

Simonyi Alfonz

Lóvasút – gőzvasút – villamos vasút
(A debreceni városi villamosvasút rövid története)

Százhusz évvel ezelőtt, 1884. október 2. napján, ünnepélyes keretek között megnyitották Debrecenben a részben lóval, részben gőzmozdonnyal vontatott városi, közúti vasutat. Debrecen város mindig is óvatos, meggondolt magisztrátusa most nem késlekedett: alig másfél évtizeddel a „*gőzkocsinak*” Párizsban volt bemutatása, és alig néhány évvel a fővárosban megépített városi vaspályák után határozta el a városi közúti vasút megépítését.

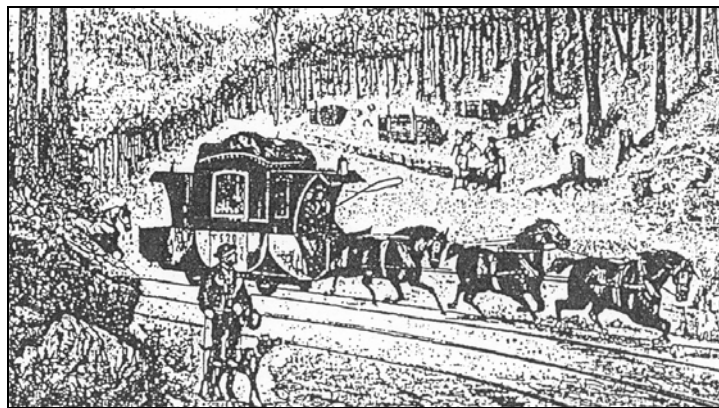
Az előzmények azonban korábbra nyúlnak vissza. Már 1860-ban, a Piacz-utca „*befásításának*” tervezése alkalmával felvetődik a gondolata annak, hogy a vasúti „*indóház*” és a Nagyerdő között „*lővonatú helyi vasutat*” kellene építeni. Ám a gondolat, amilyen hirtelen támadt, oly hamar el is felejtődött. Csaknem egy évtized múlva jut eszébe valamelyik újságírónak, hogy „*felmelegítse*” a gondolatot. A helyi napilap, a „DEBRECZEN” adja hírül 1871. május 13-i számában, hogy Keresztszegi Antal, városi mérnök már dolgozik is a lóvasút tervein. Azt is tudni véli, hogy már „*...kijeleltettek azon utczák, melyeken a vonal vezetni fog a Nagyerdőre, a fürdőházig...*”. Valóban, még ugyanebben az évben a város közgyűlésében születik meg a határozat arról, hogy „*...lővonatú vasút építendő a vaspálya indóházától a nagyerdői fürdőházig, illetőleg az István Gőzmalomig...*”. Meg kell jegyezni, hogy ezekben az években, a vasúti „*indóház*” megépítése óta (1852) rendszeres „*omnibusz-járat*” közlekedik az indóház és a Nagyerdő között. Nem kis gondok mellett, hiszen előfordult, hogy a Péterfia utca kátyúiban megbicsaklott omnibusz árokba is borult.¹

¹ Az első hazai lővontatású vasút építéséhez báró Rotschild kap előmunkálati engedélyt 1836. november 19-én. Az ország második lővontatású vasútja volt a Pozsony és Nagyszombat közötti, amelyet az 1838. január 22-én alakult „Pozsony–Nagyszombat Vasút Társaság” építtetett. A teljes, mintegy 45 km hosszú vasút 1846-ban készült el és egészen 1872-ig üzemelt. Ekkor pénzügyi gondok miatt a forgalmat leállítják és 1879-ben elkezdi gőzvontatására átalakítani. Még ugyanebben az évben a Magyar Államvasutak tulajdonába kerül.

Hogyan lett a lóvasút mellett gőzvasút is?

A szemfüles vállalkozók hamar hírért veszik, hogy Debrecenben városi vasút fog épülni. Még meg sem alakult a vasút építésének „Érdektársulata”, amikor két vállalkozó, Herzl Jakab és Társa, valamint dr. Tóth Ferenc ajánlatot tesznek a vasút építésére. Talán ennek ösztönzésére hívja össze a polgármester az érdeklődőket a társaság megalakulására. A meghívó szerint „...A lóvonatú vasút létrehozása végett, az eddig már részvényeket aláírt érdektársak ezennel felhívatnak, hogy (...) a közgyűlésen megjelenni szíveskedjenek...” 1872. szeptember 22-én.² Ez azt is jelenti, hogy előzetesen már jelentkezni lehetett részvények jegyzésére. Az alakuló ülés határoz arról, hogy 2500 részvényt bocsát ki, s ezzel együtt a „Közúti Vasút Érdektársulatát” megalakulnak jelenti ki. Debrecen város maga 1000 darab részvényt jegyez, míg a már említett Herzl Jakab arra tesz ajánlatot, hogy a netán megmaradó valamennyi részvényt megvásárolja.

Alighogy megalakul az „Érdektársulat”, 1872. év őszén újabb ajánlat érkezik a városhoz. Mégpedig „Pogonyi Amália, született Egglofstein bárónő és Henri F. Hewith okleveles mérnök...” tesznek ajánlatot a lóvonatú vasút megépítésére. Ajánlatuk szerint az építéshez 3 millió Ft összegű tőkét biztosítanak abban az esetben, ha 50 éves koncessziót kapnak a vasútra. Az 1872. évi októberi közgyűlés mégsem őket, hanem a „Herzl és Társa” céget választja építési vállalkozónak, felszólítván arra is, hogy folyamodjék építési engedély iránt. Herzl azonban újabb követeléssel áll elő: a város kötelezze magát a vasút építéséhez befektetett tőkéje utáni 6%-os kamatbiztosításra, amit a város elutasít, így Herzl is visszavonja ajánlatát. Csakhogy a többi jelentkező is a kamatbiztosítás igényével lép fel. Ez a tény hosszan elhúzódó vitát gerjeszt a közgyűlésben, amivel két hosszú év telik el.



A lóvontatta vasút korabeli ábrázolása (19. sz. közepe)

2 „Debrecen” napilap 1872. évi szeptember 21. 187. sz.

Végre az 1874. év végén egynémely türelmetlenebb városatya memorandumot terjeszt a polgármester elé. Az ügy legkitartóbb sürgetője Telegdi László, a városi közgyűlés bizottsági tagja, az „Érdektársulat” titkára. Erre a polgármester is kénytelen lépni: 1874. december 14-re „...a helybéli lóvonatú vasút építésének haladása feletti tanácskozást...” hív össze, s abban kéri „...az ügy érdekében felkéretnek a városnak lakosai is, minél nagyobb számban leendő megjelenésre...”. A tanácskozáson kiderül, hogy az eltelt két év alatt mindössze 40 000 Ft értékű részvényt jegyeztek le, noha a lóvasút építése várhatóan 200 000 Ft költséggel jár. Ám még ez a tanácskozás sem lendíti ki a lóvasút építését a holtpontról. Az viszont már igen, hogy hírért veszik: Nagyváradon már épül a közúti lóvasút, s hogy Pesten a városi vaspálya társaság – ahol már gőzvasút működik – egy év alatti haszna meghaladja a 60 000 Ft-ot.

A helyi sajtó sem hagyja az ügyet elaludni. Sőt, új ötlettel áll elő: a „...közúti vaspályánál a lóerő helyett gőzerőt kellene alkalmazni...”³ De a szerkesztők már azt is tudni vélik, hogy a „tramway” Debrecenben az indóház és a Bika-vendégfogadó közötti szakaszon, a Piac utca két oldalán fog vezetni, a keleti oldalon a Bika felé, a nyugati oldalon az indóház felé haladva. Ebből az egyenes vonalból „...a Széchenyi- és a Hatvan utcák felé egy-egy szárnyvonal tervezetik, a városon kívül pedig egy szárnyvonalat bocsátanak ki az István Gőzmalomhoz...” A szerkesztő állítása szerint a „tramway” második vonala is tervezve van, mégpedig a „Salétrom-kaszárnya előtt” (mai Salétrom utca), „majd a tervezett terménypiacon át (mai Miklós utca végénél) és a külső vásártéren át, a város nyugati oldalát félkörben érintve az István Gőzmalomnál végződne...” De hiába! Ismét eltelik két év anélkül, hogy az építés elkezdődne. Majd 1876-ban újabb vállalkozó jelentkezik, akinek „...a város területén tervezett lóvonatú vasútra 1876. április 12-én a 4296. szám alatti intézvénnnyel Schmidt de Wilde vállalkozónak ad előmunkálati engedélyt...” a város.⁴ Ám ez a vállalkozó sem tesz semmit, de azért az előmunkálati engedélyt 1877., 1878. és 1879. években, egy-egy évvel meghosszabbíttatja. Ám közben híre jön, hogy Bécsben 1879. május 20-án bemutattak egy „tramway-gőzmozdonyt”, amely oly sikeresen mutatkozik be, hogy Bécs után a magyar főváros is elhatározza ilyen gőzmozdonyok beszerzését.

Időközben a debreceni lóvasút ügyében ugyan szinte semmi nem történik, ám a város 1880. év végén elfogadta azt a tervet, amely „...a Fő-Piacz általános rendezése tárgyában...” készült. Egyúttal „...annak fokozatosan, egymás után, alkalmas időben leendő foganatosításával a tanács megbízatik...”, mondja ki a közgyűlés határozata.⁵ A következő évben ismét a sajtó lép! Hírül adja, hogy „...Berger Henrik és Társa vállalkozónak a lóvonatú vaspálya építésére a belügműnizsteri engedély megadatott...”. Kiderül azonban, hogy ez nem így van. Csak

3 „Debrecen” napilap 1876. évi február 19. 85. sz.

