

HORVÁTH ATTILA

*attila.horvath75@yahoo.ca*  
helytörténeti kutató (Debrecen)

# A Debreceni Helyi Vasút és a Debrecen-Nyírbátor Vasút Részvénytársaság bombakárai 1944. június 2-án

Bombing damage of the Debrecen Local Railway  
and the Debrecen Nyírbátor Railway Public Limited Company  
on 2 June 1944



## ABSTRACT

Debrecen's marshalling yard and railway facilities were dealt with an over whelming air raid by the US Air Force on 2 June 1944. As the result of the attack, the town also sustained major damage. However, out of the keyparts of the industrial and transport infrastructure, only Debrecen's transport company sustained irreparable damage. In my study, with the help of archive resources, I represent the lines and sites of the Debrecen Local Railway and the Debrecen Nyírbátor Railway Public Limited Company, the catastrophic bombing damage of 2 June 1944, the aftermath of the bombing, and the steps take into restart transport.

## KEYWORDS

Debrecen, Hungary, World War 2, air war, air raid, Frantic Joe, shuttlebombing operations, railroads, marshalling yard, DHV, DNyBV, tram

DOI 10.14232/belv.2019.2.2

<https://doi.org/10.14232/belv.2019.2.2>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article: Horváth Attila (2019): A Debreceni Helyi Vasút és a Debrecen-Nyírbátor Vasút Részvénytársaság bombakárai 1944. június 2-án. *Belvedere Meridionale* 31. évf. 2. sz. 31–42. pp.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

Magyarország közlekedési csomópontjai ellen az amerikai légerő 1944. június 2-án elsöprő erejű támadást indított. Ezen a napon az amerikai 15. Légi Hadsereg kötelékébe tartozó bombázó-kötelékek számos kelet-magyarországi célpont mellett Debrecen vasútállomását és műhelytelepét is támadták. A légitámadás eredményeképpen a várost hatalmas károk érték, ám a jelentősebb ipari és közlekedési infrastruktúra létesítményei közül javíthatatlan károk csak Debrecen város közlekedési vállalatát érték. A cég történetéről eddig több publikáció látott napvilágot, ám azok a légitámadásról kevés tényt közölnek, pedig arról kutatható források állnak rendelkezésre.

Tanulmányomban ezeket a levéltári forrásokat használtam fel. Segítségükkel röviden bemutatásra kerül a közlekedési vállalatok vonalhálózata és telephelyei. A tanulmány kiemelt céljaként foglalkozik a vállalatok tulajdonában lévő ingatlanok, eszközök és berendezések 1944. június 2-án elszenvedett katasztrófális mértékű káraival. Ezen túlmenően bemutatásra kerülnek a bombázás utóhatásai és a közlekedés újraindításának lépései.

## **DEBRECEN VÁROS TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLŐDÉSE ÉS A VÁLLALATOK TELEPHELYEI.**

Debrecenben a villamos előképének tekinthető, gőzüzemű vontatással megoldott személyszállítás az Osztrák–Magyar Monarchia területén elsőként, 1884. október 2-án kezdődhetett meg. Már ezt megelőzően megalakult a Debreceni Helyi Vasút Részvénytársaság (továbbiakban DHV), mely a teljes körű üzemeltetést magára vállalta. A tényleges villamosközlekedés az országban hatodikként, 1911. március 16-án indulhatott meg. A szerteágazó villamos vonalokról<sup>1</sup> a szerelvények – miután rácsatlakoztak a Nagyállomás és a Nagyerdő között közlekedő fővonalra – a Késes utcán<sup>2</sup> keresztül tudtak eljutni a Salétrom utcai kocsiszínbe. A DHV ezen a telepen osztozott meg a Debrecen-Nyírbátori Vasút Részvénytársaság (továbbiakban DNYBV) létesítményeivel és gördülőanyagával. Ez a vasúttársaság a Nagyállomásról indította szerelvényeit, melyek a Salétrom és Nyugati utcák érintésével az akkor még létező Debrecen-vásártéri<sup>3</sup> állomást útba ejtve haladtak tovább a Nyulason át Hajdúsámson, majd Nyírbátor irányába. Szerelvényeik személyszállításra és teherszállításra egyaránt alkalmasak voltak.

<sup>1</sup> A városban bár 11 viszonylat közlekedett, ám azok négy vonalon osztoztak meg különböző helyeken létesített végállomásokkal. A fővonal a Pályaudvartól a Klinikáig volt használatban, a Hatvan utcai vonal a Nagytemplom elől indult a Nyulas irányába, a Csapó utcai vonal a Csapó utca elejéről a Köztemető felé, míg a Kossuth utcai vonal a Kossuth utcától a Vágóhid irányába közlekedett. Debreceni Közlekedési Vállalat Művezetői kézikönyv.

