

GODZSÁK ATTILA

# A Magyar Államépítészeti Hivatal beruházásai az első bécsi döntés nyomán visszatérő zempléni részeken

---

ATTILA GODZSÁK

Investments of the Hungarian State Construction Office in the Parts of Zemplén County That Returned After the First Vienna Award

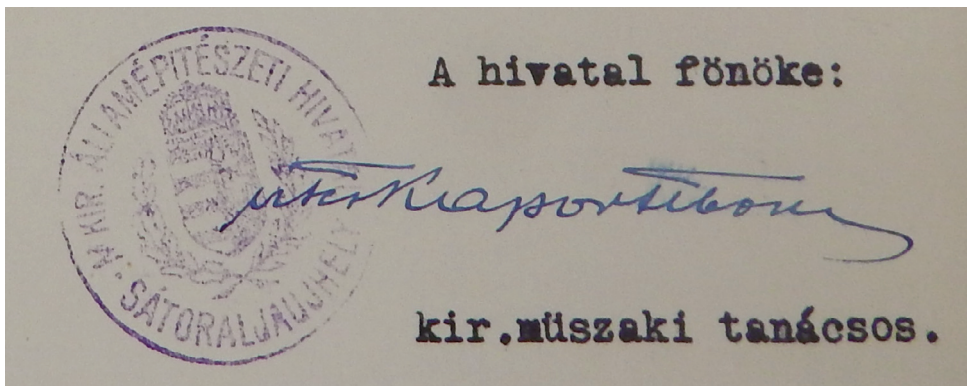
Keywords: 1st Vienna Award; Felvidék; southern Slovakia; state construction office; road investments

---

## Bevezetés

Kezdjük a fogalmak tisztázásával. Mi is volt az Államépítészeti Hivatal? Egy a vármegyékben működő mérnöki hivatal, feladata az állami, vármegyei és községi közutak építése és fenntartása, továbbá a középítések tervezése és ellenőrzése volt. Ilyen volt az iskolák, kórházak, templomok, fürdők, hivatalok, zárdák építése és felújítása, amit szintén a hivatal mérnökei irányítottak. A vármegyei hivatalok állami ügyekben a kereskedelmi minisztérium, megyei ügyekben pedig az alispán alá rendelve működtek. Már a kiegyezés után létrehozták, de végleges alakját az 1877. évi XXIV. t.c.-ben nyerte el a hivatal szervezete, majd az 1890. évi I. tc. szabályozta újra a működését. Az Államépítészeti Hivatal egészen 1950-ig működött.

1. kép. Hivatalfőnök-bélyegző



A két világháború között nagymértékű útjavítási és karbantartási munkálatok zajlottak, amelyeket a terület-visszacsatolások után kiterjesztettek a visszatérő részekre is.

A korszakban az útfenntartáshoz rendelkezésre álló összeg növekedésének arányában évenként javult az állami közutak állapota, és növekedett a makadám útpályák fenntartásához, hengerléséhez szállított zúzottkő-anyagok kilométerenkénti átlagos mennyisége is. Ez az 1939 és 1944 közötti években 48,5–61,7 m<sup>3</sup>/km között volt. (Tóth 1995, 108. p.) 1939 májusában a Kereskedelmi és Közlekedési minisztérium 27 500 pengőt utalt át törvényhatóság útalapjának a Zemplénhez visszatérő felvidéki utak éves fenntartási költségeire,<sup>1</sup> ami az alap fenntartási költségeinek elképzeléséhez nyújthat fogódzkodót.

A Felvidék 1938-as visszatérésével egy időben új útpolitikát is hirdetett az ipari és kereskedelmi minisztérium. Ahogy a *Budapesti Hirlap* fogalmazott: „A forgalmi kérdések mellett szociális, gazdasági és nemzetvédelmi tekintetben is beillesztik az egész útpolitikát a nemzet egyetemes érdekeinek az áramlásába.” Azaz minél több munkalehetőséget is kívántak teremteni az építkezésekkel, és egybeforrasztani a két ország-részt. A sajtóhír szerint összesen milliárdos beruházást céloztak meg, melyből a bekötőutakra 60 millió pengőt szántak, és 5 év alatt képzelték el a munka befejezését. A tervek szerint ez a beruházás közel egymillió ember lakhelyét érintette volna.<sup>2</sup>

A munkaalkalom-teremtés és az utak állapotjavításának párhuzamos célja többször előfordul a vizsgált fennmaradt iratokban is.<sup>3</sup>

Azon vármegyék államépítészeti hivatalai, melyek a bécsi döntés által érintettek voltak – azaz a vármegyék területe kiegészült –, mint a győri, esztergomi, balassagyarmati, miskolci, szikszói, sátoraljaújhelyi, nyíregyházi és mátészalkai hivatalok, egy leiratot kaptak a Magyar Királyi Kereskedelem- és Közlekedésügyi minisztertől. A leirat a következőkről rendelkezett.

„A megszállott Felvidék magyarlakta területeinek Magyarországhoz való előrelátható visszacsatolásával kapcsolatban szükségesnek tartom, hogy a visszakerülő közutak átvételére és fenntartására vonatkozó mindazok az intézkedések, amelyek a forgalom zavartalan fenntartása érdekében szükségesek, a legnagyobb gyorsasággal és a lehető legnagyobb gondossággal megtörténjenek. A főcél az, hogy a visszakerülő közutak tartozékaikkal azonnal átvétessenek és azokon a forgalom zavartalanul fenntartassék és a rendszeres közuti szolgálat a leggyorsabban megszerveztessék.

A felszabaduló területeken a közuti szolgálat átvételével és megszervezésével [...] Zemplén vármegye területére nézve vitéz Rátz Dezső kir. s. mérnököt [...] bízom meg.

1 A Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltárának Sátoraljaújhelyi Fióklevéltára (MNL BAZML SFL) IV. 2405 b. 5358/1939

2 *Budapesti Hirlap*, 1938. dec. 25. 11. p.

3 pl. MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 10991/1938

Nevezettek a katonai csapatok bevonulása után a központi szállításvezetőség által megadott időpontban a felszabaduló területekre bevonulnak, ott a közúti szolgálatot a központi szállításvezetőség utasításainak megfelelően megszervezik.

A megszervezéssel kapcsolatosan elrendelem, hogy minden intézkedés olyan legyen, hogy az a felszabaduló lakosságban bizalmat és megnyugvást keltsen és semmi körülmények között ne fordulhasson elő, hogy a felszabaduló területek lakossága bármilyen tekintetben is a mainál hátrányosabb helyzetbe kerüljön. Ellenkezőleg, mindent el kell követni azíránt, hogy a felszabaduló magyar testvéreinknek a megszálló hatalom által elhanyagolt igényei a legszélesebb mértékben és legsürgősebben kielégíttessenek.”

A leirat a következőkről rendelkezett a továbbiakban: a nem cseh nemzetiségű alkalmazottak jelenlegi szolgálati helyükön maradhatnak, ha letesznek egy esküt, melyben elsősorban nem is a magyar főhatalomhoz kellett hűséget fogadni, hanem arra kellett esküt tenni, hogy a rongálástól megvédik az utakat, azokra vigyáznak. Az utak azonnali felülvizsgálatáról is rendelkeztek, továbbá a kőbányák és azok anyagkészleteinek számbavételéről. Fel kellett mérniük, hol van szükség új bekötőutakra, és költségtervet is kellett készíteni, a lakosságszám és az építendő út hosszának jelölésével. Kiadták feladatuk, hogy a korábbi munkabérekről is érdeklődjenek, és azokat jegyezzék fel a jövődöbeli kalkulációkhoz. A félbemaradt út- és hídépítési munkákat is jelenteni kellett a befejezési költség jelölése mellett, tovább azt jelezni, ha az eddigi vállalkozó a munkálatokat befejezné. Az esetleges forgalmi akadályokat pedig a közutakról el kellett távolítani a leirat értelmében.<sup>4</sup>

A visszacsatolt Felvidék kapcsán a következőket lehet elmondani: a fő közlekedési közutak általában jó állapotban voltak, a portalan burkolattal ellátott útpályákat a műszaki követelményeknek megfelelően építették meg, csak egyes helyeken a betonburkolatok felületének hullámossága szempontjából merült fel észrevétel. A bekötőutak viszont általában rosszabb állapotban voltak, mint a csonkaországi bekötőutak. Ellenben a kárpátaljai területen a közutak a visszatért felvidéki területekhez viszonyítva sokkal rosszabb állapotban voltak. De még mindig jobb állapotban, mint a visszatérő partiumi és erdélyi terület úthálózata, ami a teljes elhanyagoltság képét mutatta. (Tóth 1995, 112. p.)

