

1. Bevezetés

A modern tömegközlekedés kialakulását Debrecenben a vasút megjelenésétől számítjuk. A Szolnok–Debrecen vasútvonalat 1857. november 25-én adták át az utazóközönségnek, amely az 1856-ban megalakult Tiszavidéki Vasúttársaság tulajdonában volt. A meghosszabbított vonalszakaszt Nyíregyházán át Miskolcig 1859. május 24-én nyitották meg. A Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza vasútvonal 1880-ig volt a Tiszavidéki Vasúttársaság tulajdonában, amely Baross Gábor közlekedéspolitikájának köszönhetően beleolvadt a Magyar Királyi Államvasutakba (MÁV). A vasútvonalat az idők folyamán később kétvágányosították és villamosították.¹ A Debrecen–(Nyírábrány)–Nagykároly vasútvonalat 1871. június 5-én adták át, amelyet az 1868-ban megalakult Magyar Északkeleti Vasúttársaság épített. A társaságot 1890-ben beleolvasztották a Magyar Királyi Államvasutakba.² Az 1880. évi XXXI. törvénycikk és az 1888. évi IV. törvénycikk alapján, Magyarországon megkezdődött a helyi érdekű vasutak építése, amelyek ezután rohamosan létesültek. Debrecenben hat HÉV vonal üzemelt, ebből kettő volt az, amelyet nem az államvasút, hanem a magántulajdonú vasút épített meg. A Magyar Királyi Államvasutak által épített és üzemeltetett HÉV-vonalak a következők voltak:

- Debrecen–Hajdúnánási HÉV (1884. október 5. – a későbbi 109-es vasútvonal)³,
- Debrecen–Füzesabony–Ohat–Polgári HÉV (1891. augusztus 5. – a mai 108-as vasútvonal)⁴,
- Debrecen–Nagyvárad HÉV⁵ (jogelődje Debrecen–Derecske–Nagylétai HÉV 1894. december 8. – 1911. január 28., Debrecen–Nagyvárad HÉV 1911. január 28-tól a derecskei vonalágazásából – a mai 106-os vonal),

¹ Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

² Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

³ 1886. december 12-ig meghosszabbítják Büdszentmihályig (a mai Tiszavasvári település), majd az 1940-es években egyesítik a Tiszapolgár - Nyíregyháza Helyi érdekű Vasút 1897. július 16-án által átadott Tiszalök-Büdszentmihályi vasútvonallal. - Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

⁴ A tiszalöki és a füzesabonyi vasútvonal debreceni szakaszát 1991. június 1-től a kihelyezett új vasútvonalra terelik, továbbá ezen vonalon felépítették a Tócsóvölgy vasútállomást, így megszüntették a Debrecen-Vásártér (régébbi nevén Kisállomás) vasútállomást. - Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

⁵ Debrecen-Derecske-Nagylétai HÉV-ként megépült a Debrecen-Sáránd-Derecske és a Debrecen-Sáránd-Nagyléta vonal, mindkét vasútvonallal Nagyváradot és Székelyhidat akarták összekötni. 1911. január 28-án megépült a Derecske-Nagykerek-Biharpüspöki-Nagyvárad vasútvonal. A derecskei vonal Debrecen-Nagyvárad HÉV-ként közlekedett, míg a nagylétaiból lett a Debrecen-Nagylétai HÉV. A nagyvárad HÉV 1920 és 1940 között Nagykerekiig, majd 1940 és 1947 között újból Nagyváradig közlekedett, mivel a trianoni békeszerződés

- Debrecen–Nagylétfai HÉV (1911. január 28-tól – a mai 107-es vonal, 2009. december 13-án megszüntették).⁶

Debrecenben magánvállalkozói helyiérdekű vasútvonalként épült meg az 1906. július 29-én elindított Debrecen-Hajdúsámsoni Helyiérdekű Vasút (DHSV), majd az 1911. július 29-én meghosszabbított Debrecen-Nyírbátori Helyiérdekű Vasút (DNyBV), amelynek létrehozása még 1897-ben három magánember ötlete volt, azonban ezt 1905-ig nem tudták megvalósítani.⁷

A helyiérdekű vasutat a Magyar Vasúti Forgalmi Részvénytársaság (MVF Rt.) építette meg közösen a Debreceni Helyi Vasúttal (DHV Rt.). A DHSV külön vonalon a mai Raktár utca – Salétrom utca – Segner tér – Pesti utca - Nyugati utca – Böszörményi út – Füredi út –István malom (Füredi út) – Simonyi út – Nagyerdő állomás - Pallagi út útvonalon közlekedett Pallag és Hajdúsámson felé. A DNyBV debreceni vonalvezetése 1911. július 3-ra módosult a mai Böszörményi út – Békessy Béla utca – DEAC sporttelep – Élettudományi Központ – Klinikák – Pallagi út nyomvonalára, majd az egyetemi építkezések miatt 1918. január 1-vel elterelték a Békessy Béla utca – Móricz Zsigmond út – Szanatórium – Pallagi út vonalra.⁸ Az 1950. január 1-én államosított helyiérdekű vasútvonalat 1950. július 1-én megszüntették és a vasútvonal a MÁV kezelésébe került. Ugyanebben a hónapban az MVF és a DHV pályafutása is véget ért: 1950. július 15-én államosították a DHV-t és megszületett a Debreceni Villamosvasút Községi Vállalat,⁹ 1950. július 17-én a MÁVAUT átvette az MVF helyi és helyközi autóbusz-járatait.¹⁰ A MÁV a vasút forgalmától mentesíteni akarta Debrecen belterületét, ezért a nyíregyházi vonalból Apafánál történő kiágazással 6 kilométeres új vasútvonallal kötötte be a nyírbátori vasútvonalat, mely Dombostanyánál csatlakozott a meglévő vasúti pályához. Az új szakaszt 1951. február 25-én adták át, ekkor vált Apafa állomás elágazó állomássá, így a 110-es vasútvonal már a Debrecen–Apafa–Nyírbátor– Mátészalka vasútvonalként üzemel.¹¹

elválasztotta a vonalat. Az 1947-es párizsi békeszerződés után véglegesen Nagykerekiig közlekednek. - Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

⁶ 2009. december 13-án szűnt meg a Debrecen-Sáránd-Létavértes vasútvonal. - Száz éves utazás a 106-os vasútvonalon: <https://www.youtube.com/watch?v=vmHOEJ2lytc>

⁷ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1897. május 14; 1902. május 16; 1903. május 27, 1904. május 25

⁸ Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

⁹ BALOGH-GARA-VÉGH 2011: 86.

¹⁰ BALOGH 2019: 35.

¹¹ Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

közlekedési eszközei voltak e vidékek lakóinak.”¹² Ezek a gazdasági és erdei vasutak a századfordulón mezőgazdasági nagybirtokok, uradalmi erdőgazdaságok, bányák kiszolgálására épültek meg. Kezdetben lóvontatással, majd később gőz- és dízelvontatással üzemeltették ezeket a kivasutakat, több mint nyolcezer kilométer hosszan. Annyira népszerűek lettek, hogy később néhány vasútvonalon beindították a személyszállítást is.¹³ Ilyen keskeny nyomtávú vasút volt a Zsuzsi-kisvasút is.

1.1. Kisvasút a Guthi-erdőbe (1882-1923)

A századforduló előtt Debrecen város tulajdonában volt a Nagyerdő és a Guthi-erdő. A városi erdőgazdálkodásnak az volt a célja, hogy a Guthi-erdőben évente kivágott 35 ezer köbméter fát a városba szállítsák. Mivel a lóvontatású szekérrel nehezebb volt a kiszállítás, így szükséges volt egy ipari vasút kiépítése, amely könnyebben és gyorsabban bevitte a fát Debrecenbe.¹⁴ Az első terveket a Magyar Északkeleti Vasúttársaság készítette, mégpedig úgy, hogy egy normál nyomtávú vasútvonal kapcsolódott halápi vagy vámospércsi kiágazással a Guthi-erdőhöz, azonban ez az elképzelés pénzhiány miatt nem valósult meg. Ennek következtében Simonffy Imre, Debrecen polgármestere pályázatot hirdetett egy gazdasági vasút megépítéséhez, valamint ennek üzemeltetéséhez és a kitermelt fa szállítására. A pályázat nyertese Kopf Dávid és Steinberger Gyula vállalkozók lettek. A helyszíni bejárás 1881. december 3-án, míg a közigazgatási bejárás 1882. február 9. és 10. között történt. A *Vasút és Közlekedési Közlöny* XIII. évfolyamának 5. számában a következőket írja le a közigazgatási bejárásról:

„A debreczen-gúthi vasut közigazgatási bejárása. Debreczen sz. kir. város közönsége guthi nagy kiterjedésű erdeinek kihasználhatása végett tudvalevőleg már régebb idő óta tervezi egy faszállító pályának kiépítését, mely végre a Kopf és Steinberger czéggel megkötött és az illetékes hatóságok által is helybenhagyott faszállítási szerződés alapján biztosítva lett. E szerződés szerint a vállalkozók sajátjukból kiépítik a vasutat, minek fejében a város, ha jól tudjuk, 15 év tartamára bizonyos famennyiségnek szállítását biztosítja számukra oly egységáron, melyek által a vasut építési költsége a faszállítási szerződés tartama alatt törlesztetvén, e szerződés lejártával a pálya tehermentesen a város tulajdonába száll át. A Debreczen városból kiinduló, — a kutyabagosi pusztán át — a guthi erdőségbe vezető ezen,

¹² Rockenbauer Pál (szerk): Magyarország kisvasútjai: A bugaci kisvasút. 1971: https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_03_A_Bugaci_Vasut

¹³ KISVASUTAK V. Rész Kelet-Magyarország kisvasútjai: <https://www.youtube.com/watch?v=6md4spo7BfA>

¹⁴ SZEMEREY 2014: 5.

mintegy 34 kilométer hosszú keskeny vágányú gőzmozdonyú iparvasut közgazgatási bejárása a közmunka- és közlekedési m. k. ministerium rendelete folytán f. hó 9-én fog Barvits Albin kir. országos középítészeti felügyelő vezetése alatt megtartatni, mely alkalommal a vasútnak nemcsak építési, de üzleti feltételei is megállapítandók lesznek. A bejárásnál a m. k. vasúti főfelügyelőség egy képviselőjén kívül részt vesznek Debreczen sz. kir. város, Hajdú és Szabolcs megyék közönségei és közgazgatási bizottságának kiküldöttei és az érdekeit birtokosok.”

Ordódy Pál közmunka- és közlekedésügyi miniszter 5952/1882. számon 1882. március 10-én kiadta az építési engedélyt, az építkezés május közepétől kezdődött. A műtanrendőri eljárás napján, 1882. július 16-án nyitották meg a vasútvonalat Debrecen-Fateleptől Csereerdőn, a Kutwabagosi-pusztán, Nyírmártonfalván és Belső-Guthon át a Külső-Guthi erdőig. A Kopf-Steinberger-féle vasútvállalkozás neve viszont már Debreczen-Guthi Vasúti Vállalat lett.¹⁵ A vasúti anyagokat egy Boszniából felszámolt vasútvonalból építették meg, a vasút nyomtávja egyedi volt a többi kisvasúti nyomtávhoz képest, mivel 950 mm-re építették.¹⁶ Az első mozdonyt, amely a dolgozóktól a „Zsuzsi” nevet kapta¹⁷ (és ezek után maradt a köznyelvben a „Zsuzsi-vasút” elnevezés) Münchenben a Krauss és Társa Művek készítették el és 1882. április 27-én szállították Debrecenbe. (Gyári száma: 911/1882.)¹⁸ Ezen kívül még egy gőzmozdonyt, illetve némi teher- és személyvagont vett a vállalat. (A személyvagont a fakitermelő személyzet számára vették meg.)



1. kép A Zsuzsi gőzmozdony (Szemerey Ádám 2014: belső hátlap - a fénykép Csobai László gyűjteményéből)

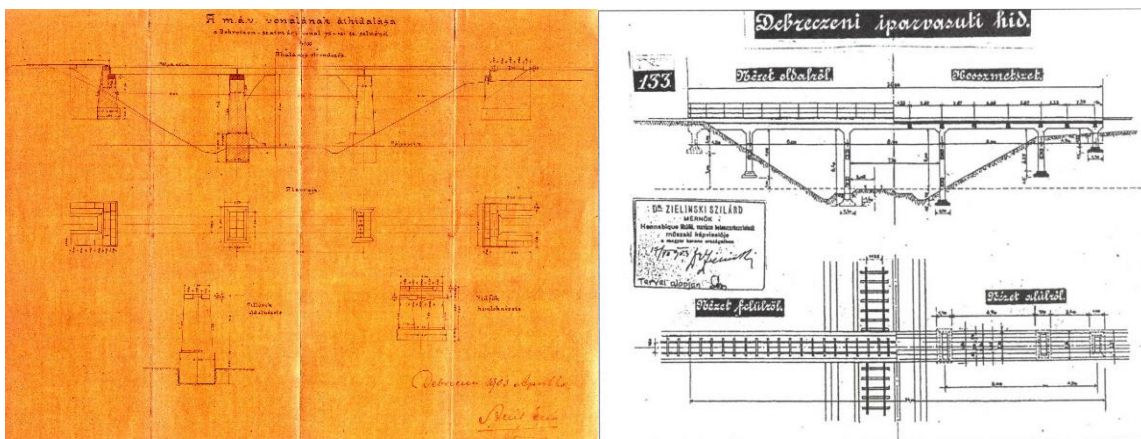
¹⁵ SZEMEREY 2014: 6.

¹⁶ SZEMEREY 2014: 7.

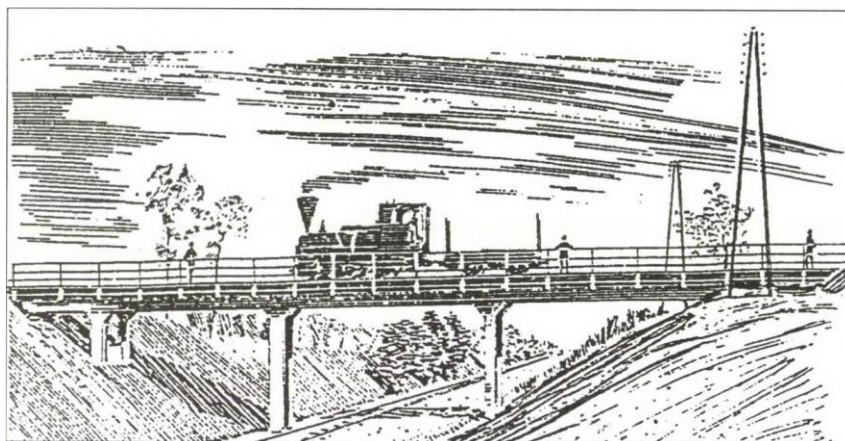
¹⁷ Megjegyzés: Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyagaiban Ósz András MÁV-főintéző szerint a Zsuzsi név eredete a gőzmozdony csatlójára volt vésvé. (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

¹⁸ SZEMEREY 2014: 23.

A vasútvonalat a szerződésnek megfelelően Steinbergertől 100 ezer koronáért vette meg város közgyűlése.¹⁹ Az évek folyamán nemcsak a Guthi-erdőből szállítottak fát a városba, hanem később az Erdőpuszták déli részéről is. Ezeket a vonalakat ideiglenes jellegű „repülővágánnyal” építették meg. A délre menő vonalak érdekessége ezen kívül az volt, hogy a Debrecen–Nagykárolyi normál nyomtávú vasútvonal felett ment el egy Hennebique-rendszerű vasbeton-hídon. A vasbeton-hidat Zielinszki Szilárd hídépítő-mérnök és műegyetemi tanár tervezte meg, amely Magyarország első vasbeton-hídja volt.²⁰ Zielinszki a hidat 1903 áprilisában tervezte meg a Városi Tanács megrendelésére, s amelyet Aczél Géza városi főmérnök engedélyezett.²¹ Erről másolat is készült 1903. július 17-én.²²



2. kép Az 1903 áprilisában készült terv (DMJV Mikrofilmtár) és a Debreceni iparvasúti híd terve (forrás: Simonyi Alfonz 2004: 277.)



3. kép A fancsikai vasúti híd rajza (forrás: Simonyi Alfonz 2004: 278.)

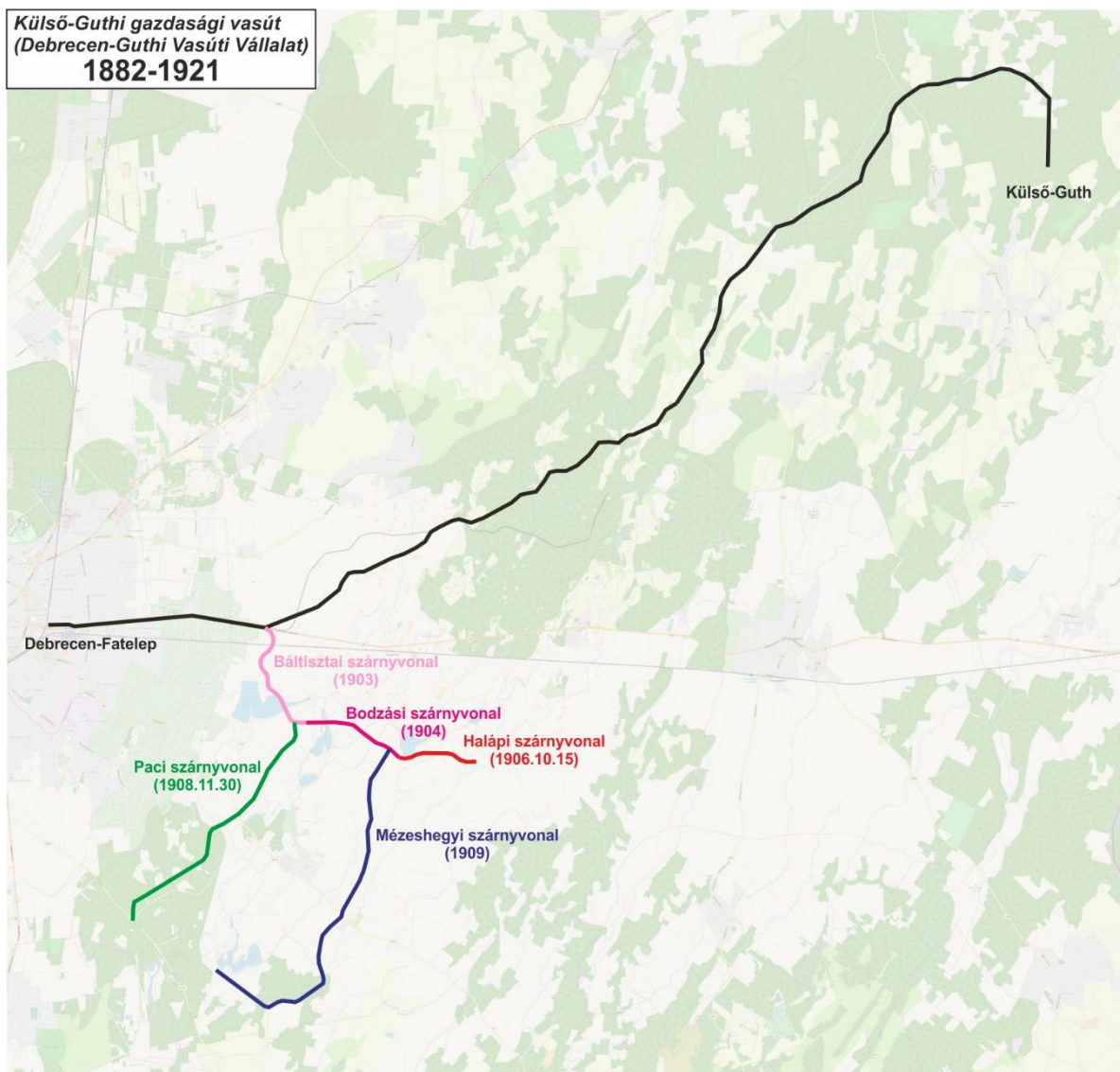
¹⁹ SIMONYI 2004: 275.

²⁰ SIMONYI 2004: 276-277.

²¹ DMJV Mikrofilmtár („Vegyes MÁV anyagok” doboz).

²² SIMONYI 2004: 277.

A fancsikai erdőn keresztül vágó báltisztai vonalat 1903-ban adták át, műtanrendőri bejárása szeptember 21-én volt. A Bodzási meghosszabbítás 1904-ben, a Halápi-szárnyvonal műtanrendőri bejárása 1906. október 15-én volt. További szárnyvonalat építettek a Bánki erdők felé: a Paci erdő felé tartó vonalat 1908.novemberében nyitották meg, a Mézeshegy felé tartó másik szárnyvonalat 1909-ben adták át.²³ A repülővágányoknak ugyanúgy a faszállítás megkönnyítése volt a célja. Személyszállítást ezeken a vonalakon nem alkalmaztak. A repülővágányok 1945-ig üzemeltek az erdei iparvasúton.



2. térkép A Kúlső-Guthi Gazdasági Vasút és a repülővágányok (saját készítésű térkép az OpenStreetMap, a III. katonai felmérés, valamint a „Debreceen sz. kir. városnak halápi és nagycserői m. kir. erdőhivatalokhoz tartozó területei”²⁴ térkép alapján, méretarány nélkül)

²³ SIMONYI 2004: 278-279.

²⁴ Déri Múzeum tulajdonában.

A Nagy Háború után a vasút állapota romlani kezdett és ezen a területen a fakitermelés nehezzé vált. A város elhatározta, hogy új nyomvonalat hoznak létre. A vasút átépítése miatt a város közgyűlése 1920. szeptemberében hitelt vett fel,²⁵ de emellett az átépítést több földbirtokos is támogatta: „Reviczky József birtokos magánterületéből csaknem 5 kataszteri hold nagyságú területet díjtalanul átenged a vasút fejlesztési céljára, de jelentős összegű segítyt is felajánl az építéshez. Dr. Várady Szabó János földbirtokos is díjtalanul felajánlja a birtokát érintő területeket és pénzsegélyt.”²⁶ A vasút 1922 végére készült el, külső végállomása a Belső-Guthi erdőben lévő Guth állomás volt. Ugyanebben az évben a Hármashegy rakodóvágányok is elkészültek, amelyeket 1945-ig használtak. „A város szerződést kötött az érintett földbirtokosokkal (Szabó és Reviczky), hogy az áthidaló segélyért cserében 20 évig kedvezményes szállítást, átrakást és a menetrend kedvező kialakítását vállalja.”²⁷ A város közgyűlése így a minisztériumhoz folyamodott, a „korlátozott személyforgalom” engedélyezése ügyében. A Kereskedelemügyi Minisztérium 74.310/1923 számon megadta az engedélyt,²⁸ 1923. január 15-én műtanrendőri járást tartottak, majd 1923. január 25-én hivatalosan elindították a személyforgalmat a Gúti-vasúton.²⁹



4. kép Élet az gúti vasúton az 1910-es években (<https://www.kisvasut.hu/keret/showpic.php?kod=22891>)

²⁵ SIMONYI 2004: 280.

²⁶ SIMONYI 2004: 280.

²⁷ SZEMEREY 2014: 9.

²⁸ SZEMEREY 2014: 9.

²⁹ Egyetértés, 1925.01.25

1.2. A tanya és a tanyasi társadalom kialakulása Debrecenben és az Erdőpusztán

A tanya általános és elfogadott fogalmát Ortutay Gyula néprajzkutató a többkötetes Magyar Néprajzi Lexikonban ismerteti.³⁰ A tanyák legfőképpen kisebb-nagyobb földbirtokok központjaik voltak a XX. század közepéig.³¹ Későbbiekben 1945-től a mezőgazdasági átalakulások miatt néhány száz holdas háztáji tanyákká zsugorodtak.³² Ortutay fogalma napjainkban irányadó lett, viszont ennek historiográfiájában a kutatók eltérő nézetet vallottak. A tanya fogalmát és a tanya keletkezését több szakirodalom és tanulmány is meghatározza, taglalja a néprajz, a földrajz, a történelem és a társadalomtudomány. Legismertebb kutatói Gesztelyi Nagy László agrárközgazdász, jogász;³³ Györffy István néprajzkutató;³⁴ Erdei Ferenc szociológus, politikus³⁵ és Mendöl Tibor geográfus³⁶ volt a XX. század első felében. Erdei írásaiban Györffy István műveiből merített a legtöbbet.³⁷ Györffy szerint a „tanya, vagy régebbi nevén szállás alatt a magyar Alföld szétszórt, magányos telepeit értjük, melyek ma a mezőgazdasági munkák, s általában a gazdálkodás központjai, régebben pedig a lábas jószág teleltető helyei voltak. A tanya azonban nem önálló településforma, hanem a hozzátartozó földbirtokkal együtt valamely város vagy nagyközség függvénye... Más szóval a magyar földművesnek az Alföldön két telepe van, egyik a városi vagy falusi lakóháza, másik a határban

³⁰ „az alföldi városok és falvak határában szétszórtan álló, rendszerint egy lakóépületet és néhány hozzá tartozó gazdasági épületet magába foglaló, paraszti használatú állandóan lakott magányos telep.” ORTUTAY 1977-1982: <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/5-395.html>

³¹ ORTUTAY 1977-1982: <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/5-395.html>

³² ORTUTAY 1977-1982: <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/5-395.html>, illetve <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/2-1198.html>

³³ „Gesztelyi Nagy László (Lövépetri, 1890. november 12. – Budapest, 1950. november 2.) agrárközgazdász, jogász.” - <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/g-gy-757D7/gesztelyi-nagy-laszlo-75954/>

³⁴ Szigeti és nádudvari Györffy István (Karcag, 1884. február 11. – Budapest, 1939. október 3.) néprajzkutató, a MTA levelező tagja.

³⁵ Erdei Ferenc (Makó, 1910. december 24. – Budapest, 1971. május 11.) szociológus, népi író. Politikusként a Márciusi Front egyik élharcosa 1939-ben a Nemzeti Parasztpárt alapítótagja, 1945-től a párt főtitkára, az Ideiglenes Nemzeti Kormány belügyminisztere 1944. december 22 és 1945. november 15 között. 1944-től a Magyar Kommunista Párt és későbbi szervezetének tagja volt. 1949 és 1953, valamint 1954 és 1955 között földművelésügyi miniszter, 1953 és 1954 között igazságügyi miniszter volt. 1957 és 1964, valamint 1970 és 1974 között a Magyar Tudományos Akadémia főtitkára, 1964 és 1970 között alelnöke volt. Fontosabb írásai: A makói tanyarendszer (1933), A makói parasztság társadalomrajza (1934), Futóhomok: a Duna-Tiszaköz földje és népe. (1937), Parasztok (1938), Magyar város (1939), Magyar falu (1940), A magyar paraszttársadalom (1941), Magyar tanyák (1942).

³⁶ Dr. Mendöl Tibor (Nagyszénás, 1905. május 5. – Budapest, 1966. augusztus 21.) geográfus és földrajztudós, a Magyar Tudományos Akadémia tagja. Legfontosabb írásai: Az alföldi városok morfológiája (1936), Néhány szó az alföldi város kérdéséhez (1939), A városföldrajz népességtudományi vonatkozásai (1942).

³⁷ KUTASI 2019: 60.

lévő nyári vagy téli szállásul szolgáló tanyája.”³⁸ E fogalom alapján Erdei három tézist állapított meg a tanyákkal kapcsolatban:

„1. Magányos telepek, egy épületből vagy épületcsoportból állnak, amelyek kívül esnek a városon.

2. Mezőgazdasági, őstermelői célt szolgáltak.

3. A mezőgazdasági termeléssel foglalkozók tartózkodási helyei voltak rövidebb vagy hosszabb időre, de semmiképpen sem voltak letelepülési helyek.”³⁹

Erdei szerint a tanyák egyik legfontosabb tényezője, hogy azok emberi lakhatásra alkalmas telepek voltak, valamint azokat is tanyáknak titulálta, amelyek egy munkafolyamat alatt is lakhelyéül szolgáltak. Ezek voltak Erdei fogalmában a „tanyázó helyek”. Ettől függetlenül a szénapajtát, a dohánypajtát vagy pedig a szerszámkunyhót nem vette bele a tanya fogalmába, hanem „határbeli termelési tartozékoként” aposztrofálta.⁴⁰ *„A tanyán való tartózkodás Erdei véleménye szerint csak időszakos lehet. Tehát a kora tavasztól késő ősziig való tanyán lakást és a munkaképesség idején való tanyán élést tekintette időszakosnak. Ennek megfelelően az itt lakók a város belterületén is rendelkeznek házzal, így a tanya és a település között kapcsolat van Erdei szerint. (Ha a tanya értelmét a magyar szójelentés eredeti fogalmazásában vesszük, úgy másfajta tanya már nem is lehetséges. Olyan tanya tehát, amely állandó letelepedést valósít meg, nem is tekinthető szójelentésünk szerint tanyának.) Az olyan „tanyákat”, amelyek lakosai nem rendelkeztek a település belterületén lakóházzal, nem is tekintette tanyának. Az ilyen épületek lényegében a termőföldre áthelyezett házak, tanyaháznak nevezte őket. A majorokat ugyancsak nem tekintette tanyának, mivel az ott élő és dolgozó cselédség létszáma miatt már nem magányos telep, valamint egyes cselédek akár egész életüket itt tölthették.*”⁴¹ Erdei és Györffy írásaiból kitűnik, hogy a tanyák nem önálló településformák. Erdei szerint a tanyasi lakos városi lakos is egyben, főleg az Alföldön, így választaná külön az uradalmi tanyák rendszerétől. Véleményem szerint lehetetlen Erdei felvetése, mivel az Alföldön nem minden tanyasi lakos rendelkezett a város belterületén lévő lakással. Erdei Ferenc nézetei összeütköztek Mendöl Tibor nézeteivel, akivel 1941 és 1942 között komoly vita alakult ki a tanya fogalmáról három kérdés körül: az egyik hogy a „tanya önálló település”, a másik *„a tanya és a városi belterület viszonya nem különbözik a közönséges város-vidék viszonytól”*

³⁸ BECSEI 1993: 35-36.

³⁹ KUTASI 2019: 61.

⁴⁰ KUTASI 2019: 61.

⁴¹ KUTASI 2019: 61.

és a harmadik „*hogy a tanya újabb településformája az Alföldnek.*”⁴² Az első kérdésre Mendöl településföldrajzi szempontja szerint a város három rétegből áll: az egyik „*a város és a külterülete együttesen teszi ki*”⁴³, ahol a tanyák megtalálhatóak benne. „*Az ezen belül található kisebb, második rész a város beépített területe. A harmadik pedig a város központja. E különböző szegmensek között nem lehet éles határvonalat húzni. Ezt a modellt a földrajztudós a népességre vonatkozó statisztikai adatok felhasználásával alkotta meg. A legfontosabbnak a foglalkoztatási szerkezetet tartotta. A véleménye az volt, hogy földrajzi szempontból minden állandóan lakott tanya egy önálló település. Egyik Erdeinek írott levelében ki is jelentette, hogy érdekesnek tartja a tanya és a város között fennálló kapcsolatot, de ezt a kérdést másodrangúnak ítéli. A földrajztudós úgy gondolta, hogyha leválasztjuk a városról a tanyáit, nem választottunk szét egy egységes egészet.*”⁴⁴ A vita az első kérdésére 1942-ben úgy záródott le, hogy Erdei bevezette a „tartozéktelepülés”⁴⁵ fogalmát a *Magyar tanyák* című írásában⁴⁶, azon belül tipizálta a tanyákat és ezek felhasználásával a tanyás vidék fogalmát is megalkotta.⁴⁷ „*Mendöl felismeri, amitől Erdei gyakran eltekint, hogy a tanya kapcsolatai a várossal társadalmi rétegspecifikusak.*”⁴⁸ A második kérdés viszont neuralgikusabb pontja volt az Erdei-Mendöl vitának. Erdei a *Magyar város* című tanulmányában az alföldi mezővárosokat (köztük Debrecent) „magyar városfajtának” tekintette megkülönböztetve a dunántúli, felvidéki és erdélyi városokat.⁴⁹ Azért is tartja magyar városfajtáknak őket, mivel ezen településeken a városi külterületen tanyák alakultak ki.

„*Az alföldi tanyás városokról közismert, hogy a belterület és a külterület népességének foglalkozási összetétele gyökeresen eltért egymástól. Az alföldi nagyobb városokban, a városközpontban a mezőgazdasági keresők aránya 10-30% körül volt 1930-ban, ezzel szemben a tanyavilágban a 90%-ot is elérte az agrárnépesség arányai. Épp ezért alapvető kérdés, hogy hol van az alföldi városok határa. Erre a kérdésre a Magyar város című könyvében Erdei elméletileg helyes választ ad: egyedül a város társadalmi szerkezetének a viszonyai mondhatják meg helytállóan, hogy hol van egy város határa. Mivel azonban Erdeinél - bármennyire is*

⁴² SZILÁGYI 2003: 552.

⁴³ KUTASI 2019: 62.

⁴⁴ KUTASI 2019: 62.

⁴⁵ „1. valamely „kettős szálláselv” szerint települt népcsoport időszakosan használt településegysége. Ilyen tartozéktelepülés pl. a nomád társadalmak nyári szállása, amelyet csak a népcsoport pásztorkodó tagjai laktak nyaranta. A lakosság többi része ekkor is a jelentősebb téli szálláson él. – 2. Földművelő és állattartó megosztott paraszttelépüléseken a lakóhelytől különálló magánbirtoklású gazdasági udvar, illetve e gazdasági telephelyek csoportja.” - ORTUTAY 1977-1982: <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/5-470.html>

⁴⁶ SZILÁGYI 2003: 553.

⁴⁷ KUTASI 2019: 62.

⁴⁸ TIMÁR 1993: 34.

⁴⁹ TIMÁR 1993: 33.

paradoxonnak tűnik - a tanyás települések egyoldalú földrajz szemlélete a meghatározó (a város és tanyai vonzaskörzete közötti kapcsolatoknak a túlhangsúlyozása), ezért a szándéka, a földrajz és társadalmi szemlélet összeillesztése nem sikerülhet. A fentebb idézett mondata után fél oldallal lejjebb már ezt olvashatjuk: a városok határát legjobban megközelítik a történelmi fejlődés során kialakult közigazgatási határok...⁵⁰ : írja le Timár Lajos a Vidéki városlakók című monográfiájában Erdei Ferenc nézeteiről. Ennek ellentmond, hogy Mendöl Tibor a térbeli kapcsolatok helyett a foglalkozási-társadalmi szerkezet képviselője volt.⁵¹ Mendöl Tibor a tanyasi társadalmat külön csoportosítja a következőképpen: „a) amelyekben a tulajdonosuk vagy bérlőjük állandóan ott lakik, b) amelyekben a birtokosnak csak a családtagja lakik cselédekkel, vagy anélkül, c) amelyekben a birtokosnak csak a cselédje lakik. Illetve a belsőség területén lakó különböző foglalkozáscsoportok keresői és eltartottjai közül hánynak van tulajdonában állandóan lakott tanya.”⁵² Mendöl Tibor a város-, illetve a tanya-kutatásban a foglalkozási struktúrát részesítette előnyben. „Mendöl a tanyás településeket Erdeitől gyökeresen eltérően úgy értékelte: Magyarországon és különösen az Alföldön (...) a közigazgatási egységek csak ritkán jelentenek földrajzi településegységet is. Mendöl megjegyzéséhez hozzátehetnénk, hogy a társadalomtörténet szemszögéből sem tekinthető egy egységnek egy olyan nagy határú város, ahol a városban teljesen más társadalmi rétegződés és mobilitási tendenciák figyelhetők meg, mint a távol fekvő tanyavilágban. Egy nagyobb alföldi város közvetlen közelében lakó középparaszt gyermekeinek mobilitási esélyei kétségtelenül nagyobbak voltak, mint egy dunántúli várostól távoli apró faluban lakó középparaszt gyermekeinek. Ugyanakkor a Szeged, Debrecen, Kecskemét központjától 40-50 km-re élő gazdag paraszti rétegnél szegényebbek gyermekeinek viszont csak 5-10 km-re lévő tanyai osztatlan elemi iskolát biztosított a város. Joggal hangsúlyozza Gunst Péter: mezőváros-falu-tanya: lényegében ez a hierarchikus sorrend döntötte el a paraszti lakosság életmódját, s talán jóval meghatározóbban, mint a vagyoni különbségek. Vagyis Mendöl megállapítása: A tanyavilágnak a zárt helységtől való szétválasztása tehát semmiképpen sem jelenti egy szerves egésznek a szétdarabolását” - a szűkebb vonzaskörzet szintjén a településföldrajz szemszögéből vitatható, azonban a társadalomtörténeti vizsgálódások szempontjából helyesnek tekinthető.”⁵³ Összefoglalva: a vita alapján Erdei a tanyát a város szerves részeként látta, azonban Mendöl szerint „a tanyák külön „entitások”, önállóak és nem tartoznak ahhoz a településhez, amelynek

⁵⁰ TIMÁR 1993: 33-34.

⁵¹ TIMÁR 1993: 34.

⁵² TIMÁR 1993: 34.

⁵³ TIMÁR 1993: 35.

*a határában találhatóak.*⁵⁴ Nem törnék pálcát a vitázók érvei felett, de véleményem szerint, Erdei álláspontjához igazítva, a tanya a város része, ha a város közigazgatási területén van,⁵⁵ emellett a tanya–város kapcsolata is szoros, mivel a tanyasi ember a városi piacokon jelentős kereskedelmet folytat. Tehát a kapcsolat fennállt. Azonban Mendöl érveit vizsgálva, morfológiájukban és entitásukban nagyon különböznek egymástól a városi lakók és a tanyasi lakók. Erdei közigazgatásilag, míg Mendöl földrajzilag határolta el a város és a tanya közti kapcsolatot.

A tanya kialakulása Magyarországon a historiográfiában mindig vitatott téma volt. Az egyik elmélet szerint, a tanyák a török kor idején az nagyfalvakból kivándorló lakosság „széttelepülésével” jöttek létre.⁵⁶ Egyesek azt állítják, már a XV. században is léteztek pusztai telepek, azonban az Alföldön a források alapján csak a XVIII. századtól észlelhető a „tanyásodás” folyamata. A tanyát kezdetben szállásként alkalmazták, mivel ezek inkább gazdasági központként működtek, majd később a XIX. századtól állandó lakhelyként kezdték ezeket használni. A XIX. században egyre több paraszt költözött ki családotul a tanyákra, a század második felében egyre többen adták el falusi vagy városi lakásaikat. *„A tanyák kialakulásának alapvető feltétele volt a paraszti földtulajdon vagy legalábbis kötetlen, szabad földhasználat. E feltételek elsősorban a szabadalmos alföldi parasztvárosokban voltak adottak. Úrbéres helyeken csak a XIX. század második felében, a jobbágyfelszabadítás után alakultak tanyák. A tanya őse valószínűleg a több helyen mezei kertnek, réti szállásnak nevezett, szénakaszálással és részben földműveléssel hasznosított, szabad foglaltsú határbeli földdarabon kialakított állattelepítő-hely lehetett. Persze a kialakulás útja, feltételei, a létrejött telepek formája, rendeltetése, használati módja szinte minden városban más. Közös azonban az a vonás, hogy a magánbirtokon létrejött pusztai szálláshelyeket mindenütt állattelepítésre, valamint a nyári mezőgazdasági munkák idején meghúzóó, rakodó és esetleg nyomtató helynek használták. Legtöbbjükön csak akol, kunyhó, majd tüzelős istálló állt. A kezdetleges pusztai épületekben csak annyi időt töltött kint a városi parasztlakosság, amennyit az állattelepítés, ill. a mezőgazdasági munkák végzése föltétlen megkívánt. Leginkább szolgálégyenyek és gazdafiak tartózkodtak kint a teelő állatokkal. Az istállóban aludtak, ott is főztek. Később a földművelés jelentőségének növekedésével egyre gyakrabban mentek ki nők is*

⁵⁴ KUTASI 2019: 59.

