

## **Balogh Tamás Zoltán** **Debrecen legöregebb hídja: a Vágóhid utcai felüljáró**

A Vágóhid utcai felüljáró Debrecen legöregebb felüljárója 1910 óta. A híd kapcsolat volt a vasút felett a város és az iparnegyed között.

A Szolnok–Debrecen vasútvonalat 1857. november 25-én adták át az utazóközönségnek, amely az 1856-ban megalakult Tiszavidéki Vasúttársaság tulajdonában volt. A meghosszabbított vonalszakaszt Nyíregyházán át Miskolcig 1859. május 24-én nyitották meg. A Debrecen–(Nyírábrány)–Nagykároly vasútvonalat 1871. június 5-én adták át, amelyet az 1868-ban megalakult Magyar Északkeleti Vasúttársaság épített. 1898. szeptember 20-án adták át a MÁV Járműjavítót.

A vasút révén megemlítendő a Nagyállomás története. Ezen a helyen 1857 és 1902 között a Tiszavidéki Vasút által épített Indóház állt. Az indóház romantikus stílusban épült Neugebauer József és Storch Gyula vezetésével. Az új pályaudvart Pfaff Ferenc műegyetemi tanár, a MÁV főépítésze tervezte, a kivitelezést Berger Jenő, Tóth István helyi építészek és Balogh Mihály nyugalmazott városi főmérnök irányította. Az átadásra 1902. július 14-én került sor. 1944. június 2-án bombatalálat érte a Pályaudvart. A második világháború végével és a szovjet hatalomátvétellel a súlyosan sérült épületre nem vártak szebb napok. 1959-ig még állt az épület, de felújítani már nem szándékozott a város. A város döntése értelmében új állomásépületet húztak fel közvetlenül a régi előtt, majd azt lebontották. Az új, szocialista szellemű Nagyállomás elődje csupán bő fél évszázadig létezett. Az új épület tervezője Kelemen László, a kupola héjszerkezete Sajó István nevéhez fűződik. Az új állomást 1961. augusztus 20-án adták át.

A híd lebontásának híre a helyi médiában szinte 5 évente felröppen, pedig már több mint 110 éves. Úgy gondolom, hogy ha legalább helyi védettséget kapna s felújítanák, Debrecen egyik gyöngyszeme lenne. Szeretném, ha ez a híd tényleg híd szerepet töltené be. Itt van a közelben 3 műemlék: az Attila téri görögkatolikus templom, a Pavillon laktanya és a mellettünk álló katolikus temető a barokk temetőkápolnával. Itt van az egykori Dohánygyár, mely helyi védelem alatt áll, de szeretnénk, ha ugyanilyen védettséget élvezne később az egykori Sóház és a Bábaképezde. A felüljáró, a HÍD (így nagybetűvel) összekötné ezeket a tömböket s egy igazi védett tömb lenne.

A Vágóhid utcán lévő katolikus temető 1717-ben létesült a katolikus restauráció hatására (Hetzer István úr kérésére). A temetőkápolnát Gróf Kállay János építtette barokk stílusban 1774-ben a testvérei és azok családtagjai részére. A temetőkápolnát a Szent Keresztfa tiszteletére szentelték fel. A temetőkápolnát nem ravatalozásra, hanem istentiszteletek tartására használták. (Provinciális barokk, alatta nyolc fülkés sírbolt. A XIX. sz. végi átalakítás neoromán elemeit 1964-ben eltávolították.) Ezen a helyen temették el revisnyei Reviczky Menyhértet, Debrecen katolikus polgármesterét, aki 1844 és 1847 között volt a város vezetője. Unokája, Reviczky József 1921-ben nagyban segítette és támogatta a Zsuzsi-vasutat (a kisvasút nyomvonalát nyírmártonfalvai birtokához közelebb hozta a számára kedvezőbb szállítás miatt).

Az Attila téri görög katolikus templomot eklektikus stílusban építették 1910-ben. Tervezte Bobula János. Építési vállalkozó Tóth István. Eredeti freskók Lohr Ferencről. Intarziás főoltár Réty és Benedek Egyházi Műipar Intézettől.

