

## A vasútépítő munkások munka-, bér- és életviszonyai a XIX. század második felében

A magyarországi korszerű közlekedési hálózat kialakítása (a folyam- és vízszabályozások, a vasút- és útépítések stb.) nagy tőkés vállalkozások keretei között ment végbe. És ezek a vállalkozások megforgatták az ország társadalmát, hatottak minden osztályra és rétegre. Erdemes e tőkés vállalkozások mechanizmusát ezúttal közelebbről is megvizsgálni, mégpedig egy szűkebb területen, a nagy hazai vasútépítések tükrében, és egy meghatározott időszakban, mégpedig a munka hőskorában.

A vasútépítés szervezésének a csúcán a vasúttársaság állott, amely az épülő vasútert teljes egészében felelős volt. Így jóállással tartozott egyrészt az őt megbízó részvényeseknek azzal, hogy az összegyűlt tőkével jól és okosan gazdálkodik, másrészt az államnak azzal, hogy szavatolja a felépített vasút jó minőségét. Jogosan vetődik fel a kérdés: kik voltak a hazai vasútépítés pénzügyi támogatói és részvényesei, és mekkora summákkal járultak hozzá a modern közlekedési hálózat kiépítéséhez?

A kérdés szinte megválaszolhatatlan, többek között a dolog bizalmas és ennek következtében a levéltári források hézagos volta miatt is. Mindazonáltal nem tekinthető túlzásnak ha azt állítjuk, hogy az uralkodó család jó néhány tagja, a nagybirtokos arisztokrácia jelentékeny hányada, a közepes és kisebb gazdaságú dzsentrik nem kis százaléka alkotta annak a körnek a nagyobb részét, amelynek a pénzén a vasútak felépültek, és csupán kisebb hányadát tette ki a hazai és nemzetközi nagy- és kispolgárság pénzügyi hozzájárulása. Európának egy sor jelentős bankja is érdekelt volt valamilyen formában a magyarországi vasútépítésben vagy mint pénzforgalmazó, vagy mint tényleges részvényes. Például a Tiszavidéki Vasút kiépítése a következőképpen történt. 1856-ban egy földbirtokosokból álló konzorcium – amelynek az élén gróf Andrássy György állott – a már épülő szolnok–debreceni, püspökladány–nagyvárad-i vonalakra alapította elgondolását. A félig kész pályákat részben befejezte, részben kiegészítette a szolnok–aradi és a debrecen–miskolc–kassai szakasszal. A Tiszavidéki Vasúttársaság összes pénzügyeit a bécsi Creditanstalt (hitelbank) intézte mint forgalmazó.<sup>1</sup> A részvényeket különböző német hercegeken és hercegnőkön kívül különféle közéleti nagyságok, valamint 37 bank jegyezte, közöttük 29 német, négy osztrák, két angol, egy svájci és egy lengyel.<sup>2</sup> Ilyen és ehhez hasonló összetételű nemzetközi tőkével épült korszakunkban a magyarországi úgynevezett fővonalak jelentős százaléka.

A vasútépítés bonyolult közigazdasági, jogi és műszaki tudást igénylő feladatait a vasúttársaság választotta operatív szerv, az igazgatótanács rendszerint nem tudta ellátni, annál is kevésbé, mert tagjai sokrétű vállalkozásnak csak a pénzügyi vonatkozásaihoz érttek. A jogügyi és a műszaki-technikai feladatok lebonyolítására a társulatok havi fizetéses szakembereket alkalmaztak. A műszaki produkció természetesen a mérnökökön és a technikusokon múlt, akik a társaság havi fizetéses alkalmazottai voltak.

<sup>1</sup>Érdekes ebben a vonatkozásban a bécsi Creditanstalt százéves története: Ein Jahrhundert Creditanstalt-Bankvereine, Bécs, 1957.

<sup>2</sup>Bécs, Közlekedési Levéltár, Kereskedelmi Minisztérium elnöki osztály, 1956. No. 1588.