4 Hajdú-Bihar megyei Levéltár (HBmL) IV. B. 1403/a – 1878. május 9. közgyűlés 102/2275. sz. hat.

5 Uo. 1880. december 12. közgy. 248/6795. sz. hat.

arról volt szó, hogy a felterjesztés ugyan megtörtént, de abban egynéhány tisztázandó feltétel akadt, amelyet a város vezetése megvizsgált, kijavított és újra felterjesztett a minisztériumhoz.⁶ Így kapja meg azután Berger Henrik a létesítésre az engedélyt. Az építést azonban – ki tudja miért – még mindig nem kezdi el.

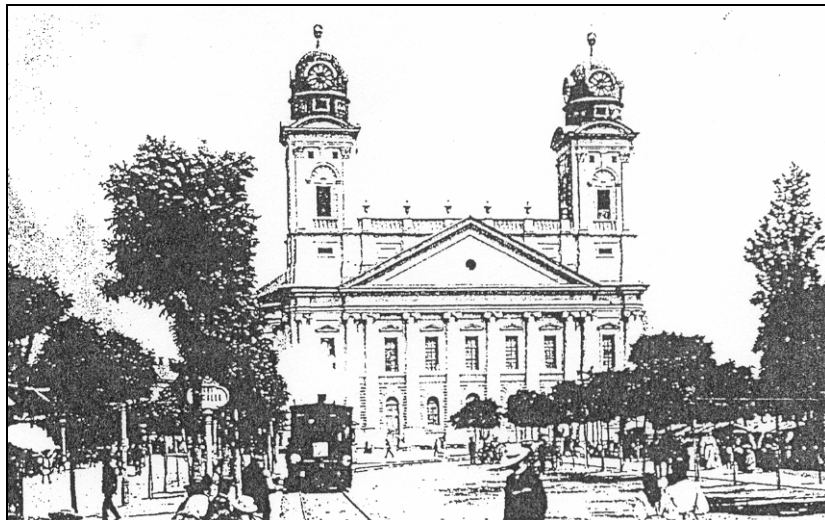
Közben elkövetkezett az 1883. esztendő is, de a lóvasút még sehol. Viszont van egy újabb vállalkozó, B. J. Altmann, egy bécsi jelentkező, aki vállalja, hogy egy éven belül megépíti a vaspályát. Ajánlata a város vezetése előtt kedvező fogadtatásra talál, annál inkább, mert Herzl és Berger még mindig tétlenek. Tehát „...Miután városunknak, a többi vidéki városok haladásával szemben elmaradni nem szabad és városunk területén egy személy- és teherszállításra berendezett közúti vaspályának építése, a város ipari és gazdasági forgalmának emelése céljából szükséges...”,⁷ Altmann ajánlatát elfogadják. Az ügy holtpontról történő elmozdítását tehát tulajdonképpen az a „civis” büszkeség okozza, amely nem engedi, hogy Debrecen más vidéki város haladásától elmaradjon. A közgyűlés tehát felhatalmazza a polgármestert, hogy Altmannal a szerződést kösse meg, mégpedig „...a vasúti indóháztól kezdve, a város piacán végig, normális síneken folytatva a Péterfia utcán, ki a Nagyerdőre a fürdőházig; a Péterfia utcán derékszög alatt a gőzmalom előtt elhaladva, egészen ki a téglagyárig...” történő kiépítésre. A szerződés szerint a vállalkozó elvállalja a vonal mentén az építés miatt érintett burkolatok karbantartását is. A város pedig kötelezi magát, hogy a vasút építését és 10 éven keresztül az üzemeltetését anyagilag támogatni fogja, s 10 év után a vasút a város tulajdonába megy át. A szerződés, amelyet a közgyűlés is jóváhagyott (1883. január 11.), az építés befejezésére az 1883. június 1. határidőt írt elő.

Az építés elkezdése azonban most is késik, hiába szólítja fel a város a vállalkozót a munka elkezdésére. Viszont új vállalkozó jelenik meg a színen, Joseph Lehmann. S mivel Altmann újabb felszólításra sem kezd munkához, a város a vele kötött szerződést azonnali hatállyal felmondja. Lehmann ezért személyesen siet Debrecenbe s tárgyalásokat kezd a város vezetőivel 1883. július 19-én. Ennek eredménye lesz a szerződéskötés, amelyet a város közgyűlése 1883. augusztus 4-én hagy jóvá.⁸ Néhány részlet a szerződésből: a vaspálya a vasúti indóház és a nagyerdei fürdőház között épül; két szárnyvonal épül e fővonalból, mégpedig a Péterfia utcából az István Gőzmalomig, és a Czegléd utcán a malomraktártól a színházig (mai Kossuth utca, ahol az egykori malomraktár az utca elején volt); a vasúti viteldíjat a vállalkozó mindig a várossal történő egyetértésben szabhatja meg; a viteldíj a vasút üzembehelyezésekor személyenként 10 krajcár lesz, az áruszállítás mázsája pedig 7 krajcár. A város a vasút üzemi épületei számára a szükséges telket a vasúti indóház közelében díjmentesen biztosítja.

6 HBmL IV. B. 1403/a – 1881. május 12. kelt 100/1881. sz. irat

7 Uo. 1883. január 11. közgy. 9/4. sz. hat.

8 Uo. 1883. augusztus 4. közgy. 165 / 4426. sz. hat.



A debreceni gőzvasút a Nagytemplom előtt (1900 körül)

A közvélemény nagy várakozását jelzik azok a különös hírek, amelyek a lóvasútról megjelennek a sajtóban. Ilyenek: A vasút „...acélsínjeinek az alja nem fából, hanem vasból lesz (...) a vonal mentén kitérők lesznek amennyiben minden kocsi olyan szerkezettel lesz ellátva, amellyel a vele szemben jövő kocsi a járdán is kitérhet előre (...) a kocsikban konduktorok (kalauzok) nem lesznek, hanem egy szekrény lesz alkalmazva, amelybe minden felszálló utas a hatost bedobni köteles leendő (...és végül...) minden kocsi öt keréssel bír...”. Ezeket a híreket minden bizonnyal a fantázia szülte. Viszont az a hír valós óhajt fejez ki, miszerint „...reményünk van arra, miképp a vasutat a közönség még októberben használhatni fogja...”

A vaspálya építése végre 1883. augusztus 21-én elkezdődött. Terveit Balogh Mihály városi mérnök készítette. Ekkor azonban kiderül, hogy a vaspálya építéséhez nincsen építési engedély! De ez a kisebbik baj! A nagyobbik az, hogy kiderül: a vasúti indóháznál az építési terület egy részét egy Krausz Mór nevű kereskedő bérlé a várostól, s bérleti szerződése csak a következő évben jár le. Gyorsan egyezséget kötnek hát a bérlő Krausszal, majd szeptember 23-án megérkezik a várt építési engedély is,⁹ ámbar az építés engedély nélkül is folyamatos volt. Az 1884. esztendő újabb akadállyal kezdődik: kiderül, hogy a MÁV még mindig nem tudta eldönteni, hogy a vasúti indóház előtt hol legyen a városi vasútnak vasútállomáshoz való csatlakozási pontja. Lehmann ismét személyesen siet Debrecenbe, ahol nem csak a MÁV-val, hanem a város vezetésével is egyeztet. Tisztázzák, hogy a Czegléd (Kossuth) utcán az elágazás a színházig tart, a

⁹ 19021 / 1884. Ker. M. sz. építési engedélyokirat.

Péterfia utcán pedig az elágazás a „*Bodolák-féle háznál*” indul, és tart a Gőzmalomig. Gyanút kelt a debreceniekben az is, hogy az 1884. év elején az építkezés igencsak vontatottan halad. A gyanú nem volt alaptalan. Ugyanis kiderül, hogy a pénzzavarba került Lehmann Tasner Hugóval társul, aki nagy összegű bankkölcsönt vesz fel debreceni kereskedőktől, mégpedig Simonffy Sámueltól és Steinfeld Ignáctól. Dolga végeztével Lehmann siet vissza Bajorországba, ugyanis Münchenben szerzi be a vasúti síneket a debreceni lóvasúthoz.

Az 1884. június 4-én megérkezett vasútépítési engedélyből meglepő dolgok derülnek ki. Mindenekelőtt az, hogy a vaspálya gőzvasútra épül. Legalább is annak a vasútállomás és nagyerdő közötti szakaszán. Ennek megfelelően nagyobb teherbírású síneket építenek be: a korábban tervezett 13 kg/fm súlyúak helyett 18 kg/fm nagyságú síneket. Végül a munka is lendületesen halad: 1884 nyarán „...*már a nagytemplom előtti téren is ki van kanyarítva az út, amelyen robogva fog elhaladni a tramway*”. Augusztusban Lehmann ismét megjelenik Debrecenben. Kíséretében Lindheim nevű vállalkozóval, akiről kiderül, hogy ő az új tulajdonos-vállalkozó. Ugyanis Lehmann „...*a közúti vasút építésére, fenntartására és üzemére vonatkozó szerződést, minden jogaival és kötelezettségével a porosz királyi, kereskedelmi tanácsosra Lindheimre és Társaira, azoknak bécsi cégére, valamint Neufeld Károly bécsi lakosra átruházta...*”. Mindezt a város jóváhagyólag tudomásul veszi.¹⁰ Ugyancsak augusztusban érkezik meg a vasútépítési vasanyag első szállítmánya. Közben az építés is szépen halad: augusztusban kezdődik a pályaépítés a vasútállomásnál, s mire szeptemberben a nagytemplom elé érnek az építéssel, ott még mindig – csigalassúsággal – folyik a kockakővel való útburkolás.