1752-től működött a Sóház, amely 1897-től már dohányraktárként, 1898-tól dohánybeváltóként üzemelt

A sín túloldalán lévő Dohánygyárat 1887. október 25-én adták át.

1909-ben létesült a Királyi Bábaképezde, ahol 1917-ben Szabó Magda író, költő született

A Pavillon császári és királyi gyalogsági laktanya, melynek jelen lévő épületei 1853 és 1857 között épültek. (Napjainkban műemlék.)<sup>1</sup>

Az állami vasútvonaltól keletre lévő iparterületen 1892-ben létesült a Közvägöhíd, s később a többi ipar (Húsipar, Bőrgyár, Porcelángyár, KEVIÉP). Kialakultak a vásárterek (Sertésvásár), majd 1955. június 20-án ide települt ki a Szabadság útjáról a Zsibvásár (itt volt egykor az állatvásár is). Így alakult ki Debrecen egyik legkorábbi iparnegyede.

Debrecen a vasút megjelenésével egy modern várossá fejlődött a XX. századra. 1863-ban jelent meg az omnibusz, 1884-ben a gőzvasút, 1888-ban a lóvasút. A Debreceni Helyi Vasút (DHV) 1896. szeptember 20-án átadta a Kossuth utcai vonalat a Dohánybeváltói rakodóvágányokkal a Városháza - Kossuth utca - Nap utca – Attila tér – Dohánybeváltó útvonalon, amelyen lóvontatású személyforgalmat és gőzvontatású teherforgalmat üzemeltetett. Később tervbe vették a Kossuth utcai vonal Vágóhídig való meghosszabbítását, azonban ennek akadályozó tényezője volt az itt lévő Debrecen-Nyíregyháza vasútvonal. Ezért a város úgy döntött, hogy egy felüljárót fog építeni a vasút felett.

A legelső vasúti felüljáró 1905-ben létesült a Mikepércsi úton, ez volt a Homokkerti felüljáró.

A Diószegi úti felüljáró tervét először Aczél Géza főmérnök vetette fel 1904-ben. „A híd 130-180 ezer koronába kerülne és költségeit a város, a kincstár és az államvasutak fedezné.”<sup>2</sup>

„Az építés 1908 őszén elindult. A kezdeti vontatott építési ütem után az építés 1910 tavaszára befejeződött. (A hivatalos üzembehelyezés: 1910. június 15-én volt) A városi közúti vasút villamosítási munkái miatt a felüljárón a közúti vasúti vágány lefektetése még nem készült el, amely így a gyalogosközlekedést bonyolulttá tette. Az 1908-1910. között felépült 3 +1 nyílású, acél tartóbetétes vasbeton lemez híd tengelye a vasúti vágányok tengelyével 80°-os, ill. 51°-os szöveget zár be. Az oszlopok merev betétje egy szögacélokából szegecselt rácsos oszlop, betonnal ki-, illetve körbecsömöszölve. A vasbetéteket 30, ill. 100 mm vastag beton takarja. A rácsos oszlopok a terepszint fölött álló alaptestbe bebetonozott talpcsavarokkal vannak lekötve. Az oszlopfők süvegszerűen vannak megerősítve, s ezekre fekszenek rá a keresztartók, amelyek kibillenés ellen csavarkötéssel vannak az oszlopfökhöz kötve. A keresztartók: 2-2 db 400 x 156/12 x 24 méretű hengerelt I tartók. Erre fekszenek fel közvetlenül a főtartók: a már említett 400-as, a nagyobbakban 500 x 186 / 20 x 30 mérettel. A főtartók is betonnal vannak körbecsömöszölve, amelynek teljes szerkezeti vastagsága hídközépen 940, szélső hídfőnél 720 mm. A szerkezeti betonra elhelyezett szigetelést 5 cm vastag betonréteg védi. E fölött volt a nagykockakő burkolat. A hídfők anyaga kő illetve téglá. A híd szélessége 12,20 m, keresztmetszeti elrendezése pedig: 9,0 m széles kocsi pályá, 2 x 1,5 m-es gyalogjárdakorlattal.

