



# „Hegyek között, völgyek között zakatol a vonat...”

Menőnek számított a szocialista időkben úttörővasutasnak lenni. Akkortájt még sok kisgyerek válaszolta azt, ha megnő, mozdonyvezető vagy vasutas lesz, nem marketinges, pr-es, weblapszerkesztő, mint manapság, hiszen akkor még egyrészt ilyen szakmák nem is léteztek, másrészt a szocialista propaganda többre értékelte a kétkezi, fizikai munkát a dekadens értelmiségi pályáknál.

1991 óta nosztalgiavonatok is közlekednek a vonalon, 1992-ben pedig megnyílt a Gyermekvasutas Múzeum a Hűvösvölgy állomás épületében.



**Ú**ttörővasutas pajtások csakis jó tanuló, jó magaviseletű gyerekek lehettek, akiket a szocialista ideológusok példaként állítottak a többi gyerek elé. A fess egyenruhában, komoly, „felnőtt” munkát végző, kiváltságos gyerekekre irigykedve néztek társaik, látván őket számtalanszor a televízió képernyőjén is. Nem csoda, hogy volt idő, amikor tízszeres túljelentkezés volt, s protekció kellett ahhoz, hogy valakiből úttörővasutas lehessen.

Mindössze két évvel a második világháború befejeződése után, 1947-ben született meg a gondolat, hogy kisvasutat építsenek a gyermekek számára. A gyermekvasút hivatalos honlapja szerint ugyanakkor ellenzői is voltak az ötletnek. Voltak, akik vitatták, hogy iskoláskorú gyerekek képesek lesznek működtetni egy ilyen komoly intézményt, és önállóan ellátni a vasutas szolgálatot. Mások pedig az építést az ország újjáépítésének befejezése utáni időre szerették volna halasztani.

Érdekesség, hogy a tervezett intézményt kezdetben egyaránt nevezték Gyermekvasútnak és Úttörővasútnak. Még az 1958-ban készült *Mosoly vonata* című népszerűsítő filmben is felváltva használták a két elnevezést. Célja egy nagy, önálló – valamiféle közfelada-

Az első piros kisvonat elindítására Gerő Ernő közlekedési miniszter adott engedélyt, az ünnepségre az egész országból érkeztek úttörők.



tot ellátó –, addig példa nélküli gyermekközösség létrehozása volt. Nemzetközi téren azonban nem az első volt a magamemében: akkor már működött hasonló a Szovjetunióban és Jugoszláviában is.

### VASÚTÉPÍTÉS ROHAMTEMPÓBAN

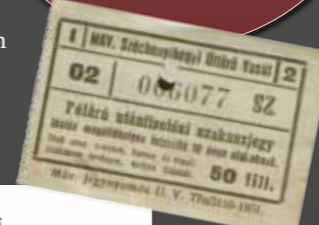
Számtalan helyszín szóba került, végül a Budai-hegység mellett döntöttek. Így a kisvasúttal megoldódott a szintén akkor épülő csillebérci úttörőtábor, más néven az Úttörő Köztársaság megközelíthetősége is.

A vasút építését költségtakarékosságból három szakaszra osztották. Az első szakasz építése – a Széchenyi-hegytől az Előre állomásig – 1948. április 11-én kezdődött el. Határidőre elkészült, július 31-én már meg is nyílt a forgalom előtt. Az építés mindössze hatvanhat munkanapig tartott. A megépült 3 km hosszú szakaszon a következő állomások voltak: Széchenyi-hegy állomás, Normafa megállóhely, Úttörőváros állomás és Előre állomás.

A rohammunkában épített 760 mm-es nyomtávú vasútvonalon zömében önkéntesek, lelkes egyetemisták dolgoztak. Az ifjúsági brigádok vágták ki az erdőt, fektették le a pályát. Mint 1997-ben, a *História* folyóirat írta, az építés hőstetteiről a *Népszava* Kiadó 1948-ban még egy ifjúsági regényt is megjelentetett. A vasútépítéssel párhuzamosan a MÁV szakoktatói az első pajtásokat felkészítették a vasútüzem és a forgalom szabályaira. Így a vasútvonal megnyitásának napján már vasutas egyenruhába öltözött úttörők fogadhatták a vendégeket.

