

# CÍVISPORTA



1  
2020

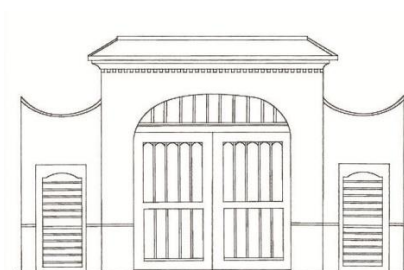


# CÍVISPORTA

*Szerkesztette:*

Dr. Horváth Péter – Balogh László

*Podmaniczky díjjal kitüntetett helytörténeti kutatók*



Debrecen, 2020.

## IMPRESSZUM

Helytörténelmi online folyóirat

Kiadó: Balogh Tamás Zoltán – Debrecen

Felelős szerkesztők: Balogh László és Dr. Horváth Péter PhD

### Szerkesztőségi elérhetőségek

Web: <http://www.civisporta.hu>

E-mail: [civisporta@gmail.com](mailto:civisporta@gmail.com)

A CIVISPORTA online folyóirat szerkesztősége fenntart minden, a weblap és a folyóirat bármely részének, bármilyen módszerrel, technikával történő másolásával és terjesztésével kapcsolatos jogot.

*Borító:* Belvárosi villamosforgalom az 1960-as évek elején – Balogh László magángyűjteményéből



ISSN 2560-015X

## A Tisztelt Író és Olvasó Közösséghez!

Jelenlegi kiadványunkkal új utakat járunk be, ugyanis állandó szerzőnk egy monográfiáját jelentetjük most meg és juttatjuk el azt így kedves olvasóinkhoz. Éppen ezért némi formai változást is be kellett iktatnunk: aktuális kiadványunkban a tartalomjegyzéket – a mű könnyebb forgathatóságát is figyelembe véve –, ekképpen az összeállítás végére soroltuk. Balogh Tamás Zoltán jelen munkájában az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatását dolgozta fel szakszerűen és részletekbe menően Debrecen tömegközlekedésére vonatkoztatva. Fogadja a művet jó szívvel a Cívisporta folyóirat közössége!

A jövőben továbbra is várunk olyan tanulmányokat és cikkeket, amelyek történelmi, irodalmi, művészeti, közlekedési, gasztronómiai stb. szemszögből mutatják be Debrecen és térségének helytörténetét, továbbá annak tágabb régióját az Érmelléktől a Tiszáig, illetve a Nyírségtől Békésig történészek, helytörténeti kutatók, etnográfusok, kulturális antropológusok és építészek tollából, akik inter-multidiszciplináris tudományos alapossággal foglalkoznak szűkebb és tágabb társadalmunk múltjával, illetve jelenével.

Nyilvánvalóan más tudományágak művelőitől is befogadunk anyagokat, amelyek megfelelnek a kiadvány kritériumainak. Tudományos igényű munkákat viszont nem csak közgyűjteményekben és felsőoktatási intézményekben dolgozó muzeológusoktól, levéltárosoktól és egyetemi oktatóktól várunk, mivel továbbra is szeretnénk teret engedni a tudományos tevékenységüket most megalapozó fiatalabb generációknak. Éppen ezért egyetemi hallgatók és minden helytörténet iránt érdeklődő kutató munkáját egyaránt örömmel fogadjuk.

Cikkek és tanulmányok mellett természetesen adattárak recens bemutatását és forrásjegyzékek közlését is várjuk, mivel fontosnak tartjuk a szétszóródott külön közgyűjteményekben őrzött és magánarchívumokban kallódó ismeretlen anyagok komplex feldolgozását és bemutatását.

Bízunk abban, hogy a jövőben mind olvasóként, mind pedig szerzőként partnerünk lesz!

A Szerkesztőség



BALOGH TAMÁS ZOLTÁN

## AZ 1968-AS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ HATÁSA A DEBRECENI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE <sup>1</sup>

„Hányas villamossal jöttél? Csak nem az 1-el?” – így kérdeztek tréfásan a cívisváros lakói attól, aki villamossal érkezett, mivel a városban hosszú ideig csak az 1-es villamos létezett, amely a Nagyállomástól az egyetemig közlekedik. A 2-es villamos megszületése előtt azonban nem csak az 1-es villamosvonal működött, mégis az idők folyamán a többi valami oknál fogva „*eltűnt*.”<sup>2</sup> Joggal merülhet fel bennünk a kérdés: miért? És miért csak az 1-es villamosvonal maradt fent 1975 és 2014 között?

### 1. Bevezetés

A villamosvonalak felszámolásának egyik oka az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció volt, amely megreformálta az ország s Debrecen közlekedési rendszerét is. A másik ok Debrecen korabeli politikai vezetése, pontosabban a Debrecen Városi Tanács Városrendezési Osztályának szakmai tevékenysége volt, amely alkalmazta a közlekedési koncepciót és kimondta az egyvágányú, gazdaságtalan villamosviszonylatok megszűnését illetve azt, hogy csak a kétvágányú 1-es villamosvonal maradhat fenn. A megszűnt villamosvonalak helyén autóbuszok közlekedtek, később megjelent a villamosvonalak helyén a trolibusz is. A köztudatban az maradt fenn, hogy erről 1969-ben döntöttek, a levéltári kutatás viszont ezt megcáfolta. Debrecenben már 1960-ban fel akarták számolni a gazdaságtalan villamos szárnyvonalakat, illetve a 6-os vonalat át akarták alakítani kétvágányúra. Ez azonban nem történt meg.

---

<sup>1</sup> Megjegyzés: Jelen monográfia először szűkebb körben a Debreceni Egyetem Bölcsészettudományi Kar Történelmi Intézet Alapszakának szakdolgozatként láthatott napvilágot 2019-ben. Ezúton fejezem ki köszönetemet, hogy Dr. Szilágyi Zsolt egyetemi adjunktus elvállalta a témavezetői munkát.

<sup>2</sup> Megjegyzés: A Nagyállomás-Doberdó utca között közlekedő villamos vonalat 2014. február 26-án adták át az utasforgalomnak

Monográfiámban a dr. Csanádi György közlekedésügyi miniszter által kidolgozott 1968-as közlekedéspolitikai koncepciót mutatom be, valamint ennek végrehajtását Magyarországon, különösképpen Debrecen városában.<sup>3</sup>

„*A múltat végképp eltörölni*” – így énekelték az Internacionáléban, amit komolyan is gondoltak mind a Rákosi-, és mind a Kádár-korszakban. Rengeteg vasútvonalat szüntettek meg, illetve jelöltek ki megszüntetésre, de a vasútvonal környékén lakók „*agitálva harcoltak*” a bürokrata, szocialista berendezésű, a közlekedéspolitikai koncepció programját végrehajtó Közlekedés- és postaügyi minisztériummal, amely nagy nehezen, de végül felhagyott néhány vasút- és villamosvonal felszámolásával. Debrecenben viszont nem ez történt: sokan sajnálták a megszüntetett villamosvonalakat, de még többen örültek annak, hogy a rozoga és elöregedett villamosok helyett kényelmes autóbusszal utazhatnak. Megreformálhatták és felfrissíthették volna a villamos járműállományt is kényelmes és elegáns villamosokkal. Bár ez költségesebb volt, mint a busz, de az akkori gondolkodásmód, hogy az autóbusz nem környezetszennyező, megkönnyítette a villamosvonalak felszámolását. Csak az 1970-es évek közepén tájékoztatták a lakosságot az autóbusz-közlekedés káros hatásairól, de ekkorra már bekövetkezett az olajválság is, ami megnehezítette az üzemeltetést. A debreceniek nyakas cívis gondolkodásmódja, a „*csakazértis*”, „*ha törik, ha szakad*” szemléletmód alapján 1970-1975 között a villamosvonalakat megszüntették, abból kiindulva, hogy egy élhetőbb, szocialista és erős város fog kialakulni...

---

<sup>3</sup> Megjegyzés: Dr. Csanádi György közlekedésügyi miniszter 1956, illetve 1963-1974. között. Lásd még: [https://hu.wikipedia.org/wiki/Csan%C3%A1di\\_Gy%C3%B6rgy\\_\(k%C3%B6zleked%C3%A9spolitikus\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Csan%C3%A1di_Gy%C3%B6rgy_(k%C3%B6zleked%C3%A9spolitikus)) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

## 2. Előzmények

### 2. 1. Gazdaság és politika 1945-1968. között

A II. világháború után Magyarország romokban hevert. Újjá kellett építeni az államot, a gazdaságot, a kettőtört életeket. Ez elég nehezen ment a jelentős emberveszteség miatt, kevés volt a munkaerő, mivel a katonák egy része még hadifogságban volt. A mezőgazdaság is komoly problémákkal küzdött, amelyek a megmaradt lakosság élelmezését is veszélyeztették. Az ipari termelés nem tudott a kellő mértékben megindulni, mivel a német és szovjet csapatok kirabolták és elhurcolták a gyárak felszereléseit. Az újjáépítést nehezítette továbbá Magyarország kényszerű jóvátételi kötelezettsége is a győztes hatalmak felé. Mindehhez kezdetekben a „*felszabadító*” Szovjetunió segítséget nyújtott, de mint később kiderült nem ingyen. A magyar népnek keményen meg kellett fizetni a „*szabadságért*”, az új életért, cserébe a szovjetek kényszerítették, hogy koalíciós kormány alakuljon és, hogy Magyarország a szovjet érdekszférájába kerüljön.

A szovjet-magyar gazdasági egyezményt 1945. augusztus 27-én aláírták, amelynek értelmében a magyar ipari termelés jelentős részét a Szovjetunióknak exportálták, mivel a nyersanyagot főleg onnan kapták. A magyar gazdaságot a szovjet gazdaságtól tették függővé s teljesen elszigetelték a nyugattól. A külkereskedelem alapját Magyarország és a keleti blokk országai közötti kétoldalú áruszállítási egyezmények alkották. A forintot 1946. augusztus 1-én vezették be, majd ezek után szabályozták az árakat és a béreket. A stabilitás – amelynek egyik alapja az volt, hogy az USA visszaadta a Nemzeti Bank aranykészletét –, csak látszólag adott nyugodt életérzést, mivel az ellátás érdekében jegyrendszert vezettek be. Szovjet nyomásra 1947. július 10-én a magyar kormány elutasította a csatlakozást az Amerikai Egyesült Államok külügyminisztere, George C. Marshall „*európai újjáépítési programjához*”, az úgynevezett Marshall-tervhez, <sup>4</sup> amelybe a szovjet nyomás nélkül valószínűleg bekapcsolódott volna a kormány, a terv szerint ugyanis, 422 millió dollárral segítették volna az ország újjáépítését. <sup>5</sup> Az elutasítás után 1949 januárjában Magyarország alapító tagja lett a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának. <sup>6</sup>

<sup>4</sup> GYARMATI GYÖRGY 2013: 117.

<sup>5</sup> TARJÁN M. TAMÁS [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1947\\_junius\\_5\\_a\\_marshall\\_terv\\_meghirdetese/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1947_junius_5_a_marshall_terv_meghirdetese/) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. X. 4.

<sup>6</sup> GYARMATI GYÖRGY 2013: 116.

A kommunista párt hatalomra jutásakor elsőként a nehézipar gyors ütemű fejlesztését tűzte ki célul maga elé, azon belül is főként a bányászatot és a kohászatot preferálták. Az első hároméves terv szovjet mintájú gazdasági program volt Magyarországon, amely 1947. augusztus 1-én vette kezdetét és 1949. december 31. volt a zárónapja.<sup>7</sup> Gyarmati György *A Rákosi-korszak* című könyvében táblázatban mutatta be a hároméves terv beruházásait:

<b>A hároméves terv beruházásai</b>						
Tercéimék	Terv (millió Ft)				Végrehajtás	
	nyilvánosságra hozott		tényleges		folyó áron	
	Ft	%	Ft	%	Ft	%
Ipar	1745	26,5	2129	32,3	3592	34,7
Mezőgazdaság	2000	30,4	987	15	1842	17,8
Közlekedés	1676	25,4	1800	27,3	2180	21
Építés, szociális, kulturális	1164	17,7	1669	25,4	2744	26,5
ÖSSZESEN	6585	100	6585	100	10358	100

1. táblázat A hároméves terv beruházásai<sup>8</sup>

A bányákat 1945-1946-ban államosították, az összes villamoserőművel és távvezetékkel együtt, később állami kezelésbe vették az ország öt legfontosabb nehézipari üzemét is. A bankállamosításról szóló törvény 1947. december 4-én lépett életbe, a 100 vagy annál több főt foglalkoztató üzemeket pedig 1948. március 25-én államosították. Az akciót a kommunisták a legnagyobb titokban, puccs-szerűen hajtották végre. Közös tulajdonba vették a magán-nyereségkereskedelmet, 1949. december 28-án pedig állami tulajdonba vették a 10 vagy annál több alkalmazottat foglalkoztató valamennyi ipari és közlekedési magánvállalatot, valamint az ekkor már állami kezelésben lévő külföldi tulajdont. Magántulajdon számottevően 1949 végére már csak a mezőgazdaságban maradt.<sup>9</sup> A magyar állam a nemzetközi helyzet fokozódása miatt pedig fejleszteni kezdte hadseregét is.

<sup>7</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96t%C3%A9ves\\_terv\\_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96t%C3%A9ves_terv_(Magyarorsz%C3%A1g)) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 31.

<sup>8</sup> GYARMATI GYÖRGY 2013: 117.

<sup>9</sup> CSESZKA ÉVA 2017.

Az ötéves terv mintája a szovjet tervezési modell volt, amelyet szolgáló módon másoltak. A szabad vállalkozásokat korlátozták, vagy felszámolták. Az előirányzatokat a kommunista párt a kétszeresére emelte, így az ipari beruházásokra tervezett összeg 94 százalékát a nehézipar kapta. A munkaversenyek általánossá váltak, irreálisan a mennyiségi szempontok voltak túlsúlyban. A vállalatok nem az előírt termékeket gyártották, hanem a legkönnyebben előállítható, szinte már felesleges mennyiségeket. A cél a kapitalista rendszer utolérése volt, s ennek érdekében erőltették az iparosítást, amit a hidegháborús légkör is fokozott, így a fejlődésnél katonai szempontok kerültek előtérbe.<sup>10</sup> A tervgazdálkodás idején a különböző ágazatokat fokozatosan fejlesztették a mezőgazdaság kivételével. A földosztás után a magyar mezőgazdaság kisparasztivá vált, s így nem kapott jelentős állami támogatást. Ez később súlyos közellátási helyzetet teremtett. Közép-Kelet-Európában 1948 nyarán szovjet típusú, erőszakos kollektivizálást hajtottak végre, majd pedig termelőszövetkezeteket alakítottak ki, a nagybirtokokat felszámolták, kisajátították és államosították, de a gazdasági tervben leírt elvárásokat nem tudták teljesíteni amit bizonyít, hogy 1956-ban válság alakult ki a gabonaellátásban.

Az állami gazdaságokban állami földön állami gépekkel termeltek. A tervek sikertelenségéért természetesen a kulákságot és a belső ellenséget okolták, általános volt a félelem, a mindennapos terror, bárkit bármikor elvihetett a „*nagy fekete autó*.” Az ellenségtől való félelem miatt is, a vezető tisztségekbe munkás-paraszt származású embereket, kádereket helyeztek, akik azonban nem értettek a rájuk bízott feladatokhoz, ami tovább rontotta a gazdasági helyzetet. A tervekről szóló jelentések legtöbbször meghamisított eredményeket tartalmaztak.

Rákosi Mátyás 1948. augusztus 20-i beszédében bejelentette a kollektivizálás intézményét, miközben nyíltan a kulákok ellen agitált. Míg a lakosság életszínvonala romlott, a kirakati politika pozitív képet mutatott kifelé, miközben a társadalom sava-borsának számító munkásosztály a háború előtti időszak életszínvonalán tengette napjait, a reálbérük 1950-ben stagnált, majd rohamosan csökkent. A lakosság „*kizsákmányolásának*” egyik eszköze az erőszakos békekölcsönjegyzés volt, amely összegeket az önkéntes befizetők soha nem kaptak vissza.

A mezőgazdaságban dolgozó parasztok problémái súlyosbodtak, 1949-1953 között a beszolgáltatási kötelezettség a háromszorosára emelkedett. Az adóhátralékosok száma egyre nőtt, ami elől csak úgy menekülhettek meg, ha az illető önszántából belépett a termelőszövet-

---

<sup>10</sup> ROMSICS IGNÁC 2010. [https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011\\_0001\\_520\\_magyarorszag\\_tor\\_tenete/ch05s02.html](https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_magyarorszag_tor_tenete/ch05s02.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

kezetbe, vagy földjét átadta az államnak.<sup>11</sup> A gazdasági kihasználás sok esetben politikai önkénnyel is párosult. Konceptiók perек folytak a parasztok és a munkások ellen, beosztástól függetlenül. A legtöbb kulákper 1948-1949 között zajlott, amik egészen 1956-ig folytatódtak, sőt a kuláklista a forradalom után is megmaradt. A háború utáni nehézségeket az élelmiszerjegyrendszer jellemezte, amely csak az 1949. szeptember 1-vel szűnt meg. Később 1951-re viszont megint olyan nagy áruhiány volt, hogy fokozatosan újra be kellett vezetni a jegyrendszert. A Jegyellátási Központ 1951 januárjában jött létre, a Minisztertanács pedig a cukor- és finomlisztjegy, később a zsír- és szappanjegy, végül a kenyérbjegy és a húsbjegy bevezetéséről is döntött.

Sztálin halála után a gazdasági és a politikai helyzet javuló tendenciát mutatott. Nagy Imre 1953-1955 közöttre keltezhető miniszterelnöksége alatt az élelmiszeripar és a könnyűipar több beruházáshoz jutott, valamint a kisiparosok létjogosultságát is elfogadták. Az ipar egyre több szükségleti cikket állított elő, a kereskedelem pedig jóval több áruveléssel tudott forgalmazni. A parasztok pedig tömegesen léptek ki az erőszakosan rájuk erőltetett termelőszövetkezetekből.

Az 1955-ös, Gerő-féle „*régi-új gazdaságpolitika*” ugyan kissé enyhébb volt az 1953 előttinél, de a problémák sorozatát már nem lehetett megállítani. A termelés bár 1955-ben növekedett, és néhány gazdasági mutató is javult, ennek ellenére egyre több lett a külföldi adósság, a népgazdaságban a feszültség fokozódott. A tartalékok csökkentek, a beruházások tervét nem sikerült a kellő mértékben végrehajtani, az iparban a hazai alap- és nyersanyagtermelés akadozott, a műszaki fejlesztés stagnált. Az energiahelyzet súlyos lett, akadozott a szénellátás, a széntermelés az 1956. szeptemberi két millió tonnáról novemberben 254 ezer tonnára, az olajtermelés 100 ezer tonnáról 13 ezer tonnára esett vissza,<sup>12</sup> a nagylengyeli mezőn pedig elvizesedés miatt gyakorlatilag leállt a kőolaj-kitermelés. Az ország az elkerülhetetlen import miatt nyugaton eladósodott, 1955 végére a tőkés adósságállomány 2743 millió Ft-ra emelkedett, és a KGST felé is komoly fizetési nehézségei támadtak.<sup>13</sup>

A lakosság tűrőképessége a be nem váltott ígéretek miatt kritikussá vált. 1956. június 30-án a csepeli Rákosi Mátyás Műveknél több esztergályos sztrájkba lépett, emellett a debre-

<sup>11</sup> <http://www.fajltube.com/irodalom/tortenelem/Magyarország-gazdasaga-a-II-vi94765.php> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

<sup>12</sup> [http://archivnet.hu/gazdasag/a\\_szojvet\\_es\\_a\\_keleti\\_hitelek\\_segelyek\\_szerepe\\_a\\_kadarrendszer\\_stabilizalasan.html](http://archivnet.hu/gazdasag/a_szojvet_es_a_keleti_hitelek_segelyek_szerepe_a_kadarrendszer_stabilizalasan.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

<sup>13</sup> CSESZKA ÉVA 2017.

ceni téglagyárban az ésszerűtlen normaemelés miatt munkabeszüntetések voltak. Az egyre fokozódó feszültség miatt a minisztertanács október 4-én megszüntette a belföldi államkölcsönök kibocsátását.

Poznanban 1956. június végén szintén az irreális normarendezések ellen, felkelés robbant ki a Sztálin Fémművekben. A munkások béremelést követeltek, június 28-án reggel pedig spontán sztrájk kezdődött, de a békés nagygyűlés hamarosan erőszakba torkollott. A tömeg a városi pártszékházat feldúlta, majd megtámadta az államvédelem székházat, ahol a karhatalmisták belelőttek a tömegbe. Az ezt követő harcokban mintegy 70 ember vesztette életét, s legkevesebb hatszázán sebesültek meg. A lengyelországi események lendületet adtak a magyar társadalomnak is, így kitört az 1956-os forradalom és szabadságharc, amelyben nemcsak a magyar nép szabadságvágya, hanem a kommunista ideológia és gazdaságpolitika csődje is megnyilvánult.<sup>14</sup>

Látjuk, hogy a pártállami rendszer 1956. októberi politikai összeomlását a szocialista gazdaság rendkívül súlyos válsága előzte meg. A forradalmat elindító egyetemi diákság hangsúlyosan fogalmazta meg a gazdasági életet érintő követeléseket: a budapesti Műszaki Egyetem október 23-án kiadott 10 pontos határozatának a fele – a 3., 5., 6., 7., 8. pontok –, gazdasági vonatkozású kérdésekkel foglalkozott. Egy másik forrás szerint az 1956-os forradalom 16 pontjából a 7. pont tartalmazta ezt a kívánalmat miszerint: „*Szakemberek bevonásával szervezzék át a gazdasági életet, a hazai adottságok és a nép létérdekei alapján!*”<sup>15</sup>

A labilis új hatalom kompromisszumokra kényszerült, 1956 végén illetve 1957 elején rendezték a bányászok és a bérből, fizetésből élők pénzét is. A forradalom leverése utáni hónapokban viszont az ország ellátása a külföldi országok segélyeitől, főleg a keleti blokk, legfőképpen a Szovjetunióknak az áruhiteleitől függött. A külkereskedelem október 23-a után néhány hétig jóformán megbénult, a szocialista országok azonban folytatták a kereskedelmi egyezményekben 1956-ra vállalt áruk szállítását. Az első szállítmányok elsősorban közszükségleti cikkekből álltak, a fűtőanyagok kivételével a nyersanyagok szállítása csak másodsorban jöhetett számításba.

A helyzetet tovább rontotta, hogy Magyarország 1956 őszére a korábbi évek hibás gazdaságpolitikájának következményeképpen eladósodott. A harcok megszűnése után keletről

<sup>14</sup> CSESZKA ÉVA 2017.

<sup>15</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Az\\_1956-os\\_forradalom\\_16\\_pontja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Az_1956-os_forradalom_16_pontja) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 31.

és nyugatról egyaránt megindultak a magyar nép megsegítésére szervezett jócselekedetek. A szocialista országokból ingyen érkezett az élelmiszer, gyógyszer, ruházati cikk, építőanyag, só, olaj, tűzifa, szén stb., amelyet viszont elítélendő módon eladtak a lakosságnak.<sup>16</sup>

A Kádár-korszak gazdaságpolitikájának időszakaszát két részre oszthatjuk fel: az első korszak 1957-től veszi kezdetét, amikor is új berendezésű rendszerként megvizsgálta az előző korszak „hibáit” majd az eredmények alapján próbálta kijavítani, illetve új erőforrások bevonásával megújítani gazdaságpolitikáját. A második korszak, amely a változás évének tekinthető, 1968-tól vehette kezdetét, amikor elindították az új tervet és a gazdaság új mechanizmusát, ami egészen a politikai rendszerváltásig tartott.

A magyar gazdaságirányítás és gazdasági mechanizmus 1956-ig a sztálini elveknek megfelelően alakult. A következő periódust a szakirodalmak posztsztálinista korszaknak, sztálinista korszaknak vagy „gulyáskommunizmusnak” nevezik. Az 1956-os forradalom és az azt megelőző korszak hibás döntéseinek értékelését a Kádár-kormány mind politikai, mind gazdasági szempontból elvégezte.

Kádár tehát tanult a Rákosi-korszak hibáiból. A forradalmat követően elég kemény diktatúrával szilárdította meg hatalmát, de levonta a szükséges konzekvenciát, így a hibák feltárása során néhány alapvető okra vezették vissza a problémákat. Az első és legfontosabb probléma az volt, hogy az 1950-es években a gazdaságpolitika túlzottan a nehézipar felé irányult, s így elhanyagolták a könnyűipari termékek és az élelmiszerek gyártását. A második fontos ok a sztálini merev gazdaságirányítási rendszer volt, a többi pedig úgymint: az ország KGST-n belül betöltött szerepe, a tőkés országokkal való kapcsolatok megromlása stb. már csak úgy mond „*hab volt a tortán.*”

A Kádár-korszakban nagyobb hangsúlyt kapott a fogyasztási cikkek termelése, a mezőgazdaság fejlesztése, a lassú kihátrálás a „*vas és acél országa*” szerepkörből.<sup>17</sup> Az életszínvonal növelése első számú feladat lett amellet, hogy meg kellett oldani azt a fontos politikai feladatot, miszerint a csalódott munkásosztályt „*visszacsbítsák a helyes útra.*” Mindez az életszínvonal-politikában azt jelentette, hogy olyan politikai-gazdasági viszonyokat kellett teremteni, amelyben a munkásosztály jól érezte magát. Így került előtérbe egy boldog fogyaszt-

<sup>16</sup> [http://archivnet.hu/gazdasag/a\\_szovjet\\_es\\_a\\_keleti\\_hitelek\\_segelyek\\_szerepe\\_a\\_kadarrendszer\\_stabilizalasa\\_ban.html](http://archivnet.hu/gazdasag/a_szovjet_es_a_keleti_hitelek_segelyek_szerepe_a_kadarrendszer_stabilizalasa_ban.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30

<sup>17</sup> <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/tarsadalomtudomanyok/tortenelem/az-i-vilaghaborutol-a-ketpolusu-vilag-felbomlasai/a-kadar-rendszer-gazdasaga/a-kadar-rendszer-gazdasagtorteneti-attekintese> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

tói társadalom eszménye, amelynek még akkor is működni kellett – a fogyasztói árak mestersegesen alacsonyan tartása, kiszámítható jövedelem stb. –, ha ez az ország gazdasági erejét meghaladta. Ennek érdekében jelentős béremeléseket hajtottak végre, s az 1960-as években elkezdődött egy új fogyasztási konstrukció kiépítése, amely az alapvető élelmiszerek meghatározó és stabil árának kalibrálásán alapult. Ezek fogyasztói árát politikai kérdésként kezelték. A színvonal folyamatos emelése magával vonzotta, hogy a teljes foglalkoztatottság fenntartásával együtt folyamatosan nőttek a jövedelmek. Ehhez a Szovjetuniót és a KGST-t kellett igénybe venni.

Bár a magyar ipar termékei jórészt világszínvonalúak voltak, jócskán akadt átlagszínvonal alatti áru is. A KGST természetesen fizetségként elfogadta az utóbbiakat, cserébe viszont szintén rossz minőségű külföldi iparcikkeket adott. Az viszont vitathatatlan, hogy a KGST legjobb „*árucikke*” az olcsó energia volt. Az élelmezés színvonala, olyan nagymértékben emelkedett, hogy a külföldi megfigyelők egyenesen „*gulyáskommunizmusról*” beszéltek. Az ellátás javulását fejezi ki a „*frizsider-szocializmus*”, a közhangulatot pedig a „*legvidámabb barakk*” kifejezés is.<sup>18</sup>

Az 1960-as évek közepén viszont újra gondot okozott a forráshiány, amelyen jobbra úgyszint a nemzetközi hitelek enyhítettek, visszafizetésüket pedig a mezőgazdasági exporttól várták. Ez volt az ok, ami alapján ismét elkezdődhetett egy újabb reformfolyamat. Megindult egy újabb szövetkezet alakítási hullám, aminek célja a nagyüzemi mezőgazdasági forma visszaállítása volt. Ez a folyamat lényegében 1962-re befejeződött. A rossz emléké beszolgáltatási rendszert elfelejtették, viszont engedték a háztáji gazdálkodást, ami lehetővé tette a háziállatok tartását és a földek egy részének bérbeadását is.

A parasztság is részesült a szociális juttatásokból, ami meghozta a termelőkedvet, s ennek következményeként lényegében megszűnt az élelmiszerhiány és a piacra termelő gazdák némi többletjövedelemhez is jutottak.<sup>19</sup> Az állampolgárok számára az életszínvonal állandó emelésével mutatták, hogy minden jó úton halad. Az MSZMP VIII. kongresszusán 1962-ben bejelentették, hogy lerakták a szocializmus alapjait, kezdődhet a fejlett szocialista társadalom építése. Politikai váltás következett be, ezek után már puha diktatúra jellemezte

<sup>18</sup> [http://dl-sulinet.educatio.hu/download/erettsegi/2014/docs/a\\_kadar-korszak\\_gazdasagpolitikaja.pdf](http://dl-sulinet.educatio.hu/download/erettsegi/2014/docs/a_kadar-korszak_gazdasagpolitikaja.pdf) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

<sup>19</sup> ROMSICS IGNÁC 2010. [https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011\\_0001\\_520\\_magyarország\\_tor\\_tenete/ch05s02.html](https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_magyarország_tor_tenete/ch05s02.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

ezt a korszakot, avagy „*aki nincs ellenünk, az velünk van.*”<sup>20</sup> A politikai és gazdasági mutatók alapján az államvezetés 1966-ban úgy döntött, hogy az egész gazdaságirányítási mechanizmust átalakítja.<sup>21</sup>

## 2. 2. Az új gazdasági mechanizmus

A belső fogyasztás 1966-1972 között örvendetes módon növekedésnek indult. Reformkísérletek kezdődtek, amelyet „*új gazdasági mechanizmus*”-nak neveztek el.<sup>22</sup> Ennek létrejöttében viszont nem Magyarországé volt az úttörő szerep. A Német Demokratikus Köztársaságban 1962-ben indult el a több szakaszban végrehajtott gazdaságirányítási reform, Csehszlovákia 1964-ben fogott hozzá a saját gazdasági mechanizmusának megújításához, amelyet 1967. január 1-én vezetett be. A Szovjetunió pedig 1965 szeptemberében hirdetett meg egy reformot, így a magyar újító törekvéseknek nemzetközi tapasztalatokra támaszkodó bázisa volt.

Az 1968. évi gazdasági reform előkészítése azonban addig szokatlan módon történt, mert a döntést szakmai és társadalmi vita előzte meg. A Központi Bizottság a reform kidolgozásával egy háromtagú testületet bízott meg, amelynek elnöke Nyers Rezső lett.<sup>23</sup> A szocializmus útjára lépett Magyarország gazdasági reformját 1968. január 1-jén vezették be és új gazdasági mechanizmus néven került be a történetírásba. Ez a reform három területen hozott alapvető változást

- a vállalatok önállósága a beruházások viszonylatában a központi tervezés rovására nagyobb lett;
- a hatóságilag kötött árak szabadabbá váltak, így jobban tudtak alkalmazkodni a piaci kereslethez – az alapvető élelmiszerek és energia ára viszont államilag garantált maradt;

<sup>20</sup> Megjegyzés: Kádár János 1961 decemberében elhangzott, azóta szállóigévé vált mondata...

<sup>21</sup> <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/tarsadalomtudomanyok/tortenelem/az-i-vilaghaborutol-a-ketpolusu-vilag-felbomlasaig/a-kadar-rendszer-gazdasaga/a-kadar-rendszer-gazdasagtorteneti-attekintese> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

<sup>22</sup> RAINER M. JÁNOS 2010: 42.

<sup>23</sup> <http://muon.hu/a-kadar-korszak-gazdasagpolitikaja-1-resz/> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

– a központilag kötött fizetési rendszert egy rugalmas, a termelőegység által szabályozott struktúra váltotta fel.

E három irányvonal nagymértékben meghatározta az idáig merev, központilag előre tervezett rendszert, emellett a vállalatok nagyobb önállóságot kaptak így működésüket felsőbb utasítások helyett részben a piaci viszonyok, részben az állami gazdasági dotáció nagysága határozta meg. Elfogadták a mezőgazdasági szövetkezeti forma állami tulajdonnal való egyenrangúságát, a melléküzemágak létrehozásának lehetőségével engedélyezték a termelőszövetkezetek vállalkozási függetlenségét, megszűnt a vállalatok közötti kötelező munkaverseny, figyelembe vették az addig ignorált piaci viszonyokat, s ennek függvényében szabályozták a termelést. Megszűnt az alapanyagok teljesen központosított elosztása is. továbbá céljuttalmakkal ösztönözték és elismerték a vállalatok vezetőit és dolgozóit.

A reform végrehajtását a fanatikusok is csak folyamatként képzelték el. Nem látták meg a benne rejlő óriási lehetőséget, eleinte kissé idegenkedtek tőle. A reformot irányító politikusok nem mertek gyökeresen szakítani a szovjet típusú rendszer alapjaival, az egypárti politikai kormányzással és kommunista filozófiával. Nem akartak konfrontálódni, még gazdasági szempontból sem a nagy Szovjetunióval, viszont hittek abban, hogy a piaci szabályozás ilyen feltételek között is lehetséges. Az állami vezetés számára a reform legfőképp az eredeti gazdasági célok teljesítésének – iparosítás, életszínvonal-politika –, aktívabb eszközt jelentette, azonban a nagyobb beruházások központi szerepe továbbra is megmaradt.

Az eredményes vállalatok jövedelmének jelentős részét az állam elvonta, és továbbra is a veszteséges vállalatok támogatására fordította. A veszteséges nagyüzemek bezárása lehetetlen volt, így a munkanélküliség fogalma sem létezett. A „lógós” egyéneket a karhatalom az utcákról eltávolította, és „KMK” – közveszélyes munkakerülő – jelzővel megbélyegezte.

A párt irányító szerepe a gazdaság területén is változatlan maradt, kialakultak a gazdasági ágazatok érdekcsoportjai.<sup>24</sup> A reform intézkedései 1972-ig gyakorlatilag változatlanok maradtak ekkoriban azonban kezdetét vette a reformellenes lépések sorozata, amelynek két alapvető oka volt:

---

<sup>24</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj\\_gazdas%C3%A1gi\\_mechanizmus](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj_gazdas%C3%A1gi_mechanizmus) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.

- a piaci viszonyok részleges bevezetése lehetővé tette a bérkülönbség kialakulását a vállalat vezetői és a dolgozók között;
- a reform lehetővé tette a mezőgazdasági termelősövetkezeteknek, hogy melléküzemágakat hozzanak létre, így azok jelentős nyereségre tettek szert pl. a hiánycikkek gyártásával.<sup>25</sup>

Az új gazdasági mechanizmust megnehezítette az 1973-ban és 1979-ben kirobbant olajválság. A Jom Kippuri háborúban résztvevő arab államokkal szolidarizáló Arab Olajexportáló Országok Nemzetközi Szervezete „*lecsapolta*” és embargózta az olajexportot az Izraeli támogató nyugati, kapitalista országokban. Ennek az lett az eredménye, hogy az olaj s így főleg a diesel és a benzin ára a négyszeresére emelkedett. Nemcsak a nyugati országokban, az Amerikai Egyesült Államokban és Japánban volt válság, hanem a keleti blokk országaiban, köztük Magyarországon is. Hazánkban a párt vezetői úgy hitték, hogy a recesszió nem éri el az országot, azonban itt is felemelkedett az üzemanyag ár, és a Szovjetunió sem tudott kellő segítséget nyújtani olcsó olajjal. Az életszínvonal megtartása érdekében külföldi hiteleket vettek fel és 1981-ben beléptek a Nemzeti Valutaalapba illetve a Világbankba, ezek hatására pedig az 1980-as évek végén politikailag és gazdaságilag a rendszer összeomlott.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/tarsadalomtudomanyok/tortenelem/az-i-vilaghaborutol-a-ketpolusu-vilag-felbomlasaig/a-kadar-rendszer-gazdasaga/a-kadar-rendszer-gazdasagtorteneti-attekintese> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

<sup>26</sup> TARJÁN M. JÁNOS <http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1973-oktober-17-kirobban-az-első-olajválság/> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.

### 3. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció

Sorsfordító év volt 1968, úgy a nyugati, mint a keleti országokban, így Magyarországon is. Martin Luther King és Robert Kennedy halála, az első Tet-offenzíva Vietnamban, a Prágai tavasz, a párizsi diáklázadások és sok más esemény, amely mind több mint 50 évvel ezelőtt történt. Ekkoriban azonban Magyarországon nemcsak a gazdaságban hajtottak végre reformokat, hanem a közlekedésben is. Ebben az évben fogadták el ugyanis azt a koncepciót, ami megváltoztatta hazánk forgalmának rendszerét. Széchenyi István gróf közlekedésügyi miniszter elgondolása után ez volt a második olyan koncepció, ami átrajzolta Magyarország közlekedéstérképét.

#### 3. 1. A közlekedés történetének áttekintése a Bach-korszaktól az 1968-as koncepcióig

A XIX. századtól a második világháború végéig modern közlekedési eszköznek a kötöttpályás közlekedést vélték. Ez jellemző volt mind a városi, mind a városközi közlekedésre. A vasút megjelenése forradalmasította a forgalmat és a szekerek, hintók, társaskocsik alkalmazását, egyre jobban háttérbe szorította ott, ahol azokat ki tudta váltani.

A városi kötöttpályás közlekedésben először általában ló-, majd gőzvontatást alkalmaztak, bár egyes városok mint például Pécs vagy Miskolc ezeket a lépcsőket kihagyták. Debrecenben a vasút 1857-ben, a helyi gőzvasút 1884-ben, a mellékvonali lóvasút 1887-ben, a villamos pedig 1911-ben jelent meg, viszont a közúti közlekedés tekintetében is volt fejlődés. A lóvontatású szekereket lassan felváltotta az omnibusz és a társaskocsi, majd az automobil, a teherautó, aztán megjelent az autóbusz. Attól, hogy a közúti közlekedést fejlesztették, a vasutat és villamost továbbra is modern eszköznek látták, így a kötöttpályás megoldásokat is tovább gondolták, hálózataikat bővítették, valamint új járműtípusokat is építettek.<sup>27</sup>

Az Ukrán front 1944-ben megkezdte offenzíváját Magyarországon és 8 hónap alatt kiűzte a német és nyilas csapatokat az országból. A német hadsereg és a „*dicső szovjet-orosz Vörös Hadsereg*” heves harcai folytán csak romok maradtak, „*alig akadt az országnak olyan*

<sup>27</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 2.

területe, amit ne tarolt volna le az esztelen pusztítás.”<sup>28</sup> A kötöttpályás közlekedést sem kímélte a második világháború: az infrastruktúrát porig rombolták, a németek az összes hidat felrobbantották, elhurcolt, szétszedett és a háborútól ronccsá lett gördülő állomány hevert mindenütt. Az ország veszteség-számításai szerint a pusztulás 16,8%-át a közlekedés szenvedte el, az 1944. évi összterméki adatok alapján ez az ágazat azonban már 60%-os veszteséget mutatott.<sup>29</sup> A sínhálózat 40%-a elpusztult,<sup>30</sup> a mozdonyok nagy részét a németek vagy az oroszok elszállították, a többi a fegyveres harcoktól vagy a bombatámadástól megsemmisült, alig akadt tehát az országban működőképes lokomotív. A közlekedési ágazatok közül a legnagyobb károkat így hát nagyjából a kötöttpályás közlekedés szenvedte el.

ágazat	Az 1944. évi becült nemzeti vagyon százalékában
bányászat, kohászat	3,6
gyáripar	54,2
mezőgazdaság	21,4
közlekedés	59,0
lakóházak	18,0
<i>összesen</i>	<i>40,2</i>

1. táblázat Háborús károk<sup>31</sup>1. kép A felrobbantott Széchenyi Lánchíd<sup>32</sup>

Amit könnyen meg tudtak javítani és azután használni, az a szovjet Vörös Hadsereg kezébe került, amelyet ezután katonai célból használtak. A háború végétől a Szovjetunió segítségével és irányításával megkezdődött a vasútépítés, lázasan munkában teremtették újjá az országot, illetve a hazai közlekedést egyaránt. A vasút és villamosforgalom a városokban nagy nehezen újra elindulhatott a „hídverő” Gerő Ernőnek köszönhetően, aki bár közlekedési

<sup>28</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 3.

<sup>29</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 3.

<sup>30</sup> <http://www.misibacsi.eoldal.hu/cikkek/magyarorszag-vesztesege-az-első-es-a-második-világháboruban/magyarorszag-vesztesege-az-első-es-második-világháboruban.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.

