

# Egy önfejű kalauz az ellenőrzés rendszerében

Munkahelyi konfliktusok és  
beilleszkedés a nagyvárosi  
környezetbe 1895–1915

---

**SZÉCSÉNYI MIHÁLY**

**A** 19. század a modern nemzetállamok és a mai értelemben vett európai nagyvárosok kialakulásának és fejlődésének korszaka. Ezzel egyidőben alakulnak át vagy jönnek létre a társadalomnak azon régi és új intézményei, a magánszféra és a gazdaság szervezetei, amelyek a korábbiaknál hatékonyabban működve, eredményesebben szolgálják céljaikat. A hatékonyság növelése érdekében az egyik legjobb eszköznek a munkaerő ellenőrzése, megfigyelése és fegyelmezése bizonyult. „A fegyelmi hatalom gyakorlása feltételez egy olyan berendezkedést, amelyben a figyelő szemnek kényszerítő ereje van; egy olyan apparátust, amelyben a megfigyelést szolgáló technikák hatalmi effektusokat eredményeznek, miközben a kényszerítő eszközök a másik oldalon világosan láthatóvá teszik azokat, akikre irányulnak.”<sup>1</sup> fogalmazta meg a dolog lényegét Michel Foucault.

Ez a „berendezkedés” működése során az abban résztvevőket a fegyelmi hatalom részeseivé tette, egyrészt olyanokká, akik maguk is rendelkeztek – kisebb-nagyobb mértékben – eszközökkel, lehetőségekkel, döntési kompetenciával, valamint olyanokká, akiknek látszólag nem maradt más lehetőségük, csupán a rendszer elviselése, akik valamilyen oknál fogva mégsem érezték magukat érdekelve. Talán éppen ezért maradt, illetve vált lényeges kényszerítő eszközzé ebben a berendezkedésben a fizikai értelemben vett láthatóság, ellenőrizhetőség is. A polgárság által támogatott állam és a polgárok társadalma ennek megfelelően tervezte vagy terveztette meg in-

<sup>1</sup> Foucault, Michel: *Felügyelet és büntetés. A börtön története*. Gondolat, Budapest, 1990. 234. old.

tézményeit, valamint az elhelyezésükre szolgáló épületeket, műhelyeket, csarnokokat, előadótermeket, iskolákat stb. Ezeknek a tereknek a segítségével közvetlenül a munkavégzés helyén, szó szerint munka közben, sok esetben együtt és egyszerre lehetett figyelemmel kísérni a beosztottakat, a munkásokat, hogy vajon eleget tesznek-e kötelezettségeiknek. Azokon a helyeken: nagyüzemekben, hivatalokban, iskolákban, a katonaságnál stb., ahol ez az új típusú felügyelet a 19. században kialakult, ott az már nem csak a munkafolyamatra terjed ki, „hanem felöleli az emberek tevékenységét is, hozzáértésüket, hozzáállásukat, gyorsaságukat, buzgalmukat, viselkedésüket. Mégis más, mint a munkásai és inasai mellett ott álló mester paternalista hozzáállása, ellenőrzése, mert megbízottak, felügyelők, ellenőrök, és munkavezetők gyakorolják,“<sup>2</sup> mutat rá a változásokra és a hatalom ágenseire ugyancsak Foucault.

A munkát vállaló, beosztotti létre, anyagi biztonságra vágyó egyéniség átalakulása vagy inkább átalakítása az illető adott feladatra való alkalmasságának megvizsgálásával kezdődött és kezdődik, majd képzésével, betanításával folytatódott és folytatódik napjainkban is. Többnyire a jelentkezés után valamilyen iskolát, a kezdeti időkből még csak rövid tanfolyamot kellett a jelentkezőknek elvégezniük, hogy bebizonyíthassák: alkalmasak feladataik ellátására. Az ellenőrzés modern rendszerében ezzel indul, ezzel kezdődik a munkavállalók sajátos megkettőződése egy valószínű és egy virtuális személyiséggé. „A

vizsga nemcsak felügyeleti helyzetbe hozza az egyéneket, hanem a nyilvántartás hálójába is fogja, vaskos dokumentumkötegek közé szorítja, rögzíti őket.“<sup>3</sup> Foucault megfogalmazásában létrejön a „nyilvántartó hatalom”, a fegyelmi hatalomnak az előzőekhez hasonlóan nélkülözhetetlen alkotóelemeként.

Az érintettek az adminisztráció, a hivatalnokok – sokszor általuk nem is észlelt vagy észlelhető – ellenőrzése alá kerülnek, akik a megfigyelés alatt állókról, de magukról az ellenőrzést, megfigyelést végzőkről is nyilvántartást vezetnek, személyes adataikat, irataikat, az általuk és róluk írottakat egyaránt iratcsomókba rendezik, dossziékba gyűjtik össze. Ezek az iratok lehetővé teszik, hogy a munkaadók, a hatalom képviselői, térben és időben széttekintve, visszanyúlva vizsgálják, ellenőrizzék a munkavállalók tevékenységét, ismereteik és képességeik színvonalát, változását, hibáikat, vétküket, valamint az ezekért kapott büntetéseket. Így válhatott teljessé az ellenőrzés ideális rendszere, amely – ismét Foucault-t idézve – minden egyént „esetté” alakított és alakít át, olyan esetté, amely a megismerés tárgya, egyben a hatalom eszköze lesz.<sup>4</sup>

Ezek a dossziékba zárt „esetek” lehetőséget adhatnak a korabeli munkavállalók életének, munkaviszonyainak, mindennapjainak egyfajta megismerésére, olvasására. Sok esetben a saját hangjukat is megismerhetjük, amikor valamilyen okból kénytelenek kapcsolatba lépni „a hatalommal”, kérnek valamit tőle, tájékoztatják

2 Foucault: I. m., 239. old.

3 Uo., 257. old.

4 Uo., I. m., 260. old.



A főkalauz

*„... forró vágyam volna, ha a nagytekintetű Igazgatóság nagyra becsült pártfogását megnyerve a körúti vaspályánál kocsivezető lehetnék...”*

vagy védekeznek vele szemben, netán harcolnak ellene. „A köznapi egyéniség – az egyszerű átlagemberé – sokáig érdektelen volt a leírás számára. Kiváltságnak számított az, ha valakit megfigyeltek, részletesen leírtak, napról napra folyamatosan követtek és regisztráltak. Egy ember élettörténete, sorsának rendszeresen feljegyzett eseményei részét képezték hatalma egyéb szertartásainak. A fegyelmi szemlélet megfordítja ezt a viszonyt, leszállítja azt a küszöböt, ahol a leírható egyéniség kezdődik, és a leírást az ellenőrzés eszközévé, a hatalomgyakorlás módszerévé teszi. Nem emlékműről van már szó az utókor számára, hanem esetleges felhasználásra készült dokumentumról.”<sup>5</sup> Ezeket a leírásokat, feljegyzéseket az átlagemberekről a hatalom készítette-készíti saját szempontjai alapján, tehát az ellenőrzöttekről az ellenőrzők. A legfontosabb kérdés ezekkel a forrásokkal kapcsolatban, hogy lehet-e ezek alapján a magán- vagy személyes történelemről érdemi állításokat megfogalmazni.

A hatalom, az ellenőrzés Foucault által vázolt mechanikus rendszere az elszemélytelenedés és az elidegenedés világa. Ez a rendszer azonban őszintén sem valósult-valósul meg maradéktalanul, sőt meglehetősen sok a kivétel, az olyan különleges tulajdonságokkal rendelkező hely, amelyekre az általánostól – amennyiben van ilyen – eltérő szabályok vonatkoznak. Foucault szerint azok a terek, amelyek minden más helyszíntől eltérnek, két nagy csoportot alkotnak. Az egyikbe az utópiák

tartoznak, amelyek olyan helyszínek, amelyeknek nincs valós helyük. A másik csoportot az ún. heterotópiák alkotják, amelyek „valós, létező helyek, a társadalom alapintézményeinek részei, egyfajta ellenhelyszínek, olyan konkrét módon megvalósult utópiák, melyekben a valós helyszínek, az adott kultúrában megtalálható minden egyéb létező helyszín, egyszerre képviselteknek, követeltetnek vissza és fordítottanak ki; helyek, melyek minden helyen kívül esnek, jóllehet valóságosan behatárolhatók.”<sup>6</sup> A „hatalom” kisebb-nagyobb ágensei, képviselői, letéteményesei természetesen ezeken a helyeken is igyekeztek igyekeznek ellenőrizni és nyilvántartani az átlagembereket, a munkavállalókat.

Tanulmányunk egyik célja egy ilyen különleges munkahely vizsgálata, amely a modern kor egyik szimbólumává vált. Ez a nagyvárosi közlekedést, elsősorban a tömegközlekedést forradalmasító városi vasutak, mai nevükön a villamosok, a villamosközlekedést bonyolító vállalatok világa.<sup>7</sup> Ezen cégek új típusú kapitalista nagyvállalatok, amelyek az előbbieken felsorolt jellegzetességekkel, tehát nagy műhelyekkel és irodaházakkal rendelkeznek, amelyek belső tereiben minden az elvárásoknak megfelelően, a megszokott módján zajlik, a munka, sőt még az ellenőrzés is. A városi közlekedéssel foglalkozó cégek működtetik ugyanakkor a villamosokat, a villamos vonalakat, karban tartják azok vágányait. A sínpárok ide-oda kanyarogva átszelik a településeket és a rajtuk közlekedő villamo-

<sup>5</sup> Uo., 260–261. old.

<sup>6</sup> Michel Foucault: *Eltérő terek*. In: *Nyelv a végtelelenséghez*. Tanulmányok, előadások, beszélgetések.

Latin Betűk, Debrecen, 2000. 147–155. old.

<sup>7</sup> Frissnyák Zsuzsa: *A villamos*. *História*, XXIII. évf., 2001. 5–6. szám. 47–50. old.

sok olykor szinte el is vesznek a városi térben. A járművek pillanatnyi tartózkodási helye, a rajtuk utazó közönség száma, összetétele stb. az irányítás, a működtetés, a döntéshozatal központjaiból nem követhető, nehezen meghatározható paraméterei a közlekedésnek.

A villamosokra is alkalmazhatjuk a Foucault által a vasútról írottakat. „Például leírhatjuk azt a viszony-együttest, mely definiálja az áthaladás színhelyeit, az utakat (a vonat esetében rendkívüli viszony-nyalábbal van dolgunk, lévén a vonat olyan valami, amelyen keresztülhaladhatunk, mellyel egyik pontból a másikba haladhatunk, illetve ami maga is halad).”<sup>8</sup> Ebben a megfogalmazásban a tér mint különböző helyszínek viszonyrendszere jelenik meg, de ezen túl is számtalan, kiismerhetetlen, nehezen megragadható tényező teszi rendkívül összetett jelenséggé, fizikailag létező helyszínné, heterotópiává a villamost.

Ezek a különleges munkahelyek azonban nemcsak ezen sajátosságaik miatt válhatnak az ellenőrző, fegyelmező hatalom elleni lázadás színtereivé vagy az együttműködés kereteinek kísérleti terepeivé, esetleg a feltétel nélküli behódolás helyszíneivé. Ezekon a helyeken, éppen azért, mert nehezebb „a hatalom” helyzete, berendezkedése, diffúziója, eredményesebben kérdőjelezheti meg elvárásait, céljait egy mindenütt jelenlévő szereplő – az emberi tényező. A munkavállalók, ha nem rendelkeznek megfelelő motivációval, általában igyekeznek feladataikat a legkevesebb szellemi és fizikai energia felhasználásával

megoldani, a munkahelyen, a környezetükben található lehetőségeket a maguk javára fordítani. Az alkalmazottak, ha szükséges, alkalmazkodnak, idomulnak a körülményekhez, de ha van rá lehetőségük, akkor viszont a maguk igényei szerint alakítják, formálják át munkakörnyezetüket, a hatalommal való kapcsolatukat. Tanulmányunkban ezért azt szeretnénk megvizsgálni, hogyan, milyen módon viselkednek az emberek – az ott dolgozók és az utasok – a villamosom a hatalommal szemben. Lehetőséget adnak-e „a hatalom” által készített források az átlagemberek törekvéseinek, a céljaik elérésére használt eszközöknek, módszereknek a bemutatására?

Az átlagemberek és a konkrét hatalom viszonyát a mindennapok történelmének perspektívájából vizsgáló Alltagsgeschichte egyik teoretikusa, Alf Lüdtke szerint hasznos lehet Foucault javaslata, hogy a hatalmat erőviszonyokként értelmezzük, melyek egy térbeli és egy társadalmi mezőt „szerveznek”. Véleménye szerint: „Foucault hasznunkra van mindenekelőtt azért, mert szigorú egyoldalúsággal érvel a tézissel szemben, hogy az állami uralom vagy a gazdasági termelés központjai alakítanak a sokak életét.”<sup>9</sup> Mindezek alapján számunkra a kérdés az, hogy igazolható-e egy kalauz személyzeti dossziéjának a segítségével Alf Lüdtkének az a meghatározása, mely szerint „a mindennapok történetírása a cselekvőket nem önmagukban nyugvó szubjektumoknak tételezi. Sokkal inkább azt kísérli meg, hogy az önkontroll és az önmeghatározás lehetőségeit és határait a polgári szub-

<sup>8</sup> Foucault 2000.: I. m., 150. old.