<sup>2</sup> A Késes utca napjainkban már nem létezik. Egykor az Erzsébet és Ispotály utcák között helyezkedett el, mindkét oldalán kisméretű telkekkel. Az 1944-es szövetséges légitámadások gyakorlatilag megsemmisítették, helyén az 1960-as évek városrendezésekor lakótelepet létesítettek. A remízbe gördülő villamosok napjainkban az egykori utcával párhuzamos Ispotály utcán közlekednek.

<sup>3</sup> Ma a Segner téri társasházak vannak az egykori állomás helyén.

A két vállalatnak nemcsak a telephelye volt közös, hanem az igazgatósági épülete is. A két cég székhelye nem a telepen, hanem attól távolabb, a Petőfi tér 14. szám alatt volt. Ez a kétszintes épület, mely egyebek közt lakást, kapcsolótáblát, jegypénztárt és irodákat is tartalmazott, a hozzátartozó gazdasági építményekkel együtt pontosan a Nagyállomás felvételi épülete előtt állt. A székház szomszédja a légitámadásban később megsemmisült Ispotály templom<sup>4</sup> volt.

A közlekedés napi lebonyolításához használt telep a Nagyállomás felvételi épületétől légvonalban hozzávetőlegesen 700 méter távolságban helyezkedett el. Ez nem volt véletlen, hiszen a kor városrendezési elveinek megfelelően az ipari és egyéb gazdasági létesítményeket igyekeztek a város köldökzsinórjának tekintett vasúttól nem túl nagy távolságra telepíteni.<sup>5</sup> A közlekedési vállalat épületeinek napjainkban is helyet adó telek szorosan beékelődött a Hajlított Bútorgyár mellé, míg észak felől a Szoboszlói úton lévő egykori Salétrom laktanya határolta. A másik két irányból családi házas lakóövezetek, keletről a Salétrom utca, nyugati irányból a Keleti sor ölelték körbe a telephelyet.

## A DEBRECEN ELLENI LÉGITÁMADÁS<sup>6</sup>

1944. június 2-ának napfényes reggelén már öt perccel nyolc óra előtt beérkeztek a jelentések az első bombázókötelékekről a budapesti légvédelmi központba. 8 óra 7 perckor a magyar rádió megszakította adását, és felhívta a lakosság figyelmét az ellenséges repülők berepülésére. Ezt követően a légoltalmi körzetekben fokozatosan elrendelték a légiriadót. A rádióadás megszakítása után öt perccel a szegedi, 8 óra 15 perckor a földvári, 8 óra 16 perckor a budapesti és a szolnoki körzeteket riasztották. Nem sokkal ezután riasztották az többi Duna-Tisza-közén lévő és a tiszántúli körzeteket. A DHV 1944. június 19-én keltezett kárjelentésében az alábbi mondat szerepel: „*A forgalmista emlékezete szerint körülbelül 8 óra és 8 óra 15 perc között szakították meg a műsort annak jeléül, hogy berepülési veszély van.*” A szolgálattevő tehát – kinek feljegyzései a romok alatt rekedtek – helyesen emlékezett.<sup>7</sup>

Debrecen fölé érve 8 óra 46 perckor kezdte meg a bombázást az amerikai 5. bombázó wing (ezred) első hulláma. A légiriadó és a bombázás között eltelt időt Debrecen város légoltalmi parancsnoka által készített jelentés<sup>8</sup> 24 percre teszi. Ez azt jelenti, hogy a légiriadót nem a jelentésben közölt 8 óra 30 perckor, hanem 8 óra 22 perckor rendelték el. A légiriadó végét jeltő sziréna viszont majd csak 10 óra 42 perckor szólalt meg. Ebből következően az egymás után, déli irányból érkező bombázókötelékek 1 óra 56 percen keresztül támadták Debrecent. Az észak felé áthaladó amerikai kötélekek által ledobott bombaszőnyeg a gépek haladási irányában „gördült le”, ennek következtében a célpontként kijelölt Nagyállomás területétől északra elhelyezkedő városrészek is a támadás áldozatává váltak.

<sup>4</sup> A Debrecenért 1944. június 2-i légitámadás kárhelyeiről készített fényképfelvételek közül talán a legismertebb ezt a templomot ábrázolja félig hiányzó tornyával.

<sup>5</sup> Debrecen város korabeli térképét szemlélve látható, hogy néhány malmot és az alapanyag lelőhelyekhez települt téglagyárakat leszámítva a város északi kétharmadán nem találunk fontosabb ipari üzemet. A város gyakorlatilag teljes ipari struktúrája a vasútállomást is magába foglaló alsó egyharmadon létesült.

