

Papp Gábor

Törekvés, Egyetértés, Testvériség Kísérlet sport és hatalom viszonyának elemzésére

KÖZHELYSZERŰ MEGÁLLAPÍTÁS, hogy a modern korban a mindenkori hatalom (jelentsen az bármilyen szintű szabályozó ágenst) és a sport – időről-időre változó intenzitású – kölcsönhatásban áll egymással. Az egyik oldalról az alárendeltjeit (alattvalóit, állampolgárait, beosztottait, alkalmazottait) folyamatosan felügyelni akaró hatalom (azaz például a politikai vagy éppen a vállalati vezetés) számára a – népesedés mellett – a test volt az a közeg, amelyben az élet feletti ellenőrzést kiépíthette. Michel Foucault egyenesen biohatalomról beszél, olyan hatalomról, amely az egyén és a társadalom mindennapi életét és viselkedését a legapróbb részletekig szabályozni akarja, és azért fektet nagy hangsúlyt a testi fegyelemre, mert azzal kényszerítheti ki a hatalom gyakorlásához elengedhetetlenül szükséges engedelmességet.¹ E törekvés egyik eszköze nyilvánvalóan a sport lett, miután a hatalom rendre felismerte, hogy ez az emberek „megmozgatásának, lefoglalásának és ellenőrzésének az egyik rendkívül gazdagságos módszere, amely arra volt hivatva, hogy a részben vagy egészen a tömegek megmozgatására és jelképes meghódítására szerveződött [...] intézmények harcának egyik eszköze és célja legyen”.² Az ilyen intézmények közé sorolhatók a politikai pártok és szervezetek, valamint a vállalatok, gyárak is, amelyek a társadalom és a munkaerő feletti teljes és folyamatos kontroll céljából sportolási lehetőségeket biztosítottak az állampolgárok és az alkalmazottak részére. Emellett a sport azért is hasznos, mert ezen intézmények propagálásában, azaz a tömegek elérésében is komoly szerepet játszhat.

A másik oldalon a sporttér szereplői (sportolók, egyesületek, sportszövetségek) is megpróbálnak hasznot húzni a hatalom esetleges pártfogásából. A politikai és/vagy gazdasági támogatás mindenkor az eredményesség egyik legfontosabb összetevője. E dotáció – érkezzon akár gazdasági, akár szimbolikus tőke formájában – nemcsak az egyesület, hanem az egyén, a sportoló számára is haszonnal járhatott, attól függően, hogy ki és mire volt képes azt konvertálni. A sportolók és sportvezetők, mint cselekvő egyének, sajátos alkalmazkodási technikákat és taktikákat alakíthatnak ki a hatalom iránti lojalitás és a vele szemben kivívandó

¹ Michel Foucault értelmezésében az emberi test feletti szabályozás (a test fegyelmzése, a hasznosság és az engedelmesség növelése) a *hatalom mikropolitikája*, a populáció felügyelete (a népeség szabályozása, a népszaporulatra, az egészségre, az élettartamra és az ezeket meghatározó körülményekre összpontosítás) pedig a *hatalom makropolitikája*. FOUCAULT, 1999. 139-141.

² BOURDIEU, 1996. 131. Bourdieu szövegében – mondanivalója érvényességét túlságosan is beszűkítve – az „emberek” helyett az „ifjúság” szó szerepel.

önállóság elemeiből. Ezek az *Alltagsgeschichte* irányzatának *Eigensinn* fogalmával megragadható motivációk, magatartások és taktikák alakították az „alávetettek” oldaláról a sporttér jellegzetességeit.³

Jelen írás a hatalom-sport nexus működését próbálja megragadni egy konkrét példán keresztül, a vasutas sportegyesületek leszámazástörténetében, és a kezdekhez visszanyúlva a vasutassport létrejöttét meghatározó körülményekre fókuszál, azaz egyrészt döntően azokra a hatalmi viszonyokra, amelyek az adott konstrikció adott megvalósulását meghatározták és lehetővé tették, másrészt azokra a technikákra, amelyek az egyének számára elfogadhatóvá tették az ellenőrzés és az alávetettség ezen formáját.

A hatalomról (pontosabban annak működéséről és institucionalizálódásáról) lesz tehát szó, jelesül a Magyar Államvasutak Igazgatóságáról, a vállalat irányítóról, valamint a politikai vezetésről, a kormányzatról.⁴ A két csoport sokszor egymásba csúszik, összeolvad, amin nem kell csodálkozni, hiszen a MÁV az ország legnagyobb állami vállalata volt. Azt szeretném megérteni, hogy e két hatalmi tényező és a 20. század első éveitől a vasúti dolgozók szabadidejének megszervezésére megalakított egyesületek, illetve azok tagjai – egymással kölcsönhatásban – hogyan konstruálták meg a vasutassportot, mint a (vállalati) sport sajátos típusát.

De miként lehet megragadni ezt a vasutassport jellegét és történetét tekintve meghatározónak tételezett viszonyt? A segítséget Pierre Bourdieu „gyakorlatok gazdaságtanának” nevezhető gondolkodásmódja adja. Ezen észjárás szerint minden emberi gyakorlat érdekezérelt, amely – sokszor nem is tudatosan – az anyagi vagy a szimbolikus nyereséget célozza, és ilyen értelemben felfogható gazdasági gyakorlatként.⁵ Az ökonomista modell a sportra vonatkoztatva azt mutatja, hogy a sport mint szabadidős tevékenység fogyasztása mindig az elérhető (sport)gyakorlatok kínálatának és a sportolni vágyók ízléseinek, azaz keresletének eredménye. A kínálat a megelőző korok gyakorlatainak, azaz a sporttevékenységek rendszerét kialakító társadalmi feltételeknek (szabályok, felszerelések, specializált intézmények, társadalmi környezet, infrastruktúra stb.) az együtteséből alakul ki. Ez a lehetséges gyakorlatok tere. Ezzel szemben a kereslet a szereplők sporttal kapcsolatos elvárásait, érdekeit és értékeit, vagyis a sportolni vágyók preferenciáit jelenti. Az egyensúly – ami nem más, mint az aktuális sportgyakorlatok összessége – e két dimenzió, a kereslet és a kínálat folyamatos átrendeződéséből alakul ki, akárcsak a piaci egyensúly.⁶

E vizsgálatban ennek megfelelően a keresleti oldalon a „miért sportol valaki?” – esetünkben a vasutas – kérdésre keresem a választ. A feleletek a *mikrostratégiák* gyűjtőfogalom alá rendeződnek, míg a kínálati oldali változók, a vállalati-, azon belül is a vasutassport intézmény- és feltételrendszerét meghatározó és kialakító érdekek *makrostratégiák* néven kerülnek be modellünkbe.⁷

³ Az *Eigensinn* fogalmához lásd például LÜDTKE, 1995. 313–314.; GYÁNI, 1997.; MAJTÉNYI, 2001.

⁴ Ennyiben tehát szűkebben értelmezzük Foucault-t, nála ugyanis a hatalom nem egy vagy több konkrét intézmény, nem egy társadalom fölötti struktúra, hanem egy bonyolult stratégiai helyzet, a mindenütt jelenvaló, állandó, önmagukat újratermelő és változó *viszonyok* összessége. Hatalomdefiníciójának kifejtése: FOUCAULT, 1999. 92–96.

⁵ WEHLER, 2001. 251.

⁶ BOURDIEU, 1996. 119., 133.; BOURDIEU, 2002. 9.; JARVIE-MAGUIRE, 1994. 198.; VAUGRAND, 2001. 185–188.

⁷ A kínálati oldalt leíró egyenletek bizonyos változóinak összegyűjtése alól felmentést kaptam, mert megtette azt helyettem például Siklóssy László, a mindmáig egyetlen magyar, tudományos

Az 1880-as évek közepétől a második világháborúig terjedő időintervallumot négy szakaszra oszthatjuk a hatalom-sport reláció mentén. Az egyes szakaszok annak a folyamatnak az állomásai, amelynek során a hatalom felismeri a sport-egyesületekben rejlő lehetőségeket, és céljai eléréséhez egyre inkább próbálja felhasználni azokat,⁸ miközben a sporttér ágensei is igyekeznek előnyt kovácsolni a megnövekedett érdeklődésből.

Az „előzmények” (1885–1900)

A fejezet címében található idézőjel két szempontból is indokolt. Egyrészt, mert a sportoló vasutasok nem saját vállalatuk egyesületében sportoltak (nem lévén ilyenek), így pedig a szó legszorosabb értelmében nehéz vasutassportról, mint intézményesült gyakorlatról beszélni. Másrészt a vasutassport mezőjét konstruáló két „fél”, a hatalom és a sport egyelőre kölcsönösen közömbösek voltak egymásnak.

A sportgyakorlatok magyarországi piacának kínálati oldala a 19. század utolsó negyedében a sportolás súlyának folyamatosan növekedését mutatta a mindennapi életben. A sportrendezvények száma többszörösére emelkedett, akárcsak a sportegyesületeké, valamint az ezek keretei között űzött sportoké. A nyolcvanas években az atlétika volt a legnépszerűbb sportág (háttérbe szorítva a tornászatot és a korcsolyázást). Ekkor kezdett elterjedni a kerékpározás, amely a következő évtized vezető sportjává vált, a képzeletbeli dobogó második helyére szorítva az atlétikát. A századforduló előtti években indult hódító útjára a labdarúgás, amely pillanatok alatt a legnépszerűbb sportággá lett hazánkban is. A sportélet megszervezéséért folytatott versenyben fokozatosan megszülettek az egyes sportágak országos hatáskörű szövetségei, elsőként 1885-ben a Magyarországi Tornaegyletek Országos Szövetsége (MOTESZ). Nem sokkal később megjelentek az egyes sportágak önálló országos szervezetei, így 1895-ben a Magyar Kerékpáros Szövetség (MKSZ), majd 1897-ben a Magyar Athletikai Szövetség (MASZ), melyek megpróbálták minél több egyesületet és sportágot maguk mellé állítani, valójában pedig hatókörükbe vonni. A 20. század elején azonban az ágazati-szervezeti differenciálódás megállíthatatlannak bizonyult, így 1903-ban már létezett a Magyar Evezős Egyesületek Országos Szövetsége, a Magyar Labdarúgók Szövetsége (MLSZ) vagy az Országos Magyar Vadász-Szövetség is.⁹

A sportegyesületek között az 1880-as évek második felében a Magyar Athletikai Club mellett a Budapesti Torna Club számított a legjelentősebbnek. Nevének megfelelően a BTC alapvetően lokális szerveződésű, vegyes társadalmi összetételű egyesület, amelynek azonban alapító, majd sportoló tagjai között nagy számban ta-

igénnyel megírt összefoglaló sporttörténetet jegyző szerzőhármassal, vagy Mohácsi Gergely, illetve Hadas Miklós a szabadidős sporttevékenységek gyakorlását és történetét feldolgozó munkáikban. SIKLÓSSY, 1929.; FÖLDES-KUN-KUTASSI, 1989.; MOHÁCSI, 2002.; HADAS, 2003.

⁸ Hasonló gondolatokat fogalmaz meg Peter Burke az ausztrál Victoria városának vasúti és vilamosvasúti alkalmazottainak sportegyesületeiről írt cikkében, amelyben az mutatja meg, hogy a szakszervezetek miként tették sajátjukká az eredetileg a munkások kezdeményezésével megszületett sportegyesületeket, hogyan használták fel azokat saját céljaik elérésére. BURKE, 2005.

⁹ HADAS, 2003. 275–280.; FÖLDES-KUN-KUTASSI, 1989. 155.

lálunk vasutasokat. A *Nemzeti Sport* még ennél is tovább megy, amikor az egyesület félévszázados jubileuma kapcsán egyenesen vasutas sportegyesületnek titulálja a BTC-t, hiszen 1885 májusában „*az osztrák-magyar államvasutak bányáinak és hutáinak tisztviselői álltak össze*” és alapítottak sportklubot.¹⁰ Ami biztos: a vasútnál dolgozott az a két alapító, Pozdech (Pogány) Gyula és Ruh Géza,¹¹ aki felkérte a klub első elnökének Hieronymi Károlyt, az Osztrák–Magyar Államvasút-Társaság (OMÁV)¹² akkori magyarországi elnökgazgatóját, későbbi kereskedelemügyi minisztert.¹³ A korabeli vasúti vezetés egyik legjelentősebb tagjának megnyerése után csatlakozott a sportegyesülethez a budapest-pécsi, mohács-pécsi és pécs-barcsi vasúti igazgatóság, valamint az Osztrák–Magyar Államvasút-Társaság és a Magyar Királyi Államvasutak főtisztviselői karának számos tagja.

Az egyik legismertebb sportegyesületben a 19. század végén azonban a szabadidejüket közösségben, testmozgással eltölteni akaró vasutasok nemcsak egyszerűen tornáztak, többen közülük fontos tisztségeket vállaltak úgy a BTC, mint más, későbbi alapítású (vasutas)klubok vagy egyes sportágak szövetségeinek vezetésében.¹⁴ Az egyesület alapításánál főszerepet játszó Pogány Gyula először a BTC tornaszakosztályának vezetője lett, később a Magyar Országos Torna Egyletek Szövetségének egyik vezetőjeként, majd a Pozsonyi Torna Egylet felvirágoztatójaként vállalt komoly szerepet a századforduló magyar sportéletében. Klubtársa volt az a Kankovszky Vilmos MÁV-főintéző, aki a torna mellett vívott is, és „*az államvasutaknál rendkívül élénk tevékenységet fejtett ki a sport elterjesztése érdekében*”, kezdetben Budapesten, majd szolgálati érdekből történő áthelyezése után Kolozsváron.¹⁵ A BTC vezetésében szintén vállalt tisztséget, hiszen volt a klub titkára, majd később alelnöke is.¹⁶ Ugyancsak vasutas volt két athéni olimpikon (a csapat egyharmada), Kokas Gyula és Hajós Alfréd. Előbbi MÁV-felügyelőként dolgozott és tornászként, valamint atlétaként is komoly eredményeket ért el, az athéni olimpián helyezést szerzett, majd a párizsi olimpián is részt vett.¹⁷ Aktív sportpályafutása befejezése után is fontos szereplője volt a vasutasok sportjának, ugyanis ő lett a megalapítója és vezetője 1919-ben a ferencvárosi vasutasok sportklubjának, és ebben a tisztségében aktívan kivette a részét a MÁV Sportliga 1926-os megalapításából is.¹⁸ Az olimpiai

¹⁰ *Nemzeti Sport*, 1935. május 30. 3.

¹¹ Egy harmadik alapító, Szőgyi Béla is vasutasként dolgozó tornász volt.

¹² A vasúttársaság – nevével ellentétben – magánkézben volt (németül: *privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft*).

