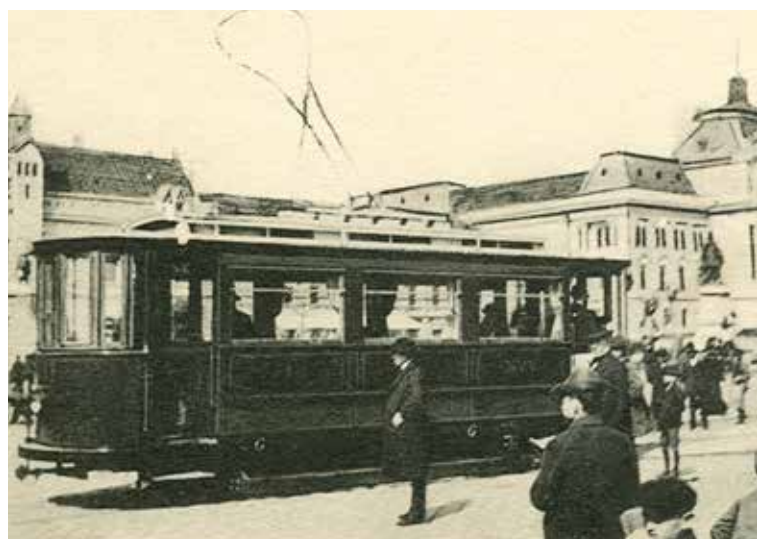


NAGYVÁRADI HELYKÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT  
NAGYVÁRAD POLGÁRMESTERI HIVATALA



# NAGYVÁRADI VILLAMOSKALAUZ





NAGYVÁRADI HELYI KÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT  
NAGYVÁRAD POLGÁRMESTERI HIVATALA

# NAGYVÁRADI VILLAMOSKALAUZ

NAGYVÁRAD  
2023

Szerzők: Hochhauser Ronald, Nagy István  
Tördelő szerkesztő: Ovi D. Pop

*Minden jog fenntartva! A kiadó és/vagy a szerzők hozzájárulása nélkül a kiadvány részeiben sem reprodukálható.  
A közzétett anyag tartalmáért kizárólag a szerzőket terheli felelősség.*

*Kiadja a Nagyvárad Helyi Közlekedési Vállalat*

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a  
României**

**Cu tramvaiul prin Oradea : trecut, prezent,  
viitor. - Oradea :**

*Ronald Hochhauser, Nagy István*

Duran's, 2023

Conține bibliografie

ISBN 978-606-8787-75-6

629.43

Kedves olvasó!

Örömmel üdvözlöm a jelen tanulmánykötet megjelenését, a szerzők odaadó munkáját, amely nem engedi feledésbe merülni a nagyváradi tömegközlekedés állhatatos történetét. Ez a história hűen bizonyítja eme fejlődési tényező jelentőségét a Körös-parti város azonosságtudatának kialakításában.

A villamos a mindenkori város és nagyváradiak életének jelentős szereplője. Nem lehet Nagyváradról úgy beszélni, hogy ne hozzuk szóba magát a villamost, a város jelentős eseményeinek szereplőjét és egyben tanúját is az utóbbi több mint száz évben. Több mint egy évszázadnyi jelenlét, hatás és hasznavehetőség. És miért ne, különleges báj is! Mert a villamos immár a nagyváradi közösség része.

Kis útikalauzunkban, amely mögött egy átható, szenvedéllyel átszőtt dokumentálási folyamat rejtőzik, felfedezhetjük a tömegközlekedési szolgáltatás kezdeteit és fejlődési lépéseit, amelyek fellendítették a gazdaságot és a kereskedelmet, valamint meghatározó szerepet játszottak a váradiak életében. Megismerhetjük mindazt a kihívást, amivel e beruházás kivitelezőinek szembe kellett nézniük, egyben az elért eredményeket is, amelyeket kötelességünk megőrizni a kollektív emlékezetben.

Igazi történelemlecke, kicsit másképp közzétéve, mint ahogyan azt a hagyományos tankönyvek teszik, hisz a nagyváradi villamosközlekedés története egyben a városé is minden részletében. Alapvetően igaz mese, mind felnőttek, mind gyermekek – a jövő generációja – számára. Végül is a mi mesénk!

Tisztelettel ajánlom szülőknak, gyermekeknek, sőt nagyszülőknak is, azzal a céllal, hogy továbbadják az unokáknak, mert elbűvölő, izgalmas és mindenekelőtt valós.

Adrian REVNIC  
vezérigazgató







## Bevezetés

A tömegközlekedés, így a villamossal lebonyolított is, a *Pece-parti Párizsként* is emlegetett Nagyvárad fejlődése szempontjából mindig nagy jelentőségű volt (1. ábra). A régi váradiaknak a csilingelő jármű többet jelentett egy mindennapos közlekedési eszköznél, hisz valamennyien szívesen nosztalgiáznak felidézve a múlt század első évtizedeinek pezsgő polgári életét. A kedves emlékek között mindig jelen van a fapados, dögöve haladó piros, sárga vagy éppen kék színű villamos.

Az eleinte kétkedve fogadott szállítási eszközt, az új „életformát”, a nagyváradiak aránylag hamar megkedvelték.



**1. ábra.** Pörög az élet a Szent László (Unirii/Egyesületi) téren, egykoron Kispiac (1907-1910). Siemens motorkocsi érkezik a megállóba, Nagyvárad környéki falvak kézművesei lovaszekéren szállítják eladó portékáikat.

## A városi vasúti közlekedés előtörténete

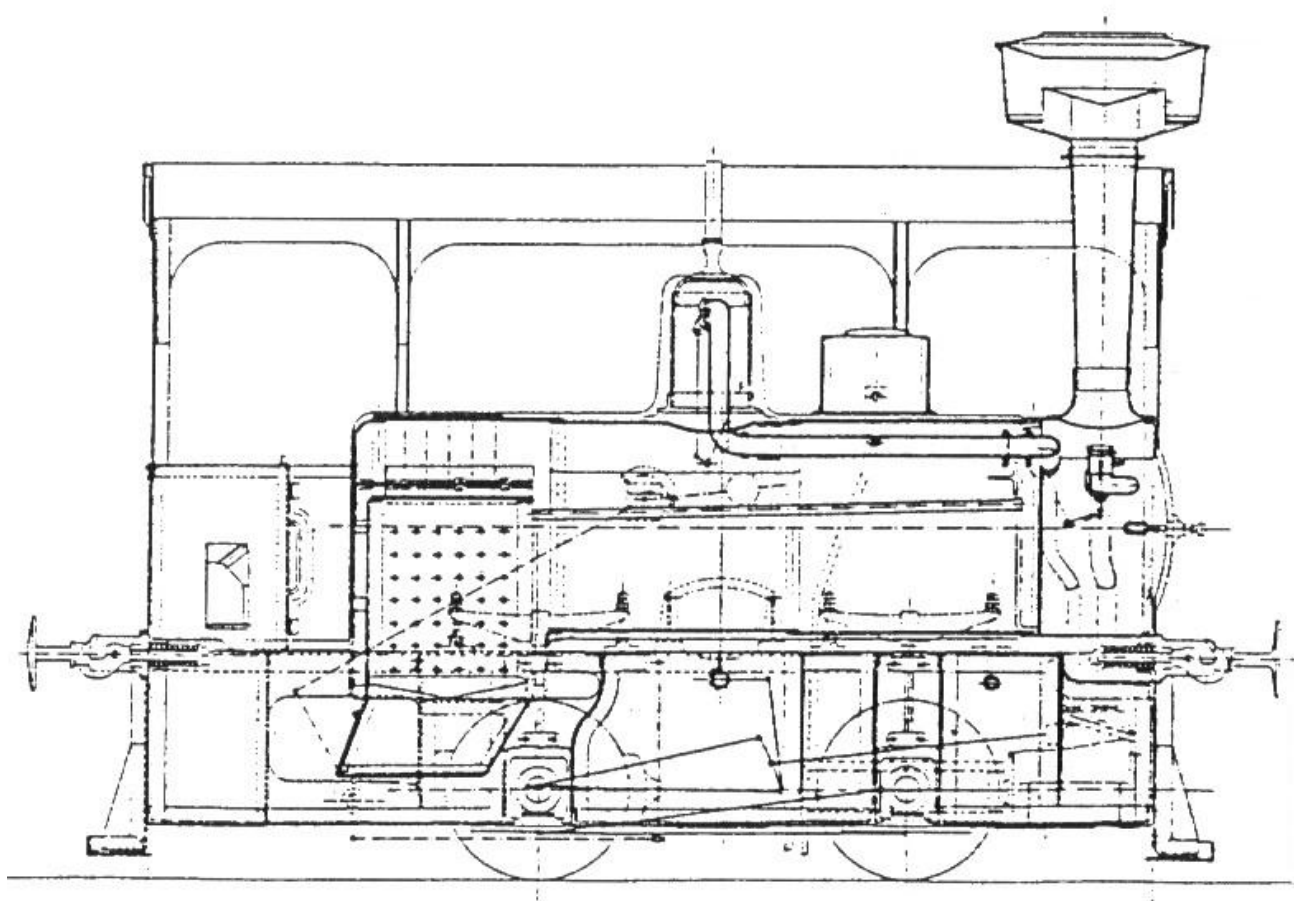
A kiegyezés után a város fokozatosan fejlődik. Fellendül az ipar, a kereskedelem, és egyre nagyobb igény mutatkozik a városi tömegközlekedés feltételeinek kialakítására. A helyi sajtó 1868-ban közölte először a lóvonatú vasút tervét, ami viszont soha sem valósult meg. A Bémer (I. Ferdinand király) tér és a vasútállomás között már 1870-ben közlekedett egy ló vontatta omnibusz. A fedett lovas szekér csak 8-10 szállóvendéget szállított egyszerre; nem közlekedett rendszeresen – egyéb információkkal nem rendelkezünk a járatok szabályosságát illetően –, csak a központi szállodákat szolgálta ki. 1872-ben Eisner Jakab és Hoitsy Gyula tervezetet nyújt be a *Magyar Királyi Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz* lóvasúti teher- és személyszállításra. Bár a projekt nem valósult meg, nagy vonalakban meghatározta a később megépülő hálózatot. 1879-ben Schle-