Magát az építőmunkát szabad vállalkozás keretében végeztették el. Az igazgatótanács szabad építőkapacitással rendelkező vállalkozót keresett, azzal a műszaki tervek bemutatása után megalkudott és szerződést kötött, a szerződés mindig meghatározott munkákra, így az alépitmény vagy a felépitmény elkészítésére vonatkozott. A magyarországi vasútépítéseknel az úgy nevezett nagyvállalkozói rendszer honosodott meg. Egy-egy nagyvállalkozó a társulattal több száz kilométeres vasútvonal építésére kizárólagos joggal kötött szerződést. A nagy kiterjedésű vonalon személyében természetesen nem tudott mindent ellátni, főleg akkor nem, ha másutt is építkezett ugyanabban az időben, ilyen esetben teljhatalmú megbízottat állított maga helyett. A nagy távú pályákra felvállalt munkát majd minden esetben csak úgy tudta elvégeztetni, ha a nagy összefüggő vonalakat kisebb szakaszokra osztotta, s azt alvállalkozókra bízta. A magyar vasútépítéseknel a nagyvállalkozói rendszer az esetek többségében az alvállalkozók bekapcsolásával kombinálódott. Mindezt széles munkafelügyelői garnitúra egészítette ki. Ez az alvállalkozói-munkafelügyelői szervezet nagy hatóereje volt a munka haladásának, de nem kismértékben a vasútépítő kétkézi munkaerő kizsákmányolásának és nemegyszer kijátszásának is.

A vállalkozók-alvállalkozók-munkafelügyelők visszaélései által megkurtított alacsony kubikoskeresetek közismertek a hazai szépirodalomban, a szociográfiai és néprajzi szakirodalomban is. A kubikosok panaszaiban, szidalmaiban manifesztálódott gondok és nehézségek azonban itt csak általánosságban jelentkeznek, és sehol nincs adat vagy leírás arra: hogyan és miként is fogy el a pénz, amíg az a vasútépítő társaságtól lejut a munkásig. Erre a „mechanizmusra” vet némi fényt Ludwig von Koller kapitány és hadmérnök jelentése. Őt 1863 novemberében a pest-salgótarjáni vonal földmunkáinak a felülvizsgálatára küldték ki. Jelentéséből sok minden kiderül.<sup>3</sup> A vonalon tevékenykedő alvállalkozók a mérnökök meghatározta építési szakaszokat az általuk szerződötetett munkafelügyelők révén jelölték ki a munkacsoportoknak. A munkások teljesítménybérben dolgoztak. A vizsgálatra kiküldött hadmérnök a szántó-salgótarjáni szakaszt tüzetesen megvizsgálta. Siralmas helyzetet talált. Ezen a szakaszon lényeges építőmunka csak az Andrásfalva és Markháza közötti szakaszon folyt, ahol is 850 munkás dolgozott, és a szállítást 65 vagon könnyítette meg. Meglepetéssel tapasztalta, hogy megcsappant az ide áramló munkások száma. Ennek az okát nem volt nehéz felderítenie: lecsökkent a kereset. A munkaerő-csökkenés azért is volt meglepő, mert a vizsgálat előtti héten egy egész vonatnyi munkás érkezett ide. A Szepességből idejött munkások azonban sírva hagyták el az építkezési helyet: ahhoz ugyanis, hogy az odáig szóló útiköltségeiket ki tudják fizetni, otthon javaikat kellett eladni, itt munkát nem kaptak, és így most koldusokká váltak. Így járt egy Kisújszállásról, Püspökladányból, Törökszentmiklósról és Jászberényből érkezett háromszáz főből álló munkáscsoport is.

Tanulságos az ellenőrző hadmérnöknek a munkabérekre vonatkozó jelentése. Megállapítja, hogy a már eleve lenyomott munkabérek közül sok elveszett az alvállalkozók kezén, még inkább pedig az általuk alkalmazott munkafelügyelők révén, akik csaló módon osztották ki a munkát. A megszorított inségesek úgy kezdtek dolgozni, hogy sem az átadott munkaszakaszok köbtartalmát, sem a végzendő munkáért járó bért nem közölték velük. Munkacéduláikat csak akkor kapták meg, amikor a munka már meglehetősen előrehaladt, a munkacédulákon a köbtartalmat kisebbnek tüntették fel mint amennyit a munkásoknak ténylegesen teljesíteni kellett, és így kevesebbnek az érte járó fizetést is. Részletesen leír egy esetet. Az egyik munkagödörnél pótméréseket végzett, s a következőket tapasztalta. Egy 7 emberből álló csoport munkára kapott egy 5 öl széles, 13 öl hosszú és 5 láb mélységű munkahelyet (1 öl=1,89 m., 1 láb=0,31 m). Ebből a munkások 65 1/6 köből (367 köbméter) földet termeltek ki, amelyet 9 öl távolságra, 1 öl emelkedéssel kellett elfuvarozniok. Ezért 34 forintot és 40 krajcárt kaptak, amelyet az alvállalkozó a munkások „ismételt sürgetésére” végül is 3 forinttal megemelt. Mégis rosszul jártak. A család ugyanis ebben az esetben a következő: a gödör szélessége nem 5 öl, hanem 5 öl, 1 láb és 10 coll volt, s ezáltal a munkásoknak a tényleges teljesítményüknél 48 köbméterrel kevesebbet fizettek. A jelentésből kiderül az is, hogy a katonaságnál az ilyen feltételek között teljesített munkáért 1 kubiköl (6,86 köbméter) föld megmozgatásáért 3,6 napszámot számoltak volna el, s ezzel a számítással egy-egy munkásnak 19,5 krajcár lett volna a napszáma. Ehhez járul még, hogy a parti munkásai keresni akartak, ezért megfeszített erővel dolgoztak, és önkényesen túlóráztak: így nagyjából napi fél kubiköl teljesítményért napi 35 krajcárt kellett volna keresniök, ez azonban a 48 köbméter család miatt eleve 32 és fél krajcárra redukálódott. Ez is csak elméletben volt arányos. A gyakorlatban az alvállalkozó ugyanis nem volt tekintettel a földfajtákra, a ténylegesnél alacsonyabb minőségű kőgátban számolta el a teljesítményt, nem volt tekintettel arra sem, hogy az emberek „öntözött” talajon dolgoztak, ahol a munka köztudomásúan nehezebb. Mindehhez hozzá kell még számítani a körülményeket: a munka teljesítésének szakaszában ugyanis fél nap esett az eső, két-két vasárnap is közbejött, s így egy munkás napi jövedelme nem volt több 25 krajcárnál.

