

Az utolsó egyvágányú villamosvonal megszűnése után már csak a kétvágányú 1-es villamosvonal maradt meg. Az új 2-es villamos pedig 2014. február 26-án indult meg a Nagyállomás és a Doberdó utca között.

Megszűnt villamosvonalak			Autóbusz-vonalak		
Dátum	Viszonylatszám	Útvonal	Dátum	Viszonylatszám	Útvonal
1970.03.31	3	Nagyerdő - Pallagpuszta	1970.04.01	13	Bajcsy-Zsilinszky utca - Pallag
	7	Nagyerdő - Tüdőszanatórium		10	MÁV Állomás - Szanatórium
12				Erzsébet utca 7. - BIOGAL Gyógyszergyár	
13A				Klinikák - BIOGAL Gyógyszergyár	
15				Bajcsy-Zsilinszky utca - BIOGAL Gyógyszergyár	
16	Bocskai tér - BIOGAL Gyógyszergyár				
1971.05.31	6	Csapó utca - Köztemető	1971.06.01	24	Rózsa utca - Köztemető főkapu
				24A	Rózsa utca - Gördülőcsapágy Művek
1973.09.29	5	Hatvan utca - Nyulas	1973.09.30	28	Hatvan utca - Doberdó utca
1975.06.23	4	Béke útja - Vágóhíd (Diószegi út)	1975.06.23-06.30	4. villamospótló	Béke útja - Diószegi út
			1975.07.01	30	Béke útja - Diószegi út

9. táblázat Debreceni megszűnt villamosvonalak és helyébe lépő autóbuszvonalak <sup>174</sup>

#### 4. 6. A Zsuzsi-vonat „Trianonja” <sup>175</sup>

Debrecenben nem csak villamosvonalakat, illetve vasútvonalakat szüntették meg – főleg a nagykeréket és a létavértesit –, hanem az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció áldozata lett, Magyarország legöregebb keskenynyomtávú vasútja, a mindenki által kedvelt debreceni Zsuzsi-vonat is, amely a debreceni falóger és Nyírmártonfalva között 1882. július 12-én indult először, és eleinte csak fát és teherárut – állatot illetve takarmányt –, szállított a város környéki Erdőspusztákról. <sup>176</sup> A vasútvonalon azonban 1925-től már személyszállítást is végeztek, a

<sup>174</sup> Lásd bővebben: BALOGH LÁSZLÓ – GARA KÁLMÁN – VÉGH DEZSŐ 2011. Megjegyzés: Saját szerkesztés

<sup>175</sup> Megjegyzés: A címet a Hajdú-Bihar Megyei Napló 2000. IX. 2-i számából „kölcsonöztem”

<sup>176</sup> Megjegyzés: A vasutat faszállításra építették

vonat pedig nem csak a városból kirándulókat, hanem a Debrecen környéki falvak és tanyák lakosságát is beszállította a városba, ami 1924-ben Gútig, 1946-ban Nyírlugosig, 1950. november 19-étől pedig már Nyírbéltekig közlekedett.



10. térkép A Zsuzsi-vasút teljes hosszban való ábrázolása egy térképen <sup>177</sup>

A Debreceni Gazdasági Vasút <sup>178</sup> 1950. augusztus 20-ától vasárnaponként az úttörők kezében volt, így ez lett Magyarország második úttörővasútja. A vágány 950 mm-es nyomtávját – amelyet csak ezen a vasútvonalon használtak –, 1961-ben átépítették a MÁV szabványú 760 mm-re. „A vasút számos tanyát és falvat érintett, a vonatokon rengeteg piacozó utas és munkába, iskolába járó utazott.” <sup>179</sup>

Ez a kapcsolat az 1970-es évek végén ért véget. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a Debreceni Gazdasági Vasutat a megszűnés kategóriába sorolta annak ellenére, hogy nagy forgalma volt. Az 1970-es évek közepén a megszűnésre ítélt Zsuzsi-vasúton összesen egy egyszeri egy napig tartó utasszámlálás történt, <sup>180</sup> amit a tanyasi utazóközönség nem értett,

<sup>177</sup> [https://geocaching.hu/cacheimages/2007-04/849\\_20070412\\_004009.jpg](https://geocaching.hu/cacheimages/2007-04/849_20070412_004009.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>178</sup> Megjegyzés: Az elnevezés 1930 és 1977 között élt

<sup>179</sup> <http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. II. 17.

