagy Károly útőr
Nyikita János útőr
Nagy Mihály útőr
Oláh Miklós útőr
Pál Ferenc útőr

Puskás Sándor útőr
Pellei József útőr
Rácz Imre útőr
Rácz András útőr
Szécsényi Antal útőr
Széll András útőr
Szilágyi Károly útőr
Tóth Imre útőr
Tar Sándor útőr
V. Tóth József útőr
Takács Sándor útőr
Török Pál útőr
Urbán Péter útőr
Veres Sándor útőr
Vass József útőr
Vass Péter s.mks.
Zima Viktor útőr
Zöld Sándor útőr
Egri András szakasztechnikus

HAJDÚSZOBOSZLÓ TERÜLETE

Apagyi István útőr
Ifj. Asztalos Mihály útőr
Asztalos Mihály útőr
Barta Lajos útőr
Barta Imre útőr
Bíró Miklós útőr
Demjén János útőr
Dobosi Károly s.mks.
Egri Sándor útőr (Pellei Júlia)
Egri Sándor útőr (Jakab Eszter)
Földesi Sándor útőr
Farkas Sándor útőr
Fróner József útőr
Gonda János útőr
Horváth János útőr
Hajdú János útőr
Harangi István útőr
Kecskeméti Sándor útőr
Kovács Lajos útőr
Kiss Sándor útőr
Kósa Imre útőr
Kovács Imre útőr
Kerékgyártó Ferenc útőr
Lévai Gábor útőr
Molnár Lajos útőr
Molnár Andor útőr
Molnár Imre útőr
G. Nagy Antal útőr
Nagy István útőr
Molnár Károly szakasztechnikus
Oláh János útőr
Oláh Péter útőr
Stefánszki Zoltán útőr
Szőke Vince útőr
Szabó Lajos útőr
K. Szabó Lajos útőr
K. Szabó András útőr
Széll János útőr
Tóth János útőr
Tóth Vince útőr
Varga Antal útőr
Sugár Lajos szakasztechnikus

KÖZPONTI ALKALMAZOTTAK

Dr. Aradi Gyula pénzügyi főea.
Baranyi István csop.vez. főmérnök
Bartha Dániel szakaszmérnök
Bereczki Sándor főmérnök
Botos Gábor csop.vez. főmérn.
Deák Magdolna műsz. rajzoló
Fazekasné Mezei Olga pénztáros
Fazekas László anyaggazdász
Győrfi Istvánné SZTK-ügyint.
Hadházi László főkönyvelő
Dr. Hartay Istvánné iratkezelő
Dr. Horváth Károly pénzügyi ea.
Janka Béláné anyagkönyv.
Kalácska János igazgató
Kátai József műsz. ellenőr
Kiss József műsz. ellenőr
Kiss István műsz. ellenőr
Kiss Károlyné bérszámfejtő
Kotricz Ferenc mérnök
Lévai Péter szakaszmérnök
Losonczi László gépészeti ea.
Losonczi Lászlóné műsz. ea.
Mezei Gizella számv. csop.vez.
Mezei László gk.vez.
Dr. Miskolci László pénzügyi ea.
Nyíri Jánosné gyors- és gépíró
Oláh István pénzügyi ea.
Ábriné Ökrös Zsuzsa mérnök
Papp Sándor szakaszmérnök
Rácz Gizella gyors- és gépíró
Rózsa Istvánné gyors- és gépíró
Szabó Jolán gyors- és gépíró
Szabó Károly gk.vez.
Szász István csop.vez. főmérn.
Szatmári Zoltán műsz. főea.
Szekerka Béla műsz. ea.
Szeverényi Jánosné bérszámfejtő
Szikszai László pénzügyi ea.
Szilágyiné Fejes Irén gyors- és gépíró
Tóth János műsz. ellenőr
Tóthné Tóth Mária gyors- és gépíró
Töviskes Imréné eljáró
Tulkánné Mátrai Ilona könyvelő

X. sz. Melléklet

A KPM DEBRECENI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG VÁLLALATBAN VÉGEZTETETT MUNKÁINAK KÖLTSÉGEI *1958-1960*

(ezer Ft)

