

A Nyugat tükrében: karrierépítés, jövedelmi viszonyok és társadalmi mobilizáció a magyarországi vasutaknál az I. világháborúig

Balázs Gábor

főlevéltáros, Magyar Nemzeti Levéltár

e-mail: balazs74g@gmail.com

Absztrakt

A hazai vasúti béreket elemezve, illetve azokat a bajorországi példával összehasonlítva kijelenthető, hogy Magyarországon az alsóbb kategóriákban kisebb mértékben, a hivatalnokok esetében pedig a bajorországgal hozzátvetőlegesen egyező mértékben emelkedtek a jövedelmek.

A vasútnál dolgozók – különösen a fizikai munkát végző munkások – a század elején nem voltak elégedettek a munkakörülményeikkel és a jövedelmi helyzetükkel. Mindezt a frusztrációt az is erősítette, hogy más állami alkalmazottak jövedelme a század első éveiben jelentős mértékben javult.

A politikai vezetés is érzékelte a problémát: az 1907. évi illetményszabályozást tartalmazó törvény tárgyalásakor ugyanis maga Hoitsy Pál, a pénzügyi bizottság előadója hívta fel a figyelmet arra a tényre, hogy a vasutasok panaszai nem egyszerűen csupán azért reálisak, mert a drágaság miatt a korábbi években a megélhetési viszonyok romlottak, hanem amiatt is, mert néhány évvel korábban, 1904-ben a más ágazatokban dolgozó állami tisztviselők fizetése is komolyabb mértékben emelkedett.

Mindent egybevetve azt mondhatjuk, hogy az I. világháború kitöréséig a vasúti munkavállalók esetében megteremtődtek és rögzültek az anyagi stabilitást biztosító jövedelmi keretek. Ez hangsúlyozottan igaz a hivatalnokokra, mert ott az emelkedés nem maradt el még a vizsgált nyugati példától sem.

Ez a több évtized alatt elért, megfelelő életszínvonalat garantáló jövedelmi struktúra azonban a kitörő világháború miatt folyamatosan meggyengült, elértéktelenedett. Mindezt a hadviseléssel járó többletterhek is nehezítették. Ez azonban már a hazai vasutasság történetének következő fejezetéhez tartozik.

Kulcsszavak: munkástörténet, államvasutak, munkaerő-toborzás, magánvasút-társaság, pályamunkás, illetménytábla, fizetésen kívüli juttatások, jövedelmi struktúra

DOI:<https://doi.org/10.24228/KTSZ.2025.4.4>

1. VASUTASOK TÁRSADALOMTÖRTÉNETI MEGKÖZELÍTÉSÉBEN

A vasút az iparosodás alapvető eleme, illetve szimbóluma. Szerepét, a társadalomra és a gazdaságra gyakorolt hatását számos tudományág vizsgálta szinte születése pillanatától.

A humán tudományok művelői foglalkoztak többek között a vasúti építmények építésettörténetével, de elemezték a vasút mint motívum megjelenését is a művészetben és az irodalomban is.

Sigrid Amedick álláspontja szerint a történettudományon belül különösen azok a tanulmányok fontosak, amelyek a vasút mint az iparosodás motorja gazdasági jelentőségével foglalkoznak. Emellett a vasutak fontos szerepet játszanak olyan speciális területeken is, mint a háború és a gyarmati történelem vagy a technikatörténet. Végül, de távolról sem utolsó sorban a közlekedéspolitikai és közlekedésföldrajzi szempontú megközelítések is árnyalják, illetve pontosítják a vasút és a vasutasok történetének kutatása révén folyamatosan kikristályosodó képet.

Nagyon fontos arra is felhívni a figyelmet, hogy a munkások társadalomtörténetének vizsgálata kezdetben inkább a munkásmozgalom történetét („Arbeiterbewegungsgeschichte”), tehát a munkásság politikai szerveződésének lépéseit és szervezeteiket vizsgálta. Ezt követően inkább a munkásság munka- és életkörülményeinek megismerése került a fókuszba („munkástörténet”, „Arbeitergeschichte”).¹ Jelen írás inkább a „munkástörténet” szempontjait igyekszik követni.

Nagyon fontosnak tartottam, hogy a magyarországi folyamatok bemutatásához egy objektív mércét, egy viszonyítási alapként jól használható referenciapontot tűzzek magam elé. Erre a célra pedig a társadalmilag és gazdaságilag ekkor (is) előttünk járó nyugat-európai, elsősorban németországi vasutakat választottam ki.

Álláspontom szerint egyebek mellett azért is érdemes a németországi vasutasok történetét, munkavégzésük feltételrendszerét viszonyítási alapként használni, mert a Lajtától nyugatra lezajló folyamatok, illetve a történések gazdasági-politikai-társadalmi keretei számos ponton mutatnak kisebb nagyobb fáziskéséssel hasonlóságot a hazai vasutasság történetével.

A legfontosabb hasonlóság, – ami alapjaiban határozta meg szinte a kezdetektől a vasutasok életét, mentalitását, érvényesülési lehetőségeit –, hogy mind Németországban, mind pedig hazánkban a vasutasok történetük legnagyobb részében állami alkalmazottak voltak.

Németországban viszonylag korán kiépült az állami vasúti rendszer. Egyes tartományokban ez már a 19. század közepén végbement – Bajorországban például már 1844-ben, Poroszországban pedig az 1880-as években.²

Néhány évtizedes késéssel ugyan, de a németországi folyamatokkal csengenek egybe a magyarországi változások is. 1876-ban történt a Magyar Keleti Vasút törvényi felhatalmazáson alapuló államosítása. Ezt követően rövid idő leforgása alatt szinte egyeduralkodóvá vált az állami tulajdon a Magyar Királyságban. Amint már említettük, a vasutasok állami alkalmazotti státusza nálunk is hasonló következményekkel járt, így többek között a vasutasok szervezkedésének, egységes érdekképviselésének lehetőségeit lehetetlenítette el.