<sup>31</sup> <https://slideplayer.hu/slide/2069569/8/images/3/%C3%A1gazatok+vagyon%C3%A1nak+sz%C3%A1zal%C3%A9k%C3%A1ban.jpg> A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>32</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/Budapest%2C\\_a\\_L%C3%A1nch%C3%ADd\\_%C3%A9s\\_a\\_romos\\_Kir%C3%A1lyi\\_Palota\\_Fortepan\\_16247.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/Budapest%2C_a_L%C3%A1nch%C3%ADd_%C3%A9s_a_romos_Kir%C3%A1lyi_Palota_Fortepan_16247.jpg) A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

és gazdasági tapasztalatokkal nem, de politikusként „széles körű általános műveltséggel, marxista felkészültséggel, nagy szervezőkészséggel és több mint két évtizedes hazai és nemzetközi pártmozgalmi tapasztalattal” rendelkezett.<sup>33</sup> Közlekedésügyi miniszterként 1947. augusztus 1-én hirdette meg „Arccal a vasút felé!” programját, amely alapján „hét hónap alatt kellett helyreállítani 10 ezer vasúti kocsit és 900 mozdonyt [sic!], s irányításával sok hidat újjáépítettek”<sup>34</sup>

Magyarországon az 1940-es évek végétől fokozatosan vették át a szovjet közlekedési mintát és tervgazdálkodást: a kommunista párt és a szovjetek Magyarországot a vas és acél országává akarták tenni úgy, hogy a bányászat, kohászat és az acélipar részére nem voltak nyersanyagok, ennek ellenére azonban rohamosan építették észszerűtlen helyekre gyárakat úgy, hogy alig volt közlekedés. A Központi Szállítási Tanács 1948-ban jött létre, amely kezdetben a vasúti forgalmat, majd később a közúti és folyami közlekedést is irányította. A közlekedés rendszerét viszont országosan és regionálisan sem a szállítási igényekre alapozták, csak a tervgazdálkodás teljesítését célozták meg vele, de ennek megvalósítása miatt az elgondolás működésképtelen lett és szállítási problémákat okozott. „A rendszer működését rengeteg anomália kísérte, értelmetlen, csak az előirányzat miatt lebonyolított fuvarok, vagy éppen fuvarszköz hiányában elszállításra váró áruk tömege miatt főtt az illetékes elvtársak feje, és persze ilyenkor nem maradt el az akkoriban szokásos stílusban lezavart felelősségre vonás sem. És a helyzet tovább romlott, hiába próbáltak azon különféle – többnyire szovjet minták alapján bevezetett – intézkedésekkel javítani.”<sup>35</sup>

A központosított szállításirányítási modell és a közlekedési szektor szereplői között nem alakult ki olyan egészséges munkamegosztás, amely a működést és a gazdaságosságot szolgálta volna, így eredeti célját sem tudta megvalósítani. Mindezek miatt tehát az 1950-es és 1960-as években szállítási válságok következtek be a szovjet közlekedési minta és a tervgazdálkodás gyakorlatának működési zavarai miatt. A probléma először 1952-ben jelentkezett: a gazdasági szállítás felülvizsgálta a személyszállítás menetrendjét és 1952 őszén a vasúti menetrendet hatályon kívül is helyezte így a teherszállítás elsőbbséget élvezett a személyszállítással szemben, ám az utasok és munkások elégedetlenkedései miatt ezt visszavonták, majd újra elindult a személyszállítás.

<sup>33</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 5.

<sup>34</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 5. Megjegyzés: Maga a gúnynév is innen eredeztethető tehát.

<sup>35</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 4.

A probléma ugyanaz volt Budapesten, mint Záhonyban. Kísérleteztek a gondok megoldására a propagandisztikus, sztahanovista mozgalmak megalapításával, de nem jutottak előrébb. A második szállítási válság 1956-ban következett be. A széntermelés az 1956. szeptemberi két millió tonnáról novemberben 254 ezer tonnára, az olajtermelés 100 ezer tonnáról 13 ezer tonnára esett vissza <sup>36</sup>, így a szénhiány miatt 1956. szeptember 30-tól 600 vonatot három hétre le kellett állítani <sup>37</sup>, míg üzemanyag hiány miatt 1956. szeptember 22-től a MÁVAUT korlátozni kezdte autóbuszjárait, szeptember 30-tól pedig Debrecenben is bevezették a megszorítást.

A szén-, olaj- és gabonahiány, a gazdasági és szállítási működőképtelenség, a sztrájkok – 1956. június 30. Rákosi Mátyás Művek –, és az államadóság miatt a politikai hangulat – Poznani felkelés, Rajk temetése, a Szovjetunió XX. Kongresszusa stb. –, az 1956-os forradalom kirobbanásához vezetett. A szovjet katonai beavatkozás idején, 1956. november első napjaiban teljesen leállt a külföldre irányuló vasúti forgalom, és zűrzavarossá vált a belső vasúti forgalom is. A MÁV összes vonalán a menetrendtől teljesen függetlenül naponta egy-két, néha három személyvonat közlekedett.

A szovjet modell másolását nem folytatták tovább, 1956 után új gazdasági szereplővé lépett elő a mezőgazdaság és bővült a személyforgalom is, így főleg ezek igényét szolgálta ki a vasút. Sajnos azonban újabb szállítási csődök keletkeztek, mivel a közlekedési rendszer a háború előtti technikai és emberi feltételekkel működött, ahogy a közút is. Hiányzott az a vezérfonal, amely a sorokat rendezhette és új lendületet adhatott volna a közlekedésnek, modernizációra volt szükség. Az 1963 és 1965 közötti válság idején volt az a pont, amikor úgy döntöttek, hogy meg kell változtatni a közlekedési rendszer folyamatát. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium valamint a párt kiadta a feladatot a mérnököknek: vizsgálják felül az ország közlekedési rendszerét és fogalmazzanak meg egy olyan reformprogramot, egy olyan koncepciót, amely megújítaná a közlekedés rendszerét. <sup>38</sup>

---

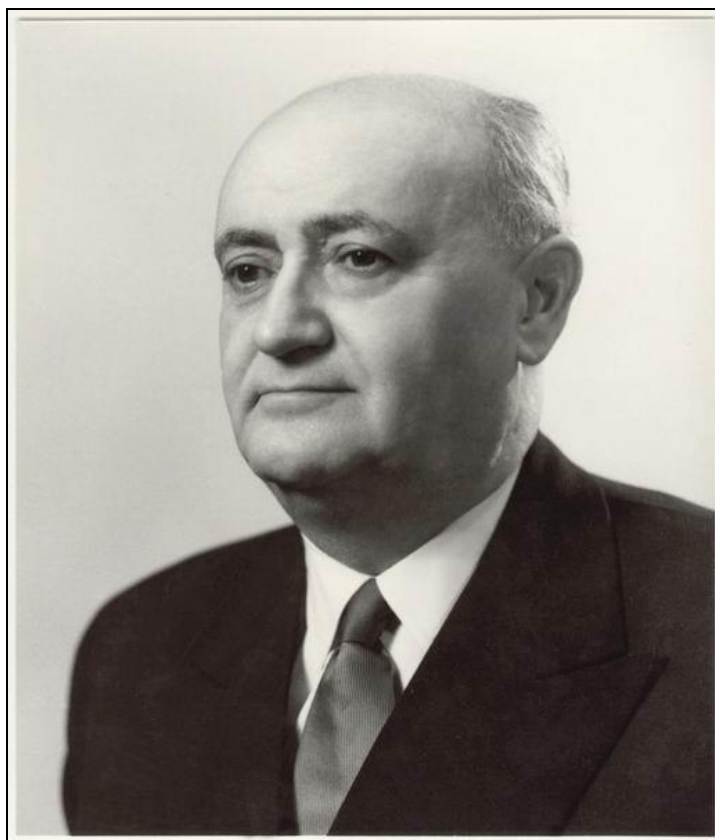
<sup>36</sup> [http://archivnet.hu/gazdasag/a\\_szovjet\\_es\\_a\\_keleti\\_hitelek\\_segelyek\\_szerepe\\_a\\_kadarrendszer\\_stabilizalasan.html](http://archivnet.hu/gazdasag/a_szovjet_es_a_keleti_hitelek_segelyek_szerepe_a_kadarrendszer_stabilizalasan.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30

<sup>37</sup> FRISNYÁK ZSUZSA 2001: 222.

<sup>38</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 5.

### **3. 2. A koncepció programja és lényege**

Az 1963-as és 1965-ös szállítási válságtól kezdve a mérnökök vizsgálni kezdték az ország közlekedését – forgalomszámlálás az utakon, utasszámlálás stb. –, és megfogalmaztak egy olyan programot, amely új rendszert hozhat létre, így 1968-ra elkészült a közlekedés- és postaügyi miniszter által kért, dr. Bajusz Rezső, Onozó György, dr. Zahumenszky József és Urbán Lajos által megfogalmazott reformprogram, a közlekedéspolitikai koncepció, amelyet 1969-ben ki is adtak egy bemutató kiadványban.<sup>39</sup> A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium élén dr. Csanádi György állt, aki először 1956. október 29. és november 3. között a második Nagy Imre-kormányban; valamint 1963. december 7-től egészen 1974. április 27-ben bekövetkezett haláláig<sup>40</sup> másodjára töltötte be a miniszteri posztot.



**2. kép Csanádi György portréja<sup>41</sup>**

---

<sup>39</sup> CSANÁDI GYÖRGY 1969.

<sup>40</sup> NÉPSZABADSÁG 1974. IV. 28: 3.

<sup>41</sup> [http://www.blogszolnok.hu/tiny\\_mce/uploaded/1xvolt/2015/Utcak2015/15-nagy1-csanadi.jpg](http://www.blogszolnok.hu/tiny_mce/uploaded/1xvolt/2015/Utcak2015/15-nagy1-csanadi.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

Dr. Csanádi György az Országgyűlés 1968. október 17-i ülésén tartott beszédet a közlekedéspolitikai elgondolásról, ahol röviden felvázolta a programot, amely „*Széchenyi óta az első átfogó kormányzati közlekedéspolitikai koncepció volt.*”<sup>42</sup> Az Országgyűlés 1968. október 18-án egyhangúan elfogadta Csanádi közlekedéspolitikai tervezetét, ami a Magyar Közlönyben a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1024/1968. (X. 31) számú határozataként jelent meg 1968. október 31-én. Mivel az anyag csak a vasútra volt érvényes, így a magyar sajtó – Népszabadság, Magyar Nemzet, Hajdú-Bihar Napló stb. –, vasúti törvényként aposztrofálta a reformot.

A közlekedéspolitikai koncepció elsődleges célja az volt, hogy gazdaságosan kielégítse az igényeket, mind az áru-, mind a személyszállításban, valamint, hogy hatékony munkamegosztást hozzon létre a közlekedési ágak között.<sup>43</sup> Emellett fontos célkitűzés volt a munkaerő gazdálkodás kérdésének megoldása is, illetve a közlekedésben való részvétel fokozása az ország fizetési mérlegének tükrében, amivel az állam a gazdaságát növelte volna meg. Ezeknek fontos eszköze volt, hogy a vasútvonalakat felülvizsgálták és a vasút üzemét korszerűsítették, illetve hogy a közúti közlekedést fokozatosan fejlesszék és bővítsék.

Arra hivatkoztak, hogy a közúti közlekedés hatékonyabb, gyorsabb és a teherautó, autó, valamint az autóbusz szén-dioxid kibocsátása a mérnökök szerint „*elenyésző*” illetve, hogy „*nem károsítja a környezetet.*” A koncepció megfogalmazta azt is, hogy a gazdaságtalan vasútvonalak csekély forgalmát tereljék közútra. Ez azt jelentette, hogy a gazdaságilag és társadalmilag alacsony forgalmú vasútvonalakat társadalmi vélemény nélkül, tehát a vonal mentén élő lakosok véleménye nélkül szüntették meg, a síneket felszedték, s így a közúti közlekedést fejlesztették azzal, hogy az autóbuszjáratok számát megnövelték, a nem aszfaltozott földutakat burkolattal látták el, és a teherautóval történő szállítást is növelték.<sup>44</sup>

Az alacsony forgalmú vasútvonalakat kategória szerint csoportosították. Túlnyomóan azok a vasútvonalak estek a terv áldozatul, amelyek egyvágányúak voltak, az évi átlagot a szállítási kapacitásuk nem érte el, és a számstatisztika alapján kevés utazóközönséget mozgattott. A közlekedéspolitikai koncepció a gazdaságpolitikára fókuszált, alapvető célja a „*közlekedés arányos fejlesztésével és a szállítási feladatok célszerű megosztásával a népgazdaság*

<sup>42</sup> FRISNYÁK ZSUZSA 1996: 52. Megjegyzés: A teljes beszédét lásd az 6. 5-ös számú mellékletben

<sup>43</sup> FRISNYÁK ZSUZSA 2001: 239.

<sup>44</sup> HEGEDŰS GYULA 1995: 349.

*mindenkori szállítási szükségleteinek hatékony kielégítése” volt.*<sup>45</sup> Az alapvető céloknak minden közlekedési ágban és az országos közlekedésben is érvényesülnie kellett. A koncepció egy egységes közlekedési rendszert akart kialakítani a vasúti áruforgalom körzetesítésével, de nem törekedett a közlekedés és a gazdaság központosítására, ezzel a körzeti MÁV igazgatóságokat erősítette meg. Létre akarta hozni az arányos szállítást, vagyis a forgalom megosztását, társadalmilag és gazdaságilag egyaránt, kötöttpályán és közúton, tehát a személy- és a teher- vagy áruszállítás lebonyolításának megkönnyítése volt a program fő célja.

A terv nem csak a gazdaságtalan vasútvonalak átterelését akarta megvalósítani, hanem a gazdaságosak korszerűsítését és fejlesztését is, mint például a kétvágányusítást és a villamosítást. A 1968-as közlekedéspolitikai koncepció programja a települések forgalmára is hatást gyakorolt, a városok illetve Budapest közlekedése pedig a városfejlesztéshez tartozott. *„A közlekedéspolitikai koncepció jóváhagyása után a megyei-városi önkormányzatok mégis hiányolták a kifejezetten városi közlekedési szakismereteket kívánó iránymutatást. A forgalomátterelés vagy a tervezett közútfejlesztés helyének megválasztása alapvetően érintette az adott településkörzet érdekeit. A városok és településkörzetek érdekei általában összefonódnak, ezért érthetően hiányolták a koncepcióból az utalást a településfejlesztés-politika és közlekedéspolitika összefüggéseire.”*<sup>46</sup> A magyar városok és a főváros közlekedésnek átformálási lehetősége viszont az 1950-1970-es években a városi tanács és a városfejlesztési osztály kezében volt, így sokszor tanácstalanul alakították át közlekedésüket, majd rájuk vonatkozóan új irányelvet fogadtak el az 1971. március 16-án hatályba lépett országos településhálózat fejlesztési koncepciót.<sup>47</sup>

Ennek hatására 1971. október 23-án dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Magyar Közlönyben kiadta a 8/1971. (X. 23.) KPM számú rendeletét, a városi közlekedéspolitikai koncepciót. Alapja az 1968-as közlekedéspolitikai elgondolás volt, amelyet bővebben kifejtett és mellékletként, mintegy iránymutatóul, a rendelethez is csatolt.<sup>48</sup> A tervet voltaképp a közlekedés gazdasági és társadalmi ellátását állította helyre, amelyben a motorizációt támogatták és az egyvágányú, alacsony ellátású vasút- és villamos vonalakat felszámolták. A közúti forgalom előnye az volt, hogy ahol nem épült ki a vasút, azokon a területeken is tudtak közlekedni aszfalt- és földúton egyaránt. Fejlesztésképpen a földutat leasz-

<sup>45</sup> HEGEDŰS GYULA 1995: 349.

<sup>46</sup> HEGEDŰS GYULA 1995: 350.

<sup>47</sup> MAGYAR KÖZLÖNY 1971/17. szám, 1007/1971. (III. 16.) számú határozat. 272-275.

<sup>48</sup> Megjegyzés: A városi közlekedés célkitűzéseinek megvalósítását lásd a 6. 2-es számú mellékletben

faltozták, ezzel társadalmilag és gazdaságilag egyaránt kielégítve a vasútvonal nélküli területek igényeit is. A tervezet készítői és a pártállam politikusai legtöbbször arra hivatkoztak, hogy a gépkocsik a Szovjetunióból származó olcsó olajjal közlekednek.

A 148 kilométer hosszú, 400 milliméter átmérőjű Barátság I. kőolajvezeték 1962-ben készült el, majd 1972-ben a 600 milliméteres átmérőjű Barátság II. kőolajvezeték is kiépült. Így valóban ellátták az országban közlekedő gépjárműveket olcsó szovjet olajjal, ami részben alapja lett a koncepciónak oly módon, hogy az 1949. február 8-án született Ikarus Karosszeria- és Járműgyár termékei, a világszínvonalú Ikarus autóbuszok érvényesülni tudtak a városi, a helyközi és távolsági járatok révén ott, ahol a gazdaságtalannak ítélt vasútvonalakat megszüntették.

Ha az előző fejezetben leírtakat megvizsgáljuk, jól látható, hogy az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció szinkronban volt az új gazdasági mechanizmussal, illetve a reform az új gazdasági mechanizmus „terméke” volt. A Közlekedési Filmhíradó 1970. évi 13. számában így számoltak be az elgondolásról: „*A gazdaságtalan vasútvonalak megszüntetésével és a forgalom közútra terelésével fokozatosan javulni fog közlekedésünk hatékonysága és gazdaságossága.*”<sup>49</sup>

Az országban és a városokban az egyvágányú vasút- és villamos vonalak megszűnése után még több autóbusz-viszonylatot létesítettek, az áru fuvarozást a teherautók vették át, kiszorítva így ezáltal részint a vasúti teherszállítást. Viszont 1968-tól nőtt a gépkocsivásárlók igénye, illetve a kerékpárral közlekedők száma is. A koncepció programja alapján a motorizáció folyamata erősödött, viszont a hetvenes években megjelentek a motorizáció pro és kontra hatásai is. Az egyik az 1973-as és 1979-es olajválság volt, amely során egyre drágább lett az üzemanyag ára és az állam már csak látszólag tudta ellátni olcsó szovjet nyersanyaggal a motorizált, gépkocsival rendelkező társadalmat. A másik a környezetszennyezés fokozatos növekedése az országban. A tervezet megfogalmazásakor a gépkocsikon és a közúti járműveken lévő kipufogón kiszivárgó szén-dioxid kibocsátást még elenyészőnek tartották, amely nem károsította volna elvileg a környezetet sem, aztán az 1970-es években mégis kimutatták, hogy a kipufogón kiömlő szén-dioxid, szén-monoxid stb. és korom károsítja a levegőt és a környezetet.

---

<sup>49</sup> Lásd még: KÖZLEKEDÉSI FILMHÍRADÓ 1970. évi 13. szám: [https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG\\_hRyU](https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG_hRyU) Vasút helyett autóbuszközlekedés Veszprém és Alsóörs között: 0:12 - 3:49. Idézet szöveg: 3:38 - 3:47. között. Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 27.

A közlekedéspolitikai elgondolást sikeresnek ítélte meg mind a Magyar Szocialista Munkáspárt, mind a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Így az 1978. október 26-27-i ülészen elfogadták az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció folytatását, amely 1979. május 16-án a Magyar Közlönyben, mint a Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozata jelent meg.<sup>50</sup> Az 1978-as továbbfejlesztett közlekedéspolitikai terv hasonló, de a hiányosságokat és a hibákat kijavító programja az 1989-es rendszerváltásig volt érvényben.



1-2. térkép A Barátság kőolajvezeték Közép-Európában<sup>51</sup> és Magyarországon<sup>52</sup>

### 3. 3. A koncepció hatása a vasútra

A vasúti törvényként is alkalmazott közlekedéspolitikai koncepció az olcsó olajárakra alapozva és a közúti közlekedésre való átállás miatt több ezer kilométer normál<sup>53</sup> és keskeny nyomtávú<sup>54</sup> vasúti szárnyvonal felszámolását irányozta elő. Az 1200 kilométer kisforgalmi normál nyomközű vonal és az összes gazdasági vasútként üzemelő keskeny nyomtávú kisvasút felszámolásának oka az volt, hogy a tervezet szerint azok neheztették a személy- és áruszállítást. A helyi érdekű vasúti szárnyvonalak közül a legtöbb áldozatul esett az elgondolásnak, az így felszabadult pénzügyi forrásokat pedig a közúti kiváltásra fordították.

<sup>50</sup> Megjegyzés: A Magyar Közlönyben megjelent Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozatának szövegét lásd a 6. 3-as számú mellékletben

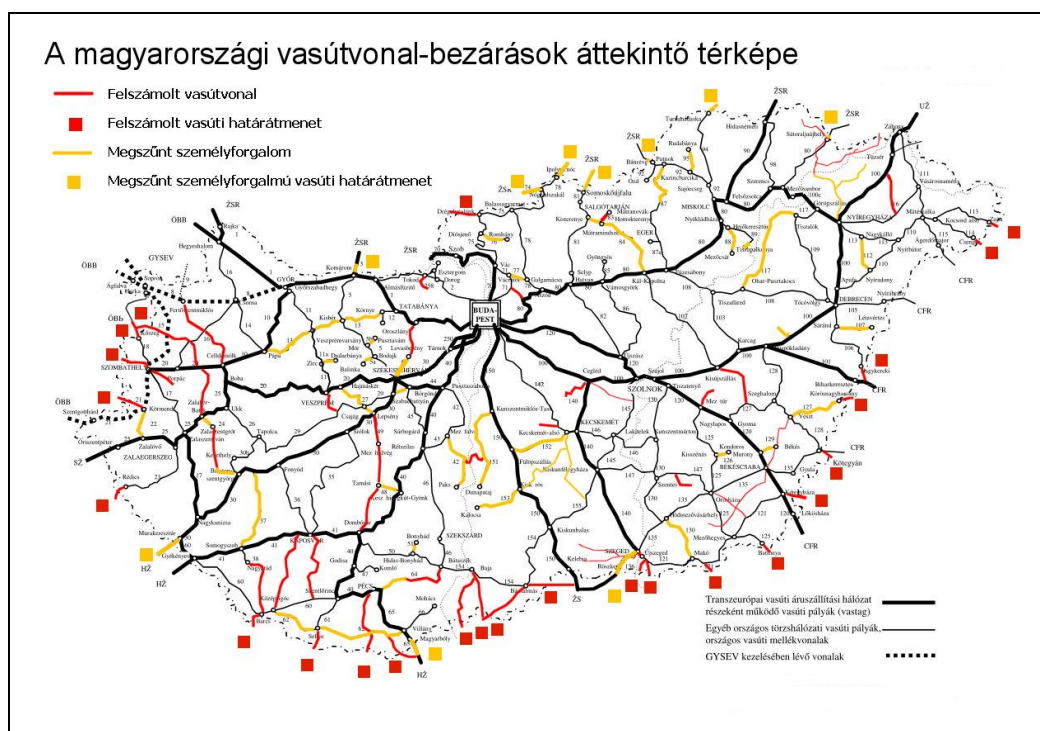
<sup>51</sup> <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Druzhba.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>52</sup> [https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671\\_t%c3%a9rk%c3%a9p.jpg](https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671_t%c3%a9rk%c3%a9p.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>53</sup> Megjegyzés: A normal nyomtáv mérete 1435 mm

<sup>54</sup> Megjegyzés: A keskeny nyomtáv gyakrabban 760 mm, emellett létezik 1000 mm-es és 385 mm-es arányú is. Lásd még: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Nyomt%C3%A1vols%C3%A1g> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

Felmérések alapján a fővonalakat, a gazdaságilag fenntartandó mellékvonalakat A, B és C kategóriákba, a szárnyvonalakat alacsonyabb osztályokba sorolták. Ugyanúgy a gazdaságtalan megszüntetendő mellékvonalakat is kategorizálták, néhányukra fejlesztési tilalmat is alkalmaztak. Mindegyik vonalat hosszabb vizsgálat – utasszámlálás, idő stb. –, alá vetették, mielőtt azokat felszámolták. A leállított, megszünt és bezárt vasútvonalak vágányait 1 év elteltével szedték föl, a döntés, hogy egy vasútvonalat végleg megszüntessenek, vagy sem, ekkor azonban még nem zárult le. Ha a helyi érdekek képesek voltak agitálni a megszűnés ellen és megvédeni a bezárt vasútvonalat, akkor újból felméréseket végeztek a közlekedésmérnökök. Így összesen 18 vasútvonalat tudtak sikeresen megmenteni összesen 612 kilométer hosszúságban <sup>55</sup> Egyes források szerint 24 nagyvasúti vonalat szüntettek meg 727 kilométer hosszán <sup>56</sup>, más források viszont 28 nagyvasúti vonalat emlegetnek. A közlekedési koncepció alapján 1982-ig 634 kilométer hosszban zártak be vasútvonalakat.



3. térkép A magyarországi vasútvonal-bezárások áttekintő térképe <sup>57</sup>

<sup>55</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_megsz%C5%B1nt\\_vas%C3%BAtvonalainak\\_list%C3%A1ja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_megsz%C5%B1nt_vas%C3%BAtvonalainak_list%C3%A1ja) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>56</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_megsz%C5%B1nt\\_vas%C3%BAtvonalainak\\_list%C3%A1ja#Megsz%C3%BCntetett\\_vas%C3%BAtvonalak](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_megsz%C5%B1nt_vas%C3%BAtvonalainak_list%C3%A1ja#Megsz%C3%BCntetett_vas%C3%BAtvonalak) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>57</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Vonalbez%C3%A1r%C3%A1s\\_t%C3%A9rk%C3%A9p.png](https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Vonalbez%C3%A1r%C3%A1s_t%C3%A9rk%C3%A9p.png) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

Normál nyomtávolság (összesen: 634 km)	
1969	Veszprém külső - Alsóörs, 11 km
1970	Veresegyház - Gödöllő, 11 km Sellye - Drávasztára-Zaláta, 9 km Kerekegyháza - Elek, 7 km
1971	Harkányfürdő - Drávaszabolcs, 8 km Baja - Gara, 19 km Kisújszállás - Dévaványa, 30 km Kaba - Nádudvar, 10 km
1972	Veszprém külső - Meggyespuszta, 11 km Fábiánsebestyén - Árpádhalm, 9 km Baja - Hercegszántó, 31 km
1973	Moha-Rakodó - Kincsesbánya, 4 km Kisvárdá - Baktalórántháza, 27 km
1974	Sármellék - Zalaszentgrót, 33 km Sárvár - Répcevis, 41 km Szombathely - Rum, 22 km Hetényegyháza - Kerekegyháza, 9 km
1975	Zalabér-Batyk - Bajti elágazás, 38 km Mezőtúr - Túrkeve, 16 km
1976	Tokod - Annavölgyi-bánya - Sárísáp, 8 km Pécs - Harkányfürdő, 32 km Nagyatád - Barcs, 39 km Kaposvár - Szigetvár, 54 km
1978	Cegléd - Hantháza, 20 km
1979	Celldömök - Fertőszentmiklós, 56 km Kaposmérő - Középrigóc, 50 km
1980	Zalalövő - Bajánsenye, 19 km
1982	Nagyharsány - Beremend, 10 km
Keskeny nyomtávolság (az ekkor megszűnt gazdasági vasutak nélkül)	
1969	Pusztaföldvár - Mezőkovácsháza, 20 km
1970	Diósgyőr-Pereces - Kossuth akna, 21 km
1971	Békéscsaba - Békéssámszon, 60 km
1973	Cegléd - Tiszajenő - Vezseny, 33 km
1975	Szeged - Pusztamérges, 43 km Kunhalom - Halastelki iskola, 27 km
1976	Sárospatak elág. - Zemplénagárd, 51 km
1977	Debrecen-fatelep - Nyírbéltek, 49 km
1979	Kecskemét Rávagy tér - Kecskemét átrakó, 7 km
1980	Sárospatak - Füzérkomlós, Sárospatak - Kenézlő Tisza-part, 56 km

1. táblázat A koncepció keretében bezárt vasútvonalak 1968-1982. között <sup>58</sup>

<sup>58</sup> <http://somogyivasutak.hu/index.php?show=csanadi-koncepcio-1968.htm> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.



3. kép „Gyászba borult” mozdony a Fertővidéki Vasút 1979. május 16-i megszűnésének napján <sup>59</sup>

Egyes vasútvonalakat felszámoltak, más vasútvonalakat csak leállítottak, de nem szedték fel a síneket. Néhány vasútvonalat részletesen is felsorolok, amit az 1968-as közlekedési koncepció szüntetett meg:

- A Székesfehérvár és Bicske közötti vonalat 1898. november 23-án nyitották meg, ami az államosításig helyi érdekű vasútként üzemelt mint Bicske - Székesfehérvár - Sárbogárdi HÉV. A Lovasberény és Bicske közötti szakaszt 1979. május 26-án szüntették meg. Nem mellesleg Moldova György: Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvében szerepel ez a vasútvonal. A síneket felszedték, viszont Lovasberény és Székesfehérvár, valamint Bicske és a HM olajraktár között az 1980-as években felújították, amit mind a mai napig teherszállításra használnak. A régi vonal mentén 2016. április 30-án ünnepélyes keretek között átadták a volt felcsúti állomás mellett közlekedő, nagy politikai visszhangot kiváltó Vág-völgyi kisvasutat is. <sup>60</sup>

<sup>59</sup> NAGY TAMÁS 2012: 34. Megjegyzés: A gőzvontatást csak 1984-ben szüntették meg Magyarországon

<sup>60</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Bicske%E2%80%93Sz%C3%A9kesfeh%C3%A9rv%C3%A1r-vas%C3%Batvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

- A Veszprém és Alsóörs közötti vasutat 1909. július 8-án adták át, ami a mai 11-es számú, Győr - Veszprém vonal részeként működött. A koncepció alapján 1969. december 31-én Alsóörs és Meggyespuszta; 1972. március 31-én Meggyespuszta és Veszprém-külső között számolták fel, azonban a személyforgalmat már 1969. október 1-től megszüntették. Az autóbusz közlekedést 1970-ben indították el, amelyet dr. Csanádi György közlekedési- és postaügyi miniszter ünnepélyes keretek között adott át a Volán dolgozóinak és az utazóközönségnek.<sup>61</sup> „A közlekedéspolitikai koncepció elfogadása óta ez az első nagyobb jelentőségű forgalom áttérelés a kisforgalmú, gazdaságtalanul működő vasútvonalakról a közutakra.”<sup>62</sup> Az autóbuszvonal olyan új községeket kapcsolt be a forgalomba, amelyeket korábban nem érintett a Veszprém és Alsóörs közötti vonat.
- Hajdú-Bihar megyében egy szakasz személyforgalmát szüntették meg 1971-ben. A Kaba-Nádudvar között lefektetett síneket 1904. június adták át a forgalomnak, amely az államosításig helyi érdekű vonalként üzemelt. A koncepció alapján 1971. december 31-én szűnt meg a személyszállítás, de a sínek mind a mai napig megvannak.<sup>63</sup> Emellett a Debrecen környékén lévő kisvasút kapott egyfajta kegyelemdöfést.<sup>64</sup> A közlekedési koncepció kiadványában, valamint Frisnyák Zsuzsa 2011-ben megjelent *Közlekedés és politika, 1945-1989* című könyvében egy térképben be van jelölve a Debrecen - Sáránd - Létavértes és a Debrecen - Sáránd - Nagykereki vonal, mint megszüntetendő szakasz, de mindez egészen 1980-ig nem következett be. A létavértesi vonalat majd csak jóval később 2009. december 12-én szüntette meg az állam pénzügyi problémák miatt.

<sup>61</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Als%C3%B3%C3%B6rs%E2%80%93Veszpr%C3%A9m-vas%C3%BAtvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>62</sup> KÖZLEKEDÉSI FILMHÍRADÓ 1970. évi 13. szám: [https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG\\_hRyU](https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG_hRyU) Vasút helyett autóbuszközlekedés Veszprém és Alsóörs között: 0:12 - 3:49. Idézet szöveg: 0:39 - 0:49. Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 27.

<sup>63</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Kaba%E2%80%93N%C3%A1dudvar-vas%C3%BAtvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>64</sup> Megjegyzés: A Zsuzsi Erdei Vasút történetét lásd bővebben a monográfia 3-ik fejezetében



4. térkép Az 1968-as Közlekedési Koncepció alapján megszüntetendő vasútvonalak kék színnel jelölve <sup>65</sup>

Mivel maga a koncepció foglalkozott a fejlesztéssel – kétvágányúsítás, villamosítás – is, így rohamosan látták el árammal a fő vasútvonalakat. Záhony térsége, mint fontos határátelőhely, kapu a Szovjetunióra, kiemelt szereppel bírt a fejlesztés során. A Budapest-Keleti pályaudvar - Hatvan - Miskolc - Szerencs - Nyíregyháza vonalat 1956 és 1967 között villamosították, ehhez csatlakozott az 1967. december 29-én átadott Nyíregyháza - Záhony villamosított vonal is. A Budapest-Nyugati pályaudvart, Szolnokot, Debrecen és Nyíregyházát érintő 100-as fővonalat 1968-1970 között villamosították, ami magyar-csehszlovák kooperációval készült el.

Budapest és Cegléd között 1968-ban, Cegléd és Szajol között 1969-ben látták el árammal a szakaszt, később 1970-ben pedig egészen Nyíregyházáig villamosították a vonalat, amelyet Szajol és Karcag között július 12-én, Karcag és Debrecen között november 1-én, Debrecen és Nyíregyháza között pedig december 19-én adtak át a forgalomnak. <sup>66</sup> Ekkor dr.

<sup>65</sup> CSANÁDI GYÖRGY 1969. Térkép melléklet

<sup>66</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/A\\_magyarorszag%20algi\\_vas%20atvillamos%20ad%C3%A1s\\_t%C3%B6rt%C3%A9nete](https://hu.wikipedia.org/wiki/A_magyarorszag%20algi_vas%20atvillamos%20ad%C3%A1s_t%C3%B6rt%C3%A9nete) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter vágta át a szalagot a debreceni Nagyalomás előtti vágányon aki a V43.1086-os pályaszámú villanymozdony által húzott szerelvényen érkezett meg a cívisvárosba.<sup>67</sup>

### **3. 4. A koncepció hatása egyes hazai városok tömegközlekedésére**

A városi közlekedéspolitikai koncepcióról szóló 8/1971. (X. 23.) KPM számú rendelet 1971. október 23-án jelent meg a Magyar Közlönyben. Ezt sokan összetévesztik az új gazdasági mechanizmussal ami a szocialista Magyarország gazdasági irányításának és tervezésének átfogó reformja volt, amelyet az 1960-as évek közepén készítettek elő, és 1968. január 1-jén vezettek be. „A reform három területen hozott lényeges változást:

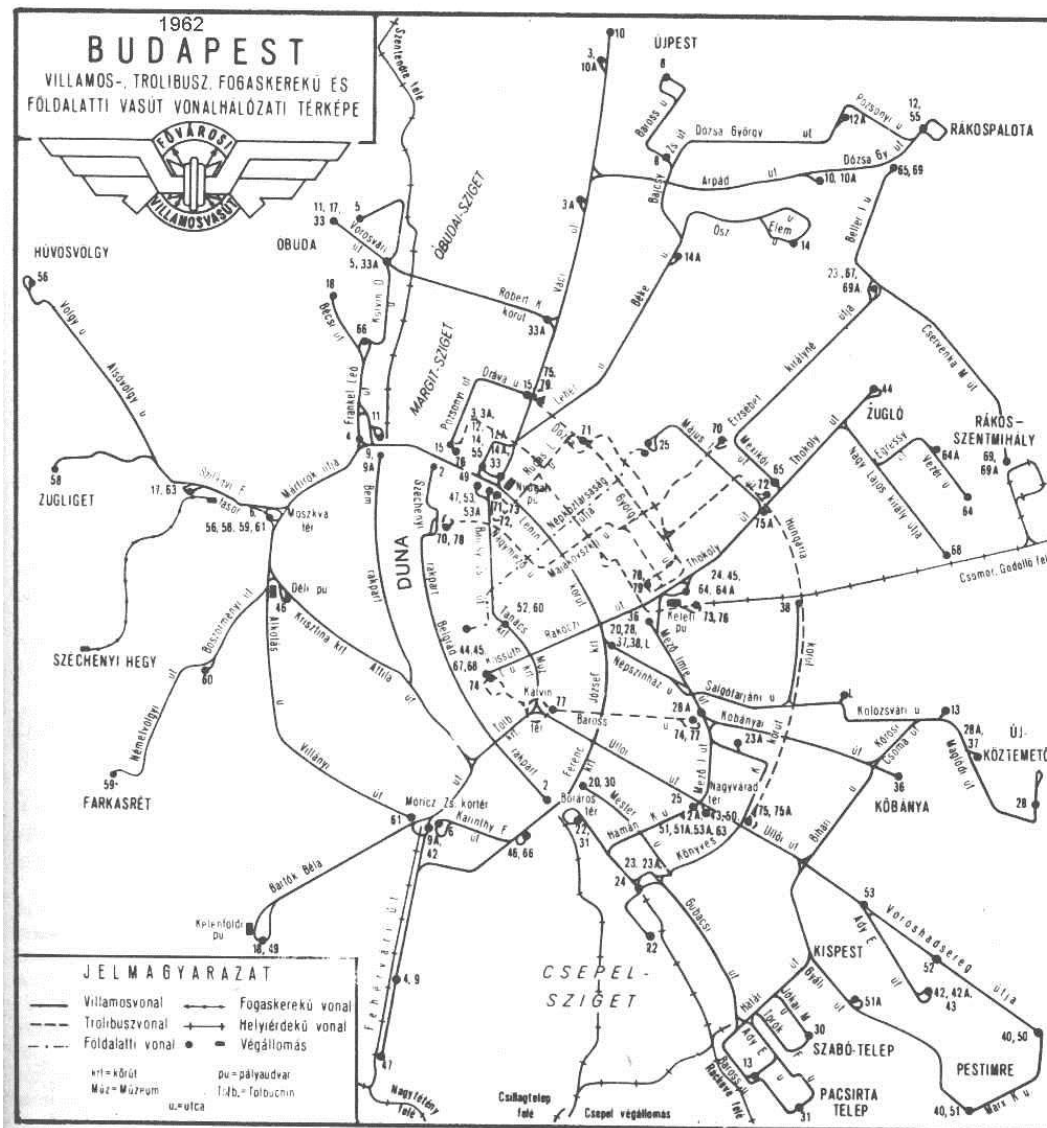
- csökkent a központi tervezés szerepe és nőtt a vállalati önállóság a termelés és a beruházások terén;
- liberalizálódtak az árak, vagyis a hatóságilag rögzített árak mellett egyes termékek ára a piaci keresletnek megfelelően alakulhattak;
- a központilag meghatározott bérrendszer helyét egy flexibilisebb, bizonyos korlátok között a vállalatok által meghatározott szabályozás váltotta fel.”<sup>68</sup>

Ennek mintegy „*hozománya*” lett a közlekedési koncepció. Mint az előző részben kifejtettem, az elgondolás megvalósítása előtt a városi közlekedés fejlesztése a városi tanács, illetve annak autonómiával rendelkező egyik szervezetéhez a főosztályhoz, osztályhoz vagy csoportokhoz tartozott. A közlekedés terén hozott drasztikus változtatásokat a „*fejlett*” tömegközlekedéssel rendelkező városok sem kerülhették el.

<sup>67</sup> KÖZLEKEDÉSI FILMHÍRADÓ 1971. évi 17. szám: <https://www.youtube.com/watch?v=dhtAJw5A3vI> Megindult a villamosvontatás Budapest és Záhony között. Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 27. Megjegyzés: A debreceni Nagyalomást 1961. VIII. 20-án adták át

<sup>68</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj\\_gazdas%C3%A1gi\\_mechanizmus](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj_gazdas%C3%A1gi_mechanizmus) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.

## 3. 4. 1. Budapest

5. térkép Budapest villamostérképe 1962. <sup>69</sup>

A villamos a fővárosi forgalomban a XX. század elejétől túlnyomóan nagyobb szerepet kapott, mint más tömegközlekedési formák. Az első villamosvonal még 1887. november 28-án indult meg a Nagykörúton, a Nyugati pályaudvar és a Király utca között, sikertörténete ezek után pedig töretlen volt. A vonalak apránként behálózták a budapesti utcákat, mint erek az emberi testet, és lassan elkezdtek hozzátartozni a pesti utcaképhez.

<sup>69</sup> <http://www.villamosok.hu/kep/terkep/fvv1962.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

A háború utáni első trolibuszvonalt viszont 1949. december 21-én, Sztálin 70. születésnapján adta át Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter. Az ezután kialakult trolibuszhálózat miatt 8 villamosvonalat kellett megszüntetni – 8, 10, 15, 16, 21, 23, 26, 46 –, ezt nevezhetjük tehát a budapesti villamoshálózat-felszámolás első lépésének. Ezek után a pesti oldalon több trolibuszvonalt is megindult, számuk bővült, de egyeseket közülük 1963-tól már meg akartak szüntetni, mert a főváros számára gazdaságtalanná váltak. Elsősorban szovjet típusú trolikat helyeztek üzembe – MTB-82, ZIU-5 –, de később az Ikarus gyár termékei – IKARUS 60, FAÜ IKARUS 60 –, is szerepet kaptak.<sup>70</sup> Az autóbusz-közlekedés 1915-től 1945-ig Budapesten még nem volt népszerű: kevesebb autóbuszvonalt volt, mint amennyi villamosvonal. A II. világháború utáni buszhiány kissé mérséklődött azáltal, hogy a főváros a külföldre hurcolt járművek egy részét 1946-ig részben vissza tudta szerezni, így újra beindíthatták a buszforgalmat. Az Ikarus gyár autóbuszokkal látta el a dinamikusan fejlődő fővárost, így 1951. január 1-én megalakult a Fővárosi Autóbuszüzem.<sup>71</sup> A zsúfoltság enyhítésére hamarosan megjelentek a pótkocsis járatok, 1960-ban pedig forgalomba állították az ország – vagy talán a világ –, első csuklós autóbuszát, a FAÜ IKARUS 60-as típust.<sup>72</sup>

Budapest a FAÜ idején sokkal több autóbuszjáratot rendelkezett, mint valaha. A fővárosban azonban nemcsak villamosok, trolik és autóbuszok voltak, egyéb tömegközlekedési formák is szerepet kaptak. A Millenniumi Földalatti Vasút a kontinensen elsőként 1896 óta üzemel. Az 1950-es években a városfejlesztés azonban új hálózatot kezdett kiépíteni, a legelső metróvonalat – M2: Deák Ferenc tér - Fehér út – viszont csak 1970-ben tudták átadni a főváros lakosságának részére.<sup>73</sup> Ezen kívül a budai hegyekben turisztikai szempontból is fontos fogaskerekű vasút és az 1948-ban átadott keskeny nyomtávú Úttörővasút – napjainkban Gyermekvasút –, is közlekedett. Nagy tömegeket szállítanak az 1889-ben Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) néven létrehozott a főváros közigazgatási határát elhagyó vasútvonalak is,<sup>74</sup> amik 1933-ban Budapest tulajdonába kerültek, aztán 1952-ben a MÁV irányítása alá vonták azokat, majd 1958-ban ismételtén visszakerültek a fővároshoz.

