

ÖSSZEGRZÉS

Az, hogy mi határozza meg egy épületnél, valóban cíviskarakterrel valósult-e meg, önmagában nem állapítható meg sem az építészeti stílusjegyek, sem a funkció, sem az alkalmazott díszítés, sem pedig a benne egykor élők habitusa, foglalkozása alapján. Talán mindezek összessége, az úgynevezett cívis mentalitás és életvitel az, ami meghatározó. Egy dolog biztos: olyan értéket képviselnek a legkorábbi archaikus cívisházak városunkban, amelyek mindenképpen megmentésre méltóak! A munka folytatásaként a XXI. század technikai vívmányainak felhasználásával egy elektronikus adatbázist hoztunk létre, amely az építészeti archívum, a levéltár és múzeum adatainak feltárásával folyamatosan bővül, s reméljük, hogy egyszer napvilágot láthat egy építéstörténeti kiállítás is.⁹ Egy jövőbeli Cívis skanzen megteremtése lehet a távlati cél, hiszen létrehozható lehetne egy valós cívis múzeumegyüttes, ahol a berendezett épületek segítségével bárki megismerkedhetne elődeink életkörülményeivel.

Összességében: nem attól válik valami kulturális értéké, mert az helyi vagy országos védelemmel bír, sokkal inkább fordított a helyzet. Bizonyos épületeket azért kellene még napjainkban is – jobbra az utolsó órában – helyi vagy országos védelemre felterjeszteni, mert önmagában mindezek nélkül is kulturális, történelmi lenyomatai a cívisek világának, s ezáltal ékességei a városnak, így tehát önmagukban hordozzák a maradandó, megőrzésre méltó meritumot.

Horváth Péter

Az 1944. június 2-ai debreceni bombatámadás károkozása a helyi tömegközlekedésben

Az amerikai légierő (United States Army Air Forces, USAAF) 1944. június 2-án számos magyarországi város és közlekedési csomópont ellen indított elsöprő erejű támadást. A légi hadsereg kötelékébe tartozó bombázók ezen a napon több kelet-magyarországi célpont mellett Debrecen vasútállomását és műhelytelepét is támadták. Ennek következtében az akkor kb. 125 ezer fős lakossággal¹ rendelkező várost hatalmas károk érték, az ipari és közlekedési létesítmények közül a debreceni közlekedési vállalat károsodása volt a legjelentősebb. A cég történetéről már korábban is több publikáció jelent meg, azonban azok a légitámadásról kevés tényről közöltek, pedig arról kutatható források állnak rendelkezésre.

Jelen tanulmányomban ezeket a levéltári forrásokat használtam fel. Céltom a városi közlekedési vállalatok vonalhálózatának és telephelyeinek a rövid bemutatása, ezek mellett

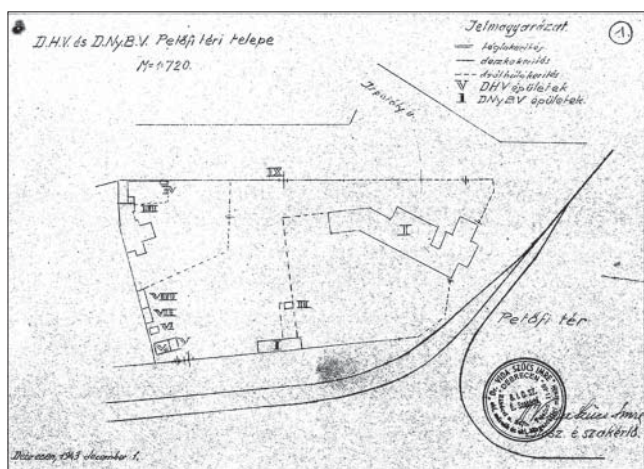
9 Lásd: <https://civisporta.hu/civep/index.php>; Az oldal utolsó megtekintése: 2021. III. 29.

1 Az 1941. évi népszámlálás szerint Debrecen 125 933 lakossal rendelkezett. Az 1941. évi népszámlálás. Budapest, 1947. 4*.

kiemelt figyelmet fordítok a vállalatok tulajdonában lévő ingatlanok, eszközök és berendezések 1944. június 2-án elszenvedett katasztrófális mértékű kárainak a feltárására. Végül pedig a bombázás utóhatásait és a közlekedés újraindításának lépéseit is tárgyalom.