	1958.	1959.	1960.
Felületi bevonatok készítése	420	-	- 10.671
Szélesítés,erősítés bit.it.mak.	11.645	4.713	37.238
Bit.itatott makadám pályaépítés	4.261	21.241	536
Erősítés kötőzúz. makad.-al	14.523	1.706	3.628
Szélesítés,vizes mak.erősítés	3.113	15.913	1.573
Új vizes mak.burkolatépítés	4.417	-	-
Csak szélesítés szórt alappal	924	2.030	773
Kőburkolat fenntartása	529	-	-
Erősíés heng.aszfalttal	-	1.261	-
Összesen:	39.832	46.864	54.419

HÁZILAGOSAN VÉGZETT FENNTARTÁSI KÖLTSÉGEK

	1958.	1959.	1960.
Burkolathibák javítása	4.935	10.951	11.620
Árok- és padkafenntartás	1.816	2.224	2.491
Hidak és műtárgyak fenntartása	138	269	301
Úttartozékok fenntartása	676	820	1.478
Fásítás,fagondozás	326	635	712
Egyéb fenntartás	3.344	6.643	7.306
Elemi károk,hóeltakarítás	977	2.406	3.135
Hatósági,építtetői tevékenység	313	494	684
Összesen:	12.425	24.442	27.367
Vállalati és házilagos munkák együtt	52.257	71.306	81.786

XI. sz. Melléklet

SZAKASZTECHNIKUSI KÖRZETEK ÚTHÁLÓZATA ÉS VEZETŐI *1963. január*

(km)

A körzet székhelye és vezetője	Főutak	Összek.-utak	Bekötő utak	Állom. utak	A körzet teljes hossza
11.POLGÁR, Rákosi Mátyás u. 92. György József szk.techn.	44,949	87,562	29,067	2,154	163,732
12.HAJDÚHADHÁZ, Kossuth u. 14. Lakatos Antal szak.techn.	53,529	97,944	21,094	2,802	175,369
13.BALMAZÚJVÁROS, Bánlak II./18. Szilágyi József szak.techn.	48,612	87,368	22,398	5,534	163,912
21.DEBRECEN, Bellegelő 661. Szőllősi Mihály szak.techn.	68,457	54,846	46,177	2,796	172,276
22.NAGYLÉTA, Barcs u. 17. Sass Mihály szak.techn.	—	135,640	9,106	1,222	145,968
31.BIHARTORDA, Víg u. 13. Sugár Lajos szak.techn.	71,725	42,790	37,204	0,985	152,704
32.BERETTYÓÚJFALU, Dózsa u. 60. Papp Mihály szak.techn.	38,001	78,898	37,162	2,198	156,259
33.HAJDÚSZOBOSZLÓ, Szováti u. 9. Molnár Károly szak.techn.	52,810	90,276	28,775	3,119	174,980
34.NÁDUDVAR, Dózsa u. 4. Egri András szak.techn.	38,808	108,883	23,363	2,460	173,514

XII. sz. Melléklet

A KÖZÚTI FORGALOM FEJLŐDÉSE
A 4. sz. Budapest-Debrecen-Záhony főút
debreceni belvárosi szakaszán számlált forgalom

Max.jmű/nap

Járműfajták	1956.	1963.	1965.	1968.	1970.	1973.	1975.	1978.
Személygépkocsi	133	463	573	989	1467	2511	4340	4427
Motorkerékpár	172	425	428	576	608	573	763	404
Autóbusz	9	81	86	123	66	92	683	1030
Könnyű tehergk.	-	81	86	112	220	172	526	432
Nehéz tgk.	270	339	406	697	587	668	416	515
Pótkocsis tgk.	-	-	-	-	167	202	121	196
Nyerges vontató	-	-	-	-	56	77	48	53
Traktor	-	37	79	129	176	194	20	1
Össz.mot.forg.	584	1426	1658	2628	3347	4489	6917	7058
Kerékpár	224	538	261	407	479	375	263	219

A 35. sz. Nyékládháza-debreceni főút külső szakaszán

Személygépk.	36	187	-	-	577	883	1458	2341
Motorkerékpár	63	313	-	-	274	244	260	204
Autóbusz	75	76	-	-	130	159	191	282
Könnyű tgk.	-	25	-	-	75	133	172	207
Nehéz tgk.	150	137	-	-	528	684	675	773
Pótkocsis tgk.	-	51	-	-	187	424	588	1030
Nyerges vont.	-	-	-	-	13	34	44	73
Traktor	-	28	-	-	294	176	10	9
Össz.mot.forg.	324	817	-	-	2078	2737	3398	4919
Kerékpár	111	598	-	-	214	114	127	108

Megjegyzés: 1956-1965 közötti értékek becsült adatok!