A csehszlovák államhatalom igyekezett az utakat rendben tartani. Például van forrásunk rá a későbbi műszaki felülvizsgálat anyagából, hogy a királyhelmece–nagykövesdi vicinális közút Nagygéres és Örös közötti (6183–11 100 km) szakaszának újjáépítéséről 1931-ben határoztak, amit 1935-ben kezdtek el kivitelezni és hivatalosan 1938-ban át is adtak 5 éves jótállással.<sup>5</sup>

4 MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 9269/1938

5 MNL BAZML SFL VI. 4. dob. 7130/1942

1939 márciusában a következő képet mutatta az úthálózat kiépítettsége, illetőleg ekképp oszlott meg típusonként a visszatért Zempléni részekben:

- Fő közlekedési törvényhatósági kiépített közút: 105,582 km, kiépítetlen: 5,673 km.
- Egyéb törvényhatósági kiépített közutak: 297,787 km, kiépítetlen: 7,265 km.
- Vicinális közutak: kiépített: 214,640 km kiépítetlen: 139,878 km
- Vasúti közutak: kiépített: 6,713 km, kiépítetlen: 0,4 km

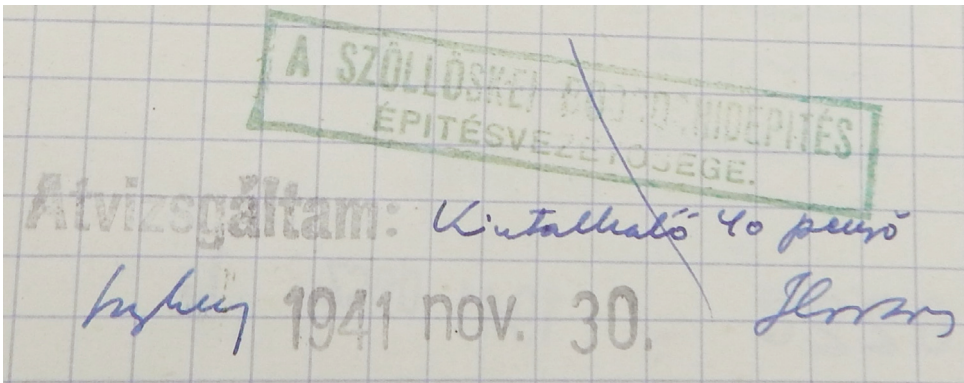
A fentiekből az „idegen kezelésben” levő kiépített utak hossza 2,140 km volt, tehát a törvényhatóság kezelésében 622,582 km szakasz volt.<sup>6</sup>

A felmérési munkálatokhoz két törvényhatósági útbiztosot is kivezényeltek, mert az ott levő útbiztosok tudása nem volt elégséges, ugyanis Magyarországgal ellentétben a beruházások vállalati úton folytak Csehszlovákiában, az ellenőrzések pedig központi mérnökök által történtek, így a helyiek képzettségben és jártasságban sem közelítették meg a magyarországi útbiztosokat.<sup>7</sup>

A hidak kapcsán megállapítható, hogy míg 1939 előtt Magyarország minden területén voltak fejlesztések, az 1939–1944. évek hídépítési tevékenysége túlnyomó részben a visszacsatolt felvidéki, kárpátaljai, erdélyi és délvidéki területekre esett. E területeknek nemcsak a közútjai, hanem hídjai is erősen elhanyagolt állapotban voltak, bár a felvidéki részek ezen a téren is jobb állapotot mutattak, mint a többi visszatérő terület.

A visszacsatolt Felvidéken az alább felsorolt nagyobb hidakat építették 1939 és 1944 között: a medvei Duna-hidat,<sup>8</sup> a pozsonyeperjesi Kis-Duna-hidat, a rozsnyói és pelsőci Sajó-hidakat, a szőlőskei Bodrog-hidat, a garamszentgyörgyi és kéméndi Garam-hidakat és az ipolyszakállasi Ipoly-hidat. (Tóth 1995, 121. p.) Láthatjuk, hogy ezek közül a szőlőskei híd esik az általunk most vizsgált részekre.

## 2. kép. A Bodrog-híd bélyegzője



6 MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 817/1939

7 MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 10991/1938

8 Ez utóbbiról részletes, sajnos csak kéziratban maradt tanulmány is született: Hargitai 1973.

A vizsgált időszakunkban összesen 2316 folyóméter híd épült 18 278 000 pengő értékben. Ez a visszacsatolt részeken épült hidak közel 20%-át jelentette (Kárpátalján ennek több mint kétszeresére volt szükség az állapotok miatt), a felhasznált vagyonnak pedig 28%-át (ha már szóba került Kárpátalja is, érdemes megemlíteni, hogy a több mint dupla méretű ottani beruházás azonban költségek tekintetében összértékben is kevesebbe került). (Tóth 1995, 122. p.)

Az Államépítészeti Hivatal feladata volt a kompok felügyelete is. A visszatérő zempáni részeken két komp volt található, a Boly–Bés és a Zétény–Abara közöttiek.<sup>9</sup>

Mint már utaltunk rá, az utakra is nagy összegeket használtak föl. A *8 Órai Újság* 1938 decemberében számolt be arról, hogy már egyből kétmillió pengőt irányoztak elő csupán a legsürgősebb felvidéki útépitésekre. Ezekre a beruházásokra nem csupán az utak állapota miatt volt szükség, hanem az új határvonal miatt is. Némely község nem, vagy csak nehezen volt megközelíthető az ország területén belülről, illetőleg olyan helyzetek is voltak, ahol a településekre vezető utak egy része esett idegen fennhatóság alá. Ez vizsgált térségünkhöz közel főként Ung és Ugocsa megyéket érintette. Érdekes példa erre Ungvár és Munkács városok esete. A két település a régi állami úton 42 km-re esett egymástól, azonban ekkor közel 100 km-re kerültek egymástól – az utat tekintve –, aminek 73 km-re való lerövidítését kívánták elérni,<sup>10</sup> persze, miután 1939 tavaszán az egész Kárpátalja visszatért, ez a tervezet tárgytalanná vált.

Az előzetes terveken több okból változtathattak. Egyike volt ezeknek az okoknak a határ pontos kijelölése. Ugyanis a bécsi döntés után egy 750 ezres léptékű térképen mutatták be az új határt, ami a valóságban 750 méteres sávot jelentett, melyen belül későbbi határrendezések voltak a két érintett ország között.

Az anyaglerakó helyek kiürítésére is leiratot kapott minden érintett államépítészeti hivatal esetében kiemelve, hogy az gazdaságos legyen. Ugyanígy rendelkeztek a szerzőszámok és gépi eszközök begyűjtéséről és a munkálatok leállításáról is. Ez utóbbiak esetében természetesen a költségek kifizetését és elszámolását is kérték. Hogy további konkrét példával is éljünk, nézzünk meg a határrendezés által érintett utak közül egyet. A vellejte–alsómihályi törvényhatósági közút egy szakasza is szlovák fennhatóság alá került a későbbi rendezés során, ahol útfenntartási célokra kavicsot tároltak, amit a határrendezéskor elfuvaroztak a Magyarországon maradó részre. Jelentésében a műszaki tanácsos fontosnak tartotta kihangsúlyozni, hogy gazdaságos műveletről volt szó, a kavics értéke meghaladta a fuvar költségeket. Az útszakaszon két napszámos volt alkalmazásban, akik a helyükön maradtak, de a kezelésükben levő szerzőszámokat leadták.<sup>11</sup>

9 MNL BAZML SFL VI. 421 123/1941

10 *8 Órai Újság*, 1938. dec. 17. 9. p.

11 MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 2783/1939

Az ekkor Magyarországhoz kerülő területek esetében pedig rendelkeztek az utak azonnali kezelésbe vételéről, az akadályok eltávolításáról és a hiányosságok felszámolásáról. A visszamaradó személyzetnek nemzethűségi vizsgálat alávetéséről, majd ez után az illetményeik folyósításának megkezdéséről.<sup>12</sup>

Így 1939 tavaszán a Miskolc és Sátoraljaújhely közti „országhatárszéli állami közút” 126. számú hídját is tervezték felújítani, azonban a nyárra ez a terv is tárgytalanná vált, ugyanis az érintett szakasz közben Szlovákiához került a határrendező bizottság munkája eredményeképp.<sup>13</sup>

1939 nyarán a terv az volt, hogy a Felvidék és Kárpátalja 372 községe kapjon 1060 kilométer utat 22 millió pengő költséggel.<sup>14</sup> Kassa és Miskolc közé pedig modern autósztádát terveztek 83 millió pengő költséggel.<sup>15</sup> Érdekesség lehet, hogy végül ez az elképzelés 2021-ben vált valósággá magyar részről az M30-as autópálya átadásával.

Tóth László adatai szerint azonban csak 16 ezer folyóméter út épült a visszatért Felvidéken 2 900 000 pengő költséggel, ami az összes visszatérő részen épített útnak 1,7%-a. (Tóth 1995, 118. p.) Ez a szám azonban túl alacsonynak tűnik.

A nagymérvű utépítések munkalehetőséget is teremtettek, mint fentebb is említettük. 1938 karácsonya környékén már 20 000 ember dolgozott a Felvidéken utépítéseken és hasonló jellegű közmunkákon.<sup>16</sup>

Néha azért nehéz egyes felújítási munkálatok Felvidékre eső részét felkutatni vagy lehatárolni, mert egyes esetekben a felújított utak egyik része a trianoni országterületen volt, másik része a visszatért részekben – pl.: a szomotor–pácín–cigándi utépítés<sup>17</sup> –, de ha az ország vérkeringésébe visszakapcsolást nézzük a területnek, akkor még inkább a tárgyalt témánkba illenek az ilyen munkálatok. Mint láthatjuk a tanulmányból, esetenként a beruházásnak csupán kisebbik része esett a visszatért részekre, pl. a királyhelme-c-kisvárdai beruházás esetében.<sup>18</sup>

12 MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 2783/1939

13 MNL BAZML SFL VI. 421 235/1939

14 *Pesti Hírlap*, 1939. jún. 20. 4. p.

