

Koltai Gábor

Agitátorok a vonaton

*Vasúti agitáció a Budapestre munkába járók között
(1949–1953)**

„Sokan beszélnek arról, hogy nem lehet agitálni, mert kidobnak a vonatból, de miután az utóbbi hónapokban senki nem repült ki a vonatból, fel kell tételezni, hogy ezek az óvatos emberek, akik sűrűn emlegetik ezt a lehetőséget, ettől való félelem miatt nem is agitálnak.”¹

Ezt az 1949 májusából származó idézetet olvasva azt gondolhatnánk, hogy szokás volt a Rákosi-rendszer korai éveiben kommunista agitátorokat kihajítani a vonatból, de ez eléggé valószínűtlennek tűnik a korszakról felgyülemlett történelmi tapasztalatok alapján. A szövegrész azonban mégiscsak egy váratlan szituációra és – vélt vagy valós – félelemre hívja fel a figyelmet. Bár a korszak mindennapjaihoz hozzátartozott a hatalmon levők állandó ellenségkeresése és fenyegetettségérzete, a fenti szövegrészben mintha mégsem csupán mondvacsínált, a „paranoiás hatalom”² által kitalált veszélyhelyzetről lenne szó, hanem sokkal inkább a hétköznapok realitásából fakadó problémáról. Az idézet szerint ugyanis az agitátorok gyakran nem mertek propagandát kifejteni a vonatokon, mert féltek az utasok haragjától. Miként fér össze ez a kép a Rákosi Mátyás nevével összekapcsolódott rendszer passzív, tehetetlen társadalmának a köztudatban létező ábrázolásával? Mit mond el mindez a rendszerről, illetve a korabeli mindennapokról? Jelen tanulmányban e problémát járom körbe a pártállami propaganda eme különös, a hazai történetírásban mindeddig fel nem dolgozott változata, a vasúti közlekedés során végzett, úgynevezett *vonatagitáció* témáján keresztül.

HISTORIOGRÁFIAI BEVEZETŐ

A jelenkorkutatással foglalkozó hazai történészek általában abban egyetértenek, hogy a hatalmát szovjet segítséggel 1945-től egyre növelő, Rákosi Mátyás vezette kommunista párt legkésőbb 1950-ig a teljes államhatalmat kisajátítva,

* Köszönöm Halász Csilla, Nagy Ágnes és Ständeisky Éva tanulmányom elkészítéséhez nyújtott segítségét.

¹ BFL XXXV.95.c. 111. ó. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság összefoglaló jelentése a vonatagitátor-ellenőrök május 6–10-i munkájáról. 1949. május 10. (A tanulmányban szereplő idézeteknél az egyértelmű központozási és helyesírási hibákat javítottam, viszont az eredeti szóhasználaton nem változtattam. A szövegben a pártfunkcionáriusok neveit nem anonimizáltam.)

² Vö. például Kotkin 1998: 740.

diktatórikus rendszert épített ki Magyarországon. Bár a rezsim jellege többször változott egészen az 1989–1990-es rendszerváltásig, de voltak olyan – legkönnyebben a totalitárius paradigma fogalomkészletével leírható – jellemzői, amelyek a rendszer fennállásának végéig megmaradtak.³ Ilyen például, hogy a hatalom birtokosai megpróbálták beférkőzni az emberek mindennapjaiba, minél teljesebb ellenőrzés alá kívánták vonni a magánélet korábban rejtett szféráit. Az emberek véleményétől, sérelmeitől joggal féltő, az ellentétes véleményt elhallgattatni akaró hatalom ennek érdekében számos eszközt bevetett a békésebb meggyőzéstől egészen az erőszakos megfélemlítésig. E hatalmi-uralmi eszközök és az állampolgári cselekedetek közötti interakciók vizsgálata nemcsak a rendszer működéséről, hanem az egyének mindennapjairól is érdemi információkat árulhat el.

Míg a nemzetközi történetírásban már évtizedek óta léteznek olyan irányzatok (például: Alltagsgeschichte, mikrotörténelem, revizionista és posztrevizionista szovjetológia), amelyek képviselői tényleges interakciót feltételeznek a hatalmon levők és az állampolgárok között, addig a korszakunkkal foglalkozó hazai történeti munkák zöme ezt még mindig egyoldalú kapcsolatként láttatja, amelyben az utóbbiak elszenvedik, eltűrik a hatalmon levők önkényét.⁴ A helyzetet kétségkívül árnyalja, hogy 1990-ig nem lehetett a korszakot érdemben kutatni Magyarországon, csak ezután kezdődhettek meg a levéltári forrásfeltárások. Mára a Rákosi-rendszer gazdaság- és politikatörténete jól feldolgozottnak mondható, egyes témák igen alaposan kutattak, 2011-ben pedig elkészült a tágabb értelemben vett Rákosi-rendszert vizsgáló történeti monográfia is.⁵ Döntően új eredményeket ezért azon a területen lehet, sőt, kell felmutatnia a kutatásoknak e korszak mélyebb történelmi megértéséhez, amelyek túllépve a politikatörténet szintjén, vizsgálatuk fókuszpontjába a mindennapi életet állítják, mintegy mélyfúrásokat végezve egyes kérdésekről, ám sajnos az ilyen típusú alap kutatások még hiányoznak.⁶

Ezzel magyarázható az is, hogy a Rákosi-korszak mindennapjait erősen átható propaganda átfogó bemutatását mindmáig senki nem végezte el. Mindössze Halász Csilla vállalkozott PhD-disszertációjában az úgynevezett kultúragi-

³ A totalitárius rendszerekről, illetve azok specifikus jellemzőiről: Arendt 1992 [1951]; Friedrich – Brzezinski 1965 [1956].

⁴ Az 1945 utáni magyar történetírásról, illetve az 1945 utáni magyar történelem megítéléséről lásd például: Gyáni 2002; Trencsényi – Apor 2007; Rainer M. 2011; Erős – Takács (szerk.) 2012. A fenti módszerek hazai recepciójának csekély voltát jelzi az is, hogy – a mikrotörténelem kivételes példája ellenére – e történeti irányzatok alapműveit (például: Lüdtke (ed.) 1995 [1989]; Kotkin 1995; Fitzpatrick 1999; Fitzpatrick (ed.) 2000) mindmáig nem fordították le teljes egészében magyar nyelvre. Szemelvények Kotkintól és Fitzpatricktól megtalálhatók: Krausz (szerk.) 2003. A 2000-es években azonban – főként a társadalomtörténészek között – már történtek kísérletek a fenti elméletek adaptálására, lásd például: Germuska 2004; Horváth 2004; Valuch 2004; Majtényi 2005; Tóth 2007; Ö. Kovács 2012; illetve mindenképpen érdemes kiemelni még Nagy Ágnes megjelenés előtt álló PhD-disszertációját (Nagy 2010a).

⁵ Gyarmati 2011.

⁶ A korszakkal foglalkozó alap kutatások hiányára hívja fel a figyelmet, illetve a szocialista idősakkal foglalkozó történeti munkák kritikáját adja Nagy 2010a, 2010b.

táció, azaz a „népművelés” keretében végzett propaganda igen alapos, politikatörténeti megközelítésű bemutatására.⁷ Az agitáció azonban ennél jóval szélesebb területen működött a Rákosi-rendszer idején. Ennek szemléltetésére elegendő a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) különböző vezető testületi ülései jegyzőkönyveinek vonatkozó napirendjeit, illetve az országos és a fővárosi/megyei pártapparátus iratainak kapcsolódó leltárait megnézni.⁸ Ezek alapján beszélhetünk többek között munkahelyi (üzemi, intézményi), területi („házi”, falujáró), kulturális, sajtó-, termelési, tömegszervezeti, társadalmi csoportok körében végzett (nők, fiatalok, értelmiségiek, munkások), illetve egyes kampányokhoz kapcsolódó közvetlen (országgyűlési és tanácsválasztási, békekölcsön-jegyzési, „klerikális reakció elleni” stb.) agitációról.

A felsorolás még így sem teljes, hiszen például bármiféle *nevelőmunka* is e kategóriához sorolható. Mivel az egyes, speciális agitációtípusok sem igazán kutatottak, így nem meglepő módon ez a munkahelyükre vasúttal bejárók között végzett agitációról is elmondható. Ez utóbbi megállapítás ugyanakkor a külföldi kutatásokra is érvényes, amelyek ugyan előszeretettel foglalkoznak a diktatúrák propagandarendszerével, illetve a hétköznapi történetével, de a vonatagitáció mindaddig kimaradt érdeklődésük fókuszából.⁹

Mivel hazánkban a legtöbb ingázót Budapest vonzotta,¹⁰ így nem véletlen, hogy a környéki településekről a fővárosba bejárók között tervezte a legerősebben

⁷ Halász 2011. Hasonló jellegű témát, a parasztság megnyeréséért folytatott úgynevezett falusi agitációt mutatja be tanulmányában Standeisky Éva: Standeisky 1976. Természetesen egyes, az 1950-es évekhez kapcsolódó történeti témák (állambiztonság, egyházüldözés, antiszemitizmus stb.) kapcsán többen vizsgálták már a propaganda szerepét, de ezek általában nem az agitáció mint társadalmi gyakorlat feltárására, hanem inkább a pártállami szándékok leleplezésére irányultak. Kivételként ki kell emelni Farkas Gyöngyi (Farkas 2003) írását, aki a női traktorosok szervezése érdekében kifejtett agitációt, illetve a propagandában megjelenő „traktorista lány”-kép kialakítását mutatta be.

⁸ Az MDP központi vezető testületeinek jegyzőkönyvei elérhetőek a www.digitarchiv.hu oldalon; a megyei jogú bizottságok esetében a Budapesti Pártbizottság Agitációs és Propaganda Osztálya leltárát használtam, lásd http://bfl.archivportal.hu/index.php?action=regstrum®strum_action=show_fond&fond_id=8542. (Utolsó letöltés: 2012. november 4.)

⁹ Itt azzal a feltételezéssel élek, hogy a vasúti agitáció nemcsak Magyarországon, hanem a többi, szovjet befolyás alatti államban is fellelhető volt, bár erre nézve jelenleg nincsenek bizonyítékaim. A „vonaton utazás a diktatúra idején” téma nem ismeretlen az NDK, illetve a Szovjetunió történetének kutatói előtt, de inkább csak a mindennapok kevésbé korlátozott véleménygyakorlási helyszíneinek (sorban állás, vásárlás, kocsmá, vonat) felsorolásakor használják, lásd például Corner 2009: 11; Fitzpatrick 2009b: 24; Fitzpatrick – Lüdtke 2009: 295. A vonat mint agitációs eszköz speciális változata volt, amikor a Szovjetunióban úgynevezett agitációs vonatok jártak a vidéket, de ezeket kifejezetten propagandacélra használták, így szerepe nem azonos a munkába járók között történő agitációéval (vö. Stites 1989: 70, 108–109, 136). A tömegközlekedés során együtt utazók ellenőrzéséről, a közlekedési eszközről mint a hatalom által nehezebben kontrollálható tértípusról Szécsényi Mihály írt elemzést, igaz, más korszak és más jármű vonatkozásában: Szécsényi 2010. Általánosabb áttekintést ad a tér és a hatalom összefüggésrendszeréről: Foucault 1990. Az ingázók mindennapos utazásaival, az úgynevezett munkásvonatokkal több szociográfiai elemzés is foglalkozik, lásd például Tar 1981, illetve érdemes még kiemelni Schiffer Pál *Fekete vonat* című filmjét.

