

AZ ÚTTÖRŐVASÚT LÉTESÍTÉSÉNEK IDEOLÓGIAI SZEREPEI A NEGYVE- NES ÉVEK VÉGÉN¹

*„Irány a Virágvölgy, vagy föl egészen
Csillebérc vöröséig, és tovább,
A lakott világ peremén volt egy hímes rét, a mi rétünk,
Nyáron konkrétan sárkányrepülőkkel,
De itt lent nem volt semmi varázslat,
Csak egy közért a sarkon, por, trafikok.”
(Térey János: Asztalizene)*

Bevezetés

„Budapest egész népének áldozatkész támogatásával épül majd a harmadik európai gyermekköztársaság. Csillebércen már serény munkáskezek száza a technika legújabb vívmányaival építik az Úttörő Köztársaság vasútját. Ifjúsági rohambrigádok végzik a földmunkát, de a kis úttörők sem akarnak elmaradni a versengésben. A köztársaság vasútját maguk az úttörők fogják irányítani.” Az UMFI Magyar Filmhíradó 1948 júliusában így adott hírt a Rákosi-korszak emblematisz vállalkozásáról, az Úttörővasút építéséről.

A budai hegyekben kanyargó sínek azonban többet jelentettek egyszerű gyermekjátéknál. A „lakott világ peremén” elhelyezkedő épített világ egy rendszer és egy eszme jelképe kívánt lenni. A Svábhegy szimbolikájában a lakáscseréket, a Magyar Kommunista Párt elitjének rózsadombi megjelenését, a Szabadság-hegyre történő átnevezést egészítette ki az ifjúságnak szánt „ajándék” vasút.² A hegy története elválaszthatatlan az 1990-tól Gyermekvasút néven működő intézmény történetétől, szerepe megkerülhetetlen a kommunista ideológia terjesztésében és népszerűsítésében. Miért pont itt épült meg – szovjet mintára – az úttörők vasútja? Hogyan ismertette és igazolta a propaganda az építkezések mértjét, milyen üzenetek társultak az úttörővasúthoz és annak helyéhez? Tanulmányomban az ötlet megszületése és első szakasz átadása között eltelt hónapokkal foglalkozom, a korabeli sajtó-reprezentáció elemzésével³ mutatom be az úttörővasút lehetséges szerepeit.

A hely

„A földrajzi helyek [...] különböző reprezentációs stratégiák és gyakorlatok eredményeképpen mindig társadalmi és kulturális jelentéseket hordoznak, jellemző szociokulturális szemantikával bírnak.”⁴ A Svábhegy – amelyet a 16. század végén betelepülő szőlősgazdákról neveztek el – fokozatosan vált kedvelt kirándulóhelyből a budai elit lakóhelyévé. A II. világháború után fokozatosan berendezkedő kommunista hatalom számára kiemelt cél volt, hogy Budapest arculatát saját propaganda céljaira használja fel. A politikai urbanisztika intencióival, a közterek át- és újralakításával a szakirodalom részletesen foglalkozott.⁵ Pótó szerint „az emlékmű mondanivalója [...] a propaganda *alapvető, hosszabb távon érvényes*, mondhatnánk „stratégiai” elemeit, mintegy annak „esszenciáját” jeleníti meg”.⁶ Bár az úttörővasút és az úttörőváros nem emlékművek, de felépítésük alapvetően változtatta meg a hegy arculatát és az ahhoz kapcsolódó képzeteket. Feltevésem szerint a Magyar Kommunista Párt a hegyhez kapcsolódó „elit”, „burzsoá”, „kapitalista” jelentéseket az úttörővasút mint reprezentációs stratégia segítségével törölte el a párt hosszú távú stratégiai és propaganda céljainak megfelelően. A társadalom „megalkotja a maga tereit, amelyek egyszerre fizikai és mentális terek.”⁷ Az úttörővasutat a párt *hozta létre*, a hozzá kapcsolódó üzeneteket pedig *elmondta* a társadalom tagjainak, így a „gazdagok divatparádéjának helyszíne”⁸ fokozatosan vált a kommunista társadalom saját terévé.

Az üzenet

A vasút – amely a 19. századtól kezdve a haladást, a modernizációt és a jövőbe vetett hitet jelképezte – kiemelt helyen szerepelt a párt propagandájában. Érdekes adalék, hogy a II. világháború utáni romos Budapesten az elsők között a vasútépítő Baross Gábor szobrát állították helyre, amelyet 1946. június 11-én helyeztek vissza újjáépített talapzatára a Keleti pályaudvar előtt. Az „Arccal a vasút felé” politikai jelszó és az egykori kereskedelmi miniszter szobrának helyreállítása között egyértelmű az összefüggés, a politikai aktualitás fő mozgatórugóvá lett a köztereken.⁹ Az úttörővasút építésének „egyik fő célja volt, hogy a gyermekeknek legyen egy óriási játékvasútjuk, ahol a gyermekek látják el a vasúti szolgálatot, ezáltal a játék mellett önállóságra, a közösségben végzett munka örömeire és a vasút szeretetére nevelve, egész életre szóló élménnyel gazdagítja őket”.¹⁰ A létesítmény a hároméves terv részeként gyakorlatilag az ideológia megtestesülése volt: a közösségben, munkával nevelődő egyén alakja, az építkezés és a teremtés szimbolikája erős bizonyíték.¹¹ A vasút a párt és a hídépítő Gerő ajándékként jelenik meg, az MKP a „játékért” cserébe (is) feltétlen hűséget,