A DEBRECENI TÖMEGKÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSE ÉS A VÁLLALATOK TELEPHELYEI

Debrecenben a villamos elődjének tekinthető, gőzüzemű személyszállítás 1884. október 2-án kezdődött meg. A személyszállítást a Debreceni Helyi Vasút Részvénytársaság (továbbiakban DHV) végezte. A tényleges villamosközlekedés – az országban hatodikként – 1911.



A DHV és a DNYBV közös, Petőfi téren állt igazgatósági épületének helyszínrajza (MNL-OL, Z 1624)

Az előbbi két vállalatnak nemcsak a telephelye volt közös, hanem az igazgatósági épülete is. A két cég székhelye ugyanis 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 magában foglalt, a hozzá tartozó gazdasági építményekkel együtt a Nagyállomás felvételi épülete előtt állt. A székház szomszédja a légitámaszban később megsemmisült Ispotály-templom⁵ volt.

március 16-án indult el. A szerteágazó villamosvonalakról² a szerelvények – miután rácsatlakoztak a Nagyállomás és a Nagyerdő között közlekedő fővonalra – a Késes utcán³ keresztül jutottak el a Salétrom utcai kocsiszínbe. A DHV ezen a telepen megosztotta a Debrecen–Nyírbátori Vasút Részvénytársaság (továbbiakban DNYBV) létesítményeivel. Ez a vasúttársaság a Nagyállomásról indította szerelvényeit, melyek a Salétrom és Nyugati utcák érintésével a Debrecen–Vásártér⁴ állomást útba ejtve haladtak tovább Nyulason át Hajdúsámson, majd Nyírbátor irányába. Szerelvényeik személyszállításra és teherszállításra is alkalmasak voltak.

Az előbbi két vállalatnak nem-

2 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 Vágóhíd irányába közlekedett. Debreceni Közlekedési Vállalat, Művezetői kézikönyv.

3 A Késes utca napjainkban már nem létezik. Egykor az Erzsébet és Ispotály utcák között helyezkedett el, mindkét oldalán kis méretű 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.

4 Ma a Segner téri társasházak vannak az egykori állomás helyén.

5 A Debrecenért 1944. június 2-i légitámadás kárhelyeiről készített fényképfelvételek közül talán a legismertebb ezt a templomot ábrázolja félig hiányzó tornyával.

A napi közlekedés lebonyolításához használt telep a Nagyállomás felvételi épületétől légvonalban kb. 700 méter távolságra helyezkedett el. Ez nem volt véletlen, hiszen a korszak városrendezési elveinek megfelelően az ipari és egyéb gazdasági létesítményeket igyekeztek a város köldökzsinórjának tekintett vasúttól nem túl nagy távolságra telepíteni.⁶ 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 LÉGITÁMADÁS⁷

1944. június 2-án reggel, 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 légiriadót rendeltek el. 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 a Duna–Tisza-közén lévő többi és a tiszántúli körzeteket is.

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 a Debrecen város légoltalmi parancsnoka által készített jelentés⁸ 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.

A KÖZLEKEDÉSI VÁLLALATOK ÁLTAL ELSZENVEDETT KÁROK

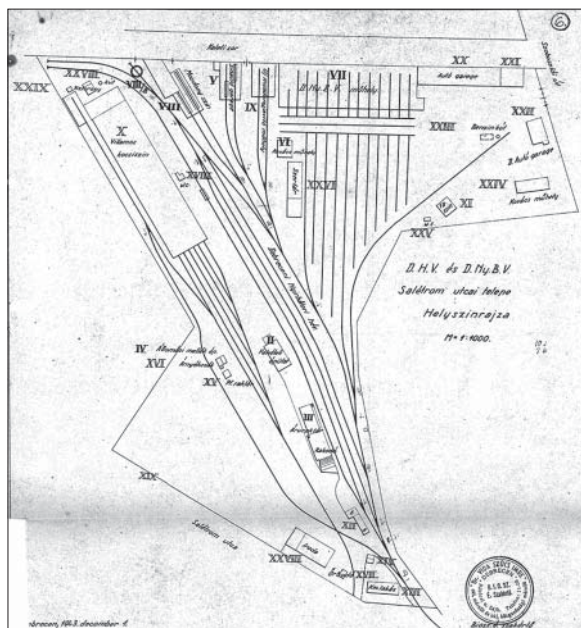
A Petőfi tér nyugati oldalán álló DHV–DNYBV közös igazgatósági épület nem élte túl ezt a napot. A székház főhomlokzatát egy bomba az épület alapjáig lerombolta, s a robbanás az épület alatti óvóhelyet is használhatatlanná tette. A megmaradó épületrész falai összerepedeztek, ezenkívül a mennyezetben szintén repedések keletkeztek. A tetőzet és a nyílászárók ugyancsak súlyosan megrongálódtak a felrobbanó bombák által keltett lökeshullámtól és a repeszdaraboktól. Az épületben történt kár mértéke elérte a 80%-ot, összege 220 800 pen-

