

A DEBRECENI IPAR TERÜLETI FEJLŐDÉSE AZ 1930-AS ÉVEK VÉGE ÉS 1990 KÖZÖTT

A városi területhasznosítási kategóriák közül a legtartósabbnak is általában az iparterületeket tartják. Ennek hátterében elsősorban az áll, hogy a beépített jelentős mennyiségű fizikai tőke (berendezések, gépek stb.) következtében csak igen indokolt esetben kerül sor az üzemek felszámolására, illetve áttelepítésére. Eppen ezért nem indokolatlan megvizsgálni azokat a tényezőket, melyek befolyásolják egy adott város iparának területi elhelyezkedését. Dolgozatom célja annak bemutatása, mely telepítőtényezők játszottak fontos szerepet Debrecen iparának területi fejlődésében az 1930-as évek vége és 1990 között és annak feltárása, hogyan változott ezen tényezők szerepe a vizsgált időszakban.

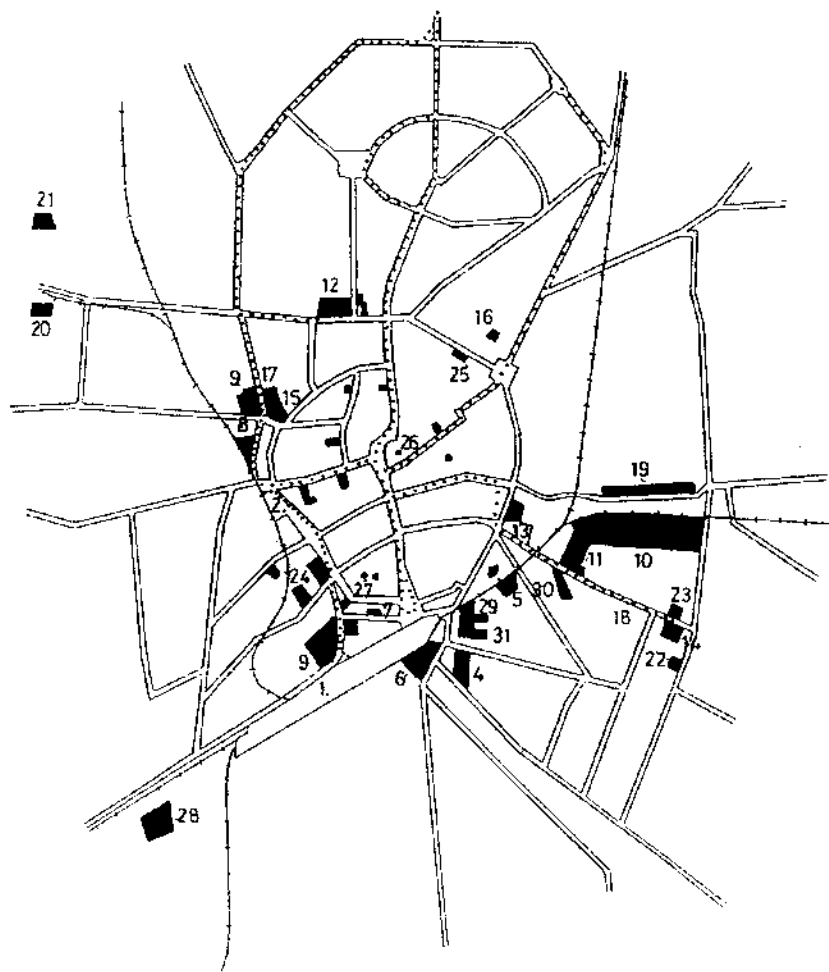
Az 1930-as évek végéig véleményem szerint a telepítőtényezők közül a legfontosabb a *vasút (a szállítási lehetőségek)* hatása volt. Az 1857-ben megnyíló Budapest–Debrecen vonal, melyet 1859-ben hosszabbítottak meg Nyíregyházáig és Miskolcig, az 1884-ben átadott Debrecen–Hajdúnánás vonal és az 1906-ban megépült Debrecen–Hajdúsámson vonal jelentősen befolyásolta az üzemek elhelyezkedését. A nagy szállítási igénytel rendelkező gyárak és raktárak igyekeztek ezen vonalak és a pályaudvarok [Nagyállomás (1), illetve Kisállomás (2) – 1. térkép] közelébe települni. Ez a hatás ismerhető fel például a Debreceni Hajlított Bútorgyár és Fakereskedelmi Rt. (3), a Debreceni Közraktár és Kereskedelmi Rt. (4), a Hungária Hengermalom (5), az Alföldi Légszeszgyár (6) (mely kezdetben fából állított elő gázt), a Debreceni Vas- és Rézbútorgyár (7), az Alföldi Takarékpénztár érdekkörébe tartozó Mezőgazdasági Közraktár Rt. (8), a Hangya Termelő, Értékesítő és Fogyasztó Szövetkezet központi raktára (9), a jelentősebb olajvállalatok – pl. a Steaua Magyar Kőolaj Rt. debreceni fiókja –, a MÁV Jár-műjavító (10) és a Dohánygyár (11) területi elhelyezkedésében.