elkötelezettséget várt a dolgozó néptől és a vasutat birtokba vevő kispajtasoktól is. A kommunista ideológia végső célként új világ eljövételét ígérte, a kommunizmus képében megjelenő isten nélküli földi paradicsomot, és retorikája egyszerre próbálta meg átírni a régi hagyományokat és egyben ezekben a hagyományoknak a folytatásaként beállítani magát.”¹²

Az Úttörővasút építésének kronológiája

Az MKP Ifjúsági Bizottsága 1948. február 7-én adott tájékoztatást az Úttörővasút és az Úttörő Köztársaság felépítésének terveiről. Az úttörővasút helyszínét tekintve több lehetséges megoldás is szóba került. Gödöllőn a HÉV-től a volt királyi nyaralóig kanyargott volna a vasút, de felmerült az akkor még belépőjegyhez kötött Margitsziget vagy a ferencvárosi Népliget is. A februári ülésen a Bizottság Csillebércet nyilvánította győztesnek és kimondta; „ezt a helyet tartjuk legmegfelelőbbnek”.¹³ Február utolsó napján Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter is megtekintette az építkezés leendő helyszínét (a fogaskerekű vasút végállomásától Csillebércig terjedő területet) és a *Szabad Nép* tudósítása szerint kijelentette, hogy „ott úttörővasút megépíthető.” A Budai-hegyvidékre – az indoklás szerint – azért esett a választás, mert a vasút „így nemcsak a gyermekek szórakozását és nevelését szolgálja, de a kirándulóknak is megkönnyíti a festői hegyvidék látogatását. Fontos szempont volt a Csillebércen létesítendő Úttörőtábor megközelíthetősége is”.¹⁴ Az Úttörőváros építésének megkezdéséhez szükséges száz holdat az úttörőmozgalom vezetője levélben igényelte Budapest székesfőváros polgármesterétől, dr. Bognár Józseftől. A Közlekedési Minisztérium április elsején leiratban értesítette az Államvasutak Igazgatóságát a kisvasút tervezett munkálatairól: „A Szabadság-hegyi gyermekvasút munkálatainak elvégzésére miheztartás és tudomásulvétel végett közlöm az alábbiakat: A vasutat a BSKRT¹⁵ hűvösvölgyi végállomásától a fogaskerekű vasút végállomásáig tervezem kiépíteni. Ebből egyenlőre a fogaskerekű vasút végállomása és a Szt. Anna Kápolna közötti rész épülne meg, a létesítendő gyermekváros részére egy középállomással. [...] A tömegmunkálatokhoz a demokratikus ifjúsági szervezetek fognak, mintegy 250 főnyi állandó, a helyszínen általunk biztosítandó szálláson elhelyezett munkaerőt nyújtani, amely vasár-és ünnepnapokon önkéntes munkaerővel 600–700 főre fognak kiegészíteni. ... A vasút, az ez év augusztus 1-jén forgalomnak átadandó”.¹⁶ Az úttörővasutat tehát önkéntes munkaerő bevonásával kezdték építeni áprilisban, az első kapavágásokat a Hegyhát és a Rege út találkozásánál tették. Beszámolók szerint júliusig 800 ember közel egymillió munkaórát teljesített fenn a hegyen.¹⁷ Az építkezés idealizált képét mutatja be Ábel Péter *Úttörővasútja*. Az első, három kilométeres szakasz hatvanhat nap alatt készült el, a Széchenyi-hegyi állomástól Norma megállóhely és Úttörő Köztársaság érintésével Előre állomásig.¹⁸ A Széchenyi-hegyi állomás

falára a megnyitó napján emléktábla került: „Az úttörővasutat a népi demokrácia építette a magyar ifjúságnak 1948. július 31.”