¹⁰ Vö. például Benda 1985.

az állampárt a vonatagitációt. A kutatás legfontosabb forrásanyagát ezért az MDP (Nagy-)Budapesti Pártbizottsága (a továbbiakban: Bp. PB) Agitációs és Propaganda Osztályának¹¹ iratanyagában található jelentések, osztályértekezleti jegyzőkönyvek adják, amelyek 1948 októberétől 1953 júniusáig maradtak fenn a fővárosi pártarchívumban. Ezenkívül, a kerületi és a nagyüzemi pártbizottságok vonatagitációs jelentéseit, illetve a MÁV pártszervezete, a Bp. PB, illetve az országos vezető testületek iratanyagát néztem át. A történeti kutatás során természetesen tisztában kell azzal lenni, hogy forrásaink torzítanak,¹² s ez különösen érvényes a pártállami/állampárti szervek irataira, amelyek megfogalmazásaikban általában a felsőbb elvárásokhoz igazodnak, és sajátos szűrőn keresztül mutatják be a világot.¹³ Ezzel együtt, ha nem az „igazságot” keressük, hanem az adott történeti pillanatban lehetséges cselekvések megismerését, illetve a rendszer működésének megértését tűzzük ki célul, akkor véleményem szerint ezek az iratok igen használható forrásnak bizonyulnak.

Tanulmányomban a vonatagitáció kialakítására tett hatalmi erőfeszítéseket kívánom bemutatni, de egyúttal a munkába járók (ingázók, „kétlakiak”) – a jelentésekben közölt – erre irányuló reakcióját is próbálom megjeleníteni. A pártiratokban közölt dialógusok, vélemények ugyan egyáltalán nem biztos, hogy valóban elhangzottak, de kétségkívül alkalmasak annak bemutatására, hogy mi hangozhatott (volna) el akkoriban, illetve milyen reakciók érdekelték a hatalom képviselőit. A jelentésekből egyúttal adalékokat kaphatunk a korabeli közlekedési viszonyokról, illetve az ingázók mindennapjairól is.¹⁴

¹¹ 1949 végéig Propaganda Osztály, azt követően Agitációs és Propaganda Osztály volt az elnevezése. Az MDP központi szervezeti felépítéséről lásd Rákosi 1964; T. Varga 1998; az MDP fővárosi pártbizottsága szervezeti rendszeréről: Koltai 2006, 2007.

¹² A történeti megismerést érintő kételyről – főként Gyáni Gábor munkásságának köszönhetően – immár magyar nyelven is számos írás elérhető, lásd például Gyáni 2000.

¹³ Az állampárti iratok és a titkosszolgálati jelentések forrásértékével kapcsolatban gyakori álláspont, hogy míg a pártszervezetek által készített dokumentumok általában pozitív hangvételűek, a hibákról tudomást nem vevők, addig a titkosszolgálatiak kifejezetten a negatívumokat keresik, és mindenkinben ellenséget látnak. Erről lásd például Fitzpatrick 1999: 164–189; az állambiztonsági iratok forrásértéke kapcsán lásd Farkas Gyöngyi kiváló elemzéseit: Farkas 2006, 2008. Sarah Davies szerint azonban, ha a különféle pártiratokban előfordulnak negatívumok vagy személyes vélemények, akkor azok az emberek hatalommal szembeni ellenállásának a jeleként értelmezhetőek (Davies 1997: 11–14). E nézet éles kritikáját adja Stephen Kotkin, aki szerint ezek a negatívumok csupán a jelentéseket írók félelmeit tükrözik, a titkosszolgálati iratok problematikájáról már nem is beszélve (Kotkin 1998). A sztálini diktatúra embereinek véleménygyakorlásáról, a „public opinion” témájáról alapos áttekintést nyújt: Corner (ed.) 2009, különösen: Fitzpatrick 2009; Plamper 2009; a szovjet diktatúra mindennapjairól: Figeš 2008; Szijártó 2011; a téma historiográfiájáról magyarul lásd például Bartha 2003; Horváth 2006; Apor 2008; Rainer M. 2011.

¹⁴ A közlekedés szocialistakori történetének tanulmányozásakor Frisnyák Zsuzsa munkájára támaszkodtam (Frisnyák 2011). Az ingázásról, illetve annak bőséges hazai irodalmáról lásd például Böhm – Pál 1985; Tóth 2008.

VONATAGITÁCIÓ AZ 1949-ES ORSZÁGGYŰLÉSI „VÁLASZTÁSOK”¹⁵ IDEJÉN

A vonatagitációnak nevezett – tehát a vasúti közlekedés során az utasok körében végzett – kommunista propaganda első előfordulása még a koalíciós időszakra tehető.¹⁶ A témában fennmaradt első feljegyzések is a vonatagitáció *felújításáról* szólnak,¹⁷ de az átnézett iratanyag alapján úgy tűnik, hogy az korábban inkább *ad hoc* módon, nem szervezett keretek között folyt. A vonatagitáció tényleges kezdete 1949. április közepére tehető, s ennek oka, hogy azt az 1949-es országgyűlési „választásokhoz” kapcsolódó országos, egyben extrém méreteket öltő agitációs kampány fontos részének tekintették.¹⁸

Az áprilisi kezdést megelőzte azonban némi előkészítő munka, a nagyobb fővárosi gyárak pártbizottságait ugyanis már februárban arra kötelezték, hogy írják össze vidékről bejáró munkásaikat. Egy 1949. február 17-ei feljegyzés szerint ekkor a X. kerületben már öt vonatagitációs csoport működött, de például a XI. kerületben „egyelőre nem nagyon feküdtek rá” a szervezésre. Erre pedig a jelentésíró szerint mielőbb szükség lenne, mivel a kerület részére – a jelentés szerint – felügyeletre kijelölt „Üllő–Monor-vonalon a legsúlyosabb a helyzet, a vonaton nincs villany, és a sötétség leple alatt munkásruhába öltözött reakciósök féktelenül uszítanak”. A vonatagitáció kiépítésével kapcsolatos problémákat jól jelzi a XIII. kerületet képviselő agitátor kérdése, miszerint neki nem egyértelmű, mi is a vonatagitátorok teendője: a bejáró munkásokat agitálni vagy a vonaton agitációs munkát kifejezni?¹⁹

A kérdés megválaszolatlan maradt egészen április 15-éig, ami a fővárosi vonatagitáció kezdőnapjának tekinthető az eddig feltárt iratok alapján. A *Javaslat a vonatagitáció átszervezésére és kiszélesítésére* című előterjesztés szerint az 1949. május 15-ére kiírt országgyűlési „választásokat” megelőző hónapban be kell indítani a vasúti propagandát, ami ugyan korábban is létezett, „de szervezetileg még eddig nem sikerült úgy kiépíteni, hogy a vonatagitáció offenzív legyen”. A cél, hogy a bejáró „vidéki munkások zöme ne terjessze az üzemekben az ellenség

¹⁵ A kifejezés idézőjeles használatát az indokolja, hogy az 1949-es országgyűlési „választásokon” már csupán a Magyar Függetlenségi Népfront jelöltjeire lehetett szavazni, azaz nem nyílt valós alternatíva a szavazni kívánó választópolgárok előtt. A témáról lásd például Feitl 1999.

¹⁶ Az egyik értekezlet hozzászólásaiból kiderül, hogy az 1947-es országgyűlési választások idején már folyt – igaz, nem országosan megszervezve – vonatagitációs munka a MÁV-nál: BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A vonatagitációs munka beindításáról tartott értekezlet jegyzőkönyve. 1949. április 16.

¹⁷ BFL XXXV.95.c. 1. ő. e. A Bp. PB Propaganda Osztály osztályértekezletének jegyzőkönyve. 1948. november 3.; BFL XXXV.95.c. 10. ő. e. A Bp. PB Propaganda Osztály agitációs alosztály-értekezleti jegyzőkönyve. 1948. október 28.; Uo. október 30.; BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Feljegyzés az 1949. február 17-én tartott, vonatagitátorokkal való megbeszélésről. 1949. február 17.

¹⁸ Az extrém kampányról bővebben lásd például Standeisky 1976.

¹⁹ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Feljegyzés az 1949. február 17-én tartott, vonatagitátorokkal való megbeszélésről. 1949. február 17.

hírverését, hanem ők vigyék ki lakóhelyükre, falvaikba a mi politikai érveinket”. Ehhez a következő alapozó feladatokat kell az előterjesztés szerint végrehajtani:

- össze kell írni minden fővárosi üzemben a bejáró munkásokat;
- vonatagitációs brigádokat kell ezen üzemekben alakítani (kisebbségekben öt, önálló nagyüzemknél tíz fővel);
- egy lakóhelyről utazók közül kell – lehetőség szerint – az üzemi vonatagitációs brigádokat megszervezni;
- a brigádok élére megbízható „vonatagitátor-felelőst” kell kinevezni, akinek feladata a központi agitációs feladatok és érvek továbbítása a csoport felé; kapcsolattartás a bejárók üzemi, illetve települési pártszervezetével; a bejárókat foglalkoztató helyi problémák összegyűjtése; s mindezen adatok közlése a fővárosi pártbizottsággal;
- végezetül: biztosítani kell az agitátorok ellenőrzését.

A vonatagitációt a Bp. PB Propaganda Osztály Üzemi Agitációs Alosztálya irányította: egy politikai munkatársat rendeltek a feladatra, és mint az iratanyagból kiderült, csak a „választások” lezajlásáig.²⁰ Talán kevésnek tűnhet az 5-10 fős brigádnagyság, de ennek okát azzal indokolta az előterjesztő, hogy a kisebb gárdákat könnyebb ellenőrizni, ám ha szükséges, idővel majd bővíthető a létszámuk. Már az első feljegyzésből előtűnik tehát az agitálók ellenőrzésének a szükségessége: még lényegében meg sem alakultak a vonatagitációs brigádok, de az irat jelentős része már a felügyeletükkel foglalkozik. A javaslat hosszasan magyarázza, hogy a brigádtagoknak olyan megkülönböztető jelet kell viselniük, amit csak az ellenőr ismerhet fel. Erre a „piros-fehér-zöld színű gombostűk a kabáthajtókában” módszert találták ki, s ennek viselésére kötelezték az agitátorokat. A feljegyzés azzal zárul, hogy körülbelül 50 000 ember jár be mindennap a fővárosba dolgozni, ezért égető szükség lenne köztük az agitáció mielőbbi megindítására.²¹

A jelentést megtárgyaló másnapi – a kerületi és nagyüzemi pártbizottságok vonatagitációért felelős munkatársai részvételével megtartott – munkaértekezleten ismét szóba került a korábbi és az új agitáció; a hozzászólók szerint az előző csődjét a MÁV és a pártmunkások közötti kapcsolathiany okozta. A felszólalók többsége a MÁV-ot „reakciós fészeknek” tekintette, ahol még mindig rengetegen dolgoznak az előző rendszer hívei közül, ezért nem is csoda, hogy nem működött korábban a vonatagitáció. A hozzászólások az új agitáció serkentésére megadtak néhány követendő trükköt, például az utasokkal beszélgetést kell kezdeményezni mindennapi témákról, majd nem erőszakosan, de határozottan át kell venni annak irányítását; ha több agitátor megy együtt, az egyik játssza meg a „reakciót”, akit aztán a többi látványosan meggyőz stb. Érdekes módon ez

²⁰ Az alosztály létszáma március végén 13 főből állt, ám a „választások” idejére kaptak néhány további státust (BFL XXXV.95.c. 52. ó. e. Feljegyzés a Propaganda Osztály szervezetével kapcsolatban. 1949. március 26.).

