



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

4. 4. *Ifjú Kálnoki Kis Sándor tevékenysége*

A határozatokban feltűnik két egyforma név. 1960-ban Kálnoki Kis Sándor, az építési és közlekedési osztály főmérnöke és 1969-ben Kálnoki Kis Sándor, a Debreceni Tervező Vállalat közlekedéstervezője. Apa és fia.

Az idős Kálnoki Kis Sándor Székelyudvarhely közelében született, a Kolozsvári Unitárius Gimnáziumban érettségizett, ahol román tantárgyból megbukott, így nem vették fel egy romániai egyetemre sem. Később 1928-ban Magyarországra szökött, ahol ismét érettségi vizsgát tett a pesti Szent István Gimnáziumban. Ezután felvették a Műegyetemre, ahol 1932-ben kapott diplomát. Az Állami Nyomdában rajzoló, majd 1935-től geodéta, vagyis földmérő lett az Állami Háromszögelési Hivatalban, amelyet később Állami Földmérési Hivatalnak neveztek át. Részt vett a bécsi döntésekben meghozott új országhatárok felméréseiben is. Később Debrecenbe költözött, ahol házasságot kötött. Itt született meg fia, 1937-ben, akit szintén Kálnoki Kis Sándornak neveztek. Ő 1950. augusztus 17-én a Debreceni Megyei Jogú Városi

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

Tanács Végrehajtó Bizottsága Építési és Közlekedési Osztályának közlekedési csoportvezetője, később pedig ennek az Osztálynak a főmérnöke, illetve helyettes vezetője lett.¹⁴⁵ Debrecen közlekedésével már 1952-ben foglalkozott a *Debrecen város helyi közlekedési kérdései* című cikkében.¹⁴⁶ Ebben ugyanaz az álláspontja, amelyet 8 évvel később a VB ülésen is megfogalmazott.¹⁴⁷

Ifjú Kálnoki Kis Sándor ahogy azt már említettük 1937-ben született Debrecenben. „*A Fazekas Mihály Gyakorló Gimnáziumban érettségizett, ugyanebben az évben végzett a konzervatórium zongora szakán. Főleg édesapja hatására választotta a műszaki pályát, bár hét-éves korától zongorázott, első gyermekszólista volt, énekkarban énekelt.*”¹⁴⁸ A Műszaki Egyetem út-, vasút- és alagút szakán végzett 1960-ban. Első munkahelye a Főmterv lett, ahol mérnök gyakornokként a főváros közlekedéstervezésével foglalkozott.¹⁴⁹ Később tanár lett Budapesten, ahol a Műegyetem Útépítési Tanszékén 4 évig tanított. A lakáskörülmények miatt azonban a főváros helyett a szülővárosát választotta.

Pongrácz Pál miniszterhelyettes hívására költözött vissza Debrecenbe, ahol Szokolay Örssel kidolgozták Debrecen Város 1970-es Városrendezési Tervét. Aztán újból Budapestre költözött és a Városépítési Tudományos és Tervező Intézetén (VÁTI) a közlekedési osztály vezetője, majd 1975. szeptember 1-től a VÁTI igazgatója lett. Később 1984-ben miniszterhelyettes, illetve a rendszerváltás idején helyettes államtitkár lett, majd 1994-től nyugdíjazásáig, 1997 áprilisáig a MÁV elnöke volt. Ekkor alapította meg a Kálnoki Kft.-t, amely gazdasági-műszaki tanácsadással, közlekedési, területfejlesztési kérdésekkel foglalkozik.¹⁵⁰ Majd újra módja nyílt 1997-től 2001-ig Debrecen közlekedésfejlesztésének megvalósításához, hiszen szerepe volt a 2-es villamos létrejöttében is.

Kálnoki Kis Sándor életútja elismerésekben is bővelkedett: tíz évig volt fővárosi tanácsstag, kapott Munka Érdemrend ezüst fokozatot, Árvízért Emlékérmét, volt az Építőipar Kiváló dolgozója, átvehette a Közlekedéstudományi Egyesület Jáky-díját és 2002-ben – nagy öröme –, a sportban végzett tevékenységéért a Magyar Köztársaság Aranykeresztjét is.

¹⁴⁵ BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011: 102.

¹⁴⁶ KÁLNOKI KIS SÁNDOR 1952: 166-171.