A párt úttörővasúthoz kapcsolódó ideológiai üzeneteit több fronton „vitte át.” Az elsődleges célcsoport az ifjúság volt, akiket a *Pajtás* újsággal és az *Úttörővasút* című ifjúsági regénnyel értek el, míg a dolgozó nép tájékoztatását a *Szabad Nép* jelentette. 7

Népünk ajándéka – a *Pajtás* úttörővasút-képe

A *Pajtás* 1946 decemberében jelent meg először, a 10-14 éves korosztálynak szánták.¹⁹ Az újság indulásától kezdve kettős feladatot teljesített: egyrészt az úttörők mozgalmi lapja volt, másrészt a hatalom politikai szócsöveként működött. A pajtásokat ez a lap hivatott felkészíteni a KISZ-életre. A lap hitvallását szemlélteti az 1947-ben megjelent köszöntő, a Központi Úttörő Bizottság elnökének, Rabinovits Bélának tollából: „Pajtás! Aggódva vártuk érkezésed – bevalljuk őszintén, talán kissé késtél is –, de most annál nagyobb örömmel fogadunk. Te leszel megtestesítője elgondolásainknak és terveinknek. Rajtad keresztül szól a Gyermekbarátok Úttörőmozgalom. Nagyon fogunk szeretni... Előre!”

A lap első főszerkesztője László Gyula volt, aki hamar „megértette, hogy ez pártfeladat.”²⁰ 1947 elejétől a *Pajtás* közel húszszeres példányszámban jelenik meg, az előfizetői számot növelendő 1948-ban a lap felhívást intéz olvasóihoz: „írd meg nekünk, melyik barátodnak nem jár még a Pajtás.”

A lap a kezdetektől nyomon követte az Úttörő Köztársaság és az Úttörővasút sorsának alakulását. A téma először az 1947. év augusztus 1-jei számban közvetetten, egy köszönőlevélben jelenik meg először. A Krónika rovatban a gracsanikai úttörők elnöke fejezi ki hálaát a magyar úttörőknek, akik a Samac–Sarajevó Ifjúsági Vasútvonal építésében segítettek. A levél végén a jugoszláv úttörők ígéretet is tesznek: „Ha mi egyszer meghalljuk, hogy ti is építetek ilyen Ifjúsági Vasutat, akkor mi is elmegyünk segíteni a testvéri magyar ifjúságnak!”²¹

A *Pajtás* 1947. decemberében folytatásos képregényt indít *Harc a vasútvonalért* címmel, amely egy épülő vasút történetét meséli el egy kamasz, Tóth Péter szemszögéből. A tizenhárom részes képregény 1948. júniusáig tartja lázban a pajtásokat. Az önkéntes munka és a közös építés hangsúlya, a szabotálók és kihúzókat megvetése a rajzolt szöveg szentenciáit jelentik. A történet szerint Péter beáll az építők közé, de hamar rájön, hogy „gróf úr” és bandája merényletet terveznek a készülő vonal ellen.²² A szabotázst a rendőri szervek a gyerekek segítségével akadályozzák meg. A munkások kezdetektől fogva megbízhatatlannak tartják a gróf úrékat, a képregény utolsó

darabjában a rangidős dolgozó foglalja össze a történet tanulságait.²³ A rendszer ellenségmítosza jelenik meg a képregényben, amelynek a Rákosi-rendszerben folyton változó formációi léteztek: „tőkés, reakciós, áruló, kulák, imperialista ügynök, imperialista kém, reakciós klerikális, jobboldali szocdem, osztályidegen stb., és a belső/külső, virtuális/valóságos ellenség fantomizált és felnagyított képe központi szervező erővel rendelkezett”.²⁴

A lap március 15-i számában az Úttörő Köztársaság kapcsán tesz említést a vasútról: „Gerő Ernő közlekedési miniszter szeretettel karolta fel a tervet s így minden remény megvan arra, hogy az Úttörő Köztársaság és a fogaskerekű villamos végállomásától a köztársaságig vezető kisvasút – amelynek minden személyzete gyerekekből áll majd – még a nyár folyamán elkészül s magyar ifjak ezreinek nyújt szórakozást és örömet.”²⁵

Az Úttörővasút első, önálló megjelenése egy hónappal későbbre tehető. Az építkezés megindításáról szóló tudósítás, az eddigi üzenetek súlykolásán túl Gerő Ernő politikai imázsával is foglalkozik, a hídepítő Gerő már a kisvasutat is szívügyének tekinti, fáradhatatlanul dolgozik: „Vasárnap, amikor a heti munka után mindenki jól megérdemelt pihenőjét tartja, a miniszter időt és fáradságot nem kímélve feljött a hegyre, hogy a meginduló vasútépítés munkáját a helyszínen megtárgyalja a szakemberekkel.”²⁶

A következő lapszám egyik írásában vágyakozó magyar úttörők vesznek részt egy képzeletbeli vasúti utazáson, ahol csodálva nézik a moszkvai úttörővasutat és abban reménykednek, hogy egyszer ők is kapnak hasonlót. Az álom azonban valósággá válhat, „mert vannak, akik szerető szívvel gondolnak az úttörőkre, vannak, akik szívükön viselik a gyerekek vágyait”.²⁷ A cikk írója így összegez: „Tudjátok kitől kaptátok ezt ajándékba? A dolgozó születektől, a magyar hazától, s annak vezetőitől, akik nem feledkeznek meg rólunk sem. A mi dolgunk a tanulás. Csupa egyes kerüljön a füzetbe, meg a bizonyítványba. Rá kell szolgálnunk mindnyájunk szemefényére, népünk ajándékára: az úttörővasútra.”²⁸

