

A DEBRECEN-GÚTI „ZSUZSI” VASÚT

SIMONYI ALFONZ

Éppen 120 évvel ezelőtt indul el az első gőzös- vontatta vonat a Debrecen város gúti erdőbirtokára, hogy az ott kitermelt tűzi-, szerszám- és építőfát, a meglehetősen kezdetlegesen kiépített, keskeny vágányú vasúti pályán szállítsa Debrecenbe.

E vasút építésének megszűnésének története éppen a kerek évforduló alkalmából időszerű.

A Debrecen körüli erdők a kezdetekben

„A középkorból, az írott bizonyítékoknak tömegét szedhetjük össze arra nézve, hogy a Debrecenig terjedő Nyír-t, vagy Nyírség-et, ezt a tavasztól vízerektől, folyásoktól, behálózott, dombos- völgyes homok- területet nem csak szétszórt cserések, gyakorok, berkek, ligetek, hanem itt- ott nagy, zárt, lombos erdők, makkos, bárdos, eresztvény erdők is borították”- írja tanulmányában Debrecen nagy kutatója, Zoltai Lajos.¹ Az első városi tulajdonú erdőkről - Zoltai szerint is - már a „Váradí Regestrum” is említést tesz, ahol egy 1214. évi feljegyzés szerint, „27 ezüst márkáért” cserél gazdát a Böszörmény melletti Salamon falunak egy földbirtoka, amelyhez erdő is tartozott. Ezt így kommentálja Zoltai: „Ez az erdő hétszáz esztendővel ezelőtt annak a néhány ezer hold terjedelmű, zárt erdőségnek volt része, mely Debrecen, Hadház és Böszörmény között terült el.” Ennek az erdőségnek egyik tagja volt az „Apafája erdője”, melyet 1347-ben említene az okmányok. Később az Anjou királyok az erdők és a Hortobágy vize feletti őrzést Debrecenre és alattvalóira bízta.(1462.) A Hunyadiak korában Debrecen erdőségeinek részei már a Nagyerdő, az Apafája erdője és a mai Nagycseréhez tartozó Soma, Lykaháza és Szatatelekek erdőrészek.

„A halápi, fancsikai, paci, bánki, monostori, sámsoni és gúti erdők csak e falvaknak török időbeli elpusztulása után jutottak Debrecen birtokába.” A török dúlás idején tehát kipusztulnak a Debrecen környéki falvak s azok helyét is lassan elborítják az erdők. A falvak pusztulása után, az itt- ott fennmaradt birtokosok földjeit, köztük az erdőket is vagy örök áron, vagy zálogjogon fokozatosan Debrecen városa szerzi meg. Ez a folyamat jellemezhető például azzal az esettel, amikor Bán-

¹ Zoltai Lajos: Amikor még Debrecen környékén is sok volt az erdő (in: Különnyomat Db. 1949.)

kon (egykori nevén Bánkegyháza),² egy 1572-beli török összeírás már mindössze 13 „kínlódó, nyomorgó háznépet” ír össze. Tudunk arról is, hogy a bánki erdőben történt fakivágás miatt, 1570 táján per támad Bajoni István, bánki földesúr és Debrecen városa között, amit a debreceni földesúr, Török János földesúr úri- széke a debreceniek javára dönt el.

A Debrecentől keletre elterülő redőségeket tehát Debrecen városa a XVI.-XVII. században szerzi meg, többek között Fancsikát 1570, Pacot és Bánkot 1620 táján³ Sót Nagycsere már 1406-ban debreceni birtok. A „Savóskút”-i erdőt, amely Debrecentől északkeletre, a sámsoni és hadházi földek között terült el, Debrecen 1666-ban szerzi meg előbb csak zálogjogon, később örök áron. A Haláp, amely még a XVII. század folyamán is lakott település, bár lakói ekkor kezdenek elszéledni, a XVIII. század eleje óta lesz városi birtok. Ugyanekkor lesz Bánk erdősége is Debrecené. Pac erdőségeinek egy részét viszont már a XVII. században veszi zálogba Debrecen, míg a többi részét 1818. illetve 1852. években, zálogjog megváltása címen.⁴ A várostól legtávolabb fekvő erdeje Gút volt, amely eredetileg Kis- és Nagy Gút néven, két különálló erdőbirtok volt, ami a mai Belső- és Külső Gút erdőinek felelt meg. Ennek első városi szerzeménye az az erdőrészt, amelyet a város Kemény János fejedelem özvegyétől, Lónyai Annától vásárol meg 1680 körül, további részeit pedig 1695 és 1718-ban. Ezt követően számos kisbirtokos erdejét is megszerezve alakul ki a gúti, csaknem 5.000 holdas erdőség.

Az említett erdőségek megszerzésével a várost az északról keleten át délig, félkörben hatalmas erdőség öleli körül, amelyben a város fokozatosan kialakítja a célszerű erdőgazdálkodást. Mindenekelőtt az erdőkből kikerülő fával kell biztosítani Debrecen egyedüli építőanyagát, de a lakosság fűtőanyagát is ezek az erdők adják. Kialakul tehát az a gyakorlat, hogy „...a civis lakosság kiment évente a vágyásra kijelölt erdőrészt, ahol az engedelem-cédulának, vagy a szükségletének megfelelő mennyiségű fát és gallyat maga vágott ki, de ennek hazahordásáról is magának kellett gondoskodnia...”⁵ Ugyanekkor a város a maga szükségletét jobbágyaival termelteti ki, a fát pedig a városi „utcaszekerek, a város fogatai” hordják be Debrecenbe. A tűzifa vágása december és január hónapokban, majd az úgynevezett „varga-fát” márciusban vágják ki. Jegyezzük meg, hogy a fa kifuvározása az erdőkből és beszállítása Debrecenbe nem volt könnyű munka, tekintettel a korabeli útviszonyokra: „...keréktörő, hámszaggató és jószágkínzó munka ...” volt ez!

Mindenesetre az említett, Debrecen félkörívben közrefogó erdőség- beleértve a Hortobágy- melléki erdőket is (Óhat)- mintegy 45.000 holdat tett ki. Török Gábor erdőmester 1882-ben úgy ad számot az erdőkről, hogy a város erdői ekkor a következők: a Nagyerdő, Monostori erdő, Apafája-, Óhat-, Nagycsere-, Pac-, Fancsika-, Haláp-, Bánk-, Savóskút-, a Külső és Belső Gút erdeinek összes területe 45.290 katasztrális hold, amely területnek 44,9%-a szántó és legelő, 2,3%-a egyéb és 61,8% az erdő terület.⁶ Ezeket az erdőket a kezdetekben a város szenátusa saját

² Zoltai L. i.m. 3.p.

³ Penyigei Dénes: Debrecen erdőgazdálkodása a XVIII. században és a XIX. század elején (Bp. 1980.) 26.- 35.p.

⁴ Balogh István: Adatok a debreceni erdőgazdálkodás történetéhez (in: Déri- múzeum Néprajzi Közleményei 6. füzet)

⁵ Penyigei D. i. m.218. p.

⁶ Debrecen egyetemes leírása. Szerk. Zelizi Dániel, Db. 1882.) 682.p.

belátása szerint kezelte, mígnem Mária Terézia királynő királyi dekrétuma nem szab irányelveket az erdők védelmére, a velük való gazdálkodásra. Majd a Debrecenben annyira nem szívesen látott királyi biztosok adnak ki utasításokat az erdők kezeléséről. Így például Götz királyi biztos 1788-ban arra ad utasítást, hogy egyes erdőket az erdőmesterek kezelésére kell bízni, a kivágásokat tervezni kell, a „*polgári failletőséget*” megfontoltan kell szabályozni s végül, hogy a kitermelt fa tárolására „*faraktárakat*” kell kialakítani. Később elrendelik a vágástervek évenkénti készítését.

Mindezek mellett kétségtelen tény, hogy a Debrecenben és környékén nem alakult ki egyáltalán a fa feldolgozásával foglalkozó ipar, aminek az lehetett az oka, hogy „*az idevaló lakosság nem kedveli a fa- munkát és nem is érti azt ././ Különösen sok baj van a szerfa szállításával, mert a nagyobb méretűeket a gyakorlatlanság miatt hihetetlenül nagy vesződséggel rakják fel a szekerekre...*”⁷ De a „*polgári failletőség*” beszállítása is, esetenként csaknem 30 km távolságról egyre nagyobb nehézségekbe ütközik. Mindenesetre ezeknek az erdőségeknek köszönhető volt, hogy Debrecenben megépülhetett az egykori Piac utcai „*Nagyhíd*”, majd később a kemény és időtálló tölgyfából készülnek a város első utca- burkolatai is. A fa iránti igény megnövekedvén, a város szenátusa úgy határoz, hogy vállalkozóra bizza a fa kitermelését és a városi szükségletű fa beszállítását. A megbízást természetesen „*versenyeztetés*” útján adják ki.

A hatalmas erdőségben folyó kitermeléssel egy időben, a kialakult erdei tisztásokon itt- ott szegény földművelők kezdenek letelepedni, akik elsősorban a nincstelen szegénységből kerülnek ki s a téli hónapokban a fakitermelésből, egyébként földművelésből tartják fenn magukat. Téli tüzelőjüket természetesen a környező erdőből szerzik be. A városi magisztrátus már a XIX. század elején felfigyel e jelenségre és egy 1828-ból származó városi törvényhatósági jegyzőkönyv szerint.⁸ Ám még ennél is nagyobb kárt okoz az erdei telepések házi állatainak erdei legeltetése. Hasztalan a város minden tiltó és fenyegető intézkedése: az 1880-as évekre az erdőben állandósulnak a tanyák, amelyekben a gazda s egész családja él, a gazdálkodás mellett fakitermeléssel és erdőtelepítéssel foglalkozván. A város végül különyszerül ezt tudomásul venni, de feltételül szabja, hogy egy tanyagazda legfeljebb egy lovat és két tehenet tarthat két koca és aprójószágok mellett. A szegényebbje csak földbevájt kunyhót épít s abban tengeti életét.