---

<sup>1</sup> Volt Pavillon-, majd Bocskai-laktanya főépületi ikertömbje és az épületeket összekötő díszkapu. Épült a 18-19. században. műemlék

<sup>2</sup> A város, 1904. november 25.

A híd északi felén, a kocsi pályába süllyesztett villamosvasúti vágány volt beépítve.”<sup>3</sup> Az oszlopokra az 1910-es években négy darab gázlámpát telepített le a város, amely napjainkban is megtalálhatóak rajta. „A felüljáró híd vasútállomási és iparvágányokat is keresztez, 9,4 + 8,9 + 9,9 + 5,5 m nyílásméretekkel.”<sup>4</sup> (Egyes iparvágányokat viszont azóta már megszüntettek.)

A hídon az 1910. június 15-i átadás után indult el a forgalom. (Az iparnegyeden túl telepek voltak: Bihari-telep, Bozzay-telep)

A villamosvágányokat 1910 és 1911 között építették. Végül 1911. március 16-tól elindult rajta a villamos-forgalom. A Kossuth utcai villamos-vonal a Városháza - Kossuth utca - Méliusz tér - Nap utca - Attila tér - Vágóhid utca – Közvágóhid útvonalon közlekedett. A felüljáró Vágóhid utcai hídfőjén egy töltés is látható, mellyel a villamosnak adtak helyet.<sup>5</sup> A Kossuth utcai villamos-vonal 1943-tól a 4-es számot viselte. Később „a vasúti vontatás villamosítása miatt a híd alatt is süllyeszteni kellett a fővonal vágány pályaszintjét, mintegy 70 cm-rel. Szükség volt tehát a pillérialapok megerősítésére. A nyugati oldali pillérsor köré vont 10 cm vastag vasbeton szádfalat süllyesztettek le közel 3,0 m mélyen s a közte lévő talajba cementpépet injektáltak.”<sup>6</sup>

A Vágóhid utcai felüljáró mint helyszín sokszor volt öngyilkossági kísérletek és balesetek helyszíne is. Legutóbb 2021. május 25-én történt éjszaka, amikor egy autós a Vágóhid utca felüljárón uralmát elvesztve megpördül és a korlátnak ütközve a rendőrkapitányság területére zuhant.<sup>7</sup>

Az Hajdú-Bihari Napló 1968. november 28-i „Debrecen közvilágításáról” című cikkében arra utaltak, hogy gyengén világítanak a lámpák a hídon. Az 1960-as években a híd mellé telepítették le az elektromos lámpákat, amely napjainkban is üzemelnek, a hangulatos gázlámpák „díszként” megmaradtak, bár örülhetnének, ha ezek is világítanának.

A felüljárón 1955 óta közlekedik helyi autóbusz. Ezen kívül helyközi autóbuszok is közlekednek főleg Létavértesre és annak környékére.

„Az 1968-as közlekedési koncepció folytán Debrecenben (és más városokban) megkezdődött a villamos szárnyvonalak felszámolása. Ez a villamosvonal volt az utolsó, amelyet a városban megszüntettek. 1975. június 23. és június 30. között 4-es számú villamospótló autóbuszjáratok közlekedtek, ezután pedig a 6. sz. Volán autóbuszai. Június 29-től megkezdődött a villamossínek felszedése. Ez alkalommal felszedték a villamos vasút vágányait, a nagykokakó burkolatot aszfalttal cserélték le és a keleti feljáró éles kanyarulatát csaknem egyenesre korrigálták. Ekkor bontották le a híd mindkét végén volt és már erősen tönkrement lejáró acéllépcsőket.”<sup>8</sup>

1975. május 19-én a Vágóhid utcai felüljárót lezárta a járműforgalom előtt a KPM, kivéve a villamosokat, autóbuszokat és a megkülönböztető jelzésüket használó gépjárműveket, innentől

---

<sup>3</sup> DELI Sándor - HOSSÓ Attila - SIMONYI Alfonz - TÓTH Ernő 1996. Hidak Hajdú-Bihar Megyében. Debreceni Közúti Igazgatóság Igazgatója, Debrecen.