Az úttörővasút az 1948-as évben kétszer szerepel a *Pajtás* címlapján. Az első *Rohammunkán az úttörővasútért* címmel jelenik meg a május végi számban. A képen tizenegyen dolgoznak, a háttérben stilizáltan jelennek meg a budai hegyek. A belső oldalon található cikk tovább erősíti a már ismert üzeneteket: Gerő Ernő az úttörők legjobb barátja, az önkéntesen építő brigád több tagja részt vett a jugoszláv kisvasút építésén. Az újságban egy nyolcadikos úttörő köszönőversét is elhelyezték.

Az augusztus 1-jei lapszámot az Úttörővasút és Úttörő Köztársaság átadásának szentelte a lap. A címlapon már nem az építő pajtások, hanem egy kismozdony, egy szalutáló és egy jelt adó gyerek szerepel, a háttérben egy magyar zászló látható, a „proletárdiktatúra” nemzeti jellegét hangsúlyozandó.²⁹

„Előre! Ez az úttörők köszönése és ezt a szót viseli homlokzatán az úttörő vasút jelenlegei végállomásának épülete is, mintegy jelképezve, hogy nem állunk meg félúton.”³⁰ A vasút az országépítés szimbólumává hatalmasodik, felülírva az előző rendszereket és időszakokat: „Becsüljük meg demokráciánknak ezt a nemes nagylelkűségét s gondoljunk arra, hogy szüleinknek gyakran még fölhúzható kis játékvasútra sem tellett. [...] A magyar népi demokrácia ezzel tanújelét adta, hogy szeret bennünket, gyermekeket s minden áldozatot meghoz, hogy tanulhassunk, tovább képezhessük magunkat. Örömmel öltöttük magunkra a vasutas egyenruhát, mert tudjuk, érezzük, hogy a fizikai dolgozókra ma éppen olyan szüksége van hazánknak, mint mérnökökre és orvosokra”.³¹ Ez az egyetlen olyan lapszám, amelyben két teljes cikk foglalkozik az Úttörővasúttal. Érezhető, ahogy az Úttörőtábor fokozatosan másodlagossá válik a kisvasút mellett: a vasút Gerő személyes tárgya, a haladás és előremenetel jelképe lesz. Erősödik a politikai jelenlét, a megnyitóról szóló tudósításban Gerő, Rákosi Mátyás, Szávai Nándor és Csanádi neve is elhangzik. A régi rendszer teljes kiiktatását, a hegyről való száműzetését kis epizóddal érzékelteti az újságíró, József Jolán: „Egy fejkendős néni keze forgatja ráncos ujjai között a megváltott jegyet és nézi, nézi. Olyan, mint más vasúti jegy. Kicsi, kemény karton. S egyszerre csak eríjja magát. – Ládd-e – mondja leírhatatlanul meghatott hangon a kicsi unokájának. – Nekem még játékból sem volt soha vasutam. S hányunknak nem volt! Meglett koromban ültem először vonatra. És neked Pistám, most ezt adták...”³²

A számban egy Zelk Zoltán-vers és egy Úttörővasút keresztrejtvény is helyet kapott, melynek Gerő Ernő, Csillebérc és az Úttörő köztársaság voltak megfejtései. A kisvasúttal a *Pajtás* egy állandó rovata – *A szovjet pionírok életéből* – is foglalkozik: ez az egyetlen írás, amelyben nem emelik minden fölé a kisvasutat, nem teljes az öröm. „LEGYÜNK BÜSZKÉK Széchenyi-hegyi vasutunkra, de ne feledkezzünk meg arról, hogy a legfejlettebb pionír vasutak a Szovjet Unióban vannak. A tanév befejezése után az ország 17 gyermekvasútján megindul a vonatok mindennapi forgalma”.³³

Az ifjúsági magazin tehát folyamatosan napirenden tartotta a témát, a kontinuitást a képregény, az ütemesen érkező címlapok, tudósítások és pajtásversek biztosították. A történetet apránként építették fel, a jugoszláv úttörők köszönőlevelétől kezdve egészen az 1948 augusztusában megjelent lapszámig. A kishír, a folytatásokban megjelenő képregény, az Úttörő Köztársasággal közösen megjelenő vasút egy-egy apró lépést jelentettek mindaddig, amíg nem kapott önálló hasábkot Gerő pajtás játékszere. Gerő neve az ajándék-szimbólummal, a gyermekek hálájával és köszönetével forrott össze, a közlekedési miniszter jó apaként, a népéért dolgozó politikusként jelent meg a lapban.