A kelet-európai vasutak fejlődése alapvetően különbözött az angliai, az USA-beli és a franciaországi vasutak történetétől. Ezekben az országokban ugyanis a vasutak magán-részvénytársaságok tulajdonában voltak, így a vasutasok magánjogi szerződéses jogviszonyban álltak munkáltatójukkal, ami értelemszerűen egy teljesen más típusú kapcsolatot eredményezett.³

- 1 Sigrid Amedick: *Männer am Schienenstrang. Sozialgeschichte der unteren bayerischen Eisenbahnbeamten.* Stuttgart, 1997. Klett-Cotta. 9. p.
- 2 Gadanez Béla kiemeli annak jelentőségét, hogy bár az európai vasutak kezdetben magánkézben voltak, az 1873-as gazdasági válságig egyetlen országban sem került sor nagyobb méretű államosításra. A vasút-államosítások sorát 1875-ben Otto von Bismarck, a „vaskancellár” nyitotta meg, aki felismerte, hogy a közforgalomban levő vasút hatásos eszköz lehet a kormány kezében gazdasági és politikai céljainak eléréséhez. (Gadanez 1981, 561. p.) lásd még: *Magyar vasúttörténet.* 1-7. Kovács László (főszerk.) Budapest, 1995-1999. Közlekedési Dokumentációs Kft. (1-5), Székely Kft. (6, 7)
- 3 Három vizsgálati területet alakult ki ezen a területen. Egyrészt a közlekedésföldrajzi és gazdaságtörténeti problémák vizsgálata révén a vasútnak az egyes helyek és régiók társadalmi szerkezetére gyakorolt közvetlen és közvetett hatásának megismerésére nyílik lehetőség. Más kutatók kultúrtörténeti és mentalitástörténeti oldalról közelítenek a vasút témaköréhez. A kutatások harmadik csoportja pedig a vasútépítő munkások munka- és életkörülményeit vizsgálja. (Amedick 1997, 9. p.)

Cserhádi Katalin a magyar fejlődéssel kapcsolatban kiemelte annak jelentőségét, hogy nálunk az államvasutak személyi állományának jelentős részét közalkalmazotti szerződés alapján alkalmazták, ami korlátozta az egyesülési szabadságot, és többek között kizárta a sztrájkot mint az érdekképviselet potenciális lehetőségét.

Cserhádi Katalin emellett a vasúttal kapcsolatos történeti kutatások magyarországi eredményeit számba véve azt is hangsúlyozta, hogy a történettudományban nálunk is elsősorban a technikatörténeti megközelítések dominálnak és nem a társadalomtörténeti szempontokat szem előtt tartó vizsgálódások. A vasút dolgozóinak életkörülményei, előmeneteli, érvényesülési lehetőségei és egyéb társadalomtörténeti problémakörök ritkán foglalkoztatták eddig a kutatókat, ami egyebek között azért is jelentős adóssága a magyar történettudománynak, mert a vasutasok „társadalma” rendkívül összetett volt: iskolázottságuk, jövedelmi viszonyaik, életfelfogásuk jelentős méretében különbözött, aminek megértése nélkül pedig egy-egy korszak teljes társadalomtörténete sem ragadható meg hitelesen és kellően árnyaltan.⁴

2. A 19. SZÁZADI VASUTASSÁG TÁRSADALMI HÁTTERE

A közép-európai vasutak megjelenésével egy alapvetően más jellegű munkaadó lépett be az országoknak a gazdaságába. Kezdetben az alacsonyabb beosztások esetében a vasutak szinte az egész társadalom felé nyitottak voltak, de elsősorban az alsóbb osztályok, kiváltképpen a fizikai dolgozók számára ígértek érvényesülési lehetőséget.

De hogyan tudnánk a vasúthoz szegődő, ott boldogulásukat kereső embereket tipizálni?

A bajorországi alsóbb beosztású tisztviselők, munkások között meg kell említenünk azokat a személyeket, akik a születő kapitalizmus kezei között akár személyes tulajdonságaik, akár versenyképtelen tudásuk vagy egyéb okok miatt nem tudtak boldogulni.

Alapvető rekrutációs bázist jelentettek emellett a mezőgazdasággal foglalkozó tömegek, elsősorban azok a személyek, akik különböző okok miatt nem remélhettek önálló egzisztenciát a korabeli társadalomban. Gondolunk itt a földnélküli mezőgazdasági dolgozókra, az elegendő föld nélküli kisgazdákra, és végül a gazdálkodó birtokosok azon fiaira, akik nem örökölték akkora vagyont, ami számukra a függetlenséget biztosító önálló gazdálkodást lehetővé tette volna.⁵

Nyilvánvaló tehát, hogy az első időkben a belső munkaerő-toborzás korlátozott lehetőségei miatt a társadalom különböző részeiből, eltérő családi háttérrel rendelkezők töltötték be az alacsonyabb vasúti beosztásokat. Mindent egybevetve az alacsonyabb rangú vasúti tisztviselők társadalmi háttere leképezte a 19. század második felében és a 20. század elején Bajorországra jellemző gazdasági és társadalmi szerkezetet, amely még mindig mezőgazdasági állam volt. Ez azt jelentette, hogy a kisipar változatlanul jelentős súlyt képviselt, mert csak viszonylag kevés nagy és modern ipari vállalat működött ekkor még. A gazdálkodók és a kereskedők közül kerültek a legtöbben a vasutasok közé.⁶

Ha azonban megvizsgáljuk ezt a két réteget, akkor a gazdálkodók és a kereskedők motívumrendszere és mentalitása között különbségeket látunk. Azt tapasztaljuk, hogy minél alacsonyabban az adott vasutas szakmában foglalkoztatottakkal szemben támasztott műszaki követelmények, annál nagyobb a vasúthoz felvételt nyertek között a gazdálkodók és napszámosok aránya. Az önálló és az alkalmazott kereskedők vasúti szolgálatba került fiai esetében azonban más tendenciákat látunk. Ők ugyanis inkább a több műszaki tudást igénylő beosztások felé tendáltak, tehát mozdonyvezetők és kocsikísérők, esetenként raktározók vagy a kocsikísérők asszisztensei lettek. Az ok minden bizonnyal az lehetett, hogy mivel a kézművesek és az ipari munkások fiai számára nem volt olyan nagy a távolság az apjuk szakmája és a vasúti szolgáltatás ezen ágában végzett tevékenység között, mint például a gazdálkodók fiainál, az új foglalkozásuk nem kívánt alapvetően más mentalitást, mint amit a származási családjukból hoztak magukkal.⁷