<sup>9</sup> Lüdtke, Alf: Anyagiség, hatalom-vágy és a felszín varázsa. *Aetas*, XVIII. évf. 2003. 1. szám. 154. old.

Budapesti Közúti Vasúti Társaság. Kéret a személyzeti dól.

*Há. C. társaság.*

## Büntetések.

Kelet		A cselekmény megnevezése	kor.	fill.
hó	nap			
<i>1896</i>				
<i>augusztus</i>	<i>8.</i>	<i>mivel egy ablak törést szenvedett be.</i>	<i>—</i>	<i>110</i>
"	<i>27.</i>	<i>mivel ucu meut a végállomásra.</i>	<i>2</i>	<i>—</i>
<i>september</i>	<i>7.</i>	<i>Kezesség jegykeresés miatt.</i>	<i>1</i>	<i>—</i>
<i>október</i>	<i>1.</i>	" " " "	<i>1</i>	<i>—</i>
"	<i>26.</i>	" " " "	<i>2</i>	<i>—</i>
"	<i>27.</i>	<i>eltilten magaviselete miatt.</i>	<i>1</i>	<i>20</i>
<i>1897</i>				
<i>április</i>	<i>9.</i>	<i>a ucsutlevél kezesség keresése miatt.</i>	<i>1</i>	<i>—</i>
<i>május</i>	<i>7.</i>	<i>mivel kezesség idejét továbbította.</i>	<i>—</i>	<i>60</i>
"	<i>26.</i>	<i>hitlen jegykeresés megtiltása miatt.</i>	<i>1</i>	<i>—</i>
<i>június</i>	<i>4.</i>	<i>a ucsutlevél kezesség keresés miatt.</i>	<i>1</i>	<i>—</i>
<i>augusztus</i>	<i>30.</i>	<i>hitlen jegykeresés miatt — elbocsátott</i>		
<i>1901</i>				
<i>február</i>	<i>26.</i>	<i>Kezesség jegykeresés miatt — megdergítve</i>		
<i>september</i>	<i>21.</i>	<i>mivel egy utast jegy nélkül eltiltata.</i>	<i>1</i>	<i>—</i>
<i>október</i>	<i>25.</i>	<i>Kezesség jegykeresés miatt — megdergítve</i>		

Fegyelmi vétségek és büntetések

„Az elbocsátáshoz közel került kalauz...  
valóban kihasználta vele rokonszenvező utasait,  
amikor arra kérte őket, hogy egy önmagában  
is hiteltelen történetet adjanak elő.”

jektumon *túl* is felszínre hozza.”<sup>10</sup> Van-e lehetőségük és képesek-e az átlagemberek a mindennapok során vagy az egyik leghétköznapibb tevékenységük, a munkájuk során saját körülményeik, életük alakítására, befolyásolására és/vagy saját normáiknak megfelelő döntések meghozatalára?

A villamos kulcsfigurája a kalauz, akinek a jármű belső tere a munkahelye, amely ezzel szemben az utazó közönségnek már valamiféle félig nyilvános tér, s csak azért nem közterület, mert az ott tartózkodásnak, utazásnak feltétele van, nevezetesen fizetni kell érte, jegyet kell váltani. A kétféle szituáció ennek ellenére nem okozott gondot egymás szempontjainak megértésében. Hiszen a villamoson dolgozók és az ott utazók egyaránt csak használták a villamost, nem tekintették tulajdonuknak vagy olyasminnek, amiért felelősséget kellene éreznük. Az utazás átmeneti jellegű esemény volt számukra, s ennek folytán mindenki számára mást jelenthetett. Annak számára, aki a jármű ablaka mellett ülve a városban gyönyörködik vagy újságot olvas, személyes térré alakul át az általa elfoglalt hely, annak ellenben, aki beszélget utastársaival vagy egy mindenki figyelmét felkeltő esemény bekövetkezésekor viszont közösségi térré alakul a kocsi belseje. Méretük és belső berendezésük alapján, a korabeli villamoskocsik belső terét joggal tekinthetjük ún. szociopetális, az embereket egymáshoz közelebb „hozó” térnek.<sup>11</sup>

Az ellenőrzés és fegyelmezés rendszere a villamosokon nem a megszokott, az elvárt

módon működött. A személyzet a járműveken önállóan végezte munkáját, ráadásul ebben az időben a szerelvények minden egyes kocsiján tartózkodnia kellett legalább egy kalauznak. Ennek megfelelően nem a munkavállaló dolgozott, mozgott a „figyelő szem” előtt, hanem az ellenőröknek kellett követniük a járműveket, a rajtuk dolgozó beosztottakat és kideríteniük hibáikat, véletlen vagy szándékos tévedéseiket, cselekedeteiket. Az ellenőrzés rendszerének ezenkívül nem csak a beosztottakat kellett szemmel tartania, hanem a szolgáltatást igénybe vevő embereket is. A megfelelő működés legkiszámíthatatlanabb eleme, zavaró tényezője maga az utazóközönség volt, amely közel sem bizonyult olyan együttműködő vagy akárcsak semleges szereplőnek, ahogyan azt elvárták volna az ellenőrzés rendszerének irányítói.

A magyar főváros egyik legfontosabb, villamosközlekedéssel foglalkozó vállalata a 19–20. század fordulója körül a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság volt, népszerű nevén „a Közúti”. Ennek a cégnek az iratanyagából választottunk ki a sok közül – gyakorlatilag véletlenszerűen, igaz némi szimpátiával – egy személyzeti dossziét. Egyik szempontunk a kiválasztott személy – legalábbis a kalauzi pályán – szokatlannak tűnő társadalmi háttere volt, nevezetesen zsidó származása, a másik a dosszié anyagának összetettsége. Véleményünk szerint csaknem mindegyik dosszié alkalmas lehet esettanulmány készítésére, mert egyedi és személyes adatok, események, konfliktu-

<sup>10</sup> Lüdtke 2003.: I. m., 154. old.

<sup>11</sup> Hall, T. Edward: *Rejtett dimenziók*. Gondolat, Budapest, 1980. 155. old.

sok anyagait tartalmazzák, amelyek a beosztottak mindennapi munkakörülményeit tükrözik.

A „Közúti” személyzeti dossziéi keménypapírból készült borítóval rendelkeznek. Ezen a hosszúkás tasakon legfelül a „tulajdonos”, a mi esetünkben egy kalauz, míg más esetekben kocsivezető vagy ellenőr sapkaszáma szerepel, amely társai és a külvilág számára a legfontosabb azonosító jelnek számított. Középen olvasható a számhoz tartozó név, majd alul a belépés ideje, leadott okmányainak száma, ismét a sapkaszám, majd egy leendő pályafutás végét jelezve a „kilépett” és „elbocsájtott” rovatok szerepelnek. A kemény borító belsejében a bal oldalon, egy táblázat első oszlopában a béremelések időpontjai olvashatók, ezt követik mellette a rangfokozat, a fizetés, a díjpótlék, a lakbér összege, a korpótlék és végül az összesen elnevezésű oszlopok, mert az előbbi tételek összessége jelentette egy alkalmazott fizetését. A táblázat alatt található a képzettségre utaló két rovat: a kocsivezetői vizsgát letette és a kalauzi vizsgát letette címmel, a megfelelő időpontokkal kitöltve, majd a kalauz, vagy kocsivezető fényképe, ha megmaradt. A dosszié borítójának jobb belső oldalán a beteg volt és a szabadságon volt elnevezésű táblázatok következnek, a mikortól és meddig elnevezésű oszlopaikkal és soraikkal. Külön lapon szerepelnek a késések, a büntetések és a kártérítések táblázatai, amelyekben az időpontok mellett a cselekmény megnevezése vagy a kérelem megnevezése

szerepel, kiegészítve a pénzbeli büntetés összegét vagy a szóbeli megrovás minőségét tartalmazó oszloppal. Ez utóbbi variánsai közé tartoztak a „megintetett”, a „megdorgáltam”, esetleg a „szigorúan megdorgáltam” és legvégül az „elbocsájtott”. A talán leginformatívabb táblázat az a kérdőív volt, amely az alkalmazott adatait és az addigi pályafutására vonatkozó kérdéseket és válaszokat tartalmazza.

A dosszié tartalmát elsősorban az említett táblázatok alapjául szolgáló dokumentumok, kérvények, beadványok, levelek, elismervények, orvosi papírok, fegyelmi ügyek jelentik, amelyekről az alábbiakban bőven esik szó. Ezek közül a legfontosabbak az úgynevezett jelentések és napi jelentések, amelyeket minden fontosabbnak tűnő ügyben kitöltöttek a problémát észlelő ellenőrök, a remízben dolgozó rendezők és vezetők, de maguk a kalauzok is. A legsúlyosabb problémák közlésére az élénk pink színű „rendkívüli jelentés” elnevezésű nyomtatvány szolgált, amelyet főleg elbocsátásgyanús ügyekben használtak. A jelentésekhez gyakorta hozzátűzték a bizonyítékkul, bűnjelként szolgáló, helytelenül használt vagy kezelt villamosjegyeket.

A „Közútihoz” jelentkezett munkára 1895 nyarán tanulmányunk főhőse, személyzeti dossziéjának fedőlapja szerint Moskovics Mózes,<sup>12</sup> akinek a cégnél töltött, közel húszéves pályafutását szeretnénk nyomon követni a dossziében található adatok segítségével.<sup>13</sup> Kalauzunk életútjának ez a szakasza egy kérvény benyújtás

<sup>12</sup> Tanulmányunkban a hivatal által használt, a személyzeti dossziéira írt nevet használjuk.

<sup>13</sup> Budapest Főváros Levéltára (BFL). Budapesti

Közúti Vaspálya Társaság iratai. Vegyes iratok (XI.1511.k), 6. doboz. Moskovics Mózes személyzeti dossziéja.



tásával kezdődött, melynek stílusa és tartalma megfelel a többi hasonló, állásra pályázó által írt levélnek. A kérelmező kényszerhelyzetben volt, és érzékelhetően minden formai követelménynek szeretett volna megfelelni, ezért valakivel megíratta a kérvényét, amelyben mindent megígért, hogy hozzájuthasson az óhajtott munkához. A beadvány így szól:

„Nagytekintetű Igazgatóság!

A legnagyobb tisztelettel alulírott esedezem a nagytekintetű Igazgatóság magas színe előtt, miszerint engem a közúti vaspályához kocsivezetőnek alkalmazni kegyeskedjék.

Biharnagybajomi születésű 21 éves, nőtlen izr. vallású vagyok és két évig a folyó hó 1-én feloszlott társas-kocsi magánvállalatnál voltam, mint kocsivezető alkalmazva, mely idő alatt magamat úgy rendőri, mint egyéb tekintetben kifogástalanul viseltem, soha büntetve nem voltam és jelenleg sem állok bűnvádi kereset alatt.

Miután tehát jelenleg állomás nélkül vagyok és forró vágyam volna, ha a nagytekintetű Igazgatóság nagyra becsült pártfogását megnyerve a közúti vaspályánál kocsivezető lehetnék, és miután, mint írni, olvasni tudó, a magyar és német nyelvet bíró ifjú elég edzetnek is érzem magam, hogy az általam alázattal kért állást betöltssem, újból tiszteletteljesen esedezem, miszerint engem kocsivezetőnek felvenni kegyeskedjenek.

Pontos és lelkiismeretes szolgálatot ígérve vagyok Budapesten a nagytekintetű Igazgatóság

alázatos szolgálója Moskovicz Mózes<sup>14</sup>

A kérvény benyújtását követően az ambiciózus fiatalembert, aki a VII. kerület Dob utca 69-ben, a földszint 14-es számú lakásban lakott, a kérvényére ráírt megjegyzés alapján először orvosilag megvizsgáládnak nyilvánították, majd 1895. július 18-án alkalmasnak ítélték a kalauzi pályára. Az ígéretesnek induló pályafutás első periódusa mégis viszonylag rövid ideig tartott, mert kalauzunk az első egy-másfél év után különböző fegyelmezetlenségeket követett el munkája során. Ezek közé tartozott a késés, a hanyag jegy- és menetlél-kezelés, valamint hűtlen jegykezelés, melyek folytán a fiatal kalauzt 1897. augusztus 30-án elbocsátották állásából.<sup>15</sup> A hűtlen jegykezelés bizonyult a legsúlyosabb vétségnek, hiszen ez azt jelentette, hogy saját hasznára dolgozott a jegyárúsítás manipulálásával.

