

## **„[...] méltóztasson tekintetbe venni, hogy büntetlenül megbűnhődtem ezen arra alkalmas állomáson”. A bucsai állomásfőnök áthelyezése** <sup>[1]</sup>

Egy kicsit mindannyiunk története is. A vasúti személyzeti források jelentősége.

A vasút a 19. század közepétől a hazai kapitalizmus fejlődésének egyik meghatározó tényezője, annak megkerülhetetlen alkotóeleme volt; az alapvető jelentőségű gazdasági szerepe mellett jelentős hatást gyakorolt a magyarországi társadalom fejlődésére, modernizálására is. A nyugatról átvett foglalkoztatási keretek, a munkakultúra és a mentális elemek máig hatóan részévé váltak mindennapi életünknek. Mivel szinte nincs olyan család, amelyiknek ne lenne a vasútnál dolgozó (vagy korábban ott dolgozott) tagja, a vasúti személyi források feldolgozása szinte mindannyiunk számára tartogat új információkat.

### **A vasút története egy kicsit tehát mindannyiunk története is.**

A Magyar Nemzeti Levéltár Gazdasági Levéltári Osztályán őrzött vasúti személyzeti források feldolgozása, kutathatóvá tétele által a család-, társadalom- és gazdaságtörténeli kutatás területén egy magasabb szintre léphetünk, újabb ajtók nyílhatnak meg előttünk. Ez a gyakorlati kutatói munka területén azt jelenti, hogy az elkészített családfáinkat, adatgyűjtéseinket, tanulmányainkat, amelyeket eddig elsősorban az anyakönyvekből származó adatokból építettünk fel, lépésről lépésre merőben új adatokkal is ki tudjuk majd egészíteni (többek között az ősök testi tulajdonságai, előmenetele, munkahelyei, nyelvtudása, fényképei, betegségei stb.). A hosszútávú adatbázis-építés révén reális cél lehet a humán tudományokban napról napra egyre népszerűbb hálózatok kutatás gyakorlati művelése, népszerűsítése, elősegítése.

A jelen írásban bemutatott forrás csak egy példa a Magyar Nemzeti Levéltár Gazdasági Levéltári Osztályán őrzött rendkívül gazdag személyzeti anyagból, amelynek feltárása, adatbázisba rendezése és a társadalom rendelkezésére bocsátása még előttünk álló, rendkívüli kihívásokat, de egyúttal áttörő jelentőségű előrelépést is kínál feladat, tekintettel arra, hogy a MÁV-alkalmazottak és a családtagjaik adatai révén a magyarországi társadalom jelentős részének, emberek millióinak életéről kaphatunk merőben új, és újszerű információkat

### **A vasút és a magyarországi kapitalizmus születése**

Az első magyar vasútvonalat Pest és Vác között 1846. július 15-én nyitották meg. A kiegyezés évében, 1867-ben felhatalmazást kapott a magyar kormány az Országgyűléstől államkölcsön felvételére vasút- és csatornaépítésre. A felvett államkölcsön egy részéből a kormány 1868. július 1-jén felvásárolta a csödbe ment Magyar Északi Vasutat<sup>[1]</sup>, amely a Pest–Salgótarján vonalat kezelte. Mikó Imre<sup>[2]</sup> közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1869. október 31-én elrendelte, hogy az északi és a nem sokkal később megnyíló Zákány–Zágráb vasútvonal neve Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) legyen, és kiadta az Államvasutak létrejöttéről szóló alapítólevelet. Megalakult a mai MÁV jogelődjé.<sup>[3]</sup>

Ezt követően az állami szerepvállalás erősödött. Ennek eredményeként töretlen fejlődés következett, a nehéz anyagi helyzetbe kerülő magánvasutakat az állam kiegészítette vagy kivásárolta, vonalaikat és járműveiket a Magyar Királyi Államvasutak vette át.

Az első, törvényi felhatalmazáson alapuló államosítás 1876-ban történt meg: a Magyar Keleti Vasút ekkor került állami kezelésbe.<sup>[4]</sup>A MÁV első pályaudvara a Józsefvárosi pályaudvar volt, amelyet 1867-ben adták át a forgalomnak. 1867 és 1885 között az államvasutak budapesti főpályaudvaraként működött, ezt követően vette át feladatait a szintén a VIII. kerületben <sup>[2]</sup> épült, nagyobb és korszerűbb Keleti pályaudvar.<sup>[5]</sup>

A képzett munkaerő biztosítására 1887-ben Vasúti Tisztiképző Tanfolyamot szerveztek, a szakmunkásképzés 1893-tól indult. A MÁV az 1870-es évektől példaértékű szociális ellátó rendszert épített ki. Az első világháború hadiforgalma nagy megterhelést jelentett a vasútnak, amelynek eredményeként romlott az eszközök és a létesítmények állapota. A trianoni békeszerződés után csak a korábbi vasúthálózat 38 százaléka maradt meg Magyarországnak, a vonalakat megcsonkították, hiszen az új határok a legtöbbet kettévágták. Magyarország a károk helyreállítása és az átépítések után is a vasúti fejlesztések élvonalában maradt. 1932. július 1-jén államosították a Duna–Száva–Adria Vasúttársaságot, és ezzel néhány évtizedre megszűntek a magánvasutak hazánkban.<sup>[6]</sup>

### **A II. világháborútól napjainkig**

A II. világháború után alapvető változások következtek ezen a területen. 1949. március 15-én a MÁV formálisan is a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium, vagyis az állam része lett, s ebben a formában működött a rendszerváltozásig. A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1993. június 30-án létrehozta a Magyar Államvasutak Részvénytársaságot (MÁV Rt.) a Magyar Állam 100 százalékos tulajdoni hányadával határozatlan időtartamra. 2005. szeptember 1-jén a társaság zártkörű részvénytársasággá (MÁV Zrt.) alakult, alapítói jogai a gazdasági és közlekedési miniszterhez kerültek.