Az erdei vasút első vonalai.

Óriási jelentőségű volt 1857-ben a „*vaspálya*” debreceni megjelenése, mely kihatott az erdőgazdálkodásra is. Berger Henrik vállalkozó ugyanis arra alapozta a „*gőzfavágójának*”

1880 táján Debrecenben történt felállítását, hogy ekkor már szó esik az erdei vasút megépítése, amellyel a fa beszállítása Debrecenbe jelentősen olcsóbb lesz. Erről így ír a már idézett erdőmester: „*...A szállítás eddig szekéren történt. ././A halápi vágástérről 5 év óta, a polgári illetőségen kívül eső összes fatömeget egy*

⁷ Kövessy Kálmán: Debrecen erdőgazdasága (in : Debrecen sz. kir. város multja, jelene és jövője. Szerk. Csobán- Csürös.) 317. p.

⁸ Debrecen egyetemes leírása 980.-682. p.

vállalkozó, a nevezett erdőrészen keresztül menő északkeleti vasúton szállítja haza. /.../ A gúti erdőben termelendő 431.000 m³-nek hazaszállítására, mivel 4 mérföldnyiről a tengelyen való szállítás sokba kerülne, ismét akadt egy vállalkozó. Az illető egy másod rendű vasútvonalat épít a gúti erdőtől a városig s gőzerővel szállítja az ölfákat...”.⁹ Az idézetben szereplő „északkeleti vasút” természetesen nem egy új vasútvonalat jelent, hanem a „Magyar Északkeleti Vasút”-nak Debrecen és Szatmárnémeti közötti vasútvonalát. Egyébként a Berger-féle „gőz-fávágó” valahol az „Epreskert” tájékán állt fel egy 8 lóerős gőzgéppel, amely 7 különféle fűrész- és más fa-megmunkáló géppel, valamint 27 munkással dolgozott.¹⁰ A telep évi teljesítménye 12.000 m³ fa megmunkálása volt. Később, a század végén már bútorgyárak is létesülnek Debrecenben.

Valószínű, hogy a keskenyvágányú erdei vasút építésének gondolata akkor merül fel, amikor a fent idézett vállalkozó a nagyvasúton kezd fát szállítani Debrecenbe. Feltehető tehát, hogy 1879 végén, vagy 1880 végén felkéri a város az „Északkeleti Vasút Társaságát”, hogy készítsen tervezetet egy kisvasút létesítésére, elsősorban a halápi és a környező erdők fatömegének Debrecenbe szállítására. A létesítendő vasutat a szatmárnémeti vasúttal csaknem párhuzamosan, a nagycserői és halápi erdőkön át tervezik meg úgy, hogy az végül Vámospércsnél futott volna be a fővonalba.¹¹ Ezen a létesítendő vasúton, a korabeli számítások szerint egy „ürméret”-nyi fa (mintegy 5 mázsa) szállítása 1 forint és 12 krajcárba került volna. A vasút azonban nem akar vasutat építeni, hiszen ehhez sem megfelelő személyzete, de pénze sincsen. Azonban, 1880-ban Berger Henrik vállalkozó is ajánlatot tesz a városnak, hogy megépíti Debrecen és Gút között a keskenyvágányú iparvasutat. Debrecen város vezetői azonban nem sietik el a dolgot, hanem hosszas fontolgatás után döntenek a vasút megépítésének szükségességéről. Viszont a vonatkozó szabályok szerint pályázatot hirdetnek egy, „...a gúthi erdőhöz vezető vasút megépítésére és az ott termelt tűzifának a városba beszállítására...”.¹² A vasútépítésre öt pályázó is jelentkezik s ezek közül a „bíró bizottság” Kopt Dávid és Steiberger Gyula nevű vállalkozókat választja. Am ismét felmerül az az olyan elképzelés is, mely szerint a gúti erdőkből a kitermelt fát az akkor már üzemelő Debrecen-szatmárnémeti (Magyar Északkeleti Vasút társ.) vasútnak Haláp megállója-, vagy Vámospércs állomására történt szállítás után, e vasúton lehetne Debrecenbe vitetni. Az elképzelés ekkor oly komoly volt, hogy a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium (7470/1880. sz) levele „...a gúthi erdőségtől a halápi, esetleg vámospércsi indóházig vezető II. rendű, szabványos vágányú vasútvonalra az előmunkálati engedélyt megadja...”.¹³

Mégis a Debrecen és Gúth közötti közvetlen iparvasút épül meg. Ugyanis „...Az Epres-kertjéből kiinduló, a Nagy Cserén és a hajdúbagosi pusztán át a Gúth erdőségbe vezető keskeny vágányú vasútnak, a közmunka- és közlekedési Miniszter úr Ónagyméltóságának f. évi (1881.) január hó 28-án 39114/188. sz. a. kelt intézkedésével közigazgatási bejárást rendelt el...”, amelyre 1881 februárjában kerül

⁹ Balogh I. i. m. 5.p.

¹⁰ Szűcs Ernő: A város gyáripara 1849.- 1919. (in : Debrecen Története, Db. 1997.)

¹¹ Csobai László: A debreceni erdei vasút 80 éve. (in: Közlekedéstudományi Szemle 1962. évi 12. Sz. 567. p.

¹² „Debreczen”, 1891. évi 155. sz.(aug.9.)

¹³ HBML IV.B.1405/a 6. cs. 120/2897.-1880. VI.8.

sor. Érdeemes idézni a bejárás jegyzőkönyvéből. A vasút „...tisztán fának szállítása céljából létesítendő. /../ Az építendő vasútvonal a m. kir. államvasutak Debrecen-hadházi és a magyar északkeleti vasút Debrecen-nagykárolyi vágányának elágazásánál lévő, úgynevezett Epreskertből kiindulva, a Debrecenből Vámospércsre vezető ország útnak baloldali szélén /..majd./ a Debrecen város tulajdonát képező Nagy Csere erdőn tervezetik vezetni...”. Debrecen város a tervezet ellen kifogást nem emel. Csak annak „...az útra való fektetése ellen, tekintve, hogy az ország út legnagyobb részt 16-20 m szélességgel bír /..ezért./ a vasút ezen ország út szélére aképpen lesz elhelyezendő, hogy a közúti forgalom biztos fenntartására, az ország útból legalább 12 m szélesség érintetlenül maradjon...”. Végül „...az úton járó, fogatban lévő igás és szabadon hajtott jószágoknak megbokrosodása folytán balesetek fordulhatnak elő /..így hát Weszprémy Gáspár alispán Úr./ azon kíváncsian adott kifejezést, hogy az Új Létára vezető út a Csere erdőben azon ponton túl, ahol az országút a vasutat elhagyja, kötéssék össze azon úttal a célból, hogy ennek használhatása által nyujtassék lehetőség a vámos- pércsi úton közlekedőknek a vasút vonalaival a találkozást elkerülni...”. A jegyzőkönyvből kiderül az is, hogy Debrecen város határában „...vágányokkal ellátott állomás fog létesíttetni...” ami ugyancsak érinti a Debrecen és Vámospércs közötti közút területét, ezért itt is biztosítandó a 12 m szélesség.

További megállapítások: „...Szabolcs vármegye területén /../ Kutya- Bagos puszta határában...” a vasút magán területen halad át, amelynek tulajdonosai ez ellen nem emelnek kifogást. Annál kevésbé, mert a város a tulajdonosokkal ott helyben egyezséget köt a terület igénybevételéről és a tulajdonosok kártalanításáról. Gúth erdőterületére „... a vasút a 226 km szelvénynél lép be s egyenlőre a 260. km szelvényig szándékolatik kiépíttetni...”. Később azonban ezen, kizárólag „...Debrecen város tulajdonát képező erdő területén oly mérvben szándékolatik folytattatni, a mint az az erdőség kivágása folytán szükségessé fog válni...”. A vonal melletti állomások mindig „a szükséghez képest, időről- időre fognak elhelyeztetni.”.

Néhány műszaki adat az építendő vasútról, a közigazgatási bejárás jegyzőkönyvéből „A vágánytáv” (nyomtáv) a műszaki leírásban foglaltakkal ellentétben nem 1000 mm, hanem 950 mm kell legyen. A „pályaívek legkisebb iránya 250 m-ben és a vonalon alkalmazandó legnagyobb emelkedés 6/1000 m-ben állapíttatik meg.” A pálya oly sínekből építendő, amelyek folyóméterenkénti súlya legalább 15 kg. „a melyek vasanyaga, feltételezve a mozdony, illetve a rakott kocsik tengelysúlyát oly sűrűen rakott talpfákra lesznek fektetendők, hogy a sínanyagnak négyszög-centiméterére eső igénybevétele a 900 kg-ot meg ne haladja”. A pályát legalább 22 cm vastag homokba kell beágyazni. A vasúti pálya erdei szakaszain, a pálya két oldalán mért 12-12 m széles sávban az erdőt ki kell vágni. Csak szikrafogóval ellátott mozdony közlekedhet a vonalon. A vasút üzemére vonatkozó feltételek, hogy az csakis a vállalkozók és Debrecen város között kötött szerződésben meghatározott célra lesz használendő. „Idegen javak, különösen pedig a vasút üzletéhez szükséges személyzetén kívül más személyek /..a vasúton./ nem lesznek szállíthatók.”. A pályán a vonatok csak „napvilágnál” közlekedhetnek s azon egyszerre két vonat nem tartózkodhat, azaz Debrecenből második vonat csak akkor indítható, ha az első már Debrecenbe visszaérkezett. Amíg a vonat a vámospércsi közút területén halad, an-

nak sebessége az óránkénti 15 km-t nem haladhatja meg. Útátjárók közelében a vonat sebessége csökkentendő. Ennek jelzésére a 0,0-70,0 és a 170,0-226,0 km szelvények közötti útátjárók előtt 50 m-re „lassú menetjelzők” állítandók fel. A vasút melletti távirda- vonal építése és a pálya elkerítése egyenlőre elmaradhat. Az összeállított vonatoknál a kocsik tizede fékezhető kell legyen. A vonatok forgalmának lebonyolításához kellő ismerettel rendelkező személyzet és „hatóságilag erre képesítettnek nyilvánított mozdonyvezető” alkalmazandó. A vonatokat lehetőleg előre megállapított menetrend szerint kell majd közlekedtetni. A jegyzőkönyvben Barvits Antal, miniszteri osztálytanácsos „...a bizottság vezetője, a Miniszter Úr ő nagyméltóságától nyert felhatalmazás alapján a vonal tényleges építésére nézve az engedélyt előszóval azonnal megadja...” Egyébként a jelenvoltak között találjuk a vármegye alispánját, Weszprémy Gáspárt, a debreceni polgármestert, Simonffy Imrét és az államépítészeti hivatal főnökét Kovács Lajost és másokat.¹⁴