<sup>1</sup> Kalauzunkban az utcák, közterek, városrészek, építmények korabeli elnevezéseit használtuk. Zárójelben ezek jelenkori megnevezéseit tüntettük fel.



singer Mór és Csizmadia Géza szintén lóvasút megteremtését kérvényezi, ám ez sem válik valóra. Kezdetben az erős ipari érdekltség, merthogy akkoriban létesült a város első ipari telepe a középkori vár környékén, előtérbe helyezte a vasúti teherszállítás megvalósítását a személyszállítással szemben. Így az első városon belüli hálózat csak teherforgalmat bonyolított le. 1880-ban a *Magyar Általános Földhitelintézet Rt.* pályázattal jelentkezik gőzvontatású teherforgalom megvalósítására. A legkézenfekvőbb megoldásnak akkoriban a normál nyomtávú vágány alkalmazása bizonyult – ezt használta a *Magyar Királyi Államvasutak* is. Ez előmozdította az iparvágánnyal rendelkező gyártelepek és kereskedelmi egységek áruforgalmát, mivel megszüntette a pályaudvari átrakodást. A vontatás hátrányai közé tartozott azonban az érintett városrészek zaj- és füstszennyezése. Rövid időn belül megalakult a *Nagyváradai Gőzmozdonyú Közúti Vaspálya Társaság* (= NGKVT), amely 275 000 forint összköltségből megépíti a hálózatot, és 1882. augusztus 28-án beindítja a teherszállítást. A Kolozsvári utat, majd a Templom tér (Piața Tineretului) és Sánc (Griviței) utcát átszelő vasúti pálya a Sertésvásár térnél elágazott az NGKVT telephelyére; a fővonal a Pece-patak másik oldalán, a Vámház utca (Evreilor Deportati) érintésével egészen a Brüll Lipót-féle Szeszgyárig terjeszkedett. Az infrastruktúra Várad-Velencén csatlakozott a rendező pályaudvarhoz. Közvetlenül az átadás után ehhez kapcsolódott magán iparvágánnyal néhány korabeli, a város akkori és későbbi életét meghatározó vállalkozás: a *Léderer- és Kálmán-féle Szeszgyár*, a *Schlesinger olajprés*, a *Rosenthal gőzmalom*, a *László gőzmalom*. A gördülő állományt két kisméretű tramway típusú Krauss gyártmányú közúti vasúti gőzmozdony alkotta (2. ábra).

2. ábra. Krauss gyártmányú közúti vasúti gőzmozdony jellegrajza



*Idővel egyre több ipari létesítmény kapcsolódott a hálózathoz. A századfordulóra megépítik a fővonalból elágazó Nagyvásár tér (Piața 1 Decembrie) - Zöldfa utcai (Vasile Alecsandri) szárnyvonalat. Ez a Sertésvásár térnél kezdődött, átszelte a Nagyvásár teret és végighaladt a Zöldfa utcán. Akkortájt a teljes vágányhálózat hossza már 6,7 kilométer, a lebonyolított átlagos havi forgalom pedig 33 300 tonna.*

## A városi vasúti személyszállítás kialakulása

1884-ben elkezdtek a Nagyvárad-Belényes-Vaskóh vasútvonal megépítését (3. ábra). A vicinális Várad-Velence – Rontó - félixfürdői szakaszát 1885. május 14-én adták át. Igényt tartva a pályarészre az NGKVT 1896 júniusában beindította a Sertésvásár térről Félixfürdőbe közlekedő járatát a Magyar Királyi Államvasutaktól bérelt személykocsikkal. A szerelvényeket a Krauss-féle gőzmozdonyok továbbították, a járatok szezonálisak voltak és csak Püspök- és Félixfürdő forgalmát szolgálták ki. 1904-ben például, napi 12 oda-vissza járatot üzemeltettek. Amúgy a váradiak által „fürdői villamosvasút”-ként emlegetett viszonylat sohasem valósult meg – 1913-ban egyik megakadályozója pont a városi tanács volt. A mai napig a fürdőkbe autóbuszok szállítják az utasokat.



3. ábra. Nagyvárad-Belényes-Vaskóh Vasut Társaság egyszáz guldenről szóló tőrszrészvénye (1884)

## A villamosvasút és az első villamos

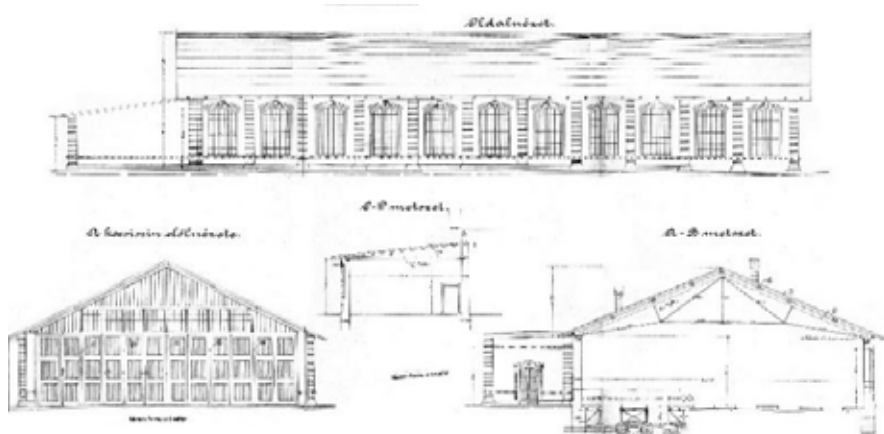
Az NGKVT számára nagyon fontos volt a villamosenergia-termelés beindítása a városban, mivel ettől függött az átállás a sokkal hatékonyabb és környezetbarát villamos teherszállításra – a vonalak villamosítására 1900. február 8-án kötöttek szerződést a város törvényhatóságával – , nem is beszélve a villamos személyszállítás tervének régebről fogva halogatott véghezviteléről. A villamosításra kiírt pályázat megnyerése érdekében a társaság felajánlotta Sertésvásár téri telkének egy részét a megépülésre váró villanytelep számára. Az üzlet végül is megkötött, a Villamosművek 1903 decemberében megkezdte az áramtermelést. Ezáltal az NGKVT monopolhelyzetbe került, mint kizárólagos joggal rendelkező személy- és áruszállítást lebonyolító vállalat.

A Magyar Királyi Kereskedelmi Minisztérium vezetése 1905. február 14-én kiadta az engedélyokiratot Nagyvárad villamos személy- és teherszállításának kialakítására. A közzétett dokumentum érvényessége 1966. július 31-ig szólt, akkor az üzemet Nagyvárad városának kellett volna átvennie. Sajnálatos módon nem így történt, mivel a történelmi események közbeszóltak. Az építési költségekre 2 100 000 koronát szántak, az első

kapavágásokat a Kolozsvári úton ejtették meg 1905 közepe táján.

A gőzmozdonyú vasút villamosításával egyszerre a részvénytársaság felvette a *Nagyvárad* *Városi Vasút* (= NVV) nevet. Ugyanakkor módosult a társaság alapszabályzata is. A létesítmények építése, a beszerzések a *Magyar Vasúti Forgalmi Részvénytársaság* hatáskörébe tartozott. A kiadások kifizetésére 500 darab egyenként 100 000 korona névértékű részvényt állítottak ki. A járművek megvételére összesen 428 000 koronát fordítottak. Így kialakult a kocsiállomás kezdeti kapacitása: 14 motorkocsi két darab, egyenként 35 lóerős motorral; 2 tehervontatásra alkalmas villamos mozdony két darab, egyenként 40 lóerős motorral; 4 fékes teherkocsi; 1 tornyos szerelőkocsi; 1 tolólétra. A *Sertésvásár* téri telken megépítették a kocsiállomást, helyi nyelvhasználatban a *remízt*, a következő épületekkel: 6 vágányos kocsiállomás, 2 vágányos mozdonyállomás, felvételi és egyéb irodák, igazgatói lakás, anyagraktár és műhelyek (4. ábra, 5. ábra). Az eseményt így rögzítette a *Nagyvárad újságírója*: „napról-napra lázasabb a munka a villamos vasút építése körül. Miután az utcai vezetékeket lerakták a munka súlypontja a villamos telepre helyeződött, ahol az áramvezetés dolgával foglalkoznak”. Ebből arra következtettünk, hogy minden munkát a határidők betartásával zajlott, a város apraja-nagyja türelmetlenül várta az új tömegközlekedési eszköz megjelenését az utcákon..

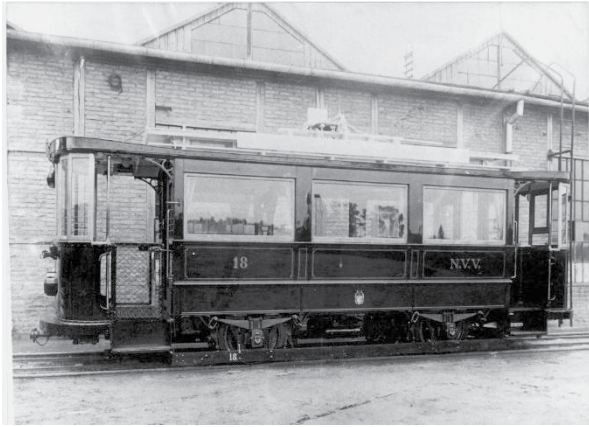
A motorkocsikat a *Siemens* és *Schuckert* cég győri *vagongyárától* vásárolták (6. ábra). A hálózat energiaellátása céljából a villanytelep elvállalta az egyenáramot fejlesztő berendezések beszerzését és üzemeltetését, a közlekedési vállalat akkumulátortelepet alakított ki (7. ábra).



