

Most már csak a szemfedőt tették rá a Zsuzsira

Megcsörren a telefonom. Barátom hallózik a vonal végén.

– Hallottad? Végleg felszámolták a Zsuzsit.

– Miről beszélsz?

– Az önkormányzat testülete úgy döntött, hogy végleg megszünteti az erdei kisvonat közlekedését. Vége a Zsuzsinak!

– Nem – mondtam. – Nem a Zsuzsi halt meg most.

– Hogyhogy?

Amit válaszoltam, elmondom itt is.

A kormányzat 1972-ben(!) döntötte el a madzagvasutak, szárnyvonalak felszámolását. Tehát: akkor mondták ki a Zsuzsira a halálos ítéletet. Igaz, a tényleges felszámolás csak 1977 augusztusában történt. Ott voltam a vonaton a Zsuzsi utolsó útján. Az én szemem is ugyanúgy megharmatosodott, mint a búcsúzó utasoké. Magnóra vettem és ma is őrzöm a tanyasiak átkozódását, sírását, tehetetlen dühét, káromkodását. Ott és akkor értettem meg, mit jelenthetett ez a kis vonat a tanyavilágnak, s azt is, hogy most több ezer ember – zömmel tanyasiak – sorsáról döntöttek fönt, anélkül, hogy őket az eltelt öt év alatt értesítették, fölkeszítették volna a sorsfordító változásra. Ott és akkor a vonaton fogalmazódott meg bennem a gondolat, hogy – mint író –, felvállalom a becsapott ezrek drámájának, kínjának megmutatását, leleplezem a diktatorikus, embertelen döntés mivoltát, hátha meghallják valahol valakik, és megváltoztatják a rossz döntést. Így született meg a Zsuzsi nélkül című hangjátékom, amely országos – sőt nemzetközi! – visszhangot váltott ki, és mélységes felháborodást. Örööm a hozzám érkezett leveleket is, amelyek szinte lángra vetettek az indulattól. Vártam, hogy történjék valami. És két hétig a táskámban hordtam magammal a cáfolhatatlan bizonyítékokat, dokumentumokat arról, hogy mélységesen embertelen, gonosz döntés hozta lehetetlen élethelyzetbe a tanyasiakat. És senki nem készítette fel őket. Anyaggyűjtés során bejártam a tanyavilágot, beszéltem minden illetékessel, tisztán állt előttem a mélységes károkozás, az emberi drámák sorozata. Nem történt semmi. Illetve annyi, hogy a hangjáték nívódíjat kapott, elnyerte a kritikusok díját, többször ismételte a rádió, és nagyon jó volt a nemzetközi (Nyugat-Berlin, Róma) visszhangja is, oklevél tanúskodik róla. Mindez örömet szerzett, de nem tett boldoggá. Az lett volna az igazi kitüntető díjam, ha megváltoztatták volna a döntést.

Becsületére váljon a város akkori vezetőinek, igyekeztek megmenteni legalább 17 kilométernyit a Zsuzsi vonalából, úttörővasút címen. Joggal hihette mindenki, akit érintett ez a kis szakasz, hogy azon ugyanúgy folyik majd tovább az élet, az utazás, a piacra szállítás, mint korábban. Nem ez történt. Ez volt a második csapás. Az üzemeletető vállalat illetékese kijelentette a tanyasiak előtt: ez többé nem batyuzó, hanem kirándulóvonat. A csonka kisvonat mögül elvették a társadalmi támogatást. A kirándulások eleinte fellendültek, három vagon is szállította a népet Hármashegyaljára, ahol büfé működött, később tó épült, az iskola kiránduló diákoknak nyújtott olesó szállást, lehetett főzni, sütni, s a környezet szépsége, a csend, az erdő ölelő karéja, a füves tisztás sokakat vonzott ide. Aztán megcsappant a kirándulók száma, már csak két, végül egy vagon zötyö-

gött a mozdony után. Ez a kis kirándulóvonat már nem a Zsuzsi volt. Mert a Zsuzsi – mesélte megboldogult Molnár néni – „ha meglátott valakit ötszáz méterről, hogy szalad, megállt és megvárta.” Szóval nem a mozdonyvezető, hanem a Zsuzsi látta meg. Zsuzsi élő személynek számított. Családtag volt. A tanyasiak hozzá igazították az órájukat. A Zsuzsi volt a köldökzsinór az elmaradott tanyai régió és a fejlett nagyváros között, ez éllette, s a várost is ez táplálta jó hetven éven át. A második csapáshoz társult az, hogy a Zsuzsi megszüntetésekor jegyzőkönyvbe foglalták a döntéshozók, hogy köves utat építenek Debrecen és Hármashegyalj között, amelyen autóbusz közlekedik majd, s pótolja a kisvonatot. Főleg az, hogy az út máig nem épült meg. Így aztán most már se vonat, se köves út. Debrecen külterületének egyik legszebb kirándulólhelye – a falusi turizmus fejlesztésének időszakában – vastag homokban, földúton közelíthető meg autóval vagy kerékpárral, de csak száraz időben. Gyakorlatilag annyi, mintha nem is létezne.

Néhány éve a dél-nyírségi községek polgármesterei Katona Gyula nyíracádi polgármester javaslatára akciót kezdeményeztek a Zsuzsi teljes visszaállítására, vállalták volna, hogy erejükhez mérten beszállnak anagiakkal, a lakosság köz munkával, s

mindehhez állami támogatást is kértek, mondván, a földvisszaadások idején, amikor újra kezdenek benépesülni a tanyák, volna létjogosultsága ismét a kisvonatnak. A rideg válasz: Nem! Nincs rá pénz! A bankok megmentésére ugyanakkor volt 300 milliárd, meg a Hungaroring pályájára és még sok egyébre!)

Én már 1977-ben, azon az utolsó úton elsíratam a Zsuzsit másokkal együtt. Tudtam, hogy vége, itt a gyászének ideje. Ami azután következett, csak végvonaglás volt. Nyilvánvalóvá lett, hogy az elavult pálya nem bírja sokáig, veszélyforrássá válik, vagy föl kell újítani, vagy meg kell szüntetni. A DKV igazgatója néhány éve arról tájékoztatót, hogy már csak évről évre tengődik valahogy az erdei kisvonat. És most végleg ámenre jutott!

Nagyon szomorú vagyok én is, mint azok – sokan – akik szívből sajnálják a kisvonat végleges megszüntetését. De elkerülhetetlen volt. Amikor szülőfölközségeket szüntetnek meg, iskolákat vonnak össze, leépítés folyik, emberek kerülnek az utcára tömegesen, és megszorítások hüvelykzsorítóját szenvedni az egész ország, nem lehet csodálkozni azon, ha kényszerhelyzetbe került az önkormányzat, amely most csupán a szemfedőt tette rá a kisvonatra. S ezzel eltűnt Debrecen életének egyik nagyon kedves színfoltja.

Taar Ferenc