4 Cserhádi 2016, 15. p.

5 Amedick 1997, 134. p.

6 Amedick 1997, 169. p.

7 Amedick 1997, 165. p.

A vasút munkaerő szükségletének kielégítését szolgálták azok az elsősorban szakmunkás végzettségű munkavállalók is (elsősorban a fémiparosok), akiknek a képzettsége magasabb, a munkaerőpiaci pozícióik pedig stabilabbak voltak. Őket elsősorban a magániparhoz képest is magas munkabér vonzotta a vasúthoz.⁸

Magyarországon a vasutasok második és harmadik generációjának tagjai közül mind többen voltak olyanok, akiknek már apja is vasutas volt. Kimutatható, hogy felvételnél elsőbbséget élveztek azok, akik vasutas családból származtak. A német példához hasonlóan hazánkban is vasutas dinasztiák alakultak ki, ami sok esetben a folyamatos státuszemelkedést is magával hozta: sok vasúti szolgáló fiából már altiszt lett, később pedig sok altiszt gyermeke nyerte el a hivatalnoki rangot. Szemléletesen jelzi mindezt az a tény, hogy az 1909/10-es tanévben a Vasúti Tisztképző Tanfolyam hallgatóinak 50%-a vasutas családból származott, tehát minden bizonynyal olyan szülők gyermekeiről van itt szó, akik maguk is már kisebb beosztásokban szolgáltak a vasúton, majd gyermekeiket a biztos megélhetést nyújtó és egyúttal magasabb státuszt jelentő vasúti hivatalnoki pálya felé orientálták.⁹

A magyarországi vasutasok társadalmi hátterének vizsgálatakor tanulmányoztuk a MÁV-nál vezetett szolgálati táblázatokat. Ebben az egyébként rendkívül adatgazdag irattípusban feltüntettek a vasút előtti munkahelyeket is. Ezek a rovatok azonban tapasztalataink szerint esetlegesek, számos esetben nem töltötték ki azokat, amennyiben pedig igen, akkor nagyon jelentős eltérések voltak azok pontosságában, illetve adattartalmában.

A vasutasok felső rétegének származásával kapcsolatban minden bizonnyal a vasúti tisztképző tanfolyamok iratanyagának (elsősorban

természetesen az anyakönyveknek, képesítő vizsgajegyzőkönyveknek) tudományos igényű feldolgozása hoz majd komoly eredményeket.¹⁰

A magyarországi vasutasság első generációjának társadalmi hátterét vizsgálva nem felelkezhetünk meg arról az alapvető tényről sem, hogy az abszolutizmus idején a magyarországi vasutasok többsége német és cseh anyanyelvű volt, a vasút szolgálati nyelve pedig hosszú időn keresztül a német volt. Ez nyilvánvalóan abból adódott, hogy az osztrák vasutak kiegészítő részét képező magyarországi vasútvonalak szakképzett személyzete az első időkben a Habsburg-monarchia gazdaságilag fejlettebb tartományainak vasutasaiból került ki.

A kiegyezés után a magyar kormány megkezdte a vasutakon a magyar nyelv használatának bevezetését: 1872-ben miniszteri rendelet kötelezte az országos közlekedési vállalatokat, hogy 1874. január 1-től az állam hivatalos nyelvét használják. A végrehajtás azonban nem volt egyszerű feladat tekintettel arra, hogy 1872 márciusában a vasúti személyzet még közel fele nem magyar származású volt, és még magyarul is csak az egyötöde beszélt. Egy 1878 végi kimutatás arról tanúskodik, hogy a MÁV-nál az alkalmazottak 6,5%-a, a magánvasút-társaságoknál a hivatalnokok 36%-a, a szolgáltnak pedig a 26,3%-a nem magyar származású volt.¹¹

3. EGY ÚJ MENTALITÁS ALAPELEMEI

A vasutasok mentalitásának, ahogy általában mindenfajta közszolgálati hivatásnak egyik alapvető eleme a *biztonság* volt. Akár a Lajtától nyugatra, akár keletre elemezzük a vasutasok mentalitását, mindig kiemelt szempont volt

⁸ Amedick 1997, 134. p.

⁹ A MÁV első, 200 személyes fiúnevelő-intézetét 1896-ban nyitotta meg Szegeden, majd 1897-ben Kaposvárott a jórészt horvátországi munkahelyeken szolgálatot teljesítő gyermekeinek, 1905-ben pedig Szatmárnémetiben. Ezekbe pályázat útján vették fel a vasutasok 6–12 éves korú gyermekeit. A felvételt nyert, szerencsés hallgatók ingyen kaptak lakást, ellátást, felsőruhát, tankönyveket és tanszereket. Mindez a MÁV hosszú távú gondolkodását bizonyítja. (Gadanez Béla: A vasutasok létszáma, megoszlása, gazdasági és szociális helyzete a századelőn. Történelmi szemle, 1981 (24. évfolyam) 568. p.) Lásd még bővebben: Czére Béla: A vasúti tisztképzés 100 éve 1887–1987. Közlekedési Dokumentációs Vállalat. Budapest, 1987.

¹⁰ Ezzel kapcsolatban lásd: Majdán János: A vasúti tisztképzés Magyarországon, mint az élethosszig tartó tanulás intézményesített kerete. Felnőttnevelés, művelődés. Acta Andragogiae et Culturae sorozat. 21. szám. Andragógia és közművelődés. A 2006. szeptember 26–27-ei Durkó Mátyás Konferencia és Jubileumi Szakmai Találkozó konferenciakötete. Szerk.: Dr. Juhász Erika. Debrecen, 2008. 200–207. p. A kutatás elméleti problémáival kapcsolatban lásd: Cserhádi Katalin: A vasúttörténet társadalomtörténeti szegmensének kutatási problematikái. In: Horváth Csaba Sándor. Ezerarcú vasút: vasút – történet - írás. (2016) 15–30. p.

¹¹ Gadanez 1981, 562. p.

a kiszámíthatóság és a tervezhetőség a vasút kötelékébe belépő emberek számára. Ez a világszemlélet alapjaiban tért el az iparosok és a kiskereskedők gondolkodásmódjától, amelyet a folyamatosan változó piaci viszonyokhoz való napi alkalmazkodás kényszere formált.¹²

A vasutas munka hatalmas magyarországi társadalmi elismertségére jellemző, hogy 1902-ben Nagyváradon már egy rosszul fizetett váltóőri állásra is 1600 pályázó jelentkezett.¹³

A vasutas identitás másik alapvető eleme volt a *munkahelyi hierarchiához és fegyelemhez való másfajta viszonyulás* is, amely sok esetben új volt a kisiparral, a mezőgazdasággal vagy a kereskedelemmel foglalkozó, és ezen foglalkozások mentalitását generációk óta magáénak valló családok vasút kötelékébe került gyermekei számára.