Egyéb utakon észlelt motoros forgalom

Balmazújváros-Hajdúszoboszló	308	277	-	-	951	1755	1230	1992
47. sz. Debrecen-szegedi	307	1324	-	-	1768	2382	2828	3742
42. sz. Pladány-biharkeresztesi	110	218	-	-	1546	1946	1358	1884

XIII. sz. Melléklet

MEGYEI ÁTLAGOS FORGALOM ÚTKATEGÓRIÁNKÉNT

(ÁNF jmű átlagok)

Útkategóriák	1963.		1970.		1980.		Forg.fejlődés	
	össz. forg.	mot. forg.	össz. forg.	mot. forg.	össz. forg.	mot. forg.	össz. forg.	mot. forg.
I. rendű(szám-jegyű) főutak	1339	1046	3034	2781	5330	5243	398	501
II. rendű(szám-jegyű) főutak	1358	1017	2370	2050	4468	4175	329	410
3 számjegyű főutak	630	383	-	-	-	-	-	-
Főutak össz.	1241	930	2656	2303	4771	4551	384	489
Összekötő utak	529	288	939	649	1372	1184	259	411
Bekötő-utak	876	506	682	491	1375	1238	157	245
Vasútállo-mási utak	-	-	960	619	-	-	-	-
Alsórendű utak összesen	546	296	905	627	1372	1188	251	401
Megyei úthálózat átlaga	781	511	1377	1104	2496	2298	320	450
Országos úthálózat átlaga	878	645	1422	1219	-	-	-	-

XIV. sz. Melléklet

VÁLLALATI KIVITELEZÉSŰ TELJESÍTMÉNYEK

(km)

Munkafajták	1958-1960	1961-1965	1966-1970
Vizes makadám hengerlések	20,2	-	-
Szélesítés makadám hengerléssel	122,7	9,0	-
Bitumenes itatott hengerlések	87,2	51,8	9,5
Szélesítés és bitumenes hengerlés	148,5	215,9	-
Burkolaterősítés kötőzúzalékkal	65,5	10,0	40,5
Szélesítés és kötőzúzalékos erősítés	2,1	20,8	-
Portalanítás	58,1	128,1	98,6
Burkolaterősítés hengerelt aszfalttal	8,0	1,6	25,2
Új útépítés és tsz-utak építése	5,0	27,4	16,3
Útalapok építése	30,6	27,1	1,2
Korszerűsítések	-	34,6	56,6
Bekötőutak építése	-	-	10,1

	1971-1975	1976-1980	1981-1983
Korszerűsítések főutakon	44,5	15,9	1,6
Korszerűsítés alsórendű utakon	11,9	19,7	-
Bekötőutak építése	12,3	7,8	7,1
Burkolatok megerősítése főutakon	268,1	144,1	109,6
Burkolatok megerősítése alsórendű utakon	30,5	234,6	27,2

XV. sz. Melléklet

A MEGYEI ÚTHÁLÓZAT ALAKULÁSA BURKOLATFAJTÁK SZERINT

(km)