Az Árufuvarozási Üzletág 2006. január 1-től MÁV Cargo Árufuvarozási Zrt. néven a MÁV Zrt. leányvállalataként kezdte meg önálló működését, 2008-as privatizációját követően két évvel pedig új néven (Rail Cargo Hungaria Zrt.) folytatta tevékenységét. 2007. július 1-től a korábbi Személyszállítási Üzletág feladatkeretét szintén egy leányvállalat, a MÁV-START Zrt. vette át, amelynek százszázalékos tulajdonosa ugyancsak a MÁV Zrt. lett. 2008. január 1-jén a korábbi Gépészeti Üzletágból szerveződött két további leányvállalat: a járműkarbantartó MÁV-GÉPÉSZET Zrt. és a vontatásszolgáltató MÁV-TRAKCIÓ Zrt. A MÁV-csoport szervezeti átalakítása révén utóbbi kettő 2014. január 1-jén jogutódlással megszűnt, tevékenységüket a MÁV-START Zrt. vette át.

2020. július 15-től az állami tulajdonú közlekedési szolgáltató társaságok összehangolt, egységes közlekedésszakmai működtetésének és közös stratégiai irányításának hosszú távú erősítése érdekében a Volánbusz Zrt. tulajdonosi jogainak gyakorlója a MÁV Zrt. lett. A vasúti és közúti személyszállítási ágazat két legnagyobb vállalatának egységes stratégiai irányítására vonatkozó kormányzati szándék megvalósítása érdekében 2021. januárban a MÁV tulajdonába került a Volánbusz és a VOLÁN Buszpark. Tulajdonosa jelenleg is a Magyar Állam, amely tulajdonosi jogait a társaság felett a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter útján gyakorolja. A több mint 150 éves múltra visszatekintő MÁV-csoporthoz jelenleg az anyavállalat és 20 leányvállalat tartozik. A cégek tevékenységi körei közül kiemelkedik a pályaműködtetés és a személyszállítás. A vasúttársaság árufuvarozási tevékenységet közvetlenül nem végez, de pályahálózatán egyre több hazai és külföldi vasúti társaságnak biztosít szolgáltatásokat a nyílt hozzáféréstől kezdve a vontatáson át a karbantartásig, javításokig.

A vasúthálózat teljes hossza jelenleg 7243 kilométer.<sup>[7]</sup>

### **A vasút személyzete**

A vasútépítések megindulása új szakma kialakulását is jelentette. Az első mozdonyvezetők és a műszaki ügyekkel foglalkozók természetesen külföldiek voltak. Gyorsan népszerű munkahellyé vált a vasút, mivel állandó jövedelmet biztosított a dolgozóinak.

A vasúttársaságoknál a dolgozókat feladatuknak megfelelően különböző beosztásokba sorolták. A külföldi példát követve alapvetően két munkavállalói kör alakult ki az első magánvasút 1846-os megnyitása után: a hivatalnokok és a szolgák.

Bár már Széchenyi tervei között is szerepelt a vaspályák állami kezelésébe vétele, a magántársaságok az 1867-es kiegyezésig egyeduralmuk voltak ezen a területen. A magyarországi vasutak kiegyezésig terjedő „hőskorában” 1977 kilométer<sup>[8]</sup> hosszú pályát helyeztek forgalomba. A működtetéshez szükséges dolgozók száma folyamatosan nőtt, illetve folyamatosan emelkedett a foglalkoztatottak szolgálati ideje is. A nyugat-európai mintákhoz hasonlóan nálunk is évkövetővé kellett tenni a bértáblát mindkét munkavállalói kör esetében. A belépéskor meglévő iskolai végzettség és a munkában eltöltött idő alapján osztályokat hoztak létre.

A magánvasutak szolgálóira vonatkozóan 1878-ig öt társaság esetében ismertek az adatok egy minisztériumi összesítő alapján. Általánosan elmondható, hogy minden társulat élesen elkülönítette a hivatalnokokat és a szolgákat.<sup>[9]</sup>

Az előrehaladást kezdetben a munkában eltöltött évek határozták meg, a kiegyezés után azonban már belső vizsgákhoz is kötötték. A vasutaknál Nyugat-Európában béren kívüli juttatások is voltak, ezt a magántársaságok nálunk is meghonosították: lakbér, mozdonyvezetőknek, fűtőknek utazási átalány stb. járt. <sup>[10]</sup>

A két munkavállalói csoport legmagasabb fizetési között három-négyszeres különbségek voltak. A juttatások rendszerét megalakulásakor a MÁV is átvette. 1858. december 1-jén rögzítették a bértáblát: az I–V. rangfokozaton belül itt is három belső osztályba sorolták a dolgozókat. A hivatalnoki és a szolgai besorolás mind a tizenöt esetben külön fizetési kategóriát is jelentett. A hivatalnokok és a szolgák által elérhető legmagasabb bért tekintve 1868-ban az állami vasúttársaságnál ötszörös volt a különbség.

A közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1872. június 30-án rendeletben szabályozta a cég belső viszonyait. Az ekkor megjelent „személyzeti illetmények kimutatása” tartalmazta az első magyar nyelvű illetménytáblát, valamint egy szolgálati szabályzatot is magában foglalt. Továbbra is hivatalnokokra és szolgákra

osztották a MÁV dolgozóit. A legmagasabb szolgálai és hivatalnoki bérek között négyeszeres volt a különbség. A vasutasok száma tovább növekedett, a feladatok egyre komplexebbé váltak, ezért 1884. augusztus 1-jén új rangtáblát vezettek be. Az ekkor bevezetett altsztr kategória honorálta a felnőtként elsajátított szaktudást és a huzamosabb időn keresztül végzett, minőségi munkát. Az altsztr kétszer akkora fizetéssel kezdtek, mint a szolgálak. Ugyancsak 1884-ben rögzítették az előléptetési jogot is, ami nagy biztonságot jelentett a hivatalnoki kar számára. Aki műegyetemi, ügyvédi, jog- vagy államtudományi oklevéllel, vagy jogi akadémiaon szerzett államtudományi államvizsga-bizonyítvánnyal rendelkezett, jogot kapott az előléptésre. Az ekkor még kevésbé elterjedt gimnáziumi érettségi is automatikus előléptést jelentett.