<sup>4</sup> DELI Sándor - HOSSÓ Attila - SIMONYI Alfonz - TÓTH Ernő 1996. Hidak Hajdú-Bihar Megyében. Debreceni Közúti Igazgatóság Igazgatója, Debrecen.

<sup>5</sup> Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

<sup>6</sup> DELI Sándor - HOSSÓ Attila - SIMONYI Alfonz - TÓTH Ernő 1996. Hidak Hajdú-Bihar Megyében. Debreceni Közúti Igazgatóság Igazgatója, Debrecen.

<sup>7</sup> <https://civishir.hu/helyben-jaro/2021/05/lezuhant-egy-auto-a-feluljarorol-a-sofor-a-serultet-hatrahagyva-menekult>

<sup>8</sup> <https://debrecenizsibogo.hu/piac-tortenet/vonattal-a-zsibibe/>

kezdték meg a felújítást a hídon. Ezután május 29-én csak a villamosok, a megkülönböztető jelzésüket használó gépjárművek és a gyalogosok közlekedhettek. Június 24-től minden járműtől lezárták a forgalmat és e naptól kezdve a 4-es villamos is megszűnt. A korszerűsítés után a villamos-síneket és a macskaköveket felszedték és leaszfaltozták az utat. A korszerűsítést június 29-én fejeződött be.

A Hajdú-Bihari Napló 1960. január 15-i számában a Homokkerti felüljárót felújítási munkálatok miatt a forgalmat a Vágóhíd utcára terelték. Hét év múlva, 1967. május 6-tól egy hónapig a füst és gőz hatására megrongált homokkerti felüljárót újból felújították és a forgalmat a Budai Ézsaiás utcára és ismét a Vágóhíd utcai felüljáróra terelték. 1970. március 31-től 1973. november 5-ig az új Homokkerti felüljáró átadásáig a forgalmat a Vágóhíd utcai felüljáróra terelték el. 1970. november 13-án a Budai Ézsaiás utcai átjárón súlyos közlekedési baleset történt, amikor egy csuklós autóbusz és egy vonat ütközött. (3 halott 9 sérült volt) A súlyos baleset után 1973-ban (a Homokkerti felüljáró megnyitásakor) lezárták a Budai Ézsaiás utcai átjárót és a forgalmat a Vágóhíd utcára terelték. Sajnos így a híd forgalma jelentősen megnőtt, s így nagyobb terhelés jutott rá. A Faraktár utcai felüljáró építése során 1978. július 12-től lezárták az átjárót és a forgalom egy részét a Vágóhíd utcai felüljáróra terelték. A terelés 1980. szeptember 27-ig, az Április 4. úti felüljáró hivatalos átadásáig volt. 1982. március 15. és augusztus 14 között ismét lezárták a Homokkerti felüljárót újabb felújításra és korszerűsítésére és ismét a forgalom nagy részét a Vágóhíd utcai felüljáróra terelték. 1986. október 18. és 20. között a homokkerti felüljárót a híd burkolatának javítási munkái miatt, a közúti forgalom elől lezárták és a forgalmat ismét a Vágóhíd utcai felüljáróra terelték. 1991. május 13-tól augusztus 10-ig ismét felújították a homokkerti felüljárót, 1998. május 12. és október 15. között a Faraktár utcai hidat újították fel. 2010. augusztus 6. és szeptember 7. között ismét lezárták a Homokkerti felüljárót szerkezeti hiba miatt, a forgalmat csakis a Vágóhíd utcai felüljáróra terelték-terelhetnék. Az évek folyamán kilencszer terelték ide a forgalmat, így nem csoda, hogy az öreg híd állapota milyen.

A Hajdú-Bihari Napló 1983. november 29-i számában ismeretlen tettesek megrongálták a Vágóhíd utcai felüljáró korlátját, mellyel a cikk megjelenésének napján a Nyíregyházi Közúti Igazgatóság megjavította. A 2015-ös Napló és a dehir.hu cikkei szerint 1987-ben felújították utoljára a Vágóhíd utcai felüljárót, azonban erről hírt ebben az időben nem közölték. Más források szerint a felújítás 1988-ban volt. 1988. május 25-én a Hajdú-Bihari Naplóban a Debreceni Városvédő és –szépítő Egyesület (a Nyíregyházi Közúti Igazgatóság által végző felújítás hírére) felhívást intézett a felüljáró régi lámpájának restaurálására.