A jegyek eladása, kezelése mai szemmel nézve bonyolultnak tűnhet. A legfontosabb jegytípusok a menetjegy és a szakaszjegy voltak. A menetjegy egy vonalra, azaz „viszonylatra” volt érvényes végállomástól végállomásig, és 20 fillérbe került. A szakaszjegy egy vonal meghatározott rövidebb szakaszaira volt érvényes, ezért csak 12 fillérbe került, de ha a szakaszhatárokat átlépte valaki, ismét fizetnie kellett. A menetjegyeken, hogy ne használjanak túl sok fajtát, több vonalat, azaz viszonylatot is feltüntettek, míg a szakaszjegyeken egy vonal valamennyi szakaszát jelezték. Ezek a jegyek ugyanakkor gyermekjegyként is funkcionáltak és léteztek kedvezményes jegyek is. A jegyeket úgy nyomtatták, hogy lyu-

<sup>14</sup> BFL XI.1511.k Moskovicz Mózes személyzeti dossziéja. Kérvénye, 1900 június.

<sup>15</sup> Uo., Belső oldal, büntetések rovat.

kasztással és/vagy csonkítással – egy darabka letépésével a sarkokról, vagy az oldalakról – jelölni lehessen a felhasználás célját. A kalauz jelölni tudta, hogy a hónap mely napján, annak melyik órájában (nappal, vagy este), a városból történő kifelé, vagy befelé haladáskor, milyen viszonylatban, melyik szakaszon használhatták, illetve használták a kiadott jegyet. Minden jegy rendelkezett sorszámmal, és a jegytömbről úgy kellett leszakítani, hogy azon ott maradjon az a keskeny sáv, szelvény, ahol ugyanez a sorszám szerepelt. A kalauzoknál nem lehetett a már letépett jegyekből egy darab sem, mert azt ismét felhasználhatták. Az utasoknál pedig nem lehetett jelölés nélküli, azaz teljesen ép jegy, hiszen azt is újra felhasználhatták, többnyire a kalauz kérte vissza. Menetlevelet kellett vezetniük, amelyben fordulónként felírták az eladott a jegyek sorszámaikat. Az átszállójegyekről és más jegytípusokról, amelyek nem játszanak szerepet tanulmányunkban, itt nem írunk.

Az ellenőrök először mindig a kalauznál található jegytömböket vizsgálták meg, hogy megtudják melyik jegytípus esetében mi az utolsó sorszám, mennyi jegyet adtak el, illetve nincs-e a kalauznál már használt és újra eladható jegy. Az utasok ellenőrzésénél, a felsorolt szempontok alapján, látszólag könnyen kiszűrhetők a csalókat. Néhány utas jelenléte esetén jegyeik sorszáma nem térhetett el túlzottan a kalauz jegytömbjén található utolsó el nem adott jegy számától, a „kifelé” tartó villamoson senkinek nem lehetett „befelé” tartó módon megjelölt jegye, a szakaszjegy jelölésének egyeznie kellett a villamos pillanatnyi tartózkodási helyével stb. Ebben a látszó-

lag jól kitalált rendszerben csalni, anyagi előnyökhöz jutni csak az utasok és a kalauzok együttműködésével lehetett. A kérdés számunkra az, hogy miért működtek együtt, elsősorban az anyagi előnyök miatt, vagy más okok is szerepet játszottak? Milyen módon valósult meg és mennyire bizonyult sikeresnek a közös tevékenység?

A felsoroltak alapján nem csoda hát, ha a többé-kevésbé szakképzett munkaerőt már ekkoriban is megbecsülték, különösen, ha szükség volt rá. Moskovics Mózes elbocsátása után közel három évet várt, majd ismét jelentkezett kalauznak. A Közúti Vaspálya egyik vezetőjéhez – akit „Nagyságos Titkár Úrnak” szólított – 1900 június elején írt kérelmében a múltat megszépítve igyekezett ismét elnyerni a nyugdíjas állást. A kérelem ismeretlen megfogalmazója ezúttal is remekelt.

„Nem akarom Nagyságodat legalázatosabb kérelmemmel terhelni, de tudva azt, hogy nemes szíve már oly sok emberrel érezte felebaráti szeretetét, én is bátorodom ez egyszer nagylelkűségéhez fordulni és hiszem is, hogy az nem fog Nagyságod előtt visszatetszést szülni.

Két és fél évig voltam a közúti vaspályánál, mint kalauz alkalmazva, mely idő alatt úgy felebbvalóim mint megbízóim iránt mindig illedelmesen és szerényen viseltem magam, miért is 1 és fél év után a II. osztályba léptettem elő, ezen minőségből eltávozva a kezeim között levő katonakönyv tanúsága szerint, mint póttartalékos 2 havi tényleges szolgálatra kellett bevonulnom, mely szolgálatból elbocsáttatva most munka nélkül vagyok.

Ily szorongatott helyzetben, nehogy nehezen megtakarított pár forintnyi óvadéko-

mat feléljem, esedezem Nagyságod magas színe előtt, miszerint engem újból kalauzi minőségben alkalmazni kegyeskedjék.

A mély hálán kívül, mellyel Nagyságod iránt érzek, oda fogok iparkodni, hogy tovább is hű és pontos alattvaló legyek és vagyok kiváló tisztelettel a nagyságos titkár úr

Legalázatosabb szolgálja Moskovics Mózes<sup>16</sup>

A kérelmezőnek szerencséje volt, hogy elbocsátása után alig három évvel, 1900. június 24-én a szolgálatba ideiglenesen visszahelyezték. Annak ellenére vették vissza, hogy kérvényében „megfeledezett” elbocsátásáról, arról a két évről, amelyet egy omnibuszokat üzemeltető cégnél töltött. Több dolog is a javára szólt: az eltelt idő, hiszen a munkában töltött idő alatt megfelelő tapasztalatokkal gazdagodhatott, továbbá, hogy már volt katona, ezért nem hívhatták be újra, ugyanakkor a korszak felfogása szerint megkomolyodhatott, ám legnagyobb súllyal az óvadék eshetett latba. Tudniillik valamennyi budapesti közlekedési vállalat óvadékot kért alkalmazottaitól, az esetleges károkozás, büntetés fedezésére. Ennek összege 50 és 100 korona között mozgott.

A felvételi procedúra ekkor azonban már tovább tartott, mert a fizikailag és szellemileg ismét alkalmasnak ítélt kalauzjelöltnek egy kérdőívet kellett kitöltenie.<sup>17</sup> A folyamodót a lap tetejére nyomtatott szöveggel figyelmeztette a „nyilvántartó hatalom” az írott szó erejére: „Saját kezűleg és lelkiismeretesen kitöltendő. A mennyiben felvétele esetén a bevezetett

adatok bármelyike utólag valótlanak bizonyul, az illető a szolgálatból azonnal elbocsájtatik.”<sup>18</sup> A lap baloldalán sorakoztak a kérdések, amelyekre a jobboldalon elhelyezkedő felelet rovatok kitöltésével lehetett választ adni. A születési hely és dátum után a vallásra, majd a családi állapotra, a gyermekek számára, a beszélt nyelvekre, az iskolai végzettségre vonatkoztak a kérdések. Kalauzunkról kiderült, hogy kereskedőnek tanult, de még nem dolgozott kereskedőként és nem volt saját üzlete. Itt kellett bevallania, hogy két esztendeig az „Omnibusznál” állt alkalmazásban. Előnyt jelenthetett a nagyváradi 37. gyalogezrednél tartalékosként leszolgált két hónap, továbbá büntetlen előlétele. Moskovics Mózes kalauz ekkor már budapesti illetőségű és a VII. kerületi Dob utcából az V. kerületi Szondi utcába költözött feleségével és gyermekével.

Házas emberként, családfenntartóként bizonyára nem véletlenül igyekezett visszakerülni „a Közútihoz” kalauznak. Jól tudta, hogyan tehet szert mellékes jövedelemre a villamoson, és azt is, hogyan védekezzen az ellenőrökkel szemben. Mindezeket a személyzeti anyagából előkerülő ügyiratdarabok tanúsítják számunkra. Moskovics Mózes személyzeti dossziéjának, anyagainak, problémás eseteinek bemutatásával természetesen nemcsak azt szeretnénk illusztrálni, milyen módon szerethetett pénzt a jegyek eladása során egy kalauz, sokszor az ellenőrzést végzők szemé láttára. Azt a közeget is érzékeltetni kívánjuk, amelyben dolgozott, azt az utazó

<sup>16</sup> Uo., Kérvénye, 1900 június.

<sup>17</sup> Uo., Kérdőív, 1900. június 26.

<sup>18</sup> Ua.

Ecsédfalu 1911 Okt 11



Nagysíges uram!

Megért azáltalom a protezsáltra  
Merkovits Móricz Kőruti Halász  
ügyében. Multkor midőn találkoztam  
vél, spanasztotta, hogy Nagysíges  
még mind eddig nem könyörült meg  
száta is a Kisebelybe helyezett elő  
tejtetésben nem szerezült

Nagyon Kérem Nagysíges urat ujra,  
hogy vegye őtet szíves figyelmében.

Meredtem. Hívókönyvvel

Gy. Guyon Edgár

Guyon Edgár közbenjáró levele

„... egyfajta garanciát jelentett a protezsáltra  
vonatkozóan, amit az is bizonyít, hogy ezeket a  
leveleket ... a személyzeti dossziékban meg is őrizték.”

közönséget, amely esetenként a partnerének, a barátjának vagy éppen az ellenségének bizonyulhatott, és azokat a hétköznapi eseményeket, törekvéseket, szándékokat, amelyek segítségével valamennyire megérthetjük egy ember életét vagy annak egy töredékét. Mindezek a törekvések, cselekedetek, praktikák nehezen értelmezhető az ellenfelek, az ellenőrök, a hatalom képviselőinek, a velük folytatott küzdelemnek, harcnak és véleményüknek a megismerése nélkül.

A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság az ellenőrök részére nyomtatványt készített, amelynek egyik oldala szolgált a jelentés megtételére, míg a másikon a jelentésekre vonatkozó szabályokat lehetett olvasni. „Az ellenőrzés kiterjesztendő a forgalmi személyzet részére kiadott összes szabályzatok pontos betartásának ellenőrzésére. Különös gond fordítandó a *fegyelem fentartására, a rendes jegykezelésre, a szabályszerű kocsivezetésre, a menetsebességek szabályszerű betartására, a megállóhelyek betartására, a személyzet külső megjelenésére, a személyzet magaviseletére, továbbá a kocsik rendes indítására, a kocsik közötti távolságok betartására, a forgalmi akadályok gyors elhárítására stb.*”<sup>19</sup> Az ellenőrzés az itt felsoroltak alapján többet jelentett tehát, mint pusztán a szabályok betartatása. A villamosközlekedés egészének megítélése, nyilvánosság előtti megjelenése, a részletek összehangolása volt az ellenőrzés végső célja.

A szabályok kitértek arra is, mit kell tenni tettenérés esetén. „Azon esetben, ha az ellenőr egy kalauzt jegykezelési szabálytalanságon ér, *azonnal* pontosan tartozik a

tényállást megállapítani s esetleg tanúkat is felvenni, nehogy ezen irányban elkövetett mulasztást a kalauz védekezésénél kihasználhassa. *Az esetleges bűnjel (jegy stb.) a jelentéshez fűzendő.* Továbbá a kalauznak mindig azonnal a helyszínen tudtára kell adni az észlelt rendellenességet. – Mindezeknek azonban minden feltűnés mellőzésével kell történniük.”<sup>20</sup> Ezeknél a szabálytalanságoknál minden esetben megjegyzendő volt az utasok száma, és a feljelentett egyének persze nemcsak számuk szerint, hanem nevük megnevezésével is jelentendőek voltak. Ezek a szabályok azonban a korszak jogállamiságról vallott szemléletének és gyakorlatának megfelelően nem voltak egyoldalúak. A megvádolt kalauzok nemcsak azonnal megismerhették „élőben”, azaz szóban az ellenük felhozott vádakot, de elolvashatták azok írásos változatát, és végül kötelező volt a vádakra írásban válaszolniuk, ugyanakkor más módon is, pl. tanúkkal stb. bizonyíthatták igazukat.

Az ellenőrök szinte minden járaton ott voltak és csaknem minden járműfordulót ellenőriztek. Többnyire a kalauzok közül kerültek ki, közülük szemelték ki őket erre a feladatra, ami magasabb fizetést jelentett. Ez már önmagában ellenséges viszonyt teremtett a két csoport között. Ennek a kiválasztási rendszernek az volt az előnye, hogy az ellenőrök jól ismerték a másik oldal, az ellenőrzöttek munkáját, a villamosok útvonalát, és ismerhettek egyes utasokat is, akiket a jelentésre vonatkozó szabályoknak megfelelően igyekeztek bevonni eljárásukba. Hősünknel maradván, az első esetben, 1901. július 5-én, Závodszyky

<sup>19</sup> Uo., A jelentésekre vonatkozó szabályok, 1. pont.

<sup>20</sup> Ua., 4. pont.

János ellenőr a kalauzok legegyszerűbb pénzszerzési lehetőségét, a már használt és érvénytelen jegy ismételt eladását írta le jelentésében.