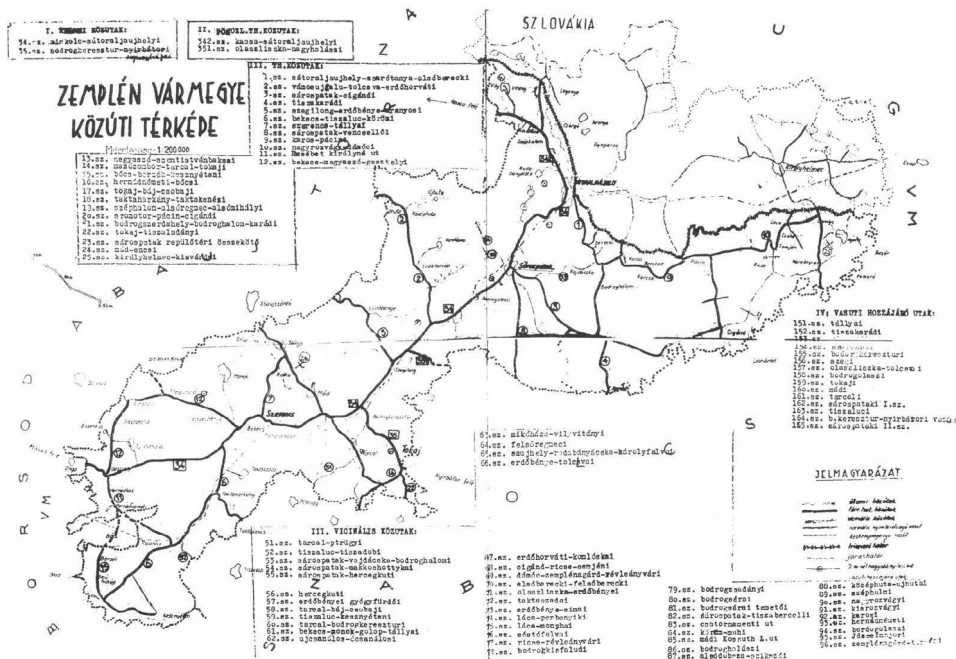
15 *Magyar Közgazdaság*, 1939. ápr. 27. 2. p.

16 *Felvidéki Magyar Hírlap*, 1938. dec. 25. 1. p.

17 MNL BAZML SFL VI. 421 6735/1939

18 MNL BAZML SFL VI. 421 1304/1944

3. kép. Úthálózat



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

Forrás: Szomolányi Antal: Utak. Borsod-Abaúj-Zemplén megye. Miskolc, 1988, 32. p.

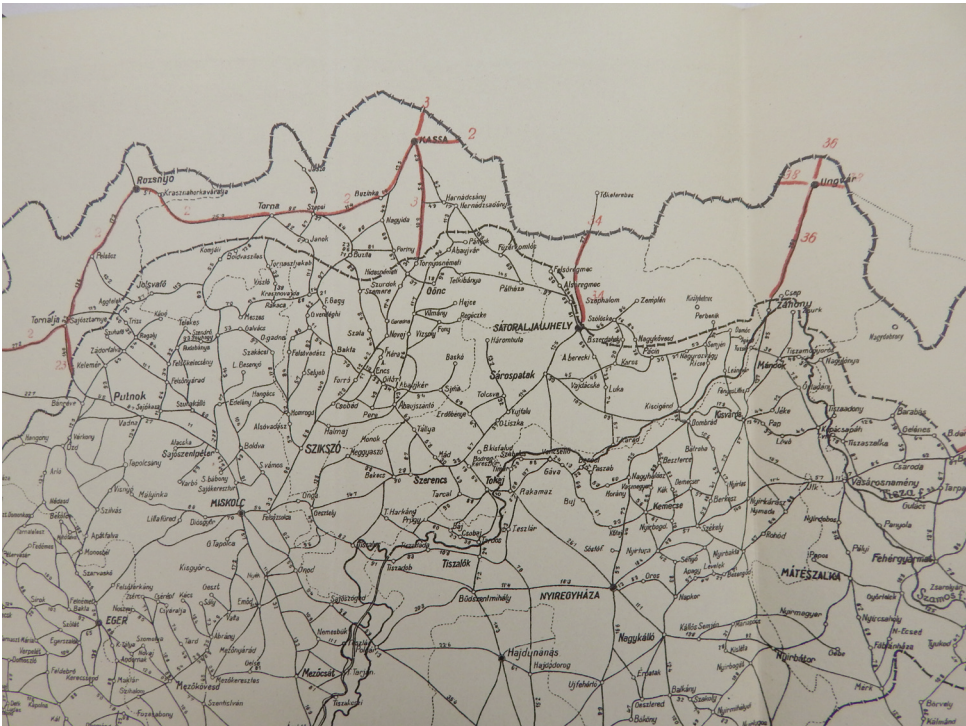
Az ilyen irányú fejlesztések azért is voltak kézenfekvőek, mert a visszatért régió etnikailag bár egységesnek nevezhető, más-más gazdasági körzetek részét képezték 1920 előtt és után is, s mivel a területsáv összeköttetése az új határok mellett nem volt adott, a meglévő „irányok” fejlesztése egyszerűbb volt, mint megoldani új összeköttetéseket. Hogy konkrét példákat is nézzünk, Kassának sem Rozsnyóval, sem Sátoraljaújhellyel nem volt vasúti összeköttetése 1938 után, ugyanis mindkét irány egyes szakaszai szlovák kézen maradtak, Sátoraljaújhely esetében a Nagyszalánc–Legenye/Alsó Mihályi szakasz. Így Rozsnyó és Sátoraljaújhely (ezáltal Ungvár és Beregszász) vasúti megközelítése is csak Miskolc irányában volt lehetséges. (Demeter–Radics 2007, 3–4. p.)

Utolsóként pedig fontos arról is szót ejtenünk, mely területtel foglalkozik jelen írás. Az első bécsi döntés keretében Zemplén vármegyéhez visszatért részekkel.<sup>19</sup> Az Államépítészeti Hivatal rendelkezésre álló iratanyaga hiányos, közvetlenül a visszacsá-

19 A visszatérő Zemplénhez lásd: Godzsák 2011.

tolást követő időszakra vonatkozóan több információnk van, mint a korábbi évek tekintetében, vagy az 1940 utáni évek vonatkozásában. Ennek okai a nagy elszántsággal megkezdett munka kezdeti beindulásában is kereshető. A kutatás eredeti célja a Magyar a Magyarért mozgalom által finanszírozott felújítások feltárása volt – mely akció határozott idejű kezdeményezés volt –, a mozgalom működésével már foglalkozott e sorok szerzője.<sup>20</sup> Eredendően csak az első év beruházásairól szólt volna a tanulmány, de végül a vizsgált időszak határa is ki lett tolv a háború végéig. Így minden beruházást vizsgált az írás, és a teljes korszakot, már amennyire a források betekintést engednek.

#### 4. kép. Úthálózat



### A Magyar a Magyarért mozgalom által finanszírozott munkálatok

Amikor már biztosnak tűnt, hogy visszatér valamekkora rész a Felvidékből, az ott várható szociális problémákkal szembesülve 1938. október 6-ára értekezletet hívtak

<sup>20</sup> A mozgalomhoz lásd: Hámori 2001.; kifejezetten a zempléni működésre: Godzsák 2018. A nyírségi gyűjtésről: Godzsák 2016.

össze a miniszterelnökségen, ahol nagyszabású társadalompolitikai akció terveiről született döntés. Ez lett a Magyar a Magyarért mozgalom. Az akció élén a miniszterelnök – Imrédy Béla – felesége állt. A mozgalom elsősorban pénz-, másodsorban pedig természetbeni adományokat gyűjtött. A pénzek felhasználását – segélyezések, munkaalkalmak teremtése – 1939 nyarával bezáróan befejezte a mozgalom, a fel nem használt maradványtőkéjét a Belügyminisztériumnak adta át. (Godzsák 2018, 31–32. p.)

A mozgalom a visszatérő részekben különböző műsoros esteket is szervezett, igyekezett munkaalkalmakat teremteni, osztottak zsírt, szalonnát, cukrot, sőt, csokoládét és szeretetcsomagokat is. 6316 főt részesítettek segélyben, Királyhelmeceken egészségházat építettek, Ladmócon munkásszállót. (Godzsák 2018, 35–36. p.)

A mozgalom beszámolójából az is kiderül, hogy a Bodroghközi járásban útjavítás, árkolás, sáncolás, gátépítés, kőfejtés és vízlevezetési munkálatok folytak, amiken átlagosan 1,80 pengős napszámberért alkalmazták a helyieket. Az 1939. május 15-ig felhasznált pénzösszeg értéke 16 006 pengő és 3 fillér volt. A Sátoraljaújhelyi járásban útépítés, útjavítás, árkolás, talajgyengetés és községi épületek javításai voltak az ínségmunkák, átlagosan 2 pengős napszámberért. Az 1939. május 15-ig felhasznált pénzösszeg értéke itt 25 000 pengő volt. (Godzsák 2018, 36. p.)