<sup>70</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest\\_trolibuszvonalt-h%C3%A1ll%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_trolibuszvonalt-h%C3%A1ll%C3%B3zata) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>71</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest\\_aut%C3%B3buszvonalt-h%C3%A1ll%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_aut%C3%B3buszvonalt-h%C3%A1ll%C3%B3zata) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>72</sup> [http://www.old-ikarus.hu/30\\_60/index\\_ik60\\_tipus.html](http://www.old-ikarus.hu/30_60/index_ik60_tipus.html) Az oldal utolsó megtekintése 2020. I. 29.

<sup>73</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti\\_metr%C3%B3](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_metr%C3%B3) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>74</sup> Megjegyzés: Kivéve a csepeli HÉV-et

A Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV), 1968. január 1-ével született meg, amely egy kézben tartotta a kötöttpályás – úgymint: villamos, trolibusz, helyiérdekű vasút, metró –, a közúti – autóbusz –, illetve a turisztikai célú – kishajó, libegő, turista- és mikrobuszok, Budavári sikló, fogaskerekű vasút –, közlekedést is. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció irányelveit betartva, a gazdaságtalan, egyvágányú villamos-vonalak helyett autóbusz és trolibuszvonalak születtek. Sokszor kiváltásukra meghosszabbodott egy-egy HÉV vonal.

Az Erzsébet hídon és a Rákóczi úton 1972. december 31-én szüntették meg a villamosforgalmat. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a fővárosi tömegközlekedésre közvetlenül azonban nem volt hatással. A villamos-, autóbusz- és trolibusz-vonalak nem emiatt szűntek meg vagy lettek rövidebbek. Az M2-es metróvonal miatt ugyanis bezárták a 38, 69, 69A villamosvonalakat, drasztikus változást viszont csak az M2-es második szakaszának építése és a szentendrei HÉV meghosszabbítása okozott.<sup>75</sup> Szintén sok villamosvonalat szüntettek<sup>76</sup> vagy éppen rövidítettek meg<sup>77</sup> 1970-1979 között, néha azonban új villamosvonalak is születtek – 44A, 67A, 57, 2A, 69, 50A.



4. kép Az utolsó Rákóczi úti villamos menete 1972 szilveszterén<sup>78</sup>

<sup>75</sup> Megszűntek a 9, 9A, 18 villamosvonalak

<sup>76</sup> Megjegyzés: 52A, 65A, 60A, 41A, 20A, 66, 60, 44A, 67A, 44É, 9A, 4A, 57, 63, 25, 5, 40, 32i, 68, 52, 42A, 58, 20, 15, 15A, 42 villamosvonalak

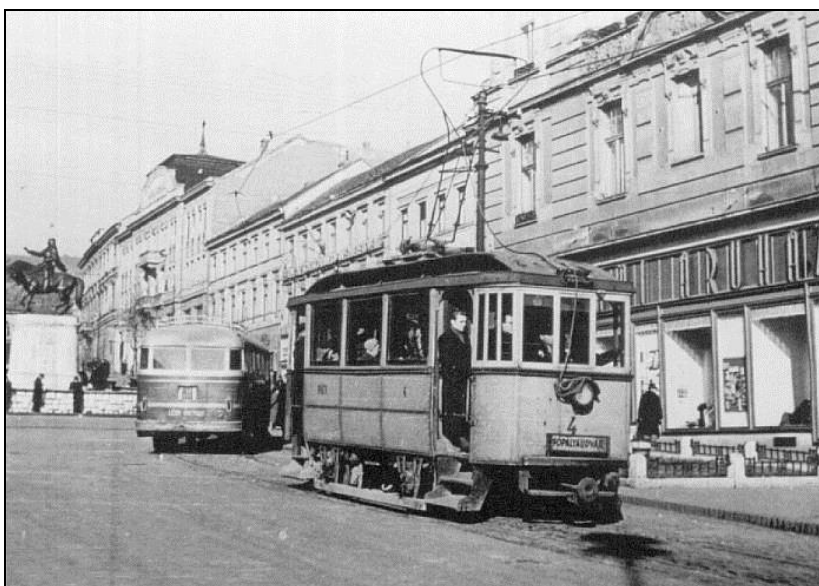
<sup>77</sup> Megjegyzés: 42, 65, 9, 9A, 44, 67, 68, 41, 43, 31, 14, 20, 23, 42 villamosvonalak

<sup>78</sup> [http://veke.hu/wordpress/wp-content/uploads/2012/12/nzsl\\_az\\_utolso\\_rakoczi\\_uti\\_villamos.jpg\\_d04aa2.jpg](http://veke.hu/wordpress/wp-content/uploads/2012/12/nzsl_az_utolso_rakoczi_uti_villamos.jpg_d04aa2.jpg)  
A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

Az 1968-as, illetve 1971-es közlekedéspolitikai koncepció nem csak a főváros közlekedését változtatta meg, hanem más vidéki településeket is. Vannak azonban olyan helységek is, amelyek esetében már jóval a szóban forgó tervezet bevezetése előtt drasztikusan megváltozott a tömegközlekedés.

### 3. 4. 2. Pécs

Pécsett 1913. október 20-án indult meg a villamosforgalom <sup>79</sup> három vonallal – Zsolnay Gyár - Tüzér utca (Hadapród iskola), Zsolnay Gyár - Széchenyi tér - Főpályaudvar, illetve Tüzér utca - Budai külvárosi pályaudvar + kocsiszín –, <sup>80</sup> amelyek egyvágányúak voltak. Az idő folyamán a villamosközlekedést korszerűtlennek és öregnek vélték, felújításra nem szorítottak, így a városi tanács pénz szűkében a megszüntetés mellett döntött. A főpályaudvari vonalat 1959-ben, az összes többit pedig 1960. augusztus 31-én megszüntették és felszámolták. <sup>81</sup> Helyettük a mai napig autóbuszok közlekednek. <sup>82</sup>



5. kép Villamos és autóbuzsközlekedés Pécsett <sup>83</sup>

<sup>79</sup> KELLER LÁSZLÓ 1982: 126.

<sup>80</sup> KELLER LÁSZLÓ 1982: 125-126.

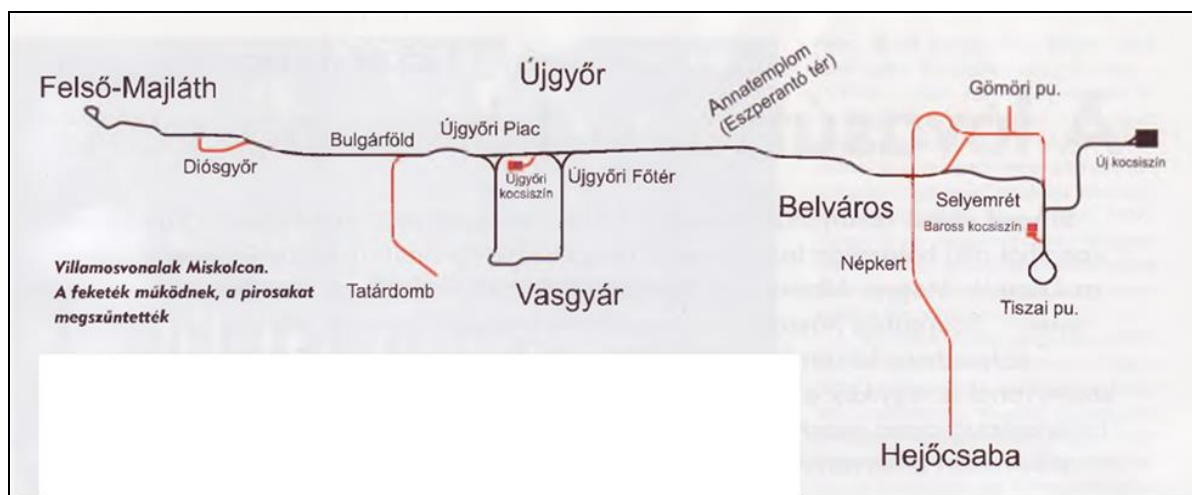
<sup>81</sup> KELLER LÁSZLÓ 1982: 129.

<sup>82</sup> NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM <http://villamosok.hu/pecs/> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>83</sup> <http://www.villamosok.hu/pecs/pkv4.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1. Megjegyzés: NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM gyűjtése

### 3. 4. 3. Miskolc

Miskolcon villamosvonalakat a koncepció előtt és után is felszámoltak. A hejőcsabai szárnyvonal 1960. augusztus 29-én,<sup>84</sup> míg a tatárdombi 1976. január 15-én szűnt meg.<sup>85</sup> Mindkettő egyvágányú volt.



6. térkép Miskolc megszűnt és működő villamos vonalai<sup>86</sup>



6. kép Miskolci csuklós villamos a 4-es vonalon<sup>87</sup> és a tatárdombi vonal térképe<sup>88</sup>

<sup>84</sup> KELLER LÁSZLÓ 1978 (A): 281.

<sup>85</sup> KELLER LÁSZLÓ 1978 (A): 280.

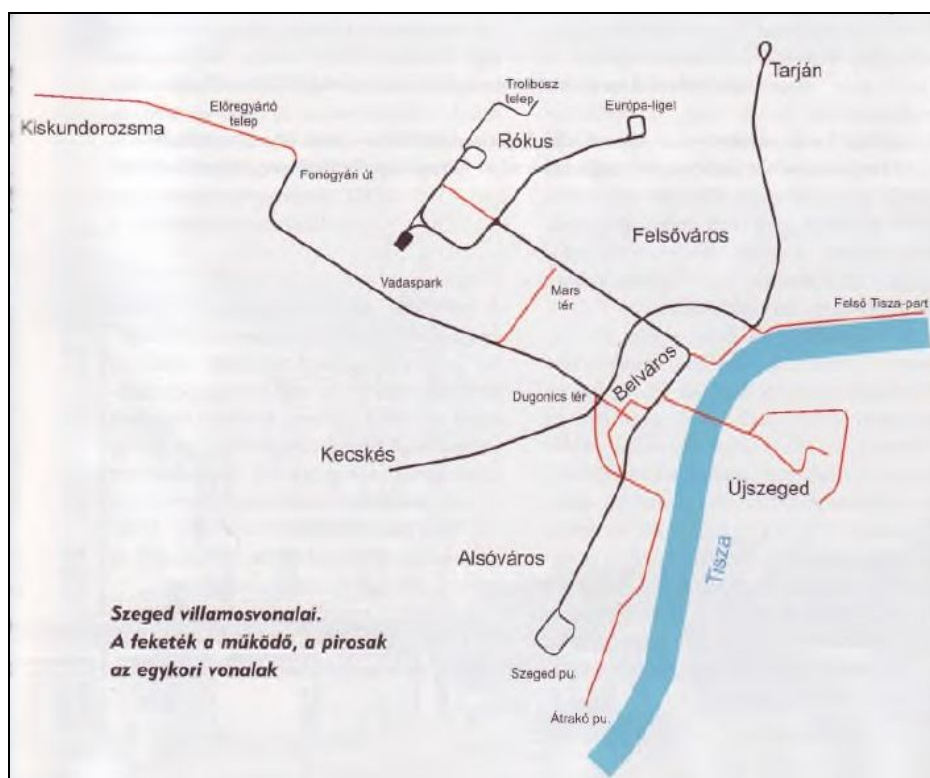
<sup>86</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/2: 59.

<sup>87</sup> <http://www.villamosok.hu/nza/mkv150-4.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>88</sup> <http://mobilmenetrend.hu/w/wp-content/uploads/2014/01/t%C3%A9rk%C3%A9p.png> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### 3. 4. 4. Szeged

A Tisza-parti várost sem kerülte a változás hulláma. A közlekedési koncepció elfogadása után 1969. február 1-én szűnt meg az 5-ös villamosvonal Széchenyi tér és Újszeged közötti szakasza,<sup>89</sup> 1977. február 28-án pedig a Felső-Tisza-parti 2-es villamos,<sup>90</sup> illetve ugyanebben az évben, 1977. július 1-én járt utoljára a kiskundorozsmai 7-es villamos is. Ma már autóbuszok közlekednek helyettük.<sup>91</sup> Annak ellenére, hogy a tervezet célja a kisméretű vasútvonalak megszüntetése vagy kétvágányúsítása volt, Szegeden az egyvágányú 3-as – Vadaspark/Fonógyári út - Dugonics tér, később Tarján –, és 4-es villamos viszonylatot – Kecskés - Tarján –, nem szüntették meg, sőt napjainkban is közlekednek villamosok ezeken az egyvágányú vonalokon. A megnövekedett utasforgalom miatt azonban az elmúlt években már kétvágányúra építették át a Tarján és Dugonics tér közötti szakaszt.<sup>92</sup>



7. térkép Szeged megszűnt és működő villamos vonalai<sup>93</sup>

<sup>89</sup> KELLER LÁSZLÓ 1978 (B): 516.

<sup>90</sup> KELLER LÁSZLÓ 1978 (B): 516.

<sup>91</sup> KELLER LÁSZLÓ 1978 (B): 516.

<sup>92</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged\\_villamosvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_villamosvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata)

<sup>93</sup> INDÓHÁZ EXTRA 2012/2: 61.

Szeged városa nem melleleg olyan példát mutatott, amely a közlekedési koncepció programjával szembe tudott szállni: két egyvágányú villamosvonala napjainkban is megvan és működőképes! A magyar vidéki városok közül először Szegeden indult meg a trolibusz 1979. április 29-én 5-ös jelzéssel – a régi 5-ös villamos vonalán –, a Bartók tér és Újszeged, gyermekkórház között.<sup>94</sup> A trolibusz használatának jó példáját pedig Debrecen is követte 1985-ben.



2. kép Szegedi csuklós villamos Kiskundorozmán<sup>95</sup>

### 3. 4. 5. Nyíregyháza

Voltak olyan városok, amelyek a közlekedéspolitikai koncepció hatására szüntették meg vagy irtották ki teljes egészében a villamos vonalaikat. Nyíregyházán például 1905-ben nyílt meg a városon keresztül haladó keskeny nyomtávú vasút, és ezen a vonalon indították el 1911-ben a villamosforgalmat a vasútállomás és Sóstógyógyfürdő között. A közlekedéspolitikai elgondolás hatására az alacsony utaslétszám és a gazdaságtalanság miatt azonban 1969. május 30-án megszüntették azt, helyette pedig autóbuszjáratot indítottak.<sup>96</sup>

<sup>94</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged\\_trolibuszvonala](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_trolibuszvonala) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>95</sup> <https://m.blog.hu/ha/hamster/image/peterhaseldine/Image%20149.jpg> ,illetve [http://1.bp.blogspot.com/-fe9c0CqQWsw/UyV84HgiGGI/AAAAAAAAAEq8/JinZp14FvuA/s1600/1966799\\_466665183461081\\_127442954\\_n.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-fe9c0CqQWsw/UyV84HgiGGI/AAAAAAAAAEq8/JinZp14FvuA/s1600/1966799_466665183461081_127442954_n.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>96</sup> NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM 2004. <http://www.villamosok.hu/nza/nyirmot.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.



8. kép Nyíregyházi villamos a város főtéren <sup>97</sup>

### 3. 4. 6. Szombathely

Ebben a nyugat-magyarországi városban 1897. június 4-én indult el az első villamos, amely a Vasútállomás és a Kálvária utca között közlekedett. <sup>98</sup> Az évente 7 millió utast szállító villamos 1974. augusztus 20-án járt utoljára, helyén ma már autóbuszok járnak. <sup>99</sup>



9. kép Az 1-es számú villamos kiállítva a szombathelyi Smidt Múzeum kertjében <sup>100</sup>

<sup>97</sup> <http://www.villamosok.hu/nza/nyirmot.html> A letöltés ideje: 2018. VIII. 1.

<sup>98</sup> KELLER LÁSZLÓ 1981: 130.

<sup>99</sup> KELLER LÁSZLÓ 1981: 134. illetve NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM 2004. <http://www.villamosok.hu/nza/szombathely/index.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>100</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Szombathelyi\\_villamos.JPG/800px-Szombathelyi\\_villamos.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Szombathelyi_villamos.JPG/800px-Szombathelyi_villamos.JPG) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.



## 4. Debrecen tömegközlekedésének története

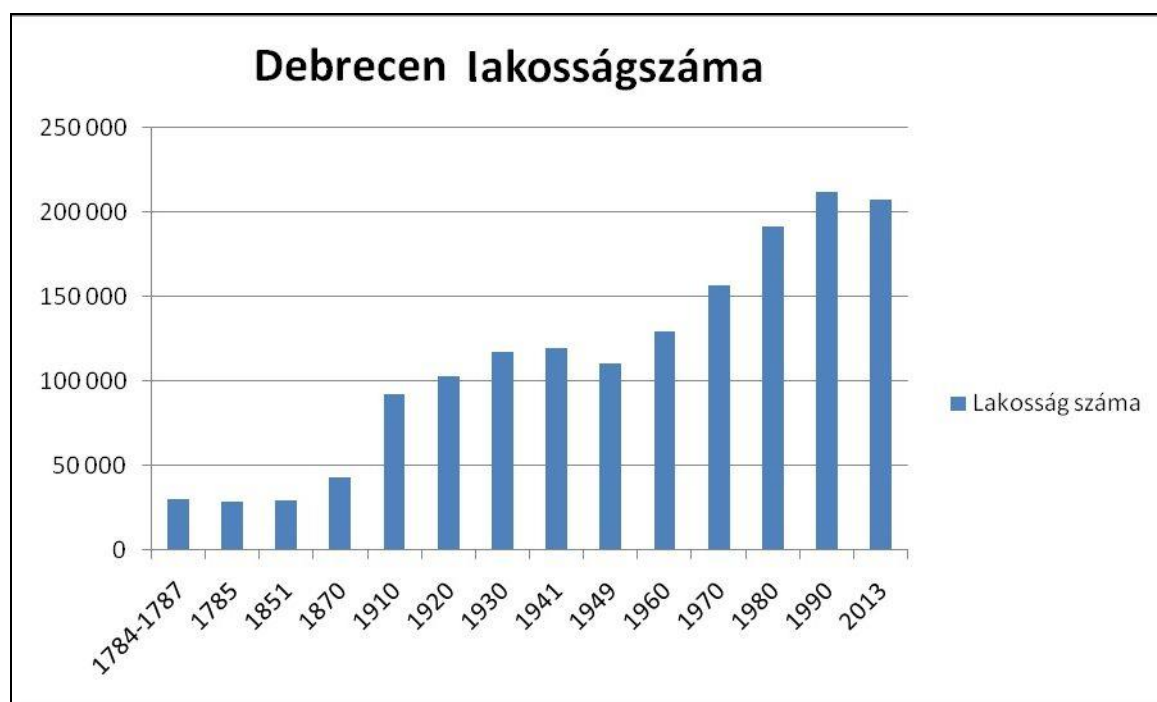
### 4. 1. Debrecen városszerkezetének kialakulása

Az amerikai légierő 130 db B-17 bombázója 64 db P-51 típusú vadászgép kíséretében 1944. június 2-án 9.28-kor mintegy 1000 db. 227 kg-os bombát dobott le Debrecenre. A vasútállomást illetve a hajdani Hunyadi utcát és környékét porig rombolták. Debrecen a II. világháború további pusztításait sem kerülhette el: hol amerikai – 1944. június 2. után, augusztus 21., szeptember 1., szeptember 21. –, hol pedig szovjet repülőgépek – 1944. szeptember 15., szeptember 19. –, bombázták. A nagy debreceni tankcsatában – 1944. október 9-26. –, végül a szovjet Vörös Hadsereg győzedelmeskedett a német Wehrmacht felett, így 1944. október 19-én „felszabadították” a várost. Ezek után 1944. december 22-én Debrecenben alakult meg az Ideiglenes Nemzeti Kormány Dálnoki Miklós Béla vezetésével, valamint itt tartották az Ideiglenes Nemzetgyűlést is. A város 1945 márciusáig volt az ország fővárosa.

Év	Területe (km <sup>2</sup> )	Lakosság száma	Megjegyzés
1784-1787	446	30 064	Magyarország legnépesebb városa volt
1785	446	28 551	Magyarország legnépesebb városa volt
1851	446	29 624	
1870	957	43 048	1876-os megyerendezés alatt változott területe
1910	957	92 729	
1920	957	103 186	
1930	957	117 275	
1941	957	119 608	
1949	957	110 963	
1960	446,35	129 834	1950-es megyerendezés alatt változott területe
1970	446,35	156 685	
1980	446,35	191 494	
1990	461,66	212 247	1982. január 1-től Józsa községet Debrecenhez csatolták

4. táblázat Debrecen népességszámának alakulása a népszámlálási adatok alapján <sup>101</sup>

<sup>101</sup> [https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti\\_statistikai\\_hivatal\\_nepszamlalasi\\_digitalis\\_adattar/](https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statistikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/) illetve KSH. 1970. Lásd még: [https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA\\_1970\\_10\\_02/?pg=41&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1970_10_02/?pg=41&layout=s) Az oldalak utolsó megtekintése: 2018. IX. 12.

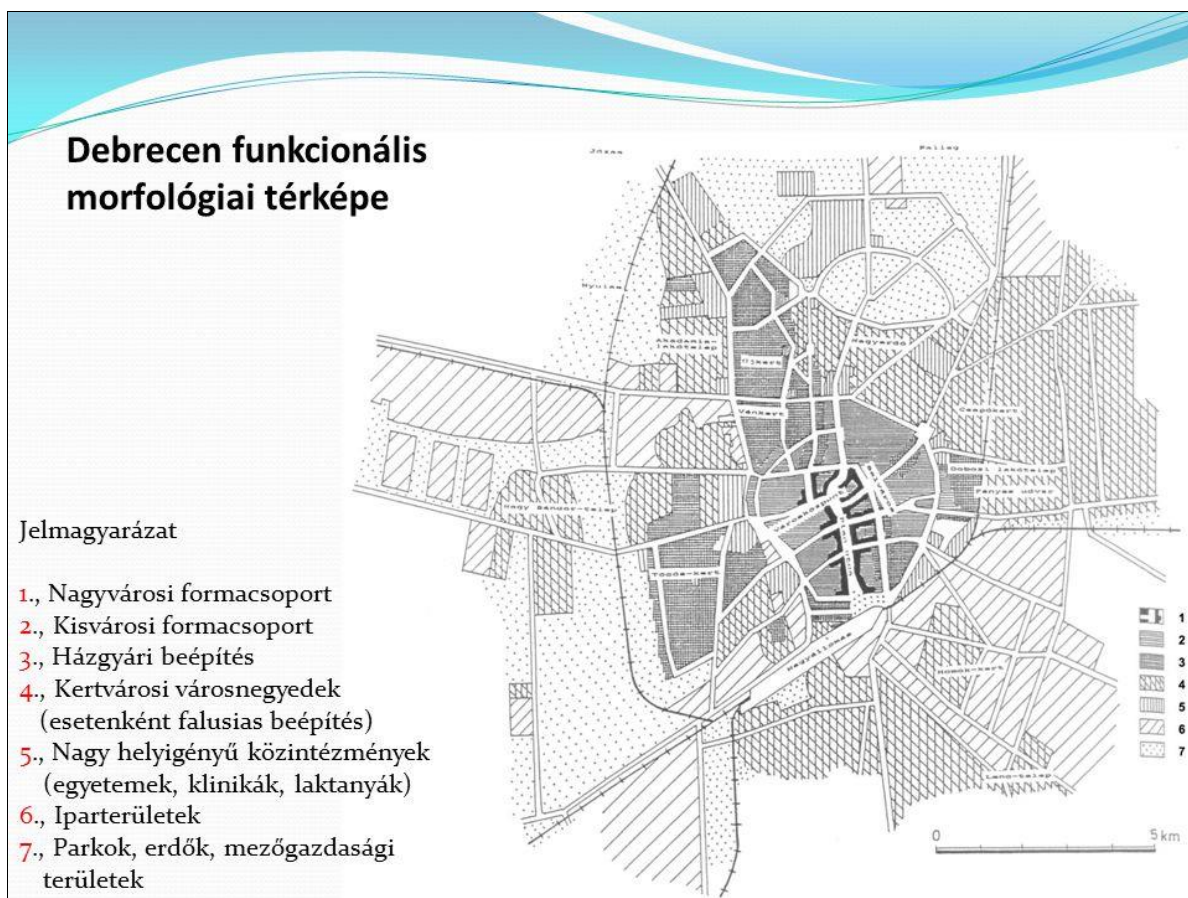


10. kép Debrecen népességszámának ábrázolása grafikonon <sup>102</sup>

Debrecen településszerkezetét az évszázadok folyamán a spontaneitás jellemezte, tehát az utcákat, telkeket nem mindig a mérnöki tervszerűség vezérelte. Ez azonban még akkor sem változott meg, amikor néhány kiterjedtebb tűzvész alkalmával elhamvadt egy-egy városrész. Az 1811-es nagy égés után azonban Belsőboldogfalva középkori utcaszerkezetét teljesen felszámolták s „vonalzó mellett” újra rajzolták a kialakítandó utcákat és telkeket. Innen vette tehát kezdetét a mérnöki szintű várostervezés. „Az 59/4857. 1898. bkgy. által „Megállapított” és „Elfogadtatott” Debreczen szab. kir. város törvényhatósági bizottságának 1908. évi április hó 9-ik napján tartott rendes közgyűlésében jóváhagyták az 1907. évi április hó 7-vel datált Városi Mérnöki Hivatal által készített és Aczél Géza főmérnök nevével fémjelzett „Debreczen sz. kir. város belterületének szabályozási térképet.” <sup>103</sup> Talán ez az első jelentősebb általános rendezési terv, amely egészen 1962-ig volt érvényben. Ezt részleteiben módosította Borsos József (1930), illetve Kalenda Lóránt (1947), de tulajdonképpen az Aczél-féle szabályozási terv több mint 50 évig meghatározta Debrecen városszerkezeti fejlődésének irányát.

<sup>102</sup> [https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti\\_statistikai\\_hivatal\\_nepszamlalasi\\_digitalis\\_adattar/](https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statistikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/) A letöltés ideje: 2018. IX. 12. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztés

<sup>103</sup> Debreczen sz. kir. város belterületének szabályozási térképe. Méretarány 1:4320 Klösz György és fia Térképészeti Műintézet Budapest



11. kép Debrecen funkcionális morfológiai térképe a mai kialakult övezetek ábrázolásával <sup>104</sup>

Kalenda Lóránt városi műszaki tanácsnok 1947-ben készítette el Debrecen új rendezési tervét. Ez az 1950-es években a városfejlesztés alapjául szolgált, de hivatalosan nem hagyták jóvá. A terv a terület két természeti kincsére – termálvíz és földgáz –, alapozva készült el. Az új szabályozási terv a nagyerdei parkerdő környékén kertes beépítésű fürdővárosi övezettel, a város délkeleti szélén pedig egy kialakítandó ipari övezettel számolt. A vasút végleges kihelyezésének kérdését kellett tehát megoldani, mert a város legforgalmasabb útjain vezettek a debrecen - nyírbátori, a debrecen - füzesabonyi és a debrecen - tiszalöki vonalak. <sup>105</sup> A Nyíregyháza irányába tartót pedig a Csapókerten kívül akarta helyezni, ez azonban nem valósult meg. „A városba vezető főútvonalak végleges nyomvonalait is megállapította a terv, ahol kétféle szempontot vettek figyelembe: az egyik, hogy a főútvonal

<sup>104</sup> [http://shrek.unideb.hu/~szalami88/tgbe0628/teruletfejlesztes\\_alapjai\\_19.pptx](http://shrek.unideb.hu/~szalami88/tgbe0628/teruletfejlesztes_alapjai_19.pptx) A letöltés ideje: 2018. II. 8.

<sup>105</sup> Megjegyzés: Az utóbbi kettő kihelyezése 1991-ben meg is valósult

*törésmentesen vezesse be a forgalmat a város centrumába; a másik pedig az, hogy a főútvonalakat egymással a város periferiáján megfelelő és a forgalom céljait biztosan szolgáló útvonalak kössék össze.”*<sup>106</sup>

Az Építésügyi Főigazgatóság 1948-ban alakult meg, majd később létrejöttek a központi irányítású helyi tervezőirodák, amelyek lényeges hatást gyakoroltak a háború utáni hazai városképre. Kalenda Lóránt új városépítési terve egy 300.000 lakosságú nagyvárossal számolt. Az újjáépítés kezdetén az alacsony százaléku szanálás volt a fő szempont, így a Libakertben és a megsemmisült Ispotályban összesen 600 db két- és háromszobás lakást tervezett. A volt baromvásártéren, a régi sertésvásártéren, a Vargakertben, a Mikepércsi út mentén lévő úgynevezett Torma-földön mintegy 2200 házhelyet sikerült kiosztani, amely újabb lakásépítést vonzott magával.

*„A lakosság számának rohamos növekedése miatt 1897-ben egyetlen döntéssel közel hatszorosára bővítették az addig egy kilométernél alig nagyobb sugarú körrel lefedhető lakóterületet. Beépíthetővé vált a 15 szőlőskert, a közöttük lévő majorsági földek, sőt a nyolc temető is. A kertészekben egyrészt kertvárosi, másrészt falusias elrendezéssel épültek a lakóházak, esetleg tisztviselőtelepek jöttek létre a XX. század elejétől. A felekezeti temetők közül először az 1880-as években bezárt Dobozi-temető helyén indultak az építkezések az 1920-as években. A második világháborút követő államosításokkal Debrecen is elvesztette földbirtokait, és közigazgatási határát is kevesebb, mint felére csökkentették. Területéből alakították ki Ebes és Nagyhegyes önálló községeket, továbbá az így elszakadt nyugati legelőket, „Hortobágy lakott hely” megnevezéssel Balmazújváros külterületéhez kapcsolták 1952. július 1-jével. (Ebből határalakításokkal, elcsatolásokkal 1966-ban jött létre Hortobágy község.) A városhatárok legutóbbi módosítása ismét területnövekedést eredményezett, amikor 1982-től Józsa község és határa – történetében már nem először – beolvadt Debrecenbe.”*<sup>107</sup>

Debrecen 1954-ben megyei jogú város lett, s a régióközpontként kijelölt település nagymértékű fejlesztési forráshoz jutott. Az új igények szükségessé tették egy új városrendezési terv elkészítését, amely 1958-ra készült el a budapesti székhelyű ÉM Városépítési Tervező Intézetben Kalata Gyula vezetésével, amit aztán 1961-ben el is fogadtak. Ez az államilag irányított koncepció már részletesen foglalkozott Debrecen hosszútávú fejlődésének lehetőségeivel, fókuszálva a városnak az ország keleti régiójában betöltendő központi irányító szerepére is.

<sup>106</sup> KALENDA 1948: 140.

<sup>107</sup> <http://www.haon.hu/szoloskertek-temetok-helyen-gyarapodott-a-nepesseg/3261399> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. II. 8.

Az új terv 6 lakóövezetet tartalmaz az ipari- és zöldövezetek mellett. A történelmileg kialakult városmagot továbbra is megóvta – nem szerepelnek benne az Aczél- és a Borsos-féle körút-tervek –, a jellegzetes építési megjelenéseket védett egységekként megtartotta, azonban egyes területeken nagymértékű szanálást és átépítéseket javasolt. A bezárt temetők helyén illetve a Libakertben és a Vénkertben nagy lakósűrűségű, magas színtszámú épületekkel bíró lakótelepeket, míg a belváros és a Nagyerdő között társasházak építését javasolta. A város délkeleti határában a már meglévő iparterület bővítését irányozta elő, a közlekedés fejlesztés-ként az Aczél Géza terve alapján a „*Csapó-kanyar*” megszüntetését, valamint a füzesabonyi vasútvonal kijebbi helyezését javasolta.

A hatvanas évek végére Debrecen általános rendezési terve szerint egy újabb, a nyugati részen kialakítandó iparterületet hoztak volna létre. Ez a város testébe ékelődött, Záhony irányába tartó vasútvonal kihelyezését már nem tartalmazta, s ez mind a mai napig nem valósult meg. Az 1960-as évek nagyobb városfejlesztési beruházásaként végezték el a háborús bombázás áldozatává vált vasútállomás, a Petőfi tér és környékének rendezését. Debrecen legmagasabb épülete, a 22 emeletes magasház 1973-ra készült el.

A város gyors fejlődése miatt azonban szükségessé vált a Kalata Gyula neve által fémjelzett rendezési terv felülvizsgálata, amely munkát a Debreceni Tervező Vállalatnál, Szokolay Örs és csapata végezte el. Az 1969-ben elkészült és július 4-én jóváhagyott általános rendezési terv (ÁRT) újabb lényeges városszerkezeti változásokat tartalmazott, ami alapvetően megváltoztatta az ezredfordulóra készülő Debrecen arculatát.

Az ÁRT a harmadik évezred elejére Debrecen lakosságát 300 ezer fővel kalkulálta. Így kiemelten kezelte a lakóterületek kijelölését és szabályozását, és már a házgyári technológias lakótelepek gondolatával is számolt. Az iparra szánt területeket a korábbiak többszörösére emelték, létrehozták a 30 hektáros nyugati ipari parkot, valamint folyamatban volt a déli ipari park megnyitása is. Emellett pedig több kisebb ipari park és iparterület található már a város szinte minden részén.

Az 1956-tól közel 20 évig épült Libakerti lakótelep, vagy más néven „*Új Élet Parknak*” elnevezett városrész volt, a lakótelepi építkezés első megvalósult fejezete. Az első 15 éves tömeges lakásépítési programot az 1502/1960. (I. 10.) Kormány számú rendelet indította el, ami 15 év alatt 1.000.000 hajlék felépítését irányozta elő. Ennek megfelelni a hazai építőipar csak iparosított technológiák bevezetésével tudott, s azzal is csak úgy, hogy az időszak második felében kiépült az országban a paneles elemeket gyártó házgyári hálózat.

Az iparosított technológiájú lakásépítés kezdete városunkban 1962-re tehető, amikor a poligon-üzem megkezdte a perlitbeton blokkos épületek elemeinek gyártását. Ezeket a tömböket általában földszint III vagy földszint + IV emeletesre tervezték és építették, magasabb szintszámú ezekből nem készült. Az első ilyen ház a „*Libakertben*” épült, majd sorra létesültek blokkos tömbök a város különböző pontjain. Debrecen fejlődésében jelentős dátum volt a Házgyár 1971. április 13-án történt ünnepélyes felavatása.

Ettől az időponttól kezdve indult meg tömegesen, a paneltechnológiával kivitelezett lakóépületek építése a város, különböző pontjain. Első ilyen volt a mai Fényes udvar – Dobozi lakótelep – kialakítása, amit az 1971-73 között felépített tízemeletes házgyári sor követett, amelyet az ún. „*Csapó-kanyar*” helyére tervezték. Ezek után a Hüvelyes utcai – a Bethlen - Darabos utcák közötti lakóterület –, és a Mester utcai lakótelep megvalósítása következett. Ugyancsak az 1970-es években épült meg két újabb, a Vénkerti és az Újkerti lakótelep. A Tócsókerti pedig az 1980-as évek közepére készült el, amit a Tócsó-völgyi tömbök megépítése követett, ami az 1990-es évek közepére készült el. Mindemellett a XX. század utolsó évtizedében valósult meg a Béke-Wesselényi lakótelep, a legutolsó állami beruházás pedig a Vezér utcai lakótelep volt.

Béke úti lakótelep	437
Dobozi lakótelep	1 423
Burgundia utcai lakótelep	324
Csapó utcai lakótelep	1 026
Hüvelyes utcai lakótelep	880
Mester utcai lakótelep	1 029
Vénkert	3 473
Újkert	7 524
Tócsókert	7 163
Összesen	23 279

5. táblázat A nagyobb lakótelepeken felépült lakások száma <sup>108</sup>

<sup>108</sup> Tanulmány Debrecen Megyei Jogú Város lakásfelújítási programjának összeállításához DMJV. Közlöny 2001. évi 22. szám 825-833.

A közlekedés fejlődése, a tömegközlekedés kialakítása természetesen az infrastruktúra fejlődése után „kullogott,” mivel már a kialakult lakó- oktatási- vagy ipari területeket kellett kiszolgálni, összekötni. A következő fontos lépések mind ezt a folyamatot segítették elő:

- a „*keleti tehermentesítő út*” (Hunyadi János utca – Rákóczi utca – Burgundia utca – Klaipeda utca – Sumen utca) megépítése: a terv 1970-ben készült el, és 1971-től 1983-ig valósult meg
- a „*nyugati tehermentesítő út*” megépítése: a koncepció 1913-ban készült el, de 2015-ig csak a tervezett útvonal mintegy  $\frac{3}{4}$ -e készült el
- a Debrecen-Tiszalök és Debrecen-Füzesabonyi vasútvonalak kihelyezése, a Debrecen-Vásártér nevű állomás megszűnése: a terv 1947-ben készült el, viszont csak 1991-re valósult meg
- a 4-es számú főút városon kívül helyezése – teljes mértékben mind a mai napig nem valósult meg, de forgalmát a belvárosból már az 1980-as években kiveztették



12. kép Budai Ézsaiás utcai baleset <sup>109</sup>

---

<sup>109</sup> HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1970. XI. 15.

A közút és vasút szintbeli kereszteződése nem kis gondot okozott a közúti közlekedésben pl. hosszú várakozási idő, torlódások, balesetek. Ez utóbbi szomorú és súlyos példája, amikor 1970. november 14-én egy csuklós busz és egy tehervonat ütközött a Budai Ézsaiás utcai átjáróban. A baleset következtében 3 ember halt meg és 9 sebesült volt. A fenti problémák enyhítésére alul- vagy felüljárót építettek, hogy megkönnyítsék a vasúti és a közúti forgalom zavartalan lebonyolítását. A rendszerváltásig Debrecenben a következő vasúti felüljárók épültek:

Híd, felüljáró	Átadás napja
Mikepércsi úti felüljáró	1906
Vágóhid utca felüljáró	1910. június 10.
Homokkerti felüljáró	1973. november 9.
Április 4-e úti (Faraktár utcai) felüljáró	1980. szeptember 27.
Külső-Szoboszlói úti felüljáró	1990. augusztus 31.