<sup>6</sup> A Debrecen városát ért első amerikai légitámadás repüléstörténetét a rendelkezésre álló források felhasználásával napjainkra sikerült feltárni. A Frantic hadműveletek nyitányaként végrehajtott bevetésről jelen tanulmány szerzőjének kötetét lehet az érdeklődők figyelmébe ajánlani. A témához további adalékokkal szolgál Oláh András Pál történelmi Szolnok elleni légitámadásról és a szövetséges légi felderítésről szóló tanulmányai.

<sup>7</sup> MNL-HBML XI.105/a 38. cs.

<sup>8</sup> MNL-HBML IV.B 1406/e. 153/1944.

## A KÖZLEKEDÉSI VÁLLALATOK ÁLTAL ELSZENVEDETT BOMBAKÁROK 1944. JÚNIUS 2-ÁN

A Petőfi tér nyugati oldalán álló DHV-DNyBV közös igazgatósági épületének semmi esélye nem volt arra, hogy „túlélje” ezt a napot. A székház főhomlokzatát egy bomba az épület alapjáig lerombolta. A robbanás az épület alatt létesített óvóhelyet is használhatatlanná tette. A megmaradó épületrész falai összeroppedtek, a mennyezetten szintén repedések éktelenkedtek. A tetőzet és a nyílászárók szintén súlyosan megrongálódtak a felrobbanó bombák által keltett lökéshullámtól és a repeszdaraboktól. Az épületben keletkezett kár mértéke elérte a 80%-ot, összege 220 800 pengő-re rúgott. Az épülettől keleti irányban 15 méterre négy bomba csapódott be, déli falától 4-5 méterre egy bomba esett le. A feljegyzések szerint a keletkező bombatölcsérek átmérője nagyjából 15 méter volt, mélységét 5-6 méterre becsülték. Az igazgatósági épület udvarának a délnyugati sarkában lévő pályafenntartási bódéra egy bomba hullott le, amelytől az rommá vált. A telken lévő gazdasági építmények közül mindegyiket kisebb-nagyobb károk érték, érdekes módon egyedül a baromfiól maradt sértetlen. Az altiszti lakóépület szintén légnyomáskárt szenvedett, melynek eredményeképpen tetőcserepei szétszóródtak, üvegezése összetört, falazata megrepedt, vakolata sok helyen leomlott. A kerítés két helyen sérült meg a rázuhanó bombák robbanásának következtében. Az irodahelyiségekben lévő ingóságok közül megsemmisültek a telefonkészülékek a hozzájuk csatlakoztatott kapcsolótáblákkal együtt. A forgalmi irodában a Nyírbátori vasút táviró berendezései teljes egészében tönkrementek. Az összesített kár 243 572 pengőt tett ki.<sup>9</sup>

Az 1944. június 2-i bombatámadás alkalmával a DHV és a DNyBV Salétrom utcai telepe gyakorlatilag megsemmisült. A 38 darab becsapódott bomba minden az üzemeltetéshez szükséges épületet megsemmisített vagy súlyosan megrongált. Kismértékű károk jobbra a telep Salétrom utca felé eső bejárati részén keletkeztek. Vakolat- és tetőfedési károk voltak a kapunál lévő kocsi-mesteri lakásban, a mellette álló őrbódében, és a pályafenntartási raktárban. Ezen túlmenően egy az épület mellett felrobbant bombától súlyosan megrongálódott a létraszín és a vele összeépített tornyos-szín. Hasonló károk keletkeztek a Salétrom utcára néző üzletigazgatósági iroda-épületben, melynek falazata összeroppedezett, nyílászárói kimozdultak a helyükről.

A közösen használt telep nyugati irányba eső részén jóval nagyobb volt a rombolás. A DHV által használt épületek közül többszörös telitalálat következtében megsemmisült a DHV villamos kocsi-színje, melynek romjai ráadásul ki is égtek.<sup>10</sup> A romok maguk alá temettek több villamoskocsit, valamint az összes bent lévő eszközt. A tűz pusztítása olyan mértékű volt, hogy a másnap készült szövetséges felderítő felvételen ez volt az egyetlen épület, amely még mindig sűrű füstöt égnek eresztve lángolt. A romok alatt pusztult el a bent futó teljes vágányzat, a tisztító- és szerelő akna is. Csodával határos módon maradt épségben a kiégett kocsiszín mellett álló víztorony, bár annak

<sup>9</sup> MNL-OL Z 1624 38. tétel. A megmaradt épületek és épületrészek sorsa a harmadik amerikai légitámadáskor, 1944. szeptember 21-én teljességedt be. Ekkor a telken lévő összes építmény, beleértve az igazgatósági épület maradványait is, teljes egészében a földel lettek egyenlők. Az üzletigazgatóság megmaradt berendezéseivel a Széchenyi utca 13. szám alá költözött. Az igazgatóság egyéb eszközeit a Csapó utca 24. számú ingatlanba helyezték át, ez utóbbi helyen működött egyebek közt az újra megnyitott jegypénztár is.