6 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 magában foglaló alsó egyharmadon létesült.

7 A Debrecen városát ért első amerikai légitámadás repüléstörténetét a rendelkezésre álló források felhasználásával napjainkra sikerült feltárni. A Francic hadműveletek nyitányaként végrehajtott bevetésről lásd bővebben: *Horváth Attila*: Magyarország amerikai bombázása a II. világháborúban. A Debrecen elleni első amerikai légitámadás 1944. június 2. Debrecen, Licium-Art, 2014. A témához további adalékokkal szolgál Oláh András Pál történész Szolnok elleni légitámadásról és a szövetséges légi felderítésről szóló tanulmányai. Pl. *Oláh András Pál*: 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; *Oláh András Pál*: 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.

8 Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára (továbbiakban: MNL–HBML) IV.B 1406/e. 153/1944.

gőre rúgott. Az épülettől keleti irányban 15 méterre négy bomba csapódott be, déli falától 4–5 méterre egy bomba esett le. A keletkező bombatölcsérek átmérője nagyjából 15 méter volt, mélységét 5–6 méterre becsülték. Az épület udvarának a délnyugati sarkában lévő pálya-fenntartási bódéra egy bomba hullott, amelytől az rommá vált. A telken lévő gazdasági építmények közül mindegyiket kisebb-nagyobb károk érték, közülük mindössze egy baromfiól maradt sértetlen. Az altiszti lakóépület szintén légnyomáskárt szenvedett, melynek következményeképpen tetőcserepei szétszóródtak, üvegezése összetört, falazata megrepedt, vakolata sok helyen leomlott. Az irodahelyiségekben lévő ingóságok közül a telefonkészülékek és a hozzájuk csatlakoztatott kapcsolótáblák is megsemmisültek. A forgalmi irodában a nyírбатыori vasút táviró-berendezései teljes egészében tönkrementek. Az összesített kár 243 572 pengő⁹ tett ki.⁹



A DHV és a DNYBV által közösen használt Salétrom 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; MNL–OL, Z 1624)

álló őrbódében és a pályafenntartási raktárban. Ezekon túl egy, az épület mellett felrobant bombától súlyosan megrongálódott a létraszín, illetve a vele összeépített tornyos szín. Hasonló károk keletkeztek a Salétrom utcára néző üzletigazgatósági irodaépületben, melynek falazata összeropadozott, nyílászárói kimozdultak a helyükről.

A közösen használt telep nyugati irányba eső részén ennél is nagyobb volt a rombolás. A DHV épületei közül többszörös telitalálat következtében megsemmisült a villamoskocsiszín, melynek romjai ráadásul ki is égtek. 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

9 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (továbbiakban: MNL–OL) Z 1624 38. tétel. A megmaradt épületek és épületrészek sorsa a harmadik amerikai légitámadáskor, 1944. szeptember 21-én teljességgel 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 eszközei a Csapó utca 24. számú ingatlanba lettek áthelyezve, ez utóbbi helyen működött egybekölt az újra megnyitott jegypénztár is.

füstöt eresztve lángolt.¹⁰ A romok alatt pusztult el a bent futó teljes vágányzat, a tisztító- és szerelőakna is. Épségben maradt viszont a kiegészítő víztorony, bár annak a későbbiekben nem sok hasznát vehették, mert a telep teljes vízvezeték-hálózata megsemmisült. A vízhiány miatt nem indult meg 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 autóbuszgarázs és garázmesteri lak kisebb kárt szenvedett. A II-es számú autóbuszgarázs falazata azonban már jelentős mértékben megsérült és abban 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 mégis elkerülte. Ennek köszönhetően a környezetében lévő lakóházak minden bizonnyal egy sokkal komolyabb tűzvészttől menekültek meg. A mellette álló autóbuszraktár és kovácsműhely közel 90%-os kárt szenvedett. Ugyanilyen mértékű kár érte a faraktárt is, melynek falazatát a törmelék oldalirányban megnyomta. A telep közepén álló szertárepület nyugati fala beomlott, a többi pedig erősen összeroppedezett.¹¹