A Bajor Államvasutak esetében Amedick ugyanennek jelentőségét emeli ki, amikor rámutat arra, hogy a sok esetben a magyarországihoz hasonló társadalmi háttérű, alsóbb vasúti tisztviselők a 19. században egy újfajta, hierarchikusan szervezett nagyvállalatba integrálódtak. Ebben a munkamegosztási rendszerben utasításoknak kellett alávetniük magukat, ami alapjaiban tért el a kézművesek és kereskedők szabadon és önállóan folytatott gazdasági tevékenységétől. Ez még annak ellenére is így volt, hogy egy kisipari vagy kiskereskedelmi vállalkozás működését és sikerességét is minden esetben jelentősen determinálták az adott nemzetgazdaság belső folyamatai, a konjunkturális és a dekonjunkturális időszakok állandó váltakozásai.¹⁴

Végül a vasutasok mentalitásának, magatartási mintázatának fontos alapeleme volt a *szakmai tudás, illetve képzettség sajátos értelmezése*. Mind a német, mind a magyarországi vasutak esetében az alacsonyabb beosztású, a gyakorlati üzemeltetést végző alkalmazottak esetében szinte teljesen indifferens volt, hogy azok milyen hivatalos képesítéssel és szakmai tapasztalattal rendelkeztek pályájuk kezdetén.

A vasútnál a hangsúly a felelősség- és a kötelességtudaton volt, a „cég”-hez való lojalitáson, a folyamatos rendelkezésre álláson. Távolról sem véletlen az sem, hogy a német vasúti terminológia (és természetesen a sok esetben tükörfordítást alkalmazó magyar is) számos alsó pozíció megnevezésében a „wärter” „őr” utótagot szerepelteti.

Ahogyan a következő fejezetben látni fogjuk, a „vasutas” fogalmába nagyon különböző jövedelmi helyzetű, társadalmi státuszú munkavállalók tartoztak. Mindezek eredőjeként igen komoly különbségek lehettek a vasúti dolgozók életmódjában, mentalitásában.

4. A VASUTASOK LÉTSZÁMA ÉS BELSŐ TAGOLÓDÁSA

Mind Németországban, mind Magyarországon a születő kapitalizmust kiszolgáló vasút évről évre növekvő számú alkalmazottat igényelt. A Bajor Államvasút esetében 1844, az alapítás éve és 1914 között óriási volt a növekedés: míg kezdetben csupán néhány száz embert foglalkoztatott, hetven évvel később már 65 000 főre nőtt az alkalmazottak létszáma.

Ezt a fejlődést plasztikusan jelzi, hogy 1907-ben Bajorországban a körülbelül kétfélmillió férfi munkavállaló közül hozzávetőlegesen minden harmincötödiknek az államvasút adott munkát. Önmagukban csak az alsóbb tisztviselők („Untere Eisenbahnbeamten”) kitették a dolgozó férfiak körülbelül egy százalékát. A vasút így messze a legnagyobb munkaadó volt a korabeli Bajorországban.¹⁵

Hazánkban az 1890-es népszámlálás szerint a vasutakon 35 844, a javítóműhelyekben 4213 fő dolgozott.¹⁶ A vasutasság összlétszáma 1900-ban 75 377 fő volt, ennek azonban 56,7%-át ideiglenes jelleggel, nem állandó kinevezéssel foglalkoztatta a MÁV. Ők díjnokok, gyakornokok és napibéresek voltak. A MÁV 1900-ban ideiglenes minőségen alkalmazta a foglalkoztatottak 56,7%-át. Ezeknek az alkalmazottaknak a 84%-a a munkás kategóriába tartozott, többségük

12 A németországi vasutasok gondolkodását is hasonlóan jellemezhetjük. Lásd: Amedick 1997, 343. p.

13 Szpirulisz 1972, 25. p.

14 Amedick 1997, 343 p.

15 Amedick 1997, 38. p.

16 OL Közmunka és Közlekedési Minisztérium 7793/1972. és az 1890. 1910. népszámlálás alapján. Az 1890-es adatok a Magyar Birodalomra vonatkoznak. Közlő: Szpirulisz Ildikó: A vasutas dolgozók társadalmi helyzete. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1972. 22. p.

pálya-, műhely- és raktármunkás volt. A szolgák több mint 20%-a, az altisztek közel 10%-a, a hivatalnokok 16%-a ideiglenes jogállású alkalmazott volt. A MÁV ekkor még szinte kizárólag a vasúti forgalom közvetlen lebonyolításához feltétlenül szükséges személyzetet alkalmazta végleges minőségben, évi állandó fizetéssel.¹⁷ A létszám 1900-ban 79 870-re, 1910-re pedig már 129 456-ra emelkedett.

A vasutasok között más termelőágazatokhoz képest magas volt az üzemi tisztviselők és a mérnökök számaránya: 1890-ben a foglalkoztatottak 16,46% volt üzemi tisztviselő, 2,46% mérnök, illetve 23,75% volt a munkások és napszamosok aránya. A bányászat és az ipar egészében ezzel szemben 0,25%-os és 0,09%-os arányt látunk a mérnököknél, a tisztviselők pedig 2,52%-ot képviseltek.¹⁸

Fontos azonban felhívni arra a figyelmet, hogy a vasutasok világa összetett volt: nagyon különböző anyagi helyzetben lévő, illetve alapvetően eltérő társadalmi osztályokhoz tartozó emberek sokaságát foglalta magába. Korszakunkban a MÁV hierarchiájának élén álló *elnökigazgató*, továbbá a 18–20 vasútigazgató, a MÁV Igazgatóság szak- és ügyosztályvezetői, az üzletvezetőségek, a forgalmi főnökségek, a legnagyobb pályaudvarok és fűtőházak, a főműhelyek vezetői, a MÁV-felügyelők és főfelügyelők, mindösszesen hozzávetőleg 180–200 ember minden kétséget kizáróan a magyar társadalom korabeli uralkodó osztályához, az ország politikai és gazdasági vezető rétegéhez tartozott. Nagyjából ennyien voltak azok a fiatal, még beosztott főtisztviselők és tisztviselők, akiket származásuk, családi vagyonuk alapján szintén ide sorolhatunk. A király nemességgel, miniszteri tanácsosi cím adományozásával ismerte el a MÁV-nál kulcspozíciókat betöltő főtisztviselőket.¹⁹