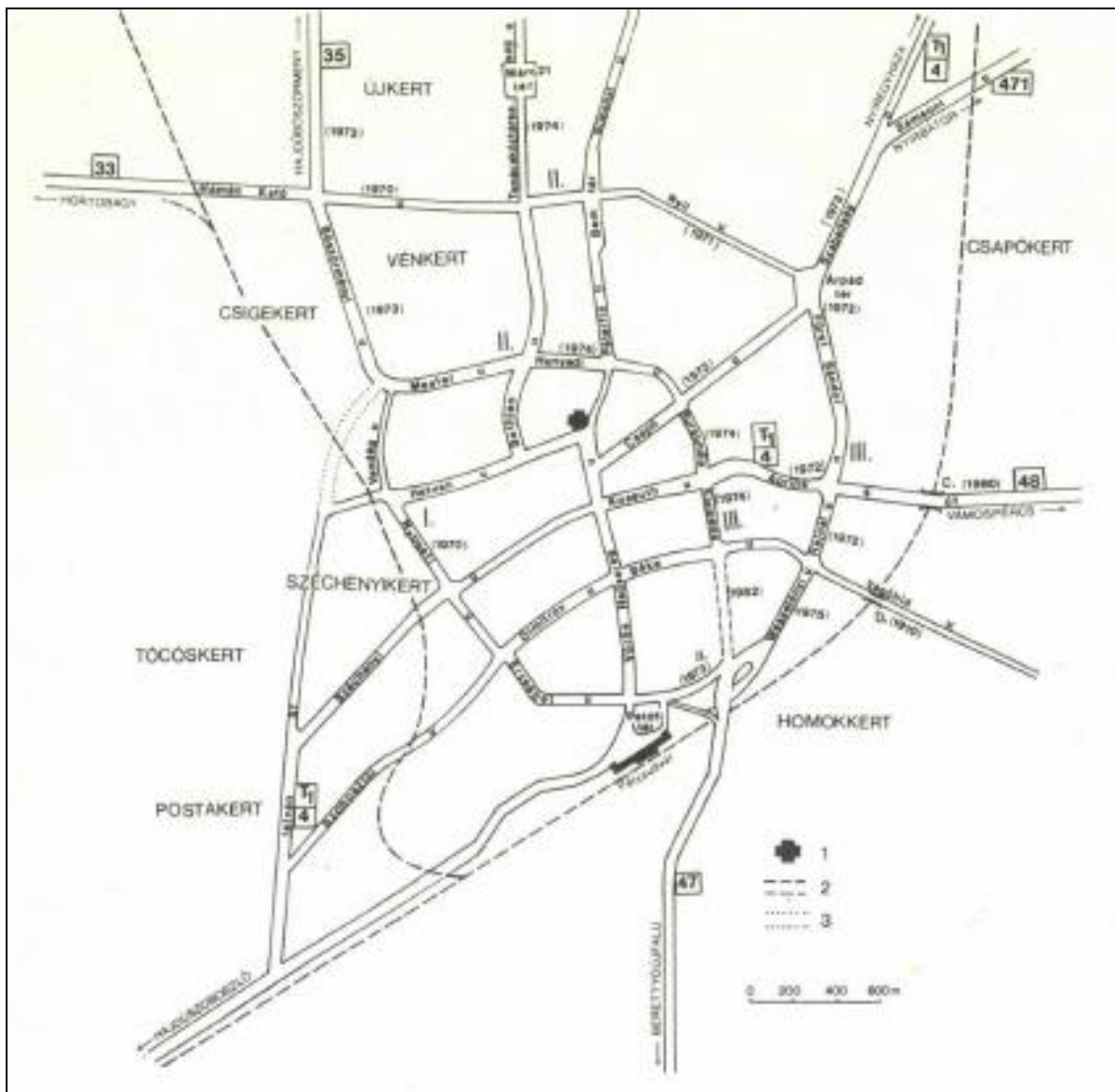
6. táblázat Debrecenben épített hidak és felüljárók <sup>110</sup>



3-14. kép Hídátadások Debrecenben: 1973. november 9-én Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Homokkerti felüljárót, 1980. szeptember 27-én Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter pedig az Április 4. útjai felüljárót adta át a lakosságnak <sup>111</sup>

<sup>110</sup> Lásd bővebben: TÓTH ERNŐ: 1996. Megjegyzés: Saját szerkesztés

<sup>111</sup> MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER KÖNYVTÁR HELYTÖRTÉNETI FOTÓTÁRA ÉS GYŰJTEMÉNYE



8. térkép Debrecen utchálózatának átalakulása (1970-1983.)<sup>112</sup>

#### 4. 2. Debrecen városszerkezetének kialakulása

Debrecen város tömegközlekedése tulajdonképpen 1857. november 25-én indult meg, amikor átadták a forgalomnak a Debrecen-Szolnok vasútvonalat, amelyet később 1859. május 24-én meghosszabbítottak Nyíregyháza és Miskolc felé. Később azonban nem csak a Magyar Királyi

<sup>112</sup> KOROMPAI GÁBOR 1984: 252. Lásd még: [https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/ALFOLDTAN\\_1984/?query=korompai%20g%C3%A1bor&pg=253&layout=s](https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/ALFOLDTAN_1984/?query=korompai%20g%C3%A1bor&pg=253&layout=s) A letöltés ideje: 2020. III. 16.

Államvasutak révén, hanem magántulajdonú helyiérdekű vasútként több vonal is létrejött, úgymint 1906. július 29-én a Debrecen – Hajdúsámsoni Helyiérdekű Vasút (DHSV), amelynek vonalát később meghosszabbították, így 1911. július 29-én megindulhatott, mint Debrecen – Nyírbátori Helyiérdekű Vasút (DNyBV), amit aztán 1950-ben bekötöttek a MÁV vonalhálózatába.<sup>113</sup>

A pallóhidas, sártengeres, nagy falunak is gúnyolt városban a vasút megjelenésétől nagy változások kezdődtek: a sártengert leburkolták macskakövekkel, és „átrendezték” Debrecen városát a boldog békeidőszakban. A település központja egyre inkább nagyvárosias formát öltött, külterülete és számos belterületi utca viszont megmaradt „falusi” formában.

Az omnibusz 1863-ban jelent meg, amelyet Fehér Hermann indított az Arany Bika szállótól a Nagyerdei fürdőig. Később pedig további omnibusz-járatok indultak el a városban. Később 1884. október 2-án megindult a Pályaudvar és a Nagyerdő között a gőzvasút, amelyet a Debreceni Helyi Vasút Rt. irányított.<sup>114</sup> Majd sorban alakultak ki a lóvasútpályák is: 1887. október 7-én a Hatvan utca – Baromvásártér között közlekedő lóvasút, ami 1893-ig magánvállalként működött Nagy-Hatvan utca – Baromvásártéri Közúti Vasút Rt. néven,<sup>115</sup> majd üzemeltetését a DHV átvette. A Kossuth utcai lóvasút is megindult 1896. szeptember 20-án a Városháza és a Dohánybeváltó között.<sup>116</sup>

Debrecenben 1911. március 16-án vehette kezdetét a villamosközlekedés a Csapó utcai-, Kossuth utcai-, Hatvan utcai- és a fővonalon. Utóbbi 1925-ben a Klinikáig, majd 1927-ben az Egyetemig hosszabbították meg, s ezután hurokkal látták el. A Csapó utcai vonalat 1934-ben a Köztemetőig, a Hatvan utcait 1943-ban pedig a Mezőgazdasági főiskoláig, hosszabbították meg.<sup>117</sup> A második világháború komoly károkat okozott a villamosvonalakban és a járműállományban, de ezt viszonylag hamar újjáépítették, s így újra megindulhatott a forgalom.

A XX. század első omnibuszjáratát 1912. április 30-án indította el Schaff János táncos tanító a Csapó utca 17. szám alatt található Korona vendéglőtől a Vámospercsi útig, a Csapó utca 17. – Burgundia utca – Domb utca – Ötmalom utca – Kígyó utca – Cegléd utca – Vámospercsi útvonalon, ami azonban hamarosan megszűnt.

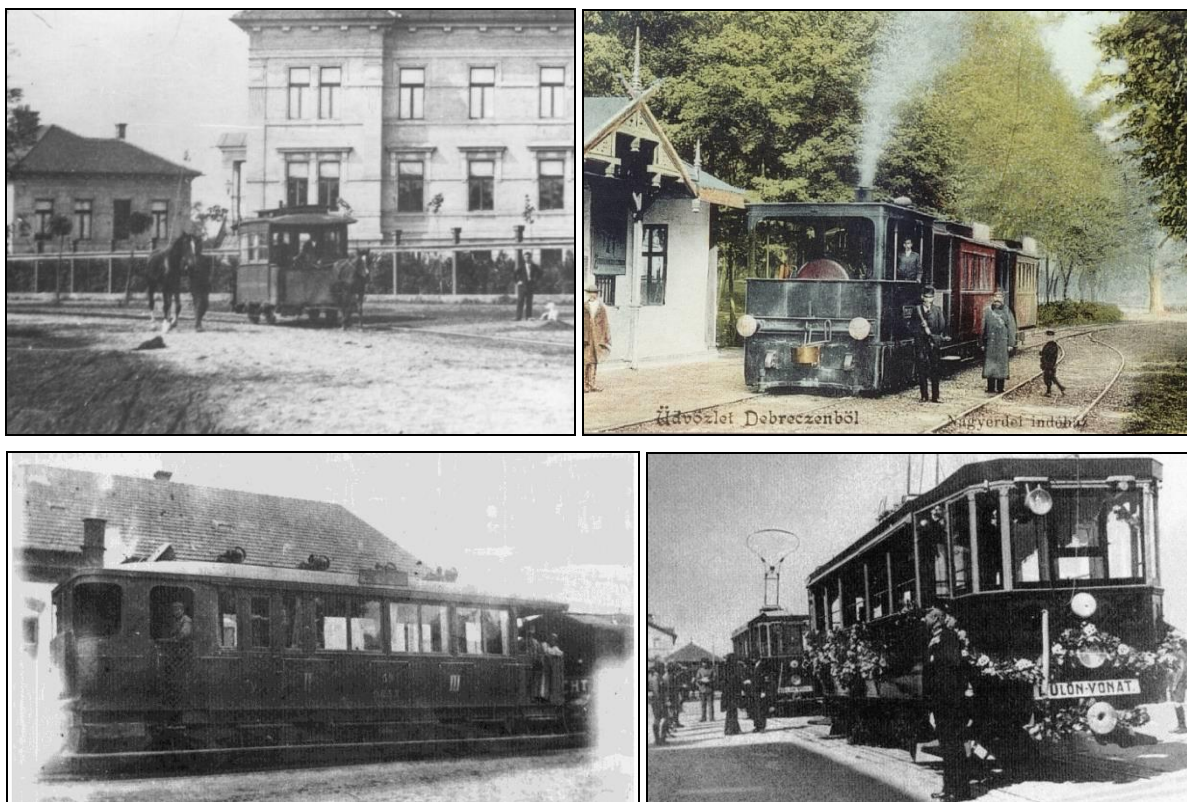
<sup>113</sup> BALOGH LÁSZLÓ 2011 <http://iho.hu/hir/szazeves-lenne-a-dnybv> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 16.

<sup>114</sup> SZABÓ DEZSŐ 1984: 15.

<sup>115</sup> SZABÓ DEZSŐ 1984: 12.

<sup>116</sup> SZABÓ DEZSŐ 1984: 13.

<sup>117</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 364.



15-18. kép A városi közúti vasút kezdetei: a lóvasút,<sup>118</sup> a gőztramway,<sup>119</sup> a DHSV vasútja<sup>120</sup> és a villamos<sup>121</sup>



19-4. kép A DHV első autóbusza<sup>122</sup> és a DNYBV motoros sínautója<sup>123</sup>

<sup>118</sup> Megjegyzés: GARA KÁLMÁN gyűjteményéből

<sup>119</sup> <http://www.villamosok.hu/vid-moz/dhv1.jpg> A letöltés ideje: 2020. III. 16.

<sup>120</sup> <http://www.villamosok.hu/vid-moz/dhsv50.jpg> A letöltés ideje: 2020. III. 16.

<sup>121</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 24.

<sup>122</sup> SZABÓ DEZSŐ 1984: 33.

<sup>123</sup> BALOGH LÁSZLÓ 2011. <http://iho.hu/hir/szazeves- lenne-a-dnybv> illetve [http://iho.hu/img/vasut/1107/110725\\_dnybv/05.jpg](http://iho.hu/img/vasut/1107/110725_dnybv/05.jpg) A letöltés ideje: 2020. III. 16.

Az első debreceni helyi autóbuszjáratot a DHV indította el 1927. március 20-án,<sup>124</sup> de mivel a menetdíjak drágák voltak, ritkán közlekedtek, illetve az utazóközönség se nagyon vette igénybe, így 1927. július 31-én meg is szüntették, bár később rövidebb-hosszabb ideig újra beindították sikertelenül. Az 1926-ban megindult távolsági forgalom viszont sikert hozott a DHV-nak.

Járat neve/száma	Indul	Induló állomás	Végállomás	Útvonal	Megszűnt
I	1927.03.20	Arany Bika szálló	Fancsovics utca	Kossuth utca - Batthyány utca - Szent Anna utca - Hajnal utca - Vámospércsi út	1927.04.25
II	1927.03.20	Református Kistemplom	Gróf Vécsey utca	Ferenc József út - Deák Ferenc utca - Petőfi tér - vasúti felüljáró - Miképercsi út - Monostorpályi út	1927.04.25
III	1927.03.20	Református Kistemplom	István út	Széchenyi utca - Széchenyi út	1927.07.31
Köztemetői járat	1932.08.07	Vilmos császár körút	Köztemető főkapu	Vigadó tér - Temetői sugárút	1934.06.02
Széchenyi-kerti járat	1935.01.01	Arany Bika szálló	István út	Széchenyi utca - Széchenyi út	1944.10.10

7. táblázat A DHV debreceni autóbusz járatai (1927-1944.)<sup>125</sup>

Szilágyi Endre<sup>126</sup> egy volt DHV buszsofőr magánvállalkozása folytán 1936. december 11-én, megindult az autóbusz közlekedés a Fancsovics – mai Sóllyom –, és a Kossuth utca 45. szám között, ami olcsó, pontos és kiszámítható volt. A háború előtti években a forgalmat 3 autóbusz látta el, amelyet azonban a katonaság a háborúban lefoglalt. Az események után viszont újra beindította vállalkozását, amit a Magyar Vasúti Forgalmi Rt. (MVF Rt.) és a Debreceni Helyi Vasút Rt. (DHV Rt.) minden ügyeskedésük ellenére sem tudtak megakadályozni. A magán-autóbuszjáratnak végül csak az államosítás vethetett véget 1950-ben.

A villamoshálózat a háború utáni években újfent megváltozott: 1950-ben megindult a tudószanatóriumi járat, a 3-as számot kapott pallagi járat pedig már a nagyerdei fürdőtől járt. Később 1956-ban a 2-es viszonylatot is beindították, ami a Nagyállomás és a Kisállomás között

<sup>124</sup> TISZÁNTÚLI HÍRLAP 1927. március 19. Megjegyzés: Szabó Dezső szerint a DHV. által elsőként elindított debreceni helyi autóbuszjárat már 1926. március 20-án forgalomba állt. Lásd még: SZABÓ DEZSŐ 1984: 32.

<sup>125</sup> BALOGH TAMÁS ZOLTÁN 2019: 15-16., 20.

<sup>126</sup> Megjegyzés: Szilágyi Endre született 1906. november 6., Biharnagybajom – elhalálozott 2000. május 5., Debrecen



5. kép Szilágyi Endre és autóbusza 1936-ban <sup>127</sup>

közlekedett de a ritkasága miatt megszüntették. Két évvel később 1958-ban ugyan megpróbálták újra életre hívni, de az ismételt érdektelenség miatt megintcsak leállították. <sup>128</sup> Később 1962-ben pedig a Kossuth utcai villamos nyomvonalát helyezték át a Béke útjára. <sup>129</sup>

Az MVF Rt. és a DHV a háború után is közlekedtette helyközi és távolsági járatait, így 1948. május 1-én elindult a Rákosi-telepi <sup>130</sup> majd 1 évvel később a Széchenyi-kerti autóbusz, 1950-ben pedig ahogy már említettük Szilágyi Endrétől átvették a Szabadságtelepi viszonylatot. Ugyanebben az évben pedig elindult a repülőtéri és a csapókerti járat is, később pedig 1955. május 9-től a viszonylatokat már számmal látták el.

Az MVF Rt.-től 1950. július 17-én a MÁVAUT vette át a debreceni autóbusz közlekedést, amit ezután a 91. sz. Autóközlekedési Vállalat (AKÖV), majd 1955-től az 52. sz. AKÖV, 1962-től a 6. sz. AKÖV, 1970-ben pedig a 6-os számú Volán üzemeltetett.

<sup>127</sup> MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER KÖNYVTÁR HELYTÖRTÉNETI FOTÓTÁRA ÉS GYŰJTEMÉNYE

<sup>128</sup> HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1958. szeptember 28.

<sup>129</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 363.

<sup>130</sup> Megjegyzés: A mai Nagysándor-telep

Járat száma	Indul	Induló állomás	Végállomás	Útvonal	Bezárás
1	1911.03.16.	Pályaudvar	Egyetem	Petőfi tér - Vörös Hadsereg útja - Kossuth tér - Kálvin tér - Péterfia utca - Simonyi út - Pallagi út - Nagyerdei körút - Klinikák - Egyetem - Nagyerdei körút - Simonyi út - Péterfia utca - Kálvin tér - Kossuth tér - Vörös Hadsereg útja - Petőfi tér	nincs
2	1956.04.01	Nagyállomás	Kisállomás	Raktár utca - Salétrom utca - Külsővásártér - Nyugati utca	1956.04.30
2	1958.09.21	Bútorgyár	Kisállomás	Salétrom utca - Külsővásártér - Nyugati utca	1958.09.28
3	1924.02.18.	Nagyerdei fürdő	Pallagpuszta	Pallagi út - Pallag	1970.03.31
4	1911.03.16.	Városháza	Vágóhid	Kossuth utca - Méliusz tér - Nap utca - Attila tér - Vágóhid utca	1962.06.13
4	1962.06.13	Béke útja	Vágóhid (Diószegi út)	Béke útja - Attila tér - Vágóhid utca	1975.06.23
5	1911.03.16.	Hatvan utca	Nyulas	Hatvan utca - Pesti utca - Böszörményi út - mai Békessy Béla utca	1973.09.29
6	1911.03.16.	Csapó utca	Köztemető	Csapó utca - Árpád tér - Szabadság út - mai Benczúr Gyula utca	1971.05.31
7	1951.11.22	Nagyerdő	Tüdőszanatórium	Pallagi út - Móricz Zsigmond út	1970.03.31

8. táblázat Debrecen villamosvonalai 1975-ig<sup>131</sup>

Kuriózumnak tekinthető az a dokumentum, amely szerint a Debrecen város Tanács V.B. Ipari és Kereskedelmi Osztálya a 5264-13/1-4/1950. IV. iktatószámú levélben fordult a Hajdú-Bihar megye Tanács V.B. Közlekedési Osztályhoz a Debreceni Autóbusz Üzem létesítésének ügyében. Ha erre a levélre gyorsan reagáltak volna és megvalósul mindaz amit elterveztek, akkor Debrecenben hamarabb lett volna szervezett autóbuszüzem, mint Budapesten (FAÜ).<sup>132</sup>

<sup>131</sup> Lásd bővebben: BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011. Megjegyzés: Saját szerkesztés

<sup>132</sup> MNL. HBML. Debrecen város Tanács V. B. Ipari és Kereskedelmi Osztálya a 5264-13/1-4/1950. IV. iktatószámú levele



6-25. kép Villamosok és autóbuszok az 1940-1950-es években <sup>133</sup>

#### 4. 3. Reformtörekvések a helyi közlekedésben (1958-1969.)

Úgy él a köztudatban, hogy a debreceni villamos szárnyvonalakat az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció miatt szüntették meg, kutatásaim azonban más képet mutatnak a tények alapján, ennek ötlete tehát jóval hamarabb megszületett, mint gondolnánk.

A Városi Bizottság építési és közlekedési osztályának előterjesztésére 1958. december 30-án kelt 360/1958.V. B. sz. határozatával <sup>134</sup> utasította az Osztályt, hogy az Út- és vasútervező Vállalattól (UVATERV) rendelje meg Debrecen Város tömegközlekedés fejlesztési tervét. Arról mindenki meg volt győződve, hogy a villamos járműpark és a pálya elavult, korszerűtlen. Ennek ellenére Debrecen tömegközlekedésének 87%-át tették ki a villamosokat használók körei, és csak a maradék 13% járt autóbusszokkal.

<sup>133</sup> BALOGH LÁSZLÓ magángyűjteménye, illetve <http://villamosok.hu/> valamint <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6407>, továbbá MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER KÖNYVTÁR HELYTÖRTÉNETI FOTÓTÁRA ÉS GYŰJTEMÉNYE. A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>134</sup> MNL. HBML. XXIII. 102/a. 20. k.

Megállapítást nyert, hogy az akkor meglévő autóbuszjáratok egyik viszonylata sem felelt meg a kocsikövetési idő szempontjából a városi tömegközlekedésnek, így inkább elővárosi, sőt egyes esetekben távolsági jelleggel bírtak a 30-60 perces követési időket is figyelembe véve. Sorozatos járatkimaradások és utaslemaradások voltak, ezt pedig mindenképpen orvosolni akarták. Az UVATERV kétütemű fejlesztési indítványt tett. Az I. ütemben javasolta, hogy a DKV alakítsa át a telephelyét úgy, hogy az autóbuszok üzemeltetésére megfelelő legyen, vegye át fokozatosan a MÁVAUT városi járatait, egységes tarifarendszert vezessen be és a Csapó-kanyar problémáját oldja meg. Azt tanácsolták továbbá, hogy a város mindezeket a lépéseket még 1960-ban hajtsa végre, mert az egyvágányú villamosvonalakon lévő megnövekedett forgalom ezt már nem tudja megoldani.

Indítványozták, hogy az 5-ös és a 6-os villamosvonalak forgalmát autóbuszjáratokkal váltsák ki; a nyulasi villamosvonal Kisállomás – Barakk közötti, és a 3-as illetve 7-es villamosvonalakat adják át a MÁV-nak használatra. Kezdeményezték még azt is, hogy a 4-es villamosvonalat szüntessék meg, s cseréljék fel autóbuszközlekedéssel, továbbá szerezzenek be új villamosokat – akár UV villamosokat is –, illetve, hogy a Vörös Hadsereg útján helyezték középre a vágányokat.

Az UVATERV egyébiránt 1959. május 6-án tömegközlekedési forgalomszámlálást tartott, ezt elemezte s ennek tapasztalataira alapozva készítette el tervét amelyet, 1960. január 8-án le is szállított Debrecennek. Ebből egy-egy példányt kapott a DKV, az AKIG – Autóközlekedési Igazgatóság –, és az AKÖV – Autóközlekedési Vállalat –, hogy tanulmányozhassák. A tervjavaslatról 1960. január 26-án vitaértekezletet is tartottak az érintett vállalatok képviselői.

Az építési- és közlekedési osztály állásfoglalása szerint, az UVATERV javaslatát figyelembe véve indítványozta, hogy 1960. július 1-ével az autóbuszjáratokat vegyék tanácskiadásba; a Csapó utcai villamosvonalat kétvágányúra építsék át; a pallagi 3-as, a tudószanatóriumi 7-es, a Kossuth utcai 4-es, a nyulasi 5-ös villamosvonalakat pedig folyamatosan autóbuszforgalommal váltsák fel; a Salétrom utcai villamostelegen ugyanakkor autóbuszjavító és tároló telepet hozzanak létre. A Csapó utcai villamosvonalhoz kapcsolódó terveket számításokkal is alátámasztották: egy teljesen új kétvágányú villamosvasúti pálya kiépítése a hozzávaló 17 db. vasvázás villamossal 22 millió forintba került volna, míg ezzel szemben 17 db. autóbusz csak 11 millió forint költséget jelentett volna. Figyelembe vették, hogy a Csapó utca

„kiegyenesítése” során 36 db. 1 szobás és 9 db. kétszobás házat kellett szanálni, amelyek azonban további súlyos költséggel jártak.<sup>135</sup> Természetesen a kitűzött határidőkön belül a villamosvonalak megszűnése nem valósult meg, jó példa erre, hogy a pallagi is csak 1970-ben szűnt meg. Amit azonban megvalósítottak: 1965. október 10. és 1966. november 20. között az 1-es villamosvonal vágányait középre helyezték. Az eseményektől függetlenül viszont elmondható, hogy a közlekedésfejlesztést Debrecenben kapkodás és fejetlenség jellemezte ebben a korszakban.

Nagy reformot jelenthetett az is, hogy a városban megjelent a korszerű csuklós villamos. Az FVV CSM-2 vagy FVV 1100-3a típus 1962. október 29-én állt forgalomba, és a DKV 281. pályaszámot kapta. Később azonban többfajta csuklós villamost is vásároltak, sőt a DKV Salétrom utcai járműtelepe 1963-ban főműhely lett, ahol 1969-ben már saját részre gyártották azokat. Az itt készített 6 ajtós változatok egyébiránt a 6-os vonalon közlekedtek.



7. kép Új csuklós villamos 1962-ben Debrecenben<sup>136</sup>

<sup>135</sup> 100/83/1960. Debrecen város tömegközlekedési fejlesztési tervének jóváhagyása Debrecen M. J. Városi Tanács VB. Építési és Közlekedési Osztályának ülése. 1960. II. 9. Lásd még: 54/1960. VB. sz. határozat: 6. 8. melléklet

<sup>136</sup> BALOGH LÁSZLÓ gyűjteményéből

A határozattól függetlenül Niklai Ádám 1962-es városfejlesztési tanulmánya érdekes felvetéseket tartalmazott. A tervvel kapcsolatban végzett vizsgálat alapján a Szeged-Debrecen 43-as <sup>137</sup> számú fő közlekedési út felvetésében a jelenlegi nyomvonalon maradt, a felüljárót mostani helyén építették újjá azonban szélesebb és hosszabb lett volna, így a Homokkert egy részét nem kellett volna szanálni, a Wesselényi- és Teleki utcában viszont néhány lakóépület fel kellett volna áldozni. A városi tömegközlekedést, avagy a helyi forgalmat villamos- és autóbuszjáratok bonyolították volna le, – 86% villamos, 14% autóbusz arányban. A távlati terv szerint csak az 1. villamosjárat maradt volna meg, a többi fokozatosan autóbuszvonallakkal kellett volna pótolni.

Az UVATERV által – forgalomszámlálás alapján – készített tervjavaslattal a városi tanács építési és közlekedési osztálya azonban nem mindenben értett egyet. Szükség lett volna a Nagyállomás - Egyetem közötti kétirányú villamosvonal mellett egy Köztemető - Kossuth tér kétvágányos villamos vonalra is. <sup>138</sup> Evidens lett volna a villamos tehermentesítésére a kisegítő autóbuszjárat beindítása is, ez azonban a Csapó utcai kanyar balesetveszélyessége miatt nem volt megoldható. A Csapó utcára így kétvágányú villamost nem lehetett tervezni és önmagában csak autóbuszjáratot sem. Egy megoldás maradt: a Csapó utcai kanyar áttörése, –legalább egy 10 m-es sáv –, amely a II. ötéves tervben megoldható lett volna, de ahogy azt már említettük, ez 15 kétszobás és 30 egyszobás, nagyrészt elavult lakás szanálását követelte meg. <sup>139</sup>

A fenti VB. határozatokból kitűnik, hogy a végső cél a gazdaságtalan, egyvágányú villamos szárnyvonalak felszámolása volt. Ennek következtében a villamos és az autóbusz – mint fő közlekedési eszközök – már az 1950-es évektől versenyezni kezdtek az utazóközönség igényeit keresve a menetidő és kényelem tekintetében. A villamosvonalakkal párhuzamos autóbuszvonalat tehermentesítő járatként tüntették fel, de az igazi cél az utazóközönség autóbuszra történő átcsabítása volt. A 6-os villamos viszonylat zsúfoltságának enyhítése miatt 1959. február 16-án mentesítő és behelyettesítő járatként elindították a 15-ös autóbuszjáratot a Rózsa utca - Kossuth utca - Április 4. útja - Hajnal utca - Bocskai tér - Fürst Sándor utca - Árpád tér - Szabadság útja - Gördülő Csapágyművek útvonalon, de a kihasználatlanság miatt 1959. május 4-én a járat megszűnt. Más villamosvonalak ellen is történt azonban ilyen „*támamadás*.”

<sup>137</sup> Megjegyzés: 1966. január 1-től a főút új számozása 47-es.

<sup>138</sup> Megjegyzés: 6-os vonal

<sup>139</sup> NIKLAI ÁDÁM 1962: 38.

Az 1-es villamos „tehermentesítésére” 1961. augusztus 27-én indult meg – eltérő útvonalon –, a 10-es autóbusz a MÁV Állomás - Kossuth tér - Dózsa György út - Tanácsköztársaság út - Klinika vonalán. A járat 1962. április 1. és június 25. között a járat csak a Kossuth térig közlekedett, de az utazóközönség kérésére eredeti útján haladt. A 3-as villamos zsúfoltságának csökkentésére 1963. november 7-étől indult meg aztán a 15-ös járat a Vörös Hadserg útja - Péterfia utca - Bem tér - Simonyi út - Pallagi út - BIOGAL - Pallag - Pallagi Technikum útvonalon, amit 1964. november 1-től már csak a BIOGAL Gyógyszergyárig közlekedtetett az AKÖV.

A Vágóhíd utcai sportesemények alkalmával a villamos és az autóbusz nem csak versenyzett az utasok szállításáért, hanem enyhítette is a villamos túlszűfolttségét. A 6. számú AKÖV és a DKV között 1967. október 19-én együttműködési megállapodás született: „*segítik egymást csúcsforgalmi időben is pl. a Béke útján reggelente autóbuszok beállításával is segítik a közlekedés lebonyolítását.*”<sup>140</sup> A villamos vonalak megszüntetése azonban hosszú távú cél volt, de nem mindenáron, így a felszámolás lendülete a hatvanas években erősen csökkent. Ez a törekvés viszont az új gazdasági mechanizmus következtében ismét felerősödött, az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció pedig felgyorsította azt.<sup>141</sup>

Dr. Ács István tanácselnök hozzászólása, miszerint a trolibusz-közlekedést Budapesten 1970 és 1975 között felszámolják, nem valósult meg. Értesülésének alátámasztására szolgál a „*A trolibusz 65 éve*” című dokumentumfilm is: „*Az 1960-as évek végéig 49 ország 495 nagyvárosában létesítettek trolibuszüzemet. 1972-ig azonban a helyzet jelentősen megváltozott. Ekkor már csak 131 városban volt trolibuszközlekedés. A trolibuszt szerte a világon sokan kedvezőtlen forgalomtechnikai adottságú, gazdaságtalan járműnek tekintették. A hatvanas években elsősorban a beszerzési nehézségek miatt határozták el hazánkban, hogy a trolibuszközlekedést 1980-ig fokozatosan meg kell szüntetni. A hetvenes években azonban a környezetvédelem, valamint az olajválság miatt ezt a döntést felül kellett vizsgálni. Megállapították, hogy a városok légszennyezettsége a rohamos mértékben elszaporodott gépjárművek miatt nő a leggyorsabban. A belső égésű motorok a környezetből oxigént vonnak el, ugyanakkor az egészségre káros anyagokat bocsátanak ki. A csomópontokon a legveszélyesebb a helyzet,*

<sup>140</sup> <http://iho.hu/hir/az-utolso-debreceni-szarnyvonal-tortenete-150622> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>141</sup> Megjegyzés: Az **44/1969. V.B. sz. határozat** vitájáról szóló jegyzőkönyv a Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1969. április 1-én, a Városi Tanácsháza I. emelet 62. sz. hivatali helyiségében tartott rendes ülése alkalmából készült. A V. B. határozatot lásd: 6. 9. melléklet





8. kép A két „vetélytárs” a debreceni főutcán az 1970-es években <sup>144</sup>

#### ***4. 4. Ifjú Kálnoki Kis Sándor tevékenysége***

A határozatokban feltűnik két egyforma név. 1960-ban Kálnoki Kis Sándor, az építési és közlekedési osztály főmérnöke és 1969-ben Kálnoki Kis Sándor, a Debreceni Tervező Vállalat közlekedéstervezője. Apa és fia.

Az idős Kálnoki Kis Sándor Székelyudvarhely közelében született, a Kolozsvári Unitárius Gimnáziumban érettségizett, ahol román tantárgyból megbukott, így nem vették fel egy romániai egyetemre sem. Később 1928-ban Magyarországra szökött, ahol ismét érettségi vizsgát tett a pesti Szent István Gimnáziumban. Ezután felvették a Műegyetemre, ahol 1932-ben kapott diplomát. Az Állami Nyomdában rajzoló, majd 1935-től geodéta, vagyis földmérő lett az Állami Háromszögelési Hivatalban, amelyet később Állami Földmérési Hivatalnak neveztek át. Részt vett a bécsi döntésekben meghozott új országhatárok felméréseiben is. Később Debrecenbe költözött, ahol házasságot kötött. Itt született meg fia, 1937-ben, akit szintén Kálnoki Kis Sándornak neveztek. Ő 1950. augusztus 17-én a Debreceni Megyei Jogú Városi

<sup>144</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 141.

Tanács Végrehajtó Bizottsága Építési és Közlekedési Osztályának közlekedési csoportvezetője, később pedig ennek az Osztálynak a főmérnöke, illetve helyettes vezetője lett.<sup>145</sup> Debrecen közlekedésével már 1952-ben foglalkozott a *Debrecen város helyi közlekedési kérdései* című cikkében.<sup>146</sup> Ebben ugyanaz az álláspontja, amelyet 8 évvel később a VB ülésen is megfogalmazott.<sup>147</sup>

Ifjú Kálnoki Kis Sándor ahogy azt már említettük 1937-ben született Debrecenben. „*A Fazekas Mihály Gyakorló Gimnáziumban érettségizett, ugyanebben az évben végzett a konzervatórium zongora szakán. Főleg édesapja hatására választotta a műszaki pályát, bár hét-éves korától zongorázott, első gyermekszólista volt, énekkarban énekelt.*”<sup>148</sup> A Műszaki Egyetem út-, vasút- és alagút szakán végzett 1960-ban. Első munkahelye a Főmterv lett, ahol mérnök gyakornokként a főváros közlekedéstervezésével foglalkozott.<sup>149</sup> Később tanár lett Budapesten, ahol a Műegyetem Útépítési Tanszékén 4 évig tanított. A lakáskörülmények miatt azonban a főváros helyett a szülővárosát választotta.

Pongrácz Pál miniszterhelyettes hívására költözött vissza Debrecenbe, ahol Szokolay Örssel kidolgozták Debrecen Város 1970-es Városrendezési Tervét. Aztán újból Budapestre költözött és a Városépítési Tudományos és Tervező Intézetén (VÁTI) a közlekedési osztály vezetője, majd 1975. szeptember 1-től a VÁTI igazgatója lett. Később 1984-ben miniszterhelyettes, illetve a rendszerváltás idején helyettes államtitkár lett, majd 1994-től nyugdíjazásáig, 1997 áprilisáig a MÁV elnöke volt. Ekkor alapította meg a Kálnoki Kft.-t, amely gazdasági-műszaki tanácsadással, közlekedési, területfejlesztési kérdésekkel foglalkozik.<sup>150</sup> Majd újra módja nyílt 1997-től 2001-ig Debrecen közlekedésfejlesztésének megvalósításához, hiszen szerepe volt a 2-es villamos létrejöttében is.

Kálnoki Kis Sándor életútja elismerésekben is bővelkedett: tíz évig volt fővárosi tanácsstag, kapott Munka Érdemrend ezüst fokozatot, Árvízért Emlékérmét, volt az Építőipar Kiváló dolgozója, átvehette a Közlekedéstudományi Egyesület Jáky-díját és 2002-ben – nagy öröme –, a sportban végzett tevékenységéért a Magyar Köztársaság Aranykeresztjét is.

<sup>145</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 102.

<sup>146</sup> KÁLNOKI KIS SÁNDOR 1952: 166-171.

<sup>147</sup> Lásd még: Az 54/1960. V. B.sz. határozat létrejötte c. részt

<sup>148</sup> [http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki\\_kis\\_sandor](http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>149</sup> [http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki\\_kis\\_sandor](http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>150</sup> Megjegyzés: A Kálnoki Kft. építette meg az M7-es autópályán lévő Kőrösvölgyi-hidat is

Sikereit az örökölt géneknek tulajdonítja, no meg annak, hogy erős közösségi alkat, nyílt, vitára mindig kész, de képes kompromisszumot is kötni, és szeret a dolgok végére járni. <sup>151</sup> Kálnoki Kis Sándorral 2018. március 2-án interjút készíthettem a budapesti otthonában, ahol baráti szeretettel fogadott minket. <sup>152</sup>



9. kép A szerző ifjú Kálnoki Kis Sándorral 2018. március 2-án <sup>153</sup>

Kálnoki Kis Sándor a felszámolt villamosvonalak kapcsán elmondta, hogy *„a Csapó utcai volt a legerősebb forgalmú villamos - ezt nem vitatom - a többinél egyértelmű volt, egyrészt az egyvágányú villamosnak a fenntartását nem tartottuk értelmesnek, mert akadozó a közlekedés, bármi van, ez a két állomások menti kitérés meg mit tudom én, nagyon kicsi a ka-*

<sup>151</sup> [http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki\\_kis\\_sandor](http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>152</sup> Megjegyzés: Az interjún részt vett és közreműködött édesapám Balogh László is. A beszélgetés teljes szövege az 6. 6. mellékletben található

<sup>153</sup> BALOGH LÁSZLÓ felvétele

*pacitása. Kisebb a kapacitása, mint egy normál autóbusz viszonylatnak. Az egyvágányú villamosnál azt akartuk, hogy kétvágányú villamos legyen. A kétvágányú villamosnak viszont a forgalmi igénye nem volt meg, mert az a forgalmi (mennyiség), ami nagytávlatban-akkor mi a '68-ra, '90-re, 2010-re és 2040-re becsültük előre a forgalmat- 2010-ig nem jött ki, az a forgalom mennyiség, amelyik felelet lett volna arra, hogy kétvágányú villamos kapacitása (megfelelne ennek). Viszont a beruházás drága, tehát ha nincs kihasználva..., s ezért javasoltuk azt, hogy helyette trolibusz hálózat legyen. (...) Idáig vállalom a felelősséget!*

*Azt, hogy ebből autóbusz lett, arról már nem én tehetek! (...) Azért, mert a trolibusz viszonylat megfelelő sűrűséggel bőségesen elég volt, hosszú távon is elég lett volna, később csuklós trolikkal (pedig) véglegesen. (...) A trolinak nem kell pályákat építeni, csak felsővezeték kell és a trolibusz hálózattal nemcsak azt akartuk elérni, hogy a meglévő 6-os, 4-es villamost helyettesítsük trolival, hanem úgy csináltuk meg a hálózatot, hogy az ott is meg legyen, ahol nincs villamos, tehát magyarul az ellátást területileg bővítsük inkább trolibusszal, mintsem egyes helyeken kiépítsünk nagy kapacitást, ahol nincs kihasználva. Ezért volt az, hogy a trolibusz átkerül ezekre, a Széchenyi utcán keresztül a Tócsóskertig, Szoboszlai úton keresztül ugyan csak odáig, tehát kiterjesztettük a tömegközlekedési hálózatot, az elektromos, tehát a kötöttpályás közlekedési hálózatot trolibuszként. Inkább szélesíteni akartuk az ellátást, mint néhány helyen nagy kapacitást létrehozni.”*

Levéltári kutatásaink alapján az általa javasolt trolibuszhálózat kialakítására vonatkozó tervet vagy javaslatot nem találtunk, viszont a fentebb közölt 44/1969.V. B. sz. határozat vitájáról szóló jegyzőkönyv alapján 1969. április 1-én ifjú Kálnoki Kis Sándor a következő kijelentéseket tette: „*Debrecenben viszont arról van szó, hogy az egyvágányú villamosrendszer elavult és szükséges az autóbuszközlekedésre áttérni. (...) Nem lenne helyes úgy dönteni, hogy az egyvágányú vonalak közül akár csak egy is megmaradjon, vagy azt kétvágányúra építsük át, mert ez később rontaná a kialakítandó közlekedési rendszert, mivel a villamosközlekedés szívóhatást gyakorolna az utazó közönségre, hiszen a villamosközlekedés mellett nem érvényesül az autóbuszközlekedés... az autóbuszközlekedés által keletkezett levegőszennyeződés annyira elenyésző, hogy az szinte nem is rejt magában egészségügyi ártalmakat.*”

Nem valószínű, hogy szembe mert volna szállni dr. Ács István tanácselnökkel, – aki számítási érvek alapján, miszerint a trolibuszközlekedés használata jóval költségesebb mint az autóbusz –, szintén a korszerű autóbuszhálózat kialakítása mellet tört lándzsát. Bizonyítékként

ide sorolható a Debrecen általános rendezési tervet bemutató gyűjtemény is, amelynek 40. oldalán található „A tömegközlekedési hálózat” címet viselő térkép – lásd fentebb közölt 8. térkép –, amin szintén nem látható trolibuszhálózat.

#### 4. 5. *Elsorvasztott villamosvonalak*

A Debreceni Városi Tanács Végrehajtó Bizottságában létrejövő határozatok alapján 1969-ben elkészült az 1970-es Debrecen Városrendezési terv, amelynek következményeként megkezdték az egyvágányú villamosvonalak felszámolását, így 1970. március 31-én közlekedett utoljára a 3-as Nagyerdő - Pallagpusztai és a 7-es Nagyerdő - Tüdőszanatóriumi viszonylat.<sup>154</sup> A megszűnés napján a 482-es pályaszámú villamos közlekedett utolsónak, amely különlegeségnek számított, mivel ezen a vonalon azelőtt sohasem járt csuklós villamos.<sup>155</sup> Másnap 1970. április 1-től helyettük pedig már autóbuszok szállították az utasokat.

## Villamos helyett autóbusz

### Új járatok — Április 1-től új menetrend

Mint korábban arról már tájékoztatást adtunk, április elsejével megszűnik Debrecenben a pallagi és a szanatóriumi villamosjárat. Helyette autóbusz bonyolítja le a forgalmat. Az AKÖV ezzel egyidőben — a meglévők mellett — új autóbuszjáratokat is indít, elsősorban azzal a céllal, hogy az Április 4. útja valamint a kisállomás környékén lakók, ha a Nagyerdőre akarnak eljutni, ne kelljen a városba bejönniük. Április elsejétől tehát az alábbi útvonalon közlekednek a Nagyállomás és a Nagyerdő között az autóbuszok:

5301/10 MÁV-állomás—Vörös Hadsereg útja—Dózsa Gy. u.—Tanácsköztársaság útja—Klinika—Szanatórium.

5301/12 Erzsébet u.—Nyugati u.—Csap u.—Dózsa Gy. u.—Tanácsköz-

társaság útja—Klinika—BIOGAL Gyógyszergyár.

5301/13 Bajcsy-Zs. u.—Bethlen u.—Tanácsköztársaság útja—Pallag.

5301/13A Klinikák—Benczúr u. sarok—BIOGAL Gyógyszergyár.

5301/15 Bajcsy-Zs. u.—Bethlen u.—Tanácsköztársaság útja—Klinika—Pallagi út—BIOGAL Gyógyszergyár.

5301/16 Bocskai tér—Árpád tér—Szabadság útja—Zákány u.—Vigadó tér, Pallagi út—BIOGAL Gyógyszergyár.

Az AKÖV a március hónapra megváltott és érvényes villamosbérleteket április 1-től 5-én 24 óráig érvényes utazási igazolványként elfogadja, a Klinika—BIOGAL—Pallag Technikum, valamint Klinika—Szanatórium járatokon.