A DNYBV épületei közül csak kismértékben rongálódott a telep Salétrom utca felé eső részében álló várócsarnok, a felvételi épület és az állomási melléképület. Ezzel szemben az ugyanitt fekvő áruraktár nyugati vége egy telitalálat következtében összeomlott. A telephely felső, a Keleti sor felé eső részén lévő sínautóbuszgarázsban 70%-os kár keletkezett a közeli bombabecsapódások miatt, amelyek nagy mértékű falbedőlést okoztak, a mennyezet összeroppedezett, a tetőzetnek pedig több mint a 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 mozdonyszínt is, amely egyben a mozdonyok fűtőháza is volt. Az épület teljes egészében összedőlt, majd a romokat a keletkező tűz pusztította tovább. A fűtőház melletti fordítókorong 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 DHV és a DNYBV közös, Petőfi téren állt igazgatósági épületének maradványai 1944. június 2-án (Magángyűjtemény)

10 National Archives Reference Number 342-FH-3A05453-A52245AC.

11 MNL-OL Z 1624 38. tétel.

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 légitámadás alatt.

Az elhunytakon kívül öt férfi és egy női dolgozó súlyosan, egy további férfi alkalmazott könnyebben megsebesült, akiket kórházba szállítottak.

A DHV-telepen a gördülőállományban is nagy volt az anyagi kár. Öt villamos-motorkocsi, egy közúti mozdony, egy sínautóbusz, két villamospótkocsi teljesen elpusztult, meg rongálódott, de javítható maradt két villamos-motorkocsi, két pótkocsi és két sínautóbusz. Ezt a két sínautóbuszt sem állították a későbbiekben helyre, így a bombatámadás véget vetett a debreceni sínautóbuszok rövid életének. Kisebb 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.

A telepen 2800 folyóméter vágányzat ment tönkre, emellett jelentősen megrongálódott továbbá 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 sínekre. Ezeknek a romoknak az eltakarítása, kiváltképpen a két utóbbi helyen több napi munkába került. A Késes utcai áldatlan állapotokról június 19-én készült jelentés még mindig az új vágányok lefektetésének nehézségéről számolt be.¹² A bombatámadás által okozott súlyos helyzetet szemléltetvén a katasztrófális károkat elszenvedő Hunyadi utcán olyan sok időbe telt a kárfelszámolás, hogy a villamosforgalom a teljes vonalon csak július 6-án (a légitámadás után több mint egy hónappal) indult újra. 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 kovácműhely, a fűtőház, az áruraktár és a sínautóbuszgarázs újjáépítését, míg a villamos kocsiszín alapterületének mindössze 20%-ának helyreállítását engedélyezte.¹³ Az ehhez szükséges alapanyagokat a bizottság ki is utalta a vállalatok részére azzal a megkötéssel, hogy a faanyagot az ekkor Magyarországhoz tartozó Észak-Erdély területéről szerzik majd be, és annak Debrecenbe szállítását a saját szállítóképességük igénybevételével oldják meg. Az engedélyezett munkálatok el is kezdődtek, ám más megoldást kellett találnia a vállalatnak, hogy a zavartalan üzem hosszabb távon fenn tudja tartani.¹⁴ A leginkább kézenfekvő megoldásnak a károkat nem szenvedett északi városrész igénybevétele kínálkozott.

12 MNL-HBML XI.105/a 38. cs.

13 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, ami súlyosan megrongálta a szertárépületet. Ezt követően az újabb helyreállításra már nem volt kapacitás.