Az úttörőmozgalom előretörésével a Gyermekvasút nevét a megnyitásra már Úttörővasútra változtatták.

Az építkezés nem állt meg, már az első szakasz átadásának napján folytatták a munkát. Az Előre állomástól a János-hegy





állomáson át a Ságvári-liget állomásig tartó 3,7 km hosszú szakaszon azonban a korábrinál nehezebb terepviszonyok között kellett folytatni az építést.

Ságvári-liget állomás helyszínétől például azt a kisebb fennsíkot választották, ahol a kisvasút vonala metszi a Budakeszi utat. Itt található a János-hegy és a Hárs-hegy nyerge, ám a síneket nem lehetett a nyeregpontig leeresztetni, így az átvezetését egy híddal oldották meg az egyik hegyoldaltól a másikra.

A második szakasz megnyitását eredetileg 1949. június 1-jére tűzték ki. A különféle műszaki problémák miatt azonban csak június 24-én adták át a forgalomnak.

A Hűvösvölgyig hátralévő, befejező szakasz megépítése bizonyult a legnehezebbnek. Az Úttörővasút tervezett végpontja légvonalban alig 2 km-re volt, viszont 120 méteres szintkülönbségben, ezért 4,5 kilométeres hosszban, szerpentinszerűen fektették le a síneket a Kis-Hárs-hegy és a Nagy-Hárs-hegy vonulatát követve, majd visszakanyarodva Hűvösvölgy felé. Szigorúan véve ezen a szakaszon sem volt szükséges alagutat építeni. Az utazás érdekesebbé tétele érdekében azonban a Nagy-Hárs-hegy egyik nyúlványában egy 198 m hosszú, patkó alakú alagutat építettek. Egyébként már jóval korábban, még a második szakasz átadása előtt nekifogtak a munkálatokhoz. A terepviszonyok miatt a Nagykovácsi út felett pedig völgyhidat kellett építeni. Ez a híd volt a legutolsó tereptárgy, amelyet a vasútvonal utolsó szakaszának átadása előtt még be kellett fejezni, ám építését anyag- és szakemberhiány egyaránt hátráltatta.

Végül a harmadik szakaszt – azaz az Úttörővasút teljes vonalát – 1950. augusztus 20-án, az alkotmány ünnepén adták át a forgalomnak. Így kétévi munkával teljessé vált az Úttörővasút 11,2 km hosszú vonala, s mind a hét állomást használatba vették az úttörővasutas pajtások, no és persze az utazóközönség.

### ELŐRE VASUTAS PAJTÁSOK!

A kisvasutat a MÁV üzemeltette, rajta a kezdetektől 10–14 éves gyermekek látták el a szolgálati feladatok többségét, persze felnőtt felügyelettel. Az állomásfőnökök, a mozdony- és vonatvezetők, valamint a műszaki személyzet viszont csak felnőttekből állt. A gyerekek pénztáros, jegyvizsgáló, naplózó, rendelkező és váltókezelő beosztásban dolgoztak. Az úttörővasutasok postás szolgálatot is elláttak, a nagyobb állomásokon képeslapokat, bélyegeket árultak.

A szocialista időkben a budapesti általános iskolák legjobb tanulói lehetek úttörővasutasok egy tanfolyam sikeres elvégzése után. Az Úttörővasútra csak jó magaviseletű gyerekek kerülhettek, s legalább négyes tanulónak kellett lenniük, a hármás osztályzat bármely tantárgyból ugyanis egyenesen kizáró ok volt. Többszörös, sőt a 70-es években előfordult, hogy tízszeres is volt a túljelentkezés, ezért bekerülni az úttörővasutasok közé felért egy egyetemi felvételi dicsőségével. A követelményeknek sokkal többen megfeleltek, mint ahány gyerek befért a létszámba, ezért döntően csak kapcsolatok révén, protekcióval lehetett bekerülni.

A felvételt nyert pajtások a 24. sz. Hámán Kató Úttörővasutas és Postás Csapat tagjai lettek. Az úttörővasutas pajtásoknak énekkaruk, zenekaruk, színjátszó csoportjuk, szakköreik voltak, s rendszeresen rendeztek számukra nyári táborokat.

A szolgálatot 15 csoportban, egyszerre körülbelül egy iskolai osztálynyi gyerek látta el. Minden nap más raj volt szolgálatban, így a következő szolgálat a hét eggyel későbbi napjára esett. Így a vasutasok az iskolában – ahol a szolgálat ideje igazolt hiányszámnak számított – mindig más órákat mulasztottak.