Az ipari üzemek szállítás utáni igénye olyan erős volt, hogy ez a tényező igen jelentős szerepet játszott a város tömegközlekedési hálózatának a kiforrásában is. A Nagyállomás és a Nagyerdő közötti villamospálya kiépítését például az tette lehetővé, hogy az 1847-ben alapított, és az állomástól való nagy távolsága miatt jelentős szállítási problémákkal küzdő István gőzmalom (12) vállalta, hogy évente 250 000 mázsa gabonát szállít ezen a vonalon. A malmot kezdetben egy rövid kitérő kötötte össze a Simonyi úti lővonallal, és csak 1906-ban készült el az ipari üzem és a Böszörményi úti vonal közötti összeköttetés, mely fokozatosan átvette a teherforgalmat (1. térkép).¹


A település délkeleti részét a városközponthoz csatoló pályaszakasz is kezdetben ipari célokat szolgált: a Kossuth utcai vonal XIX. század végi létreho-

1. Szűcs Ernő, *A Debreceni István Gőzmalom története*, Debrecen, 1978. 41. old.

I. térkép:
Ipartelepek az 1930-as évek végén



 Ipartelepek

 Villamosvonalak

zásának fő indoka a Dohánybeváltó (13) ipari vágányának a várható forgalma volt,² a Diószegi úti pálya hosszú ideig a Közvágóhíd (14) ipari vágányaként funkcionált. A két szakasz közötti összeköttetés a felüljáró 1908-ban történt megépítésével valósult meg, és csak ekkor indult meg ezen a szakaszon a személyforgalom.

A legnagyobb helyigényű gyárak területi elhelyezkedését a városi önkormányzat tulajdonában lévő *beépítetlen földterületek fekvése* is befolyásolta. Ezen üzemek (pl. Dohánygyár, MÁV Járműjavító, István gőzmalom, Hajlított Bútorgyár) létesítésére ugyanis az volt a jellemző, hogy a földterületet ingyen vagy igen alacsony ár ellenében kapták az önkormányzattól,³ mely így akart újabb munkahelyeket teremteni a városban. A XIX. század második felében azonban már csak a kertségek közötti, illetve a kertségek és a városmag közötti rosszabb minőségű földek voltak a város kezében, így ide telepítették ezeket az üzemeket.

Érdekességként lehet megemlíteni, hogy a MÁV Járműjavító esetében telephelyként először a Dohánygyár és a Nagyállomás közötti részt jelölték ki, ez a terület azonban az akkor még funkcionáló Szent Anna utcai temető és a vasútállomás vágányhálózatának bővítési tervei miatt nem bizonyult alkalmasnak. Ennek következtében a város egy másik parcellát adott át kárérték nélkül a MÁV-nak, és az akkor még jobb forgalmi helyzetben lévő Nyíregyházával szemben ez a gesztus döntött Debrecen javára az üzem telepítését illetően.⁴

Nem elhanyagolható a rendelkezésre álló *nyersanyag* vonzó hatása sem. A sütőipar esetében például a Hortobágy gőzmalom (15) a várostól északnyugatra, az Apafi gőzmalom (16) pedig az északkeletre elhelyezkedő gabonatermő vidékeken learatott örölni való termény megszerzése érdekében létesült az akkor még városszéli területen. A Gazdák Sütődéje Rt. (17) – mely a két világháború között Debrecen egyetlen igazi kenyérgyára volt – a Hortobágy malomhoz közeli telephelyet választotta.

Nem lehet figyelmen kívül hagyni a nyersanyag szerepét abban sem, hogy a Közvágóhíd a sertésvásártér(18) mellett fekszik, a fátelap és famegmunkáló(19) pedig a város tulajdonában lévő guta erdőségekből fát szállító – a későbbiekben Zsuzsi-vonatnak elnevezett – keskeny nyomtávolságú erdei vasút végállomására települt.

A nyersanyag befolyása állapítható meg a téglagyárak területi elhelyezkedésében is: a város legjelentősebb ilyen jellegű üzeimei – pl. Debreceni Gőztéglagyár Rt. (20), Hortobágy Téglagyár Rt. (21) – a település nyugati oldalán, agyagban gazdag területeken fekvettek.