Végre felvirrad a nagy nap! Elindul az első vonatszerelvény a hivatalos személyekkel, akik engedélyt adnak a vasút megnyitására. A gőzvasút első járatáról, a hivatalos bejárásáról így számol be a helyi sajtó: „...*reggel fél kilenc órakor éles szavú csengetyű-szó és erős dübörgés hangzott fel a főtéren, mire nagy számú járó-kelő közönség örvendezve suttopta: az új vasút. S mindenki bámulva szemlélte a csinos mozdonyt, amely sebes menetben szállítá, a vonalat bejáró hivatalos személyeket (...)* Általános bámulatot keltett az elegáns és rendkívül célszerű berendezésű jármű, amely egyáltalán nem lóvasút, hanem gőzvasút. Íme, most már az utcán is járhatnak gőzösök...”¹¹ A tudósító megjegyzi, hogy a „...*vonat nagyon sebes járása...*” sok szerencsétlenségnek is lehet okozója. Az ünnepélyes megnyitásra 1884. október 2-án kerül tehát sor. „...*A mozdony ez alkalommal három kocsit húzott...*”, adja hírül a napilap és a Bika vendégfogadó elől déli negyed egy órakor elindult vonat „...*egy órakor már a nagyerdőn volt és kettőkor ismét a Bika előtt tette le vendégeit...*” A vasút felavatása a Bika vendégfogadóban rendezett díszebéddel folytatódott.

10 HBmL IV. B. 1403/a 1884. szeptember 25. közgy. 262/5695. sz. hat.

11 „Debreczen” napilap 1884. évi szeptember 30. 193. sz.

A városi rendőrkapitány „...a gőzvasúti közlekedés tekintetében...” adja ki közlekedési szabályrendeletét, amely – többek között – előírja, hogy a gőzmozdony állandó, hangos csengőszó mellett közlekedhet, s a mozdony előtt mindenki idejében köteles kitérni, továbbá a vonal menti porták kapuin csak lépésben szabad járművekkel kihajtani. A frissen elkészült vasútról a következőket tudjuk. A vonal kiinduló helye a vaspályaudvar, végpontja a nagyerdei fürdőház. A vonalon nyolc megállóhelyet alakítottak ki: 1. az „Európa kávéház” (a mai Petőfi-szobor helyén), 2. a vármegyei háznál, 3. Kossuth–Széchenyi utca kereszteződésénél, 4. a Bika vendégházánál, 5. a „Csokonai-kertben” (mai Kálvin tér), 6. az Egymalom utcánál, 7. a Péterfia-laktanyánál, 8. az István Gőzmalom felé történő elágazásnál (mai Bem tér). A vonal viteldíj szempontjából négy szakaszra volt osztva s ennek megfelelően vagy szakaszra, vagy teljes vonalra szóló menetjegyet lehetett váltani. A vasúti kocsikon külön voltak I. és külön II. osztályú helyek. A vonaljegy ára ekkor I. osztályon 15, II. osztályon 10 krajcár volt. Az első napokban három kocsival közlekedő szerelvények zsúfoltan közlekedtek: mindenki ki akarta próbálni a gőzvasúton az utazást. A hamarosan nagy népszerűségnek örvendő városi gőzvasút különösen a hétvégeken bonyolítja le nagy forgalmat: „...óriási a vasút forgalma, amely minden várakozást felülmúl...”, tudósítja a korabeli sajtó.

A vasút nagy sikere azonnal fel is veti a kérdést: hogyan tovább? Erre több elképzelés is születik. Egyesek véleménye szerint mindenképp a Hatvan utcai szárnyvonalat kell kiépíteni, mások szerint a Széchenyi utcait. Ez utóbbi szárnyvonal létesítése hamar lekerül a napirendről, hiszen ekkor a Széchenyi utcán mindössze 57 lakóház áll! Ismét mások tudni vélik, hogy egy új vonal fog épülni, amely „...a kertek alatt köti össze az István Gőzmalom a nánási helyi érdekű vasúti indóházzal...” (amely akkor a mai Segner téren állott). A vitát egy minisztériumi leirat zárja le, amely 1885-ben érkezik a városhoz s arra szólítja fel, hogy – az építési engedély okiratában is előírtak szerint – haladéktalanul lánson hozzá a Piac utcai második vágány építéséhez, a vasúttal érintett útszakaszokon végeztesse el a „kavicságyazást”, a burkolattal bíró útszakaszokon pedig úgy alakítsa ki a vaspályát, hogy azon más járművek akadálytalanul tudjanak keresztben és hosszszában közlekedni. Ebből azonnal kiderül, hogy a vaspálya mindössze az utca talajára helyezett fa-keresztaljakra erősített sínekből áll. A közgyűlés a szükséges intézkedést megteszi, s egyben arról is határoz, hogy megépítteti a Hatvan utcai szárnyvonalat, továbbá a nagyerdei fürdőháznál díszes várótermet építtet.

Az új gőzvasútnak némely „gyermek-betegsége” is napvilágra kerül. Egyik ilyen eset, amikor a vonat a Bika vendégházától nem akar továbbindulni a Nagyerdő felé. Kiderül, hogy a mozdonyból elfogyott mind a gőz, mind a víz! Néhány helyen rövidesen javítani kell a vaspályát, míg a Piac utcai szakaszon a pálya erősen megsüllyedt. A vaspálya érdektársaság első igazgatója, Tasner Hugo nem feledkezik meg a fejlesztésről sem: új kocsikat szerzetet be. Ezek nyári kocsik, amelyeken „...minden ülés sorába oldalt esik a feljárás...”, a nyitott ko-

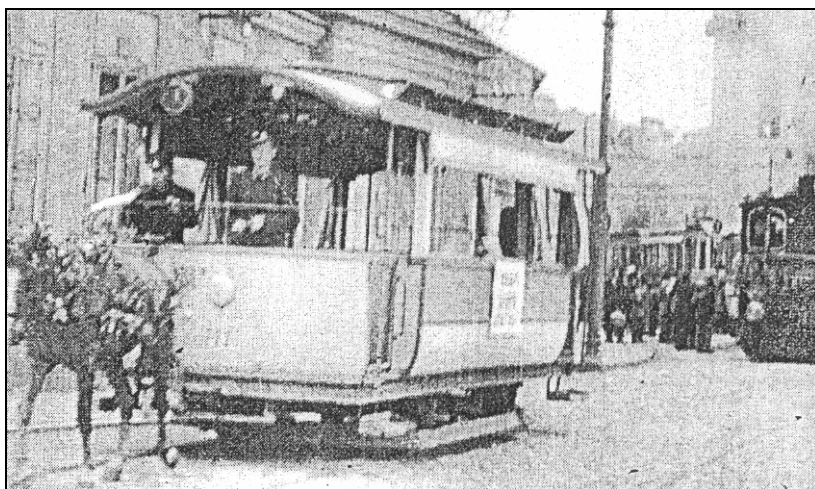
csikok a szél felé eső oldalak „...összekapcsolható ponyvakkal fognak ellátatni...” Rendezik a járatok sűrűségét is úgy, hogy naponta 20-20 járat közlekedik oda és vissza. Az első vonat reggel 6 órakor indul, az utolsó pedig este 9-kor. Új megállóhelyeket létesítenek a Hungária-kávéháznál (mai Arany János utca) és a „Simonyi-gáton” (Simonyi út) a Simonffy-villánál (a mai Weszprémy utca tájékán). Végül megindul a Piac utcán a második vágány építése is, amelynél az derül ki, hogy a vágány építésének útjában van a Nagytemplom előtt 1850 táján oly nagy kinnal és sok kudarccal fúrott kút. Mit lehet tenni? A kutat egyszerűen betömik. Végül a Piac utcai második vágányt hivatalosan 1885 júniusában helyezik forgalomba. A szárnyvonalak építése azonban ismét megreked: Lehmann visszavonja a Czegléd utcai szárnyvonal építésére vonatkozó ajánlatát, de azonnal jelentkezik új vállalkozó is, a debreceni Balla Mihály személyében. A vasút tulajdonosaiban is változás következik be: „...konzorcium alakul azon czélből, hogy a helyi vasút birtokba vételére részvényes társaságot alakítsanak...”, amely azután Lindheim József és Neufeld Károly bécsi üzletemberektől megvásárolja 250 000 koronáért a vasutat s emellett tőkeemelés is végrehajt: 3000 darab 100 korona névértékű részvényt bocsát ki. A „társulat” neve pedig: „*Debreczen Helyi Vasút Részvénytársaság*”.

Mégis épül „lóvasút”! A Hatvan utcai szárnyvonal

Amíg azon folyik a vita, hogy mely szárnyvonal épüljön előbb, a Czegléd utcai, vagy a Hatvan utcai, addig a már említett Balla Mihály és társai 1885-ben engedélyt szereznek a Hatvan utcán át s a Böszörményi úton a baromvásártérig tartó vaspálya szárnyvonalának építésére, mely „...akár ló-, vagy gőzerőre alkalmazandó vasúti vonal lenne...” A létrejött részvénytársaság is ezzel ért egyet, annál is inkább, mert időközben, 1884-ben megnyílt a Debrecen és Hajdúnánás közötti helyiérdekű vasút, és a Hatvan utca végén (a mai Segner téren) e vasút debreceni kiinduló állomása, mely a Debrecen – Vásártér állomás nevet kapta. A részvénytársaság a szárnyvonal építésének költségét nem hajlandó magára vállalni, de arra vállalkoznék, hogy az István Gőzmalomtól tovább építse a vonalat a baromvásártérig, amennyiben a város hozzájárul ahhoz, hogy 1. a társaság nem építi meg a Czegléd utcai vonalat, 2. a Böszörményi úti vonalat használt sínekkel építheti meg s 3. e vonalon csakis vásári napokon lehet majd személyforgalmat lebonyolítani. Meglepő módon a város nem fogadja el a feltételeket: ragaszkodik a Czegléd utcai vonal kiépítéséhez, de nem ellenzi, hogy a részvénytársaság megépítse a Hatvan utcait, ha ehhez a társaság 3000 korona biztosítékot helyez letétbe.