„Moskovics Mózes 456. sz. kalauznak az eskütérről Óbudára ma d.e. 9 óra 40 perckor indított vonatára, a Dereglye utcánál felszállva, 8 utas között, az idemellékelt 97950 sz. kedvezményes L (típusú) jegyet, egy inas fiúnál találtam. Miután a lyukasztás sem a dátumnak sem az időnek nem felelt meg, az utast megkérdeztem nincs-e más jegye, nem-e ejtette el, nem utazott-e tegnap előtt, nem-e dobott el egy jegyet azon hiedelemben, hogy az régi és ezt tartotta meg azon hitben, hogy ez a mostani. Mind ezekre azt felelte, hogy nem. Amint a kalauztól a jegyet visszakapta, úgy szakadatlanul a kezében tartotta. Erre a kalauzt az utassal szembesítettem, és mi után a jegy szelvénye sem volt található, azt mondtam a kalauznak, hogy a végállomáson kikutatom. Erre elsápadt és a jegyeit 4-5 ízben is elejtette és a zsebébe kapkodott. Eközben az idemellékelt 78196 sz. egész jegyet, vagy a jegyek közül ejtette ki, vagy a zsebéből dobta ki. Melynek esését abban a pillanatban vettem észre, midőn az a zubbonya alját elhagyta. Mindezekre csak azt mondta a kalauz, hogy mit tud az a gyerek.”<sup>21</sup> Az inast nyilvánvalóan nem büntették meg, hiszen az ellenőr a kalauzt jelentette fel, hibáztatta a történetkért és a jelentés sem ejtett szót semmilyen más konfliktusról a rossz jegy megtalálásán kívül.

Az utasok ebben az esetben az ügy passzív szereplőinek bizonyultak, mert nem csak nem voltak beavatva, de nem is

értették, mi történt. Nem álltak egyik fél mellé sem, de nem is vádolták meg a kalauzt, noha magatartásukkal az ügy következményeit egyértelműen rá háították. Az inasfiú figyelmetlenségét ki lehetett használni, szavait meg lehetett kérdőjelezni, ahogyan az meg is történt, de egy felnőtt esetében ez már nem biztos, hogy eredményes lett volna.

Jellegzetes hibákra, gyanús jegykezelésre lett figyelmes Horváth László helyettes ellenőr 1912. november 12-én. „Jelentem folyó hó 12-én délután 5 óra-kor felszálltam Moskovics Mózes 456. sz. Óbuda kalauznak, a Margit híd közepén *kijelé* menet. Ellenőrzés közben 18 utasa közül egynél az ide mellékelt, A (típusú) jegyet találtam. Amely *befelé* menő csonkítással van kiadva. Mikor ezért a kalauzt kérdőre vontam azt válaszolta, hogy elfelejtette jelenteni. De nézetem erre vonatkozólag pedig az, hogy mivel egész útvonalon ellenőre nem volt, és menetlevélen is, mint második szám szerepel, azért, hogy ne legyen feltűnő a jegy csonkítása, azért nincs kizárva, hogy a jegyet birtokába ejtette és ismét eladta. Ezért gyanús jegykezelésért jelentem fel.”<sup>22</sup> A hibák észrevétele ellenére úgy látszik, egyetlen utas sem segített az ellenőrnek, hogy véleményét tanúkkal bizonyíthassa. Az ügyben semmi nem történt, azt ún. „függő”-ként tartották nyilván.

Pulai János ellenőrnek három évvel később viszont – egy utas tanúként történő bevonásával – csaknem sikerült elkapnia kalauzunkat, akiről 1904. szeptember 23-i heti jelentésében a következőket írta.

21 Uo., Jelentés, 1901. július 5.

22 Uo., Jelentés, 1902. november 12.

„Alulírott jelentem, hogy du. 2 órakor a Határ utcánál ment befele Moskovics Mózes 456. sz. k.(a)l.(auz) kinek kocsijáról leszállt Elzász fakereskedő, ki lakik Lajos utca 75. sz. alatt, ki mindég szakaszjeggyel utazik. Felszállásom után meggyőződtem, hogy szakaszjegy a kocsin nem hiányzik, mire említett kalauztól azt kérdeztem, hogy az előbb leszállt utasnak milyen jegye volt, ki azt felelte, hogy vörös táblájú 10 darabos jegyfüzettel utazott, mire én az utast fölkerestem lakásán és kértem mutatná meg, azon vörös táblájú könyvecskét, mellyel az előbb utazott, mire azon választ adta, hogy ő vörös táblájú jegyfüzetet nem is ismer, és jegyet sem kapott, a k(a)l.(auz) nem is volt nála és fizetni is majd csak akkor fog, mikor megemlített kalauzzal találkozni fog.”<sup>23</sup>

A helyzet fonákságát és a villamoson, mint különleges (munka)helyen, az ellenőrző hatalom ambivalens helyzetét jól mutatja, hogy az ellenőrnek – más lehetőség hiányában – a nyilvánvalóan bliccelő, lógó utashoz kellett fordulnia segítségért, az ebben őt támogató kalauz ellenében. Az eredmény nem lehetett kétséges. Moskovics kalauz 1904. szeptember 29-i jelentésében pontosan tudta, mit kell válaszolnia a vádakra, mi a követendő taktika.

„Alázattal jelentem a tekintetes forgalmi hivatalnak, hogy szeptember hó 23-án a Pulai ellenőr úr följelentett, mert látta, hogy egy utas leszállt és kérdezte tőlem, hogy milyen jegye volt, én azt mondtam, hogy füzetes, mert a peron elején volt egy utas, aki szintén akkor szállt le, de én azt az utast, ki hátul szállt le nem vettem észre,

és én azt gondoltam, hogy azt kérdi az ellenőr úr, én magam is szóltam az illető utasnak és kérdőre vontam, hogy miért nem váltott jegyet, aki azt felelte, hogy nem volt ideje, mert csak két megállót jött, az illető utas mint tanú is fogja állítani, hogy nem volt ideje váltani, ebben a dologban teljesen ártatlan vagyok.

Maradok alázatos szolgája Moskovics Mózes 456-os kalauz”<sup>24</sup>

Az utasok pusztá szimpátiája a kalauzon még együttműködés esetén sem mindig segíthetett. Az ellenőrzéssel szembeni ellenszenv volt az ellenállás közös alapja, ám ez az ellenállás könnyen meghíúsulhatott, ha az ellenőrnek sikerült valakit rábeszél-  
nie a tanúskodásra, rábírnia a hatalommal való együttműködésre. Különös levelet kapott Sramko Gyula utastól 1905. december első hetében a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság igazgatósága, miután egy Vass nevű ellenőr hűtlen jegykezelésért feljelentette Moskovics Mózes.

„Mélyen Tisztelt Igazgatóság

Miután dec. 2 dikán éjjel háromnegyed 11 órakor én apósom és sógorom utaztunk Óbudáról Margit hídig. És három szakaszjegyet váltottunk, de miután a szakaszjegy csak Császár fürdőig érvényes visszaadtuk a kalauznak és három zöld jegyet adtunk. *(A levélíró figyelmetlen volt, mert itt értelemszerűen csak a kaptunk szó a megfelelő.)* helyette. Én a jegyeket zsebembe téve tovább beszélgettem, beszédbe elmélyedve 3 jegyet találtam a földön és abban a gondolatban, hogy az a mi jegyünk, pedig az eredeti a zsebünkbe volt, amelyeket itt küldöm, mikor az ellenőr felszállt, a jegyeket átvette

<sup>23</sup> Uo., Heti jelentés, 1904. szeptember 23.

<sup>24</sup> Uo., Jelentés, 1904. szeptember 23.

tőlem és rögtön leszállt, akkor jutott csak eszembe, hogy az eredeti jegy a zsebembe van, amelyeket aztán a kalauznak visszaadtam, hogy bajba ne jöjjön.

Tisztelettel Sramko Gyula III. ker. Lajos u. 25 földszint 2. ajtó<sup>25</sup> – szól a beadvány.

Az eset lényege, hogy az ellenőr bizonyítékként becsatolta a kalauz által kiadott, de nem kezelt jegyeket, amelyeket, ha visszakéri, a kalauz ismét felhasználhatott volna. Figyelemre méltó, hogy az utasok közül az egyik hajlandó volt még levelet írni a kalauz érdekében. Ám az ellenőr sem volt rest, s megkereste a levélíró feleségét. Az 1905. december 11-én tartott fegyelmi tárgyaláson Moskovics Mózes kalauz így kénytelen volt elismerni, hogy tévedésből, egészben adta ki a három szakaszjegyet, azt azonban nem mondta az utasoknak, hogy ha ellenőr jön, csonkítsák meg a jegyet, azaz érvényesítsék. Elismerte azt is, hogy az előbbi levél, azaz tanúvallomás hamis és arra az ő felesége – azaz Moskovics Mózesné – bírta rá Sramko Gyulát: „Elismerem, mert az asszony (ebben az esetben viszont a tanú felesége Sramko Gyuláné) ezt az ellenőrnek elárulta.”<sup>26</sup> fejezte be kényszerű tanúvallomását a kalauz. Büntetésül két korona bírságra ítélték, továbbá munkából történt felfüggesztésének idejére nem kapott fizetést, s arra is figyelmeztették, hogy ismétlődés esetén okvetlen el fog bocsájtatni. Mindezek ellenére az eset mégsem csak a sikertelenségről szól, hanem az eseményekről tudomást szerző kívülről, azaz a feleség beavatkozásáról is tudósít, aki nem értette, esetleg rossz néven vette férje cselekedet-

tét, kapcsolatait, engedékenységét, naivitását vagy félrevezethetőségét. Arról, hogy a hamisan tanúskodó utassal mi történt, nem találtunk semmilyen bejegyzést, de miután felesége segítette a kalauz leleplezésében, okkal feltételezhetjük, hogy nem vonták felelősségre.

Az elbocsátáshoz közel került kalauz ebben az esetben valóban kihasználta vele rokonszenvező utasait, amikor arra kérte őket, hogy egy önmagában is hihetetlen történetet adjanak elő. A három utas három jegyet váltott, amit egyikük zsebre tett, ám erről megfeledkeznek, annál is inkább, mert csodák csodájára a lábuk előtt három jegyet találnak, amit az éppen jókor érkező ellenőrnek oda is adnak. A csoda második része, hogy tévedésükre rádöbbenve, a megtartott jó jegyeket visszaadják a kalauznak, mert sejtik, hogy az eset miatt az bajba kerülhet. Moskovics Mózes kalauz viszont mindenáron bizonyítani akarta igazát, ezért még a történet hihetőségét sem gondolta végig. Makacs, önfejű magatartásával több mint kellemetlen helyzetbe hozta, sodorta az őt támogató utasokat, akik közül egyet még hamis tanúzásra is rá tudott venni.

A már korábban említett Pulai János ellenőr munkája során több alkalommal is összekülönbözött Moskovics Mózessel, ezért, úgy tűnik, jobban odafigyelt a látszólag egyszerű gondolkodású jegyárusra. Így írta le újabb találkozásukat, pontosabban összeütközésüket 1907. október 11-i jelentésében: „délután 3 óra 5 perckor a Dereglye utcánál mentem Moskovics Mózes kalauz befele menő kocsijára, ki a hátsó peronon átszálló jegyeket osztott, azok ki-

<sup>25</sup> Uo., Sramko Gyula levele, 1905. december eleje.

<sup>26</sup> Uo., Jegyzőkönyv, 1905. december hó 11-én.



adása után egy mellette álló utasnak minden kérdés és fizetés nélkül az itt mellékelt szakaszjegyet adta, mire említett kalauzhoz azt a kérdést intéztem, hogy maga ingyen ad jegyet?, mire azt a választ adta, hogy már fizetett. De előbb az átszállójegyeket adta ki (Moskovics), említett utas Óbudán szállt fel és mire a jegyet kézben adta, már az Újlaki iskolánál az utas le is szállt, a kocsiban volt több(i) utas mind ki volt szolgálva.”<sup>27</sup> A trükk lényege az volt, hogy csak a drágább és hosszabb távra szóló átszálló jegyet kérő és kifizető utasok kiszolgálása után adott az utolsóként sorra kerülő, sorra vett utazónak, egy olcsóbb és a felszállás helyéhez viszonyítva rövidebb távra szóló szakaszjegyet. Ekkor már az is elég volt a szabályos utazáshoz, mert közben a villamos átlépte az ún. szakaszhatárt, és így a két jegy ára közötti különbséget a kalauz maradt meg. Ezzel a megoldással nehéz lehetett lebukni, hiszen a kalauz arra hivatkozhatott, hogy sorban szolgálta ki az utasokat, s nem vette észre, hogy az utolsó utasnak is átszállót vagy vonaljegyet, esetleg újabb szakaszjegyet kellett volna adnia. Moskovics Mózes kalauz ennek megfelelően, a már bevált taktikát alkalmazva érvelt jelentésében:

„Alázatosan jelentem a tekintetes főellenőr úrnak, hogy a Pulai ellenőr úrnak a jelentése nem úgy van, mint ahogy jelenti, mert én akkor jöttem ki a kocsiból, mert sok utasom volt, aki majdnem mind átszálló jegyet váltott és kijöttem a kocsiból elkezdtem mindjárt a jegyet osztani. Akik oda is adták a pénzt és én sorba osztogattam a jegyeket, aközben fölszállt a Pulai el-

lenőr úr és azt mondta, hogy ingyen adom a szakaszjegyet, mert éppen akkor adta a pénzt rá, különben is azt az illető utast bármelyik percben tanúsíthassa a dologról, hogy én nem akartam sem elkövetni, mert én nem tudtam azt, hogy kinek kell a szakasz, én csak sorba osztogattam, hogy egyszerre adták a pénzt, arról én nem tehetek én.