Ezt követően felgyorsulnak az események. Zelizi Dániel is említi korabeli könyvében, hogy „...a város tulajdonát képező gúti erdő fa anyagának könnyebb elszállítása és értékesítése céljából tervezett ideiglenes vasút építési munkálatai már annyira haladtak, hogy a szállítás az 1882. évben már kezdetét veheti...”. Másik forrás szerint is¹⁵ „...az erdőkitermelés helyére, a gúthi erdőig gazdasági vasút épül...”, amelyet Kopt és Steinberger vállalkozók cége épít és üzemeltet majd, mint magánvállalatot. Az elképzelés szerint „...a vasút főirányából kiágazólag, csatlakozó mellékvonalak vezetnek az egyes vágási területekre, amelyek csak ideiglenes jellegűek s ezt a vágányzatot a kitermelt fa elszállítása után, a szükséghez képest másfelé helyezik el...”. A már idézett február 10-i keltezésű és 5952/1882. számú építési engedély feltételei azonosak a közigazgatási bejárás jegyzőkönyvében leírtakkal.¹⁶

A vasútépítést a vállalkozók 1882. év tavaszán kezdik el, beleértve az epreskerti mozdony- szin és a műhelyek építését is, s a vasút és létesítményei ugyanaz év nyarán már készen állnak az üzembe helyezésre: a „Debrecen- Gúthi Vasút Vállalat” az építés befejezését jelenti. Időközben (1882. május 20.) dr Veinmann Fülöp, budapesti közjegyző értesíti Debrecen város „közönségét”, hogy Kopt és Steinberger vállalkozók a gúti „erdőből kikerülő fa beszállítása iránt a várossal 1881. augusztus 16.-án kötött szerződést Haas Jakab és Deutsch Lajos budapesti lakosokra átruházták.” A város a bejelentést tudomásul veszi.¹⁷ Ez után a „műtan- és rendőri szempontból való felülvizsgálata Bárvcis Antal, miniszteri tanácsos jelenlétében eszközöztetik f. év július hónap 16.-án...”. Még ugyanazon a napon, tehát 1882. július 16-án, éppen 120 évvel ezelőtt, elindul tehát az első vonatszerelvény a frissen épült vasútvonalon. Simonffy Imre, Debrecen város polgármestere pedig az 1882. októberi közgyűlésen arról számol be, hogy „a gúthi vasút műszaki bejárása július 16-án megtörtént s ennek alapján a vasút használatba vétele engedélyeztetett”.¹⁸ Ez az első vonalszakasz, amelyen 1882-ben a teherszállítás megindul, ekkor mintegy 26 km hosszú s egészen a gúti erdőségekig vezet.

¹⁴ HBML XXI. 505/a 114. d

¹⁵ Wolfinau János: Közlekedés (in: Debrecen sz. kir. város múltja, jelene és jövője) 143.p.

¹⁶ Csobai László i. m. 567.p.

¹⁷ HBML IV.VB.1405/a 1882. máj. 20. közgyűlés 87/2866. sz hat.

¹⁸ M. e. 1882. okt. 26. közgyűlés 141/6148. sz. hat.

A vállalkozó birtokában ekkor mindössze egy gőzmozdony van, egy különös megoldású, magas kéményű, szerkocsis, iszapleválasztó nélküli gép. A gördülő kocsi állománya is mindössze 45 darab. Tekintettel arra, hogy a vasút kifejezetten az erdőkben kitermelt fa elszállítására készült, mind a vasúti vágány, mind a gördülő eszközök állománya eléggé kezdetleges műszaki színvonalon épült meg. A pálya sínjei az ekkor már használaton kívül került, úgynevezett „*kutyafejű sínek*” voltak. (magassága 70 mm, talpszélessége 75 mm, gerince 40 mm és a sín feje mintegy 60 mm széles). Ezt a sínanyagot egyébként a vállalkozó egy Boszniában megszüntetett kisvasút bontott anyagaként szerezte be. A sínek alatti aljak sem voltak megmunkált fából, hanem közönséges gally- illetve gömbfák voltak. Az átereszek téglá- ellenfalazatú, nyílt átereszek, amelyen az áthidalást két fagerenda képezte. A kezdetleges műszaki viszonyok ellenére a fa kiszállítása a vágásterekből kezdetben eredményesnek bizonyul. A polgármester 1883-ban is azt jelenti a közgyűlésnek, hogy „... *gúti favágatás bevégeztetvén, a fának a vágásterről való kiraktározása már több mint fele részben fogantatosított s a fának vasúti szállítása megkezdett...*”.¹⁹ Ugyanennek az évnek őszén pedig befejezik az „*epreskerti faraktár*” területének bővítését is, amely terület „*felárkoltatott*”. Majd 1885-ben a faraktárhoz vezető utat 5,0 m szélességben kiépítik s a vonalon több külsőségi áteresztőt kijavítanak.

Az vasúti szállítás indulásakor, tehát 1882-ben a szállítási vállalkozókkal kötött szerződés szerint egy öl keményfát (tölgy) 5 forint és 17 krajcárért, míg a nyárfát 2 forint és 85 krajcárért szállítanak Gútról Debrecenbe. Az 1887. évben, ugyancsak a polgármesteri jelentésből derül ki, hogy „...*a külső gúti készletből az epreskerti faraktárba vasúton 1733 öl hasított, 101 öl >görcs- tölgyfát< és 592 öl I. rendű nyárfát...*” szállítottak be.²⁰ Egy őszi szállítás tehát a városnak csaknem 11.200 forint költséget jelentett. További költséget jelentett a kitermelt fának a vágástérből a vasúthoz történő szállítása.

A gúti erdőréz kitermelése után következtek a többi- a halápi, nagy- cserei, fancsikai-, bánki- erdőrészek kitermelése. Az 1894. évi városi közgyűlés kimondja például, hogy a „...*Nagy- Cserén kitermelésére jövő fatömeg beszállítására a már úgy is készen lévő, a céljának és rendeltetésének megfelelően ezen erdőréz közép vonalán keresztül húzódó vasúti vonalon eszközöltessék...*”.²¹ Majd 1900-ban határoznak arról, hogy meg kell kezdeni a fancsikai, majd ezt követően a bánki erdőréz hasznosítását, az erdőmester által készített tervek szerint. A vágástérig vezető szárnyvonalak helyének változására utal a város törvényhatóságának 1909. évi egyik közgyűlése²², amelyen arról határoznak, hogy „...*az erdei vasút áthelyezési és építési költsége címen 20.000 korona jóvá hagyatik...*”. Itt említhetjük meg azt is, hogy 1904-ben felajánlanak a városnak egy „*motoros favágó gépet*” megvásárlásra.²³ Az sajnós nem derül ki, hogy milyen lehetett ez a motoros gép, mindenestre a törvényhatóság közgyűlése az ajánlatot elutasítja, mert a gépet „...*sem szükségesnek, sem előnyösnek nem találta...*”.

¹⁹ M. e. 1883. máj. 10. közgyűlés 55/2674. sz. hat.

²⁰ M. e. 1887. szept. 29. közgyűlés 139/6377. sz. hat.

²¹ HBML IV.B. 1403/a 1894. júl. 26.-27. közgyűlés 114/6557. sz. hat.

²² M. e. 1909. máj. 28. közgyűlés 148/7426. sz. hat.

²³ M. e. 1904. jún. 17. közgyűlés 144/5635. sz. hat.

A Debrecen Városi Erdei Iparvasút.

1882. augusztusában tehát megindul az erdei termékek szállítása az újonnan épült vsúton, amely ekkor a „*Debreczen - Gúti vasúti vállalat*” néven működik. Alig telik el egy- két évtized a Kopt és Steinberger építette kisvasút életében, mialatt több tízezer köböl fát szállít a vasút Debrecenbe, jelentkezni kezdenek a vasút kezdetleges építéséből származó műszaki problémák, a gazdaságiakról nem is szólva. A korabeli sajtó így írja le a gondokat: „...a 16 és 38 kg / fm súlyú sínek igencsak kopottak, de már beépítéskor is kopottak voltak ./..felső részők lerongyoltak s csak beolvasztásra valók. ./.. A talpak (aljak) közönséges fagallyakból vannak, girbe-gurbák s csak tűzrevalónak gondolhatnók...”. A tudósító egyenesen elképesztő merészségnek tartja, hogy ilyen kezdetleges módon megépített vasúton 15-20 lóréből álló szerelvényeken szállítják a fát. A súlyos bírálat egyetlen eredménye, hogy a vonalon kisebb javítások történnek. Ám maga a városi törvényhatóság is kénytelen felfigyelni arra, hogy a gúti erdőből kitermelt fa Debrecenbe szállítása egyre drágább s az a városnak egy év alatt már csaknem 2,0 millió koronájába került.²⁴ De felfigyelnek arra is, hogy a vasúti szállításnak egyik nagy hátránya a felügyelet és az ellenőrzés hiánya, ami eseteként jelentős kárt okoz.. Másrészt az erdőkből a vasútig való szállítás is utak hiányában csaknem lehetetlen. A fa iránti egyre nagyobb igény miatt a 14-15.000 köböl fa beszállítása 100-120 nap alatt, ezen a vasúton lehetetlen.