Érdemes név szerint is megemlékeznünk a Magyar Államvasutak első számú vezetőiről. Az első volt a sorban igazgatói minőségben Stempf Károly, aki 1868-tól 1872-ig vezette az állami vasúttársaságot. Őt 1872 és 1884. április 1-je között Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos követte szintén igazgatói titulussal. Ekkor „átkeresztelték” az első számú vezető elnevezését elnökgazgatóra. Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos tehát ettől az időponttól egészen 1885. december 12-ig ebben a beosztásban vezette a MÁV-ot. Ő emellett miniszteri tanácsosi rangot is viselt. Nyugalomba vonulását követően a Budapesti Takarékpénztár és Országos Zálogkölcson Részvénytársaság igazgatóságának elnöke, valamint több helyi érdekű vasút igazgatósági tagja, illetve elnöke, 1887 és 1896 között pedig a kormánypárt országgyűlési képviselője volt.

Ezt követően ideiglenes jelleggel Nagy László alelnök irányította a társaságot néhány hónapig, 1886. május 25-ig, majd Lukács Béla államtitkár lett az elnökgazgató 1887. február 17-ig. A sorban Ludvig Gyula mérnök következett 1909. május 31-ig. Ő már 1883-tól a MÁV igazgatósági üléseinek rendes tagja volt, 1887-től pedig miniszteri tanácsosi rangban negyedszázadon át töltötte be a lendületesen fejlődő MÁV elnöki pozícióját. Ő is vállalt politikai szerepet: 1893-tól a magyar főrendiház élethosszigan kinevezett tagja lett.

Csákányi Marx János miniszteri tanácsos volt a következő elnökgazgató: ő 1914. január 22-ig állt az Államvasutak élén. Korszakunk utolsó elnökgazgatója Dunaszentgyörgyi Tolnay Kornél államtitkár 1918. november 12-ig volt hivatalban.²⁰

A dualizmus kori társadalomtörténeti kutatások alapján az „úri középosztályhoz” a MÁV hivatalnoki illetménytáblázat III. és IV. rangfokozatába tartozókat tekinthetjük. Létszámuk

17 37 A m. kir. kormány 1900. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp. 1901.; A Vasúti szaknaptár–az 1901. évre (Szerk.: ocskói Ocskay Gusztáv, XIV. évf. Bp. 1900.) szolgálati helyenként közölte a MÁV végleges dolgozóinak névsorát, feltüntetve szolgálati címüket és beosztásukat. Így lehetővé vált a megközelítőleg pontos foglalkozási statisztika elkészítése Közli: Gadanecz 1981, 588. p.

18 OL Közmunka és Közlekedési Minisztérium 7793/1972. és az 1890. 1910. népszámlálás alapján. Az 1890-es adatok a Magyar Birodalomra von. Közli: Szpirulisz Ildikó: A vasutas dolgozók társadalmi helyzete. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1972. 22. p.

19 Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos mérnök, aki 1872-től 1885-ig állt a MÁV élén, nyugalomba vonulását követően a Budapesti Takarékpénztár és Országos Zálogkölcson Részvénytársaság igazgatóságának elnöke, valamint több helyi érdekű vasút igazgatósági tagja, illetve elnöke, 1887 és 1896 között pedig a kormánypárt országgyűlési képviselője volt. (Gadanecz 1981, 587. p.)

20 Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig (Budapest, 1937) 552. p. és Gadanecz 1981, 587. p.

1700–1800 főt tett ki. A korabeli társadalom fogalmai szerint azt mondhatjuk, hogy a MÁV-nál a IV. rangfokozatba tartozó hivatalnokok már rendelkeztek az „úri középosztályhoz” tartozás objektív kritériumaival. Az V. és VI. rangfokozatban levő kezdő vagy onnan feljebb lépni nem tudó 3200–3300 hivatalnokot kisebb megszorításokkal még ide számíthatjuk, bár nem rendelkeztek az ehhez az életstílushoz szükséges anyagi forrásokkal.²¹

Magyarországon a hivatalnoki kinevezés formális feltétele a vasútnál is a középosztályhoz tartozást jelképező érettségi vagy az ezzel nagyrészt egyenlő értékű végbizonyítvány (tanítói oklevél, hároméves középkereskedelmi iskola végbizonyítványa) volt. A diplomások, tehát a mérnökök, az orvosok, a jogászok és a számviteli tisztviselők is ebbe a besorolásba kerültek. A nem diplomás hivatalnokok vasúti szakképzettségüket az 1887-ben Baross Gábor által végleges formájában megalakított, de már 1872 óta a Pesti Kereskedelmi Akadémián működő Vasúti Tisztképző Tanfolyamon tudták megszerezni.²²

A középosztály és az alsóbb beosztású, fizikai munkát végző rétegek között helyezkedtek el az altisztek. Ez hozzávetőleg 4300–4500 főt jelentett ekkoriban: a díjnokokat, a MÁV altiszti illetménytáblázat felső két rangfokozatában lévőket, a kis állomások és a fűtőházak vezetésével megbízott elöljárókat, a mozdonyfelvigyázókat, valamint a főmozdonyvezetőket, a vizsgáló főkalauzokat, a főraktárnokokat, az irodaaltiszteket, a művezetőket és végül a pályafelvigyázók jelentős részét.²³

Gadanecz Béla szemléletesen mutat azonban rá arra, hogy a kisebb településeken még a vasúti altiszteknek is jelentős társadalmi

megbecsültségük volt. A vidéki állomás-elöljárók ugyanis a falvak és nagyközségek elitjébe tartoztak; az állomásvezető altiszt vasárnap délutánonként a lugasban vagy a restiben együtt ultizott a plébánossal, az iskolaigazgatóval és a pénzügyőr- vagy csendőrőrsvezetővel.²⁴

A MÁV-nál a hierarchia alján a fizikai munkát végző gyári munkások álltak: 1900-ban a MÁV 75 000 dolgozójából 36 000 pályamunkás, műhelyi, állomási, raktári és fűtőházi munkás sorolható ide.²⁵

5. A MAGYAR VASUTASOK JÖVEDELMEINEK ALAKULÁSA AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG

A kiegyezéstől az első világháborúig terjedő időszakban a MÁV esetében négy illetménytábla jelent meg: 1872-ben, 1884-ben, 1887-ben és végül 1907-ben.