⁵⁵ Erre jó példa, ha a tanya a város közigazgatási területén van, akkor a lakója is városi, mivel a város irányítószámát és esetleges házszámát használja. (Például: Debrecen, Nagycsere 34.). De a helyrajzi számát biztosan.

⁵⁶ ORTUTAY 1977-1982: <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/5-395.html>

a tanyára. Az istállók mellé lakóházak is épültek. A családoknak azonban volt a városban is házuk. Tulajdonképpen továbbra is ott laktak, csak a nyári hónapokra költöztek ki a pusztára. Sokan cselédet, kertészt fogadtak tanyájukba, aki állandóan kint lakott, ezek voltak a cselédes tanyák.”⁵⁷ A tanyák nem csak szórványosan, elhagyatott területen épültek fel. A XIX. század végén egyes tanyák egymás mellett épültek fel, így *tanyasort* vagy *tanyautcát* alakítottak ki. Szintén a XIX. század második felében alakultak ki egyes szórványtanyákból, tanyasorokból *tanyaközségek* vagy *pusztai szórványok*.⁵⁸ Sokszor a tanyák körül kisebb-nagyobb *tanyaközpontot* is kialakítottak, amely a faluhoz hasonlóan kulturális, kereskedelmi, igazgatási és társadalmi központként működött.⁵⁹

„Debrecen város 166.284 kat. holdra terjedő széles határát sűrűn népesítik be a városon kívül elszórtan fekvő kisebb-nagyobb tanyatelepek, melyek a város lakossága jelentékeny részének nyújtanak időszakai, sőt legtöbb esetben állandó lakhelyet. E mezőgazdasági célt szolgáló települések az egész magyar Alföldön rendszeresen feltalálhatók. Eredetük azonos okokra vezethető vissza, jóllehet az egyes vidékeken a helyi természeti és gazdasági viszonyoknak megfelelően különféle sajátságokat öltöttek fel. Közös jellemvonásuk azonban, hogy kizárólagos települési formát sehol sem képeznek, hanem csupán függvényei és kiegészítői a területükön is uralkodó jelleggel bíró községi településeknek. A tanyák közös okokból folyó tömeges kialakulását, fokozatos és időbelileg is egységes fejlődését, valamint azonos gazdasági szerepét felismerve, bennük egy természetes rendszer jelentkezését kell megállapítanunk.”⁶⁰ írja le Szabó István történész „A debreceni tanyarendszer” című tanulmányában 1929-ben. Kezdetben az iparral és a kereskedelemmel foglalkozó mezőváros (ezt a címet Debrecen 1361-ben kapta meg I. Lajos magyar királytól) a mezőgazdaságot és a földművelést, csak mint a város szükségletét kielégítő ágazatot használta ki a középkorban, a legelőgazdálkodást csak a XVI. századtól használta az állatkereskedelemmel egyetemben.⁶¹ Az élénk állatkereskedelemnek köszönhetően XVI. századtól kezdődött a debreceni állattartók körül a birtokszerzési hullám,⁶² mivel a nagybirtokok kialakulását Debrecen területén megtiltotta a város magistratusa.⁶³ A XVII. századtól vette kezdetét a debreceni pusztákon a pásztorkodás, ahol legfőképpen az állatokat a Hortobágyon legeltették.⁶⁴ Az téli állatlegeltetés hatására

⁵⁷ ORTUTAY 1977-1982: <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/5-395.html>

⁵⁸ ORTUTAY 1977-1982.

⁵⁹ ORTUTAY 1977-1982.

⁶⁰ SZABÓ 1929: 214.

⁶¹ SZABÓ 1929: 215.

⁶² SZABÓ 1929: 215.

⁶³ TAAR 1999: 27.

⁶⁴ DR. BALOGH 1936: 136.

épültek fel a tanyaszállások legfőképpen a város nyugati területén már a XVI. századtól, ezeket Szabó István pusztai tanyáknak nevezte el.⁶⁵ A Hortobágyon 1641-től télen szilajpásztorkodást folytattak.⁶⁶ A tanyasi pásztorokról írásos feljegyzés is fennmaradt: „*a városi tanács 1642. jan. 2.-án az apafájai⁶⁷ disznópásztorokat, akik az erdőben ólakat építettek, büntetés terhe alatt eltiltotta az erdő szükségtelen prédálásától, majd 1724-ben Bagoson, Radványon és Guton szét is hányatott 82 istállót, minthogy mind az szolgálatot kerülük, kik ott künn laknak, mind az erdőben sok károkat tesznek, égetik, csillyézik.*”⁶⁸ Az 1642-es leírásban az első tanyák Szabó István szerint az Apafán lévő disznóólak voltak.⁶⁹ A földművelés a birtokokon a XVIII. században fejlődött ki, és ezeken ennek hatására alakultak ki Debrecenben az első tanyatelepek, amelyek, akkoriban szállásként működtek.⁷⁰ Írásos leírás a házutáni és béresföldeken kialakult szórványos földműves tanyákról - Rácz István tanulmánya szerint – először az 1728-as lejegyzésben található.⁷¹ „*Olyan időszakban vert tehát gyökeret, amikor még az újraosztásos határhasználati rendszer dívott a házutáni és a béresföldeken egyaránt. Erre a látszólagos ellentmondásra azért kell felfigyelnünk, mert a szakirodalom a tanyarendszer kialakulásánál alapvető feltételként szokta számon tartani az egyéni tulajdonba került szilárd telekszervezetet. A debreceniek ez idő tájt úgy hidalták át ezt az ellentmondást és úgy segítettek magukon, hogy a szállástartó gazdáknak igyekeztek több osztási periódusban ugyanazt a földterületet juttatni, s így arra már érdemes volt épületeket, akár lakóházat is emelni. Ez a szisztéma kibontakozást jelentett az újraosztásos rendszer merev kötelékeiből, s csak egy lépés választotta el az állandó jellegű egyéni tulajdontól. Ezt az állapotot tükrözi a tanács 1732. évi földosztási határozata, amely úgy rendelkezett, hogy a jó szállások is megmaradjanak, és eszerint a szállásos gazdáknak ugyanott adódjék föld érdekük szerint. Valójában ez a gyakorlat maradt meg a béresföldeken később is, a házutáni földek kiosztását követően. A Forgách-féle komisszió a tanyásgazdák védelmezése érdekében úgy határozott, hogy „most ebbe az osztásba, úgy a következő rectificatiókba is arra kell vigyázni, hogy a szállás minden embernek megmaradhasson a mennyire lehet. Így érthetjük tehát meg, hogy a földműves tanyák Debrecenben a szilárd telekszervezet kialakulása előtt is feltűnhettek a határban.*”⁷² A XVIII. század közepén a debreceni erdei tanyáknak két típusát ismerjük: az egyik típus a Nagyerdőn, Apafán,

⁶⁵ SZABÓ 1929: 217.

⁶⁶ SZABÓ 1929: 217-218.

⁶⁷ Apafája: Debrecen északi részén található városrész, mai elnevezése: Apafa.

⁶⁸ SZABÓ 1929: 219.

⁶⁹ SZABÓ 1929: 220.

⁷⁰ SZABÓ 1929: 216.

⁷¹ RÁ CZ 1982: 6.

⁷² RÁ CZ 1982: 6.

Cserén, Bánkon és Fancsikán kialakult jószágteleltető telepek, pásztorszállások voltak. A másik típus a szántóföldön épült földművelők tanyaszállásai voltak. Ezek Cserén, Guton, és Bagoson alakultak ki. Érdekes, hogy a cserei részen mindkét tanyatípus megtalálható volt. Ezek a tanyák a XVIII. század második felétől konszolidáltak lettek.⁷³ Debrecenben, a XVIII. században, a következő helyeken alakultak ki tanyarendszerek: az „alföldi jellegű” helyeken: Macs, Elep, Kösélyszeg, Szepes, Ebes, Hegyes (Nagy- és Kishegyes), Ondód, Fegyvernek (ez később Ondód településrészbe olvadt be). Az Erdőpusztákon pedig Halápon és Guton (itt alakultak ki az első tanyarendszerek). Bánkon, Fancsikán, Pacon, Monostoron és Nagycserén csak a XIX. században jelentek meg a tanyarendszerek.⁷⁴

1. táblázat A tanyák száma 1770-ben és 1848-ban (RÁCZ 1982: 7.)

A puszta neve	A tanyák száma	
	1770. évben	1848. évben
Mezőség:		
Macs	15	56
Elep	10	155
Kösélyszeg		46
Szepes	26	76
Ebes	50	89
Hegyes	26	56
Ondód	16	191
Erdőség:		
Haláp	23	—
Gut	23	—
Összesen:	199	669

2. táblázat Az debreceni tanyák 1770-es összeírása (SZABÓ 1929: 226.)

A puszta neve	Birtokok száma		Tanyák (házalvós vagy kunyhóval ellátott telepek) száma		Tanyán lakó mémporosok száma		Tanyán lakók létszáma		Tanyán lakók legkisebb állóeszközök állóeszközök házak száma		Kunyhók (lugura) száma		Ólak		Aklók		Jegyzet
	száma	terület	száma	terület	száma	terület	száma	terület	száma	terület	száma	terület	száma	terület	száma	terület	
Mezőség:																	
Elep	92	10	—	—	—	—	10	98	933	28	808						
Nagy- és Kishegyes	104	26	3	6	12	15	127	1387	65	2332							
Ondód	33	7	—	—	—	7	41	472	17	472							
Ebes	93	50	12	30	44	10	115	1540	63	1847							
Szepes	84	36	17	42	34	4	110	1309	52	1642							
Fegyvernek	53	9	1	1	2	7	55	614	47	1255							Később az Ondódba beolvadt.
Macs	76	15	5	5	7	8	91	1037	57	1684							
Összesen	535	153	38	84	99	61	637	7292	329	10040							
Erdőség:																	
Haláp	70	23	—	—	—	26	103	794	4	66							Itt a megadott számon felül a kerülők is tartanak, 1-1 kunyhót.
Gut	105	23	—	—	—	23	100	721	39	899							
Pacz, Bánk és Fancsika	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—							Az összeírás itt csak méheseket tüntet fel.
Nagycsere	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
Monostor	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—							Az összeírás itt hiányos, illetőleg befejezetlen.
Összesen	214	45	—	—	—	49	203	1515	43	965							
Mezőség és erdőség összesen	749	199	38	84	99	110	840	8807	372	11005							

⁷³ RÁCZ 1982: 6.

⁷⁴ RÁCZ 1982: 7., illetve SZABÓ 1929: 226.

Az 1770-es összeírásnál kitűnik, hogy a város nyugati részén sokkal több tanyatelep alakult ki, mint a keleti részen. Mivel a pusztákon több szántóföld és hatalmas állatlegeltető terület volt, így egyre több szállást alakítottak ki a nyugati részen. Később a XIX. század közepén a birtokosok és a gazdálkodó földművesek is beköltöztek ezekre a tanyákra vagy éppen új tanyákat építettek.

„Az 1838. október 22-én elrendelt tanyaösszeírás során az alsójáráshoz tartozó Ebes, Hegyes, Ondód és Szepes pusztákon 316 tanyát, s ezekben 315 majorost, összesen pedig 934 lelket számláltak össze. Az egyes pusztákon a tanyák és majorosok száma így oszlott meg.”⁷⁵

Ebes	103 tanya	103 majoros
Hegyes	63 „	61 „
Ondód	71 „	71 „
Szepes	79 „	80 „

Az 1850. április 24-i népösszeírás alapján „Debrecen város kilenc tanyás pusztáján 708 tanyát s ezeken 862 adó alá eső lakószobát, valamint 12 kamarát írtak össze.”⁷⁶

Pusztá neve	Tanyák száma	Lakószobák száma	Kamarák száma
Szepes	76	118	—
Hegyes	62	73	1
Pallag	7	12	—
Ebes	96	123	—
Ondód	207	220	—
Elep	134	153	4
Álomzug	13	17	2
Kösülyszeg	56	71	2
Macs	57	75	3

Összegezve: Szabó István a tanyák kialakulását három fázisban határozta meg:

„I. Időszaki telepek a XVIII. században. A kezdetleges telepek, csak nyáron, esetenként a fontos, mezei munkák s télen a jószágteleltetés tartamára szolgálnak lakóhelyül és munkatelepül.

II. Állandó majoros-tanyák a XIX. század első, felében. A gazda alkalmazásában álló majoros állandóan a tanyán lakik. E korszakban a tanyák száma jobbra változatlanul áll.

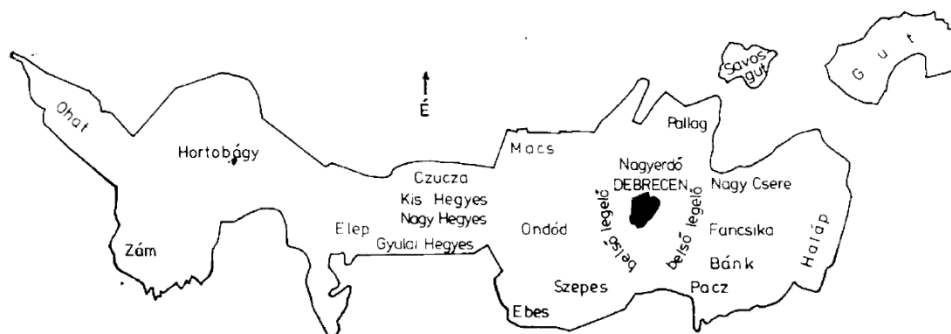
III. Állandó cselédes- és kigazda-tanyák a XIX. század második felében. A tanyarendszer fellendülésének és nagymérvű gyors benépesedésének kora.”⁷⁷

⁷⁵ SZABÓ 1929: 233.

⁷⁶ SZABÓ 1929: 237.

⁷⁷ SZABÓ 1929: 244.

A XX. század eleji Debrecen területén szinte mindenhol kialakult a tanyarendszerek hálózata. A szórványos elhelyezkedés egészen 1945-ig tartott.



3. térkép Debrecen határa helységnevekkel (RÁCZ 1982: 3.)

Az Erdőpusztákon azonban cáfolható, hogy az első betelepülők a tanyasi emberek voltak. Az Erdőpusztákon (Debrecen keleti részén) már a középkorban éltek emberek. Balogh István tanulmánya alapján, Zoltai Lajos helytörténész kutatásai révén tudjuk, hogy itt nyolc falu állott: Bánk, Fancsika, Gömörő, Haláp, Monostor, Pac, Szata és a nyolcadik település Szentjános vagy Újlak nevet viselte.⁷⁸ A nyolc településből öt település („Bánk, Fancsika, Haláp, Monostor és Pac”⁷⁹) maradt meg, a többi elpusztult 1570 és 1660 között. „A lakosság lassan behúzódik Debrecenbe, a falu határa szinte követi a lakosságot, de soknak megszerzése pontos idejét sem tudjuk, csak azt, amióta Debrecen feltétlen birtokos itt. Kivételt csak Fancsika és Bánk egy része képez, melyet a XVII. és XVIII. században a régi birtokosoktól, az 1770-es évektől a kincstártól zálogjogon bír, hogy 1854-ben végleg megszerezze ezeket is.”⁸⁰ Az 1550-es portai összeírás alapján „Bánknak 278, Fancsikának 200, Halápnak 175, Monostornak 110, Pacnak 212 lakosa”⁸¹ volt. A XVII. században a pásztorkodás főleg a Hortobágy sivár pusztáján történt, azonban az erdőben a kihasználatlanság miatt vegetáció kezdődött, így a XVIII. században vizenyős terület lett. „Elhatalmasodnak a szabályozatlan vizek, bennük a vízi növényzet, távolabb a magasabb, de állandó nyirkos talajt kedvelő mocsári tölgy, nyír- és kőriserdő, (...) 53 kisebb-nagyobb vizes lapos, ér, fok, folyás, tisztás volt itt. (...) Az 1750-es évektől kezdve Debrecen kezd mind agrárabb jellegű város lenni, a lakosság foglalkozása mindinkább az állattenyésztés és a földművelés lesz. Az erdőket ettől kezdve kezdik inkább téli legeltetésre használni, de feltűnik az erdőkön a földművelés első nyoma is.”⁸² Az Erdőpuszták

⁷⁸ DR. BALOGH 1936: 135.

⁷⁹ DR. BALOGH 1936: 135.

⁸⁰ DR. BALOGH 1936: 135.

⁸¹ DR. BALOGH 1936: 135.

⁸² DR. BALOGH 1936: 136.

második betelepülési hulláma a XVIII. század első felében történt, ennek első írásos emléke Cseré 1740-es tiltó rendelkezése⁸³, amelyben Debrecen tanácsa megtiltja a pásztorszállások tartását.⁸⁴ „*A tanács 1783. nov. 28.-án is szigorú határozatot hozott. Megállapítván, hogy a téli legeltetésre felszabadított Nagycserét erősen pusztítják a pásztorok, akik az állatoknak istállókat és aklokat, maguknak pedig kunyhókat építettek s ebben tűz nélkül nem lehetvén, sok fát felemésztenek, a jövőben a téli legeltetés céljára a guti és halápi erdőket jelölte ki, a többit pedig 12 forint birság alatt tilalomra fogta, de istállók, aklok és kunyhók építésétől a felszabadított erdőkben is eltiltotta a pásztorokat.*”⁸⁵ A 1770-es összeírásban Halápon kialakultak az akolos és ólas tanyarendszerek, attól függetlenül, hogy ezek csak ideiglenes szálláshelyek voltak télen a pásztoroknak, Pacon, Fancsikán és Bánkon viszont a méhesek laknak.⁸⁶ „*1818-ban mikor a város polgárai segítségével a Bánk és Fancsika zálogos területeit megváltja és 32 évre alzálogba adja a zálogsumma ellenében polgárainak, ezek mintájára magától megszűnik a hétvéenkénti kiosztás a többi erdős pusztán is. Ettől kezdve a polgárok már nemcsak pászorkunyhót, aklot, karámot emelnek itt, hanem tanyákat is, benne majorost tartanak, aki aztán részben a maga hasznára szánt-vet, részben a gazda is kezdi feltörni a kaszálólól szolgáló tisztás részeket. Egy ideig ez ment minden háborítás nélkül, annál inkább, mert nem volt feltűnő. Ha van is ellen tiltakozó hang, csak a sűrű erdőben való kaszálás ellen tiltakozik az erdőmester. Hiszen már hat évvel előbb is csak azt tiltja a tanács, hogy az új vágásokon ne legeltessenek hét évig és az erdőkben ne szántsanak, de a tisztásokon mind a szántás, mind a kunyhó építése hallgatólagosan megvan engedve.*”⁸⁷ A XVIII. század végén és a XIX. század elején az Erdőpusztán egyre több kaszálón szórványosan alakítottak ki tanyákat és kunyhókat.⁸⁸ Az 1833-as összeírás alapján Cserén, Bánkon, Pacon, Fancsikán és Halápon 155 tanyakunyhóban 616 családtag tartózkodott, akiknek legtöbbjük a környékbeli falvakból származtak, s akik erdőgazdálkodásból éltek. A város 1834-ben rendeletben adta ki, hogy Szent György-napjáig (április 24-ig) hagyják el tanyájukat az „erdőpusztítás” miatt, helyükre a város kaszálói költöztek be. A tanács szintén 1834-ben rendeletben adta ki a majorosok, méhészek és

⁸³ A rendeletet 1740. január 20-án adták ki. „Az instructio harmadik pontja ugyanis így hangzik: A Nagyerdőn, Apafáján, Debreceni Cserén, Bánkon, Pacon és Fancsikán senki szállást ne tartson és tanyát a csószók kunyhóján kívül, mert a nagy romlására vagy az erdőknek, a Debreceni Cserén pedig senki ne is szántson, vessen, Guton, Halápon, Radványon és Bagoson senki ne különben, hanem a T. N. Tanács engedelméből csináljon szállást, ott is pedig csak azoknak engedtetik meg, akiknek idehaza istállójuk vagyon.” - SZABÓ 1929: 220.

⁸⁴ DR. BALOGH 1936: 136.

⁸⁵ SZABÓ 1929: 219.

⁸⁶ DR. BALOGH 1936: 136.

⁸⁷ DR. BALOGH 1936: 136-137.

⁸⁸ DR. BALOGH 1936: 137.

cselédek tartását a birtokokon.⁸⁹ A számadatok alapján 1836-ra 250 tanya állt az Erdőpuszták területén.⁹⁰ Az 1833-as összeírásban „*az erélyes intézkedések eredményeként a debreceni erdőségek két-harmad részét képező Haláp, Fancsika, Bánk és Pac-pusztákon 52 hegyes kunyhó, 18 ól, 2 félszer, 4 akol, 21 tövisól, 5 szín és 12 kutrica marad, mind jellegzetes pásztoréptmény. Négy év múlva még kevesebb, 38 kunyhó, 24 ól, 12 kutrica és 7 akol áll itt, a földművelés teljesen megszűnt, csak a méhészek élnek kint nyaranta.*”⁹¹

3. táblázat A kunyhók, a majorosok és a lélekszám az 1833-as összeírás alapján (SZABÓ 1929: 233.)

Erdő neve	Kunyhók száma	Majorosok száma	Lélekszám
Pac	7	7	30
Bánk	40	40	144
Fancsika	22	22	84
Haláp	57	57	229
Nagycsere	29	29	129
Külső Gut	16	16	56
Belső Gut	28	28	125
Összesen:	199	199	797

1836-ban rendeletet hoztak arra, hogy az üresen álló és régebbi kunyhókat – ahol családok emberek éltek – rombolják le. A pásztorok által lakott tanyákat megtartatták, aminek hatására 1838-ban már 181 tanyát számlált az összeírás „néhány ól, akol, kutrica, szín, tipikus állattartó épületekkel”.⁹² A harmadik betelepülési hullám az Erdőpusztákra 1854-től kezdődött, amikor a földművelést látták a legfontosabb tevékenységnek ezen a területen, de akkor már rendeletekkel sem akadályozták meg a betelepülést. Az Erdőpusztákra városi kaszálóbirtokosok „költöztek” és a tanya lett nekik az állandó lakhelyük. Ezen a helyen nem a szántás-vetés, hanem takarmánytermesztés volt a főszerep. Ezen területen a termelés intenzívebb volt, mint a város nyugati részén.⁹³ „*A kaszálókban nyert takarmány, a termés helyben értékesítetik az időnként idehajtott jószággal, mert annak a gazdaságba való vitele roppant igás erőt igényelne.*”⁹⁴ A XX. század eleji számadatok alapján 1920-ban 5887, 1930-ban 5230 lakosa volt az Erdőpusztáknak.⁹⁵

A tanyasi lakos a debreceni agrártársadalom része volt. Timár Lajos történész monográfiájában összegezte a két világháború közötti városi agrártársadalmat. Sokszor kategorizálta az agrártársadalmat holdanként, kataszter holdanként.⁹⁶

⁸⁹ DR. BALOGH 1936: 137.

⁹⁰ DR. BALOGH 1936: 137.

⁹¹ DR. BALOGH 1937: 152.

⁹² DR. BALOGH 1936: 137.

⁹³ DR. BALOGH 1936: 138.

⁹⁴ DR. BALOGH 1936: 138.

⁹⁵ DR. BALOGH 1936: 138.

⁹⁶ TIMÁR 1993: 118-119, 121-122.

Agrártársadalom Debrecenben (TIMÁR 1993: 118-119, 121-122.)			
Paraszti réteg	Földtulajdon (kat.hold)	Földterület (kat.hold)	Számuk (fő)
Agrárproletár (zsellér, napszámos, cseléd, mezőgazdasági nincstelenek)	1 kh.-nál kisebb vagy nincs	5 kh.-nál kisebb vagy nincs	7500
Félproletár	1-5 kh.	5-10 kh.	1705
Kisparaszt	5-20 kh.	10-50 kh.	1665
Középparaszt	20-50 kh.	50-100 kh.	640
Gazdagparaszt	50-200 kh.	100-500 kh.	293
Középbirtokos (virilisek)	200-1000 kh.	500-1000 kh.	37
Nagybirtokos (virilisek)	1000 kh. felett	1000 kh. felett	8

Az agrártársadalom legalacsonyabb rétege - Timár Lajos megfogalmazásában - az agrárproletariátus volt. Ebben a kategóriába tartoztak a cselédség és a napszámosok is. „A cselédség volt a legzártabb rétege az agrárproletariátusnak. A 19. század közepe óta a várost körülvevő tanyavilágban dolgozott. Miután adót nem fizettek, a hatóságokkal csak egy-egy passzusátírással vagy hatósági idézés esetén kerültek kapcsolatba. A városban évente legfeljebb egyszer-kétszer fordultak meg, többnyire az elszegődés alkalmával.”⁹⁷ Az agrárproletár rétegbe tartoztak a napszámosok is, akik a gazdaságban „napszámért” egy-két hétig dolgoztak. Patriarchális helyzet volt a századfordulón, amikor „a paraszti birtokokon a cseléd és napszámos együtt dolgozik a gazdával és egy asztalnál eszik. Amint azonban munkaadói is általában süllyedő társadalmi réteget alkotnak, a mezőgazdasági szegénység is vele együtt süllyed”⁹⁸, később 1940-től megszűnt a helyzet. A két világháború között a Nagyatádi-földreformnak köszönhetően a városhatáron túli földekből összesen 873 bérlő igényelt földet, ebből 173-an a Vitézi Rend tagjaként igénylő, illetve 1973-an voltak házhelyre jogosultak.⁹⁹ „Közülük 1404 közalkalmazott volt, és csak 74 földműves.”¹⁰⁰ A városban összesen 2605 kataszter holdnyi földet osztottak fel 1637 fő parasztnak.¹⁰¹ 1920-ban mezőgazdasági nincstelenek száma összesen 6097 főt volt, így súlyos válságban volt a város is. „Az 1920-as években a napszámosok a tengeri kapálását negyedében, ötödében, az aratást

⁹⁷ TIMÁR 1993: 121.

⁹⁸ TIMÁR 1993: 121.

⁹⁹ TIMÁR 1993: 121.

¹⁰⁰ TIMÁR 1993: 121.

¹⁰¹ TIMÁR 1993: 121.

tizenötöd-, tizenhatodrészt, a napszámot 1925-ben 2 pengő értékének megfelelő összegért voltak kénytelenek vállalni.”¹⁰² Az agrárproletariátus gyermekeinek 24%-a volt alultáplált, sokuk hajtetűvel, bélféreggel volt megfertőzve. Az agrárproletár rétegnél magas volt a tbc betegség aránya, valamint nagyon magas volt a csecsemőhalandóság is. „A lakások 70%-a földes padlójú nem ritka az egyszoba-konyhás, kamra nélküli lakás. Az egy személyre jutó légköbméter 6,8 (az alvásra használt helyiségeket számítva), kevesebb mint fele a munkáscsaládokénak. Az ablakfelület átlagban csak 0,76 m² volt. A magas átlagos családlétszám miatt a gyermekek túlnyomó része testvéreivel vagy szüleivel aludt kettesével vagy hármassal. A lakások zsúfoltsága, a földes szoba, az aprócska ablakok, a lakás levegőtlenése, ezek azok a körülmények, melyek, mint több korabeli orvosi felmérés írja: Ideális táptalajt nyújtanak a tuberkulózisnak.”¹⁰³ Az agrárproletár réteg családlétszáma átlagban 6-7 fő volt, egy háztartásban két generációs családok is élhettek.¹⁰⁴ A parasztcsaládok gyerekeiket már 4 éves koruktól kenyérkeresőnek adták be, legfőképpen pásztorkodásra, földműveléses munkára, ezért sokan nem járták be őket iskolába, és így nagy volt az analfabetizmus,¹⁰⁵ amelynek a csökkentésére gróf Klebelsberg Kuno közoktatásügyi miniszter¹⁰⁶ az 1926. évi VII. törvénycikk alapján szorgalmazta a népiskolák, népi elemi iskolák, tanyasi iskolák megvalósítását. Három év alatt közel ötezer tanyasi iskola épült az országban. Debrecen területén összesen 38 „Klebelsberg-iskola” épült. Ilyen volt Mézeshegyen, Nagycserén, Fancsikán, Lukaházán, Halápon, Pacon (2 darab), a Hortobágyon (2 darab), Ondódon (5 iskola), Nyulason, Nagyhegyesen, Pipóhegyen, Szatán, Szikgáton, Szepesen, Bánkon (2 iskola), Dombostanyán, Ebesen, Macson és Debrecen határain belül máshol is.¹⁰⁷ Az iskolaépítések eredménye az lett, hogy az országban csökkent az analfabéta emberek aránya, azonban nem mindenki tudott iskolába járni, s még az 4-5 osztály elvégzése után is sokan még írni-olvasni sem tudtak.¹⁰⁸ A réteg legkülönlegesebb társadalmi csoportját a vákáncsosok alkották. A debreceni erdőben 850-1000 vákáncsos család élt, legtöbben az Erdőspusztákon. Legfőbb feladatuk az erdőtelepítés volt, és amíg a fák nagyobbra meg nem

¹⁰² TIMÁR 1993: 122.

¹⁰³ TIMÁR 1993: 122.

¹⁰⁴ TIMÁR 1993: 123.

¹⁰⁵ TIMÁR 1993: 123.

¹⁰⁶ Gróf thurburgi Klebelsberg Kuno Imre Aurél Ferenc (Magyarpécska, Arad vármegye, 1875. november 13. – Budapest, 1932. október 11.) országgyűlési képviselő, magyar jogász, művelődéspolitikus, 1921. december 3. és 1922. június 6. között belügy-, majd 1922. június 16. és 1931. augusztus 24. között vallás- és közoktatásügyi miniszter. 1917-től 1932-ig a Magyar Történelmi Társulat elnöke.

¹⁰⁷ Papp József: Debrecen birtokkatasztere.

¹⁰⁸ TIMÁR 1993: 124.

nőttek, addig őrizték őket. Emellett krumplit és kukoricát termeltek és „füvet kaszáltak”.¹⁰⁹ Termésük egy részét be kellett szolgáltatni a városnak. „*A vákáncsosok nagy része kunyhókban élt, vagy földbe vájt gödörlakásokban. A gödör falát faágakkal vonták be, sárral betapasztották, a tetőre földet hánytak, és a tető alatt egy kicsiny ablakon szűrődött be valamicske fény. A kunyhóban cölöpöket vertek a földbe, s ezekre deszkákat szegeztek. így készült az asztal, az ágy és a székek.*”¹¹⁰ A vákáncsosok „a környező települések legelesettebb napszámosaiból, mezőgazdasági munkásaiból verbuválódtak”.¹¹¹ Szintén különleges életet éltek a pásztorok legfőképpen a Hortobágyon, akik intenzív állatlegeltetéssel foglalkoztak.



5. kép Szegényparaszt-család tanyája (TIMÁR 1993: 123.) és Szűcs János vákáncsos kunyhója Fancsikán (Vencsellei István fotója, TAAR 1999: 212., illetve TIMÁR 1993: 125.)

„*A kisbirtokos parasztságot a polgárosodás alig érintette, a létfenntartás szigorú feltételei a paraszti munkához és életmódhoz kapcsolták őket. Az 5—20 kat. hold föld kevés volt a megélhetéshez s vigyázni kellett, nehogy még tovább aprózódjon. [...] Az értékkülönbség az eltérő földmértékből és állatlétszámból adódott, viszont a gazdasági felszerelés értéke alig különbözött az 5-6 holdas és a 20 hold körüli gazdaságok között.*”¹¹² A középparaszti réteg a kis- és szegényparasztságtól ellentétben a városba költözött. A kisparasztsághoz képest alig több bútoruk vagy ruházatuk volt, egyszóval takarékosan éltek, hogy minél nagyobb földbirtokuk legyen.¹¹³ A középparaszti réteg vállalkozóként művelte földjét, a köznyelv „módosgazdaként” aposztrofálta őket. A gazdagparasztság viszont már polgári életformát öltött a XX. század elején. „*A polgárosodás olyan irányt vett, hogy menekültek a tanyáról, a városszéli háztól gazdálkodtak. Igazi deklasszált réteg ez, ahol a vagyon megmaradt ott a*

¹⁰⁹ TIMÁR 1993: 124.

¹¹⁰ TIMÁR 1993: 124.

¹¹¹ TIMÁR 1993: 125.

¹¹² TIMÁR 1993: 126.

¹¹³ TIMÁR 1993: 127.

*házasság tartotta össze, vagy pedig az erősen érezhető születési korlátozás. A nagygazdák lányai ritka esetben mentek hasonló nagygazda fiúkhöz férjhez, ideáljuk postás, vasutas, hivatalnok vagy legfelsőbb rétegekben a katonatiszt lett.*¹¹⁴ A „100 kataszter hold feletti nagyparaszti-cívis birtokok”¹¹⁵ harmadát vagy felét bérbe adták művelésre. Az cívis agrártársadalomban a hatalmi szokásokban nagy különbségek voltak: *„A nagygazdák, a basák mindenképpen urak, a tömeget alkotó középparasztok és bérlők pedig parasztok...”*¹¹⁶ A hierarchia legmagasabb pontján álltak a virilis földbirtokosok. Ők közép- és nagybirtokosok voltak (Debrecenben „cívisgazdaként” nevezte el a köznyelv), akik a községi, illetve városi képviselőházba „nyers vagy tisztított virilizmus”¹¹⁷ útján jutottak be. Nagyobb birtokokkal rendelkeztek és magas adót fizettek. Egyes cívisgazdák a földbirtokon tartottak tanyát (akik úgyszintén szálláshelyként használták), azonban nagyon ritka volt, ha kastély is volt a birtokon. Például Nyírmártonfalván a Reviczky család emeltetett kastélyt saját birtokán.

*„A földtulajdon a XX. század közepének magyar paraszti társadalmában társadalmi rangot, presztízst jelentett, a létbiztonság alapjának s egyben a szabadság, az önállóság és a társadalmi felemelkedés zálogának számított.”*¹¹⁸ A paraszti réteg képviselői közül sokan ragaszkodtak saját birtokaihoz. Nem csak szántottak és állatokat legeltek a birtokon, hanem növelték, gyarapították is, mert ez nekik nem csak az életük volt, hanem egyben a valutájuk is.

Egy tanya nemcsak a lakórészből, a konyhából áll, hanem olyan épületekből is, ahol az állatok pihennek (ól, akol, istálló) és ahol a nekik szánt takarmányt raktározzák be (góré, szénáskert, stb.).

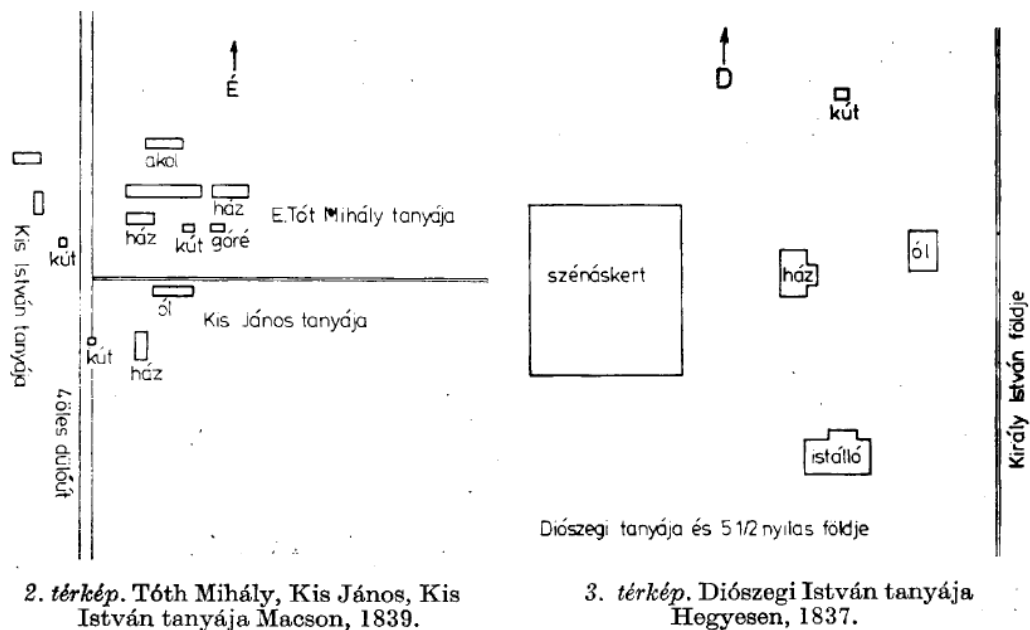
¹¹⁴ TIMÁR 1993: 130.

¹¹⁵ TIMÁR 1993: 130.

¹¹⁶ TIMÁR 1993: 131.

¹¹⁷ A virilizmus kitüntetett aránytalan választójogot (nagyobb képviseletet) biztosító politikai és jogi elv magas adót fizetők számára. A virilisták a törvényhatósági bizottságok és a községi képviselő-testületek választásánál a községek közigazgatásának lebonyolításáról szóló 1870. és 1871. évi, valamint a Budapesten alkalmazott 1872. évi törvények alapján vezették be. Budapesten 1920-ban, vidéken 1945-ben szüntették meg a virilizmus elvét.

¹¹⁸ VALUCH 2001: 190.



2. térkép. Tóth Mihály, Kis János, Kis István tanyája Macson, 1839.

3. térkép. Diószegi István tanyája Hegyesen, 1837.

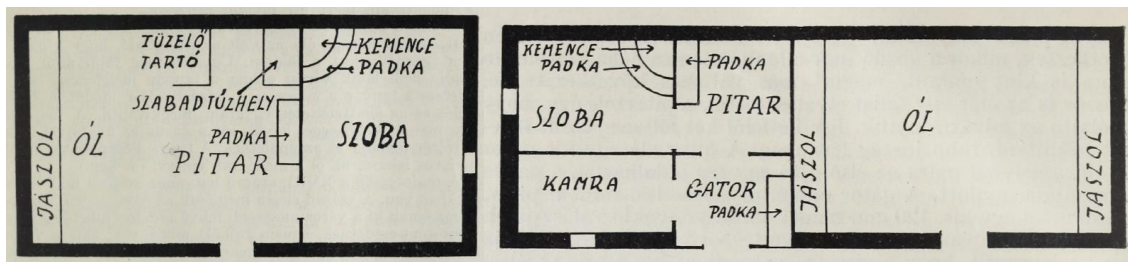
1. ábra A tanya szerkezete Macson és Hegyesen (RÁCZ 1982: 18.)



6. kép Debreceni tanyák (DR. BALOGH 1937: 153.)