2. Szabó Dezső, *A debreceni közúti vasút 100 éve, 1884–1984*, Debrecen, 1984, 13. old.

3. Szűcs Ernő id. mű. 19. old.

A MÁV Debreceni Járműjavító Üzem története 1898–1973, szerk.: Mikecz Ferenc, Debrecen, 1976. 15. old.

Hegedűs Jenő–Szikora János, *A Debreceni Dohánygyár története*, Debrecen, 1971. 10. old.

4. *A MÁV Debreceni Járműjavító Üzem története 1898–1973*, szerk.: Mikecz Ferenc, Debrecen, 1976. 15. old.

Az *agglomeratív tényező* hatása ismerhető fel egyrészt abban, hogy amikor a XX. század elején napirendre került a városi villanytelep megépítése, akkor a város tulajdonát képező légszeszgyártól (vagyis lényegében hasonló profillal üzemelő vállalat) délre fekvő területet jelölték ki számára (itt természetesen a vasút közelsége is szerepet játszott).

Másrészt amikor az 1930-as évek második felében Debrecenben sor került jelentősebb baromfifeldolgozó üzemek alapítására, a három vállalat közül kettőnek – a Hangya Termelő, Értékesítő és Fogyasztó Szövetkezetnek (22), illetve a Fortuna Árukereskedelmi Rt.-nak (23) – a feldolgozó üzemek a közvágóhídon működő hűtőházhoz igen közel települtek, mivel a polgármestertől ígéretet kaptak arra, hogy ott a szállításra váró baromfitermékeket lefagyaszthatják és korlátlan mennyiségben tárolhatják.⁵ Érdekességként lehet megemlíteni, hogy a harmadik vállalat – a Skót Magyar Kereskedelmi Rt. (24) – a város ellenkező oldalán helyezkedett el, és a telephelyről naponta szállították a hűtőházba az exportkész baromfit.

A *fogyasztói piac*, mint telepítő-tényező hatása elsősorban a sütőüzemek elhelyezkedését befolyásolta. A leginkább gépesített, több segédet foglalkoztató pékségek – mint Schneider János Nyíl utcai (25), Kürthy András Vár utcai (26), Heussel István Vörösmarty utcai (27) üzem⁶ – ugyanis a belvárosban helyezkedtek el, mivel itt a lakosság nagyobb vásárlóereje következtében a kenyér mellett lehetőség nyílt drágább termékek (pl. cukrászsütemények) értékesítésére is. Emellett megfigyelhető, hogy ezen pékségek – valószínűleg tudat alatt felosztva a belváros területét – egymástól bizonyos távolságra feküdtek, és így próbálták meg magukat megkínélni a konkurencia hatásától. Úgy vélem, egyáltalán nem meglepő az a tény, hogy a zsidó pászkasütők a zsidók által lakott nyugati városrészben helyezkedtek el.

Végül valamilyen módon a *természeti adottságok* is szerepet játszottak az üzemek telepítésében. Egyrészt a város morfológiai viszonyaira jellemző az északkelet–délnyugat irányú lejtés. Ennek megfelelően, amikor az 1910-es években végbement a város belső területeinek a csatormázása, a szennyvíztisztító telepet (28) a település délnyugati részén építették meg, hogy a városban keletkező szennyvíz könnyen el tudjon oda jutni.

Másrészt mivel a város uralkodó széliránya az északi–északkeleti, a város vezetősége igyekezett a környezetet leginkább szennyező ipari üzemek területi elhelyezkedését úgy befolyásolni, hogy az általuk kibocsátott szennyeződés a legkevésbé se zavarja a város lakosságának az életét.

Az 1931-ben kiadott építési szabályrendelet 322. paragrafusában a következő olvasható: „Az első övezetben (mely a történelmi belvárost foglalta magába) továbbá a II. övezetnek a következő részein: Vénkert, Libakert, Sesta-

5. Filep Tibor, *A debreceni Baromfifeldolgozó Vállalat története*, Debrecen, 1988. 10. old.

6. Györfi Lajos–Hovanyecz László–Szűcs Ernő, *A hajdú bihari állami sütőipar negyedszázada 1949–1974*, Debrecen, 1974. 20–21. old.

kert, Sétakert és a Csapókert közötti terület, a Széchenyi és a Postakert, gyár- vagy gyárjellegű, tűzveszélyes vagy egészségre káros hatással vagy nagy zajjal járó, a szomszédok nyugalma, biztonságát zavaró, a környezet kertváros jellegével összhangban nem álló iparterület céljaira szolgáló építkezés nem engedélyezhető”.⁷

Ezzel a témával foglalkozik a 323. paragrafus is: „Azok az egészségtelen, bűzös gyárak, illetve üzemek, amelyeknek ilyen minőségét a város polgármestere megállapítja, az üzem nagyságára és terjedelmére való tekintet nélkül a II. övezetnek a 322. paragrafusban fel nem sorolt részein és csak a legtávolabbi pontokon állíthatók fel, amennyiben a szabályzat követelményeinek megfelelően épülnek”.⁸