Baross Gábor[11] 1887-ben megszűntette az automatikus előléptetés intézményét, sőt a lefokozást is bevezette.[12] Ennek oka egyrészt a növekvő számú és egyre képzetlenebb potenciális munkavállaló volt, másrészt pedig ekkorra már beindult a MÁV-tisztképzés is.

Nagy fájdalom volt a vasutasoknak az automatikus előléptetéshez való jog visszavonása, mert ezt ekkorra már más állami foglalkoztatotti csoportok megszerezték maguknak. A lázongások eredményeként 1907-ben törvényben rögzítették a vasútnál történő munkavégzés feltételrendszerét, az ún. pragmatikát.[13] Ehhez kapcsolódva a dolgozók helyzetét is újraszabályozták. Rögzítették, hogy a jövedelmeket nem lehet csökkenteni, elbocsátani pedig csak fegyelmi eljárással vagy bírósági döntéssel lehetett a vasutasokat. Mivel a vasutasok szolgálatilag közhivatalnoknak minősültek, minden sztrájk súlyos megítélés alá esett. Eltörölték az altsztr és a szolgál kategóriát, helyette ezek a dolgozók egy úgynevezett „B” kategóriába kerültek. A családtagokra kiterjesztett utazási kedvezmény, a rögzített éves szabadság is ekkor vált szerzett joggá.

Az első világháború kitörése után alapvetően új helyzet alakult ki a magyarországi közlekedésben. A tömeges csapatszállítás 1914. augusztus 3-án indult meg. Elindult a mobilitás, a vállalat pedig kétségbeesetten próbálta alkalmazottait a szolgálati helyükön visszatartani. 1916 augusztusában a románok betörték Erdélybe. A kiűrés miatt menekülni kényszerült vasutasok jövedelmét jóléti bizottságok segítettek kiutalni. 1918-tól általános lett a menekültek problémája. IV. Károly 1918. január 13-án kéziratot küldött a miniszterelnökhöz, amelyben meghagyta, a vasutas tisztviselőket előmenetelükben nem érheti hátrány a katonai szolgálat teljesítése miatt.

Az első világháború után a megszállt területekről zárt szállítmányokban érkeztek a vasutasok, akiket be kellett jelenteni a Keleti pályaudvari kirendeltségen, illetve a MÁV-menekülőök ügyeinek központi vezetését is tájékoztatni kellett.[14] Az érkezők ellátása jelentős feladat volt a MÁV Igazgatósága számára, elhelyezésükről külön bizottság döntött. 1921 áprilisáig 13 255 vasutasról (43 770 családtagról) tett jelentést Kelety Dénes[15] MÁV-elnök. 1918. november 24-én megalakult a Magyarországi Vasutasok Szövetsége (MVSZ), amelyet aztán 1920. július 29-én fel is oszlattak. Ezt a szervezetet a Bethlen–Peyer paktum[16] alapján többé nem lehetett ismét megalapítani, így a vasutasok csak egyéb szakmák szervezetein belül, illetve a Magyarországi Szociáldemokrata Pártban (MSZDP) szervezkezhetnek. A két világháború között a Vasút továbbfejlesztette a jóléti szolgálatait. A MÁV Központi Kórház és Rendelőintézet 1927. évi átadása nagy előrelépést jelentett a vasutasok egészségvédelmében. Szociális célokot szolgáltak az 1925 óta megtartott vasutasnapok, amelyek bevételeit a rászoruló vasutas gyerekek megsegítésére, ösztöndíjak adományozására fordították. Az ebben az időszakban alakult kulturális egyletek, sportkörök is a vasutasok összetartozását erősítették.

Jelentősen fejlődött a MÁV oktatási intézményrendszere, további nevelőotthonokat alapítottak, kialakult az oktatási főnökségek hálózata, és számos tanműhellyel bővültek a szakmunkásképzés lehetőségei. A szolgálati helyek, üzemek felújításával, korszerűsítésével egyidejűleg számos szociális létesítmény is épült.

A munkaerőhiány pótlása érdekében vidékekről érkező dolgozók elhelyezésére munkásszállókat létesítettek, országsszerte pedig nagyszámú MÁV-üdülő biztosította a vasutas családok nyaralását, kikapcsolódását.

A MÁV egyre több kulturális és sportlétesítményt működtetett. A tömegsport mellett így az élsport legeredményesebb képviselői is hozzájárulhattak a MÁV hírnevének öregbítéséhez. A vasútegészségügyi szolgálat céltudatos fejlesztését jelezték azok a beruházások, amelyek sorában Hévízen és Balatonfüreden gyógyintézet, Budapestben a Szabadság-hegyen gyermek gyógyház létesült.

Az ötvenes években hat vidéki városban alakítottak ki MÁV Rendelőintézetet, 1967-ben pedig átadták a szolnoki MÁV Kórházat. Az új budapesti MÁV Rendelőintézetet 1976-ban készült el. A budapesti kórházösszevonások során a MÁV Kórház beolvadt a Honvéd Kórház intézményrendszerébe.



26.09.2010 - Foto: Dr2005 - www.transport-in-comun.ro/trenuri - transportbucuresti.trei@gmail.com [3]

A királyhágó/bucsei állomás felvételi épülete 2010-ben.

Forrás: <http://transport-in-comun.ro/>

## A Magyar Nemzeti Levéltár Gazdasági Levéltári Osztályán őrzött vasúti személyzeti anyagok

A MÁV igazgatói értekezletek iratai[17] jelentős számban tartalmaznak személyi vonatkozású, a családtörténeti és a gazdaságtörténeti kutatáshoz jól hasznosítható iratokat. Ezek közé sorolhatjuk mindenekelőtt a felvételi, az áthelyezési és a nyugdíjazási kérelmeket. Ezeknek az iratoknak az évköre 1871–1949-ig terjed. Fontos rámutatnunk arra, hogy a MÁV Archívum is őriz ilyen jellegű forrásokat.