<sup>10</sup> National Archives Reference Number 342-FH-3A05453-A52245AC.

a későbbiekben nem sok hasznát vehették, mert a telep teljes vízvezeték hálózata a nyomásfokozó berendezéssel együtt szintén megsemmisült. A vízhiány miatt nem tudott megindulni a keletkezett tüzek oltása, ami nagyban hozzájárult a kocsiszín leégéséhez. A tűzoltást a szomszédban lévő Hajlított Bútorgyár udvaráról vételezett vízzel, illetve a bombatölcsérekben feltörő és összegyűlő talajvízzel tudták megkezdeni.

A Keleti sor és Szoboszlói út sarkánál lévő I-es számú autóbusz garázs és garázmesteri lak kisebb kárt szenvedett. A II-es számú autóbusz garázs falazata azonban már jelentős mértékben megsérült és tetőfedési kár is keletkezett. Csak a vakszerencsének köszönhető, hogy a II-es garázs előtt lévő üzemanyagraktár nem robbant fel. Bár közvetlen közelébe több bomba is becsapódott, a telitalálat a kutat elkerülte. Ennek köszönhetően a környezetében lévő lakóházak minden bizonnyal egy sokkal komolyabb tűzvésztől menekültek meg. A mellette álló autóbusz raktár és kovácsműhely azonban közel 90%-os kárt szenvedett egy telitalálattól. Ugyanilyen mértékű kárt szenvedett a faraktár is, melynek falazatát a törmelék oldalirányban megnyomta. A telep közepén álló szertárépület nyugati fala beomlott, a többi pedig erősen összeroppedezett.<sup>11</sup>

A DNyBV épületei közül csak kis mértékben rongálódott a telep Salétrom utca felé eső részében álló várócsarnok, a felvételi épület és az állomási melléképület. Az ugyanitt fekvő áruraktár nyugati vége egy telitalálat következtében összeomlott. A telephely felső, a Keleti sor felé eső részén lévő sínautóbusz garázs 70%-os kárt szenvedett a közeli bombabecsapódások lökéshullámai miatt. Ezek nagymértékű falbedőlést okoztak, a mennyezet összeroppedezett, a tetőzetnek pedig több mint fele odaveszett. A közelében lévő kovácsműhely szintén telitalálat következtében elpusztult. Több bombatalálatot kapott a kocsijavító műhely, emiatt háromnegyede rommá vált. A bombarobbanások következtében az épület középső része összeomlott, két szárnya pedig súlyosan megrongálódott. Hasonlóan több bomba találta el a mozdonyszint is, amely egyben a mozdonyok fűtőháza is volt. Az épület teljes egészében összedőlt, majd a romokat a keletkező tűz pusztította tovább. A fűtőház melletti fordítókörong és a vízdaru kis sérülésekkel megúsza a bombatámadást. Nem így a mozdonyjavító műhely, amelyet szintén több bomba talált telibe. Az épület az előzőekhez hasonlóan szintén romokban hevert.

A két közlekedési vállalat személyi állománya is súlyos veszteségeket szenvedett. A DHV három dolgozóját veszítette el, a DNyBV alkalmazottai közül öten haltak meg szolgálati helyükön a légítámasz alatt. Rajtuk kívül öt férfi és egy női dolgozó súlyosan- egy további férfi alkalmazott könnyebben megsebesült, akiket haladéktalanul kórházba szállították.

A DHV telepen a gördülőállományban is nagy volt az anyagi kár. Öt villamos motorkocsi, egy közúti mozdony, egy sínautóbusz, két villamos pótkocsi teljesen elpusztult, megrongálódott, de javítható maradt két villamos motorkocsi, két pótkocsi és két sínautóbusz. Ezt a két sínautóbust sem állították a későbbiekben helyre, így a bombatámadás pontot tett a debreceni sínautobuszok rövid életére. Kiseb mértékben rongálódott meg négy motorkocsi és négy pótkocsi, ezeknél az ablakok és a kocsik oldalai sérültek meg. A DNyBV járműállományából öt mozdony, két személykocsi, egy fedett teherkocsi és két tartálykocsi pusztult el. Megsérült hét személykocsi, három poggyászkocsi, kilenc fedett teherkocsi, tíz tartálykocsi, négy sínautóbusz, egy motorkocsi és két pótkocsi.