Ezen szabályrendelet fényében egyáltalán nem meglepő, hogy a levegőt leginkább szennyező Közvágóhíd és a bőrgyárak [a Veréb-féle bőrgyár (29), a Kiss testvérek bőrgyára (30) és a Piko József és fia bőrgyára (31)] úgy települtek, hogy bűzüket a szél ne a sűrűbben lakott területek (vagy legalább ne a jómódúbbak által lakott belvárosi részek) felé vigye. Emellett ebben az időszakban Debrecenben a tímárok csak a belváros délkeleti részén (a Teleki és Tímár utcákon) folytathatták tevékenységüket (1940-ben a városban dolgozó 52 tímár közül 37-nek itt volt a műhelye⁹), és abban, hogy a bőrgyárakat ezen városrész közelébe (a vasút túlsó oldalára) telepítették, valószínűleg szerepet játszott a bűzkibocsátás központosításának szándéka is.

A második világháború után kezdetben a legfontosabb feladat a romok eltakarítása és a termelés elindítása, majd az 1940-es évek végén az államosítások sikeres megvalósítása volt. Ezzel magyarázható, hogy Debrecenben nagyobb méretű ipari beruházások csak az 1950-es években mentek végbe (az ipari üzemek, raktárak 1950-es évek végi elhelyezkedését ábrázolja a 2. térkép, és erre utalnak az egyes gyárak utáni számok).

Ezek egy része nem okozott lényeges változást az ipar területi struktúrájában, mivel *a korábban is ilyen célra használt területekre korlátozódott*. Egyrészt egyes üzemekben a termelést korszerűsítő beruházásokat hajtottak végre [pl. a Kefegyár (1), illetve a vágóhíd fejlesztése, új hűtőház felépítése]. Másrészt az új ipari üzemeket gyakran olyan telkekre telepítették, melyeket korábban is az ipar használt.

Igen sok esetben a második világháború előtti és utáni ipar jellege között is megfigyelhető összefüggés (pl. a Baromfi-feldolgozó üzem (2), a Hangya Termelő, Értékesítő és Fogyasztó Rt., a Debreceni Gyógyszergyár (3), a Rex Gyógyszervegyészeti és Gyógyáru Kereskedelmi Rt., a Debreceni Cementipar Vállalat (4) pedig a Debreceni Működgyár Rt. egykori telephelyén jött létre). Emellett azonban az is előfordult, hogy a két ipar jellege között nem mutatható ki

7. *Debrecen szabad királyi város építési szabályrendelete*, Debrecen, 1931.

8. u.o.

9. *Debrecen címűára 1940*, Debreceni Kereskedő Társulat, 411–412. old.

kapcsolat. A Debreceni Ruhagyár (5) például a Vidoni Szalámigyár, az Orvosi Műszergyár (6) pedig a Vas- és Rézbútorgyár egykori telephelyén létesült.

Az új beruházások másik része a korábban más célra hasznosított területeken ment végbe. Ez a fejlesztés érintette a Vágóhid utca környékét, ahol – kihasználva a szabad földterületeket és az ipari vágány meglétét – megkezdődött egy raktárváros (7) kialakítása, a város délnyugati területeire pedig főleg szállásigényes vállalatok települtek.

A város iparának területi elhelyezkedésére azonban ebben az időszakban a legnagyobb hatást a két nagyüzem, a Hajdúsági Gyógyszergyár és az MGM Debreceni Gyáregységének létesítése gyakorolta. Az 1950-es évek elején az önállóságra törekvés jegyében a kormányzat célul tűzte ki a penicillin-gyártás magyarországi megteremtését. Ebben az időben azonban senki sem értett a tervezett gyártáshoz, és így a penicillingyárat az egyetemi városba kellett telepíteni, ahol rendelkezésre állt a szükséges szellemi háttér. Emellett még fontos telepítőtényezőt jelentett a bakteorológilag megfelelő víz és a liszta levegő megléte is. Ezen szempontoknak megfelelően az üzemet először Szegedre tervezték, és csak később – külpolitikai megfontolások miatt – döntöttek Debrecen mellett.¹⁰

A konkrét telephely kijelölése során a korábban említett tényezők játszottak szerepet, és így esett a választás Debrecen északi részére (8). Itt a Nagyerdő biztosította a szükséges liszta levegőt, az Orvostudományi Egyetem (9) közelsége megteremtette az ottani szellemi kapacitás kihasználásának a lehetőségét, az új gyár hőigényét pedig kezdetben az Orvostudományi Egyetem gőzkazánjának a szabad kapacitása fedezte.¹¹