A közgyűlés tehát megfontolja, nem lenne-e előnyösebb a vasutat házi kezelésbe venni. Meg is születik a határozat: a város „...a *fancsikai és bánki erdősegen kitermelés alá kerülő fatömeg hazaszállítását ./.. házi kezelésbe veszi, illetve az ehhez szükséges iparvasutat megveszi, kiegészíti, vagy pedig teljesen újonnan kiépíti...*”. A megvételhez szükséges pénzt pedig kölcsönből kívánja biztosítani. A határozat tehát megbízza a város tanácsát az előmunkálatok és az előzetes tárgyalások lefolytatására. Ennek során mindenekelőtt a Steinberger Gyula tulajdonában lévő vasút műszaki állapotát vizsgálattják meg. A megállapítás szerint „...a vasút az összes felszerelésével együtt megvizsgáltatott ./..és./.. megbecsültetett, azt még sok időn át használható állapotban lévőnek...” és 114.000 koronáért megvásárolhatónak találják.²⁵ Az ár tekintetében további alkudozásra van szükség! Egy hónap múlva a közgyűlés már hivatalos ajánlatot tesz a tulajdonos üzemeltetőnek, Steinbergernek: a gúti vasutat, a leltárban szereplő minden eszközével, mellékvágányaival együtt a város 100.000 koronáért hajlandó megvásárolni. Felhatalmazza a vezető tisztviselőket az adás- vételi szerződés megkötésére azzal a kikötéssel, miszerint a város a vasút alkalmazottait hajlandó átvenni. A határozat az adás- vételen kívül kitér arra is, hogy az új, létesítendő vonal kiépítésére kezdeményezze az engedélyezési eljárást s mindenekelőtt készíttesse el az új vonal nyomjelző munkáját. Végül kimondják, hogy a vasút megszerzésére, kijavítására és folyamatos üzemeltetésére elő kell irányozni 228.000 koronát. De addig is, tehát a kölcsön folyósításáig a város pénzügyi tartalékából megszavaznak 68.000 korona fedezetet.²⁶ Ezt a közgyűlési határozatot a főhatóság is jóváhagyja (4321/1902. BM-III.-IV.7.sz.).

²⁴ M. e. 1901. júl. 25. közgyűlés 133/9787. sz. hat.

²⁵ M. e. 1901. okt. 10. közgyűlés 182/140401. sz. hat.

²⁶ M. e. 1901. nov. 28. közgyűlés 225/15481. sz. hat

Miután tehát Debrecen sz. kir. város az erdei vasutat, minden tartozékával, tehát az epreskerti fateleppel együtt Steinbergertől 100.000 koronáért 1902-ben megvásárolta²⁷, elkészíteti a vasútnak a vágásterekig történő meghosszabbítása terveit, közte a fancsikai, majd a banki vágástérig való meghosszabbításra is. A tervekkel kapcsolatos rendelkezése az, hogy a költségek kímélése miatt a sínek legfeljebb 18 kg/fm nagyságúak legyenek s a vonal kiépítése 130.000 koronánál többbe ne kerüljön. A határozat kitér arra is²⁸, hogy a banki kölcsön törlesztését az eddig vasúti szállításra előirányzott pénzekből kell fedezni.

Az ország első vasbetétes betonhidja

Az erdei vasút történetében jelentős momentum annak délre, a fancsikai illetve a banki erdőkbe vezető kiágazásainak építése. Rátéekintve a térképre az tünik szembe, hogy egy ilyen kiágazás kénytelen keresztezni mind az akkor II. alföldi tranzverzális útnak nevezett Dunaföldvár- Debrecen- Máramarossziget útvonalnak a Debrecen és Vámospércs közötti szakaszát, valamint a Magyar Északkeleti Vasútnak ugyancsak Debrecen és Vámospércs közötti vonalszakaszát. Több forrás is igazolja, mind az említett útnak azonos szintben történő keresztezése, mind a vasútnak külön szintű keresztezésének megépültét. Ezek egyike a hazai vasbetonhidak építésével foglalkozó mű²⁹, amelyben a következő olvasható: „...Az első, Hennebique-rendszerrel megépített vasúti hidunk a Debrecen melletti Fancsika erdőbe vezető, 95 cm nyomtávú iparvasútnak a debrecen- szatmári fővonallal való kereszteződésénél Zielinszky tervei szerint épült. Hídpályája 2,5 m széles, 3 x 8,0 + 2 x 4,5 m-es nyílással. A híd főtartóit képező gerendát vasbeton lemez köti össze; a lemez teknő alakra hajlik fel, hogy a kavicságyat befogadja és azt a szabad pálya kavicságyának megfelelően, változatlanul átvigye a hidon. Az ellenfalak elkerülése céljából jármok épültek a rézsűbe, ezáltal gazdaságos hídfők kialakítása vált lehetővé. A terhelő mozdonyok mértékadó tengelynyomása 7 tonna volt, a kocsik tengelynyomásai 3- 3 tonnát említték ki...”. Az erdei vasútnak déli irányba történő kiágazásának építéséről tesz említést az államépítészeti hivatalnak egy nyilatkozata, amely az Erdei Vasút folytatásaként „...a fancsikai erdőbe tervezett erdei iparvasútnak...” 1903. április 2-án tartott közgyűlési bejárásán hangzott el, a következők szerint: „...a II. alföldi tranzverzális közút keresztezésére vonatkozó feltételeket a következőkkel egészíti ki. 1./ A vezető sínek az útkorona teljes szélességében alkalmazandók... 2./ Az áthelyezendő közúti szakasz kavicsolásához a felhagyott útszakaszból felhasználható kavicsanyagon kívül „... a még szükséges kavics legyen az útba beépített kavicsal azonos eredetű és minőségű...”³⁰ 3./ Az út áthelyezésének kivitelezése az államépítészeti hivatal felügyelete mellett végezhető.³⁰

Sajnálatos az, hogy sem ebből a nyilatkozatból, sem más forrásból nem tudható meg pontosan, hogy a keresztezés a debrecen-vámospércsi útszakasz mely

²⁷ Csobai László- Konecz Ákos: Debreceni útmutató

²⁸ HBML IV.B. 1403/a 1902. nov. 23. közgyűlés

²⁹ Mihailics Győző- Haviár Győző: A vasbetonépítés kezdetei és első létesítményei Magyarországon (Bp. 1966.) 115.p.

³⁰ HBML XII. 2/1- C 38.-39. lap

szelvényében épült. Ezért csak megbecsülni lehet, hogy a fancsikai vasúti szárnyvonal a közutat és vasutat hol keresztezhette. Segít a keresztezés helyének meghatározásában a már idézett Csobai László - aki később a keskeny vágányú vasútnak igazgatója lesz - s aki az 1962-ben írt tanulmányában arról ír, hogy két kiágazó állomás volt az 1900-as évek elején a gazdasági vasút vonalán. Éspedig az egyik a Csereerdő, a másik a Hármashegyfalva állomás. Az utóbbi elágazó állomásról azonban a fancsikai szárnyvonal nem ágazhatott ki, hiszen ez több km távolságra esik az említett úttól, másrészt ez a szárnyvonal a Halápi erdőbe vezetett s így ez nem keresztezhette sem az említett közutat sem az Északkeleti Vasutat. Tehát csak a Csereerdő állomásból kiágazó vasúti szárnyvonal lehetett az, amely a mai nyírábrányi utat és vasutat keresztezte, mégpedig valahol annak közelében, ahol azt ma az úgynevezett „Panoráma”- út keresztezi, körülbelül a nyírábrányi útnak a 7+500 km szelvénye táján.

Ezt a feltételezést támasztja alá Csobai László idézett tanulmányában található következő mondat is: „...A Csereerdő állomásból kiépített mellékvonal a banki erdő felé vezetett, ahol a MÁV Debrecen és Érmihályfalva közötti vasútvonalat egy vasbeton felüljáróval keresztezte...”³¹. Csobai megjegyzi azt is, hogy ezt a felüljárót, amely tulajdonképpen ma ipartörténeti emlék lehetne, 1945-ben elbontották. Hivatkozunk még egy újabb forrásra is. Doskár Ferenc írja egy „legöregebb vasúti vasbeton hídról” a következőket³² Zielinszki Szilárd, hídépítő mérnök (később műegyetemi tanár), a Franciaországban tett tanulmányutat követően „...páratlan eréllyel lát hozzá, hogy a vasbetont, azt az új, korszerű és sok szempontból gazdaságos építőanyagot, helyesebben szólva szerkezetet a hazai hídépítéseknél minél jobban érvényre juttassa...”. Zielinszki munkásságának eredményként megépül az első, magyarországi „Hennebique-rendszerű” vasúti híd a debrecen- szatmárnémeti vasútvonal felett. „...a Fancsika erdőbe vezető 95 cm nyomtávolságú iparvasút átvezetése céljából...”. A hidat Zielinszki Szilárd mérnöki irodája tervezte.

Ezt igazolja az e sorokat író birtokában lévő tervrajz másolata is, amely ismét csak nem tartalmazza az építendő műtárgy pontos helyének megjelölését. Címe csak annyit árul el, hogy az a „Debreceni Iparvasúti Híd” terve, amelyen azonban „dr Zielinszki” 1903.VII.17- ről származó aláírása felett a következő szöveg olvasható: „dr Zielinszki Szilárd mérnök, Hennebique tűzálló, vasvázás betonszerkezeteinek műszaki képviselője a magyar Korona Országában”. A „Hennebique-szerkezetről” e helyen csak annyit említsünk, hogy ez volt a hazai hídépítésnél alkalmazott első vasbeton, illetve vasbetétes beton szerkezet, amelyben a hengerelt idomvas betéteket, tartókat öntöttek betonba. Ez a debreceni iparvasúti híd tehát az országban elsőként épült ilyen szerkezetű híd volt. A híd teljes hossza 34,0 m volt s támpillérei változó magasságú, vízszintes merevítésű, kettős oszlopok (alátámasztó jármok), míg az áthidaló szerkezet két bordás lemez. A híd szerkezete, „Hennebique elve” szerint teljes egészében együttdolgozó szerkezet volt. A kisvasúti híd keresztezve az Északkeleti Vasutat, felette 5,00 m szabad nyílást (ür-szelvényt) biztosított. Különlegesség a tervben az is, hogy- valószínűen a terepviszonyok miatt- a híd középső nyílása alatt elhaladó nagyvasúti vonal tengelye nem esik egybe a hídnyílás közép-

³¹ Csobai L. i. m. 569. p.