Az is az utazóközönség kényelmét szolgálja, hogy április 1-től az 5301/1, 11, Szabadság telepi autó-

buszvonalakon a jelenlegi 4, csuklós kocsik helyett 8 darab új Ikarus 66 típusú autóbusz fog közlekedni.

Az új kocsik beállításával egyidejűleg új menetrendet adnak ki, amely csúcsgazdálkodási időben 5 perces időközönkénti közlekedést biztosít, reggel 5.30—8.00 óra, valamint 13.00—18.00 óra között. Mind a régebbi, mind az 1-es vonalakon egy személyes kiszolgálással közlekednek a járatok, a felszállás az első ajtón át történik, míg a leszállás a hátsó ajtón keresztül.

A persely 1 és 2 forintosokkal működik. A járatok érvényben levő menetrendje beszerezhető az Autóközlekedési Vállalat szolgálati helyein, az érdeklő járatok jegykezelőjénél. Arról is gondoskodik az AKÖV, hogy a járatok vonalán érintett üzemek dolgozói elegendő menetrendhez jussanak.

#### 29. kép Villamosvonalak helyett autóbuszvonalak. 1970.<sup>156</sup>

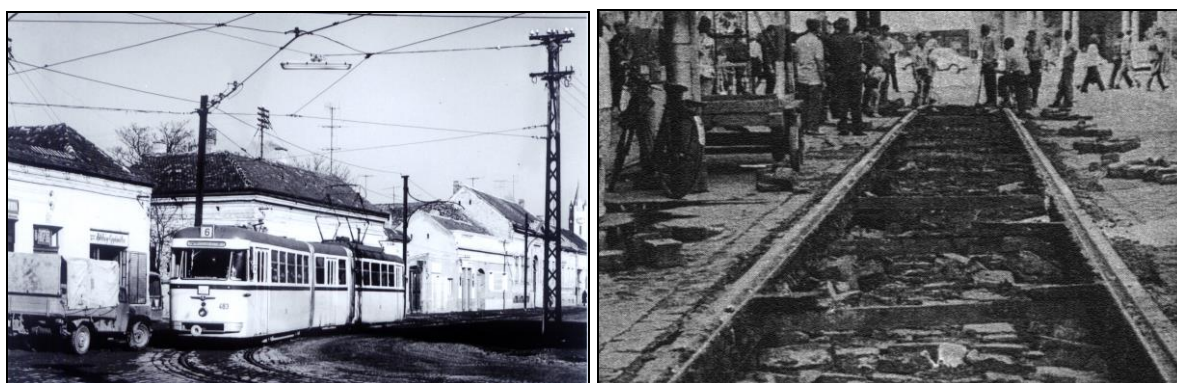
<sup>154</sup> SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 55.

<sup>155</sup> SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 56.

<sup>156</sup> HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1970. március 26.

A következő vonalbezárás 1971. május 31-én történt, amikor az egyik legforgalmasabb 6-os viszonylatszámú, Arany Bika szálló és a Köztemető főkapu között közlekedő villamosvonalat szüntették meg. Utolsó nap a felkoszorúzott, legendás 26-os pályaszámú villamos motorkocsi közlekedett, amin sokan utaztak búcsúképpen. A jármű remizbe történő elvonulása után azonnal nekikezdték a felsővezeték leszereléséhez,<sup>157</sup> 1971. június 5-én pedig nekiláttak a sínek felszedéséhez is.<sup>158</sup> Ezt a villamosvonalat pedig a hatvanas években a nagy forgalma miatt még kétvágányúra akarták fejleszteni, sőt később kimondottan erre a vonalra csuklós villamosokat építettek, de mivel a Csapó-kanyar áttörését nem tudták még ekkor kivitelezni, olcsóbbnak találták, hogy a villamosvonal forgalmát autóbuszra tereljék át.

A sok GÖCS-dolgozó<sup>159</sup> 1971. június 1-én már az újonnan szerzett IKARUS 66-os autóbuszokkal utazhatott a 19-es (Nyugati utca - Erzsébet utca - MÁV állomás - Wesselényi utca - Szabadság útja - Gördülőcsapágy Művek), a 24-es (Rózsa utca - Kossuth utca - Fürst Sándor utca - Szabadság útja - Köztemető Főkapu) és a 24A-s (Rózsa utca - Kossuth utca - Fürst Sándor utca - Szabadság útja - Gördülőcsapágy Művek) vonalakon.<sup>160</sup> Bartha Gábor és Iklódy János újságíró komikus és szatirikus hangvétellű riportot is közölt az 1971. június 1-i helyi napilapban.<sup>161</sup> A „kiegyenesített” Csapó-kanyart csak 1973. január 11-én adták át a forgalomnak. Később a 24-es és a 19-es autóbusz vonalán 1985-ben és 1988-ban trolibuszokat indítottak.



**30-31. kép** A baloldali képen a 483-as pályaszámú „Bengáli” csuklós villamos a Csapó-kanyarban,<sup>162</sup> a másik képen pedig a Csapó utcai sínek felszedése látható<sup>163</sup>

<sup>157</sup> SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 56.

<sup>158</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 146.

<sup>159</sup> Megjegyzés: GÖCS – Gördülő Csapágyművek

<sup>160</sup> HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1970. május 31.

<sup>161</sup> Megjegyzés: A teljes riportot lásd a 6. 7. mellékletben

<sup>162</sup> GARA KÁLMÁN gyűjteményéből

<sup>163</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 146.



A Volán 6.sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei  
fotógyűjteményéből

**32. kép Ikarus 66-os autóbusz 1970. június 1-én a 24A vonalára táblázva** <sup>164</sup>

A 6-os villamosvonal megszűnése után 2 évvel, 1973. szeptember 29-én járt utoljára az 5-ös villamos, ami a Hatvan utca és Nyulas között közlekedett. Búcsúzóul a 252-es pályaszámú vasvázás villamos futott végig a síneken. <sup>165</sup> Szeptember 30-án reggel 5 órától már a 6. sz. Volán autóbuszai szállították az utasokat a 28-as vonalon (Hatvan utca - Vörös Hadsereg útja - Bajcsy-Zsilinszky utca - Csap utca - Böszörményi út - Doberdó utca - Böszörményi út - Vendég utca - Hatvan utca), <sup>166</sup> amit Kmetty Gyula a vállalat igazgatója avatott fel.

Az utolsó 4-es villamos szárnyvonal (Béke útja - Diószegi út, vagy Megyei Tanács - Vágóhíd, esetleg Várház) 1975. június 24-én szűnt meg amely 1962. június 13. óta közlekedett a Béke útján, azelőtt pedig a Kossuth utcán járt. Egészen 1975-ig gondolkodtak azon, hogy meghagyják és felújítják, de végül a DKV és a város vezetése a megszüntetés mellett döntött. <sup>167</sup>

<sup>164</sup> <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2018. VIII. 1.

<sup>165</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 151.

<sup>166</sup> Debrecen menetrend 1973.

<sup>167</sup> SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 56.



10. kép Az 5-ös villamos utolsó napja a Hatvan utcai vonalon <sup>168</sup>



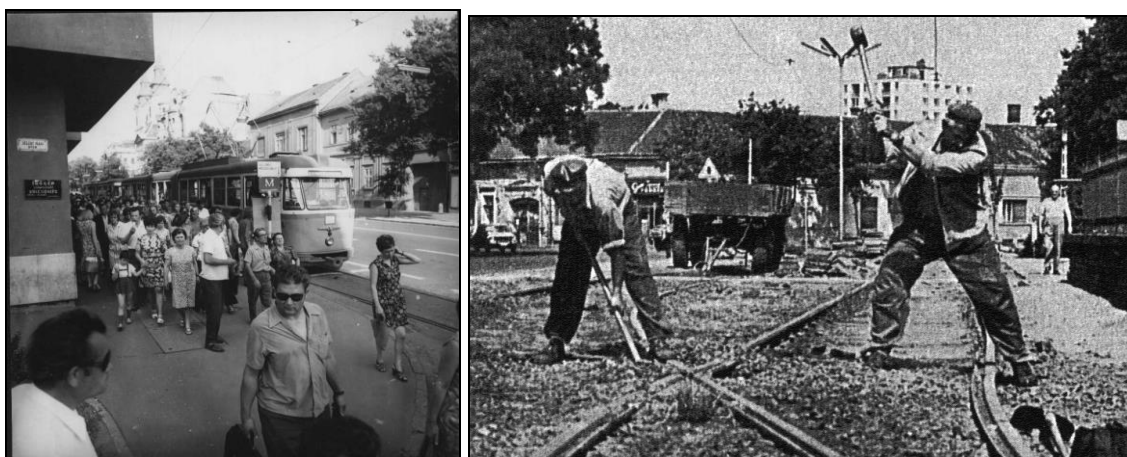
A Volán 6.sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei  
fotógyűjteményéből

34. kép Az 5-ös villamos „meghalt,” a 28-as busz „megszületett:” egy villamosvezető szalutál Kmetty Gyulának, a 6-os számú Volán igazgatójának, a sínen az Ikarus 630-as csuklós autóbusz látható 28-as viszonylatjelzéssel <sup>169</sup>

<sup>168</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 151.

<sup>169</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 151.

Június 24-én kezdte meg működését ideiglenesen a 4-es villamospótló autóbuszjárat (Béke útja - Vörös Hadsereg útja - Kossuth utca - Klaipeda utca - Béke útja - Attila tér - Wesselényi utca - Homokkerti felüljáró - Szabó Kálmán utca - Galamb utca - Vágóhíd utca - Diószegi út - Vágóhíd utca - Attila tér - Béke útja), <sup>170</sup> a bezárt vonal helyett pedig 1975. július 1-én megindult a 30-as autóbuszjárat. <sup>171</sup>



11. kép Villamosok a Vágóhíd utcai villamosvonalon. Bontják a síneket az Attila téren <sup>172</sup>



12. kép Ikarus csuklós autóbusz „Villamospótló-4” viszonylatjézzel <sup>173</sup>

<sup>170</sup> BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011.:155.

<sup>171</sup> HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1975. június 30.

<sup>172</sup> BALOGH LÁSZLÓ gyűjteményéből

<sup>173</sup> BALOGH LÁSZLÓ gyűjteményéből

Az utolsó egyvágányú villamosvonal megszűnése után már csak a kétvágányú 1-es villamosvonal maradt meg. Az új 2-es villamos pedig 2014. február 26-án indult meg a Nagyállomás és a Doberdó utca között.

Megszűnt villamosvonalak			Autóbusz-vonalak		
Dátum	Viszonylatszám	Útvonal	Dátum	Viszonylatszám	Útvonal
1970.03.31	3	Nagyerdő - Pallagpuszta	1970.04.01	13	Bajcsy-Zsilinszky utca - Pallag
	7	Nagyerdő - Tüdőszanatórium		10	MÁV Állomás - Szanatórium
12				Erzsébet utca 7. - BIOGAL Gyógyszergyár	
13A				Klinikák - BIOGAL Gyógyszergyár	
15				Bajcsy-Zsilinszky utca - BIOGAL Gyógyszergyár	
16	Bocskai tér - BIOGAL Gyógyszergyár				
1971.05.31	6	Csapó utca - Köztemető	1971.06.01	24	Rózsa utca - Köztemető főkapu
				24A	Rózsa utca - Gördülőcsapágy Művek
1973.09.29	5	Hatvan utca - Nyulas	1973.09.30	28	Hatvan utca - Doberdó utca
1975.06.23	4	Béke útja - Vágóhíd (Diószegi út)	1975.06.23-06.30	4. villamospótló	Béke útja - Diószegi út
			1975.07.01	30	Béke útja - Diószegi út

9. táblázat Debreceni megszűnt villamosvonalak és helyébe lépő autóbuszvonalak <sup>174</sup>

#### 4. 6. A Zsuzsi-vonat „Trianonja” <sup>175</sup>

Debrecenben nem csak villamosvonalakat, illetve vasútvonalakat szüntették meg – főleg a nagykeréket és a létavértesit –, hanem az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció áldozata lett, Magyarország legöregebb keskenynyomtávú vasútja, a mindenki által kedvelt debreceni Zsuzsi-vonat is, amely a debreceni falóger és Nyírmártonfalva között 1882. július 12-én indult először, és eleinte csak fát és teherárut – állatot illetve takarmányt –, szállított a város környéki Erdőspusztákról. <sup>176</sup> A vasútvonalon azonban 1925-től már személyszállítást is végeztek, a

<sup>174</sup> Lásd bővebben: BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011. Megjegyzés: Saját szerkesztés

<sup>175</sup> Megjegyzés: A címet a Hajdú-Bihar Megyei Napló 2000. IX. 2-i számából „kölcsonöztem”

<sup>176</sup> Megjegyzés: A vasutat faszállításra építették

vonat pedig nem csak a városból kirándulókat, hanem a Debrecen környéki falvak és tanyák lakosságát is beszállította a városba, ami 1924-ben Gútig, 1946-ban Nyírlugosig, 1950. november 19-étől pedig már Nyírbéltekig közlekedett.



10. térkép A Zsuzsi-vasút teljes hosszban való ábrázolása egy térképen <sup>177</sup>

A Debreceni Gazdasági Vasút <sup>178</sup> 1950. augusztus 20-ától vasárnaponként az úttörők kezében volt, így ez lett Magyarország második úttörővasútja. A vágány 950 mm-es nyomtávját – amelyet csak ezen a vasútvonalon használtak –, 1961-ben átépítették a MÁV szabványú 760 mm-re. „A vasút számos tanyát és falvat érintett, a vonatokon rengeteg piacozó utas és munkába, iskolába járó utazott.” <sup>179</sup>

Ez a kapcsolat az 1970-es évek végén ért véget. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a Debreceni Gazdasági Vasutat a megszűnés kategóriába sorolta annak ellenére, hogy nagy forgalma volt. Az 1970-es évek közepén a megszűnésre ítélt Zsuzsi-vasúton összesen egy egyszeri egy napig tartó utasszámlálás történt, <sup>180</sup> amit a tanyasi utazóközönség nem értett,

<sup>177</sup> [https://geocaching.hu/cacheimages/2007-04/849\\_20070412\\_004009.jpg](https://geocaching.hu/cacheimages/2007-04/849_20070412_004009.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>178</sup> Megjegyzés: Az elnevezés 1930 és 1977 között élt

<sup>179</sup> <http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. II. 17.

<sup>180</sup> TAAR FERENC 1999: 148. Megjegyzés: Az utasszámlálás általában egy hétig tartott

sőt félreértelmezték így nem sejtették, hogy az utasszámlálással csak felmérték a vicinális kapacitását és ez alapján döntöttek a megszűnés és a megtartás között. Ahogy a 2. 2 fejezetben már említettem a gazdaságilag és társadalmilag alacsony forgalmú vasútvonalakat legtöbbször társadalmi – a vasútvonal mentén élő lakosság –, vélemény nélkül számolták fel, de sokszor tapasztalanul – nem ismerve a helyi igényeket –, csak bejelölték a megszüntetendő vasútvonalakat. Legtöbbször azonban az állam vagy a KPM számára gazdaságtalannak ítélt vasútvonalat a helyi lakosság hasznosnak ítélte meg.

A Zsuzsi-vasút „kivégzését” 1977. augusztus 31-ére tűzték ki. A vasút mentén élő lakosságot nem értesítettek a vonal megszűnéséről, így nem készültek fel a változásra. Az utolsó indított Debrecentől Nyírbéltekig közlekedő vonaton több helyi lakos lehajtott fejjel búcsúzott: az asszonyok sírtak-zokogtak, a férfiak levették a kalapjukat a megkoszorúzott szerelvény előtt. A mozdonyvezető búcsúzóul hangos kürtszóval köszönt el a tájtól. Nyírbéltekhez érve utoljára szállt le a tanyasi utazóközönség, majd a szerelvény tehervonatként indult vissza Debrecen-Fatelep felé.



13. kép A megkoszorúzott Zsuzsi-vonat <sup>181</sup>

<sup>181</sup> TAAR FERENC 1999: 220.

Az utolsó napról Taar Ferenc író – később a Csokonai Színház igazgatója – dokumentumjátékot készített *Zsuzsi nélkül* címmel,<sup>182</sup> amelyet 1979-ben mutatott be a Rádiószínház.<sup>183</sup> Műve országos visszhangot váltott ki, minthogy az akkori párthatalom csak úgy simán megszüntetett egy létfontosságú vasútvonalat. A *Zsuzsi nélkül* elismert dokumentum hangjáték lett: a Rádió elnöke nívódíjjal jutalmazta az író, aki ezért 1980-ban a kritikusok díját, majd 1981-ben a Nyugat-Berlini Prix Futura hangjáték-fesztiválon annak kitüntető oklevelét is átvehette. Hangjátékát a római és a varsói rádióban is lejátszották, a Magyar Rádió a hazai és a nemzetközi sikernek köszönhetően pedig tízszer is leadta műsoridőben.<sup>184</sup>

A mű szerzője az 1999-ben megjelent *Bomló világ* című könyvében részletességében megírta, ami elhangzott a hangjátékban és a megszűnés utáni következményeket is. A bezárás után napokkal később felszedték a 17 km-en túli síneket és lebontották a hármashegyialjai vasúti őrházat is félve attól, hogy visszatér a kisvonat, pedig a szabályzat szerint csak a megszűnés után egy évvel lehetett volna összeszedni a síneket.<sup>185</sup>

Taar Ferenc nem hivatalos értesítésből tudta meg, hogy a minisztériumban hazudtak a Zsuzsi-vasút ráfizetéses működéséről a létező szocialista pártállam és a vidék átalakítása jegyében, előre meg volt írva, hogy a vasútvonalnak meg kell szűnnie. Nem titkolt szándéka volt a pártvezetésnek az, hogy a kisvonat felszámolásával a tanyavilágot megszüntesse, s így a „téveszesítést” támogassa. Emellett az is húzódtott a háttérben, hogy a guthi erdőt védetté nyilvánítják, mivel a pártvadászokat zavarta a kisvasút zakatolása és dudálása.

*„Kevés műúton kevés autóbusz, azokon zsúfoltság, és több kilométeres gyaloglás jellemezte a későbbiekben a tanyákon lakók helyzetét. Egyik pillanatról a másikra került távol tőlük az orvosi rendelő, a posta, az iskola és a vegyesbolt. Sok tanyai családi gazdaság ment tönkre, ez pedig az emberi sorsokat is kedvezőtlenül befolyásolta. Aki nem költözött be a nagyvárosba, az a tsz-ben és a tanyaközpontban található munkát.”*<sup>186</sup> A tanyasi lakosoknak megígérte a párt, hogy a kisvasút mentén kövesutat építenek és autóbusz-közlekedést indítanak, ahol akár „*batyuzni*” – nagy csomagokkal utazni – is lehet, mindez azonban sem az

<sup>182</sup> Megjegyzés: Ennek részletét hallgasd [https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw&list=HL1371466991&feature=mh\\_lolz](https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw&list=HL1371466991&feature=mh_lolz) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>183</sup> TAAR FERENC 1999: 146.

<sup>184</sup> TAAR FERENC 1999: 147.

<sup>185</sup> TAAR FERENC 1999: 148. Megjegyzés: Ugyanez volt a helyzet a debreceni 6-os és 4-es vonalon, a megszűnés után egyből felszedték a síneket...

<sup>186</sup> MOLNÁR MIHÁLY – HOVÁNYI PÉTER 2014. <http://iho.hu/hir/amit-az-uttoroparlament-mentett-meg-az-enyeszettol-141123> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. X. 3.

1970-es években, sem 1999-ben nem készült el,<sup>187</sup> sőt Nyírbéltek és Debrecen, valamint Debrecen és Hármashegyfalja között közvetlenül egy autópálya sem épült. Az állomásokat ugyan a MÁV nem bontotta le, hanem a debreceni tanácsnak adta át, az iratanyagok egy részét pedig irattárba és szolgálati helyekre vitték, a többit viszont leselejteztek. A szabadságtelepi piacot megszüntették, így ott többet szintúgy nem tudtak árusítani.



14. kép Özvegy Molnár Sándorné siratja a Zsuzsi-vonatot utolsó útján<sup>188</sup>

Sok mozdonyt elcseréltek, illetve eladták más kisvasutaknak, több személyvagont viszont meghagytak. A megyei úttörőparlament pedig jelentkezett, hogy hasznosítaná a gyermekek számára a megmaradt vasútvonalat és a gördülőállományt. A szerelvényeket és a jár-

---

<sup>187</sup> TAAR FERENC 1999: 149.

<sup>188</sup> TAAR FERENC 1999: 221.

műveket lefestették, új épületeket emeltek fel – köztük a fából készült Debrecen-Fatelep állomást és a Hármashegyialjai végállomást. A régi állomást az Április 4-e úti felüljáró építése miatt azonban lebontották, csak a régi fűtőház maradt meg emlékül. Pullai Árpád közlekedési- és postaügyi miniszter 1978. május 1-jén viszont ünnepélyesen átadta a Debreceni Úttörővasutat.



40. kép A Debreceni Úttörővasút<sup>189</sup>

Az Úttörővasút 1990-től *DKV Erdei Vasút*-ként üzemelt tovább, 1995-ben az üzemeltető pénzügyi problémák miatt azonban a forgalmat szüneteltette. Ezután a Debreceni Közgyűlés a megmaradt vonal felszámolása mellett döntött. Ekkor alakult meg a Zsuzsi Erdei Kisvasútert Baráti Kör és „ZSUZSI” Erdei Kisvasútert Alapítvány, amelyek a Zsuzsi Erdei Vasút Kht.-t létrehozva 1996. július 13-a óta *Zsuzsi Erdei Vasút (ZsEV)* néven üzemeltették tovább a vonalat. Sajnos a pénzügyi nehézségek azóta kísérik a kisvasút életét, bár 2006-ban a 394.023-as gőzmozdonyt ezen a vonalon helyezték állományba.

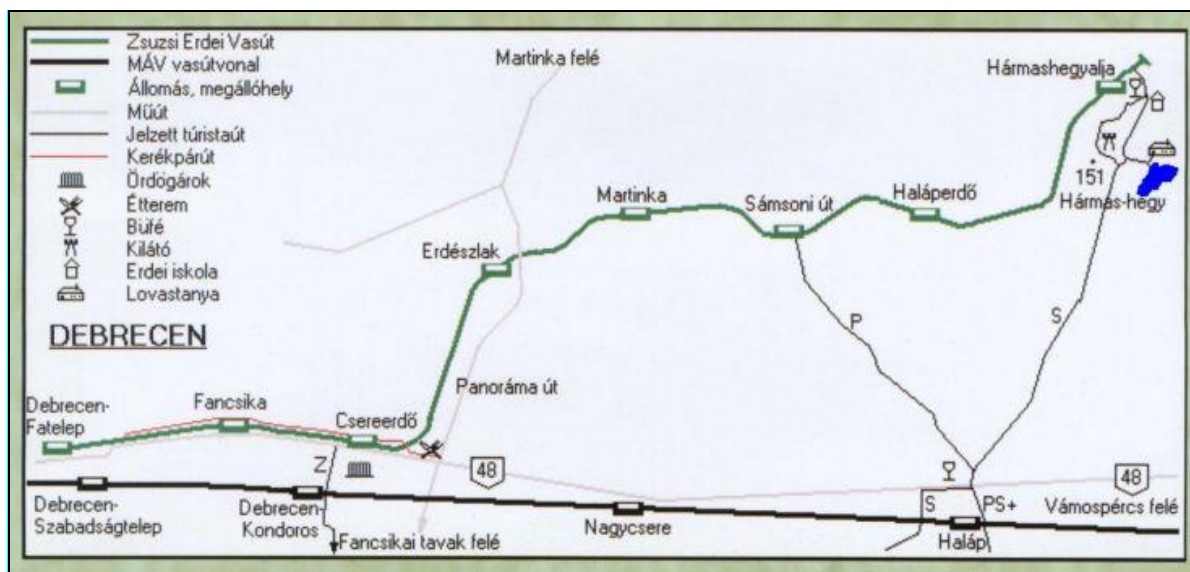
A Kht. 2008-ban a DKV leányvállalata lett, ami névváltozás után nonprofit Kft.-vé változott.<sup>190</sup> Később 2012. július 21-én pedig új állomást avattak Hármashegyialján – Természet Háza –, amelyben csillagvizsgáló és előadóterem is van.<sup>191</sup> A 17 km-es pályát azóta

<sup>189</sup> PAJTÁS ÚJSÁG 1978. V. 25: 16-17.

<sup>190</sup> <http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>191</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=xscUxzZhW6Q> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

folyamatosan újítják, a Zsuzsi Erdei Vasút és létesítményei, ingatlanjai a nemzeti kulturális örökség miniszterének 25/2005.(IX.16.) NKÖM rendelete értelmében ugyanakkor végleges országos műemléki védetség alá kerültek, 2017-ben pedig a 102/2017 számon a Debreceni Értéktár részévé vált.



11. térkép A Zsuzsi Erdei Vasút térképe <sup>192</sup>

<sup>192</sup> [http://zsuzsivasut.hu/images/userfiles/images/terkep%20\(2\)\\_734x348.jpg](http://zsuzsivasut.hu/images/userfiles/images/terkep%20(2)_734x348.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

## 5. Összegzés és utószó

A fejlődés megállíthatatlan, tartja a mondás. Ez igaz az élet minden területére, így a közlekedésre is. Magyarország közlekedési kultúráját pedig a II. világháború esztelen pusztítása és az erőszakos politika visszavetette, de a gazdaság talpra állításával ez a retrográd folyamat megállt, s lassan pozitív tendenciát mutatott. Az ötvenes évek gazdasági és politikai eseményei viszont a folyamat megtorpanását eredményezte, amely később a konszolidáció hatására újból megindult.

Az életszínvonal és a gazdasági eredmények növekedése szinte követelték a fejlődést kényelmes, gyors és gazdaságos közlekedést, így a tévútra vezető szovjet modell másolását nem folytatták tovább, az erőltetett „*vas és acél országa*” eszmét elvetve a mezőgazdaság és a személyforgalom kiszolgálása lett a cél. A vasúti közlekedés és áruszállítás ismételt csődje viszont a közúti közlekedés irányába terelte a figyelmet, azonban az emberi és a technikai feltételek itt sem voltak megfelelő színvonalúak. Kellett egy reform, amely új lendületet adhatott a közlekedésnek. Az illetékes minisztérium a politikai párttal karöltve úgy gondolta, hogy egy reformprogram kidolgozása és alkalmazása megújítja az ország közlekedési rendszerét.

A mindent átfogó forgalomszámlálás, utasszámlálás, statisztikai adatok, számítások ellenére azonban kifejejtették a legfontosabb tényezőt, az embert, magát az utast. Emiatt pedig nagyon sokszor hibás döntések születtek. Jól működő vasútvonalakat, villamosvonalakat zártak be és szüntettek meg, erőltetve a nem éppen környezetbarát motorizált közlekedési formát. Az elektromos hajtású közlekedést visszafejlesztették – Budapest, Miskolc, Debrecen –, sok helyen pedig teljesen megszüntették – Pécs, Szombathely, Nyíregyháza –, de egyes városokban így Szegeden a döntés halogatása vegetációt eredményezett, így az egyvágányú villamosvonalak megmaradhattak.

Még az oly „*szemnek és szívnek kedves*” keskenyomtávú vasútvonalból is 40 lett ennek az esztelen rombolásnak az áldozata. Azt már csak a szerencsétlen véletlennek lehet tekinteni, hogy a városi közlekedéspolitikai koncepció bevezetése után nem sokkal robbant ki az olajválság, ami miatt csak látszólag volt nyugodt a politikai és a gazdasági helyzet. A megszünt vasútvonalak helyére aszfalttal borított utak kerültek, a vasúton történő személy- és áruforgalmat autóbusszal, illetve teherautóval akarták megoldani, sok esetben azonban mindez csak ígéret maradt.

Az erdőkben és a tanyavilágban kanyargó keskenynyomtávú vasútvonalak megszűnése a tanyak pusztulását eredményezte. Néhány vasútvonalat a környéken élő lakosok meg tudtak menteni a megszűnéstől, de sajnos nem mindegyiket. Szükséges azonban megemlíteni, hogy nemcsak a koncepció égisze alatt szüntettek meg vasútvonalakat, hanem előtte is. A táblázatban látható, hogy a tervezet bevezetése után nagyságrendekkel több vasútvonalat számoltak fel, mint amennyit azelőtt.

Év	Normál	Keskeny	Összesen, km
	nyomtávolságú, km		
1959–1960	87	14	101
1961–1970	66	354	420
1971–1980	559	808	1367
1981–1982	10	–	10
<b>Összesen:</b>	<b>722</b>	<b>1176</b>	<b>1898</b>

10. táblázat Vasútvonal bezárások 1959–1982. között <sup>193</sup>

Debrecen sem kerülhette el tehát az 1968-as közlekedési tervezet negatív hatását. Visszont a levéltári kutatás révén az derült ki, „*quod erat demonstrandum*,” <sup>194</sup> hogy az egyvágányú villamosvonalakat már 1960-ban meg akarták szüntetni, amikor még az országos reformra gondolni sem mertek. „*Sic transit gloria mundi*,” <sup>195</sup> ahogy szokták mondani. Az 1968-as

<sup>193</sup> MEZEI ISTVÁN 2005: 267.

<sup>194</sup> Megjegyzés: Quod erat demonstrandum – Ami bizonyítandó volt

<sup>195</sup> Megjegyzés: Sic transit gloria mundi – Így múlik el a világ dicsősége

közlekedéspolitikai koncepció a párt és a KPM szemszögéből sikeres volt és ez meggyőzte őket arról, hogy 1978-tól a hibákat kijavítva, tovább folytassák a programot egészen a rendszerváltásig. A vasútbezárások folyamata azonban 1989 után is folytatódott, főleg a 2007-es és a 2009-es évben.

Mivel is zárhatnám írásomat, debreceni lakosként 2019-ben nap mint nap élvezve a tömegközlekedés minden előnyét és hátrányát. A cívisváros közlekedéstörténetének ma is neuralgikus pontja a villamosvonalak felszámolása, illetve a Zsuzsi-vasút 1977-es megszűnése. Minden év augusztus 31-én emlékvonatot indítanak Hármashegyialjára, ahol megemlékezéseket és előadásokat tartanak a Zsuzsi vasút *„fekete napjáról.”* Sokan hiányolják még most is a Hármashegyialján túl felszedett síneket valamint a megszűnt villamos-vonalakat Debrecenben de sajnos *„az idő kerekét nem lehet visszaforgatni.”*



## 6. Melléklet

### **6. 1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1024/1968. (X. 31.) számú határozata a közlekedéspolitikai koncepcióról <sup>196</sup>**

1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány a közlekedés- és postaügyi miniszter által előterjesztett és az országgyűlés által az 1968. október 16-18-i ülészen jónéhagyólag tudomásul vett közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseinek megvalósítása érdekében különösen fontosnak tartja

- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás javítását, ezen belül elsősorban a közúti közlekedés részarányának célszerű növelését;
- a személyszállítás színvonalának - gyorsaságának, pontosságának, biztonságának és kényelmének
- emelését, a szolgáltatások bővítését és minőségük javítását;
- az árutovábbítás sebességének és gazdaságosságának növelését;
- a vasúti hálózat és a vasúti üzem korszerűsítését, racionalizálását;
- a közúti hálózatnak és a közúti közlekedést kiszolgáló létesítményeknek a gépjármű közlekedés fejlődésével összehangolt fejlesztését;
- a közlekedés gazdaságosságának további fokozását, a közlekedés devizaszerző és deviza kímélő tevékenységeinek bővítését, a nemzetközi szállításokban a hazai fuvar- eszközök széles körű felhasználását;
- a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek és szociális helyzetének javítását

2. A Kormány a vasúti hálózat racionalizálása keretében szükségesnek tartja

- a gazdaságtalan, kisforgalmú vasútvonalak áru- és utasforgalmának közútra terelését;
- a vasúti áruforgalom körzetesítését

---

<sup>196</sup> MAGYAR KÖZLÖNY 1968. LXXXVI. szám. (1968. X. 31.)

A vasúti forgalom áttérelését és a körzetesítést megfelelő politikai és gazdasági előkészítés előzze meg. Döntés előtt meg kell hallgatni az érdekelt minisztereknek és országos hatáskörű szervek vezetőinek, valamint az érdekelt megyei tanácsok végrehajtó bizottságának véleményét és figyelembe kell venni az érintett területek gazdaságfejlesztési szempontjait, valamint a honvédelmi érdekeket is. A személyszállításnál a hivatásforgalomban résztvevő utasok részére a jelentkező díjtöbblet mértékéig a forgalomáttéreléستől számított három évig díjszabási kedvezményt kell adni. Az áruszállításnál a rendszeresen fuvaroztatok a jelentkező többletköltség ellensúlyozására az áttéreléستől számított legfeljebb három évig, ugyancsak díjszabási kedvezményben részesülhetnek.

Az áruforgalom áttéreléséhez szükséges műszaki- gazdasági előfeltételek költségfedezetet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak saját forrásaiból, a közlekedési szakágaknál jelentkező megtakarításokból és meghatározott esetekre a megtakarítások egy részéből képzett, elkülönített közlekedéspolitikai alap létesítése útján kell biztosítani. A közlekedéspolitikai alapot egyrészt a kisforgalmú vasútvonalak és állomások forgalmának áttérélése következtében a vasútnál jelentkező üzemi eredményjavulás átcsoportosítása, másrészt a forgalomáttétel következtében megtakarítható felújítások értékének és felszabaduló állóeszközök nettó vissznyereményi értékének bevonása útján kell létrehozni. A személyforgalom áttéreléséből a hivatásforgalomban adódó díjszint különbséget a személyszállítás dotációs rendszernek megfelelő módosításával kell kiegyenlíteni. A vasúthálózat racionalizálásának eredményeként felszabaduló vasutas dolgozók elhelyezését kellő gondossággal előkészített átirányítással üzemben belül kell megoldani.

Fock Jenő s.k.

A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány elnöke

**6. 2. A közlekedés- és postaügyi miniszter 8/1971. (X. 23.) KPM számú rendelete a városi közlekedéspolitika koncepciójának kiadásáról**<sup>197</sup>

1. §. A városi közlekedés hatékony fejlesztésének biztosítása érdekében a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány az Országgyűlés által 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepciója alapján, annak bővebb kifejtést igénylő részeként a városi közlekedéspolitika koncepcióját – az érdekelt miniszterekkel és országos hatáskörű szervek vezetőivel egyetértésben – a rendelet mellékleteként *irányelvként* kiadom.

2. §. A városi közlekedéspolitika koncepciójában foglaltakat a városi közlekedés szervezése és fejlesztése során figyelembe kell venni.

3. §. A városi közlekedéspolitika koncepciójában foglalt célkitűzések megvalósítása érdekében különösen fontos:

- a városon belüli és városkörnyéki helyváltoztatási igények biztonságos, az adott társadalmi, gazdasági helyzettel arányos színvonalú, a város szerepével és fejlesztési terveivel összhangban lévő kielégítése, ennek megfelelően Budapest és környéke közlekedésének kiemelt fejlesztése;
- a városi és az országos közlekedés összehangolt fejlesztése, ezen belül elsősorban az országos főútvonalak városi átkelési szakaszainak, valamint az országos gyorsforgalmi utak városi kapcsolatainak helyes kialakítása;
- a tömegközlekedés és az egyéni gépjárműközlekedés összehangolt, helyes arányú fejlesztése, a kettő közötti célszerű munkamegosztás biztosítása, ennek érdekében Budapesten a tömegközlekedés gerincét alkotó metróhálózat gyorsított ütemű kialakítása, a hozzá csatlakozó környéki vasúti, illetőleg gyorsvasúti közlekedés gyorsabb fejlesztése, korszerűsítése, a nagyrészt felszín alatti vezetésű metró hálózat kialakításával a fő forgalmi irányokban a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés vertikális szétválasztása, a metró által kiszolgált vonalakon a kötőpályás felszíni tömegközlekedés megszüntetése, a gépjárműforgalom részére jelentős útfelületek felszabadítása.

---

<sup>197</sup> MAGYAR KÖZLÖNY 1971. LXXXII. szám. (1971. X. 23.)

Budapesten és a vidéki városokban az autóbuzsközlekedés erőteljes fejlesztése, majd a budapesti gyorsvasúti hálózat kialakulásával összhangban a fővárosi autóbuzshálózat bizonyos mértékű csökkentése, az autóbuzs metróra való ráhordó szerepének egyidejű növelése mellett;

- a tömegközlekedésen belüli helyes munkamegosztás érdekében az épülő metró vonalak tehermentesítő hatása következtében nélkülözhetővé váló villamosvasúti vonalak megszüntetése, valamint azoknak az egyvágányú villamos vasúti vonalaknak a fokozatos megszüntetése, amelyek várható csekély forgalmuk miatt kétvágányúsírássra nem kerülnek (új egyvágányú villamosvonalak nem létesíthetők);
- a városi főúthálózat fejlesztése, korszerűsítése, kapacitásának növelése, egyenletes területi ellátottság biztosításává forgalombiztonság növelése, továbbá forgalmi csomópontok, közúti vasúti keresztezések stb. vonatkozásában a kapacitásegyenlőség biztosítása, amely Budapesten jelentős számú többszintű, vidéki városokban nagyjából szintbeni csomópont építését igényli;
- a városi lakosság közvetlen áruellátását és szolgáltatási igényeit kielégítő teherszállítás, valamint a lakossági szállításokhoz kapcsolódó egyéb szolgáltatások feltételeinek biztosítása;
- a személygépkocsik tárolási, parkolási és kiszolgálási igényeinek kielégítése;
- a városi forgalomirányítás magas színvonalú fejlesztése és korszerűsítése;
- a városi utak tervszerű, folyamatos fenntartása;
- a városi közlekedéstervezés színvonalának további emelése, a területfelhasználáson alapuló forgalom-előre becslés és matematikai módszerekkel való forgalomelosztás általános alkalmazása, a jóváhagyott közlekedésfejlesztési tervek következetes gyakorlati megvalósítása;
- a városi közlekedés egészségügyi ártalmainak csökkentése;
- a városi közlekedés munkaerő igényének mérséklése; a munkaerő biztosításához szükséges bérezési, munkaügyi, szociális stb. intézkedések fokozatos megvalósítása.

4. §. Ez a rendelet kihirdetése napján lép hatályba.

Dr. Csanádi György s. k., közlekedés- és postaügyi miniszter

**6. 3. A Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozata a közlekedéspolitikai koncepció tovább fejlesztéséről**<sup>198</sup>

A Minisztertanács a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztése érdekében - az Országgyűlés 1978. október 26-27-i ülészakán elfogadott határozatnak megfelelően - a közlekedéspolitikai koncepcióról szóló 1024/1968. (X. 31.) Korm. számú határozatot a következők szerint módosítja és egészíti ki:

1. Az ország közlekedési rendszerét a népgazdaság teljes szállítóképessége, az ezek működéséhez szükséges létesítmények és szervezetek képezik. A közlekedési ágazatok e rendszer együttműködő részei, egymást kiegészítik és összehangoltan kapcsolódnak egymáshoz.
2. Az egyes szállítási feladatokat az a közlekedési ágazat teljesítse, amely azokat a legkisebb élő- és holtmunka, valamint energiaráfordítással, népgazdasági szinten hatékonyan és jó minőségben, biztonságosan képes ellátni. A szállítási feladatok célszerű megosztását, a közlekedési ágazatok együttműködését elsősorban gazdasági, szükség esetén hatósági eszközökkel kell szabályozni.
3. Gyorsítani és szervezettebbé kell tenni az áruszállítást, a szállítóképességek kihasználását. Ehhez - a korszerű szállítási módszerek és eszközök széles körű alkalmazása mellett - a termelő, a készletező, a szállító és a felhasználó szervezetek összehangolt fejlesztési-szervezési munkája szükséges. Ezúton is biztosítani kell a népgazdaságban a közlekedési beruházások erőforrásainak és a rakodásokhoz szükséges munkaerőnek az optimális felhasználását. Szükséges a körzeti pályaudvaroknak és a különböző közlekedési ágazatok egyéb találkozási pontjainak megfelelő színvonalú műszaki kiépítése.
4. A személyszállítási szükségletek kielégítése a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés együttes feladata. A közöttük kialakítható arányokat a lakossági igények és a nép-

---

<sup>198</sup> MAGYAR KÖZLÖNY 1979. XXIX. szám. (1979. V. 16.)

gazdasági lehetőségek határozzák meg, érvényesítve a tömegközlekedés elsőbbségét. A személygépkocsi-állomány [sic!] növekedési ütemét - a fogyasztói igények mellett - az üzemeltetéshez szükséges fejlesztési lehetőségek határozzák meg.

5. A fejlesztésre szolgáló anyagi forrásokat úgy kell felhasználni, hogy biztosítsák a közlekedési rendszer alágazatainak összehangolt fejlődését. Az arányok kialakítása során elsősorban a közhasználatú közlekedés fejlesztését, teljesítőképességének növelését és műszaki színvonalának emelését kell célul kitűzni.

A szállítási folyamat meghatározó elemeinek - jármű, pálya és egyéb létesítmények - arányos és folyamatos fejlesztése legyen összhangban a biztonságos és gazdaságos üzemi technológiával. Azokon a területeken, ahol a fejlesztés a szükségletektől elmaradt és emiatt aránytalanságok jöttek létre, a fejlődést meg kell gyorsítani. A nemzetközi közúti és vasúti fővonalak, határállomások a forgalom igényeinek megfelelően - az érdekelt országokkal egyeztetve - úgy bővüljenek, hogy megbízhatóan töltsék be szerepüket az európai közlekedési rendszerben.