<sup>11</sup> MNL-OL Z 1624 38. tétel.

A telepen 2800 vágányfolyóméter vágányzat ment tönkre, emellett továbbá jelentősen megromlásodott a város területén 750 méter hosszban a pálya és 1600 méter hosszban a felsővezeték rendszer. A pályatest a Ferenc József úton (a mai Piac utcán) a Vármegyeháza előtt és a Petőfi téren két telitalálatot kapott, a Hunyadi és a Késes utcákon lévő vágányhálózatra szintén több bomba csapódott be, sok helyen épületek omlottak a vágányokra. Ezeknek a romoknak az eltakarítása, kiváltképpen a két utóbbi helyen több napi fáradságos munkába került. A Késes utcai áldatlan állapotokról június 19-én készült jelentés még mindig az új vágányok lefektetésének nehézségéről számolt be.<sup>12</sup> A bombatámadás által okozott súlyos helyzetet szemléltetvén a katasztrófális károkat elszenvedő Hunyadi utcán olyan sok időbe telt a kárfelszámolás, hogy a villamosforgalom csak július 6-án (a légitámadás után több, mint egy hónappal) tudott újra a teljes vonalon megindulni. A közte eltelt időszakban a Nagyerdő felé a villamosok ingajáratban az Arany Bika szállodától a Hunyadi utcáig vitték az utasokat. A Hunyadi utcán újra meginduló villamosoknak azonban még heteken át tartó jelentős sebességkorlátozást rendeltek el, mert az általuk keltett rezgés a még álló épületmaradványokon esetleges omlást idézhetett volna elő.

Előre látható volt, hogy a korlátozottan beszerezhető építőanyagok, és az erőforrások hiánya miatt a Salétrom utcai telepen szükséges helyreállítási munkálatok csak nehezen fognak megkezdődni, illetve befejeződni. A Magyar Királyi Hadiipari Bombakárügyi Bizottság (HABOB) 1944. augusztus 3-án lezajlott tárgyalásán csak a kocsijavító műhely, a kovácsműhely, a fűtőház, az áruaktár és a sínautóbusz garázs újjáépítését, míg a villamos kocsiszín alapterületének mindössze 20%-ának helyreállítását engedélyezte.<sup>13</sup> Az ehhez a szükséges alapanyagokat a bizottság ki is utalta a vállalatok részére azzal a megkötéssel, hogy a faanyagot Erdély területéről szerzik majd be, és annak Debrecenbe szállítását a saját szállítókapacitásuk igénybevételével oldják meg. Az engedélyezett munkálatok el tudtak kezdődni, ám más megoldást kellett találnia a vállalatnak, hogy a zavartalan üzem hosszabb távon fenn tudja tartani.<sup>14</sup> Legkézenfekvőbb megoldásnak a károkat nem szenvedett északi városrész igénybevétele kínálkozott.

## UTÓSZÓ

A légitámadás után azt a kevés használható eszközt, ami megmaradt, a Nagyerdőben lévő Vigadó megállóhely mellé költöztették, hogy védve legyen a további rombolástól. A műhelyépületet a Vigadó melletti csónakázó csónakházában alakították ki. A Nagyerdő fáiak természetes védelme egészen 1944. szeptember 15-ig tartott ki, amikor is az első szovjet éjszakai légitámadás alkalmával telitalálatot kapott az új műhelyépület és a környezetében lévő több más, ideiglenes jelleggel kialakított szolgálati építmény. Ezekkel az elszenvedett károkkal leállt Debrecenben

---

<sup>12</sup> MNL-HBML XI.105/a 38. cs.

<sup>13</sup> A DHV néhány épületet megpróbált önerőből helyreállítani vagy használható állapotba hozni. Ezek közül a szertárépület helyreállításáról maradt fent adat. A telephely területére a következő, 1944. szeptember 1-i amerikai légitámadás során újra hullott néhány bomba, amely súlyosan megrongálta a szertárépületet. Ezt követően az újabb helyreállításra már nem volt kapacitás.