A MÁV Igazgatóság általános iratainak[18] évköre 1880–1944-ig terjed. Ebből a levéltári fondból a lemondásokat, az alkalmazási iratokat, az egyedi nyugdíjbeszámítási kérelmeket és a nyugdíjügyeket kell kiemelnünk mint a család- és gazdaságtörténeti kutatás legfontosabb forrásait. Ezek a forrástípusok is előfordulnak a MÁV Archívumban. A mellékelt forrás is ebből a fondból származik.

A MÁV gyűjtemények[19] néven kialakított fond igen sokrétű forráscsoportot jelent, amelynek részletes bemutatása önmagában is komoly kihívás.

Adatgazdagságánál fogva ebből az irategyüttesből talán a legfontosabb vasúti személyzeti iratanyag a vasútnál alkalmazottakról kiállított személyi lapok (szolgálati táblázatok). A teljesség igénye nélkül tartalmazza a szolgálatba lépés idejét, a nyugdíjjogosultság kezdetét, a községi illetőséget, a családi állapotot, a feleség nevét, a születési, a halálzási adatait, a házasságából származó gyermekek adatait. Emellett ezek a dokumentumok tanúskodnak a vasutas vallásáról, a „véderőt illető viszony”-ról, hiszen a közös hadseregbeli ezrede vagy csapatteste számát, és a katonai rangját is feljegyezték. A személyi lapok emellett tartalmazzák az érintett iskolai végzettségét, nyelvismeretét – ezen belül is külön, hogy olvas, ír, beszél vagy fogalmaz-e az adott nyelven –, valamint az esetleges testi hibáját is feljegyezték. Rendkívül értékes információ lehet (többek között a hálózatkutatással foglalkozók számára), hogy azt is megtudhatjuk ezekből az iratokból, hogy a vasutas áll-e a magyar kir. államvasutak valamely alkalmazottjával rokonsági viszonyban, illetve kívül milyen fokban, továbbá azt, kinek az ajánlására került a MÁV-hoz.

A belső vizsgák letételének ideje (hivatalnoki felvételi vizsga, állomásfőnöki, raktárnoki stb. vizsga) és a szolgálattelre történő beosztás mellett a kitüntetések (pénzbeni jutalmakat kivéve), valamint a fegyelmi büntetések is feljegyzésre kerültek.

A személyi lapokból (szolgálati táblázatokból) nyomon kísérhetjük az érintett hivatali előmenetelét, így az esetleges lefokozását („lejjebbezés”) is láthatjuk.

Megismerhetjük továbbá a MÁV előtti állását is. Ezt a forrástípust a MÁV Archívumban is megtalálhatjuk. A MÁV gyűjtemények között található egy, az előbbi forrástípusnál lényegesen szűkebb adatkört tartalmazó, de egyedisége, az általa leképzett történelmi valóság miatt feltétlenül kiemelendő forrás a zimonyi M.Á.V. iskola[20] előmeneteli és mulasztási naplója. Az irattípus évköre 1900. szeptember 1.–1903. június végéig terjed.

A dokumentum fontosságának megértéséhez tudnunk kell, hogy a MÁV számára kezdetül fogva nagyon fontos cél volt a szlavóniai magyarság pozícióinak megerősítése. Ennek hátterében az állt, hogy a teljes horvátországi vasúthálózat a Magyar Államvasutak alá tartozott, és ezeken a vonalakon többségében magyar munkaerőt alkalmaztak. A magyar munkaerő pótlására már 1890-ben iskolákat („MÁV-iskolavarak”) alapított a vasúttársaság. A MÁV elsősorban a városokban

létesített iskolákat (Zimony, Vinkovce, Bród, Szávaszentdemeter, Valkóvár, Árpátarló, India). Ezeket az elsősorban a helyi magyar középosztály erősítését, illetve ezzel szerves összefüggésben a folyamatos asszimilációt szolgáló intézményeket 1919-ben a délszláv államhatalom megszüntette, a birtokukban lévő értékes ingatlanokat pedig elkobozta. A dokumentum tartalmazza a tanuló nevét, születési adatait, vallását, anyanyelvét és nyelvtudását is. Érdekes adalék lehet egy, a téma iránt érdeklődő kutató számára, hogy a tanulóval kapcsolatban feljegyezték: „*himlő ellen jó sikerrel be van-e oltva? Mikor oltatt be?*”, illetve „*állott-e ki valóságos himlőt? Mikor?*”. A zimonyi iskola tanulói esetében a szülő /gondviselő/ lakásadó nevét is gondosan nyilvántartásba vették. Ez arra enged következtetni, hogy jelentős számban voltak olyan, más településeken lakó tanulók, akik számára szüleik a városban béreltek lakhelyet. A szülők, gondviselők, illetve lakásadók számára fenntartott rovat kizárólag férfineveket tartalmaz. Fontos adalék lehet esetleges ösünk felkutatásakor, hogy a naplók arra is rákérdeztek: „*A nem magyar anyanyelvű és a beírás alkalmával magyarul beszélni nem tudó tanuló, a tanév végéig magyarul beszélni megtanult-e és pedig folyékonyan beszélni vagy csak töredevezve?*” A most bemutatott dokumentumnak megfelelően irattipust a MÁV Archivum is őriz. A MÁV gyűjtemények fondjában a II. világháború alatti és utáni eseményekre, illetve ezek család- és gazdaságtörténeti vonatkozásaira is találhatunk új és újszerű információkat:

- A nyilasok által internáltak kartonjai tartalmazzák többek között az érintettek vallását, családi állapotát, gyermekeik számát, az érintett foglalkozását, tanult mesterségét, katonai rangját, műszaki képzettségét, lakását, továbbá felesége, gyermekei, testvérei adatait, az internáló hatóságot, az internálás időpontját, tartamát, annak okát, továbbá a magaviseletéről is olvashatunk a forrásban.
- Nagyon fontos lehet egy családfakutató számára, aki az iratokban valamely őst találja meg, hogy pontos személyleírást is kaphat a forrásból: a dokumentumok gondosan leírták az érintett termetét, száját, arcát, fogát, szemét, haját, szemöldökét, szakállát, orrát, esetleges különös ismertetőjeleit. Rendkívül érdekes az ún. „feljegyzések” rovat, ahol többek között azt is rögzítették a nyomtatvány egykori kitöltői, ha az internált esetleg megszökött.
- Ugyancsak a MÁV gyűjtemények fondjában találhatóak a menekült alkalmazottak nyilvántartási lapjai. Ezen források történeti kerete, értelmezési háttere a 20. századi magyar történelem hétköznapi valósága, a határváltozások miatt a határokon kívül maradt vasutasok drámai sorsa. Az iratok többek között tartalmazzák a menekülésre kényszerült vasutas szolgálati címét, családi állapotát, lakását, a trianoni határon túli utolsó szolgálati helyét (ország), továbbá azt, hogy mikor távozott onnan. Megtudhatjuk az érintett menekülése utáni anyaországi beosztási helyét, jelentkezésének napját, az irat felvételének idején aktuális beosztását, nyilvántartási helyét. Információkat kaphatunk arról is, hogy a menekült vasutas átesett-e igazolási eljáráson, illetve milyen eredménnyel, részesült-e menekülési segélyben, és végül azt, hogy kárbejelentési kérelmet adott-e be.
- A MÁV-nál történő munkavállalás többek között azért volt vonzó, mert a vasút szolgálati lakásokat is fenntartott, ahol szállást biztosított erre rászoruló alkalmazottai számára. Az ugyancsak a MÁV gyűjteményekben található bérlőnyilvántartások tartalmazzák a bérlő nevét, az utcát, a lakcímet, a lakás számát, az évi/havi, illetve negyedévi házbér összegét, annak esetleges „lerovását”.

A II. világháború utáni években a vasúti hivatalnokokat is érintették azok a politikai indíttatású támadások, amelyek célja többek között a hazai középosztály gazdasági ellehetetlenítése volt. A közkeletű nevén „B” listáknak[21] nevezett dokumentumok tartalmazzák többek között az érintett hivatalnok szolgálati címét és beosztását, családi állapotát, gyermekeinek számát, vagyoni állapotát (például hogy rendelkezett-e családi házzal), a szolgálataba lépésének kezdő időpontját, a lefolytatott igazolás[22] eredményét. Megtudhatjuk az esetleges távollétének okát (például azt a tényt, hogy önként Németországba menekült), illetve hogy a hivatalnokot „megtartandó”-nak vagy „elbocsátandó”-nak ítélték a döntéshozók. A döntés indoklására fenntartott rovatban többek között a következőket olvashatjuk: „mint mérnökre, műhelyünknek műszakilag szűksége van”, „demokratikus és szociális gondolkodású”, „a demokratikus rendbe jól beleilleszkedik”, „a demokratikus elveket régóta vallja és terjeszti”, illetve „gyenge munkaerő, szolgálatát hanyagul látja el” vagy „lásd a Népbíróság határozatát vagy az igazolás eredményét”. Utóbbi bejegyzés azt jelentette, hogy a vasutas ügyében hozott népbírósági vagy igazolóbizottsági döntést a B-listák összeállítói automatikusan átvették. Ilyen forrásokat a MÁV Archivumban is találhatunk.



Királyhágó/bucsa állomás felvételi épülete 2016-ban.  
Forrás: Wikimedia Commons

#### A közölt iratról

Az irat betekintést enged a Magyar Nemzeti Levéltár Gazdasági Levéltári Osztályán őrzött rendkívül gazdag és sokrétű vasúti személyzeti iratanyagába. A közölt forrás a bucsai[23] állomásfőnök áthelyezési ügyét tartalmazza. Kribl Sándor életéről, személyiségéről rengeteg érdekes részletet ismerhetünk meg a forrást olvasva. Az állomásfőnök írása kiírt, igényes írásképet mutat; olyan emberét, aki hosszú évek óta hivatali munkát végzett. Írása emellett azonban kevésbé központosított, a partatlanul áradó mondatok mögött nyilvánvalóan a vélt vagy valós mellőzöttségéből fakadó indulatok munkáltak. Az állomásfőnök saját megítélése szerint ugyanis Bucsára annak idején büntetésből került, mert ezt a munkakört tudomása szerint korábban azokkal töltötték be, akiknek munkájával valamilyen oknál fogva elégedetlenek voltak a vasútnál.

Az ügyiratban található belső feljegyzések alapján világossá válik, hogy a cég megítélése szerint Kribl valóban a „gyengébb hivatalnokok közé sorozandó” volt. Érdekesége a levélnek, hogy Kribl még a „magyar Keleti vasútra” utal levelében, holott azt már négy évvel korábban államosították, tehát a Magyar Államvasutak része volt.

Mindazonáltal a „parkolópályára tett” állomásfőnök sikeresen harcolt az érdekeiért. Miután hosszasan és teátrálisan ecsetelte „munkahelyei viszonyosságait”, illetve hivatkozott felesége egészségi állapotának megromlására – amit még becsatolt orvosi igazolással is fontosnak érzett bizonyítani –, a MÁV vezetősége beadta derekát: elhagyhatta a számára száműzetést jelentő bucsai állomást. 1880-ban Budapestre került fel, a MÁV központjába. A forrásból megszerezhető információk eddig tudósítanak életéről.