A burkolatok fajtái	1950.	1955.	1958.	1961.
Betonburkolatok	79,9	87,1	85,4	94,9
4 cm és vastagabb homok(sheet) aszfalt,topeka,bitumak	13,1	21,1	21,3	21,4
2,5-4 cm vtg.homokaszfalt, topeka és bitumak	-	1,0	2,0	36,5
Öntöttaszfalt (coulé)	0,3	0,6	0,7	-
Kevert aszfaltmakadám, aszfaltszőnyeg	-	-	-	-
Kötőzúzalékos és itatott aszfaltmakadám	-	-	-	94,5
Bitumennel ragasztott szőnyeg, bit.makadám és felületi kezelés	65,6	150,5	211,0	86,5
Kiskő,háromnegyedes kockakő és fejkő	20,7	55,3	56,3	49,0
Kiskockakő,szabálytalan és lemezes kiskő	52,9	59,2	59,3	56,1
Soros-,cyklop- és terméskő	44,4	50,1	46,8	32,7
Kétszer vagy többször portalanított makadám	-	-	-	181,3
Cementes makadám	7,3	7,3	7,3	-
Vízzel kötött zúzottkőmakadám	1097,0	1719,8	1665,4	1307,9
Egyéb burkolatok	1,6	2,1	2,2	9,2
Kiépítetlen földút	94,5	129,3	130,4	88,9
Összesen:	1477,3	2283,4	2288,1	2058,9

	1967.	1970.	1975.	1980.	1983.
Betonburkolatok	74,2	43,7	5,1	2,3	2,1
Aszfaltbetonok	38,9	89,6	418,2	713,2	713,4
Kevert aszfaltmakadám	25,8	-	44,5	28,8	81,9
Köt.zúz. és itatott aszf.makadám	463,4	870,7	421,3	412,3	502,8
Bitumenes felületi kezelés	60,2	54,0	67,0	12,9	37,2
Kőburkolatok	57,0	29,4	14,6	3,4	2,6
Portalanított makadám	646,9	607,3	469,8	277,8	112,5
Vízzel kötött makadám	27,7	12,8	12,8	5,2	2,4
Kiépítetlen földút	103,7	92,1	60,2	33,3	32,5
Összesen:	1497,8	1499,6	1513,5	1489,2	1487,4

XVI. sz. Melléklet

A BURKOLATOK SZÉLESSÉGE SZERINTI VÁLTOZÁS

1954

	Főutak	Összek.-utak	Bekötő-utak	Vasút. utak	Összesen
3,00 m-ig	141,8	528,1	317,1	28,6	1015,6
3,01-4,00 m között	223,7	434,0	31,0	10,1	698,8
4,01-5,99 m között	234,5	48,2	14,0	5,2	301,9
6,00-6,99 m között	89,7	34,3	4,9	1,7	130,6
7,00 m és fölötti	—	—	—	—	—
Összesen:	689,7	1044,6	367,0	45,6	2146,9

1973

3,00 m-ig	—	29,4	—	—	29,4
3,01-4,00 m között	—	477,8	102,7	13,8	594,3
4,01-5,99 m között	10,6	89,7	20,1	1,3	121,7
6,00-6,99 m között	269,0	218,5	34,9	7,4	529,8
7,00 m és fölötti	117,1	35,3	3,7	1,9	158,0
Összesen:	396,7	850,7	161,4	24,4	1433,2

1983

3,00 m-ig	—	56,3	22,8	0,6	79,7
3,01-4,00 m között	—	51,5	43,5	3,1	98,1
4,01-5,99 m között	0,2	22,1	11,4	1,9	35,6
6,00-6,99 m között	210,4	747,0	73,4	14,7	1045,5
7,00 m és fölötti	188,2	39,2	8,9	4,5	240,8
Összesen:	398,8	916,1	160,0	24,8	1499,7