A karrierkilátások elemzésekor talán még ennél is szemléletesebb képet kapunk, ha azonos kategóriák adatait vetjük egybe. Az előbbi párhuzamnál sokkal szemléletesebb, ha úgy tesszük fel a kérdést: egy pályakezdő hivatalnok honnan hova juthatott el ebben a rendszerben?

Azt látjuk, hogy az 1872-es bértábla szerint a legalacsonyabb fizetésű, tehát a VI. rangfokozat 3. osztályába sorolt hivatalnokok, nevezetesen az irodatisztek teljes évi bevétele 800 forint volt (600 forint fizetés és 200 forint lakbér), ami, ha elérte a legmagasabb, már említett főfelügyelői szintet (4800 forint), akkor hatszorosára (tehát 500%-kal) növekedhetett.²⁶ Hasonló előmeneteli lehetőségeket kínáltak az 1870-es évek

21 Magyarország története 7. köt. 470.

22 Barkóczy 1999, 338. p.

23 Gadanez 1981, 588. p.

24 Gadanez 1981, 588. p.

25 Fontos látni, hogy e három, kimagasló jövedelmet kínáló műhelyből kettő (Északi Főműhely, Nyugati Műhely) a fővárosban volt, és csupán egy, a kolozsvári működött vidéken. A hatalmas különbségeket akkor lehet a legjobban kidomborítani, ha a legmagasabb jövedelmet kínáló Északi Főműhelyt (átlagos jövedelem: 117,06 korona) és a legrosszabbul fizető Piski Műhelyt (átlagos jövedelem: 85,08 korona) vetjük össze. Utóbbi 38 százalékos lemaradásban volt, illetve úgy is fogalmazhatunk – az aránypárt megfordítva, és így a drámai különbségeket szemléletesebben kifejezve –, hogy ugyanazt a munkát majdnem 40%-kal több pénzzel honorálták az Északi, mint a Piski Műhelyben. (MNL-OL-GL-Z-1524. 2391/1905.) Emögött több ok, illetve hatalmi szándék húzódott meg. Egyrészt a nagyvárosokban viszonylag sok munkalehetőség volt ezekben a szakmákban, ezért a jó szakembereket csak versenyképes bérrel lehetett megtartani. Másrészt a MÁV vezetői a nagyobb anyagi megbecsüléssel az esetleges szervezkedésektől is távol akarták tartani a vasutasokat.

26 A magyar kir. államasutasok 1872. év augusztus hó 1-től fogva szabályozott személyzeti illetményeinek. Jóváhagyom. Pesten 1872. évi június 30-án Tisza Lajos. Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasútól – napjainkig (Budapest, 1937) 224–225. p.

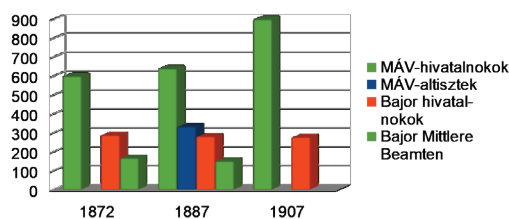
végén a hazai magánvasutak is. 1878-ban az Alföld–fiumei Vasút, a Magyar Északkeleti Vasút, a Kassa–oderbergi vasút és az Első Erdélyi Vasút esetében egyaránt 600 forint (VI. rangfokozat, 3. osztály) volt a legalacsonyabb éves jövedelem, a legmagasabb pedig 4000 forint (I. rangfokozat 1. osztály), ami így 6,66-szoros különbséget jelent. A Magyar Nyugati Vasútnál az arányok pontosan ekkorák voltak annyi különbséggel, hogy ott 540 forint és 3600 forint volt a kezdő és a legmagasabb hivatalnoki bér. Nem volt tehát különbség az arányokban, csupán a fizetések nagyságában.²⁷

A táblázat adataiból is világosan látszik, hogy a vasúti béreket ekkor még a természetes piaci mechanizmusok határozták meg. Ez elsősorban azt jelentette, hogy a magántulajdonban lévő vasúti társaságok mindig figyeltek arra, hogy a konkurensnek ne tudják elcsábítani a használható és mindenekelőtt speciális szaktudással rendelkező munkavállalóikat. Ennek érdekében az éves fizetések hasonlóak voltak az egyes bérkategóriákban szinte minden magántársaság esetében.

Ha a nyugati adatokkal vetjük össze a MÁV-hivatalnokok fizetéseit, akkor azt látjuk, hogy 1878-ban az Osztrák Államvasutaknál a hivatalnokok 363,18 forinttal (27,4%-kal), a Déli Vasútnál – amely egy akkor még magántulajdonban lévő Magyarországon is működő vasút volt – pedig 181,96 forinttal (13,7%-kal) kevesebbet az ebbe a kategóriába tartozók. Az egyéb alkalmazottak esetében ugyan kisebb mértékű, de azért még így is érzékelhető lemaradásban volt a Magyar Államvasutak: tíz százalékkal kaptak kisebb jövedelmet az ezekbe a kategóriákba tartozó alkalmazottak.²⁸

Az eddig szem előtt tartott elvek szerint vizsgálhatjuk az 1884. évi illetménytábla után kialakult jövedelmi- és karrierviszonyokat is. A főfelügyelők, az irodaszolgák és az irodatisz-

tek jövedelme ekkor nem változott.²⁹ Újdonságot ez az illetménytábla elsősorban abban a tekintetben hozott, hogy bevezette az altiszti illetménytáblázatot, ami a korábban szolgának minősített beosztottak érvényesülését könnyítette meg. Jövedelmük 570 forintos éves bevételről (420 forint fizetés és 150 forint lakbértámogatás) egészen 1900 forintig (1600 forint fizetés és 300 forint lakbértámogatás) terjedt. Az emelkedés mértéke a pályája elején járó és a legmagasabb fizetési kategóriába sorolt altiszt között mindössze 233%-os volt. Ez tehát jelentős mértékben elmaradt a hivatalnokok jövedelmei esetében ebben az időszakban tapasztalt 500%-os gyarapodási lehetőségtől.³⁰