²¹ BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. A Bp. PB Propaganda Osztály javaslata a vonatagitáció átszervezésére és kiszélesítésére. 1949. április 15. (A továbbiakban is az adott jelentés ismertetésének végén tüntetem fel annak hivatkozását.)

utóbbi megoldást nem támogatta a fővárosi pártszervezet képviselője, amint az a ceruzával a jegyzőkönyvhöz írt megjegyzésekből kiderül.²²

A vonatagitáció feladatáról egy pontos dátum nélküli, áprilisi feljegyzés nyújt újabb támpontokat. A vonat a feljegyzés szerint a „reakció fészke”, sok „paraszt és félparaszt”, valamint vásároló jár be vele a fővárosba. „Ma elmondhatjuk, hogy a klérus valósággal felült a vonatra [...]” A jelentésíró szerint – akinek nevét nem tudjuk – a „rémhírek” a falusi, „képzetlenebb rétegektől” jutnak el a munkásokhoz, ezért is kell már a vonaton agitálni, nehogy a dolgozók e hírektől megfertőzve érkezzenek az üzemekbe és továbbterjessék azokat. Azt persze a jelentés nem említi, hogy a „rémhírek” lehetnek valóságok is, és persze nemcsak a „képzetlenebb” rétegektől származhattak.²³

A vonatagitáció első hetéről egy április 23-ai – a vonatagitáció-felelősök aznapi értekezletéről készített – feljegyzés számol be. Ebben, valamint a következő napi és heti jelentésekben bőven kapunk a bevezetőben már említett negatív visszajelzésekből, amelyek nem csak a korszakban mindig megkívánt önkritika mezejében mozogtak, ugyanis gyakorlati problémákat mutattak be. Mik is voltak ezek?

- Az agitátorok gyakran nem tudták „leszerelni” az elégedetlenkedőket;
- az 5-10 fős brigádlétszám kevésnek bizonyult a nagyobb gyárakba bejárók esetében;
- szintén kevés volt a jól képzett, meggyőzően érvelő agitátor;
- a kalauzok nem engedték be az agitátorokat jegy hiányában a másodosztályú kocsikba;
- voltak olyan gyárak, ahol nem is hallottak a vonatagitációs gárdák felállításának kötelezettségéről.

Mindennek ellenére elmondható, hogy beindult a vonatagitáció. A feljegyzésben tanulságként fogalmazták meg, hogy ne egy ember vállalja magára egy teljes kocsis agitálását, hanem többen menjenek, mert a tapasztalatok szerint gyakran „az egész kocsis nekimegy” az agitátornak. A beszámoló szerint a kalauzok feladatukat jól látták el, amikor jegy hiányában nem engedték be az agitátorokat a magasabb osztályú kocsikba, de erre a problémára mielőbb megoldást kell a pártszervezeteknek találniuk. A jelentésből értesülünk néhány, az agitátorok által alkalmazott módszerről is: vagy a közös munkahelyre való együttutazások során általuk már ismert társasághoz csatlakoztak, és ismerősként kezdtek velük beszélgetésbe; vagy éppen vadidegen társaságot vettek módszeres agitáció alá; de az is előfordult, hogy egy-egy emberrel kezdeményeztek beszélgetést. A vonatagitátoroknak ügyelniük kellett arra, hogy kerüljék a feltűnést, illetve „ne üljenek rá” a beszélgetésre, hanem lehetőleg egy-egy „optimista”, illetve humoros megjegyzéssel fordítsák át az esetleges negatív hangulatot. A végső cél pedig nem

²² BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. A vonatagitációs munka beindításáról tartott értekezlet jegyzőkönyve. 1949. április 16.

²³ BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. A Bp. PB Propaganda Osztály feljegyzése a vonatagitációs munkáról. 1949. április.

volt más, mint hogy az agitátor legyen „népszerű, de egyszerű tömegember”, aki azonban egyúttal ideológiailag jól képzett.²⁴

Az első tíznapos agitációról a következőket jelentette a Bp. PB Propaganda Osztálya: a szervezett agitáció április 15–16-án megindult; a legjobban a X. kerületben álltak, ahol már 14 üzemben szerveztek meg brigádokat e célra. A MÁV mindeközben 34 ellenőrt biztosított az agitátorok munkájának felügyeletére (10 állandóan, illetve 24 munkaideje egy részében utazót). Összesen 350 vonatagitátor kezdte meg április 25-éig a működését.²⁵

Eddig az agitátorok jelentéseiből, illetve a Bp. PB Propaganda Osztályán megfogalmazott, a fővárosi vezető testületekhez továbbított iratokból idéztem. E részleg mellett azonban egy másik szervezet is felelt a Budapest környéki vonatagitációért: az MDP Nagybudapesti Vasutas Pártbizottsága (a továbbiakban: MÁV PB). A MÁV fővárosi pártszervezete a *vonatagitátorok ellenőrzéséért* felelt, így az ennek során készült jelentésekből a fentiekől eltérő jellegű, azt árnyaló képet kaphatunk az agitációról.

Az ellenőrök az agitáció megindítása utáni tizedik napon kezdték meg tevékenységüket. Amint az a Benkovics Dezső párttitkár és Lukács Péter propagandista által jegyzett első jelentésből kiderül, a korábban említett 10 állandóan utazó, illetve a további 24-ből éppen bevethető ellenőrt három csoportba osztották. A Déli pályaudvarról induló, illetve ide érkező vonatok agitátorait a Taraba Lajos vezette csoport ellenőrizte; a Keleti pályaudvari vonatoknál Boros Sándor, míg a Nyugati pályaudvariaknál Debreceni Lajos irányította az ellenőrzést. Az ellenőrök április 25-én 15 órától másnap reggel 8 óráig utaztak a vonatokon, követve a munkából hazaérkező, illetve a reggel munkába induló dolgozókat. Az egyes csoportok tagjai ezután megbeszélték az utazás során történeteket, amiről a csoportvezetőknek egyből referálniuk kellett a MÁV PB-n. Az ellenőri műszak aztán 15 órától újrakezdődött, és ez így ment egészen a „választások” napjáig, május 15-éig.

Benkovics és Lukács a három ellenőri csoportvezető jelentéséből készített összegző feljegyzést, amit továbbküldött a fővárosi pártbizottságnak. Ezen első jelentés viszonylag részletesen fejt ki a problémákat, így ebből hosszabban idézek. Benkovics meg is jegyzi a dokumentum végén, hogy a következőkben már nem írják le ilyen részletesen az egyes eseteket, hanem először a MÁV PB-nél kiértékelik a csoportok jelentéseit, és csak a tanulságokat, illetve a kirívó példákat közvetítik a Bp. PB felé.²⁶

Azt nem tudni, hogy a kirendelt 34 vonatagitátor-ellenőr milyen leosztásban dolgozott, hiszen 24-en részmunkaidőben látták el e feladatot, csak valószínűsíthetjük, hogy 6-10 ellenőr jutott egy csomópontra, ahol több járaton is végez-

²⁴ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A Bp. PB Propaganda Osztály feljegyzése a vonatagitáció-felelősök beszámoló-értekezletéről. 1949. április 23.

²⁵ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A Bp. PB Propaganda Osztály jelentése a vonatagitációs munka állásáról, 1949. április 15–25-ig. 1949. április 26.

²⁶ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság jelentése a vonatagitátor-ellenőrök első napi munkájáról (IV. hó 25–26-án). 1949. április 26.

tek ellenőrzést. A jelentés szerint munkamódszerük az volt, hogy egy vonat 5-6 kocsiját ellenőrizte egy ellenőr. A csoportvezető pedig, aki egyúttal fővizsgáló (azaz kalauzellenőr) is volt, ha úgy alakult, akkor a problémás egyének ellenőrzésében segédkezett, mivel neki jogosultsága volt azok személyazonosságát megvizsgálni. Az első ellenőrzés általános tapasztalatai a következők voltak: az ellenőrök jelvényes agitátorral nem találkoztak; az utazók sötétedéstől reggelig zömmel aludtak vagy kártyáztak, néhányan újságot vagy brosúrákat olvastak.

A Déli pályaudvari vonatokhoz helyezett Taraba-csoport tagjai négy járaton végeztek a fenti időtartamban ellenőrzést végállomástól végállomásig utazva, hol a beszélgetésekbe közbeszólva, hol „szundikálást mímelve”, kihallgatva a beszélőket. Több kocsiiban is előfordult, hogy az utasok elégedetlenkedtek a „népi demokráciával”: a „múltban is hajszoltak minket, most is azt teszik”, és egyéb megjegyzéseket is tettek, amikre – mint azt kiemelték az ellenőrök – az agitátorok gyakran nem reagáltak, ha egyáltalán ott voltak a kocsiiban. Két további példa, immár szövegszerűen:

„Kelenföldön egy városi altiszt és egy asszony beszélgetett. A pu. fölötti kivilágított csillagra mutatva [az asszony] felhívta figyelmét az altisztnek, hogy milyen sűrűn díszítik ma az épületeket ezzel. Az altiszt azt mondta, hogy »[e]nélkül még a WC-re sem tudnak menni.«”

„Az 1116. sz. vonaton egy HM altiszt beszélgetett egy munkással. A május[1-jé] i előkészületekkel kapcsolatban így nyilatkozott az altiszt: »Látja, 6000 Ft-ba kerül a mész, amivel kijelölik a csapatok felállási helyét, hát még mibe kerülhet az a sok dekoráció! Tőlünk is 4 Ft-ot szedett be az őrnagy! De ebből mennyi nem erre megy!« /:kézjelzés!:/ Az illető altiszt Gárdonyban szállt le.”

A Nyugati pályaudvari vonalakra rendelt Debreceni-csoport tagjai hat vonatot néztek át, öt-öt kocsira jutott egy ellenőr, egy kocsit két megálló között kellett megfigyelniük. Arról nem írtak, hogy hány kocsiból álltak a szerelvények, amelyek között sok úgynevezett E-kocsi, azaz átalakított tehervagon is volt, amelyekben még padok sem voltak beállítva.²⁷ Gyakori életképeket említettek ők is: kártyázó, alvó emberek; jelvény nélküli agitátorok; a leggyakoribb beszédtema pedig a „piaci árak, football, kártya” volt. Problémák itt is akadtak, például egy ócsai kalauz szerint azért „nem lehet agitálni, mert az örkényiek kidobnák a vonatból”. A jelentés itt tartalmaz is az olvasó – vagyis a MÁV pártszervezeti vezetők – felé egy kiszólást: „Meg kell erősíteni az örkényi pártszervezetet!”

A Keleti pályaudvari vonalakhoz irányított Boros-csoport tagjai összesen kilenc vonatot vizsgáltak át, igaz, ők nem utaztak a végállomásokig, mint a másik két csoport tagjai.

²⁷ A munkásközlekedésben használt marhavagonokat végül csak 1954 őszén vonták ki a forgalomból (vö. Frisnyák 2011: 186).

„A kifelé menő vonatban a dolgozók fáradtan, csendesen viselkedtek. Visszafelé a korai idő miatt aludtak. Agitáció egyáltalán nem volt.”

Ez jelzi a későbbiekben minduntalan előforduló problémát, miszerint agitálni kellene, de az emberek nem vevők rá, s nem (csak) azért, mert ellenségesek a kommunistákkal, hanem mert az agitátorok azt teljesen alkalmatlan környezetben teszik.

A csoportok jelentéseit összegző funkcionáriusok a mindennapok tapasztalatai alapján tanáccsal is szolgáltak az ellenőrök felé:

„A három fővizsgáló elvtárs figyelmét felhívtuk arra, hogy egy utazás alkalmával lehetőség szerint csak egy alkalommal vegyék fel a karszalagot, mert tapasztalatok alapján valamennyien megállapodtunk abban, hogy bármiről is legyen szó a vonatban, ha a fővizsgáló megjelenik, a következő téma a jegyvizsgálat.”