Létrejön tehát az egyezés, s Balla Mihályék megalapítják a második helyi vasúti társaságot „*Nagy Hatvan utca Baromvásártéri Közúti Vasút Részvénytársaság*” néven. A társaság elnökségében illusztris debreceni polgárokat találni,

mint Komlóssy Artúr, Harstein Lipót, Márk Endre és mások. A társaság első igazgatója az a Szikszai József, aki ez évek egyik sikeres és agilis vállalkozója, akinek birtokában van a híres „Margit-fürdő”, ahol tánctermet, uszodát, télen korcsolyapályát működtet s ahová Debrecenben elsőként vezeteti be a villamos világítást. A korabeli szöveg szerint e vonal a következő: a Bika vendéghozadónál indul, majd a Hatvan utca „szegleténél” befordul a Nagy Hatvan utcába, s halad a „...hajdúnánási vasút indóházáig; itt jobbra fordul a Csap utcába s ezen, valamint a Retek utcán át, a Vénkert előtt és a Kerekes-féle szélmalom telke előtt (ez valahol a mai Böszörményi és Füredi úti sarok táján lehetett) keleti irányba haladva, a Vén- és az Újkert között, a Péterfia utcai kapunál ér véget ...” (a mai Bem téren). Erre a vonalra tehát 1887. októberében nyújtja be a tervet a Társaság, s az építési engedély okiratát a közlekedési főhatóság 1888. júniusi keltezéssel, 17938/1888. szám alatt adja ki. Idézzük az engedélyokirat címét: „...Engedélyokirat a Debrecen sz. kir. város területén, a Bika vendéghozadótól kiindulva, a Nagy Hatvan utcán át, a Debrecen–Hajdúnánás közötti helyi érdekű vasútállomásig s innen a Pesti-sor előtt, a Vénkert és a méntelep mellett, a külső baromvásártérig vezetendő lóüzemre berendezendő közúti vasút építésére és üzletére...”. Jegyezzük meg, hogy az engedélyokiratot Baross Gábor miniszter látta el kézjeggyel.



A Hatvan utcai lóvasút (a 19. század vége)

A vasútépítésre vonatkozó szerződést a Társaság a várossal köti meg, ez már nem csak az építést engedélyező okiratban leírt vonalra vonatkozik, hanem „... a Mester utcai sorompótól kiágazólag az István Gőzmalom telepéig lóerőre, illetve gőzerőre, a vállalat által saját költségen leendő kiépítésre és forgalomban tartandó...” vasútra is. A szerződés szerint ehhez a vonalhoz és annak „netaláni

csatlakozásához” szükséges területet a város a Társulat számára díjmentesen biztosítja. Ezen felül ad a város 2100 korona segélyt, 3500 alj készítéséhez elegendő fát és homokot, ugyancsak díjmentesen. A homokot az „...*Újkert, a Sestakert és a lóversenyter által alkotott szegletből...*” engedi kitermelni. A szerződés szerint a város hozzájárul ahhoz is, hogy „...*Ahol a vasút a kocsútra esik, a vágány a kavicsolt útra tétessék le a nélkül, hogy akár a sínek közt, akár azokon kívül burkolás eszközölnék...*” Am ha a város később mégis előírná a burkolást, úgy a Társaság „...*köteles leend a sínek közötti felületet, azok oldalát pedig egy sor burkolati kővel kikövezni...*”¹² A szerződés kitér a vasút üzemelési körülményeire is, amennyiben előírja, hogy a vasutat üzemelő személyzetet „*éles hangú síppal*” kell ellátni. Másrészt a vasút szolgálatába csak olyan egyének lesznek alkalmazhatók, akik a „...*jelzési szabályokat, a kocsik tolatására és rendezésére vonatkozó utasításokat megismerték...*” és abból sikeres vizsgát tettek.

Mindezek után az építés 1888. július 18-án kezdődik, mégpedig az építési anyagok – sínek, fa-aljak – kiszállításával, az építési munka pedig Zelenkai Sámuel királyi mérnök irányításával rekordidő, mindössze négy hónap alatt el is készül. A kész vasútról így ír a korabeli sajtó: „...*A vasút közvetlen a Bika-szálló előtt indul ki, a helyi vasút itteni, másik vágánya mellől. A Tóth Gyula sarokháza és a püspöki lak előtt kanyarodik a Hatvan utcára, amelynek mindenütt a bal oldalán halad, egészen a debreczen-hajdúnánási vasút indóházáig, melynek előtte vezetetik el egy kanyarulat által. Innen a Pesti soron megy végig, a Rabkerthez tartozó föld árka mellett. A Nagy Mester utca végén lévő Barcsay-féle szélmalomtól kezdve, most már kikövezett országút és gyalogút között vonul el. Ezen irányát megtartja a méntelep előtt is, ki egészen a külső baromvásártér kezdetét jelző fakorlátig, mely egyenlőre a vasút végpontjául van kijelölve...*”¹³ A vonal teljes hossza mintegy 3000 m. A vonóerőt kezdetben a társaság mindössze 3 saját és több bérelt lóval biztosítja, míg nem a lóvasút igavonói részére a Pesti utca elején egy – a város által biztosított ingatlanon – lóistállót építenek. A vaspálya 1888 októberére kész, s miután a „*műtan-rendőri bejárást*” jelentő első lóvontatta szerelvény „*végig robog*” a pályán, a vasutat forgalom alá helyezik. A személyszállításához a Társaság négy „*csinos kocsi*val rendelkezik”.

Valószínűnek tűnik, hogy a vaspálya gyors építésének voltak a következményei a forgalmi zavarok, kisebb balesetek. Különösen kritikus volt a Hatvan utcára történő befordulás. „...*Ahányszor a kocsi itt fordul, annyiszor két-három vonatkisiklás koszorúzza útját...*”, írja a korabeli tudósító. A vonal anyagilag sem jelentett sikert. Olyannyira, hogy a város szorgalmazására 1892-ben beolvad a fővonalat üzemeltető „*Debreczeni Helyi Vasút Részvénytársaságba*”. Az egyesült társaság közlekedési eszközei ekkor a következők: öt gőzmozdony és hat ló képezi a vonóerőt, 16 gőzüzemhez és 5 lóvasúti üzemhez alkalmazható sze-

12 HBmL IV. B. 1403/a 1888. szeptember 29. közgy. 147/6244. sz. hat.

13 „Debreczen” napilap 1888. évi július 8. 139. sz.

mélykocsi pedig a „*gördülő állomány*”. Az egyesülés után a Társaság első dolga volt, hogy a fából készült, megállóhelyeket jelző táblákat – talán elsősorban a Habsburg császári színekre emlékeztető fekete-sárga színük miatt – nemzeti színre festett vastáblákra cserélik ki. A teherszállítás – különösen a fővonalon, a vasútállomás és az István Gőzmalom között – okoz kellemetlenséget a lakosság-nak a felvert por és nagy zaj miatt. Ezért a rendőrkapitány kénytelen intézkedni arról, hogy a teherszállítást időben korlátozzák.

A Cegléd utcai szárnyvonal

Említettük, hogy a főhatóság a vasútépítési engedélyben előírta a Cegléd utcai és a gőzmalomhoz vezető szárnyvonalak építését. Már 1890-et írunk, amikor még egyik szárnyvonal sem épült meg, de azt senki nem is feszegeti, nem sűrgeti. Az immár egyesített Társaság pedig – 1893-ban – fejlesztéseket tervez végrehajtani – véli tudni a sajtó.¹⁴ Tervezi a Hatvan utcai szárnyvonal villamosítását, amihez azonban elengedhetetlen a vágányzat megerősítése, átépítése. A fejlesztésről szálló hírekre a város 1896-ban közgyűlési határozatot hoz. Eszerint: a város „...*A helyi Vasút Részvénytársaság üzemében tartott egyik vonalának, a Piacz utca keleti oldalán lefektetett vágányból kiágazóan és a Nap utcán át a Pavillon laktanyáig s onnan a dohánybevaltó telepre és esetleg folytatólag a vágóhidhoz vezető, ló-, vagy gőzerőre berendezendő vonal kiépítésére az előmunkálati engedély kiadását kívánatosnak tartja...*” A Társaságnak nincsen ellenvetése. Hajlandó elkezdni e szárnyvonal építését, ellenben azt kéri a város vezetésétől, hogy „...*az utcai terület időleges használati joga a vállalatnak átadassék, továbbá a szükségelendő, körülbelül 1800 folyó méter, 3 méter hosszú és 50 cm átmérőjű gömbölyű tölgyfa, valamint 156 darab 4,0 m hosszú, 30 cm széles és 8 cm vastag hídlábdeszka díjtalanul adományoztassék...*” a Társaságnak e szárnyvonal építéséhez.¹⁵ A város a kérést teljesíti, mire a Társaság azonnal neki is lát a szárnyvonal építéséhez, noha ahhoz építési engedéllyel nem rendelkezik. Az engedély majd csak 1896. június 28-i keltezéssel kerül kiadásra, amely már tartalmazza a dohánybevaltó telephelyére vezető vontató vágány építésének engedélyét is, mégpedig használt sínekből. Az építés ismét rendkívül rövid idő alatt megtörténik: a vaspálya műtan-rendőri bejárását 1896. szeptember 18-án tartják meg, amikor a vonalra az üzemi engedélyt Stáhl (később magyarosított neve Aczél) Géza városi főmérnök és Latinovics Mihály, a Hajdú megyei államépítészeti hivatal főnöke valamint beosztott mérnöke, Szeybold Károly adják meg. A vonal azonban ekkor még csak a Diószegi utat keresztező Debrecen–Nyíregy-

14 „Debrecen” napilap 1893. évi december 18. 247. sz.

15 HBmL IV. B. 1403/a 1896. április 17. közgy. 71/3791. sz. hat.

háza vasúti pályáig tart. A vaspálya szakasz vegyes üzemre, ló- és gőzvontatásra egyaránt alkalmas.