Más források alapján arra következtethetünk, hogy Kribl Sándor későbbi élete és karrierje már kiegyensúlyozott volt, illetve egyenletes fejlődést mutatott. Két évvel a fővárosba történő felkerülése után ugyanis előléptették: az V. rangfokozat 2-ik osztályából ugyanezen rangfokozat 1-ső osztályába került, mint hivatalnok.[24] Két évvel később, 1894-ben tovább emelkedett a ranglétrán, mert kinevezték a IV. rangfokozat 3-ik osztályába.[25] A fővárosban tehát minden valószínűség szerint megtalálta a számítását, hiszen 1898. március 1-jén újabb szintet lépett, és már mint ellenőr érte el a IV. rangfokozat 2. osztályát.[26] Ekkor a helyi áruforgalommal foglalkozó ügyosztály munkatársa lett.[27] Ebben a munkakörben és ezen az ügyosztályon alkalmazták még 1901-ben is.[28] Minden bizonnyal a századforduló utáni első években ért véget vasutas pályafutása. Lakhelye a felköltözés után a budapesti Nefejejs utca 65-ben volt.[29] Sorsát a jelenleg rendelkezésünkre álló, illetve elérhető forrásokból ma eddig tudjuk rekonstruálni.



**A kolozsvári területi vasútigazgatóság épülete 1915-ben.**  
Forrás: Fortepan Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége

## Dokumentumok

### Kribl Sándor bucsai állomásfőnök áthelyezési ügye kapcsán keletkezett dokumentumok

#### a) Kérelem

30733/1880. 140. szám. Kir. Igazgatóság Budapesten. Kribl Sándor állomásfőnök kérelme visszahelyezése tárgyában a kolozsvári üzletvezetőséghez vagy a Központba, Budapestre.

Miután év 20/9 (szeptember 20-án) és 27405. szám alatti becses intézkedés folytán Bucsára mint állomásfőnök lettem áthelyezve, ez rám megrendítő eset lévén, tudva azt, hogy a magyar Keleti vasútnál[30] ezen állomás büntetési állomásnak tekintetett, s kit felvállaltam és helyembe mint tartalék hivatalnok lépett csakugyan büntetésből volt. Bucsára már másod ízben áthelyezve – önéretetemben sújtva, mert már mint üzletgyakornok 1873 23/7 (július 23-án) 8245 szám alatt 2 vizsgámmal karácsonyfalvai[31] állomáson önállólag az állomás vezetésével lettem megbízva, ott utolsó jó eredménnyel letett vizsgám után hivatalnokká lettem folytatólag Mezőtelegd[32] és Nyárádtőn[33] mint állomásfőnök alkalmaztatván 1877 18/6-án (június 18-án) 7443. szám alatt saját óhajtasomra a Kolozsvári forgalmi főnökséghez és folytatólag üzletvezetőségéknél mint iroda hivatalnok tettem szolgálatot.[34] 1879 1/1 (január 1-jén) lettem előléptetés ugyanezen év 21/V (május 21-én) újjólag előléptetve mint tartalék hivatalnok egész Bucsára való áthelyezésemig, tudva azt, hogy a vasútnál töltött időm alatt minden tekintetben kifogástalan szolgálattal elégedetlenségre okot nem szolgáltatam, sőt a forgalmi főnökség illetőleg üzlet vezetéségnél 2 1/4 év szolgálatom alatt megdorgálásra sem adtam okot. Bizonyosság arra, hogy 1879-ik évben kétszer lettem előléptetésre ajánlva, és mindkétszer szerencsés valék azt megnyerni 1-szer rangfokozat és fizetésben, 2-szer mint tartalék hivatalnok érezvén, hogy legkisebb büntől ment szolgálattomban semmi hiba, pénztáram jelen perczig mindig rendben, miről a kir. ellenőrzési hivatalnak tudomása van, mielőtt jelen állásomat elfoglaltam volna, 5 napi szabadságot nyervén múlt év szeptember havában a kir. igazgatóságához személyesen felmenve Länger főfelügyelő úrnak kérelmem előadván akadatolva[35], hogy az ide mellékelt és akkor is bemutatott egyetemi tanár dr. Brandl által kiállított orvosi bizonylat szerént nóm szemhéja okvetlen napontai orvoslást igényel, különben előre láthatólag a legkeserűbb sorsnak néz elébe, nem különben családi peres ügyeim még egy ideig Kolozsvárt léteemet saját érdekemben kívánatosá teszi, külső birtokom is lévén az gondozás nélkül elpusztul, - remény és biztatás nélkül lettem elbocsájtva azon kijelentéssel, hogy jelenlegi állásommal semmi büntetés nincs egybe kötve és jól vagyok előírva, - megnyugodtam a kir. igazgatóság magas intézkedésében, a kolozsvári üzletvezetőségétől is azon biztosítást nyertem, hogy legfellyebb tavaszig leendek jelenlegi állomásomon, mivel állomási kezelő áthelyezése van kilátásban Bucsára.

Egy éve lesz, hogy itt vagyok, a *legszigorúbb* körülmények között, mivel állomásom egy váltó ór és egy közönséges munkással volt ellátva csak, áthelyezésemről mostanáig éjjel nappal minden megszakítás és felváltás nélkül, távirtda, forgalmi és kereskedelmi szolgálatot végeznek, az elmúlt zord és kitartó tél és a kellő nyugalom hiánya folytán egészségemben megtámadva lettem. – A Hunyadi pálya orvos úr 11. számú orvosi bizonylatát hogy kifejlődött komoly mellbajom okvetlen gleichenbergi[36] fürdőre való menetelem 4 hétre szükségessé teszi, folyó év július 12-én kolozsvári üzletvezetőségéknél bemutatván a szükséges szabadság kieszközölése céljából, de később meggondolva, hogy anyagi viszonyaim ezen rendkívüli költségek nem engedik és ez által adósságba keverednék, elhalasztottam. Ámbár tört egészségemmel a fentebb elősorolt szigorú viszonyok között szolgálattomat kifogástalanul végzem mostanáig.