Az 1930-as években „több helyen birtokos debreceni gazda még most sem emel mindenütt még ólat sem a földjére, hanem lovával és szekérével a dűlőúton a föld végében áll meg, a lovat a saroglyához köti, maga a szabadban a szekér alatt alszik éjszaka. Legfeljebb ősszel, tengeritöréskor állongat össze 20—25 kéve csutkából egy hegyes kunyhót, az élelemnek, gúnyának. Az ilyen tanyát apró fás tanyának hívja némi humorérzéssel a debreceni magyar. Abban az esetben, ha a föld nagyobb terjedelme kényszeríti a hosszabb ott tartózkodásra, emel valami állandóbb épületet. Ez az ól, a lehető legkevesebb munkával készítve. Négy fecskerakású fal, amelynek egyik oldalán közepén van az ajtó. A tetőt a két ágasra felprájcolt gerenda tartja. Szalmával befedi, padlása nincs. Rossz időben, mikor a jószág nem állhat a zablón, a nyári álláson, amely az ól körül levő egyetlen fa alá van állítva, beköti az ólba. E célra van a két végfal mellett két félszerjászol. Ilyenkor az ólban főznek, az ól közepén négy-öt tégladarabtól

körülvéve ég a tűz, hogy az ajjba ne kapjon. A füst az ajtón és a tűzfalba vágott két lyukon tódul kifelé. Az ól közepén égő tűz hajnalban az abrakoltató, lovat vakaró, és ganézó kocsisnak világító szerszáma. Ez az épülettípus ma is általános a debreceni kisgazdáknál.”¹¹⁹ Viszont a majoros gazdák tanyája különbözik a közönséges gazdák tanyájától: az ól és a szoba külön van (a majoros gazdák tanyájáról részletesen dr. Balogh István írt. Ez a Melléklet 1-ben¹²⁰ olvasható).



2. ábra Pitaros kunyhó (DR. BALOGH 1937: 155.) és majoros tanya alaprajza (DR. BALOGH 1937: 160.)

1.3. A „gúti kisvasút” (1923-1977) és a társadalom kapcsolata

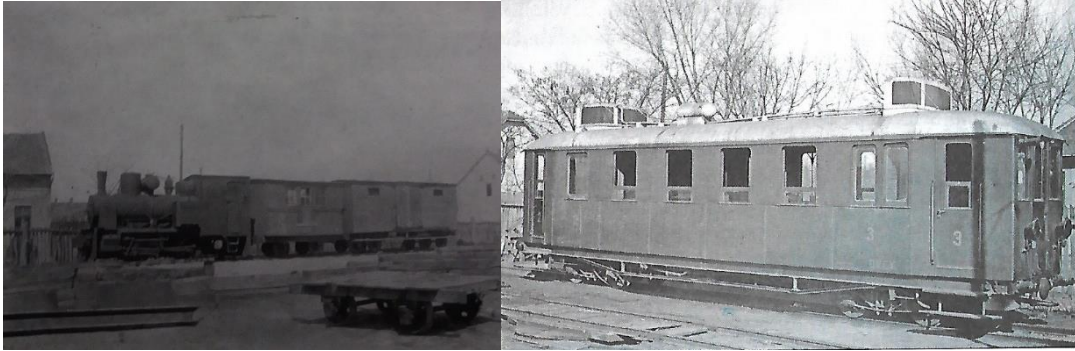
1923. január 25-én hivatalosan elindították a személyforgalmat a Gúti-vasúton, de „az engedélyben megtiltották a rugózatlan, merev ütközős és fék nélküli személykocsik üzemeltetését, illetve elrendelték a meglévők átalakítását.”¹²¹ A kisvasúton való személyforgalom elindításának köszönhetően gyors fellendülés kezdődött a környéken. A személyszállítás beindulásával a kirándulók, valamint cserkészek ezrei mentek a Gúthi-erdőbe, s ezt a kirándulási lehetőségét a város is támogatta. Üdülőházak, menedékházak, vendéglők épültek a vasút közelében lévő erdőben. Akik a legtöbb hasznot nyertek a vasúttal, azok a vasút környékén élő tanyasi lakosok voltak, akik terményeiket a város piacaira juttatták el, így nemcsak a város ellátása, hanem az anyagi helyzetük is javult. A tanyasi gazdálkodók és a város lakossága között szinte napi kapcsolat alakult ki. Hamarosan vegyes járatok is megjelentek, amikor is nemcsak utasokat, szállítottak, hanem fával rakott teherkocsikat is hozzákötöttek a szerelvényhez. A vasútvonalon 1925-től jelennek meg a motorkocsik és a sínautók a személyforgalom részére.¹²²

¹¹⁹ DR. BALOGH 1937: 153-155.

¹²⁰ DR. BALOGH 1937: 157-159.

¹²¹ SZEMEREY 2014: 9.

¹²² SZEMEREY 2014: 9.



7. kép Vegyes szerelvényű vonat (LINZBAUER 1989: 469.) és egy motorkocsi a Zsuzsi vasúton (SZEMEREY 2014: 26.)



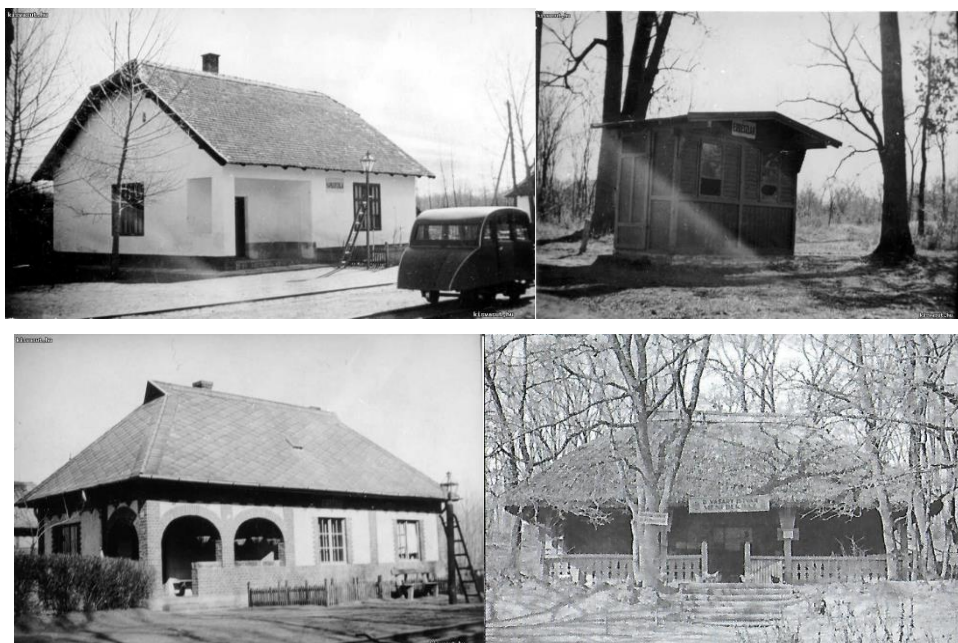
8. kép Vasútépítés Hármashegyialján (<https://www.kisvasut.hu/keret/showpic.php?kod=12172>)

A Zsuzsi-vasút az 1920-as évektől tovább terjeszkedett: 1925-ben az Acsádi útig, 1926-ban az Angyaltelekig, 1931-ben a dr. Vásáry István menedékházig, 1937-ben a Várhegyi rakodóig hosszabbították meg a vonalat. A személyforgalom elindítása után a következő állomások és megállóhelyek létesültek: Debrecen-Fatelep, Geréby-telep (később Nyilas-telep), Kondoros (vagy Kondorosi-tanyák), Csereerdő, Erdészlak, Martinka, Sámsoni út, Halápi erdő, Hármashegyialja (vagy Hármashegy), Váradi Szabó-tanya, Melánia-tanya, Reviczky-tanya, Tamási, Guth, Acsádi út, Angyaltelek, dr. Vásáry István menedékház, Várhegyi rakodó.¹²³

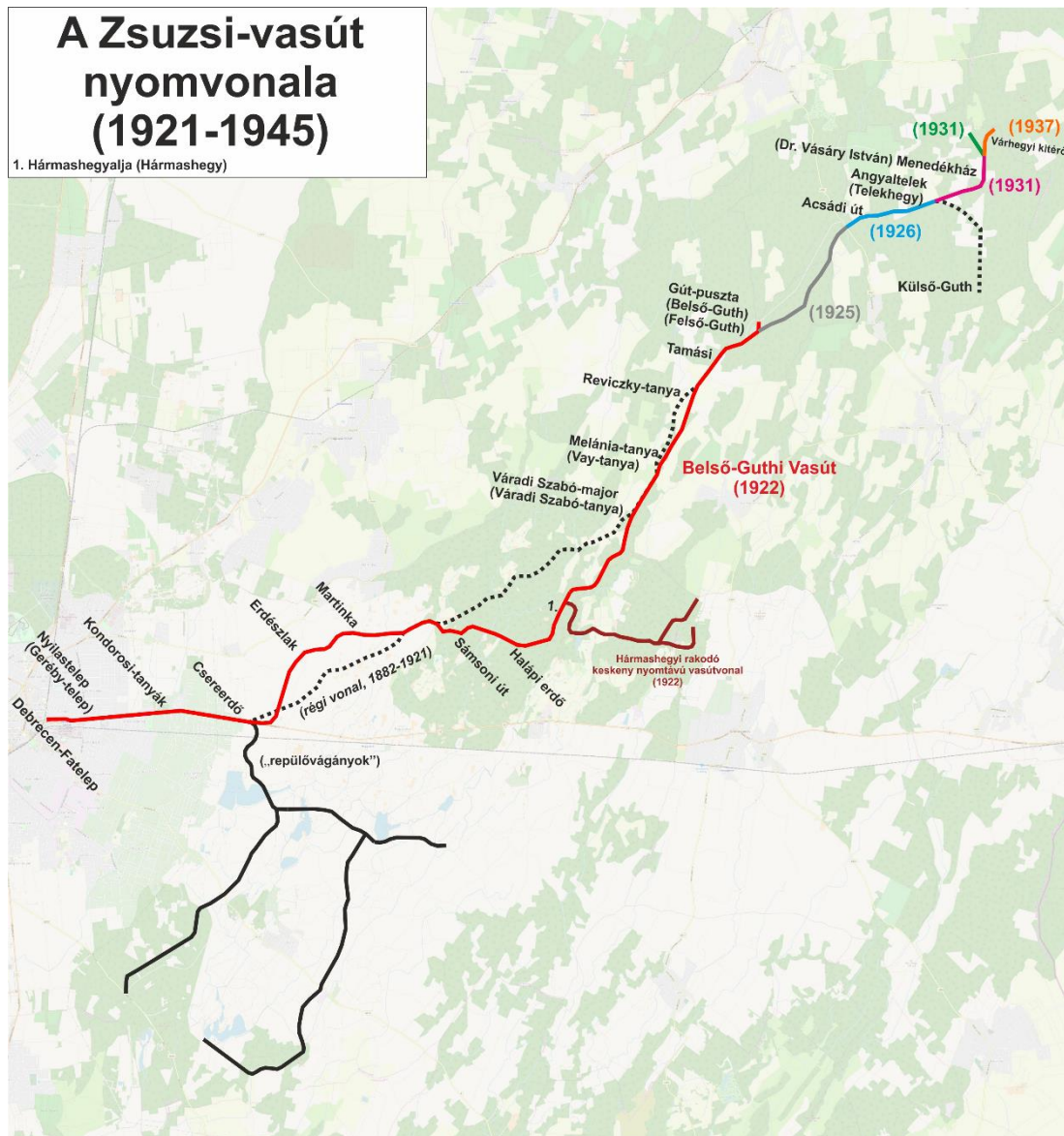
¹²³ Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>



9. kép A Zsuzsi-vasút turista plakátjai a '30-as, '40-es években (Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár, SZEMEREY 2014: 12, <http://hdl.handle.net/2437/189900> - DEA, LINZBAUER 1989: 454.)



10. kép Állomások a kisvasút vonalán: Hármashegyalja, Erdészlak, Nyíracsaád és Menedékház (<https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=835&i=12176>, SZEMEREY 2014: 10.)



4. térkép A Zsuzsi-vasút nyomvonala (saját készítésű térkép az OpenStreetMap, a szakirodalmak és a régi térképek alapján, méretarány nélkül)

„A vonalfejlesztések idején egységes állomásépületekről is gondoskodtak. A fejlesztések a teljes vasútüzemet és a fafeldolgozást is érintették. Az 1927–28-ban felvett, 460 000 pengő kölcsönből Fatelepen és az Acsádi útnál mozdonyszín, Debrecenben felvételi épület és a vonalon két őrház épült. Ezek mellett javítóműhelyek is létesültek, illetve szalagfűrész és keretfűrész gyorsította a fafeldolgozást. A gazdasági világválság elérte a „Zsuzsit” is: nagymértékben csökkentek a szállítások, ezzel pedig a bevételek is. Felmerült a szüneteltetés, amelyhez a minisztérium nem járult hozzá! A gazdaságossági számítások alapján a távolsági forgalom „erősítésében” látták az üzemeltetők a megoldást, ezért 1936-ban a város kérelemmel fordult a kereskedelemügyi miniszterhez, hogy a megerősített vasúton 55 km/h-ra emelhessék a sebességet. A fahidak kijavítása mellett egységesen 1,80 m hosszú, 14/18 cm keresztmetszetű

talpfákat építettek be, illetve Hármashegyialjánál egy ív miatt új pályaszakaszt építettek. A szakaszos bővítés következménye, hogy hétféle sántípus volt a pályában – a 18,1 kg/fm-től a 35,5 kg/fm-es típusig. A hatóság ezért csak 50 km/h-s sebességet engedélyezett.”¹²⁴

A kisvasút üzemeltetését 1923 és 1934 között Epreskert–Guthi Korlátolt Közforgalmú Vasút, 1934 és 1939 között Debrecen Városi Erdei Vasút végezte.¹²⁵ Egy 1939-es rendelet alapján a gazdasági vasutak részére az állam üzemanyagot, benzint kedvezményesen biztosított, ezért nemsokára Debrecen Városi Gazdasági Vasút néven üzemeltették.¹²⁶

Ugyanebben az évben elkészültek a tervek a vonalhosszabbításra Nyírlugos és Nyírbéltek felé,¹²⁷ azonban ezt már ebben a korszakban nem tudták megvalósítani. Ennek a közvetlen oka a Hajdú és Szabolcs vármegye közötti rivalizálás volt, amelyben Szabolcs vármegye nem akarta a debreceni vállalkozású vasút összekapcsolását a két faluval azért, mert ezzel a „köldökszínórral” látszólag elveszítené ezeket.¹²⁸ Viszont nem ez volt az első vasútvonal, amely Nyírlugost és Nyírbélteket kapcsolta volna össze Debrecennel. A Kereskedelemügyi Minisztérium 1912. február 12-én 7987. szám alatt kelt javaslata alapján a Debrecen-Nyírbátori Helyiérdekű Vasút Nyíradonytól vasútvonalat akart létesíteni Nyírlugos és Nyírbéltek felé, aminek az előmunkálati engedélyét az 1920-as években évenként hosszabbították meg.¹²⁹ Az 1912-es évre Nyírlugos 40 ezer, Nyírbéltek 50 ezer koronát szavaztatott meg a DNyBV vonal bekötésért „Nyírbátoron túl”. Azonban a szabolcsi érdekeltség -Nyíregyháza központtal- megakadályozta ennek megvalósítását és „kontra-vicinális” akart létrehozni 250 ezer korona támogatással Nyíregyházán át Nyírlugos– Nyírbéltek–Éradony–Érmihályfalva útvonalon keresztül. Ez úgyszintén nem valósult meg.¹³⁰ A meghosszabbítás a két világháború között sem tudott megvalósulni. A rivalizálás a háború után ért véget úgy, hogy megyerendezés címszóval 1946-ban Nyírmártonfalvát, 1950-ben pedig Nyíracsadót Szabolcs vármegyétől Hajdú vármegyéhez csatolták. „A II. világháború a D.V.G.V. vonalán is súlyos károkat okozott. 1944. június 2-án csak Debrecen Fatelep állomásra 24 darab 250 kg-os bomba hullott. Később a járművek egy része is megsérült. 1944. október 17. és október 21. között a forgalom a háborús

¹²⁴ SZEMEREY 2014: 11-12.

¹²⁵ SZEMEREY 2014: 21.

¹²⁶ LINZBAUER 1989: 454.

¹²⁷ LINZBAUER 1989: 454.

¹²⁸ Ez a rivalizálás már a Debrecen-Nyírbátori Helyiérdekű Vasút építkezésénél is megtörtént, amikor Szabolcs vármegye egy „kontravicinálissal” (Szabolcsvármegyei HÉV) lehetetlenné akarta tenni a Hajdúsámson és Nyírbátor közötti vonalkapcsolatot, azonban az „ellen-helyiérdekű vasút” nem valósult meg és így az uralkodó és a minisztérium akadály nélkül megadta az engedélyt a DNyBV megvalósítására. - PAPP 2011: 18-19.

¹²⁹ Vasúti és közlekedési közlöny, 1928. szeptember 23

¹³⁰ Pesti Hírlap, 1912. április 30: 15.

cselekmények miatt szünetelt.”¹³¹ A Zsuzsi-vasút a debreceni csata idején katonákat is szállított.¹³² „*A háborús károkat gyorsan helyreállították. A vasút dolgozói, családtagjaik és a helybéli lakosok közös erővel láttak munkához, segítségükkel újra megindult a forgalom.*”¹³³ Azonban ez a „közös munka” már mást jelent a mai értelemben. Varga Béla vonatvezető Taar Ferenc rádióinterjújában kifejtette, hogy ez a propaganda által nevezett „önkéntes és közös munka” az 1940-es évek második felében mást jelentett. Ez az akkori politikai helyzet, valamint szovjet-orosz segítséggel hatalomra törő Magyar Kommunista Párt és Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter utasítására *kötelező közmunka*¹³⁴ volt, minden magyar dolgozó számára a háborús károk helyreállításáért és az élet újraindításáért.¹³⁵ A kötelező közmunka keretében a legszegényebb dolgozót is rákényszerítették, ahogy *A szocialista vasút* című 1970-es propaganda dokumentum-filmben is látható: „*Mi indíthatta az ország vérkeringését? Mindenek előtt a közlekedés. Ezért adta ki a párt a jelszót: Arccal a vasút felé! A felszabadult munkásság megértette a felhívást, benépesültek a gyárak a munkahelyek, megindultak a gépek. Éjjel-nappal folyt a megfeszített munka: tépett-szakadt ruhában, lyukas cipőben, éhesen, súlyos nélkülözések között. Szükség volt erre, mert az ország újjáépítését csak a vasúti közlekedés helyreállítása biztosíthatta.*”¹³⁶

Ugyanúgy kötelező közmunkával építették meg a Nyírlugos és Nyírbétek felé haladó vágányt is, Molnár József kocsivizsgáló szerint az országban ez volt az első kisvasút a vasút történetében, ahol vonalhosszabbítás történt a háború után.¹³⁷ A Nyírlugosig tartó új szakaszt 1946. január 6-án¹³⁸, a Nyírbéteki vonalat 1950. november 19-én¹³⁹ adták át. Az új vonalon Nyírlugos, Nyírlugos felső, Nyírbétek alsó és Nyírbétek állomások jöttek létre. Magyarország második úttörővasútja, a Gúti-erdei Úttörővasutat 1950. augusztus 20-án indították el, melynek

¹³¹ LINZBAUER 1989: 454-455.

¹³² Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

¹³³ LINZBAUER 1989: 455.

¹³⁴ A kötelező közmunka más néven éhségmunka a kényszermunka egyik fajtája, amikor dolgozók, munkások „erőltetett menetben”, gyors tempóban és ingyen a szovjet Vörös Hadsereg „segítségével” (vagy nélkülük) helyreállítják a háborúban elszennvedett károkat. Hidakat és vasutakat építettek újjá, szenet termeltek a bányában az ország újjáépítésért. A propaganda úgy állította be őket, hogy önként, lendülettel és önbizalommal vállalkoztak a megfeszített munkára. A kötelező közmunka nem azonos a málenkij-robottal.

¹³⁵ Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

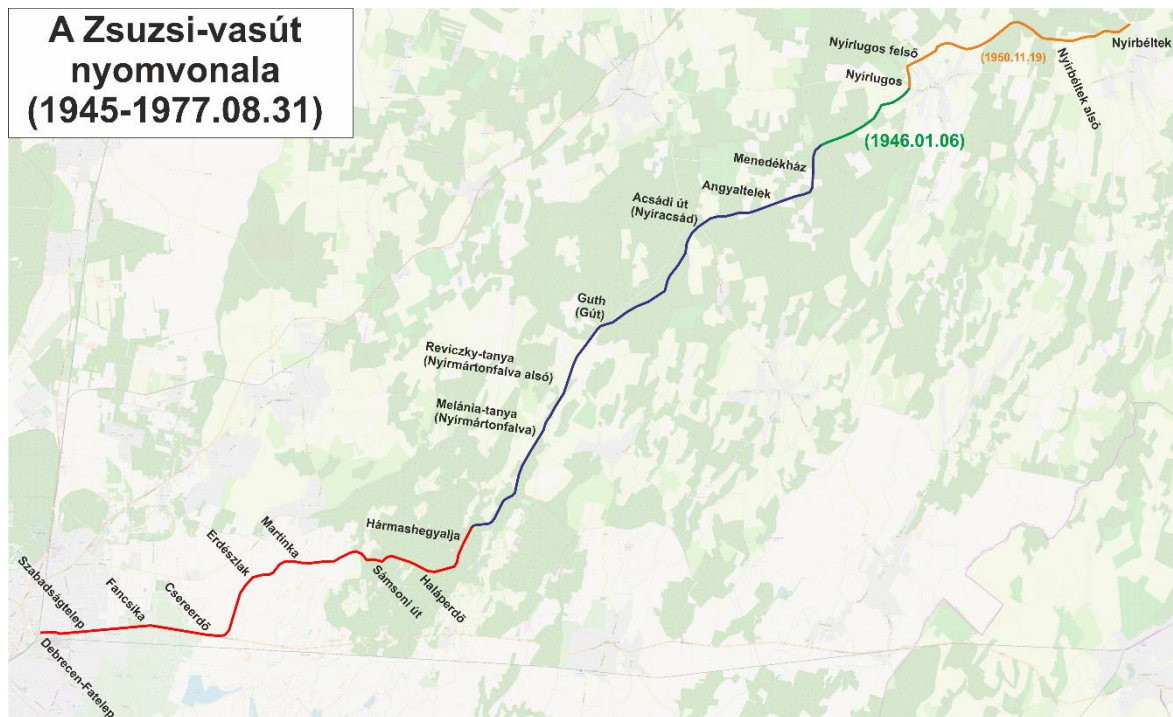
¹³⁶ A szocialista vasúterért: <https://www.youtube.com/watch?v=VcPfKcIO2Mw>: 1:54 – 2:38. A letöltés időpontja: 2020.11.02.

¹³⁷ Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

¹³⁸ Néplap 1946. január 5: 2.

¹³⁹ Néplap 1950. november 15: 3.

járatai vasárnap és ünnepnap közlekedtek.¹⁴⁰ Az úttörővasút a Debreceni Vidámparki Úttörővasút átadásáig, 1960. május 1-ig üzemelt. „*Voltak elképzelések a vasút tovább építésére, mégpedig Nyírbélték elágazással Encsencs, Nyírpilis, Nyírvasvári érintésével Nyírbátorig és Újtanya, Apor- háza, Vállaj, Mart érintésével Nagyecsedig.*”¹⁴¹ A vasúti magánvállalkozás a háború utáni időszakban megszűnt, 1949. január 5-től a 13390/1948. sz. rendelkezés alapján államosították, majd 1950. július 15-étől a Magyar Államvasutak üzemeltette (innentől az elnevezés: MÁV Debreceni Gazdasági Vasút). A 950 mm-res nyomtávolságot 1961-ben 760 mm-re cserélték.¹⁴² 1956-tól C50 típusú dízelmozdonyok, 1961-től az Mk48-as dízelmozdonyok közlekednek a kisvasút vonalán. Az 1960-as években érkeztek ide a korszerű Bax kocsik, ennek hatására a régi járműállományt leselejtezték, a gőzvontatást megszüntették.¹⁴³



5. térkép A kisvasút nyomvonala 1945 és 1977 között (a térkép saját készítésű, alaptérképe: OpenStreetMap, méretarány nélkül)

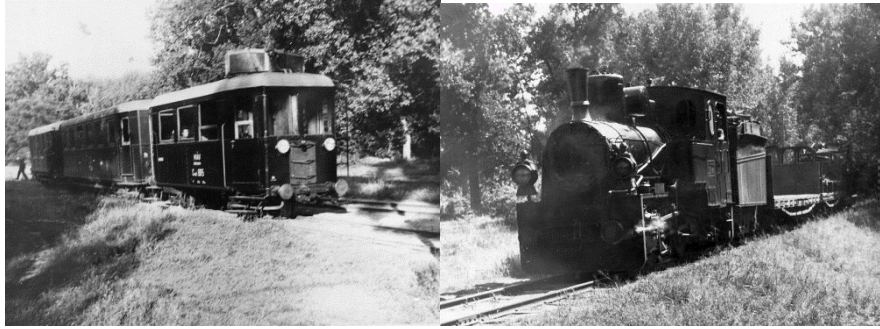
¹⁴⁰ Néplap 1950. augusztus 20: 3., 1950. augusztus 22: 3.

¹⁴¹ LINZBAUER 1989: 455.

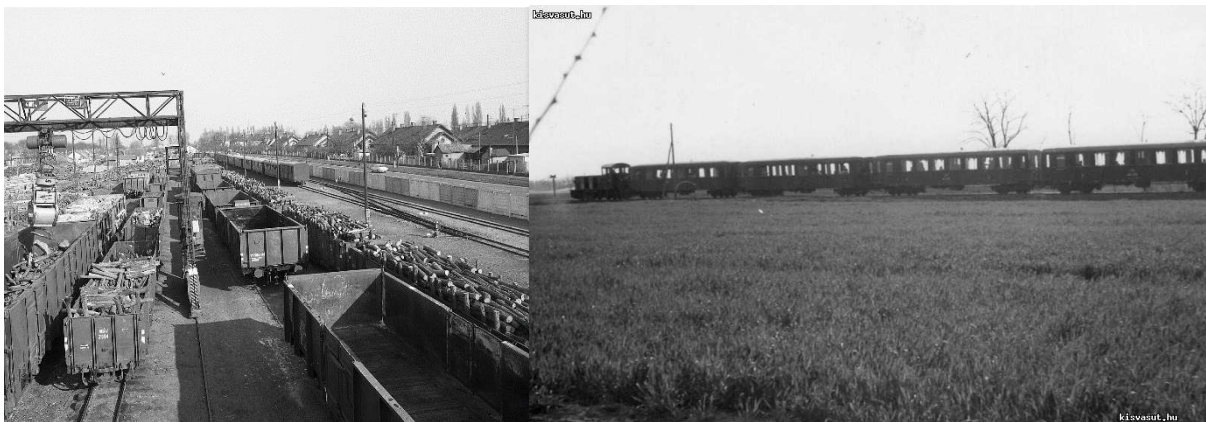
¹⁴² SZEMEREY 2014: 14.

¹⁴³ Debrecen kisvasúti állománylistájának adatbázisa:

https://www.kisvasut.hu/jarmulista/view_lista.php?vasut=20



11. kép Motorkocsi és gőzmozdony húzta tehervonat az 1950-es években (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)



12. kép C50 és Mk48 dízelmozdony a vasúton, valamint teher- és személyszállítás az 1960-as években (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár, kisvasut.hu)

1.4. A tanyasi társadalom 1945 és 1977 között

A tanyasi, illetve a falusi társadalom képe a háború után gyökeres változáson ment keresztül. Az új politikai hatalom egy kis ideig a parasztok mellett állt, de az azt követő Rákosi- és Kádár-korszakban már a többség a parasztság ellen volt, legfőképpen a birtokos parasztság ellen, akik nem akarnak belépni a „közösségbe”.

A második világháború után az Ideiglenes Nemzeti Kormány 600/1945. számú rendelete alapján földreformtörvényt hozott. *„Szervezeti értelemben a földreformot, Országos*

*Földbirtokrendező Tanács irányította, amely egyben fellebbviteli fórum volt. Az ország 25 megyéjében létrehozták a megyei földbirtokrendező tanácsokat, amelyek elsőfokú hatóságként felügyelték a reformot. A konkrét végrehajtás pedig a 3165 községi földigénylő bizottság feladata lett, Ezen a szinten ítélték meg a jogosultságot, s a területfelméréstől a földek kiosztásáig lényegében mindent elvégeztek. Természetesen a folyamat igen sok konfliktussal járt.*¹⁴⁴ A földreform során a „hazaárulónak” titulált birtokosok földtulajdonait az állam elkobozta és szétosztotta a nincstelen parasztságnak. *„A földreform során az 1000 kat. hold alatti úri birtokosok maximálisan 100, a paraszti birtokosok pedig 200 kat. hold földet tarthattak meg. [...] A törvényhatóságok, községek és egyházak földbirtokai, illetve az alapítványi birtokok nagyságukra való tekintet nélkül 100 kat. holdig voltak mentesek a megváltás alól.”*¹⁴⁵ A földreformra jogosult volt az agrártársadalom cselédsége, a mezőgazdaságban dolgozó munkások és a törpebirtokosok. Előnyben részesítették a parasztsaládokat, a partizánokat és a szovjetek mellett álló „antifasiszta” harcosokat, valamint a szövetségesek oldalán harcolt hősi halottak hozzátartozóit.¹⁴⁶ *„A reform során az egy személynek kiosztható terület felső határa 15 hold, alsó határa pedig 3 hold lehetett az előírások szerint Mértéke attól függött, hogy az illető földnélküli volt vagy már birtokolt valamennyi földet. A juttatásban részesült törpebirtokosok a kapott terület forgalmi értékének egynegyedét voltak kötelesek megváltási árként kifizetni tíz év alatt, ha korábban nincstelenek voltak, akkor pedig húsz év alatt.”*¹⁴⁷ Összesen 75 500 birtokot osztottak ki a parasztok számára, az ország 16 millió kataszter holdnyi földjéből 35%-ot sajátítottak ki.¹⁴⁸ *„A földreform a korábbi birtokmegoszlás, aránytalanságait enyhíténé, de miután nem párosult széles körű agrárreformmal, elsősorban a szociális és politikai feszültségeket mérsékelte. A reform következtében jelentősen megváltozott a paraszti társadalom belső-tagoltsága. A mezőgazdasági népességben belül az 1941-es adatokhoz viszonyítva 46%-ról 17%-ra esett a földnélküliek-aránya. a törpe- és kisbirtokos rétegé 47%-ról 80%-ra emelkedett, s a gazdagparaszti csoportok aránya 7%-ról 2,9%-ra csökkent.”*¹⁴⁹ A földnélküliek aránya az 1941-es adatokhoz képest 46%-ról 17%-ra csökkent, tehát jó hatással volt a társadalomra a földosztás. A számok alapján 400 ezer új birtokos lett a földreform hatására létrejött 240 ezer

¹⁴⁴ VALUCH 2001: 190.

¹⁴⁵ <https://www.parlament.hu/irom40/06188/06188-0001.pdf>

¹⁴⁶ VALUCH 2001: 190.

¹⁴⁷ VALUCH 2001: 190.

¹⁴⁸ VALUCH 2001: 190.

¹⁴⁹ VALUCH 2001: 190.

meglevő birtokon.¹⁵⁰ Ebből az 1949-es évre csak 4000 darab száz kataszter holdas birtok maradt, melynek az volt az oka, hogy „*az újonnan földhöz juttatott gazdák jelentős számú csoportja a szükséges eszközök, az önálló gazdálkodáshoz megkívánt ismeretek és a forgótőke hiányában tartósan képtelen volt az önálló gazdasági tevékenységre*”¹⁵¹, ez pedig önkorrekciónak vezetett. Másrészt viszont a csökkenés másik oka a parasztok elleni „kommunista bosszúhadjárat” volt.

A szocialista pártállami hatalom sosem szerette az önálló paraszti társadalmat és nem szívesen támogatta azok kibontakozását. A Nagy Imre „moszkovita” kommunista által vezetett földreform csak politikai propaganda volt arra, hogy a Magyar Kommunista Párt megnyerje a választásokat, azonban a kötelező közmunka, a szovjet hadsereg jelenléte és a párt ideológiája miatt csak kevesen szavaztak a kommunistákra, érthető okokból az 1945-ös választást a Független Kisgazdapárt nyerte meg. Azonban a következő választások már politikai csalások és a Szovjetunió segítségével alakították át a rendszert szocialista diktatúrává, ami a demokratikus pártok megszűnéséhez (szalámitaktika, botrányok és zsarolások) és a Magyar Függetlenségi Népfronthoz (1954-től Hazafias Népfronthoz) való erőszakos csatlakozáshoz vezetett.¹⁵²

A parasztok elleni kommunista bosszúhadjárat egyik lépése a kollektivizálás volt, amely szovjet mintájú kolhoz típusú termelészövetkezeti csoportok létrejöttéhez vezetett. Az első kollektivizálási hullám 1948 és 1949 között történt, az első termelészövetkezetekbe elsősorban a földnélküliek, a mezőgazdaságban dolgozók és a földreform után önkorrekciónak áldozatává vált gazdák léptek be.¹⁵³ A termelészövetkezeti csoportok létrehozása 1948 végén gyorsult fel, decemberben egy kormányrendelet alapján egyes, kettes és hármas kategóriába sorolták be őket (a legfejlettebb szövetkezet a III-as volt).¹⁵⁴ A téeszekben a közös munka mellett a közös tulajdon is fontos volt: a föld, a mezőgazdasági eszközök, az állatok, a termények a téesz közös tulajdonában voltak. Azonban a téesznek nem volt gépállománya, azokat a gépállomáson vehették „kölcsonbe” művelésre.¹⁵⁵ A mezőgazdaság a Rákosi-korszakban a szovjet típusú tervgazdálkodáshoz alkalmazkodott. Téesztagok 1949-ben és 1950-ben a földnélküliek lehettek, 1951-től már a kis- és középbirtokosok is beléphettek. „*A kommunista politikusok a kollektív gazdálkodás gondolatát minden lehetséges eszközzel megpróbálták elfogadtatni a*

¹⁵⁰ VALUCH 2001: 191.

¹⁵¹ VALUCH 2001: 191.

¹⁵² ROMSICS 2010.

¹⁵³ VALUCH 2001: 191.

¹⁵⁴ VALUCH 2001: 193.

¹⁵⁵ VALUCH 2001: 193.

*magántulajdonosi tudatukban éppen megerősített gazdákkal.*¹⁵⁶ Akkoriban minden eszközt bevetett a hatalom az önálló gazdálkodó társadalom ellen. A sajtóban, a plakátokon majd később a médián keresztül propagálták a tsz-be való belépést, azonban sokan nem léptek be önként. Így a hatalom a gazdákkal szemben *„a személyes agitáción át a gazdasági kényszerek és a fizikai erőszak alkalmazásán keresztül a büntetőjog alkalmazásáig”*¹⁵⁷ mindent bevetett, amivel kikényszeríthette a belépést. *„Súlyos teher volt a mezőgazdasági termények kötelező beszolgáltatása, mert a szabadpiaci árnál jóval alacsonyabb átvételiáron kellett teljesíteni a szinte folyamatosan emelkedő beszolgáltatási kötelezettségeket. Mindemellett 1949 és 1955 között a parasztság általános adóterhei háromszorosukra növekedtek. A teljesíthetetlen terhek maguk után vonták a büntetőjog eszközeinek beépülését az agrárpolitikába. Ennek következtében 1949 és 1955 között több mint 400 000 földművest ítéltek el „a közellátás veszélyeztetésének” vádjával, ami az esetek többségében a beszolgáltatási kötelezettség nem teljesítését jelentette.”*¹⁵⁸ A beszolgáltatás mellett zajlott az állami begyűjtés is. *„A begyűjtés (...) az államilag beszedett, majd a központból különféle célokra (fogyasztás, export, tartalék) újra elosztott élelmiszerkészlet biztosítását jelentette, különböző formákban. Ezek közül legfontosabbak a természetben fizetendő földadó, a kötelező terménybeszolgáltatás, a termelési szerződés szerinti, illetve „szabad” (rögzített állami felvásárlási áron történő) központi felvásárlás, valamint néhány más, csekélyebb jelentőségű tétel (cséplési díj, őrlési díj stb.).”*¹⁵⁹ A hatalom 1949 és 1956 között mindenféle kampányt bevetett az önálló gazdálkodók és birtokosok ellen. A mezőgazdasági tulajdonnal és/vagy kocsmával rendelkező, 350 aranykorona értékű 25 kataszter holdas vagy az afeletti birtokosokat a kommunista kampány *„kulákként”* aposztrofálta, amely az orosz nyelv szerint *„jómódú parasztot”* jelent.¹⁶⁰ Szovjet mintára *„kulákként”* készített az állam és ennek karhatalmi szerve, az Államvédelmi Hatóság (ÁVH). A kuláknak ítélt parasztokat bíróság elé állították, sokukat fizikailag is bántalmazták, kikényszerítve a tsz-be való belépést vagy a föld államnak való eladását. *„A magasabb jövedelmezőségű területek - zöldségeskertek, gyümölcsösök, szőlőtermelő gazdaságok - esetében magasabb szorzószámokat alkalmaztak, így akár 5-8 holdnyi gyümölcsösrel is kulákká lehetett nyilvánítani bárkit. A kulákküldözés az ötvenes évek első felében parttalanná vált, célja a félelemkeltés és a legsikeresebb, illetve a legnagyobb tekintéllyel, befolyással rendelkező*

¹⁵⁶ VALUCH 2001: 191.

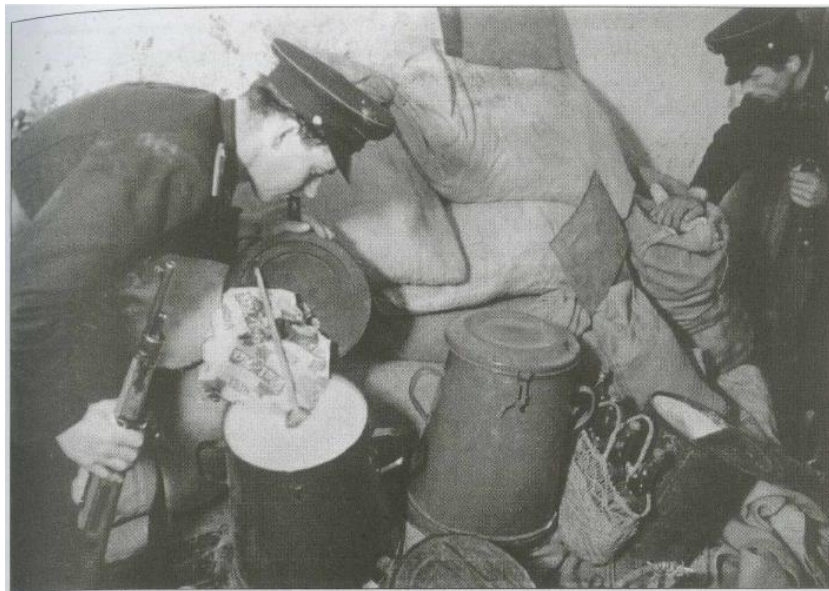
¹⁵⁷ VALUCH 2001: 191-192.