Az 1950-es évek másik nagy helyi beruházása az MGM Debreceni Gyáregysége építésének az elkezdése volt. Az új üzem számára a városi tanács két területet ajánlott fel: a hajdúböszörményi 35. számú főútvonal és a füzesabonyi vasútvonal által határolt városrészt, illetve a nyíregyházi vasútvonal mellett a Köztetetővel szemben fekvő szabad területet (10). A kormányzat végül a második változat adottságait ítélte kedvezőbbnek: a terület fontos közlekedési utak közelében a városból könnyen elérhető helyen feküdt, és itt az alapozási munkálatokhoz szükséges talajviszonyok is kedvezőek voltak.¹² Az építési munkálatok azonban igen lassan folytak és így a gyár 1952 végén a Nyugati és Széchenyi utca által határolt egykori haszurlaktanya területén kezdte meg működését. (11)

Összességében a város ipari üzemeinek az 1950-es évek végéig lezajló területi fejlődését vizsgálva azt lehet megállapítani, hogy a legtöbb esetben az *egyedi telepítés elve érvényesült*. Rendszerint az adott telephely egyik vagy másik előnyét hangsúlyozták (elsősorban a szállítási lehetőség vonzó hatása volt igen fontos), de teljes összefüggésben még a felszabadulás után sem vizsgálták meg az

10. Nagy Katalin, *A növekedés útja: a Biogal Gyógyszergyár fejlődése*, Budapest, 1986. 9. old.

11. *10 éves a BIOGAL Gyógyszergyár*, Debrecen, 1962. 11. old.

12. *Az MGM története*, szerk.: Gyarmati József, Seflek István Debrecen, 1977. 39–40. old.

üzemek elhelyezkedését, nem törekedtek arra, hogy a gyárak, raktárak koncentrált telepítésével csökkentsek a beruházási költségeket.

Így például a délkeleti városrészben fekvő ipari üzemek vízellátása több forrásból történt: az erőmű és a gázművek a városi csőhálózathoz kapták a vizet, a hűtőház, a vágóhíd és a baromfi-feldolgozó pedig saját telephelyén létesített kutakból fedezte igényét. Ezen vízkivételek azonban annyira megterheltek a város alatt fekvő készleteket, hogy az 1950-es években készített tervek az itt létesítendő új ipari üzemek vízellátását már csak a Keleti-főcsatornából vélték megoldhatónak.¹³

A koncepcionális tervek hiánya következtében – az iparterületek elhelyezkedését elemezve – az 1950-es évek végén nagyfokú *szétszórtságot* lehet megállapítani (2. térkép). A városnak ebben az időszakban csak egyetlen nagy összefüggő ipari övezete volt – a délkeleti iparterület –, mely elsősorban élelmiszeripari üzemek számára nyújtott telephelyet.

Igen sok üzem helyezkedett el a történelmi belvárosban, melyek között a lakosság mindennapi igényeit kielégítő sütődék és ktsz-ek mellett jelentősebb gyárak is találhatóak voltak [pl. Ruhagyár, Debreceni Textilművek (12), Debreceni Kötszövő Vállalat (13)], míg a többi gyár- és raktárépület a történelmi belvárost gyűrű alakban ölelte körül. Ezen két csoport területi elhelyezkedése azonban azzal a problémával járt, hogy gyakran lakóépületek közé ékelődve feküdtek, és így egyrészt hővitésükre alig nyílt lehetőség, másrészt a környezetükben élő lakosságot zavarták.