2011-től elkezdődtek a súlyos problémák a Vágóhíd utcai felüljárónál. 2011 novemberében már a híd széthullásáról beszélnek, azonban a híd felújítására nem volt pénz. 2014. március 11-én a biciklis forgalmat is lezárták a hídon.<sup>9</sup> A 2014. november 19-i Naplóban az önkormányzati választások után az önkormányzat új vezetősége ígérte, hogy felújítja a Vágóhíd utcai felüljárót. 2015-ben újra volt remény a felújításra a dehir.hu szerint, de a Napló azonban ennek az ellentétjét mutatta be. 2018. január 8-án bevezették a hídra a súlykorlátozást, ettől kezdve itt már csak a húsz tonnánál könnyebb járművek közlekedhetnek. „A felüljáró használata a korlátozással nem sújtott járművek és a kivételt jelentő csuklós buszok számára, teljesen

---

<sup>9</sup> 2022-től ismét van biciklisforgalom a felüljárón. 2022. augusztus 11-én biciklisávot adott át az önkormányzat a Vágóhíd utcán a felüljárótól a volt dohánygyári iparvágány vonalán át a Diószegi úti kereszteződésig.

biztonságos.”<sup>10</sup> 2021. március 21-én külön cikk jelent meg a Hajdú-Bihari Naplóban és a haon.hu-n a Vágóhid utcai híd helyzetéről.

A Vágóhid utcai felüljáró mai állapota továbbra is siralmas és felújításra vár. A felüljáró falait vandálok graffitizték, így csak csúfított állapotba láthatjuk a vasútra nézve. A lámpák és a díszes korlátok szerencsére megvannak, azonban rozsdás, így egy állapotmegóvó festés sem ártana. „A szerkezet hosszú ideje omladozik, rozsdásodik. A híd alatt jól látszik, hogy már a vasalatot is megtámadta a korrózió.”<sup>11</sup> A felüljáró vasból és acélból készült, 1975-től már betont is tartalmaz.

2015-ben 2x2 sávós hidat terveznek ide, azonban ugyanakkor szó esett a régi híd bontásáról is.

2022. február 28-án a 345/2012. (XII. 6.) Kormányrendelet mellékletének 1.3.135. pontja alapján beiktatta a kormány, mint kiemelt beruházást és 2022. március 5-től hatályos ennek megvalósítása. A dehir.hu szerint „a felüljáró kétsávós, ahogy azonban a belváros felé haladva lehajtunk róla, négysávossá válik az út, nemrégiben (2021. július 22-én) egy önálló kanyarodó sávot is kialakítottak a Hajnal utca irányába. A most megjelent kormányhatározat szerint nem csupán felújítanák, hanem négysávossá tennék a felüljárót, s így a Vágóhid utca négysávós lenne.”<sup>12</sup>

Reméljük, hogy a hidat régi fényében felújítják és az új két sávós felüljárót (amely a híd mellé építik) a régi tervek alapján fogják megvalósítani. A híd módosításával, lebontásával csak romlana a városkép, s egy szelete tűnne el a város történelméből.

Mivel ez a felüljáró a város legöregebb hídja, ezért javaslom az iparműemléki építményt helyi védetté való válását.

Ezért is szeretném kérni a Debreceni Városvédő és –szépítő Egyesület segítségét a híd megmentésében és helyi védetté való nyilvánításában.

---

<sup>10</sup> <https://www.dehir.hu/debrecen/nem-minden-jarmu-hasznalhatja-a-vagohid-utcai-feluljarot/2018/01/08/>

<sup>11</sup> <https://www.dehir.hu/debrecen/nem-minden-jarmu-hasznalhatja-a-vagohid-utcai-feluljarot/2018/01/08/>

<sup>12</sup> <https://www.dehir.hu/debrecen/kiemelt-beruhazassa-nyilvanitott-a-kormany-ket-fontos-debreceni-kozlekedesi-fejlesztési-tervet/2022/03/01/>