Alig néhány év, és sürgetővé válik a vonal meghosszabbítása a közvágóhídig. Úgy hírlík ugyanis, hogy e szárnyvonal akkori végpontjánál, azaz a Diószegi utat keresztező nyíregyházi vasúti fővonal átjárójánál „...csinálnak a nagyvasúti pályatesten át egy nagy hidat (...) melynek munkálataihoz rövidesen hozzá is fognak...” Ez az újsághír is, mint már annyi más, túlzásnak bizonyult. Viszont a közúti vaspálya meghosszabbításának tervei körül viták támadnak a város és a főhatóság között. A főhatóság ugyanis azt szorgalmazza, hogy a város közúti vasútja minden vonalán térjen át fokozatosan gőzvontatásra. A város azonban – ennek komoly költségkihatása miatt – erre nem tud vállalkozni. A vonal meghosszabbítása azonban – a viták ellenére – elkészül. A helyi sajtó 1903. október 3-án adja hírül, hogy. „...A debreceni helyi vasút vágóhídi vonalán a személyszállítás október 3-án megnyílt...” Még hozzá azzal a fura megoldással, hogy a vonal első szakasza a dohánybevéltónál véget ért, majd a vágányzat túloldalán újra kezdődött, s e második szakasz a közvágóhídnál ért véget. Az utas tehát, aki a közvágóhídig akart utazni a helyi vasúttal, kénytelen volt a dohánybevéltónál leszállni, gyalog átmenni a vasút túloldalára, s ott újra felszállni a helyi vasútra.

Valamit nyomhatott a latban a minisztérium részéről a gőzvontatásra történő áttérés szorgalmazása, mert a város 1905-ben két új, 40 lóerős „Stözl-rendszerű” gőzmozdonyt vásárol a társaság részére a győri vagongyártól. Ezek azonban túl súlyosaknak bizonyulnak, ezért nem sokáig maradnak forgalomban. Változatlanul sok panasz éri a Hatvan utcai vonalat az ott előforduló sok baleset miatt. „...Egyszer a lóvasút téved le a vágányról, máskor az őrmasina csengője reped el, egyszer késik a vonat, másszor pihen. De soha nem siet...” Ilyen panaszok érik a nagyerdei vonal forgalmát is, ahol „...egy kivénhedt masina a Simonyi úton már szörnyen megfontoltan haladt és bizony megtörtént, hogy a mozdonyról lemaradt a három kocsi (...) visszament tehát a mozdony a kocsikért és kölcsönkért láncokkal kötötték a kocsikat a mozdonyhoz...”¹⁶ Nem mulaszthatjuk el leírni azt a mulatságos esetet, amely a Cegléd utcai szárnyvonalon esett. A Cegléd utca végén állt már akkor az a református templom, melyet a köznyelv „Veres-templom”-ként emleget. Nos, e templom előtt elhaladó egyik vonatszerelvény megreked, s sehogy sem tud újra indulni. A komoly vizsgálódások közben kiderül, hogy a csínytevésre mindig kész debreceni kisasasok bekenték a síneket „csirízzel”, s az így csúszóssá vált síneken a mozdony kerekei csak pörögni tudtak.¹⁷ Másik ilyen történet a Hatvan utcai vonalról szól. Említettük, hogy a lóvontatta szerelvény előtt haladó hajtónak állandóan fújnia kellett egy kürtöt. Nos az egyik hajtó nagy lélegzetet véve akkorát fújt kürtjébe, hogy a kocsi elé fogott szerencsétlen ló ijedtében megvadult, s elragadta a kocsit. A hajtó gyorsan be-

16 „Debreczen” napilap 1904. évi szeptember 21. 195. sz.

17 Uo. 1899. évi március 29. 63. sz.

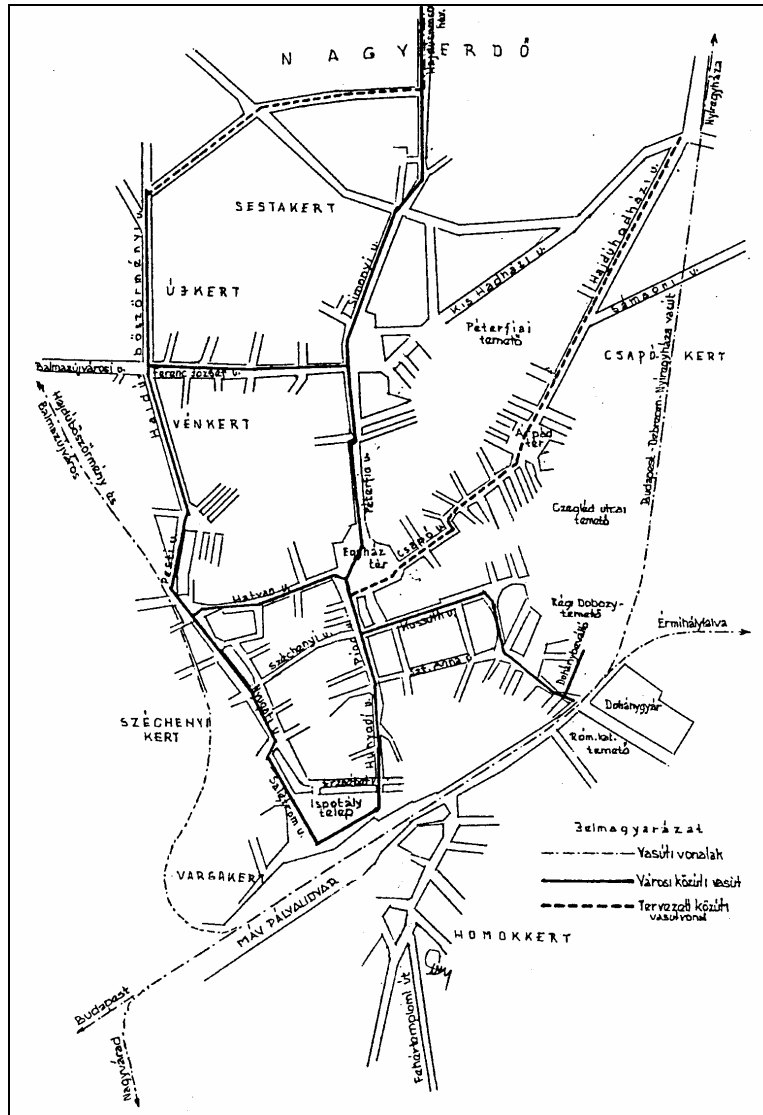
A Piac utcai fővonal, a vasútállomástól elindulva eredetileg a mai Petőfi tér keleti szélén vezetett Deák Ferenc utcán haladt, mely utca akkortájt igencsak keskeny volt. A helyi vasút elindítása után a rendőrkapitány kénytelen volt erről az utcáról a teherszállító szekerek forgalmát kitiltani. Ám 1904-ben kiderült, hogy ennek ellenére is túl szűk ez az utca, ezért a tér nyugati oldalán, körülbelül a mai villamos vágányok helyén megépítenek egy új vágányt, amely a tér északi oldalán csatlakozik az eredetileg épített vágányhoz. Ugyanígy a vonal másik végén is, a Nagyerdőn, a visszaindulás könnyítésére hurokvágányt építenek. A helyi vasút közlekedésében említett anomáliák eljutnak a rendőrkapitány fülébe is, aki a következőkre hívja fel a Társaság igazgatóságának a figyelmét: 1. A jövőhagyott menetrendet a Társaság kötelessége betartani; 2. a vonatszerelvényeket csakis a vizsgázott „*gépindítók*” vezethetik; 3. a menetrenden kívül közlekedő – teherszállító – vonatok kötelesek minden becsatlakozó utca torkolatában megállni; 4. a teherszállító vonatok a városon át csak úgy közlekedhetnek, ha előtte egy alkalmazott halad gyalogosan; és végül 5. minden mozdonyon két oldalra ablakot kell nyitni, hogy a vezető minden irányba kiláthasson.

A Pallagra és Hajdúsámsonba vezető szárnyvonalak

*„...Pallaghoz közel, alig másfél kilométernyire van a debrecen–nyíregyházi vasútnak egy megállóhelye, a józsakert (ma Bocskaiakert) (...) Innen kellene egy szárnyvonalat építeni Pallagra s ez 30 000 koronánál többbe nem is kerülne...”*¹⁹ írja a helyi napilap. Az erről kerekedett vitából annyi marad meg csak, hogy Pallagra, ahová időközben a mezőgazdasági akadémia is kiköltözött, mindenképpen szükség lenne a vasútra. Akad is vállalkozó nyomban: Berger Jenő ajánlkozik a vasút megépítésére, amennyiben a korábbi vonalak építésénél alkalmazott kedvezményeket ő is megkapja. A város – nem túl lelkesen – de tárgyal Bergerrel. Ám kiderül, hogy Berger a várható költségeken kívül másról nem tud tájékoztatást adni a város vezetőinek. Ezért is a város válasza az, hogy az építéshez semmilyen segítyt adni nem tud. Ennek ellenére a város közgyűlése napirendre tűzi a vonal építésének ügyét. Kiderül ugyanis, hogy a „...*gazdasági tanintézet, a helyi vasút kiépítésével és üzemben tartásának biztosításával szemben hajlandó a jelenlegi városi főépületét (...) a városnak díjtalanul átengedni, illetve a szerződés szerint kikötött 50 000 korona visszaváltási árat elengedni. (...ezért...) Debreczen városa készséggel járul hozzá és segíti elő ezen közúti vasút kiépítését...*” Majd a közgyűlés határozatban kimondja: „...*a debreczeni helyi vasút nagyerdei végállomásától kiindulól, a nagyerdői főúton át, a pallagi magyar kir. gazdasági tanintézetig vezetendő vasútvonat építéséhez a következőkkel járul hozzá...*” 1. a visszaváltási 50 000 korona összeget a vasút-

19 „Debreczen” napilap 1902. április 22. 78. sz.