¹³ SIKLÓSSY, 1929. 104.; PLUHÁR 1941. 192–193.; MÁRIÁSY, 1941. 22. – A posztot Hieronymi több mint hét évig töltötte be, mígnem az egyesület 1892. március 3-i közgyűlésén leköszönt, ami után örökös tiszteletbeli elnökké választották. SIKLÓSSY, 1929. 106.

¹⁴ Példaként utalnék Csegedy Bélára, aki végigjárta ezt az utat: a BTC korábbi atlétája és vezetőségi tagja, a későbbiekben a Magyar Atlétikai Szövetség vezetői között szerepelt, amellyel, hogy az 1926-tól létező MÁV Sportliga atlétikai bizottságának elnökhelyettese volt. A kerékpársport esetében Urbány Gusztáv pályafutása mutat ilyen ívet. Más sportok esetében is számos példa hozható hasonló jellegű sportvezetői karrieréről. MÁRIÁSY, 1941. 46. szerint a 20. század első felében egészen egyszerűen „*a vasutasok adták a legtöbb sportvezetőt*”.

¹⁵ *A magyar vasutas sport*, 1936. 21.; MÁRIÁSY, 1941. 22.

¹⁶ PLUHÁR, 1941. 47.

¹⁷ Sok helyen Kakasként szerepel. Vele kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az athéni olimpián nem a BTC, hanem az MTK sportolójaként vett részt (és nyert bronzérmet lólengésben). HADAS, 2003. 283.

¹⁸ MAGYAR, 1998. 9.

részvételen és sikereken túl közös Kokas Gyulában és az első magyar (kétszeres) olimpiai bajnok, államvasúti építészmérnökként dolgozó Hajós Alfrédban, hogy mindketten tagjai voltak az első két országos bajnokságot megnyerő és az első nemzetközi mérkőzéseket játszó BTC futballcsapatának.¹⁹ A születő magyar labdarúgás egyik legendás figurája – előbb a BTC „mindeneseként”, szakosztályvezetőjeként, majd az MLSZ vezető tisztségviselőjeként – Iszer Károly (a „Tata”), aki civilben az OMÁV budapesti kereskedelmi irodáján hivatalnokként volt alkalmazásban.²⁰

A BTC-ben sportoló vasutasok pontos számáról nem rendelkezünk kimutatással. Mindezidáig közel félszáz vasúti alkalmazott nevét sikerült összegyűjteni a különböző jubileumi, BTC-s sporttörténeti kiadványokból. Ezek a források azonban sajnos nem az összes, hanem csak a jelentősebb személyek neveit, cselekedeteit, eredményeit örökítették meg. Vélhetően a nevesítettek csak kisebb részét jelentik a BTC-ben valaha sportot űző vasutasoknak.²¹

Vajon kik voltak ezek a vasutasok, pontosabban a vasutasság mely rétegeit képviselték? A vasutasok társadalmának részletekbe menő ismertetésének mellőzésével, és a képlet végletekig történő leegyszerűsítésével, a vasutasság két részre osztható a foglalkoztatás jellege szerint. A véglegesített, azaz évi fizetéssel kinevezett, nyugdíjra jogosult alkalmazottak három kategóriájába (hivatalnokok, altisztek, szolgák) történő besoroláshoz kinevezés és többnyire meghatározott iskolai végzettség szükségeltetett. Az államvasútnál dolgozók több mint felét kitevő ideiglenes jelleggel alkalmazottakon belül a kisebbséget a véglegesítésre váró díjnyokok és gyakornokok (az összvasutasság közel egytizede), a többséget pedig a járműjavító műhelyek napibéres munkásai jelentették.²²

A felmerülő neveket a vasúti sematizmusokból visszakeresve egyértelmű, hogy a 19. század végén elsősorban a vasutas társadalom legfelső, azaz tisztviselő-hivatalnoki rétege sportolt. A sportoló vasutasok ugyanis szinte kivétel nélkül szerepelnek a vasúti alkalmazottakat összeíró sematizmusokban, amelyek ebben az időben

¹⁹ Hajós 1920 és 1924 között az MLSZ-ben is tisztséget vállalt, a szervezet alelnöke volt. FÖLDESSY, 1925. 65. Szerzett egy olimpiai ezüstérmét is, igaz nem sportolóként, hanem mérnökként: 1924-ben, a párizsi olimpia művészeti versenyén, műépítészetben.

²⁰ ES, 1890. 25. De nem Iszer vagy Hajós a korszak legmagasabb MLSZ-pozícióját betöltő vasutasa, hanem Banovits Kajetán, az államvasutak egyik vezető beosztású tisztviselője (a gépészeti főosztály vezetője, később igazgatója), aki 1903 és 1906 között a labdarúgó szövetség elnöki székében ülhetett. ES, 1890. 314.; MAGYAR, 1998. 10. A sportszféra egy másik területén, a sportújságírók között is találunk vasutasokat: Vadas Gyula a *Nemzeti Sport* legendás főszerkesztője, az atlétaként is komoly sikereket elérő Speidl Zoltán pedig előbb a *Sport-Világ* és a *Nemzeti Sport* munkatársa, majd harmadmagával a *Sportújság* egyik alapítója volt. Speidl az MLSZ első ülésén (1901-ben) a szervezet titkárává is megválasztott. *A magyar vasutas sport*, 1936. 25., 144.

²¹ A BTC középpontba helyezését jelentősége, más egyesületeknél erősebb vasutas kapcsolatai és a viszonylag gazdag forrásbázis indokolta. Véletlenül sem állítom azonban, hogy csak ebben az egyetlenben sportoltak ekkor vasutasok. Például Marsovszky Miklós fiatal államvasúti főműhelyi segédmérnökként nem a BTC-ben, hanem a Budai Torna Egyletben szintén tornászként kezdte aktív sportpályafutását. Sport terén kifejtett tevékenysége inkább később, már a MÁV gépészeti osztályának – Banovitsot követő – vezetőjeként jelentős. Mint a főműhelyekért felelős vezetőnek, nagy szerepe volt a 20. század első két évtizedében a vasúti műhelyi sportélet elindításában, ugyanis támogatása és engedélye nélkül nem alakulhattak volna meg az első vasutas sportegyesületek.

²² A századforduló vasutas társadalmáról (alkalmazotti és fizetési kategóriák, jogok, megoszlások stb.) részletesen: GADANEZ, 1981.; SZABÓ 1985.; SZABÓ, 1989.; SZABÓ, 1997.; PAPP, 2005. 24–37., 62–82.; PAPP, 2008. 273–274.

csak a hivatalnokok neveit tartalmazták, az alacsonyabb rangban dolgozókat nem.²³ Mindez tulajdonképpen megfelel annak az általános trendnek, amely szerint a 19. század második felének Magyarországon elsősorban a társadalom felsőbb kategóriáiból származók folytattak szabadidejükben különböző sporttevékenységeket.

Már a századforduló előtt „a sporttal foglalkozó vasutasok közül többen felismerve azt, hogy sokkal eredményesebben tudnak működni, ha külön egyesületekbe tömörülnek, felvetették az önálló vasutas sportegyletek megalapításának eszméjét”.²⁴ A várakozással ellentétben azonban ez nem a már sportoló vasutasok révén, hanem a vasúti munkásság kezdeményezése nyomán valósult meg. S ahogy az egész társadalomra vetítve a futball volt az a sportág, amely az alsóbb rétegek figyelmét a sportolás felé irányította,²⁵ úgy a vasutasok esetében is ez volt a helyzet.

Sőt, Magyarországon először ezek a vasutasok vettek részt futballmeccsen játékosként. Történt ugyanis, hogy a milleneumi kiállítás japán csarnokát angol műasztalosok készítették. Köztük volt három futballista is, akik a már akkor híres londoni Tottenham Hotspur csapatának tagjai voltak. Egyikük, a Budapesten született, tanulmányait Heidelbergben és Oxfordban végző Löwenrosen Charley/Károly a kiállítás után Budapesten maradt, és ő hozta az országba, amellyel az első futballmérkőzést lejátszották 1896 őszén a mai MTK-pálya melletti Pékerdőn.²⁶ Bár a „pékerdei csata” a legtöbb futballtörténelmi könyv része, viszont a tény, hogy ennek résztvevői vasutasok voltak, már jóval kevesebb helyen nyer említést. Pedig Löwenrosen a MÁV Északi Főműhely Törekvés Dalárdájának tagjaiból szervezett csapatokat. A mérkőzés nem keltett nagy visszhangot, és nem is a vasutasok, hanem 1897 januárjában a BTC alakította meg az első magyarországi futballcsapatot. Tehát az a komoly vasutas kapcsolatokkal rendelkező klub, amelynek két csapata játszott az első hivatalos magyarországi futballmérkőzést, s amelyen a győztes tizenegyben négy (Kokas, Hajós, Pesky és Iszer) a vesztesben egy vasutas (Lindner) szerepelt.²⁷

Az Északi Főműhely vasúti munkásai a labdarúgással megismerkedve kezdtek el sportolni. A pékerdei mérkőzés kudarcát követően nem sokkal már újra futballoztak. 1897 elején Löwenrosen szerény és kezdetleges viszonyok között kezdte meg a műhely munkásai között a sportág oktatását. Ebből a kezdeményezésből nőtt ki azután az első magyarországi vasutas sportegyesület, a Törekvés.

²³ Az első olyan összesítés, amely az alsóbb kategóriák képviselőit is felsorolja: OCSKAY, 1900. Sajnos azonban az összeírás nem tartalmaz névmutatót, ami meglehetősen nehézé teszi a szolgálati helyek – és nem névsor – szerint készült felsorolásból az egyes személyek kikeresését.

²⁴ *A magyar vasutas sport*, 1936. 26.

²⁵ Osztrák vonatkozásban lásd JOHN, 1999.

²⁶ SIKLÓSSY, 1929. 374.; PLUHÁR, 1941. 128.; ANTAL-SASS, 1972. 239. – A mérkőzés egyébként mindössze 20 percesre sikeredett, miután 3 lábtörés után idő előtt félbeszakadt.

²⁷ ANTAL-SASS, 1972. 239. A BTC és a vasutasok kapcsolatának újabb bizonyítéka, hogy amikor 1899 körül megindultak az iskolai csapatok közötti küzdelmek, akkor abba a Kerepesi úti MÁV-házban lakó vasutas családok gyermekei, a „nyolcházi ifjúság” is bekapcsolódott. Ezután a „nyolcház” udvara lesz a BTC egyik legfontosabb utánpótlási bázisa. FÖLDESSY, 1925. 106.

Az alapítások (1900–1918/19)

Az első vasutas sportegyletek születése a vasúti munkásság kezdeményezése nyomán valósult meg. Az ekkor még más, nem vasutas egyletekben sportoló vasúti hivatalnokok csak később kapcsolódtak be, „igazoltak át” a vasutas sportegyesületekbe, s a máshol megszerzett tapasztalatokkal felvértezve segíthették az önállósult vasutassport szervezését. Egy másik nézőpontból nézve a folyamatot általánosítani lehet: *„a magyar sport előőrseinek [sic!] számító társadalmi egyesületeket tulajdonképpen olyan sportemberek szervezték meg, akik egy-egy vállalat exponensei voltak, s akik később – esetleg társadalmi egyesületekben való továbbmunkálkodásuk mellett – saját vállalatuknál is megszervezték a sportéletet”*.²⁸

A Törekvés a magyar sport történetének első munkások által alapított egyesülete volt. Ebben az értelemben az első vasutas sportegyesület megszületése egy alulról jövő kezdeményezés eredménye. Az alapítók szándékait, mikrostratégiáit könnyű magyarázni. A század elején a vasúti műhelyek nehéz fizikai munkát végző munkásai szórakozásként kezdték kergetni a labdát. Megtetszett nekik az új sport, amelynek gyakorlása, a játék társaikkal közös élvezete megtörhette a munka monotonitását, valamint segíthette a közösségi érzés kialakítását is.²⁹ Hasonló célok megvalósítása érdekében a vasutasok tölthették szabadidejüket a különböző kultúregyletekben (dal- és önképzőkörök) is, de valószínűsíthetően nem tévedünk, ha azt gyanítjuk, hogy a járműjavítók kevésbé művelt esztergályosai, bádgosai, kovácsai és asztalosai munka után szívesebben futballoztak, mint énekeltek és olvastak.

A sportegyesületek megalakulása kapcsán a hatalom viselkedése is magyarázatot igényel. Az itt vizsgált korszakban a politikai vezetés még egyértelműen nem vett részt a stratégiák meghatározásában. A MÁV Igazgatósága ezzel szemben hamar felismerte az egyletekben (mind a dalkörökben, mind a sportegyesületekben) rejlő lehetőségeket és igyekezett is kihasználni ezeket.

Természetesen minden vállalat vezetésének érdeke, hogy alkalmazottai egészségesek legyenek. Erre a sport tökéletesen alkalmas, amellettt hogy fegyelemre is nevel, ami pedig a vasút működésének jellegéből adódóan szintén alapkövetelmény. Ahogy Senn Ottó, a MÁV Igazgatóságának elnöke 1936-ban fogalmazott: *„A Magyar Királyi Államvasutak szociális programjába a sport szervesen illeszkedik bele. Vasutas szolgálatunk teljes odaadást követel tőlünk. Felelős kötelesség-teljesítésünk úgy a lelki, mint a testi erőnket teljesen igénybe veszi. Ez az oka, hogy az ókor klasszikus életelve – az ép testben ép lélek – nálunk, a magyar vasutasoknál nemcsak kultúrideal, de szolgálati cél is egyben.”*³⁰ A sportolás távol tartja a munkást az olyan szabadidő-eltöltési formáktól, mint a kocsmázás és a szerencsejátékok, ugyanakkor arra is jó, hogy – befelé – a vezetés, és – kifelé – a vállalat imidzsét javítsa.³¹ Bár a vállalatnak áldoznia kell rá,

²⁸ MÁRIÁSY, 1941. 22. – Más vállalatok dolgozói is futottak be hasonló karriert: Klebersberg Géza szintén a BTC futballistája volt, később pedig az 1899-ben megalakuló Postás SE és az egész postásspport egyik nevezetes figurájává vált.

²⁹ MOSELY, 1985. 25.

³⁰ MÁRIÁSY, 1941. 23.