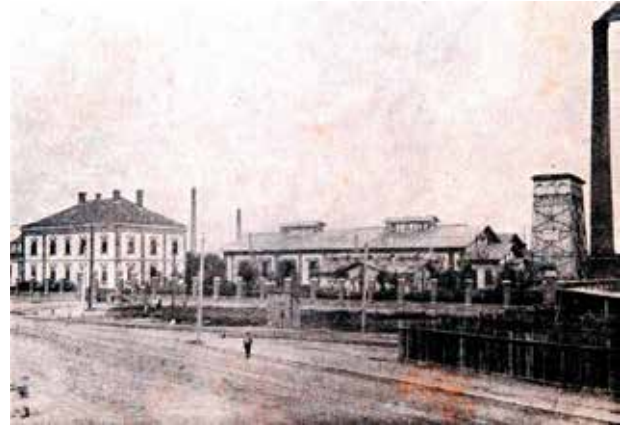
4. ábra. A kocsiállomás oldal- és előnézete



5. ábra. Az évek során többször is kibővített régi kocsiállomás 1970 körül. Az 1989-es forradalom után a *Cetate (Vár) Zöldség- és Gyümölcs Piacnak* adott otthont. 2020 nyarán a tűz martalékává vált.



6. ábra. A 18-as pályaszámú motorkocsi a győri  
vagyongár udvarán (1909)



7. ábra. A villanytelep látképe 1910 körül

A korabeli lapok leírása szerint a vasút személyzete, kalauzok, járművezetők nem ebben jártas magyar emberek közül kerültek ki. A társaság csak nagyváradiakat alkalmazott, áldozatokat hozva betanításukra, mintsem külföldiekkel vagy vidékiekkel szerződjön. A kiképzésre Reichel Henrik főmérnököt, a vasútépítés irányítóját kérték fel. A próbajáratok beindulását 1906. február közepére tervezték a Fő utcai (Republicii) vonalon, ám szabályrendelet hiányában ezek csak március elején léptek működésbe – eleinte Reichel főmérnök is személyesen vezette a motorkocsikat. A Fő (Republicii) utcától a Nagyállomásig nagy csődület kísérte figyelemmel a három „pompás, fényes, kék-sárga” villamoskocsit, amelyek „iszonyú csilingeléssel, roppant méltósággal robogtak, azaz hogy csak csúsztak” a kijelölt útvonalon. A kitódult, izgatott, kíváncsi tömeg dicsekedésbe kezdett, gyönyörködött a látványosságban. Körében hamarosan megszülettek a találgatások, mit is jelenthet a három betű, ami a próbajáratok oldalára van felfestve. A fejtegetések vicces elnevezéseket eredményeztek: *Nagy Vasúti Veszedelem, Nagyvárad Város Végzete vagy Nem Vagyok Veszélyes*.

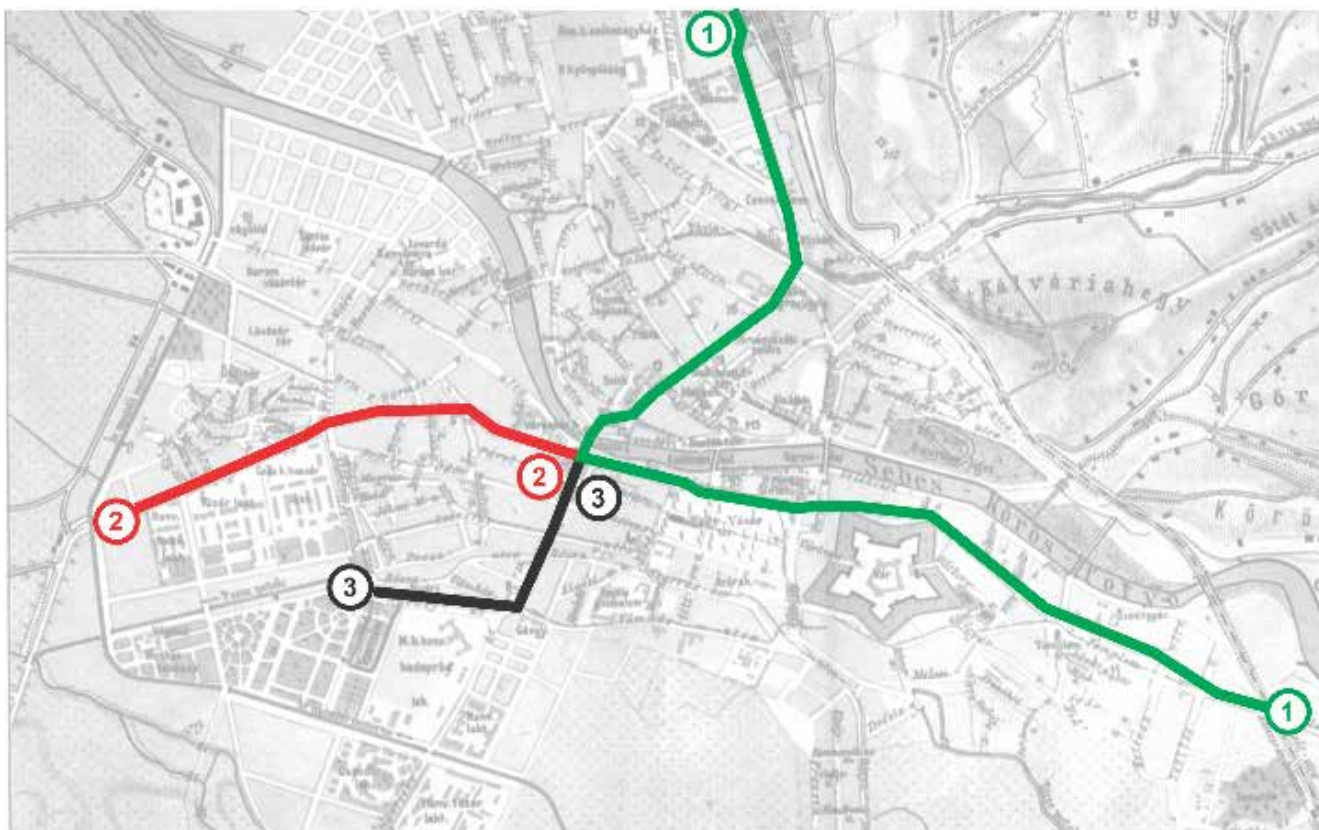
A március 20-i, majd április elsejének vélt átadást a jegyárak körüli kisebb vita késleltette, egészen a hónap 24-ig napjáig, mikor is ünnepélyes keretek között felavatták a villamos vasutat. A nagy napot a villamos főpróbája előzte meg. Minden vonalon reggeltől estig folyt a rendes, menetrend szerinti üzem. A látványról szinte minden korabeli napilap megemlékezett, a Nagyvárad tollforgatója is: *„Milyen csoda! Villamos kocsik száguldanak Nagyvárad utcáin. A fényes kocsik még néptelenek. Csak a kalauz meg a vezető a publikum. A személyzet sem viseli még az egyenruhát, de a kalauz nyakán ott fityeg a pénzestarsoly, meg az amerikai rendszerű jegytartó”*. A hivatalos eljárás befejeztével az NVV ünnepi lakomára hívta a minisztérium, a helyi hatóságok és a közélet ismertebb alakjait a Pannónia szálló díszes éttermébe (Queen Mary). A pezsgő felszolgálásánál beszédet mondott Rimler Károly polgármester. Emelt hangon népszerűsítette: *„Nagyvárad város ma ünnepet ül; a modern kultúra egyik újabb vívmányát létesítette, mely polgárságának előhaladását jelenti. Ismét nagy és fontos művel gyarapodott; mely hivatva van arra, hogy városunk anyagi fejlődését és felvirágzását előmozdítsa”*, végül a legalkotmányosabb király boldogságáért és üdvéért emelte poharát. A vendégek késő délutánig mulatoztak.

Másnap reggel pedig elindult a villamos, a konflisok nagy bánatára! Az eseményről a sajtó így tudósított: *„Más vidéki városban talán csodák-csodája az ily esemény, de nálunk, ahol a fejlődés géniusza mértföldeket lép egyszerre, szinte természetes, amire el volt régtől óta készülve minden váradi benlakó. Most, hogy a pompás villamos kocsik ott cikáznak az utcákon, most ötlük fel a kérdés: hogyan is képzelhető el Nagyvárad, az erős magyar kultúrváros villamos vasút nélkül?... A gallyakkal cifrázott kocsik este tíz óráig dübörögtek vidám csengőszóval az utcákon, aztán elindult az utolsó vonat a kocsitelepre”*.