Az egyes közlekedési alágazatoknál a fő fejlesztési célok a következők: A vasúti pályák és biztosító berendezések korszerűsítését és fejlesztését gyorsított ütemben kell folytatni. A legnagyobb forgalmú vonalak műszaki jellemzői feleljenek meg a nemzetközi követelményeknek. Alapvető a csomópontok, rendezőpályaudvarok [sic!], határátmenetek rekonstrukciója és fejlesztése. Továbbra is kiemelt feladat a záhonyi átrakókörzet folyamatos fejlesztése.

A közúti közlekedés jelenleg főváros-központú sugaras úthálózatát fokozatosan sugaras-gyűrűs főhálózati rendszerré kell átalakítani, kiemelten kezelve az úthálózat karbantartását és korszerűsítését. Folytatni kell az autópályák, autóutak és az országos főúthálózat, valamint a nagy hidak és külön szintű közúti-vasúti keresztezések korszerűsítését és építését. A tanácsi utak kiépítése az országos úthálózattal összehangoltan folytatódjon.

A közületi gépjárműállomány növekedése mellett célszerű gyorsabb ütemben fejleszteni a nagyobb hatékonysággal üzemeltethető szervezett közúti közlekedést. A közületi tehergépkocsi- és autóbuszállomány [sic!] kapacitását az eddiginél nagyobb mértékben kell kihasználni.

Budapesten folytatni kell a metróhálózat építését és gondoskodni a helyi, környéki és távolsági tömegközlekedés rendszerének, valamint a metró kapcsolatainak további kiépítéséről, a gyorsvillamos-hálózat kialakításáról az elővárosi vonalak gyorsvasútié fejlesztéséről. Szükséges növelni a dunai átkelőhelyek átbecsátóképességét. Fokozatosan ki kell építeni a fővárost elkerülő autópálya-körgyűrűt. A vízi közlekedésnek fokozatosan ki kell használnia a hazai vízi úthálózatból és főleg az európai vízi úthálózat fejlődéséből adódó lehetőségeket. A légi közlekedés területén kiemelt feladat a Ferihegyi repülőtér bővítése és a forgalomirányító rendszer korszerűsítése.

6. Az ipar, az építőipar és a külkereskedelem támogassa, illetve segítse a közlekedési alágazatok fejlesztését. A fejlesztés alapvető bázisa a hazai ipar és a szocialista import legyen.

7. Folytatva a nemzetközi közlekedési és szállítási szervezetekben való aktív részvételt, különös figyelmet kell fordítani a szocialista országok közlekedési szerveivel, vállalataival történő együttműködésre.

8. A közlekedés gazdaságosságát az állóeszközök ésszerű kihasználásával, az üzemi technológia korszerűsítésével, a munkaerő hatékony foglalkoztatásával, a fejlett munka- és üzemszervezési módszerekkel növelni kell. A gazdasági ösztönzés segítse, hogy a külkereskedelmi áruszállítási igények kielégítésében növekedjen a hazai fuvarszközök felhasználása. Teljesebben ki kell használni az ország közlekedésföldrajzi [sic!] helyzetéből adódó lehetőségeket.

9. Fejlesztani, javítani szükséges a munkahelyi viszonyokat, a szociális és egészségügyi ellátást, a munkavédelmet, növelni a dolgozók erkölcsi-anyagi megbecsülését. A túlmunka idő igénybevételét tovább kell mérsékelni. Az üzemi balesetek csökkentése, a biztonság fokozása alapvető követelmény a közlekedés minden területén.

10. A közúti közlekedés fejlődésének következtében növekszik az emberi tényezők szerepe, s ezért sürgető, folyamatos feladat a lakosság egyre jobb felkészítése a forgalomban való részvételre.

11. Ez a határozat a kihirdetése napján lép hatályba, egyidejűleg az 1024/1968. (X. 31.) Korm. számú határozat 1. pontja hatályát veszti, 2. pontjának számozása pedig 11. pontra változik.

Lázár György s. k.,  
a Minisztertanács elnöke

**6. 4. Közlekedési miniszterek listája 1944-1989. között<sup>199</sup>**

<b>Közlekedésügyi miniszterek 1945 és 1989 között</b>				
<b>Név</b>	<b>Hivatal kezdete</b>	<b>Hivatal vége</b>	<b>Minizsaterségének hivatalos neve</b>	<b>Kormány</b>
Gábor József	1944. december 22.	1945. május 11.	Kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter	Ideiglenes Nemzeti Kormány
Gerő (Singer) Ernő	1945. május 11.	1945. november 15.	Kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter	Ideiglenes Nemzeti Kormány
	1945. november 15.	1946. február 4.	Közlekedésügyi miniszter	Tildy-kormány
	1946. február 4.	1947. május 31.	Közlekedésügyi miniszter	Nagy Ferenc-kormány
	1948. augusztus 5.	1948. december 10.	Közlekedésügyi miniszter	Dinnyés-kormány
	1948. december 10.	1949. február 18.	Közlekedésügyi miniszter	Dobi-kormány
	Bebrits Lajos	1949. február 18.	1949. június 11.	Közlekedésügyi miniszter
1949. június 11.		1952. január 5.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Dobi-kormány
1952. január 5.		1952. augusztus 14.	Közlekedésügyi miniszter	Dobi-kormány
1952. augusztus 14.		1953. július 4.	Közlekedésügyi miniszter	Rákosi-kormány
1953. július 4.		1955. április 18.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Első Nagy Imre-kormány
1955. április 18.		1956. október 24.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Hegedüs-kormány
1956. október 24.		1956. október 29.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Második Nagy Imre-kormány
dr. Csanádi György		1956. október 29.	1956. november 3.	Közlekedés- és postaügyi miniszter
Kossa István	1958. január 28.	1961. szeptember 13.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Münnich-kormány
	1961. szeptember 13.	1963. december 7.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	második Kádár-kormány
dr. Csanádi György	1963. december 7.	1965. június 30.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	második Kádár-kormány
	1965. június 30.	1967. április 14.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Kállai-Kormány
	1967. április 14.	1974. április 27.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Fock-kormány
Rödönyi Károly	1974. április 27.	1975. május 15.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Fock-kormány
	1975. május 15.	1976. október 29.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Lázár-kormány
Pullai Árpád	1976. október 29.	1983. július 1.	Közlekedés- és postaügyi miniszter	Lázár-kormány
	1983. július 1.	1984. június 27.	Közlekedési miniszter	Lázár-kormány
Urbán Lajos	1984. június 27.	1987. június 25.	Közlekedési miniszter	Lázár-kormány
	1987. június 25.	1988. november 24.	Közlekedési miniszter	Grósz-kormány
	1988. november 24.	1989. január 1.	Közlekedési miniszter	Németh-kormány
Derzsi András	1989. január 1.	1990. május 23.	Közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter	Németh-kormány

<sup>199</sup> BÖLÖNYI JÓZSEF 1992.

**6. 5. Dr. Csanádi György beszéde 1968. október 17-én<sup>200</sup>****Tisztelt Országgyűlés!**

Mint a népgazdaság közlekedési ágazatának képviselője, a forradalmi munkás-paraszt kormány nevében beterjesztem a magyar közlekedéspolitika fejlesztési koncepcióját és a vasúti törvényjavaslatot.

A magyar törvényhozás és jogalkotás sokszor foglalkozott a közlekedés problémáival, de az egész ország fejlődését érintő, átfogó közlekedéspolitikai koncepciót százhusz évvel ezelőtt tárgyalt utoljára. Az ennek alapján hozott 1848. évi XXX. törvénycikk közlekedésügyünk fejlődésében hosszú ideig meghatározó szerepet játszott. Ha nem akarjuk azt, hogy a közlekedés előre haladásunk fékje legyen, akkor olyan új közlekedéspolitikai koncepciót kell kialakítanunk, amely megfelel a mai modern élet követelményeinek és viszonylag hosszabb időre megszabja a fejlődés útját.

A két világháború között – noha a közlekedéstechnikában akkor is voltak nemzetközileg elismert úttörő eredményeink – országunk közlekedési rendszere távol állt attól, hogy korszerűnek lehetett volna nevezni. Ezt a közlekedési rendszert pusztította el a második világháború. Viszont a gyors újjáépítés során lényegében csak a háború előtti elmaradott színvonalú közlekedési eszközöket lehetett életre kelteni. Ennek ellenére az 1960-as évek elejéig sikerült a megnövekedett szállítási feladatokat ellátni. Később azonban közlekedésünk szinte állandósult kapacitáshiánnyal küzdött, s csak a legutóbbi esztendőben jutottunk el odáig, hogy általában eleget tudunk tenni a reánk háruló feladatoknak.

**Közlekedésünk túljutott a legnehezebb éveken**

A közlekedés- és postaügyi miniszter ezután ismertette az egyes ágazatok fejlődését. Kiemelte, hogy az ország közlekedésének gerincét képező vasút rekonstrukciója jelentősen előre haladt. Beszélt a villamosítás, dieselésítés eredményeiről és erényeiről, a Korszerű vasúti pályatestek építéséről, valamint az évenként beszerzésre kerülő személykocsikról és tehervagonokról. A közúti közlekedésről szólva megemlítette, hogy sikerült az országos közúti hálózat kor-

---

<sup>200</sup> NÉPSZABADSÁG 1968. X. 18: 2-3.

szerűsítésének ütemét meggyorsítani. Bármennyire jelentős volt is azonban az úthálózat fejlesztése, az építés üteme nem tartott lépést a gépjárműállomány növekedésével. 1960 óta a személyautók száma az ötszörösére növekedett, s ma több mint 150 ezer. Rohamosan nőtt az autóbuszok és a teherautók száma is. Ma a rendszeres autóbuszjáratok 2600 települést kötnek össze, az autóbushálózat hossza pedig 20 ezer kilométer fölé emelkedett. A miniszter szólt a légi közlekedésről, valamint a hajózásról is, majd így folytatta: – Ma már megállapíthatjuk, hogy közlekedésünk túljutott a legnehezebb éveken, s jelenleg kellő tartalékok nélkül ugyan, de általában megfelel a népgazdaság, a lakosság igényeinek. A haladás azonban e fejlesztések ellenére sem kielégítő, sok még a kifogás a személyszállításra, a különböző szolgáltatások minőségére és a korszerűsége.

### **Tisztelt országgyűlés!**

A közlekedéspolitikai koncepció, amely most önök előtt fekszik, azt a célt szolgálja, hogy közlekedésünk meglevő helyzetének, állapotának, színvonalának reális és sokoldalú elemzése alapján kijelölje a távlati fejlesztés fő irányait. Közlekedéspolitikai koncepciónk tizenkét éves távlatra szól. Gondos mérlegelés alapján úgy találtuk, hogy a tudomány és a technika mai rohamos fejlődése mellett körülbelül ez az a távlat, amelyet elég biztonsággal előre láthatunk, s amely idő alatt behozhatjuk lemaradásunkat. Hazai viszonyaink és a mai korszerű közlekedéstechnika reális talaján maradván a koncepció a legfontosabb fejlesztési céljainkat igyekszik egységes egészbe foglalni.

Abból a tényből indultunk ki, hogy közlekedésünk korszerűsítését a leggazdaságosabban és legcélszerűbben a meglevő hálózati struktúrára kell építeni. A személy- s főként az áruszállításban belátható ideig tehát a legnagyobb terhelést továbbra is a vasút vállalja magára. A vasút rekonstrukciója keretében tovább folytatjuk a vonalak és a vontatás korszerűsítését, megszüntetjük a gőzmozdonyokat és felfrissítjük, bővítjük a járműparkot. A gépjárműforgalom biztonsága és gazdaságossága megkívánja az úthálózat fejlesztését és jó karbantartását is.

Ezután dr. Csanádi György kifejtette, hogy a közlekedéspolitika nem kívánja elhanyagolni a hajózás és a légi közlekedés fejlesztését sem, noha országunk közlekedési rendszerében ez a két ág százalékosan jóval kisebb szerepet játszik. Felhívta az országgyűlés figyelmét, hogy a koncepció nem foglalkozik részletesen a városi közlekedés problémáival. Bár ezt a

témát fontosnak tartja, ez szoros része a városfejlesztésnek, amely a tanácsok feladata. Hangsúlyozta, hogy a közlekedéspolitikai koncepciókban külön fejezetet szenteltek a kis forgalmú vonalak és állomások forgalma áterelésének, a körzeti állomási rendszer kialakításának. Ez a téma a legutóbbi hónapokban sokat foglalkoztatta a helyi tanácsokat és az ország közvéleményét. A vasúthálózatban kétezer kilométer összhosszúságú [sic!] kis forgalmú vasútvonal van, ezekre a vonalakra a vasúti áruszállításnak alig több mint 1 százaléka a személyszállításnak pedig 3 százaléka jut.

Az öreg felépítményű vonalakat részben most, részben a következő ötéves tervek idején fel kellene újítani, amire legalább két és fél milliárd forintot kellene költeni. A közérdeklődésre számot- tartó témát a miniszter így folytatta: – Ha ezeket a vonalakat felújítanánk, újabb 30-50 évre állandósítanánk a mai helyzetet, hogy úgy mondjam, drága pénzen konzerválnánk azt, ami már régen idejét múlt. Ugyanakkor a közutakat a kis forgalmú vasútvonalak által ellátott területeken is ki kell építeni. Ha tehát nem avatkoznánk közbe, nagy költséggel párhuzamos és rosszul kihasznált közlekedési kapacitások keletkeznének. Ügy gondolom, hogy ekkora luxust nem engedhetünk meg magunknak. Hasonló a kis forgalmú vasútállomások problémája is. Normál nyomközű vasúthálózatunkon több mint ezer állomás átlagosan hét kilométerre van egymástól. Ezek felén, mintegy ötszáz állomáson az összes áruforgalom még a napi három teherkocsit sem éri el. Ezek karbantartása és felújítása ugyancsak nagy összeget emésztene fel.

### **Előtérben a körzetesítés**

A probléma korszerű megoldása az úgynevezett körzeti állomás-rendszer, amelynek fokozatos kiépítését a koncepció előírányozza. Ha a következő 10 -12 év alatt a legkisebb forgalmú 500 állomáson az áruforgalmat megszüntetjük, a vasút áruforgalmának csak 5-10 százaléka kerül át más állomásra, de ezzel megnyitjuk az utat a korszerű vasútfejlesztés számára. A körzetesítés révén nyerhető előnyöknek természetesen van bizonyos ellentételük: megnő az áruk egy részének közúti fuvarozási távolsága. Az áruforgalom koncentrációja azonban elősegíti a gépjárművek jobb kihasználását, az önköltség csökkentését.

A felszólaló hangsúlyozta, hogy a számítások szerint a jelenlegi ár- és tarifaarányok mellett sok helyen az utasok és a fuvaroztatók kedvezőbb helyzetbe kerülnek, bár az is igaz, hogy más üzemek számára többlet- költséget okoz. A tárca méltányosnak tartja, hogy az ér-

dekelték részére – különös tekintettel a mezőgazdasági üzemekre – átmeneti díjkedvezményt nyújtsanak. A kedvezmény ideje [vált] – amely általában három év lesz – az érdekeltek; a munkába járó dolgozóknak és tanulóknak, valamint a rendszeres árufuvaroztatóknak módjukban lesz, hogy életkörülményeiket, gazdálkodásukat az új helyzetnek megfelelően alakítsák ki.

A közlekedéspolitikai koncepció megvalósításának – a politikai, műszaki és gazdasági előfeltételek megteremtésén túl, vannak jogi vonatkozásai is – folytatta ezután a miniszter. - Szocialista jogalkotásunk az 1960-as évektől megkezdte a régi jogszabályok felülvizsgálatát, új jogszabályok alkotását.

A beterjesztett vasúti törvény- javaslat törvényerőre emelésével régi hiányt pótolunk, ugyanis a vasutakra vonatkozó alapvető rendelkezéseket átfogóan tartalmazó törvény a felszabadulása előtt sem volt. A fuvarozási tevékenységre vonatkozó jogszabályoktól eltekintve a vasútra vonatkozó jogszabályok jelentős része elavult, még a kapitalista időkből származik. Más részük, amely ma is korszerűnek nevezhető, csak részletszabályozásokat tartalmaz. Ezért vált szükségessé az egységes, a szocialista társadalmi-gazdasági rend, a technikai fejlődés Igényeinek megfelelő vasúti törvény kidolgozása.

### **Új vasúti törvény**

A beterjesztett vasúti törvény- javaslat – amely 4 fejezetből áll – a vasutak irányításával, létesítésével, átalakításával kapcsolatos rendelkezései mellett foglalkozik az állampolgárok jogait érintő kérdésekkel; és a közforgalmú vasutakon kívül a saját használatú vasutak kérdéseit is rendezi, összhangban a közlekedéspolitikai koncepcióval; lehetővé teszi egyes kis forgalmú vasútvonalak forgalmának nép- gazdasági érdekből való beszüntetését, illetőleg átterelését. Intézkedik a törvényjavaslat a vasút dolgozóinak fokozott büntetőjogi védelme, társadalombiztosítása, egészségügyi ellátása, utazási és szállítási kedvezményei tárgyában is. Ezek a rendelkezések a vasutas dolgozók nehéz, felelősségteljes munkájának elismerését kívánják szolgálni. Az új törvénnyel a magyar közlekedési rendszer gerincét képező vasúti közlekedés területén felmerült és jogi rendezést igénylő kérdések szocialista szellemű, időálló szabályozását kívánjuk elérni.

**Tisztelt országgyűlés!**

Amíg a vasúti törvényjavaslat - céljának megfelelően - szigorúan megfogalmazott jogszabályszöveg, amely a stabilitást, a jogbiztonságot szolgálja, addig a közlekedéspolitikai koncepció nem kíván merev tervezet lenni. A koncepcióban meghatározott elvi célkitűzések, fejlesztési tendenciák, a megvalósításra váró műszaki, technológiai és szervezési elgondolások végrehajtásában, ütemezésében alkalmazkodni kell a népgazdaság általános fejlődéséhez. A konkrét tennivalók az állami tervekben fognak majd megjelenni és a közlekedési ágak, vállalatok fejlesztő tevékenységében realizálódni. Felmérhetetlen jelentősége lesz azonban annak; hogy a közlekedésfejlesztés tervezésében és megvalósításában biztos iránytű lesz a kezünkben, olyan koncepció, amelyet a párt és a kormány magáénak vall és most az országgyűlés, általa pedig országunk népe is elfogad és támogat.

**6. 6. A Kálnoki Kis Sándorral 2018. március 2-án Budapesten készített interjú szövege** <sup>201</sup>

**Balogh László:** Itt vagyunk Kálnoki Kis Sándornál Budapesten, a hetedik emeleti gyönyörű panorámás kilátású lakásán s beszélgetünk vele Debrecen közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról. Ön hogyan kapcsolódott be az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció végrehajtási mechanizmusába?

**Kálnoki Kis Sándor:** A kérdésre azért tudok válaszolni, mert az '68-as koncepciót én ismerem. Tekintetben arra, hogy még a Műszaki Egyetem tanársegéd koromban bizonyos előmunkálataiban még ebben is dolgoztam, de én gyakorlatilag nem abba kapcsolódtam be, hanem tanársegédként, megszületvén már a fiunk és albérletbe laktunk Budapesten. Akkor helyezték Debrecenbe 1966 elején Pongrác Pált, aki adjunktus volt előtte a Városépítési Tanszéken Debrecenbe főépítésznek, egyébként a tanszékvezetőnek professzora volt ugyanakkor miniszterhelyettes volt az építésügyben. A Pongrác Pali keresett meg engem, -akivel sokat dolgoztam együtt pályázatokat csináltunk, városrendezési pályázatokat, ő az építészet(it)-, én a közlekedést, hogy jöjjenek le, mert meg kéne csinálni a közlekedésfejlesztési tervet, a rendezési terv

---

<sup>201</sup> Riporter: BALOGH LÁSZLÓ. Szövegre fordította: BALOGH TAMÁS ZOLTÁN

részeként. Építésze van, Szokolay Örs<sup>202</sup>, kell neki egy közlekedési tervező. Én először nem akartam lemenni, de végül is megérkezett a Tervező Vállalat igazgatójával, és a döntőérv az volt, *(hogy)* a Libakertbe a Viola utcában kaptam egy kétszobás lakást és ez a kétszobás lakás elég vonzó volt ahhoz, hogy lemenjek. Én tulajdonképpen, a '68-as közlekedéspolitikai koncepcióhoz nekem ilyen értelemben nem volt közvetlenül közöm, mely a Városrendezési Tervben a közlekedésfejlesztési terv elkészítése mellett egyéb közlekedési munkarészeknek, kivitelezési tervek készítésére szerződtem a Debreceni Tervező Vállalathoz.

**Balogh László:** Az Ön nevét Debrecenben szervesen összekapcsolták ezzel a ténnyel, amit az előbb beszéltünk, amiről manapság sokan csak a negatív dolgokra emlékeznek, miszerint 5db egyvágányú villamosvonalat szüntettek meg, annak ellenére, hogy Szegeden a mai napig él és virul az egyvágányú villamosközlekedés. Sok debreceni ember szemében így Ön a közlekedés-ellenes (koncepció) egyes számú közellensége. Helytörténeti kutatás során viszont megtudtuk, hogy már 1960-ban Debrecen város vezetője határozatot hozott arról, hogy az egyvágányú villamos vonalakat megszünteti, de a Csapó utcai vonalat *(a 6-os villamos vonalat)* viszont kétvágányúsítva megtartják úgy, hogy a vonalat a Csapó utcai áttörésen viszik tovább. Ennek a határozat előkészítését a kedves édesapja, akit szintén Kálnoki Kis Sándornak hívtak, végezte el, figyelembe véve az UVATERV 1959-es felmérése alapján készült tanulmánytervet, amit Debrecen város felkérésére készítettek el. Kicsit ugorjunk vissza '68-ra! Önnek ebben a munkában csak végrehajtó szerepe volt, vagy az Ön tanácsait meg is fogadták, esetleg teljes mértékben elfogadták? Érvényre tudta juttatni az elképzeléseit, mely Ön szerint teljesen reális lehetett?

**Kálnoki Kis Sándor:** Ennek a rendezési tervnek a keretében a közlekedésfejlesztési terv maga a korábbiaktól eltérően sokkal megalapozottan készült. Tekintettel arra, hogy mód volt rá és finanszírozás is volt rá, egy teljes körű forgalom felmérés volt Debrecenben. Teljes körű közúti forgalom felmérés. A kiküldött lapokat kitöltötték a gépkocsivezetők, nappal a város határába bejövő forgalmat megállítottuk, hogy az *(úti)*célját megismerjük. Egy napig egy teljes körű felmérés volt és ugyanez megtörtént másik napon. Pontosabban két napon, egy munkanapon, tehát amikor a hivatásos forgalom is megvan és egy hétvégén, vasárnapon, amikor az

<sup>202</sup> SZOKOLAY ÖRS építészmérnök (Budapest, 1931. IX. 14. – Debrecen, 1974. VIII. 9.)

egyéb forgalmat is felmértük. Egy teljes körű felmérés volt, nem a villamoson számolva, nem az autóbuszon számolva, hanem körzetből körzetbe. Debrecen föl volt osztva 80 körzetre, aztán összevonva szerepelt, így ismertük a forgalmi igényt. Akkor számítógépes módszerrel a meglévő hálózatra és az elképzelt hálózatra számítógépes módszerrel terheltük a forgalmat, valós forgalmat terheltünk rá, amit ellenőrizve tudtunk azzal, ahogy ezzel a felméréssel egyidejűleg magán a villamoson is volt keresztmetszeti forgalomszámlálás, megnéztük, hogy a gép az hozza ki, amit ténylegesen számolt. Ebből készítettünk előre becslést úgy, hogy a rendezési tervben (*már*) meg volt, hol lesznek új lakótelepek, hol lesznek új lakások stb. ebből csináltunk előre jelzést.

Mivel a tervek úgy néztek ki, (utólag már nem biztos, hogy Debrecennek igazán jó volt) a lakóterületi fejlesztés döntően az északnyugati városrészben, vagyis a kertekben (Vénkert, Újkert, Sestakert, Libakert), ezen lesznek a fejlesztések. A Libakert akkor már megvolt (én is ott laktam), ezek meghatározták, milyen forgalom fog kialakulni, ezt még az előre becslésből ismertük. Most ebből az derült ki, hogy a Csapó utcai volt a legerősebb forgalmú villamos - ezt nem vitatom - a többinél egyértelmű volt, egyrészt az egyvágányú villamosnak a fenntartását nem tartottuk értelmesnek, mert akadozó a közlekedés, bármi van, ez a két állomás menti kitérés meg mit tudom én, nagyon kicsi a kapacitása. Kisebb a kapacitása, mint egy normál autóbusz viszonylatnak. Az egyvágányú villamosnál azt akartuk, hogy kétvágányú villamos legyen. A kétvágányú villamosnak viszont a forgalmi igénye nem volt meg, mert az a forgalmi (*mennyiség*), ami nagytávlatban – akkor mi a '68-ra, '90-re, 2010-re és 2040-re becsültük előre a forgalmat – 2010-ig nem jött ki, az a forgalom mennyiség, amelyik felelet lett volna arra, hogy kétvágányú villamos kapacitása (*megfelelne ennek*).

Vizont a beruházás drága, tehát ha nincs kihasználva, akkor nyilván ma se építené(k) meg, mert az Unió nem adna rá pénzt, az Unió a megtérülést nézi, a megtérülés teljesen irreális volt, s ezért javasoltuk azt, hogy helyette trolibusz hálózat legyen. (**B.L.:** Ez újdonság, hogy trolibusz!) Idáig vállalom a felelősséget! Azt, hogy ebből autóbusz lett, arról már nem én tehetek! (**B.L.:** Így már teljesen más a leányzó fekvése, ahogy szokták mondani.) Azért, mert a trolibusz viszonylat megfelelő sűrűséggel bőségesen elég volt hosszú távon is elég lett volna, később csuklós trolikkal (*pedig*) véglegesen.

**Balogh László:** Főleg ismerve a Debrecenben ma is járó trolikat, hogy ha olyan forgalmi helyzet van, lehúzva az áramszedőjét és rendes autóbuzsként is közlekedik.

**Kálnoki Kis Sándor:** A trolinak nem kell pályákat építeni, csak felsővezeték kell és a trolibusz hálózattal nem csak azt akartuk elérni, hogy a meglévő 6-os, 4-es villamost helyettesítsük trolival, hanem úgy csináltuk meg a hálózatot, hogy az ott is meg legyen, ahol nincs villamos, tehát magyarul az ellátást területileg bővítsük inkább trolibusszal, mintsem egyes helyeken kiépítsünk nagy kapacitást, ahol nincs kihasználva. Ezért volt az, hogy a trolibusz átkerül ezekre, a Széchenyi utcán keresztül a Tócsóskertig, Szoboszlai úton keresztül ugyan csak odáig, tehát kiterjesztettük a tömegközlekedési hálózatot, az elektromos, tehát a kötőtpályás közlekedési hálózatot trolibuszként. Inkább szélesíteni akartuk az ellátást, mint néhány helyen nagy kapacitást létrehozni.

**Balogh László:** Így más az egész dolog! Abban esetleg tud-e válaszolni, hogy a villamos vonalak megszüntetése miatt olyan ütemben vagy sorrendbe történt: 1970-ben: 3,7-es villamosvonal 1971-ben a 6-os 1973-ban az 5-ös és 1975-ben a 4-es?

**Kálnoki Kis Sándor:** Ehhez semmiféle ütemezést nem adtunk, egyébként speciál a 3-as és a 7-esnek a forgalma az tényleg nagyon kicsi volt, egyszerű autóbusszal pótolni lehetett. Sokkal gazdaságosabb volt, mert olyan távol volt az egyenirányító teleptől, -a Blaháné utcától- messze volt, nagy veszteségekkel tudott dolgozni. Így volt megoldható, ez az üzemeltetési költségben jelenik meg, de akkor is a város (*vesztesége*), mert költséget is, a menetdíjat az utas fizeti meg így-úgy-amúgy, tehát a gazdasági megfontolások (*oka*) az volt, hogy előtte nyilvánvaló, hogy azt a kettőt kell megszüntetni. Tehát a külsőket, a távolikat.

De mi sorrendben nem gondolkoztunk, valamilyen ütemben, ahogyan a trolibusz hálózatot ki lehetne építeni, (én '69-ben eljöttem Debrecenből és a VÁTI-ban dolgoztam tovább). '99 és 2005 között sok munkám volt Debrecenben, többek közt újra a Közlekedésfejlesztési Terv, amikor a 2-es villamos, amit szintén sokat átkoznak. 2-es villamost akkor találtuk ki (*hogy*), ne két pöfögő nagysűrűségű csuklós autóbussz járjon be arról a területről, hanem egy megfelelő kapacitású kétvágányú villamos (*kell oda*), mert oda már kellett a kétvágányú villamos kapacitása. Tehát mi sorrendet nem állapítottuk meg, ha rám lett volna bízva, akkor biztos a Csapó utcait (*villamost*) hagytam meg utolsóinak, mert az volt a leginkább kihasznált.

**Balogh László:** Akkor ugorjunk egy nagyot! A mostani 2-es villamos, ami tudniillik, hogy ez a harmadik 2-es villamos Debrecenben, az első ugyanis 1933-1948 között a Nagyállomás –

Nagyerdei fürdő; a második a Nagyállomás – Kisállomás között 1956. április 1-30. között közlekedett. Ennek vágánya 1985-ig iparvágányként funkcionált. A megszüntetés oka, hogy 20 percenként járt. Önt inspirálták arra, hogy ebben az irányban gondolkozzon a villamos kiépítésében, mert ha úgy nézzük, hogy egy ideig közös vágányon megy az 1-es villamossal, *(s utána elágazik)*, így ez a villamosvonal lehetne az 1A, vagy 1Y viszonylat is. Miért nem megy a villamos kelet-nyugati irányban?

**Kálnoki Kis Sándor:** Most arról volt szó, hogy megint csak a részletes tömegközlekedési vizsgálatok alapján kiderült, hogy létezik két nagysűrűségű csuklós járat az északi területről, a 31-es és 32-es járat az északnyugati területről a városközponton keresztül *(szállítja az utasokat)* az állomásra. Ez a kettő forgalmi igénye elérte egy kétvágányú villamos kapacitását. Az én távlati elképzelésem az volt, le van írva, de a tervben nem jelent meg, mert az távlati volt, hogy gyakorlatilag két párhuzamos villamos vonal épüljön ki Debrecenben, észak-déli irányban, az egyik a jelenlegi, a másik, ami most épült a 2-es villamos végig a Dózsa György és a Csemete utcán, de tovább a nyugati áttörésen keresztül szintén le az állomásig. Tehát párhuzamos, két párhuzamos, ez volt az alapgondolat. Majd mindjárt válaszolok, hogy kelet-nyugati irányban miért nem. Ez is a kapacitás kérdése. Na, most ebből rendelkezésre állt szabad területként megvalósíthatóan anélkül, hogy szanálást igényeljek.

Egyáltalán nem igényelek szanálást, megvalósítható volt úgy, hogy az 1-esen elindulok és a Hunyadi utcán keresztül megcsinálom az északi ágát ennek a végleges ágnak, és ezért ezt most 2-esnek hívják, lehetne 1A-nak is hívni, ez nem vitás, azt akkor sokan megkérdezték, hogy miért nem a régi 5-ös, a nyulasi, a Böszörményi úton megy. Megmondom! A villamos a lakosságot szolgálja, a lakóterületet. A Böszörményi útnak a nyugati oldalán kisvárosi lakások vannak, egyedül a mezőgazdasági Agrár Egyetem ott egy tételt képvisel, de az gyakorlatilag ez a villamos megközelíti, mert viszonylag közel van a bejáráshoz, a kanyarhoz.

Tehát én azt mondtam, hogy tegyük a következőt: tessék ránézni a térképre, nyugatról Böszörményi út, alapvetően közúti vonal. Megfelelő közúti kapacitás, ami a 35-ös főút, közepén húzok egy vonalat, ami ugyan még közúti kapacitás, el is veszek, de tömegközlekedési vonal. Következik az Egyetemi sugárút befelé, alapvetően közúti vonal, következik a Péterfia, Simonyi út: tömegközlekedési vonal, és hát kicsit kitekerve a Csapó utca, Kassai út: megint közúti vonal (ahol trolibusz is van). Tehát: közút, tömegközlekedés, közút, tömegközlekedés, az utak funkcióját különböztessük meg, hogy ne zavarjanak.

Ez volt az alap, hogy azért tettem ide és egyben azért ide, mert mind a két oldalon hús van, ahogy mi mondjuk a szakmában, tehát közvetlenül a lakosságnak nem kell hosszát gyalogoljon, mert 200 méteren belül mindenki elérje a megállót. Na, most miért nem gondolkoztam villamosban, kelet-nyugati irányban? Hiába húzok meg vonalat, nincs rajta kapacitás, nincs rajta hús és nincs forgalom rajta. Tehát azt viszont trolibusszal vagy autóbusszal kell ellátni, a másik lényege a város tömegközlekedésébe, hogy mindegyik, ha lehet legfeljebb 500 méterre belül elérje a megfelelő sűrűségű, tömegközlekedési megállóhelyet. Ott viszont ahol ez ritkább és kisebb, busszal kell ellátni, mert az a kapacitás is elegendő, illetve azt a kapacitást lehet olyan sűrűséggel járatni, azt a dobozt, hogy sűrűség is legyen, nem csak, hogy viszonylat.

**Balogh László:** Mert azért építik a villamos vonalat, hogy egyszer visszajöjjön az ára. Köszönjük a beszélgetést!

Kiegészítő az interjúból (a 19 perc után):

**Kálnoki Kis Sándor életrajza:**

Édesapám Kolozsváron érettségizett, ott Vargyasan, [Székely-]Udvarhelyen túl született az Erdővidék innenső végén. Édesanyja tanítónő volt, apja nagyon korán meghalt, 9 éves volt. Leérettségizett a Kolozsvári Unitárius Gimnáziumban, de az akkori román kurzus szerint az érettségin románból meghúzták, ezért nem tudott egyetemre menni. Ezért felszállt a Nagyvárad-Szalontai vonatra, amely egy szakaszon átment magyar területre akkor még, és ő szépen lelépett a vonatról. Vagyis disszidált Magyarországra, ahogy a bátyja is. '28-ban leérettségizett a pesti István Gimnáziumban és beiratkozott a Műegyetemre. Elvégezte az egyetemet, '32-ben végzett, egy évig katona volt, akkor ezzel járt, a világválság után vagyunk, állás nincs.

Nem tudott elhelyezkedni, végül rajzoló volt az Állami Nyomdában, rokoni kapcsolat révén így kapott állást, hogy egyáltalán valami pénzt keressen. '35-ben végül fölvtették az Állami Földméréshez, mint geodétát az Állami Földmérési Hivatalhoz (akkor Állami Háromszögelési Hivatal). Akkor azért vettek föl embereket, újakat, mert akkor indultak meg már a bécsi döntések, ezek már a levegőben lógtak. A Magyar Háromszögelési Hálózathoz az új területeket

már most mérték be, hogy hozzá lehessen kapcsolni. Ezért került Debrecenbe, így kerültünk Debrecenbe, ahol fogalmam sincs egyébként, addig hol lakott, ameddig biztos albérletben. Amíg végül még csak tiszteletdíjas volt, bármikor kirúghatták volna, és ami után véglegesítették 1935 végén, akkor vett el édesanyámat feleségül. '36-ban volt az esküvőjük, és akkor hozta ki Erdélyből, akivel már 9 éves ismeretségük volt. Így születtem én meg Debrecenben, 1937-ben, és amikor mondtam, hogy székely vagyok, mindig apám mondta: Te fiam, már csak ágyék székely vagy! 1941-ben ment át a városhoz, anyám megunta a cigányéletet, hogy egész nyáron kint terepen mért, éjjel meg dolgozott bent. Akkor születtem valóban, Fazekasban érettségiztem.

**Balogh László:** „B” kategóriás zongorista már akkor lett, amikor mérnök volt?

**Kálnoki Kis Sándor:** A konzervatóriumot akkor végeztem, amikor érettségiztem. Komolyzenész akartam volna lenni. Zongoráztam, klarinétoztam és doboltam... Zongorából zárókoncertet akartam tartani. Hernádi Lajos meghallgatta még jóval a koncert előtt az anyagomat és nem javasolta, hogy az érettségivel egy időben legyen a felvételi a Zeneakadémián. Várjak ki egy évet és garantálja, hogy jövőre fölvesznek.

**Balogh László:** Miért nem lett komoly zenész és hogyan hajlott el a mérnöki pályára?

**Kálnoki Kis Sándor:** Édesapám biztatására a zenei pálya helyett a mérnöki pályát választottam, mivel mindkét helyre be volt adva a felvételi kérelmem, tehát a Zeneakadémiára és a Műegyetemre is.

**Balogh László:** Megbánta, hogy nem maradt zenésznek? Szerette a munkáját? Örömet is lelte a munkájában?

**Kálnoki Kis Sándor:** Szegény apám haláláig mindig megkérdezte: Ugye nem bántad meg? Mert neki is volt egy kis lelkiismereti problémája, mert ő csinált belőlem mérnököt és nem én. Mindig azt mondtam neki: Nem tudom, mert a másikat nem próbáltam meg, de bevallom, hogy nem bántam meg!

Én csak olyat vagyok hajlandó csinálni, amit szeretek. Nem véletlenül, hogy ma is dolgozok a szakmában. Törökbálintnak, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztőnek. Ma is ők keresnek meg tanácsadói szerződéssel, tehát ma is dolgozok. Érdekesség: nem szeretek unatkozni a munkahelyemen. 1975-ben lettem igazgató a VÁTI-ban. 1987-ben arra jöttem rá, hogy unatkozom az irodában, és rutinból, reflexből csinállok minden. Megpályáztam a fővárosi főépítési állást, mert meguntam azt, amit csináltam, olyat akartam volna csinálni, amiben van új. Az állást nem nyertem meg, mert neki posztgraduális, szakmérnöki, városrendezés, városgazdálkodási diplomám van és nem építész diplomám.

Derzsi András közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter meghívására 1989-ben fogadtam el a miniszterhelyettesi vagy helyettes államtitkári posztot. Nem vagyok se vasutas, se közutas. Mit keresek én itt? Mire a miniszter mondta: „*Azért kellesz, mert területben gondolkozol!*”

(33:37/36:40 - 40:00): Visszatérés a debreceni közlekedéspolitikába:

**Kálnoki Kis Sándor:** Amikor arról beszélünk, hogy miért nem hagytam az egyvágányú villamost, azért mert ki akartam terjeszteni... nem akartam oda pénzt beleölni, (*inkább*) az egész város legyen ellátva tömegközlekedéssel, ne csak a hagyományos, megszokott irányban.

**Balogh László:** 1960-ban a fő érv az volt, hogy már akkor szüntessék meg az egy vágányú villamos vonalakat, mert az UVATERV 1959-ben csinált egy felmérést. Idézem: az akkori autóbusz viszonylatok 5 410 000 utast szállítanak évente. Már szinte ugyanaz az álláspont volt akkoriban is, mivel egy teljesen új vágányú villamos vasúti pálya kiépítése abban az időben 26,2 millió forintba került. Viszont a Csapó utcai vonalra nézve ugyanazon a helyen egy autóbusz forgalmi telephely kialakítása mellett és 17 db autóbusz vásárlással 11 millió forintba kerül, vagyis a fele árba. Melyik volt a gazdaságos akkoriban?

**Kálnoki Kis Sándor:** Csak kétvágányú villamos szabad csak építeni. Az csoda, hogy Szege-den működik az egyvágányú villamos, de azért (ez) nem villamos, mert annak nincs kapacitása. A kétvágányú villamos az villamos, de a kétvágányú villamos kapacitása akkora, amekko-ra ott a távlatban vett forgalom a felét sem érte el. Meg kell építeni, a kétszer annyiba kerülhet,

ha akkora a forgalom. Ha nincs akkora forgalom, akkor fölösleges befektetni a pénzt. Tehát az igény nem volt meg a kétvágányú villamos(*ra*), közelében nem járt az igény, nem csak az aznapi felmérés szerint, hanem előre becsülve sem.

**Balogh László:** Ha már a mostani 2-es villamos... Amikor felkérték Önt a megtervezésére...

**Kálnoki Kis Sándor:** Azt nem én terveztem bocsánat! A rendezési tervet csináltuk újra 1999-től 2001-ig, egy másik tervezővel, nem a Szokolay Örssel, Molnár Attiláékkal. Engem kértek meg, ismertek, VÁTI-sok voltak. A VÁTI nyerte meg a tendert,-a debreceni rendezési tervet-1998-ban. Ők úgy pályáztak, hogy engem meg kértek, mert tudták, hogy Debrecen ismerem, mint a tenyeremet. Ők kértek meg, hogy a közlekedési részbe szálljak meg, mint Kálnoki Kft.. Pályáztam velük a rendezési tervbe, megnyertük és így csináltam meg másodjára is a rendezési tervet. És ennek a tervezésnek a keretében újabb forgalmi vizsgálatokat csináltunk (amit KTI csinált), ezekből a forgalmi adatokból levezetve jött ki, hogy a két darab, párhuzamosan futó csuklós autóbusz helyett meg van az igény arra, hogy érdemes és megéri és hatékony kétvágányú villamos kiépíteni, amit akkor nem lehetett kiépíteni, csak a Hunyadi utcától északra.