Követendő módszernek azt ajánlották továbbá, hogy az ellenőrök szóljanak az agitátoroknak, miszerint a vasútállomáson olyan csoportok közelében helyezkedjenek el, amelyek beszélgetnek, politizálnak, és igyekezzenek velük felszállni a vonatra. A jelentés végezetül szól az ellenőrzés anyagi és korántsem mellékes vonzatairól is, amelyeknek a megoldásához a Bp. PB segítségét kéri:

„A fenti jelentésből kitűnik az, hogy csupán néhány óráig van pihenő, és ez is kétszeri megszakítással történik. Ez nem hiba, mert az elvtársak kommunisták, azonban a hiba az, hogy feleségeik és családjaik vannak, akiket érzékenyen érint az, hogy csupán a törzsfizetésüket fogják kapni erre az időre, és így május 15-ig koponyánként cca 500,- Ft-os veszteségük van. [...] Az elvtársak nehéz helyzetben vannak, ez kétségkívül megállapítható.”²⁸

A következő három napról készült ellenőri jelentések kiemelik, hogy az ellenőrzések során mindössze egy jelvényes agitátorral találkoztak. Általában a korábbihoz hasonló hangulatról számolnak be: az esti és reggeli vonatokon alszanak az emberek, mást nagyon nem is tudnak, hiszen nincs világítás, ráadásul nagy a zsúfoltság. Egy-egy rendkívüli esemény persze előfordult. A Déli pályaudvarról Pusztaszabolcsra tartó 1920. sz. vonaton egy férfi két nővel beszélgetve a következőket mondta az ellenőri feljegyzés szerint: „Marha nagy Rákosi fejet kell csinálnom [május 1-jére], rengeteg a munkám.” Az ellenőr be is szerezte a nevét és lakcímét.²⁹

1949. április 30-án értekezletet tartottak a vonatagitátor-felelősöknek. Mint az iratból kiderül, a május 1-jei ünnepség miatt ideiglenesen háttérbe

²⁸ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság jelentése a vonatagitátor-ellenőrök első napi munkájáról (IV. hó 25–26-án). 1949. április 26.

²⁹ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság jelentése az április 27–29-i vonatagitátor-ellenőrzésről. 1949. április 30.

szorult ezen agitáció, de 2-ától újra teljes gőzzel kell mennie. A politikai érvelést a következő területekre kell koncentrálni: a hároméves terv eredményei, az ötéves terv céljai; a béke és függetlenség kérdése; miért is jó a demokráciának, ha az emberek a Népfrontra szavaznak? A beszélgetések során mindig emlékeztetni kell az embereket az 1945-öt megelőző életükre, akkori bajaikra, a korábbi munkanélküliségre, és számukra optimista jövőképet kell sugallni. Az agitáció során nem barátokkal, hanem ismeretlenekkel kell a vonaton politizálni, őket kell meggyőzni. Fontos, hogy a nemzeti érzelmekre is apelláljanak, ehhez felhasználható témákat keressenek.³⁰ Az értekezleten megállapították: nehézséget okoz, hogy az ellenőrök nagyon ritkán találkoztak kitzúzott viselő agitátorral, így nehéz volt beazonosítani, kit is ellenőrizzenek. Szintén probléma volt, hogy az agitátorfelelősök (nem az ellenőrök!) nagyon rövid jelentéseket tettek le, amiket így nehéz volt kiértékelni. Ami viszont a résztvevők számára pozitív fejlemény volt, hogy ekkor már állítólag 27 fővárosi üzemi és kerületi pártbizottság ötszáz agitátora vett részt e propagandamunkában.³¹

Az agitátorok, illetve ellenőreik jelentéseikben mindig megadták az éppen „agitált” vonat számát, indulási idejét, úti célját, honnan hova utaztak rajta és milyen problémákra lettek figyelmesek. A vonatagitációs brigádok felelősei összesített jelentéseiket a Bp. PB Üzemi Agitációs Alosztályának, a vonatagitátor-ellenőrök csoportvezetői pedig a fővárosi MÁV-pártszervezetnek küldték el. Ez utóbbiak egy újabb összesítés után kerültek át a Bp. PB-re. Itt e kétféle jelentéstípus összegzése után alakította ki véleményét a Propaganda Osztály, amit aztán a fővárosi vezető testületek, illetve a Központi Vezetőség (KV) Propaganda Osztálya felé továbbított.

Persze a jelentések nem mindig jelentették a nehézségek azonnali felszámolását. Egy április 29-ei agitatóri beszámoló szerint az egyik vonatjáraton a következők történtek: „Közöny, alvás, kártya, két úri kinézetű nő beszélget, az egyik panaszkodik, hogy nem tud a férje fizetéséből megélni, általában elégedetlen a fejlődéssel, nagy a hajsza.” Máshol: „A SZIT-ruhások³² inkább a nőkkel foglalkoznak, mintsem hogy agitálnának. A hangulat közömbös, nemtörődomség érzékelhető. Inkább a sportról beszélnek mindenhol.” De azért minden jelentésben akad olyan álláspont, ami felkelti a hatalom érdeklődését: „mostan ugyancsak minden úgy van, mint a múltban, csak a szín változott, most piros” – mondta állítólag egy felsőgödi idős utas. Az agitátor meg is szerezte a férfi nevét és lakcímét, amit továbbított a rendőrség felé, amint azt a felsőbb szervek el is várták tőle és társaitól, ha „ellenséges tevékenységgel” találkoztak munkájuk során.³³

³⁰ Az MDP ideológiájának „nemzeti jellegéről”: Standeisky 1998.

³¹ BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. A vonatagitáció-felelősök értekezletének jegyzőkönyve. 1949. április 30.

³² SZIT = Szakszervezeti Ifjómunkás- és Tanoncmozgalom.

³³ A fenti három idézet lelőhelye: BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. A Bp. PB Propaganda Osztály jelentése az agitációs gárdák munkájáról. 1949. május 4.

1949. május elején elkészült az első félhavi összegzés is a vonatagitációról, illetve a megelőző napok ellenőri tapasztalatairól. A jelentést ismét a MÁV budapesti párttitkára (Benkovics Dezső) és propagandistája (Lukács Péter) jegyezte. Az értékelés szerint még mindig kevés jelvényes agitátor utazott a vonatokon, s azok is alig agitáltak, inkább „kibickednek vagy alszanak”. A jelentés szerint jó, ha 15-20 kocsira jut egy „jó agitáció”, a propagandisták ugyanis nem eléggé felkészültek. A MÁV pártszervezeti vezetői szerint a Szob–Budapest közötti vonal szorulna rá leginkább az agitációra. Benkovicsék megjegyzik, hogy az ellenőröket ötnaponta új vonalra vezénylik, nehogy az utasok gyanakodni kezdjenek rájuk. Persze így is előfordul, hogy a mindennap vonaton utazók kiszúrják őket, erre a lehetőségre azzal készültek, hogy ők „betanuló kalauzellenőrök”, akik próbátakat mennek.³⁴

A május 4–6-ai ellenőrzésről szóló Lukács–Benkovics-beszámoló szerint továbbra is kevés a jelvényes ellenőr; az emberek pedig igencsak bizalmatlanok, ha idegenek ülnek le melléjük. Új fejlemény, hogy 940 bejelentett vonatagitátorról tud a jelentés, akik közül igen sok az ellenőr, mivel „az elvtársak a könnyebbik végét igyekeznek megfogni a dolognak, és majdnem valamennyi kocsiiban utaznak ezekből a megfigyelőkből”. Magyarán az agitáció nélküli megfigyelőmunka sokkal „kedveltebb” elfoglaltság lett a macerásabb direkt propagandánál.

A jelentések olvasói gyakran ceruzával jelezték az egyes események, beszámoló részletek mellett, hogy „hiba/hibás”-e vagy „helyes”-e az előadott történet. A beszámolókból sok idézet szerepel, amelyek jelzik, milyen beszélgetések hangzottak el a vonatokon, de ezek egyrészt inkább csak az elhangzott témákat adják vissza és nem mindig szó szerinti idézetek; másrészt könnyen elképzelhető, hogy az agitátor–ellenőr–propagandista–pártfunkcionárius sor valamelyik tagja találta ki őket. Ettől függetlenül alkalmasak annak megjelenítésére, milyen beszélgetések hangoz(hat)tak (volna) el akkoriban. Egy MÁV északi fűtőházi lakatos például így vélekedett:

„Kár volt a normát felemelni, a fizetést csökkenteni a választás előtt, mert a dolgozók el vannak keseredve, hogy keveset keresnek. Ezt inkább a választás után kellett volna végrehajtani.”

Ez valószínűleg nem így hangzott el valójában. Azt, hogy a munkások nem fogadták repesve az agitátorokat, mutatja két idézet, ami egy hatfős vonatkozó csoport beszélgetésében hangzott el az ellenőrök szerint. Az egyik résztvevő egy gyári műhelyben járt agitációs csoportra vonatkozóan nevetve azt mondta, hogy „[i]lyen f..... küldenek ide agitálni, akiknek dumájuk sincs”. Amire a másik: „Az asszonnyal megbeszéltem otthon, hogy ha valaki jön agi-

³⁴ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A MÁV jelentése a vonatagitátor-ellenőrök 1949. május 2–3-i munkájáról. 1949. május 4.

tálni, forró vízzel kell leönteni őket.” Az ellenőr szerint „[l]övettyűfej esztergályozásáról beszéltek, tehát vasutasok”.³⁵ Feltételezhetjük, hogy a fenti szófordulatokat nem a jelentésírók találták ki. Az idézetek tételes elemzésére most nincs módom, de az talán kijelenthető, hogy ami nem a megszokott pártzsargonban íródott, az utalhat a mindennapi nyelvhasználatra, a párt fiktív világával szembeni hétköznapokra.

A május 7-ei – vonatagitátor-felelősöknek rendezett – értekezleten komoly nehézség merült fel. Kiderült, hogy hiánycikk az agitátoroktól elvárt háromszínű gombostű, ezért nem láthatták ezeket az ellenőrök. Az egyik felszólaló szerint a belvárosi Deák Ferenc utcában van egy bolt, ahol kaphatók ilyenek. Egy másik szerint az sem túl jó, ha az ember viseli a gombostűt, ugyanis a ceglédi vonalon járók azt jelezték, hogy a jelvényes agitátorokat kémnek nézték az utasok, és ez komoly feszültséget okozott az utazás során. Eme tragikomikus problémák is jelzik, hogy korántsem volt minden sínen a vonatagitáció során. Ezt már csak tetézte, hogy a megelőző napokon az esztergomi vonal okozott gondot azzal, hogy ott cigányasszonyok kezdtek utazni, s az utasoknak közelgő háborút jövendöltek.³⁶

A május 6–10. közötti ellenőrzések a szokásoknak megfelelően előrelépésről számoltak be, nem mellőzve azért az önkritikát. A jelentések ekkoriban már az összegző résszel kezdődtek, amit pároldalas részletesebb kibontás követett a korábban már ismertetett három ellenőri csoport tevékenységéről. Az összegző rész így kezdődik:

„A jelentéseket kiértékelve megállapítottuk, hogy a vonatagitációs munka megélénkült. Azonban nem mondhatjuk azt, hogy sikerült volna a reakciót elhallgattatni, mert amilyen mértékben erősödik az agitáció, ugyanolyan mértékben nyilvánul meg a reakció hangja is. A sajnálatos az, hogy rendszerint dolgozókat szólaltat meg. Ellenőreink megkapták az engedélyt arra, hogy fokozatosan kapcsolódjanak bele a nevelő munkába oly módon, hogy a pénteki napra érje el agitációjuk a tetőpontot, amely naptól kezdve a választás pillanatáig a legerőteljesebb agitációt kell hogy folytassák.”

A némileg dodonai, a szokásos Benkovics–Lukács-páros által jegyzett szöveg a pártzsargon lefejtése után érthetőbbé válik: az agitáció során komoly problémát okoz, hogy éppen azok a munkások „terjesztik a rémhíreket”, akiket ettől meg kellene védeni. Érdekes momentumot jelez a jelentés következő pár mondata is:

„Általában bizonyos fokú féltékenység, visszahúzóds tapasztalható a vonatagitátorok részéről [...]. Általában félnak az elvtársak, és ha egyedül vannak [agitátorként a kocsiban], hallgatnak mint a csuka, akár jelvényesek, akár jelvény nélküliek. Sokan beszélnek arról, hogy nem lehet agitálni, mert kidobnak a vonatból, de miután az

³⁵ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság jelentése a vonatagitátor-ellenőrök május 4–6-i munkájáról. 1949. május 6.

³⁶ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Feljegyzés a vonatagitáció-felelősöknek tartott 1949. május 7-ei értekezletről. 1949. május 7.

utóbbi hónapokban senki nem repült ki a vonatból, fel kell tételezni, hogy ezek az óvatos emberek, akik sűrűn emlegetik ezt a lehetőséget, ettől való félelem miatt nem is agítálnak.”