Új világ – az Úttörővasút jelképrendszere

Ábel Péter regényében újra megjelennek azok a motívumok, amelyeket a *Pajtás* böngészése közben már azonosítottunk, új elemként jelenik meg azonban a kapitalizmusellenesség, az antifasizmus, illetve az úttörővasút összekapcsolása. Az ifjúsági regény fülszövegében a következőket olvashatjuk: „Az Úttörővasút építésének története tárul elénk ebben a kedves ifjúsági regényben. Gerő elvtárs hívó szavára jelentkeznek a fiatalok a vasútépítésre. Közös munkával, közös lendülettel szerveződik meg a tábori élet, a vasútépítők összekovácsolódnak a közös cél érdekében. Látjuk, hogyan oldódnak meg a problémák, hogyan küzdik le a nehézségeket, látjuk a közös munka jellemalakító hatását”.

Gerő Ernő politikai imázsépítése ebben a forrásban is megjelenik. A regény cselekményét keretbe foglalja két kisfiú beszélgetése, akik Gerő elvtárs dolgozószobájával szemben laknak. A kezdő fejezetben Öcsit zavarja az utcai motorbiciklik bömbölése és segítséget kérne Gerő pajtástól, idősebb testvére azonban leinti: „És most te át akarsz kiáltani neki – nem félsz, hogy megzavarod? Esetleg éppen most talál ki valamit nekünk, te ordítasz egyet, Ő odajön az ablakhoz és mire befejezzük a beszélgetést, addigra elfelejti”.³⁴ A könyv utolsó részében ismét találkozunk a két kisfiúval, akik köszönetet szeretnének mondani a vasútért, de az előbbi okok miatt nem zavarják meg az elvtársat: „Gyerekek alszanak szerte mindenfelé Magyarországon és mindannyiuk álmát őrzi a dolgozószoba fénye. Odakinn világít a hold. Egy rendőr csizmájának sarka koppan. Ő is a gyermekek álmát virrasztja.”³⁵

Gerő folyamatosan jelen van a regényben, fáradhatatlanul dolgozik, gyakran feljut a hegyre, hogy megnézzze, miként zajlik a munka. Az önkéntesen építők között találunk nyomdászlányt, munkásfiút, kitűnően tanuló pajtásokat, orvostanhallgatót és a belügyminisztérium rendőrezredesét is inkognitóban.

A rendszer ellenségeképei a regényben is megjelennek. A *Harc a vasútvonalért* képregény alakjaihoz hasonlóan a munkát Balogh Ottó, egy nagygazda kulák fia szabotálja. A kapitalizmus-ellenesség Oravec Bandi, egy kövér munkás történetén keresztül fordítódik le a kamaszok számára. Bandit így ugratják társai: „Te leszel Magyarországon az egyetlen kapitalista külsejű munkás. Nagy pocakkal. Csak a szivar hiányozna a szádból.” Ezen mindenki nevetett, természetesen őt kivéve, mert ki a fene szeretne egy kapitalistához hasonlítani? A jövő rémképei ellenére tovább evett”.³⁶

A regény fontos jelenete, amikor az épülő vasutat a sajtó munkatársai is felkeresik. Az amerikai toll nem működik, a kisvasutat meglátogató nyugati újságírók másként viselkednek, mint a baráti országok zurnalisztái: „Gyuri és Jóska megállapították a biztos ismertetőjelet, amiről meg lehetett állapítani, vajon a fellátogató újságíró honnan jött. A Nyugat-Európából,

tengerentúlról jöttek másképpen viselkedtek, mint a népi demokráciákból jöttek. A nyugat-európaiak és tengerentúliak többet és hangosabban ámuldoztak [...] Ha baloldali volt a nyugat-európai újságíró, akkor nem gyanakodott. Inkább, ha látott valamit, szomorúan legyintett:

– Bezzeg nálunk...[...] Egészen másképp festettek a szovjet 11 meg a népi demokráciák újságírói. Olyan szeretettel nézték a vasútvonalat, mintha saját munkájukat néznék. A munkateljesítmények iránt érdeklődtek, a munkamódszerekről, tapasztalatokról faggatták ki a brigádosokat.