A fent mondottakon kívül még visszaéléseket is tapasztalt a kapitány hadmérnök. Hallotta a munkásoktól, előfordult olyan eset is, hogy az egyszer már 120 forintért kiadott munkát az alvállalkozó

<sup>3</sup> Magyar Országos Levéltár, D. 26. Abszolútizmus kori Levéltár, Katonai és polgári kormányzat, 1856–XIII–E–9888.

újra árverésre bocsátotta, s akadt olyan munkáscsoport, amelyik azt 60 forintért felvállalta.<sup>4</sup> Bár ez a fennmaradt irat szélsőséges esetet örökít meg számunkra, adatai mégis sokatmondók, világossá teszik számunkra a 19. század második felében uralkodó vasúti vállalkozások egyfajta kizsákmányoló-mechanizmusát. Ebben a munkaszervezetben jól látható a fő- és alvállalkozói, mérnöki, munkafelügyelői kar sokféle manipulációra és ügyeskedésre lehetőséget adó felépítése, és jól kivehető a vasúti kétkezi bémunkások sokrétű függő helyzete és kiszolgáltatottsága. Kivehető: milyen mértékben termelte meg azt a profitot, amelyet a vasúti részvénytársasági tagok és vállalkozók zsebeltek be.

A magyarországi vasútépítés a tőke oldalán csakúgy, mint a bémunka részén is a „transzformátor” szerepét töltötte be. A vasútépítés jó üzletnek bizonyult: az erre a munkára szegődött vállalkozók, üzletszerzők, szakértelmiségiek száza emelkedtek a pénzforgatás révén, a könnyű profit útján, olykor a csalások és a visszaélések lehetőségén a gazdag polgárság soraiba, nem beszélve a komolyabb tőkéseknek, bankároknak, arisztokratáknak, földbirtokosoknak a vasútépítési pénzügyletek révén elért zsiros hasznáról, amely a század második felében nem egy mammutvagyonnak vetette meg az alapját. És átalakította a nagybirtokon munkát nem találó agrárproletárokat, szegényparasztokat vasútépítő kubikos bémunkásokká, az építőipari szakmunkásság egyfajta speciális rétegévé és a magyar agrárproletáriátus harcoss erejévé is. Addig azonban, amíg idáig eljutott, hosszú és keserves utat járt meg.

Egy-egy vasútépítő munka elindulásakor, amikor már együtt volt a szükséges tőke, a precíz műszaki terv, a megfelelő technikai személyzet, került sor a mindenkori vállalkozás egyik legnagyobb nehézségének a megoldására, a kivitelező munkaerő toborzására és munkába állítására. Nem véletlenül hasonlítják közíróink e folyamatot nem kevés nehézséggel járó kisebb fajta hadművelethez, jóllehet a magyar vasútépítő földmunkásság korszakunkban potenciálisan már kéznél volt. Főlösen bocsátotta ki magából a szaporodó zsellérség, a lassan és vontatottan kapitalizálódó nagybirtok, amely külterjes gabonatermelése miatt csak az év egy bizonyos és nagyon rövid szakaszában, az aratás és a cséplés idején tudott munkát adni a falusi szegénységnek, az aprózódó törpe- és kisbirtok félproletárszinten tengődő szegényparasztságának. A munka megindulásakor kezdetben az építkezés közvetlen környékéről jöttek kubikmunkára az arra rászoruló, a munkástoborzás köre csak a későbbiekben bővült ki. És vajon milyen munka- és életviszonyok várták az elszegődött földmunkásokat?