## **6. 7. Utoljára: a villamos – Teljes cikk szövege a Hajdú-Bihari Naplóból<sup>203</sup>**

### ***Hétfő este: a legendás 26-os kocsi***

Miért is tagadnánk a nosztalgiát, hétfőn este valamivel fél 11 után utolsó útjára indult a „*Csapó utcai*” villamos. A tízes évekig kell visszamennünk, hogy valamit megértsünk ebből a nosztalgiából. „*A lóvontatású vaspálya átépítésében oly igen jeleskedtek, hogy az már a minden nap villamosvasútként elindulhat...*” Ez volt? Ez volt. Debrecen ez a világnak, a világ szerencsésebb városainak utána eredő város, akkor büszke lehetett: „*Városunk villamos közlekedésű kocsijai Európában a legmodernebbek...*” A mai embernek nehezen elképzelhető, hogy milyen is volt az 1910-es években ez a „*legmodernebb.*”

---

<sup>203</sup> HAJDÚ-BIHAR MEGYEI NAPLÓ 1971. VI. 1.

– *„Kérem szépen, a peronon öten állhattak, no persze velem együtt”* – meséli most Farkas László, a hajdani villamoskalauz és -vezető.

– *„Ha a kocsi megtelt, lecsaptuk a táblát, hogy megtelt. Aki meg utazni akart, az várhatott...”*

Nem szándékom, nem is dolgom, hogy a hajdani villamost dicsérjem, a Csapó utcai villamosról én is maradtam le. Igaz, nem a tábla miatt, hanem mert a *„megtelt”* a teljesen megtelt lépcsőt jelentette. És most ez a vonal, ez a villamos búcsúzott. Napi 30-40 ezer utast szállított a jó öreg hatos, amely tegnapelőtt este immár véglegesen megszűnt. Az első járat 1911. március 16-án délután 14 órakor indult. Átvészelt két háborút, megélte egy város építési forradalmát. Az új arcot kereső város az, amely e régi járat vesztét követelte. 1934-ben a Köztemetőig hosszabbították meg a 6-os villamos vonalát. Bakó Józsi bácsi, 83 éves nyugdíjas, a hajdani villamosvasút kalauza és kocsivezetője meséli:

– *„Olyan nekem ez a járat, mintha a magam régi életét látnám...”*

Farkas László történetet mesélt erről a villamosról:

– *„Kimondhatatlanul boldog voltam, amikor megjöttek ide a csodálatos villamosok. Két napig dolgoztam. Akkor elvittek katonának...”*

Pirsánszky László és Hegedűs József nyugdíjasok is ott álltak hétfőn este az utolsó kocsi indulásakor:

– *„Kimegyünk még egyszer...”*

– *„A mi időnkben nem is volt bérlet...”*

Három kocsi járt az ő idejükben. Három kocsi egyenként 65 utassal. Ma öt szerelvény 400-400 utast vitt.

– *„Kezdetben fehér kesztyűt hordtunk... Aztán egyre többen lettek... Már mint az utasok lettek többen...”*

A villamost kinőtte a város. Gyorsabb, jobb közlekedés kell. Az új lakótelepek, napjaink sürgetős életformája követel. Az utolsó járat indulása után már bontani kezdték a felső vezetéket. Mégis: szép hogy a vállalat nyugdíjasai találkozót adtak egymásnak az utolsó járat indulásakor. Még szebb, hogy a szakszervezeti bizottság vendégül fogja látni őket, s ajándékkal kedveskedik nekik. De nem csak a nyugdíjasok álltak a járdaszegélyen az indulásra kész utolsó villamos mellett. Varga Lajos, aki a Szabadság útján lakik, visszajött ezzel az utolsó kocsival, hogy aztán majd taxival menjen haza.

– *„Még egyszer végigutazom...”*

Csige Olga, Szabó László és Borók Imre tizenévesek, a Zalka Máté klub tagjai.

– „*Sose utaztunk itt, de ezen az utolsó járaton egyszer végigmegyünk...*”

A vállalat is készült a búcsúzásra, utolsó járatként a kicsinosított „*legendás*” 26-os kocsit indult. 1911-ben Európa egyik legmodernebb villamoskocsija volt. És a kalauz – ezúttal – aláírásokat is adott a jegyre. Farkas Laci bácsi, a híres kalauz itt utoljára árusított jegyet, azon a vonalon, ahol hajdan vezető és kalauz is volt. S mire ezzel az utolsó járatral a Vörös Hadserg útjáig végigértünk, az emlékek is elfogytak. A kocsik mellett már ott álltak a szerelők, s mire reggel lett, a Csapó utca elején már nyoma sem volt a régi villamosvezetéknek.

### **Kedd reggel: új Ikarus**

S hajnalban meglestük a születést. Három új autóbuszjárat vállalta magára a villamos hajdani dolgát. 4 óra 30 perckor a Rózsa utcán a várakozókkal a villamost sajnálgattuk. Arról beszélünk, hogy a busz mégis drágább... Aztán a végállomáson arról, hogy a busz mégis gyorsabb. Láttuk a busz indulását, láttuk az érkezését, s útközben – visszafelé – meg is előztük ezt az első járatot.

– „*Hát kérem ez azért gyorsabb*” – mondta Szabó István. Nagy Istvánné a ruhagyár dolgozója is az időt dicsérte. Az időt, amelynek minden része drága... És még Kovács Erzsébet is, aki induláskor a villamost sajnálta, rábólintott a véleményekre:

– „*Hát igen...*”

Hát igen. A város kinőtte már a régi villamost. Az új gyorsabb, és az első reggel tapasztalatai alapján reméljük, hogy kényelmesebb is. Nem véletlen, hogy a villamos búcsújához eljöttek a Debreceni Közlekedési Vállalat vezetői. A premierhez, a buszok indulásához felvonult a Volán vezérkara. Szeretnénk hinni, hogy a jól sikerült premier után sem kell majd panaszos levelekről írni. A figyelem, amely a búcsút és a premiert egyaránt jellemezte, mindönk öröme „odafigyeléssé”, folyamatos figyelemmé, egy naponta 30-40 ezer embert érintő állandó gond értésévé kell, hogy legyen. És akkor szép volt a búcsú. És jó a premier.

Bartha Gábor és Iklódy János riportja (1971. június 1.)

**6. 8. Az 54/1960. V. B. sz. határozat létrejötte (rövidített változat) <sup>204</sup>**

1960. február 16. ülés

Helyszín: Városi Tanácsház

Tárgy: a városi tömegközlekedésfejlesztési tervének megtárgyalása

Hozzászólások:

**Tardi Tibor V. B. tag:** megállapítása szerint az autóbuszközlekedés költségesebb, a lakosság szempontjából is drágább. Jó lenne, ha a városi Tanács átvénné az autóbuszközlekedést, de csak akkor, ha az nem jelent plusz költséget. Szeretné, ha a villamos- és autóbuszközlekedés egy kézben lenne, és ha a Csapó utcai villamosvonal kétvágányú lenne.

**Tugyi István V. B. tag:** Szükségesnek tartja az egységes tarifarendszert, szeretné, ha a Csapó utcai villamosvonal kétvágányú lenne.

**Dr. Kónya István V. B. tag:** az autóbusz közlekedés átvételére nem lehet rövid határidőt szabni, szeretné, ha a Csapó utcai villamosvonal kétvágányú lenne.

**Ivács Béla KPM. Autóközlekedési Főosztályvezető:** A helyi autóbusz közlekedési részleg városi kezelésbe való vételét nem tartja indokoltnak az Autóközlekedési Vállalat egységének megbontása miatt. A Városi Tanács nem tudna mit kezdeni vele, ha 16 autóbuszt adnának nekik, ezzel nem oldanák meg a helyi közlekedés gondját. A V. B. akkor járna el helyesen, ha hagyja a Minisztérium által az Autóközlekedési Vállalatot fejleszteni, s majd visszatérni a problémára.

**Jávor Nándor V. B. elnök:** a tömegközlekedésfejlesztési tervvel egyetért, de az anyagi feltételek hiányoznak. Azt javasolta, hogy a V. B. maradjon a villamosközlekedés mellett. A Csapó utcai vonal kétvágányusítását akkor lesz érdemes megvalósítani, ha a Csapó-kanyar áttörése megtörténik. A KPM. soha nem zárkózott el az autóbuszközlekedés helyi kézbe adásától,

---

<sup>204</sup> MNL. HBML. XXIII. 102/a. 23. k.

de a szükséges feltételeket a város nem tudta biztosítani. 56 db. autóbusz beszerzése és üzemeltetése javítaná a tömegközlekedést.

**Tóth László rendőrszázados:** a Csapó utcán az autóbuszforgalom közlekedésrendészeti szempontból nem valósítható meg a Csapó utcai piac, az útburkolat minősége és a Csapó-kanyar szűkössége miatt.

**Szalmári Ferenc a DKV igazgatója:** Debrecenben a villamosközlekedés 68 %-ban van kihasználva és sokkal gazdaságosabb, mint az autóbusz.

**Adonyi Károly az UVATERV tervező mérnöke:** Az egyvágányú villamosközlekedés manapság nem korszerű, a kapacitása is túl van terhelve. Ennek rendbehozására nem szabad költeni. Addig viszont, amíg kétvágányú villamosvonalat építenek, tenni kell valamit. 40 db autóbusz 2-3 évig való forgalomba állításával áthidalható lenne az idő, amíg a kétvágányú villamosvonalat kiépítik.

**Fáskerti Sándor a KPM villamosközlekedési osztály vezetője:** a Csapó utcán az elhanyagolt egyvágányú villamosvonal elégtelen közlekedést eredményez. Megoldás lenne, ha a KPM. előre biztosítaná a város számára az odaigért autóbuszokat, amikkel a villamosvágány építése alatt zavartalanul le lehet bonyolítani a tömegközlekedést. Szabó Dezső mérnökkel vitába száll. Szerinte vasvázás villamoskocsikat kell beszerezni.

**Ivács Béla KPM. Autóközlekedési Főosztályvezető:** Ha a város megoldja a Csapó utcai piac problémáját és az autóbuszforgalmat is engedélyezik a Csapó utcán, akkor a KPM. segít a szükséges autóbuszok már 1961-ben történő beszerzésében.

**Erdőhegyi György a Közlekedés- és Közlekedésepítési Tudományos Egyesület főmérnöke:** javasolja, hogy a V.B. fogadja el a tömegközlekedésfejlesztési tervet. Megjegyezi, hogy a város a következő 10 évben rohamosan fog fejlődni, a villamosközlekedés mellett szavaz. Míg az új villamospályát építik szükség lesz az autóbuszközlekedésre. Szükségesnek tartja az egységes tarifarendszer bevezetését.

**Tóth László rendőrszázados:** a Csapó utcán az autóbuszforgalom közlekedésrendészeti szempontból nem valósítható meg. Nem engedélyezi a pótkocsis autóbuszok üzemeltetését sem.

**Barbai Kálmán tervosztály vezető:** az Országos Tervhivatal megküldte a II. ötéves terv irányelveit. Eszerint Debrecen nagyobb arányú autóbusz közlekedésfejlesztésre nem számíthat. Ezért a villamosközlekedés fejlesztés mellett kell állást foglalni. Megítélése szerint az Árpád tér és a Köztemető között a kettős vágány kiépítésének akadályja nincs.

**(idős) Kálnoki Kis Sándor építési osztály főmérnök:** *„Kálnoki Kis Sándor építési osztály főmérnök a határozati javaslatokat módosítva azt indítványozza, szögezze le a Végrehajtó Bizottság, hogy elvileg szükségesnek tartja az egységes városi közlekedés megteremtését. Annak időpontja tekintetében azonban ne foglaljon állást. Amikor országosan rendeződnek az ezzel kapcsolatos problémák, tűzze ezt a kérdést ismét napirendjére. Hangsúlyozza, hogy az építési és közlekedési osztály tiszteli a Minisztérium álláspontját. A Minisztériumnak viszont természetesnek kell tekintenie azt, hogy az építési és közlekedési osztály minden lehetőséget megragad a városi közlekedés megjavítására.*

*A Csapó utca közlekedésének megoldásával kapcsolatban azt hangoztatja, hogy az építési és közlekedési osztály álláspontja szerint is a villamosközlekedést kell fejleszteni és ebben az utcában meg kell építeni a kettős vágányt. Az osztály már korábban számításba vette a Csapó kanyar áttörésének szükségességét s tudomása szerint ez a második ötéves tervben elő is van irányozva. Minthogy azonban a teljes kibontáshoz 280 lakás szanálására van szükség, a fokozatosság érdekében már 1961-től évente 22 db. lakást kellene biztosítani a szanáláshoz.”*<sup>205</sup>

**Barta Károly V. B. elnökhelyettes:** az UVATERV által végzett felmérés alkalmas volt arra, hogy felfigyeljenek Debrecen tömegközlekedésének problémáira. Városunk fürdővárossá válásával megnőtt az idegenforgalom, az ipar fejlődése is megköveteli a tömegközlekedés fejlesztését. Az egyvágányú villamosvonalakat meg kell szüntetni (pl. a Hatvan utcai villamosközlekedés fejletlensége miatt a Mezőgazdasági Akadémián tanuló diákok elkésnek az

<sup>205</sup> Megjegyzés: Szó szerint idézet a tanácsi jegyzőkönyvből

órákról). Az autóbusszközlekedés átvétele esetén a DKV-nak fel kell készülnie szakemberekkel és jól felszerelt javítóműhellyel. Szerinte a KPM. nem tett meg mindent annak érdekében, hogy Debrecenben lényegesen javuljon a tömegközlekedés minősége, mert a város még idáig nem kapott korszerű villamoskocsikat, pedig a gyorsjáratú villamosokat a város lakossága szívesen fogadná. 1961-ben ünnepli Debrecen várossá válásának 600. évfordulóját, ezért jó lenne, ha a KPM. segítene abban, hogy ebben az évben javuljon Debrecen tömegközlekedése. A vita lefolytatása után a Végrehajtó Bizottság a következő határozatot hozta:

#### **Az 54/1960. V. B. sz. határozat**

Végrehajtó Bizottság – az építési és közlekedési osztály vezetőjének előterjesztésére –

1. Az UVATERV által készített tömegközlekedés-fejlesztési tervet az alábbiak szerint jóváhagyja:
  - a. / A lakosság jobb kiszolgálása érdekében az egységes városi tömegközlekedés tanácsi kezelésben történő megvalósítását elvileg elfogadja, s azt a Kormány illetékes szervei által kiadandó rendelkezések szerint hajtja végre azzal, hogy a konkrét végrehajtás keresésében - a rendelkezések megjelenése után - ismét állást foglal.
  - b. / A Csapó utcai közlekedés megoldása tekintetében Végrehajtó Bizottság egyelőre nem dönt, hanem utasítja az építési és közlekedési osztály vezetőjét, hogy az érintett helyi szervek - Rendőrség, Közlekedési V., AKIG., Közlekedésépítési Tudományos Egyesület stb. - bevonásával 1960. március 31-ig dolgozza ki az erre vonatkozó legcélravezetőbb javaslatot s azt terjessze a Végrehajtó Bizottság elé.
  - c. / **Hozzájárul – a terv alapján- a 3-as szanatóriumi, a 4-es Kossuth utcai, az 5-ös nyulasi és a 7-es pallagi (a 3-as és a 7-es fordítva. a Szerk.) villamosközlekedés fokozatos felszámolásához és autóbusszközlekedéssel való felváltásához.**
  - d. / Utasítja az építési és közlekedési osztály vezetőjét, hogy a tervosztállyal együttműködve 1960. június 30-ig készítsen ütemtervet a tömegközlekedésfejlesztési terv végrehajtására.

2. / A tömegközlekedésfejlesztési terv végrehajtásával kapcsolatban felső szervekkel történő tárgyalások lefolytatásával és a szükséges egyezségek, megállapodások megkötésével Barta Károly vb. elnökhelyettest bízta meg.
3. / Felkéri Végrehajtó Bizottság a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumot, hogy Debrecen várossá válásának 600. évfordulója alkalmából szervezendő ünnepekre, valamint fürdővárossá történt fejlesztésére s az idegenforgalom növekedésére való tekintettel több és korszerűbb közlekedési eszközöket biztosítson városunk részére.

A legszükségesebb közlekedési eszközök igénylését tartalmazó tervet az építési és közlekedési osztály vezetője a tervosztály vezetőjével együtt 1960. március 31-ig készítse el és bocsássa előbb a Végrehajtó Bizottság elé, majd pedig – ezen határozatra hivatkozással illetőleg annak mellékleteként- terjessze fel a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumhoz.

4. / Felkéri Végrehajtó Bizottság a KPM. illetékes főosztályait arra is, hogy adjanak segítséget a helyi, egységes tarifarendszer és átszállójegyek alkalmazásához, valamint az egyéb – közlekedéssel kapcsolatos- vitás kérdések rendezéséhez.

Az ezzel kapcsolatos tárgyalások 1960. március 31-ig történő lefolytatására az építési és közlekedési osztály vezetőjét utasítja.

5. / Végül köszönetet mond Végrehajtó Bizottság a tömegközlekedésfejlesztési tervet készítő Út- Vasúttervező Vállalatnak és a terv készítésében közreműködő dolgozóknak, valamint a Közlekedés- és Közlekedésepítési Tudományos Egyesületnek, továbbá Szabó Dezső felkért szakértőnek.

**47/1962. V. B. sz. határozat. (rövidített változat) <sup>206</sup>**

Végrehajtó Bizottság – Barta Károly vb. elnökhelyettes előterjesztésére az 54/1960. VB. sz. határozatot megerősíti, s ennek megfelelően a városi Tanácsháza – Vámház viszonylatban közlekedő 4.sz. villamosjáratot 1962. február 18-tól megszünteti és autóbuszjáratok beállítását rendeli el.

---

<sup>206</sup> Megjegyzés: Az 1962. II. 16-i rendes ülés jegyzőkönyve

1. Utasítja Barta Károly vb. elnökhelyettest, hogy az autóbuszjegyek árának rendezése ügyében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban járjon el és biztosítsa a tárgyalások során, hogy az utasokat a villamosjárat megszűnése miatt jelentős anyagi károsodás ne érje.

Határidő: 1962. március 1.

**51/1962. V. B. sz. határozat (rövidített változat) <sup>207</sup>**

A Végrehajtó Bizottság a vb. elnök előterjesztésére az 1962. február 16-án tartott rendes ülésén hozott 47/1962. V.B.sz. határozatot, melyben a Tanácsháza – Vámház viszonylatban közlekedő 4.sz. villamosjáratot 1962. február 18-tól kezdődően megszüntette, és autóbuszjáratok beállítását rendelte el, hatályon kívül helyezi. Egyidejűleg a 4. sz. villamosjárat Kossuth utca – Attila téri szakaszát a Béke útja páros oldalára, a belső fasor területére áthelyezni rendeli azzal, hogy a Béke úti iskolák előtti járdarészt lánckorláttal kell ellátni, és az átépítést 1962. április 30-ig kell befejezni. Az átépítés ideje alatt a Kossuth utcai villamosjárat zavartalan közlekedését biztosítani kell. Utasítja

1. Barta Károly vb. elnökhelyettest, folytasson tárgyalást
  - a.) a KPM-ben a Béke úti villamos nyomvonal áthelyezés hozzájárulásának megszerzése és a 4. sz. fő közlekedési út átépítésének határidőben történő megkezdése végett,
  - b.) az Országos Tervhivatalban a nyomvonal áthelyezés és az átépítési munkák felújításként való engedélyezése végett, mivel az átépítés állóeszköz állomány növekedéssel nem jár, s azt a Közlekedési Vállalat saját felújítási hiteleből megvalósíthatja.

Az OT. engedélyét 1962. március 10-ig kell megszerezni és eljárásáról a március 13-iki vb. ülésén be kell számolni.

Határidő: 1962. március 13.

---

<sup>207</sup> MNL. HBML. XXIII. 102/a. 27. k. (1962. II. 27.)

**432/1962. (II.9.) V. B. sz. határozat (eredeti terjedelelem) <sup>208</sup>**

Végrehajtó Bizottság – Barta Károly vb. elnökhelyettes előterjesztésére – tudomásul veszi, hogy a 147/8/a/1962. VB. sz. határozatot, – mely szerint a pallagi villamosvonalat 1963. január 1-én autóbusszal kell felváltani – a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium állásfoglalása alapján végrehajtani nem lehetett.

Tudomásul veszi továbbá, hogy a KPM a villamospálya felújítására felújítási keretet fog biztosítani.

Megbízza Barta Károly vb. elnökhelyettest, hogy az ezzel kapcsolatos tárgyalásokat a KPM megbízottjaival folytassa le, s az eredményről 1965. március 31-ig számoljon be.

Határidő: 1963. március 31.

**6. 9. A 44/1969.V.B.sz. határozat**

Hozzászólások:

**Patkovszky Imre V.B. tag:** mondja ki a VB, hogy a szüntessék meg teljesen a villamosvonalakat, de ha mégsem, akkor a vágányokat újítsa fel. Az autóbusszközlekedés hátránya, hogy szennyezi a város levegőjét.

**Daróczi Lajos V.B. tag:** Ha megszüntetik a villamosvonalakat, ki állja a költségeket? Az Ikarusz gyár exportra dolgozik, nem valószínű, hogy ki tudná elégíteni az igényeket.

**Tarr Endréné V.B. tag:** örül, hogy Debrecenben az autóbussz lesz a tömegközlekedési eszköz. Szerinte a KPM-nek kellene az anyagi fedezetet erre biztosítani.

**Molnár János, a KPM tanácsi főosztályának vezetője:** egyetért a villamosközlekedés felszámolásával. Pécsen is megszüntették a villamosközlekedést, ami mint utólag rájöttek, hogy

---

<sup>208</sup> MNL. HBML. XXIII. 102/a. 27. k. (1962. XII. 28.)

helyes volt. A pallagi vonal a fenntartási költségének a 3 %-át biztosítja. A Csapó utcai vonal nem tudja kielégíteni az igényeket, ezért a felszámolása indokolt. A KPM egyetért az autóbuszüzemre való áttállással, csupán az 1-es villamos-vonalat tartaná meg. A magasabb tarifát szerinte a lakosság vállalná a gyorsabb és jobb közlekedés végett.

**Tóth László rendőr-alezredes:** Bár korábban a villamosközlekedés fenntartása mellett állt ki, látja, hogy autóbuszokkal kielégítőbb lenne az tömegközlekedés. Viszont egyes helyeken szükséges lenne a járatok sűrítése.

**Takács Sándor V.B. tag:** ő is az autóbuszközlekedés mellett tört lándzsát. Patkovszky elvtárs korábban felvetette a trolibuszjáratok létesítését, ez azonban a fix vonalvezetés miatt költségesebb az autóbuszközlekedésnél.

**ifjú Kálnoki Kis Sándor hozzászólása:** *„Kálnoki Kis Sándor a Debreceni Tervező Vállalat közlekedéstervezője megköszöni a végrehajtó bizottságnak, hogy a mai ülésen részt vehet. Elmondja, hogy a tanulmánytervben három éves munka fekszik, s azt kellő körültekintéssel készítették el. A villamosközlekedés, mint tömegközlekedési eszköz a technika mai fejlettsége mellett sem avult el. Debrecenben viszont arról van szó, hogy az egyvágányú villamosrendszer elavult és szükséges az autóbuszközlekedésre áttérni. A jelenlegi tervezet szerint csak az 1-es számú villamosjárat marad meg, amely korszerű, s az igényeknek megfelelő. Nem lenne helyes úgy dönteni, hogy az egyvágányú vonalak közül akár csak egy is megmaradjon, vagy azt kétvágányúra építsük át, mert ez később rontaná a kialakítandó közlekedési rendszert, mivel a villamosközlekedés szívóhatást gyakorolna az utazó közönségre, hiszen a villamosközlekedés mellett nem érvényesül az autóbuszközlekedés. Megemlíti, hogy az autóbuszközlekedés által keletkezett levegőszennyeződés annyira elenyésző, hogy az szinte nem is rejt magában egészségügyi ártalmakat.”*<sup>209</sup>

**Dr. Ács István tanácselnök:** korszerű autóbushálózatot kell kialakítani. A Csapó utcai vonal megszüntetése 4-5 millió forintba kerülne, melyből a meglévő kocsik és sínek hasznosításával 2 millió forint megtérülne, a hiányzó összeget a tanácsnak kellene biztosítania. Ezzel szemben

---

<sup>209</sup> Megjegyzés: Szó szerint idézve

a kétvágányúsítás 30-40 millió forint, és akkor sem lenne gazdaságos. A felújítás 5 millió Ft / km, egy csuklós villamos 2,2 millió Ft, ezekhez hozzá kell számítani a szanalás költségét a Csapó kanyar kiegyenesítéséhez. Ezzel szemben Debrecen 12 millió Ft-t kap a villamosközlekedés dotációra. Emellett fel kell újítani a Vágóhid utcai és a homokkerti felüljárókat. A trolibuszközlekedés használata jóval költségesebb, mint az autóbusz. Értesülése szerint a trolibuszt 1970-75 között Budapesten is felszámolják.

#### **44/1969. VB.sz. határozat** <sup>210</sup>

A végrehajtó bizottság

- 1./ az építési és közlekedési osztály előterjesztésének megfelelően elfogadja a Debrecen város általános rendezési tervének szerves részét képező közlekedésfejlesztési tanulmánytervét;
- 2./ egyetért a közlekedésfejlesztési tanulmányterv azon részével, mely szerint a villamosközlekedés az 1-es számú útvonal kivételével fokozatosan megszüntetendő és a város tömegközlekedését autóbusszal kell megoldani.

Ennek érdekében utasítja az építési és közlekedési osztályvezetőjét, hogy az érintett szervek közreműködésével dolgozza ki az autóbuszközlekedésre való átállás részletes, lépcsőzetes tervét, s erről a végrehajtó bizottságnak tegyen jelentést;

Határidő: 1969. június 10.

Felelős: építési és közlekedési osztályvezető

- 3./ szükségesnek tartja a közeljövőben a Budapest-Záhony fővonal mentén a Homokkerti és a Vágóhid úti felüljárók létesítését;

Határidő: 1972. december 31.

Felelős; építési és közlekedési osztályvezető.

---

<sup>210</sup> MNL HBML XXIII.102/a. 58. k.

4./ Utasítja az építési- és közlekedési osztály vezetőjét, hogy a közlekedésfejlesztési tanulmányterv által meghatározott úthálózati tervek szerint készítse el a IV. 5 éves terv útkorszerűsítési ütemtervét, s erről a végrehajtó bizottságot tájékoztassa;

Határidő: 1969. június 10.

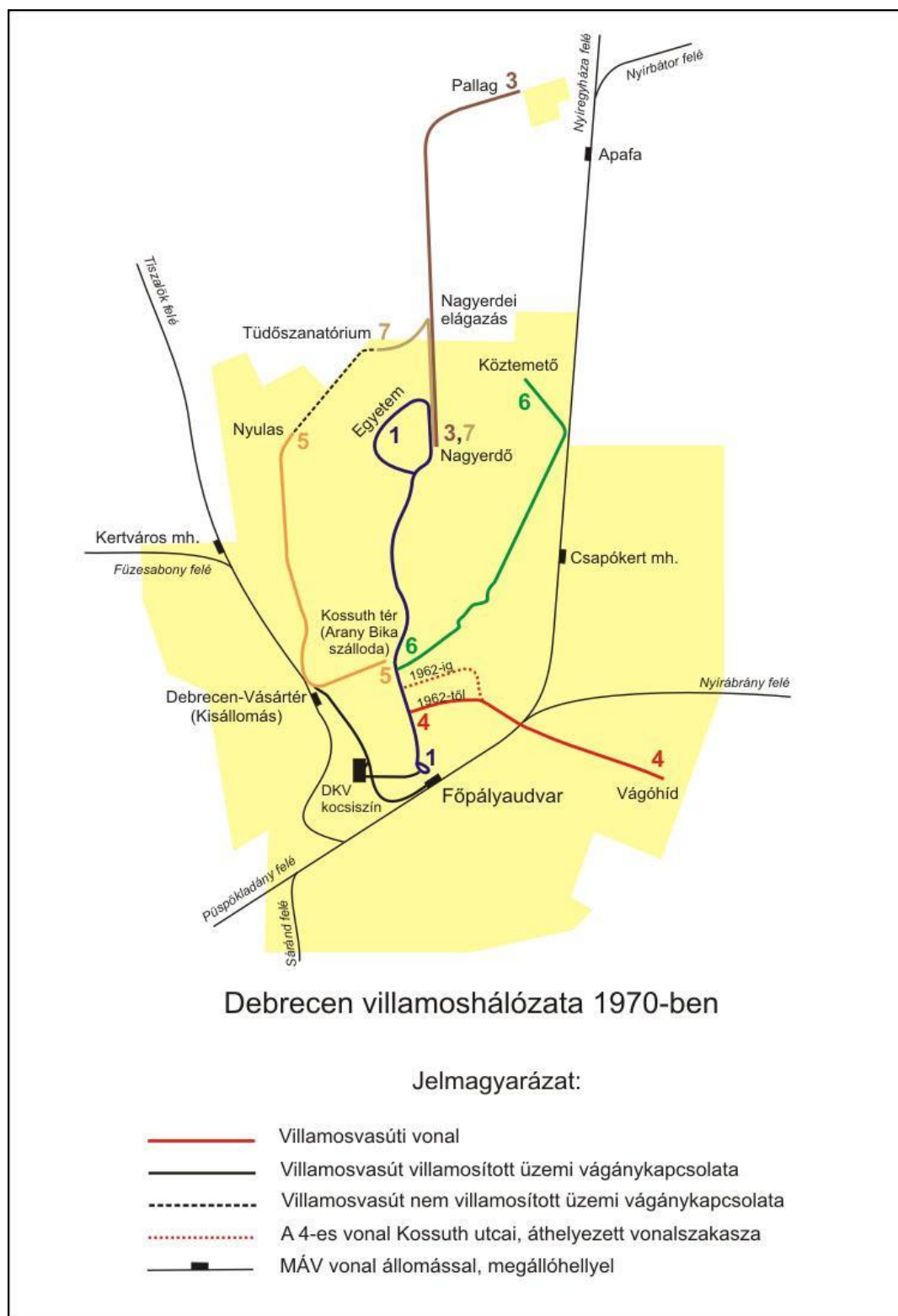
Felelős; építési és közlekedési osztályvezető

5./ az építési és közlekedési állandó bizottságnak a közlekedésfejlesztési tanulmánytervvel kapcsolatos megállapításait, javaslatait, az építési és közlekedési osztály vezetőjének szóbeli válasza szerint tudomásul veszi, s egyben utasítja az építési és közlekedési osztályvezetőt, hogy a végrehajtó bizottság állásfoglalásáról az építési és közlekedési állandó bizottságot a következő vb. ülésen tájékoztassa.

Határidő: 1969. május 31.

Felelős: építési és közlekedési osztályvezető.

Erről a vb. tisztségviselőit és tagjait, az építési és közlekedési osztály vezetőjét, az építési és közlekedési állandó bizottságot, az I., II., III. kér. tanács vb. elnökét, a határozat egy példányával – jegyzőkönyvi kivonat formájában – értesíti.



12. térkép Debrecen villamoshálózata 1970-ben<sup>211</sup>

<sup>211</sup> <http://veke.hu/files/6/img685.jpg> illetve <http://veke.hu/2005/06/harminc-eve-szunt-meg-az-utolso-debreceni-villamos-mellekvonal/> A letöltés ideje: 2020. III. 18.

<b>FÖLHAGYÁSI MENETREND (1.)</b>			
<b>A közlekedéspolitikai koncepció előtt felszámolt, megszüntetett vonalak.</b>			
<b>Megszűnés</b>	<b>Viszonylat</b>	<b>Távolság</b>	<b>Személyvonat-pár a megszüntetés előtt</b>
1959. okt. 1.	Harkányfürdő–Drávaszabolcs	6,7 km	2
1959. okt. 1.	Körmend–Pinkamindszent	10,4 km	2
1959. okt. 1.	Szeged–Szőreg–Vedresháza	12 (5,7) km	5
1960. jan. 1.	Szombathely–Búcsu	10,9 km	5
1960. máj. 29.	Ajka–Halimba és Ajka–Jókaibánya	5 és 13 km	2 és 3
1960. nov. 1.	Bácsalmás–Csikéria	12,2 km	4
1960. nov. 1.	Bácsalmás–Ólegyen	19,5 km	5
1960. nov. 1.	Hidas–Bonyhád	3,3 km	9
1963. máj. 26.	Sajóecseg–Sajóbáony	5 km	1
1963. máj. 26.	Tokod–Annavölgyi-bánya– Sárisáp	14 km	2
1966. febr. 7.	Tornanádaska–Bódvavendégi	8 km	3
1966. máj. 28.	Miskolc–Tiszai– Diósgyőr–Vasgyár (üzemi személyszállítás)		
1969. jan. 6.	Sopron–Déli–Ágfalva	6 km	8

15. kép Az 1968 előtt felszámolt, megszüntetett vonalak <sup>212</sup>

<b>FÖLHAGYÁSI MENETREND (2.)***</b>			
<b>A közlekedéspolitikai koncepció következményeként konstataható állapotok.</b>			
<b>Megszűnés</b>	<b>Viszonylat</b>	<b>Távolság</b>	<b>Személyvonat-pár 1968-ban</b>
1969. szept. 30.	Veszprém–Alsóörs	22 km	9+6***
1969. dec. 31.	Gödöllő–Veresegyház	11 km	12
1971. jan. 1.	Sellye–Drávasztára–Zaláta	9 km	5
1971. jan. 1.	Kétegyháza–Elek	7 km	8
1971. máj. 23.	Szeged–Röszke	13 km	3
1971. dec. 31.	Kaba–Nádudvar	10 km	6
1971. dec. 31.	Kisújszállás–Dévaványa	29,2 km	4
1972. szept. 30.	Fábiánsebestyén–Árpádhalom	9 km	4
1972. dec. 15.	Moha rakodó–Kincsesbánya	4 km	9
1972. dec. 31.	Baja–Hercegszántó	31 km	3
1972. dec. 31.	Dunapataj–Kalocsa–Baja****	80 km	6
1973 előtt	Bodajk–Balinka	10 km	5
1973. dec. 31.	Kisvárdá–Baktalórántháza	27 km	7
1974. máj. 25.	Mór–Pusztavám	12 km	4
1974. máj. 25.	Szombathely–Rum	22 km	7
1974. máj. 25.	Sármellék–Zalaszentgrót	33 km	6
1974. máj. 25.	Sárvár–Répcevis	40 km	7+6
1974. dec. 31.	Hetényegyháza–Kerekegyháza	9 km	4
1975. máj. 25.	Sárvár–Bajti-elágazás– Zalabér–Batyk	38 km	5
1975. aug. 31.	Mezőtúr–Túrkeve	17 km	6
1976. aug. 31.	Pécs–Harkányfürdő	32 km	11
1976. dec. 31.	Kaposvár–Szigetvár	54 km	3
1976. dec. 31.	Nagyatád–Barcs	38,9 km	7
1978. febr. 28.	Cegléd–Hantháza	20 km	4
1979. máj. 26.	Celldömök– Fertőszentmiklós (GYSEV)	54 km	3+2
1979. szept. 1.	Solt–Dunaföldvár	13 km	2
1979. dec. 31.	Kaposvár–Középrigóc	50 km	5
1980. jún. 1.	Bicske–Székesfehérvár	49 km	2
1980. okt. 18.	Zalalövő–Bajánsenye	19 km	6
1982. aug. 31.	Nagyharsány–Beremend	7 km	8

16. kép A közlekedéspolitikai koncepció következtében felszámolt vonalak <sup>213</sup><sup>212</sup> NAGY TAMÁS 2012: 36.<sup>213</sup> NAGY TAMÁS 2012: 38.

<b>TÚLÉLŐK</b>			
<b>Ebben a táblázatban azok a vasútvonalak és szakaszok szerepelnek, amelyek a koncepció térképén megszüntetésre voltak kijelölve. Többségük sorsa azóta beteljesedett, míg a megszüntési időpont nélküli vasútvonalak a mai napig működnek.</b>			
<b>Viszonylat</b>	<b>Megszűnés</b>	<b>Távolság</b>	<b>Személyvonat-pár 1968-ban</b>
Pápa–Csorna	2007. márc. 3. (2010-ig)	37 km	6
Fertőszentmiklós–Fertőújlak (Mekszikópuszta, GYSEV)		10 km	2
Szombathely–Kőszeg		18 km	13
Lepsény–Dombóvár	1990, 1992, 1999	83 km	5+5
Veszprém–Lepsény	2007. márc. 3.	43 (30) km	6
Keszőhidegkút–Gyöng–Tamási	1991. máj. 26.	13 km	6
Karcag–Tiszafüred	2009. dec. 13. (2010-ig)	45 km	3
(Debrecen–)Sáránd–Létavértes	2009. dec. 13.	33 (20) km	6
Debrecen–Nagykerek		51 km	6
Nyíregyháza–Nagykálló– Nyíradony	2007. márc. 3.	37 (24) km	3
Szolnok–Kiskunfélegyháza		65 km	5
Murony–Békés	2007. márc. 3.	8 km	11
Kisszénás–Kondoros	2009. dec. 13.	6 km	7
Kecskemét–Kunszentmárton		56 km	6
Mezőhegyes–Battonya		18 km	7

17. kép A közlekedési koncepció „kései következményei”<sup>214</sup>

<sup>214</sup> NAGY TAMÁS 2012: 40.



## Forrásjegyzék

### ARCANUM ADATBÁZIS

- 1948- *Autó-motor újság*. 1948. március 1. – 2015. december 16.  
1956- *Népszabadság*. 1956. november 2. – 2016. október 8.  
1946- *Pajtás*. 1946 – 1989.

### DMJV. PH. FŐÉPÍTÉSZI IRODA ÉPÍTÉSZETI ARCHÍVUM – MIKROFILMTÁR

- 1962 NIKLAI ÁDÁM: *Város és városfejlesztés – Debrecen Távlati Fejlesztési Terve*. Debrecen Megyei Jogú Város Tanácsa V. B.  
1969 SZOKOLAY ÖRS: *Debrecen Megyei Jogú Város Általános Rendezési Terv: Ismertetés II*. Debrecen.  
2001 *Tanulmány Debrecen Megyei Jogú Város lakás-felújítási programjának összeállításához*. DMJV. Közlöny 2001/22. szám. Debrecen. 825-833.

### INTERJÚ

- 2018 BALOGH TAMÁS ZOLTÁN – BALOGH LÁSZLÓ: Beszélgetés Kálnoki Kis Sándorral. Hanganyag. Budapest. 2018. III. 2.

### MAGYAR KÖZLÖNY

- 1968 *Magyar Közlöny. A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja*. 1968/86. szám. In: DR. KORMOS GÉZA (Felelős Szerk.): Kiadja: Lapkiadó vállalat. Budapest. 1968. X. 31. csütörtök. 795-802.  
1971 *Magyar Közlöny. A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja*. 1971/17. szám. In: DR. KORMOS GÉZA (Felelős Szerk.): Kiadja: Lapkiadó vállalat. Budapest. 1971. III. 16. kedd. 265-280.  
1971 *Magyar Közlöny. A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja*. 1971/82. szám. In: DR. KORMOS GÉZA (Felelős Szerk.): Kiadja: Lapkiadó vállalat. Budapest. 1971. X. 23. szombat. 915-918.

- 1979 *Magyar Közlöny. A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja.* 1979/29. szám. In: DR. KORMOS GÉZA (Felelős Szerk.): Kiadja: Lapkiadó vállalat. Budapest. 1979. V. 16. szerda. 443-450.

MAGYAR NEMZETI LEVÉLTÁR HAJDÚ-BIHAR MEGYEI LEVÉLTÁRA

- 1950 *Debrecen város Tanács V. B. Ipari és Kereskedelmi Osztályának levele.*  
Leltári szám: MNL. HBML. Iktatószám: 5 264-13/1-4/1950. IV.
- 1958 *Tanácsi Iratok. Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai – V. B. jegyzőkönyvek.* Leltári szám: MNL. HBML. XXIII. 102/a. 20. kötet
- 1960 *Tanácsi Iratok. Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai – V. B. jegyzőkönyvek.* Leltári szám: MNL. HBML. XXIII. 102/a. 23. kötet
- 1962 *Tanácsi Iratok. Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai – V. B. jegyzőkönyvek.* Leltári szám: MNL. HBML. XXIII. 102/a. 27. kötet
- 1969 *Tanácsi Iratok. Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai – V. B. jegyzőkönyvek.* Leltári szám: MNL. HBML. XXIII. 102/a. 58. kötet

MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER MEGYEI KÖNYVTÁR: HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY ÉS FOTÓTÁR

- 1924- *Debreczen.* 1924. október 1. – 1951. március 11.
- 1944- *Néplap.* 1944. november 15. – 1956. október 13.
- 1956- *Hajdú-Bihari Napló.* 1956. november 14-től napjainkig
- 1921- *Tiszántúli Hírlap.* 1921. március 1. – 1929. december 1.

NÉPSZÁMLÁLÁSI DIGITÁLIS ADATTÁR

- 1784- *Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára.* [https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti\\_statisztikai\\_hivatal\\_nepszamlalasi\\_digitalis\\_adattar/](https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statisztikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. IX. 12.