– Mennyivel szívesebben válaszolok ezeknek, mint amazoknak! – jelentette ki Oravec Bandi.³⁷

A fasizmus-ellenesség és az úttörővasút összekapcsolódása új üzenetként azonosítható. Az egyik fiú sokat szomorkodik, amikor a nyomdászlány Szőke Évi félrehívja beszélgetni. Kiderül, hogy a fiú szerelme meghalt a németek bombázásaikor, amíg a fiú a fronton harcolt. Évi próbálja így felrázni a fiút: „Te megtetted, amit mindannyiunknak meg kellett volna tenni. Harcoltál, fegyverrel. Most pedig, amikor minden emberre szükségünk van, elzárkózol magadba. [...] Gondolkozz azon, amit mondtam. A vasútnak szüksége van rád. Mi azt szeretnénk, ha elfelejtenéd minden szomorúságod. *Itt új élet épül a hegyen.* (kiemelés, B. Zs.) Azt akarjuk, hogy te is rendbejőjj!”³⁸

„ott fog pöfékelni a Szabadság-hegyen hegynek fel, völgynek le...”³⁹

Az ifjúságnak szóló propaganda mellett érdemes rövid kitérőt tenni és a *Szabad Nép* úttörő-vasút képével foglalkozni. A lap 1948. április 23-i számában *Épül a szabadsághegyi gyermekvasút. Gerő elvtárs indította meg a munkát.* címmel közöl írást a témában. A *Szabad Nép* olvasóinak Gerő már nem csak jó apaként jelenik meg; az elvtárs az egész újjáépítés, a romos Budapest felélesztésének szimbólumává lesz. Egy, május közepén megjelent számban a francia *Ce Soir* cikkét is idézik, amely szerint Gerő „Budapest bűvész mestere, aki öt hidat varázsolt a Dunára”⁴⁰.

A *Szabad Nép*ben a vasút kevésbé a gyermekálmok megvalósulásaként, sokkal inkább az újjáépítés sikereként és a nagypolitika színtereként jelenik meg: „Szombaton délben Tildy Zoltán köztársasági elnök, Gerő Ernő elvtárs és Mihályfi Ernő miniszterek kíséretében megtekintette a gyermekvasút építkezését. Felkeresték a vasútépítő ifjúsági brigád tábort is, ahol lelkes éljenzéssel fogadták az elnököt és a gyermekvasút legfőbb építőjét, Gerő elvtársat.”⁴¹ A vasutas tanfolyamról szóló tudósításban Gerő kultusza mellett az úttörővasút ajándék szerepe és az érte mondott köszönet kerül előtérbe, a *Pajtáshoz* hasonlóan egy néni szerepeltetésével: „- Aztán ki csinálta nektek ezt a szép ruhát? - kérdezi egy kíváncsi néni mire a kis vasutasok kórusban

vágják rá: Gerő bácsi! Úttörőknek vasutat, hídépítő Gerő ad! – hirdeti az ajtó felett a transzparens s az ünnepség végén, a tanfolyam megindulásával sok-sok úttörővasutas vékony hangja visszhangozza Gerő Ernő nevét.⁴²

12 Az 1948. június 2-i *Szabad Nép* tudósítása hajszálpontosan mutatja, hogy a kisvasút helyszínéül miért is választották a budai hegyoldalt. „A Svábhegy Szabadság-hegyre való átkeresztelése után is ugyanaz maradt a felszabadulás utáni három nyáron át: a gazdagok divatparádéjának színhelye, spekuláns öröklakás-tulajdonosok – sokszor megírtuk akkoriban havi 1500-2000 forintokért adták bérbe Szabadság-hegyi üdülőjüket, a legtöbb nagytőkésnek három-négy öröklakása is volt, ő maga csak napokra ruccant fel azután a hegyre, hogy a befolyt tízezrekből külföldi utazásokat tegyen – esetleg végleg kinn maradjon a pénzzel együtt. [...] A *Szabadság-hegy a dolgozóké lett*.⁴³ (kiemelés: B.Zs.) Nemcsak a dolgozók, hanem a rendszer sportolói is a hegyen táborozhatnak.⁴⁴

Gerő Ernő 1948 júliusában ünnepelte 50. születésnapját – a születésnap-i köszöntők között kiemelt helyet kaptak az úttörővasutasok: „Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter ötvenedik születésnapján százával kapja az üdvözlő leveleket és táviratokat. Délután küldöttségek keresték fel a minisztert, aki *először* (kiemelés: B.Zs.) a Széchenyi-hegyi Úttörővasút tanfolyamot végző kisvasutasainak küldöttségét fogadta. Az Úttörővasutasok ezen a napon viselték először szabályos vasutas egyenruhájukat. Azután három kis úttörő jelent meg a miniszternél és adta át 150.000 úttörő üdvözlését.”⁴⁵ Fehér Klára – a korszak megbecsült írója – júliusi tudósításában az új rendszer kiválóságát és a régi nyomorúságát azzal érzékelteti, hogy régen a gyerekeknek játékvnata sem volt, a népi demokrácia most azonban igazival ajándékozta meg őket.⁴⁶ Hasonló motívummal építkezett a *Pajtás* is.