A kéttengelyes favázás kocsikat 2x35 lóerős motor üzemeltette, 10-12 km/h csúcsebesség mellett. Mindkét végükön vezetőállással rendelkeztek az ingajarat érdekében. A budapesti villamos kocsik mintájára készültek, ám kényelmesebbnek bizonyultak, mint azok. Fölszerelésük és világításuk is jobb volt. Két-két ajtóval voltak ellátva a jobb és bal oldalukon. Az ajtót tulajdonképpen egy lenyitható vasrács képezte, amit a dupla pályás vonalakon a menetirányhoz viszonyított bal oldalon lezártak megakadályozva, hogy az utas menet közben leugorva a szemből jövő szerelvény alá kerüljön. Egyébként a peronon felirat is jelezte: *„Menetközben a fel- és le-*

szállás tiltva van. Ebből keletkező balesetekért a Nagyvárad Városi Vasút részvénytársaság nem vállal felelőséget”. A villamosvezető a végállomásnál átigazította a lant alakú áramszedőt – ezzel csatlakozott a felsővezetékhez – és a menetkapcsoló kart magához véve átment a másik vezetőállásba. Az indító ellenállások a kocsik alsó részén kaptak helyet. Három-három oldalablakuk nyitható volt lehúzással. Az úgynevezett laternás – tetővilágítás – tetőszerkezet lehetővé tette a csinos kupék szellőzését. 20 ülőhellyel, a peronokon 8-8 állóhellyel rendelkeztek.

Kezdetkor a főteret érintő három, számmal jelölt útviszonylatot vezettek be: Nagyvárad vasúti pályaudvar - Várad-Velence pályaudvar (1) – a kocsik követési ideje öt perc, minden második közlekedett Várad-Velence felé; Szent László (Egyesületi) tér - Teleky (Primăriei) utca (2) – a kocsik követési ideje tíz perc, a vasúti pályaudvartól kiindulva közlekedtek; Szent László (Egyesületi) tér – Rhédey-kert (Nicolae Bălcescu park), (3) – egy kocsi közlekedett, tízpercenként fordult (**8. ábra**). Valamivel később a számokat betűkkel helyettesítették.



8. ábra. Vonalviszonylatok (1906)

Meg kell jegyezzük még, hogy a Templom (Tineretului) tértől Velence állomásig a személyforgalom a régi gőzüzemű tehervágányt használta, így osztozott az igen intenzív teherforgalommal (**9. ábra**).



9. ábra. Egymás mellett a teher- és személyforgalom a Kolozsvári úton (←1966, 1991→)

## A villamosok sikere – dinamikus fejlődés minden nehézség dacára

A hálózat rohamosan fejlődött, mivel a vasút üzeme nem remélt módon bevált, és a járműállomány is gyarapodott. Lassan a telephely szűknek bizonyult. Ezért a villamos felső vezetékének fenntartására szolgáló tornyoskocsi és létráskocsi számára szint és anyagraktárt épített a társaság. A kocsipark 1909-ig kiegészült még 8 győri gyártású gépeskocsival, 1911-ben 6 pótkocsival. Emellett a vállalat beszerzett két nyári (nyitott) pótkocsit is, amelyeket eredetileg Temesváron használtak lóvonatú vasúthoz (**10. ábra**).



**10. ábra.** Nyitott pótkocsi szerelvény a Rákóczy (Republicii korzó) úton (1941)



**11. ábra.** A Siemens flotta egyik utolsó szerelvénye bekanyarodik a Szacs vay (Cuza Vodă) utcába (1974)

A meglévő pálya pár év múltával kibővült. Az új vonal a déli városrészt kapcsolta a személyforgalomba. Nyomvonal a Szent László (Egyesületi) tértől vezetett a Kert (Avram Iancu) és Szacs vay (Cuza Vodă) utcán, a Szarvas (Mihail Kogălniceanu) soron haladt tovább, majd a Ghillányi (Dimitrie Cantemir) utcán egészen a Bányasori (szintén Dimitrie Cantemir) végállomásig (**11. ábra**). A levéltári dokumentumok tanulmányozása alapján arra lehet következtetni, hogy ez a szakasz több lépésben épült meg 1909-1911 között. Érdeemes megemlíteni, hogy szemközt az Emília gőzmalommal – a több mint száz éves ipari létesítményt 2014 tavaszán lerombolták; gazdasági érdekek, vagy hanyag magatartás vezetett ehhez az eredményhez – rakodórampát létesítettek. Így a vonal Szarvas sori szakaszát a teherforgalommal közösen használták.

Érdeemes az is, hogy a város törvényhatósági bizottsága szorgalmazta az éjjeli járatok bevezetését a vasútállomási viszonylaton. Érvelései közé tartozott az éjjel induló és érkező vonatok utazóközönségének kiszolgálása, lényeges mértékben az is, hogy egy nagy város közúti forgalma nem állhat le este 10 órakor. Azonban az NVV vezetősége hajthatatlan maradt, nem tartotta a költségekkel arányban állónak a jövedelmet, amit az éjszakai járatok termeltek volna.

A föllendülést az első világháború állította meg. Kezdetekor 22 motorkocsi, 6 csukott pótkocsi, 2 nyári pótkocsi, 2 villamos mozdony – mint már említettük a teherszállítás kiszolgálását biztosította – és 6 gőzmozdony volt üzemben, valamint a vállalat tulajdonában levő tehervagonok. Az alkatrész és munkaerőhiány miatt ez az állomány 1918-ra nagyon rossz állapotba került. Alig 12 gépeskocsi volt üzemképes állapotban, 10-nek pedig csak a váza maradt meg.

## Egyik rendszer megy, a másik jön!

A Román Királyság ideje alatt az NVV a Căile ferate oraşeneşti Oradea Mare S.A. nevet kapta. A vállalat magyarországi beszerzési forrásai megszűntével saját erőből kellett fenntartania magát. Kemény és áldozatos munkával, nem feltétlenül szakavatottan, a működésképtelen szerelvényeket teljesen helyreállította, sőt új kocsik építését tűzte ki célul. Eleinte csak kocsiszekrényt készítettek, majd elektromos berendezéseket is a már meglévők mintájára. 1940-ig a vállalat műhelyében megépített 7 motorkocsit és egy villamos mozdonyt teherszállításra (12. ábra, 13. ábra). Sajnálatos módon két régi kocsi kiselejtezése is szükségessé vált.



12. ábra. A 27-es pályaszámú saját építésű motorkocsi, előtte az NVV dolgozói (1930)



13. ábra. A 4-es pályaszámú, saját építésű villamos mozdony tartálykocsit vontat a Kolozsvári úton (1974)

Új vonalak létesítését is tervbe vették, ám a nagy gazdasági világválság és a fennálló politikai helyzet közbeszólt. Így az elképzelések csak részben valósultak meg. Az egyik előterjesztés a Pankolits uszoda – Balassa (Gheorghe Lazăr) utcai vonal megépítésére hivatkozott. Tervek szerint a nyomvonal a Bunyitai liget (Brătianu park) – Széchenyi (Traian) tér – Szaniszló (Mihai Eminescu) utcán vezetett volna végig, keresztezve a Fő (Re-



14. ábra. Siemens motorkocsi megállóban a Nagyállomásnál (1940-1944)



15. ábra. Siemens motorkocsi közlekedik a Rulikovszky köztemető irányába (1940-1944)

publicii) utcai vonalat. Azonban a *Román Közlekedésügyi Minisztérium* vezetése csak a Fő (Republicii) utcáig kiterjedő szakaszt engedélyezte 1 200 m összhosszban. Az új síneket 1926-ban fektették le, a pálya műszaki bejárását 1927-ben tartották meg. A másik előterjesztés a Nagyállomástól Biharpüspökibe vezető villamosvonal megépítését célozta. Bár az ötlet már 1911-ben felmerült, a vasúttársaság csak 1929-ben kapta meg az engedélyt az 1 450 m hosszú vonal kivitelezésére. Első lépésben csak egy 1 370 m hosszú szakasza épült meg a Nagyállomástól a Füstös (Teodor Neș) hídig; ezt 1930-ban adták át (**14. ábra**). Fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy a pályát a biharpüspöki Dóczy-malomig csak a második világháború után hosszabbították meg. A Rulikovszky köztemető megközelítését tette lehetővé a General Moșoiu (Avram Iancu) utca – Rhédey (Nicolae Bălcescu park) kerti vonal meghosszabbítása. A bővítés 1929-ben kezdődött. A pályán 1933-ban haladt végig először villamos (15. ábra). Ebből a vonalból kellett volna kiágazzon egy szárny egészen a közvágóhídig, ám minden beszerzett engedély ellenére a terv nem valósulhatott meg.

Alapvető korszerűsítésnek minősült 1927-től a sínhálózat hegesztése elektro-thermit rendszer alkalmazásával; a munkálatok több évig eltartottak. Ebben az időszakban néhány viszonylat szakaszait kettős vágányúra bővítették.

### A második bécsi döntést követő években

z újabb világháború kitörése előtt az állományt 27 motorkocsi, 6 pótkocsi, 2 nyári pótkocsi és 4 teher szállításra fenntartott villamos mozdony alkotta. Utóbbiakból a használt állapotú „fekete-bingenit” még 1924-ben vásárolták a *Német Birodalomtól* (**16. ábra, 17. ábra**).



**16. ábra.** Még Bingenben egy áramszedővel felszerelve (1906)



**17. ábra.** ..., és Nagyváradon a December 1. téren átalakított változatban szobormozdonyként. 1994-ig teljesített szolgálatot, ma védeltséget élvez, kulturális örökségként tartják nyilván.