1. ábra: Előremeneteli lehetőség kategóriánként (100%=legkisebb bér)

A következő illetménytáblát 1887-ben vezették be. A magyar vasútnál a hivatalnokok közül a legalacsonyabb jövedelmet a VI. rangfokozatú és 3. osztályú irodatisztek kapták, 750 forintot (600 forint fizetést és 150 forint lakbértámogatást). Amennyiben a hivatalnok elérte a legmagasabb, már említett főfelügyelői szintet (4800 forint), akkor az 1887. évi bértábla szerint 6,4-szeresére (tehát 540%-kal) nőtt a bére. Az emelkedés mértéke számszakilag magasabb ugyan, mint korábban, ez azonban a valóságban nem jelentett javuló kilátásokat: annak egyetlen oka, hogy a bázis, tehát a legalacsonyabb hivatalnoki fokozat jövedelme kevesebb volt ebben a fizetési rendszerben.³¹

27 Lásd még: a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium összesítése 1877-ből, amelyet teljes terjedelmében bemutat Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó története: Budapest, 1937.

28 A Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőségnek a közmunka- és közlekedési miniszter úrhoz intézett jelentése az 1878. évi működéséről. Bp. 1879. 64–71.: A m. kir. kormány 1913. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp. 1915. 179. Közli: Gadanez 1981, 565. p.

29 A magy. kir. államvasutak 1872. év augusztus hó 1-től fogva szabályozott személyzeti illetményeinek. Jóváhagyom. Pesten 1872. évi június 30-án Tisza Lajos Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig (Budapest, 1937) 224–225. p.

30 Vasúti és Közlekedési Közlöny, 15. évf. (1884)1884-08-22 / 99. szám. 790–791. p.

31 Vasúti és Közlekedési Közlöny, 18. évf. (1887)1887-03-27 / 36. szám. 374. p.

Annak érdekében, hogy mindezt a németországi bérhellyel össze tudjuk vetni, megvizsgáltuk a Bajor Államvasutaknál dolgozó, magasabb tisztviselők „Hohere Beamten” fizetési kategóriáján belül az általunk ismert 1892. évi legmagasabb és legalacsonyabb béreket. Az ott szereplő adatok tanúsága szerint évente a legkevesebbet, 2460 márkát a 3. foglalkoztatási csoportba tartozó tisztviselők (karmester, állomásfőnök, csomagoló, kocskísérő, mozdonyvezető, irodai alkalmazott) kerestek, a legmagasabb jövedelme pedig a már említett, évi 7080 márkát kereső főigazgatósági tanácsosoknak és vasúti főtiszteknek volt. Ugyanazt az eredményt kaptuk, mint amikor a legalacsonyabb béreket vetítettük rá a legmagasabb vasúti bérekre, mert ez a 2,88-szoros különbség szintén körülbelül fele a megfelelő magyarországi aránynak (6,4-szeres különbség).

A német altisztek („Mittlere Beamten”) esetében 1872-ben a gyarapodási lehetőség 67%-os volt (a legkisebb, kezdő fizetés 600 gulden, a legmagasabb pedig 1000 gulden volt az ő esetükben). Ezek a számok 1888-ban azt mutatják, hogy 51,5%-kal emelkedhetett a kezdő altiszt fizetése pályája végéig (1525 márkáról 2310 márkára). 1904-ből nem rendelkezünk elégséges adatokkal ezeknek a viszonzyszámoknak a megállapításához.³²

Mint a fentiekből is kitűnik, a vasúti dolgozók számára alig jelentett előrelépést az 1884-évi szabályozás. Az 1872. évben megállapított illetménytáblázat évtizedeken keresztül volt minimális változtatásokkal érvényben, miközben jelentős infláció volt az országban. Példaként említhető, hogy 1899 és 1906 között Budapesten a marhahús 19,4, a sertéshús 27,1, a tojás 17,9, a tej ára 9,5 százalékkal nőtt. A 80-as évektől ezért évente úgynevezett drágasági pótlékkal enyhítették a köztisztviselők és a vasúti

alkalmazottak anyagi problémáit.³³ Mindazonáltal az infláció ismeretében és annak függvényében kell értelmezni a munkabérekre vonatkozó statisztikai adatokat.

A MÁV 1903-ban a profitjának kisebb hányadát fordította az alkalmazottak premizálására, mint a hazai magánvasutak; utóbbiak ugyanis száz korona nyers bevételből az alkalmazottak fizetésére 38,41 koronát biztosítottak, a MÁV pedig csupán 35,21 koronát. A jövedelmeket összevetve már összetettebb a helyzet. Ekkor a magánvasutaknál a hivatalnokok évi átlagos jövedelme 583, a szolgálké és a női alkalmazottaké 108—108 koronával (20,7%, 11,0%, 13,0%) volt magasabb, mint a MÁV hasonló kategóriáinál. Ezzel szemben a Magyar Államvasutaknál az altisztek 19, a munkások pedig 49 koronával (1,0%, 7,1%) kerestek jobban, mint a magánvasutak kötelékében szolgáló kollégáik.³⁴

Mindazonáltal az 1900-as évek elején a vasutasok nagyon elégedetlenek voltak jövedelmikkel. Elvárásaikat amiatt is reálisnak érezték, mert a MÁV nyilvánosságra hozott éves gazdasági beszámolóiból világos volt mindenki számára, hogy a vállalat ekkorra már nyereséges lett.³⁵ A kormányzat azonban a társaság által megtermelt profitot elvonta, és az bekerült a központi költségvetésbe. A MÁV vezetése ezért nem tudta a nyereséget a dolgozók helyzetének javítására fordítani.

A vasúti dolgozók egyes csoportjainak jövedelmi viszonyaiban és természetesen ezzel szerves összefüggésben az életkörülményeiben tehát továbbra is óriási különbségeket tapasztalunk.

Az elégedetlenséget érzékelve 1907-ben törvényben rögzítették a vasútnál történő munkavégzés feltételrendszerét, a „pragmatiká”-t.³⁶

32 35. táblázat. Amedick 1997, 235. p.

33 Barkóczi 1999, 1999. 339. p.

34 A Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőségnek a közmunka- és közlekedési miniszter úrhoz intézett jelentése az 1878. évi működéséről. Bp. 1879. 64–71.: A m. kir. kormány 1913. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp. 1915. 179. Közli: Gadanez 1981, 566. p.