Az átadást megelőző napokban a *Szabad Nép* tudósít a próbaüzemről, összeállítást szentel a leendő kisvasutasoknak és szüleik foglalkozásának is. Az egész társadalomé lett a hegy, a szülők foglalkozásának kiemelése is ezt érzékelteti: a Hazai Fésűfonó, a géplakatos és az Eötvös-kollégium tanárának gyermeke is az új vasúton fog dolgozni.⁴⁷ „Örüljetez hát úttörőpajtások a ti vasutatoknak, szeressétek és becsüljétek a népi demokráciát, amely így gondoskodik rólatok. Hálaíjátok meg azzal, hogy jobban és többet tanultok, hogy fegyelmezettebben viselkedtek, hogy igyekeztek jó hazafiakká, jó demokráttákká válni.”⁴⁸ – a hídépítő Gerő ezekkel a szavakkal adta át az Úttörővasutat.

Tanulmányom a korabeli nagyközönség számára elérhető médiumok úttörővasút-képével, a propaganda fontos motívumaival foglalkozott. A lakott világ peremén felépülő Úttörővasút történetét a propaganda több szinten mondta el, képzeteket és várakozásokat társított hozzá, elégtételként állította azt a dolgozók sokat szenvedett gyermekei számára. A főváros fölötti konstrukció az új világ metaforájává vált, elhomályosította és átírta a hely

addigi történetét. A gyerekzsivaj, a pihenő munkások és a szemafor fénye a lenti világ porát azonban nem tudta eltüntetni – a vasút fenn azonban zaka-
tolt tovább.

- ¹ A tanulmány a *Szocializmus Budapesten. A város láthatatlan mintázata* című szemináriumra készült. (ELTE BTK, Kommunikáció és médiatudomány MA, 2010 ősz. A kurzust K. Horváth Zsolt vezette.)
- ² Bővebben: György Péter: *A sötét hegy* In: *Élet és Irodalom*. 2010/45.
- ³ A vizsgálat tárgya: a *Pajtás* újság 1947-1948-as évfolyama, Ábel Péter 1948-ban megjelent *Úttörővasút* című regénye, illetve a *Szabad Nép* 1948-as vonatkozó lapszámai.
- ⁴ Niedelmüller Péter: *A lokalitás metamorfózisai*. In: *Replika*, 2006 /56-57
- ⁵ Lásd Pótó János, illetve Bánóczy Zsuzsa vonatkozó írásait.
- ⁶ Pótó János: *Az emlékeztetés helyei – Emlékművek és politika*. Osiris, Budapest, 2003.:24.
- ⁷ P. Müller Péter: *Város és teatralitás*. In: *Terek és szövegek. Újabb perspektívák a városkutatásban*. Szerkesztette: N. Kovács Tímea, Böhm Gábor, Mester Tibor. Budapest, Kijárat Kiadó, 2005. 117-131.
- P. Müller Péter idézi Henri Lefébvre-t idézi. :119.
- ⁸ *Szabad Nép*, 1948. június 2. : 5. 170 szabadsághegyi lakás került a dolgozók kezébe
- ⁹ Bővebben Pótó, 2003.
- ¹⁰ Csonka Zsolt-Füstös Iván-Vinis Gyula: *50 éves a Magyar Államvasutak RT., Széchenyi-hegyi Gyermekvasút 1948-1998*. Budapest, Magyar Államvasutak, 1998. :25
- ¹¹ Rákosi Mátyás 1947. március 3-án ismertetette a Magyar Kommunista Párt hároméves tervét, amely az Úttörővasút keletkezéstörténetében is megjelenik: „Még alig múlt el két esztendő a békéből, még mindenütt ott tátongtak a háború sebei és begyógyításuk még feladatot jelentett az embereknek, mégis bizakodtak és volt erejük előre tekinteni. Ez a hároméves terv, amely újjáépítésre mozgósította a társadalmat. Ezért születhettek új gondolatok.”¹²
- ¹³ Imre Zoltán: *A diktatúra (teatralitása) és a színház (emlékezete). Rákosi Mátyás és a Nemzeti Színház 1955-ös Tragédia-előadása* In: *A kultúra átváltozásai. Kép, zene, szöveg*. Szerkesztette: Jeney Éva, Szegedy-Maszák Mihály. Budapest, Balassi Kiadó, 2006. 209-238. A kommunista ideológiáról lásd bővebben Standeisky Éva: *A kigyó bőre. Ideológia és politika*. In: *A fordulat éve 1947-1949. Politika- képzőművészet-építészet*. Budapest, 1956-os Intézet, 1998.
- ¹⁴ Herczeg Miklós-Mikus Endre: *40 éves az úttörővasút*. Közreadja a MÁV Vezérgazgatósága, Budapest, 1988.
- ¹⁵ Csonka-Füstös-Vinis: 7.
- ¹⁶ A Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság rövidítése, 1949. szeptember 30-án szüntették meg.
- ¹⁷ Herczeg-Mikus: 13.
- ¹⁸ A háború utáni mentalitástörténet kutatói a közelmúltban kezdtek el foglalkozni azzal az eufóriával és építeni akarással, amely a háború után kiábrándult tömegek sajátja volt. Közösen újraépíteni a romos országot – a gondolatot általános lelkesedés kísérte.
- ¹⁹ Az Előre állomás a tervrajzokon még Szent-Anna kápolna volt, átadáskor az úttörők köszöntése nyomán kapta nevét. Az állomás környékén két vallási hely is volt: az egyik az Anna-réten álló kápolna, amelyet a második világháború után bontottak le, majd dr. Salamin András kezdeményezésére 1992-ben építettek újjá. A másik hely, a Világ Királynője engesztelőkápolna, amelynek alapkövét 1944-ben tették le. Felépítése azonban „zavarta volna a szánkózókat és síelőket”, ezért végleges helye a mai napig viták tárgya. Nem véletlen, hogy a párt nem szerette volna, hogy az ifjúság vasútjának egyik állomása egy katolikus kápolna nevét viselje, így váltottak az ideológiailag kifogástalan Előre névre: „Legyen az állomás neve Előre, nemcsak azért, mert ez az úttörők köszönetére, hanem azért is, mert előre megyünk, folytatjuk a kisvasút építését.” (Az idézet forrása: „Megy a gőzös Csillebércre...” Jól sikerült az Úttörővasút főpróbája. *Szabad Nép*, 1948. július 31. : 3.)