³¹ Utóbbi a vasútnak sikerült is. Erről tanúskodik a Törekvés SE alapítása után néhány évvel egy sportlap *Magyar csapatok írásban és képen* című írása: *„Az egyetlen első osztályú csapat, amelyben*

de megéri, hiszen a munka feltételeinek javításával a munkások termelékenysége megnő, ami a vállalati hatékonyság és profit emelkedéséhez vezet, ugyanakkor a sztrájkok, azaz a vállalat optimális termelési rendje felborulásának valószínűségét csökkenti.³² Így akár jól működő – mindkét fél számára haszonnal bíró – jóléti intézménynek is tekinthetjük a sportot, ahogy tette azt Aschner Lipót, a Tungstram gyár igazgatója is: „Az aktív sportolók, de a versenyek nézői is egészen más kedvvel mennek hétfőn újra munkába. Jó hangulatban, kiegyensúlyozott fizikummal állnak újra a munkapadhoz, ülnek oda az íróasztalhoz. A munkás többet dolgozik, többet keres és a munkaadó is megtalálja számításait.”³³

E paternalisztikus célok megvalósítása mellett az államvasúti vezetés más törekvései is könnyen kitapinthatók. Így az ország második hadseregének szánt és a helyben szakértelemmel bírók hiánya miatt kezdetben jelentős mértékben idegen eredetű vasutasság magyarosítása is fontos célkitűzés volt.³⁴ Nem véletlen, hogy a korábban ennek érdekében létrehozott, de nem igazán népszerű dal- és önképzőköri körök adták az intézményi háttérét a megalakuló sportegyesületeknek, amelyek a kultúregyletek szakosztályaként működtek, legtöbbször felvéve annak nevét is.

A vasút vezetésének érthető módon arra is törekednie kellett, hogy fegyelmezett, a feladatát pontosan ellátó személyzettel rendelkezzen. Ezt követelte meg a vasúti üzem biztonságos működése. Azon igyekezett, hogy dolgozók hatalmas tömegéből egységes személyzetet alakítson ki, szintén az alkalmazottak szigorúbb ellenőrzését igényelte. Ezért a századfordulón érvényes, 1884-től hatályban lévő vasúti rendtartás nemcsak a szolgálat követelményeinek pontos betartását írta elő, hanem átlépte a szolgálat kereteit és az alkalmazottak munkán kívüli életébe is beleszólt. Így a szabályzat 29. §-a korlátozta egyesülési jogukat, amikor az alkalmazottak bármilyen egyletének (karitatív, művészeti egyesületek, zene-, dal-, önképző- vagy sportkör stb.) alapítását az elnökgazgató előzetes engedélyéhez kötötte.³⁵ Mint minden egyesületnek, az alapító okiratokat a vasutas egyleteknek is fel kellett terjesztenie jóváhagyásra az állami szervekhez. A jóváhagyást végül a kereskedelmiügyi miniszternek a belügyminiszterrel közösen kellett megtennie. A szolgálati rendtartás azt is kimondta, hogy az alkalmazottak nem lehettek olyan egyesületnek

iparosok is játszanak, öröndetes bizonyosságául annak, hogy józan iparos ifjúságunk is megtalálta azt a teret, amelyen szabad óráiban önmagának a legtöbbet használhat, másoknak pedig osztatlan elismerését vívhatja ki” [...] és akiknek a „szórakozása a korcsma helyett a dícséretes önképzés és a sport.” Nemzeti Sport, 1903. március 15. 7.

³² MOSELY, 1985. 27., 31.; ILOVAY, 1935. 72. – A szabadidő közös eltöltése elméletben azt is eredményezheti, hogy leomlanak a tisztviselők és a munkások közötti „osztálykorlátok”. SZEGEDI, 2005. 36.
³³ *Nemzeti Sport*, 1932. december 28.

³⁴ A törekvések érthetőek: az állam legnagyobb vállalatának személyzete „magyar” és „lojális” kellett, hogy legyen. A feladat végrehajtása tulajdonképpen sikeresnek is nevezhető. A kiegyezésig visszavezethető és azután folyamatosan megfigyelhető magyarosítás a kezdetben gyakorlatilag teljesen idegen eredetű vasutasságot a 20. század első felére szinte száz százalékban magyarrá változtatta. A vasút magyarosításáról: MAJDÁN, 2007.; GONDA, 1934. 657.; VASS, 1930. 21.; PAPP, 2005. 31–32. A kiegyezést követően nyilvánul meg először az a kormányzati akarat, hogy (többek között) a vasúti személyzet is lehetőleg magyar nevet viseljen. A mozgalom a vasutasok körében a 19. század utolsó éveiben érte el csúcspontját. A vasutasok névmagyarosításáról lásd KARÁDY-KOZMA, 2002. 40., 65., 68–76., 97., 106., 124., 152., 161.

³⁵ A rendelkezést az 1907. évi L. tc. és az 1914. évi XVII. tc., azaz a törvényerejű Vasúti Szolgálati Szabályzatok is megerősítették, szintén a 29. §-ban.

tagjai, amelynek törekvései haza-, illetőleg nemzetellenesek, vagy a vasúti szolgálat érdekeivel össze nem egyeztethetők. A kereskedelemügyi miniszter jogkörébe tartozott az egyesületek engedélyezése mellett azok esetleges feloszlátása is.³⁶

Az erősödő szociáldemokrata mozgalom elleni küzdelemben a különböző egy-letek funkciója is bővült. Bár a szolgálati szabályzat értelmében a vasúti alkalmazottak politikai jogaikat saját meggyőződésük szerint szabadon gyakorolhatták, azonban a szociáldemokrata munkásmozgalomnak a századforduló elejére elért pozíciói a MÁV vezetésében is aggodalmat keltettek.³⁷ Ezért az Igazgatóság tett is lépéseket a 20. század első évtizedében. Ilyen intézkedésnek lehet nevezni azt, hogy a kereskedelemügyi miniszter, félve egy erősödő vasúti munkásszervezettől, 1908. augusztus elsejével korlátozta a Vasúti Munkások Országos Szövetségének működését, amelynek a vasúti munkásság ötöde volt tagja. Ezt követően október 14-én felfüggesztette, november 9-én pedig feloszlatta a szervezetet.³⁸ Ezen túlmenően az államvasutak vezetése kijelentette, hogy „*a magyar szent korona országainak területén szolgálatban lévő vasúti alkalmazott ezen párt [a szociáldemokrata – P. G.] semminemű szervének vagy szervezetének tagja nem lehet*”.³⁹ Aki valamilyen kapcsolatot tartott fenn a párttal, azt a szolgálati pragmatika alapján kényszeríthették, hogy ezt a kapcsolatot szakítsa meg, sőt még a *Népszava* olvasását is megtiltották dolgozóiknak. A MÁV Igazgatósága által támogatott vállalati kultúr- és sporttevékenység (közművelődés, kulturális programok, előadások, majálisok és sportrendezvények) a vasúti „*vezetők által kézbe vett irányításával a munkásszervezetek fő közösségformáló eszközeinek egyikét igyekeztek semlegesíteni*”.⁴⁰ A tét az lett, hogy ki szervezheti a munkásság szabadidejét.⁴¹

³⁶ A korszak egyesületi életének jogi szabályozásáról: GYÁNI, 2002. 163–164.

³⁷ Itt nem elsősorban a szervezett munkásság létszámára kell gondolni, különösen a vasút esetében – hiszen gyakorlatilag nem tudtak a vasúti munkássághoz közel kerülni a szociáldemokraták –, hanem arra az elégedetlenségeket jól kihasználó, képviselőházon kívüli politikai erőre, amely például sztrájkok szervezésével komoly gondokat tudott okozni. A MÁV – és az egész ország – megtapasztalhatta az ilyenfajta tiltakozás hatásait az 1904-es vasutasztrájk alkalmával, amelytől tulajdonképpen – éppen a vasúti munkásság szervezetlensége miatt – távolmaradt a szociáldemokrata párt. Éppen azért kellett az államvasutak vezetésének a szociáldemokráciával szemben felvennie a küzdelmet, nehogy a vasúti munkásságot maguk mellé állítsák a szociáldemokraták. PAPP, 2005.

³⁸ CSIZMADIA, [1980a]. 20.; GADANEZ, 1985. 145.

³⁹ MÁV *Hivatalos Lapja*, 1908. december 6.

⁴⁰ KUN, 1982. 17.

⁴¹ Julius Deutsch, osztrák marxista sportpolitikus, a nemzetközi szociáldemokrata sportmozgalom tekintélyes vezetője és teoretikusa az európai szociáldemokrácia sportról vallott nézeteit foglalja össze: DEUTSCH, 1931. A vállalatvezetői törekvések szociáldemokraták általi felismerését – számunkra pedig tényleges meglétét – bizonyítják megállapításai: „[...] *a vállalkozók is felismerték természetesen a sport jelentőségét. Csakhamar úgynevezett gyári sportegyletek keletkeztek, az üzem munkásai és alkalmazottai számára. Ezek természetesen semleges színben igyekeznek feltűnni. Valójában azonban a munkások és alkalmazottak befolyásolására és teljes uralására szolgálnak. [...] A semleges sportolás eltéríti a munkást osztályérdekeitől. Belevonja a polgári igyekezők gondolkörébe, polgári erkölcs fertőjébe és végül idegen célok gladiátorává alakítja, hogy aztán saját osztályának törekvéseivel szemben értelmetlenül, sőt gyakran ellenségesen álljon szemben.*” DEUTSCH, 1931. 19., 32. A MÁV és más vállalatok ezen a téren elért sikerét mutatja, hogy Magyarországon a szociáldemokrata sportmozgalom gyakorlatilag teljesen jelentéktelen maradt, szemben például Ausztriával, ahol saját sportszövetséget (VAS) működtettek, és az osztrák sportmező komoly befolyású tényezőjeként annak jelentős részét szervezték és irányították.

A munkások kezdeményezését meglovagolva a MÁV vezetése a felsorolt célok elérését – a rendeletekben, utasításokban, előírásokban és tiltásokban megtestesült direkt intézkedések részleges sikertelensége folytán, azok mellett – az egyleteken keresztül, mintegy elsődleges szándékait elleplezve és magát a dolgozók ötletének támogatójaként feltüntetve igyekezett megvalósítani. Így a vasutasság egységessé, apolitikussá és hazafias gondolkodásúvá kovácsolását, valamint szorosabb felügyeletét szolgálták előbb a dalárdák, majd később az önképző körök mellett az azok keretében létrejött sportegyesületek is. *„A nagy múltú és tradíciókkal rendelkező műhelyi dal és önképzőkörök voltak mindenütt az államvasútak műhelyi sportéletének kiinduló pontjai. Míg a sport tapogatózva, csak bizonytalan lépésekkel haladt előre, az anyaegyesület a maga kiépített szervezetével biztos támpontot nyújtott a daltól és zenétől teljesen elütő sportnak.”*⁴²

A Törekvés megalakulásának részletesebb vizsgálata nemcsak azért indokolt, mert ez volt az első egyesület, hanem azért is, mert az alapítást követő másfél évtizedben hasonló forgatókönyv alapján született meg a többi vasutas sportegyesület is. A Törekvés SE alapítói – heten – mind a MÁV Északi Főműhelyének alacsonyabb beosztású dolgozói voltak, vélhetően ezért hiányoznak a sematizmusokból.⁴³ A kezdeményezést támogatta a műhely vezetősége, s a minisztériumi és igazgatósági hozzájárulás után a sportegyesület a kultúregyesület alosztályaként, annak részeként alakulhatott meg.⁴⁴ Az elődintézmény, azaz a Törekvés Dal, Zene és Önképző Egyesület alakuló közgyűlését 1888. október 26-án az akkor kétezres munkáslétszámú Budapesti (1890-től Északi) Főműhelyben 183 résztvevővel tartották meg.⁴⁵ A Belügyminisztérium már 1887-ben jóváhagyta az alapszabályt, amelynek 1. §-a kimondja, hogy *„az egyesület célja a kar-ének és zene művelése, a társas szellemnek a hazafias irányban való fejlesztése, valamint a tagok értelmi színvonalának emelése”*.⁴⁶ További rendelkezései szerint az egyesület rendes tagja csak főműhelyi dolgozó lehet (5. §), míg mások csak mindenféle jogosultság nélkül lehetnek tagok (7. §). Az alapszabály emellett kimondja, hogy az egyesület elnöke a főműhely mindenkori főnöke (32. §).⁴⁷ A magyarosítás mint elsődleges törekvés egyértelmű: *„A munkások között nagyon sok volt az idegen anyanyelvű, kiknek legtöbbször német volt. [...] Nagy nemzeti érdek fűződött ahhoz, hogy ez az igen jelentékeny részében még idegen ajkú munkásság, melynek a kifejlődő magyar állam biztos existenciát adott, megismerje a magyarságot, hazánk történelmét és kultúráját, nehogy – mint tőlünk idegen nemzetek testeiből ide átültetődött – külön testeknek maradjon meg, és a nemzet egysége kialakulásának folyamatát késleltesse.”*⁴⁸

⁴² VASS, 1930. 274.

⁴³ MÁRIÁSY, 1941. 23.; FÖLDESSY, 1925. 495–496.; VASS, 1930. 264.

⁴⁴ A külön nem hivatkozott egyesületalapításokkal kapcsolatos adatok forrásai: *A magyar vasutas sport*, 1936.; VASS, 1930. 264–282.; VARGA, [2004]; MAGYAR, 1998.; MÁRIÁSY, 1941. 23–24., 45–63. – Fenti művek sokszor ugyanazokat az információkat tartalmazzák, többször egymástól vesznek át szövegrészeket. Ezért csak abban az esetben emelem ki valamelyiket külön, ha olyan adatot említ, amelyet a többi nem.

⁴⁵ A műhely az „Északi” nevet az 1890-es években kapta, mert eredetileg a Cs. kir. Szabad Északvasút Társaság révén a javításba kerülő járműveket az ország északi területeiről hozták ide.

⁴⁶ *Törekvés*, 1896. 3. A dalkör egyik jelgeszerűen megfogalmazott célja, hogy *„a dal felemelő hatása alatt megszeressük és másokkal megszeretessük ezt a drága hazát”* (LÁSZLÓ, 1903. 4.), mert *„a dal ma már az erkölcsi művelődésnek egyik kiváló eszköze, hazafias irányban ápolva és terjesztve pedig a magyar nyelv kultuszának, a nemzeti megizmosodásnak és a hazafias közszellem felébresztésének egyik legerősebb tényezője”*. MOLNÁR, é. n., 6.

⁴⁷ *Törekvés*, 1896. 4., 10.

⁴⁸ Sáfrán Ferenc (a műhely későbbi főnöke és ebben a minőségében a kultúregylet elnöke is) kéziratát (*Az Északi Főműhely Története*. Budapest, 1941.) idézi: NAGY, 1954. 48.