Maradok alázatos szolgálója Moskovics”<sup>28</sup>

A történet főhőse ismét a szemfüles kalauz, aki ebben az esetben is leiskolázta az ellenőrt, s ezt ismét csak a vele szimpatizáló utasokkal együtt tudta megtenni. A kalauz és az utasok együttműködésére az előzőeknél is jobb példa egy másik ügy, amelyről Hanicsek József vizsgáló kalauz tett jelentést főnökeinek 1910. március 28-án. Leírása szerint a Köztemető után, a Magdolna utcánál, az Állatkert felé menet, a kalauz nem vette észre, hogy felszállt a kocsijára. A „kocsi belsejében az első peron ajtónál ült egy munkás kinézésű utas, aki éppen akkor fizetett és határozottan láttam, hogy a kalauz nem a jegytömbből adott neki jegyet, hanem kezében tartva egy fehér elhasznált jegyet adott az utasnak. Én ezt látva rögtön azon utashoz mentem, és amint a kalauz észrevette, hogy én a kocsiján vagyok, az utasnak mindjárt, az ide mellékelt rendes H (típusú) szakaszjegyet adta, a rossz jegyet pedig az utas zsebre tette. Amikor kértem tőle, az utastól azt a jegyet, amit először kapott azt felelte az utas, itt van ez egy jó jegy, nekem nincs más. Az utas azért nem adta oda a rossz jegyet, mert a kalauzzal összejátszott. A kalauz nem védekezett semmivel, hanem mi-

<sup>27</sup> Uo., Pulay János jelentése, 1900. október 11.

<sup>28</sup> Uo., Jelentése, 1900. október 11.

kor kocsijáról le akartam szállni, azt a megjegyzést tette az utasok előtt egész hangosan, hogy maga már kapott az ilyen fogásokért, de még többet is kaphat.”<sup>29</sup>

A kalauz számára a pénz forrása ebben az esetben is az volt, hogy egy már használt jegyet adott el. Ezt a jegyet korábban valószínűleg az utasoktól kérte el leszálláskor, vagy a villamos padlójáról vette föl, majd adta el ismét. Ami igazán érdekessé teszi ezt a történetet, a munkás kinézésű utas segítségével a kalauznak, vagy másképpen szólva összejátszása a kalauzzal. Ebben a helyzetben az utasnak nem fűződött anyagi érdeke a kalauz fedezéséhez. Ez a fajta együttműködés ezért jóval több volt, mint passzív részvétel valamiben vagy az események egyszerű tudomásul vétele. Ez a kalauz tettenérését megakadályozó aktív szerepvállalás volt a villamos mozgó terében. Ami csak villamoson mint sajátos térben és helyen volt lehetséges, ahol a „figyelő szem” kényszerítő ereje nem érvényesülhetett. Egy olyan térben, ahol az ellenőr, azaz „a hatalom” mellett nem jött létre, nem jöhetett létre a jelenlévők egyetértő tekintetéből összeálló „figyelő szem” és a jelenlévők támogatásából származó kényszerítő erő. A mozgó villamos utasai közül senki sem sietett az ellenőr által egyedül képviselt hatalom segítségére, hogy annak hatása, működése erősebbé váljon, hatékonyabb legyen. A hatalommal nem azonosuló ellenérdekelt kalauzra, a munkás kinézésű utasra és 20–22 utastársára az ellenőr ebben a helyzetben nyilvánvalóan nem számíthatott.

Moskovics Mózes kalauz személyzeti dossziéjának eddigi dokumentumaiból persze nem az az igazán fontos és tanulságos, hogy munkája az érte kapott fizetésén túl is szépen jövedelmezhetett. Sokkal érdekesebb számunkra az utasok és a kalauz együttműködése, kapcsolata, közös ellenszenvük az ellenőrökkel, a mindkét felet ellenőrizni, fegyelmezni és büntetni akaró, szó szerint a helybe jövő hatalommal szemben. Ha az ehhez hasonló esetek kivételesek lettek volna kalauzunk életében, joggal tekinthetnénk azokat egyszerű lopásnak vagy korrupciónak stb. Moskovics Mózes személyzeti dossziéjában azonban egyetlen olyan esetet sem találni, amelyben az utasok szembefordultak volna a kalauzzal. Egy esetben viselkedtek csak semlegesen, ezen kívül minden más alkalommal a vele való együttműködést választották. A kalauz és utasai naponta találtak hasonló helyzetekkel, amelyekben viselkedésük időnként rögtönzésnek tűnik, mint az inasfiú esetében, időnként közös érdeknek vagy ügynek látszik, mint a levelet író utas esetében, időnként pedig teljesen természetesnek, magától értetődőnek, rutinszerűnek, együttműködésnek, mint a rossz jegyet letagadó munkásnál. Moskovics Mózes még azt is megengedhette magának, hogy hangosan, minden utas számára jól halhatóan, nyilvánosság előtt megfenyegesse az ellenőrt. Ebben a hatalommal szembeni, következetesnek tűnő, öntörvényű magatartásformában „A mindennapok történelmének perspektívájából a *sokak gyakorlata* tűnik elő.”<sup>30</sup> Az utasok és kalauz

<sup>29</sup> Uo., Jelentése, 1910. április 5.

<sup>30</sup> Lüdtke 2003.: I. m., 154. old.

Budapesti közúti vaspálya társaság.									
M E N E T J E G Y.									
1	Nappal	I.	Nyugoti p.-u.	Városliget	II.	17	Este		
2			Vígszínház	Állatkert		18			
3			Császárfürdő	Szugló		19			
4			Régi vácozi vám	Keleti p.-u.		20			
5			6	Józsefv. p.-u.		21			
6			Pálffy-tér	Kerepesi-út		22			
7			8	A		378		6064	20 fill.
8	9	23							
9	10	24							
10	11	omás							
11	V.	Eskütér	Népliget	VI.	10	28			
12			Vágóhid			29			
13			Zugliget—Fogaskerekű vasút			30			
14	III	Kálvintér	Fehérvári-út	IV	11	31			
15			Déli vasút						
16			Nyugoti p.-u.			Déli vasút			
			Lánczhíd						
A vasúti közegeknek kivanatra átadandó.									

Korabeli menetjegy

„A kalauzoknál nem lehetett a már letépett jegyekből egy darab sem, mert azt ismét felhasználták.”

zuk nem egyszerűen néhány tapasztalattal lettek gazdagabbak, hanem ezekből az eseményekből tanulták meg azokat értelmezni és választ adni hasonló eseményekre. Alf Lüdtkét idézve: „A gyakorlat azokat a formákat jelenti, melyekben az emberek cselekedeteik és értelmezéseik feltételeit el-sajátítják, amelyekben tapasztalataikra szert tesznek, s a kifejezőmódokat és értelmezéseket alkalmazzák – és ezeknek ők maguk új hangsúlyokat adnak.”<sup>31</sup>

Valószínű, hogy térben és időben egy másik helyen, például egy műhelyben, egy irodában, ahol ugyanezek az emberek, az utasok dolgoztak, egy nem mozgó térben, ahol a munkahelyük volt, más módon reagáltak volna. Olyan helyen és olyan körülmények között, ahol a vezetők, a hatalom hierarchiája felvonulhatott volna velük szemben, közvetlenül hatással lehetett volna rájuk, másfajta viselkedésmódot alakítottak, sajátítottak volna el vagy mutattak volna be, mint a villamos mozgó, fizikai és társadalmi környezetétől elkülönült térben. Ezek a konfliktusok minden helyen, így a villamoson is, az adott helyzethez igazodó, egyedi, meglehetősen finom együttműködési technikákat, viselkedésmódokat alakítottak ki, olykor egymást nem vagy alig ismerő emberek között. Az utasok és a kalauz azonos alapokon nyugvó, öntörvényű viselkedése, összejátszása sok esetben bizonyult eredményesnek, a hatékonyságában és erejében korlátozott, az adott helyen lokálisnak tekinthető, háttérrel nem

rendelkező hatalommal, egészen pontosan annak képviselőivel szemben.

A „sokak gyakorlata” és a konzekvensnek tűnő alkalmazása mellett, a kalauz és az utasok magatartása azért tekinthető az „Alltagsgeschichte” által használt értelemben „önfejű”-nek, mert az egymás mellett kiálló két fél, a partnerek nemcsak a pillanatnyi előnyök és hasznok alapján cselekedtek.<sup>32</sup> Az esetek egy részében az egyik fél, az utas járt jobban, mint például a fake-reskedő, aki nem vett jegyet, míg az esetek másik részében a másik fél, a kalauz, aki mellett például a rossz jegyért fizető, de az ellenőr előtt azt mégis letagadó munkás állt ki. Ráadásul az előnyök és hátrányok egyenlege – amint azt Moskovics Mózes személyzeti dossziéja is mutatja – az ügyekben szereplő emberek számára kiszámíthatatlan lehetett, mert a problémás ügyek, a szituációk és a szereplők mindig mások voltak, ahogyan valószínűleg az általunk nem ismert konfliktusokban is mindig mások lehettek. Másképpen megfogalmazva, a villamoson utazók közössége, „társadalma”, annak tagjai személyes okok nélkül is hasonló módon reagáltak, cselekedtek, mert hasonló tapasztalatok alapján, hasonló mentalitás, gondolkodásmód mentén léptek fel, ellenőrizték és egyes esetekben módosították, szabályozták a hatalom működését. Ilyen értelemben valóban: „A nagyobb közösség perspektívája nyújt távlatot az „önfejűségek” értelmezéséhez és (erkölcsi alapú) megítéléséhez.”<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Uo.

<sup>32</sup> Majtényi György: „Ön-fejűség” – a „másik” Németország történelme. *Aetas*, XVIII. évf. 2003.

1. szám 145–147. old.

<sup>33</sup> Uo., 147. old.

Különös módon ez a folyamat hosszú távon nem az ellenőrök, hanem a kalauzok eltűnéséhez vezetett a városi tömegközlekedésben. Minden bizonnyal azért, mert a kalauzok munkájuk során elsősorban és folyamatosan az utasokkal álltak kapcsolatban, és ez a hatalom logikájával ellentétes kölcsönhatásokhoz, a másik fél megismeréséhez, megértéséhez, felületes ismeretsegekhez, egyfajta személyesség kialakulásához vezethetett. Ez a helyzet önmagában megkérdőjelezte a fegyelmi hatalom, a figyelő szem, az apparátus hatékonyságát az utasokkal szemben.

Moskovics Mózes kalauznak más esetekben egyedül kellett szembenéznie környezetének kihívásaival, és egyedül kellett választ adnia rájuk, egyedül kellett megoldania őket. A következőkben azt szeretnénk megvizsgálni, hogy a jegyek kiszolgálásán mint a legfontosabb feladaton túl, milyen más fegyelmi, vitás vagy említésre méltó ügyek jelentek meg a kalauz személyzeti dossziéjában. A századfordulót követő első években több, kisebb fegyelmezetlenséget követ el. 1900. december 2-án este 7 óra 15 perckor Bazsó Károly ellenőr azért dorgálta meg, mert villamoskocsijának első ajtaját nem zárta be, az ajtóra előírt zárva táblácskát nem helyezte fel és csak figyelmeztetésre helyezte ki.<sup>34</sup> A kalauz válaszában az enyhe vétséget készségesen elismerte.

„A Tekintetes Főellenőr úrnak alázattal jelentem, amint a Bazsó ellenőr úr jelentett igaz, de én azért felejtettem az ajtót bezárni, mert késéssel értünk a Nyugatihoz és az

utasok megleptek. Maradok alázatos szolgálója Moskovics Mózes 456. kalauz”<sup>35</sup>

A korszakban, úgy tűnik, rendszeresen és időnként sokat késtek munkájukból az emberek, igaz, a munkaadók meglehetősen jól tolerálták ezt a jelenséget. Ez lehetett az egyik leggyakoribb vétség a villamosközlekedésben dolgozók számára is, amit nehezen lehetett volna az indulás helyén, a remízben letagadni. Jancsek ellenőr egyszerre két kalauzt és egy kocsivezetőt részesített megintésben emiatt 1902. március 3-án.<sup>36</sup> Kalauzunk, aki közel egy órát késett, a lehetetlen beosztásban kereste – úgy tűnik joggal – a hibát.

„Alázattal jelentem a tekintetes forgalmi hivatalnak, hogy ma reggel a 16 szor vagyok tartalékos és kétszer egymás után, olyan szám mellett kellett kocsiznom, hogy mindég későn fekhettem le, és pedig mindég félnégy órakor fölkelnem, ezáltal máma reggel úgy el voltam fáradva, hogy a szekérszörgést nem hallottam és 50 percet késtem a remízbe.