Az összefoglalót követő részletesebb jelentés főként semmitmondó adatokat közöl az ellenőrzés alá vont járatokról: „szundikálás”, „kártyázás”, de idéz rendszerellenes hangokat is. Persze az agitátor is ember, így például az egyik ellenőr azt jelezte, hogy egy „reakciós beszédű” utas mellett ült egy jelvényes agitátor, aki ugyan „figyelte, hogy mit beszél, [de] nem tartotta érdemesnek, hogy bekapcsolódjon a vitába, ahelyett inkább a jobb oldalán levő kislányra kacsintgatott”. Egy másik agitátor vidáman kártyázott utastársaival. Egyre gyakrabban tűnik fel a jelentésekben az utazóközönség közötti „zugbormérés” is, aminek kapcsán javasolták a gazdasági rendőrségi intézkedéseket. Egy május 8-ai vonatagitációt felügyelő ellenőr arról számolt be, hogy „[f]ootballmeccsen voltunk, az óriási tömegben egyetlen agitátorjelvényest nem találtunk, politikai természetű beszélgetést nem hallottunk, annál több verekedést láttunk”. Egy másik jelentésből kiderül, hogy a magyar–osztrák válogatott labdarúgó-mérkőzésről volt szó, amit óriási tömeg szeretett volna megnézni, de sokan a lelátón kívül rekedtek. Itt már találkozunk olyan témájú agitációval, hogy „most építik a 100 000 személyt befogadó népstadiont”, és oda már mindenki be fog férni.³⁷ A május 1-jei ünnepek is előkerültek még a beszélgetésekben – nem mindig pozitív értelemben. Három munkásasszony beszélgetését eleveníti fel a jelentés, akik közül az egyik a „budafok–albertfalvi ünnepség” kapcsán a következőket mondta:

„Innen dumáltak az este. Én nem tudom, minek ez a nagy felhajtás a választással kapcsolatban, hiszen úgyis rájuk szavaz, akinek ebben a rendszerben most jó. Május 1-jén is örjítették a sok népet, éhen-szomjan fel kellett vonulni, és dalolni nekik.”³⁸

Az ellenőrök kritikusabb jelentéseivel szemben a vonatagitátorok május 7–12-ei beszámolója pozitív képet sugall, s fejlődésről számol be: az agitátorbrigádok tagjai elkezdtek megismerni egymást a vonatokon, ami a beszámoló szerint egymás segítését, illetve ösztönzését is jelentette. Persze ez úgy is értelmezhető, hogy ha nem voltak aktívak az agitátorok, akkor a többiek feljelentették őket a küldő pártszervezetnél, s az ettől való félelem valóban kellő motivációt jelenthetett. Ehhez hozzájárult az is, hogy az ellenőrök is időközben több „lapulós” agitátort lepleztek le. A mindennapok kapcsán visszatérő téma volt a jelentésekben az aszály kérdése, ami igencsak elvonta a vidékről bejáró utasok zömének figyelmét az agitációról. Május közepén aztán végre megeredt az

³⁷ Az 1949. május 8-ai Magyarország–Ausztria válogatott labdarúgó-mérkőzést még a 45 000 főt befogadó Megyeri úti pályán rendezték. Az eredmény 6:1 lett Magyarország javára. <http://www.magyarvalogatott.hu/merkozések/268>. (Utolsó letöltés: 2012. november 4.)

³⁸ BFL XXXV.95.c. 111. ó. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság összefoglaló jelentése a vonatagitátor-ellenőrök május 6–10-i munkájáról. 1949. május 10.

eső, ami az agitátoroknak is jól jött, az „eddigi panaszok [...] jelentékeny része származott ugyanis abból, hogy a szárazság miatti rossz terméskilátásokat hozták elő az agitátoroknak, amikor azok a jövő perspektíváit vázolták”. Mindenkit azonban nem nyugtatott meg az eső: „Szabadszálláson egy csoport a Rákosi elvtárs angyalföldi beszédéről szóló röplap hátlapjára ezt írta: »Rákosi beszél a népehez az ő téves tervéről.«”³⁹

Közeledvén a „választások” napjához, a május 10–12-ei ellenőri jelentés is erőteljes vonatagitációról számol be, külön kiemelve, hogy igen sok vasutas végzi ezt más üzemek agitátoraihoz képest. „Kedvezően befolyásolja az agitációt az eső”, jobb kedvűek a mezőgazdasággal foglalkozó utasok. Persze voltak olyan „rémhírek”, például az esztergomi vonalon, hogy „azért nem volt eső, mert Mindszenty be volt zárva, kiengedték, hogy essen az eső, és esik az eső”.⁴⁰

Május 15-én aztán lezajlottak a „választások”, ami után öt nappal tartottak egy vonatagitációt értékelő értekezletet a fővárosi pártközpontban. A feljegyzés szerint ekkor már 38 üzemi és kerületi pártbizottság 3 067 (?) vonatagitációs brigádja működött. A piros-fehér-zöld gombostűk használatát ettől kezdve már nem erőltették, sőt, ekkortól már központi értekezleteket sem tartottak, hiszen – bár ezt nem mondták ki a jelentések, de – véget ért a kampány, más agitációs tevékenységek felé kellett fordulni. A fővárosi pártszervezetnek a „választás” idejére biztosított státusokat is elvonták ekkor. Persze nem volt szó a vasúti agitáció megszüntetéséről, csupán ezentúl heti jelentéseket vártak a korábbi napi szintűek helyett.⁴¹

VONATAGITÁCIÓ A „VÁLASZTÁS” UTÁN

Egy pár héttel későbbi jelentés sikeresnek ítélte a megelőző időszak választási vonatagitációját, amint azt Rákosi Mátyás is elismerte a május 31-ei KV-ülésen.⁴² A jelentés szerint az elégedettség okán ki akarták terjeszteni a közlekedési agitációt a buszokra, HÉV-ekre és a villamosokra is. Ezzel szemben a tapasztalat mégis az volt, hogy a „választások” után visszaesett a vonatagitációs munka.⁴³ A vasúttal kapcsolatban az agitációnál ekkor fontosabb változást hozott, hogy a pártvezetés 1949. június 15-én létrehozta a MÁV Politikai Osztályát, közkeletű nevén a Vasút Politikai Osztályt, amelynek fő célja a MÁV-on belüli tisztogató-sok leveznélése volt.⁴⁴

³⁹ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A Bp. PB Propaganda Osztály jelentése a vonatagitációs munka folyásáról 1949. május 7–12-ig. 1949. május 12.

⁴⁰ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság jelentése a vonatagitátor-ellenőrök 1949 május 10–12-i munkájáról. 1949. május 12.

⁴¹ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A május 20-ai vonatagitációs értekezlet anyaga. 1949. május 20.

⁴² Rákosi 1951 [1949].

⁴³ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A Bp. PB Propaganda Osztály jelentése a vonatagitációs munka választások utáni helyzetéről. 1949. június.

⁴⁴ A központi Vasút Politikai Osztály alá tartozott az összes MÁV-igazgatóság politikai osztálya. A szervezet közvetlen kapcsolatban állt az államvédelmi hatósággal, illetve az MDP KV-val.

Természetesen nemcsak a MÁV és a Bp. PB Propaganda Osztálya, hanem az MDP Budapesti Bizottsága vezető testületei is foglalkoztak a vonatagitáció kérdésével. Az 1950 februárjáig érdemben legfontosabbnak számító fővárosi testület, a Budapesti Titkárság előtt 1949. június 7-én szerepelt először a téma. A napirendhez készült május 31-ei keltezésű előterjesztés hosszasan foglalkozik a párt budapesti szervezete előtt álló legfontosabb agitációs feladatokkal és azok módszereivel, illetve értékeli az országgyűlési „választásokat” megelőző „minden eddigi agitációs munkát felülmúló” agitációt. Külön szól a jelentés a vonatagitációról mint olyan propagandaformáról, ami előzőleg igen el volt hanyagolva. Korábban – szól az előterjesztés – ugyanis értelmetlennek látták a vidéki munkásokat szállító vonatokon történő agitációt. A választási kampány kapcsán viszont a jelentés már sikertörténetként számol be erről, pedig láthattuk, hogy ez korántsem volt így.⁴⁵ Az anyag végül július 15-én került a Bp. PB elé, immár az üzemi agitáció megjavítását célul kitűzve.⁴⁶

A vonatagitációval immár az üzemi agitáció részeként számoltak. Ez pedig együtt járt azzal, hogy a vonatagitációval kapcsolatos jelentések is egyre ritkábbá váltak. Mivel a pártvezetés nem mondta ki az agitáció e fajtájának megszüntetését, ezért természetesen időnként foglalkoztak vele. Egy június 17-ei vonatagitátor-értekezleten például elhangzott az új „kampánytéma”, ami fellendítheti a vonatagitációt: a Rajk-ügy. Az értekezlet résztvevői agitációs szempontokat kértek a Bp. PB-től, bár közülük néhányan eléggé bizonytalanul fogadták Rajk „árulásának” hírért. A vonatagitáció elmélete és a gyakorlat közötti problémákra jó példa a Goldberger-gyárat képviselő agitátor felszólalása:

„Mi is tanácstalanul álltunk a Rajk-üggyel szemben, mert nem tudtunk konkrét választ adni. Révai elvtárs betegségére is találtunk ki mindenfélét, mert az újság nem ír semmit. Nagyon nehéz betartani azt, hogy pontosan a kiadott anyaghoz tartsa magát az agitátor, mert sokszor egész más dolog érdekli az utasokat.”⁴⁷

Az 1949. szeptember 13-ai budapesti titkársági ülésről érdemes idézni Kovács István fővárosi első titkár véleményét, amit ugyan a hangulatjelentések kapcsán fogalmazott meg, de valószínűleg a többi agitációs jelentésre is értelmezhető.

A vasút politikai osztályokat 1956 őszén szüntették meg. A témáról bővebben: Gadanez – Gadanez 1998, 2000; Frisnyák 2011.

⁴⁵ BFL XXXV.95.a. 136. ó. e. 1949. június 7. A Propaganda Osztály javaslata az agitációs gárdák új munkamódszereire c. napirend. Az ülést előkészítő osztályértekezleten hasonló szellemben tárgyalták a kérdést. Ezután viszont osztály-, illetve alosztály-értekezleten többet nem került elő a vonatagitáció témája: BFL XXXV.95.c. 2. ó. e. A Propaganda Osztály javaslata az agitációs munka továbbfejlesztésére. 1949. június 1.

⁴⁶ BFL XXXV.95.a. 13. ó. e. 1949. július 15. A Propaganda Osztály javaslata az üzemi agitációs munka javítására c. napirend.

⁴⁷ BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. A június 17-ei vonatagitációs értekezlet anyaga. 1949. június 17.