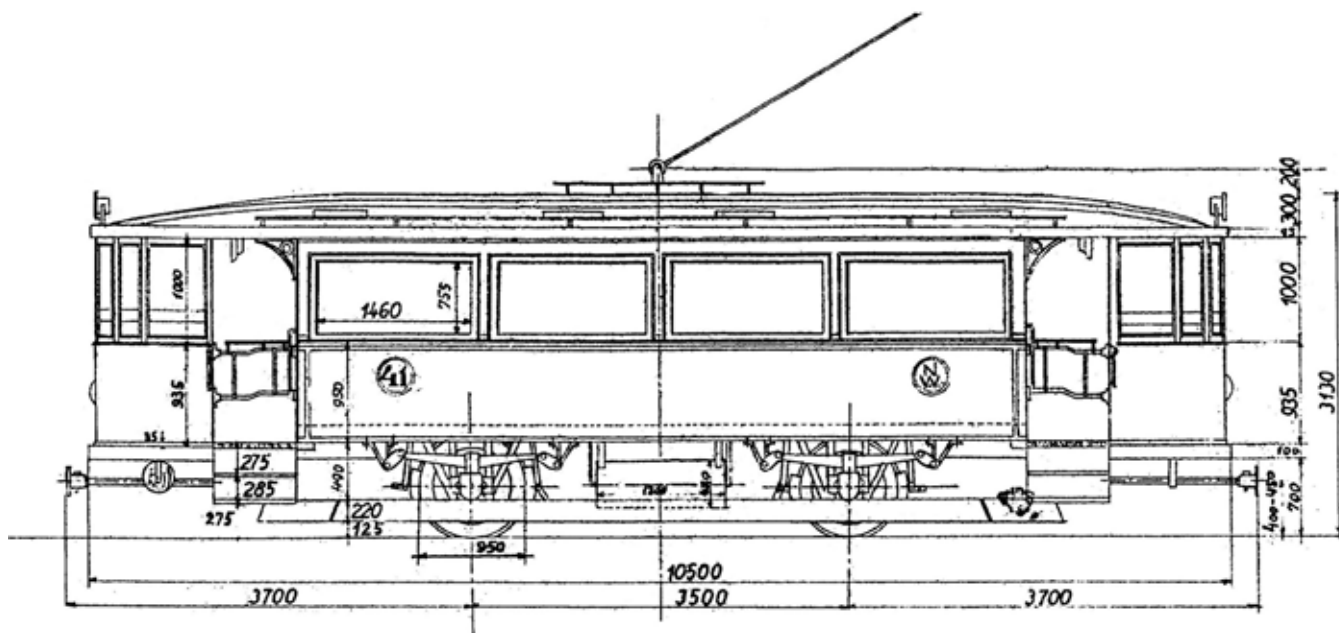


Visszacsatolásakor a város nyolc vonalviszonylattal rendelkezett. Ekkor a személyforgalmi vonalhálózat 19,338 km, a teljes vágányhossz iparvágánnyal együtt 41,2 km, ami igen figyelemreméltó eredmény (**18. ábra**).



**18. ábra. Vonalviszonylatok (1941)**

Az újonnan épített villamosok külalakra egyre jobban eltértek az előző járművektől; létrehozták a „nagyváradi” altípust – ahogyan Debrecenben nevezték az oda került NVV kocsikat. 1942-ben a Magyar Vasúti Forgalmi Rt. (= MVFRT) megrendelésére három motorkocsit építettek. Ezek már 4 oldalablakkal rendelkeztek, és több kisebb újítást is alkalmaztak esetükben. 1943-ban még három új járművet gyártottak. Továbbá, beszerettek a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.-től egy-két selejtezett motort és pótkocsit; néhányat átépítettek, a többit alkatrészként használták fel az új szerelvényekhez. 1944-ben elkészítik az addigi, helyi viszonylatban leghosszabb és legmodernebb, légfékkel felszerelt gépeskocsit (**19. ábra**). Az utazóközönség körében nagy sikert aratott az új jármű: „Az utazó közönség kedvence lett az új villamoskocsi. Szerdán reggel szokatlan villamoscsöngetés keltette fel a Fő utca járókelőinek figyelmét Nagyváradon. Mindenki arrafelé nézett, hogy meggyőződjék: minő fajzat lehet az, amely megszokott csilingelés helyett éles berregéssel hívja fel magára a figyelmet. A Bémer térre fordult be éppen ekkor a város új szerzeménye: egy szép, hosszú, széles, új, légfékes villamos kocsi. Olajos kerekei egyáltalán nem hallatták a régebbiek üvöltő hangját a fordulónál, hanem simán vitték a lomha tákolmányt a megállóig. – Nini! - kiáltott fel egy váradi polgár. – Légfékes villamos! S kis csoportok álltak meg a pihenő újdonság előtt és méregették szemmel, mint a tehenet szokás a marhavásárban. – Mennyivel más, mint a többi!”. Az építés alatt álló másik két villamos csak a háború befejezése után készült el.



19. ábra. A „nagyvárad’i’ altípus jellegrajza

Ebben az időszakban felmerült ismét a „fürdővasút” terve, amiről már szót ejtettünk tanulmányunk során. Ezúttal a nagyszabású elképzelés egy független helyi érdekű vasútvonal létrehozását tűzte ki célul. Végül csak a Gillányi (Dimitrie Cantemir) úti vonal lett meghosszabbítva egészen a várad-szöllősi *Dreher-Haggenmacher* sörgyárig (a 2000. év elején lebontották, helyére felépítették a Lotus Market bevásárló- és szórakoztató központot).

A statisztikai adatok alapján 1944-ben Nagyváradon a gördülő állományt 33 közúti vasúti személykocsi, 10 pótkocsi, 4 teherszállításra használatos villamos mozdony, 45 nagyvasúti fedett teherkocsi és 5 nyitott teherkocsi képezte.

A várost ért két légitámadás és a front átvonulása a villamosokban kevés kárt okozott, viszont a pálya komoly sérüléseket szenvedett az Árpád vezér (Ștefan cel Mare) és Kolozsvári úton. A visszavonuló német csapatok felrobbantották a Szent László (Egyesülési) és Bémer (I. Ferdinánd király) teret összekötő vashidat (Szent László-híd), ahol villamos közlekedett. A Sztaroveszky (General Magheru) utcai Baross-híd (Dacia) is súlyosan megrongálódott – egyébként itt még nem közlekedett villamos –, így a Sebes-Körös jobb parti vágányainak megszűnt a kapcsolata a bal parti kocsiszínnel. Ezért a villamosok egy részét az iparvágányt felhasználva a folyót Óssiben átszelő, megjavított vasúti hídon átvontatva juttatták el a Nagyállomáshoz, ahonnan ideiglenes vágánykapcsolatot alakítottak ki a városi vasúttal. A Széchenyi (Traian) téren pedig ideiglenes tároló vágányokat hoztak létre a szerelvények éjszakai tárolása céljából.

Nagyobb volt a gond Debrecenben, ahol az 1944. 06. 02-ai légitámadás a *Helyi Közlekedési Vasút* járműállományában okozott jelentős kárt. Az *NVV* műhelyében több, a hajdúvárosban megsérült kocsit és sínautóbust is megjavítottak. Ezek mellett az *MVFRt* rendelkezésére, az *NVV* három saját motorkocsit, két pótkocsit és egy villamos mozdonyt átküldött a civis városba.

## Kopogtat az államosítás!

Még a magántulajdon államosítása előtt a korabeli román nyelvű napilapok arról számolnak be, hogy a második világháború okozta károk ellenére országos viszonylatban Nagyváradon a legjobb a tömegközlekedés helyzete. A pályát kemény és áldozatos munkával megjavították, az összes viszonylaton megszakítás nélkül jár a villamos, még a kedvezőtlen időjárás sem okozott gondot. Az áramkimaradás miatt nem a közlekedési vállalatot terheli felelősségvonnás.

Többminden megváltozik – elsősorban a közigazgatásra gondolunk – így a vonalak betűs jelölését számok váltják fel. Két szárnyvonal épül Rét városrész (Rogériusz lakótelep) bekapcsolásával. Az egyik útvonal

a Sztálin tér (I. Ferdinánd király), Sindicatelor utca (Moscovei), Török Ignác (Sf. Apostol Andrei) utca – Augustus 23-a néven a román átállás napját megjelölendő vált ismertté a román köztudatban. A vonal kevés, ám lelkes éjjeli műszakot is vállaló munkások bevonásával, alig pár hónap leforgása alatt valósult meg. Átadásakor három teljesen új építésű villamos – egy kék, egy sárga, és egy piros színű, a román nemzeti trikolorra utalván – döcögött a központ irányából a külvárosi háznegyedbe (**20. ábra**).

**20. ábra. Az Augustus 23-a elnevezésű útvonal ünnepélyes átadása a Sztálin (I. Ferdinánd király) téren (1947)**



Nagy éljenzés közepette Ványai Károly polgármester üzenetéből kitűnt, hogy a vonal az újjáépítés és monetáris stabilizáció szellemében épült. A másik pálya a Decebal utca - Réti vashíd - Marx Károly (Memorut) - Eroului Necunoscut utca - Olaszi temető - Nagyállomás között ingajáratba szolgálta ki az utazóközönséget (**21. ábra, 22. ábra**). A kor napilapjai úgy tudták, hogy ennek nyomvonalára végighalad a Marx Károly (Memorut) utca teljes hosszán, és a Múzeum utca érintésével jut el a Nagyállomáshoz, lényegesen rövidebb szakaszon. Hogy eredetileg ez lett volna az elképzelés, nem tudjuk, mivel levéltári kutatásaink jelenlegi állapotában erre nem derült fény. Annyi bizonyos, hogy a viszonylat forgalmát ezúttal is sajátépítésű motorkocsik biztosították, legalább is kezdetben.



**21. ábra. A Decebal utcai végmegállóban egy az Őssi vasútállomásra igyekvő villamosmozdony társaságában (1972)**



**22. ábra. Villamos érkezik a Nagyállomáshoz (1969)**

Nem sokkal államosítása után a közlekedési vállalat beolvad a helyi közművekbe – *Întreprinderea Comunală „12 octombrie” Oradea*. Ezzel hosszú időre elveszíti önállóságát.