<sup>14</sup> MNL-HBML XI.105/a 38. cs.

a villamos és helyi vasút közlekedése. Bár a fővonalon a villamosközlekedés 1944. november 27-én, a mellékvonalakon 1944. december 9-én újra megindult, a szénhiány miatt azonban a folyamatos áramellátásról szó sem lehetett. Az áram hiánya miatt pedig gyakori járatkimaradások hátráltatták a folyamatos üzemet. A DNYBV szerelvényei 1945. január 3-án tudtak újraindulni, ami már jelentősen segítette a napi utasforgalom lebonyolítását. A folyamatos áramellátást a Debrecen város világitási vállalata csak 1947 őszétől volt képes garantálni. Debrecen villamos- és helyi vasút közlekedésének tragikus sorsára az 1944. június 2-i amerikai légitámadás volt a legnagyobb kihatással. A támadás következtében csak évekkel később, alapjaiból újjáépítve sikerült újra beindítani.<sup>15</sup>

## FELHASZNÁLT IRODALOM

BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ (2011): *Debreceni villamoskalauz. Az első száz év története*. Uropath Kiadó, Debrecen.

BERETVÁS KÁROLY – GARA KÁLMÁN (2014): *A múltra épült jövő*. DKV Debreceni Közlekedési Zrt; Debrecen.

*Debreceni Közlekedési Vállalat Művezetői kézikönyv*. Debrecen, DKV Debreceni Közlekedési Zrt; é.n.

HORVÁTH ATTILA (2014): *Magyarország amerikai bombázása a II. világháborúban – A Debrecen elleni első amerikai légitámadás 1944. június 2.* Debrecen, Lícium-Art.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2018): A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő Magyarországra vonatkozó felderítése, valamint a szövetséges légitámadások általános fotókiértékelése a II. világháború idején. *Belvedere Meridionale* 30. évf. 1. sz. 146–168.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2014): *Újabb adalékok a Szolnok elleni 1944. június 2-i amerikai légitámadás történetéhez*. Zounuk 28., a Magyar Nemzeti Levéltár Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltára évkönyve, Szolnok, 2014.

## Levéltári források

MNL-OL Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára

MNL-HBML Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára

---

<sup>15</sup> BERETVÁS–GARA 2014. 51.

## MELLÉKLET

Viszonylat száma	Indulás helye	Végállomás
1	Pályaudvar	Klinikák-Egyetem körforgalom
1A	Pályaudvar	Bika szálloda
2	Pályaudvar	Nagyerdei fürdő
4	Városháza	Közvágóhíd
4A	Városháza	Attila tér <sup>16</sup>
5	Bika szálloda	Baromvásártér
5A	Bika szálloda	Hortobágy malom
6	Bika szálloda	Tüzlaktanya
6A	Bika szálloda	Apafi utca
7	Bika szálloda	Köztemető
12	Pályaudvar	Pallag Gazdasági Akadémia

**1. TÁBLÁZAT** *Debrecen város villamoshálózata 1944 márciusában* (Forrás: BALOGH–GARA–VÉGH 2011)

I	Igazgatósági épület	V	Pályafenntartási bódé
II	Tyúkól	V/a	Pályafenntartási bódé
III	Altiszti lakóépület	VI	Pályafenntartási bódé
III/a	Deszkbódé	VII	Pályafenntartási bódé
III/b	Raktárhelység	VIII	Szénraktár
IV	Tyúkól	IX	kerítések-kapuk

**2. TÁBLÁZAT** *A Petőfi téri igazgatósági épület telkén lévő épületek az 1. ábrán látható számködökkel*

I	Várócsarnok (a 2. ábrán nincs jelölve)	VII	Kocsijavító műhely
II	Felvételi épület	VIII	Fűtőház
III	Áruraktár	VIII/a	Fordítókorong
IV	Állomási melléképület	VIII/b	Vízdaru
V	Sínautó garázs	IX	Mozdonyjavító műhely
VI	Kovácsműhely		

**3. TÁBLÁZAT** *A DNyBV kezelésében lévő épületek a Salétrom utcán. Feloldása a 2. ábrán látható számködöknek*

<sup>16</sup> Sportesemények alkalmával a járat végállomása a Vágóhíd utcai DVSC pálya volt. BALOGH–GARA–VÉGH 2011. 363.



X	Villamos kocsiszín	XXI	Garázmester lakás
XI	Faraktár	XXII	2-es számú garázs
XII	Létraszín	XXIII	Benzinkút
XII/a	Tornyos-szín	XXIV	Raktár és kovácsműhely
XIII	Kocsimesteri lakóépület	XXV	Árnyékszék
XIV	Sertés- és tyúkól	XXVI	Szertárépület
XV	Pályafenntartási raktár	XXVI/a	Félszer
XVI	Árnyékszék	XXVII	Víztorony (a képen XXVIII)
XVII	Portás őrbódé	XXVII/a	Féleresz (a 2. ábrán nincs jelölve)
XVIII	Árnyékszék	XXVIII	Üzletigazgatói iroda
XIX	Kerítések	XXIX	Deszkabódé
XX	1-es számú garázs	XXX	Szerszámabódé (a 2. ábrán nincs jelölve)