XVII. sz. Melléklet

A BURKOLATOK HOSSZA, FELÜLETE ÉS ÁTLAGSZÉLESSÉGE

Évek	Fő-utak	Összekötő utak	Bekötő-utak	Állomási utak	Összesen
1950. km	417,835	762,344	270,377	26,755	1477,311
m^2	2104,135	2462,596	751,320	86,433	5404,484
átl.szél.	5,036	3,230	2,779	3,231	3,645
1955. km	689,733	1108,506	434,579	50,858	2283,676
m^2	3325,343	3727,343	1186,825	160,918	8400,429
átl.szél.	4,821	3,362	2,731	3,164	3,678
1959. km	689,793	1107,966	437,924	50,858	2286,541
m^2	3551,235	3810,231	1198,084	158,718	8718,268
átl.szél.	5,148	3,439	2,736	3,121	3,813
1967. km	403,787	871,339	195,703	26,994	1497,823
m^2	2506,234	3424,169	576,268	104,566	6611,237
átl.szél.	6,207	3,930	2,945	3,874	4,414
1970. km	393,777	904,078	177,151	24,959	1499,965
m^2	2481,690	3624,734	589,698	111,087	6807,209
átl.szél.	6,302	4,009	3,329	4,451	4,538
1975. km	406,389	903,591	177,984	25,477	1513,441
m^2	2719,939	4068,431	711,466	120,261	7620,097
átl.szél.	6,693	4,503	3,997	4,720	5,036
1980. km	397,215	902,720	163,465	25,728	1489,128
m^2	2755,545	4819,759	763,044	150,215	8488,563
átl.szél.	6,937	5,339	4,668	5,839	5,700
1983. km	397,215	902,782	163,465	24,928	1488,390
m^2	2788,806	4662,000	799,097	152,521	8702,424
átl.szél.	7,021	5,496	4,888	6,118	5,847

XVIII. sz. Melléklet

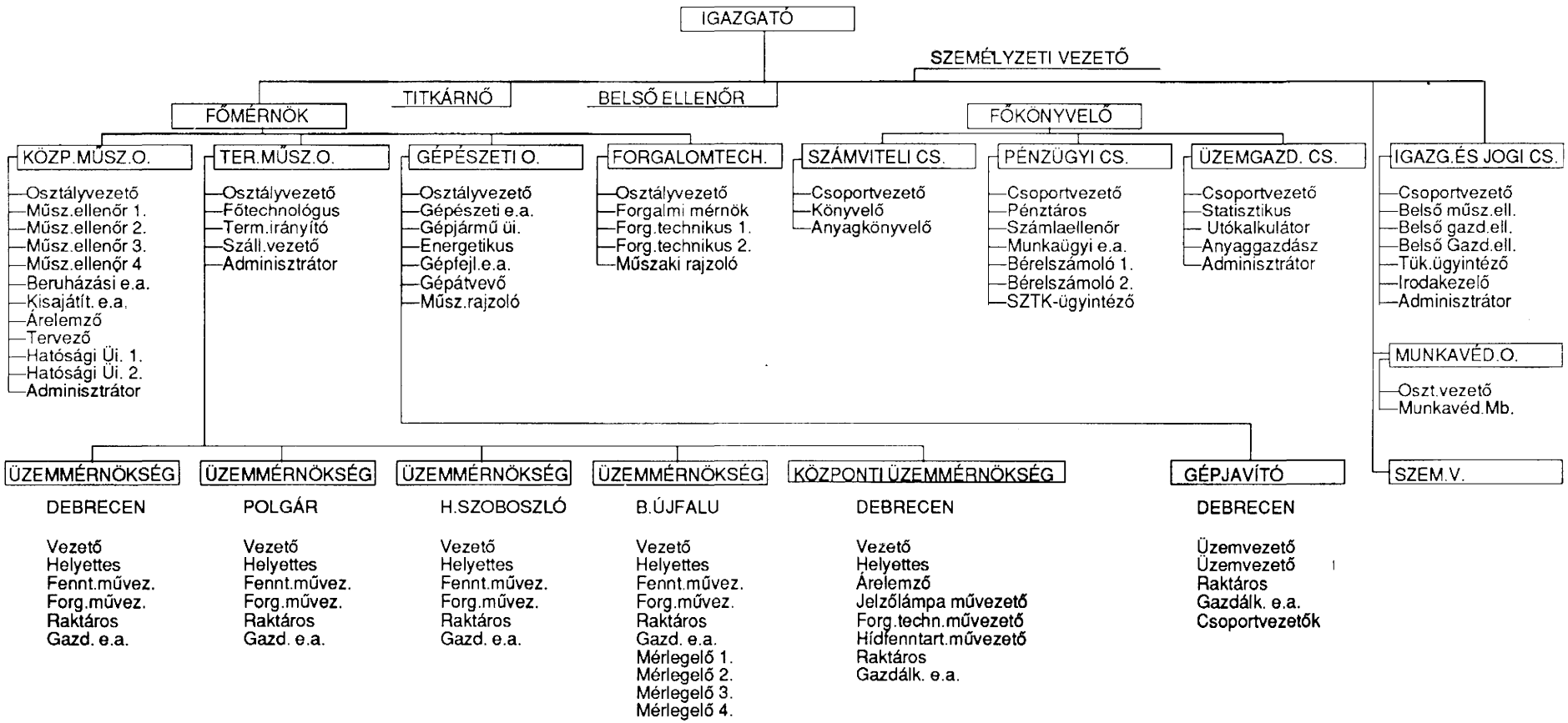
AZ ÚTHÁLÓZATRA FORDÍTOTT KÖLTSÉGEK

(millió Ft)