A vasútépítők lakásviszonyaival, közös szálláshelyeivel, sátraival, közös étkezési megoldásaival a hazai néprajztudomány gyakran és kimerítően foglalkozott. Ezek az információk azonban többnyire csak a századforduló körüli viszonyokra vonatkoznak. Kevésbé ismeretesek azok a korábbi szálláshelyek, étkezők, bodegák, amelyek a munkáltató társulatok állítottak fel a számukra. 1853. március 2-áról részletes leírás maradt ránk a szolnok–debreceni vasútépítés „lakásviszonyairól”. Abban az időben a vonalon közel 2500 ember dolgozott. Elhelyezésükre 24 barakk, 2 nádkunyhó, 1 ház, és két istálló szolgált, amelyek alapterülete 1523 négyzetmétert tett ki, és így egy emberre 0,6 négyzetméter tér jutott. A fabarakok, nádkunyhók, istállók szegényes berendezéséről is maradt fenn némi hír: a barakkok gerendából készültek vagy egyszerű deszkákból, és földhányással vették körül. Minden barakkot ellátott az építésvezetőség szalmával, egyikét-másikat priccsel is.<sup>5</sup>

Az élelmezés és az ellátás sem volt különb. Arra a kérdésre: tulajdonképpen hogyan, és mennyiért vásárolhattak italt, élelmiszert a munkások az ellátásukra felállított barakkokban – alig találunk adatot. A pest–losonci vonalon 1863-ban a Markházán felállított kintinban például az alábbi árlistát találták a munkások: 1 darab 3 fontos (1 font = 0,56 kg) cipő öregség szerint 18–19–20 krajcár, 1 icce (1 icce = 0,75 l) bor Eger környékéről 10 krajcár, óbor 12 krajcár, 1 icce pálinka 24 krajcár, 1 font szalonna 48 krajcár, 1 tányér marhahúsleves rizzsel és főzelékkel 4 krajcár, 1 tányér leves 1 darab hússal 10 krajcár, 1 tányér gulyás birkából 10 krajcár, 1 tányér „meglehetősen fehér tészta” 10 krajcár.<sup>6</sup> Ha ehhez hozzávesszük, hogy ebben az időben egy-egy munkás – a hadmérnöki jelentés szerint – egy meghatározott szakaszon naponta 32 krajcárt keresett, de a vonal többi részén sem többet egy forintnál, akkor elmondhatjuk: „nem éppen semmiért” építették a kubikosok a pest–losonci vasút töltéseit.

Az épülő vonalakon a munkások elemi egészségügyi szükségleteiről sem gondoskodtak. Sem rendes lakóhelyük, sem kielégítő ellátásuk, de még jó ivóvizük sem volt. Járvány ütötte fel a fejét soraikban,

<sup>4</sup> Magyar Országos Levéltár, D. 189. Abszolutizmus kori Levéltár, Magyar Királyi Udvari Kancellária. Vasúti irományok, 18 854/1863.

<sup>5</sup> Magyar Országos Levéltár, D. 101. Abszolutizmus kori Levéltár, Ipari és közlekedési kútfő, Helytartótanács, 1853–11–30–4949. Cs. kir. Pest tartományi kormányzat.

<sup>6</sup> Magyar Országos Levéltár, D. 189. Abszolutizmus kori Levéltár, Magyar Királyi Udvari Kancellária. Vasúti irományok, 18 854/1863.