Ezeket előre bocsátva bátor vagyok kérésemet előterjeszteni, méltóztasson tekintetbe venni, hogy büntetlenül megbűnhődtem ezen arra alkalmas állomáson, és megrongált egészségem a tetleges forgalmi szolgálat mellett még rosszabbra fordulhat, nóm szembajának orvoslása pedig csak Kolozsvárt vagy Budapesten válnék lehetséges, tekintetbe véve a melléklet 1 db orvosi bizonylatot és hogy 1873 évtől mostanig minden hiány és kifogástalanul teljesítettem kötelességemet, azon alázatos kérésemet vagyok bátor előterjeszteni engem átköltözködési átalányom elvonása nélkül jelen állásomból újból vissza helyezni Kolozsvárra az az üzletvezetőséghez, bármelyik irodai szakmára az igatató vezetésén kívül, vagy ha ez nem volna lehetséges, úgy a kir. igazgatóságnál mint központi hivatalnokot alkalmazni méltóztasson.

Alázatos kérésem újítása mellett maradtam a kir. igazgatóság alázatos szolgálja Kribl Sándor állomásfőnök.

#### b) Előterjesztés

5219. sz. 15/9. 80. (Pecsétfelirat): Magy. Kir. Államvasutak üzletvezetőség Kolozsvárt! Előterjesztetik azon megjegyzéssel, czélszerűbb volna és hogy régóta kilátásban is vétetett, hogy Bucsa állomáson a hivatalnok helyett egy állomás előjáró alkalmazandó volna. Bizonyítatik tovább, hogy folyamodó, ámbár gyengébb hivatalnokok közé sorozandó, nem büntetésekképpen helyzetetett ezen állomásra, és hogy saját magánviszonyai a Kolozsvárra való áthelyezését kívánatosá tesznek. Miután azonban most sem a jelenlegi üzletvezetőségéknél sem az állomáson oly állás üresedésben áll, melyet Kriebl úr könnyen elláthatna, ő csak vagy az új szervezendő üzletvezetőséghez vagy a központba beosztandó volna, mely alkalmazását melegen pártoljuk.

#### c) Orvosi bizonyítvány

Alulírt ezennel bizonyítja, hogy Kribl Sándorné idült könnycsatornahurutban[37] szenved, mely miatt folytonosan orvosi gyógykezelés alatt áll, bajának gyógykezelése még több évi időre fog terjeszkedni, miután a csatorna végén, annak csontfalában idült lob létezik, melyeknek lefolyása némelykor igen sok időt szokott igénybe venni.

Kolozsvár 1879. szeptember 27. dr. Brandl József egyetemi tanár

#### d) Az előadóívre rávezetett pro domo

Kribl Sándor úrnak állomási főnök Bucsán (a kolozsvári üzletvezetőség útján). Saját kérelme folytán illetményének változatlan hagyása mellett áthelyezzük Önt a központba szolgálattétel végett CVII (visszatérítési) ügyosztályunkba osztjuk be. Meghagyjuk Önnek, hogy teendőinek szabályszerű átadása után Budapestre haladéktalanul útnak induljon megérkezéssel nevezett ügyosztály főnökénél jelentkezzék.