Az anyaország állami tejakciójának mintájára a mozgalom a hatósági tejellátást a visszacsatolt területeken is megindította, a vármegyei tisztii főorvosok irányítása és szociális megbízottainak vezetése mellett. A segélyezettek tejutalványt kaptak, amelyet az állandó ellenőrzés alatt álló tejtermelő vagy tejcsarnok váltott be. Az iskolásgyermekek négy hónapon át kaptak tejet, és azt a helyszínen kellett elfogyasztaniuk. Az óvodáskorúak az adagot az óvodában, vagy ennek hiányában egy külön helyiségben fogyasztották el, ahová reggelire vagy tízórára naponként összegyűltek. A megbízottak a tejakciót a vármegyei tisztii főorvos irányítása mellett a jegyzők és tanítók bevonásával szervezték meg. A mozgalom tejakciójából a Bodroghközi járásban 24, a Sátoraljaújhelyiben pedig 202 terhes és szoptató anya részesült. A gyerekeket tekintve 6 hónapos kortól 3 éves korú gyermekekig a Bodroghközi járásban 65 fő, a Sátoraljaújhelyiben 309 fő, 3–6 éves korú gyermekek a Bodroghközi járásban 124 fő, a Sátoraljaújhelyiben 498 fő, 6–12 éves korú gyermekek a Bodroghközi járásban 226, a Sátoraljaújhelyiben 878 fő. Az 1939. május 15-ig erre a célra felhasznált pénzösszeg a Bodroghközi járásban 671,77 pengő, a sátoraljaújhelyiben 8212,30 pengő volt. (Godzsák 2018, 36–37. p.)

A visszatérő részekben összességében a mozgalom gyakorta nem maradandó munkálatokat végeztetett, ám az általunk vizsgált régió azon kevesek közé tartozik – ilyen volt még a Rozsnyói és az Ógyallai járás –, ahol a mozgalom szociális előadónak kitartó szorgalmazására az ínségmunkásokat elsősorban óvoda- és egészségház-építési munkálatokon foglalkoztatták. (Godzsák 2018, 36. p.)

Zemplén vármegye alispánjának iratai között található egy elszámolás a Magyar a Magyarért mozgalomtól. Az elszámolás 1941 elején került leadásra.<sup>21</sup>

1939. március 2-ai dátumozással van az irategyüttesben egy összefoglalás, a munkálatok akkori állásáról. Ebből kiderül, hogy a „Felszabadult felvidéki területeken végrehajtandó közmunkák” ügyében 120 000 pengőt utalt ki a kormány, de addig az időpontig csak a Biste–Nagykázmér közötti út munkálatai lettek megkezdve, így a dokumentum, melyet Fáy főispán írt alá, sürgeti a többi munka megkezdését is.

Az államépítészeti hivatal főnökének jelentése szerint a rad–pusztakörtvélyesi bekötő útszakaszra 6000 pengőt kértek. Az előzetes tervek szerint a munkákra Zétény, Véke, Rad, Szinyér, Szentmária és Pálfölde visszatért települések munkásait tervezték alkalmazni, hogy a helyiek munkaalkalmakhoz juthassanak.

A továbbiakban kiderül az iratból, hogy Kocsis Margit a Magyar a Magyarért mozgalom keretéből a Királyhelmecei járásban

- a bodrogszentesi vármegyei bányában kavicsstörésre 4000 pengőt,
- a királyhelmecei lőtér építésének földmunkájára pedig 2000 pengőt bocsátott rendelkezésre.

Továbbá igényeltek még:

- A királyhelmecei–kisdobrai útnak 4,5 km-es földmunkájára 3000 pengőt, ahol királyhelmecei, kisdobrai és kiscigéresi munkásokat terveztek alkalmazni.
- A bodrogszentes–vékei út 2 km-es földmunkáira pedig 2000 pengőt, ahol Véke, Boly, Szolnocska és „esetleg bizonyos kis mértékben” Bodrogszentes munkásait tervezték alkalmazni.

A Sátoraljaújhelyi járásban Unghváry Erzsébet szociális nővér – a Magyar a Magyarért mozgalom megbízottja – rendelkezésre bocsátott az

- örös–nagykövesdi út új telepítési helyén utca építésére: 1500 pengőt.
- Céke községnek 240 m<sup>3</sup> kő kitermeléshez: 720 pengőt (a kő felhasználási célja iskola- és paplakkerítés).
- A csarnahói út földmunkáira 2500 pengőt.
- A ladamóci munkásházra 3000 pengőt, ahol csarnahói, nagybári és kisbári munkásokat terveztek munkához juttatni.
- A kisbári–nagybári kb. 1,5 km-es bekötőút földmunkáira pedig 2000 pengőt.

Továbbá a következő összegeket tervezték igényelni a mozgalomtól:

- Imreg község átkelési szakaszának helyrehozatalára 500 pengő.
- A szürnyegi bekötőútnál 2 km hosszban végzendő munkálatokra 2500 pengőt.

<sup>21</sup> MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 780/1941. A továbbiakban amíg külön nem jelezzük, ez a forrása az információknak.

– Bodrogszerdahelynél a Bodrog töltésére és emelésére a veszélyeztetett helyeken a Bodrogi Víztársulatnak 8000 pengőt. Itt Szőlőske, Bodrogszerdahely, Bodrogszög és esetleg Örös munkásait tervezték alkalmazni.

– Gecsely községben a bíró háza felé vezető út földmunkáira 300 pengőt.

– Legenye község belterületén útsáncolásra 500 pengőt.

– Csörgő, Nagytoronya és Kistoronya község belterületén levő utcák rendbehozatalára és járdaépítésre szükséges kő bányászatára, valamint útarcolásra 1500 pengőt.

– Bodzásújlak községben útsáncolásra 600 pengőt.

– Barancs községben a fő kereszttutca sáncolására 500 pengőt.

– Garany községben utak sáncolására 500 pengőt.

– Borsiban pedig az országúttól II. Rákóczi Ferenc szülőházáig s egyidejűleg a község átvonuló út rendbehozatalának földmunkáira 1 km hosszan 1000 pengőt.

– Végül a már említett cékei iskola és a római katolikus paplak kerítésének létesítési munkálataihoz 900 pengőt.

Azaz összesen 16 800 pengőt terveztek még igényelni a munkálatok folytatásához. Az összegzés megemlíti, hogy a céke-kásói út földmunkáira az Államépítészeti Hivatalnak van pénze, így ezzel ők nem foglalkoznak. Ezen munka során Magyarországi községekben kívántak bevonni munkanélkülieket.

A kimutatás a következőkkel zárul: „Midőn az értekezleten létrejött megállapodásokat a vármegye alispánjának, az érdekelt sátoraljaújhelyi és királyhelmeci járási főszolgabíróknak, az államépítészeti hivatal főnökének, továbbá dr. Kocsis Margit és Ungváry Erzsébet szociális testvéreknek kiadom, felkérem nevezetteket, miszerint hassanak oda, hogy a fent megjelölt munkálatok az egész vonalon mielőbb kezdetüket vehessék, így a lakosság munkaalkalomhoz jusson még mielőtt a tavaszi munkálatok elkezdődnének.”

A *Zemplén* című lap 1939 márciusában beszámolt arról, hogy ekkor újabb 40 000 pengőt irányoztak elő a Bodrog töltésének emelésére és útkarbantartásra.<sup>22</sup>

A M. kir. pénzügyminiszter számvevőségi központi csoportja a zempléni alispán Bornemissza Miklós részére küldött elszámolásokat 1941 februárjában a Magyar a Magyarért mozgalom keretében végzett munkákról, amiket az alispán továbbított a helyi államépítészeti hivatalnak. Ezek azonban sajnos nem maradtak meg. Ellenben márciusból az Államépítészeti Hivatal felülvizsgálati dokumentumainak egy része igen.<sup>23</sup>

Először a szentes–vékei vicinális<sup>24</sup> útépítés – 3 km-es – földmunkájának felülvizsgálatáról 1941. március 6-ai dátummal, azonban maguk a számadási okmányok nem maradtak fenn. Bodrogszentes és Véke között 2285 m hosszban az út kétoldali árko-

<sup>22</sup> *Zemplén*, 1939. márc. 19. 3. p.

<sup>23</sup> Innentől a forrás újra: MNL BAZML SFL IV. 2405 b. 780/1941

<sup>24</sup> A vicinális út községi közlekedési utat jelent.

lásáról és padkarendezéséről, továbbá 30 méter kétoldali árokfalazásról a következő jelentést tették március 18-án: „A munkálat jól és gazdaságosan hajtatott végre.” Kiderül a szövegből, hogy a hivatalnak előlegül 3000 pengőt utaltattak ki. A költségelosztási kimutatás szerint kifizettetett 2473 pengő 40 fillér, a maradvány pedig 256 pengő 60 fillér. Ezt a maradványt a szintén a Magyar a Magyarért akció keretében végzett Kisbári–Nagybári útfelújítás céljaira utalták át, ahol az összeg „rendeltetésének megfelelően és helyesen lett elszámolva”.