¹⁵⁸ VALUCH 2001: 192.

¹⁵⁹ <http://www.rev.hu/sulinet45/szerviz/szakirod/begyujtes.htm>

¹⁶⁰ Bolgár Dániel szerint már az 1930-as években ismerték a kulák fogalmát, amely szerint a kulák negatív értéktartalommal rendelkező lelki berendezkedést, viselkedést, kultúrát jelent. BOLGÁR 2011: 52.

gazdaréteg felszámolása volt. Az ötvenes, évek első harmadában a kuláklistán szereplők száma mintegy 60-70 000 fő volt.”¹⁶¹ A kulákelles kampányt 1949 és 1956 között erősen propagálták a sajtóban. A rendőrség és az ÁVH legtöbbször ismeretlen bejelentés alapján végeztek házkutatásokat a tanyákon, gazdaságokban, ahol a be nem szolgáltatott élelmiszerek, vagy a „feketén” levágott állatok után kutattak. A bizonyíték megtalálása után a gazdát a „fekete autó” elvitte.¹⁶²



13. kép "Elrejtett élelmiszerek után kutatnak a rendőrök egy falusi kamrában" 1951 márciusában
(VALUCH 2001: 193.)

A nagyobb földbirtokkal rendelkező parasztok munkáját és piaci létét földtagosítással nehezítették. „A szövetkezetek megalakításához kapcsolódva időről időre újrarendezték a falvak határát azzal a céllal, hogy a téeszek számára egységes földterületet biztosítsanak.”¹⁶³ A Rákosi-korszakban, 2280 községben összesen 4215 tagosítás zajlott le 7,5 millió kataszteri hold területen.¹⁶⁴ Emellett téesz-falvakat, tanyaközpontokat alakítottak ki. „1949-ben a 2 190 900 főnyi mezőgazdasági aktív keresőnek a 96%-a a magánszektorban tevékenykedett, 1955-ben az 1 952 400 főnyi mezőgazdasági aktív keresőnek már csak 72%-a volt a magánszektorban foglalkoztatott. A magángazdák tábora 1949-ben még 1,66 millió, 1953-ban csak 1,27 millió, 1955-ben pedig már 1,51 millió főt számlált.”¹⁶⁵

¹⁶¹ VALUCH 2001: 192.

¹⁶² VALUCH 2001: 193., illetve Bacsó Péter: *A tanú* című film.

¹⁶³ VALUCH 2001: 193.

¹⁶⁴ VALUCH 2001: 193.

¹⁶⁵ VALUCH 2001: 194.

Sztálin halála után enyhültek a kampányok és 1956 után sem követték a Rákosi-korszak kemény módszereit, az önálló paraszti birtokok 1953 és 1956 után újból megerősödtek. A Kádár-korszak parasztpolitikája mérsékeltebb és lassabb módszerrel próbálta kiiktatni a földbirtokosokat. A Münnich Ferenc által vezetett Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1958 végén folytatta a magyar mezőgazdaság kollektivizálását, melynek fő hulláma 1959 és 1961 között volt.¹⁶⁶ „A korábbi átszervezési kísérletekhez képest jelentős különbség volt, hogy a kampány a mezőgazdasági munkák tavasztól őszi tartó fő időszakában gyakorlatilag szünetelt. A kollektivizálási kampány lényegében jól megszervezett hadjáratként zajlott le. A városi munkásokból, pedagógusokból, pártmunkásokból verbuvált agitátorcsapatok időről időre megszálltak egy települést, s folyamatosan győzködték az ott élőket a termelőszövetkezetek előnyeiről. A sajtó, a helyi propaganda, a személyes meggyőzés mellett minden más lehetséges eszközt is bevetettek. Ezek közé tartozott az adóterhek emelése, az egyéni adótartozások szigorúbb behajtása vagy éppen ellenkezőleg, elengedése.”¹⁶⁷ Az agitátorok több, a tsz-be már belépett gazdálkodót vetett be annak érdekében, hogy lelkileg hasson a tsz-be még be nem lépett gazdák megtörésére: „a vezetővé válás lehetőségének felkínálásától a családtagok sorsával történő zsaroláson át az egzisztenciális tönkretétellel való fenyegetésig.”¹⁶⁸ A kuláklisra került parasztokat is csábították a belépésre azzal, hogy akár a téves vezetői státuszt is felkínálták nekik. Az „önkéntes” belépők feladták az ellenállást a hatalommal szemben, viszont továbbra is megmaradt az önálló gazdaságuk a Kádár-korszakban.¹⁶⁹ Az aktívan politizáló parasztokat és a kollektivizálás elleni szervezeteket ellehetetlenítette a hatalom. Az „ellenálló” egyéni gazdálkodókat viszont csak nagy nehezen, csöndesen távolította el a hatalom. Alkalmazták ellenük a tagosítás módszerét, amely során, a tanyán lakókat elüldözték, tanyájukat lebontatták velük. Sokszor a föld értéktelenedése és a gazdasága ellehetetlenítése miatt önként távozott a gazda a szeretett tanyájáról. Egyes egyéni gazdaságok azonban arany középutat találtak, s néhányuk beállt a magánszektorba, amit a köznyelv „maszeknek” nevezett el.¹⁷⁰ A magán szektorban dolgozók továbbra is maguk termesztették élelmiszerüket, de a Tsz-hez képest igényesebben próbálták eladni, így az árujuk kelendőbbek voltak az egyéni felhasználók körében. (A kollektivizálásról, annak társadalmi hatásairól és a kollektivizált mezőgazdaság működő-képességéről lásd: Melléklet 13.)

¹⁶⁶ VALUCH 2001: 195.

¹⁶⁷ VALUCH 2001: 195.

¹⁶⁸ VALUCH 2001: 196.

¹⁶⁹ VALUCH 2001: 196.

¹⁷⁰ <https://retrolegends.hu/2020/04/07/mit-jelent-a-maszek/>

A debreceni tanyavilág sem maradt ki a Rákosi- és Kádár-korszak parasztpolitikája alól. Gazdag István összefoglaló munkájában, Debrecen 1948 és 1977 között összesen 92 termelészövetkezeti csoporttal rendelkezett.¹⁷¹

„A húszas évek elején Debrecen 120 000 lakosú város volt. A 120 000- ből 20 000 lélek tanyavilágban élt. Ma [1964-ben] a város lakossága 130 000, s kb. 16 000 lélek él a várost körülölelő tanyavilágban.”¹⁷² – írják le Mocsár Gábor és Taar Ferenc a Tanyavilág-Bomló világ című közös könyvükben. A csökkenés legfőbb oka az 1950-es megyerendezés volt, amikor Ebest és Nagyhegyest önálló községgé alakították, míg a Hortobágyot Eleppel és Cucával közigazgatásilag elcsatolták.¹⁷³ Megmaradt Debrecennek a Bellegelő, Ondód, Macs, Haláp, Nagycsere, Fancsika, Bánk, Apafa, Pallag, Dombostanya, Szikigyakor, Pac – ezeken a részeken tovább élt a debreceni tanyavilág. Azonban ez kétarcú volt: a várostól nyugatra lévő Ondódon és Macson egybefüggő szántóföldi területekről beszélhetünk. Ennek egyik példája, hogy Ondódon és Kismacson egybefüggő tanyaközpontot létesítettek az 1960-es években.¹⁷⁴ A birtokos parasztok elűzését a Rákosi-korszakban karhatalmi módszerekkel végezték.¹⁷⁵ A Kádár-korszakban viszont a tanyasiak elüldözését legtöbbször a tagosítás, azaz a TSZ-föld bővítésével érték el. A DMJV PH Mikrofilmtárában végzett kutatások alapján a Debreceni Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága több bontási engedélyt adott a tanyák lerombolására. A tanyák lerombolása a legtöbb esetben Macs és Ondód térségében történt, a város nyugati területén. Egy példa a sok közül: „*Műleírás Barta Imre és neje Debrecen Macs 45 szám alatti lakosok 1 szoba, konyha, kamara és előszoba bontási munkálataihoz. [...] Általános megállapítás: Az épület lebontása azért válik szükségessé, mivel a nagyüzemi mezőgazdaság fejlesztését akadályozza. [...] Debrecen, 1962. augusztus 25.*”¹⁷⁶ Egy másik műszaki leírás 1967. augusztus 2-i dátummal: „*Gellén János és Neje tulajdonát képező Macs-düllő út 5/95 hrsz. alatt lévő lakó és istálló épület bontási tervéhez. A telken egy lakóépület és egy istálló épület, valamint egy ásott kút található. Az épületek elavultak, felújításra alkalmatlan állapotban vannak. Bontásuk feltétlenül indokolt, annál is inkább, mivel a nagyüzemi mezőgazdaság táblásítási törekvéseinek is útjába állnak. Az épületek bontásával egyidejűleg az ásott kút megszüntetéséről, betöltéséről is gondoskodni kell.*”¹⁷⁷ Olyan

¹⁷¹ GAZDAG 1977: 176-178.

¹⁷² MOCSÁR-TAAR 1964: 10.

¹⁷³ MOCSÁR-TAAR 1964: 10.

¹⁷⁴ Orvos József: Debrecen tanyavilága (térkép). lásd: Melléklet 2.

¹⁷⁵ Erről több és részletesebb Taar Ferenc, Mocsár Gábor könyveiben, szociográf írásaiban található.

¹⁷⁶ DMJV PH Mikrofilmtár.

¹⁷⁷ DMJV PH Mikrofilmtár.

határozatok is születtek, amelyek a lakosnak adták meg a bontási engedélyt, azonban ezeknek, az engedélyeknek az alapját, képező kérések sem önkéntes lemondások voltak, a kérelmezők, inkább lelki-pszichikai kényszerből bontják le önként tanyájukat. Özvegy Zabus Gergelyné bontási engedélyt adott be Macson lévő tanyájának lebontásához¹⁷⁸: „*A rendelkező részben foglaltak szerint kellett határozni, mivel megállapítást nyert az, hogy özv. Zabus Gergelyné Macs 71 sz. alatt lévő lakóháza Tsz. tagosítás alá került és a bontáshoz a Tsz. valamint a mg. csop. vezetője hozzá járultak, így a nevezett részére a bontási engedélyt megadom, mivel a bontott anyagot Debrecenben saját tulajdonát képező házhelyen kívánja felépíteni.*”¹⁷⁹ Tagosítással úgy körbevették az ellehetetlenítendő egyéni gazdálkodó birtokát, hogy csak a telket és a földutat hagyták meg, a többiek mind TSZ földek lettek (azaz körbe szántották a tanyát). Debrecen nyugati felében 1958 és 1966 között így üzték el a tanyasi lakosokat, s így sokan a falvakba és a városba költöztek be. Sokszor panaszkodtak a tanyasiak és a városi tanácshoz is fordultak ügyük orvoslásáért, amely során, azonban sokszor süket fülekre találtak. Taar Ferenc, Mocsár Gábor, Rác István és a tanyasi írók könyvükben, tanulmányaiban leírták panaszait, sorsukat, történetüket, amelyről a feltüntetett bőséges szakirodalomban olvashatunk.

A város keleti részén, az Erdőspusztákon viszont a nyugati területhez képest nem volt nagy egybefüggő megművelhető földterület, a tanyák szórványosan voltak-vannak elterülve a telekbirtoktól kezdve a törpebirtokokon át a közepes birtokig. A nagy egybefüggő területek miatt sem az állam, sem a Tanács, de még a tsz sem tudta elűzni a tanyasiakat. Itt tagosítani is nehezebb volt az apparátus számára. Itt tehát újabb taktikát vetettek be az Erdőspusztai egyéni gazdálkodók elűzésére. A módszerük az volt, hogy ha tagosítással vagy fenyegetéssel nem sikerül, akkor a közellátás (orvosi rendelő, bolt, iskola stb.) viszonylagos elérhetőségének megvonásával, azaz az elérhető szállítási eszköz megszüntetésével ellehetetlenítették a tanyasiak életét. Így a tanyalakó vagy otthagya a tanyáját vagy beköltözött a tanyaközpontba, vagy úgy boldogult, ahogy tudott. Ennek jó példája volt a Zsuzsi-vasút megszűnése is, amelyet témánk következő fejezete tárgyal.

¹⁷⁸ A teljes dokumentumot lásd: Melléklet 3.

¹⁷⁹ DMJV PH Mikrofilmtár.



14. kép Lerombolt tanya Vencsellei István fotóján (TAAR 1999: 224.)



15. kép „Elhagyott tanya” (MOCSÁR-TAAR 1964: 224.)

2. A Zsuzsi-vasút megszűnése és ennek okai

A MÁV Debreceni Gazdasági Vasút Debrecen-Fatelep és Nyírbétek közötti vonalát több szempont miatt szüntették meg: egyrészt elavultnak látták az üzemét, így az autóbust és a teherautót részesítették előnyben.

Másrészt, az ott élő tanyai és falusi lakosság ezzel a vonattal jutott el a közellátó helyekre, e kisvasút segítette a falu és egyéni gazdálkodók gazdaságát, szállítási és utazási igényét. A városi lakosság számára a kisvasút nemcsak gazdasági eszköz, hanem egyben kirándulóvonat is volt az Erdőspuszták világába, illetve a Guti-erdőbe. A Zsuzsi-vasút megszűnését a hatalmi szervek és a pártapparátus több frontos támadása idézte elő.

2.1. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció és a koncepció által megszüntetett kisvasutak

A Zsuzsi-vasút megszűnésének egyik legismertebb oka az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció¹⁸⁰ volt. Ez a tervezet az 1968-ban kezdődő új gazdasági mechanizmus „terméke” volt, amely a gazdaságos közlekedés, a gazdaságos kereskedelem fejlesztését szorgalmazta. Létrejöttének közvetlen okai azok a szállítási válságok voltak, amelyek 1952-ben, 1956-ban¹⁸¹ és 1963-65-ben zajlottak.¹⁸² A közlekedéspolitikai koncepció lényegében kimondta, hogy a gazdaságtalan vasutakat kétvágányúsítással és villamosítással kell fejleszteni a népgazdaság érdekében. Viszont kimondta azt is, hogy a gazdaságtalan vasútvonalakat közútra kell terelni, a vasúti személyforgalmat autóbusz-közlekedésre, a vasút teherforgalmát teherautó-fuvarozásra kell felcserélni. A forgalom a közútra való terelésével az utak mielőbbi leaszfaltozását is szorgalmazták.¹⁸³ Erről dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter beszélt az Országgyűlés 1968. október 17-i ülésén, javaslatát a Parlament elfogadta és ratifikálta.¹⁸⁴ A koncepció az új gazdasági mechanizmus után is működött, mivel 1978-79-ben kiadták a továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepciót.¹⁸⁵

A vasútmegszűnések már az 1950-es évek elején elkezdődtek a Magyar Népköztársaság területén. Először a vasfüggönyön átmenő vasútvonalakat zártak be, emellett lassan

¹⁸⁰ Az alapképzéses szakdolgozatot „Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatása a debreceni tömegközlekedésre” címmel írtam és védtem meg 2019-ben. Később a szakdolgozatot a Cívisporta online folyóirat 2020/1. számában teljes monográfiaként jelent meg (BALOGH 2020).

¹⁸¹ Megjegyzem, hogy 1956-ban a szállítási válság mellett gazdasági válság is volt és ennek hatására – a politikai változás miatt – tört ki a forradalom október 23-án. - BALOGH 2020: 10-11.

¹⁸² BALOGH 2020: 19-20.

¹⁸³ Megjegyzés: Nem mindenhol létesült aszfaltozott közút, legfőképpen nem a vasút mentén.

¹⁸⁴ Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepciót 1968. október 31-én a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszti Kormány 1024/1968. (X. 31) számú határozattal törvényre emelte. BALOGH 2020: 22.

¹⁸⁵ BALOGH 2020: 25.

megszűntek a gazdaságtalan vasutak is pénzhiányra hivatkozva. Az 1959 és 1968 közötti első vasútbezárási hullám legfőképpen a jugoszláv és az osztrák határ közeli normálnyomtávú zsákvonalak felszámolását, valamint az 1960-as években több gazdasági keskenynyomtávú vasútvonal bezárását jelentette. A megszüntetett vasútvonalak hossza 1959 és 1960 között 101 kilométer¹⁸⁶, 1960 és 1970 között 420 kilométer¹⁸⁷ volt.¹⁸⁸ Az 1951 és 1958 között a vasútvonalak megszüntetésének oka főleg politikai volt, az 1959 és 1968 közötti bezárásoknak pedig már gazdasági okai is voltak. Ezeket a vasútvonalakat egyrészt az üzemeltetési pénzhiányra és fejlesztési költségek deficitjére hivatkozva szüntették meg, másrészt pedig a motorizáció elősegítésére, a szállítás -irányelv nélküli- közútra való átterelésének indokával tették ezt meg, főleg a gazdasági vasutak terén. A közlekedéspolitikai koncepció hatása volt még érezhető az 1968 és 1982 közötti második vasútmegszűnési hullám idején, ahol gazdasági alapon normál és keskenynyomtávú vasútvonalakat szüntettek meg. 1971 és 1980 között 1367 kilométer¹⁸⁹, 1981 és 1982 között 10 kilométer¹⁹⁰ hosszú normál- és keskenynyomtávú vasútvonal szűnt meg.¹⁹¹



6. térkép Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció alapján megszüntetendő vasútvonalak kék színnel jelölve, köztük a Zsuzsi-vasút is. (HÁBEMANN 1969: 22.)

¹⁸⁶87 kilométer normál- és 14 kilométer keskenynyomtávú

¹⁸⁷66 kilométer normál- és 354 kilométer keskenynyomtávú

¹⁸⁸ BALOGH 2020: 78.

¹⁸⁹559 kilométer normál- és 808 kilométer keskenynyomtávú

¹⁹⁰10 kilométer normálnyomtávú vasútvonal

¹⁹¹ BALOGH 2020: 78, 25-31.

A legnagyobb veszteségek a keskenynyomtávú kisvasutaknál voltak, összesen 1176 kilométernyi vágányt szedtek fel még 1959 és 1982 között.¹⁹² Nagyrészük gazdasági vasút¹⁹³ volt, kétharmaduk közcélú feladatot is ellátott, a maradéknál csak teherforgalom volt. A több vonalból álló gazdasági vasutak apránként, fokozatosan szűntek meg, míg a kettő vagy egy vonalból álló kisvasutakat egy tollvonással szüntették meg. Több gazdasági vasútnál felmerült a további üzemeltetésük érdekében úttörővasútként¹⁹⁴ való alkalmazásuk, azonban a felújítás és az üzemeltetés mind a pártvezetés, mind a település számára túl költséges volt. Jó példa erre Debrecen, Eger és Dombóvár esete, ahol a vonal bizonyos része úttörővasút lett, azonban a három úttörővasútból napjainkban már csak a ma is működő Zsuzsi-kisvasút maradt meg.¹⁹⁵

Megszüntetett keskenynyomtávú vasútvonalak a Kádár-korszaktól napjainkig¹⁹⁶		
Vasút neve	Vasútvonal	Megszűnés dátuma
Algyői Gazdasági Vasút	Algyő-Sövényháza	1968
Bácsalmási Gazdasági Vasút	Bácsalmás-Kunbaja	1964
Alföldi Kisvasút (Alföldi Első Gazdasági Vasút)	Békéscsaba - Békés	1960.10.01
	Békés - Vésztő	1961.12.31
	Orosháza - Rákóczitelep	1967
	Pusztaföldvár - Rákóczitelep - Kaszaper - Mezőkovácsháza	1969.06.01
	Békéscsaba - Békéssámson	1971.10.30
Mezőhegyesi Gazdasági Vasút	Kaszaper – Mezőhegyes	1971
	Lehóczki kitérő – Mezőhegyes	1972
	Mezőhegyes - Végegyháza (Fecskési vonal)	1973.04.01
	Mezőhegyes - Kendergyár	1973.12.31
	67-es major – Vilmosmajor	1974.03.01
	Mezőkovácsháza – Dombiratos	1974.10.01

¹⁹² BALOGH 2020: 25-31.

¹⁹³ A gazdasági vasutak kistérségeket és gazdasági egységeket összekapcsoló vasutak voltak. Az első teherforgalmú gazdasági keskenynyomtávú vasutak az 1850-es évektől épültek ki, legfőképpen ló- vagy ökörvontatású közlekedéssel. Csak az 1880-as évektől alkalmazták a gőzvontatást és az 1920-as évektől néhány gazdasági vasúton bevezették a személyforgalmat is. Hasonló volt az erdei vasutak nagy része is, azonban az ipari, bánya- és halgazdasági vasutakra inkább teherforgalom volt a jellemző.

¹⁹⁴ Az úttörővasút főleg olyan vasút volt, ahol az úttörők felnőtt felügyelet alatt irányították az üzemeltetést. Ugyanígy működik a gyermekvasút is, azonban ennek már nincsen politikai ideológiája. Úttörővasutak a szocialista országokban (Szovjetunió, Csehszlovákia, Magyarország stb.) voltak. Nem volt meghatározott, hogy milyen nyomtávúak legyenek, de Magyarországon mindegyik úttörővasút keskenynyomtávú volt. Hazánkban 1948. július 31-én adták át a budapesti Széchenyi-hegyen az első úttörővasutat. Ezen kívül voltak újonnan épített, városon belüli és vidámparkon belüli úttörővasutak (Veszprém, Budapest, Debreceni Vidámparki), de voltak a meglévő gazdasági vagy erdei vasúton létrejött úttörővasúti-járatok is (mint például a MÁV Debreceni Gazdasági Vasúton belül 1950 és 1960 között), és voltak olyan úttörővasutak, amely megszűnt gazdasági vagy erdei vasút átalakításából született meg (ilyen a DKV Debreceni Úttörővasút). A szocializmus idején az úttörővasút a turizmust is fellendítette.

¹⁹⁵ <https://kisvasut.hu/>

¹⁹⁶ <https://kisvasut.hu/>

Megszüntetett keskeny nyomtávú vasútvonalak a Kádár-korszaktól napjainkig¹⁹⁶		
Vasút neve	Vasútvonal	Megszűnés dátuma
	Mezőhegyes – Mezőkovácsháza - Battonya – Dombiratos – Lökösháza	1975.12.31
Csongrádi-felgyői Gazdasági Vasút	Csongrád - Felgyő- Felsőmajor	1967.03.15
Szeghalmi Gazdasági Vasút	Bress-malmi iparvágány	1969.10.06
	Cserepes – Kertészsziget – Akasztó	1970.04.01
	Akasztópuszta – Töviskes	1971.03.07
	Töviskes - Szeghalom	1971.10.01
Szegedi Gazdasági Vasút	Szeged - Kunhalom - Pusztamérges	1975.08.31
	Szeged - Kunhalom - Ásotthalom - Halasi iskola	1975.08.31
Szegvári Gazdasági Vasút	Árpádhalom - Szegvár	1971.01.01
Debreceni Gazdasági Vasút	Debrecen - Nyírbétek	1977.08.31
	Hármashegyalja - Nyírbétek	1978.05.24 - 09.13 (sinfelszedés)
<i>DKV Úttörővasút (megmentve: 1978.04.30)</i>	<i>Debrecen-Fatelep - Hármashegyalja</i>	<i>jelenleg működő üzem</i>
Kisújszállási Gazdasági Vasút	Danitanya (Csorba) - Túrkeve	1969.12.31
	Túrkeve - Kisújszállás	1970.12.31
Fegyverneki Gazdasági Vasút	Fegyvernek - Tiszabő	1970.12.31
	Fegyvernek - Örményes	1970.12.31
Újszentmargitai Gazdasági Vasút	Újszentmargita - Folyás	1971
Nyírvideki kisvasút	Nyíregyháza - Dombrád	2009.12.12
	Nyíregyháza - Balsa Tisza- part	2009.12.12
Kecskeméti Kisvasút	Kecskemét Rávány tér - Kecskemét átrakó	1979
	Kecskemét - Törökfái - Kiskőrös	2009.12.12
	Kecskemét - Törökfái - Kiskunmajsa	2009.12.12
Tizsakécskei Kisvasút (1971. augusztus 20 Úttörővasút, 1990: Gyermekvasút) Jelenleg újraindítás alatt.	Tiszapart - Sportliget	2009.12.12
Egri Gazdasági Vasút	Eger - Felnémet - Almár - Szarvaskő-bánya	1967
Egri Úttörővasút (megmentve: 1968.06.09)	Eger-Töviskes - Keselyőbérc	1978
Lyukóbányai vasút	Diósgyőr - Pereces, Kossuth- akna	1971
Hegyközi kisvasút (Bodrogközi kisvasút)	Sárospatak elágazás - Zemplénagárd	1976.12.31

Megszüntetett keskenynyomtávú vasútvonalak a Kádár-korszaktól napjainkig¹⁹⁶		
Vasút neve	Vasútvonal	Megszűnés dátuma
	Füzerkamlós - Pálháza - Sátoraljaújhely - Sáropatak - Elágazás - Kenézlő Tiszapart	1980.11.29
Ceglédi Gazdasági Vasút	Cegléd - Vezseny	1973.12.31
Ercsi Gazdasági Vasút	Ercsi, Kápolnásnyék, Martonvásár, Beloianisz	1968
Taktaharkányi Gazdasági Vasút	Megyaszó - Újvilág	1968.01.09
	Újvilág - Taktaharkány	1969.08.31
Dorogi Homokvasút		1989
Süttöi Állami Erdei Vasút	Süttö - Pilismarót, Süttö - Tardosbánya	1971
Szigetközi Gazdasági Vasút	Öttevény - Dunaszeg - Gyórladamér - Dunapart	1969.01.01
Hansági Gazdasági Vasút/ Kapuvári Gazdasági Vasút	Kapuvár, Osli, Fertőd, Petőháza, Fertőszentmiklós	1978.12.31
Lepsényi Gazdasági Vasút	Lepsény - Dég - Szabadbattyán	1977.08.31
Dombóvári Gazdasági Vasút	Inám - Somogyszil	1967
	Dombóvár – Nak – Cserepuszta – Inám – Gölle – Csoma-Szabadi	1979.12.31
	Dombóvár - Túskepuszta	1984.05.01
Lillafüred Állami Erdei Vasút (működő vonal: Miskolc, Dorottya utca - Papírgyár - Lillafüred - Garadna, Miskolc, Dorottya utca - Papírgyár - Mahóca)	Fáskert - Szent Anna tér	1973
	Dorottya utca - Fáskert	1978
	Lillafüred - Kerekhegyi rakodó	1990
	Dorottya utca - Ládi rakodó	1994
	Mahóca - Taksalápa	2001
	Taksalápa - Farkasgödör-Örvénykő	2006

A vasútmegszűnések a társadalom szemszögéből viszont fájdalmat és bosszúságot okoztak, így a vasúti üzem utolsó napja indulatokkal fűtött volt. Az utolsó szerelvény szinte minden esetben sírás, megemlékezés, káromkodás, hosszas vasúti füttyögés vagy dudálás kíséretében haladt el.¹⁹⁷ A koncepció által megszüntetett vasútvonalakat „temetési szertartással” búcsúztatták el.¹⁹⁸ Ezeken az utolsó járatokon újságírók, fotósok, szociográfusok, írók és népi írók jelentek meg, akik a szomorú eseményeket könyv, újság vagy rádióinterjú formájában közvetítették.¹⁹⁹ A legismertebb író, Moldova György több kiadásban is megjelent

¹⁹⁷ BALÁZS 2008.

¹⁹⁸ BALÁZS 1988: 41.

¹⁹⁹ BALÁZS 2008.

*Akit a mozdony füstje megcsapott*²⁰⁰ című szociográfiai művének, *Az utolsó vonat* fejezetében, a közlekedéspolitikai koncepció hatására megszünt vonalakat és riportszerűen a Zalabér-Batyk – Sárvári vasútvonalat mutatja be. Erdősi Ferenc és Kovács Árpád szerzőpáros a somogyi vasútmegszűnésekről,²⁰¹ Rockenbauer Pál és később Mocsár Gábor a *Magyarország kisvasútjai* című televíziós filmsorozatban a kisvasutak esetleges és a tényleges megszűnése²⁰² előtti állapotot mutatják be szociográfiai és néprajzi elemekkel. Taar Ferenc *Zsuzsi nélkül* című rádiójátéka is ebbe a kategóriába sorolható. A „halára ítélt”, de még meg nem szüntetett vasútvonalaknál komoly tiltakozás kezdődött, de csak néhány vasútvonal menekült meg a felszámolás alól (keskeny nyomtávú vasutaknál a Kecskeméti és a Nyírvidéki Kisvasút menekült meg).

A kisebb forgalmú egyvágányú normál- és keskeny nyomtávú vasutak nemcsak a közlekedéspolitikai koncepció miatt szűntek meg, hanem ezzel az ottani önálló tanyavilág felszámolását is el akarták érni, amit sosem publikált az állam.²⁰³

2.2. A Guthi-erdő védelmi- és vadászterületté való nyilvánítása

A Zsuzsi-vasutat nemcsak a koncepció irányelve és a tanyavilág bomlása miatt kellett megszüntetni, újabb kutatások alapján a Guthi-erdő védett erdővé való nyilvánítása is közrejátszott a megszűnésben.

Dr. Szemerédy Miklós nyugalmazott erdőmérnökkel és Szabó István közlekedésmérnökkel készített interjú alapján²⁰⁴ a Guthi-erdőt a kisvasút megszűnése után 1977-ben természetvédelmi örökséggé nyilvánították. A javaslatot az MSZMP Pártbizottságának képviselői tették, akik rendszeres vadászatokot végeztek az erdőn –

²⁰⁰ Moldova György 1975-ben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumtól engedélyt kért arra, hogy a MÁV dolgozóiról és vasutasairól, a vasutas életről készítsen könyvet. Ez a hivatalos irat a könyv elején is olvasható.

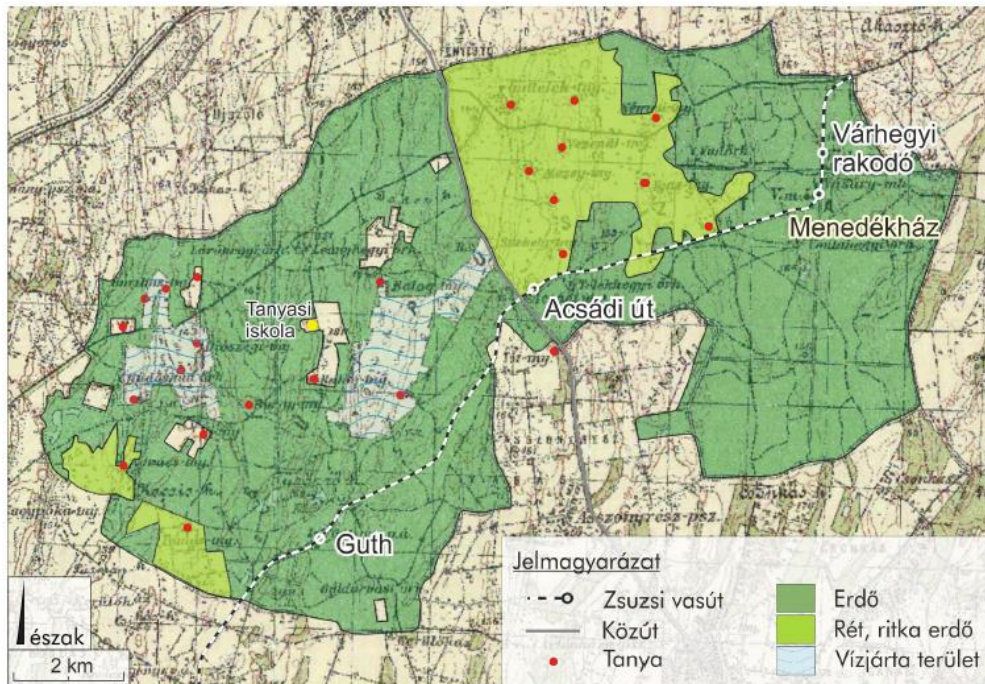
²⁰¹ BALÁZS 2008.

²⁰² „Hazánkban 1971 végén 52 vonalon 977 km vonal-hosszúságban szállítottak még árut és utasokat a keskeny nyomtávú vasutak, népszerű becenevükön a kisvasutak. Ezeket valaha olyan területeken létesítették, ahol normál nyomtávú vasút építése már nem volt kifizetődő. Így hát szorgalmasan hordták az árut a nagyvasutakhoz, és gyakran egyetlen közlekedési eszközei voltak e vidékek lakóinak. Hivatásukat azonban lassan betöltik, és néhány kivételtől eltekintve belátható időn belül megszűnnek, átadják szerepüket a gyorsabb, gazdaságosabb, korszerű közúti közlekedésnek.” (3. A bugaci kisvasút: 00:03 - 00:50) – a televíziós sorozat (1-4. rész) beharangozójában ezt hangsúlyozzák a kisvasutak tervszerű megszűnését indokolva. A Kecskeméti kisvasút esetében (3. rész) kimondták, hogy 1980-ban megszűnik, azonban a társadalom tiltakozása miatt ez a terv meghiúsult. „Ez a kisvasút bár napjainkban még szinte nélkülözhetetlen, már nem sokáig marad fenn. A tervek szerint, ha mindenhol megépül majd a szerepét átvevő közút, 1980-ig fokozatosan megszűnik.” (3. A bugaci kisvasút: 20:45 - 21:00)

²⁰³ „A Tanyavilág megszűnése nem olyan egyszerű dolog. A kisárutermelés nem csak a tanyához még szép számban ragaszkodók számára vonzó dolog. Jelenleg még népgazdasági méretekben sem elhanyagolható az a mezőgazdasági termékmennyiség, ami a tanyavilágból kerül a piacra. És természetesen ez nem csak Kecskemét, vagy más városok heti piacát jelenti, hanem az állami felvásárlást is.” (3. A bugaci kisvasút: 14:08 - 14:33)

²⁰⁴ Az interjút lásd: Melléklet 4, Melléklet 6.

legfőképpen dámvadakra vadásztak – és az indoklásuk szerint a kisvasút dudálása, motorzaja zavarja a vadállományt, ami viszont tévhit volt. Szemerédy cáfolja is az interjúban, hogy emiatt szüntették volna meg a kisvonatot, hiszen más kisvasutak is közlekednek természetvédelmi területen, napjainkban is. Azonban az elvtársak ürügyet akartak találni a kisvasút megszűnésére - ezért ezt mondták hajdan Szemerédynek az erdőgazdaságból.



7. térkép A Guthi-erdő területe, a vasút útvonala és felszínborítása az 1944-es térkép alapján (Böör Bernadett készítette, BÖÖR 2015: 19.)

2.3. Megszűnés és megmaradás között: 1976, a sorsfordító év

A közlekedéspolitikai koncepció 1969-ben megjelent fentebb említett tanulmányában²⁰⁵ kék színnel jelölték a Zsuzsi-kisvasutat, tehát a kisvasutat megszüntetésre ítélték. Az utasfelmérések viszont csak 1974-ben kezdődtek meg. Simon Ödön a Közlekedési Közlöny 1977. szeptember 18-án kiadott tanulmányában (*Megszűnt az ország legrégebb erdei kisvasútja*) – hivatkozott arra, hogy a kisvasutak megszüntetése „kozmetikázott számok” alapján történt. (Lásd: *Melléklet 14.*)

Taar Ferenc kutatásai szerint viszont „a megszűnésre ítélt Zsuzsi-vasúton összesen egy egyszeri egy napig tartó utasszámlálás történt, amit a tanyai utazóközönség nem értett sőt félreértelmeztek így nem sejtették, hogy az utasszámlálással csak felmérték a vicinális kapacitását és ez alapján döntöttek a megszűnés és a megtartás között.”²⁰⁶

²⁰⁵ HÁBEMANN 1969.

²⁰⁶ TAAR 1999: 148., illetve BALOGH 2020: 71-72.

Ez először hivatalosan Taar Ferenc dokumentum-játékában volt olvasható (TAAR 1981.) és hallható, hogy 1975. október 21-én (hivatkozva egy 2623/1976-os számú előtanulmányra) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya döntött arról, hogy megszüntetik a kisvasutat. Az említett hangjátékban is megemlítette ezt a jegyzőkönyvet: „*Jegyzőkönyv. Debrecen, 1975. október 24. A Forgalmiszervező Bizottság megállapította, hogy a debrecen-nyírbélteki keskeny nyomközű vasútvonal jelenlegi műszaki állapota korszerűtlen, elavult. A vasúti pálya tizennégyféle avult sínből épült. A pályán kilencvenegy sorompó nélküli átjáró van. 1960 óta sincsere nem történt. A kisvasút üzemeltetése gazdaságtalan, az évenkénti ráfizetés négy-öt millió forint.*”²⁰⁷ Célszerű a vasútvonal megszüntetése, forgalmának közútra terelése.”²⁰⁸ A megszűnés dátumáról a Forgalom Bizottság 1975-ös tárgyalásán döntöttek, azaz, hogy 1977. augusztus 31-én huszonnégy órakor megszűnik a kisvasút.²⁰⁹ Ez alapján később határozatot is hoztak.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 665.676/1976. számú határozat alapján 1976. január 13-án tárgyaltak a Nagykálló–Nyíradony, Hejőkeresztúr–Mezőcsát, Szeged–Pusztamérges, Kunhalom–Halastelki iskola, Pécs–Harkányfürdő, Tokod–Anna-völgyi-bánya–Sárisáp, Cegléd–Hantháza, Debrecen Fatelep–Nyírbéltek vasútvonal, a Lepsényi, Dombóvár és Kapuvári Gazdasági Vasúthálózat megszűnéséről és néhány vasútállomás bezárásáról. A „Debrecen Fatelep - Nyírbéltek keskenynyomközű kisforgalmú vasútvonal megszüntetése” témát a KPM rendelet 2. napirendi pontja tárgyalta.²¹⁰ A forrásból kiderült, hogy ennek előterjesztője a Vasúti Főosztály volt. A téma vitájának résztvevője Csermendy László a Közúti Főosztály vezetőhelyettese, Molnár János a Tanácsi Közlekedési Főosztály vezetője, dr. Zahumenszky József²¹¹ a VOLÁN TRÖSZT vezérigazgató-helyettese, Urbán Lajos²¹² az értekezlet elnöke, dr. Fülöp István az Útépítő TRÖSZT osztályvezetője és Szigetvári János a Vasúti Főosztály vezetőhelyettese volt. A vitában Molnár János egyetértett azzal, hogy a Martinkán élő tanyavilág sorsának alakulását a Hajdú-Bihar Megyei Tanácsnak kell megoldani. Ennek ügyében dr. Zahumenszky vállalta, hogy felkeresi a megyei tanácsot, ebben Urbán Lajos

²⁰⁷ Megjegyzés: A ráfizetés a '70-es években nem volt annyi, mint 4-5 millió forint. Az 1977. szeptember 18-án kiadott Közlekedési Közlöny Simon Ödön írása alapján a következő volt az önköltsége: Vasútvonal önköltsége 1974-ben: 11,3 millió Ft, Személyszállítás: 5,8 millió, áruszállítás: 1,4 millió. Összesen: 7,2 millió Ft. Éves üzemi eredmény vesztesége: 4, 1 millió Ft.