¹⁴⁷ Lásd még: Az 54/1960. V. B.sz. határozat létrejötte c. részt

¹⁴⁸ http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

¹⁴⁹ http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

¹⁵⁰ Megjegyzés: A Kálnoki Kft. építette meg az M7-es autópályán lévő Kőrösvölgyi-hidat is

Sikereit az örökölt géneknek tulajdonítja, no meg annak, hogy erős közösségi alkat, nyílt, vitára mindig kész, de képes kompromisszumot is kötni, és szeret a dolgok végére járni.¹⁵¹ Kálnoki Kis Sándorral 2018. március 2-án interjút készíthettem a budapesti otthonában, ahol baráti szeretettel fogadott minket.¹⁵²



9. kép A szerző ifjú Kálnoki Kis Sándorral 2018. március 2-án¹⁵³

Kálnoki Kis Sándor a felszámolt villamosvonalak kapcsán elmondta, hogy *„a Csapó utcai volt a legerősebb forgalmú villamos - ezt nem vitatom - a többinél egyértelmű volt, egyrészt az egyvágányú villamosnak a fenntartását nem tartottuk értelmesnek, mert akadozó a közlekedés, bármi van, ez a két állomások menti kitérés meg mit tudom én, nagyon kicsi a ka-*

¹⁵¹ http://napkeletnepe.blog.hu/2012/07/16/kalnoki_kis_sandor Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

¹⁵² Megjegyzés: Az interjún részt vett és közreműködött édesapám Balogh László is. A beszélgetés teljes szövege az 6. 6. mellékletben található

¹⁵³ BALOGH LÁSZLÓ felvétele

pacitása. Kisebb a kapacitása, mint egy normál autóbusz viszonylatnak. Az egyvágányú villamosnál azt akartuk, hogy kétvágányú villamos legyen. A kétvágányú villamosnak viszont a forgalmi igénye nem volt meg, mert az a forgalmi (mennyiség), ami nagytávlatban-akkor mi a '68-ra, '90-re, 2010-re és 2040-re becsültük előre a forgalmat- 2010-ig nem jött ki, az a forgalom mennyiség, amelyik felelet lett volna arra, hogy kétvágányú villamos kapacitása (megfelelne ennek). Viszont a beruházás drága, tehát ha nincs kihasználva..., s ezért javasoltuk azt, hogy helyette trolibusz hálózat legyen. (...) Idáig vállalom a felelősséget!

Azt, hogy ebből autóbusz lett, arról már nem én tehetek! (...) Azért, mert a trolibusz viszonylat megfelelő sűrűséggel bőségesen elég volt, hosszú távon is elég lett volna, később csuklós trolikkal (pedig) véglegesen. (...) A trolinak nem kell pályákat építeni, csak felsővezeték kell és a trolibusz hálózattal nemcsak azt akartuk elérni, hogy a meglévő 6-os, 4-es villamost helyettesítsük trolival, hanem úgy csináltuk meg a hálózatot, hogy az ott is meg legyen, ahol nincs villamos, tehát magyarul az ellátást területileg bővítsük inkább trolibusszal, mintsem egyes helyeken kiépítsünk nagy kapacitást, ahol nincs kihasználva. Ezért volt az, hogy a trolibusz átkerül ezekre, a Széchenyi utcán keresztül a Tócsóskertig, Szoboszlai úton keresztül ugyan csak odáig, tehát kiterjesztettük a tömegközlekedési hálózatot, az elektromos, tehát a kötöttpályás közlekedési hálózatot trolibuszként. Inkább szélesíteni akartuk az ellátást, mint néhány helyen nagy kapacitást létrehozni.”

Levéltári kutatásaink alapján az általa javasolt trolibuszhálózat kialakítására vonatkozó tervet vagy javaslatot nem találtunk, viszont a fentebb közölt 44/1969.V. B. sz. határozat vitájáról szóló jegyzőkönyv alapján 1969. április 1-én ifjú Kálnoki Kis Sándor a következő kijelentéseket tette: *„Debrecenben viszont arról van szó, hogy az egyvágányú villamosrendszer elavult és szükséges az autóbuszközlekedésre áttérni. (...) Nem lenne helyes úgy dönteni, hogy az egyvágányú vonalak közül akár csak egy is megmaradjon, vagy azt kétvágányúra építsük át, mert ez később rontaná a kialakítandó közlekedési rendszert, mivel a villamosközlekedés szívóhatást gyakorolna az utazó közönségre, hiszen a villamosközlekedés mellett nem érvényesül az autóbuszközlekedés... az autóbuszközlekedés által keletkezett levegőszennyeződés annyira elenyésző, hogy az szinte nem is rejt magában egészségügyi ártalmakat.”*

Nem valószínű, hogy szembe mert volna szállni dr. Ács István tanácselnökkel, – aki számítási érvek alapján, miszerint a trolibuszközlekedés használata jóval költségesebb mint az autóbusz –, szintén a korszerű autóbuszhálózat kialakítása mellet tört lándzsát. Bizonyítékként

ide sorolható a Debrecen általános rendezési tervet bemutató gyűjtemény is, amelynek 40. oldalán található „A tömegközlekedési hálózat” címet viselő térkép – lásd fentebb közölt 8. térkép –, amin szintén nem látható trolibuszhálózat.