Maradok alázatos szolgálója Moskovics Mózes 456. kalauz” Ez a rövid történet azt tanúsítja, hogy ebben az időben az egyszerűbb háztartások jelentős része – egy ügyes kalauzé sem – rendelkezett ébresztőórával. A munkába indulók vagy egymást ébresztették, vagy hajnalban, azaz pirkadatkor egységesen indultak, vagy harangszóra kelttek, vagy egyes esetekben a korabeli közlekedés hangjaira, jelen esetben kocsiszörgésre ébredtek.

Molnár Ignác ellenőr 1907. szeptember 17-én jelentésében látszólag megdöbbenő

<sup>34</sup> BFL XI.1511.k Moskovics Mózes személyzeti dossziéja. Jelentés, 1900. december 2.

<sup>35</sup> Uo., Napi jelentés, 1900. december 7.

<sup>36</sup> Uo., Napi jelentés, 1902. március 3.

eseményt írt le. „Jelentem, hogy d.u. 4. óra 48. p. kor Moskovics Mózes 456. sz. klz. A Péter Pál 870. sz. kvtfő vezetése alatt lévő 495. sz. kocsin, a Cálvin téren rosszul lett, és a kocsit elhagyta, a kocsi pedig klz. nélkül jött a hídon át. A Budai oldalon Ferencz József hídnál tartalékos klz. nem volt, és egy sárga kör-kocsiról a klz. a Döbrentei térrig jött azon a kocsin, és itt pedig én vettem át s tettem klzi. szolgálatot a Margit hídig, de itt már előkerült a fent írt klz. Én az eset miatt 30. p. ig nem ellenőrizhettem, akadály nem volt. Tisztelettel Molnár Ignác.”<sup>37</sup>

Az esetet mégis igazolt, azaz rendben lévő ügyként zárták le, mert Moskovics Mózes kalauz tanúval igazolta, hogy a villamos, egészen pontosan az ő kocsija nem ment át kalauz nélkül a hídon. Péter Pál kocsivezető így írta le az esetet: „Jelentem, hogy folyó hó 14 én Moskovics Mózes volt a kalauzom és Kr. (Körút) útról a Margit hídnak befelé menet a Kálvin téren a kalauzom rosszul lett, nagy hascsikarása volt és leszállt a kocsiról, az ott levő lakatos elkísérte a kocsit a F.(erencz) J.(ózsef) hídfőig és onnét a Molnár k(ocsi)vezető ellenőr úr átkísérte a hídon, ott pedig a Rendező úr adott egy embert, hogy forgalmi akadályt ne csináljunk, állítsuk be a kocsit az Egyháztéri kitérőbe, de a Döbren(tei) téren találkoztunk az ellenőr úrral, de a nevét nem tudom és az elkísérte a kocsit a Margit körút sarokig, és ott a kalauzom utolért az utánam jövő kocsin. Alázatos szolgája Péter Pál 870. sz. ko(csi)vezető.”<sup>38</sup>

Nem tudhatjuk, mi történt valójában. Egy múltó rosszullétről volt szó, vagy esetleg kalauzunkat a piaci árusok érdekelték, s ezért beugrott a Vásárcsarnokba megtudni az árakat, ám közben lemaradt a kocsijáról? Bármi történt is, az ügy érdemi szereplői, így elsősorban a kocsivezető és a lakatos a kalauzt és egymást segítő, igazoló magatartása éles ellentétben állt az ellenőr akadémikuskodó, saját munkáját és az ott támadt gondokat túlértékelő – „30 p. ig nem ellenőrizhettem” – hozzáállásával. Számára a helyzetben nem a probléma megoldása jelentette a sikert, hanem jelentésében is főnökeinek, a hatalom magasabb szintjeinek igyekezett megfelelni, jelentésében részükre külön üzenetet helyezett el, mintegy kibeszélt a szövegből. A villamoskocsik kalauz nélküli közlekedését, elhagyását pedig – bárhol történt is az – főbenjáró véteknek tekintették, nemcsak a balesetveszély miatt, hanem mert ez lehetővé tette ingyenes használatukat.

Moskovics Mózes egészségi állapota ezekben az években folyamatosan romlott. Az egyik alkalommal, miután befejezte délelőtti munkáját, vitába bonyolódott az Állatkerti állomás vezetőjével, aki ezt 1908. november 6-án jelentésben rögzítette. „Jelentem a Tek.(intetes) forgalmi hivatalnak du. 1-óra 6. perck.(or) Moskovics Mózes kalauztól kértem a jegyzékét aláírás végett, hozzám küldte a kocsi seprős gyerektől, melyet visszautasítottam, (hogy) személyesen adja át, benn ült a kocsiiban és azt mondta, ő nem jön le a kocsiból, mert a

<sup>37</sup> Uo., Jelentés, 1907. szeptember 14.

<sup>38</sup> Uo., Napi jelentés, 1907. szeptember 19.

lába fáj. Melyet szolgálata megtagadásának tekintek. Juhász Pál.”<sup>39</sup> Az ügynek, egy alacsonyabb rangú munkahelyi vezetővel szembeni tiszteletlen magatartásnak, elvileg komoly következményei lehettek volna. A kalauz, hogy ezt megelőzze – mai kifejezéssel élve –, betegállományba vonult, ami úgy tűnik, akkoriban is a munkavállalók egyik hatékony fegyvere lehetett a közvetlen munkahelyi vezetéssel szembeni konfliktusok eseteiben. Az esti munkára beosztott kalauzról ezt írta az óbudai villamos végállomás rendezője: „Alázattal jelentem, hogy Moskovics Mózes kalauz este 7 óra 46 perckor vonatjához nem jelent meg, mert beteget jelentett és így a tartalékost küldtem el helyette. Alázattal Papp László rendező.”<sup>40</sup>

Egészen különleges képet kapunk Moskovics Mózes magánéletéről és munkához való viszonyáról egy másik jelentést olvasva, amely egy munkahelyen kívüli pénzkereseti forrásáról tájékoztat bennünket. Személyzeti dossziéja szerint állítólag 1908. december 19-től 28-ig szabadságon volt. Ez azonban mégis problémát jelentett, amikor „a Közúti” egyik tisztviselője december 24-én reggel meglátta őt. „Tisztelettel jelentem, hogy ma reggel 7 (óra) 30 perckor az Óbudai piacon Moskovics Mózes kalauzt láttam libát árusítani, figyelemmel kísértem 8 (óra) 20 percig, akkor ott hagytam és mentem a lakására a házfelügyelőhöz, a házfelügyelőnét kérdeztem, hogy hol van Moskovics, azt válaszolta, ha nincsen ide haza, akkor vagy a Csarnokba ment libáér, vagy a

piacon van, tovább kérdeztem, hogy ő szokott menni libáér, igennel válaszolt, ő elmegy korán úgy hogy mire a piac megnyílik, hogy árulhassa, tehát meggyőződtem, hogy ő árusít, láttam, hogy mérte és a pénzt is kezelte. Báumánn”<sup>41</sup>

A hivatal nem hagyhatta annyiban a dolgot, s azonnal hivatalos levelet írtak a piacozó kalauznak, hogy jelenjen meg a forgalmi hivatalban. Ezt a levelet 1908. december 27-én személyesen a feljelentő vitte el neki, aki már tájékozott lehetett az óbudai piacon. „Tisztelettel jelentem a Tek.(intetes) forgalmi hivatalnak, hogy ma reggel 8 h 25 perckor, a 24-én keltezett hivatalos levelet Moskovics Mózesnek saját kezébe adtam az Óbudai piacon a liba árulásnál ma. D.(él) e.(lőtt) megjelenik. Báumánn”<sup>42</sup>

Nem tudjuk mi történt azon a december 27-i délutánon a forgalmi hivatalban, de másnap Moskovics Mózeset „a Közúti” orvosa megvizsgálta, értesítette erről a forgalmi hivatalt, mely dokumentum is bekerült a személyzeti dossziéba. „Moskovics Mózesnek gyomorpanaszai vannak, megvizsgáltam őt és objektív eltérést nem bírtam kimutatni. Nézetem szerint nincsen baja, munkaképes”<sup>43</sup> – olvasható az orvosi jelentésben. Az események sora többé-kevésbé megvilágítja a ténykörülményt. A kalauz valószínűleg betegállományt jelentett, hogy libákat árulhasson Karácsony és Hanuka idején, ami jó üzlet lehetett, jobban jövedelmezhetett az ünnepek alatt, mint a munkája. Ebben nem játszhatott

<sup>39</sup> Uo., Napi jelentés, 1908. november 6.

<sup>40</sup> Uo., Napi jelentés, 1908. november 6.

<sup>41</sup> Uo., Napi jelentés, 1908. december 24.

<sup>42</sup> Uo., Napi jelentés, 1908. december 27.

<sup>43</sup> Uo., Értesítés 1908. december 28.

szerepet vallása, de vallásossága sem, hiszen ha szabályosan vette volna ki szabadságát, vagy valóban beteg lett volna, akkor nem vetették volna alá orvosi vizsgálatnak, illetve annak eredménye őt igazolta volna. Vallásossága esetén pedig nem árult volna a piacon sem libákat, sem mást az ünnepek idején. Amikor kiderült ténykedése, nem is vitatkozott Moskovics Mózes, hanem alku köttetett, hogy ezekre a napokra szabadságot vehessen ki, amit személyzeti dossziéjának szabadságait kimutató oldala igazol.

Az előbbieken tárgyalt esetek azokat a helyzeteket mutatják be, amikor Moskovics Mózes munkavállaló számára az alkalmazkodás, hibáinak az elismerése, beismerése bizonyult a legkifizetőbb taktikának. Kiszolgáltatott helyzetében később, 1912 elején sem tiltakozott, amikor valóban súlyosan megbetegedett, hosszasan kezelték, és 1913 tavaszán felmentették a kalauzi szolgálat alól. „Fenti bántalommal a forgalmi szolgálatot nem teljesítheti. Mint rendező jelenleg kifogástalanul végzi teendőit s a rendezőben való tartózkodása óta állapota javult. Nem javasolom nyugdíjaztatását. Jelenlegi beosztásában meghagyandó”<sup>44</sup> – fejeződik be az orvosi szakvélemény.

Ekkorra azonban történetünk hőseit már főkalauzzá léptették elő, amelynek előzményei éppen az eseményekben gazdag 1908-as évre nyúlnak vissza. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság alkalmazottai ugyanis a maguk vagy a kollégáik pályafutásának, előmenetelének biztosítékát nem feltétlenül a jól végzett munkában látták, már akkoriban is sokat jelenthettek a meg-

felelő kapcsolatok és ismeretségek. A személyzeti dossziékban sok a protezsáló ajánlás: előléptetést, fizetésemelést, könnyebb munkát stb. kérő levél. Nem volt mindegy a protezsáló személye sem, akinek pozíciója mellett a támogatott személy melletti kiállása, s a róla írottak is sokat számítottak. A korszakban a protekció nem teljesen ugyanazt azt jelentette, mint manapság, nem volt független a kor – amúgy napjainkig ható – paternalista szemléletétől, hozzáállásától. Az ajánló személye és közvetítő szerepe, levele egyfajta garanciát jelentett a protezsáltra vonatkozóan, amit az is bizonyít, hogy ezeket a leveleket a rájuk írt utasításnak megfelelően a személyzeti dossziékban meg is őrizték. Természetesen fontos körülmény volt az alkufolyamat, a hatalom jóindulatú képviselőinek egyezkedése-egyeztetése, akik egymás szándékainak és lehetőségeinek felmérése után döntöttek az ügyekben. Amúgy a protekció kérése és dokumentálása egyáltalán nem jelentette a kérés azonnali teljesítését.

Kalauzunk első alkalommal rosszul választott, mert egy katolikus papot, esperes plébánost kért fel ajánlás írására, aki foglalkozásának megfelelően segítőkészen, ám mégis „hivatalból” írta meg levelét Róthy Károlynak, a forgalmi hivatal vezetőjének 1908. augusztus 14-én. „Soraim átadója Moskovics Mózes avval a kéréssel fordult hozzám, ha őt Nagyságos Uramnak ellenőri állásra ajánlanám. Nem ismerem érdemét, de kérelmének annyiban teszek eleget, hogy ez ügyben írtam Nagyságos Uramnak.”<sup>45</sup> A levélnek semmilyen hatása nem volt, mert az ajánló maga jelezte levelében

44 Uo., Nyugdíjaztatási szakvélemény 1913. április 10.

45 Uo., Levél Róthy Károlynak, 1908. augusztus 14.



rsaság. *456* Játékszám

## Jelentés

1902. *November* hó *19* napján

Vonal *Margit híd útján*

Allomás *Buda*

---

Jelentem felfedezni a híd útján és a híd  
 felszólítását. Moskovics *Moskovics* *Moskovics* *Moskovics*  
 tulajdonosa; az *Margit híd* körében kifekvé-  
 sésű, *Ellenőri* községben is utasok közl-  
 egységénél az ideiglenes melléklet. Az jegyet találtam,  
 A mely befeljesítő eszközökkel van kiadva;  
 Mivel ezért a halálát hármas utasom  
 azt világszerte hogy elfelejtette jelenteni.  
 De a híd útján erre vonatkozólag pedig  
 az hogy. Mivel egész utasom ellen-  
 őri nem volt, és a mint beérkezett  
 is mint másodszor az utasom az utasom  
 az hogy ne legyen feltűnő a jegy az utasom  
 hirtelen, az utasom az utasom az utasom

Minden egyes esetről külön jelentés adandó be.

