

Gumipitypang, gumivasút

1. Mindkét szó az 1950-es években keletkezett, tréfás (ironikus, gúnyos) hangulatú szóösszetétel, a Rákosi-korszak terméke. A *gumipitypang* jelentős ismertségre/elterjedtségre tett szert, a szótárakba is bekerült. A *gumivasút* korlátozott, helyi használatú, nem szótárzott szó. Először itt ismertetjük. Ma már mindkettő „kihalóban” lévő szó.

2. *Gumipitypang*. A *gumipitypang* az Értelmező kéziszótár (Éksz. 1972: 476) szerint a növénytanban ismert szó: „Kaucsukot tartalmazó tejnedvéért a SZU-ban termesztett növény (*Taraxacum kok-saghyz*)”. Az új (második kiadásban megjelent) értelmező kéziszótár (Éksz. 2003: 454) kicsit pontosít: „Kaucsukot tartalmazó tejnedvéért az egykori Szovjetunióban termesztett fészkes virágzatú növény (*Taraxacum glaucanthum*)”. A meghatározásból nem derül ki, hogy milyen körben és mennyire elterjedt (a szótár második kiadása 5., a legkevésbé gyakori helyre sorolja). A Google internetes keresőprogramban ([Http://google.com](http://google.com), 2004. december 27.) 88 találattal szerepelt a *gumipitypang* irodalmi, művelődéstörténeti, népi adatokkal (például Szentí Tibor: *Parasztvallomások*. Gondolat, Budapest, 1985). Romány Pál megírta a *gumipitypang* történetét (*Gumipitypang-karrier*. História 1995/4).

3. *Gumipitypang, csumiza, csumiz*. A *Bereginformáció* (35) című lapban pedig ez szerepel róla: „Tovább tartott vidékünk számára az ismeretlen és idegen mezőgazdasági kultúrák meghonosítása. Mivel a *kokszagiz* (*gumipitypang*) meghonosítása teljes kudarcot vallott, felsőbb utasításra egy új mezőgazdasági kultúra, a *csumiza* elterjesztésével kezdtek próbálkozni”. *Csumiz* formában megtalálható az Éksz.-ben (2003: 204): „Takarmánynak, madáreleségnek termesztett pázsitfűféle növény; óriás muhar”.

4. *Gumivasút*, a „minta-vasút”. Az internetes források szerint adatolatlan *gumivasút* kifejezésre Kiskunhalason találtam. (Palásti Károly középiskolai tanár hívta fel rá a figyelmemet, majd az ugyancsak kiskunhalasi helytörténész, Szalai Sándor, valamint Mészáros Pál, a *gumivasút* egyik irányítója levélben válaszolt kérdéseimre.)

A *gumivasút* a Rákosi-korszak „propaganda ízű” fejlesztéseinek a terméke. A „vasút” létesítésének az előzménye: az 1870-es években tervezett Pest–Zimony (ma Belgrád északnyugati része) vasútvonal létesítésekor ádáz küzdelem folyt Kalocsa, Baja, illetve Kiskunhalas, Szabadka között a vasúterért. Végül a Kalocsa–Baja irány kedvezőtlen talajviszonyai miatt a vonal Kiskunhalas és Szabadka irányában épült meg, Kalocsa kárpótlásként egy szárnyvonalat kapott Kiskörösről. 1903-ban helyi érdekű vasutat építettek Kunszentmiklós–Tass és Dunapataj között (Solt érintésével), de a Kalocsán keresztül Bajáig történő meghosszabbítást a Duna árterének tözeges talaja akkor lehetetlenné tette. A sok kudarc fokozta az érintett községek lakosaiban a vasút iránti vágyakozást – írja levelében Szalai Sándor, a halasi helytörténész – ezért a Rákosi-korszakban, 1951-ben elhatározták a hiányzó Dunapataj–Kalocsa–Baja vonal megépítését (de ez ismét kudarcba fulladt). Megindították azonban a vonalon a „vasúti közlekedést” vasúti díjszabással, de közúti járművekkel. Ez lett a „*gumivasút*”. A személy- és áruszállításra megnyitott vonalon vasutasok teljesítettek szolgálatot. A díjszabás mellett számos vasúti forgalmi szabályt alkalmaztak – ami néha komikus volt. Az „állomások” több helyen magánházakban kialakított irodák voltak. Maguk a vasutasok is

szégyellték, hogy „gumivasúton” szolgálnak. Az állomásokon szolgálatot teljesítő személyzet java része úgynevezett „B-listásokból” állt, őket lehetett csak ide toborozni.

Mészáros Pál így emlékezik: „Az üzembe helyezés Kalocsa állomáson történt, amelyet az akkori közlekedési minisztérium ünnepélyes keretek között nyitott meg. A miniszter emlékezetem szerint Berbics, Kalocsa állomásfőnöke pedig Belenyi Béla volt. Béla bátyámra azért emlékszem ilyen határozottan, mert ő is Halasról került oda. Magamról annyit szeretnék elmondani, hogy a Kelebia–Kunszentmiklós–Baja–Kalocsa vonalakon teljesítettem szolgálatot mint forgalmi és kereskedelmi tartalékos Kiskunhalas székhellyel. Fenti vonalakon helyettesítettem állomásfőnököket, forgalmi szolgálattevőket, árupénztárosokat, személypénztárosokat, valamint Kelebián a vámközvetítőket. Fenti minőségemben rendeltek ki Kalocsára a gumivasúttal kapcsolatos személy- és teherforgalom beindítására, szabályszerű közlekedésének ellenőrzésére, irányítására. A feladatkörömbé tartozott az állomásokon a rendszeres pénztárellenőrzések megtartása is. A zökkenőmentes közlekedés beállása után kijártam az állomásokra helyettesíteni. Meg kell említenem, hogy röviddel a személyforgalom beindítása után beindult a teherforgalom is. A teherforgalmat tehergépkocsik látták el ugyanezen az útvonalon a MÁV Árudíjsszabás szerinti díjterhekkel. Ui.: Rendszeres feljegyzést vezettem a kirendelés helyéről, idejéről és a napidíjról. Sajnos ezen feljegyzéseim a költözés alkalmával elkallódtak” (Kiskunhalas, 2003. szeptember 18.).

Adatközlőim szerint annak idején sok anekdota járta a gumivasútról, de ezekre ma már nem emlékeznek. Talán írásunk olvastán akadnak olyanok, akik további történetekkel ki tudják egészíteni az itt leírtakat, illetve további nyelvi adatokkal bővítik a „magyar narancs”, a „magyar gyapot” stb. korszakának mára már kihalt, de a nyelvi leleményt és változtatásokat iskolapélda-szerűen tükröző szókészletét.

Balázs Géza