³² Doskár Ferenc: Néhány szó a legöregebb vasúti vasbeton hídról (in: Mélyépítéstudományi Szemle XXI. évf. 3. sz. 129.p.

vonalaival. Talán ez is lehetett az oka annak a tragikus vasúti balesetnek, amely az 1920-as években történt. A menetrend szerint közlekedő, Debrecenből Nyírábrány felé tartó vonat mozdonyvezetője, elhagyva a debreceni megállóhelyeket, nekilátott a mozdony takarításának, törölgetésének. Azt a mozdony külső felületén folytatta úgy, hogy kilépve a mozdonyvezetői állásból, a kazán hengere melletti s e célra szolgáló járó lemezen állt, éppen a mozdornak azon az oldalán, ahol a híd tartóoszlopai közelebb álltak a nagyvasúti vágányhoz. Ekkor ért oda a szóban lévő hídhoz a mozdony, teljes sebességgel s leütötte a mozdonyvezetőt az állásáról, aki szörnyet halt.

A híd építésének pontos időpontja is bizonytalan s érdekes módon erről a törvényhatósági közgyűlések jegyzőkönyveiben sem történik említés. Az említett tervet viszont Zielinszki 1903-ban látja el kézjeggyével. Az is bizonyos, hogy a fancsikai erdőrészebe vezető vágány már 1903-ban megépült, mert ez évnek szeptember 21-én megtartották a vágányrész „*műtanrendőri bejárását*”.³³ Ugyanezt a fancsikai vágányszakaszt 1904-ben újra meghosszabbítják, amely meghosszabbítás üzembe helyezését megelőző műtanrendőri eljárásánál előírják, hogy a vonal végén elzáró bakot kell elhelyezni és „...*az alkalmazott elzáró bak ferde támaszokkal megfelelően erősíttessék meg*...”.³⁴

1905-ben kerül sor „*A fancsikai erdei iparvasútnak a Bánki erdőben tervezett meghosszabbítására vonatkozó közigazgatási bejárásra*”. Az erről felvett jegyzőkönyv³⁵ ugyan km szelvény szerint is megjelöli a kiágazás helyét és a meghosszabbított vágány végét, ám ennek ma jelentősége nincsen, beazonosítása csaknem lehetetlen. Azt viszont érdemes megemlíteni, hogy e közigazgatási bejáráson a bizottság vezetője Bene György MÁV felügyelő, s azon részt vesznek Kovács Lajos debreceni polgármester, Magoss György tiszti főügyész, Aczél Géza városi főmérnök és Török Gábor városi erdőmester. A város első tisztviselőinek e bejáráson való részvétele mutatja, mily fontosságot tulajdonított akkor a város e vasút létesítésének. Egy polgármesteri jelentés is említi (1906. november), hogy az erdei vasút „*műtanrendőri bejárását*” 1906. október 15-én megtartották s a vonalat a forgalomnak átadták.³⁶ Ebből következik, hogy ez a Bánki erdőbe vezető vágány s vele együtt a kisvasúti felüljáró híd minden bizonnyal 1906 év végére készülhetett el. Annál is inkább így lehetett, mert a polgármester év végi, közgyűlésen elmondott beszámolója is említi, hogy a gazdasági vasút (s ez csakis a bánki szárnyvonal lehetett) műtanrendőri bejárását megtartották s azt a forgalomnak átadták. De a Bánki szárnyvonalat 1908-ban újra meghosszabbítják s annak építését megelőző közigazgatási bejárására 1908 júniusában, míg a forgalomba helyezést megelőző műtanrendőri bejárására 1908. novemberében kerül sor.³⁷

³³ HBML IV.B.1403/a 1903. nov. 13. közgyűlés 302/16527. sz. hat.

³⁴ M. e. XXI.505/a 1904. nov. 17. jkv.

³⁵

³⁶ M. e. IV.B.1403/a 1906. nov. 29. közgyűlés 265/15957. sz. hat.

³⁷ M. e. XXI.505/a-KCs 1908. jun.10. és IV.B.1403/a 1908. dec.23. közgyűlés 393/17729. sz. hat.

Az erdei vasút terjeszkedése

Az ezt követő években további vonalhosszabbítások illetve építések történnek, mindig a vágáshelyek kijelöléseinek függvényében. Ezek között jelentősebb az a „*fővonal*” meghosszabbítás, amelynek 1909. évi előkészítéséről vannak ismereteink. Éspedig a Kereskedelmi Minisztérium 48.100/1909. (VI. 30.) számon elrendeli a 188 km szelvényen túli meghosszabbítás közigazgatási bejárását. E jegyzőkönyv szerint is változatlanul érvényesek az 1903-ban megszabott műszaki feltételek, külön kihangsúlyozva, hogy a vonal építésénél csakis hazai anyagok és gyártmányok használhatók; továbbá az engedélyezett legnagyobb emelkedő 14 ezrelék, s a legkisebb vízszintes ívsugár $R=100$ m és az útátjárókban vezető síneket kell beépíteni. Különleges előírás szerepel itt az üzemeltetésre, miszerint „*A mozdony rendszerint a vonat elején legyen.*”³⁸ Az „...*erdei iparvasút építésének felügyeletét...*” a város megbízásából az ifjú Török Gábor városi mérnök látta el, kinek édesapja az 1880-as évektől kezdve a város erdőmestere volt.

1917-ben a város tulajdonát képező erdőségek kezelését, egy törvény értelmében a földművelésügyi tárca veszi át. Ennek az a jelentősége, hogy az erdőgazdálkodás minden fázisát a földművelésügyi minisztérium szerveivel egyeztetni kell, majd jóvá kell, hagyatni. A város korábbi, az erdőgazdálkodást intéző szervei azonban továbbra is változatlanul fennmaradtak és működtek. Nos ez a minisztériumi felügyeletet az erdőgazdálkodás felett, a város közgyűlési határozata szerint is³⁹ 1918. január 1. napjával kezdődik és 1930. december 31-el ér véget. Ezt látszik igazolni, hogy a város törvényhatósága 1921-ben megalkotja és határozatilag elfogadja szabályrendeletét a városi „*erdő- és kertgazdálkodás szervezetéről*”.⁴⁰ A vasút műszaki felügyelete bizonyára nem volt kifogástalan, hiszen ismereteink szerint 1918-ban egyetlen pályaőr, bizonyos Magyar József felügyeli a 26 km hosszú vonalat, de annak szárnyvonalait is.

Talán érdemes itt még megjegyezni, hogy Debrecen város törvényhatósága, az óriási kiterjedésű erdőbirtokainak üzemtervét már 1912-ben külső személlyel, Térfly Béla, m. kir. erdőtanácsossal kívánja elvégeztetni. Térfly el is kezdi az üzemterv kidolgozását, miközben

Az erdők felügyelet átkerül a földművelésügyi tárcához, amelynek területi szervezete volt a „*Magyar kir. Erdőhivatal*”. E hivatal debreceni egysége, amely a debreceni tulajdonú erdőket felügyelte, 4 központi tisztviselővel, 1 központi erdőfelügyelővel és erdőgondnoksági tisztviselővel látta el feladatát 1922-ben.

Az erdei vasút, mint már említettük, építésekor sem volt korszerű és műszakilag kifogástalan. Ezért már megvásárlása is azt a célt, illetve azt a szándékot szolgálta, hogy a város az egész vasútvonalat korszerűen átépítteti. Ezt a célt szolgálta volna az az elképzelés, amely egy vonalhosszabbítást célzó közigazgatási bejárás alkalmával kerül rögzítésre. Eszerint a jövőben minden pályaépítés s fejlesztés csak is olyan hazai hengerlésű sínekkel történhet, amelyek rajta van a hengerelt cégjegy. A közbejött világháború miatt azonban a fejlesztések szünetelnek. Majd csak annak szomorú vége után, 1920 után kerülhet ismét napirendre az átépítés és fejlesztés

³⁸ M. e. XXI.505/a-KCs 1909. júl.23. jkv.

³⁹ Debreczen sz. kir. város törvényhatósági közgyűlési jegyzőkönyvek, 1918. márc.8. 93/4977. sz.

⁴⁰ M. e. 1921. dec. 30. 750/29039. sz.

tés. Annál is inkább, mert a fatermékek szállítása bizony akadozik. Például 1923 tavaszán nehezményezi a városi közgyűlés, hogy a tervezett 41.000 m³ fa kitermelése és szállítása helyett április végéig mindössze alig a fele teljesült. Mindenekelőtt a pénzügyi feltételeket kellett megteremteni egy 1,35 millió koronás banki kölcsönrel.⁴¹ Az átépítéssel együtt elhatározzák annak Belső Gútig történő meghosszabbítását annak ellenére, hogy a sínek beszerzése ekkor nem kis gondot jelent. A vasút átépítését és meghosszabbítását a környék birtokosai lelkesen támogatják. Például Reviczky József birtokos felajánlja, hogy magánterületéből csaknem 5 kataszteri hold nagyságú területet díjtalanul átenged a vasút céljára, továbbá 170.000 korona segélyt is felajánl az építéshez.⁴² Majd dr Várady Szabó János földbirtokos is díjtalanul felajánlja a birtokát érintő, vasútépítéshez szükséges területeket s ő 70.000 koronás segélyt ajánl fel. Váradi mindehhez hozzáfűzi javaslatát is, a következők szerint: a vonalat állandó jelleggel kell kiépíteni; a fővonalból kiágazó rakodó vágányokat is építsék át; a vasúti vonalon vezessék be a személyforgalmat is, amely télen és nyáron egyaránt üzemeljen; a vasúti menetrend olyan legyen, hogy a vonal mentén élő tejtermelők a friss tejet a reggeli órákra Debrecenbe szállíthassák. Végül egy önző javaslat: ő maga s családtagjai kapjanak a vasútra szabadjegyet. A város pedig döntött: 1920. szeptemberében a közgyűlés jóváhagyja az iparvasút építéséhez az 1,350.000 koronás kölcsön felvételét, mégpedig „...a gúti erdei iparvasút megépítésének halaszthatatlan sürgősségére tekintettel...”.⁴³ Még a kölcsön megszavazása előtt minden készen áll a fejlesztéshez: 1920. júliusában megtartják a vonal átépítéséről a közigazgatási bejárását s az abban foglaltakat a főhatóság (60.751/1920.KKM) jóvá is hagyja.