TUOHASUL VETTER  
 1902. november 19.  
 Moskovics

Az ellenőr jelentése

„... nincs kizárva, hogy a jegyet birtokába ejtette és ismét eladta.”

érdektelenségét, elkötelezettségének teljes hiányát. Kapcsolata a kalauzzal csak alkalmi lehetett.

Az előléptetés reménye akkor csillant meg a 456. számú kalauz számára, amikor egy arisztokratát sikerült rábírnia ajánlás írására: „Tekintetes Röthy Károly forgalmi Főnök Úr! A Közútinál. Guyon Edgár gróf nagyon kéri a Tekintetes Igazgatóságot, hogy léptesse elő Moskovics Mózes kalauzt, ki már több mint nyolc éve van szolgálatban, és ki nem volt büntetve, csak egyszer tévedésből. Kérésemet megújítva maradtam a Tekintetes Főnök úrnak legalázatosabb szolgája. Erzsébetfalva 1909. március 22. Gr. Guyon Edgár”<sup>46</sup>

Első alkalommal Edgár gróf levele sem vezetett eredményre, ám nem az ajánló személye miatt, akit a forgalmi főnök úr nagyon is respektált. Az ajánló ugyanis nem volt más, mint az 1848-49-es szabadságharc nemzeti hősként tisztelt tábornokának, Guyon Richárdnak 1847-ben született fia. A gondok a kalauz személye miatt jelentkeztek, mert Moskovics Mózes a körülötte 1908 végén támadt és az előzőekben ismertetett bonyodalmak miatt nem léptethették elő. Guyon Edgár gróf kevesebb gondot okozó személyek érdekében kért protekciója viszont meghallgatásra talált, amint az 1909. június 24-ei leveléből is kiderül.

„Tekintetes Főnök úr.

Mindenek előtte fogadja hálás köszönetemet, amiért házmesteremet be méltóztatott venni a Közúti szolgálatában.

Most megint alkalmatlankodom egy protekciós ügyben. Előre is bocsánatot kérek. A protegáltam Moskovics Mózes k(özúti). vasúti kalauz, lakik Óbudán Lajos utca 101. Ő már 9 év óta kalauz és mivel lábai gyöngülnek avval az alázatos kéréssel fordul a Közúti vasúti Igazgatóságához, hogy méltóztatnék neki könnyebb szolgálatot adni. Ő a helyével nagyon meg van elégedve, nem kíván se előléptetést, se pedig fizetésjavítást, csakis könnyebb szolgálatot. Ha a Tekintetes Főnök úrnak valamibe hasznára lehetek a jövőbe: mindég tiszta szívből fogom azt megtenni. Alázatos szolgája Gr. Guyon Edgár”<sup>47</sup>

Nem igazán érthető Guyon Edgár gróf kitartása, ragaszkodása és motivációi, hogy mi miatt tartott ki egy kalauz előléptetése mellett, de minden bizonnyal neki köszönhető, hogy az végül megtörtént. A grófnak az ügyben 1911. október 11-én írt utolsó beadványa azt sejteti, arra utal, hogy már több alkalommal írt levelet támogattja érdekében.

„Nagyságos Uram!

Megint zaklatom a protegáltam Moskovics Mózes közúti kalauz ügyében. Múltkor midőn találkoztam vele, elpanaszolta, hogy Nagyságod még mindeddig nem könyörült meg rajta és a kilátásba helyezett előléptetésben nem részesült. Nagyon kérem Nagyságos urat újra, hogy vegye ötet szíves pártfogásában. Maradtam kiváló tisztelettel Gr. Guyon Edgár”<sup>48</sup> Ez a kérelem meghozta a várt eredményt, mert Moskovics kalauzt személyzeti dossziéjára

<sup>46</sup> Uo., Guyon Edgár levele, 1909. március 22.

<sup>47</sup> Uo., Guyon Edgár levele, 1909. június 24.

<sup>48</sup> Uo., Guyon Edgár levele, 1911. október 11.

nak bejegyzése szerint visszamenőleges hatállyal, 1911. július 1-jétől főkalauzzá léptették elő.

Am az új főkalauz nem sokáig élvezhette pozíciójának előnyeit, mert ahogyan említettük, megbetegedett, és rendező lett az egyik villamos remízben. Ezt követően éveken át semmiféle feljegyzés, jelentés nem került személyi anyagai közé. Ennek oka betegsége és főként új beosztása lehetett, ahol nem kerülhetett kapcsolatba utasokkal, sem jegyeket, sem pénzt nem kellett kezelnie. A róla szóló és éppen általa készített, utolsó rendelkezésünkre álló bejegyzés 1916. június 20-áról való. „Alázattal kérem a Tekintetes forgalmi hivatalt, hogy kegyeskedjék kimutatni, hogy mennyi az évi fizetésem. József fiamnak a tandíj(j) nélkül(iség) megadása céljából. Tisztelettel Moskovics Mózes főkalauz” – olvashatjuk. A kalauz, akivel mindig gondok voltak, aki mindig vitatkozott és mindenre volt magyarázata, akit protekcióval léptettek elő, utoljára maga is segítséget kért fia taníttatásának érdekében.

Moskovics Mózes pályafutásának, életútjának megismerésére tett kísérletünk – személyzeti dossziéjának anyagai alapján – időben, térben és tartalomban egyaránt behatárolt. Ennek ellenére feltehetjük a kérdést, sikerült-e a kalauz saját arcát, személyes vonásait és történetét a hatalom által készített iratok alapján legalább részben felvázolnunk? A forrásokból kiderült, hogy Moskovics Mózes rendszeresen konfliktushelyzetekbe került a számára leginkább érzékelhető hatalommal, a munkaadóját képviselő ellenőrökkel szemben. Ez önmagában nem különös, ami viszont igen, hogy

ezzel szemben sohasem került konfliktusba az utasokkal. Ez azt jelenti, hogy nem valamiféle köztes pozíciót foglalt el az általa is ellenőrzött utasok és villamoson mindent felügyelő ellenőrök között, hanem lényegesen közelebb állt az utasokhoz, egyfajta közös mentalitás, hatalommal szembeni attitűd, norma kötötte össze az utazóközönséggel. Képet kaptunk arról, hogyan működött, hatott a hatalom rendszere, a „figyelő szem” a munkahelyén. Megtudtuk, hogy munkában töltött napjai alatt milyen módszerekkel és mekkora sikerrel igyekezett saját érdekeit, elképzeléseit megvalósítani, szembesíteni a szabályok, az ellenőrök, a felettesek és a környezete által közvetített, képviselt hatalommal szemben. Kiderült számunkra, hogy a nagyvárosi tömegközlekedés, infrastruktúra az utazóközönség számára olyan szabályozó, moderáló szereppel bírt, s az ellenőrzés annyira direkt és erőszakos formában valósult meg, hogy azt az emberek szokatlanak és ellenszenvesnek találták. A folyamatos ellenőrzés és a vitás helyzetek számos esetben hozták-hozhatták a kalauzokat kényelmetlen, kiszolgáltatott helyzetbe az utasok előtt, miközben számukra létkérdés volt az utazóközönséggel a jó viszony, az együttműködés fenntartása. Az ellenőrök mindkét felet egyformán „ellenségnek” tekintették, sőt igyekeztek őket sakkban tartani és/vagy kijátszani egymás ellen. Véleményünk szerint ez lehetett a legfőbb oka annak, hogy az utasok szimpatizáltak a kalauzokkal, és inkább sorstársaiknak tekintették őket a hatalom képviselőivel szemben. Az ellenőrt amúgy nyilvánvalóan jobban megfizették, ami

még Moskovics Mózeset is megkísértette, hiszen egy alkalommal jelezte, hogy elválná ezt a munkakört.

Mivel az óbudai villamosvonalon ugyanazok az ellenőrök fordultak meg, a hasonló szituációk is rendszeresen ismétlődhettek. Ezekben a helyzetekben, amelyek közül néhányat tanulmányunkban részletesen ismertettünk, kalauz és utasok többnyire sikeresen alkalmazták – még a váratlan helyzetekhez is ügyesen alkalmazkodva – a sokat látott szituációknak megfelelő és „gyakorolt” megoldási lehetőségeket.

Moskovics Mózesnek egy évtized után sikerült a nagyvárosban saját igényeinek megfelelő lakóhelyet találnia, ahol közvetlen környezetében zömmel a zsidó közösség tagjai laktak, és ami munkahelyét tekintve is előnyösnek bizonyult számára. Amikor eljött szülőhelyéről, Biharnagybajomból, Czeglédi Gábor bíró egy bizonyítványt, mai kifejezéssel élve ún. „erkölcsi bizonyítványt” állított ki részére. „Mely szerint alólírott eljáróság által hivatalos hitelességgel bizonyíttatik, miszerint az 1874. évi május 18-án született Moskovits Mózes nagybajomi illetőségű, bizonyíttatik továbbá az is, hogy fentebb nevezett magát erkölcsi tekintetben mind ez ideig kifogástalanul viselte. Nagybajom, 1893 aug. 1.”<sup>49</sup> – áll a dokumentumban. A 19 éves fiatalember valószínűleg nem ismerte Budapestet, ezért először rokonokhoz, ismerősökhöz költözhetett a többnyire zsidók által lakott Dob utcába, s innen jelentkezett először kalauznak 1895 júniusában. Házasságát követően, amikor másodfzben jelentkezett kalauznak, 1900 júniusában már a

VI. kerületben a Szondi utca 30. alatt lakott családjával. Munkahelyének megszerzése és helyzetének stabilizálódása után költözött Óbudára, a Lajos utca 101-es szám alá, ahol ismereteink szerint a továbbiakban lakott. Az övezet földszintes beépítettsége, a hosszan elnyúló telkek, a rajtuk épült hosszú, sok esetben rokon családok által lakott házak falusias jellegű környezetet alkottak, közel a Belvároshoz. Valószínű, hogy az „otthonról” hozott megbízható ismeretek tették Moskovics Mózeset jó libaárussá az Óbudai-piacon, hiszen – a kalauzok többségéhez hasonlóan – ő is egy fővárostól távoli faluból származott. Erre a szakismeretre nagy szüksége is lehetett, hiszen vevőköréhez tartozhattak az óbudai, jelentős létszámú zsidó közösség tagjai is. A libákat hajnalban a Csarnokban vásárolta és szállította – ingyenes jegye birtokában villamoson – Óbudára, ahol nyilvánvalóan csak a megfelelő minőségű árut lehetett eladni a tisztas haszon reményében.

Lakóhelyének kiválasztása azért is szerencsésnek mondható, mert a háza előtt ment el az a villamosvonal, amelyen többnyire dolgozott. Az egyik irányban néhány megállónyira – a Pálffy és a Tölgyfa utca kereszteződésénél – volt a remíz, ahol munkára kellett jelentkeznie, míg a másik irányban – a Polgár téren, a Tavasz és a Polgár utca ide torkolló szakaszain – hasonló távolságban a piac. Mindenesetre 1904 szeptemberében már itt élhetett, mert Pulai ellenőr feljegyzése szerint Elszász fakeskedő, aki a Lajos utca 75. szám alatt lakott, azt mondta a kalauznak, hogy akkor fizet, amikor találkozni fog majd vele az ut-

<sup>49</sup> Uo., Bizonyítvány, 1893. augusztus 1.

cán, lakóhelyének környékén. Egy másik vitás ügyben pedig Moskovics Mózes felesége azért tudta rábeszélni a hamis tanúzásra Sramko Gyulát, mert a segítőkész utas csak néhány percnyi séta távolságra lakott tőlük, a Lajos utca 25. szám alatt.

A viták és konfliktusok ellenére munkahelyét nemcsak megtartania, megvédenie sikerült, de előnyeit is kihasználhatta. Sőt, az időnként zavarosnak tűnő munkahelyi viszonyok ellenére sikerült olyan támogatót szereznie, akinek a segítségével előléptették. A Budapestre már felnőtt férfiként bevándorló Moskovics Mózes úgy tűnik, nemcsak munkahelyi konfliktusait oldotta meg, hanem éppen ezek megoldása az egyik bizonyítéka annak, hogy sikeresen beilleszkedett a számára idegen városi környezetbe. Kalauzunk ugyanakkor saját történetének olyan szereplője volt, akinek személyes törekvései, érdekei és álláspontja közvetlenül nem jelentek meg sem az általa, sem a róla leírtakban. A vele történetek mégis személyes történelemmé állnak össze, és rávilágítanak azokra a lényeges mozzanatokra, körülményekre, amelyek lehetővé tették viszonylag sikeres érvényesülését, önmegvalósítását, társadalmi mobilitását. Állításainkkal összhangban fontos kérdésnek tűnik, hogyan sikerülhetett mindez. Magányos hős volt-e a nagyvárosi környezetben, egyedül küzdött-e munkahelyén Moskovics Mózes?