A megalakulás után nem sokkal több hivatalnok is csatlakozott az alapítókhoz, így az Északi Főműhelybe segédmérnökként beosztott Szalágyi Egyed, az irodai hivatalnok Turner Antal,⁴⁹ az ekkor még csak mérnökgyakornok Fischer Mór, a szintén hivatalnok Csanádi Mór és Tibor Lajos.⁵⁰ Az egyesület első elnöke 25 éven keresztül Fischer volt, ami kivételes esetnek bizonyul abból a szempontból, hogy minden más, későbbi alapítású sportegyesület esetében kötelezően a műhely főnöke lett az elnök.⁵¹ Az alapszabály szerint a sportklub vasutas klub, ezért nem vasutas csak kültag lehetett. A Törekvés tagjai így kizárólag az Északi Főműhely dolgozóiból kerültek ki, túlnyomóan munkások és a vezetőségből néhány tisztviselő.⁵² A vasutas sportegyesületeknek közös jellemzője ez az exkluzivitás, ami csak a második világháborút megelőző években tört meg. Szintén közös jellemző, hogy megalakulásukkor mindegyik a labdarúgással kezdett foglalkozni, s ehhez csak később csatlakoztak más sportok, elsősorban a birkózás, ökölvívás, atlétika és a kerékpár – a kötelező jellegű lövészet mellett.

1. táblázat: *Vasúti műhelyek első kultúr- és sportegyesületei*⁵³

Javitóműhely	Kulturális egyesület neve és alapítási éve	Sportegyesület neve és alapítási éve
Északi	Törekvés Dal, Zene és Önképzőegylet (1888)	Törekvés SE (1900)
Debrecen	Egyetértés Önképző Dal- és Segélyegylet (1899)	Egyetértés FC (1902), majd DVSC
Kolozsvár	Összhang Önképző Dal és Zene Egyesület (1892)	Kolozsvári Vasutas SC (1907)
Piski	Műhelyi Dal és Zene Egyesület (1873)	Piski Vasutas SE (1909)
Istvántelki	Testvériség Dal, Zene és Önképzőkör (1893)	Testvériség SE (1909)
Székesfehérvár	Déli Vasúti Dalárda (1892)	Székesfehérvári MAV Előre (1909)
Szolnok	Millenium Önképző Dal- és Zeneegylet (1896)	Szolnoki MAV SE (1910)
Temesvár	Lelkesedés Olvasó és Dalkör (1899)	Temesvári Kinizsi SE (1910)
Miskolc	Dal és Önképző Kör (1890)	Miskolci Vasutas SC (1911)
Érsekújvár	(Összetartás?) Dal és Zeneegylet (1899)	Érsekújvári MAV Összetartás (1914)

⁴⁹ Korábban ő kezdeményezte a dalkör megalapítását. LÁSZLÓ, 1903. 4.

⁵⁰ ES, 1901. 363–366.; OCSKAY, 1900. 159.

⁵¹ Fischer mérnök-ként állt alkalmazásban a század első évtizedében, de 1918-ban már főmérnök volt. SEM, 1911. 23.; SEM, 1918. 237. Fischer Mór a vasutas sport egyik legnagyobb egyénisége. De nemcsak itt, hanem a magyar labdarúgás vezetésében is komoly szerepet játszott, hiszen az MLSZ-ben is fontos tisztségeket töltött be. Volt a szervezet alelnöke (1912–1918), valamint választott tanácsának a Törekvés SE-t képviselő tagja (1922–1925) is. 1923-ban nemzetközi labdarúgás irányítója, a FIFA ellenőrévé választották, ebben az esztendőben a hazai labdarúgásban is újabb szerepet vállalt mint a bírói testület elnöke. Fischer képviselte az MLSZ-t szinte minden nemzetközi kongresszuson, nagyrészt neki köszönhetően építette ki a szövetség nemzetközi kapcsolatait. FÖLDESSY 1925: 283.; 651. A hosszan betöltött Törekvés-elnöki posztot minden valószínűség szerint a sport területén szerzett érdemeinek, az ott magáévá tett kapcsolati tőkéjének köszönhetette Fischer Mór, akit azonban már valóban a műhely főnöke Lőránt Marcell követett az elnöki székben.

⁵² NAGY, 1954. 129. Nem azt állított tehát, hogy a vasutasok közül csak a műhelyi munkások sportoltak az új egyesületekben. Már közvetlenül az alapítást követően, majd később folyamatosan növekvő számban egyre több tisztviselőt is találhatunk a sportegyesületekben. Vidéken ez fokozottabban érvényesült, ahol a helyi vasutas klub többnyire a város egész vasutasságának klubja volt, azaz a műhelyi munkások mellett az állomási személyzet is képviseltette magát. Ennek bizonyítására elég fellapozni azt a személyi adattárat, amely PLUHÁR, 1941. mellékleteként jelent meg. A szegmentáltabb sportléttel rendelkező Budapesten a vasúti tisztviselők nem vasutas egyesületekben már korábban is sportoltak. Igaz, ez vidéki városokban is megtörténhetett, erről azonban nem rendelkezem információval. De például az MTK 1908-ban bajnokságot nyert csapatában két vasúti hivatalnok is szerepelt. SZEGEDI, 2005. 57.

⁵³ SZEGEDI, 2005. 67.; VARGA, [2004]. 257. – A vasutasok egységét és összetartozását szimbolizálták a sportegyesületek nevei is, hasonló elnevezésekkel az 1949–1956 közötti korszak sportjában lehet találkozni. (Az Istvántelki műhely korábban Pesti, majd Nyugati Főműhely néven a Nyugati pályaudvar területén létezett, és csak 1905-ben települt át új helyére a teljes személyzettel együtt.)

A vázolt forgatókönyv az első világháború előtt alapított, a táblázat harmadik oszlopában szereplő egyesületek majd' mindegyikére tökéletesen illik, kettőre azonban nem. A fehérvári sportegylet alapításának sajátos jellegét a műhely különleges helyzete magyarázza, ugyanis az nem a MÁV, hanem a Déli Vasúttársaság intézménye volt. A társaság magyarországi vonalai csak az ausztriaiak meghosszabbításai voltak, így helyzetük periferiálisnak tekinthető. A déli vasúti személyzetnek – az államvasútihoz viszonyítva – a VMOSZ feloszlata után speciális volt a helyzete annyiban, hogy nekik 1909 végéig érvényben volt kollektív szerződésük. Ráadásul a Déli Vasút ausztriai vonalain erős vasutas szakszervezet létezett, amelynek támogatására számíthattak a magyarországi vonalakon dolgozók.⁵⁴ A fehérvári műhelymunkások ezért a MÁV munkásainál nagyobb mértékben kerülhettek szociáldemokrata befolyás alá, köszönhetően annak is, hogy – éppen a periferiális helyzet miatt – az ő feletteseik nem tudták úgy kontrollálni őket, mint az államvasút az övéit. Ez mutatkozik meg a sportegyesület alapításának körülményeiben is, hiszen az elnök nem a műhely vezetője vagy magasabb beosztású tisztviselője, hanem egy a szociáldemokrata mozgalomhoz szorosan kötődő munkás, Schebál István lett.⁵⁵ Ugyanakkor – nem meglepő módon – a sportegyesület semmiféle támogatást nem kapott a műhely vezetésétől, ami nagyon megnehezítette a működését.

A másik kivételes eset az 1911-ben alapított Budapesti Vasutas Sport Clubé. Ez az első vasutas sportegyesület, amelyet nem műhelyi dolgozók, hanem a budapesti állomások és pályaudvarok azon tisztviselői alakítottak, akik korábban más, nem vasutas egyesületben sportoltak,⁵⁶ és nem is egy kultúregylet bázisán hozták létre. A MÁV Igazgatóság nem nyújtott semmiféle támogatást az új egyletnek, hiszen az csak az alkalmazottak individuális stratégiáját jelentő (sport)szórakozásnak próbált keretül szolgálni, s nem volt alkalmas a vezetés céljainak elérésére. A műhelyi bázis és az igazgatóság támogatásának hiánya miatt az egyesület megalakulása után három évvel be is szüntette működését.⁵⁷

Az alapítások sémájának felvázolásával csak részlegesen mutattuk meg a makrostratégiák gyakorlására kialakított kereteket. A vasúti vezetés nem egyszerűen szabályozta és engedélyezte, hanem ösztönözní is próbálta a sportegyesületek működését. Ennek egyik eleme az volt, hogy a vezetőség segítette az egyesületek pályához jutását, amikor hozzájárult – sokszor anyagilag is – a műhely területén a sportpálya felépítéséhez. A saját pálya az eredményesség egyik legfontosabb alapfeltételének bizonyult. Amelyik egyesületnek volt sportpályája, az minden sportágban sokkal eredményesebb volt, mint az, amelyiknek nem. A Törekvés már megalakulása után három évvel pályához jutott. A Dreher Sörgyár a Hölgy utcában átengedett az egyesületnek egy területet, amely révén a Törekvés rövid idő alatt az ország jelentősebb egyesületei közé küzdötte fel magát, előbb labdarúgásban, majd egyéb sportágakban is. 1912-ben az egyesület pályát váltott és átköltözött a Halom utcai sporttelepre, amelyet szintén egyedül használhatott, nem kellett mással osztania a bérleten. Saját tulajdonú pályát csak 1928-ban tudott szerezni az egyesület: a MÁV Igazgatóságának segítségével a Bihari útra kerültek. Kolozsváron hamar

⁵⁴ GADANEZ, 1985. 155.

⁵⁵ TAKÁCS, 1963. 73.

⁵⁶ *A magyar vasutas sport*, 1936. 70.

⁵⁷ Majd csak 1921-ben alakul újjá.

pályához jutott a KVSC, mert az üzletvezetőség a műhely melletti szabad területet átengedte a sportegyesületnek. Ez általános jelenség volt, s ebből a szempontból sok vasutas sportklub szerencsésnek mondható. A MÁV által az állomások és műhelyek környékén birtokolt területeket – amelyek sokszor üres pusztaságok voltak – könnyen meg lehetett szerezni. Ez történt Temesváron is, ahol két évvel az alapítás után már tribünnel rendelkező pályája volt a Kinizsinek. A szintén hamar pályához jutó piski vasutasklubbal kiegészülve ez a négy egyesület volt a legeredményesebb labdarúgásban, a vasutasok által elsődlegesen, néha kizárólagosan művelt sportágban.

Szintén az új egyesületek eredményességére volt hatással az áthelyezések gyakorlata. Az első sportegyesület sikerein felbuzdulva a MÁV vezetése kezdeményezte, vagy legalábbis engedélyezte, hogy sikeres sportolók vagy sportvezetők egy újonnan alapított sportegyesület székhelyén kapjanak új beosztást.⁵⁸ A temesvári egyesületet „kezdetben a Törekvés vette védőszárnyai alá, midőn több játékosának lehetővé tette, hogy a temesvári műhelybe találjon beosztást”.⁵⁹ Jó nevű pesti játékosok kerültek ekkor a Kinizsihez.⁶⁰ Arra is van példa, hogy edzőt sikerült ily módon szerezni: 1920-ban a debreceni műhelybe kapott beosztást a volt Törekvés-játékos Béki Imre, akit a DVSC trénerének akart szerződtetni.⁶¹ Több olyan személyről is tudunk, aki áthelyezése után új szolgálati helyén – a korábban megszerzett tapasztalatokat hasznosítva – megszervezte a vasutas egyesületet, ami újfent az igazgatóság tudatos személyzeti politikájára vall. Miskolcon 1911-ben alakult meg a helyi MÁV műhely sportegyesülete az időközben Kolozsvárról áthelyezett Chemez Rezsőnek köszönhetően. A legjobban Sáfrán Ferenc pályarajzával lehet ábrázolni e „vándorsportszervező” tevékenységet. Sáfrán Debrecenben kezdte pályafutását, ezt követően ötször helyezték új szolgálati helyre, s ő mindenhol részt vett a sportegyesület életében. A hajdúsági városban még a Debreceni Torna Egylet (tehát nem a vasutas egyesület!) tagja volt, innen került Kolozsvárra, ahol az ottani vasutas egyesület egyik megalapítója, majd áthelyezik Budapestre, az Északi Főműhelybe, ahol az atlétikai szakosztály megszervezése fűződik a nevéhez. Ugyanezt tette új szolgálati helyein, előbb Miskolcon, majd Szegeden is, ahol a főműhely főnökeként a sportegyesület elnöki tisztségét is betöltötte. Ezután újra a fővárosba helyezték,

⁵⁸ Több sporttal foglalkozó munka is a sportok elterjedésében „mintaadó” és „mintaközvetítő” személyek működését helyezi a középpontba, és bizonyos sportok megjelenését, elterjedését vagy bizonyos módon való gyakorlását konkrét személyek tevékenységéhez köti. Több sport vonatkozásában lásd HADAS, 2003., a labdarúgás esetében SZEGEDI, 2003a. Ha a sportokat egyfajta vírusnak tekintjük, akkor ők a vírusgazdák, akik megfertőzik az új, még steril területeket. Ha a vasutas sportegyesülettel bíró városokat egy vasúti térképre vetítjük, láthatóvá válik, hogy a vírusterjedés csatornáinak a fővonalak bizonyulnak. Az első világháború előtt a legfontosabb, műhellyel rendelkező vasúti csomópontok szinte mindegyikében létesül sportegyesület. Ugyan Győrben 1911-ben megalakult a GyVSC, de nem lett jelentős egyesület, és a forrásokból is rendre kimarad. Fiumében és Zágrábban végül a háború kitörése akadályozta meg a sportegyesület elindulását. FÖLDESSY, 1925. 534.

⁵⁹ VASS, 1930. 280.

⁶⁰ Három évtizeddel később ugyanezen gyakorlat előnyeit próbálná élvezni és kénytelen hátrányait szenvedni a kiesőzónában tartózkodó szolnoki focicsapat: „A játékosgárda körül az az újság, hogy a Szolnoknak hátvédgondjai lesznek a tavaszra. A mezőturi Borza leigazolásából nem lesz semmi, Bar-na még mindig sérült, Retkes áthelyezése nem sok sikerrel kecsegtet. Egy csatárral is kevesebb lesz a Szolnok tavasszal: Kövesdít Vasutas-beosztásban Debrecenbe helyezték s tavasszal a jeles csatár a DVSC-ben fog játszani.” *Nemzeti Sport*, 1940. január 11. 2.