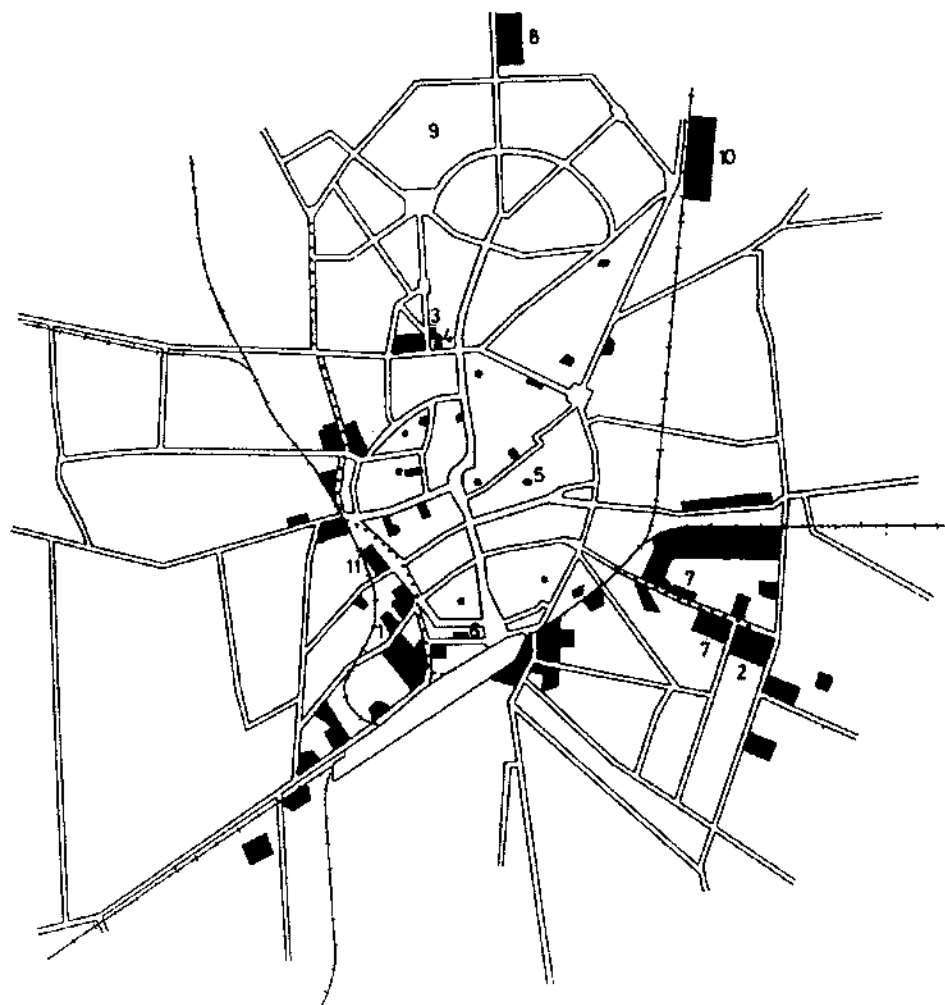
Az 1950-es évek végén, 1960-as évek elején tehát a város vezetőségének *több problémával is meg kellett küzdenie*. Egyrészt igen sok gyár esetében merült fel a kitelepítés gondolata (pl. Orvosi Műszergyár, Debreceni Gyógyszergyár, ÉM Betonelemgyár, Hajdúsági Bőr- és Cipőgyár Böszörményi úti telepe), és ezek számára megfelelő telephelyet kellett biztosítani. Másrészt a vidék iparosításának szellemében a III. és IV. ötéves terv keretében számos nehéz- és építőipari vállalat (pl. Házgyár, Vegyipari Gépgyár, Műanyagfeldolgozó Vállalat, Üvegcső- és Ampullagyár)¹⁴ debreceni alapítása vetődött fel, és így az 1960-as évek elején ezek megfelelő elhelyezéséről is gondoskodni kellett.


Ilyen célokra azonban az *északi iparterületet* egyáltalán nem lehetett igénybe venni. A Hajdúsági Gyógyszergyár mellé tervezték ugyanis kitelepíteni a Debreceni Gyógyszergyár lakott területek között fekvő telephelyét, de a Nagyerdő további csökkentése már nem volt megengedhető. Az MGM esetében lehetetlenné tette más jellegű ipar létesítését az a tény, hogy a füst, a korom, a por és egyéb szennyeződési okok miatt más típusú üzemet nem űrt meg a környéken. Emellett a terület további közművesítése is nagy akadályokba ütközött, a közúti


13. *Debrecen déli iparterület rendezési terve* (ÉM Városépítési Tervező Vállalat, Budapest, 1955.) Szakvélemény Debrecen déli iparterület vízellátásáról, 2. oлд.

14. *Szakvélemény Debrecen megyei jogú város III. ötéves tervi iparterületépítésére*, 1964. március. HBml. XXIII. 102/d 15. doboz.

2. térkép:
Ipartelepek az 1960-as évek elején



 Ipartelepek

 Iparvágányok

forgalom további bővítését pedig a gyárból kivezető útnak a Budapest–Nyíregyháza vasútvonallal történő szintbeli kereszteződése gátolta.

A tervek az iparterlepek elhelyezésére három területet jelöltek ki. A könnyű- és élelmiszeripari üzemek (kenyérgyár, malom, konzervgyár) és a raktárak elhelyezésére a már hasonló profillal rendelkező *délkeleti iparterületet*¹⁵ találták a legalkalmasabbnak. A szállítási lehetőségek könnyítése érdekében tervbe vették a területet délről feltáró iparvágány megépítését, az üzemek térbeli fejlődésének biztosítása céljából pedig az egész Homokkert területén építési tilalmat léptettek életbe.