A szolgálatos raj tagjai a hűvösvölgyi Úttörővasutas Otthonban jelentkeztek reggel szolgálat-

A  
11,2 kilométeres  
vasútpályán jelenleg  
hét állomás és két  
táblás megállóhely található,  
a teljes menetidő  
45 perc.



ra. Miután átöltöztek az egyenruhájukba, jelentéstételen vettek részt. A névsorolvasás után rövid szakmai oktatás, parancskihirdetés és ünnepélyes zászlófelvonás következett, ezután örsönként megreggeliztek, majd a szolgálati vonattal valamennyi gyerek a kijelölt állomáshelyére ment. Délután, a munkaidő leteltével visszatértek az Úttörővasutas Otthonba, ahol a zászlófelvonás, a napi munka értékelése – időnként egy kis alaki gyakorlatozás – következett, majd leadták az egyenruhájukat és megvacso ráztak. A reggeli és a vacsora mellett a pajtások tízórait és ebédet is kaptak.

### SZOCIALISTA ERKÖLCSRE NEVELÉS

Az ideológia szerint az Úttörővasút a szocialista munkára, illetve erkölcsre nevelés egyik eszköze volt.

Az úttörővasutas pajtásoknak az utazóközönséggel udvariasan és készségesen, de határozottan kellett viselkedniük, a nézeteltéréseket és súrlódásokat el kellett kerülniük. A jegyvizsgálók hangosan kikiáltották az állomás nevét és a tartózkodási időket. Az utasok közötti vitákat az előírásoknak megfelelően kellett rendezniük, például, mindkét oldalon csak akkor engedték meg az ablakok kinyitását, ha abba valamennyi utas beleegyezett. A szabálytalankodó utasokat udvariasan, de határozottan figyelmeztetniük kellett, ha ez nem volt elég, akkor kötelességük volt a legközelebbi állomásfőnököknek jelentést tenni. A rászoruló utasoknak segítettek a le- és felszállásban. A pajtásoknak az utasoktól jutalmat elfo-

gadni nem volt szabad. A jegyvizsgálók tisztelgessel és „Előre!” köszöntéssel üdvözölték az utasokat, majd: „Kérem a jegyeket ellenőrzésre átadni!” felszólítással minden menetjegyet kezeltek.

Azok a kiváltságosak, akiknek szerencséjük volt úttörővasutasként szolgálni, állítják, hogy az összekovácsolt közösség életre szóló élményt, tartós barátságokat hozott nekik. Gyerekként megtapasztalhatták a „felnőtt” munkát, mindazt, ami vele jár, s olyan képességeket szereztek – mint a határozott cselekvés, a felelősség, az emberekkel való bánásmód és a konfliktuskezelés –, amely egész életükre kihatott, meghatározta jellemüket és a munkához való hozzáállásukat. Sőt – mint Frisnyák Zsuzsa megfogalmazta –, sokukat „a mozdony füstje egy életre megcsapta”, jelentős számban a vasutat választották hivatásuknak.

### ...ÉS JÖTT A RENDSZERVÁLTÁS

1990. március 31-én az Úttörővasutat átkezesztették Gyermekvasúrra. Az intézmény megnevezésén kívül néhány további, az előző politikai rendszerhez kötődő dolgot is megváltoztattak. Több állomás új nevet kapott. A korábbi Úttörővárost azóta Csillebércnek, az Előre állomást Virág-völgynek, a Ságvári-ligetet pedig Széjjuhásznénak hívják. A mozdonyokról és az épületek homlokfalairól leszerelték a vörös csillagot, és idővel eltávolították a Széchenyi-hegy és Hűvösvölgy állomáson található, politikai felhangú emlékfeliratokat is. Az úttörővasutas pajtásokat azóta gyermekvasutasnak nevezik. Az egyenruhához tartozó, vörös színű úttörőnyakkendőt világoskékre cserélték. Sikerült viszont mind a napig a Gyermekvasút két fő küldetését megőrizni: azóta is hangulatos kirándulovasútként üzemel a Budai-hegységben, s megmaradt egy maga nemében páratlan gyermekintézménynek.

Kovács Andrea