⁶¹ SZEGEDI, 2005. 124.

az Istvántelki Főműhely főnöke és a Testvériség SE elnöke lett. Tudomásom szerint tehát vasutaskarrierje során legalább hat helyen teljesített szolgálatot és minden város vasutas sportklubján otthagya keze nyomát.⁶²

Az áthelyezéseket nemcsak a sportegyletek felállításához használták eszköz-ként, hanem már a vasúti járműjavító műhelyek megalapításakor is gyakorolták: a MÁV más műhelyek munkásainak áthelyezésével próbálta megoldani a kezdeti szakemberhiányt. Így történt ez Debrecenben is: nem voltak olyan szakmunkások, akik értettek volna egy vasúti javítóműhely telepítéséhez. Ezért az üzem beindításához munkásokat hoztak az ország más műhelyeiből, elsősorban a szolnokiból. A szakmunkásgárda megszervezésének, majd ellenőrzésének feladatát Podolszky Béla, szolnoki műhelyfőnök kapta, aki egyrészt Szolnokról hozott magával embereket, másrészt meglátogatta az ország vagongyárait, végigjárta azok műhelyeit és kiválogatta a számára legmegfelelőbb embereket. Az összetoborzott munkások feladata a termelőmunka mellett a fiatalabb, képzetlen, helyi vagy Debrecen környéki munkanélküliekből toborzott segédmunkások oktatása volt.⁶³ Valószínűleg a Piskibe, Temesvárra és az ország egyéb helyeire áthelyezett, jól futballozó fővárosi műhelyi munkások inkább labdarúgást tanító és művelő minőségükben, és nem csak műhelyi szakértelmük folytán kapták meg új szolgálati beosztásukat.

A sportok – azon belül is a labdarúgás – színvonalának emelkedésével megjelentek sportolást mobilitási és kereseti lehetőségként értelmező individuális mikrostratégiák is. Egy vállalat által támogatott sportegyesület a sportolójának – aki egyben dolgozója is – állást, tehát valamilyen megélhetést biztosít. A sportban tehetséggel bíró alkalmazott könnyebben juthatott álláshoz. Jellemző erre az alábbi elbeszélés: *„Ha valaki be akart jutni az Északi Főműhelybe és jelentkezett, elmondta: bádogos, asztalos, lakatos, fényező vagy tudomisen micsoda foglalkozása van. Azt a választ kapta: »nincs munka«. De voltak élelmesebb emberek. Ezek másképpen állítottak be: »Jó napot kívánok alázattal. Én hullamosó vagyok és toronygombaranyozó. Kérek alázattal munkát. X kegyelmes úr küldött ide, itt a névojgye«. Hiába volt a névojgye. Hullamosó meg toronygombaranyozó még a királyi MÁV-nak sem kell kellett. De ha az ipse nem esett kétségbe: »Kérem alázattal, az nem baj, én tudok futballozni is«. Hopp! Ez kellett az Északinak. Nyomban kapott munkát. Szinte lestük már, mikor kerül a kapura fehér cédula: »ügyes futballisták felvételnek«.”*⁶⁴

Ha valaki már államvasúti dolgozó volt, másként húzhatott hasznot sporttehetségéből és sportsikereiből. Előfordult, hogy valakit azért léptettek elő, mert jó eredményt ért el a birkózószőnyegen, mint például Gyarmati Pál: az addig napszámosként foglalkoztatott birkózót sporteredményei elismeréseképpen – a főműhelyfőnök hozzájárulása után – lakatosként alkalmazták.⁶⁵ Azt gondolhatnánk, hogy ezzel a magatartással az álamatőrizmust képviselték a MÁV-nál, hiszen végeredményben a felvétellel és az előléptetéssel különböző juttatásokat biztosítottak sportolóiknak. Ám vannak olyan nyomok, melyek arra utalnak, hogy a MÁV-nál tényleges munkavégzést is elvártak a sportolás mellett. Például Kohut Vilmos egy mérkőzésen szerepelt ugyan a DVSC csapatában, de végül nem felelt meg az egészségügyi vizs-

⁶² MIKLÓS, 1937. 756.; PLUHÁR, 1941. 417.; VASS, 1930. 259.; SEM, 1918. 241.; CSIZMADIA, [1980a]. 228.

⁶³ MIKECZ, 1976. 23–25.

⁶⁴ NAGY, 1954. 130.

⁶⁵ CSIZMADIA, [1980b]. 42.

gálaton, így nem léphetett a vasúti műhely szolgálatába, ezért nem lehetett végül a DVSC tagja. A játéktudásáról sokat elárul, hogy 1925 és 1938 között az FTC játékosaként huszonötször ölthette magára a nemzeti válogatott mezét.⁶⁶

A változások (1918/19–1925/26)

A világháború alatt csak néhány vasutas egyesület nem szüntette be működését. Viszont ezek az egyesületek eredményesen szerepeltek a különböző bajnokságokban annak köszönhetően, hogy a vasutasokat a behívások kisebb mértékben érintették, hiszen többnyire szolgálati helyeiken maradván töltötték katonai szolgálataikat.⁶⁷ A háború után azonban a korábbinál is erőteljesebb egyesületalapítási hullám söpört végig az országon, ami a vasútnál is érezte hatását.

A legfontosabb eltérés az előző időszakhoz viszonyítva, hogy immáron nem csak a MÁV vezetése, hanem – a Tanácsköztársaság bukása után – a politikai vezetés, a kormányzat is felismerte a sport támogatásától várható előnyöket, s ezért a sportmező aktív szereplőjévé vált. A hatalom törekvéseinek egyértelmű megnyilvánulása – egyúttal a húszas évek test- és sportpolitikájának alapja – volt a testnevelésről szóló 1921. évi LIII. törvény. Ennek 2. §-a minden településnek kötelezővé tette levante sportegyesület létrehozását, amelyben minden iskolát elhagyó 15 és 21 év közötti férfinak kötelező volt részt vennie.⁶⁸ Ugyanez a paragrafus támogat minden olyan egyesületet, amelynek munkáját nemzeti irányúnak minősíti. A vállalati sport szempontjából a legfontosabb a törvény 7. §-a, amely szerint „minden legalább 1000 munkaeőt alkalmazó kereskedelmi, ipari, mezőgazdasági üzem (gyár, vállalat stb.) köteles munkásai és egyéb alkalmazottai testnevelési szükségleteinek kielégítéséről (sporttér, fürdőhely, gyakorlóterem stb.) megfelelően gondoskodni”. A sportolás céljára szükséges ingatlanok megszerzéséhez pedig a 6. § biztosítja a kisajátítási jogot. Ennek következtében a törvény nemcsak a testgyakorlást tette kötelezővé, hanem a sportpályák gyors szaporodásához is vezetett.

A már a századfordulón létező,⁶⁹ de létjogosultságát tulajdonképpen csak ezzel a törvénnyel elnyerő vállalati sport immáron a politikai kurzus eszközévé is vált: (1) egyrészt az alkalmazottak testnevelési szükségleteinek kielégítésében, amely a munkáltatók részéről már korábban is megfogalmazódott, de most az állam is ráébredt ennek kívánatosságára; (2) másrészt, mert a trianoni békeszerződésnek a haderő létszámát korlátozó intézkedései után a sportot a háborús felkészítés elsődleges terepének tekintették; (3) harmadrészt nem szabad figyelmen kívül hagyni,

⁶⁶ SZEGEDI, 2005. 99.

⁶⁷ Ezért is tudnak komoly sikereket felmutatni a Törekvés labdarúgói az első osztály hadibajnokságában, de ugyanígy igaz, hogy ekkor a debreceni vasutascsapatban „tömörülnek a legjobb otthonmaradt debreceni játékosok”. *Sportújság*, 1915. augusztus 23.

⁶⁸ Magyarországon az 1920-as évek elején az iskoláztatási kötelezettség határa a 12 éves életkor, így minden magyar fiú – hacsak olyan iskolába nem járt, ahol testgyakorlásban részesült – 9 éven keresztül köteles volt sportot űzni. Mivel a tanonciskolákban a testnevelés mint óra nem volt bevezetve, ezért az intézkedés elsősorban a munkásifjúságot érintette. ILOVAY, 1935. 78.

⁶⁹ Az első vállalati sportegyesület a Postások Sport Egyesülete, amely 1899 augusztusában alakult meg. Ezt követte az első vasutas sportegyesület, a Törekvés SE.

hogy a Tanácsköztársaságot követően a baloldali fenyegetés reális veszélyként tűnt fel a jobboldali kurzus számára, így értelemszerűen törekedtek a munkásság depolitizálására. Ez a feladat főként az állami nagyvállalatok sportegyesületeire hárult.

De nem is annyira a testmozgás politikamentesítése volt a kurzus törekvése, hanem inkább arról volt szó, hogy a klubok új, a hatalom által kívánatosnak ítélt politikai identitást alakítottak ki maguknak. 1918 után számos sportegyesület, így a cégsportegyletek is, jobboldali politikai szervezetekhez kapcsolódtak. A vasutasok körében is lezajlott az 1919 és 1920 folyamán megfigyelhető „egyesületalapítási láz”, amely reakció volt a baloldal világháború utáni szervezettségére.⁷⁰

Miután a vasúti műhelyek munkássága több helyen is a Tanácsköztársaság se-regének bázisát adta, a MÁV vezetése még a máshol megfigyelhetőnél is nagyobb eréllyel próbálta az általa irányított egyesületekbe terelni a munkásokat, hogy teljesen leválassza őket a szociáldemokrata mozgalomról. Elsőként a proletárdiktatúra érdekében tevékenykedő vasutasokat bocsátották el a MÁV kötelékéből az 1920. évi 11. tc. 4. §-a alapján.⁷¹ Ezt követően megalapították a vasutasok jobboldali politikai szervezeteit. A Vasutas Szakszervezet betiltása után, 1920. február 22-én hívták életre az Ébredő Magyarok Egyesületével jó kapcsolatot ápoló Magyarországi Keresztény Szociális Vasutasok Országos Gazdasági Egyesületét (VOGE), amelynek az év folyamán 2500 vasutas lett tagja.⁷² A VOGÉ-hoz teljesen hasonló szervezetként jött létre a Közszolgálati Alkalmazottak Nemzeti Szövetségének Államvasúti Csoportja.⁷³ A vasúti dolgozókat általában szinte kötelezték a belépésre, az új munkások esetében egyenesen a felvétel feltételeként szabták meg a VOGÉ-tagságot.⁷⁴ Végeredményben bár a VOGÉ valamennyi vasúti műhelyben megjelent, mégsem dicsekedhetett nagyobb létszámmal, és létrehozója, a „MÁV Ig. is elismerte már 1922-ben, hogy a vasúti műhelyek munkássága az erőszakos beszervezéssel szemben idegenkedéssel viselkedik”.⁷⁵

A Bethlen–Peyer-paktum tartalmazza, hogy „föloszlatott vagy felfüggesztett szakszervezetek közül a közalkalmazottak, vasutasok és postások szakszervezetei vissza nem állíthatók”, valamint hogy a kormány „a nagy vasutak (MÁV stb.) zökkenés nélküli mun-

⁷⁰ SZEGEDI, 2000. 76. Nyilvánvalóan a testnevelési törvény is hozzájárult az egyesületek számának gyors növekedéséhez, de már azt megelőzően is jelentős volt az alapítások mennyisége. A vasutas sportegyesületek esetében is ez volt a helyzet, hiszen már a törvény megszületése előtt közel tucatnyi klub jött létre. Azonban azt nem lehet tagadni, hogy a törvény életbelépése újabb lökést adott a megindult folyamatnak, s nemcsak a vasúti, hanem az egész cégsport szféráján belül.

⁷¹ A törvény szerint az igazoltan hazafiatlan, társadalomellenes vagy közérkölcsebe ütköző magatartást tanúsított alkalmazottak a szolgálatból eltávolíthatók. Vasutas sportegyesület esetében is történtek szankciók: a Testvériség dal- és sportkörének működését a MÁV Igazgatóság ideiglenesen felfüggesztette 1919 szeptemberében. CSIZMADIA, [1980a]. 110. Az év végén azonban a dalkör és a sportegyesület is visszakapta működési engedélyét, azzal a kikötéssel, hogy az alapszabályt az Igazgatóságnak jóvá kell hagynia (az esetleges módosításokhoz is igazgatósági engedély kellett), valamint hogy a közgyűlésekről készült jegyzőkönyveket fel kellett terjeszteni ugyancsak az Igazgatóság elé. CSIZMADIA, [1980b]. 40.

⁷² CSIZMADIA, [1980a]. 117.

⁷³ 1927. január 1-je után Államvasúti Alkalmazottak Országos Szövetsége néven (KANSZ főcsoport) működött az egyesület.

⁷⁴ MIKECZ, 1976. 62.

⁷⁵ PÁL, 1975. 159. Szolnokon a műhely 1100 dolgozója közül mindössze 267-en voltak tagjai az ottani keresztényszocialista szervezetnek. GADANEK, 1962. 2. Ez volt a helyzet a keresztényszocialista szakszervezet mellett a közalkalmazottak hasonló elvi alapokon működő vasutas egyesületével (KANSZ) is. Miskolcon és Debrecenben ugyanezt lehetett tapasztalni. PÁL, 1975. 159.; MIKECZ, 1976. 63.

kájával összekapcsolt nagy érdekekre való tekintettel, ezek személyzetének körében semmiféle szakszervezeti mozgalmat nem engedélyez”.⁷⁶ Ezzel lényegében a szociáldemokraták lemondtak a vasúti dolgozók közötti szervezkedésről.

A korábban vázolt forgatókönyv részben továbbra is érvényes volt a vasutas sportegyesületek alapítására vonatkozóan, ugyanakkor változás történt abban a tekintetben, hogy az alulról induló egyesületalapítási kezdeményezéseket megelőzve ebben az időszakban már a műhely vagy az állomás főnöke indítványozott. Az új egyesületek vezetése ezután már minden esetben a magas beosztásban dolgozók (műhelyfőnök, üzletvezető, állomásfőnök) kezében volt, ami újfent a felsőbbség nagyobb befolyását tükrözi. 1925-ig minden műhellyel rendelkező városban léte-sül vasutas sportegyesület, és olyan városokban is, ahol csak állomás vagy szertár van.⁷⁷ Így a legtöbb nagyobb, vasútvonal mentén elhelyezkedő városban alakult vasutas klub, amely nem csak a műhelyi munkásságé volt, hanem az adott város egész vasutasságáé. A kultúregyesületek szerepe mind a hazafias személyzet nevelésében, mind a sportegyesületek alapításában megmaradt. Szintén az állandóságot képviselő jellemzőnek tekinthető, hogy továbbra is a labdarúgó szakosztály megalapítása az első, de ezt egyre többször követték más sportágak szakosztályai.⁷⁸

A mikrostratégiák megváltozását a labdarúgás világát megosztó amatőr-profi ellentét mentén lehet tetten érni. A jobboldalhoz köthető klubok, így a vállalati és azon belül a vasutas sportegyesületek a fenti vitában az amatőrizmust támogatók táborához tartoztak. Bár burkolt juttatásokat és állást biztosítottak sportolóiknak, hivatalosan elutasították a profizmust.⁷⁹ Ugyanakkor a háborút követő gazdasági helyzetben nehezebb volt a megélhetés, ami sokakban újfajta magatartást generált. Megjelent az a fajta megélhetési sportolás, amely sok vasutas sportoló profivá szegődésében öltött testet. Így történhetett, hogy „a nehéz megélhetési viszonyok arra készítették a Törekvés nevelte játékosokat, hogy vándorbotot vegyenek a kezükbe s idegenben keressenek boldogulást. Minden évben újabb és újabb veszteségek gyengítették a Törekvést, [...] s három év alatt két csapatra való játékos, köztük a magyar válogatott csapat standard tagjai búcsút mondtak anyaegyesületüknek”.⁸⁰

A háború után megnőtt a magyar futballban az átigazolások száma,⁸¹ és a játékosok külföldre szerződése is gyakori jelenséggé vált. 1919-től kezdve egészen 1945-ig mintegy félezer magyar futballista, illetve edző szerződött külföldre, és vállalt szerepet több európai ország labdarúgásának fejlesztésében.⁸² 1923 és 1925 között az első

⁷⁶ PAL, 1975. 158.