<sup>180</sup> TAAR FERENC 1999: 148. Megjegyzés: Az utasszámlálás általában egy hétig tartott

sőt félreértelmezték így nem sejtették, hogy az utasszámlálással csak felmérték a vicinális kapacitását és ez alapján döntöttek a megszűnés és a megtartás között. Ahogy a 2. 2 fejezetben már említettem a gazdaságilag és társadalmilag alacsony forgalmú vasútvonalakat legtöbbször társadalmi – a vasútvonal mentén élő lakosság –, vélemény nélkül számolták fel, de sokszor tapasztalanul – nem ismerve a helyi igényeket –, csak bejelölték a megszüntetendő vasútvonalakat. Legtöbbször azonban az állam vagy a KPM számára gazdaságtalannak ítélt vasútvonalat a helyi lakosság hasznosnak ítélte meg.

A Zsuzsi-vasút „kivégzését” 1977. augusztus 31-ére tűzték ki. A vasút mentén élő lakosságot nem értesítettek a vonal megszűnéséről, így nem készültek fel a változásra. Az utolsónak indított Debrecentől Nyírbéltekig közlekedő vonaton több helyi lakos lehajtott fejjel búcsúzott: az asszonyok sírtak-zokogtak, a férfiak levették a kalapjukat a megkoszorúzott szerelvény előtt. A mozdonyvezető búcsúzóul hangos kürtszóval köszönt el a tájtól. Nyírbéltekhez érve utoljára szállt le a tanyasi utazóközönség, majd a szerelvény tehervonatként indult vissza Debrecen-Fatelep felé.



13. kép A megkoszorúzott Zsuzsi-vonat <sup>181</sup>

<sup>181</sup> TAAR FERENC 1999: 220.

Az utolsó napról Taar Ferenc író – később a Csokonai Színház igazgatója – dokumentumjátékot készített *Zsuzsi nélkül* címmel,<sup>182</sup> amelyet 1979-ben mutatott be a Rádiószínház.<sup>183</sup> Műve országos visszhangot váltott ki, minthogy az akkori párthatalom csak úgy simán megszüntetett egy létfonosságú vasútvonalat. A *Zsuzsi nélkül* elismert dokumentum hangjáték lett: a Rádió elnöke nívódíjjal jutalmazta az író, aki ezért 1980-ban a kritikusok díját, majd 1981-ben a Nyugat-Berlini Prix Futura hangjáték-fesztiválon annak kitüntető oklevelét is átvehette. Hangjátékát a római és a varsói rádióban is lejátszották, a Magyar Rádió a hazai és a nemzetközi sikernek köszönhetően pedig tízszer is leadta műsoridőben.<sup>184</sup>

A mű szerzője az 1999-ben megjelent *Bomló világ* című könyvében részletességében megírta, ami elhangzott a hangjátékban és a megszűnés utáni következményeket is. A bezárás után napokkal később felszedték a 17 km-en túli síneket és lebontották a hármashegyialjai vasúti őrházat is félve attól, hogy visszatér a kisvonat, pedig a szabályzat szerint csak a megszűnés után egy évvel lehetett volna összeszedni a síneket.<sup>185</sup>

Taar Ferenc nem hivatalos értesítésből tudta meg, hogy a minisztériumban hazudtak a Zsuzsi-vasút ráfizetéses működéséről a létező szocialista pártállam és a vidék átalakítása jegyében, előre meg volt írva, hogy a vasútvonalnak meg kell szűnnie. Nem titkolt szándéka volt a pártvezetésnek az, hogy a kisvonat felszámolásával a tanyavilágot megszüntesse, s így a „téveszesítést” támogassa. Emellett az is húzódtott a háttérben, hogy a guthi erdőt védetté nyilvánítják, mivel a pártvadászokat zavarta a kisvasút zakatolása és dudálása.