Majd március 22-ei dátummal a királyhelmece–kisdobrai vicinális út 1.720–3.610 sz. közötti szakasza földmunkáinak felülvizsgálata maradt meg, melyből kiderül, hogy az elvégzett 1210 m<sup>3</sup> földmunka átlagosan 0.99 pengő/m<sup>3</sup>, a 3781,2 m árkolása pedig átlag 0,42 P egységáron történt, amit gazdaságosnak ítélték. Erre a munkára előlegként kiutaltak 3000 pengőt, amiből 2989 P és 64 fillér lett felhasználva, így a maradvány 10 pengő 36 fillér volt, amit szintén a Kisbári–Nagybári-szakaszra továbbítottak.

Ugyanezzel a dátummal láttamozták a bodrogszentesi kőbánya kitermelésének felülvizsgálatát. A céljaikra 959 m<sup>3</sup> követ termeltek ki, amelyből 956 m<sup>3</sup>-t kavicsnak összetörtek. A költség m<sup>3</sup>-enként 3 pengő 9 fillérbe került. Az államépítészeti hivatalnak előlegül 4000 pengőt utaltak ki, ebből 2965 pengő 60 fillért használtak föl, a maradvány 1034 pengő 40 fillér volt. A maradványból 1000 pengőt a bodrogszentesvékei útra továbbítottak, a fennmaradó 34 pengő 40 fillért onnan is a Kisbári–Nagybári építkezésnél mutatkozó túlkiadásra küldték tovább.

Augusztusig 2307 pengőt használtak föl a Kisbári és Nagybári közötti útszakaszra, melyre a többi fentebbi munkálat maradványát is átcsoportosították. A mozgalom összesen 2301 pengőt adott a munkálatokra az átcsoportosítással együtt, így a fennmaradó hat pengőt más forrásból kellett előteremteni.<sup>25</sup>

Ha már a kőbányák szóba kerültek, érdemes megemlítenünk, hogy ilyen tekintetben a vizsgált rész gazdag volt. Szomotor, Borsi, Gerecsely, Biste, Kisgéres, Bodrogszentes és Nagykövesd mind rendelkezett kőbányával.<sup>26</sup>

25 MNL BAZML SFL VI. 421 5038/1939

26 MNL BAZML SFL VI. 421 62/1941

## A Sátoraljaújhelyi Államépítészeti Hivatal által végzett egyéb munkálatok

A Sátoraljaújhelyi Államépítészeti Hivatal iratai között fennmaradt több havi zárszámadás is, ami érinti a visszatérő részekben való beruházásokat.<sup>27</sup>

A havi zárszámadásokból kiválogattuk a Felvidékre eső munkálatokat, ezeket táblázatos formában közöljük. 1939 júliusa és 1942 novembere közötti munkálatokról van szó, az első említés után, ha nem volt semmi változás, akkor nem közöljük a későbbi említéseket, legfeljebb az utolsó alkalmat, ugyanis a sokáig változatlan adatok közlése jelentheti azt, hogy a munkálatok még nem értek véget. Ahol zajlottak a munkálatok folyamatosan, ott pedig közöljük a havi elszámolás változásait. A pénzüsszegeknél a filléreket elhagytuk – nem célunk a pontos végösszegek kiszámítása –, a kerekített összegeket közöljük. Nem minden hónapra rendelkezünk adatokkal a megadott intervallumon belül, és maguk a határok a legelső és legutolsó fellelhető hónapok, így tulajdonképpen az iratanyag alakította ki őket.

Ahol nem szerepel kiadás, ott a munkálatok még nem kezdődtek el. Néhol nem volt jelölve az előleget folyósító szerv, bizonyos esetekben pedig nem rendelkeztek a munkálatokra előlegekkel. Az első esetet kérdőjellel, a másodikat kihúzással jelöltük. Az előleget folyósító szerv általában az alispán, vagy valamelyik miniszter volt. Egy esetben pedig a Magyar a Magyarért mozgalom. Ez utóbbi esetben – Kisbári–Nagybári útépités – az előző fejezetben is tárgyaltuk a munkálatot.

Láthatjuk a táblázatból, hogy egyes beruházásoknál nem volt meg a folyósító szerv a munkálatok elkezdésekor, de később igen, más esetekben pedig már az első említésnél is fel van tüntetve és van, ahol – pl. a sátoraljaújhely–csapi városi hengerelés – egyáltalán nincs előleget folyósító megnevezve.

Nem mehetünk el annak megemlítése nélkül, hogy a kisztei községi iskolánál érthetetlen – ismerve a többi adatot –, hogyan lehet a kiadásoknál csökkenés. Talán elírás, vagy az elszámolásnál történtek hibák.

---

27 pl.: MNL BAZML SFL VI. 421 5038/1939

## 1-4. táblázat. Az 1939 júliusa és 1942 novembere közötti munkálatok

a munka megnevezése	az előleget folyósító hatóság megnevezése	bevétel (pengő)	kiadás (pengő)	
pusztakörtvélyesi-radi útmunkák	?	10 000	0	1939 július
	Zemplén vm. alispánja	52 426	51277	1941 április
		52 426	57675	1941 augusztus
		57 988	63489	1942 július
		60 988	63489	1942 október
bistei útépités	?	18 950	13 646	1939 július
kásói útépités	?	9 437	7 007	1939 július
bodrogszögi útépités	?	3 769	1 085	1939 július
Kisbári-Nagybári földmunka	?	2 000	2 307	1939 július
királyhelmei-kisdobrai útmunkák	?	3 000	2 989	1939 július
	Zemplén vm. alispánja	0	1 491	1941 április
		4 000	4 347	1941 augusztus
		29 000	21 436	1942 július
		29 000	22 213	1942 augusztus
		29 000	22 546	1942 szept
		29 000	23 636	1942 október
Szentes-vékei útmunkák	?	3 000	2 743	1939 július
kiskövesdi útépités	?	4 558	4 808	1939 július
nagygéresi útépités	?	5 966	3 644	1939 július
bodrogvécsi útépités	?	10 204	11 418	1939 július
	Zemplén vm. alispánja	2 000	232	1941 április
		15 000	12 238	1941 augusztus
kisújlaki útépités	?	12 894	3 982	1939 július
	Zemplén vm. alispánja	2 000	370	1941 április
		7 000	10 330	1941 augusztus
		17 678	20 106	1942 július
pálföldei útépités	?	18 076	2 772	1939 július
radi útépités	?	20 603	29 707	1939 július
vékei útépités	?	14 551	3 443	1939 július
	Zemplén vm. alispánja	2 000	2 050	1941 április
		10 000	3 675	1941 augusztus
		20 000	34 873	1942 július
		20 000	34 930	1942 augusztus
		36 000	34 930	1942 szept
		36 000	35 011	1942 október
kistárkányi útépités	?	4 700	5 566	1939 július
a Sátoraljaújhely-csapi út hengerelése	Zemplén vm. alispánja	20 000	28 580	1939 július
		54 000	62 556	1939 augusztus
		54 000	81 802	1939 szeptember
		82 000	102 479	1939 november
		82 000	105 156	1939 december
		10 000	8 836	1941 április
		102 714	58 843	1941 augusztus
		24 533	26 579	1942 július
		24 534	26 709	1942 október

a Sátoraljaújhely-ungvári út hengerelése	Zemplén vm. alispánja	20 000	27 608	1939 július
		30 000	32 118	1939 augusztus
		30 000	32 900	1939 november
		30 000	33 023	1939 december
Kisbári-Nagybári útépités	Magyar a Magyarért	2 301	2 307	1939 augusztus
	Zemplén vm. alispánja	0	123	1941 augusztus
Sátoraljaújhely-Kassa hengerelés	-	0	17 788	1939 augusztus
	Zemplén vm. alispánja	6 300	18 061	1939 november
		6 300	18 137	1939 december
		0	624	1941 április
		30 000	37 498	1941 augusztus
Sátoraljaújhely-csapi városi hengerelés	-	0	842	1939 augusztus
	-	0	881	1939 december
a bistéi fürdőhöz vezető bekötő út	Zemplén vm. alispánja	1 200	0	1939 július
csarnahói útépités	Zemplén vm. alispánja	8 000	5 796	1939 július
		8 000	7 790	1939 augusztus
		8 000	7 955	1939 november
		8 000	8 485	1939 december
Céke-kásói útépités	-	0	65	1939 július
		0	2 921	1939 augusztus
		0	5 807	1939 szeptember
	Zemplén vm. alispánja	6 000	10 027	1939 november
		11 171	17 559	1939 december
Szinyér-radi út kőpályaépítése	Zemplén vm. alispánja	10 000	1 273	1939 augusztus
		10 000	3 395	1939 szeptember
		15 000	10 200	1939 október
		10 000	0	1939 július
királyhelmei állami elemi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	10 000	9	1939 augusztus
		10 000	433	1941 augusztus
		10 000	518	1942 július
		10 000	518	1942 november
		15 000	0	1939 július
nagygyéresi állami elemi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	15 000	0	1939 július
		15 000	0	1939 augusztus
		15 000	7 030	1939 október
		15 000	7 042	1939 december
		15 000	8 176	1941 augusztus
		15 000	8 176	1942 augusztus
nagygyéresi óvoda	-	0	7	1939 augusztus
	Vallás és közoktatásügyi miniszter	13 000	16	1939 október
		13 000	4 116	1939 december
	Belügyminiszter	13 320	12 550	1941 augusztus
királyhelmei óvoda	-	0	7	1939 augusztus
	Vallás és közoktatásügyi miniszter	13 000	21	1939 október
		13 000	5 542	1939 december
	Belügyminiszter	13 000	12 575	1941 augusztus
		720	339	1942 augusztus
perbenyiki méntelep építése	Földművelési miniszter	45 000	35 006	1939 augusztus
		45 000	45 006	1939 szeptember