„Az itt összefoglalt hangulatjelentéshez: az az érzésem, hogy néha a hangulatjelentésekben az van, amit mi szeretnénk, hogy legyen, holott kellene több negatívumnak lenni ahhoz, hogy tudjuk, hogy hol, min kell változtatni.”⁴⁸

Bár a vonatagitációnak a Rajk-perrel kapcsolatos „tájékoztatásban” fontos szerepet szántak, azonban hogy ez megtörtént-e, nem állítható bizonyosan, ugyanis 1949 júniusa és 1950 februárja között nem maradtak fenn jelentések e témában. 1950 februárjában aztán készült egy feljegyzés a vonatagitációról. Ebből kiderül, hogy a megelőző hónapokban nem működött jól az agitáció, csak kampányokhoz kötődött és azok után elsikkadt, de azt újjászervezés révén mindenképpen folytatni kell. A vonatagitáció küldetése ekkor az öt éves terv népszerűsítése. A feljegyzés fontos célként említi, hogy minél több „friss tartalék erőket” kell az iparba bevonni, azaz a mezőgazdaságból átirányítani. Ez pedig szükségszerűen együtt jár az ingázók arányának emelkedésével, ami ismét emeli a vonatagitáció fontosságát. Azaz itt már nem egy direkt politikai esemény népszerűsítése, hirdetése a cél, hanem a gazdasági-társadalmi szerkezetátalakításhoz kéri az agitátorok segítségét. A feljegyzés szerint a vonatagitáció feladata, hogy a „kulák külsejű ember” rágalmaival megcáfolja; nem szabad sem meghátrálni, sem feldühödni – észérvekkel kell meggyőzni az utasokat. Ehhez persze szükséges az agitátorok képzése. A vonatagitáció társadalmi hasznosságát abban látták, hogy ráirányítja a figyelmet a helyi problémákra, hiszen az agitátorok feljegyzései rendszeresen szóltak a vonatok túlszűfoaltságáról, a kevés megállóról, a feketézökről (azaz a vonaton például szeszesített árusítókról).⁴⁹

A nagy tervek ellenére úgy tűnik, a vonatagitáció továbbra sem működött. A terület súlyának csökkenését jelzi, hogy az csupán 1950 májusában került újra szóba fővárosi vezető testületi ülésen. De itt is csak érintőlegesen, mivel a vasúti témájú napirendeken a vezető testületi ülések (akár fővárosi, akár országos) leginkább a vasút politikai osztályainak működésével foglalkoztak.⁵⁰ A visszaesést jelzi egy 1950. szeptemberi javaslat is, ami szerint nem történt javulás év eleje óta a vonatagitáció terén, így az újfent megerősítésre, reorganizálásra szorul. Az előterjesztés szerint komoly hiba, hogy nincs szoros kapcsolat a fővárosi Vasút Politikai Osztály és a vonatagitátorok között, amin változtatni kell. A konkrét javaslatok már ismerős képet festenek elénk a Rákosi-korszakról:

- minden vasútállomáson ki kell tenni Sztálin, Lenin és az MDP vezetői képét – ebben a sorrendben;

⁴⁸ BFL XXXV.95.a. 139. ő. e. 1949. szeptember 13. A [Rajk-]per levitelének ütemterve c. napirend.

⁴⁹ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. A Bp. PB Agitációs és Propaganda Osztály feljegyzése a vonatagitáció jelenlegi állásáról. 1950. február 8.

⁵⁰ BFL XXXV.95.a. 19. ő. e. 1950. május 12. Jelentés a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztály Politikai Osztálya (Vasút Politikai Osztály) működéséről és javaslat az osztály munkájának továbbfejlesztésére c. napirend.

- minden vasútállomáson, illetve a vasúti kocsikban el kell helyezni egy-egy faliújságot;
- a várótermekben, állomásépületeken agitációs jelszavakat kell elhelyezni;
- megbízható kalauzok információi alapján a vonatagitátoroknak heti hangulatjelentést kell készíteniük arról, miről beszélnek az emberek a vonatokon;
- a vonatellenőrzést újra kell szervezni;
- a Bp. PB részéről az Agitációs Alosztály felel mindezért.⁵¹

Egy pár nappal későbbi értekezleten azonban felmerült az a probléma, hogy a vidékről bejárók közül már nem mindenki veszi igénybe a vonatot, sokan átpártoltak ugyanis az autóbuszokhoz és a villamosokhoz, mivel azok olcsóbbak voltak. Ekkor felvetődött az e járműveken utazók ellenőrzésének igénye is.⁵² Egy szeptember végi értekezlet hozzászólásából azonban kiderül, miért is van még mindig szükség a vonatagitációra:

„Pártunknak nagy szüksége van a vonatagitációra. Mert tudjuk, hogy akik 60 km-en keresztül utaznak, azok ezen idő alatt tétlenségre vannak utalva, és itt arról beszélgetnek, amit esetleg bent az üzemben nem mondanak meg.”⁵³

1950 októberében ismerős problémákról számolnak be egy vonatagitátor-értekezlet résztvevői. A Ruggyantaárugyárban például azt tapasztalják, hogy „mosztohadgyerek lett” a vonatagitáció, főként 1950 tavasza óta, sem az üzemi, sem a fővárosi pártbizottság nem gyakorol igazi felügyeletet a terület fölött. A korábbi hónapokra visszaemlékező hozzászólók szerint ez nem véletlen, hiszen ez az agitáció legnehezebb területe, itt nem látványosan, hanem a háttérből kell nevelni, így ide a legjobb agitátorok kellenének. A már emlegetett háromszínű gombostű „[k]ét héten belül olyan ismert lett”, hogy el kellett hagyni. „Úgy beszéltek a vonatagitátorokról mint »vonatos spiclikről.«” Így aztán az agitátorok jelvény nélkül, nehezebben ellenőrizhetően, alkalmasszerűen agitáltak, amiről egy ideig heti, majd már csak havi jelentéseket küldtek, aztán már azt sem. A tapasztalatcsere nyomán újfent megpróbálták megbízható agitációs trükköket kitalálni, például ekkor az tűnt számukra a legjobb megoldásnak, ha hármassával ülnek be egy kocsiába, és elkezdnek egymással beszélgetni, majd csak bekapcsolódik ebbe valaki. Ellenkező esetben szinte csak vitáknál lehetett más beszélgetésekhez hozzászólni úgy, hogy ne szúrják ki őket egyből, vagy ne viselkedjenek velük ellenségesen. Persze az infrastruktúrát sem ártana fejleszteni: „Fontos szempont, hogy a vonatokon a világítást úgy oldandák meg, hogy látni is lehessen.” Különbösen az utasok nem beszélgetnek, hanem inkább alszanak. De vannak más gondok is:

⁵¹ BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. Javaslat a vonatagitáció megerősítésére. 1950. szeptember 13.

⁵² BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. Hozzászólások az 1950. szeptember 16-án a vonatagitáció kapcsán megtartott értekezletről. 1950. szeptember 18.

⁵³ BFL XXXV.95.c. 108. ó. e. Feljegyzés a vonatagitátorokkal folytatott beszélgetésről. 1950. szeptember 30.

„Van a [szolnoki] vonalon egy csoport, akik bort árulnak hitelbe, amit csak szombaton kell kifizetni. Előfordul, hogy egy egész kocsi utasát berúgatják. Ilyen helyen aztán nem lehet agitálni. Pl. egy fiatalembernek a hátába kötöttút szúrtak a részeg utasok.”⁵⁴

Egy későbbi értekezleten kiderült, további gondot okoz, hogy a harmadosztályú kocsikban a plafonról is lógnak az emberek, még mindig sokaknak kell marhavagonokban utazniuk, illetve egyre gyakoribb a járatkésés.⁵⁵ 1950. október végén még mindig nem volt együttműködés a Vasút Politikai Osztállyal; ráadásul a MÁV nem bírta el a hirtelen gyors emelkedésnek induló ingázóforgalmat.⁵⁶

Ezután eltűnik a vonatagitáció kérdése hosszú hónapokig, s csak az 1951. március 16-ai fővárosi pártbizottsági ülésen kerül ismét elő. Hidas István budapesti első titkár napirendet befejező zárszavában foglalkozott a témával:

„Vegyük határozatba azt, hogy fel kell eleveníteni a vonatagitációt azokban az üzemekben, ahol sok vidéki munkás dolgozik, mint pl. a MÁVAG-ban, Ganz Vagonban, R[ákosi]. M[átyás Művek].-ben [...]”⁵⁷

A fentiek értelmében nem csodálkozhatunk azon, hogy az agitáció ekkor sem indult be, sőt, 1951 nyarán ismét az újraindítás szükségessége merült fel. Egy 1951. júliusi javaslat szerint a legtöbb ingázót fogadó IV., VIII. és X. kerületben kell először azt újraindítani, augusztus 1-jei kezdettel. Egy-egy üzem kapna meg „patronálásra” egy-egy vasúti vonalat, az agitátorokat alapszervezetük figyeli felszállás előtt, míg menetközben a Vasút Politikai Osztály.⁵⁸ Pár héttel később megfogalmazódott az igény, hogy nemcsak a Vasút Politikai Osztállyal, hanem a Pest Megyei Pártbizottsággal is együtt kellene működnie a Bp. PB-nek a vonatagitáció megjavításában, mivel Pest megye adja a legtöbb ingázót a fővárosnak. A Pest Megyei PB feladata, hogy a megyében bármekkora földtulajdonnal bíró, de a fővárosba dolgozni járókat összeírja, mert ők az agitáció kiemelt célcsoportjai. A cél, hogy a vonaton utazók 1%-a agitátor legyen. Persze ez sem valósult meg, 1951 augusztusában ismét csak a vonatagitáció megerősítéséről volt szó.⁵⁹

⁵⁴ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Hozzászólások az 1950. október 12-én megtartott vonatagitációs tapasztalatcseréről. 1950. október 13.

⁵⁵ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Feljegyzés az 1950. október 24-én, vonatagitátorokkal folytatott beszélgetésről. 1950. október 25.

⁵⁶ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Hozzászólások a vonatagitáció megjavításával kapcsolatos értekezletről. 1950. október 30.

⁵⁷ BFL XXXV.95.a 32. ő. e. 1951. március 16. Jelentés a Budapesti Vasút Politikai Osztály munkájáról c. napirend.

⁵⁸ BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Feljegyzés a budapesti vonatagitáció megjavításához. 1951. július 16.

⁵⁹ BFL XXXV.95.a. 39. ő. e. 1951. augusztus 7. Javaslat a vasút őszi csúcsgorgalmának sikeres lebonyolítására c. napirend.

VONATAGITÁCIÓ 1952/53 TELÉN

A korszakkal foglalkozó történeti munkákból jól ismert, hogy a vasút igen fontos szerepet játszott az erőltetett iparosítással, tervgazdálkodással jellemezhető és – a gazdasági mellett – jelentős társadalmi szerkezetátalakítással is járó kommunista gazdaságpolitikában. Frisnyák Zsuzsa pontos képet ad arról a helyzetről, ami a magyar közlekedési viszonyokat jellemezte a II. világháború után.⁶⁰ Ennek lényege: az óriási háborús károk után nagyságrendileg kevesebb járművel, rossz minőségű, nem mindenhol helyreállított síneken próbálták meg lebonyolítani az egyre növekvő teher- és utasforgalmat. Mindez infrastrukturális okokból sem ment könnyen, de az elhibázott tervgazdálkodási logika, a szénhiány, a kevés vasúti kocsi, a rosszul megtervezett teherszállítás stb. következtében 1952 végére a vasúti közlekedés lényegében összeomlott.⁶¹ 1952 decemberében ennek következtében viszont új lendületet vett a vonatagitáció. Ekkor már inkább a vonaton utazók hangulatára voltak kíváncsiak, az agitálás háttérbe szorult. A jelentések összegyűjtését a Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatósága végezte, és továbbította azokat a Bp. PB Agitációs és Propaganda Osztálya felé.

Egy 1952. december 5-ei feljegyzésben újfent megfogalmazódik a reorganizálás szükségessége, a „hiteles” tájékoztatás fontossága: meg kell ugyanis cáfolni a kenyérellátásra, illetve a vasútra vonatkozó „rémhíreket”. De a jelentés is elismeri, hogy vannak problémák: a vonatokon nincs fűtés, világítás, a járatok rendszertelenül közlekednek és nagy a zsúfoltság. A kritikai él ekkor már kevésbé jelenik meg a feljegyzésekben, sőt, vannak „örvendetes” fejlemények, például „a vonatokon mind gyakrabban foglalkoznak a[z SZKP] XIX. pártkongresszus anyagával”, azonban mindennapi problémák továbbra is előfordulnak:

„Általános hangulat a vonatokon utazó dolgozók között a hiányos fa- és szénellátás, ami még inkább fokozódik a hideg idő beálltával. Vonatagitátoraink a hiányos fa- és szénellátással kapcsolatban nem tudtak kellő érveket felsorakoztatni, és kérik a párt-szervezetet, hogy adjanak erre felvilágosítást.”⁶²

„A ceglédi vonalon a dolgozók gyakran felvetik a jegyvizsgáló kalauzok felé, hogy miért van még olyan sok teherkocsiból átalakított személykocsi forgalomban. [A vonatagitátor...] nem tudja kellőképpen ezt megmagyarázni a dolgozóknak. Az is előfordult Cegléd és Göd között – a közlekedő munkásvonat összeállításánál –, szombaton reggel még rendes kocsiból áll, hétfőn pedig egy-két kocsi kivételével átalakított teherkocsiból. Nyáron azzal magyaráztuk, hogy sok a hétvégi

⁶⁰ Itt érdemes megemlíteni, hogy a MÁV 1949. március 15-én veszítette el önállóságát és vált vezérigazgatósága a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium egyik főosztályává (Frisnyák 2011: 23).