A nagy összegű kölcsön felvétele azonban elhúzódik, amiért időközben egy kisebb összeg felvételéről esik szó az 1922-ben. Ekkor a 800.000 koronát is csak több bank adja össze s célja „az erdőgazdasági program beruházási céljainak teljesítése”.⁴⁴ A fejlesztési program a következő: a vasúti pálya további szakaszának építése (380.000K), személyforgalmi berendezések beszerzése (60.000K), erdő-őri lakások építése (120.000K), az állatállomány szaporítása (100.000K) és végül egyéb célok (140.000 K). A nagyobb összegről ugyanezen a közgyűlésen esik szó, amelyről bejelentik, hogy az 1,35 millió korona „függő kölcsönt” is igénybe vette a város.

Mint említettük, már 1920-ban megtartják az engedélyezés előtti közigazgatási bejárását az iparvasútnak a „...Szabolcs vármegyei Nyírmártonfalva község határában fekvő gúthi erdőig vezetendő meghosszabbításáról...”. Ezt a meghosszabbítást sürgeti a földművelésügyi tárcának, mint az erdőt felügyelő főhatóságnak a felszólítása is, (19.397/1920. FM.I-B) amely szerint Nyírmártonfalva határában fekvő, „...mintegy 29.200 kataszteri hold terjedelmű, városi tulajdonú és állami kezelésbe vett erdőkre vonatkozó üzemi terveknek...” határidőre, de legkésőbb 1922. december 31-re el kell készülnie. Az e területet érintő vasúti fejlesztés közigazgatási bejárásán a város ismét népes küldöttség képviselteti magát. A jegyzőkönyv rögzíti, hogy a vonal-hosszabbítás a 195+50 km szelvénytől indul, majd elhaladva Nyírmártonfalva község határa mentén, a 266 és 267 km szelvények között ér véget.

⁴¹ M. e. 1920. Dec. 22. 504/26382. Sz.

⁴² HBML XXI.505/a- K. cs 1920.júl.20 és 1920.aug.17.jkv.

⁴³ HBML IV.B.1403/a 1920.szept.16. közgyűlés 423/15938 sz.

⁴⁴ Debreczen város trh. közgy. jkvei. 1922.jún.10. 302/26663. sz.

Ezúttal tehát mintegy 7 km hosszú hosszabbításról van szó, amely szakaszon építeni kell 14 helyen átereszt, és 11 útátjárót, valamint három helyen (Szabó-tanya, Reviczky-major és Felső Gúth állomás) kitérőt. A vonalrész olyan műszaki készültséggel kell kiépíteni, hogy az alkalmas legyen a korlátozott közforgalom lebonyolítására is.⁴⁵ Az eljárást követően Debrecen szerződést köt a korábban említett Szabó és Reviczky földbirtokosokkal a részükről nyújtandó pénzügyi támogatásról. A szerződésben Debrecen város képviselője kijelenti, hogy a vonalat állandó jelleggel építi ki s a két birtokos számára egy-egy kitérőt iktat be a vonalba. Másrészt számukra 20 évig árú-fuvarozási kedvezményt biztosít s a menetrendet is igényeikhez igazítva fogja megállapítani. Sőt a város azt a lehetőséget is megígéri, hogy Debrecenben az árúnak nagyvasútra történő átrakása is megoldást fog nyerni. A város tisztii főügyésze 1922. februárjában bejelenti a törvényhatósági közgyűlésnek, hogy Reviczky a 175.000 korona segélyt 1921. március 30-án, míg Várady-Szabó a 25.000 koronát 1921. augusztus 26-án a város pénztárához befizette.⁴⁶

Közbevetőleg kell megjegyezni, hogy az erdők feletti állami felügyeletet ellátó kir. debreceni erdőhivatal arról értesíti a város törvényhatóságát (1921. június 7.), hogy „...a halápi erdőrészén készletezett, de erdei vasúttal meg nem közelített, mintegy 30.000 >ürméter< fa- anyagnak elszállítása céljából a meglévő 600 mm nyomtávolságú, gőzüzemű erdei vasútnak /.../ 2270m hosszúságban való bővítése válik szükségessé...”. Az erdőhivatal szerint a vonal hosszabbításának tervezése és az építés költsége biztosított. Végül kiderül, hogy az ugyancsak júniusban elkészült tervek nem egészen erről szólnak, hanem két kiágazásról, éspedig a 33+53 km szelvénynél egy 847 m hosszú és a 30+00 km szelvénynél egy másik, 323 m hosszú kiágazásról.

A korlátozott közforgalmú Debrecen Városi Erdei Vasút

Az erdei vasút végleges jellegű átépítésére egyrészt azért szánta el magát a város, mert az eredetileg Kopt és Steinberger által megépített vasút műszakilag teljesen primitív volt. Hiszen ezért is vásárolta meg a város a vállalkozóktól a vasutat. Másrészt a debreceni törvényhatóság felismerte azt a szükségét, hogy kisvasút vonala mentén elszórtan lévő, de jelentősen megszorodott tanyák és az érintett községek lakói jelentős mértékben részt vállalhatnak Debrecen lakóinak mezőgazdasági terményekkel, főleg tej és tejtermékkel, valamint zöldségfélékkel történő ellátásában. Ehhez természetesen szükség volt egy olyan vasútra, amely nem csak az erdei fa-terméket szállíthatja, hanem egyéb árút és főleg személyeket is. A város törvényhatósága tehát 1922. januárjában megkéri a közlekedési főhatóságtól a fővonalra, azaz Debrecen és immár Gút állomások között a „korlátozott személy- és áruforgalom” engedélyezését. A vonalon egyébként ekkor a következő állomások és megállóhelyek vannak: Debrecen faraktár állomás, Gerébi telep (ez lehetett a Szabadság-, azaz Nyílas telep), Kondoros tanyák, Csere erdő (állomás), Erdészlak, Martinka, Sámsoni út, Halápi erdő, Hármashegyfalja (állomás), Szabó-major, Vay- tanya, Reviczky major, Tamási és Gúth (állomás).E vonal hossza ekkor mintegy 26 km. A korláto-

⁴⁵ HBML XXI.505/a- K. cs. 1920. dec. 14. jkv.

⁴⁶ M. e. XXI.505/a- 114. K. cs. 1922. febr. 16.

zott személyforgalom bevezetését célzó műtanrendőri bejárást megelőzően azonban kétségek merülnek fel abban, hogy a vasút vajon rentábilis lesz-e. Kiderül ugyanis, hogy már 1922 és 1923-ban is a vasút veszteséges volt, amennyiben azon az év 365 napjából csak mintegy 100 napon át folyik a szállítás. A személyek szállításához pedig vasúti személykocsik beszerzése válik szükségessé, ami újabb milliós költséggel jár. Felmerül a törvényhatóságban ekkor olyan javaslat is, hogy a korlátozott személyforgalom bevezetését fel kellene függeszteni. Ezt meg is szavazzák s az erről szóló felterjesztést el is küldik a főhatóságnak.(1923. XI.22. 26.248-26.738. sz.)

Ezt megelőzően azonban, 1923. február 15-én mégis megtartják a műtanrendőri bejárást, amelynek jegyzőkönyvében⁴⁷ a következő megállapításokat teszik. A vonal 950 mm nyomtávú vágányzata 18-34 kg/m nagyságú sínekből épült. A fent már felsorolt megálló és állomásai mellett a vonalon vízállomás van Debrecen faraktár állomáson, Martinka megállóhelyen, Hármashegy és Gúth állomásokon. A gúthi végállomáson 4 ággal felszerelt vonatkísérő laktanya és egy mozdonyoszón van, míg a debreceni epreskerti faraktár állomáson mozdonyoszón, ács-, bogár- és lakatos műhely található. A meglévő mozdony mellé szereztek egy „*Orenstei-Koppel*”-féle mozdonyt. Ami a személyszállítást illeti, ehhez beszerettek egy darab két tengelyes „*hordrugókkal, orsós kézi fékkel és rugalmas vonó- és ütköző berendezéssel felszerelt*” személykocsit is. A fedett személyszállító kocsik belseje két elkülönített „*rekeszre*” van osztva, benne padok, a kocsik „*hossz- oldalán nyíló ablakokkal*”. A másik személykocsi az előzővel azonos elrendezésű, de nem fékezhető. Az áru szállításához rendelkezésre állt négy darab „*vonó-, ütköző- és hordrugókkal el nem látott, futó- deszkás, fedett kocsi*”, továbbá „*három fedett teherkocsi*”, amelyek szükség esetén személy szállítására is alkalmasak. A jegyzőkönyv szerint „*a személyzet jelző eszközökkel és zseb órákkal el van látva*”. A vonal teljes hosszában már ki van építve a telefonvonal.

A hiányokat a jegyzőkönyv az alábbiak szerint rögzíti. Egyes megállókból hiányzanak a fedett váró helyek és a tárcsajelzők. Az olyan vasúti átjárókból, ahol korlátozott a rálátás, hiányzanak a figyelmeztető oszlopok. Mindezek ellenére megállapítják, hogy „*...a vasút állapota és berendezése a korlátozott közforgalom felvételére alkalmasnak találtatott...*”. A teljes 0+00-265+50 szelvények közötti vonalra tehát a korlátozott közforgalom bevezetését a közigazgatási bizottság szóban engedélyezi.