építéshez segélyként felajánlja; 2. a vasút üzemben tartását hajlandó évi 8000 koronával segélyezni; 3. a viteldíj meghatározásához biztosítassék a város befolyása; 4. az építéshez talp- és épületfát termelési áron biztosít; 5. amennyiben a vonal építését a Társaság maga végzi, a város a légvezetékre vonatkozó tiltását visszavonja.²⁰



A helyi vasút hálózata 1940 táján

20 HBmL IB. B. 1403/a 1901. július 25. közgy. 116/10059. sz. hat.

A vasút építésének lebonyolítását végül a város maga veszi kézbe: meghirdeti az építésre vonatkozó „árlejtést”, amelyben az építendő vonalat így írja le: „...*A nagyerdői állomásból kiindulva a vonal a nagyerdői főút keleti oldalán vezetve a csőszháznál, vagy a Knoll-féle tanyaföld sarkán át, vagy a csőszház keleti oldalán a gazdasági intézetig vezet...*” Tudjuk, hogy a vonal mégsem így épült meg, hanem éppen ellenkezőleg, a pallagi út nyugati oldalán, majd – már Pallagon – áttért az út keleti oldalára s így vezetett az akadémia épülete elé. Az árlejtési hirdetés közli azt is, hogy a vasutat 15 tonna terhelésű kocsikra és gőzmozdonyra alkalmasnak kell megépíteni.²¹ A vasútépítési tervet Aczél Géza városi főmérnök készíti, amelyet a közgyűlés jóváhagy. Ezek után – szokás szerint – több éves szünet következik, amely idő alatt semmi nem történik. Hacsak az nem, hogy ismét felmerül az ötlet, hogy ezt a vonalat nem Pallagig, hanem azon túl is, Hajdúsámsonig kell kiépíteni. Hajdúsámson azonnal meg is teszi ajánlatát: 60 000 korona segélyt ad a vasútépítéshez. A vérmesebb ötletek arról szólnak, hogy a vonalat nem is Hajdúsámsonig, hanem Nagykállóig kell megépíteni. Ez az ötlet elnyeri a város jóváhagyását, olyannyira, hogy a város fel is ajánl segélyként 200 000 koronát. A pallagi vonal építésében beállott csend ellenére kiderül, hogy időközben egy Gál András nevű vállalkozó már megszerezte az előmunkálatokhoz az engedélyt, ám azt azonnal át is ruházta a Magyar Vasúti Forgalmi Részvénytársaságra. Ez a társaság jelentkezik is a városnál azzal, hogy kéri a 200 000 korona kiutalását, aminek fejében kötelezettséget vállal a vasúti vonalnak Nagykállóig történő megépítésére. A városi közgyűlés 1905. február 1-jén tárgyalja ezt az ügyet, és az ígért összeg kiutalását el is vállalja, amennyiben a vasút Hajdúsámsonig egy éven belül megépül.

A vasútépítés engedélyezését megelőző helyszíni bejárás, amelyet márciusban tartanak, a Debrecen és Hajdúsámson közötti vonalról mint teherszállításra berendezett vasútról esik szó.²² Hosszú huzavona után Sámson is megszavazza a segélyt, de már csak 38 000 korona összeggel. Az építési engedélyt a Vasúti Forgalmi Rt kapja meg a vonalnak Debrecen–Pallag–Sámson közötti építésére, továbbá „...*a nagyerdői kezelési és átrakó állomás elhelyezéséről Debreczen sz. kir. város területén (...) a debreceni nagyerdő és a MÁV pályaudvar közt fekvő részekben is...*” Az engedély arról is rendelkezik, hogy mind a MÁV, mind a Hejlyi Vasút biztosítson „*peage-jogot*” (közös használati jogot) az építendő vasúton. Másrészt a vonal megépítése után minden teherforgalmat ezen az új vasúton kell majd lebonyolítani, a város belterületeinek elkerülésével.²³ Meglepő módon 1906 áprilisában újra helyszíni bejárást tartanak a város vezető személyiségeinek jelenlétében. A résztvevők között van Kovács József polgármester, Vécsey Imre főjegyző, Magoss György tiszti főügyész, Aczél Géza főmérnök és

21 HBmL IV. B. 1403/a 1902. november 23. közgy. 29235/14156. sz. hat.

22 „Debreczen” napilap 1905. évi május 6. 106. sz.

23 HBmL IV. B. 1403/a 1905. április 14. közgy. 110/4765. sz. hat.

mások. A jegyzőkönyv tanúsága szerint a bejárás célja: „...*az elrontott, de újonnan építendő hidak és utak fenntartása...*”. Majd kijelentik, hogy a fenntartásra a kivitelező kötelezett. Ugyanez a jegyzőkönyv rögzíti e vasútnak a MÁV pályaudvarról történő indulási nyomvonalát. Eszerint az új vonal „...*A debreceni államvasúti indóház vég-kitérőjéből ágazik ki és a Szoboszlói út baloldalán vezet a 2+000 km szelvényig. Itt a Salétromsor jobb oldalára kanyarodik és az 5+000 km szelvény tájékán, a korábban megállapított pályanyomba visszatér...*”. Ez a kiágazás teszi lehetővé, hogy az új sámsoni vasút közvetlenül kapcsolatba kerüljön a MÁV vasúti vonalaival. A megvalósulásban azonban itt is volt változás, amennyiben a vonal a pályaudvarról kiágazva a Salétrom utcán jutott ki a Külső Vásártér utcán és a Pesti utcán át a Böszörményi útra. A sámsoni vasútnak ekkor a következő megállóhelyei voltak: Debrecen–Nagyerdő, Pusztá–Pallag, Dombos-tanya, Hajdúsámson és Sámsoni-tanyák. Időközben tart a vasútépítés, sőt kitérítik a vonal műszaki átadását 1906. július 2. napjára. A műtanrendőri bejárásról több kifogás is merül fel, különösen az István Gőzmalom és a Margit Fürdő előtti szakasz tekintetében. A bizottság elrendeli, hogy a Simonyi úti szakaszon a teherforgalmat csakis az éjszakai órákban bonyolítsák le.²⁴ A vonal üzembe helyezését végül a közlekedési tárca is jóváhagyja. Külön engedéllyel hagyja jóvá (55542 / III. 1906. Ker. M. sz.) a MÁV és a Helyi Vasút közös vonalhasználatát, aminek következtében az egykori debrecen–hajdúnánási helyi érdekű vasút és a Társaság hajdúsámsoni vasútja között az akkori Vásártér Állomáson létrejött a kapcsolat. Az engedély pedig így szól: „...*A Magyar Vasút Forgalmi RT, mint a Debrecen–Hajdúsámson Helyi Érdekű Vasút engedélyesének kérelmére, az engedélyezett peage – vasútvonalnak a Debrecen–Hajdúnánás vasútvonal Debrecen–Vásártér állomáshoz összekötő vágány létesítésére szükséges terület kijelöltetett, nevezett részvénytársaság használatára átengedettetett s így a szabványos vasút építésére a hatósági engedély megadatik...*”²⁵

Alig, hogy megindult a forgalom a Debrecen és Sámson közötti vonalszakaszon, a részvénytársaság megkapja az engedélyt a vasútvonal folytatólagos szakaszának Nyírbátorig történő építésére. Igaz ugyan, hogy a Debrecen és Sámson közötti vonalon az 1906/07. év fordulóján a nagy hófűvésok miatt gyakran szünetel a forgalom. Ugyanakkor 1907 tavaszán a Piac utcai vonalon sokasodnak a vonat-kisiklások. A sok kritika nyomán – úgy tűnik – a helyi vasút társasága felajánlja a városnak, vásárolja meg tőlük a vasutat. Másrészt egyre inkább zavaró, hogy ez a vonal – s főleg annak teherforgalma – a város notabilitásainak villáival beépített Simonyi úton halad. A Társaság tehát azt a kéri a várostól, hogy a Simonyi és a Ferenc József (ma Füredi) út közötti vágánykapcsolatot megszüntettesse, és helyette a baromvásártéri vágány folytatásaként, a Nagyerdőn át épüljön ki kapcsolat a pallagi szárnyvonallal. Az engedélyt a város megadja, sőt an-

24 HBmL IV. B. 1403/a 1906. október 16-án kelt 185/1906. sz. irat.

25 Uo. 1906. október 12. közgy. 236/13041. sz. hat.

nak építéséhez további 100 000 korona segílyt is ad. Az elkerülő és az immár Nyírbátorig vezető vonalszakasz megépítése megtörtént, s azt 1911. július 3-ával üzembe helyezték. Ezzel egy időben a vasúttársaság is megváltoztatja nevét, és lesz „*Debrecen–Nyírbátori Vasút RT*”. Jegyezzük meg, hogy bármilyen társaság is birtokolja a városi közúti vasút valamely szakaszát, a város mindegyiknél biztosítja a maga előjogait, amire az általa nyújtott anyagi hozzájárulások is alapot szolgáltat. Így például minden esetben megköveteli, hogy a vasúti társaság székhelye Debrecen legyen, s a vasúti társaságok igazgató tanácsaiban a város megfelelő képvisellellettel rendelkezzen. De kiköti csaknem minden esetben azt is, hogy a vasúti viteldíjakat a város egyetértésével lehessen meghatározni vagy megváltoztatni.