⁶¹ Bővebben lásd Pető – Szakács 1985: 189–203; Frisnyák 2011: 39–43.

⁶² BFL XXXV.95.c. 111. ó. e. A Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatóság feljegyzése a vonatagitációs munkáról. 1952. december 5.

kiránduló. A téli forgalomba való beállításuk szükségességét nem tudta [az agitátor] megmagyarázni.”⁶³

„A 2549-es sz. vonaton utaztam, és az utasszámlálással kapcsolatban kiosztottam a dolgozók között a lapokat és kértem azok kitöltését, majd visszaadását. A kocsi-
ban utazók erre valamennyien felzúdultak: »Állandóan hideg kocsikban utazunk,
utasszámlálást tartanak, de fűteni nem tudnak.« Ekkor igyekeztem megmagyarázni
a nehézmények okát, de azt felelték, hagyjam őket a dajkamesékkel, és inkább intéz-
kedjek, hogy a kocsik melegek és tiszták legyenek. Minden kísérletem kudarcot val-
lott velük szemben.”⁶⁴

1953 januárjára már nagyon rossz gazdasági helyzetben volt az ország, takarékoskodni kellett a tüzelővel, amit az utazásra várók ekkor az egyre növekvő és állandó késésekkel, illetve a járatok számának ritkulásával is megéreztek:⁶⁵

„Az ellenség azzal támad a győri vonalon, hogy »életszínvonal emelkedéséről beszélünk, és beszüntetjük a vonatokat«, amely miatt sok embernek csak későn este van módjában hazautazni, vagy reggel 2-3 órával előbb kell felkelnie. A szombathelyi vonalon az 1306-b. sz. vonat elmaradásával kapcsolatban is voltak különböző megjegyzések: »Idáig késtek a vonatok, most meg nem jönnek.«”

Az „ellenség” persze sok más kárt is tudott okozni a „rémhírek” terjesztése mellett:

„Az ellenséges tevékenység a vonatokon nem korlátozódik csak az ellenséges kijelentésekre. Hanem gyakran kártevésben is megnyilvánul. Pl. 1952. december 19-én az 5111 sz. vonatnál Budapest-Ferencváros állomáson a vészféket ismeretlen tettes meghúzta. Az ellenség gyakran a jegyvizsgálókat és jegyvizsgáló nőket becsmérlő szavakkal, gorombáskodással illeti. [...] Igen gyakori a szocialista vagyon jogtalan eltulajdonítása is. A leggyakoribb a villanyégők eltulajdonítása, ablakfelhúzó hevederek levágása, de nem utolsósorban még bőrüléseket is ellopnak. Így 1952. szeptember 27-én az 5227. sz. vonatnál a WC-tükröt, XI. hó 28-án a 39. sz. vonatnál a WC-tükröt kerettel, X. hó 31-én a 747-es sz. vonatnál Üllő és Vecsés állomások között bőrülést loptak el [...].”⁶⁶

Mindez tükrözi az emberek – az 1953-as jelentésekből amúgy ritkán vissza-
köszönő – korabeli elégedetlenségét, dühét.

⁶³ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatóság feljegyzése a heti vonatagitációs jelentésekről. 1952. december 17.

⁶⁴ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatóság feljegyzése a heti vonatagitációs jelentésekről. 1952. december 17.

⁶⁵ Erről bővebben Frisnyák 2011: 41.

⁶⁶ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatóság feljegyzése a vonatagitációs jelentésekről. 1953. január 14.

A téli problémák után Sztálin halálát követően erősödött fel ismét a vonatagitáció. Mint ahogy arról 1953. március 11-ei jelentésében írt az egyik agitátor:

„Az emberek arcán a megdöbbenés és a fájdalom érzése látszott. [...] Nem láttam egyetlen olyan embert [...], akit meg nem rendített volna a betegség és még jobban a halálhír. Az volt az érzésem, hogy a vonaton utazók csendesebbek lettek, magukba esve gondolkodtak, vagy ha beszélgettek is, halkán és csendben ejtették a szót.”⁶⁷

A fentieket természetesen más kontextusban is lehet értelmezni, de ekkor az emberek már korántsem beszéltek olyan nyíltan a vonatokon, mint ahogy azt 1949-ben még megtették. Az utolsó fennmaradt vonatagitációs jelentés 1953. június 17-ei keltezésű, és főként a kenyérellátással kapcsolatos gondokról szól.⁶⁸ Későbbi vasúti agitációs jelentést eddig nem találtam, és annak sincs nyoma, hogy az 1953-as „választások” során ismét mozgósították volna a vonatagitátorokat. A problémák persze nem oldódtak meg a vonatagitáció – valószínűsíthető – elhalásával, amint azt a MÁV Budapesti Igazgatóság párttitkárának Rákosi Mátyáshoz írott levele is jelzi, amelyben a korábbiakhoz hasonlóan – a marhavagonokkal, a késésekkel, a fűtetlen kocsikkal és a tömegnyomorról – elégedetlen ingázó munkásokról számol be.⁶⁹

* * *

A vonatagitáció elindítása hűen tükrözi a társadalom minél teljesebb ellenőrzésére törekvő hatalmi szándékot. Azt is mondhatnánk tehát, hogy a totalitárius narratíva, íme, egy újabb forrás segítségével is igazolható. De ez csak kis részben lenne igaz, ugyanis a tanulmányban bemutatott agitációs rendszer mindössze néhány hétig működött. Az iratokból állandóan visszaköszönő „újraindítás” egyértelműen jelzi, hogy a vonatagitációra egész egyszerűen (már) nem volt a kommunista pártnak infrastruktúrája. A párttagoknak az élet ezernyi helyzetében kellett az MDP-t szolgálniuk, s az üzemi és kerületi pártbizottságok tartózkodó hozzáállása jelzi, hogy ezt a feladatot egyáltalán nem kezelték prioritásként.

A jelentésekkel kapcsolatban elmondható, hogy amíg az 1949-es iratokban még gyakran előfordulnak a kommunista vezetés számára nem tetsző politikai vélemények, addig 1953-ra ezek lényegében eltűnnek. Ez természetesen nem az elégedettségből, hanem a lakosság – illetve a jelentésírók – terror miatti félelméből fakadt, amint arra már számos, ezen időszakkal foglalkozó munka és visszaemlékezés is rámutatott. Az 1949-es jelentésekből azonban több negatív vélemény olvasható ki, mint azt előzetesen vártam volna. Ennek többféle magyarázata is elképzelhető. Egyrészt egy újonnan beindított „munka” kevésbé építhetett a megelőző

⁶⁷ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatóság feljegyzése a vonatagitációs jelentésekről. 1953. március 11.

⁶⁸ BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A Vasút Politikai Osztály Budapesti Igazgatóság feljegyzése a vonatagitációs jelentésekről. 1953. június 17.

⁶⁹ Kárpáti Pál levele Rákosi Mátyásnak, 1953. december 22. Idézi: Frisnyák 2011: 186–188.

tapasztalatokra, csak lassan alakult ki a „megfelelő” munkamódszer, vagyis hibák becsúszhattak. Másrészt a nem megszokott agitációs tér, a vidékről bejárókat számos körülmények között szállító vasút is állandó problémákat okozott az utazókat agitálni szándékozónak. Harmadrészt nem volt olyan létszámú képzett káderállománya a pártnak, mint az szükséges lett volna – jelen esetben – egy állandósított vonatagitációhoz. 1949. május 15-e után a „választás” idejére odarendelt politikai munkatársat is elvonták a területtől, így nem maradt a fővárosi pártbizottságon olyan ember, aki közvetlenül felügyelte volna a vasúti propagandát. A magára hagyott fővárosi vonatagitáció ezután a többi agitációtípussal szemben elvérzett, s pár éves hatyúdal után 1953 közepére végleg kimúlt.

A vonatagitáció történetén túl a jelentések a korabeli mindennapokra vonatkozóan is szolgálnak információkkal. Természetesen nehéz feltárni az e jelentések mögötti direkt szándékokat, nem lehet egyértelműen eldönteni, hogy a dokumentumokban idézett utazói kijelentések valóban elhangzottak-e. De az figyelemre méltó, hogy a megjelenített idézetek gyakorta nem a pártzsargon tükörzik – legalábbis 1949-ben –, ami némi betekintést nyújthat a párton „túli” életbe. A jelentésekben felsorolt problémák kétségtől jellemezhetők a korszak hétköznapjait: a vonatok késtek, nem volt fűtés, óriási zsúfoltságban, világítás hiányában kellett az embereknek mindennap munkába, illetve hazajárniuk. Az erre irányuló panaszok, illetve az 1953-ból idézett lopások és rongálások visszavezethetők az emberek fenti körülményekből következő, egyre erősebben frusztrált lelkiállapotára. Az elégedetlenséget még a párt felé tett jelentésekben sem lehetett teljesen elbagatellizálni.

Ilyen körülmények között persze az agitátorok élete sem volt egyszerű. Az iratokból főként az ő mindennapjaik köszönnek vissza, akik közül – a fenti okokból érthető módon – bizony sokan félték a vonatokon: vagy az utasoktól, vagy az agitátorokat felügyelő ellenőröktől. Sokuk talán nem is volt elhivatott kommunista, csak muszájból végezte az agitatori munkát. Az ő túlélési stratégiájukra utal a sok „kibickedés”, „szundikálás”, „ússzuk meg minél kevesebb bajjal ezt az utazást” mentalitás. Az sem véletlen, hogy aki megtehetette, inkább az agitátorok felügyeletét választotta. A valóban agitálni szándékozók helyzetét pedig az sem könnyítette meg, hogy nap mint nap együtt utaztak környékbeli ismerőseikkel, akik nyilván tudták róluk, hogy kommunisták. Ha pedig még jelvényük is volt, akkor nemcsak az ellenőrök, hanem az utasok felé is felfedték kilétüket, ami sok jóval nem kecsegtetett számukra (gondoljunk csak vissza a kémnek gondolt agitátorra).

A tanulmányban bemutatott történet is jelzi, hogy a gyakran monolitnak vagy totálisnak nevezett állampárti rezsim még legkeményebb időszakában sem tudta mindig keresztülvinni akaratát a társadalmon, sőt, saját apparátusát sem tudta elképzeléseinek megfelelően működtetni.⁷⁰ A vonatagitációt ideig-óráig sikerült működtetni, de a fenntartására, állandósítására irányuló hatalmi szándék végül elbukott.

⁷⁰ Hasonló következtetésre jutottam a pártfegyelmi eljárásrendszer vizsgálata során: Koltai 2013.