A 20. század 50-es éveiben a villamossal lebonyolított személyforgalmi hálózat elérte addigi legnagyobb méretét, 27,285 km-t (**23. ábra**). Ebből 6 km közös használatú volt az iparvágánnyal.



**23. ábra. Vonalviszonylatok (1957)**

Akkortájt a Rhédey-kertben (Nicolae Bălcescu park) gyermekvárost létesítettek, köré keskeny nyomtávú vasútvonalat fektettek le. A gyereket egy 40 férőhelyes villamos motorvonat szállította, amit a cég munkatársai saját forrásból építettek meg (**24. ábra**).



**24. ábra. Beszállás gyerekek! Indul a kisvasút! (1957)**

Szintén akkoriban harminchat darab Ferenc József korából is származó, többnyire korszerűsített, és saját gyártású favázás villamosok egyre nehezebben tudták kiszolgálni az utazóközönség igényeit. Fontossá vált tehát a járműpark frissítése. A *Craiovai Electroputere Mozdonygyártól* nagy befogadóképességű, EP-V54 (V56) típusú négytengelyes motorkocsikat rendeltek. Korszerű felfüggesztésüket, talán hálókocsi külsejüket is figyelembe véve, pullman-nak becézték a lakosok (**25. ábra**). 1960-1962 körül a Bukaresti Közlekedési Vállalattól (*Întreprinderea de Transporturi București – röviden ITB*) kisméretű, kéttengelyes motor- és pótkocsikat is vásárolnak (**26. ábra**). Ezek után a teljes kocsipark 63 motorkocsiból, 26 pótkocsiból, 5 villamos és 1 diesel, a teherszállítás célját szolgáló mozdonyból állt.



**25. ábra.** A Vörös Nyilnak is becézett ITB pótkocsis EP-54 típusú villamos elhagyja a Bukarest téri megállóhelyet (1972)



**26. ábra.** ITB szerelvény dőcögve halad a Leontin Sălăjan (Primăriei) utcán, célállomása Őssi lakónegyed (1972)

### ... valamint a gyökeres átalakulás időszaka

A város átszervezési terve nem hagyott helyet a belvárosban itt-ott keskeny utcákon kanyargó villamosoknak. Gazdaságos, a lakótelepeket összekötő, nagy befogadóképességű szerelvényekre volt szükség. A Rogériusz és Szöllős – a későbbi Nufărul (Tündérrózsa) – lakónegyedek, valamint a város nyugati részén kialakított óriási ipartelep forgalmának ellátása volt a cél. A nagyszabású építkezésekkel, a város arculatának erőltetett és agresszív megváltozásával az 1960-as évektől elkezdtek felszámolni a régi belvárosi vonalakat: a strandfürdő felé vezetőt, a Rulikovszky sírkerthez vivőt, a Püspökibe vezetőt, a Cuza Vodă, a Marx Károly (Menumorut) és a Progresului (Sf. Apostol Andrei) utcákon haladókat is. Az 1970-es évek elején áthelyezték az Őssi állomáshoz vezető vonalat az Aviatorilor utcába. A Rulikovszky köztemetőhöz és Püspökibe irányuló utasforgalmat autóbuszok vették át, így is a város egyes központi területén végérvényesen megszűnt a villamossal lebonyolított tömegközlekedés.

1975-ben a vállalat megkezdi a Timiș 2 típusú nagy befogadóképességű pótkocsis villamosok beszerzését Temesvárról (**27. ábra**). Lassan lecserélték az egész kocsiparkot erre a modellre (**28. ábra**). Első lépésként kicserélték a legrégebbi favázás kocsikat – bár párat még pótkocsivá alakítva üzemeltettek. Az 1980-as évek közepén leállították az ITB kocsikat is, pótkocsijait a „pullmanok” mögé beosztva használták még közel egy évtizedig. Aztán 1990-ig az EP-V54-eseket is kivonták a forgalomból, így a kocsiparkot egységesen Timiș szerelvények alkották.



**27. ábra.** A nagyváradai Timiș 2 flotta első szerelvénye hamarosan indul a Gyerekkórház szomszédságában található végmegállóból (1973)

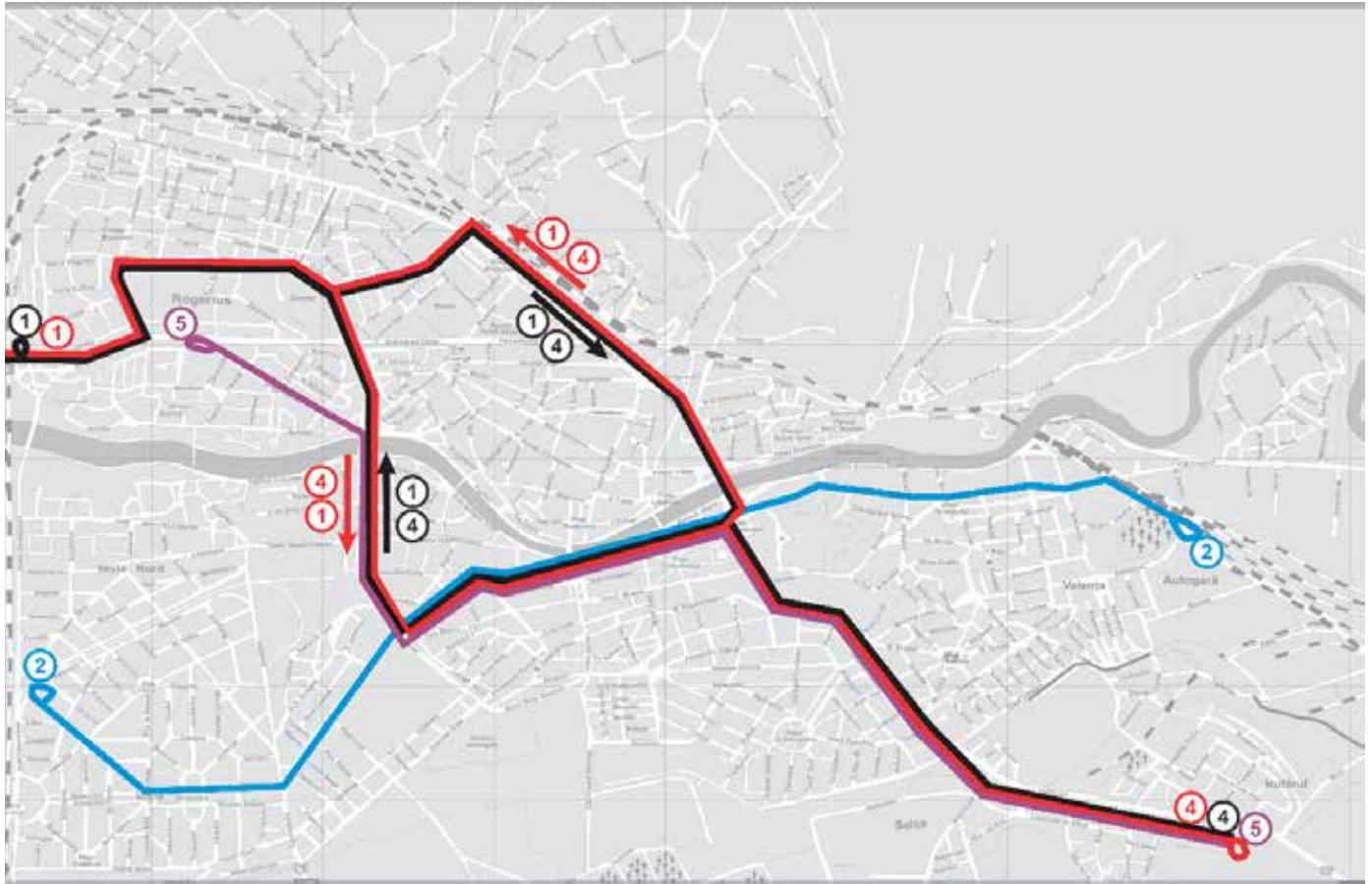


**F28. ábra.** Temesvári gyártású vasúti kocsi · pótkocsi szolgáltatban a Leontin Sălăjan (Primáriei) utcán, célállomása a Rogériusz lakónegyed (1984)

Párhuzamosan a rombolásokkal új vonalakat fektetnek le. Az Olaszi temetőtől az Ostașilor (Corneliu Coposu) úton elkezdték a nyugati ipari telepre vezető pálya építését. Első lépésben a Gyerekkórházig (dr. Gavril Curteanu Városi Kórház), majd a Borsi út felett áthaladó vasúti hídig, utolsó szakaszban pedig a Sinteza vegyigényig építették ki 1972-1982 időszakban. Rét városrész magánházait eltörlik a föld színéről, helyükbe lakótömbök kerülnek. Kialakítják a Decebal sugárutat, ahol bevezetik a villamos közlekedést (**29. ábra**). A pályánál paneles technológiát alkalmaztak, első alkalommal a városban. 1986 második felében életbe lépett a jelenleg is használatos forgalmi rend, gerincét a városközpontot körülölelő kettős gyűrű képezi – hálózatán két viszonylat jár ellenkező irányba. Az óramutató járásával megegyező irányba közlekedő villamosok fekete, ezzel ellentétes irányba közlekedőké pedig piros jelzést visel (**30. ábra**). 1975-ben felszámolták a régi egyvágányú vonalat a Dimitrie Cantemir úton és dupla sínpart alakítottak ki. Első szakaszban a Pece-pataki hídig, majd 1979-re a Nufărului úton a város széléig.