²⁰⁸ TAAR 1981: 182.

²⁰⁹ TAAR 1981: 189.

²¹⁰ A levéltári forrást lásd: Melléklet 7.

²¹¹ A közlekedéspolitikai koncepció egyik megalkotója. BALOGH 2020: 21.

²¹² A közlekedéspolitikai koncepció egyik megalkotója, a MÁV vezérigazgatója (1974-1982), a forrás megjelenésekor közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes (1976-1977), majd államtitkár (1977-1984). Később közlekedésügyi miniszter (1984-1988), majd MÁV elnök-vezérigazgató (1988-1990). BALOGH 2020: 21., valamint INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: 12-13.

is egyetértett a hozzászólókkal. A második számú határozati javaslatnál elfogadták a Debrecen-Fatelep – Nyírbélteki vasút 1977. augusztus 31-i megszűnésének és felszámolásának feltételeit. A felszámolásnak a feltétele az volt, hogy Nyíradony vasútállomáson 150 folyóméter rakodóvágány épüljön, a rakodóterülethez vezető út térvilágítással ellátott aszfaltmakadámút legyen. Ennek beruházása 1,760.000 forint. Nyírbátor állomáson a tervek alapján 60 folyóméter iparvágányt kellett építeni, a rakodóterülethez vezető útnak szintén térvilágítással ellátott aszfaltmakadámútnak kellett lenni. Ennek beruházása 1,419.000 forint. Beruházónak a MÁV Debreceni Igazgatóságát jelölték ki.

Előírták, hogy közlekedési eszközöket is vásároljanak: 8 millió forintból 8 darab IKARUS 266-os²¹³ típusú autóbust, 580 ezer forintból pedig 4 darab ZIL 130 G²¹⁴ tehergépkocsit vásároljon a VOLÁN TRÖSZT, hogy a Zsuzsi-vasút megszűnése után ebben a térségében felmerült igényeket ezekkel a járművekkel elégítsék ki. Közúti beruházásban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kötelezte az Útépítő Főosztályt, hogy 52 millió forintból építse meg a Vámospércs-Nyírmártonfalva és Nyíracsad, Tanácsi dűlő-Szabadságtelep közti utat, illetve 12 millió forintból a Nyírmártonfalva-Nyíracsad Tanácsi dűlő, a Szabadságtelep-Nyírlugos és a Nyírlugos-Nyírbéltek közötti utakat építse meg és aszfaltozza le.

A Hajdú-Bihar Megyei Közúti Igazgatóságot kötelezték, hogy 1,600.000 forintból autóbusz-fordulót építsenek Vámospércsen, Nyírmártonfalván, Nyíracsadon és Nyírbélteken, valamint 19 darab váróhelyiséget is létesítsenek 950 ezer forintból. Az egyéb beruházásokat (postai légvezeték, oszlopsor áthelyezése stb.) a terv elkészítése után tárgyalták meg. A beszerzési és kivitelezési határidőt a vasút megszűnésének napjára időzítették. A vasútvonal elbontását a KPM rendelet alapján a MÁV Debreceni Igazgatóságának kellett volna elvégezni. Ennek bontási költségét 1,950.000 forintban határozták meg. Ez az összeg a Közlekedéspolitikai Alapot terhelte, a további a beruházásokat 59 679 000 forint értékben a Közlekedési Alapból finanszírozták. A tervek végrehajtásának határideje 1978. február 29. volt.

A határozatról nemcsak a Megyei Tanácsot értesítették, hanem a Debrecen Megyei Jogú Városi Tanácsot is, valamint annak Végrehajtó Bizottságát. Taar Ferenc író, aki városi tanácsstag volt 1977–1978-ban vitatémaként felterjesztette „A közlekedés helyzete és a Guti

²¹³ Az IKARUS 266 típusú autóbusz 1972 és 1990 között gyártott, farmotoros, két ajtós autóbusz volt. Ezek az autóbuszok helyközi és kistérségi járatokon közlekedtek, ritkán alkalmazták városi helyi járatokra. A TSZ-k alkalmazásában az IKARUS 211 autóbusz szállította az utasokat. Alaptípusa a szintén farmotoros IKARUS 66-os volt, ezek helyére került a 200-as széria új típusa.

²¹⁴ A ZIL 130 G orosz gyártású teherautót, legfőképpen hazai teherszállításra alkalmazták az IFA teherautókkal együtt.

kisvasut [sic!] felszámolása” című témát, de ennek megtárgyalásáért a Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága az 1978. évi munkaterve alapján elutasította.²¹⁵ Azonban a kisvasút problémáját a Városi Tanácsban nem lehetett elkerülni.

A KPM 665.676/1976. számú határozat döntéséről értesülve a Városi Tanács megváltoztatta döntését. A Hajdú-Bihari Napló 1976. április 28-i számában Dr. Szemerédy Miklós „Átadás előtt a vekeri pihenőközpont” címmel írt cikkében a „fejlesztési programterv” alcím alatt a nagycserei pihenőközponttal kapcsolatban már megemlítette az itt létesítendő erdei mozi, a szabadtéri színpad és a vidámpark mellett az erdei kisvasutat, az „Úttörővasút” létrehozását.²¹⁶ A Debrecen Megyei Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának 1976. szeptember 22-i ülésén döntöttek az Erdőpuszták kiépítéséről, a Vekeri, Mézeshegyi, Fancsikai és Hármashegy parkerdő kialakításáról, valamint az Úttörőtábor építéséről.²¹⁷ Erről készült el „A város zöldövezeti terveinek végrehajtása 1976” című átfogó tanulmány, mely tartalmazza az 1974-es zöldövezeti terveket. Ez alapján üdülőhelyi erdővé építik át az Erdőpuszták debreceni részét, amelyhez a Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztérium 1976-ban 12,4 millió forint támogatást adott. A megvalósítást a Városi Tanács is támogatta. Szorgalmazták a Létai és Monostorpályi út stabilizálását, a Vekeri autóbusz-forduló kiépítését. Ebben a tervben javasolták az „Úttörő vasút” létrejöttét, mert a terv alapján „a Zsuzsi kisvonal fenntartása célszerű” az erdőturizmus számára. A terv 1976. szeptember 14-ére készült el. A Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1976. szeptember 22-én elfogadta a javaslatot, viszont hogy ténylegesen megvalósuljon Debrecenben a Zsuzsi-vasút nyomvonala mentén az Úttörővasút, legállissá is kellett tenni. A Megyei Úttörőparlament 1976. október 30.²¹⁸ és november 10.²¹⁹ között ült össze Debrecenben, ahol előterjesztették az Úttörővasút tervét is. A Hajdú-Bihari Naplóban egy szóval se írták le az Úttörővasút ügyének felterjesztését és elfogadását, így cenzúrázva lett a parlamenten részt nem vevő úttörők és a tanyavilág lakói előtt. A Hajdú-Bihari Napló 1980. szeptember 13-án megjelent interjújában Kovács András, a Magyar Úttörők Szövetsége Hajdú-Bihar Megyei Elnökségének elnöke azt nyilatkozta, hogy az Úttörővasutat az 1976-os megyei úttörőparlamenten „kérték a gyerekek [és] a kérést támogatta a megyei pártbizottság” is. A Debreceni Úttörővasút létrehozását a megyei úttörőparlament kezdeményezte és a Városi Tanács „nemes gesztusként” legállissá tette. Így

²¹⁵ MNL HBML XXIII.101/a.32k

²¹⁶ Hajdú-Bihari Napló, 1976.04.28 – Dr. Szemerédy Miklós az általa adott interjú során nem említette meg az 1976-os cikkét.

²¹⁷ MNL HBML XXIII.102/97k

²¹⁸ Hajdú-Bihari Napló, 1976.11.01

²¹⁹ Hajdú-Bihari Napló, 1976.11.14

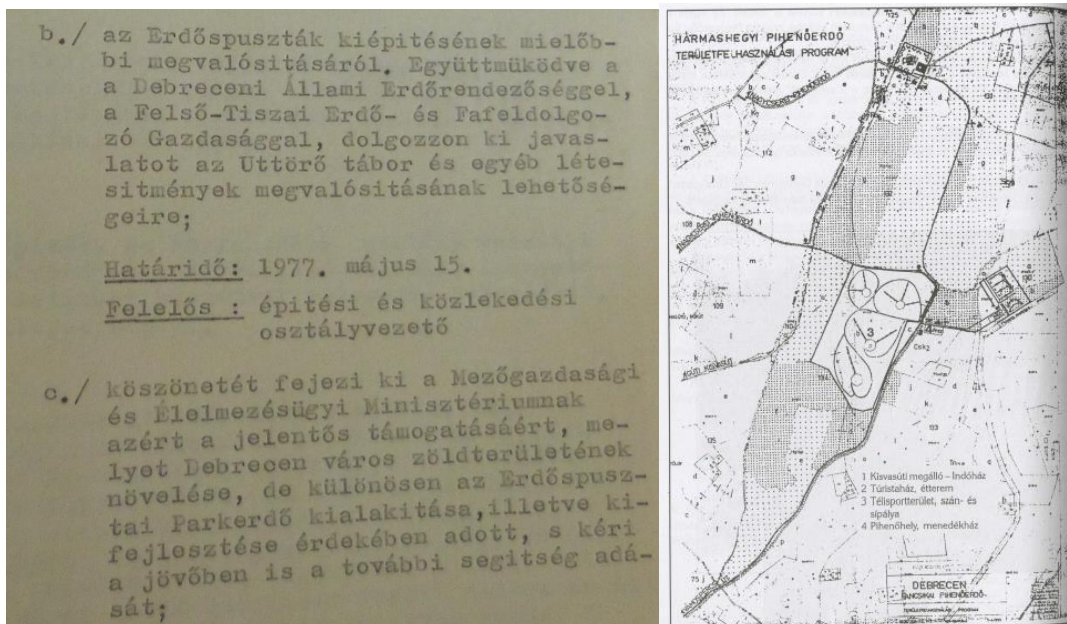
az állam és a város kompromisszumaként megmenekült a Zsuzsi-vasút Debrecen-Fatelep – Hármashegyfaljai szakasza, a Hármashegyfalja – Nyírbélteki szakasz viszont bontásra került. A megegyezést további tárgyalás követte, amelyet 1976. december 15-én tartottak meg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Hajdú-Bihar Megyei Tanács között.²²⁰ „A megjelenteket – köztük Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettest, Gurbán Györgyöt, a megyei pártbizottság titkárát, dr. Postás Sándort, a Debrecen városi Pártbizottság első titkárát dr. Szabó Imre, a megyei tanács elnöke üdvözölte, majd Tóth Imre, a megyei tanács elnökhelyettese fűzött szóbeli kiegészítést a KPM vezetőihez már előzőleg eljuttatott írásos anyaghoz. [...] A vasúti ágazat tárgyalása során jelentős helyet kapott a Debrecen-Nyírbéltek keskenyvágányú vasútvonal megszüntetése, a biharkeresztesi vasútállomás korszerűsítése, a kabai vasútállomás felvételi épületének megépítése, illetve korszerűsítése, valamint a Debreceni MÁV Járműjavító Vállalat teher- és tartálykocsi javító bázisának a megvalósítása. A KPM vezetői ezekkel a kérdésekkel összefüggésben elmondották, hogy 1977-ben a megye vasútvonalának, vasúthálózatának korszerűsítésére 209 millió forintot fordítanak.”²²¹



16. kép IKARUS 266 autóbusz a II. Ferihegyi Ikarus Találkozón (Balogh Tamás Zoltán felvétele, 2020.10.03)

²²⁰ Hajdú-Bihari Napló, 1976.12.15

²²¹ Hajdú-Bihari Napló, 1976.12.15



8. térkép A Városi Tanács VB Bizottságának előterjesztése (MNL HBML XXIII.102/97k) és a parkerdők terve 1976-ban (SZEMERÉDY 2002: 107.)

2.4. A kisvasút megszűnése, 1977. augusztus 31.

A falusi és tanyai lakosságot a „legenda szerint” a Városi Tanács értesítette a vasút megszüntetéséről, sőt fórumot is tartottak, azonban ezt a lakosság cáfolta. Ezt utólag már elég nehéz bizonyítani, hogy melyik fél mond igazat. Ha az illetékesek nem értesítették a lakosságot a kisvasút közelgő megszűnéséről, akkor tényleg a tanyavilág bomlását és a motorizációt szorgalmazták; ha viszont mégis értesítették őket, akkor a tanyai lakosok nem foglalkoztak az ügygel, és reménykedtek, hátha nem fog megszűnni a kisvasút. Annyi biztos, hogy amikor ténylegesen értesültek néhány nappal a megszűnés előtt, akkor sírtak-ríttak, panaszkodtak, ahogy az Taar Ferenc rádiójátékában is hallható, illetve olvasható. Az illetékesek arra hivatkoztak, hogy a vasút fenntartása gazdaságtalan, (vagon, pálya) s ezt nem tudják tovább finanszírozni, a bevétel a még a dolgozók fizetését sem fedezi.²²²

A Hajdú-Bihari Naplóban 1977. augusztus 24-én jelent meg egy cikk „Szeptember 1-től kisvonal helyett autóbusz” címmel. Egy nyúlfarknyi híradásban bejelentették a kisvasút 1977. augusztus 31-i megszűnését. A Hajdú-Bihari Napló augusztus 28-i számában a Volán közleményében adták hírül a szeptember 1-től elindított új autóbuszjáratok vonalát, amely 7760 jelzéssel Debrecen – Vámospércs – Nyírmártonfalva – Nyíraczád – Nyírlugos – Nyírbétek útvonalon közlekedik.

²²² Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

Szeptember 1-től kisvonal helyett autóbusz

A MÁV Debreceni Igazgatósága értesíti az utazóközönséget és a fuvarozatókat, hogy a közlekedés- és postaügyi miniszter 665.676/1976. sz. utasítása alapján a Debrecen-Fatelep—Nyírbétek vasútvonalon a személy- és áruforgalom 1977. augusztus 31-én 24 órakor megszűnik. Ettől az időtől a megszüntetett vonal személy- és áruforgalmát a Volán 6. (Debrecen) és 5. számú Vállalat (Nyíregyháza) közúton bonyolítja le. Az autóbusz-menetrendek a kijelölt megállóhelyeken, illetve a MÁV megszüntetendő szolgálati helyein is megtekinthetők.

Az érintett vonalon közlekedő autóbuszjáratokon a munkába járásra szolgáló kedvezmények — a dolgozók rendszeres és időszakos utazására szóló félhavi és havi jegyek, a dolgozók menetérti jegyei, a mezőgazdasági termelőszövetkezeti tagok félhavi és havi jegyei —, valamint a tanuló-menetkedvezmények — a tanulók havi jegyei, a tanuló- és tanfolyamhallgatók utazási menetkedvezményei — a forgalom átterelésétől 3 évig a magyar vasúti személy-, poggyász- és expresszáru-díjszabás II. részében meghirdetett feltételek szerint, illetve az abban meghirdetett áron kerülnék kiszolgáltatásra.

1977. szeptemberére a menetkedvezményeket már az üzemeltető Volán 6. számú Vállaltól kell kérni.

Az áruforgalomban csatlakozó — körzeti — állomásként Debrecen, Nyírbátor, Nyíradony, Vámospécs és Nagycsere állomásokat jelöljük ki, s az áruforgalom ellátásában a magyar vasúti árudíjszabás I. rész X. sz. mellékletben foglaltakat alkalmazzuk.

**A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK
IGAZGATÓSÁGA,
DEBRECEN**

A Volán közleménye

A Volán értesíti az utazóközönséget, hogy a Debrecen-Fatelep—Nyírbétek keskeny nyomközű vasútvonal forgalma 1977. augusztus 31-től megszűnik. Szeptember 1-től a forgalmat a 7760 sz. Debrecen—Nyíracád—Nyírbétek autóbusz-vonal járatai bonyolítják le.

Az autóbuszjáratok közlekedéséről az utazóközönség a vállalat szolgálati helyein, az érdekeit községekben, valamint a hozzá tartozó MÁV-állomásokon és -megállóhelyeken kifüggesztett menetrendekből tájékozódhat, valamint a szétosztásra készült, illetve kiadott vonalmenetrendekből. A megszűnő vasúti viszonylatra (vagy azon át) kiszolgáltatót — alább felsorolt — MÁV menet- és bérletjegyeket érvényes utazási igazolványként az alábbi határidőig fogadják el. Az 1977. augusztus 31-én váltott gócponti menetérti jegyet 1977. szeptember 1-én 24 óráig visszautazásra; a dolgozók, valamint a termelőszövetkezeti tagok részére 1977. augusztus 31-én váltott havi bérletjegyeket, valamint az augusztus második felére kiszolgáltatót félhavi bérletjegyeket 1977. szeptember 5-én 24 óráig; az 1977. augusztus 31-ig előtti kiszolgáltatót dolgozók menetérti jegyét lejártukig, de legkésőbb 1977. szeptember 15-én 24 óráig; az 1977. augusztus 31-én váltott tanulók havi bérletjegyét 1977. szeptember 5-én 24 óráig; a tanuló- és tanfolyamhallgatók hazautazására 1977. augusztus 31-ig előtti kiszolgáltatót menetjegyet érvénytartamuk lejártáig; az 1977. augusztus 31-ig előtti kiszolgáltatót általános bérletjegyet 1977. szeptember 5-én 24 óráig. Az új igazolványok kiváltásához igénylőlapok az autóbuszjáratok személyzeténél kaphatók, bérletek pedig az autóbuszállomáson (Külső vásártér) üzemelő elővételi pénztárnál válthatók meg.

17. kép Hajdú-Bihari Napló, 1977. augusztus 24, augusztus 28.

A Hajdú-Bihari Napló szürreálisan közölte a híreket az eseményekről: 1977. augusztus 31-én csak a jó hírt közölték, hogy átadták az új aszfaltutakat Vámospércstől Nyírmártonfalván, Nyíracádon és Nyírlugoson keresztül Nyírbétekig, míg a rossz hírt csak szeptember 1-én közölték.

Új utakat adtak át a megyében

A Debrecen—Nyírbétek közötti közlekedő kisvási — népszerű néven a Zsuzsi — órái meg vannak számolva. Szeptember elsejétől ezen a szakaszon a személyforgalmat autóbuszok bonyolítják le. A régi földút, a keskeny köves út alkalmatlan volt az autóbuszok fogadására, ezért a KPM 54 millió beruházással 14 kilométeres szakaszon új utat építetett, s 19 kilométeres szakaszon felújította, szélesítette az utat. Új út készült Vámospécs—Nyírmártonfalva és Nyíracád—Nyírlugos Szabadságtelep között. Felújítást, szélesítést végeztek Nyírmártonfalva—Nyíracád és Nyírlugos

Szabadságtelep—Nyírbétek között. A generálkivitelt a Debreceni Közútépítő Vállalat volt. Az út végig hat méter széles, s negyven autóbusz-megállóhelyet és 4 autóbuszfordulót alakítottak ki.

A munkák tavaly szeptember elején kezdődtek. Az átadásra augusztus 30-án került sor. A meghívotti szakemberek, vendégek Vámospércsen gyülekeztek, s innen indulva megtekintették az elkészült utat, végighaladtak az autóbusz útvonalán.

Fejvételünkön az új út vámospércsi szakasza látható.

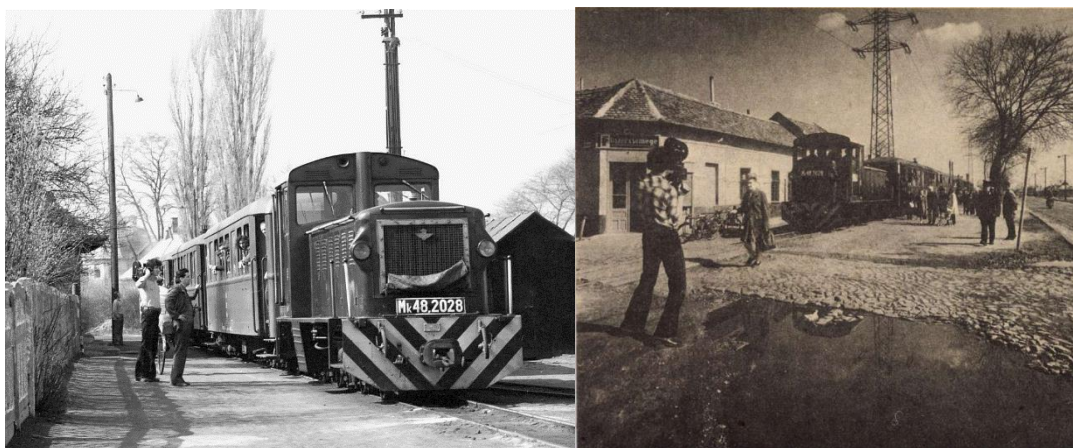


Megszűnt a Debrecen—Nyírbétek közötti vasút

Utoljára közlekedett vonat augusztus 31-én a Debrecen—Nyírbétek közötti vonalon. A korszerűsítési program keretében szüntették meg a nagy költséggel fenntartott vasúti szakaszt. A múlt század végétől járt a nyírbéteki vonat, amely a debreceni erdők, valamint a nyírségi részek kis tanyaközpontjait, falvait érintette. Ezentúl a teher- és személyforgalmat közúton bonyolítja le a debreceni és a nyíregyházi Volán Vállalat. A zökkenőmentes forgalom biztosítása érdekében a vasút megszüntetésével párhuzamosan új utakat adtak át rendeltetésének.

18. kép Hajdú-Bihari Napló, 1977. augusztus 31, 1977. szeptember 1.

A kisvonat utolsó napján újságírók, fotósok jelentek meg. Zoltai Károly filmfelvételt, Taar Ferenc rádióriportot készített, szinte mindenki megörökítette a kisvasút utolsó üzemnapját. Taar Ferenc az utolsó napon Nyíracsádtól Debrecenig utazva kérdezte az utasokat a megszűnésről,²²³ azokat, akik itt laktak és napi szinten használták a kisvasutat. Sírta-panaszkodtak, mivel nekik ez volt a „támaszpontjuk”, a közlekedési eszközük, az életük.



19. kép Operatőr és újságíró a kisvasút utolsó napján. A kamerafelvételt a Debreceni Televízió archívuma őrzi. (MJKP Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár, Hajdú-Bihari Napló 1978.05.07.)



20. kép Özvegy Molnár Sándorné megsíratja a Zsuzsit. (MJKP Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

A vonat utolsó útján hangos kürtszóval búcsúzott a tájtól, majd a végállomásra megérkezve „az asszonyok sírtak-zokogtak, a férfiak levették a kalapjukat a megkoszorúzott szerelvény előtt.”²²⁴ A lelkes vasutasok megkoszorúzták a mozdonyt²²⁵ és elindult utolsó útjára

²²³ Az interjút lásd: Melléklet 9.

²²⁴ BALOGH 2020: 72.

²²⁵ Megjegyzés: az MJKP Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótárban tett kutatás alapján a képtárunkban az Mk48 2027-es mozdony volt felkoszorúzva, azonban a Hajdú-Bihari Napló fényképe szerint az Mk48 2038-as mozdonyt is felkoszorúzták.

Debrecenből Nyírbéltek felé, majd onnan tehervonatként érkezett vissza.²²⁶ A kisvasút megszűnéséről a Hajdú-Bihari Napló, valamint több vasútbarát-író írt cikket, tudósítást (Taar Ferenc, Vojth Zoltán, Gulyás Imre).



21. kép A megkoszorúzott Zsuzsi (MJKP Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár, <https://kisvasut.hu/keret/showpic.php?kod=12181>, HBN 1977. szeptember 18.)

²²⁶ BALOGH 2020: 72.



22. kép Képek a MÁV Debreceni Gazdasági Vasút utolsó napjáról (kisvasut.hu, MJKP Helytörténeti Gyűjtemény)

2.5. Reakció és a megszűnés következményei

A kisvasút megszűnése utáni következmények ismertetése előtt összefoglalom, hogy miért volt fontos a tanyai és falusi lakosoknak ez a kisvasút:

- Egyrészt a kisvasút segítségével folyt a gazdasági élet a tanyai és a város lakosság között. A tanyán lakók terményeiket, állataikat Debrecen piacain adták el, így nemcsak a város ellátása, hanem az ő anyagi helyzetük is javult. A tanyai gazdálkodók és a város lakossága között így szinte napi kapcsolat alakult ki.
- Ezen kisvasúton jutott el a falusi és tanyai lakos a közellátó helyekre (bolt, iskola, orvosi rendelő, posta).
- Debrecen-Fatelep nemcsak végállomás, fakitermelő és kocsüzem volt, hanem helyi piac is működött az állomáson péntekenként és szombatonként, itt zajlott le a falusi, tanyai és a városi lakosság közötti kereskedelem. A háború után sokszor volt üzérkedés oly módon, hogy a spekuláns felszállt a vonatra a Szabadságtelep megállónál, és míg a vonat a Fatelep állomásra tartott már a vonaton felvásárolták a tanyalakosok áruját és a város piacain drágábban adták el.



23. kép Piac a Fatelepen (Hajdú-Bihari Napló 1978.05.07.)

- A fakitermelés a város számára fontos volt. Az erdőpusztai lakosok építkezéséhez viszont az építőanyagokat, élelmiszereket, termékeket a vasúttal szállították.
- A városi lakosság a kisvasutat legtöbbször turisztikai szempontból, kirándulásra használta.
- Ingajarat volt a városban dolgozók és a városban tanuló diákok számára Nyírbéltéktől Debrecenig, oda-vissza. Szombaton és vasárnap külön munkásvonatokat indítottak éjjel és hajnalban.²²⁷
- Havonta 37-40 ezer utas, bérletesekkel együtt 50-55 ezer utas használta a Zsuzsi-vasutat.²²⁸ Nyírmártonfalván kis személyforgalom volt. Az utazó közönség 30-35%-a diák volt, ők főleg a Műhelytelepi iskolába jártak, a felnőttek nagy része dolgozó és orvosi ellátásra szoruló volt.²²⁹

Látjuk, hogy a kisvasút mind gazdasági, társadalmi és turisztikai szempontból fontos volt. Ez azonban a megszűnés után megváltozott.

„Kevés műúton kevés autóbusz, zsúfoltság, 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

²²⁷ Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

²²⁸ Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

²²⁹ Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

a tsz-ben és a tanyaközpontban található munkát. A pártvezetés nem titkolt szándéka is ez volt: a tanyavilág teljes felszámolása és téészesítése.”²³⁰

A tanyán élőknek a vasúthoz átlagban csak 2-3 kilométert, míg a buszhoz 7-10 kilométert kellett gyalogolnia. Míg a vasúti jegyek ára 50 kilométer távolságra 26,40 forint volt, addig a Volánnál egy menetjegy 27 vagy 27,50 forint volt, így egy menettérti jegy közel 60 forintba került.²³¹

Az autóbuszon való utazás nagyon eltért a Zsuzsi-vonaton való utazástól: télen, a buszokon hideg volt, ellentétben a Zsuzsi vasúttal, mivel a Bax kocsik kazánnal rendelkeztek, az indulás előtt befűtötték az utasok számára. A „batyuzás” mindennapos volt a Zsuzsi-vasúton, az autóbuszok elindításával ez megszűnt, a batyuzós utasokat fel sem engedték a buszra, sokszor ott is hagyták őket a buszmegállóban, jól tudván, hogy azok egyszerű emberségük és neveltetésük miatt nem nyújtottak be panaszt ez ellen. Sok helyen nem volt fedett buszmegálló sem.

A tanyalakók előbb-utóbb a tanyaközpontba költöztek és ott vállaltak munkát. Mások viszont a városba költöztek, otthagya tanyájukat az enyészetnek.

„Sok tanyai ember a saját földjén akart meghalni, így úgy döntött, hogy a Zsuzsi-vasút bezárása után is ott marad a tanyáján. Viszont ez az elszántság nem sokáig tartott, sok öreg csak beköltözött a faluba, vagy Debrecenbe, a földet, állatokat eladta, otthagya. Nem sok fiatal vállalta azt az életformát, melyet egy tanya ellátása megkíván, a hajnali kelést, késői nyugovóra térést, az állatok ellátását, a föld megművelését, a vetőmag beszerzését, a termény eladását stb. Igen folyamatosan romlott az életkörülményük emiatt, bevételük kevesebb volt. A megélhetésükhöz kevesebb pénz jutott, és végül emiatt költöztek el. Bejöttek Debrecenbe, falvakba és még azok is, akik azt mondták, hogy ott akarnak meghalni. Pedig igazi tanyai gazdálkodók voltak. A szükség törvényt bontott. Nem volt, aki tovább vigye a gazdálkodó szerepét. Mert ez nehéz élet volt hajnaltól késő estig. Dolgozni kellett állatot ellátni és ezt már a mai fiatalok nem vállalják. Már az akkori fiatalok sem vállalták.” – mondta Katona Gyula, Nyíracsad akkori tanácselnöke interjújában.²³²

Viszont nemcsak a tanyai lakosoknak volt kedvezőtlen a helyzete, hanem a falusi lakosoknak is. Dr. Katona Gyula, Nyíracsad akkori tanácselnökével (1973-1990), később független polgármesterével (1990-2010) készített interjú során elmondta, hogy az autóbusz

²³⁰ MOLNÁR-HOVÁNYI 2014.

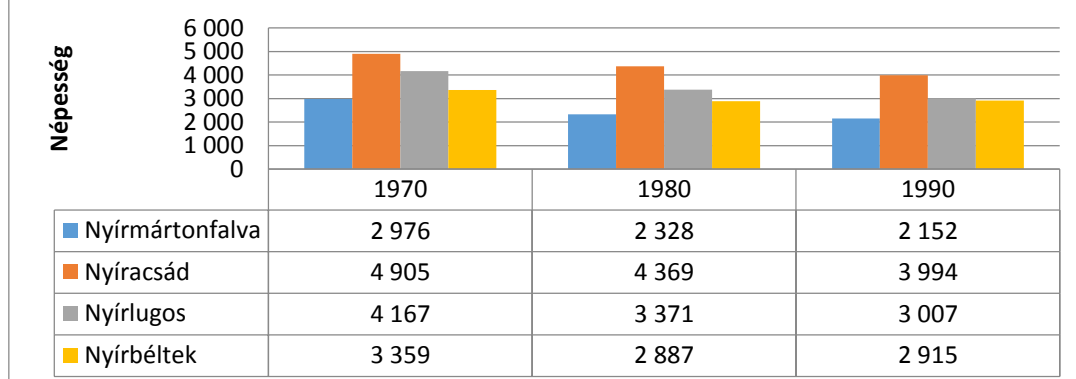
²³¹ Taar Ferenc „Zsuzsi nélkül” című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

²³² Katona Gyula interjúját lásd: Melléklet 5.

elindításával sokkal könnyebben lehetett beérni Debrecenbe, mint a kisvasúttal. Nyíraczád lakosai előre tudták, hogy meg fog szünni a kisvasút, mivel látták, hogy már aszfaltút épült ki a faluban a megszűnés előtt két évvel. A falusiak jobban jártak az autóbusszal, mint a tanyalakók, mert az napi 8-10 járattal szinte óránként közlekedett.²³³ A Zsuzsi-vasút megszűnésével a térségben lakók száma csökkent a KSH adatok alapján (Nyírmártonfalva és Nyíraczád 1970 és 1980 közötti lakossága 22%-al, Nyírlugos lakossága 20%-al, Nyírbéltek lakossága 15%-al csökkent). Ezt azonban nemcsak a Zsuzsi-vasút megszűnése, hanem nagyobb részben, az erősödő urbanizáció is okozta.

	1949	1960	1970	1980	1990
Debrecen	110 963	129 834	156 685	191 494	212 247
Nyírmártonfalva	3 034	3 307	2 976	2 328	2 152
Nyíraczád	4 786	4 983	4 905	4 369	3 994
Nyírlugos	3 841	4 185	4 167	3 371	3 007
Nyírbéltek	3 266	3 538	3 359	2 887	2 915

A Debreceni Gazdasági Vasúton érintett települések népességi diagramja 1949-1990

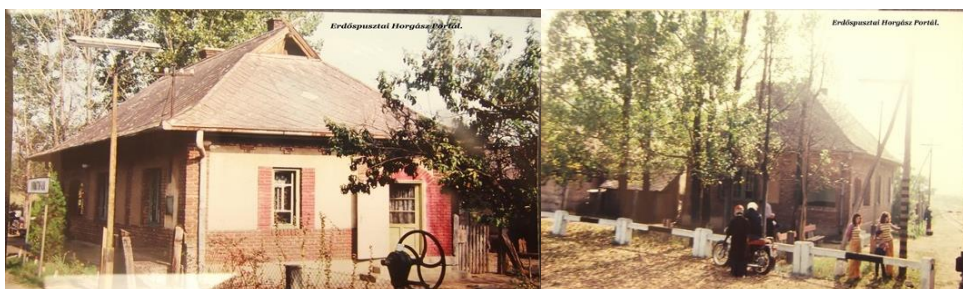


²³³ Katona Gyula interjúját lásd: Melléklet 5.

(Forrás: Népszámlálási Digitális Adattár – Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára:

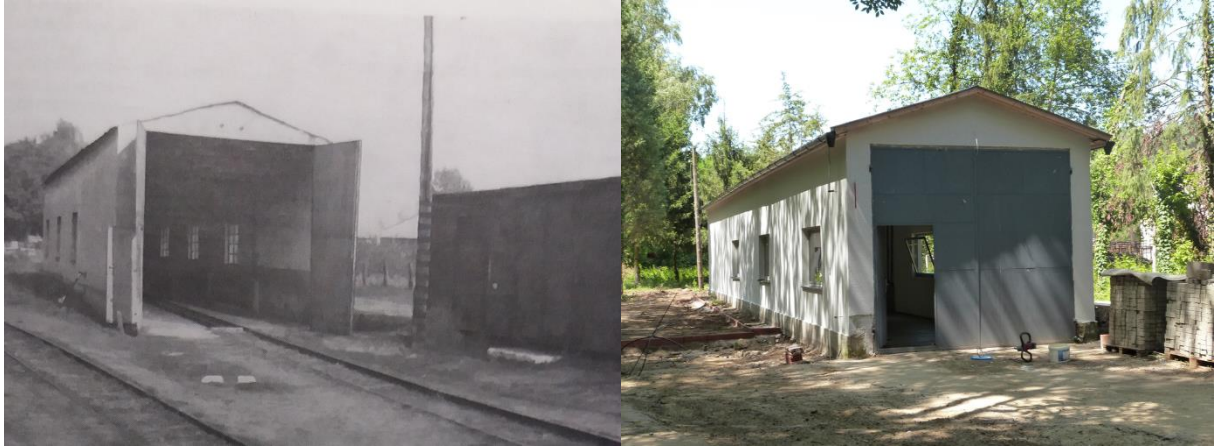
https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statiztikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/)

Az ígéretekkel ellentétben nem mindenütt épült ki műút. Ígérték a falusi és tanyai lakosoknak, hogy bekapcsolják az útháló 1977. szeptember 18-ánzatba Martinkát is, azonban ez az út a mai napig sem épült meg. A megszűnés után, nem kezdték el azonnal felszedni a síneket, Taar Ferenc rádióinterjúja szerint egy évnyi próbaidőre hagyták meg a síneket. Azonban a megszűnés napjától elkezdődött az Zsuzsi-vasút úttörővasúttá való átalakítása.



24. kép Nyírmártonfalva állomás 1977-ben és napjainkban

(<https://erdospusztaihorg.wordpress.com/2019/12/08/tblt-avattak-az-egykoron-nyrbltekig-kzlekedo-zsuzsi-vast-emlkre/>, Balogh Tamás Zoltán felvétele 2019.07.01)



25. kép A nyírbélteki fűtőház (LINZBAUER 1989: 463.) és napjainkban istállóként felújítva (a szerző saját felvétele)

3. Indul az Úttörővasút

Debrecenben nem az 1978-as úttörővasút volt az első működő úttörővasút. 1950. augusztus 20. és 1960. május 1. között a gúti vasút vonalán és járműállományaival közlekedett egy úttörővasút-járat hétvégeken (vasárnap) és ünnepnapokon Debrecen-Fatelep és Nyírbétek között. A Ludas Matyi Vidámpark 1960. május 1-i megnyitásakor elindult a város második úttörővasútja, amely Debreceni Vidámparki Úttörővasút néven üzemelt. A harmadik pedig a Debrecen–Fatelep és Hármashegyfalja között közlekedő 1978. április 30-án átadott úttörővasút lett.

Volt esély arra, hogy a Zsuzsi-vasutat teljes körű, mindennapos úttörővasúttá alakítsák át. A Városi Tanács 1958. május 29-én ülésén Valkó Mihály, a városi pártbizottság titkára javasolta a tanyaközpontok építését, és azt, hogy a gúti vasutat mindennap közlekedő úttörővasúttá szervezzék át.²³⁴ Ezzel a javaslattal Valkó, a „batyusvonat” megszűnését szorgalmazta, és ezzel kényszerítette volna a tanyán lakókat az épülő tanyaközpontokba költözni.

3.1. Épül az úttörővasút

Míg az állomásépületeket a MÁV meghagyta,²³⁵ a Szabadságtelep megállóhelyet 1977-ben megszüntette, s így ezzel eltűnt a körülötte kialakult kispiac is. A Debrecen-Fatelep állomást az Április 4. úti felüljáró építése miatt lebontották, a fűtőházakat meghagyták. Néhány épületet meghagytak az új úttörővasútnak, valamint új felvételi épületeket emeltek Debrecen-Fatelep, Sámsoni út (fából készült fedett váróhely) és Hármashegyfalja állomásokon.

Érdekesen alakult a vasút gördülő állományának változása. Meghagyták a 12 darab Bax személykocsit, két teherkocsit és egy motoroshajtányt. A MÁV Debreceni Gazdasági Vasútjának 1977-ben 6 darab Mk48-as és egy C50-es típusú mozdonya volt.²³⁶ Nyíregyházáról érkezett az Úttörővasútra 1977. augusztus 24-én az új Mk48 2002-es és 2009-es mozdony, a régi Mk48-as mozdonyokból 4 darab Nyíregyházára, 1 darab Győrbe került, az Mk48 2006 pályaszámú mozdony megmaradt az Úttörővasút állományában. Az újonnan érkezett mozdonyok már akkor megérkeztek, amikor Debrecen-Fatelep – Nyírbéteki vasútvonal még üzemelt.²³⁷ A C50-es mozdony a MÁV Oktatási Főnökségéhez került.

²³⁴ Hajdú-Bihari Napló, 1958.05.30

²³⁵ BALOGH 2020: 74.

²³⁶ MOLNÁR-HOVÁNYI 2014.