Kisztei községi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	18 000	0	1939 július
		18 000	0	1939 augusztus
		18 000	5 585	1939 október
		18 000	4 438	1939 november
		18 000	4 085	1939 december
garami gr. Almásy kastély	-	0	4	1939 augusztus
Királyhelmececs-bolyi hengereles	-	0	1 914	1939 szeptember
		0	2 665	1939 november
		0	2 761	1939 december
Szomotor-pácini útmunkák	Zemplén vm. alispánja	390	0	1939 szeptember
szőlőskei Bodrog hid	Kereskedelmi és közlekedési miniszter	5 000	0	1939 szeptember
		5 000	918	1941 április
	alispán	10 000	7 943	1941 augusztus
		238 000	251 000	1942 július
		318 000	314 698	1942 augusztus
		318 000	315 000	1942 szept
bodrogkeresztúri állami elemi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	15 000	1 400	1939 december
radi út kőpályaépítése	Zemplén vm. alispánja	13 480	14 774	1939 december
Pusztakörtvélyes-szinyéri útépités	Zemplén vm. alispánja	7 707	7 011	1939 december
Céke-Imreg-garanyi út köfejtése	Zemplén vm. alispánja	1 200	1 166	1941 április
		1 200	1 166	1941 augusztus
Borsi rákóczi kastély planirozási munkálatok	Zemplén vm. alispánja	288	288	1941 április
		2 500	2 716	1941 április
Bodrog-szentmária-Pálfölde útépités	Zemplén vm. alispánja	15 000	18 271	1941 augusztus
		15 000	20 604	1942 július
		15 000	20 604	1942 október
		2 000	473	1941 április
Szürnyegi vicinális út	Zemplén vm. alispánja	2 000	473	1941 április
	Zemplén vm. alispánja	5 000	3 545	1941 augusztus
Borsi vicinális út	Zemplén vm. alispánja	10 000	8 813	1941 április
		17 000	16 387	1941 augusztus
Biste-Kázmér út	Zemplén vm. alispánja	5 000	6 805	1941 április
		5 000	17 567	1941 augusztus
		38 267	39 520	1942 július
		38 267	39 581	1942 szept
		38 267	43 871	1942 október
		3 329	2 770	1941 április
Pusztakörtvélyes-Bacska útépités	Zemplén vm. alispánja	3 329	16 248	1941 augusztus
		14 000	20 295	1942 július
		14 000	20 295	1942 október
		5 000	3 678	1941 április
Bodzásújlak-Kiszte-Gerecsely útépités	Zemplén vm. alispánja	15 000	15 902	1941 augusztus
		26 000	37 477	1942 július
		26 000	37 477	1942 október
		2 000	1 309	1941 augusztus
királyhelmececsi református iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	2 000	1 309	1941 augusztus
szürnyegi állami elemi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	10 000	4 000	1941 augusztus
		10 000	8 474	1942 augusztus
		10 000	8 474	1942 október
		10 000	8 474	1942 november

cékei görögkatolikus iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	16 000	11 300	1941 augusztus
		16 000	14 000	1942 augusztus
		16 000	14 000	1942 november
cékei római katolikus iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	19 500	11 700	1941 augusztus
		24 500	24 500	1942 augusztus
		24 500	24 500	1942 november
ladamóci községi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	0	2 600	1941 augusztus
		20 000	18 466	1942 augusztus
		20 000	19 433	1942 október
		20 000	19 433	1942 november
Királyhelmece-nagykövesdi út	Zemplén vm. alispánja	0	1 311	1941 augusztus
imregi útépités	Zemplén vm. alispánja	0	33	1941 augusztus
Mécstelep-Battán útépités	Zemplén vm. alispánja	0	361	1941 augusztus
		5 060	7 701	1942 július
		5 060	7 701	1942 október
Kisgéres község utcájának építése	Zemplén vm. alispánja	1 000	803	1941 augusztus
		20 000	19 653	1942 július
		20 000	19 736	1942 szept
		20 000	19 736	1942 október
Borsiban községháza építése	Zemplén vm. alispánja	26 000	0	1941 augusztus
		26 000	19 000	1942 július
		26 000	26 000	1942 augusztus
		26 000	26 000	1942 szept
		26 000	26 000	1942 október
Szomotor-Pácin-Cigánd úthengerelés	Zemplén vm. alispánja	0	442	1942 július
		0	3 045	1942 augusztus
		1 000	10 624	1942 szept
		21 000	46 547	1942 október
Nagykövesd-Örös útépités	Zemplén vm. alispánja	27 000	17 658	1942 július
		27 000	18 829	1942 augusztus
		27 000	19 918	1942 szept
		27 000	22 358	1942 október
csörgői állami iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	5 000	0	1942 augusztus
		5 000	3 608	1942 szept
		5 000	3 608	1942 november
perbenyiki állami elemi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	2 000	0	1942 augusztus
nagykászmei állami elemi iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	10 000	10 000	1942 augusztus
		10 000	12 400	1942 október
csörgői közjegyzői hivatal kibővítése	csörgői közjegyzői hivatal	17 551	0	1942 szept
		17 551	16	1942 október
nagykászmei római katolikus iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	10 000	10 000	1942 szept
		16 000	12 470	1942 november
magyarsasi református iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	3 000	0	1942 október
		3 000	0	1942 november
kásói görögkatolikus iskola	Vallás és közoktatásügyi miniszter	25 000	6 600	1942 november

Láthatjuk, hogy egyes munkálatok igencsak elhúzódtak, vannak, amelyeknél beindultak a munkák, majd egy darabig szüneteltek. Amely esetekben fel van tüntetve hónapokon át a változás nélküli állapot, ott vélhetően még nem értek a munkálatok végére, viszont szüneteltek a munkálatok, ezért nincs lezárva és kivezetve a számadásból a tétel, akkor sem, ha változás nem történt. A nagygyéresi elemi iskola jó példa rá, hogy 1941 és 1942 augusztusában pont ugyanazoknál a számoknál áll az elszámolás, de 1942 szeptemberére történik kiadásbeli, azaz beruházásbéli változás. Itt az érdekesség miatt mind a két év augusztusi adatait benne hagytuk a táblázatban. De olyan eset is van, amikor valami szerepel, majd eltűnik, és újra szerepel. A hengerlések vélhetően „nullázódnak” és újrakezdődnek évente, de a legtöbb beruházás folyamatos volt. Vannak olyan tételek a számadásokban, amelyek vármegyei szintűek, azoknál nem lehet tudni, milyen arányban szerepeltek a visszatért részekben hasznosított források, de elég kevés ilyen tétel volt. Megfigyelhető továbbá az is, hogy volt olyan munkálat, amelyet 1939-ben a Magyar a Magyarért mozgalom finanszírozott, majd később ugyanolyan jellegű munkálatot más.

A királyhalmeci és nagygyéresi óvodák tervéhez érkezett egy módosítási javaslat 1939 szeptemberében a minisztériumtól. A tervrajzot megfelelőnek tartották, azonban négy módosítási javaslattal éltek, melyből három az illemhelyekhez kapcsolódik. Az előteret üvegajtóval kívánták ellátni, hogy télen ne kelljen nyitott ajtónál kimenniük a gyerekeknek, de mégis legyen rálátásuk az óvónőknek a helyiségre, nagyobb ablakokat tartottak jónak a fényviszonyok miatt az illemhelyekre, és szerették volna, ha az óvónői illemhely a lányok illemhelye felől lett volna megközelíthető. A negyedik módosítási javaslat pedig a ruhatár és játékterem méretét egy picit növelni kívánta.<sup>28</sup>

Vannak egyéb munkálatok, amelyek beszámolóí, tervei 1939 októbere és decembere között születtek, de a fenti táblázatokban nem találhatóak meg. Ilyen a bodzásúj-lak–kiszte-gerecselyi vicinális közút 4 km-es szakaszának felújítása, mely 1326 pengő és 80 f adó és járulékvonzzattal járt. Amire 1500 pengő előleget kaptak. Ezen felül 900 pengő volt a fuvar és 9000 a napszámdíj.<sup>29</sup>

Erről a felújításról részletes adatokkal is rendelkezünk. Az út „teljesen elhanyagolt” állapotban volt, az erősebb emelkedéseknél a víz megbontotta a töltéseket, a tehénfogatok pedig feltörték a padkát, ahonnan a zápor elmosta a földet. Így egy 1 km-es szakaszon az út egy méterrel a padka fölé emelkedett, ami havazáskor igencsak veszélyes helyzetet teremtett, hisz nem lehet látni, a szekér kereke mikor esik le az útról, így elsősorban a padkák feltöltését tűzték ki célul, továbbá az árkok szabályos kiképzését, bizonyos helyeken pedig az elmosás elleni védekezést. Ezek nélkül a javítási, kavicsoslási munkálatok főlegesenek a szakértői vélemény szerint. Összegzésként még kieme-

28 MNL BAZML SFL VI. 4213544/1941

29 MNL BAZML SFLVI. 4216743/1939

lik, hogy életveszélyes a közúton való közlekedés, ezért is igényel sürgős intézkedést a szakasz.