A villamos vasút

A közúti vasút villamosításának gondolata a város vezetőiben már akkor megfogalmazódott, amikor elhatározták, hogy az augsburgi társaság tulajdonában lévő légszesz-gyárat megvásárolják. Ez pedig az 1900-as évek elején történt, amikor a város tárgyalásokat kezd a helyi vasút igazgatóságával a vonalak villamosításáról. Igaz ugyan, hogy egyesekben ekkor felmerül az a gondolat is, hogy talán olcsóbb lenne áttérni az „*automobil-közlekedésre*”. A város közgyűlése azonban 1904-ben a következőképpen határoz: „...*miután a város meggyőződést szerzett arról, hogy a helyi vasút egyáltalán nem szolgálja a város közönségének érdekeit (...) és a helyi vasút az, amely a villamos világítás behozatalát, ami a város vágya volt a város közönségének (...) hosszabb időre lehetetlenné tette...*”. A kemény szavak szerint a helyi vasút nem támogatta, sőt igyekezett megakadályozni mind a vasút villamosítását, mind a villamos világítás bevezetését. A közgyűlés ezért felfüggeszti a helyi vasúti társasággal a koncesszió meghosszabbításáról folyó tárgyalásokat. Ezekben az években építi ki a város a debreceni villamosteletet, folytatja annak folyamatos korszerűsítését és teljesítményének növelését, ami egy külön történet. Ekkor – 1908-ban – működik a városban a közgyűlés által megbízott „*világítási bizottság*” Körner Adolf tanácsnok vezetésével, amely azon a véleményen van, hogy a villamos világítási vállalkozásban a városnak kell birtokolnia az elsőbbségi részvényeket. Csak így tudja érvényre juttatni a város érdekeit. Amellett, hogy e bizottság véleménye széles vitát vált ki a város közönsége részéről, ok arra is, hogy különféle fantáziahírek keljenek szárnyra. Ilyen például az a hír, mely szerint van egy társaság, amelynek szándékában áll Debrecen és Nagyvárad között egy villamos meghajtású vasutat építeni, amely érintené Hosszúpályi, Léta és Székelyhíd településeket. Egy másik változat szerint a vonal Derecske érintésével haladna Nagyváradnak.

Végeredményben a város 1901-ben – ekkor jár le a légszeszgyári koncesszió szerződése –, megvásárolja azt az osztrák cégtől, s részben e gyártelepen, rész-

ben annak bővítményeként megépíti a villanygyárat s létrehozza „*Debrecen Sz. Kir. Város Világítási Vállalatát*”. A villanygyár építése azonban ismét elhúzódik. A „*Ganz Villamossági RT*”-vel 1907-ben jön létre a szerződés az áramfejlesztő gépek, transzformátorok és egyéb berendezések szállítására, szerelésére. A Ganz Villamossági művek a munkával a következő évben el is készül és a villanytelep 1908. október 2. napjától termelni kezdi a villamos áramot. S ha már van áram, a „*világítási bizottság*” azon nyomban javaslatot tesz arra, milyen sorrendben történjék meg a helyi vasút villamosítása. Ezek szerint elsőként kell villamosítani a MÁV pályaudvar és nagyerdő közötti vonalat, amellyel együtt a vonalat kettős vágányra szükséges átalakítani teljes hosszában. Ezt követnie kell a Hatvan utcai szárnyvonal villamosításának a baromvásártérig, majd a Cegléd, illetve immár Kossuth utcai vonalnak két ütemben: előbb a dohánygyárig, majd a közvágóhídig. A bizottság – Körner Adolf – javaslata az, hogy a helyi vasút kapjon a villamosítás végrehajtása fejében 60 éves koncessziót. A város közgyűlése azonban ezt nem támogatja, hanem azon van, hogy a villamosítást maga a város végezze, saját kivitelezésben, és egyúttal építse ki immár a Csapó utcai szárnyvonalat is, egészen a huszárlaktanyáig (mai egyetemi campus a Kassai úton). Heves viták zajlanak a közgyűlésben a megoldásról. Többen attól tartanak, hogy a villamos vontatás bevezetésének egyedül a helyi vasúttársaság lesz a haszonélvezője.

Végre az 1909. esztendő meghozza az egyezséget.²⁶ Mégis megadják a helyi vasúttársaságnak 60 évre a koncessziót, s a város 10 éven át fizet a társaságnak évente 40 000 koronát. Ennek fejében a társaság maga építi ki a villamosítást, ami nyilvánvalóan a vágányzat megerősítésével jár együtt. Még ugyanezen évben (október 27-én) megtartják az építés engedélyezését megelőző közigazgatási bejárást, a város mégis halogatja az engedély kiadását. Jó volt a város vezetőinek sejtése, mert év végével kapják kézhez a minisztériumi leiratot, amely nem hagyja jóvá a szerződéstervezetet: igen soknak tartja a társaság részére megajánlott 400 000 korona segélyt. Ez viszont újabb vitát gerjeszt, immár a város és a főhatóság között. Többszöri levélváltás után végül a főhatóság nem firtatja tovább, sok-e a 400 000 korona vagy sem, megadja az engedélyt. „...*A jelenleg már meglévő gőz- és lóüzemű városi vasúti hálózat, nevezetesen az állomás és a nagyerdő, a Kossuth és Nap utcai vonal a debrecen–szerencsi vasútig és a Hatvan utcán a nánási helyi érdekű vasút Debrecen–Vásártér állomásig s innen a Baromvásártérig, továbbá a fővonalon létesítendő második vágányon a nagyerdőig, a Nap utca után a felüljárón át (Vágóhíd utcai felüljáró) a közvágóhídig és végül a fővonalból kiágazólag a Csapó utcán, az Árpád téren át a laktanyáig építendő új villamos szárnyvonalon...*” történő villamos vontatás bevezetésére. A villamos vontatást „... föld feletti áramvezetékekkel és állandó irányú munka-

26 HBmL IV. B. 1403/a 1909. július 25. közgy. 213/8569. sz. hat.

áram alkalmazásával...” kell kiépíteni.²⁷ Tegyük hozzá ismét, hogy a villamosítást a vágányzat teljes cseréjével kellett végrehajtani.

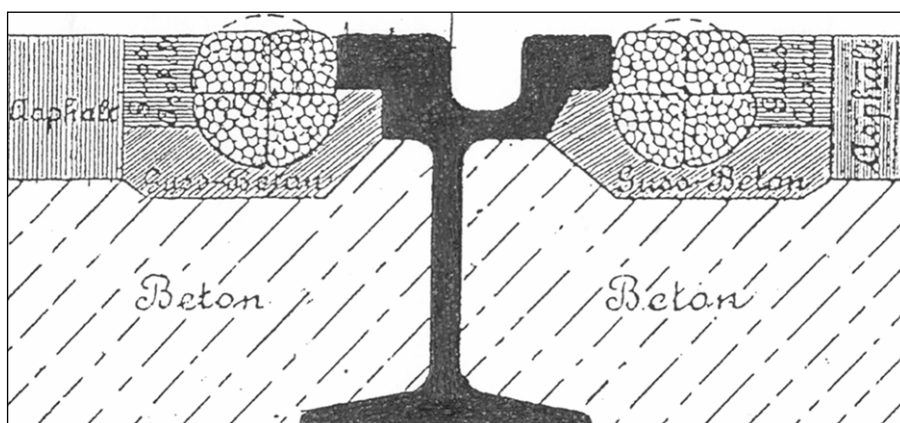
A villamosítási munkálatok 1910-ben meg is indulnak, de hamar meg is torpannak: az építőmunkások sztrájkba lépnek, szerencsére nem hosszú időre. A vasúti vágányzat átépítéséről a sajtó a következők szerint tudósít. A vágányzathoz kétféle sínt alkalmaznak: a vályús, úgynevezett „*Phoenix*”-sínt, és a normál, gombafejű, „*Vignol*” sínt. A pályasínek közötti részt leburkolják, s annak tetejére aszfaltot terítenek. A nagy forgalomra tekintettel a Piac utcán az átépítésen mintegy 200 munkás dolgozik, és a munkálatokat éjjel is végzik. Augusztusban nekilátnak a Csapó utcai vágány építésének. Megdöbbenőnek tartják viszont, hogy „...*felső vezetékek úgy nyernek elhelyezést, hogy meglehetősen sűrűn egymás mellett drótköteleket húznak egyik oszloptól a másikig, amelyek azután az áramvezető drótot tartják...*”. Valósággal drótokkal hálózzák be az utcákat! Az óhaj pedig az, hogy az alkalmazandó villamos kocsikon minden ablak lehúzható legyen, s minden kocsin modern fékrendszer legyen. De kritika éri a vezeték tartó oszlopok állítását is: az oszlopok nem azonos magasságúak, s egyik-másik ferdén áll. Másrész a Piac utcán vasoszlopokat, azon túl már csak faoszlopokat állítottak fel. Az első eredmény 1910. október 28-án következik be: a fővonalon üzembe helyezik a kettős vágány egyikét, míg a második felén 1911. március 16-án tartják a műtanrendőri bejárást. Ekkorra ugyanis nem csak a fővonal lesz kész, hanem a Kossuth utcai, a Hatvan utcai, sőt a Csapó utcai vonal is. Csak kegyelemből is soroljuk fel a műtanrendőri bejáráson részt vett fontosabb személyiségeket: a főhatóságot képviselte Stettina József államtitkár, a vasúti és hajózási felügyeletet Koronczay Frigyes és Korányi Zsigmond MÁV igazgatók, Lázár Péter a posta és távirida főmérnöke, Kovács József Debrecen polgármestere, Uhlarik Béla a debreceni MÁV üzletigazgató, Latinovics Mihály a Hajdú megyei államépítészeti hivatal főnöke, Aczél Géza városi főmérnök. A díszvendégek között találjuk Felbisz Károly temesvári polgármestert, Bordé Ferenc nagyváradi főjegyzőt és Varjassy Lajost, Arad polgármesterét.²⁸ Az üzembe helyezés időpontjában a társaságnak 18 villamos motorkocsija és 10 pótkocsija van. A díszvendégek is megállapítják, hogy a „...*kocsik berendezése igen kényelmes...*”

S mi a lakosság véleménye? Vegyes érzelmekkel fogadják, és „...*bámulják a csodát...*”. Mások dicsőségnek tekintik, ha villamosra szállhatnak. Félelmetesnek tekintik, hogy ha megy a villamos, a „...*vezetékek erősen inognak és az egész vonalon mozgásban vannak...*” A kocsikról azonban hamarosan kiderül, hogy fordított állásúak: a felszálló ajtók nem a járda felőli, hanem az úttest felőli oldalon vannak. Néhány nap alatt több baleset is előfordul: a villamos szekereket üt el. A vágányok körzetében nem történt meg a burkolat helyreállítása. Mind-

27 M. Kir. Kereskedelemügyi Miniszter 77200/ 1910. sz. leirata.

28 HBmL XXI. 505/a 118.cs. 1910. szeptember 14. kelt irat.

ezeket a hibákat hamarosan kijavítják, s a lakosság is megszokja az új járműveket. Még az 1911. évben bővítik a villamostelep kapacitását egy 1500 lóerős gőzturbina üzembe helyezésével, amit a következő évben tovább fokoznak egy 3000 lóerős turbinával. Új szabályrendeletet is megszavaz a közgyűlés 1911-ben, mely a villamos közlekedést szabályozza.