⁷⁷ Az újonnan alakult egyesületeket lásd a 2. táblázatban.

⁷⁸ Egyre többen üztek más sportot, ezen a téren megindult egyfajta differenciálódás. Különösen a birkózás és az ökölvívás volt népszerű a vasutasok körében, de sokan atletizáltak és kerékpároztak.

⁷⁹ Az egyetlen Törekvés kivételével, a vasutas csapatok nem mentek hosszabb, nagyobb bevétellel kecsegtető külföldi túrara, amelynek bevételeiből esetleg a játékosok is többletpénzhez juthattak volna. Pedig ez volt a kor gyakorlata, a legtöbb magyar csapat bevételeinek jelentős részét ezekből a később „vajaskéntúráknak” nevezett kirándulásokból szerezte.

⁸⁰ VASS, 1930. 266.

⁸¹ Az átigazolási szabályt is megváltoztatták ezért, amiben nagy szerepe volt a Törekvésnek is. Az úgynevezett *Lex Törekvés* szerint megszűnt a játékosok egyesületek közötti vándorlása, mert ezentúl csak akkor válhattak azonnal igazolhatóvá, ha ebbe egyesületük beleegyezett, vagy pedig akkor, ha fél évig nem léptek pályára. FÖLDESSY, 1925. 269.; SZEGEDI, 2003b. 168.

⁸² A magyar labdarúgók és edzők külföldre szerződéséről: SZEGEDI, 2003a.

osztályú magyar játékosok legalább fele hagyta el az országot.⁸³ Ebből a játékos-kiáramlásból a legjobb vasutas csapat sem maradhatott ki, ami természetesen a csapat eredményességére is hatással volt. 1925 telén a bajnokság utolsó helyén álló Törekvés trénera, Hágén János így nyilatkozott: *„Hat év, hat hosszú esztendő alatt csapatom állandó belső megrázkódtatásoknak volt kitéve. Ősz előtt kezdődött a munka: csupa gyereket képeztem ki, akik természetszerűen csak tavaszra jöhettek formába. Alig neveltem ki őket, a következő ősszel már eltűntek. Hogy mi volt ennek az oka?... Egyszerű. Kimentünk egy-egy turnéra s ilyenkor két-három ember le-leszakadt, mert élni kell... s odakint a jó magyar futballistának jó az élete. Ott maradtak. Ott maradtak még pedig azért, mert a Törekvés szegény, a Törekvés semmit sem tudott nyújtani. Nincs miből. Hat év alatt agyondolgoztam magam... s az eredmény: 27 emberem van külföldön! A nevesebbek közül: Guttmann⁸⁴ a Hakoahban, akiből én csináltam balhálfort, Wéber, Weisz Csili, Hirzer, Hajós, Fronz, Pruha, Szedlacsek, Urik, Csapka, Lottka, Veréb, Viola, Ging, Tritz, Palkó, Mészner, Babai, Iváncsics, Würz, Horváth és mások s ezek közül csak kettő olyan van, aki nem volt válogatott.⁸⁵ Ha ezekből összeállítanék egy csapatot, lenne olyan együttes, amely megverné őket?... Nem hiszem.”⁸⁶*

Feltételezhető, hogy az 1922-es és 1923-as túrák sikere az oka, hogy a Törekvés csapatának legjobbjai Olaszországba szerződtek. Az olasz csapatok ekkor figyeltek fel a klub jó játékosaira, és ajánlottak szerződést nekik. Ennek eredménye volt a csapat meggyöngyülése, amit jól mutat a magyar bajnokságban megszerzett helyezések alakulása. Az 1919 és 1923 között szerzett két-két negyedik és ötödik helyezést előbb egy hetedik, majd egy tizedik követte, míg végül az 1925/26-os szezonban megszerzett tizenkettedik, azaz utolsó pozíció a csapat búcsúját jelentette az első osztálytól.⁸⁷

⁸³ SZEGEDI, 2003a. 22.

⁸⁴ Guttmann Béla 1917 és 1920 között volt a Törekvés játékosa. Külföldre nem innen, hanem az MTK-ból szerződött, először Bécsbe, a cionista Hakoah Wienhez, majd az Egyesült Államokba. Igazán híressé edzőként vált. 1933 és 1974 között olyan csapatok edzője volt, mint a Hakoah, az UTE, a Puskás fémjelezte Kispest, a Padova, a Quilmes, az AC Milan, a São Paulo, a Porto és a Benfica, akikkel hét országos bajnokságot és két Bajnokcsapatok Európa Kupáját nyert. Volt a portugál válogatott szövetségi kapitánya is, a hatvanas évek elején a világ legjobban fizetett edzőjének tartották, a közelmúltban pedig minden idők ötödik legjobb labdarúgó edzőjének választották. DÉNES–PETERDI–ROCHY–SELMECI, 1999. 129., 137.

⁸⁵ FÖLDESSY, 1926. alapján a felsoroltak közül tizenketten voltak válogatottak, összesen negyvenöt nemzeti válogatott és tizenhét Budapest-válogatott mérkőzést lejátszva. Két játékos karrierjét emelném ki: Ging József és Viola József az elsők között szerződtek külföldre. SEBES, 1955. 40. A csapat külföldről hazatérő tagjait az MLSZ megbüntette, de Ging és Viola külföldön maradt, így ezt elkerülte. Ging 1919-ben, nyolcszoros válogatottként került Bécsbe, később pedig ő volt az első olaszországi magyar légiós. Itáliában hatalmas edzői karriert futott be, többek között volt az Udinese, a Pisa, a Livorno, a Bari és a Fiorentina edzője is. DÉNES–PETERDI–ROCHY–SELMECI, 1999. 398. A Ginghez hasonlóan középfedezetként (a korszak futballjának talán legfontosabb posztja) játszó Viola egy rövid berlini kitérő után szerződött Olaszországba, ahol játszott a Juventus, az Internazionale és az Atalanta csapatában is. Ezek után ő is edző lett, dolgozott a legendás olasz szövetségi kapitány, Pozzo segítőjeként, valamint ült a Milan és a Mussolini kedvenc csapatának számító Lazio kispadján is. A Juventushoz kerülése a torinóiak akkori edzőjének, Károlyi Jenőnek köszönhető, aki korábban már volt Viola edzője. Amikor a Juventusnak csatárra volt szüksége, akkor Viola ajánlására Hirzer Ferencet igazolta le a klub, akivel még a Törekvésben lettek jó barátok. Az 1926-os olasz bajnokságot már együtt nyerték a Juventus csapatával.

⁸⁶ *Sport hírlap*, 1925. december 10. 5. A monológga szerkesztett interjú címe is sokatmondó: *„Húszonöt válogatott játékost nevelt hat év alatt a Törekvés – a külföldnek. Egy kis kommentár a Törekvés eddigi négy pontjához.”*

⁸⁷ Ami egyébként amúgy is bekövetkezett volna, hiszen az 1926-os szezonban elindult a profi

A központosított vasutassport (1925/26–1945)

Az előzőekben leírt stratégiák alapjaiban változatlanok maradtak,⁸⁸ de a hatalom még inkább kiterjesztette ellenőrzését, amikor 1926-ban felállították a MÁV Sportegyesületek Ligáját. Fischer Mór az 1920-as évek elejétől a MÁV Igazgatóság sportügyi referenseként kezdeményezte egy egységes vasutas sportszövetség megalakítását. Igaz, hogy korábban a Magyar Vasutas Szövetség által alapított Vasutas-serlegért folytak küzdelmek a vasutas egyesületek labdarúgócsapatái között, de ez csak laza kapcsolatok kialakítását tette lehetővé a klubok között. Az új szövetség feladata ezeknek a kapcsolatoknak a megerősítése lett volna, amellett hogy a vasutasok sportjának fejlesztését és a külföldi vasutas sportszervezetekkel történő kapcsolatteremtést is segíti.⁸⁹ A szövetségalapítási törekvés a testnevelési törvény hatására erősödött fel, de csak 1925-ben fogadta el és engedélyezte az igazgatóság a sportszövetség létesítésének tervét.

A Magyar Királyi Államvasutak Sportegyesületei Sportszövetsége 1926-os megalakulása előtt húsz MÁV, egy Déli Vasút-i és egy Győr-Sopron-Ebenfurt-i vasutas sportegyesület működött az országban. (A Déli Vasút 1932-ben történt államosítása után a fehérvári vasutas klub MÁV egyesület lett és neve Székesfehérvári MÁV Előre Testedző Körre módosult.) Mivel a trianoni szerződés révén négy vasutas klub az új határokon kívülre került, ezért végül tizenhat egyesület részvételével alakult meg a szervezet.

A központosítás tovább egységesítette az eddig sem igazán differenciált vasutas sportot. A politikai és vasúti felsőbbbség céljai a vasutas sportszövetség felállítását követően is változatlanok voltak. A liga egy újabb, és az előzőeknél hatékonyabbnak tűnő eszköz volt a hatalom kezében. Az államvasutak összes sportklubját irányító szervezetnek feladata volt, hogy segítse az új sportegyesületek megalakítását, hogy az államvasutak keretén belül működő sportegyesületeket a testnevelési törvény utasításainak megfelelő működésre bírja, valamint hogy a politikailag megbízható egyesü-

bajnokság, amelyben amatőr csapatok, mint például a Törekvés nem indulhattak. Az, hogy a világháború után egészen 1926-ig a Törekvés az első osztályban tudott maradni – emellett, hogy természetesen más csapatok is meggyöngyültek ugyanezen okból kifolyólag –, elsősorban annak volt köszönhető, hogy a Északi Főműhely csapata a legjobb nevelő egyesületek közé tartozott, bár „igaz, hogy nem volt nehéz dolguk, hiszen a sok vasutas ifjúmunkás [tanonc – P. G.] kiapadhatatlan forrást jelentett, de az is igaz, hogy a Töri nem ment el mellettük észrevétlenül”. FÖLDESSY, 1960. (melléklet)

⁸⁸ Hogy a korábbi időszakban kidolgozott makrostratégiák a továbbiakban is érvényesek, arra lásd Osztermann Lajos *A kaposvári cukorgyár krónikája* című kéziratát egy, a testnevelési törvény után (1923-ban) alapított vállalati sportegyesületről: „A gyár vezetősége igyekezett, hogy a munkásságot munkaidő utáni szabadidejében lekösse, és ezért a gyár tisztikarával karöltve megalakítja a Kaposvári Rákóczi Sport Clubot, amely a »Mindent a hazáért, ép testben ép lélek« jelszóval munkába kezd. A vállalat területet ad. A hepehupás, völgyes, dombos területet maga a munkásság munkaidő utáni jószántából dolgozta át és munkájuk nyomán kialakult... a futballpálya clubházzal, tribünnel, három tenispályával, egy kuglópályával... Megindult a sport clubélet... megalakult a műkedvelő dalárda csoport, majd 1500 könyvvel az olvasókör úgy, hogy fiatal-öreg mind megtalálja a maga temperamentumának megfelelő munkaidő utáni szórakozást. Ezzel a nemes gesztussal a munkásság ideje szellemileg le lett kötve, a szociáldemokratákkal minden nexus megszakadt.” Idézi KUN, 1982. 17.

⁸⁹ VASS, 1930. 278.

leteket anyagilag támogassa.⁹⁰ További teendője volt, hogy a profi-amatőr szembenállás mentén kettészakadó sportmezőben megteremtse az amatőrizmus eszméjét való vasutas sportegyesületek számára az újabb versenyzési lehetőségeket. Az MLSZ-szel kötött megállapodások alapján szervezett körmérkőzéses vasutasbajnokság az egyébként kevesebbet foglalkoztatott amatőr játékosok részére nyújtott játéklehetőséget. De nemcsak a Vasutas Liga, hanem a Pénzintézeti Egyesületek Ligája vagy a Cégliga is hasonló megfontolásokból szerveződött, azaz a vasutas sportszövetség megalakítása nem volt egyedülálló jelenség a vállalati sport világában. A világháború alatt további kötelezettség hárult a sportszövetségre, mégpedig a terület-visszacsatolások révén Magyarországra visszakérült vasutas csapatok támogatása.

Természetesen alakultak új vasutas sportegyesületek, de a forgatókönyv nem változott. Az egyesületek élén a tisztviselői kar képviselői álltak, míg a sportolók többségét az alacsonyabb beosztásúak alkották. Néhány esetben új elem, hogy az egyesület-alapítás a VOGÉ helyi csoportjának kezdeményezésére és támogatásával valósult meg. Ugyanakkor az egységes irányítás jegyében a sportegyesületet a MÁV égisze alatt kellett megalakítani, máskülönben nem számíthattak a liga hathatós támogatására.⁹¹

A vasutas, és általában a vállalati sportklub anyagi biztonságát az teremtettem meg, hogy többnyire a műhely vagy állomás (cégsportegylet esetében a vállalat) összes alkalmazottja kötelezően tagja volt az egyesületnek,⁹² vagyis az állami vállalat támogatása és a tagdíjak biztosították a szükséges anyagiakat. Például a DVSC 1929-ben a MÁV-tól kapott 4000 pengőt, amelyet a tagdíjakból származó 3350 pengő, valamint a vasutasok pályáján játszó Bocskai által fizetett bérleti díj 2500 pengője egészített ki.⁹³ Tudjuk, hogy 1928-ban a debreceni műhelyben 900 munkás dolgozott, de az év végére – munkalehetőségek csökkenése miatt – 120 embert elbocsátottak.⁹⁴ Ennek segítségével kiszámítható, hogy maximálisan 36 fillér tagdíjat fizettek havonta a debreceni vasutas sportegyesület tagjai.⁹⁵ Hasonló mértékben terhelte meg a vasutasok pénztárcáját a Testvériség SE havi tagsági díja. Ez 1928-ban 32, 1937-ben 40 fillér volt, amit a munkásoktól bérjegyzékben vontak le, míg a tisztviselőktől egyénenként szedtek be.⁹⁶ Feltételezem, hogy más vasutas egyesületek tagdíja is nagyjából ennyi lehetett. Összehasonlítva az eredményeket a profi klubok tagjaitól megkövetelt tagsági díjjal, látható, hogy itt lényegesen kisebb összegeket kellett befizetni, hiszen például a debreceni Bocskai tagdíja két pengő volt, ami 1934-től csökkent egy pengőre.⁹⁷

⁹⁰ MÁRIÁSY, 1941. 57.; TÓZSÉR, 1948. 20. Ennek megfelelően a szövetség nagymértékben segítette a pályával nem rendelkező egyesületek önálló, saját sporttelephez jutását. 1929-ben a huszonegy vasutasligához tartozó egyesületből már tizennégy, 1933-ban pedig a huszonhatból már tizennyolc rendelkezett saját pályával, köszönhetően a MÁV Sportliga támogatásának. *A magyar vasutas sport*, 1936. 254–257.