4. TÁBLÁZAT A DHV kezelésében lévő épületek a Salétrom utcán. Feloldása a 2. ábrán látható számkódoknak

Név	Foglalkozás
Kerekes István	kocsivizsgáló lakatos
Molnár Erzsébet	takarítónő
Czura Ábel	villamos kalauz
Kiss Elek	villamos kalauz
Reményik Erzsébet	villamos kalauz
Gulácsi Miklós	kovács segéd
Rácsai Sándor	pályamunkás
Hamza József	előmunkás

5. TÁBLÁZAT A DHV és DNyBV telepein 1944. június 2-án szolgálatteljesítés közben meghalt alkalmazottak névsora<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Debreceni Köztemető 1944-es temetőfőkönyv.

A kár leírása	Mennyiség	Pályaszám
elpusztult mozdony	1 darab	5092
elpusztult motorkocsi	5 darab	2, 5, 16, 17, 22
elpusztult pótkocsi	2 darab	102, 107
súlyosan megrongálódott motorkocsi	2 darab	19, 24
tönkrement sínautóbusz	1 darab	354
súlyosan megrongálódott sínautóbusz	2 darab	353, 355
kis mértékben sérült, javítandó motorkocsi	4 darab	8, 9, 18, 21
kis mértékben sérült, javítandó pótkocsi	3 darab	106, 122, 123
fővonalon tönkrement pályatest	205 folyóméter	–
Kései utcai vágányon tönkrement pályatest	94 folyóméter	–
Kossuth utcai vonalon tönkrement pályatest	60 folyóméter	–
pályatest a Salétrom utcai telepen	488 folyóméter	–
tönkrement felsővezeték	1600 folyóméter	–

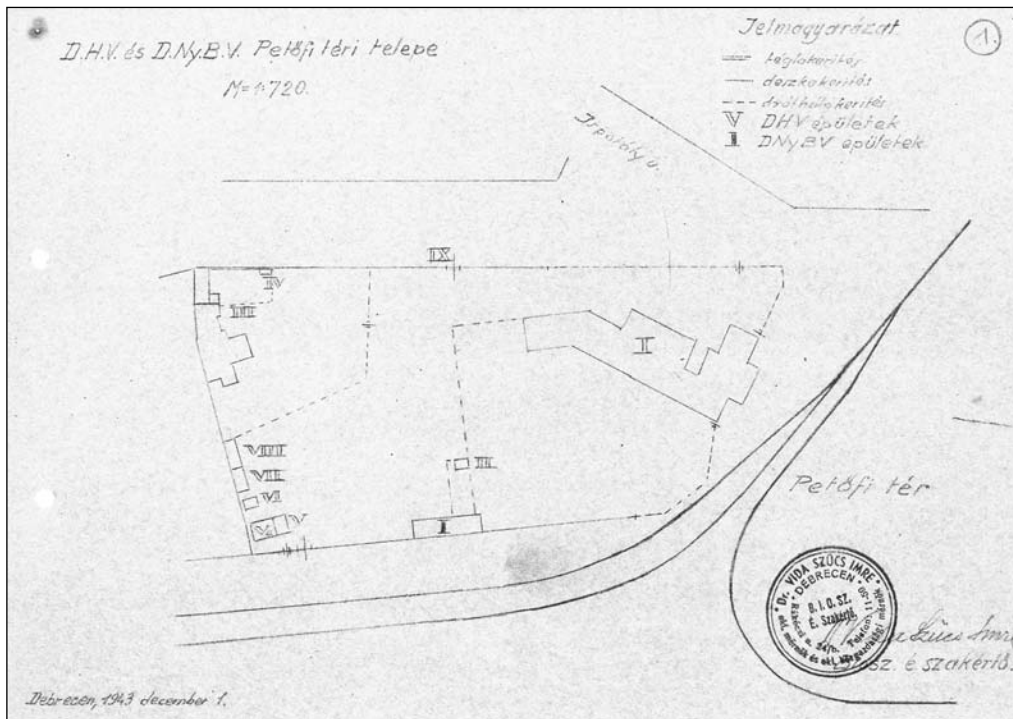
**6. TÁBLÁZAT** A Debreceni Helyi Vasút Rt. (DHV) által elszenvedett gördülőanyag-, pálya- és felsővezeték kára a Debrecen ellen végrehajtott első légitámadás során (Forrás: MNL-HBML XI.105/a 38. cs.)