Az irat jelzete: HU-MNL-OL-Z 1525-30733-1880

- 
- [1] Péter I. Zoltán: *A nagyváradi vasúti közlekedés kezdetei*. <http://epa.oszk.hu/00100/00181/00078/539.htm> (utolsó letöltés: 2022.01.16.)
- [2] Gróf hídvégi Mikó Imre (1805–1876) erdélyi magyar államférfi, művelődési és gazdaságpolitikus, történész, 1867 és 1870 között közlekedési és közmunkaügyi miniszter.
- [3] Majdán János: Vasutak szolgaszemélyzete Magyarországon. In: *Úr és szolga a történettudományi egységében – Társadalomtörténeti tanulmányok. In memoriam Vári András (1953–2011)* Szerk. Gyulai Éva. ME BTK TTI. Miskolc, 2014, 161.
- [4] Péter I.: i. m.
- [5] Majdán: i. m. 162.
- [6] Így született a MÁV. *Vasutas magazin*. A MÁV-Csoport hivatalos lapja. 68. évfolyam. 2018. június. 6.
- [7] [Wikipédia](#) <sup>[6]</sup> (utolsó letöltés: 2022.01.16.)
- [8] Majdán: i. m. 157.
- [9] Majdán: i. m. 158.
- [10] Majdán: i. m. 159.
- [11] Bellusi Baross Gábor (1848–1892) a modern magyar kereskedelem és közlekedés megteremtője. A dualizmus kimagasló gazdaság- és közlekedéspolitikusa volt.
- [12] Majdán: i. m. 165.
- [13] Majdán: i. m. 170.
- [14] Cserhádi Katalin: Az első világháború utóhatása a MÁV hivatalnok rétegére 1918 és 1922 között. In: *Trauma és válság a századfordulón*. Szerk. Bartók Béla. Eszterházy Károly Főiskola, Líceum Kiadó, Eger, 7.
- [15] Kelety Dénes (1867–1931) gépészmérnök, a MÁV elnöke és államtitkár volt. 1892-ben a kereskedelmi minisztérium szolgálatába lépett, majd 1908-tól a vasúti műszaki osztály vezetője, 1919-ben a Tanácsköztársaság után a MÁV kormánybiztosa lett. 1921 és 1927 között a MÁV elnöke volt. Egyik legnagyobb érdeme az I. világháború alatt szétesett államvasutak újjászervezése. (Magyar Életrajzi Lexikon. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428Dk-760F2/kelety-denes-762DA/>)
- [16] Bethlen István magyar miniszterelnök és Peyer Károly, a Szociáldemokrata Párt elnöke között létrejött megállapodás 1921-ben. A szerződés alapján az MSZDP lemondott a közalkalmazottaknak, a vasutasoknak és postásoknak a pártba történő beszervezésétől és a földmunkások körében is korlátozta a propagandatevékenységét.
- [17] HU-MNL-OL-Z 1523 [Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár, Magyar Államvasutak Igazgatósága, MÁV igazgatói értekezletek iratai]
- [18] HU-MNL-OL-Z 1525 [Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár, Magyar Államvasutak Igazgatósága, Általános iratok]
- [19] HU-MNL-OL-Z 1610 [Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár, Magyar Államvasutak Igazgatósága, MÁV Gyűjtemények]
- [20] <https://patriotak.hu/julian-egyesulet/> (utolsó letöltés: 2022.01.16.)
- [21] Természetesen „A” listák is voltak. Ezeken azokat a tisztviselőket írták össze, akiknek a további szolgálatára igényt tartottak.
- [22] Az igazolóbizottság ülnökökből álló „demokratikus” testület volt, amely a második világháború után a köz- és magánalkalmazottak háború előtti és alatti politikai nézeteit és magatartásának vizsgálta.
- [23] Királyhágó (1899-ig Bucea, románul: Bucea): falu Romániában, Kolozs megyében.
- [24] *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1892. 23. évf. 48. szám.
- [25] *Budapesti Hírlap Budapesti Hírlap*, 1894. december, 14. évfolyam. 332–361. szám. 1894-12-23. 354. szám. 891.
- [26] *Országos Hírlap*. II. év. 1898. március 13., Főszerk: Mikszáth Kálmán.
- [27] Budapesti Czim- és Lakjegyzék, 1898. 10. évf. 4. rész. Törvényhozás. Ministeriumok és azok főnhatósága alá tartozó hatóságok és intézmények) Közlekedés. 239.
- [28] Budapesti Czim- és Lakjegyzék, 1899. 11. évfolyam. 3. rész. Törvényhozás — Ministeriumok — Állami számvevőszék — Közigazgatási bíróság. A ministeriumok főnhatósága alá tartozó hatóságok és intézmények. I.) Közlekedés, illetve Budapesti Czim- és Lakásjegyzék, 1900–1901. 12. évf. 3. rész. C) A ministeriumok főnhatósága alá tartozó hatóságok és intézmények.
- [29] Budapesti Czim- és Lakjegyzék, 1898. 10. évf. 10. rész. Lakás-jegyzék (Budapest).
- [30] A Kolozsvári vasútvonal megépítése országos szinten is alapvető fontosságú volt. A munkálatok 1868-ban indultak az állami költségvetésből Nagyvárad és Kolozsvár között. Még ebben az évben a munkálatokat és az üzemeltetését az angol Waring&Eckersley cég vette át. A vállalkozás megalapította a Magyar Keleti Vasúttársaságot. A Társaság által irányított munkálatokhoz a magyarországi vasúttörténet talán legnagyobb botrányai kötődtek. Az angol céggel végül szerződést is kellett bontani, az építkezést pedig állami hitellel és bankkölcsönrel kellett befejezni. A Magyar Keleti Vasúttársaság az 1876. évi L. törvénycikk alapján végül állami tulajdonba került. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyar\\_Keleti\\_Vas%C3%BAAtt%C3%A1rsas%C3%A1g](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyar_Keleti_Vas%C3%BAAtt%C3%A1rsas%C3%A1g) (utolsó letöltés: 2022.01.16.)
- [31] Karácsonyfalva lehetséges jelentései: Alsókarácsonfalva (Alsó-Fehér vm.), Felsőkarácsonfalva (Küküllő vm., majd Kis-Küküllő vm.), Homoródkarácsonyfalva (Udvarhely szék, majd Udvarhely vm.), Nyárádkarácson (Maros szék, majd Maros-Torda vm.), Tiszakarácsonyfalva (Máramaros vm.) [https://hu.wikipedia.org/wiki/Kar%C3%A1csonyfalva\\_\(egy%C3%A9rtelm%C5%B1s%C3%ADt%C5%91\\_lap\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Kar%C3%A1csonyfalva_(egy%C3%A9rtelm%C5%B1s%C3%ADt%C5%91_lap)) (utolsó letöltés: 2022.01.18.)
- [32] Mezőtelegd falu és községközpont Romániában, Bihar megyében.
- [33] Nyárádtő város Romániában, Maros megyében.

[34] Kribl Sándor állításai megfelelnek a valóságnak: az 1877. évi MÁV-kimutatás szerint szolgálati helye a kolozsvári „II. Keleti vonal üzletvezetőség” volt, ahol a hivatalnokok közé volt besorolva. (Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig*. Budapest, 1937. 261.) A következő évi, 1878-as nyilvántartásban a munkahelye a III. Keleti vonal Kolozsvári üzletvezetőségének forgalmi szakán volt. Ebben az évben is a „hivatalnokok” között található meg a nevét. (*Magyar vasúti évkönyv. Szerk. Vörös L. 1878*, 1. évf. Budapest, 1878. Magyar vasutak. XIV. M. kir. Államvasutak. 281.)

[35] Indokolva.

[36] Bad Gleichenberg osztrák község és gyógyüdülőhely Stájerország Délkelet-stájerországi járásában.

[37] Könnycsatorna-gyulladás, vagyis a dacryocystitis.

**Címkék:**

[vasút](#) <sup>[7]</sup>

[MÁV](#) <sup>[8]</sup>

[személyzeti források](#) <sup>[9]</sup>

**Kiadás:** 22. évfolyam (2022) 1. szám

**Forrás webcím:** <https://www.archivnet.hu/meltoztasson-tekintetbe-venni-hogy-buntetlenul-megbunhodtem-ezen-arra-alkalmas-allomason-a-bucsai>

**Hivatkozások**

[1] <https://www.archivnet.hu/meltoztasson-tekintetbe-venni-hogy-buntetlenul-megbunhodtem-ezen-arra-alkalmas-allomason-a-bucsai>

[2] [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest\\_VIII.\\_ker%C3%BClete](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_VIII._ker%C3%BClete)

[3] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/statia\\_piatra\\_craului-001.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/statia_piatra_craului-001.jpg)

[4] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/piatra\\_craului\\_station.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/piatra_craului_station.jpg)

[5] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/fortepan\\_86500.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/fortepan_86500.jpg)

[6] [https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%81V\\_Magyar\\_%C3%81llamvasutak\\_Zrt.](https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%81V_Magyar_%C3%81llamvasutak_Zrt.)

[7] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vasut>

[8] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mav>

[9] <https://www.archivnet.hu/cimkek/szemelyzeti-forrasok>