Kalauzunk személyzeti anyagai, keletkezésük helyének és okainak megfelelően, alig tartalmaznak családjára, barátaira, tehát szűkebben vett környezetére vonatko-

zó adatokat, pedig bizonyára megtalálhatók lennének ott, ha szerepet játszottak volna munkahelyi érvényesülésében, pozíciójának megszerzésében vagy megőrzésében. A munkahelyi problémákról szóló jelentések ezzel szemben a kalauznak azokra a kapcsolataira utalnak és nem utolsó sorban megvilágítják azok jellegét is, amelyek munkahelyén a legnehezebb helyzetekben segítségére voltak. Ezen szereplők közé sorolhatjuk azt a fakereskedőt, akinek nem adott jegyet kalauzunk, és akit lakásáig követett az ellenőr, hogy kifaggassa. Ide tartozik az az utas, aki hamisan tanúskodott levelében a kalauz mellett, de az a munkás is, aki miután rossz jegyet kapott, az ellenőr előtt letagadta, s végül Guyon Edgár gróf is, aki ajánlóleveleket írt részére. Ezek az emberek nem voltak Moskovics Mózes barátai, őket elsősorban kalauzként látásból, mint utasokat, vagy árusként mint vásárlókat ismerhette meg. Találkozásaik során néhányszor beszélgethetett velük, netán rendszeresen üdvözölhették egymást Óbuda és Budapest utcáin.

Pontosan az ilyen kapcsolatokról szól a gyenge kötések elmélete. Mark Granovetter véleménye szerint a közeli barátok lehetséges társadalmi összefonódását „erős kötéseknek”, míg ismerősök, általában véve az ismerősök hasonló kapcsolatait, „gyenge kötéseknek” tekinthetjük.<sup>50</sup> Egyes esetekben ezek az ismerősök hidat képeznek egymás számára, a társadalmi struktúrában található, általuk jól ismert két baráti csoport között. A „gyenge kötések” komplex társadalmi szerepkészlethez vezetnek,

<sup>50</sup> Granovetter, Mark: A gyenge kötések ereje. In: *Társadalmak rejtett hálózata*. Szerk.: Angelusz Róbert

és Tardos Róbert. Magyar Közvéleménykutató Intézet, Budapest, 1991. 371. old.

különleges lehetőségeket biztosíthatnak az egyéni mobilitás számára és „igen messze lévén attól, hogy az elidegenedést eredményezzék (...) alapvető szerepet játszanak az egyéneknek a modern társadalomba való beilleszkedése szempontjából.”<sup>51</sup> Granovetter a gyenge kötések jelentőségét elsősorban a munkahelyszerzésben látja, egy magasabb társadalmi státuszú egyénhez történő kötődés alapján. A társadalmi hálózatokkal kapcsolatos ismereteink az 1970-es, 80-as évek óta sokat változtak, átalakultak, mégis úgy látjuk, hogy ebben az esetben a „gyenge kötések” elméletének segítségével írhatóak le és értelmezhetők legpontosabban a történetek.<sup>52</sup>

Moskovics Mózes kalauzként folyamatosan utasokkal érintkezett, beszélgetett, és közülük szerezhetett-szerzett ismerősöket, nem beszélve piaci ismeretségeiről, ami az átlagosnál komplexebb szerepkészlet kialakulását és meglétét feltételezi. A kalauz és a villamos közönsége között sajátos partneri viszony alakult ki. Az utasok megbízhatónak és kiismerhetőnek tekintették a kalauzt, többek között azért, mert rendszeresen az Óbuda – Margithíd budai hídfő vonalon, illetve azok városszerte kanyargó folytatásain dolgozott. A villamoson betöltött pozíciója, különleges helyzete miatt sokan ismerhették, tekinthették ismerősüknek, olyan emberek is, akiket adott esetben a kalauz meg sem ismert. Ezt a bizalmi, ismerősi viszonyt tovább erősítette, hogy Óbudára költözött, ezért számosan akadhattak, akiket nem csupán a villamosról ismert, de az utcákról, a terekről és az óbudai

piacról is, a Vásárcsarnokból stb. Az így létrejött laza kapcsolati hálót olykor meglepő ismeretségekkel gyarapította. Ez a hálózat nem tekinthető zárt rendszernek, sőt tagjainak többsége nyilvánvalóan nem ismer-te, nem is látta egymást.

Amikor Moskovics Mózes 19 éves korában Budapestre érkezett, életútja, pályafutása már létező kapcsolatai mentén alakult, ezekre támaszkodhatott, ezek segítették. Ezek elsősorban a zsidó közösséghez fűződő szálakat jelenthették, bizonyára rokonok vagy a biharnagybajomi család barátai voltak azok, akikre ő és családja számíthatott. Ezt bizonyítja többek között első fővárosi lakóhelye a Dob utcában, majd végleges lakóhelyének kiválasztása Óbudán. Ezekről a kapcsolatokról jól elkülöníthetőek azok a későbbi ismeretségei, amelyek munkájához, konfliktusaihoz, lakóhelyének tágabb környezetéhez kötődnek. Ezek alapján megítélve kapcsolatai részben munkahelye és munkája által meghatározott társadalmi státuszának, részben a tömegközlekedést elsősorban megfizetni képes középosztályhoz tartozó közönség összetételének feleltek meg. Munkahelyén előléptetését egyértelműen egy nála sokkal magasabb társadalmi státuszú egyén ismeretségének és segítségének köszönhette. Ráadásul Guyon Edgár gróf az Óbudától igen messze eső Pestszenterzsébeten rendelkezett birtokkal és lakással.

Munkahelyi ügyeiben és vitáiban egyértelműen a „gyenge kötések” közé besorolható ismeretségi köre segítette a kalauzt. Ezt az ismeretségi kört nem csupán foglal-

<sup>51</sup> Uo., 373. old.

<sup>52</sup> Barabási Albert-László: *Behálózva. A hálózatok új tudománya*. Helikon, Budapest, 2008. 49. old.

kozásának, hanem bizonyára személyes kapcsolatteremtő képességének is köszönhető. Ezek azok a személyes kapcsolatok, amelyek az emberek életét, beilleszkedését a városi-nagyvárosi környezetben kiszámíthatóvá, biztonságosabbá és személyesebbé tehetik és tehetik. A „gyenge kötések” elméletének ezt a megközelítését, a hatalommal szembeni szolidaritásnak a hatásosságát igazolja az a már említett eset is, amikor az egyik ellenőr látszólag rendelkezett a szükséges személyes ismeretséggel, de a lakásán felkeresett utas – Elzász fakereskedő – egyértelműen visszautasította a hatalom emberének kérését. Egy másik, hasonló szituációban ennek pontosan az ellenkezője történt, amikor Moskovics Mózes feleségének a kérésére még hamisan is tanúskodott egy másik utas.

Tanulmányunk elején – Foucault-ra hivatkozva – felvázoltuk az ellenőrzés és fegyelmezés rendszerének általános modelljét, amely a nemzetállamok, a polgárosodás, a nagyvárosok, a modernitás és az elidegenedés korában alakult ki, jött létre. Ez a rendszer azonban közel sem bizonyult zártnak vagy homogén egésznek, különösen nem egy olyan nagyvárosban, mint Budapest. Az előzőekben három olyan tényező hatását és működését emeltük ki, mutattuk be – egy átlagemberről a hatalom által készített vagy a hatalom által kierőszakolt, kért iratok alapján –, amelyek folyamatosan megkérdőjelezték, kétségbe vonták a társadalom egészében, valamennyi szegmensében jelenlévő, szétoszló, létező, megjelenő hatalom hatékonyságát és lehetőségeit.

Az első tényező *a tér*. Tanulmányunkban egy olyan speciális hely vagy helyek, ame-

lyekben nem érvényesülnek a társadalmi normák, sőt különleges tulajdonságaik miatt megkérdőjelezzük őket. Ilyen tér a villamos, a mozgás, a változékonyság, a plauzibilitás színhelye, ahol még az ellenőrzés sem valósítható meg a hagyományos módon, ahol nemcsak a jármű környezete, de a villamos mikrotársadalma is folyamatosan változik, ahol az utasok ellenőrzésük alá vonhatják ezt a különleges fizikai és a társadalmi teret, és így a hatalom képviselőit. De ilyen hely például a bordélyház is, ahol a nemek közötti kapcsolat társadalmilag elfogadott formái és normái, tartalma és okai kérdőjeleződnek meg.

A második tényezőt *az emberek*, többnyire az átlagemberek jelentik, akik az ellenőrző és fegyelmező hatalom, valamint saját életük találkozási, súrlódási pontjain, területein, a mindennapok során, az életmódjukban és mindenekelőtt a munkahelyükön igyekeznek egyoldalú és hátrányos helyzetükön javítani, változtatni, ha van rá esély, alkupozícióba kerülni. Ez nem mindig lehetséges számukra, de minden esetben kísérletet tesznek rá.

A harmadik tényező általában az emberek közötti – tanulmányunkban elsősorban a nagyvárosi emberek közötti – különböző minőségű és szintű *kapcsolatok, hálózatok* rendszere. A kapcsolatok minősége alapján az ún. „gyenge kötések” speciális jellegét és jelentőségét tartjuk fontosnak, amelyek a legkülönbözőbb helyzetekben segítettek a velük élni tudó társadalmi szereplőkön. Szerepük az azonos vagy közel azonos társadalmi státuszú emberek közötti kapcsolatok esetén a kölcsönös segítőkészségben és szolidaritásban mutatkozik meg.

Mindezeket a tényezőket egy esettanulmány keretei között mutattuk be, vizsgáltuk meg, rámutatva arra, hogy az elidegenedés, a magányosság, a különböző periféria-helyzetek léteznek ugyan, de nem szükségszerű velejárói a városi emberek életének. Wirth azon állítását, miszerint „A városi kapcsolatok lehetnek szemtől-szembeniek, mégis személytelenek, felületesek, átmenetiek és részlegesek maradnak. A városlakók közömbössége, tartózkodása és szenvtelensége eszköz arra, hogy immunissá váljanak a személyes igényekkel és mások igényeivel szemben”,<sup>53</sup> nem igazolták az általunk vizsgált kapcsolatok. Wirth funkcionalista szemléletmódjával szemben a bemutatott konfliktusokból kiderült, hogy bár a városi emberek kapcsolatai többnyire valóban szegmentáltak, de ebből nem következik, hogy személytelenek és/vagy közömbösek lennének. A nagy városokban is létrejöhetnek és létre is jöttek az ún. „gyenge kötéseken” alapuló olyan lehetőségek, kapcsolatok, hálózatok, társadalmi gyakorlatok, amelyek az életet személyessé és emberivé tették és teszik. Ezeknek a körülményeknek a hatására – visszaalva Lüdtke definíciójával kapcsolatban feltett kérdésünkre – a polgári szubjektumon túl is, azaz a köztük lejátszódó interakciók révén az átlagemberek számára is lehetővé válik az önkontroll és az önmeghatározás lehetősége, a saját normákhoz igazodó, felelősségteljes döntések meghozatala.

Moskovics Mózes további életútjáról, pályafutásáról semmit nem tartalmaz személyzeti dossziéja, és más források sem említik. Ezernyi hasonló munkás, alkalmazott, beosztott társához hasonlóan semmit sem tudnánk életéről, ha nem jelentkezik egy olyan munkahelyre dolgozni, ahol komolyan vették az adminisztrációt, és ráadásul az iratok megmaradtak. A személyzeti dossziének mint forrásnak a jelentőségét, amely a személyes történelem egy különleges részébe – a munkahelyi érdekek, törekvések, lehetőségek és a hatalom munkahelyi gyakorlata közötti kapcsolatok, összeütközések világába – nyújt betekintést, nem lehet túlbecsülni. Tanulmányunkban egy átlagember, egy kalauz mindennapjainak történetét ismertük meg a 19–20. század fordulója körül, amennyire azt a rendelkezésre álló iratanyag megengedte. Semmit nem tudtunk meg gyermekéveiről, családjáról, és homályba vesznek öregkori évei is. Amit megtudtunk, az olyan közegről beszél, amely az olvasók sokasága számára szokatlan és idegen, a több mint száz évvel ezelőtt élt átlagemberekről szól, akik nem rendelkeztek komolyabb vagyonnal, pozícióval és műveltséggel. Számukra az élet, személyes történelmük naponta ismétlődő harcot, taktikázást, váratlan kihívásokat jelentett minden helyzetben és mindenki mással szemben, aki rendelkezett vagyonnal, hatalommal és műveltséggel. Egy korlátokkal, akadályokkal teli világban igyekeztek túlélni minden napot – a mindennapokat.

53 Wirth, Louis: Az urbanizmus mint életmód. In: *Városshociológia*. Válogatta: Szelényi Iván.

Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1973. 52. old.