



6-25. kép Villamosok és autóbuszok az 1940-1950-es években ¹³³

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 ¹³⁴ 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.

¹³³ 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.

¹³⁴ 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. vasvázaz 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.¹³⁵ 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 Debrecenben¹³⁶

¹³⁵ 100/83/1960. 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

¹³⁶ 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 ¹³⁷ 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. ¹³⁸ 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. ¹³⁹

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*.”

¹³⁷ Megjegyzés: 1966. január 1-től a főút új számozása 47-es.

¹³⁸ Megjegyzés: 6-os vonal

¹³⁹ NIKLAI ÁDÁM 1962: 38.

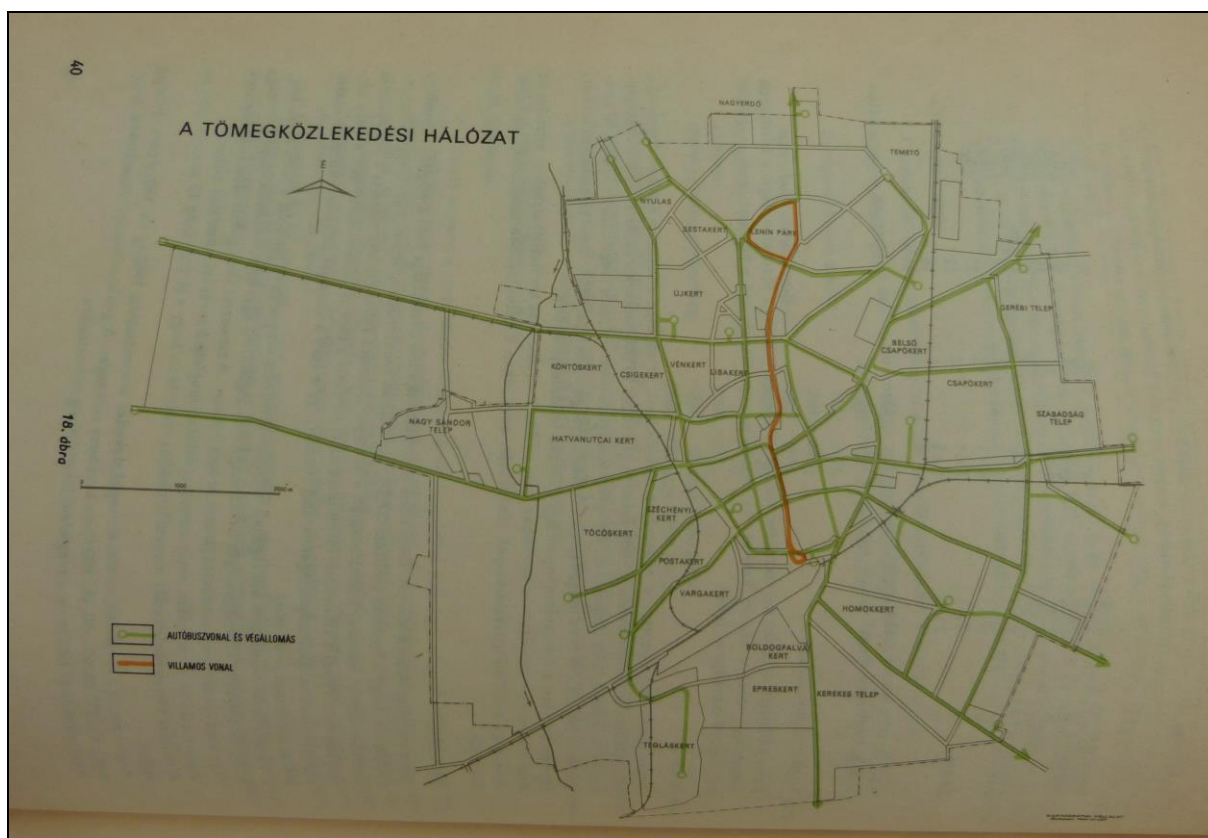
Az 1-es villamos „tehermentesítésére” 1961. augusztus 27-én indult meg – eltérő útvonalon –, a 10-es autóbusz a MÁV Állomás - Kossuth tér - Dózsa György út - Tanácsköztársaság út - Klinika vonalán. A járat 1962. április 1. és június 25. között a járat csak a Kossuth térig közlekedett, de az utazóközönség 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.”*¹⁴⁰ 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.¹⁴¹

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,*

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

¹⁴¹ 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



9. térkép Debrecen 1970. évi általános rendezési tervének tömegközlekedési hálózata ¹⁴²

mivel a piros lámpánál várakozó járműveknél alapjáratban még kedvezőtlenebb összetételű a kipufogógáz. Hátrányt jelent, hogy a gépjárművek akkor is fogyasztanak energiát, amikor forgalmi okokból rövid időre meg kell állniuk. A trolibusz viszont nem. Az autóbussznál a zajártalom fokozódásával és a kocsiszekrény vibrációjával is számolni kell. A trolibusz ezzel szemben nem szennyezi a levegőt, zajtalan villanymotorral közlekedik, mely nem okoz vibrációt a kocsiszekrényben.” ¹⁴³

A 44/1969. VB.sz. határozat megszületése végül megadta a kegyelemdőfést debreceni villamosközlekedésnek, amit majd 40 év „tetszhalott” állapot követett. A határozat alapján 1970-től elkezdték felszámolni a villamosvonalakat, amit következő fejezetben mutatok be részletesen.

¹⁴² SZOKOLAY ÖRS 1970: 40.

¹⁴³ Lásd bővebben: A trolibusz 65 éve c. filmben <https://www.youtube.com/watch?v=dIm-yGluXfg> Idézett szöveg: 4:28-6:08. között. Az oldal utolsó megtekintése: 2018. III. 25.



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

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

¹⁴⁴ BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 141.