FORRÁSOK

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

- BFL XXXV.95.a. 13. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság ülésének jegyzőkönyve, 1949. július 15.
- BFL XXXV.95.a. 19. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság ülésének jegyzőkönyve, 1950. május 12.
- BFL XXXV.95.a. 32. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság ülésének jegyzőkönyve, 1951. március 16.
- BFL XXXV.95.a. 39. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság ülésének jegyzőkönyve, 1951. augusztus 7.
- BFL XXXV.95.a. 136. ő. e. Az MDP Budapesti Titkársága ülésének jegyzőkönyve, 1949. június 7.
- BFL XXXV.95.a. 139. ő. e. Az MDP Budapesti Titkársága ülésének jegyzőkönyve, 1949. szeptember 13.
- BFL XXXV.95.c. 1. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság Propaganda Osztályának értekezletei, 1948.
- BFL XXXV.95.c. 2. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság Propaganda Osztályának értekezletei, 1949.
- BFL XXXV.95.c. 10. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság Propaganda Osztálya Agitációs Alosztályának értekezletei, 1948.
- BFL XXXV.95.c. 52. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság Propaganda Osztálya jelentései, feljegyzései az osztály és az alosztályok belső tevékenységéről, szervezeti változásairól, káderhelyzetéről, 1948–1950.
- BFL XXXV.95.c. 108. ő. e. Az MDP Budapesti Pártbizottság Agitációs és Propaganda Osztálya jelentései a vonatagitáció beindításáról, a vonatagitátorok számára tartott értekezletekről, feljegyzések a munka menetéről, 1949–1953.
- BFL XXXV.95.c. 111. ő. e. A MÁV Vasút Politikai Osztálya és az MDP Nagybudapesti Vasutas Pártbizottság jelentései a vonatagitációról, 1949–1953.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Apor Péter 2008: A mindennapi élet öröme. In: Horváth Sándor (szerk.): *Mindennapok Rákosi és Kádár korában. Új utak a szocialista korszak kutatásában*. Budapest, 13–49.
- Arendt, Hannah 1992 [1951]: *A totalitarizmus gyökerei*. Budapest.
- Bartha Eszter 2003: A sztálinizmus a régi és új historiográfiában: a jelenség meghatározásának elméleti és módszertani problémái. In: Krausz Tamás (szerk.): *A sztálinizmus hétköznapjai. Tanulmányok és dokumentumok a Sztálin-korszak történetéből*. Budapest, 15–39.
- Benda Gyula 1985: Budapest társadalma 1945–1970. In: Szekeres József (szerk.): *Budapest Főváros Levéltára Közleményei '84*. Budapest, 51–90.
- Böhm Antal – Pál László 1985: *Társadalmunk ingázói – az ingázók társadalma*. Budapest.

- Corner, Paul (ed.) 2009: *Popular Opinion in Totalitarian Regimes. Fascism, Nazism, Communism*. Oxford – New York.
- Corner, Paul 2009: Introduction. In: Uő (ed.): *Popular Opinion in Totalitarian Regimes. Fascism, Nazism, Communism*. Oxford – New York, 1–13.
- Davies, Sarah 1997: *Popular Opinion in Stalin's Russia. Terror, Propaganda and Dissent, 1933–1941*. Cambridge.
- Erős Vilmos – Takács Ádám (szerk.) 2012: *Tudomány és ideológia között. Tanulmányok az 1945 utáni magyar történetírásról*. Budapest.
- Farkas Gyöngyi 2003: „Gyertek lányok traktorra!” Női traktorosok a gépállomáson és a propagandában. *Korall* (4.) 13. 65–86.
- Farkas Gyöngyi 2006: Ügynökjelentések, kihallgatási jegyzőkönyvek, kérvények. (A társadalomtörténet-írás lehetséges forrásai.) *Aetas* (21.) 4. 146–171.
- Farkas Gyöngyi 2008: „A moziban sok szépet láttam a termelészövetkezeti csoportokról, és mégis a II. r. vádlottnak hittem.” Egy „kulák-per” és szereplői 1950-ból. In: Horváth Sándor (szerk.): *Mindennapok Rákosi és Kádár korában. Új utak a szocialista korszak kutatásában*. Budapest, 94–115.
- Feitl István 1999: Pártvezetés és országgyűlési választások 1949–1988. In: Földes György – Hubai László (szerk.): *Parlamentari képviselőválasztások Magyarországon, 1920–1998. Tanulmányok*. 2., bőv., átdolg. kiad. Budapest, 276–297.
- Figes, Orlando 2008 [2007]: *The Whisperers. Private Life in Stalin's Russia*. London.
- Fitzpatrick, Sheila 1999: *Everyday Stalinism. Ordinary Life in Extraordinary Times: Soviet Russia in the 1930s*. New York.
- Fitzpatrick, Sheila 2000 (ed.): *Stalinism. New Directions*. London – New York.
- Fitzpatrick, Sheila 2009: Popular Opinion in Russia Under Pre-war Stalinism. In: Corner, Paul (ed.): *Popular Opinion in Totalitarian Regimes. Fascism, Nazism, Communism*. Oxford – New York, 17–32.
- Fitzpatrick, Sheila – Lüdtke, Alf 2009: Energizing the Everyday. On the Breaking and Making of Social Bonds in Nazism and Stalinism. In: Geyer, Michael – Fitzpatrick, Sheila (eds.): *Beyond Totalitarianism. Stalinism and Nazism Compared*. New York, 266–301.
- Foucault, Michel 1990: *Felügyelet és büntetés. A börtön története*. (Társadalomtudományi Könyvtár.) Budapest.
- Friedrich, Carl J. – Brzezinski, Zbigniew K. 1965 [1956]: *Totalitarian Dictatorship and Autocracy*. Cambridge.
- Frisnyák Zsuzsa 2011: *Közlekedés, politika, 1945–1989*. Budapest.
- Gadanez Béla – Gadanez Éva 1998: *Adalékok a Vasút Politikai Osztály történetéhez. Első rész. Különnyomat a Vasúthistóriai Évkönyv 1997. c. kötetéből*. [Budapest.]
- Gadanez Béla – Gadanez Éva 2000: *Adalékok a Vasút Politikai Osztály történetéhez. Második rész. Különnyomat a Vasúthistóriai Évkönyv 1998. c. kötetéből*. [Budapest.]
- Germuska Pál 2004: *Indusztria büvöletében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. Budapest.
- Gyarmati György 2011: *A Rákosi-korszak. Rendszerváltó fordulatok évtizede Magyarországon, 1945–1956*. Budapest.
- Gyáni Gábor 2000: *Emlékezés, emlékezet és a történelem elbeszélése*. Budapest.

- Gyáni Gábor 2002: Történetírásunk az ezredfordulón. In: Uő: *Történelemszempontok*. Budapest, 35–55.
- Halász Csilla 2011: *Agitáció és propaganda a népművelésben a Rákosi-rendszer idején*. (PhD-disszertáció.) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.
- Horváth Sándor 2004: *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. (Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok 34.) Budapest.
- Horváth Sándor 2006: A mindennapi szocializmus és a jelenkortörténet. Nézőpontok a szocialista korszak kutatásához. *Századvég* (Új folyam 11.) 40. 3–30.
- Kotkin, Stephen 1995: *Magnetic Mountain. Stalinism as a Civilization*. Berkeley.
- Kotkin, Stephen 1998: Popular Opinion in Stalin's Russia: Terror, Propaganda and Dissent, 1934–1941 by Sarah Davies. *Europe–Asia Studies* (50.) 4. 739–742.
- Koltai Gábor 2006: A Magyar Dolgozók Pártja Budapesti Bizottságának párt- és tömegszervezeti információs rendszere (1948–1956). *Fons* (13.) 3. 355–396.
- Koltai Gábor 2007: Bevezető. In: Fehérné Bozsics Mária – Rácz Attila – Koltai Gábor (szerk.): *A Magyar Dolgozók Pártja Budapesti Bizottsága napirendi jegyzékei*. (Budapest Főváros Levéltára Levéltári Dokumentáció, 12. Levéltári Segédletek V.) Budapest, 7–16.
- Koltai Gábor 2013: *Fegyelem a „Párt”-ban. A Magyar Dolgozók Pártja pártfegyelmi eljárásrendjének szabályozása Budapesten*. (Kézirat, megjelenés előtt.)
- Krausz Tamás (szerk.) 2003: *A sztálinizmus hétköznapijai. Tanulmányok és dokumentumok a Sztálin-korszak történetéből*. Budapest.
- Lüdtke, Alf (ed.) 1995 [1989]: *The History of Everyday Life. Reconstructing Historical Experiences and Ways of Life*. Princeton.
- Majtényi György 2005: *A tudomány lajtorjája. „Társadalmi mobilitás” és „új értelmiség” Magyarországon a II. világháború után*. Budapest.
- Nagy Ágnes 2010a: *Állampolgár a lakáshivatalban. Politikai berendezkedés és hétköznapi érdekérvényesítés, 1945–1953. Budapesti lakáskiutalási ügyek és társbérleti viszályok*. (PhD-disszertáció.) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.
- Nagy Ágnes 2010b: A településfejlesztéstől a lakóközösségig. Az 1945 utáni Budapest és a társadalomtörténet. *Korall* (11.) 40. 163–174.
- Ö. Kovács József 2012: *A paraszti társadalom felszámolása a kommunista diktatúrában. A vidéki Magyarország politikai társadalomtörténete, 1945–1965*. (Korall Társadalomtörténeti Monográfiák 3.) Budapest.
- Pető Iván – Szakács Sándor 1985: *A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985. I. Az újjáépítés és a tervutasításos irányítás időszaka*. Budapest.
- Plamper, Jan 2009: Beyond Binaries: Popular Opinion in Stalinism. In: Corner, Paul (ed.): *Popular Opinion in Totalitarian Regimes. Fascism, Nazism, Communism*. Oxford – New York, 64–80.
- Rainer M. János 2011: A magyarországi sztálinizmus – diskurzusok. In: Uő: *Bevezetés a kádárizmusba*. Budapest, 41–78.
- Rákosi Mátyás 1951 [1949]: Pártunk a dolgozó nép élén. Az MDP Központi Vezetőségének 1949. május 31-i ülésén mondott beszéd és kivonat a zárszóból. (mek.oszk.hu/04300/04351/04351.htm#3 – utolsó letöltés: 2012 november 4.)
- Rákosi Sándor 1964: *Az MKP és az MDP szervezeti felépítése 1944–1956*. Budapest.

- Standeisky Éva 1976: Adalékok a Magyar Kommunista Párt falusi politikájához. (A Szabad Föld Téli Esték mozgalom.) *Párttörténeti Közlemények* (22.) 2. 144–167.
- Standeisky Éva 1998: A kígyó bőre. Ideológia és politika. In: Kozák Gyula et al. (szerk.): *A fordulat évei 1947–1949. Politika – képzőművészet – építészet*. Budapest, 151–170.
- Stites, Richard 1989: *Revolutionary Dreams. Utopian Vision and Experimental Life in the Russian Revolution*. New York – Oxford.
- Szécsényi Mihály 2010: Egy önfejű kalauz az ellenőrzés rendszerében. Munkahelyi konfliktusok és beilleszkedés a nagyvárosi környezetbe, 1895–1915. *Budapesti Negyed* (18.) 68. 259–290.
- Szijártó M. István 2011: *Tapasztalatok, cselekvő egyének, felelősség. Oroszország mikrotörténelmének tanulságai*. (Más kor könyvek 21.) Keszthely.
- Tar Sándor 1981: 6714-es személy. In: Berkovits György – Lázár István (szerk.): *Folyamatos jelen. Fiatal szociográfusok antológiája*. Budapest, 95–103.
- Tóth Eszter Zsófia 2007: „Puszi Kádár Jánosnak”. *Munkásnök élete a Kádár-korszakban mikrotörténeti megközelítésben*. Budapest.
- Tóth Eszter Zsófia 2008: A fekete vonat, Cséplő Gyuri, A pártfogolt. Ingázók a dokumentumfilmekben. *Eszmélet* (20.) 77. 50–75.
- Trencsényi, Balázs – Apor, Péter 2007: Fine-Tuning the Polyphonic Past. Hungarian Historical Writing in the 1990s. In: Sorin, Antohi – Trencsényi, Balázs – Apor, Péter (eds.): *Narratives Unbound. Historical Studies in post-Communist Eastern Europe*. Budapest – New York, 1–99.
- T. Varga György 1998: Adalékok és szempontok a Magyar Dolgozók Pártja hatalmi helyzetéhez. *Múltunk* (43.) 2. 175–182.
- Valuch Tibor 2004: *A lódentől a miniszoknyáig. A XX. század második felének magyarországi öltözködéstörténete*. Budapest.