

A Zsuzsi elmúlása és föltámadása

Zsuzsi! Ki tudja, mikor, kik és miért neveztek el Zsuzsi-vonatnak a keskenyvágányú kis alkalmatosságot, amely 1882 óta szállította Guthról Debrecenbe a szerszám és tűzifa tömegét? Valószínűleg akkortól kaphatta a nevét, amikor 1923-tól a személyszállítást is rendszeresítették rajta, s szinte családtaggá vált. A tanyasi nép hála, becéző szeretete van ebben az elnevezésben, hiszen a kisvonat lehetővé tette naponta a testes batyuk szállítását is: hatalmas mennyiségű, soktonnányi élelmiszert szállítottak Debrecenbe a tanyasiak, s ez rengeteget javított az élethelyzetükön, nem beszélve arról, hogy napi, közvetlen kapcsolat jött létre az elmaradott állapotban lévő tanyavilág és a fejlődő nagyváros – a huszadik század! – között.

A kisvonathoz igazították az órákat a tanyákon, mert általában betartotta a menetidőt, kivéve ha valami közbe nem jött, mint például olyan eset, amikor a Zöld András nevű mozdonyvezetőt megkérte valaki, hogy herélje ki a kutyáját, macskáját vagy a disznóját, ilyenkor Zöld bácsi leállította a vonatot, elvégezte, amit kellett, aztán mentek tovább. A sínpár mindenütt a nagyobb tanyacsoportok közelében haladt el, ami lehetővé tette a városi iskolába és munkába járást, a rendszeres piaconozást, ügyek intézését, orvoshoz menést, gyógyszerkiváltást és a bevásárlást. A tanyasiak – főként a fiatalok – bejártak Debrecenbe mozit nézni, szórakozni, a városi népség pedig kirándult a Zsuzsi-vonattal az erdőspuszták gyönyörű ősvadonjaiba, ahol még díszlett a nyírfák csoportja, a rozmaringfűz, a nemesnyár, valamint a gyöngyvirágos tölgyesek számos foltja. Amikor a halápi termelőszővetkezet – Új Élet néven – bevezette – sok kínlódás, nagy veszteségek után – a családi művelési formát, egyszerűben fölvirágoztak a tanyasi, háztáji, családi kisgazdaságok éppúgy, mint maga a szövetkezet is, ez pedig újabb lendületet adott a tanyavilág és a város közötti kapcsolat fejlődésének.

Csodálatosan jól működő kölcsönösség és harmónia született! Ezt tette tönkre, zúzta széjjel egy ostoba intézkedés, melynek nyomán 1977-ben márlól holnapra felszámolták a kisvonatot. Mint megtudtam, már 1972-ben megszületett a döntés a madszagvasutak megszüntetésére, de az azóta eltelt öt év alatt senki, semmiféle formá-



Ez volt a búcsú

VENCSELLEI ISTVÁN FELVÉTELE

ban nem tájékoztatta és nem készítette fel a tanyasi népet a sorsfordító változásra. Ott voltam fotóművész barátommal – Vencsellei Istvánnal – együtt a Zsuzsi-vonat utolsó útján, Nyírbéltektől Debrecenig, s tanúi voltunk az emberekből fölszakadó sírásnak, jajveszékélésnek, káromkodásnak, a harag, a tehetetlenség és kiszolgáltatottság kínjából fakadt lávaömlésnek, hiszen életek, sorsok, egzisztenciák omlottak össze egyik napról a másikra, s még ezen az utolsó úton sem akarták elhinni a tanyasiak, hogy velük ilyen embertelenség megtörténhet. Ott álltak az emberek levett kalappal, szomorú arccal a sínpár mentén, asszonyok sirtak hangosan, az elkeseredés határtalan volt, mert nem tudták, nem értették, miért kellett megszüntetni a létfontosságú kisvonatot. Ezt

próbáltam földeríteni a megszüntetés után, s meg is találtam az okokat. Közre is adtam egy hangjátékban, amelyet a Rádiószínház közvetített s még külföldre is kijutott. (Zsuzsi nélkül, 1979) Mit bizonyítottam? A „létező szocializmus” arroganciáját, embertelenségét, mérhetetlen bürokratizmusát: több ezer tanyasi és falusi embert lehetetlen helyzetbe hoztak egy rideg, durva intézkedéssel. De azon túl, hogy nem készítették fel a tanyasiakat, megtudtam azt is, hogy a vonat által érintett területen több mint 3000 hektáron gazdálkodott az említett – virágzó! – termelőszővetkezet, s annak vezetőségét sem kereste meg, nem értesítette senki a hűsbavágo intézkedésről. A következmény: a téesz a Zsuzsi felszámolását követően évente 5000 hízott sertéssel kevesebbet tudott le-

szereződni a felbomló, széteső, új helyüket kereső tanyákról, s ez 14-15 milliós veszteséget jelentett. A MÁV arra hivatkozva szüntette meg a kisvonatot, hogy évente 5 milliót ráfizet. Vonjuk ki ezt az összeget a téesz ért kárból, s kiderül, hogy miközben a MÁV megtakarított ötmilliót, az ország gazdasága elveszített tízmilliót. Hasztalan volt a küldöttségjárás, levelezés, a hangjáték felkavaró visszhangja, nem történt semmi a visszaállításért.

A tanyasi nép csüggedten vette tudomásul a helyzetet, és megpróbált – azért is – megkapaszkodni az új helyzetben. Igaz, megmaradt a vonattól egy 17 kilométeres szakasz Úttörővasút néven, de arról leparancsolták a tanyasiakat a batyuikkal, mondván: ez most már kizárólag kirándulóvonat, amelyen nem lehet batyuzni!...

A kilencvenes évek elején – dr. Katona Gyula nyíraczádi polgármester kezdeményezésére – mozgalom indult a Zsuzsi visszaállítására. Debrecen ekkoriban akarta fölszámolni a megmaradt vasútrészt is a nagy ráfizetés miatt. De bátor emberek – Ásándor Zoltán, Piros András, dr. Szemerédi Miklós, Pintér Gyula és mások – társadalmi összefogást kezdeményeztek a Zsuzsi visszaállítására. Ennek eredményeként nemcsak megmaradt a 17 kilométeres szakasz, hanem tervek készültek a vonal fokozatos meghosszabbítására ismét Nyírbéltektől, sőt még tovább is. És ami fontos: ismét Zsuzsi néven közlekedik a kisvonat. Föltámadt, mert föltámasztották a köszönetet érdemlő debreceni polgárok.

A Zsuzsi-vonatnak – hivatalos nevén: Zsuzsi Erdei Kisvonat Kft.-nek van jövője. Most már elsősorban turisztikai, kirándulási vonatkozásban, hiszen az erdőspuszták szebbnél szebb részei még megtalálhatók, mi több, hatalmas tározó tavak is létesültek. Bizonyára akadnak vállalkozók, akik a szép részeken panziókat, éttermeket, sport- és golfpályákat, kirándulóhelyeket építenek. S van jövője a Zsuzsinak olyan értelemben is, hogy a még létező tanyai lakosság – Haláp, Mrtinka, Nyíraczádi környékén – újra hatalmas mennyiségű friss ételmezt tud majd szállítani Debrecennek, s visszaáll a szétzilált kölcsönösség. A Zsuzsi tehát él, föltámadott, és új életet kezd majd.

Zsuzsi megmarad.

Taar Ferenc