²³⁷ Debrecen kisvasúti állományleírásának adatbázisa:

https://www.kisvasut.hu/jarmulista/view_lista.php?vasut=20

A Debreceni Gazdasági Vasút/DKV Úttörővasút Mk48-as mozdonyai ²³⁸				
Pályaszám	Előbbi üzem helye	Állományba véve	Állományból törlés	Áthelyezett üzem helye
2003	Nyíregyháza	1971.08.01	1978.06.28	Győr, főiskola
2027	<i>nincs</i>	1961.10.01	1977.08.31	Nyíregyháza
2028	<i>nincs</i>	1961.10.01	1977.11.15	Nyíregyháza
2029	<i>nincs</i>	1961.10.01	1977.08.31	Nyíregyháza
2038	Kecskemét	1963.10.08	1977.10.29	Nyíregyháza
2002	Nyíregyháza	1977.08.24	<i>nincs</i>	<i>nincs</i>
2006	Nyíregyháza	1971.03.18	<i>nincs</i>	<i>nincs</i>
2009	Nyíregyháza	1976.09.03	1976.10.10	Nyíregyháza
		1977.08.24	<i>nincs</i>	<i>nincs</i>

Az 1977. november 29-én a Debrecen Megyei Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 157/1977./XI.29./ VB. számú határozata alapján a Zsuzsi-vasút Fatelep és Hármashegyfalja közötti szakaszát Úttörővasútként megtartották, üzemeltetője a Debreceni Közlekedési Vállalat lett²³⁹. Rájuk bízta az üzemeltetés mellett a vasút karbantartását, a mozdonyok, kocsik, pálya berendezések fenntartását, valamint ezek rendszerinti felújítását.²⁴⁰ A KPM 767.009/1977. számú határozata alapján elfogadta a Városi Tanács döntését és a Debrecen Megyei Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 157/2/1977./XI.29./VB. számú határozata alapján megszületett az új Úttörővasút.²⁴¹



26. kép A lebontott Fatelep állomás (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

3.2. Az átadás napja (1978. április 30.)

Az ünnepélyes átadás 1978. április 30-án történt.²⁴² Az ünnepségen jelen volt a helyi, a megyei és az országos képviselők, köztük Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter; Kállai Gyula, a Hazafias Népfrent Országos Tanácsának elnöke; Szücs Istvánné a Magyar Úttörők Szövetségének főtitkára; Sikula György, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Bizottságának első titkára; dr. Szabó Imre, a megyei tanács elnöke; dr. Postás Sándor, a

²³⁸ Forrás: Debrecen kisvasúti állománylistájának adatbázisa:
https://www.kisvasut.hu/jarmulista/view_lista.php?vasut=20

²³⁹ MNL HBML XXIII.102/99k

²⁴⁰ MNL HBML XXIII.102/101k

²⁴¹ MNL HBML XXIII.102/101k

²⁴² Hajdú-Bihari Napló: 1978. május 3.

Debrecen városi pártbizottság első titkára és dr. Ács István, a Debreceni Városi Tanács elnöke.²⁴³ Egy kisdobos verse után Ács István mondott ünnepi beszédet, majd Pullai Árpáddal együtt átvágták a nemzeti színű szalagot. Gajdos Anikó, az úttörőparlament titkára a beszédében elmondta, hogy „*Mi kisdobosok és úttörők ebben a munkában társadalmi munkavégzés keretében hulladékgyűjtéssel 500000 Ft értékkel járultunk hozzá a felújításhoz*”. Szücs Istvánné, a Magyar Úttörőszövetség főtitkára is beszédet tartott. „*A most átadott debreceni úttörővasút 10. az országban és egy kicsit ez a szám jelkép is. Jelkép, mert akkor kerül átadásra, amikor az ország első úttörővasútja az éppen 30 éves, de jelkép azért is, mert ez az úttörővasút éppen a munka ünnepének előestéjén hirdeti a munka alkotó erejét és szépségét és az alkotót a munkást dicséri.*” – mondta beszédében.

Az ünnepség további részében kitüntetések osztoztak ki, majd az ünnepség végén az úttörő vasutasok elfoglalták helyüket a vasúton és Hármashegyaljáig ünnepélyes útra indultak el. Az ünnepségen Taar Ferenc is részt vett, aki hangfelvételt készített.



27. kép Taar Ferenc író aktatászkával és hangfelvevővel várta az Úttörővasutat (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

²⁴³ Hajdú-Bihari Napló: 1978. május 3. – Az átadás teljes leírását lásd: Melléklet 10.



28. kép A DKV Úttörővasút avatása, 1978. április 30 (MJKP Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

Az úttörővasút hivatalosan 1978. május 1-én indult meg Debrecen-Fatelep és Hármashegyfalja között. Ekkor alakították ki újonnan a Nagycserei (Erdészlak) megállóhelyet, és a Hármashegy Parkerdő (Hármashegyfalja) végállomást a leendő turizmus érdekében. A Nagycserei Parkerdő végállomáshoz 1979. február 24-től helyi autóbusz-járatokat indítottak, a Nyugati utcától (32-es), illetve a Vekeri-tótól (33-as). Mindkét viszonylat 1992-ig közlekedett.²⁴⁴

Az úttörővasút a város számára az erdőprogram keretében kirándulási eszközüül szolgált. Míg a MÁV Debreceni Gazdasági Vasút menetrendjében látszik, hogy a lakosság érdekében ez szinte éjjel-nappal, sűrű menetrenddel működött, addig az úttörővasút csak idényjelleggel márciustól novemberig napi 3-5 járatpárral közlekedett. Az Erdőpuszták lakói a hír hallatára

²⁴⁴ Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

megörültek, hogy újból elindult a Zsuzsi vonat, de ez már nem a régi volt, mivel télen nem közlekedett és ritkább menetrendjével inkább a gyermekeket és a turizmust szolgálta ki, nem a tanyalakókat. Így ezeknek az embereknek újból csalódnuk kellett a város vezetőiben, az utolsó reményük is szertefoszlott.²⁴⁵

3.3. A megszűnés utolsó felvonása: a sínek felszedése Nyírbéltektől Hármashegyaljáig

Az úttörővasút 1978. május 1-i indulásakor még megvoltak a sínek Hármashegyaljától egészen Nyírbéltekig, mivel egy évnyi próbaidőre meghagyták őket. Ha a város, illetve a közlekedési vállalat lett a kisvasút üzemeltetője, de a rendelet alapján mégis a MÁV-ra hárult a bontási feladat, akkor végül ki szedte fel a síneket? Erre csak egy, a selejtezésről megmentett vasútüzemi napló adatai alapján lehet következtetni. (A hivatalos forrásokat a rendszerváltás környékén megsemmisítették, a levéltárakban erről hivatalos irat nem maradt fent.)

A KPM 665.676/1976. számú határozat alapján a sínek felszedéséért a MÁV Debreceni Igazgatósága a felelős, amelynek a felbontási költsége több millió forint volt. A rendelet alapján akkor még a teljes vonal felszedését határozták meg, de mivel a Debreceni Városi Tanács úttörővasút tervével „belekontárkodott” a közlekedéspolitikai koncepcióba, így a határozatot másként hajtották végre. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium elfogadta a Városi Tanács döntését úgy, hogy a korábbi vasút Debrecen-Fatelep és Hármashegyalja között úttörővasútként üzemel tovább a városi tulajdonú DKV kezelésében. Azonban az új megegyezés értelmében, mivel a Debreceni Közlekedési Vállalat üzemeltette az Úttörővasutat, így a KPM úgy döntött, hogy a sínek felszedését Nyírbéltek és Hármashegyalja között nem a MÁV Debrecen Igazgatósága fogja elvégezni, hanem a DKV-t teszi meg ennek végrehajtójává. A DKV-nak a sín felszedésében már volt kellő tapasztalata, mert 1970 és 1975 között, a Városi Tanács utasítására az összes egyvágányú villamos-vonalat megszüntette.

Fegyverneki Attila gyűjtő tulajdonában van az az 1978-79-es forgalmi napló, amely az úttörővasutasok bejegyzését tartalmazza.²⁴⁶ A füzet első részében láthatók az úttörővasúti állomások nevei, valamint a Hármashegyalján túli állomások nevei is. A fedőlapon, valamint a naplóban a Hármashegyalján túli felbontott síneket és egyéb építőanyagokat szállító tehervonatokat „anyagvonatként” jegyezték be. Az első anyagvonat 1978. május 24-én érkezett Fatelep állomásra. Először lassabb ütemben folytak a sínfelszedési munkák, majd augusztus 1-től szeptember 13-ig már sűrűbben hordták a kitermelt anyagot a debreceni végállomásra, 1978.

²⁴⁵ TAAR 1981: 208-215.

²⁴⁶ Az 1978-79-es forgalmi naplót lásd: Melléklet 11.

szeptember 13-ára pedig véglegesen felszedték az utolsó vágányokat is a megszűnt szakaszon, csak egy csonkavágány maradt meg Hármashegyalján. A sín felszedését a Debreceni Közlekedési Vállalat végezte. Az állítást a Debreceni Televízió *Civis Értéktár* című magazinműsor 2019. szeptember 5-i adásában is megerősítették: „Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a vonal egyrészét is megszüntetésre jelölte ki. Az utolsó szerelvény 1977. augusztus 31-én közlekedett. A döntést komoly tiltakozás kísérte. A vasútvonal Hármashegyaljáig maradt meg, a Nyírbétekig tartó szakaszt a DKV felbontotta, a járművek nagy része más kisvasutakra került. A megmaradt részt a MÁV Debrecen városának adta át úttörővasút szervezéséhez. Az üzemeltetés a Debreceni Közlekedési Vállalat látta el, a folyamatos vasútüzem megszűnt, a vonatok tavasztól őszig közlekedtek.”²⁴⁷ Az álláspontot Szabó István közlekedésmérnök interjújában is megerősítette.

A forgalmi naplóból az is kiderült, hogy 1978. augusztus 26. előtt még Debrecen-Fatelep állomás volt a belső végállomás neve, augusztus 26-tól viszont már Debrecen Úttörővasút állomás néven jegyezték.



9. térkép A DKV Úttörővasút térképe és az egykori Zsuzsi-vasút felszedett szakasza (a térkép saját készítésű, alap: OpenStreetMap, méretarány nélkül)

²⁴⁷ *Civis Értéktár* 2019-09-05: 02:40 – 03:20 - <https://www.youtube.com/watch?v=e-nSHtYnhfw>



29. kép A DKV Úttörővasút pillanatképei 1978 és 1990 között (kisvasut.hu, MJKP Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

4. Összegzés és végszó

A Zsuzsi-vasút 1977 és 1978 közötti eseményeit több szempontból érintettem, hiszen a megszűnése a „rég élet” végét jelentette, viszont az úttörővasút elindításával új formát öltött az itt élő emberek élete. A Hajdú-Bihari Napló 2000. szeptember 2-i számában egy cikk jelent meg „A Zsuzsi-vonat Trianonja”²⁴⁸ címmel, amely szinte párhuzamot vont az egykori Debrecen–Nyírbéltek keskeny nyomközű vasútvonal megszüntetése és a trianoni békeszerződés között, amely során Magyarország elvesztette területének kétharmadát.

Pontokba szedtem, hogy miért is történhetett meg a Zsuzsi-vasút megszűnése és miért maradt meg éppen ezen a 17 kilométeres szakaszon ez a vonat:

1. A megszűnés egyik oka az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció volt, amely megállapította, hogy az egyvágányú kisvasút fenntartása gazdaságtalan és működése ráfizetéses a közúti közlekedéssel szemben. A megszűnés után a falusi lakosok jártak jobban, mivel autóbusszal gyorsabban értek Debrecenbe, mint a kisvonattal. A Zsuzsi-vasút megszűnése nem volt közvetlen hatással a falvak népességcsökkenésére, ez inkább az urbanizáció kontójára írható.
2. A megszűnés másik oka a tanyavilág erőszakos felbomlasztása, megsemmisítése, akár a tanyalakók akaratának és életének megtörésével. Míg Debrecen nyugati részén a téészesítés és a tagosítás célt ért, ez keleten a tanyák szórványos elhelyezkedése miatt nem működött. Ezért meg kellett szüntetni a szállítás és a gazdaság biztos anyagi forrását. A kisvasút megszűnésével tanyagazdaságok mentek tönkre, lakói az időközben kiépült tanyaközpontokba, vagy a közeli nagyvárosba költöztek be. 1978-ban a kisvasút (batusvonat) feltámadásában még hittek a tanyasi emberek, viszont az úttörővasút megindításával ezt a reményt is elveszítették.
3. Debrecen város erdőprogramjának köszönhetően maradt meg a Zsuzsi-vasút úttörővasútként, amely főleg a kirándulást, a turizmust szolgálta. A gyerekek által üzemeltetett kisvasút csak idegenforgalmi célt szolgált, így végképp megszűnt az addig oly kedvelt „batusvonat.”
4. A Városi Tanács a kisvasutat csak a város közigazgatási határáig, Hármashegyaljáig tartotta meg. Mivel egy városi vállalat volt az üzemeltetője, így nem volt kérdés, hogy csak a városhatáron belül közlekedjen.

²⁴⁸ Ez a cím a Hajdú-Bihari Napló 2000. szeptember 2-i számában található, valamint előző szakdolgozatom és monográfiám egyik fejezetcíme is.

5. A közigazgatási határon túli sínek felszedése a koncepció értelmében szükséges volt. A KPM rendelete szerint a MÁV Debreceni Igazgatóságára bízta ezt a feladatot, de mivel a kisvasút debreceni szakaszát egy debreceni vállalat által tovább üzemeltették, így a sín felszedésének terhét ráhárították a DKV-ra. Az úttörővasút elindításával a MÁV „megszabadult” a kisvasúttól, és annak minden terhétől.

Az erdőspusztai tanyavilág 1978-tól folyamatosan elsorvadt, viszont egyes tanyagazdaságok a rendszerváltásig nagy nehézségekkel, de tovább működtek. Ezek később a rendszerváltás után piacialapú farmgazdasággá alakultak át.

A Hármashegyialján túli vonal által érintett falvak lakói és azok helyi politikusai továbbra is reménykednek a kisvasút „revíziójában”. Katona Gyula, Nyíraczád akkori polgármestere és a néhai Pintér Gyula, az Zsuzsi Erdei Vasút akkori igazgatója tervet készítettek a Zsuzsi vasút meghosszabbítására, amely a védett Guti-erdőt megkerülve egészen Bátorligetig közlekedne, de ezt a tervet anyagi források híján a mai napig nem tudták megvalósítani.²⁴⁹ További tervek is születtek a kisvasút meghosszabbítására.

A „guti vasút” emlékére 1997. augusztus 31-én, a megszűnés 20. évfordulója alkalmával egy C50-es dízelmozdonyt (GV 3784) állítottak ki Nyíraczád-Asszonyrész autóbuszfordulójában, a volt Acsádi úti állomás közelében.²⁵⁰ A Zsuzsi Erdei Kisvasút és a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány²⁵¹ képviselői 1999. április 24-én emlékfát ültettek Hármashegyialján. Nyírmártonfalva Melánia-tanya volt állomásán 2019. december 7-én emléktáblát avatott Nyírmártonfalva Önkormányzata.²⁵² A Cívisporta Községe 2019. december 12-én szintén emlékpontot avatott a Sólýom utcai csemegebolt előtt a Zsuzsi-vasút Szabadságtelep megállóhely közelében, valamint Szilágyi Endre autóbuszjáratára (1936-1950) emlékezve.²⁵³

Mi történt a Zsuzsi-vasúttal az úttörővasút átadása után? Az DKV Úttörővasút 1990-ig üzemelt, majd átnevezték DKV Erdei Vasútra. A pálya és a járművek amortizációja miatt, valamint a felújítások pénzhiány miatti elmaradása folytán a DKV és a Polgármesteri Hivatal 1995-ben a kisvasút megszüntetését javasolta. A megszűnés ellen hatalmas tiltakozás következett be. Dr. Szemerédy Miklós erdőmérnök közbenjárásával a Földművelésügyi

²⁴⁹ Katona Gyula interjúját lásd: Melléklet 5.

²⁵⁰ <https://zsuzsivasut.hu/zsuzsi-emlekhely/>, <https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=1306&i=22119>

²⁵¹ A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítván 1992 óta működő szervezett, melynek vezetője napjainkban is Gáspár János. Az alapítvány tiltakozott a Zsuzsi-kisvasút 1995-ös megszűnése ellen. 1995-ben indította el programját a kisvasúti napokat, melyben a Zsuzsi-vasút napja április negyedik szombatjára esik.

²⁵² <https://dehir.hu/hajdu-bihar/egykoron-nyirmartonfalvan-volt-a-zsuzsi-vasut-vegallomasa/2019/12/07/>

²⁵³ <https://haon.hu/kozelet/helyi-kozelet/emlektablavattak-szilagy-i-endre-tiszteletre-3729474/?fbclid=IwAR3S7Dkpl0yrWFACixQJekZlpLaR9jB-EuR8wqjtOXqnA3bgLEnqPaOP1PY>

Minisztérium támogatást adott a városnak a kisvasút felújítására és megmentésére. A Zsuzsi Erdei Vasút magánvállalként 1996. július 13-án újraindult. A magánvállalkozásból alvállalkozás lett, mivel 2008-tól újból a DKV égisze alatt közlekedik napjainkban is Debrecen-Fatelep (2012 és 2020 között Hétvezér utca) és Hármashegyfalja között. A vasutat kétszer újjították fel állami támogatással, 2012-ben²⁵⁴, valamint 2019 és 2020 között.²⁵⁵

A Debreceni Városvédő és Szépítő Egyesület kezdeményezésére a nemzeti kulturális örökség miniszterének 25/2005. (IX.16.) NKÖM határozata értelmében végleges országos műemléki védelem alá került a Zsuzsi-vasút és az üzeméhez kapcsolódó ingatlanok. A Zsuzsi Erdei Vasút a 102/2017. határozati számon 2017-ben a Debreceni Értéktár tagja lett.²⁵⁶



30. kép A Nyíracskádi C50-es szobormozdony 1997-ben és napjainkban (kisvasut.hu, a szerző saját felvétele)

²⁵⁴ A felújítás 2012. július 21-én befejeződött. BALOGH 2020: 75-76.

²⁵⁵ A felújítás 2019. tavaszán kezdődött és 2020. július 16-án fejeződött be. <https://www.dehir.hu/hajdu-bihar/masfel-ev-utan-ujra-zakatol-a-zsuzsi-vonat-fotokkal/2020/07/16/>

²⁵⁶ BALOGH 2020: 75-76.



31. kép Emléktábla Nyírmártonfalván és emlékpont a Sólyom utcán (a szerző saját felvételei)

Felhasznált irodalom, források, hivatkozások

Forrásjegyzék

Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára:

- XXIII-101a. (Tanácsok, Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács iratai, Tanácsülési jegyzőkönyvek):
 - XXIII.101/a. 32k
- XXIII-102a. (Tanácsok, Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai, VB jegyzőkönyvek):
 - XXIII.102/97k
 - XXIII.102/99k
 - XXIII.102/101k

Debreceni Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal (DMJV PH):

- Mikrofilmtár gyűjteménye:
 - Orvos József: Debrecen tanyavilága (térkép)
 - Tervrajzok, bontási határozatok stb.

Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium határozatok:

- Magyar Nemzeti Levéltár Országgyűlési Levéltára

Fegyverneki Attila gyűjteménye:

- DKV Úttörővasút Debrecen-Fatelep 1978/1979. évi forgalmi naplója

Déri Múzeum:

- „Debrecen sz. kir. városnak halápi és nagycserei m. kir. erdőhivatalokhoz tartozó területei”

Interjúk („oral history”):

- Katona Gyula
- Szemerédy Miklós
- Szabó István

Adatbázisok:

Népszámlálási Digitális Adattár – Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára:

https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statisztikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/

Balogh Tamás Zoltán - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>²⁵⁷:

<https://civisporta.hu/menetrend/index.php>

III. katonai felmérés:

<https://mapire.eu/hu/map/thirdsurvey25000/>

<https://mapire.eu/hu/map/thirdsurvey75000/>

Debrecen kisvasúti állománylistájának adatbázisa:

https://www.kisvasut.hu/jarmulista/view_lista.php?vasut=20

Periodikák

- Hajdú-Bihari Napló. 1956. november 14-től napjainkig:
 - **Szakirodalom a Hajdú-Bihari Naplóban:**
 - Ferenczfalvi Éva: Úttörővasúttal Hármashegyaljára. (1979. augusztus 2.)
 - Gulyás Imre: Sírt a Zsuzsi (1977. szeptember 4.)
 - Mocsár Gábor-Rácz Béla: Barangolás a Gúthi Erdőn (sorozat, 1958)
 - Szemerédy Miklós: Erdők a közjólét szolgálatában (sorozat, 1975)
 - Taar Ferenc: Erdőpusztai változások (sorozat, 1979.11-12.)
 - Taar Ferenc: Tejeskocsin a Zsuzsi nyomában (1978. május 7.)
 - Taar Ferenc: Újra a Zsuzsival (sorozat, 1992.07-08.)
 - Vojth Zoltán: Mozaik a 95 éves debreceni kisvasút történetéből (1977. szeptember 18)
- Néplap. 1944. november 15 - 1956. október 13.
- Pajtás újság 1978. V. 25: 16-17.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871-1941
- Egyetértés 1919-1925
- Pesti Hírlap 1841-1944

Irodalomjegyzék

- BALÁZS Géza 1988. A kisvasutak megszüntetésének hatása a népeletre. In: Honismeret, 1. szám, 39–41. old.

²⁵⁷ A Debrecen Város Közlekedési Kataszterét a 132/2020. (09.29.) sz. bizottsági határozattal a Debreceni Értéktár Bizottság befogadta, mint helyi érték.

- BALÁZS Géza 2008. A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben. Vasi szemle, LXII. évfolyam 2. szám.
<http://www.vasiszemle.hu/2008/02/balazs.htm>
- BALOGH László–GARA Kálmán–VÉGH Dezső 2011. *Debreceni villamoskalauz: az első száz év története*. Uro-path kiadó, Debrecen. 1–376.
- BALOGH Tamás Zoltán 2019. *buszPANORÁMA: a debreceni autóbussz közlekedés története 1863-2018*. Cívissporta kiadó, Debrecen. 1-152.
- BALOGH Tamás Zoltán 2020. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatása a debreceni tömegközlekedésre. Cívissporta 2020/1. (teljes monográfia):
https://civissporta.hu/CP/civissporta_2020_1.pdf
- BARANYI Béla 1988. Fejezetek a debreceni tömegközlekedés történetéből. Debreceni szemle, 8. évf. 2. sz. 17-27.
- BECSEI József 1993. A tanya-fogalom tartalmáról. Földrajzi Értesítő, XLII. évf. 1-4. füz. 35-40.
- BERETVÁS Károly–GARA Kálmán 2014. *130 éves a DKV Zrt.: „A múltra épülő jövő”*. DKV Debreceni Közlekedési Zrt., Debrecen. 1–140.
- BOLGÁR Dániel 2011. A kuláküldözés fogalomtörténeti vetülete. Múltunk, 56. évf., 2. sz. 51-61.
- BŐÖR Bernadett 2015. A Debreceni Zsuzsi Erdei Vasút tájalakító hatása és fejlesztésének lehetőségei. Szakdolgozat, Budapesti Corvinus Egyetem, Tájépítészeti Kar, Tájvédelmi és Tájrehabilitációs Tanszék.
- CSOBAI László 1962. A debreceni erdei vasút 80 éve. Közlekedéstudományi szemle. XII. évf., 12. sz. 567-573.
- DR. BALOGH István 1936. A debreceni Erdőpuszták betelepülése. Debreceni Szemle, 10. évf., 6-7. sz. 134-138.
- DR. BALOGH István 1937. A debreceni tanya. In.: A Debreceni Déri Múzeum évkönyve 1936. 146-160.
- DR. SZEMERÉDY Miklós 2002. A debreceni erdőpuszták parkerdei. DMJV Önkormányzat, Debrecen. 1-151.
- DR. SZEMERÉDY Miklós 2009. A Gut-Keled nemzetség és a Guti erdő. Nyírerdő Nyírségi Erdészeti Zrt., Debrecen.
- FEGYVERNEKI Attila 1997. Visszatekintés: a Zsuzsivásút történelmének legutóbbi éveire. KBK füzetek, XVII-XVIII. sz. (1997/5.) 17-18.

- GAZDAG István (szerk.) 1977. Dokumentumok a szövetkezeti mozgalom Hajdú-Bihar megyei történetéhez. A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár közleményei 10. szám. Debrecen.
- GAZDAG István 1976. Adalékok a debreceni tanyavilág felszabadulás utáni történetéhez. In.: A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár évkönyve 3. 125-136.
- HÁBEMANN József (műszaki szerk.) 1969. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány közlekedéspolitikai koncepciója 1968. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest. 1–36.
- HÁBEMANN József (műszaki szerk.) 1969. A magyar közlekedéspolitika. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1969.
- INDÓHÁZ EXTRA 2012/1. A koncepció terhe és utóléte: közlekedéspolitika '68. 2012/1. szám.
- KOVÁCS István 1988. Debrecen tömegközlekedésének fejlődése. Debreceni szemle, 8. évf. 2. sz. 28-36.
- KULCSÁR József 1988. A vasúti közlekedés fejlődése Debrecenben és körzetében. Debreceni szemle, 8. évf. 2. sz. 50-56.
- KUTASI Imre 2019. Határhasználat, tagosítás, tanyásodás: a téma percepciója a történeti szakirodalomban és a folyamatok bemutatása Hajdúnánás példáján. Új Nézőpont, 6. évf. 1. sz. 59-81.
- LINZBAUER Tamás 1989. A debreceni keskeny nyomtávolságú vasút története. In.: Vasúthistória Évkönyv 1989. 453-474.
- Magyar Életrajzi Lexikon: <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/>
- MOCSÁR Gábor 1981. Délibábjaim városa. Magvető kiadó, Budapest.
- MOCSÁR Gábor-TAAR Ferenc 1964. Tanyavilág – Bomló világ. Kossuth könyvkiadó, Budapest.
- MOLDOVA György 1977. Akit a mozdony füstje megcsapot... http://vilir.gportal.hu/portal/vilir/upload/717530_1327607724_07294.pdf
- MOLNÁR Mihály–HOVÁNYI Péter 2014. Amit az Úttörőparlament mentett meg az enyészettől. <http://iho.hu/hir/amit-az-uttoroparlament-mentett-meg-az-enyeszettol-141123>
- NÁDHÁZI Lajos-P. MIKLÓS Tamás (szerk.) 1999. A Magyar Úttörőmozgalom történeti kronológiája. Magyar Úttörők Szövetsége, Budapest.

- OROSZ István 1982. A tanyák kialakulása a Hajdúságban. In: A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve IX. Szerk.: Gazdag István. Debrecen, (1982). 27–41.
- ORTUTAY Gyula (szerk.) 1977-1982. Magyar Néprajzi Lexikon: I-V. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest. <https://mek.oszk.hu/02100/02115/html/index.html>
- PAPP György 2011. Százéves a debrecen-nyírbátori és a nagykálló-nyíradonyi vicinális: nem csupán helyi érdekből. *Indóház magazin*. VII.évf., 9. szám. (2011 szeptember). 16-22.
- PAPP József 1997. Debrecen város birtokkatasztere 1924-1950. A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár közleményei, 23. Hajdú-Bihar Megyei Levéltár, Debrecen.
- RÁCZ István 1976. Az első magyarországi katonai térképfelvétel tanyatörténeti tanulságai. *Agrártörténeti szemle*, XVIII. évf. 1-2. sz. 1-15.
- RÁCZ István 1982. A debreceni tanya a XVIII. század végén és a XIX. század első felében. *Ethnographia: a Magyar Néprajzi Társaság folyóirata*. XCIII. évf., 1. sz. 1-32.
- ROMSICS Ignác 2010. Magyarország története a XX. században, Osiris Kiadó, Budapest.
https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_magyarorszag_tortenete/adatok.html
- SIMON Ödön: Megszűnt az ország legrégebb erdei kisvasútja. In.: Közlekedési Közlöny, 1977. szeptember 18: 700-702.
- SIMONYI Alfonz 2002-2003. A Debrecen-Gúti „Zsuzsi” vasút. In: Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXIX.: 301-320.
- SIMONYI Alfonz 2004. A Debrecen-Gúti „Zsuzsi” vasút. In.: Debreceni Szemle XII. évf. II. sz.: 268-285.
- SZABÓ István 1929. A debreceni tanyarendszer kialakulása. In.: Föld és ember, IX. évf. 5. sz.. 214-244.
- SZEMEREY Ádám 2014. A debreceni Zsuzsi Erdei Vasút. Zsuzsi Erdei Kisvasútért Alapítvány, Debrecen. 1-34.
- SZILÁGYI Zsolt 2003. Erdei és Mendöl – a tanya. *Agrártörténeti szemle*, XLV. évf. 3-4. sz. 549-564.
- SZÜCS Ernő 2009. A „Zsuzsi” Debrecen Városi Gazdasági Vasút története. In: Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXXI.: 251-278.
- SZÜCS Ernő Zoltán (szerk.) 2004. *A debreceni kötőpályás közlekedés 120 éve: 1884-2004*. DKV Debreceni Közlekedési Részvénytársaság, Debrecen, 2004. 1–96.

- TAAR Ferenc 1981: Zsuzsi nélkül – rádiójáték, 1979. Kaleidoszkóp '81. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest.
- TAAR Ferenc 1999. Bomló világ. Csokonai kiadó, Debrecen.
- TAAR Ferenc 2002. Feltámadt a Zsuzsi. Kézirat.
- THORDAY Zoltán 1989. Kisvasutak Magyarországon. MÁV Vezérigazgatóság, Budapest.
- THORDAY Zoltán 1997. Hegyen Völgyön kisvasúton. Magyarhon Szerkesztősége, Tatabánya. 1-87.
- THORDAY Zoltán 1997. Hegyen-völgyön kisvasút. Magyarhon Szerkesztősége, Tatabánya.
- TIMÁR Lajos 1993. Vidéki városalakók: Debrecen társadalma 1920-1944. Magvető könyvkiadó, Budapest.
- VALUCH Tibor 2001. Magyarország társadalomtörténete: a XX. század második felében. Osiris Kiadó Kft., Budapest.

Internetes hivatkozások

- <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/gy-757D7/gesztelyi-nagy-laszlo-75954/>
- <https://kisvasut.hu/>
- <https://www.parlament.hu/irom40/06188/06188-0001.pdf>
- <http://www.rev.hu/sulinet45/szerviz/szakirod/begyujtes.htm>
- <https://retrolegends.hu/2020/04/07/mit-jelent-a-maszek/>
- <https://zsuzsivasut.hu/>
- <https://zsuzsivasut.hu/zsuzsi-emlekhely/>
- <https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=1306&i=22119>
- <https://dehir.hu/hajdu-bihar/egykoron-nyirmartonfalvan-volt-a-zsuzsi-vasut-vegallomasa/2019/12/07/>
- <https://haon.hu/kozelet/helyi-kozelet/emlektablak-avattak-szilagyi-endre-tiszteletere-3729474/?fbclid=IwAR3S7DkpL0yrWFACixQJekZlpLaR9jB-EuR8wqjtOXqnA3bgLEnqPaOP1PY>
- <https://www.dehir.hu/hajdu-bihar/masfel-ev-utan-ujra-zakatol-a-zsuzsi-vonat-fotokkal/2020/07/16/>

Video- és Audiotéka

- Bacsó Péter: A tanú (1968)
- KISVASUTAK V. Rész Kelet-Magyarország kisvasútjai:
<https://www.youtube.com/watch?v=6md4spo7BfA>
- Cívis értéktár (2019.09.05.): <https://www.youtube.com/watch?v=e-nSHtYnhfw>
- Zsuzsi vonat - az 1977. augusztus 31-i megszüntetéséről²⁵⁸:
<https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw>
- Száz éves utazás a 106-os vasútvonalon:
<https://www.youtube.com/watch?v=vmHOEJ2lytc>
- A szocialista vasútért: <https://www.youtube.com/watch?v=VcPfKcIO2Mw>
- Taar Ferenc: Zsuzsi nélkül. Hangjáték. (Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)
- Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)
- Magyarország kisvasútjai (sorozat):
 - 1. A Hegyközi kisvasút:
https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_01_A_Hegykozi_Vasut
 - 2. A Hanyi Vonat:
https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_02_A_Hanyi_Vonat
 - 3. A Bugaci vasút:
https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_03_A_Bugaci_Vasut
 - 4. Vasút a Bükkben:
https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_04_Vasut_a_Bukkbem
 - 5. A Szegedi madzagvasút:
https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_05_A_Szegedi_Madzagvasut

²⁵⁸ Részlet Taar Ferenc: Zsuzsi nélkül című rádiójátékából

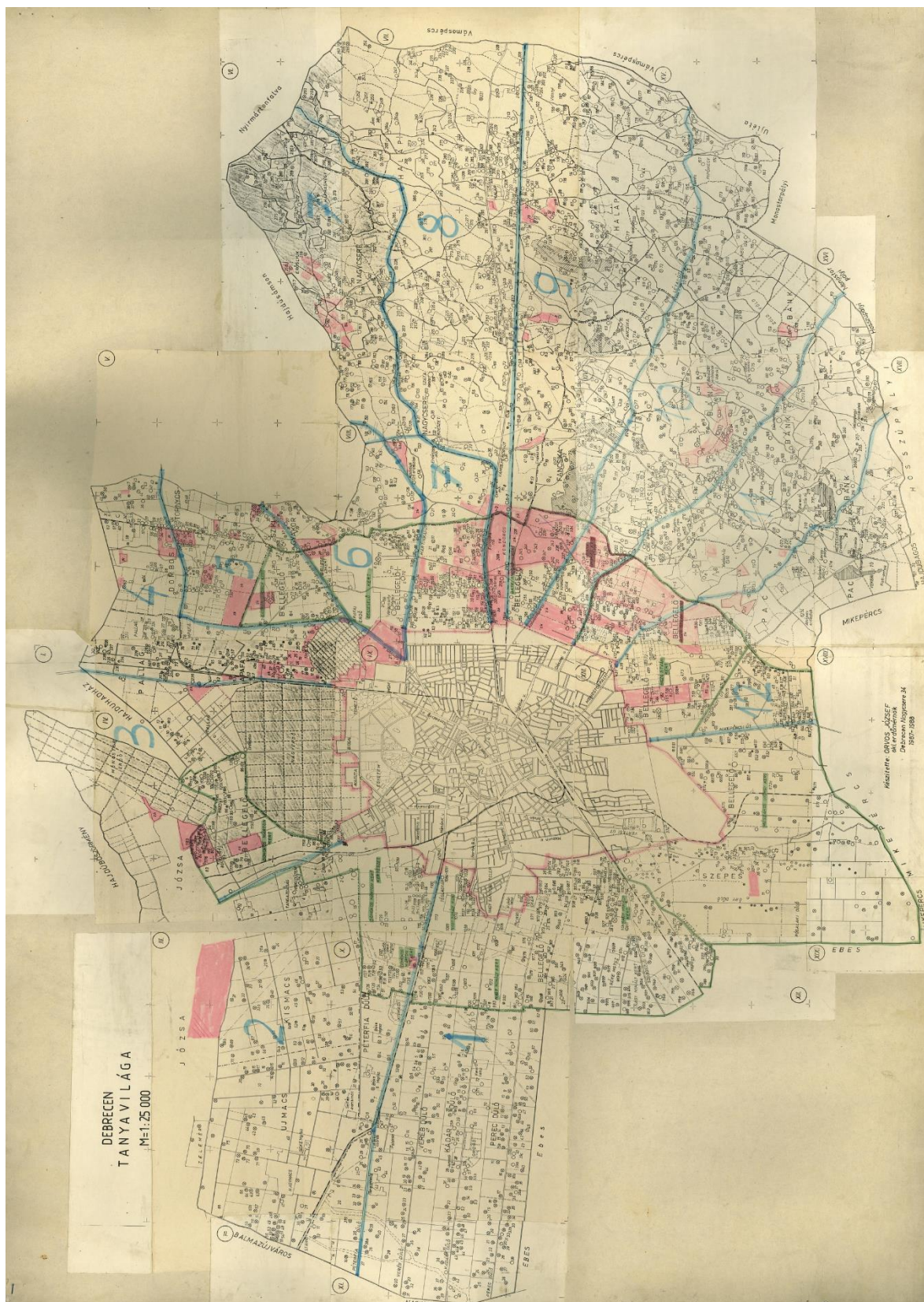
Melléletek

Melléklet 1. A majoros tanyák (DR. BALOGH 1937: 157-159.):

„Abban az esetben, ha a gazdának olyan sok jószágja van, hogy nemcsak a kaszálóban, hanem a feketeföldön is telet, akkor komenciót mér a majorosának. Az ideje Mihály-napkor (szeptember 29) kezdődik és Szent György-napkor telik ki. Ugyanis e két időpont közé eső időre kapja a téli komenciót, régebben a tizenegy, újabban a tizenhat mindent. E fizetés alatt 11 kg. szalonnát, 11 véka búzát, 11 kg. sót, 11 liter kását és 11 forintot értettek. A majorosnak szabad őrétése van, komencióját a gazda búzájával őrlet-heti meg, de ennek csak régebben volt jelentősége, mikor a vámot a gazda fizette. Emellett kap nyárára annyi harmados tengeriföldet, amennyivel megbír, takarást ríszibe, 11-gyedén vagy 12-tedén és ha munka van, napszámot a gazdánál. Míg napszámon van, addig ő is bentkosztos, mint a többi, egyébként a maga kenyerein il. A felesége által nevelt aprómarha, tyúk és pulyka harmados szokott lenni; a felnevelt aprójószág egyharmadát a gazdának kell adni. Tarthat magának a majoros a tanya körül egy-két malacot is, hogy télire zsírozója legyen. A tanyán a majoros a gazda helyettese, a nyári nagy dolog időben a kapások, kaszások közt ő az első ember. Mivel állandó lakos, számára már állandóbb épületről gondoskodik a gazda. Ez az épület a pitaról. Jellemző vonás, mint a régi öregek mondják, hogy egy ajtón jár be a jószág az emberrel ; egy tető alatt van a lakás az istállóval, amely csak a kevésszámú ígásjószág befogadására való. A heverő marhának, sokszor nem is a tanya mellett, egészen más építmény van emelve. Ez a tanyatípus a legáltalánosabb a debreceni határban. Meglepő rokonságot mutat alaprajzban és beosztásban Györffy István egy nagykunsági tanyájával, de nagyon különbözik a debreceni városi háztól. A szántóföldön, kissé messzebb a mesgyétől, a dülőúttól egy jó hajításnyira véggel helyezkedik el az útra. Minden debreceni tanyánál ez az általános települési alak, egy-két kivétel alig hoz változatosságot. Egy ma is fennálló példánya egy Ondód-széli kis tanya, melynek hossza 12-40 m., szélessége 6 m. A keleti fal közepén van az ajtó, amely a pitarba nyílik. Jobbkéz felől a majoros lakása, balkéz felől az ól van. Az ajtóval szemben, a ház és a pitvar elválasztó-fala mellett a szabadkémény alatt van a szabadkonyha, a 80 cm. magas sárpadka tüzelő. A tüzelőpadka aljában kb. 30 cm. sugarú, félkörívű nyílás a tűzrevaló és apró-cseprő holmi tartására. A tüzelővel párhuzamosan, tőle olyan távolságra, hogy az ember kényelmesen megfordulhasson, elég bú helye legyik, áll egy 80 cm. magas sárfal, amelynek külső vége L-alakban az ól felé törik. Az általa bezárt zugban van a színatartó. Az ól a pitartól nincsen elválasztva, legfeljebb annyival, hogy a pitar le van padlásolva, az ól ellenben nincs. Az épület közepén végighúzódnó mestergerendát az ól közepén egy jól megtermett ágas támasztja fel a

szénatartó sarkánál. Az ólból így egy lajtorja segítségével könnyen fel lehet jutni a hászijára. Az ólban egy félszer-jászol van, amely mellé öt lovat vagy négy tehenet lehet kötni. Az épület másik fele a ház, ahol a majoros lakik. A pitart a majoros és a gazda, az ólat csak a gazda és a házat csak a majoros szokta használni. A házba a gazda még egy éjszakára sem megy be, ha a tanyán alszik. A házban az ajtó megett áll a kemence, széles padkán. A szája a pitarba nyílik, innen is fűtik, a kürtőlyuka a kéménybe nyúlik fel. Az ablak a végső falban a középtől kissé jobbra van, mert a tetőt tartó ágas nem engedi, hogy pontosan középre hagyják. A berendezés igen szegényes, bár minden a házban van. Egy ágy és egy dikó, egy láda, egy komót, kanapé, asztal és szék. Mivel a majoros élete állandó költözés, a gazda a szegődés napján fuvar ad neki, egy-két szekérral az összes betyárbútort el kell tudni szállítani, az évi keresettel együtt. Az újabb tanyáknál, amelyek főként az 1870-es években keletkeztek, mikor a gazda már állandóbban és néha két-három napra is kint maradt, megint más változás következett be. Először is az ólat egy fallal elválasztották a pitartól, úgy, hogy az ólajtó az udvarra nyílik. Így kétfelől két félszer-jászolt lehetett beállítani, több jószág fért meg. A pitar elé egy kis gátör került, amelyből balra az első a j tó egy kis oldalházba, a gazda kamarájába nyílt. A gátör éppen olyan széles, mint a pitar, az udvartól egy kis, 120 cm. magas sárfal-könyöklő választja el. A könyöklőn ugyanilyen magasságú lécből készült veréce tartja távol a baromfit, hogy a pitarba ne menjen. Így a pitar szélességben vesztett, ugyancsak a ház is, amely olyan széles, mint a pitar. A gazda kamarája állandóan zárva van, a kulcsot mindig elviszi magával. Benne rendszeren egy ágy és valami szék van, a féltettebb szerszámokat és a bentkosztos napszamosok számára való eleséget tartja itt. Ilyenféle tanyát a Cserén találunk, a Gombos Gergelyét. Itt is van állandó majoros, a gazda azonban régebben sem, most sem lakik kint a tanyán állandóan.”