A kitelepítésre ítélt üzemek elhelyezésére az újonnan létesített *Köntöskert–Csigekert könnyűipari körzetet* jelölték ki. A döntés háttérében elsősorban két tényező állt: a város ezen területe alacsony népsűrűségű, ritkás beépítettségű volt, és így kevés házat kellett kisajátítani. Az iparterület adottságai a munkaerő-ellátás szempontjából is kedvezőek voltak:¹⁶ várható volt, hogy az itt dolgozók jelentős része a közelben felépítendő Vénkerti- és Újkerti lakótelepeken fog letelepedni, illetve mivel a városrész jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezett, könnyen megoldható volt a nagyobb távolságban élő alkalmazottak közlekedése is.

A Debrecenbe tervezett nagyobb helyigényű gyárak megfelelő elhelyezése érdekében a várostól nyugatra egy új ipari zónát – az ún. *nyugati iparterületet* – jelölték ki. A terület kiválasztását több okra is vissza lehet vezetni.¹⁷ A *természeti adottságok* itt igen kedvezőek voltak: a talajvízszint mélyen feküdt, a talaj alapozásra kiválóan alkalmas volt, a térszint észak–déli lejtése következtében pedig könnyen meg lehetett oldani a keletkező szennyvíz elvezetését a város déli részén már kiépített főgyűjtőcsatornáig és szennyvíztelepig.

A terület korábban elsősorban mezőgazdasági hasznosítás alatt állt és így a beruházáshoz kevés létesítményt kellett elbontani. Emellett nyugat felé nyitott volt, és így az ipari zóna távlati továbbfejlesztése előtt nem voltak akadályok. Ez a városrész igen közel fekszik a Keleti-főcsatornához, közelében helyezkedik el az I. számú vízműtelep és így a telepítendő üzemek vízigénye itt tűnt a legkönnyebben megoldhatónak.

Közlekedési szempontból is kedvezőek voltak az adottságok: mivel ez a terület feküdt a zsúfolt debreceni vonalak közül a legkevésbé terhelt mellett, a vasúti kiszolgálás itt jelentette a legkisebb feszültséget; a közúti szállítást pedig a 33. számú fűzesabonyi úton, illetve a Kishegyesi úton ideálisan meg lehetett oldani.

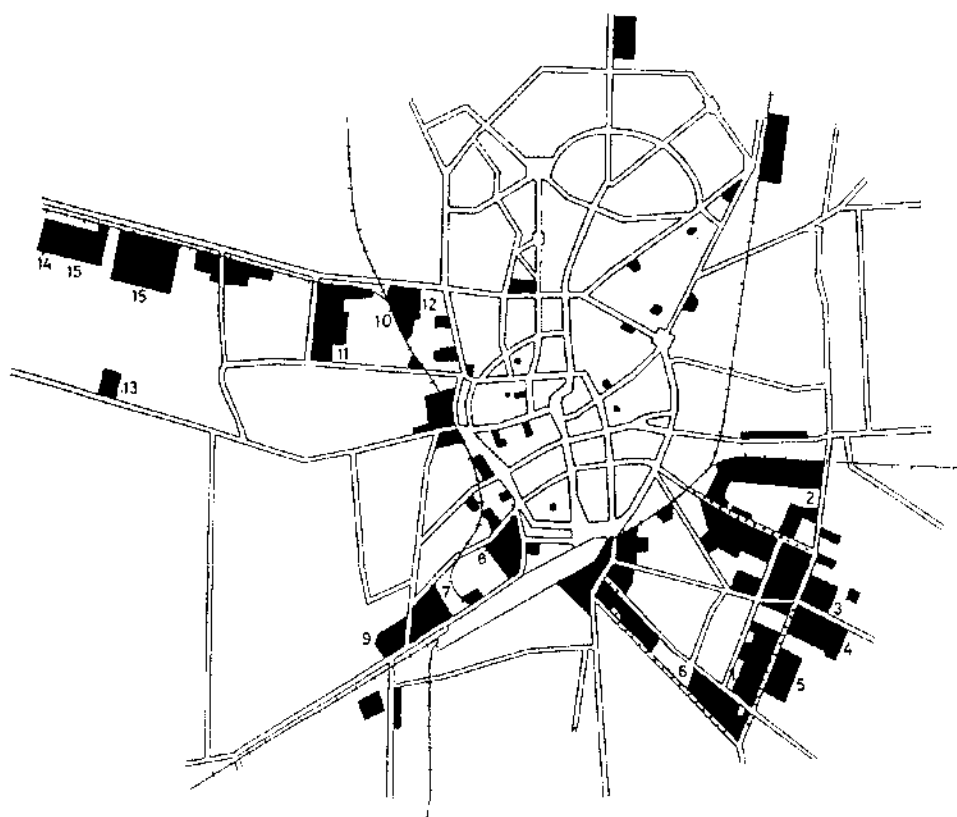
Kedvező volt a terület fekvése a *munkaerő* szempontjából is, mivel lehetőség nyílt arra, hogy a Debrecentől keletre és északnyugatra elhelyezkedő településekről (Hajdúnánás, Balmazújváros, Hajdúböszörmény) ingázó dolgozók a belváros érintése nélkül eljussanak munkahelyeikre.