A kár leírása	Mennyiség	Pályaszám
elpusztult vonali vasúti mozdony (377-es típus)	3 darab	101, 103, 104
elpusztult közúti vasúti mozdony	2 darab	2, 3
elpusztult személykocsi („AB” és „C” típusú)	1-1 darab	2, 53
elpusztult fedett teherkocsi („G” típusú)	1 darab	303
elpusztult tartálykocsi („R” típusú)	2 darab	502299, 503308
megsérült személykocsi („AB” és „C” típusú)	7 darab	1, 51, 52, 54, 55, 56, 57
megsérült poggyászkocsi („DF” típusú)	3 darab	101, 102, 103
megsérült fedett teherkocsi („G” típusú)	9 darab	17, 18, 21, 36, 47, 56, 301, 308, 575
megsérült tartálykocsi („R” típusú)	10 darab	502868, 502880, 551674, 502857, 502557, 502238, 502858, 502698, 502300, 502853
megsérült sínautóbusz	4 darab	M1, M2, M3, M4
megsérült motorkocsi	1 darab	M11
megsérült pótkocsi („CD” típusú)	2 darab	21, 22
tönkrement pályatest	2800 folyóméter	–

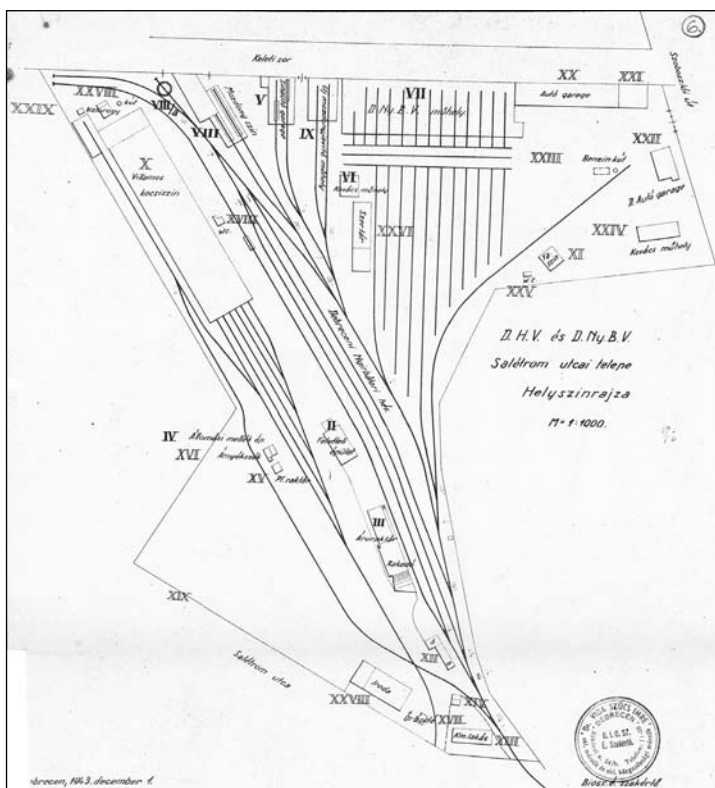
**7. TÁBLÁZAT** A Debreceni-Nyírbátor Helyiérdekű Vasút (DNyBV) elszenvedett gördülőanyag-, pálya- és felsővezeték kára a Debrecen ellen végrehajtott első légitámadás során (Forrás: MNL-HBML XI.105/a 38. cs.)

Kár csoport	A kár mértéke pengőben
A DHV teljes ingatlankára	829 252
A DHV teljes üzemi berendezeskára	403 425
A DHV vasúti pályatestén keletkezett károk	111 000
A villamos felsővezeték rendszerben keletkezett károk	18 000
A DHV gördülőanyagában keletkezett károk	1 079 000
A DNyBV teljes ingatlankára	1 176 154
A DNyBV teljes üzemi berendezeskára	nincs adat
A DNyBV vasúti pályatestén keletkezett károk	104 640
A DNyBV gördülőanyagában keletkezett károk	1 060 700
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>4 782 171</b>

8. TÁBLÁZAT A Salétrom utcai telepet ért károk mértéke 1944-es pengő árfolyamon (Forrás: MNL-OL, Z 1624)



1. KÉP A DHV és DNyBV közös, Petöfi téren állt igazgatósági épületének helyszínrajza (Forrás: MNL-OL, Z 1624)



**2. KÉP** A DHV és a DNyBV által közösen használt Salétrum utcai telep helyszínrajza. Az I–IX közötti római számok a DNyBV által használt épületeket jelölik. A X–XXX közötti római számok pedig a DHV létesítményeit mutatják (Forrás: MNL-OL, Z 1624)



**3. KÉP** A DHV és DNyBV közös, Petöfi téren állt igazgatósági épületének maradványai 1944. június 2-án (Forrás: magángyűjtemény)