Melléklet 2. Orvos József: Debrecen tanyavilága 1987–1988. (térkép)



**Melléklet 3. Debrecen M. J. Város II. ker. tanács VB. építési és közlekedési csoportja
1007/1960 szám.: özv. Zabos Gergelyné Debrecen, Macs 71 sz. alatti lakos bontási
engedély iránti kérelme. (DMJV PH Mikrofilmtár)**

Debrecen M. J. Város II. ker. tanács VB. építési és közlekedési csoportja
1007/1960 szám.

Tárgy: özv. Zabos Gergelyné Debrecen
Macs 71- sz. alatti lakos bon-
tási engedély iránti kérelme.

H a t á r o z a t :

A fenti tárgyban özv. Zabos Gergelyné Debrecen, Macs 71 sz. alatti lakos kérelemmel fordult a II. ker. tanács vb. építési és közlekedési csoportjához, hogy saját tulajdonát képező ingatlanukat lebonthassák, mivel az ingatlan elavult állapotban van és tagosítás alá kerül.

A Tsz., valamint a mezőgazdasági csop. vezetője hozzájárult a lebontáshoz

A II. ker. tanács vb. építési és közl. csoportja, mint I. fokú építési hatóság engedélyt ad arra, hogy özv. Zabos Gergelyné Debrecen, Macs 71 sz. alatti lakos a saját tulajdonát képező 2 szoba, konyhás, mellék-helyiségből álló ingatlanukat lebonthassák.
Bontási munkálatot szakképzett iparossal végeztetheti és a bontás megkezdése előtt 8 nappal köteles a kivitelező nevét bejelenteni.

Ezen határozat ellen a kézbesítéstől számított 15 napon belül a M. J. Város Debrecen Építési és Közlekedési Osztályához címzett, de hivatalom-
nál 30 Ft.-os illetékbélyeggel ellátott fellebbezéssel élhet.

I n d o k o l á s .

A rendelkező részben foglaltak szerint kellett határozni, mivel megállapítást nyert az, hogy özv. Zabos Gergelyné Macs 71 sz. alatt lévő lakóháza Tsz. tagosítás alá került és a bontáshoz a Tsz. valamint a mg. csop. vezetője hozzájárultak, így a nevezett részére a bontási engedélyt megadom, mivel a bontott anyagot Debrecenben saját tulajdonát képező házhelyen kívánja felépíteni.

Erről értesülnek:

- 1./ M. J. Városi Tanács vb. Építési és Közlekedési Osztálya,
egy rajz, egy helyszínrajz, egy műleírás, és egy birtoklap
- 2./ özv. Zabos Gergelyné Debrecen, Macs 71 sz. alatti lakos
egy rajz, egy helyszínrajz, egy birtoklap és egy műleírás

Debrecen, 1960 március hó 2.

Lukács János
csop. vezető.



Melléklet 4. Interjú dr. Szemerédy Miklós erdőmérnökkel (2019. június 18) – Az interjút Balogh Tamás Zoltán és Balogh László készítette.

Ön a Felső-Tisza Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaságnak volt az igazgató-helyettese 1991-ig, míg nyugdíjba nem ment, így bizonyára ismeri a Zsuzsi vasút történetét. Feltennénk ezzel kapcsolatban pár kérdést, remélve, hogy választ kapunk rá.

„Az Erdőspuszták Parkerdő Fejlesztési Tervét, melyet igen nagy gonddal és szakértelemmel Sípos Géza okleveles erdőmérnök, és Tóth József erdőszaktikus készítettek, 1974. február 19-én fogadta el Debrecen Városi Tanácsa. A Közjóléti Szakosztály célul tűzte ki az ország nagyobb városai és települései körül lévő erdők közjóléti célra történő átalakítását, oly módon, hogy azok fafajösszetételükkel, feltártságukkal és a bennük megépítendő különböző jóléti erdei berendezésekkel, fokozottabb mértékben szolgálhassák a környező települések lakosságának üdülési, pihenési, esztétikai és egyéb rekreációs igényét.”

Ezek a közjóléti erdők az akkori fejlődő jóléti társadalom következménye lett, ami összefüggésben volt az állampolgárok életszínvonalának fejlődésével? (szabad szombat, GYES bevezetése, üdülési lehetőségek, többszöri külföldi kiutazás lehetősége, a kötöttségek lazulása stb.) Mit értünk közjóléti erdő alatt?

Jó az értelmezés csak kiegészítés szükségeltetik hozzá, mégpedig az, hogy ez a fogalom, hogy közjóléti ez, hogy kerül az erdőkkel összhangban, mondjam azt, hogy ez egy magyar erdőmérnök találmánya Dr. Madas András erdőmérnök A Budapesti földművelésügyi Minisztérium miniszter helyettese képviselte Magyarországot. A Buenos Aires-i világkongresszuson ott akkor az ő javaslatára Elfogadták az erdők több funkcióját A korábbi funkció az csak bizonyos ipari kihasználási jelentett, és mint nyersanyagként tekintették az erdőt. Az ő javaslata az volt, hogy hogy az erdők funkcióját lehetőségét tovább kell bővíteni, megteremteni az emberiség erdőkben történő adásának a lehetőségét. Ekkor javasolta, hogy az erdő több funkciót kapjon jóléti üdülési pihenési funkcióval bővítsék az eddig termelésre szakosodott gondolatvilágot. És az erdőszaki világkongresszus elfogadta olyannyira, hogy ettől a pillanattól kezdve nemcsak Magyarországon, hanem az egész világon. Az erdők más funkciók ellátására és lehetőséget kaptak az eddigi merev termelést szolgáló nyersanyag előállító folyamat helyett így. Ez a kongresszus 1968-ban volt. És ezt Magyarországon 1970-ben vezették be. Madas András miniszterhelyettes erdőmérnök, akinek az öccse Madas László volt, megteremtette gyakorlatban az első közjóléti erdőt, a pilisi parkerdőgazdaságot. És ott olyan

létesítményeket és ott egyéb kulturális erdő létesítményeket épített, ami az emberiséget az erdőhöz vonzza. Ez volt az első minta, ez alapján mi 1970-ben a felsőtiszai erdő és fafeldolgozó gazdaságot: én a biológiai részlegnek voltam a vezetője hosszú évtizedeken keresztül és Debrecenben és létesítettünk egy közjóléti szakosztályt, amelynek a feladata az volt, hogy ezt a Madas András által létesített többfunkciós erdő használatot bevezessük. Így alakult meg Debrecenben a közjóléti Szakosztály és ennek a vezetője Nagy Antalné volt, majd utódja Botos Géza erdőmérnök Sipos Géza József erdősztechnikus sok tagjai voltak az országos közjóléti szakosztályának Szakosztály minden megyében és mindjárt Őrségben elkészítette az erdők több szép hasznosításának így került bevezetésre erdőfű Erdőspuszta fejlesztési terv is. Többek között nagyon érdekes volt ez Debrecenben lehetőséget és helyzetet teremtett, mert a debreceni Nagyerdő östölgyes elakácosodott a két világháború alatt, az emberek kilopták az Ady Endre út két oldalán lévő fákat, a lakosság ezt kivágta, mert valamivel tüzelni kellett. Tehát feladat volt az, hogy szemben a régi tölgyeseket vissza kellene állítani, de hogyan? A 19. század végén a víz lecsapolások és vízrendezések elvitték a vizet a debreceni löszhátak alól, holott a tölgynek -valamikor a tölgyeket mocsári tölgyeket hívták - mert az szereti a vizet A vízben gazdag termőhelyeket A három négy méteres vízszintmagasság 10 méter alá süllyedt és annak ez lett az eredménye, hogy A tölgyerdők pusztulni kezdtek. A debreceni erdőkben tölgygazdálkodás volt. Amikor a víz csökkent, a tölgy gyökere ment a vízszint után, egy bizonyos ideig tudott menni, de egy idő után már nagyon mélyre került és nem tudott a víz után menni tehát a tölgynek, mint régi alföldi fafajnak az élettere megszűnt Debrecenben. Ezután az akác bevonult. Az akácot tisztelni kell annak ellenére, hogy és a zöldek nem nagyon támogatják és invazív fafajnak minősítette. Holott a természetvédők hirdetik, hogy klímaváltozás van. Ha a klíma változik, akkor az élővilág is változik, s vele együtt tehát akkor tölgyfa faj is. Hiába vagyunk szerelmesek és tiszteljük, meg szeretjük a tölgyet, de mivel nincs meg a természeti feltétele, vízhiány van, ezúton következik, hogy másra fajtát kell oda ültetni. Az akác a szárazabb területeket is elviselő fafaj, így vonult be a debreceni Nagyerdőbe. 1954-ben, amikor én a soproni erdőszeti egyetemen tanultam, akkor a debreceni Nagyerdőnek durván az 50%-a már akác volt, tehát adódott az első erdőművelési feladat, hogy az elakácosodott területeket olyan fajtát kell bele ültetni, -mert az akác nem alkalmas a pihenésre kirándulásra kijelölt erdőbe, mert egyszer az aljnövényzet nem tűri meg maga mellett. Egy nyitott szabad füves részt kell kialakítani, az akácot le kellett váltani . Mi az a legjobban elfogadható fafaj ami az akác után marad? Van egy szakmailag elfogadott fafaj sorrend, amelyik a következő tölgy utána az egyéb lomb fajok, utána jön az akác és utána pedig marad az erdei és a fekete fenyő

az utóbbi 2 nem alkalmas sem a pihenésre sem a kirándulási erdőbe sem közjóléti feladatok ellátására ezért a Nagyerdőt falazni képletesen és onnan a közönséget másfelé kellett irányítani és ekkor jöttek képbe az Erdőspuszta fejlesztések. Amíg a Nagyerdő fejlesztése és rehabilitációja folyik, addig a nagy tömegek az Erdőspusztára kirándulnak, pihennek, tehát figyelemelterelés volt a Nagyerdőről.

És ez a rekreációs folyamat rekonstrukciós folyamat tart még a Nagyerdőn?

Elméletileg egy két éve rekonstrukciós folyamat befejeződött, a Nagyerdőn talán 8% maradt az 50% akácból. Tehát ha ez is kiöregszik, akkor ennek a helyére más fafaj fogunk ültetni például a vörös tölgyet. Megtűri az aljnövényzet maga mellett gyönyörű esztétikailag ősszel a vörös lehullott leveleivel olyan szőnyeget, amelyben örömet leli mindenki. Hát ezért mi a tölgy rekonstrukció vannak fafajául a vörös tölgyet választottuk, az hogy a természetvédők fanyalognak. Na de kérem, meg kell békülni, mert amikor a természetvédőkkel vitatkoztam - ebben a témában, mint hivatalos erdészeti szakember- akkor elhangzott egy olyan szélsőséges álláspont, hogy még a legelő is jobb, mint az akác, amikor a széndioxid megkötését a fafajok végzik el és szűrik a levegőt és oxigént termel stb. Szerintem a legelő egy nagy semmi. Igen, be kell hozni az idegenből származó vörös tölgyet, mi be is hoztuk. A Nagyerdei Park város területét mi beépítettük, befásítottuk vörös tölgygel, kocsányos tölgygel, háromszoros áron amennyit az állam fizetett a felújításért A várostól minden évben kaptunk másfél millió forintot pluszban, hogy az el tudjuk végezni. mivel láttuk, hogy ahova a telepítést végeznénk, ott rossz minőségű homok van, ezért mi trágyát hozattunk oda. Mi ezt a területet 1968 és 1978 között 28 hektárt újítottunk fel.

A közjóléti erdők kialakításakor számoltak az ott élő tanyai lakossággal? Vele járt az életterük, a termőföldek, erdők zsumorodásával? A tanyán élők, a tanyák nem lettek így „tájidegen elemek”?

A pihenőhelyek kialakításakor nem estek tanyák áldozatul?

Nagyon érdekes ez a kérdés. A múlt század végén Debrecen tiltotta a tanyák létesítését, de ha valaki egy bizonyos összeget befizetett kapott érte egy darab földet, és ezzel az új lépéssel - amely nagyon szigorú volt Debrecenben- teljesen ellenkező fordulatot vett, mert akinek birtok joga volt kaszálásra faizálásra, és jogot szerzett arra, hogy ott gazdálkodhat s ott és tanyát létesítsen. Ezeknek a tanyáknak a létesítése ekkor kezdődött el. Majd következett egy másik fellendülés korszak, amikor Debrecenben levágták az erdőt nem volt pénze a szabad királyi városnak, hogy felújítja A levágott Erdős részeket ezért az ilyen nincstelen embereket elfogadta, hogy újra az erdőt. Ezek voltak a vákáncsosok. A régi vákáncsos kunyhóból tanyák lettek, ott

állattartással is foglalkoztak. A felesleget termény felesleges állat felesleget eladták a városi lakosoknak. amikor a Zsuzsi vasút lehetőséget kapott 1923-ban személyszállításra attól a pillanattól kezdve a tanyai lakosok a felesleget el tudták adni. A közjóléti erdő kialakításánál mi múltunk a tanyai lakossággal, mert bizonyos vendéglátói lehetőség is felszínre került, mert egy kiépítendő Centrum köré az ott élő lakosságnak munkalehetőséget ad szolgáltatási lehetőséget ad és így a közjóléti fejlesztéseket életszínvonal javító lehetőségeket teremt.

Az Erdőpuszták közjóléti fejlesztésének kezdetén 1974-ben a tervezők kirándulókat szállító szerepet szántak a Zsuzsi Erdei kisvasútnak. Nem gondoltak arra, hogy Magyarország egyik legkorábbi gőzvontatású erdei vasújtát három év múlva a megszüntetés fenyegeti...Az 1968. évi országos közlekedési koncepció, ezt a vonalat is megszüntetésre jelölte ki.

Becsületére váljon a város akkori vezetőinek - akik korábban az Erdőpuszta fejlesztésének elkötelezett hívei voltak - megpróbálták megmenteni a Zsuzsi vasutat a teljes felszámolástól. Ez csak részben sikerült, de legalább egy 16,6 km-es szakaszt Hármashegyig sikerült úttörővasútként megtartani.

Az erdészetnek konkrét megszüntető időpontról volt-e tudomása? Ha igen, akkor hogyan tájékoztatta erről a tanyai lakosságot? Mert ők úgy tudják, hogy állítólag volt egy felmérés egy olyan napon, amikor gyenge volt az utasforgalom, osztottak szoroztak, és az adatok alapján megszüntették a kisvasutat.

A kisvasút megszüntetése ész és értelem nélküli volt. tudomásom szerint semmilyen felmérés nem volt. A MÁV-nak elfogyott a pénze nem volt fedezete a kisvasút fenntartására ezért megszüntette, ez a magatartás minősíthetetlen. 10 évvel a megszüntetés előtt óriási összegeket fordította a felújításra. Furcsa megközelítés az, hogy amit felújítok, utána szétverem. A kisvasút megszüntetése minket is úgy sújtott, mint a tanyai lakosságot.

A megszüntetésben közrejátszhatott az az erősödő természetvédelmi törekvés, miszerint védetté kell nyilvánítani a guti erdőt, amelyet – és a benne zajló vadászatokat – zavarta a kisvasút.

Ez legenda volt, vagy lehetett ennek valamilyen igazság alapja?

Mint igazgatóhelyettesnek nekem volt megírva, hogy xy elvtársnak a vadászatát segítsen és kísérem ki a gúthi erdőbe. A kisvasút megszüntetésének a guti erdő nem volt az oka, mert ebben az időben más kisvasutat is megszüntették, tehát ez egy téves következtetés. A kisvasutak ma is működnek természetvédelmi területen még a mai napig mindig léteznek.

1977. augusztus 31 én a MÁV megszüntette a Zsuzsi vasutat. de minden tartozékot, vágányt-járművet átadott a DKV-nak. Miért pont Hármashegyaljáig maradt meg a kisvasút?

Én komolyabb kapcsolatban akkor kerültem Zsuzsi vasúttal, amikor küzdeni kellett a megmaradásáért. hogy előtte mi történt én arra nem tudok válaszolni. A Zsuzsi vasutat erdészek létesítették, erdészek tartották fent, és erdészek mentették meg a teljes pusztulástól. Az egész Zsuzsi vasutat Simonffy Imre a polgármester találta ki. Debrecen szabad királyi város gazdálkodásának sarj üzemmód erdőművelés folyt. ez azt jelentette, hogy egyes területeket 10 15 135 holdat város szükségleteinek az kivágtak és így mentek erdőtestről erdőtestre. akkor 35 ezer köbméter következett. A következő 10 évre a guti erdőre, akkor találta ki Simonffy polgármester úr, hogy a megvásárlást ő javasolta. A levágást úttalan utakon nyakig érő sárban, hóban, jégben hogy a beszállítása többre fog kerülni szekéren, mint amennyi a fa értéke ezért javaslom, hogy építsünk vasutat behozza a fát a városba. Boszniából idehozott színekből Kopf megépítette a vasutat. A falóger be beszállított egy két évig alt és teljesen ki tudod száradni így az emberek nem a vizes fát vásárolták meg mivel a fa 50% a víz. 1901-ben a város felvett egy nagyobb kölcsönt és abból megvásárolta ezt a vasutat, mert látok benne fantáziát. építettek álma állomást, javítóműhelyt, fűtőházat.

A város az átvett vonalszakaszt a Debreceni Közlekedési Vállalattal üzemeltette. A város az idáig a FEFAG-nak adott másfél millió forintot a DKV-nak adta.

Hármashegy új színfoltja volt az a hadipark, mely Majoros László helyőrségparancsnok hathatós közreműködésével 1986-ban valósult meg. A hármashegyi körszín felújítására 1988-ban került sor, amely munka 190.000 Ft-ba került. A kivitelezést az Erdőgazdaság műszaki szakemberei végezték. Ez évben átalakították az úttörő vándortábor létesítményeit is, melynek költsége 175.000 Ft-ot tett ki.

A Zsuzsi-vasút megszüntetése előtt az erdészet kivette a részét az ilyen jellegű felújításokban? Volt rá lehetősége? Felkérték rá? Vagy az ilyen jellegű munkákat, felkéréseket csak a kisvasút városi kezelésébe való átmenete után kaptak? Teher volt ez az erdészetnek vagy valódi, hasznot hozó munka?

Mi 1970-ben kezdtük a közjóléti fejlesztéseket Mi az első Fejlesztési tervben három centrumot Nagycsere, Bánk, Veker. 1977-ben, amikor megszűnt a kisvasút akkor vettük bele a Hármashegyét. az ottani fejlesztéseket a közjóléti keretből végeztük tehát a hármashegy-i fejlesztéseket nem külön pénzből készítettük állami vagyonkezelő hatóság 1990 kitalálta vagy A nyírerdő Rt-t hozzá csatolja Szolnokhoz. Boross Péter miniszterelnök látogatása kór érte,

hogy a debreceni erdőségek nem lesznek szolnoki fennhatóság alá és így maradtak Nyíregyháza foglyai. Így lettem én a Debrecen város erdészeti szakértője. A régi hármashelyi iskola épületét felújítottuk. A Nyírerdő nem volt hajlandó az erdei iskolát működtetni. A város tartotta fent az erdei iskolát is és a Hármashelyet is.

Szinte a közelmúltban (14 éve) történt a Zsuzsi-vonat ismételt megszüntetése, amely ha jól tudom az Ön hathatós közbenjárásával nem történt meg. Erről szeretnénk bővebben hallani, s olyan publikus részleteket megtudni, amely az Erdőpusztákról szóló könyvében nem jelent meg.

Hevesinek annyira szerteágazó volt a feladata, mint polgármester, hogy meg lehetett vezetni és a DKV-nak a város kivolt egy bizonyos fokig szolgáltatva. Mert közlekedés nélkül vége volt a városnak. Ezek visszaéltek vele és nekik Egyszerűbb lett volna a feladatuk, ha a Zsuzsival egyáltalán nem kell üzemeltetni nekik a Zsuzsi púp volt a hátukon méghozzá Nem is kicsit és ezért mindent elkövettek, hogy megszüntessék satöbbi. Amikor én bekapcsoltam a mentési folyamatba, az első érdemleges feladat az volt, hogy sikerült pénzt szerezni vissza vonatni a megszüntető határozatot. Hevesi József polgármester mindenkinek hitt. Ha akkor nem sikerül pénzt szerezni, akkor a Zsuzsi vasutat utolsó sínhez eladják. A Zsuzsi vasút baráti körben volt négy olyan vasutas, akik szívvel lélekkel segítették a Zsuzsi vasút fennállítását.

Arra rájöttem 88 évem alatt, hogy ami nincs, leírva az eltűnik a süllyesztőben.

Melléklet 5. Interjú dr. Katona Gyulával, Nyíracsaád tanácselnökével, későbbi polgármesterrel (2019. június 18) – Az interjút Balogh Tamás Zoltán és Balogh László készítette.

1. Ön 1973 óta szülőfaluja, Nyíracsaád első embere volt, így van összehasonlítási alapja abból az időből, amikor a Zsuzsi vonat még közlekedett és abból, amikor megszüntették.

A Ligetalja tanyai lakosságának életében mekkora szerepe volt a kisvasútnak?

- "Nyíracsaád körülményei nem indultak kedvező irányba, így nem valósult meg a villamosítás a tanyai lakosság számára"

Még felvétel előtt elmondta, hogy még tanácselnöksége idején sok Nyíracsaád környéki tanyára ő köttette be a villamos-áramot a '70-es években, akiknek a kisvasút az egyetlen közlekedési eszköz volt. Így nagy szerepet játszott a Zsuzsi-vasút a tanyai lakosság számára nem csak személy, hanem áruszállításra is használták, főleg tejtermékeket hoztak Debrecenbe, ahol értékesítették a piacokon. A vasutat nemcsak Nyíracsaád környéki, hanem a Ligetalja tanyasi és

falu lakossága (Nyírmártonfalva, Nyírlugos, Nyírbétek és Nyírac nád) is használta. Nyírac nádrol-Nyírac nádra a Zsuzsi-vonat megszüntetése óta napi 8-10 autób usz-járat közlekedett, tehát sűrűbben és gyorsabban lehetett Debrecenben jutni, s a megszüntetés után viszonylag olcsón is.

2. Nyírac nád vezetése és lakossága mikor tudta meg, hogy meg fog szünni a kisvonat? Vagy csak az újságból értesültek róla pár nappal azelőtt?

Nem volt titok a vasútvonal megszünése. A kisvasút felszámolása előtt kb. 2 évvel leaszfaltozták és kiépítették az utakat Nyírmártonfalva és Nyírlugos felé, így jobb közúti csatlakozást teremtettek a falvak között, mivel előre tudták, hogy egyszer meg fog szünni a batyuzós vonat.

3. A MÁV szüntette meg a kisvasutat. Ő is szedte fel a síneket?

Én úgy tudom, hogy a MÁV szedte fel a síneket és nem siettették a vonal felszámolását. De úgy emlékszem, hogy nem várták meg az ilyenkor előírt egy évet, hamarabb szedték fel a síneket.

4. Véleménye szerint tényleg gazdaságtalan volt a Zsuzsi-vonat? Tudjuk, hogy az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció kimondta a megszüntetését, de ahhoz képest majd' 10 évig működött még. Fejlesztés és dotáció hatására megmaradt volna a kisvasút?

- Hát korszerűsítve. Ez egy lassú jármű volt, nem volt jó az alapzat, a talpfákat ki kellett volna cserélni, ez egy döngölt földre épült a vasút, amely nem felelt meg a '70-es években sem a közlekedés biztonságának, a gyorsaságnak, így nem volt nagy ellenállás a lakosság körében, mert gyorsabb volt az autób usz. ---(folyt) 1:36 Az autób uszra felültek például Acsádon, és egy 50 perc egy óra alatt kényelmesen be lehetett jönni. A Zsuzsi megállóhoz Ki kellett menni és még onnan 1:40 perc alatt lehetett bejönni állomásra.

Tehát kisvasút megszüntetése a búcsúzó lakosoknak volt kellemetlen?

Igen azoknak, is még azoknak a nyomvonal mellett laktak. Akik messzebb laktak azok jobban jártak, mert óránként jártak az autób uszok. Ez most is így van például Acsádon és Nyírmártonfalván. Abban az időben még nagyon kedvező volt az Utazási költség is.

5. A megszüntetés hatására a környékbeli tanyai lakosság helyzete hogyan változott? Sok tanyát hagytak el a tulajdonosai?

Sok tanyasi ember a saját földjén akart meghalni, így úgy döntött, hogy a Zsuzsi-vasút bezárása után is ott marad a tanyáján. Viszont ez az elszántság nem sokáig tartott, sok öreg csak beköltözött a faluba, vagy Debrecenbe, a földet, állatokat eladta, otthagya. Nem sok fiatal

vállalta azt az életformát, melyet egy tanya ellátása megkíván, a hajnali kelést, késői nyugovóra térést, az állatok ellátását, a föld megművelését, a vetőmag beszerzését, a termény eladását stb. Igen folyamatosan romlott az életkörülményük emiatt, bevételük kevesebb volt, A megélhetésükhöz kevesebb pénz jutott, és végül emiatt költöztek el. Bejöttek Debrecenbe, falvakba és még azok is, akik azt mondták, hogy ott akarnak meghalni. Pedig igazi tanyasi gazdálkodók voltak. A szükség törvényt bontott. Nem volt, aki tovább vigye a gazdálkodó szerepét. Mert ez nehéz élet volt hajnaltól késő estig Dolgozni kellett állatot ellátni és ezt már a mai fiatalok nem vállalják. Már az akkori fiatalok sem vállalták.

6. Hogyan változott a község lakossága a kisvasút megszüntetése miatt, avagy nem volt hatása a lakosságszámra? (gondolok itt a népesség fogyására)

Tudomásom szerint a Zsuzsi megszűnése miatt nem változott a lakosságszám. Nem volt különösebb befolyása.

7. Tudomásunk szerint a néhai Pintér Gyulával vállvetve küzdöttek a Zsuzsi-vasút egykori nyomvonal rekonstrukciójáért. Hol tart ez a terv? Valaha meg fog valósulni?

Én reménykedem, hogy meg fog valósulni bár a valóságban nem sok bizodalمام van, mert kevés az akarat, és kellene, hogy ez a térség is fejlődjön, mert önmagában kevés hogy felújításra kerül a Zsuzsi vasút hármashegyfaljáig. az kellene, hogy legyen célállomás, legyen turisztikai cél, legyen tovább építési terv. Én el tudtam volna képzelni például Bátorligetig menjen a kisvasút és akkor a helyekre ment volna a vasút amely jelenleg érintetlen zárt vidék Itt például legkevesebb a közúthálózat. Nagyon kellene, hogy bővüljön és legyen szerves része a Zsuzsi. Ehhez megfelelő helyeket turisztikai helyeket kellene kiépíteni és bátor ligetet meg kellett volna. Tehát ez a vasút már nem a tanyai lakosságot szolgálná, hanem lóvasút lenne új célállomásokkal. Nyíracsádon már elkészítettünk egy bővítési tervet. Sajnos nem jutottunk előre ez ügyben Pedig még pénzt is nyertünk a tervekre. Még a lakosságot is megkérdeztük ez ügyben. természetesen mindenki kérte a Zsuzsi vasút visszaállítását. Az elképzelésünk az volt, hogy részben új nyomvonalon menjen a kisvasút. A szakemberek azt mondták, hogy olcsóbbá kerül a légi nyomvonalon kiépíteni a vasutat, mint új nyomvonalat építeni. És még ott megvannak a régi épületek is.

8. Véleménye szerint, ha a Zsuzsi-vasutat nem szüntetik meg, maradt volna „batus vonat”, átalakult volna a mai kornak megfelelően kirándulónovatonak vagy maradt volna főleg a tanyai lakosság fő közlekedési eszközének?

A tanyai lakosság már nem a piacozás hol él így Zsuzsi vasút szerepe átértékelődött volna előbb utóbb kiránduló vonat volna belőle, ahogy lett is. Nyugdíjas vonat lett volna vicinális. Már a diákok sem járnának azzal. Miért nem volt más.

Érdekes dolog, hogy időben történt a dámszarvasok kifejlődése. 1971-ben telepítették oda a dámszarvasokat. Gemencből hozták és olyan szépen fejlődött az állomány, hogy most már aranyérmes bikák vannak ott. amikor tárgyaltunk Zsuzsi visszaállítására a gúthi erdészet mondta, hogy nyugodtan visszaállíthatjátok itt a vonatot, az állatokat nem zavarja. Eddig sem zavarta őket.

Ön szerint miért maradt meg hármashegyialja Zsuzsi vonat? Miért pont eddig maradt meg miért nem hosszabban?

Ezt mindenképpen az akkori politikai vezetés érte el. Megfűzték a minisztert, hogy ennyi maradjon meg. Menet közben hogy érdemes megtartani ezt a kis, ma is fennálló szakaszt.

Melléklet 6. Interjú Szabó István közlekedésmérnökkel (2019. szeptember 20.)

1. Mióta dolgoztál a MÁV alkalmazásban, azaz mikor kezdted a pályádat? Milyen státuszban kezdted dolgozni?

1977-ben lettem MÁV tanulmányi ösztöndíjas hallgató. Nem mondák akkor a hangzatos szlogeneket, de ekkor indult az "életpálya modellem".

Első diplomám kézhezvételét követően, 1979. augusztus 15-én álltam ténylegesen munkába a MÁV Debreceni Pályafenntartási Főnökségén, gyakorló mérnökként. Ez a gyakorló mérnöki státusz addig tartott, ameddig az összes vasúti szakvizsgát le nem tettem. Többek között a szakaszmérnöki vizsgát is. Ebben az időszakban, több mint másfél év (beleértve 7 hónap tartalékos katonai szolgálatot is), minden "külső" munkát megismertem. Pályafenntartási szakaszokon töltöttem a kezdő időt, nem menedzser képzéseken.

2. Milyen kapcsolatod volt az akkori MÁV kezelésében lévő Zsuzsi-vasúttal? Előre tudtad/tudták a vasutasok, hogy meg fogják szüntetni?

Igazán munka kapcsolatom nem volt a Zsuzsi vasúttal. Viszont vizsgáim letétel után bekerülve a főnökség központjába, és asztaltársam lett a Zsuzsi vasút utolsó vonalkezelője. Tőle sokat hallottam a kisvasútról.

3. Milyen intézkedést tettél -ha tehetnél- a bezárás ellen? Egyáltalán tehetnél volna? Milyen retorziók vártak azokra, akik felemelték a szavukat a bezárás ellen?

Semmilyen intézkedésre nem volt lehetőség. A bezáráskor még egyébként is tanultam. A 68-as közlekedés politikai koncepció alapján az "ítéletet" 1977. augusztus 31-én hajtották végre, a lakosság nagymértékű tiltakozása ellenére. Egyben a gúti erdőt védetté nyilvánították. Az elvtársak a dám vadat védték. (maguknak vadászati területként)

4. Ki szedte fel a Zsuzsi vasút sínjeit Nyírbéltektől Debrecen felé? Hogyan menekült meg a most is álló 16 km-es szakasz? Mi vagy ki mentette meg ezt?

Ha jól tudom, a Hármashegyfalja – Nyírbéltek közti pályaszakaszt a DKV bontotta fel.

A megmaradt 16,6 km-es szakaszt a Megyei Tanács kezdeményezésére a MÁV Debrecen városának adta át úttörővasút szervezéséhez. 1978. május 1-től DKV Úttörővasút néven, megindult a csonkolt vasúton az időszakos közlekedés.

1980-ban kisvasút/nagyvasút átrakót kívántak létesíteni Fatelep végállomáson, azzal a céllal, hogy a kisvasúti járműveket javításra vasúton lehessen szállítani. Kezdő mérnökként az azonnali tervezésben vettem részt. Semmi nem lett az átrakóból...

5. Milyen visszhangok jutottak füledbe a lakosság, illetve a vasutas munkatársak által a bezárás kapcsán?

Akár napjainkban, a diktatúráknak természetesen, hogy az alattvalók csak csendben tiltakoznak. A félelem nagy úr. Egy biztos, akkor sokat foglalkozott a sajtó a kisvasút megszüntetésével. pozitívként emlegették a korszerű autóbusz közlekedést a kisvasút helyett. Azért visszhangot kapott az is, hogy a buszokra bizony a kofák csirkével, nagy pakkokkal nem szállhattak fel. Az autóbusz meg drágább is volt, mint a kisvasút. Meg kell itt említeni, hogy a debreceni piaci árak ebben az időben jelentősen megemelkedtek.

Tarr Ferenc nívódíjas dokumentum-rádiójátékot írt akkor "Zsuzsi nélkül" címmel. (ma a közrádió ezt már nem mutatná be)

6. Tudomásod szerint, volt-e kísérlet a vasútvonal rekonstrukciójára?

Települési összefogás kezdett kibontakozni. készültek tervek is 1995 után, de elhalt az ügy.

7. Véleményed szerint, ha a Zsuzsi-vonatot nem szüntetik meg, maradt volna "batus vonat", átalakult volna a mai kornak megfelelően kirándulónovotnak, vagy maradt volna főleg a tanyai lakosság fő közlekedési eszközének?

Nem szeretem a "mi lett volna ha..." kérdést. A megszüntetés nem volt átgondolt. Nem nyújtottak alternatívát a kisvasút helyett. Egy biztos, az akkori szolgáltatási színvonal közforgalmú, hivatásforgalmi közlekedésre ma már alkalmatlan. Ha az olcsó "szovjet olaj" miatt nem tör ki a kötött-pálya elleni rombolási roham az egész Kelete Európában, akár más irányba is fordulhattak volna a dolgok. De nyugaton sem volt sokkal kíméletesebb a vasutakkal

a hatalom. Azt hiszem, Svájcban kívül sehol nem ismerték fel, hogy a kisvasutak (keskeny-nyomtávú) vasutak jól fejleszthetők és a XXI. században, a IX. századból megmaradt örökségként nagyon jól hasznosíthatók.

8. 1995-ben lehetett előre sejteni, hogy megszüntetik a kisvasutat? Volt-e erre utaló körülmény? Hogyan sikerült mégis megmenteni a kisvasutat? (sajnos sok helyen ez nem sikerült)

Váratlan volt az önkormányzat döntése. Átgondolatlanságot tükrözött. A Baráti Kör 1995-ben, a város közgyűlésének kisvasutat megszüntető határozatát (szept. 11.) követően, szeptember 21-én alakult meg. S.Z.+, Sz.S.+, P.A. és Sz.I. szervezésében. Ma már elképzelhetetlen, hogy a megalakuláson a MÁV vezérigazgatója mellett több, a megszüntető határozatot megszavazó, városi képviselő is megjelent és taggá vált, felülbírálván alig másfél héttel az előtt hozott hibás döntését. Novemberben már Márton napi különvonat közlekedett!

Melléklet 7. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 665.676/1976. számú határozatának Debrecen-Fatelep – Nyírbélteki vasútvonallal kapcsolatos részlete (MNL Pest Megyei Levéltára)

2 sz. Napirendi pont

Debrecen-Fatelep-Nyírbéltek keskeny nyomközű kiserőgő vasútvonal megszüntetése.

Előterjesztő: Vasuti Főosztály

A vitában résztvevők: Csengerdy László, Molnár János, Dr. Zahumonszky József, Urbán Lajos, Dr. Páló István, Szigetvári János

Molnár János elvtárs hozzászólásában egyetértett az előterjesztésben foglaltak azor részével is, hogy a Martinkai tanyavilág közlekedésének megújításra továbbra is a Hajdu-Bihar Megyei Tanács elnökségének megjelölésére Tóth Imre elvtársnak a nyilatkozata szerint a megye feladata.

Dr. Zahumonszky elvtárs hozzászólásában vállalta, hogy ebben az ügyben a közeljövőben felkeresi a Hajdu-Bihar Megyei Tanács vezetőit.

Miniszterhelyettes elvtárs a hozzászólásokkal egyetértett.

2. sz. határozati javaslat

A Koordináló Bizottság egyetért a Debrecen-Fatelep-Nyírbéltek keskeny nyomközű vasútvonal 1977. augusztus hó 31-én történő megszüntetésével.