**29. ábra.** Timiș 2 szerelvény szolgáltatban a Decebal sugárúton (1991)



30. ábra. Vonalviszonylatok (1990)

Annak idején még a teljes kapacitással működő régi és újkeletűbb gyáraknak köszönhető, hasonlóan a személygépkocsik kis számának, a villamosok sok embert szállítottak előnyösebb követési idejükből kifolyólag az autóbuzsokéhoz képest. Mindennapi látványosságnak számítottak a nyitott ajtókkal közlekedő szerelvények, amelyeken „fürtökben lógtak” az utasok. Ez az utazási szokás súlyos baleseteket is eredményezett, nem is beszélve az amúgy gyenge felépítésű kocsik borzalmas műszaki állapotáról. A pálya karbantartását is egyre jobban elhanyagolták az 1980-as évek végére, ez számottevő kisiklást, balesetet okozott.

Az 1990-es évek elején a vállalat felveszi az *Oradea Transport Local (Nagyvárad Helyi Közszállítás)* nevet. Akkoriban megszüntették a Progresului (Sf. Apostol Andrei) utcai járatot, a síneket felszedték. 1994-ben felszámolták az egyik legrégebbi, Kolozsvári út - Várad-Velence vasútállomás vonalszakaszt is. Ez egyben megpecsételte a villamos üzemű teherszállítás sorsát is, tudniillik egy 1882-től üzemelő rendszer vált semmivé.

## 20. század villamosai a 21. század szolgálatában

A temesvári főműhely bezárását követően az alig 20 évig szolgálatot teljesítő Timiș-ek alkatrészutánpótlás hiányában maradtak. A nem megfelelő, olykor kispályás karbantartás, és az anyagi keretek szűkössége miatt az 1990-es évek közepére az állomány teljesen elhasználódott. Az utolsó *Timiș*-t 1998-ban vonták ki a forgalomból. Akkortájt a pálya állapota is sok kívánnivalót hagyott maga után.



31. ábra. Magdeburgból vásárolt Tatra T4D-B4D szerelvény érkezik az Egyesülési tér megállóba (2001)



32. ábra. Előzőleg Berlinben szolgálatot teljesítő Tatra KT4 csuklós motorkocsik találkoznak a labdarúgópálya melletti vonalon (2000)

1994-ben új beruházás vette kezdetét: a vállalat Németországból vásárolt használt pótkocsis Tatra T4D és csuklós Tatra KT4 típusú villamosokat (31. ábra, 32. ábra). Bár a szerelvények kora már akkor meghaladta a 20-30 évet, műszaki állapotukat figyelembe véve messzemenően felülmúlták a hazai lehetőségeket. Az évek során több használt villamos is érkezett Magdeburgból, Drezdából és Berlinből, míg ismét egységessé vált a járműállomány (33. ábra, 34. ábra).



33. ábra. Nem korszerűsített Tatra T4D-B4D szerelvény érkezik a Nufărul lakónegyedi végmegállóba (2012)



34. ábra. A második berlini szállítmány Tatra KT4 típusú villamosai a „fekete-bingeni” társaságában (2021)

### Országos premier Nagyváradon – új villamosok a láthatáron

Új korszak köszöntött Nagyvárad villamosközlekedésébe, amikor 2007-ben a város vezetése úgy döntött, Bécsből vásárol tíz teljesen új *Siemens ULF 151*-es típusú alacsonypadlós villamost (35. ábra).. A pálya szélét egész hosszban módosítani kellett, emellett be kellett rendezkedni az igényes és sokkal bonyolultabb járművek karbantartására is (36. ábra). Ez a beruházás óriási anyagi terhet, rendkívüli feladatokat és többletmunkát rótt a városra. A lakosok ugyanúgy, mint száz évvel azelőtt, megcsodálták és rögtön megkedvelték az új, modern szállítóeszközt. Uniós projektek keretében a telephelyen mechatronika laboratórium épült, korszerű karbantartó rendszer megszervezését ígérve.





**35. ábra. A Siemens ULF 151-es flotta első Nagyváradra érkezett példánya. Oldalán felirat hirdeti: „A világ legkorszerűbb villamosa vagyok; örömmre szolgál, hogy Romániában Nagyvárad az első város, ahol közlekedek; nem egyedül jöttem, még kilenc társam érkezik hamarosan”.**



**36. ábra. Siemens ULF 151 szolgálatban a Dimitrie Cantemir utcán (2008)**

Egyidejűleg beszerezték egy mérőkocsit, de még egy új tornyoskocsit is. A pályát nagyrészt teljesen újjáépítették, néhol kialakítottak új nyomvonalat és divatos füves szakaszt. A váltók elavult, sokszor csődöt mondó automatikáját lecserélték, ezzel megszűnt a többéves kézi váltás. Bevezették a navigációs (GPS) járműkövetési rendszert, a megállókat elektronikus utastájékoztató kijelzőkkel látták el. Emellett újdonságnak számít az e-ticketing rendszer is, vagyis az utasok nagy része utazókártyával rendelkezik. Mindezekkel lehetővé tették az utasforgalom pontos követését.

### **A közelmúltban befejezett projektek**

2018. október 19-én a nagyváradi városháza vezetősége szerződést írt alá az aradi Astra (=Csillag) Vagoane Călători céggel húsz új Imperio típusú alacsonypadlós villamos beszerzésére európai alapokból finanszírozott projekt keretében. 2020. május 5-én megérkezik Nagyváradra a tétel első csuklós villamosa. Az utolsó példányt egy évvel később szállítják le (**37. ábra**). Akkortájt három új villamosvonalat is létesítenek: a 8-as viszonylat az Őssi és Rogériusz (vasúti híd) lakótelepet köti össze menettérti járatban; a 9-es és 10-es viszonylat körjáratú, ellentétes irányba közlekedik, az Őssi lakónegyedből indul, oda is érkezik vissza.

2021. decemberében új vonalrész kerül használatba, csaknem 40 év elteltével a Decebal-híd és a Corneliu Coposu utca közötti szakasz átadását követően. Egyebként ez számít az első villamosvonal-hálózat bővítésnek Nagyváradon az 1989-es forradalom után. Az új szakasz a Pece-patak mentén halad végig, így köti össze a Nufărul lakónegyedet az Aradi úttal, a Nagyváradi Egyetem térségének érintésével (**38. ábra**). Ezzel egyidejűleg két másik körjáratú, ellentétes irányba közlekedő viszonylatot hoznak létre Nufărul lakótelep végmegállóval: az 5-öst és a 7-est.

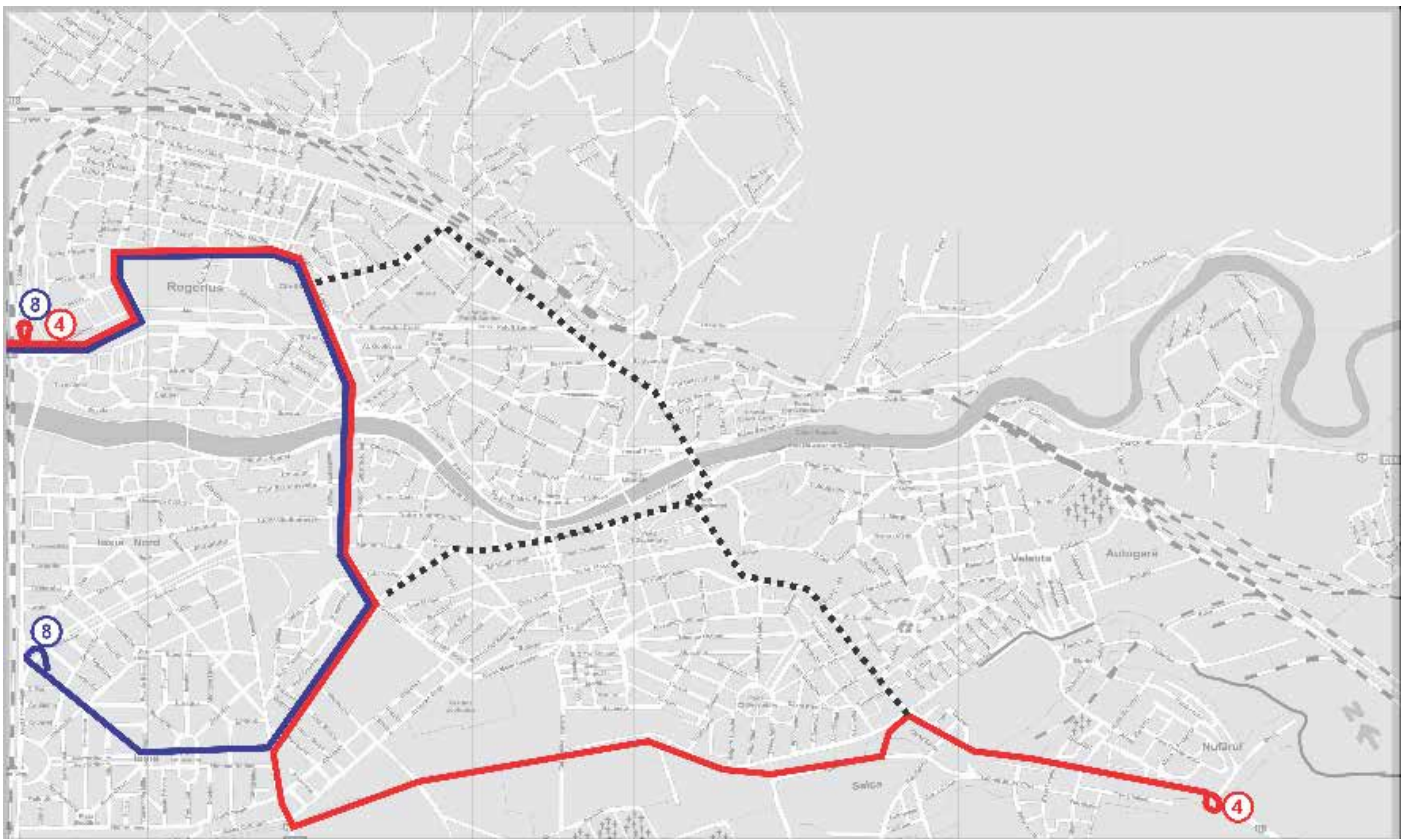


37. ábra. „Az aradi csillag” szolgálatban a Szálka-dombi villamos remíz szomszédságában (2022)

38. ábra. ..., és egyik társa az újonnan avatott szakaszon (2022)

### További tervek

A belvárosban jelenleg zajló nagyberuházások miatt több viszonylaton is szünetel a villamosforgalom – a térképen szaggatott vonal jelöli (39. ábra). Ezeken a szakaszokon villamospótló buszokat vezettek be, T3-as és T7-es jelzéssel. Az átszervezés után csak három villamosjárat (az 1NS, a 4-es és a 8-as) teljesít szolgálatot. A jövőbeni tervek között szerepel a hálózat kibővítése a Nemzetközi Repülőtér felé, fedett peron kialakítása a város nyugati részén található Ipari Park környékén, valamint a vonal meghosszabbítása a Sinteza vegyigyár melletti fordulótól Borş községig.