*„Kevés műúton kevés autóbusz, azokon zsúfoltság, és több kilométeres gyaloglás jellemezte a későbbiekben a tanyákon lakók helyzetét. Egyik pillanatról a másikra került távol tőlük az orvosi rendelő, a posta, az iskola és a vegyesbolt. Sok tanyai családi gazdaság ment tönkre, ez pedig az emberi sorsokat is kedvezőtlenül befolyásolta. Aki nem költözött be a nagyvárosba, az a tsz-ben és a tanyaközpontban található munkát.”*<sup>186</sup> A tanyasi lakosoknak megígérte a párt, hogy a kisvasút mentén kövesutat építenek és autóbusz-közlekedést indítanak, ahol akár „*batyuzni*” – nagy csomagokkal utazni – is lehet, mindez azonban sem az

<sup>182</sup> Megjegyzés: Ennek részletét hallgasd [https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw&list=HL1371466991&feature=mh\\_lolz](https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw&list=HL1371466991&feature=mh_lolz) Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>183</sup> TAAR FERENC 1999: 146.

<sup>184</sup> TAAR FERENC 1999: 147.

<sup>185</sup> TAAR FERENC 1999: 148. Megjegyzés: Ugyanez volt a helyzet a debreceni 6-os és 4-es vonalon, a megszűnés után egyből felszedték a síneket...

<sup>186</sup> MOLNÁR MIHÁLY – HOVÁNYI PÉTER 2014. <http://iho.hu/hir/amit-az-uttoroparlament-mentett-meg-az-enyeszettol-141123> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. X. 3.

1970-es években, sem 1999-ben nem készült el,<sup>187</sup> sőt Nyírbéltek és Debrecen, valamint Debrecen és Hármashegyfalja között közvetlenül egy autópálya sem épült. Az állomásokat ugyan a MÁV nem bontotta le, hanem a debreceni tanácsnak adta át, az iratanyagok egy részét pedig irattárba és szolgálati helyekre vitték, a többit viszont leselejtezték. A szabadságtelepi piacot megszüntették, így ott többet szintúgy nem tudtak árusítani.



**14. kép** Özvegy Molnár Sándorné siratja a Zsuzsi-vonatot utolsó útján<sup>188</sup>

Sok mozdonyt elcseréltek, illetve eladták más kisvasutaknak, több személyvagont viszont meghagytak. A megyei úttörőparlament pedig jelentkezett, hogy hasznosítaná a gyermekek számára a megmaradt vasútvonalat és a gördülőállományt. A szerelvényeket és a jár-

---

<sup>187</sup> TAAR FERENC 1999: 149.

<sup>188</sup> TAAR FERENC 1999: 221.

műveket lefestették, új épületeket emeltek fel – köztük a fából készült Debrecen-Fatelep állomást és a Hármashegyajjai végállomást. A régi állomást az Április 4-e úti felüljáró építése miatt azonban lebontották, csak a régi fűtőház maradt meg emlékül. Pullai Árpád közlekedési- és postaügyi miniszter 1978. május 1-jén viszont ünnepélyesen átadta a Debreceni Úttörővasutat.



40. kép A Debreceni Úttörővasút<sup>189</sup>

Az Úttörővasút 1990-től *DKV Erdei Vasút*-ként üzemelt tovább, 1995-ben az üzemeltető pénzügyi problémák miatt azonban a forgalmat szüneteltette. Ezután a Debreceni Közgyűlés a megmaradt vonal felszámolása mellett döntött. Ekkor alakult meg a Zsuzsi Erdei Kisvasútert Baráti Kör és „ZSUZSI” Erdei Kisvasútert Alapítvány, amelyek a Zsuzsi Erdei Vasút Kht.-t létrehozva 1996. július 13-a óta *Zsuzsi Erdei Vasút (ZsEV)* néven üzemeltették tovább a vonalat. Sajnos a pénzügyi nehézségek azóta kísérik a kisvasút életét, bár 2006-ban a 394.023-as gőzmozdonyt ezen a vonalon helyezték állományba.