A vasút felszámolásának előfeltételei:

megnevezése	értéke eFt	forrás KIG	forrás KPA	Volán	beru- házó
1. Vasuti beruházási szükségletek:					
- Nyíradony állomáson					
rakodóvágány építés 150 fm	750		750		
területrendezés és rakodó- torony építés 2x10x7 m	384		384		
bazaltbeton rakodóterülethez vezetős ut 500x4 m íttott aszfaltma- kadm	532		532		
térvilágítás, kiszajátítás	94		94		
<u>Tervezés!</u>					
			1700.1700		
			1419		
			3.479		

megnevezése	értéke eFt	forrás KIG	forrás KPA	VOLÁN	beru- házó
- Nyírbátor állomáson					
iparvágányépítés 60 fm	156		156		
rakterülethurkolás 75x15 m bazaltbeton	716		716		
rakterülethez vezetős ut 100x6 m íttott aszfaltma- kadm	150		150		
támfalépítés 30x0,4x3 m vasbeton	360		360		
térvilágítás, vizelvezés, tés, területrendezés, kiszajátítás	37		37		MÁV. Db. Ig.
2. Autóközlekedési beruházási szükségletek:					
8 db IK 266-os autóbussz beszer- zése	8000			8000	
4 db ZIL 130 G tehergépkocsi beszerzése	580			580	VOLÁN
3. Közuti építési szükségletek:					
- 4905 j Vámospércs-Nyírmárton- falva között 7,7 km hosszú és Nyírcsád, Tanácsai dűllő- Szabadcsig telep között 7,5 km hosszu új ut építése a léálló sávokat is beleértve Koronaszélesség 10 m Burkolatvastagság 6 m Finez aszfalt /43,6 cm/	52000		52000		
- 4905 j Nyírmártonfalva-Nyír- csád Tanácsai dűllő ut					
- 49136 j Szabadcsig telep- Nyírlugos és					
- 4903 j Nyírlugos-Nyírbéltek között 16,8 km hosszú utkor- szerítés Burkolatvastagság 6 m 4 cm-es köbör aszfalt felvitele. Léállósávok kiképzése	12000	12000			
- Vámospércsön, Nyírmártonfalván, Nyírcsádon, Nyírbélteken I-1 autóbusszforduló létesítése	1600		1600		Hajdu- Bihar megyei Közuti Ig.
- 19 db váróhelyiség építése	950		950		

megnevezése	értéke eFt	forrás KIG	forrás KPA	VOLÁN	beru- házó
4. Egyéb beruházások megnevezése:					
- Postai légvezeték oszlopsor áthelyezés 8,7 km hosszban					
A beruházási keret kiutalására a törv elkészítése után külön előterjesztés készül.					
A forgalomátterelés előfeltételeinek beszerzési és kivitelezési határideje:					
1977. augusztus hó 31.					
A vasútvonal felbontását és a felszabaduló földterület helyreállítá- sát a MÁV Debreceni Igazgatóság végzi el.					
A bontási és helyreállítási költség 1970 Bft, amely összeg a Közle- kedéspolitikai Alapot terbeli végrahajtásért felelős a MÁV Deb- receni Igazgatóságra.					
A Bizottság egyetért az előfeltételek között tételenként felsorolt és részletezett összegben 59 679 eFt összegnek a Közlekedéspolitikai Alapból történő finanszírozásával és felkéri az elnököt, hogy az engedélybizonylatokat az érdekeltek részére kiadja.					
Határidő: 1979. február 29.					
Felelősök, határidők: szövegezés szerint.					

**Melléklet 8. A város zöldövezeti terveinek végrehajtása 1976 (részlet). MNL HBML
XXIII.102/97k.**

Üdülőhelyi erdők

Az Erdőpusztai Parkerdőre vonatkozó tervek közül már elkészült a Vekeri Pihenő Központ Részletes Rendezési Terve, melyet a Debreceni Tervező Vállalat tervezte és a VB. 50/1976./IV.20./ számú határozatával jóváhagyott.

A tervezett létesítmények közül elkészült a 16,1 ha-os csónakázó tó, a hozzátartozó épületekkel, felszereléssel és erdei berendezésekkel. Megvalósult a villamos energia ellátás és biztosítva van az ivóvíz ellátás is. Megoldásra vár azonban a szennyvízszikkasztó kiépítése, valamint a vízmű megépítése, melyek az anyagiak szűkös volta miatt - ha csak a Városi Tanács nem emeli meg a keretet - csak 1977. évben valósulnak meg.

1975. év végéig elkészült a "Panoráma" ut első szakasza, a Hosszapályi uttól a Diószegi utig, 1976-ban megépül a Diószegi uttól a Létai utig, s az anyagi fedezettől függően 1978. évben fejeződik be az Acsády utig. A fenti létesítményekre az Erdőpusztai Parkerdő Fejlesztési Terve alapján a MÉM biztosított

1974. évben	6,7 millió
1975. évben	8,6 millió
1976. évben	12,4 millió forintot, melyhez Debrecen Városi Tanács VB. 1,5 millió forinttal járult hozzá.

A Vekeri Pihenő Központ további létesítményei között szerepel az Uttörő tábor és a téli sportlétesítmények megépítése.

Az Erdőgazdaság megkezdte az erdők átalakítását, üdülésre alkalmassátételét. Ennek befejezése azonban a sok fafajcserés erdősítés miatt csak 2000-re várható. A Vekeri Pihenő Központban az ilyen jellegű munka befejeződött, a másik két pihenő központban - Bánkon és Nagycserén - az V.ötéves terv időszakában befejeződik. E munkálatok végrehajtására az anyagi fedezetet a MÉM biztosítja. A területek berendezése, közművesítés, feltárása már csak részben fedezhető MÉM hitelből, a feladatok nagyobbik részét egyéb hitelek felhasználásával kell végrehajtani, előreláthatólag évi 3 - 3,5 mill. Ft-os kerettel.

A tórendszer egyidejű megépítésével szükségessé válik a közművesítéssel való ellátás /villamos energia, ivóvíz, stb./ a közlekedési létesítmények kiépítése és a nem kívánatos telekparcellázások megakadályozása.

A pihenő központok közlekedési kapcsolatát biztosító Létai és Monostorpályi utak stabilizálását, valamint a Vekeri autóbussz fordulót az V.ötéves terv időszakában meg kell valósítani, ugyanakkor a "Zsuzsi" kisvonat fenntartása célszerű lenne. /Uttörő vasut/.

Meg kell tiltani minden olyan létesítmény elhelyezését, amely veszélyezteti a terület üdülési értékét.

Az erdőművelési jellegű munkák kivitelezését az Erdőgazdaság az üdülőterület fejlesztésében résztvevő vállalatok munkáját a Városi Tanács és az Erdőgazdaság közösen koordinálja.

Melléklet 9. Interjú 1977. augusztus 31-én (TAAR Ferenc 1981: Zsuzsi nélkül – rádiójáték, 1979. Kaleidoszkóp '81. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest. 183-187., Zsuzsi vonat - az 1977. augusztus 31-i megszüntetéséről:

<https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw>)

Taar Ferenc: „Ott voltam a kisvonat utolsó útján. Együtt utaztam a környező falvak és tanyák népével, Nyíracsádtól Debrecenig.”

Ács Mihályné: „Ács Mihályné vagyok. Elég szomorú lesz, hogy megszűnik a vonat. Én már a hetvenedik évemet taposom, a vejem hoz ki szekéren, mert nem bírok gyalog ide már kijönni.”

Egy férfi utas a vonaton: „Negyvennyolcban megkezdtem ezt a nyomorult kisvasutat, innen mentem nyugdíjba is. Kár volt ezt megszüntetni! Ez a kisvasút minden kanyarban megállt. Nagyon jó volt.”

Egy vonaton utazó nő: „Ezt már megszoktuk, hogy iskola nincs. Rá álltunk, a gyerekek kollégiumban vannak. Most már megszűnik a vonat. Én nem is tudom...”

1. Női hang: Azért jöttünk, hogy elbúcsúzzunk tőle.

2. Női hang, sírva: Nagyon sajnáljuk, hogy megszűnik. Most hogy fogunk járni? Hozzánk nőtt. Egyszerűen hozzánk nőtt...

3. Női hang: Teljesen elzárják az embert a világtól, teljesen.

4. Női hang, könnyes hangon: Ma reggel a fél hetes hírekben úgy búcsúzott, hogy nem lehetett nem zokogni mellette...

Férfihang: Molnár néni, tessék elmondani!

özv. Molnár Sándorné, sírva.

Mit mondjak, mikor el vagyok fogulva, és nem tudok beszélni, és kész. *Zokog.* Rosszul esik nagyon nekem, nagyon rosszul esik. Énnekem ezután menni kell legalább hat kilométert, télben, nyárban, mikor hó fú, esik, meg minden. És azok a sok számtalan gyerekek, öregek! Iskola nincs, semmi nincs, kérem szépen, se patika, se orvos, és most már még csak ez sincs. Ez volt az összes támaszpontunk. *Zokog.* Én is tíz éve özvegyen ott vagyok egyedül, kérem szépen, semmi támaszpontom nem volt. Jött ez a Zsuzsi, és mentem, ha beteg voltam, ha akármilyen bajom volt. Szóval, nagyon rosszul esik. Én mindennapos voltam ezen a Zsuzsin... most mit csináljak...?

Taar Ferenc: Hát itt vagyunk.

Női hang: Megjöttünk. Sajnos utoljára.

Taar Ferenc: „A Zsuzsit felvirágozták utolsó útjára. A tanyák népe ott állt, végig a vasút mentén, és kalaplevéve, könnyezve búcsúzott tőle. Debrecenben az állomásfőnök utoljára jelentett a szolgálati telefonon, azután bezárta az állomás épületét. A Zsuzsi személyzete akkor este utoljára még összegyűlt, mint egy nagy család, amely eltemeti a maga halottját. Valahol egy rubrikába bejegyezték, hogy: „Megszűnt.” Másnap elkezdődött a gépek, anyagok, műtárgy összeszedése, leszerelése. A sínek azonban egyévi próbaidőre még maradtak, mert ez a szabály. A kisvasút megszüntetése befejezett tény lett. A tanyavilág népe azonban nem tekintette annak! Egyszerűen nem tudott belenyugodni a megváltozott helyzetbe. Nem értette meg, miért kell ezután kisvasút helyett autóbusszal közlekednie. Úgy érezte, mély igazságtalanság történt vele. Káromkodtak a tanyasiak és sírtak, leveleket írogattak, panaszbeadványokat küldözgettek mindenüvé. Kérték, követelték a rajtuk esett sérelem orvoslását.”

Melléklet 10. A DKV Úttörővasút 1978. április 30-i átadása (Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár, Hajdú-Bihari Napló: 1978. május 3.)

Vasárnap délelőtt már jóval az ünnepélyes szalagátvágás előtt izgatott gyerekek és kíváncsi felnőttek álldogáltak szemerkélő esőben a debreceni Ruyter utcában. Innen, a régi fatelepi megállóhelyről indult az egykori „Zsuzsi” vonat utódjaként a zöldre festett úttörővonat 16 kilométeres útjára, a hármashegyialját megállóhelyig. Közben a balmazújvárosi úttörőzenekar szórakoztatta a megjelenteket, majd fanfárok hangja jelezte az ünnepség kezdetét.

A debreceni úttörővasút ünnepélyes felavatásán megjelent: Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, Kállai Gyula, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának elnöke, Szűcs Istvánné, a Magyar Úttörők Szövetségének főtitkára, Balogh Mihályné, a Debreceni Ruhagyár pártbizottságának titkára, az MSZMP Központi Bizottságának tagjai. Jelen volt Sikula György, az MSZMP Hajdú- Bihar megyei Bizottságának első titkára, dr. Szabó Imre, a megyei tanács elnöke, dr. Postás Sándor, a Debrecen városi pártbizottság első titkára, Vágó László, a KISZ megyei bizottságának első titkára, dr. Alberth Béláné, a Hazafias Népfront Hajdú-Bihar megyei Bizottságának titkára, Bánsági Csaba, a KISZ Debrecen városi Bizottságának első titkára.

Szűcs Ildikó debreceni kisdobos szavalatával vette kezdetét az ünnepség,

ÚTTÖRŐVASÚT

Idehallik a vidám szó,
lobog a dal, mint a zászló,
fut a vonat zakatolva,
visszazengi a hegy orma.

A kis vonat csupa gyermek,
nevetgélnek, integetnek —
itt utazik a boldogság,
ez a jövő Magyarország!

Kis váltóőr, tisztelegve —
sapkájára szállt egy lepke.
Csillebérc — a forgalmista
nem más: ifjabb Takács Pista.

Kalauz a jegyet kéri.
Kati irigykedve nézi:
„Ugye, hogyha nagyobb leszek,
én is kalauz lehetek?”

A kalauz — vidám lányka —
hátralép, Katit mustrálja:
„Ha jó lesz a bizonyítvány,
három-négy év múlva, kislány!”

Ez itt az úttörők földje,
felnőtt csak vendégként jön be,
Lillának ez tetszik nagyon,
ki-kikacag az ablakon.

Tábor körül erdő zöldell,
tele az is úttörővel.
Idejöttek messzi tájról —
jutalom volt ez a tábor!

Tanulásért, jó munkáért —
de jó volna, ha apránként
minden gyerek ide térne,
sűrű erdő közepébe! . . .

Estig zeng a dal, vidám szó,
játék harsan, leng a zászló, —
itt lakozik a boldogság,
ez a jövő Magyarország!

Kónya Lajos

majd dr. Ács István, a Debrecen városi Tanács elnöke mondott ünnepi köszöntőt:

„Kedves elvtársnők, kedves elvtársak!

Kialakult hagyomány országunkban, hogy nagy ünnepeinken egy-egy jelentős munkasikerről, egy-egy új létesítmény elkészültéről adunk számot. A nemzetközi proletariátus nagy ünnepének Május 1-nek alkalmából városunkban az úttörővasút felavatására kerül sor. Minden új létesítmény fontos, amivel a város gazdagodik, ami a dolgozókról való gondoskodás további előre haladásunk érdekében épül. Úgy gondolom, sokak véleményét fejezem ki, ha azt mondom az úttörővasút megkülönböztetett helyett foglal el e sorban. Amikor 1977. augusztus 31-én utolsó járatára indult a közel száz éves Zsuzsi vonat, mondjuk meg őszintén, sajnálkoztak. Ki azért, mert a megszokott közlekedési eszközétől kellett búcsúzni, ki azért mert egy kedves színfolt szűnt meg a városban, ki azért, mert az erdei kirándulások kisvasútját látta és vélte megszűnni. A mai napon új céllal, új tartalommal tegyük hozzá új külsővel is új életét kezdi meg a kisvasút. Úgy gondolom, sok félreértést oszlatok el, ha e rövid ünnepi köszöntő keretében is szólok arról, hogy ez az új cél A fiatalok nevelésének, a kirándulásoknak a szolgálata nem pedig a régi

vasút funkciójának visszaállítása. Napjainkban Egyre nagyobb hangsúllyal merül fel a pihenés, a kirándulás, a szabadidő kulturált eltöltésének és az ehhez szükséges feltételek megteremtésének igénye. Debrecenben ezekhez a feltételek adottak. Okos hozzáértő kezek munkájának eredményeként új és új színfolttal gazdagodik a város alatti csodálatos erdő. Napjainkban olyan tőrendszerek alakultak ki, amelyekről néhány évvel ezelőtt álmodni sem mertünk. Ritka adottság az erdő megközelítésére a korábban megszüntetett kisvasút. Új úttörővasút formájában azonban lényegesen több mint egyszerű kirándulási eszköz. Nagyszerű lehetőség az Úttörő Szövetség kezében tartalmas Úttörő munka kialakítására. A szolgáltatást teljesítő úttörők -feltételezem a legjobbak, akik ezt ki érdemlik- a vasút szigorú szabályainak megfelelően rendet, pontosságot, figyelmet tanulnak. Ifjú korukban megtanulnak felelősséggel dolgozni, felelősséget vállalni a közösség ügyéért. De nemcsak szigorú szolgálat ez. Lehetőség kulturált kirándulásokra, az erdő megszerettetésére. Úttörővezetőinken a sor, hogy a lehetőséggel éljenek is. Kedves elvtársak! Városunkban számtalan példája van az összefogásnak, a közösségért való tenni akarásnak. Ezek közül is kiemelkedik az az összefogás az a közös munka, ami lehetővé tette, hogy alig több mint egy hónapi munka eredményeképpen ma az úttörővasút első járatának indítását ünnepelhetjük. Hosszú ideig sorolhatnám a közreműködők nevét. E rövid köszöntő keretében is köszönetet kell mondani a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium vezetésének személy szerint Pullai Árpád miniszter elvtársnak, aki a vasút és tartozékainak a város részére való díjmentes átadásával megteremtette az alapját az úttörővasútnak. Köszönet illeti a vasút különböző dolgozó vezetőket, beosztottakat, az erdőgazdaság dolgozóit, a tervezőket, az építőipari vállalatok dolgozóit. Köszönet illeti a különböző vállalatok intézmények dolgozóit, a társadalmi munkát végző fiatalokat. Köszönet illeti a párt társadalmi szervek vezetőit, aktívait akiktől a kezdeményezés származik, akik egy-egy nehézség elhárításában mindig segítségünkre voltak. Köszönet illeti A Debreceni Közlekedési Vállalat vezetőit és dolgozóit, akik ezen új tegyük hozzá nem könnyű feladat megvalósítását nagy felelősségérzettel lelkesedéssel vállalták. amikor még egyszer köszönetet mondok mindazoknak, akik ezen ünnepélyes percek megteremtésének részesei voltak azt kérem a város fiatalságától, a város lakosságát, szeressék, becsüljük a megfiatalodott kisvasutat. Felkérem Pullai Árpád közlekedésügyi és postaügyi miniszter elvtársat adja át rendeltetésének Debrecen úttörővasutat.”

Az ünnepi köszöntő befejezéseként dr. Ács István felkérte Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy adja át rendeltetésének a debreceni úttörővasutat.

Ünnepi pillanat következett; miközben a fanfárok újra megszólaltak, Pullai Árpád átvágta a sín pár fölött húzódó nemzetiszínű szalagot.

A hivatalos átadás után Gajdos Anikó, az úttörőparlament titkára mondott köszönetet a vasútért a megye kisdobosai és úttörői nevében.

„Tisztelt ünneplő közönség, kedves vendégek!

Hajdú-Bihar megye kisdobosai és úttörői nevében köszönetet mondok megyénk párt, állami és társadalmi szerveinek az üzemek és intézmények fiataljainak és felnőtteik áldozatos munkájukért. Örülünk annak, hogy a megyei úttörő parlamentnek azt a kérését, hogy megyei úttörővasút létesítsenek: teljesítették. Mi kisdobosok és úttörők ebben a munkában társadalmi munkavégzés keretében hulladékgyűjtéssel 500000 Ft értékkel járultunk hozzá a felújításhoz. A gyermekek nemzetközi évét megelőzően jólesik számunkra e bizalom. Az úttörővasút segíteni fogja parlamenti irányítunk sikeresebb megvalósítását. Több őrsi- és rajtúrát kirándulást és akadályversenyt, számháborút rendezhetnek a megye csapatai a vasutat övező szép erdőségben. Köszönjük azt az újabb lehetőséget, hogy egy új területen úttörővasutas szolgálatban igazolhatjuk helyállásunkat. Kisdobos és úttörő társaim nevében ígérem jó tanulással, a kisdobos- és úttörőtörvény szellemében úgy élünk, hogy méltóak legyünk a felnőttek bizalmára. Úttörőcsapatainkban megbízatásaink és vállalásaink példás teljesítésével fejezzük ki hálánkat ezért a nagyszerű létesítményért. Úttörő köszöntéssel: Előre!”

Ezután Kovács András megyei úttörőelnök felkérte Szücs Istvánt, a Magyar Úttörőszövetség főtitkárát, hogy mondjon beszédet, és a vasút létrehozásában élen jártaknak adja át a kitüntetések.

„Kedves elvtársak kedves kisdobosok úttörők!

Nagyon nehéz lenne most megmondani, hogy melyikünknek nagyobb most az öröme. Azoknak a felnőtteknek, Hajdú megye párt állami társadalmi szervek felnőtt lakosságának. aki ma egy nappal a munka ünnepe előtt megajándékozta a Hajdú megyei úttörőket egy Úttörővasúttal, vagy azoknak a pártosoknak, akik ettől a perctől kezdve jogos tulajdonosai, birtokosai ennek a nagyszerű létesítménynek. Vagy azoknak, akik itt lehetünk ezen az ünnepségen és részesülhetünk abban az örömben, amelyben a Hajdú megyei felnőttek és gyerekek ma részesülnek. A most átadott debreceni úttörővasút 10. az országban és egy kicsit ez a szám jelkép is. Jelkép, mert akkor kerül átadásra, amikor az ország első úttörővasútja éppen 30 éves, de jelkép azért is, mert ez az úttörővasút éppen a munka ünnepének előestéjén hirdeti a munka alkotó erejét és szépségét és az alkotót a munkást dicséri. De jelkép azért is,

mert ez a mai úttörővasút is példázza azt a figyelmet, törődést, szeretetet, amit szocialista társadalmunk a gyerekek, a felnőtt generáció nevelésében érez és nap, mint nap gyakorol. Csak az a társadalom tehet ilyet a gyerekeiért, aki bízik a jövőben és mindent megtesz a ma és a holnap még szebb életéért.

Kedves pajtások itt hallottuk, hogy eddig mit tettetek az vasút építésében, mennyi hulladékanyagot gyűjtöttek, de ez csak a kezdet. Én azt gondolom, a Ti köszönetetek majd az lesz, ahogy ezután helytálltok a tanulásban, helytálltok a munkában. Ahogy készültök a leendő hivatásotokra, leendő szakmátokra, és ahogy ezt a nagyszerű létesítményt majd ti használjátok okosan vidáman hasznosan. Azt gondolom, hogy az építőknek is, Hajdú megye felnőttjeinek is ez lesz a legnagyobb köszönet. De emellé a köszönet elé én hadd tegyem hozzá még egyszer Hajdú megye párt állami és társadalmi szerveinek, lakosságának minden egyes dolgozójának a Magyar Úttörők Szövetsége köszönetét elismerését és fogadják tőlünk ezeket a kitüntetések olyan tisztelettel, olyan szeretettel, amilyennel mi adjuk önöknek és kívánunk további munkájukhoz sok erőt, szép sikereket. Ezeknek a gondolatoknak a jegyében adom át a kitüntetések.”

A Magyar Úttörők Szövetsége Országos Elnöksége elismerő oklevelét a debreceni MÁV Járműjavító Üzem Delta Ifjúsági Szocialista Brigádja kapta. Úttörővezető Érdeméremben részesült Kálmán Mihály, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Bizottságának osztályvezetője. Kiváló Úttörővezető kitüntetést kapott: Czeglédi István, a MÁV Pályafenntartási Főnökség előmunkása, Fényes József, a debreceni MÁV Igazgatóság igazgatóhelyettese, Kocsis András, a Közútépítő Vállalat építésvezetője, Molnár Lajos, a MÁV Igazgatóság osztályvezető-helyettese, Palotás Lajos, a Debreceni Tervező Vállalat tervezője, Pető Béla, a Debreceni Közlekedési Vállalat igazgatója, Termann István, a FEFÁG igazgatója és Tóth Gábor, a MÁV Járműjavító Üzem fényező csoportjának vezetője. A Magyar Úttörők Szövetsége Országos Elnöksége dicsérő oklevélben részesítette: a debreceni MÁV Járműjavító Üzem fényező szocialista brigádját; Berki Imrét, a MÁV Igazgatóság kőművesét; Béres Józsefet, a Közútépítő Vállalat építésvezetőjét; Kállai Pétert, a KEVIÉP kubikosát; Kálmán Ernőt, a DTV tervezőjét; Kerékgyártó Zoltánt, a DIK fő-építésvezetőjét. Kiss Lászlót, a FEFÁG erdész mérnökét; Kurucz Józsefet, a TITÁSZ villanyszerelőjét; Nagy Jánost, a TITÁSZ tervezőjét; Nagy Józsefet, a KEVIÉP vállalkozási osztályvezetőjét; Omais Istvánt, a Vízmű és Gyógyfürdő Vállalat művezetőjét; Takács Sándort, a Debreceni Közlekedési Vállalat főmérnökét; O. Varga Sándort,

a Közútépítő Vállalat nehézgép-kezelőjét és Virányi Istvánt, a MÁV Igazgatóság főfelügyelőjét.

A kitüntetetteket és a vendégeket ezt követően a Vénkerti Általános Iskola énekkara dallal köszöntötte:

„Ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka

Kattog a, zakatol a, csattog a síneken a vonat, síneken a vonat.

Ziki-zaka, fut tova, valahova, nézz oda, ide-oda tolat, ide-oda tolat, ziki-zaka

Állomáson nem marad, ott szalad, meg itt szalad, hosszú út egy pillanat, debreceni fák alatt,

Erdő mélyén kanyarog a sínpár, lombok alatt gyönyörű az út!

Ziki-zaka kattog a váltó, füttyög a síp már: Indul, az indul az úttörővasút!

Piros színű ez a vonat, sima sínen vígan halad, viszi a kis utasokat napsütötte lomb alatt.

Ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka

Kattog a, zakatol a, csattog a síneken a vonat, síneken a vonat.

Ziki-zaka fut tova, valahova, nézz oda, ide-oda tolat, ide-oda tolat, ziki-zaka

Állomáson nem marad, ott szalad, meg itt szalad, hosszú út egy pillanat, debreceni fák alatt,

Erdő mélyén kanyarog a sínpár, lombok alatt gyönyörű az út! Ziki-zaka

Csattog a váltó, füttyög a síp már: Indul az, indul az úttörővasút!

Fut a vonat rajta tata, rajta ül a kicsi Kata, kocsit indít, jegyet ad a Mártyi, Öcsi, Palika.

Ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka

Kattog a, zakatol a, csattog a síneken a vonat, síneken a vonat.

Ziki-zaka fut tova, valahova, nézz oda, ide-oda tolat, ide-oda tolat, ziki-zaka

Állomáson nem marad, ott szalad, meg itt szalad, hosszú út egy pillanat, debreceni fák alatt,

Erdő mélyén kanyarog a sínpár, lombok alatt gyönyörű az út! Ziki-zaka

Kattog a váltó, füttyög a síp már: Indul az, indul az úttörővasút!

Debrecenben nyílt a pálya, fut a vonat nincsen párja, amerre megy, nóta járja, dalol minden utasa.

Ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka

Kattog a, zakatol a, csattog a síneken a vonat, síneken a vonat.

Ziki-zaka fut tova, valahova, nézz oda, ide-oda tolat, ide-oda tolat, ziki-zaka

Állomáson nem marad, ott szalad, meg itt szalad, hosszú út egy pillanat, debreceni fák alatt,

Erdő mélyén kanyarog a sínpár, lombok alatt gyönyörű az út! Ziki-zaka

kattog a váltó, füttyög a síp már: Indul az, indul az úttörővasút!

Ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka, ziki-zaka már!”

Majd egy vidám úttörődalt adtak elő.

Ezután a vasutas úttörők átvették a szolgálatot és elfoglalták szolgálati helyüket.

Az immár felavatott és átadott úttörővonat indulásra készen állt, hogy a meghívott vendégekkel és pajtásokkal megtegye első útját. Piros nyakkendők lobogtak, virágokkal integető gyerekek és felnőttek vidám énekszóval búcsúztak az állomástól, s kigördült „Zsuzsi” utódja, az úttörővonat.

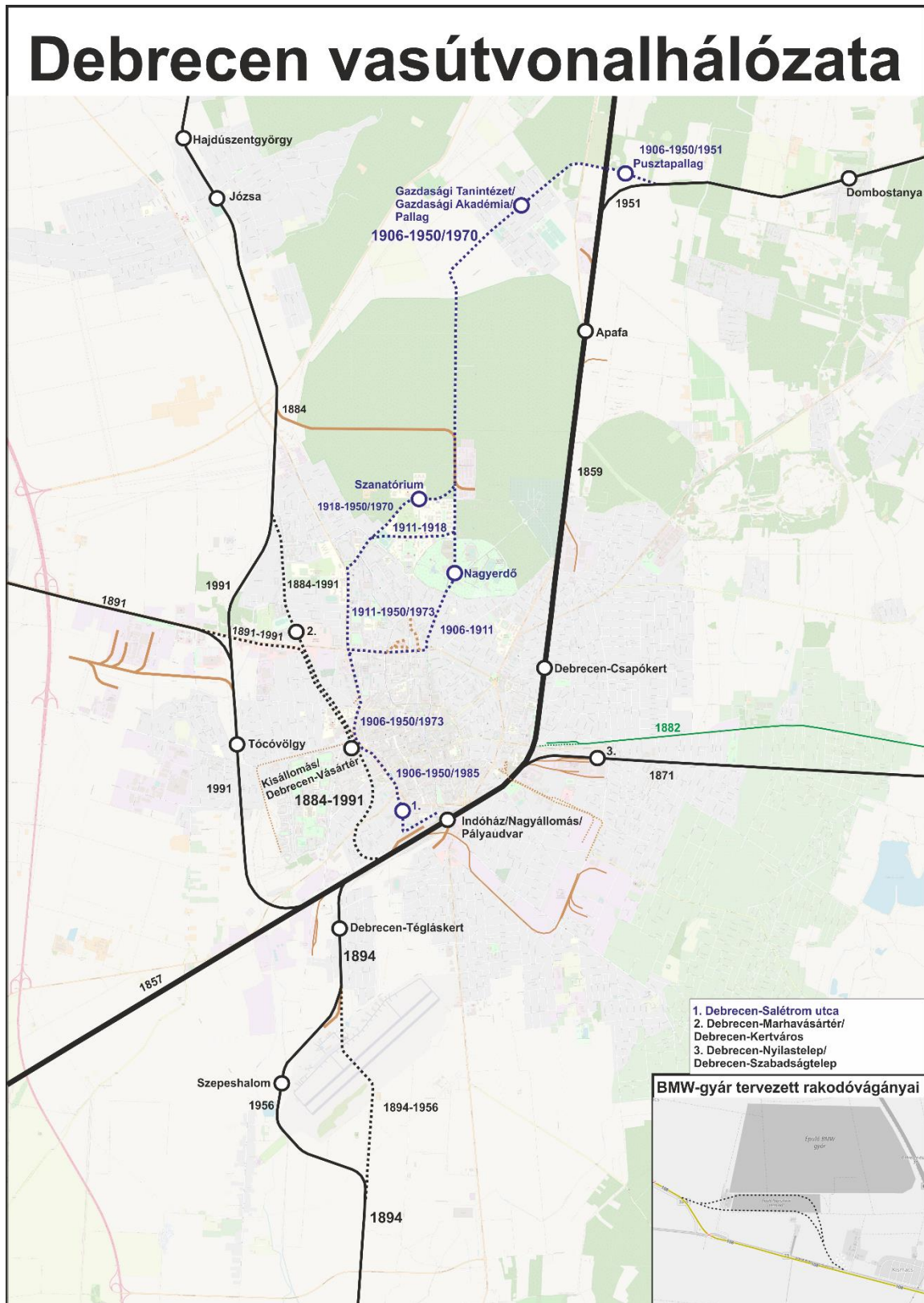
Melléklet 11. A DKV Úttörővasút Debrecen-Fatelep 1978/1979. évi forgalmi naplója, részlet (Fegyverneki Attila gyűjteménye)

Debrecen - Fatelep		Távolság	
Fenesiha mh.		4.3 km	5
Csercsendő mh.		1.3 "	6
Erdebrlak	- fől 200 m - ról Pannónia út	2.4 "	8
Martinka		2.0 "	10
Sárosi-út		2.7 "	13
Halatpándó mh.	Lucó - Négytől van a eszaka mattala rangs út és 3-4 km van	1.8 "	15
Háromszégyahja	Háromszégy IX. 13 - an 209 m.	2.1 "	17
<u>Végzett Árkut</u>	<u>Nyírmaszfalva</u>	IX. 12 - an 210 "	22 Szék.
- - -	alsó		24
Gúth			26
Nyíraesád			31
Aranytelek			33
Furistaház			35
Nyírutas			40
- - -	felső mh		41
Nyírbeltek			49
Megkezdés a 2 Árkut - an / Befektetés: IX. 13 an			
VII. 31.			

1978. 10. 13

Év, hó, nap	A vonat		A mozdony(ok) teljes száma	A mozdonyvezető(k) neve és honos fűtőháza	A vonatvezető neve és honállomása (+...v. kísérő)	Tengelyszám		Hőmérséklet és időjárás	Megjegyzés (Késés oka stb.)
	iránya	száma				Elegysúly	Ékezés indítás		
IX 13		Mk 42219	48-2002	Erdős Doros	Érti János	8 25	2 30	0+18 d. szél	Arnyagvona
IX 13		Mk 422	48-2009	Lapó Zoltán	Venesellői János	4 19	2 8	-	utas: 8
IX 13		Mk FH37	48-2009	Lapó Zoltán	Venesellői János	4 19	2 8	-	utas: 19
IX 13		Mk 424	48-2009	Lapó Zoltán	Venesellői János	4 19	2 13	-	utas: 21
IX 13		Mk E225	48-2009	Lapó Zoltán	Venesellői János	4 19	2 11	-	utas: 9
IX 13		Mk E435	48-2002	Erdős Doros	Érti János	8 25	2 12	-	Arnyagvona
IX 13		Mk 426	48-2009	Lapó Zoltán	Venesellői János	4 19	2 17	-	utas: 17
IX 13		Mk E421	48-2009	Lapó Zoltán	Venesellői János	4 19	2 18	-	utas: 18
<p>Forradalmi népbiztosok, népbiztosok átadás márcsai 1978. évi 92 népbiztosok, népbiztosok, népbiztosok átadás: Munkások, népbiztosok, népbiztosok, népbiztosok, Népbiztosok utáni éves mekkébe, népbiztosok, népbiztosok, népbiztosok népbiztosok, az utolsó állomás évek közötti 1.E 2.E 3.E 4.E népbiztosok, valamint Népbiztosok 1.E 2.E 3.E 4.E átadás, Várady László I. és II. népbiztos, I. és II. népbiztos Világítással a 359-as körben megújult 426-as vonatszáll.</p>									
<p>átadás ... átadás sebesség</p>									
<p>Az Arnyagvona mai naptól nem szükséges, adta tlandu nm. járható: 209 évéig! Jajda</p>									

Melléklet 12. A Debrecen vasútvonalhálózata (saját készítés, a debreceni térkép alapja: OpenStreetMap)



Melléklet 13. A kollektivizálás, társadalmi hatásai és a kollektivizált mezőgazdaság működő-képessége (VALUCH 2001: 196-197, 199-200.)

„Az átszervezést úgy akarták végrehajtani, hogy az ne járjon együtt a mezőgazdasági termelés jelentős visszaesésével és élelmiszerhiány kialakulásával. A szövetkezeteket az 1961-es kampányzárás után az iparhoz hasonló centralizált gazdaságirányítási rendszerbe próbálták integrálni, de tulajdonképpen már a kezdeti időszaktól megkezdődött a klasszikus kolhozmodelltől való fokozatos eltávolodás. Liberálisabban kezelték a háztáji és kiegészítő gazdaságokat. Ebben bizonyára annak is szerepe volt, hogy a szövetkezetek tagjai a háztájiban termelték meg az önfenntartásukhoz szükséges élelmiszerek nagy részét. A háztájinak a hatvanas évek elején önellátó funkciója volt az elsődleges, a piacra termelés is az önfenntartást lehetővé tevő jövedelmek megszerzését szolgálta, az évtized végére azonban ez folyamatosan megváltozott, a háztáji és kiegészítő gazdaságok jelentős részében a piacra termelés került előtérbe az önellátással szemben. (...) A szövetkezetek 1961-től már vásárolhattak mezőgazdasági-gépeket. 1964-1969 között pedig felszámolták a gépállomásokat. A földtulajdonnal kapcsolatos rendezetlen kérdéseket az 1967. évi IV. törvénnyel rendezték, megalkotva a szövetkezeti földtulajdon fogalmát. Ez jogilag lehetővé tette, hogy a formálisan még magántulajdonú, de a tévesek és állami gazdaságok által használt földeket szövetkezeti, illetve állami tulajdonná minősítsék. A változások következtében a magyar-országi mezőgazdasági termelőszövetkezetek a hatvanas évek végétől a kolhoz helyett fokozatosan a csoporttulajdon sajátos formájára épülő, korlátozott jogú vállalkozói szervezetté váltak.”²⁵⁹

„Ha arra a kérdésre keressük a választ, hogy miért vált tartósan működőképessé a kollektivizált magyar mezőgazdaság, akkor a következőket kell figyelembe venni: Elsősorban azért, mert a hazai gyakorlat folyamatosan és fokozatosan eltért a „kolhozmodell” követésétől. A hatvanas évek elején feladták az átszervezés osztályharcos értelmezését, fokozatosan a gazdasági racionalitás elvei és a működőképesség megteremtésére törekvő gyakorlat kialakítása került előtérbe. Ennek érdekében előbb a háttérbe szorították, majd megszüntették a munkaegységrendszert, helyébe a valódi érdekeltséget teremtő részesművelés és a rendszeres pénzbeli juttatás lépett. A tagságot emellett a háztájijához kapcsolódó kedvezmények kiterjesztésével is ösztönözni igyekeztek. (A háztáji gazdaság a kollektivizálás során a belépő tag kezelésében' meghagyott területet jelentette, és magában foglalta a ház körüli kertet, az ennek műveléséhez szükséges gazdasági eszközöket. A háztáji területe természetesen olyan 'föld

²⁵⁹ VALUCH 2001: 196-197.

is lehetett, melyet a szövetkezet mért ki tagjainak. Területe általában 1 kat. hold volt. A belépéskor két számosállatnak megfelelő állatállomány maradhatott háztáji kezelésben.) A szövetkezeti tag falusiak számára az egyik legfontosabb engedmény az volt, hogy az önellátásukat biztosító háztáji gazdaság a közösrre is támaszkodó árutermelő kisüzemmé alakulhatott át. Azokon a területeken, ahol az célszerűnek látszott (gyümölcs-, zöldség- és bortermelő vidékek), ott lemondtak a téeszek megszervezéséről, s megelégedtek azzal, ha a termelők szakszövetkezeteket hoztak létre. Ez a forma állt a legközelebb termelők számára előnyöket nyújtó önkéntes, közös társulás gondolatához.”²⁶⁰

Melléklet 14. Simon Ödön 1977: Megszűnt az ország legrégebb erdei kisvasútja. Részlet.

„Az elkészített gazdasági számítások egyértelműen igazolták, hogy üzemeltetése gazdaságtalan, a keskeny nyomközű vonal elavult, s célszerű megszüntetni, személy- és áruforgalmát közútra terelni. Az átépítés ugyanis olyan mennyiségű állóeszközt kötött volna le, amelynek minimális kihasználását sem lehetett volna biztosítani. A kisvasút személyszállítási teljesítményei és bevételei az elmúlt tíz évben mérsékelten csökkenő tendenciát mutattak, míg az áruszállításnál jelentős visszaesés következett be. A fel- és leadott árutonna 30 százalékkal, a kezelt kocsik száma 19 százalékkal csökkent. Hasonló mértékű visszaesés volt a szállítással kapcsolatos üzemi mutatóknál is. A vasúti szállítási teljesítmények visszaesése a megmaradó forgalom üzemi költségeit és bevételeit egyre kedvezőtlenebbül befolyásolták. A vasútvonal önköltsége a felmérés évében — 1974-ben — 11,3 millió Ft volt. Ezzel szemben az évi teljes bevétel személyszállításból 5,8 millió Ft, áruszállításból 1,4 millió Ft, összesen tehát 7,2 millió Ft volt. Az éves üzemi eredmény 4,1 millió Ft veszteséget mutatott.”²⁶¹

²⁶⁰ VALUCH 2001: 199-200.

²⁶¹ SIMON 1977: 702.

<http://www.civisporta.hu>

civisporta@gmail.com