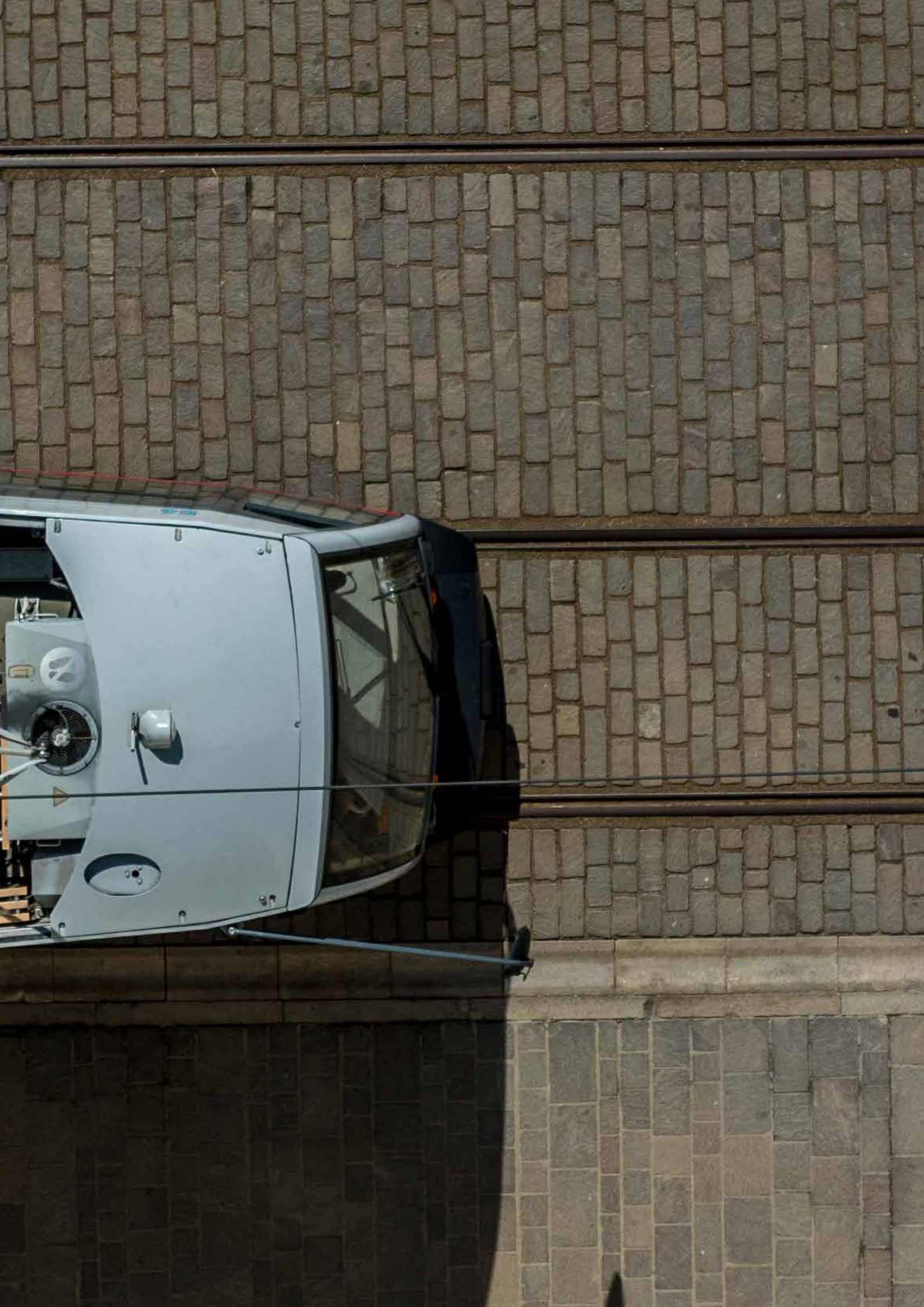


39. ábra. Vonalviszonylatok (2023)

<sup>2</sup>Az 1NS jelzésű viszonylat menettértei járatban közlekedik a Rogériusz lakótelep (vasúti híd) és Sinteza vegyigyár között (a térképen nincs feltüntetve).

## Zárógondolat

*Nagyvárad villamosközlekedése a kezdetektől napjainkig a város több mint 900 éves múltjának szerves része. Ide tartozik mindazok szorgalmas és áldozatos munkája is, akik valamilyen formában hozzájárultak a 20. század elején még új közlekedési formának számító villamos bevezetéséhez, fenntartásához és fejlesztéséhez. A tömegközlekedés fejlődése, olykor hanyatlása is, a pozitív és negatív változások nagyban meghatározták az 1910-re kozmopolitává fejlődött város arculatát, a lakosok mindennapi életében is fontos tényezőként játszottak szerepet.*





## Források

Magyar Országos Levéltár (MOL). Z 1602: Magyar Vasúti Forgalmi Rt. levelezése, 1931-1949; Z 1641: Nagyvárad Városi Vasút Rt., 1905-1942.

*A Nagyvárad Körösvidéki Múzeum* fotók és régi képeslapok gyűjteménye.

*Biharmegye és Nagyvárad írásban és képekben*, 1912.

*Bihari Napló*, 2016.

*Crișana*, 1947, 1948, 1957.

*Fáklya*, 1978.

*Nagyvárad, 1906*.

*Szabadság*, 1900-1913.

*Városi Közlekedés*, 2011.

*Indóház*, 2021-2022.

[http:// nagyvaradi-varosi-vasut.go.ro](http://nagyvaradi-varosi-vasut.go.ro) (2023. március 20.).

## Hivatkozott irodalom

Liviu Borcea, Mihai Apan, Gabriel Moisa, *De la o stație la alta*, Oradea: Editura Arca, 2006.

Ronald Hochhauser, *Contribuție la o istorie a industriei de fabrică la Oradea în perioada 1848-1948*, Oradea: Editura Muzeul Țării Crișurilor, 2010.

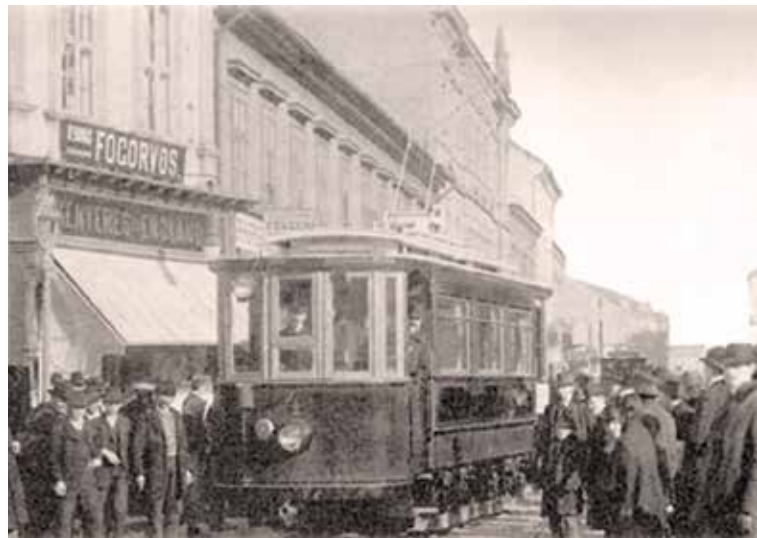
Hochhauser Ronald; Nagy István, *Szemelvények a nagyvárad villamosközlekedés fejlődéstörténetéből*. Történeti Muzeológiai Szemle 17., (2019), *Magyar Múzeumi Történész Társulat*, Budapest.

Dr. Kubinszky Mihály, Lovász István, Villányi György, *Régi magyar villamosok*, Budapest: Budapesti Városvédő Egyesület, 2002.

Hans Lehnhart, Claude Jeanmaire, *Strassenbahn-Betriebe in Osteuropa II*, Villingen/Schweiz, Eisenbahn Verlag, 1977.

Nagy István, Páll József, Zsíros Attila, *Álmában csönget egy picit*, Nagyvárad, 2006.

**A fényképeket készítették (1970-2022): Karel Beneš, Thiery Hamal, Lovász István, Nagy István, Wolfgang D. Richter, D. Trevor Rowe, Wolfgang Schreiner, Zsíros Attila és Ovi D. Pop.**





ISBN 978-606-8787-75-6