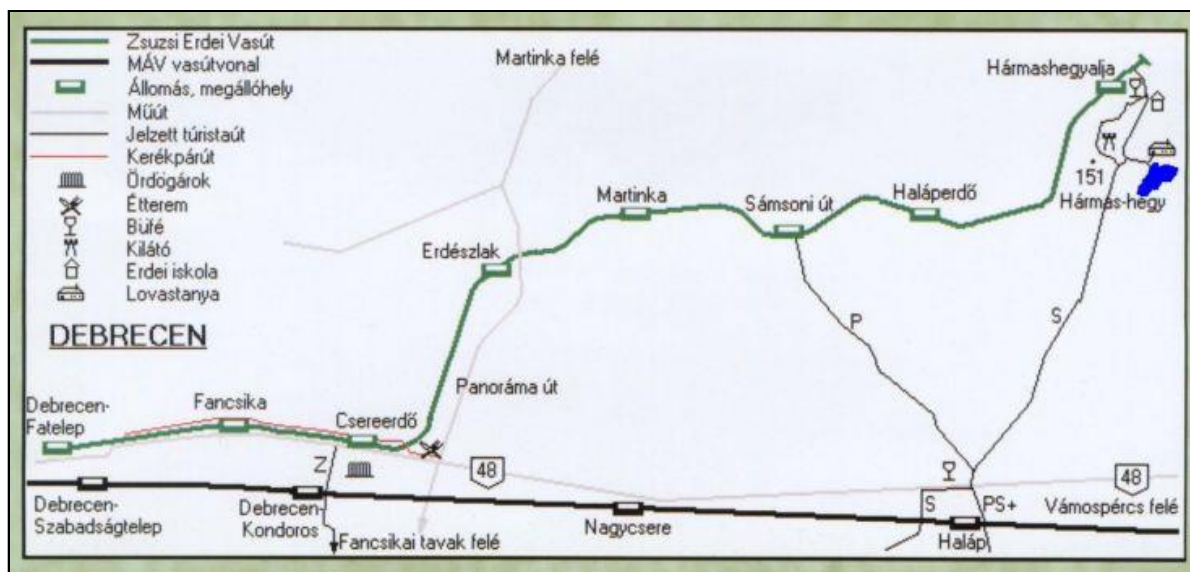
A Kht. 2008-ban a DKV leányvállalata lett, ami névváltozás után nonprofit Kft.-vé változott.<sup>190</sup> Később 2012. július 21-én pedig új állomást avattak Hármashegyajján – Természet Háza –, amelyben csillagvizsgáló és előadóterem is van.<sup>191</sup> A 17 km-es pályát azóta

<sup>189</sup> PAJTÁS ÚJSÁG 1978. V. 25: 16-17.

<sup>190</sup> <http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

<sup>191</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=xscUxzZhW6Q> Az oldal utolsó megtekintése: 2020. III. 17.

folyamatosan újítják, a Zsuzsi Erdei Vasút és létesítményei, ingatlanjai a nemzeti kulturális örökség miniszterének 25/2005.(IX.16.) NKÖM rendelete értelmében ugyanakkor végleges országos műemléki védetség alá kerültek, 2017-ben pedig a 102/2017 számon a Debreceni Értéktár részévé vált.



11. térkép A Zsuzsi Erdei Vasút térképe <sup>192</sup>

<sup>192</sup> [http://zsuzsivasut.hu/images/userfiles/images/terkep%20\(2\)\\_734x348.jpg](http://zsuzsivasut.hu/images/userfiles/images/terkep%20(2)_734x348.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.