15. *Debrecen városrendezési távlati terveinek irányelvei* (A Debrecen Megyei Jogú Városi Tanácsa 1965. március 11. rendes ülésének 18/1965. sz. határozata/6. old.


16. *Város és városfejlesztés, Debrecen távlati fejlesztési terve*, Debrecen, 1962. 40. old.

17. *Debrecen Nyugati iparterület mélyépítési létesítményei, beruházási program*, Budapest, 1965.

3. térkép: Ipartelepek az 1990-ben



 Ipartelepek

 Iparvágányok

A város ezen részén történő iparfejlesztést támogatta az a tény is, hogy az új ipari terület egyik legmarkánsabb üzeme a Házgyár volt, és mivel az 1970-es években Debrecenben a paneles technológiával felépülő lakótelepeket a város nyugati részére (Vénkert, Újken, Tócoskert) tervezték, a fogyasztópiac közelsége a szállítási költségek csökkenését tette lehetővé.

Az iparterületek 1960-as évek második fele és 1990 közötti területi fejlődése nagyjából követte az 1960-as évek elején megalkotott tervek (3. térkép). Összevonták a Debreceni és a Hajdúsági Gyógyszergyárat és az előbbi lakóterületeken fekvő, tovább nem bővíthető üzemét az 1950-es évek elején létrehozott – és a szükséges fejlesztések következtében már felesleges gőz-, áram- és vízkapacitással rendelkező – penicillingerőmű nagyerdei telephelyére helyezték át, egy központba koncentrálni a debreceni gyógyszergyártást (sajnos ez azzal a következménnyel is járt, hogy az uralkodó északkeleti szélirány miatt a gyár által kibocsátott kellemetlen szag néha még ma is beborítja a város északi területeit). Az 1960-as évek közepére elkészült az MGM Szabadság úti telepe és lassan az egész üzem odatelepült, átadva a Nyugati utcai telephelyet a Budapesti Finomkötőtárnygyár debreceni részlegének.

A Konzervgyár (1), a Tisza Cipőgyár (2), a különböző vállalatok raktárainak [pl. Élelmiszer és Vegyiáru Nagykereskedelmi Vállalat (3), Agroker (4), Eger–Gyöngyösvidéki Pincegazdaság (5)] és a Merkur telephelyének (6) megépítésével telítődött a délkeleti iparterület, és létrejött a terület ellátását szolgáló új iparvágány is. A délnyugati iparterület főbb új üzemeit a Mezőgép Vállalat (7), a 6. sz. Volán (8) és az Autójavító Szövetkezet (9) telephelyei képezték. Kiépült a Köntöskert–Csigekert könnyűipari körzet és többek között ide települt a Medicor Művek (10), a BHG Híradástechnikai Vállalat (11) és a Tanért Gyáregysége (12), míg az új nyugati iparterületen a Hungária Műanyagfeldolgozó Vállalat (13), az AFIT XIII. sz. Autójavító Vállalat (14) és a HÁÉV Házgyár és Betongyár (15) kapott elhelyezést (az utóbbi három vállalat esetében az új telephely segítségével lehetőség nyílt a városban elszórtan működő – környezetüket is zavaró – kisebb üzemegységek felszámolására).

A debreceni ipar területi fejlődését vizsgálva azt lehet megállapítani, hogy az elmúlt ötven évben egy kifelé irányuló mozgás ment végbe. Szemben az 1930-as évek végi helyzettel, amikor az ipari üzemek jelentős része még a történelmi belváros közelében helyezkedett el, a második világháború után, és különösen az 1960-as évek közepétől kezdve az új gyárakat a város peremi területeire telepítették, és egyúttal igyekeztek megteremtteni a működésükhöz szükséges alapvető infrastruktúrát (pl. ipari vágány, vízellátás).

Ezen fejlődési folyamat eredményeként egy olyan ipari térbeli szerkezet jött létre, mely a telepítőtényezők szempontjából a legtöbb üzem esetében lehetővé tette azok zavartalan működését. Sajnos ugyanez nem mondható el a gyárak egy részének termelékenységéről, és ez vezetett oda, hogy ezeket az 1990-es évek elején be kellett zárni. Úgy vélem azonban, hogy a beépített jelentős fizikai tőke és kedvező földrajzi adottságaik miatt vétek lenne ezeket más célra hasznosítani.