A következő előzetes költségvetési tervet dolgozták ki:

1. Földmunkák:

– Padkatöltés, árokkiemelés három szakaszon, összesen 1150 folyóméteren.

Folyóméterenkénti földmozgósítási szükséglet  $1,5 \text{ m}^3$ , összesen:  $1725 \text{ m}^3$ .

– Egy bogárhátú híd feljáróinak feltöltése  $475 \text{ m}^3$ .

– Egy 100 méteres szakaszon „lévő púp levágása” és a hiányzó töltésekbe hordása.

Földmozgósítás folyóméterenként  $8 \text{ m}^3$ , az összes földmozgósítás  $800 \text{ m}^3$ .

– Kétoldalú árokásás, mely során a kikerülő földet a padkán szétterítik 3000 folyóméter hosszban.

Ez összesen 6900 pengő költségvonzattal jár a tervek szerint.

2. Kőpályaépítés:

– A földmunkákkal megbolygatott kőpályán új útalap készítése 300 folyóméteren  $0,5 \text{ m}^3$  a folyóméterenkénti szükséglet, összesen  $150 \text{ m}^3$ . A következő egységárral: 2 pengős termelési áron, 2 pengős szállítással és 2,5 pengős bedolgozással.

– Hídalap építése összesen  $150 \text{ m}^3$  965 pengős áron.

– Fenntartási kavicsszükséglet az újonnan megbolygatott szakaszon kb.  $300 \text{ m}^3$ .

A következő egységáron: termelés 2 P, feltörés 2 P, szállítás 2 P, 1800 pengő összesen.

Így a kőpálya építése 2765 pengőt igényelt a tervek alapján.

3. Egyéb munkák:

– Árokkötések rézsűfonással, aminek anyag- és munkaátalányára 235 pengő.

Összesítés: földmunkák: 6900 pengő

kőpályaépítés: 2765 pengő

egyéb munkák: 235 pengő

Vagyis az összköltsége az egész javítási munkálatoknak 9900 pengő volt a tervek szerint.

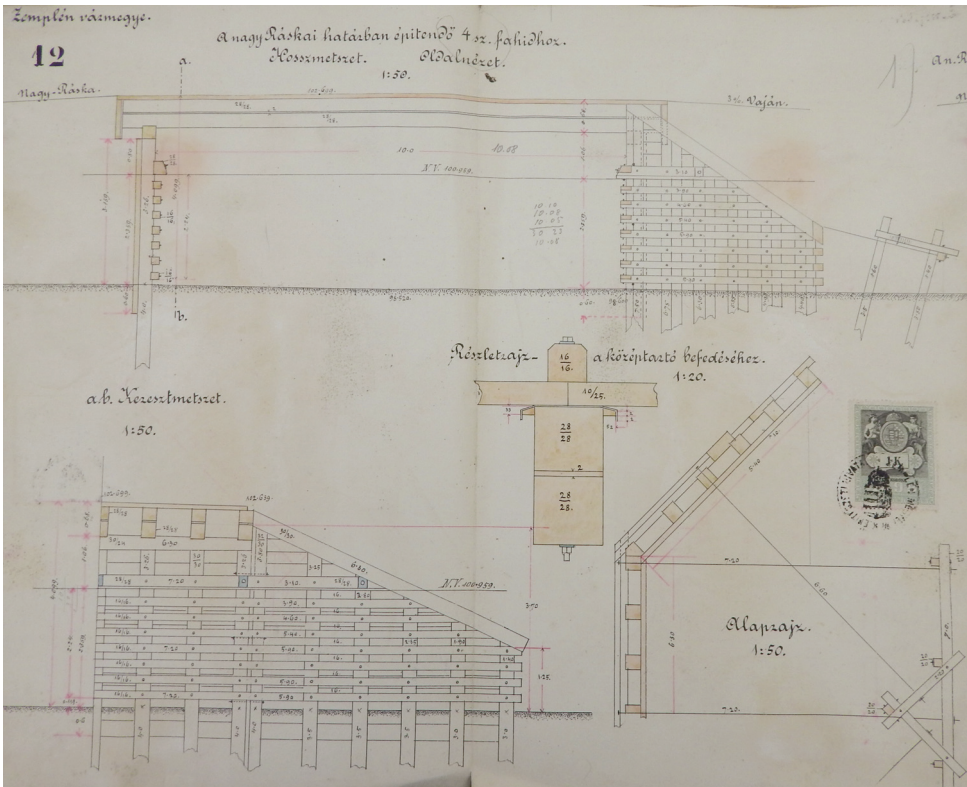
A későbbi beruházások közül pedig például a nagykövesd–nagybári törvényhatósági vicinális közút munkálatai hiányoznak.<sup>30</sup>

A Nagyráska határában építendő 4-es számú fahíd építési terve is megmaradt,<sup>31</sup> mely tervet alább közöljük.

30 MNL BAZML SFL VI. 421 59/1941

31 MNL BAZML SFLVI. 421 1. dob. sz.n.

## 5–6. kép. A nagyráskai 4 sz. fahíd építési terve

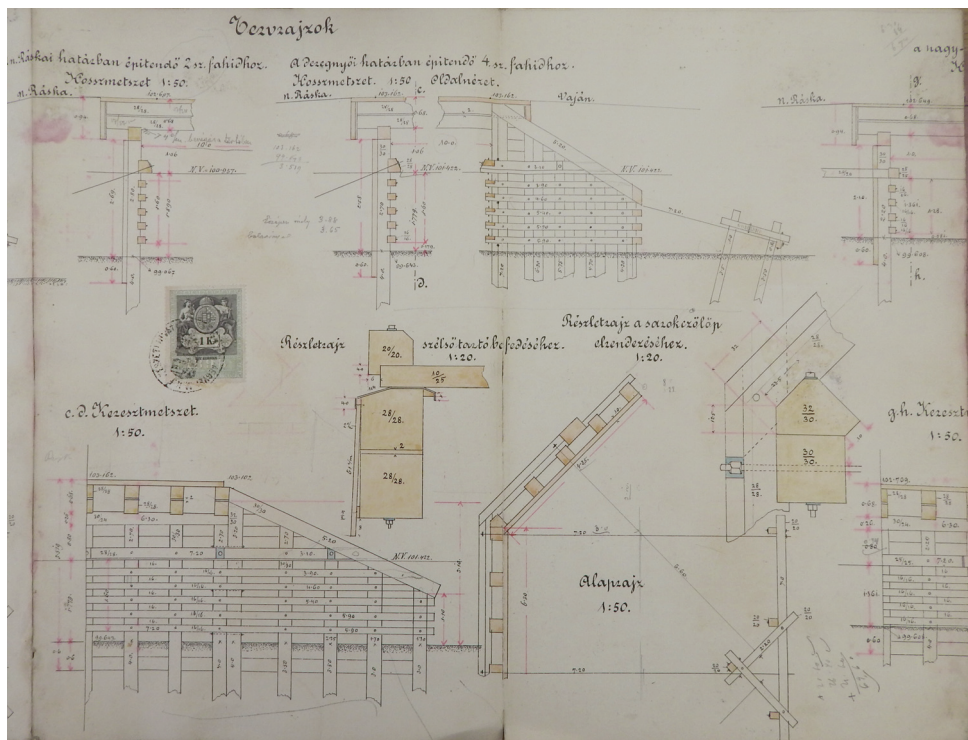


1943-ban terepbejárást végeztek egy Ronyva-hídhöz is, mégpedig a „34. sz. Miskolc-Sátoraljaújhely országhatári állami közút 79–911,72 km-ében építendő ronyvahíd” ügyében.<sup>32</sup>

A 355. számú Sátoraljaújhely–Csap törvényhatósági főközlekedési közút 6-7 km szakaszán levő szőlőskei közúti Bodrog-fahíd helyreállítási munkálataira 35 000 pengőt szántak 1940-ben, ugyanis árvízkárokat szenvedett a híd. A felmérés viszont nagyobb gondokat mutatott ki. „A hídszerkezet szétbontása alkalmával a hídszerkezet, továbbá az árvíz által elvitt jégtörők megmaradt cölöpállványa az előzetes vizsgálat alkalmával a vízállás miatt nem látható és vizsgálható, több helyen olyan korhadt állapotban volt, hogy a műtárgy ideiglenes helyreállítása ezen feltétlen kicserélését is szükségessé tette és ennek következtében a szűkösen előirányzatba vett munkáknál mégis jóval nagyobb munkamennyiséget kellett elvégezni” – állapítja meg az előirányzott összeg elégtelenségéről szóló beszámoló.<sup>33</sup>