A főhatóság ezt az 1923. január 15.-én kelt 74.310/1923. KM-VI. sz. alatt írásban is engedélyezi. Ebben az engedélyben azonban a következő hiányok sürgős megszüntetését írja elő: a régi „*...még meglévő személy- és teherkocsikat 1924. Évtől kezdve folyamatosan megfelelő rugós hord-, vonó- és ütköző szerkezettel bíró kocsikká kell átépíteni*” (ez összesen 5 teher- és 1 személykocsit, valamint 1 szerkocsit érint). Mint említettük, ezt követően kapja kézhez a minisztérium a korlátozott közforgalom bevezetésének felfüggesztését kérő felterjesztést. Am ekkorra már megkötötték a szerződések Várady- Szabó és Reviczky birtokosokkal, akik a vasúton e szerződés szerint áruszállítási kedvezményt kapnak. Nos, a főhatóság 1924. januárjában válaszol a felfüggesztési kérelemre (99.192/1923. KM-VI. sz.) és pedig azt kívánja, hogy a felfüggesztés előtt a város gondoskodjék e szerződés szerinti

⁴⁷ M. e.

jogok biztosításáról. De nem csak ez a baj a Szabó- Reviczky féle szerződéssel! Ők ugyanis azzal a panasszal élnek a város ellenében, hogy nem a megfelelő menetrendi változatot kívánja bevezetni. A panaszra a főhatóság egyeztetést hív össze a debreceni városházára 1924. július 9-re. A z egyeztetési eljárás, melynek vezetője Jordán Emil, miniszteri osztálytanácsos, kiderül, hogy korábban a város három menetrendi változatot próbált ki. Mégis azt a változatot vezette be, amely mellett a próbák alatt a legkevesebb utas volt a vonatokon. Ennek okát azzal magyarázták, hogy a legtöbb utast biztosító menetrendhez kétszer annyi személyzetre van szükség, mely többletköltséget a város nem vállalhatja. Végül a város enged és a legtöbb utast biztosító menetrendi változat mellett döntenek. Ezen az egyeztetésen felmerül az is, hogy sem a teher, sem a személykocsik nincsenek ellátva rugalmas ütközőkkel s a város, a költségekre hivatkozva, nem is vállal kötelezettséget ezek felszerelésére. A vita nem zárul itt le, döntené a főhatóság fog.

Időközben tovább folyik a vonal meghosszabbítása is. Első ízben még 1924-ben a vasút eléri az úgynevezett „Tivoráni- dűlőt” s ezzel végszélvénye a 295+76 km szelvényt. Ekkor ugyan a városi közgyűlés kijelenti, hogy a vonal tovább nem épül, mégis, a főhatóságnak 92.431/1926. KM (1927.II. 23.) számú leirata egy „Függelék” ad ki a korábbi, „korlátozott közforgalom életbe léptetésére kiadott engedélyokirathoz”. A „Függelék” szerint a korlátozott közforgalmat kiterjesztik az újonnan épült vonalrészre is, azaz a 295+76-310+00 km szelvények közötti, azaz az Acsádi útig terjedő szakaszra. Ám a „Függelék” azt is előírja, hogy a korábbi határozmányok és egyéb műtanrendőri bejárások során előírt „építkezéseket és berendezéseket az engedélyes foganatosítani köteles.”

A debreceni törvényhatóság értesülhetett a főhatóságnak szándékáról a fenti „Függelékben” leírt kötelezést illető szándékáról, mert már 1927. februárjában a következő megállapítást teszi, majd határozatot hoz (47/2795-1927.): „Tekintettel arra, hogy az Erdei Vasút telepén lévő épületek, teljes elavultságuk folytán, tovább már karban nem tarthatók ./ azok újjáépítését elrendeli. ./ Felépítendőek lesznek: egy mozdonyszín, a hozzá tartozó műhellyel, kovács- és bognár műhellyel, továbbá egy fa- feldolgozó és fozá- aprító teplel a hozzá tartozó szalagfűrésszel és gépi berendezéssel. Építendő egy vasúti felvételi épület állomásvezetői lakással, továbbá üzemi vezetői lakás, faraktári és műszaki irodák, mérlegház, egy kapus lakás, vasúti raktár és átrakó. A berendezésekhez be kell szerelni >>exhaustor<<-t, építeni kell állomási vágányokat, kézi csilléket, fordító korongot, kerítések és burkolatokat...”. Mindehhez a törvényhatóság megszavaz 280.000 P fedezetet⁴⁸, majd utasítja a tanácsot a megfelelő tervek elkészíttetésére. A döntést követi a végrehajtás: 1927 szeptemberében már a kivitelezésre pályázók közül kiválasztják az építőmestereket. Majd 1928 nyarán már arról számol be a polgármester a törvényhatóságnak, hogy „...a legközelebbi jövőben üzembe helyezendőek lesznek...” az epreskerti fatelepen felszerelésre kerülő fa- megmunkáló gépek. Ezzel együtt felmerül annak szüksége, hogy a gőzgépekhez alkalmazni kell gépészt, a keretfűrészhöz kiképzett szakmunkás. Több apró anyag beszerzése is szükséges (hajtósíj, csiszoló korongok, reszelők, kenőolajok stb.)

Mindezek után a telep építése 1927. és 1928. évben megvalósul, ami a közvéleményből is elismerést vált ki: „...a város nagy hiányt pótol az epreskerti farak-

⁴⁸ Debreczen város trh. közgy. jkv. 1927.febr.1. 147/2795.sz.

tárban létesített berendezésekkel. Nevezetesen szalagfűrészt és fűrészkeretet állított fel, amellyel szép és nagyméretű szerfáit felvágathatja és ez által azok kereskedelmi és ipari felhasználását lehetővé teszi és faanyagát magasabb áron értékesíthet...⁴⁹

Az 1929. januári törvényhatósági közgyűlés már arról tárgyal, hogy az építés megtörténtével a pénzügyi előírányozott túllépésekhez a fedezet hogyan teremthető meg. A fent említett 280.000 korona helyett a kiadások 312.000 koronára rúgnak. A magyarázat a túllépésekre: az épületek többnyire vállalkozói kivitelezésében készültek, ami drágább volt a tervezettnél; továbbá terven felül megépült a MÁV telepre vezető iparvágány, amely miatt az egész epreskerti telepnek a terepszintjét 80 cm-el meg kellett emelni. De kiderül ezen a közgyűlésen az is, hogy az epreskerti telepre és az iparvasút fejlesztésére tulajdonképpen 460.000 Korona fedezet állott rendelkezésre. A közgyűlés tehát dönt a még szabad 148.000 korona felhasználásáról is, a következőképpen: építendő, illetve beszerzendő 4 darab nyitott és 2 darab fedett iparvasúti teherkocsi, továbbá 3 darab kalauzkocsi és egy sínautó a pályafelügyelet ellátásához. Fel kell újítani 2 személykocsit, amelyekben megoldandó a kocsik fűtése és villamos világítása is. Az epreskerti telepen lévő vasúti átrakó raktár tetőzetét palával kell kicserélni. Végül a vonal további 3 km-el történő meghosszabbítást kell elvégeztetni.⁵⁰

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség az Erdei Vasutaknál felügyeleti ellenőrzést tart 1926. év májusában. Ezen elrendelik a Martinka és Hármashegy állomások közötti mintegy 3 km hosszú vágányszakaszon a régi sínek cseréjét. Az 1928. évi felügyeleti ellenőrzés alkalmával pedig előírják Martinka állomáson egy kiterő vágány építését, tekintettel arra, hogy Epreskert és Martinka állomások között egyáltalán kitérés lehetőség sincsen. A Hármashegy és Martinka közötti síncserével a város törvényhatósága is egyetért, annál is inkább, mert ott – de a vonalon máshol is – még a régi, egészen kisméretű sínek vannak, amelyek miatt a teljes vonalon az engedélyezett menetsebesség mindössze 10 km/ó! Az elhatározott síncserével elérhető lesz 15 km/ó menetsebesség engedélyezése, ezáltal a teljes 31 km hosszú vonalon a vonat egy menetben 1 óra megtakarítást érhet el.

Az 1929. május 14-i közgyűlés - a fentiekén kívül - arról is dönt, hogy a fűtőháznál tartalékolni kell a mozdonyhoz legalább kettő, a kocsikhoz azok számának 10%-ban tartalék-kerékpárokat. Határozatba hozzák azt is, hogy a vonalat Külső Gúthig meg kell hosszabbítani, mivel a kitermelés zöme már ott történik. Megállapítják továbbá, hogy a Belső Gúthon lévő barakk, ahol a környező falvakból felfogadott fakitermelő munkásoknak szálláshelyet ad a város, tehát ez a barakk egy „sárfali, patics- épület, mely annyira rozoga már, hogy abban embereket elhelyezni nem szabad”. Ezért új munkás- szállást kell építeni. Vasútüzemi szempontok miatt pedig szükséges a vonal mentén őrházat építeni. Tehát a „*Reviczky- uradalomhoz tartozó Vay- tanya megállóhely mellett épüljön egy őrház*”, ezzel megszüntethető a Hármashegy állomáson a zsúfoltság, ahol két pályaőr is van egy őrházban. Itt történik említés arról is, hogy „...*a Vay- tanya megállóhely a vasúti vonal mentén fekvő /.../ Nyírmártonfalváról vezető útnak a vasúttal való kereszteződésénél...*” fekszik s ettől alig 100 m-re van a Reviczky- gazdaság központja. Ezen a közgyűlésen elhatározzák az erdei vasút melletti telefonvezeték meghosszabbítását is, az erdőkezelők

⁴⁹ Wolfinau J. i. m. 320.p.