#### VOLÁN MENETRENDEK

- 1971 *A 6. számú volán menetrenje. 1971. VI. 1.* Kiadja. 6. számú Volán – Debrecen. Szoboszlói út 4-6. Felelős Kiadó Kmetty Gyula.
- 1973 *A 6. számú volán menetrenje. 1973. IX. 3.* Kiadja. 6. számú Volán – Debrecen. Szoboszlói út 4-6. Felelős Kiadó Kmetty Gyula.
- 1975 *A 6. számú volán menetrenje. 1975. IX. 1.* Kiadja. 6. számú Volán – Debrecen. Szoboszlói út 4-6. Felelős Kiadó Kmetty Gyula.

#### Irodalomjegyzék

##### BALOGH LÁSZLÓ

- 2011 *Százéves lenne a DNYBV.* <http://iho.hu/hir/szazeves-lenne-a-dnybv> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 16.
- 2015 *Az utolsó debreceni szárnyvonal története.* <http://iho.hu/hir/az-utolso-debreceni-szarnyvonaltortenete-150622> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

##### BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ

- 2011 *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története.* Uro-path kiadó, Debrecen. 1-376.

##### BALOGH TAMÁS ZOLTÁN

- 2019 *BuszPANORÁMA. A debreceni autóbusszközlekedés története 1863-2018.* Cívisporta kiadó. Debrecen. 1-152.

##### BENDA GYÖRGY – FEJES ZOLTÁN (Szerk.):

- 2016 <http://www.villamosok.hu/> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 19.

BÖLÖNYI JÓZSEF

- 1992 *Magyarország kormányai 1848-1992.* In: HUBAI LÁSZLÓ (Szerk.): Akadémiai kiadó. Budapest. 1-486.

CSESZKA ÉVA

- 2017 *A kommunista gazdaságpolitika csődje - 1956.* Magyar Szemle. Új folyam XVI. évfolyam 1-2. szám. [http://www.magyarszemle.hu/cikk/20070320\\_a\\_kommunista\\_gazdasagpolitika\\_csodje\\_-\\_1956](http://www.magyarszemle.hu/cikk/20070320_a_kommunista_gazdasagpolitika_csodje_-_1956) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

CSANÁDI GYÖRGY

- 1969 *A Magyar Forradalmi Munkás Paraszt Kormány Közlekedéspolitikai Konceptiója 1968.* In: HÁBEMANN JÓZSEF (Műszaki Szerk.): Közlekedési Dokumentációs Vállalat. Budapest. 1-36.

FAJLTUBE

- (é. n.) *Magyarország gazdasága a II. világháború után (1945-53.)* <http://www.fajltube.com/irodalom/tortenelem/Magyarorszag-gazdasaga-a-II-vi94765.php> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

FRISNYÁK ZSUZSA

- 1996 *Vezérigazgató és miniszter: Csanádi György a MÁV élén.* História. A Magyar Történelmi Társulat folyóirata. XVIII. évfolyam 9-10. szám. In: GLATZ FERENC (Szerk.): Kiadó: História Alapítvány. Budapest. 50-52.
- 2001 *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000.* Kiadó: MTA. Történettudományi Intézet. Budapest. 1-360.
- 2011 *Közlekedés, politika, 1945-1989. Magyarország a szovjet zónában és a rendszerváltásban.* Kiadó: MTA. Történettudományi Intézet. Budapest. 1-656.

GYARMATI GYÖRGY

- 2013 *A Rákosi-korszak. Rendszerváltó fordulatok évtizede Magyarországon, 1945-1956.* In: RÁCZ ÁRPÁD (Szerk.): *ÁBTL-Rubicon* Kiadó. Budapest. 1-528.

HAON

- 2016 Szőlőskertek, temetők helyén gyarapodott a népesség. <http://www.haon.hu/szoloskertek-temetok-helyen-gyarapodott-a-nepesseg/3261399> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. II. 8.

HEGEDŰS GYULA

- 1995 *Közlekedésgazdaság, közlekedéspolitika. Az Európai és a Magyar közlekedésgazdaság és közlekedéspolitika a XIX-XX. században.* kiadó: Novadat Bt. Győr. 1-611.

HONVÁRI JÁNOS

- 2017 *A Szovjet és a keleti hitelek, segélyek szerepe a Kádár-rendszer stabilizálásában.* Archívnet. XX. századi történeti források. VII. évfolyam 2. szám. [https://archivnet.hu/gazdasag/a\\_szovjet\\_es\\_a\\_keleti\\_hitelek\\_segelyek\\_szerepe\\_a\\_kadarrendszer\\_stabilizalasaban.html](https://archivnet.hu/gazdasag/a_szovjet_es_a_keleti_hitelek_segelyek_szerepe_a_kadarrendszer_stabilizalasaban.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

IKARUSZ

- (é. n.) <http://www.old-ikarus.hu/> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 19.  
(é. n.) [http://www.old-ikarus.hu/30\\_60/index\\_ik60\\_tipus.html](http://www.old-ikarus.hu/30_60/index_ik60_tipus.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 29.

INDÓHÁZ EXTRA

- 2012 *Zsákutca. A központosított szállítási irányítási modell kudarca. A koncepció terhe és utólete: közlekedéspolitika '68.* In: T. HÁMORI FERENC (Főszerk.): 2012/1. szám. 2-5.

- 2012 *Kitérők nélkül.* Próbavasúttól a Combinóig. In: T. HÁMORI FERENC (Főszerk.): 2012/2. szám. 56-61.

KALENDA LÓRÁND

- 1948 *Az új Debrecen.* Debreceni Képes Kalendárium. XLVIII. szám. Méliusz Könyvkereskedés, Könyvkiadóhivatal, Zenemű- és Írószerkereskedés. Debrecen. 138-140.

KÁLNOKI KIS SÁNDOR (IDŐSEBB)

- 1952 *Debrecen város helyi közlekedési kérdései.* Közlekedéstudományi Szemle II. évfolyam 5. szám. In: HARMATI SÁNDOR (Felelős Szerk.): Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat – Közlekedési Kiadó. Budapest. 166-171.

KELLER LÁSZLÓ

- 1978 (A) *A villamosközlekedés kialakulása és fejlődése Miskolcon.* Közlekedéstudományi Szemle. A Közlekedéstudományi Egyesület lapja. XXVIII. évfolyam 6. szám. In: Czére Béla (Felelős Szerk.): Budapest. 276-283.
- 1978 (B) *A villamosközlekedés kialakulása és fejlődése Szegeden.* Közlekedéstudományi Szemle. A Közlekedéstudományi Egyesület lapja. XXVIII. évfolyam 11. szám. In: Czére Béla (Felelős Szerk.): Budapest. 512-518.
- 1981 *Villamosközlekedés Szombathelyen.* Közlekedéstudományi Szemle. A Közlekedéstudományi Egyesület lapja. XXXI. évfolyam 3. szám. In: Czére Béla (Felelős Szerk.): Budapest. 130-135.
- 1982 *Villamosközlekedés Pécsen.* Közlekedéstudományi Szemle. A Közlekedéstudományi Egyesület lapja. XXXII. évfolyam 3. szám. In: CZÉRE BÉLA (Felelős Szerk.): Budapest. 125-130.

KOROMPAI GÁBOR

- 1984 *Debrecen átmenő forgalmának földrajzi vizsgálata.* Alföldi Tanulmányok. VIII. kötet. In: DR. TÓTH JÓZSEF (Felelős Szerk.): Békéscsaba. 249-272. [https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/ALFOLDTAN\\_1984/?query=](https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/ALFOLDTAN_1984/?query=)

[korompai%20g%C3%A1bor&pg=253&layout=s](#) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 16.

#### KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL

1972 *1970. évi népszámlálás 10. Hajdú-Bihar megye és Debrecen adatai II.*  
Kiadó: Statisztikai Kiadó Vállalat. Budapest 1-313. Lásd még: [https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA\\_1970\\_10\\_02/?pg=41&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1970_10_02/?pg=41&layout=s) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. IX. 12.

#### MEGYERI MIHÁLY

2013 *Magyarország vesztesége az első és második világháborúban.* <https://misibacsi.eoldal.hu/cikkek/magyarorszag-vesztesege-az-elso-es-a-masodik-vilagaboruban/magyarorszag-vesztesege-az-elso-es-masodik-vilagaboruban.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.

#### MEZEI ISTVÁN (Szerk.):

2005 *A magyar vasút krónikája a XX. században.* In: MEZEI ISTVÁN (Szerk.):  
Kiadja: MÁV Zrt. vezérigazgatósága. Budapest. 1-420.

#### MOLNÁR MIHÁLY – HOVÁNYI PÉTER

2014 *Amit az Úttörőparlament mentett meg az enyészettől.* <http://iho.hu/hir/amit-az-uttoroparlament-mentett-meg-az-enyeszettol-141123> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. X. 3.

#### MUNKÁSOK ÚJSÁGA

2012 *A Kádár-korszak gazdaságpolitikája I.* <http://muon.hu/a-kadar-korszak-gazdasagpolitikaja-1-resz/> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

#### NAGY TAMÁS

2012 *Mellékvonalakon: Az utolsó vonat letépett virágcsokra – normál nyomtávú vasútmegszüntetések az 1970-es években.* Indóház Extra. A koncepció terhe és utóléte: közlekedéspolitika '68. 2012/1. szám. 34-41.

NAPKELET NÉPE

- (é. n.) [http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki\\_kis\\_sandor](http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor) Az oldal utolsó megtekintése:: 2018.XII. 21.

NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM

- (é. n.) *Pécsi villamosok.* <http://villamosok.hu/pecs/> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2004 *Nyíregyházi villamos motorokcsik.* <http://www.villamosok.hu/nza/nyirmot.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2004 *Szombathelyi villamosok.* <http://www.villamosok.hu/nza/szombathely/index.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

NÉPSZABADSÁG

- 1968 *Dr. Csanádi György közlekedési és postaügyi miniszter expozéja.* XXVI. évfolyam. 215. szám. In: GOSZTONYI JÁNOS (Főszerk.): Kiadja a Hírlarvkiadó Vállalat. Budapest. 1968. október 18. péntek. 2-3.
- 1974 *Dr. Csanádi György 1905-1974.* XXXII. évfolyam. 98. szám. In: KOMÓCSIK ZOLTÁN (Főszerk.): Kiadja a Hírlarvkiadó Vállalat. Budapest. 1974. április 28. vasárnap. 3.

REINER M. JÁNOS

- 2010 *A Kádár-korszak 1956-1989.* Magyarország története 22. In: GROMSICS IGNÁC – NAGY MÉZES RITA (Szerk.): Kossuth kiadó. Budapest. 1-112.

ROMSICS IGNÁC

- 2010 *Magyarország története a XX. században,* Osiris Kiadó, Budapest. 1-688. [https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011\\_0001\\_520magyarorszag\\_tortenete/adatok.html](https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520magyarorszag_tortenete/adatok.html) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

SOMOGYI VASUTAK

- (é. n.) <http://somoogyivasutak.hu/index.php?show=csanadi-koncepcio-1968.htm>  
Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.

SULINET

- 2014 *A Kádár-korszak gazdaságpolitikája.* [http://dl-sulinet.educatio.hu/download/erettsegi/2014/docs/a\\_kadar-korszak\\_gazdasagpolitikaja.pdf](http://dl-sulinet.educatio.hu/download/erettsegi/2014/docs/a_kadar-korszak_gazdasagpolitikaja.pdf) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.
- (é. n.) *A Kádár-rendszer gazdaságtörténeti áttekintése.* <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/tarsadalomtudomanyok/tortenelem/az-i-vilaglaborutol-a-ket-polusu-vilag-felbomlasaig/a-kadar-rendszer-gazdasaga/a-kadar-rendszer-gazdasagtorteneti-attekintese> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 30.

SZABÓ DEZSŐ

- 1984 *A debreceni közúti vasút története: 1884-1984.* Debreceni Közlekedési Vállalat. Debrecen. 1-73.

SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN (Szerk.):

- 2004 *A debreceni kötőpályás közlekedés 120 éve: 1884-2004.* In: SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN (Szerk.): DKV Debreceni Közlekedési Részvénytársaság. Debrecen. 1-96.

TAAR FERENC

- 1999 *Bomló világ.* Csokonai kiadó. Debrecen. 1-231.

TARJÁN M. TAMÁS

- (é. n.) *1947. június 5. A Marshall-terv meghirdetése.* [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1947\\_junius\\_5\\_a\\_marshall\\_terv\\_meghirdetese/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1947_junius_5_a_marshall_terv_meghirdetese/) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. X. 4.
- (é. n.) *1973. október 17. Kirobban az első olajválság.* [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1973\\_oktober\\_17\\_kirobban\\_az\\_első\\_olajvalsag/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1973_oktober_17_kirobban_az_első_olajvalsag/) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.

TÓTH ERNŐ (Szerk.):

- 1996 *Hidak Hajdú-Bihar megyében.* Megjelent Debrecenben a 37. Hídmérnöki Konferencia alkalmából. Felelős kiadó: DERZSI ANDRÁS. A Debreceni Közúti Igazgatóság Igazgatója. Debrecen. 1-152.

ZSUZSI ERDEI VASÚT DEBRECEN

- (é. n.) *Zsuzsiról – Rövid történet.* <http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 27.

WIKIPÉDIA

- 2018 *A magyarországi vasútvillamosítás története.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/A\\_magyarorsz%C3%A1gi\\_vas%C3%BAtvillamos%C3%ADt%C3%A1s\\_t%C3%B6rt%C3%A9nete](https://hu.wikipedia.org/wiki/A_magyarorsz%C3%A1gi_vas%C3%BAtvillamos%C3%ADt%C3%A1s_t%C3%B6rt%C3%A9nete) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Alsóörs-Veszprém vasútvonal.* <https://hu.wikipedia.org/wiki/Als%C3%B3%C3%B6rs%E2%80%93Veszpr%C3%A9m-vas%C3%BAtvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Az 1956-os forradalom 16 pontja.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Az\\_1956-os\\_forradalom\\_16\\_pontja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Az_1956-os_forradalom_16_pontja) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 31.
- 2018 *Bicske-Székesfehérvár vasútvonal.* <https://hu.wikipedia.org/wiki/Bicske%E2%80%93Sz%C3%A9kesfeh%C3%A9rv%C3%A1r-vas%C3%BAtvonal> Letöltés ideje: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Budapest autóbuszvonal-hálózata.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest\\_aut%C3%B3buszvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_aut%C3%B3buszvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Budapesti metró.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti\\_metr%C3%B3](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_metr%C3%B3) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Budapest trolibuszvonal-hálózata.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest\\_trolibuszvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_trolibuszvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Budapest villamosvonal-hálózata.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest\\_villamosvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_villamosvonal-h%C3%A1l%C3%B3zata)

- [villamosvonal-h%C3%A1ll%C3%B3zata](#) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Csanádi György (közlekedéspolitikus)* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Csan%C3%A1di\\_Gy%C3%B6rgy\\_\(k%C3%B6zleked%C3%A9spolitikus\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Csan%C3%A1di_Gy%C3%B6rgy_(k%C3%B6zleked%C3%A9spolitikus)) Az oldal utolsó megtekintése: 2018.VIII. 1.
- 2018 *Kaba-Nádudvar vasútvonal.* <https://hu.wikipedia.org/wiki/Kaba%E2%80%93N%C3%A1dudvar-vas%C3%BAtvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018.VIII. 1.
- 2018 *Magyarország megszünt vasútvonalainak listája.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_megsz%C5%B1nt\\_vas%C3%BAtvonalainak\\_list%C3%A1ja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_megsz%C5%B1nt_vas%C3%BAtvonalainak_list%C3%A1ja) illetve [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_megsz%C5%B1nt\\_vas%C3%BAtvonalainak\\_list%C3%A1ja#Megsz%C3%BCntetett\\_vas%C3%BAtvonalak](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_megsz%C5%B1nt_vas%C3%BAtvonalainak_list%C3%A1ja#Megsz%C3%BCntetett_vas%C3%BAtvonalak) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Nyomtávolság.* <https://hu.wikipedia.org/wiki/Nyomt%C3%A1vols%C3%A1g> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Ötéves terv (Magyarország).* [https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96t%C3%A9ves\\_terv\\_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96t%C3%A9ves_terv_(Magyarorsz%C3%A1g)) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. V. 31.
- 2018 *Szeged trolibuszvonala-hálózata.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged\\_trolibuszvonala-h%C3%A1ll%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_trolibuszvonala-h%C3%A1ll%C3%B3zata) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Szeged villamosvonal-hálózata.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged\\_villamosvonal-h%C3%A1ll%C3%B3zata](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_villamosvonal-h%C3%A1ll%C3%B3zata) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.
- 2018 *Új gazdasági mechanizmus.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Auj\\_gazdas%C3%A1gi\\_mechanizmus](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Auj_gazdas%C3%A1gi_mechanizmus) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.
- 2017 *A Debreceni Református Kollégium Baráti Köre.* [https://hu.wikipedia.org/wiki/Debreceni\\_Reform%C3%A1tus\\_Koll%C3%A9gium\\_Bar%C3%A1ti\\_K%C3%B6re](https://hu.wikipedia.org/wiki/Debreceni_Reform%C3%A1tus_Koll%C3%A9gium_Bar%C3%A1ti_K%C3%B6re) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VII. 10.
- 2018 *Az 1919-es magyar–román háború.* <https://hu.wikipedia.org/wiki/1919>

- [es\\_magyar%E2%80%93rom%C3%A1n\\_h%C3%A1bor%C3%BA](#) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VII. 10.
- 2017 *Baltazár Dezső*. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Baltaz%C3%A1r\\_Dezs%C5%91](https://hu.wikipedia.org/wiki/Baltaz%C3%A1r_Dezs%C5%91) Az oldal utolsó megtekintése: 2017. VIII. 1.
- 2014 *Boldogfalvai Boldisár Kálmán (Calamus dr.)*. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Boldis%C3%A1r\\_K%C3%A1lm%C3%A1n](https://hu.wikipedia.org/wiki/Boldis%C3%A1r_K%C3%A1lm%C3%A1n) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VII. 9.
- 2017 *Debreceni Egyetem*. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Debreceni\\_Egyetem](https://hu.wikipedia.org/wiki/Debreceni_Egyetem) Az oldal utolsó megtekintése: 2017. VII. 06.
- 2018 *Horthy Miklós (kormányzó)*. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Horthy\\_Mikl%C3%B3s\\_\(korm%C3%A1nyz%C3%B3\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Horthy_Mikl%C3%B3s_(korm%C3%A1nyz%C3%B3)) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VII. 10.

## 8 ÓRAI ÚJSÁG

- 1920 *Horthy Miklós kormányzó Debrecenben*. 1920. április 15. VI. évfolyam. 91. szám. 1.
- 1924 *A kormányzó a debreceni Tisza szobában*. 1924. november 9. 10. évfolyam. 238. szám. 7.

## Filmográfia

## FILMHÍRADÓK ONLINE

- 1947 *A Magyar Vasúti Forgalmi Autóbusz avatóünnepsége Debrecenben*. <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6407> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 23.

## YOUTUBE

- 2014 *A Trolibusz 65 éve*. <https://www.youtube.com/watch?v=dIm-yGluXfg> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 23.

- 1970 *Közlekedési Filmhíradó*. 1970/13. szám. [https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG\\_hRyU](https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG_hRyU) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 23.
- 1971 *Megindult a villamosvontatás Budapest és Záhony között*. Közlekedési Filmhíradó 1971/17. szám <https://www.youtube.com/watch?v=dhtAJw5A3vI> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 23.
- 2013 *Zsuzsi vonat – az 1977. augusztus 31-i megszüntetéséről*. [https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw&list=HL1371466991&feature=mh\\_lolz](https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw&list=HL1371466991&feature=mh_lolz) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 23.

### Képjegyzék

#### A FELROBBANTOTT SZÉCHENYI LÁNCHÍD

- 1945 [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/Budapest%2C\\_a\\_L%C3%A1nch%C3%ADd\\_%C3%A9s\\_a\\_romos\\_Kir%C3%A1lyi\\_Palota.\\_Fortepan\\_16247.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/Budapest%2C_a_L%C3%A1nch%C3%ADd_%C3%A9s_a_romos_Kir%C3%A1lyi_Palota._Fortepan_16247.jpg) A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

#### A KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ „KÉSEI KÖVETKEZMÉNYEI”

- 2012 NAGY TAMÁS: *Mellékvonalakon: Az utolsó vonat letépett virágcsokra – normál nyomtávú vasútmegszüntetések az 1970-es években*. Indóház Extra. A koncepció terhe és utóléte: közlekedéspolitika '68. 2012/1. szám. 40.

#### A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ KÖVETKEZTÉBEN FELSZÁMOLT VONALAK

- 2012 NAGY TAMÁS: *Mellékvonalakon: Az utolsó vonat letépett virágcsokra – normál nyomtávú vasútmegszüntetések az 1970-es években*. Indóház Extra. A koncepció terhe és utóléte: közlekedéspolitika '68. 2012/1. szám. 38.

A CSAPÓ UTCAI SÍNEK FELSZEDÉSE

- (é. n.) BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 146.

A DEBRECENI ÚTTÖRŐVASÚT

- 1978 SZALAY BÉLA képriportja: PAJTÁS ÚJSÁG XXXIII. évfolyam 21. szám. 1978. V. 25. 16-17.

A DHV ELSŐ AUTÓBUSZA

- (é. n.) SZABÓ DEZSŐ: *A debreceni közúti vasút története: 1884-1984*. Debreceni Közlekedési Vállalat. Debrecen. 1984. 33.

A DNYBV MOTOROS SÍNAUTÓJA

- 1926 BALOGH LÁSZLÓ: *Százéves lenne a DNYBV*. 2011. <http://iho.hu/hir/szaz-eves-lenne-a-dnybv> illetve [http://iho.hu/img/vasut/1107/110725\\_dnybv/05.jpg](http://iho.hu/img/vasut/1107/110725_dnybv/05.jpg) Az letöltés ideje: 2020. III. 16.

A KÉT „VETÉLYTÁRS” A DEBRECENI FŐUTCÁN AZ 1970-ES ÉVEKBEN

- (é. n.) BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 141.

A MEGKOSZORÚZOTT ZSUZSI-VONAT

- (é. n.) TAAR FERENC: *Bomló világ*. Csokonai kiadó. Debrecen. 1999. 220.

A MISKOLC – TATÁRDOMBI VONAL TÉRKÉPE

- 2018 <http://mobilmenetrend.hu/w/wpcontent/uploads/2014/01/t%C3%A9rk%C3%A9p3.png> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

A SZERZŐ IFJÚ KÁLNOKI KIS SÁNDORRAL 2018. MÁRCIUS 2-ÁN

- 2018 BALOGH LÁSZLÓ felvétele

A VÁROSI KÖZÚTI VASÚT KEZDETEI: A DHSV VASÚTJA

(é. n.) <http://www.villamosok.hu/vid-moz/dhsv50.jpg> A letöltés ideje: 2020. III. 16.

A VÁROSI KÖZÚTI VASÚT KEZDETEI: A GŐZTRAMWAY

(é. n.) <http://www.villamosok.hu/vid-moz/dhv1.jpg> A letöltés ideje: 2020. III. 16.

A VÁROSI KÖZÚTI VASÚT KEZDETEI: A LÓVASÚT

(é. n.) GARA KÁLMÁN magángyűjteményéből

A VÁROSI KÖZÚTI VASÚT KEZDETEI: A VILLAMOS

(é. n.) BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 24.

A 483-AS PÁLYASZÁMÚ „BENGÁLI” CSUKLÓS VILLAMOS A CSAPÓ-KANYARBAN

(é. n.) GARA KÁLMÁN magángyűjteményéből

AZ UTOLSÓ RÁKÓCZI ÚTI VILLAMOS MENETE 1972 SZILVESZTERÉN

1972 [http://veke.hu/wordpress/wp-content/uploads/2012/12/nzsl\\_az\\_utolso\\_rakoczi\\_uti\\_villamos.jpg\\_d04aa2.jpg](http://veke.hu/wordpress/wp-content/uploads/2012/12/nzsl_az_utolso_rakoczi_uti_villamos.jpg_d04aa2.jpg) A letöltés ideje 2018. VI. 1.

AZ 1-ES SZÁMÚ VILLAMOS KIÁLLÍTVA A SZOMBATHELYI SMIDT MÚZEUM KERTJÉBEN

(é. n.) [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Szombathelyi\\_villamos.JPG/800px-Szombathelyi\\_villamos.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Szombathelyi_villamos.JPG/800px-Szombathelyi_villamos.JPG) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

AZ 5-ÖS VILLAMOS „MEGHALT,” A 28-AS BUSZ „MEGSZÜLETETT:” EGY VILLAMOSVEZETŐ SZALUTÁL KMETTY GYULÁNAK, A 6-OS SZÁMÚ VOLÁN IGAZGATÓJÁNAK, A SÍNEN AZ IKARUS 630-AS CSUKLÓS AUTÓBUSZ LÁTHATÓ 28-AS VISZONYLATJELZÉSSEL

1973 BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 151.

AZ 5-ÖS VILLAMOS UTOLSÓ NAPJA A HATVAN UTCAI VONALON

- 1973 BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 151.

AZ 1968 ELŐTT FELSZÁMOLT, MEGSZÜNTETETT VONALAK

- 2012 NAGY TAMÁS: *Mellékvonalakon: Az utolsó vonat letépett virágcsokra – normál nyomtávú vasútmegszüntetések az 1970-es években*. Indóház Extra. A koncepció terhe és utóléte: közlekedéspolitika '68. 2012/1. szám. 36.

AUTÓBUSZ DEBRECENBEN

- 1947 <https://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6407> A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

AUTÓBUSZ DEBRECENBEN AZ 1950-ES ÉVEKBEN

- (é. n.) Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Fotótára és Gyűjteménye

BONTJÁK A SÍNEKET AZ ÁTTILA TÉREN

- (é. n.) BALOGH LÁSZLÓ magángyűjteményéből

BUDAI ÉZSAIÁS UTCAI BALESET

- 1970 HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1970. XI 15.

CSANÁDI GYÖRGY PORTRÉJA

- (é. n.) [http://www.blogszolnok.hu/tiny\\_mce/uploaded/1xvolt/2015/Utcak2015/15-nagy1-csanadi.jpg](http://www.blogszolnok.hu/tiny_mce/uploaded/1xvolt/2015/Utcak2015/15-nagy1-csanadi.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

DEBRECEN FUNKCIONÁLIS MORFOLÓGIAI TÉRKÉPE A MAI KIALAKULT ÖVEZETEK ÁBRÁZOLÁSÁVAL

- (é. n.) [http://shrek.unideb.hu/~szalami88/tgbe0628/teruletfejlesztes\\_alapjai\\_19.pptx](http://shrek.unideb.hu/~szalami88/tgbe0628/teruletfejlesztes_alapjai_19.pptx) A letöltés ideje: 2018. II. 8.

DEBRECEN NÉPESSÉGSZÁMÁNAK ÁBRÁZOLÁSA GRAFIKONON

2018 [https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti\\_statiztikai\\_hivatal\\_nepszamlalasi\\_digitalis\\_adattar/](https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statiztikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/) A letöltés ideje: 2018. IX. 12.

DEBRECENI VILLAMOS AZ 1950-ES ÉVEKBEN I.

(é. n.) BALOGH LÁSZLÓ magángyűjteményéből

DEBRECENI VILLAMOS AZ 1950-ES ÉVEKBEN II.

(é. n.) <http://villamosok.hu/> A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

„GYÁSZBA BORULT” MOZDONY A FERTŐVIDÉKI VASÚT 1979. MÁJUS 16-I MEGSZŰNÉSÉNEK NAPJÁN

1979 NAGY TAMÁS: *Mellékvonalakon: Az utolsó vonat letépett virágcsokra – normál nyomtávú vasútmegszüntetések az 1970-es években.* Indóház Extra. A koncepció terhe és utólete: közlekedéspolitika '68. 2012/1. szám. 34. Megjegyzés: A gőzvontatást csak 1984-ben szüntették meg Magyarországon

HÍDÁTADÁSOK DEBRECENBEN: CSANÁDI GYÖRGY KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTER 1973. NOVEMBER 9-ÉN ÁTADTA A HOMOKKERTI FELÜLJÁRÓT

1973 Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Fotótára és Gyűjteménye

HÍDÁTADÁSOK DEBRECENBEN: PULLAI ÁRPÁD KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTER 1980. SZEPTEMBER 27-ÉN ÁTADTA AZ ÁPRILIS 4. ÚTJAI FELÜLJÁRÓT

1980 Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Fotótára és Gyűjteménye

IKARUS CSUKLÓS AUTÓBUSZ „VILLAMOSPÓTLÓ-4” VISZONYLATJELZÉSSEL

(é. n.) BALOGH LÁSZLÓ magángyűjteményéből

IKARUS 66-OS AUTÓBUSZ 1970. JÚNIUS 1-ÉN A 24A VONALÁRA TÁBLÁZVA

1970 A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei. <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2018. VIII. 1.

MISKOLCI CSUKLÓS VILLAMOS A 4-ES VONALON

(é. n.) <http://www.villamosok.hu/nza/mkv150-4.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

NYÍREGYHÁZI VILLAMOS A VÁROS FŐTÉREN

(é. n.) <http://www.villamosok.hu/nza/nyirmot.html> A letöltés ideje: 2018. VIII. 1.

ÖZVEGY MOLNÁR SÁNDORNÉ SIRATJA A ZSUZSI-VONATOT UTOLSÓ ÚTJÁN

1977 TAAR FERENC: *Bomló világ*. Csokonai kiadó. Debrecen. 1999. 221.

SZEGEDI CSUKLÓS VILLAMOS KISKUNDOROZSMÁN

(é. n.) PETER HASELDINE felvétele. <https://m.blog.hu/ha/hamster/image/peterhaseldine/Image%20149.jpg>, illetve [http://1.bp.blogspot.com/-fe9c0CqQWsw/UyV84HgiGGI/AAAAAAAAAEq8/JinZp14FvuA/s1600/1966799\\_466665183461081\\_127442954\\_n.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-fe9c0CqQWsw/UyV84HgiGGI/AAAAAAAAAEq8/JinZp14FvuA/s1600/1966799_466665183461081_127442954_n.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

SZILÁGYI ENDRE ÉS AUTÓBUSZA

1936 Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Fotótára és Gyűjteménye

ÚJ CSUKLÓS VILLAMOS DEBRECENBEN

1962 BALOGH LÁSZLÓ magángyűjteményéből

VILLAMOS ÉS AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉS PÉCSETT

(é. n.) NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM magángyűjteményéből. <http://www.villamosok.hu/pecs/pkv4.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

VILLAMOSOK A VÁGÓHÍD UTCAI VILLAMOSVONALON

1970 BALOGH LÁSZLÓ magángyűjteményéből

VILLAMOSVONALAK HELYETT AUTÓBUSZVONALAK

1970 HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1970. III 26.

## Térképjegyzék

### A BARÁTSÁG KŐOLAJVEZETÉK MAGYARORSZÁGON

2013 [https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671\\_t%C3%A9rk%C3%A9p.jpg](https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671_t%C3%A9rk%C3%A9p.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### A BARÁTSÁG KŐOLAJVEZETÉK KÖZÉP-EURÓPÁBAN

2018 [https://felvidek.ma/wpcontent/uploads/2015/02/51671\\_t%C3%A9rk%C3%A9p.jpg](https://felvidek.ma/wpcontent/uploads/2015/02/51671_t%C3%A9rk%C3%A9p.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### A MAGYARORSZÁGI VASÚTVONAL-BEZÁRÁSOK ÁTTEKINTŐ TÉRKÉPE

2011 [https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Vonalbez%C3%A1r%C3%A1s\\_t%C3%A9rk%C3%A9p.png](https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Vonalbez%C3%A1r%C3%A1s_t%C3%A9rk%C3%A9p.png) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### A ZSUZSI ERDEI VASÚT TÉRKÉPE

2018 [http://zsuzsivasut.hu/images/userfiles/images/terkep%20\(2\)\\_734x348.jpg](http://zsuzsivasut.hu/images/userfiles/images/terkep%20(2)_734x348.jpg)  
A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### A ZSUZSI-VASÚT TELJES HOSSZBAN VALÓ ÁBRÁZOLÁSA

2018 [https://geocaching.hu/cacheimages/2007-04/849\\_20070412\\_004009.jpg](https://geocaching.hu/cacheimages/2007-04/849_20070412_004009.jpg)  
A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### AZ 1968-AS KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ ALAPJÁN MEGSZÜNTETENDŐ VASÚTVONALAK

1969 CSANÁDI GYÖRGY: *A Magyar Forradalmi Munkás Paraszt Kormány Közlekedéspolitikai Konceptiója 1968*. In: HÁBEMANN JÓZSEF (Műszaki Szerk.): *Közlekedési Dokumentációs Vállalat*. Budapest. 1969. 1-36.

### BUDAPEST VILLAMOSTÉRKÉPE 1962.

1962 <http://www.villamosok.hu/kepek/terkep/fvv1962.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

### DEBRECEN ÁLTALÁNOS RENDEZÉSI TERVE 1970.

1970 DMJV. PH. Főépítési Iroda Építészeti Archívum – Mikrofilmtár.

DEBRECEN UTCAHÁLÓZATÁNAK ÁTALAKULÁSA (1970-1983.).

- 1984 KOROMPAI GÁBOR: *Debrecen átmenő forgalmának földrajzi vizsgálata*. Alföldi Tanulmányok. VIII. kötet. In: DR. TÓTH JÓZSEF (Felelős Szerk.): Békéscsaba. 1984. 249-272. [https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/ALFOLDTAN\\_1984/?query=korompai%20g%C3%A1bor&pg=253&layout=s](https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/ALFOLDTAN_1984/?query=korompai%20g%C3%A1bor&pg=253&layout=s) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 16.

DEBRECEN VILLAMOSHÁLÓZATA 1970-BEN

- 2005 <http://veke.hu/files/6/img685.jpg> A letöltés ideje: 2020. III. 18.

DEBRECEN 1970. ÉVI ÁLTALÁNOS RENDEZÉSI TERVÉNEK TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA

- 1970 SZOKOLAY ÖRS: *Debrecen Megyei Jogú Város Általános Rendezési Terv: Ismertetés II.* Debrecen. 1969. DMJV. PH. FŐÉPÍTÉSZI IRODA ÉPÍTÉSZETI ARCHÍVUM – MIKROFILMTÁR

MISKOLC MEGSZŰNT ÉS MŰKÖDŐ VILLAMOS VONALAI

- 2012 INDÓHÁZ EXTRA. *Kitérők nélkül.* Próbavasúttól a Combinóig. In: T. HÁMORI FERENC (Főszerk.): 2012/2. szám. 59.

SZEGED MEGSZŰNT ÉS MŰKÖDŐ VILLAMOS VONALAI

- 2012 INDÓHÁZ EXTRA. *Kitérők nélkül.* Próbavasúttól a Combinóig. In: T. HÁMORI FERENC (Főszerk.): 2012/2. szám. 61.

### Táblázatjegyzék

A DHV DEBRECENI AUTÓBUSZ JÁRATAI (1927-1944.)

- 2019 BALOGH TAMÁS ZOLTÁN: *BuszPANORÁMA. A debreceni autóbuszközlekedés története 1863-2018.* Cívisporta kiadó. Debrecen. 15-16., 20. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztése.

#### A HÁROMÉVES TERV BERUHÁZÁSAI

- 2013 GYARMATI GYÖRGY: *A Rákosi-korszak. Rendszerváltó fordulatok évtizede Magyarországon, 1945-1956.* In: RÁCZ ÁRPÁD (Szerk.): *ÁBTL-Rubicon* Kiadó. Budapest. 2013. 117. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztése

#### A KONCEPCIÓ KERETÉBEN BEZÁRT VASÚTVONALAK 1968-1982. KÖZÖTT

- 2018 <http://somogyivasutak.hu/index.php?show=csanadi-koncepcio-1968.htm>  
Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.

#### A NAGYOBB LAKÓTELEPEKEN FELÉPÜLT LAKÁSOK SZÁMA

- 2001 DMJV. PH. FŐÉPÍTÉSZI IRODA ÉPÍTÉSZETI ARCHÍVUM – MIKROFILMTÁR. *Tanulmány Debrecen Megyei Jogú Város lakás-felújítási programjának összeállításához.* DMJV. Közlöny 2001/22. szám. Debrecen. 825-833.

#### DEBRECEN NÉPESSÉGSZÁMÁNAK ALAKULÁSA A NÉPSZÁMLÁLÁSI ADATOK ALAPJÁN

- 1970 KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL. *1970. évi népszámlálás 10. Hajdú-Bihar megye és Debrecen adatai II.* Kiadó: Statisztikai Kiadó Vállalat. Budapest 1972. 1-313. [https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti\\_statiztikai\\_hivatal\\_nepszamlalasi\\_digitalis\\_adattar/](https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statiztikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/) illetve KSH. 1970. Lásd még: [https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA\\_1970\\_10\\_02/?pg=41&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1970_10_02/?pg=41&layout=s) Az oldalak utolsó megtekintése: 2018. IX. 12.

#### DEBRECEN VILLAMOSVONALAI 1975-IG

- 2018 BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története.* Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 1-376. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztése.

#### DEBRECENBEN ÉPÍTETT HIDAK ÉS FELÜLJÁRÓK

- 1996 TÓTH ERNŐ (Szerk.): *Hidak Hajdú-Bihar megyében.* Megjelent Debrecenben a 37. Hídmérnöki Konferencia alkalmából. Felelős kiadó: DERZSI

ANDRÁS. A Debreceni Közúti Igazgatóság Igazgatója. Debrecen. 1996. 1-152.

DEBRECENI MEGSZŰNT VILLAMOSVONALAK ÉS HELYÉBE LÉPŐ AUTÓBUSZVONALAK

2018 BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁL-MÁN – VÉGH DEZSŐ: *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uropath kiadó, Debrecen. 2011. 1-376. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztése.

HÁBORÚS KÁROK MAGYARORSZÁGON, AZ EGYES ÁGAZATOK VAGYONÁNAK SZÁZALÉKÁBAN

2018 <https://slideplayer.hu/slide/2069569/8/images/3/%C3%A1gazatok+va%20gyon%C3%A1nak+sz%C3%A1zal%C3%A9k%C3%A9ben.jpg> A Letöltés ideje: 2018. VI. 1.

KÖZLEKEDÉSI MINISZTEREK LISTÁJA 1944-1989. KÖZÖTT

1992 BÖLÖNYI JÓZSEF: *Magyarország kormányai 1848-1992*. In: HUBAI LÁSZLÓ (Szerk.): Akadémiai kiadó. Budapest. 1992. 1-486.

VASÚTVONAL BEZÁRÁSOK 1959-1982. KÖZÖTT

2005 MEZEI ISTVÁN (Szerk.): *A magyar vasút krónikája a XX. században*. Kiadja: MÁV Zrt. vezérigazgatósága. Budapest. 2005. 267.

---

## TARTALOM

I. BEVEZETÉS .....	5
II. ELŐZMÉNYEK .....	7
2. 1. Gazdaság és politika 1945-1968. között .....	7
2. 2. Az új gazdasági mechanizmus .....	14
III. AZ 1968-AS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ .....	17
3. 1. A közlekedés történetének áttekintése a Bach-korszaktól az 1968-as koncepcióig .....	17
3. 2. A koncepció programja és lényege .....	21
3. 3. A koncepció hatása a vasútra .....	25
3. 4. A koncepció hatása egyes hazai városok tömegközlekedésére .....	31
3. 4. 1. Budapest .....	32
3. 4. 2. Pécs .....	35
3. 4. 3. Miskolc .....	36
3. 4. 4. Szeged .....	37
3. 4. 5. Nyíregyháza .....	38
3. 4. 6. Szombathely .....	39
IV. DEBRECEN TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉNEK TÖRTÉNETE .....	41
4. 1. Debrecen városszerkezetének kialakulása .....	41
4. 2. Debrecen városszerkezetének kialakulása .....	49
4. 3. Reformtörekvések a helyi közlekedésben (1958-1969.) .....	55
4. 4. Ifjú Kálnoki Kis Sándor tevékenysége .....	61
4. 5. Elsorvasztott villamosvonalak .....	65
4. 6. A Zsuzsi-vonat „ <i>Trianonja</i> ” .....	70
V. ÖSSZEGZÉS ÉS UTÓSZÓ .....	77

---

VI. MELLÉKLET .....	81
6. 1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1024/1968. (X. 31.) számú határozata a közlekedéspolitikai koncepcióról .....	81
6. 2. A közlekedés- és postaügyi miniszter 8/1971. (X. 23.) KPM számú ren- delete a városi közlekedéspolitika koncepciójának kiadásáról .....	83
6. 3. A Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozata a közlekedés- politikai koncepció tovább fejlesztéséről .....	85
6. 4. Közlekedési miniszterek listája 1944-1989. között .....	89
6. 5. Dr. Csanádi György beszéde 1968. október 17-én .....	90
6. 6. A Kálnoki Kis Sándorral 2018. március 2-án Budapesten készített interjú szövege .....	94
6. 7. Utoljára: a villamos – Teljes cikk szövege a Hajdú-Bihari Naplóból .....	102
6. 8. Az 54/1960. V. B. sz. határozat létrejötte (rövidített változat) .....	105
6. 9. A 44/1969.V.B.sz. határozat .....	111
FORRÁSJEGYZÉK .....	119
IRODALOMJEGYZÉK .....	121
FILMOGRÁFIA .....	130
KÉPJEGYZÉK .....	131
TÉRKÉPJEGYZÉK .....	137
TÁBLÁZATJEGYZÉK .....	138



<http://www.civisporta.hu>

[civisporta@gmail.com](mailto:civisporta@gmail.com)