Tevékenységi fajták	1951-1955	1956-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1983
Burkolatok fenntartása	63,82	77,56	58,77	125,46	154,54	225,15	182,27
Burk.-on kívül végzett munkák	3,10	7,93	11,45	13,05	18,97	16,58	18,44
Hidak és műtárgyak fenntartása	0,38	0,88	1,18	2,74	4,29	5,57	5,59
Úttartozékok, forgalomtechnika	0,92	3,57	4,47	6,72	21,25	45,79	44,27
Fásítás, környezetrendezés	2,15	2,03	3,55	4,09	6,55	11,41	19,64
Útőri,útellenőri tevékenys.,egyéb f.	6,18	34,43	27,78	10,32	5,06	23,33	0,64
Felvonulási és mellékletesítm.ép.fennt.	-	-	-	2,88	5,42	10,05	8,74
Elemi károk elhárítása, téli üzemeltetés	0,89	7,84	17,53	29,27	25,25	30,75	18,20
Fenntartás és üzemeltetés összesen	77,44	134,23	124,73	194,53	241,32	371,62	297,79
Segédüzemi termelés	-	-	-	10,99	17,33	53,32	46,68
Egyéb megbízások	-	-	0,07	0,35	14,90	77,78	87,53
Állóeszközök beszerzése	-	-	-	2,12	8,95	31,58	16,19
Igazgatási és építtetői tev.	-	-	5,77	13,41	30,11	46,52	32,65
Egyéb tevékenység	-	-	5,84	26,87	71,29	209,20	183,05
Házilagos fenntartási költség össz.	77,44	134,23	130,57	221,40	312,61	580,82	480,84
Útkorszerűsítések			126,49	229,23	346,60	285,19	15,86
Bekötőút építések			19,03	1,93	25,00	28,37	20,42
Hídkorszerűsítések			2,80	15,82	3,30	14,59	-
Út-, hídjavítások			73,21	133,39	379,50	548,90	357,80
Üzemi telepek építése			-	12,47	11,50	21,19	37,23
Tervezés, kisajátítás			-	24,73	38,10	9,81	5,30
Vasúti keresztezés bizt.			-	-	-	31,95	-
Vállalati kivitelezés összesen	-	-	221,53	417,57	804,00	940,00	436,61
Mindössze	77,44	134,23	352,10	638,97	1116,61	1520,82	917,45

XIX. Melléklet

AZ IGAZGATÓSÁG SZERVEZETI TÁBLÁJA
1980.



