

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>

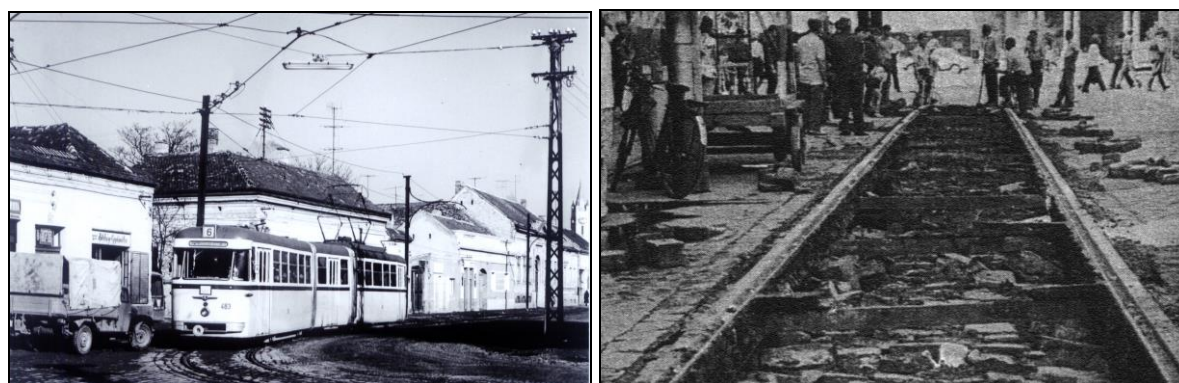
<sup>154</sup> SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 55.

<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 hangvételű 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>



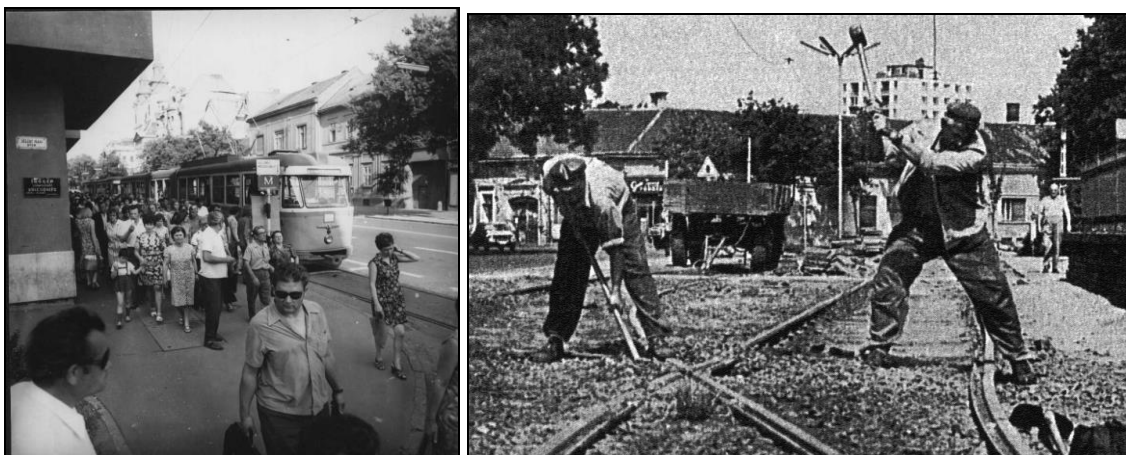
A Volán 6.sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei  
fotógyűjteményéből

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” viszonylatjellel <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