32 MNL BAZML SFL VI. 421814/1943

33 MNL BAZML SFL VI. 421 78/1942



Végül 7 jégtörőt újrakészítettek, egyet kiszélesítettek, a két hídfőt újrakészítették, továbbá 28 cölöpöt kicseréltek és több jármon is javításokat végeztek. A végösszeg így 38 ezer pengő lett. 1942-ben a helyreállítási munkálatok felülvizsgálata 5000 pengőbe került, a fenntartási költsége pedig 92 pengő és 81 fillér volt arra az évre vonatkozólag.<sup>34</sup>

A híd hídvizsgáló és észlelő berendezésének terve is fennmaradt a levéltárban. Eszerint az új híd mindkét végén U alakú elrendezéssel készült hídfők mögé 1–1,5 cm belméretű észlelőakna nyúlt az alapok felső síkjáig ferde tengelyű elhelyezéssel. Ez a leírás 1944-ből való, tehát láthatjuk, hogy a munkálatok folyamatosan zajlottak.<sup>35</sup>

Zéténynél is tervbe vették 1941-ben egy fahíd építését 2,5 méteres nyílászélességgel a Tice-éren.<sup>36</sup> Az Ósva-patakon is terveztek egy hidat, nem tudjuk azonban, melyik szakaszán, csupán annyit tudhatunk meg az iratokból, hogy előzetesen 5387 pengő költséggel kalkuláltak.<sup>37</sup>

34 MNL BAZML SFL VI. 421 78/1942

35 MNL BAZML SFL VI. 421271/1943; 2667/1944

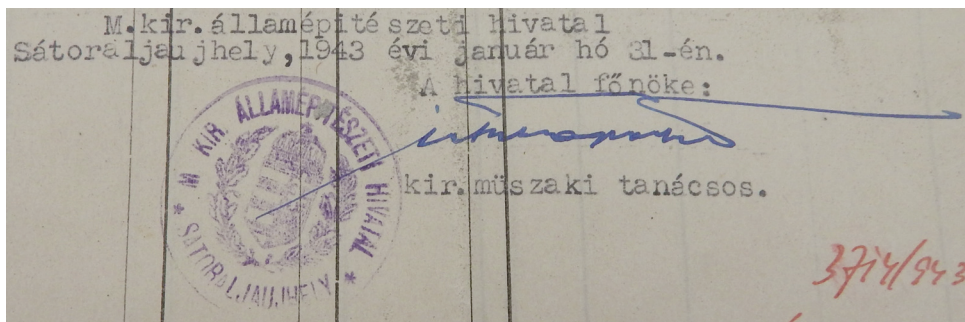
36 MNL BAZML SFL VI. 421 59/1941

37 MNL BAZML SFL VI. 421 98/1941

Vannak olyan beruházások, melyekről semmi konkrétumot nem tudunk, csak a munkálatok tényét. Ilyen a borsi híd javítása, melynek pusztá tényén túl nem tudunk mást.<sup>38</sup> De Borsinál maradva: a községháza építésével ugyanígy járunk. Ehhez kapcsolódóan egy üres mappa van csupán az iratanyagban,<sup>39</sup> és ilyen a cékei római katolikus iskola építésére utaló mappa is.<sup>40</sup>

A gyors fejlesztések azonban nem minden esetben jártak osztatlan örömmel, ugyanis volt, hogy bizonyos tervezési hibák csupán később derültek ki. Egy esetben az útfelújítás során az árkokat is megemelték, viszont ennek köszönhetően a víz így a gazdák földjére folyt, ugyanis korábban még a földekről is az árok vezette el a közeli tóba a fölösleges vizet nagy csapadékhozam esetén, így viszont az útról összegyűlő is a földekre folyt. Így az árok utólagos félméteres mélyítése mellett döntöttek ebben az esetben.<sup>41</sup>

#### 7. kép. A hivatalfőnök pecsétje és aláírása



Mivel vannak útiköltség-elszámolások és egyéb nem részletezett tételek is, érdekesként egy ilyen iratcsomót is be kívánok mutatni.

A vármegyei műszaki rajzoló, Merendi Béla 1939. december 29-én Királyhelmece utazott, a királyi járásbíróság épületének kibővítési munkálatainak megtervezésére terepszemlét tenni és felvételeket rögzíteni. Az utazási számla részletesen közöl több információt is. Az is kiderül belőle, hogy egyedül és az igazságügyi minisztérium terhére utazott. A mellékelt iratokból kiderül, hogy az igényelt toldaléképület alapterületének tervezett mérete 4 x 11,5 m volt, és irattár céljára akarták hasznosítani. Az útszámla alapján 7.43-kor indult a sátoraljaújhelyi állomásról II. osztályú vasúti menetdíjjal Perbenyikig, ami két pengőbe került, ahonnan 40 fillérért utazott tovább autóbusszon Királyhelmece. A visszaút ugyanakkora költséggel járt. 14 óra 15 percre ért haza, azaz 6 órát és 32 percet volt távol, ami negyed nap távollétként lett elkönyvelve. A negyed

38 MNL BAZML SFL VI. 4217130/1942

39 MNL BAZML SFL VI. 4214598/1942

40 MNL BAZML SFL VI. 421 719/1943

41 MNL BAZML SFL VI. 421 59/1941

nap távollét 2 pengő és 75 fillér díjnak számít, így 7 pengőt és 55 fillért igényelt a kiszállításért, azonban a királyhelmecei járásbíróság elnöke 1940 februárjában jelezte, hogy nem áll módjukban a költségeket kifizetni, mert az csak a felügyeleti hatósága alá tartozó igazságügyi alkalmazottak részére lehetséges. Ezután magához az igazságügyi miniszterhez küldték tovább az igényt, aki április közepén utasítást küldött Királyhelmece, hogy fizessék ki az útiköltséget.<sup>42</sup>

Merendi a következő évben is többször utazott Újhelyből a visszatért részekre. 1940 nyarán többször utazott Borsiba, a Rákóczi-kastély helyreállítási munkálatai kapcsán. Júliusban nyolcszor, augusztusban négyszer, szeptemberben még kétszer. Ezeket a borsi Rákóczi-kastély renoválási alapjának terhére tette. Decemberben pedig a királyhelmecei polgári iskola felújítása kapcsán járt Királyhelmece. Királyhelmecei útzámlát Kiss Károly mérnök is nyújtott be, de ezek részletes bemutatása nem tartozik szorosan témánkhoz és nem is túl informatívak.

## Irodalom

### Levéltári források

- Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár Sátoraljaújhelyi Fióklevéltára (MNL BAZML SFL)  
 IV. 2405. Zemplén vármegye alispánjának iratai,  
 b. közigazgatási iratok  
 VI. 421. Sátoraljaújhelyi Államépítészeti Hivatal iratai

### Szakirodalom

- Demeter Gábor–Radics Zsolt 2007. A Dél-Felvidék reintegrációjának gazdaság- és társadalomtörténeti vonatkozásai. *Limes*, 20. évf. 74. sz. 65–83. p.
- Godzsák Attila 2011. „S lettem kezdete feltámadásnak” – Az első bécsi döntés hatása Sátoraljaújhelyre és Zemplén vármegyére. Sátoraljaújhely.
- Godzsák Attila 2016. Nyírségi segítség visszatérő Felvidéknek – A „Magyar a Magyarért” mozgalom működése Szabolcs és Szatmár vármegyékben. *Szabolcs-Szatmár-Beregi Szemle*, 1. sz. 3–26. p.
- Godzsák Attila 2018. A „Magyar a Magyarért” mozgalom Zemplénben, 1938–1939. *Zempléni Múzsá*, 18. évf. 4. sz. 31–38. p.
- Hargítai Jenő 1973. I. Medvei Duna-híd építése (1939–1942) – II. Medvei Duna-híd háborús cselekményeinek helyreállítása (1969–1973). Kézirat, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
- Hámori Péter 2001. Kísérlet a visszacsatolt felvidéki területek társadalmi és szociális integrálására. A Magyar a Magyarért Mozgalom története. *Századok*, 135. évf. 3. sz. 569–624. p.
- Tóth László 1995. Magyarország közútjainak története. Budapest.

42 MNL BAZML SFL VI. 421946/1940

**Egyéb források**

8 Órai Újság, 1938. dec. 17.  
Budapesti Hírlap, 1938. dec. 25.  
Felvidéki Magyar Hírlap, 1938. dec. 25.  
Magyar Közgazdaság, 1939. ápr. 27.  
Pesti Hírlap, 1939. jún. 20.  
Zemplén, 1939. márc. 19.

ATTILA GODZSÁK

INVESTMENTS OF THE HUNGARIAN STATE CONSTRUCTION OFFICE IN THE PARTS OF ZEMPLÉN COUNTY  
THAT RETURNED AFTER THE FIRST VIENNA AWARD

The State Construction Office, established during the dualism period, was responsible for the construction and maintenance of state, county, and municipal roads, as well as for the planning and control of public roads. These included the construction and renovation of schools, hospitals, churches, spas, offices, and convents, which were also managed by the office's engineers. The study examines such projects in the parts of Zemplén County that were returned to Hungary from Czechoslovakia in 1938. After the border change, the review of the condition of roads and bridges started immediately, and with it the construction of secondary roads to meet the new traffic conditions and the improvement of the quality of access roads to villages. School construction and other investments were also undertaken. The aim was not only to improve the road network but also to create job opportunities for the population.