amely az amúgy is hajszolt és leromlott fizikai állapotú munkások közül tömegesen szedte áldozatait. 1846-ban, az első vasút építésénél, a járvány megakadályozásának legkezdetlegesebb eszközeit alkalmazták. Például az ivóvíznek használt romlott pocsolóvizet ecettel hígították, hogy a júliusi forróságban lassítsák a baktériumok szaporodását. Br. Nyári Antal pilisi földesúr – akinek a birtokán tömegesen kerestek menedéket a beteg és haldokló munkások – egy istállót ürittetett és tisztított ki a számukra, ahol is az arra rászorulókat az uradalmi orvos kezelte, mivel a vállalkozók nem törődtek a megbetegedett, sőt halálosan beteg munkásokkal. A betegség széles körű terjedése láttán a munkát vezető igazgató főmérnök határozott fellépésére a vasúttársaság egy pesti orvost bízott meg a beteg munkások gyógykezelésével. Ez annál is inkább sürgetővé vált, mivel a munkahelyek elnéptelenedtek, s féltő volt, hogy az építés leáll. Az orvos leginkább a pesti állomásnál rendelt, a közeli betegeket oda hozatta be, a családokat lakóhelyeiken látogatta. Vácott – egyházi alapítványból – külön kórházat rendeztek be számukra. Így a vérhasjárványnak lassan véget is vetettek. Az orvos összefoglaló jelentése szerint: a 14 000 munkásból több mint 1300-an betegedtek meg közülük mintegy 40–60 fő halt meg.<sup>7</sup> De nemcsak az első vasútunknál ütötte fel fejét a járvány, hanem a többi vonal építésénél is. Minden évben május közepén-végén jelentkezett a betegség a munkások soraiban, és sokszor október végéig is elhúzódott. Általában a vérhas, a kolera, a váltóláz csökkentette a keresők számát. Ennek a tudatában a vállalatok már az előkészületi munkák során kisebb kórházakat is felállítottak, nehogy megint megismétlődjék az ország első vasútjánál történt szörnyű eset.<sup>8</sup>

A rövid rajzból, amely igaz, bár szélsőséges eseteket örökített meg, kitetszik, hogy múlt századi kubikoséletmódról megmaradt összképünket, amelyet írásos és szóbeli emlékek alapján egyaránt keménynek, ridegnek, kíméletlennek, fárasztónak, sok-sok gonddal és erőfeszítéssel járónak ítéltünk – a leírt körülmények is valószínűsítik. Mindazonáltal figyelembe kell vennünk azt is, hogy a levéltárban fennmaradt iratok főként vizsgálati jegyzőkönyvek. Ahol tehát nem volt baj, nem volt visszaélés, ott nem keletkezett sem ügy, sem irat, s így nem maradt róla írásos nyom sem. Ez a tény a korabeli életmód értékelésénél mértéktartásra kell intse a kutatót és az olvasót egyaránt.

Mindezek után felmerül a kérdés, hogy a fent ábrázolt munka-, bér- és életviszonyok hány embert érintettek és érinthettek a magyarországi vasútépítések során? A szakemberek kutatásai és becslései szerint<sup>9</sup> az 1860-as 1870-es évek fordulóján már a százazret is meghaladta a magyarországi vasútépítkezéseknél, vizszabályozásoknál munkát keresők és találók száma.

A vasúti munkások életét csak egymásrautaltságuk tudata, csoportos szövetkezéseik, közös fellépéseik, közös védekezésük tette elviselhetővé. A földmunkába kényszerültek többsége beletört, beletanult és specialistájává vált az építőipari munka e legnehezebbjének. Akik pedig beletanultak, azoknak meg kellett vívniuk a harcukat a vállalkozókkal, a munkafelügyelőkkel saját anyagi igazukért, legöntudatosabbjaiknak pedig egész osztályuk érdekéért is. S míg a rossz munkakörülmények nem készítették nyugtalanságra a kubikosokat, sőt paraszti hagyományaik és leleményességük segített úrrá lenni rajtuk, annál inkább adott körükben nyugtalanságra és elégedetlenségre okot az örökösen sovány és veszélyeztetett mukabér. A bérek miatti nyugtalanság egyidős a vasútépítés kezdetével. S ezek a bérharcok az ösztönösségtől egyre jobban a tudatosság felé haladtak, egyre többen vettek bennük részt, s így mintegy előiskoláivá váltak az 1904-es szervezett, nagy, országos megmozdulásnak.

1846 és 1873 között Magyarországon 6253 kilométer vasúti pálya készült el, több mint 753 millió forintot költséggel. Ma, amikor az olykor száz kilométeres vagy még ennél is nagyobb sebességgel robogó modern villamos mozdonyok vontatta szerelvényeken száguldunk, illő arra is gondolni, hogy e pályákat – jöllehet már korszerűsítették őket – micsoda erőfeszítéssel építették a hazai kubikosok.

*Pogány Mária*

<sup>7</sup> Magyar Országos Levéltár, D. 63. Helytartótanács, kereskedelmi osztály, 1846–31–59–18., 198.

<sup>8</sup> Az adatok rekonstruálhatók a kéthetenkénti munkajelentésből, amelyek a Magyar Országos Levéltár Abszolutizmus kori Levéltárában találhatóak, főként a visszaállított Helytartótanácsi iratokban.

<sup>9</sup> Gadanez Béla: Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban. I–II. Bp., 1968.