⁹¹ Az egyesület ezekben az esetekben felvette nevébe a VOGÉ előtagot. (Lásd a dombóvári, a veszprémi vagy később a tapolcai példát.)

⁹² Az alkalmazottakat kötelezték a belépésre, a Testvériség esetében lásd CSIZMADIA, [1980a]. 220.

⁹³ SZEGEDI, 2005. 176.

⁹⁴ MIKECZ, 1976. 63.

⁹⁵ Az egyesületnek csak vasutas tagjai lehettek, de a műhelyben dolgozó munkásokhoz hozzá kell adni a nyugdíjas vasutasokat is, akik szintén tagjai lehettek a sportegyesületnek.

⁹⁶ CSIZMADIA, [1980a]. 201. Ekkoriban 1750 fő körül ingadozott a műhelyben dolgozók létszáma, így könnyen kiszámítható, hogy nagyjából 6800 pengő bevételhez jutott az egyesület a tagsági díjakból.

⁹⁷ SZEGEDI, 2005. 164.

2. táblázat: A MÁV sportegyesületek tagjainak és sportolóinak száma 1936-ban⁹⁸

A sportegyesület neve	Alapítási éve	Tagjainak száma 1926-ban vagy az alakulás évében	Sportolóinak száma 1926-ban (%-ban; taglétszám=100)	Tagjainak száma 1936-ban	Sportolóinak száma 1936-ban (%-ban; taglétszám=100)
Törekvés SE	1900	1602	324 (20,2)	1649	627 (38)
Debreceni VSC	1902	960	90 (9,4)	1198	238 (19,9)
Székesfehérvári METK	1909	716	-	934	288 (30,8)
Testvériség SE	1909	1718	130 (7,6)	1883	426 (22,6)
Szolnoki MÁV SE	1910	1292	151 (11,7)	1171	727 (62,1)
Miskolci VSC	1911	596	285 (47,8)	1536	1015 (66,1)
Budapesti VSC	1911	439	173 (39,4)	715	402 (56,2)
Szombathelyi Haladás VSE	1919	614	201 (32,7)	661	690 (104,4)
Ferencvárosi Vasutasok SK	1919	228	66 (28,9)	447	134 (30)
Pécsi VSK	1919	315	143 (45,4)	496	248 (50)
Szegedi VSE	1919	287	125 (43,6)	1022	930 (91)
Hatvani VSE	1920	284	41 (14,4)	393	426 (108,4)
Sátoraljaújhelyi MÁV SC	1920	320	118 (36,9)	248	94 (37,9)
Rákosi Vasutas SE	1922	88	34 (38,6)	152	93 (61,2)
Püspökladányi MÁV TK	1924	119	22 (18,5)	187	138 (73,8)
MÁV Előre SC	1925	30	30 (100)	230	175 (76,1)
Dunakeszi Magyarság SE	1926	826	95 (11,5)	766	260 (33,9)
VOGE Dombóvári VSE	1927	101	-	218	136 (62,4)
Békéscsabai MÁV SE	1927	228	-	364	266 (73,1)
Mezőtúri MÁV SE	1928	169	-	100	166 (166)
Nyíregyházi VSC	1928	184	-	345	310 (89,9)
VOGE Veszprémi VSE	1928	219	-	48	50 (104,2)
Szentesi MÁV SE	1930	165	-	260	186 (71,5)
Kiskunfélegyházi Reménység VSE	1930	120	-	253	235 (92,9)
Pápai VSE	1931	163	-	126	189 (150)
Nagykanizsai VTE	1934	220	-	280	200 (71,4)
Mátészalkai VTE	1934	-	-	113	81 (71,7)
Kecskeméti MÁV SE	1934	170	-	242	213 (88,4)
Celldömölki VSE	1934	344	-	462	385 (83,3)
Ceglédi VSE	1935	-	-	304	286 (94,1)
Összesen		12 517	2028 (16,2)	16 803	9545 (56,8)

⁹⁸ A magyar vasutas sport 1900–1936 és a MÁV Sportegyesületeinek Ligája 1926–1936. 250–251. és mellékletek alapján.

A profizmus legalizálása érzékenyen érintette a vasutas egyesületeket. Az igazgatóság 1926 júliusában rendeletben szabályozta, hogy a MÁV sportegyesületek, azok futballistái és tagjai csakis amatőrök lehetnek. Ugyanakkor rögzítette azt is, hogy amennyiben egy államvasúti alkalmazott profi egyesület csapatában kíván szerepelni, ez ellen – ha az illető alkalmazott erre külön engedélyt kér – elvi kifogása nincs.⁹⁹ A Testvériség SE válogatott labdarúgójának, Ottávi József géplakatosnak az esete egy kicsit jobban megvilágítja, hogy miként viszonyult a MÁV a profizmushoz. Ottávi egy évre Olaszországba szerződött és távozásához egy évi illetmény nélküli szabadságot kért, ám ezt az igazgatóság nem adta meg, így kénytelen volt kilépni a vasút alkalmazásából, ha el akart szerződni.¹⁰⁰ Nyilvánvaló azonban, hogy a MÁV alkalmazásában maradhatott az, aki a magyar bajnokságban óhajtott profiskodni, és esetleg áthelyezték új csapata városába. A vasutas csapatok mindenestre sokszor megsínylették a profi/amatőr szétválást. A profi klubok a legjobb amatőr játékosokat elcsábítva meggyengítették a vasutasokat.¹⁰¹

A harmincas évek közepe bizonyos szempontból fordulópontnak tekinthető. Eladdig a hatalom mindig ösztönző szerepben, a sport támogatójaként lépett fel. Az 1930-as évek második felére azonban ez megváltozott, a támogatás mellett korlátozott és a korábbiaknál lényegesen nagyobb mértékben ellenőrzött is, addig soha nem látott mértékben volt észlelhető a politikai beavatkozás a sport szférájába. A vasutas klubok alapvetően megfeleltek a radikális jobboldal elképzelésének, hiszen már az 1920-as évek elejétől úgymond keresztény-nemzeti szellemben működtek. Mégis növekedett az ellenőrzés, amit jelez, hogy 1938 júniusában nyilatkozatot kellett adnia minden kinevezett vasúti alkalmazottnak arról, hogy mely társadalmi egyesületnek és pártnak a tagja. Mindezen túlmenően hatósági biztost neveztek ki az MLSZ élére – akinek a futball árjásítása volt az egyik legfontosabb feladata –, valamint korlátozták a zsidók részvételét a sportéletben. Az 1939. áprilisi második zsidótörvény 5. §-a vonatkozott a sportszövetségekre, a 17. és a 19. § pedig az egyesületekre. A törvényhozó célja az volt, hogy a szövetségekből és a sportegyesületek vezetőségéből kikerüljenek a zsidó származásúak.¹⁰² Ezzel a törvénnyel azonban még nem zárták ki teljes mértékben a zsidókat a sportegyesületekből, azt majd csak a Vallás- és Közoktatási Miniszter sportszövetségek szervezetének szabályozásáról szóló 239.000. sz. rendelete teszi meg. Eszerint azokat a sportegyesületeket, amelyekben az 1941. évi XV. tc. 9. §-a (a harmadik zsidótörvény) értelmében zsidónak minősíthető tagok működnek nem lehet egy sportszövetség tagjának tekinteni, sőt fel kell oszlatni. Ezzel zárták ki tulajdonképpen a zsidókat a sportéletből, hiszen az egyesületi tagság volt a versenyszerű sportolás előfeltétele.¹⁰³ Természetesen a vasutas klubok is végrehajtották a 9. §-t az egyesületek zsidótlánításával kapcsolatban.¹⁰⁴

⁹⁹ *A magyar vasutas sport*, 1936. 151.; CSIZMADIA, [1980a]. 172.; *Nemzeti Sport*, 1926. július 28.

¹⁰⁰ CSIZMADIA, [1980a]. 229.

¹⁰¹ A Bocskai megalakulásakor a DVSC kilenc játékosát szerződtette, s később is sokat, a Bocskai játékosaink 47%-a jött a vasutasoktól. MÁRIÁSY, 1941. 50.; SZEGEDI, 2005. 151. A Kinizsi is akkor gyengült meg, amikor megalakult Románia első professzionista futballcsapata, a Rispensia, amely elvitte a csapat legjobb játékosait. MÁRIÁSY, 1941. 45.

¹⁰² SARUSI KISS-SZEGEDI, 2004. 82–84. A labdarúgás vezetésében egyedül a Cégligában maradhattak zsidók.

¹⁰³ SARUSI KISS-SZEGEDI, 2004. 93–96. Sportélet teljes árjásítása az Országos Sportközpont 227.574/1944. sz. utasításával történt meg, amely kimondta, hogy zsidók nem látogathatnak sporteseményeket.

¹⁰⁴ TÖZSÉR, 1948. 20. Így az év folyamán a Törekvésből is kizárták az összes zsidó sportolót, sőt még

A harmincas évtized közepén nagy változást élt meg a vasutas egyesületeket magába foglaló vállalati sportmező is. Az előző időszakban tapasztalható aktívabb támogató magatartás a felsőbbtség részéről, kiegészülve a nem stabil gazdasági helyzetű sportegyesületek meggyengülésével, a sportszféra teljes átalakulását eredményezte. A magyarországi sportéletet a vállalati (és legtöbbször politikai) támogatást élvező cégsport kezdte dominálni. A legnagyobb taglétszámú egyesületek mind cégsportegyletek voltak.¹⁰⁵ Így a vasutas sportklubok is folyamatos taglétszám-növekedést könyvelhettek el. Ehhez több helyen hozzájárult, hogy néhány klub – különböző időpontokban – feladta tisztán vasutas jellegét és „civilket” is beengedett tagjai közé.¹⁰⁶ A tagdíjat fizető tagoknak azonban csak töredéke sportolt. Az 1926-ban adatokat szolgáltató vasutas sportegyesületeknek összesen 9718 tagja volt, viszont csak 2028-an sportoltak kereteik között. Ez az arány alig több mint húsz százalék. Az új egyesületek számának növekedésével párhuzamosan emelkedett a sportolók száma is, de ami ennél is fontosabb, hogy 1936-ra 56,8%-ra nőtt a ténylegesen sportolók számának egyesületi tagokhoz viszonyított aránya.¹⁰⁷

A vállalati sport megerősödését és előretörését jól mutatja a futballszféra átalakulása, ahol a gazdasági válság alapjaiban rengette meg a profizmust. 1935-től az MLSZ bevezette a Nemzeti Bajnokságot, amelyben már amatőr egyesületek is indulhattak, ami megfelelt a jobboldali kurzus törekvéseinek, mert *„ideálja nem a régi, alulról szervezkedő, polgári amatőr klub volt, hanem a felülről szervezett, korporatív cégsportegyesület”*.¹⁰⁸ A bajnokság első és második osztályában is egyre több olyan egyesület szerepelt, amelyet *„nagy állami vállalat tartott fent, és bázisát »keresztény és magyar« tisztviselők és munkások alkották”*.¹⁰⁹ Mivel a legjobb amatőr klubok többsége állami nagyvállalat kebelében működött, ezért 1935 után az állam maga is egyre jelentősebb résztvevője lett az élvonalbeli labdarúgásnak. A professzionista futball megroppanása után a vállalati sportegyesületekből eltávozott játékosok visszaszálltak korábbi egyesületeikbe, ami tovább erősítette ezeket a klubokat.¹¹⁰

*

A harmincas években a vállalati, és azon belül a vasutassport az egyik legeredményesebb szegmense volt a magyar sportéletnek. A bemutatott folyamatok hatásaként a negyvenes évek elejére a vasutas sport odáig jutott, hogy a MÁV egyesü-

a pártoló tagokat is. NAGY, 1954. 201.

¹⁰⁵ MIKE, 1943. 190.

¹⁰⁶ A DVSC-nek 1942-től már nem csak vasutasok lehettek tagjai, 1943-ban például az 1857 klubtagból csak 1390 volt műhelyi alkalmazott. Ekkor már a labdarúgócsapatban is több nem vasutasként dolgozó játékos volt, akik azonban feltehetően kisebbségben voltak a műhelyi alkalmazott játékosokkal szemben. A Bocskai visszafejlődése után tulajdonképpen a DVSC lett az egész város – így a nem vasutas társadalom – elsőszámú csapata. Ehhez hasonló folyamat zajlott le Szegeden is, ahol a Szegedi VSE a város reprezentáns csapatává avanszált, még a nevét is Tiszára változtatva, ezzel is kifejezve, hogy a klub többé nem csak a vasutasoké. SZEGEDI, 2005. 215.

¹⁰⁷ *A magyar vasutas sport*, 1936. 104–112.

¹⁰⁸ SZEGEDI, 2001. 1157.

¹⁰⁹ SARUSI KISS-SZEGEDI, 2004. 81.

¹¹⁰ MÁRIÁSY, 1941. 50.

leteket tömörítő sportszövetségnek 68 klub volt tagja.¹¹¹ Az ország közel 162 ezer sportolójából,¹¹² több mint 10 ezer vasutas sportegyesületben mozgatta a testét. A sikeresség alapja nyilvánvalóan a politikai és gazdasági támogatás volt.

Modellünk szerint tehát a 20. század első felének vasutassportja a sportolni akaró munkások mikro-, és az alkalmazottakat ellenőrizni és befolyásolni akaró kettős hatalom (a politikai és a vasúti vezetés) makrostratégiáinak interakcióiból alakult ki. A kezdetben alulról induló kezdeményezés után megszülető vasutas sportegyesületek fokozatosan a hatalom eszközeivé váltak, ahogy előbb az államvasúti vezetés ismerte fel és használta ki a bennük rejlő lehetőséget a testben és „gondolkodásban” egészséges alkalmazottak nevelése, majd a Trianon utáni politikai vezetés a nemzetvédelem és a szabadidő megszervezése terén.