1. Útőri jelvények

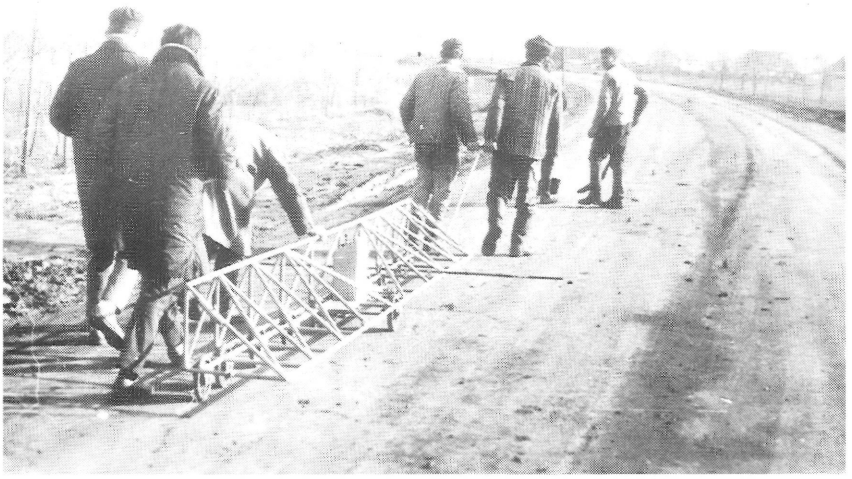
2. Útőri és kövező szerszámok

3. Vizes makadámpálya tömörítése gőzhengerrel (1961)

4. Kátyúz az útőri brigád (1960)

5. Bitumen kiszórás kézi erővel szóróüstből (1965)

6. Az első aszfaltkeverő gép Derecskén (1953)



7. Hullámosságmérő készülék (1960)

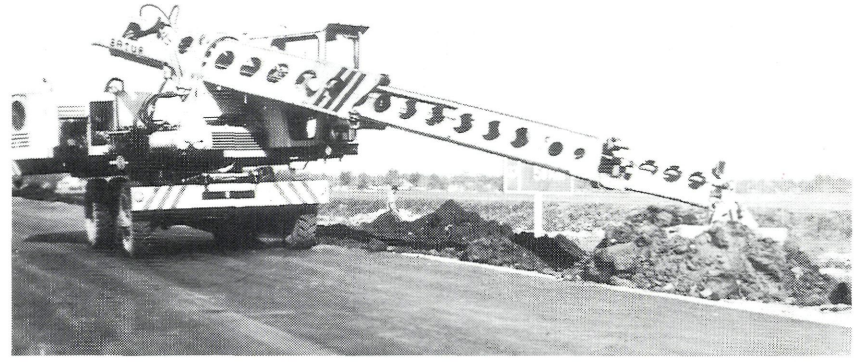
8. Kötőzúzalékos aszfaltmakadám kézi bedolgozása (1966-68)

9. Az első aszfalt-finiserek (1968)

10. Hajdúszoboszló átkelési szakasz korszerűsítése (1967-68)

11. Útkorona szélesítése lánctalpas kotrógéppel (1970)

12. Burkolat szélesítése és optikai vezetősáv készítése (1970)



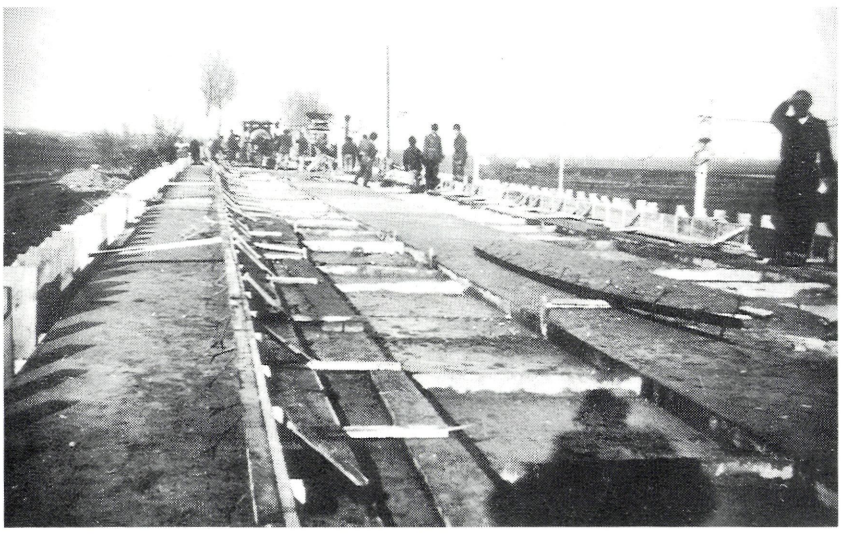
13. Padka- és rézsüalakítás géppel (1971)

14. Útalapozás cementes-homok stabilizációból (1970)