²⁰ Köszönöm Nagy Éva segítségét, aki rendelkezésemre bocsátotta a *Pajtás* történetéről írt szakdolgozatának kéziratát.

²¹ Cser Gábor, *Kezdő lépések*. - visszaemlékezés a *Pajtás*ban.

²² *Pajtás*, 1947/15. :2.

²³ „Most már nem várhatunk sokáig. Minden eszközzel meg kell akadályoznunk az építkezés befejezését.” (*Pajtás*, 1948/1. :9)

14 ²⁴ „Az öreg munkás így szól:

- Csak azt nem értem, mondja elkomorodva, hogy munkások ilyesmire vetemedjenek.

A rendőrtiszt legyintett:

- Nem munkások ezek. Egykori nyilas és német tisztok, akik összeálltak rablásra, rombolásra, hogy megakadályozzák a magyar nép boldogulását.” (*Pajtás*, 1948/12. : 12.)

²⁵ Imre: 219.

²⁶ *Pajtás* 1948/6. : 8. „Épül az Úttörő Köztársaság”

²⁷ *Pajtás* 1948/8. : 6. „Épül Európa legszebb gyermekvasútja”

²⁸ *Pajtás* 1948/9. :9. „Az úttörőknek arca mind az új vasútra néz”

²⁹ Uott.

³⁰ A párt nemzeti jelképekhez, sajátosságokhoz fűződő ideológiai vitáiról lásd Ständeisky Éva: *A kígyó bőre. Politika és ideológia*.

³¹ *Pajtás* 1948/15. : 3. „Előre”!

³² Uott.

³³ *Pajtás* 1948/15. :5. „Megvalósult minden gyermek álma: Megindult az Úttörő Vasút, megnyílt az Úttörő Nagytábor”

³⁴ *Pajtás* 1948/15. :8.

³⁵ Ábel: 8.

³⁶ Ábel: 151.

³⁷ Ábel: 36.

³⁸ Ábel: 143.

³⁹ Ábel: 53.

⁴⁰ *Szabad Nép*, 1948. május 27. *Megnyílt az Úttörők vasutasképző tanfolyama*

⁴¹ *Szabad Nép*, 1948. május 14. : 4.

⁴² *Szabad Nép*, 1948. május 23. *Gyermekváros-állomás, Előre-állomás. Épül a szabadsághegyi gyermekvasút*

⁴³ *Szabad Nép*, 1948. május 27. *Megnyílt az Úttörők vasutasképző tanfolyama*

⁴⁴ *Szabad Nép*, 1948. június 2. : 5. *170 szabadsághegyi lakás került a dolgozók kezébe.*

⁴⁵ *Szabad Nép*, 1948. július 2. : 6.

Úszóink a szabadsághegyi edzőtáborban

⁴⁶ *Szabad Nép*, 1948. július 9. : 3.

Büszkék vagyunk, hogy munkatársai lehetünk.

⁴⁷ *Szabad Nép*, 1948. július 22. : 5.

Kati elindítja a mozdonyt. Látogatás az úttörő vasutasok pályaudvari gyakorlatán.

⁴⁸ *Szabad Nép*, 1948. július 30. : 3

Szombaton kész Úttörő-vasút várja a köztársasági elnököt és a miniszter.

⁴⁹ *Szabad Nép*, 1948. augusztus 1. : 8.

Gerő elvtárs felavatta az Úttörő vasutat