Helyettesítsük be eredményeinket, a felfejtett stratégiákat a modellbe: a sportolni akaró vasutasok számára a szabadidő élvezetes eltöltése volt elsődleges, és ezen a téren általában nagyobb népszerűségnek örvendett a labda rugdosása, mint a könyvek olvasása vagy hazafias dalok éneklése. A tízes évek elejétől, de még inkább az első világháború utáni nehéz gazdasági helyzetben, egyre gyakrabban találkozhattunk azzal a stratégiával, amely a sportot mobilitási, pénzkereseti csatornaként kívánta használni. A sportban megmutatkozó tehetséget az állás megszerzésére, előléptetésre vagy magasabb fizetésre próbálták konvertálni a játékosok. A másik oldalon a vasúti vezetés egészséges, edzett, „magyar” és minden tekintetben lojális alkalmazottakat kívánt nevelni a vasút zökkenőmentes üzemelése és a kormányzati politika segítése érdekében. Ebben idővel partnere lett az államhatalom is, amely az „ép testben, ép lélek” jelszavával fellépő testpolitika és a nemzetvédelem feladatainak teljesítését várta a sportegyesületektől.

A vázolt folyamatokat megtörte a második világháború, de még inkább az azt követő átalakulás, amely a sport világában is gyökeres fordulatot hozott. A sport teljes államosítása az önálló vasutassport végét is jelentette. Ugyanakkor semmiképp sem modellünk érvényességének határát, hiszen a szocializmusban a politikai és vállalati hatalom minden addiginál erőteljesebben törekedett arra, hogy uralja a testeket és irányítsa mozgásukat.¹¹³

Felhasznált irodalom és rövidítések

ANTAL-SASS

1972 ANTAL Zoltán-SASS Tibor: *A magyar sport kézikönyve*. Budapest, Sport, 1972².

BOURDIEU

1996 BOURDIEU, Pierre: A sport és a társadalmi osztályok. Ford.: Misovicz Tibor. In: *Sport és társadalom. Válogatott tanulmányok*. Szerk.: MISOVICZ Tibor. Budapest, Aula, 1996. 119–140.

2002 BOURDIEU, Pierre: Javaslat a sportszociológia programjára. Ford.: Czoch Gábor – Granasztói Péter. *Korall*, 3. (2002) 7–8. sz. 5–14.

¹¹¹ GUDENUS, 1944. 116–117. Ebben benne vannak a visszacsatolt területeken megalakult lövészegyesületek is, amelyekben más sportokat nem űztek.

¹¹² MIKE, 1943. 192–196. Ebből közel 40 ezer volt a labdarúgók, 28 ezer a lövészek, 10 ezer az atléták, 3 ezer az ökölvívók és a birkózók száma.

¹¹³ Lásd jelen kötetben Majtényi György tanulmányát. – *A szerk.*

BURKE

- 2005 BURKE, Peter: Workplace Football, Working-Class Culture and the Labour Movement in Victoria, 1910–20. *Labour History*, 44. (2005) 89. sz. 179–196.

BTC

- 1925 *A Budapesti Torna Club 40 éves története (1885-1925)*. Budapest, k. n., 1925.

BVSC

- 1986 *Budapesti Vasutas Sport Club. 75 éve sinen vagyunk*. Budapest, Műszaki, 1986.

CSIZMADIA

- 1980a CSIZMADIA Ferenc: „Landler Jenő” MÁV Járműjavító Üzem 75 éve. H. n., k. n., [1980].
 1980b CSIZMADIA Ferenc: *Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem 75 éve. Szemelvények az üzem történetéből 1905–1980*. [Budapest], k. n., [1980].

DÉNES–PETERDI–ROCHY–SELMECI

- 1999 DÉNES Tamás – PETERDI Pál – ROCHY Zoltán – SELMECI József: *Kalandozó magyar labdarúgók*. Budapest, Aréna 2000, 1999.

DEUTSCH

- 1931 DEUTSCH, Julius: *Sport és politika*. Budapest, MTE, 1931.

ES

- 1890 *Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn 1889/90*. Wien, 1890.
 1901 *Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn 1900/01*. Wien, 1901.

FOUCAULT

- 1999 FOUCAULT, Michel: *A szexualitás története I. A tudás akarása*. Ford.: Ádám Péter. Budapest, Atlantisz, 1999. (*Veszedelemes viszonyok*)

FÖLDES–KUN–KUTASSI

- 1989 FÖLDES Éva – KUN László – KUTASSI László: *A magyar testnevelés és sport története*. Budapest, Sport, 1989.

FÖLDESSY

- 1925 *A magyar futball és az MLSZ. (1897–1901–1925)*. Szerk.: FÖLDESSY János. Budapest, 1925.
 1926 FÖLDESSY János: *A magyar válogatott futballisták könyve*. Budapest, Athenaeum, 1926.
 1960 FÖLDESSY János: *A magyar labdarúgás és a 60 éves MLSZ*. Budapest, Sport, 1960.

GADANE CZ

- 1962 GADANE CZ Béla: *A vasutasok helyzete és mozgalmai az ellenforradalmi korszak első évtizedében (1922–1929)*. Kézirat. Budapest, MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár, 1962.
 1981 GADANE CZ Béla: *A vasutasok létszáma, megoszlása, gazdasági és szociális helyzete a századelőn. Történelmi Szemle*, 24. (1981) 4. sz. 553–589.
 1985 GADANE CZ Béla: *A vasutas munkásmozgalom története. (A kezdetektől 1945-ig)*. Budapest, MÁV, 1985.

GONDA

- 1934 GONDA Béla: *A magyar vasutasok társadalmi helyzete, tekintélye. Vasúti és közlekedési közlöny*, 74. (1934) 657–658.

GYÁNI

- 1997 GYÁNI Gábor: *A mindennapi élet mint kutatási probléma. Aetas*, 12. (1997) 1. sz. 151–162.
 2002 GYÁNI Gábor: „Civil társadalom” kontra liberális állam a XIX. század végén. In: GYÁNI Gábor: *Történeiszdiskurzusok*. Budapest, L’Harmattan, 2002. 161–173.

HADAS

2003 HADAS Miklós: *A modern férfi születése*. Budapest, Helikon, 2003. (*Helikon Universitas*)

HADAS-KARÁDY

1995 HADAS Miklós – KARÁDY Viktor: Futball és társadalmi identitás. *Replika*, 6. (1995) 17-18. sz. 89-120.

ILOVAY

1935 ILOVAY Sándor: *Munka és sport. A testnevelés tényezői az emberi munka gazdaságosítása és a szociálpolitika szolgálatában*. Budapest, Stephaneum Nyomda, 1935.

JOHN

1999 JOHN, Michael: A sport az osztrák társadalomban az 1890-es és az 1930-as évek között: a bécsi futball példája. Ford.: Kállai Tibor. *Replika*, 10. (1999) 36. sz. 97-109.

JARVIE-MAGUIRE

1994 JARVIE, Grant – MAGUIRE, Thomas: *Sport and leisure in social thought*. London-New York, Routledge, 1994.

KARÁDY-KOZMA

2002 KARÁDY Viktor – KOZMA István: *Név és nemzet. Családnév-változtatás, névpolitika és nemzetiségi erőviszonyok Magyarországon a feudalizmustól a kommunizmusig*. Budapest, Osiris, 2002.

KUN

1982 KUN László: A szabadidő-mozgalom és a vállalati sport a Horthy-korszakban. *Testnevelés és Sport-tudomány*, 1. (1982) 17-26.

LÁSZLÓ

1903 *Tizenöt év rózsái és tövisei. A „Törekvés” Dal- és Önképzőegylet története 1888-1903-ig*. Szerk.: LÁSZLÓ Lajos. Budapest, k. n., 1903.

LÜDTKE

1995 *The History of Everyday Life. Reconstructing Historical Experiences and Ways of Life*. Ed.: LÜDTKE, Alf. Princeton, Princeton University Press, 1995.

MAGYAR

1998 *Vasutas sportegyesületek évkönyve*. Szerk.: MAGYAR László. Budapest, Vasutas Sportközpont, 1998.

MAJDÁN

2007 MAJDÁN János: A vasutak asszimilációs hatása. In: *Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában*. Szerk.: KUPA László. Pécs, B&D Stúdió, 2007. 53-60.

MAJTÉNYI

2001 MAJTÉNYI György: „Uraltak” vagy „önfejűek”? Diktatúrák mindennapjai a német társadalomtörténet-írásban. *Korall*, 2. (2001) 5-6. sz. 242-252.

A magyar vasutas sport

1936 *A magyar vasutas sport 1900-1936 és a MÁV Sportegyesületeinek Ligája 1926-1936*. Budapest, k. n., 1936.

MÁRIÁSY

1941 *A vállalati sport 40 éves története: állami-, városi-, magánüzemek és vállalatok sportja*. Szerk.: MÁRIÁSY Lajos. Budapest, Merkantil Nyomda, 1941.

- MIKE**
1943 MIKE Gyula: Magyarország sportegyesületei 1941-ben. *Magyar Statisztikai Szemle*, 21. (1943) 4. sz. 182–208.
- MIKECZ**
1976 A MÁV Debreceni Járműjavító Üzem története (1898–1973). Szerk.: MIKECZ Ferenc. Debrecen, MÁV Debreceni Járműjavító Üzem, 1976.
- MIKLÓS**
1937 MIKLÓS Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, Kapisztrán Nyomda, 1937.
- MOHÁCSI**
2002 MOHÁCSI Gergely: Szép, Erős, Egészséges. Szabadidő és testkultúra Budapesten a 20. század első felében. *Korall*, 3. (2002) 7–8. sz. 34–55.
- MOLNÁR**
é. n. A budapesti MÁV. Északi főműhelyi „Törekvés” dal, zene és önképzőegylet 40 éves története, 1888–1928. Szerk.: MOLNÁR János. [Budapest], Az egylet választmánya, é. n.
- MOSELY**
1985 MOSELY, Phil: Factory Football. Paternalism and Profits. *Sporting Traditions*, 2. (1985) 1. sz. 25–36.
- NAGY**
1954 NAGY István: *Az Északi Főműhely története (1867–1945)*. Budapest, Népszava, 1954.
- OCSKAY**
1900 *Vasúti szaknaptár az 1901-ik évre*. Szerk.: OCSKAY Gusztáv. Budapest, k. n., 1900.
- PAPP**
2005 PAPP Gábor: *Az 1904-es vasutassztrájk és vezetőinek társadalomtörténeti vizsgálata*. Szakdolgozat (ELTE BTK). Budapest, 2005.
2008 PAPP Gábor: Sztrájkoló vasutasok a századfordulón. In: *Generációk a történelemben. A Hajnal István Kör-Társadalomtörténeti Egyesület 2007. évi konferenciájának kötete*. Szerk.: GYÁNI Gábor – LÁCZAY Magdolna. Nyíregyháza, HIK – Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara, 2008. 269–277.
- PÁL**
1975 PÁL István: *A vaspálya túlsó oldalán. A MÁV Miskolci Járműjavító Üzem története (1859–1975)*. [Miskolc], MÁV Miskolci Járműjavító Üzem, 1975.
- PLUHÁR**
1941 *Az Országos Sportközpont kebelében működő magyarországi sportegyesületek története*. Szerk.: PLUHÁR István. Budapest, Közérdekű Könyvek Kiadó Vállalat, 1941.
- SEM**
1911 *Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus*. 7. évf. Szerk.: WODIÁNER Béla Antal. Budapest, Wodianer, 1911.
1918 *Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus*. 14. évf. Szerk.: WODIÁNER Béla Antal. Budapest, Wodianer, 1918.
- SIKLÓSSY**
1929 SIKLÓSSY László: *A modern sport előkészítése. (A magyar sport ezer éve III.)* Budapest, Országos Testnevelési Tanács, 1929.

SZABÓ

- 1985 SZABÓ P. Csaba: Nemzeti őrhelyen. A magyar vasutasság helye a századforduló társadalmában. *Aetas*, 1. (1985) 1. sz. 35–53.
- 1989 SZABÓ P. Csaba: A vasutas presztízs születése. In: *Acta Universitatis Szegediensis De Attila József Nominatae. Acta Historica*. Tom. 88. Szerk.: SERFŐZŐ Lajos. Szeged, 1989. 37–51.
- 1997 SZABÓ P. Csaba: Vasutasok a századelő Magyarországon. *Belvedere Meridionale*, 9. (1997) 3–6. sz. 49–62.

SZEGEDI

- 2000 SZEGEDI Péter: Jobbra át! Adalékok a keresztény-nemzeti sportegyesületek debreceni szociogeneziséhez. *Korall*, 1. (2000) 1. sz. 74–100.
- 2001 SZEGEDI Péter: „Futball-vidékiség” a két háború között. A keleti régió. *Századok*, 135. (2001) 5. sz. 1149–1182.
- 2003a SZEGEDI Péter: A magyar futball európai expanziója, avagy hogyan lettek tanítók a tanítottakból. *Szociológiai Szemle*, 13. (2003) 2. sz. 3–41.
- 2003b SZEGEDI Péter: Az első cipőzsinórnál kezdődött... A hivatásos futball kialakulása Magyarországon. *Korall*, 4. (2004) 13. sz. 165–185.
- 2005 SZEGEDI Péter: *Pozíciók és oppozíciók: a futballmező kialakulása, struktúrája és dinamikája. Az 1945 előtti debreceni labdarúgás történet-szociológiai elemzése*. PhD értekezés (Budapesti Corvinus Egyetem). Budapest, 2005.

TAKÁCS

- 1963 TAKÁCS László: *75 év története. (Rövid összefoglalás a Székesfehérvári MÁV Járműjavító Üzem történetéről)*. [Székesfehérvár], MÁV Járműjavító Üzem, [1963].

Törekvés

- 1896 *A „Törekvés” Dal- és Önképző-egylet alapszabályai*. Budapest, k. n., 1896.

TÓZSÉR

- 1948 TÓZSÉR Ernő: *Vasutas sport*. H. n., k. n., 1948.

VARGA

- [2004] VARGA Károly: Adalékok a hazai vasúti járműjavító műhelyek, főműhelyek kultúrá- és sport-egyesületeinek történetéből. In: *Vasúthistória évkönyv 2002*. Szerk.: MEZEI István. Budapest, MÁV, [2004]. 255–279.

VASS

- 1930 *Magyar Vasutasok Albuma*. Szerk.: VASS István. Budapest, Magyar Vasutasok Albuma Vállalata, 1930.

VAUGRAND

- 2001 VAUGRAND, Henri: Pierre Bourdieu and Jean-Marie Brohm. Their Schemes of Intelligibility and Issues towards a Theory of Knowledge in the Sociology of Sport. *International Review for the Sociology of Sport*, 36. (2001) 2. sz. 183–201.

WEHLER

- 2001 WEHLER, Hans-Ulrich: Pierre Bourdieu. Az életmű magva. Ford.: Rosta Gergely. In: *Korall*, 2. (2001) 3–4. sz. 247–265.