⁵⁰ Debrecen város trh. közgy. jkv. 1929. jan. 31. 69/2939. sz.

lakó- és gazdasági épületeinek felújítását, valamint a mintegy 28.000 kataszteri hold nagyságú erdőterület útjain található csaknem 100 műtárgy (híd és átereszt) kijavítását.⁵¹

Mindezzel tulajdonképpen a csaknem 36 km hosszú vasúti pálya eléri Szabolcs vármegye határát. Az 1930-as évekre a vasúti kocsikat átépítik „*rugalmas hordrugókkal, vonó- és ütközőrugókkal felszerelt*” kocsikká. A jelentősen megnőtt személyforgalomra tekintettel és a menetsebesség növelése céljából 34-36 fő férőhelyes motoros személyszállító kocsikat állítanak üzembe, amelyet a faraktári műhely épít meg egy régebbi, favázis személykocsiszekrény felhasználásával. Ugyanitt, tehát a faraktári műhelyben építik a mozdonyokhoz a szerkocsikat. Megjegyezzhetjük, hogy a gazdasági vasút pályája Gútról folyamatosan lejtett Debrecenig, tehát a fával terhelt vasúti szerelvények vontatásához kisebb erő kifejtés szükséges. A vonatok mozdonyvezetői mindig vittek magukkal telefonkészüléket is, amelyet a vonal bármely pontján csatlakoztatni tudtak a telefon vonalhoz s értekezni tudtak az állomásokkal.

A gúti erdő mindezek nyomán a város lakóinak egyre kedveltebb kirándulólé helye is lesz. Így kerül napirendre az a javaslat, hogy Gúton állandó jellegű kirándulólé hely létesüljön, mintegy 100 holdas parkerdővel, menedékházzal, vendéglővel és üdülők házzal. Az elgondolás elnyeri a törvényhatóság tetszését is és határozat születik ezek létesítéséről. A menedékház és a reprezentatív üdülők házat 1933-ban adják át rendeltetésének. Mindez szükségessé teszi a vasút újabb meghosszabbítását, amit a főhatóság is jóváhagy (54.584/1931. KM.) Így azután a megépült újabb szakasszal a vonal a Menedékház állomásig tart s teljes hossza immár csaknem 35 km. Az 1930-s évek gazdasági válsága idején ugyan felmerül a gondolat a vonal megszüntetésére, oly kevés a vasúton az utas. Ám alig egynéhány év és 1934-ben a „*Debrecen Városi Erdei Vasút*” a rendes napi járatokon felül május 1. és október 1. közötti időben, vásár- és ünnepnapokon, kiránduló, motoros vonatokat is indít. A motorvonat ekkor Debrecen és Gút- menedékház közötti távot 1 óra és 20 perc alatt teszi meg. Az 1930-as évek végén felújítanak néhány állomást. Ekkor épül többek között Csereerdő és Hármashegyfalja állomásokon új felvételi épület.

A következő esztendőkből a vasút jól prosperál, további fejlesztésére nem támad igény, majd csak 1941-ben, amikor mintegy 700 m-el, Nyírlugosig hosszabbodik meg. Viszont az erdőgazdaság folyamatosan korszerűsíti épületeit s a debreceni vasúti műhelyeket. Viszont 1939-ben a város törvényhatósága elhatározza a vasút nevének megváltoztatását: a vasút új neve „*Debrecen sz. kir. város Gazdasági Vasútja*” lesz. Majd 1941-ben elhatározzák, hogy a gazdasági vasút önálló kezelésének bevezetését. Az 1940/41 kemény tele óriási hófúvásokat okozott s emiatt a forgalmat is napokig szüneteltetni kellett. A sok hó azután tavaszi árvizeket hozott, a vizek helyenként elöntik a vasúti pályát is s emiatt azt 70-80 cm-el meg kellett emelni. A második világháború utáni évek mehozják a több, mint fél évszázadot megért gazdasági vasút pusztulását, megszűnését. A romlás évei azzal kezdődnek, hogy „*...a mezőgazdasági nagybirtokok felosztása folytán, a legtöbb gazdasági vasút gazdátlan maradt, senki nem törődik a vasút fenntartásával, sem a gördülő anyag karbantartásával, megóvásával...*”. A pálya vasanyagát és talpfákat elhordják. Mindezt meg kell akadályozni, írja rendeletében a közlekedési miniszter

⁵¹ M. e. 1929. máj. 14. 299/13081

(12.304/1946. KM.-I. sz). Elburjánzik a bürokrácia is, aminek nyomán a gazdasági vasútnál alkalmazott létszám már 36 főre duzzad. A korábban tervezett további vonal- hosszabbítást még 1946-ban elvégzik s ezáltal a vasútvonal teljes hossza 500 m híján eléri a 40 km hosszát. Majd 1948-ban úgy határoznak az önálló gazdasági vasút szabályzatában, hogy ott is a MÁV illetmény szabályzatát kell bevezetni. (20.830/1948. BM –I.sz.)Végezetül még 1948-ban is meghosszabbítják a vonalat: elkezdik a Nyírbétek és Nyírlugos közötti vonalszakasz építését. Ez a bővítés 1950-re elkészül s a meghosszabbított vonalon 1950. novemberében megindul a forgalom. Ezzel egy időben hozzálátanak a teljes vonal pálya- rekonstrukciójára, amelynek végzetével a vonalon az engedélyezett menetsebesség 30, helyenként 50km/óra-ra emelkedik.

A drasztikusabb változások az 1950-es évek után következnek be, miután 1949-ben a vasútvonalat és üzemét államosítják. Ekkor ugyanis szabványosítják a keskeny nyomtávú vasutak megengedhető nyomtáv- méreteit, amelyből kimarad a 950 mm- es méret. De szabványosításra kerülnek a felépítményi anyagok is. A gazdasági vasutakat bekebelezi a MÁV s létrehozzák a MÁV vezérigazgatóságán belül a „*Gazdasági Vasúti Főosztályt*”, 1955. január 1.-től pedig feláll – a főosztály helyett- a „*Gazdasági Vasutak Igazgatósága*”, jelezve, hogy ezzel a keskeny nyomközű vasutak alacsonyabb rendű sorba kerültek. De 1960-ban még ez az Igazgatóság is megszűnik, s gazdasági vasutak, minden megkülönböztetés nélkül beolvadnak a MÁV nagyvasúti szervezetébe és hálózatába. Ekkor kerül a debreceni vasúti igazgatóság kezelésébe több gazdasági vasút (Jánkmajtis, Fegyvernek, Kisújszállás, Újszentmargita).⁵² A MÁV a debreceni gazdasági vasút mindentől eltérő nyomtávolságát nem tűri meg, ezért 1961-ben átépítik a teljes pályát 760 mm nyomtávra.

Majd megindul a keskeny nyomközű vasutak felszámolásának folyamata, a gazdaságtalan voltuk miatt. (Békéscsaba- Békés, Kecskemét-Kiskúnmajsa, Békés-Vésztő közötti vonalak és mások) Csanádi György közlekedési minisztersége alatt a parlament elfogadja a „*Közlekedéspolitikai koncepció*” nevet viselő törvényt, amely kimondja többek között, hogy a gazdaságtalan vasutak forgalmát be kell szüntetni, a pályákat fel kell szedni. Ennek a törvénynek esik áldozatul az államosított „*MÁV Debrecen- Fátélep- Nyírbétek Vasút*” is.

Hosszú és heves viták után, a közvélemény álláspontja és ellenállása ellenére megszületik a határozat a vasútvonal megszüntetéséről és 1977. augusztus 31-én, a menetrend szerinti 428. számú vonat utolsóként járja be a csaknem 40 km hosszú vasúti vonalat.

The “Zsuzsi” Railroad of Debrecen-Gút

Alfonz Simonyi

A significant portion of the immense estates belonging to the city of Debrecen, some 40,000 “holds” (approximately 56,800 acres) of land, was covered with forests. It was from these forests that the town-dwellers obtained wood as construction material and fuel, with the city managing its forests in an intensive way. From the second

⁵² Közlekedési Értesítő 1960. évi 9.sz. 14/1960.KPM sz. r.

half of the 19th century, the forests extending to the east from Debrecen also began to be utilized. However, this region, already belonging to the Nyírség, was interspersed with bodies of still and flowing water, which made the transportation of the large volume of wood (approximately 431,000 cubic meters per year) into Debrecen more and more difficult.

The steam railroad reached the city of Debrecen in 1857, which gave rise to the idea of transporting this immense volume of wood by rail. The construction of the Debrecen-Nagykároly section of the North-East Railroad specifically inspired the proposal that this line should be used for the transportation of the wood produced from the forests east of the city. However, the owners of the private railroad did not agree to the task at that time. Then, around 1880, Henrik Berger set up a steam-driven sawmill in the Epreskert district of Debrecen, and therefore, he made a proposition to the city for the construction of a narrow gauge freight railroad line between Debrecen and the forests of Gút. Afterwards, it was not him, but two other entrepreneurs, Dávid Kopt and Gyula Steinberger who won the tender of the city for the construction of the line. The railway line, opened in 1882, was constructed with a gauge of 950 mm and tracks of 15 kg/m and lightly carved sleepers embedded in the sandy soil. In accordance with its license, the railroad was still used exclusively for carrying freight at that time.

The entrepreneurs building and operating the railroad transported the wood produced to Debrecen for hire, and they always placed the temporary tracks to the part of the forest where the tree felling was taking place. Therefore, when the part of the forest situated south of the above-mentioned North-East Railroad line (Pac, Fancsika, Bánk) was worked, it was necessary to cross the lines of the two railroads. It was in this crossing that the country's first, rigid iron reinforced concrete structure railway bridge was designed and constructed by Szilárd Zielinszki, the engineer who introduced the French "Hennebique" system in Hungary.

The transportation costs of the forest railroad, however, placed such an increasing financial burden on the city, that the leaders of the city decided in 1902 to buy the railroad line from the entrepreneurs, which thus became city property and was renamed as "Debrecen Forest Railroad". The city immediately set out to develop and extend the railroad line. As a result, in 1923, the railroad got a license for carrying a limited number of passengers also. Although suffering significant damage in World War II, the railroad line survived the war, and its tracks were extended in 1950 all the way to Nyírbétek. The railroad line was nationalized, and operated from 1961 as the light railway line of MÁV, the Hungarian State Railways, while its tracks were modified to 1000 mm gauge. All the same, the closing of the line was eventually declared with reference to its uneconomical operation. The last train traveled on the almost 40 km long line, commonly referred to as the "Zsuzsi" Railroad, on 31 August, 1977.