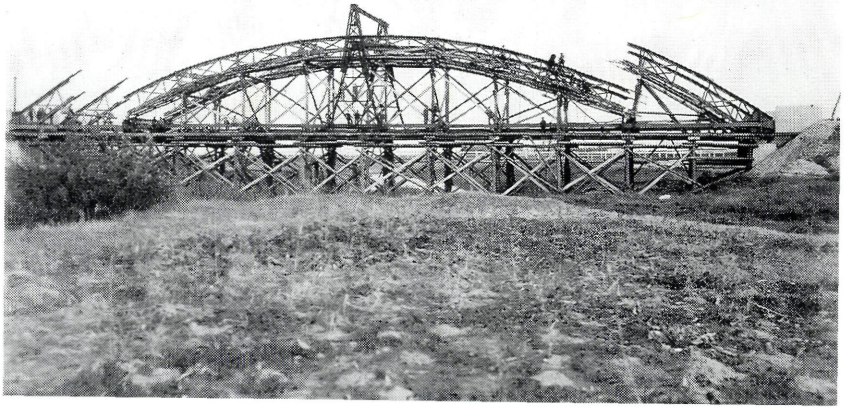
15. Aszfaltkeverő gépsor (C-25) Hajdúnánáson

16. Stabilizációs keverékgyártó gépsor (Cseri-féle) Derecskén

17. Stabilizációs keverékből készülő burkolatszélesítés



18. Pályabetonozás a Berettyó-hídon (1944)



19. Főtartók beemelése a Berettyó-híd újjáépítésénél (1949)

20. Keleti-főcsatorna híd a Polgár-hajdúnánási úton

21. Az újjáépített 4. sz. főúti Apavári-híd (1968)

22. Közúti felüljáró a 4. sz. főúton Püspökladánynál

23. Az első burkolatjelfestő gép

24. Hófogórács az 1950-es években

25. Úttartozékmosó gép (UNIMOG)

26. Bitumenszóró gépkocsi

27. Önjáró zúzalékterítő gép

28. Kátyúzó gépkocsi

29. Hajdúszoboszlói útmesterségi iroda (1970)

30. Hajdúszoboszlói üzemmérnökségi iroda (1983)

31. Gépjavító és üzemmérnökségi telephely Debrecenben (1983)

Irodalom

Ábrahám Kálmán: *Utak Budapest 1976*
Hanzéli János: *Magyarország közútjainak története Bp. 1960. KÖTUKI*
Szepesvári Ágoston: *Adatgyűjtemény az országos közúthálózat 25 éves fejlődéséről (1945-1970) KÖTUKI 3. sz. kiadv.*
Szendrey István: *Hajdú szabadságlevelek (Db. 1975)*
Szőllősi Gyula (szerkesztő): *Vásártörténet-hídi vásár (Db. 1946)*
Ránki György (főszerkesztő): *Debrecen története (I., II. és IV. köt.) Db. 1984-86*
Márton Ferenc (szerkesztő): *Építőipari és műszaki kézikönyv (I. és II.) Bp. 1943-44*
Gőz József (szerkesztő): *Hajdú-Bihar megye közlekedésének fejlődése 1945-1975 között. Db. 1975*
Horvát János: *Az útőr kézikönyve Bp. 1954*
Dr. Szabó Dezső: *A debreceni közúti vasút száz éve Db. 1984.*
Valkó Mihály: *A megye közútjainak fejlődése (kézirat 1976)*

Tartalomjegyzék

Bevezetés 5

Történeti áttekintés
A hazai útügy őskora a felvilágosodás koráig 7
A felvilágosodás korától a reformkorig . . . 10
A reformkortól az első világháborúig 12
A két világháború 15
Az útügyi szervezet kialakulása és fejlődése 1945-ig 19
A közutak újjáépítése a felszabadulástól az igazgatóság megalakulásáig 22
Szervezeti változások 28

A Debreceni Közúti Igazgatóság negyedszázada
A szervezet kialakulása 31
Az első évek alapozása 31
A bitumenes portalanítások évei 33
A szervezet fejlődése 34
A forgalomszámlálás 35
Az úthálózat átszámozása 36

A III. ötéves terv időszaka 37

Az aszfaltszőnyegek évei
Útpályák korszerűsítése és fenntartása . . 41
Forgalomtechnika 45
UTIBER 46
A szervezet fejlesztése 46
A téli közúti üzem 48
A létszám 48
A debreceni villamosvasút 49

A megtorpanás évei 51
Az úthálózat minősítése, forgalomszámlálás 54
Az igazgatóság társadalmi szerepe 55

Zárszó 57
Mellékletek 58-69
Fényképek 70-80