4. 5. *Elsorvasztott villamosvonalak*

A Debreceni Városi Tanács Végrehajtó Bizottságában létrejövő határozatok alapján 1969-ben elkészült az 1970-es Debrecen Városrendezési terv, amelynek következményeként megkezdték az egyvágányú villamosvonalak felszámolását, így 1970. március 31-én közlekedett utoljára a 3-as Nagyerdő - Pallagpusztai és a 7-es Nagyerdő - Tüdőszanatóriumi viszonylat.¹⁵⁴ A megszűnés napján a 482-es pályaszámú villamos közlekedett utolsónak, amely különlegeségnek számított, mivel ezen a vonalon azelőtt sohasem járt csuklós villamos.¹⁵⁵ Másnap 1970. április 1-től helyettük pedig már autóbuszok szállították az utasokat.

Villamos helyett autóbusz

Új járatok — Április 1-től új menetrend

Mint korábban arról már tájékoztatást adtunk, április elsejével megszűnik Debrecenben a pallagi és a szanatóriumi villamosjárat. Helyette autóbusz bonyolítja le a forgalmat. Az AKÖV ezzel egyidőben — a meglévők mellett — új autóbuszjáratokat is indít, elsősorban azzal a céllal, hogy az Április 4. útja valamint a kisállomás környékén lakók, ha a Nagyerdőre akarnak eljutni, ne kelljen a városba bejönniük. Április elsejétől tehát az alábbi útvonalon közlekednek a Nagyállomás és a Nagyerdő között az autóbuszok:

5301/10 MÁV-állomás—Vörös Hadsereg útja—Dózsa Gy. u.—Tanácsköztársaság útja—Klinika—Szanatórium.

5301/12 Erzsébet u.—Nyugati u.—Csap u.—Dózsa Gy. u.—Tanácsköz-

társaság útja—Klinika—BIOGAL Gyógyszergyár.

5301/13 Bajcsy-Zs. u.—Bethlen u.—Tanácsköztársaság útja—Pallag.

5301/13A Klinikák—Benczúr u. sarok—BIOGAL Gyógyszergyár.

5301/15 Bajcsy-Zs. u.—Bethlen u.—Tanácsköztársaság útja—Klinika—Pallagi út—BIOGAL Gyógyszergyár.

5301/16 Bocskai tér—Árpád tér—Szabadság útja—Zákány u.—Vigadó tér, Pallagi út—BIOGAL Gyógyszergyár.

Az AKÖV a március hónapra megváltott és érvényes villamosbérleteket április 1-től 5-én 24 óráig érvényes utazási igazolványként elfogadja, a Klinika—BIOGAL—Pallag Technikum, valamint Klinika—Szanatórium járatokon.

Az is az utazóközönség kényelmét szolgálja, hogy április 1-től az 5301/1, 11, Szabadság telepi autó-

buszvonalakon a jelenlegi 4, csuklós kocsik helyett 8 darab új Ikarus 66 típusú autóbusz fog közlekedni.

Az új kocsik beállításával egyidejűleg új menetrendet adnak ki, amely csúcsgazdálkodási időben 5 perces időközönkénti közlekedést biztosít, reggel 5.30—8.00 óra, valamint 13.00—18.00 óra között. Mind a régebbi, mind az 1-es vonalakon egy személyes kiszolgálással közlekednek a járatok, a felszállás az első ajtón át történik, míg a leszállás a hátsó ajtón keresztül.

A persely 1 és 2 forintosokkal működik. A járatok érvényben levő menetrendje beszerezhető az Autóközlekedési Vállalat szolgálati helyein, az érdeklő járatok jegykezelőjénél. Arról is gondoskodik az AKÖV, hogy a járatok vonalán érintett üzemek dolgozói elegendő menetrendhez jussanak.

29. kép Villamosvonalak helyett autóbuszvonalak. 1970.¹⁵⁶

¹⁵⁴ SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 55.

¹⁵⁵ SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 56.

¹⁵⁶ HAJDÚ-BIHARI MEGYEI NAPLÓ 1970. március 26.