Burkolatba ágyazott „Phönix” rendszerű vasúti sín (korabeli metszet)

A debreceni közúti vasút villamosításával tulajdonképpen évtizedekre megoldódott a város tömegközlekedése. Az 1911 utáni években már csak kisebb bővítések, kiigazítások következtek. Ilyen volt például az egyes szárnyvonalakon a kitérők számának növelése annak érdekében, hogy az egyvágányú vonalon egyszerűen több szerelvény is közlekedhessen. Majd a Baromvásártéri vonalból a városi téglagyárhoz (mai Balmazújvárosi úton volt egykori téglagyár, ma a „Hajdú-Bihari Napló” nyomdája) is szárnyvonalat építenek ki, amely azonban nem volt hosszú életű: néhány év múlva visszabontják.²⁹ A város felszólítja a Társaságot, hogy a Ferenc József úton (ma Füredi út) az István Gőzmalom és a Böszörményi út közötti vonalat is alakítsa át villamos vontatásra. Újabb kitérők épülnek az Árpád- és az Attila-téren. A villamos gyorsan közkedve vált: két évvel az üzembe helyezés után már 4,5 millió utast szállított egy év alatt. Közvetlenül az első világháború kitörése előtt, 1914 júliusában a városi közgyűlés úgy határoz, hogy a „...*Monostorpályi úton, annak jobb oldalában haladó föld-sávon (...) ló-üzemű iparvasutat...*” kell létesíteni, amely „...*a Termény- és Áruraktár udvarából...*” induljon ki.³⁰ Ez az iparvasút azonban lóvasútként már nem épült meg.

Csak a teljesség kedvéért kell megemlíteni a Homokkertbe vezető villamos tervét, amely ugyan külön történet, és a Homokkerti felüljáró történetének része.

29 HBmL IV. B. 1403/a 1911. december 11. közgy. 483/21484. sz. hat.

30 Uo. 1914. július 1. közgy. 262/13135. sz. hat.

Már az első felüljáró híd építésének tervezésénél felmerül a gondolat, hogy a hídon át villamost vezetnek a Homokkertbe. A felüljáró első tervei így is készülnek, ám a gondolat azon bukik meg, hogy sem a város, sem a felüljárót építő MÁV, sem a helyi vasúttársaság nem hajlandó vállalni az építés költségeit. A téma több mint egy évtizeden át foglalkoztatja a homokkerti lakosokat, hiába. Végül a kedélyeket azzal nyugtatták meg, hogy kikövezték a Szabó Kálmán utcát, és azon autóbuszjáratot vezettek be, amelyet azonban érdektelenség miatt hamar megszüntettek.

Végül röviden szólni kell arról, hogyan alakult ki a ma is létező Nagyerdei Körút-i pálya. Hosszú ideig a gőzvasút a nagyerdei fürdőháznál véget ért. A klinikai épületek építését követően, és az egyes klinikai osztályok működésének megkezdését követően is, a klinikát a fürdőház és klinika között csak gyalogszerrel lehetett megközelíteni. A sok panaszt úgy orvosolták, hogy a fürdőháztól a klinika sarkáig meghosszabbították a vonalat. Ez már közelebb hozta a vasúthoz a klinikát, de könnyebb volt az átszállás a pallagi vonalra is. Sőt, ezen az 1924-re megépült, meghosszabbított szakaszon ingajáratban közlekedtek a villamosok a fürdőház és a klinika között. Majd csak 1927-ben kezdődött a nagyerdei körút kiépítése, s vele együtt a villamospálya is megépült úgy, hogy az egykori „*csőzháznál*” (a mai Pálma cukrászda környékén) csatlakozott vissza a körjáratú pálya a Simonyi úti vonalba. A körúti villamos 1932-re épült meg teljes egészében.

A Pallagra vezető szárnyvonalról még annyit kell megjegyezni, hogy annak építését a mezőgazdászok akadémiájának oda történt kiköltöztetése tette lehetővé, annál is inkább, mert a villamosítás költségeihez, éppen a mezőgazdászok miatt, a földművelésügyi tárca is hajlandó volt anyagi áldozatot vállalni. A város azonban ennek építését nem sieti el. Majd csak 1924-ben, amikor elkezdik a nagyerdő parkosítását és a tudószanatórium (Augusztaszsanatórium) építését, válik sürgetővé a gőzvasút villamosítása. Így azután gyors ütemben, 1924. február 24-én megnyitják a villamosított pallagi vasutat, amelyen 5 megállóhely van: a nagyerdei kiinduló hely, a klinikák, az Augusztaszsanatórium, az erdészlak és a gazdasági tanintézet Pallagon. Az érdekesség kedvéért említhető meg az a tény, hogy míg a villamos már 1924-re, a közút szilárd burkolata majd csak 1931-ben épül meg Debrecen és Pallag között. A vonal azonban nem váltja be a hozzá fűzött reményeket: oly gyér a forgalma, hogy már 1934-ben felvetik a város részéről a vasút megszüntetésének szükségét. A vasút ekkor – köszönhetően a földművelésügyi minisztériumnak – megmenekül a felszámolástól.

A legutolsó vonalfejlesztésről 1929-ben dönt a város közgyűlése, és pedig a Csapó utcai vonal meghosszabbításáról. Ugyanis időközben kijelölik az új köztemető helyét a korabeli Kassai út végén, ami önmagában is nagy vihart – és vitákat – kavart. A legnagyobb probléma itt is az, hogy ki vállalja a költségeket: a város vagy a vasúti társaság. A helyi vasútnak sikerül kibújni az építési költségek vállalása alól azzal, hogy egyszerűbb lenne a laktanya és a köztemető között buszjáratot bevezetni. Másrész arra hivatkoznak, hogy a Kassai út állami kezelésű közút,

amelyen villamos vonalat építeni csak a közlekedésügyi minisztérium engedélyével szabad. A vita elhúzódik, s csak 1931-ben kerülhet sor az engedélyezést megelőző helyszíni eljárás megtartására. A helyi vasút társasága e bejárás is a buszjárat bevezetése mellett kardoskodik, ami újabb két évvel halasztja el az ügyben a döntést. Végre 1933-ban elkezdődik az építés, persze megint engedély nélkül! Az engedély hiánya különösebb bajt nem okoz, s a vonal meghosszabbítása 1934-re elkészül. A forgalom az új szakaszon június 2. napján megindul.

Utószó

Alig telik el 10 év az utolsó fejlesztés – a Csapó utcai vonal meghosszabbítása – után, véget ér az országban és Debrecenben nagy pusztításokat hozó második világháború. A pusztulásból bőven kijut a villamos-vasúti társaságnak is: elpusztul a járműpark 60%-a úgy, hogy egyetlen ép kocsi sem marad, s a vasúti pálya 90%-a semmisül meg. Ennek ellenére mégis feltámad, magához tér a villamos, igaz „csak” egy valahonnan előkerült és felújított gőzmozdonnyal, amely egyetlen kijavított személykocsit vontatott. Majd előkerülnek a villamos kocsik is, helyreállítják az elektromos felsővezetékét, s lassan újra megindul minden szárnyvonalon a villamos forgalom. Ám a helyi vasúti Társaságot 1950-ben államosítják, s lesz belőle „*Debreceni Villamosvasúti Nemzeti Vállalat*”. Az új közlekedési vállalat első jelentős fejlesztése lesz a fővonalai villamos vágányzatnak közepre helyezése. Ennek első – a vasútállomás és a nagytemplom közötti – szakasza elkészül 1967-re, majd néhány év múlva a Péterfia és a Simonyi úton is közepre kerülnek a vágányok.

A villamos hálózat kialakításának és fejlesztésének csaknem egy évszázad alatt elért erőfeszítéseit a városi vezetés 1970. évi határozata egy csapással tette semmivé. Elhatározottat a városi közlekedés „*átszervezése*”, aminek első intézkedése a villamos szárnyvonalak megszüntetése, felszámolása volt. Elsőként azonnal – 1970-ben – megszüntetik a forgalmat a Pallagra vezető vonalon, s azonnal fel is szedik a vágányzatot. Egy évre rá ugyanez történik a Csapó utcai vonalon, majd 1973-ban a Hatvan utcai vonal is megszűnik. Kivételt képezett – egy ideig – a Kossuth utcai vonal. Ennek az Attila-térig érő szakaszát ugyan már korábban (1965-ben) felszámolják, és áthelyezik az akkori Béke útjára (mai Szent Anna utca), majd 1975-ben a teljes vonalat a közvágóhídig megszüntetik, vágányzatát felszedik. Ezek után egyetlen vonal maradt meg napjainkig, s ez az egykori „*vaspálya indóháza*” és a „*nagyverdei fürdőház*” közötti, amely a nagyerdőt megkerülve érinti a klinikákat és az egyetem központi épületeit. Nem kellett sok évnek eltelnie, hogy a város vezetése belássa: nagy hibát követett el a villamos szárnyvonalak megszüntetésével. Azóta is egyre gyakrabban felmerül az igény a villamos vonalak, a villamos közlekedés bővítése iránt.