

## 5. Összegzés és utószó

A fejlődés megállíthatatlan, tartja a mondás. Ez igaz az élet minden területére, így a közlekedésre is. Magyarország közlekedési kultúráját pedig a II. világháború esztelen pusztítása és az erőszakos politika visszavetette, de a gazdaság talpra állításával ez a retrográd folyamat megállt, s lassan pozitív tendenciát mutatott. Az ötvenes évek gazdasági és politikai eseményei viszont a folyamat megtorpanását eredményezte, amely később a konszolidáció hatására újból megindult.

Az életszínvonal és a gazdasági eredmények növekedése szinte követelték a fejlődést kényelmes, gyors és gazdaságos közlekedést, így a tévútra vezető szovjet modell másolását nem folytatták tovább, az erőltetett „*vas és acél országa*” eszmét elvetve a mezőgazdaság és a személyforgalom kiszolgálása lett a cél. A vasúti közlekedés és áruszállítás ismételt csődje viszont a közúti közlekedés irányába terelte a figyelmet, azonban az emberi és a technikai feltételek itt sem voltak megfelelő színvonalúak. Kellett egy reform, amely új lendületet adhatott a közlekedésnek. Az illetékes minisztérium a politikai párttal karöltve úgy gondolta, hogy egy reformprogram kidolgozása és alkalmazása megújítja az ország közlekedési rendszerét.

A mindent átfogó forgalomszámlálás, utasszámlálás, statisztikai adatok, számítások ellenére azonban kifejejtették a legfontosabb tényezőt, az embert, magát az utast. Emiatt pedig nagyon sokszor hibás döntések születtek. Jól működő vasútvonalakat, villamosvonalakat zártak be és szüntettek meg, erőltetve a nem éppen környezetbarát motorizált közlekedési formát. Az elektromos hajtású közlekedést visszafejlesztették – Budapest, Miskolc, Debrecen –, sok helyen pedig teljesen megszüntették – Pécs, Szombathely, Nyíregyháza –, de egyes városokban így Szegeden a döntés halogatása vegetációt eredményezett, így az egyvágányú villamosvonalak megmaradhattak.

Még az oly „*szemnek és szívnek kedves*” keskeny nyomtávú vasútvonalból is 40 lett ennek az esztelen rombolásnak az áldozata. Azt már csak a szerencsétlen véletlennek lehet tekinteni, hogy a városi közlekedéspolitikai koncepció bevezetése után nem sokkal robbant ki az olajválság, ami miatt csak látszólag volt nyugodt a politikai és a gazdasági helyzet. A megszünt vasútvonalak helyére aszfalttal borított utak kerültek, a vasúton történő személy- és áruforgalmat autóbusszal, illetve teherautóval akarták megoldani, sok esetben azonban mindez csak ígéret maradt.

Az erdőkben és a tanyavilágban kanyargó keskeny nyomtávú vasútvonalak megszűnése a tanyak pusztulását eredményezte. Néhány vasútvonalat a környéken élő lakosok meg tudtak menteni a megszűnéstől, de sajnos nem mindegyiket. Szükséges azonban megemlíteni, hogy nemcsak a koncepció égisze alatt szüntettek meg vasútvonalakat, hanem előtte is. A táblázatban látható, hogy a tervezet bevezetése után nagyságrendekkel több vasútvonalat számoltak fel, mint amennyit azelőtt.

Év	Normál	Keskeny	Összesen, km
	nyomtávolságú, km		
1959–1960	87	14	101
1961–1970	66	354	420
1971–1980	559	808	1367
1981–1982	10	–	10
<b>Összesen:</b>	<b>722</b>	<b>1176</b>	<b>1898</b>

10. táblázat Vasútvonal bezárások 1959–1982. között <sup>193</sup>

Debrecen sem kerülhette el tehát az 1968-as közlekedési tervezet negatív hatását. Viszont a levéltári kutatás révén az derült ki, „*quod erat demonstrandum*,” <sup>194</sup> hogy az egyvágányú villamosvonalakat már 1960-ban meg akarták szüntetni, amikor még az országos reformra gondolni sem mertek. „*Sic transit gloria mundi*,” <sup>195</sup> ahogy szokták mondani. Az 1968-as

<sup>193</sup> MEZEI ISTVÁN 2005: 267.

<sup>194</sup> Megjegyzés: Quod erat demonstrandum – Ami bizonyítandó volt

<sup>195</sup> Megjegyzés: Sic transit gloria mundi – Így múlik el a világ dicsősége

közlekedéspolitikai koncepció a párt és a KPM szemszögéből sikeres volt és ez meggyőzte őket arról, hogy 1978-tól a hibákat kijavítva, tovább folytassák a programot egészen a rendszerváltásig. A vasútbezárások folyamata azonban 1989 után is folytatódott, főleg a 2007-es és a 2009-es évben.

Mivel is zárhatnám írásomat, debreceni lakosként 2019-ben nap mint nap élvezve a tömegközlekedés minden előnyét és hátrányát. A cívisváros közlekedéstörténetének ma is neuralgikus pontja a villamosvonalak felszámolása, illetve a Zsuzsi-vasút 1977-es megszűnése. Minden év augusztus 31-én emlékvonatot indítanak Hármashegyialjára, ahol megemlékezéseket és előadásokat tartanak a Zsuzsi vasút *„fekete napjáról.”* Sokan hiányolják még most is a Hármashegyialján túl felszedett síneket valamint a megszűnt villamos-vonalakat Debrecenben de sajnos *„az idő kerekét nem lehet visszaforgatni.”*