14 MNL-HBML XI.105/a 38. cs.

EPILÓGUS

A légitámadás után a kisszámú még használható eszközt, a távol eső – nagyerdei – Vigadó megállóhely mellé költöztették, hogy védve legyen a további rombolástól. A műhelyépületet a Vigadó melletti csónakázó csónakházában alakították ki. A Nagyerdő fának természetes védelme 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 is. Ezekkel az elszennvedett károkkal leállt Debrecenben a villamos és helyi vasút közlekedése. Bár a fővonalon a villamosközlekedés 1944. november 27-én, a mellékvonalakon 1944. december 9-én újra megindult, azonban a szénhiány miatt a megbízható 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 Debrecen város világítási vállalata csak 1947 őszétől tudta biztosítani. A villamos- és helyi vasút közlekedésének tragikus sorsára az 1944. június 2-i amerikai légitámadás volt a legnagyobb kihatással. Ezt követően a villamosközlekedést csak évekkel később, alapjaiból újjáépítve sikerült újra elindítani.¹⁵

Horváth Attila

MELLÉKLET

Név	Foglalkozás
Kerekes István	Kocsivizsgáló lakatos
Molnár Erzsébet	Takarítónő
Czura Ábel	Villamoskalauz
Kiss Elek	Villamoskalauz
Reményik Erzsébet	Villamoskalauz
Gulácsi Miklós	Kovács segéd
Rácsai Sándor	Pályamunkás
Hamza József	Előmunkás

1. táblázat *A DHV és DNyBV telepein 1944. június 2-án szolgálatteljesítés közben meghalt alkalmazottak névsora*
(Debreceni Köztemető, 1944-es temetőfőkönyv)

15 *Beretvás Károly–Gara Kálmán: A múltra épült jövő. Debrecen, DKV Debreceni Közlekedési Zrt., 2014. 51.*

A 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*
5	Bika Szálloda	Baromvásártér
5A	Bika Szálloda	Hortobágy malom
6	Bika Szálloda	Tüzlaktanya
6A	Bika Szálloda	Apafi utca
7	Bika Szálloda	Köztemető
12	Bika Szálloda	Pallag Gazdasági Akadémia

* Sportesemények alkalmával a járat végállomása a Vágóhid utcai DVSC-pálya volt (Balogh–Gara–Végh 2011. 363.)

2. táblázat *Debrecen város villamoshálózata 1944 márciusában*
(Balogh László–Gara Kálmán–Végh Dezső: Debreceni villamoskalauz.
Az első száz év története. Debrecen, Uro-path Kiadó, 2011.)

I	Igazgatósági épület	V	Pályafenntartási bódé
II	Tyúkól	V/a	Pályafenntartási bódé
III	Altiszti lakóépület	VI	Pályafenntartási bódé
III/a	Deszskabódé	VII	Pályafenntartási bódé
III/b	Raktárhelyiség	VIII	Szénraktár
IV	Tyúkól	IX	Kerítések-kapuk

3. táblázat *A Petőfi téri igazgatósági épület telkén lévő épületek*
az 1. ábrán látható számkódokkal

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

4. táblázat *A DNYBV kezelésében lévő épületek a Salétrom utcán*
(A 2. ábrán látható számkódok feloldása)

X	Villamos kocsiszín	XXI	Garázmesteri 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	Deszka bódé
XX	1-es számú garázs	XXX	Szerszám bódé (a 2. ábrán nincs jelölve)

5. táblázat A DHV kezelésében lévő épületek a Salétrom utcán
(A 2. ábrán látható számkódok feloldása)

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
Kismértékben sérült, javítandó motorkocsi	4 darab	8, 9, 18, 21
Kismértékben sérült, javítandó pótkocsi	3 darab	106, 122, 123
Fővonalon tönkrement pályatest	205 folyóméter	
A Késes utcai vágányon tönkrement pályatest	94 folyóméter	
A Kossuth utcai vonalon tönkrement pályatest	60 folyóméter	
Pályatest a Salétrom utcai telepen	488 folyóméter	
Tönkrement felső vezeték	1600 folyóméter	

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

Kár csoport	A kár mértéke pengőben
A DHV teljes ingatlanára	829 252
A DHV teljes üzemi berendezésére	403 425
A DHV vasúti pályatesten keletkezett károk	111 000
A villamos felsővezeték-rendszerben keletkezett károk	18 000
A DHV gördülőanyagában keletkezett károk	1 079 000
A DNyBV teljes ingatlanára	1 176 154
A DNyBV teljes üzemi berendezésére	Nincs adat
A DNyBV vasúti pályatestén keletkezett károk	104 640
A DNyBV gördülőanyagában keletkezett károk	1 060 700
ÖSSZESEN	4 782 171

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