35 Majdán János: Vasutasok szolgazemélyzete Magyarországon. In: Úr és szolga a történettudomány egységében – Társadalomtörténeti tanulmányok. Szerk.: Gyulai Éva. Miskolc, 2014. 167. p.

36 Majdán János: Vasutasok szolgazemélyzete Magyarországon. In: Úr és szolga a történettudomány egységében – Társadalomtörténeti tanulmányok. Szerk.: Gyulai Éva. Miskolc, 2014. 170. p. Az 1907. évi illetmény szabályozást tartalmazó törvény tárgyalásakor Hoitsy Pál, a pénzügyi bizottság előadója maga is elismerte, hogy a vasutasok panasza nem egyszerűen csupán azért reálisak, mert a drágaság miatt a korábbi években a megélhetési viszonyok romlottak, hanem amiatt is, mert néhány évvel korábban, 1904-ben a más ágazatokban dolgozó állami tisztviselők fizetése is komolyabb mértékben emelkedett. Hoitsy hozzászólásában a vasutasok védelmében még azt is elmondta, hogy „(...) az államvasúti tisztviselők olyan munkát végeznek, amely az embernek egész fizikumát, testi és lelki erejét jobban igénybe veszi, mint más hivatalos pályán levőket.” (Barkóczi 1999, 342. p.)

Ehhez kapcsolódva a dolgozók alkalmaztatási viszonyait is szabályozták. Kimondták többek között azt is, hogy a jövedelmeket nem lehet csökkenteni, elbocsátani egy vasutast pedig kizárólag fegyelmi eljárással vagy bírósági döntéssel lehetett.³⁷ Ugyanekkor történt meg a pragmatika „iktortörvényében” a végleges illetményszabályozás is, így – elsőként a magyarországi közalkalmazotti szférában – jogszabályban rögzítették az ország valamennyi vasutasának jövedelmét meghatározó előírásokat. Ez volt a Monarchia időszakának utolsó illetményszabályzata.³⁸

Tekintsük át ezt a bértáblát az eddig követett szempontok alapján!

A hivatalnokok előtt álló karrierlehetőségeket elemezve azt látjuk, hogy 1907-ben a hivatalnokokon belül („A” táblázat) a legalacsonyabb fizetésű, tehát a IX. osztály 3. fokozatába sorolt hivatalnokok (külön címük ekkor nem volt) teljes bevétele 2000 korona volt (1600 korona fizetés és 400 korona lakbér). A legmagasabb, tehát az elnök jövedelme 18 000 koronát, ennek a kilencszeresét tette ki, ami tehát 800%-os növekedés volt. Ez jelentősen meghaladta a korábban a bértáblák elemzésekor eredményül kapott 500%-os (az 1872. évi bértábla alapján meghatározott), illetve az 540%-os (az 1887. évi bértábla alapján meghatározott) előremeneteli, illetve gyarapodási lehetőséget.³⁹

Ha évtizedes távlatokban elemezzük a folyamatokat, akkor mind a németországi, mind a magyarországi bérek értékét, tehát a béremelések intenzitását pontosan tudjuk rekonstruálni. Az összehasonlíthatóság kedvéért minden adatot az 1900-as évek eleji osztrák–magyar koronában kifejezett értékben adunk meg, zárójelben pedig a statisztikákban szereplő, az adatfelvétel idején forgalomban volt pénznemben kifejezett értéket tüntetjük fel. Ez azt jelenti, hogy a német márka esetében a század elején érvényes árfolyammal – 100 osztrák–magyar korona értéke 85 márka 6 pfennignek (tehát 85,06 márkának) felelt meg – számolunk, az osztrák–magyar forint esetében pedig 1 forint két koronának felelt meg.

Az adatsorokat elemezve azt látjuk, hogy Magyarországon 1872-ben a legkisebb vasúti bér 540 korona (270 forint) volt, az I. világháború előestéjén, az 1907. évi bérszabályozás után pedig a legkisebb vasúti bér 600 koronára emelkedett. Ez 11%-os előrelépést jelentett akkor. A Bajor Államvasutak esetében az 1872–1904-es időszakon az emelkedés 59%-os volt: 687,7 koronáról (585 márkáról) 1093,3 koronára (=930 márkára). Az emelkedés tehát lényegesen magasabb volt, mint a magyarországi.

A legkisebb hivatalnoki jövedelem 1872-ben a MÁV-nál 1500 korona (750 forint) volt, 1907 után pedig 2000 korona (1000 forint). Ez 33,3%-os növekedés, amely szinte teljesen megfelel a bajorországi növekedés arányának (31,3%): ott a növekedés 2010,3 koronáról (1000 guldenről, illetve 1710 márkáról) 3103,7 koronáig (2640 márkáig) növekedett a vizsgált időintervallumban.

A legmagasabb magyar vasúti jövedelem 1872-ben 9600 korona (4800 forint) volt, 1907-ben 18000 korona (9000 forint), ami igen komoly, 88%-os gyarapodás, szemben a bajorországi 42%-kal. Itt a legmagasabb vasúttól kapott jövedelem 6031⁴⁰ koronáról 8588 koronára (7305 márkára) növekedett.

Az adatok összehasonlításából azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a bajorországi bérek emelkedése az alsóbb fizetési kategóriákban lényegesen meghaladta a MÁV-nál kimutatható emelkedést. A legnagyobb számú vasutast leképpező alacsonyabb jövedelmi kategóriákban tehát még az első világháború előestéjén is óriási volt a lemaradás mind a bérfelzárkózás intenzitásában, mind azok tényleges vásárlóértékében.

A hivatalnokok tekintetében az emelkedés ezzel szemben hasonló nagyságrendű a két országban. Az ő esetükben valóban kijelenthetjük, hogy anyagi megbecsülésük, ha a kitörő világháború miatt csupán egy történelmi pillanatra is, de közel került a nyugati vasutak bérszínvonalához.

37 Mivel a vasutasok szolgálatilag közhivatalnoknak minősültek, minden sztrájk súlyos megítélés alá esett. Eltörölték az altiszt és a szolga kategóriát, helyette ezek a dolgozók egy úgynevezett „B” kategóriába kerültek. A családtagokra kiterjesztett utazási kedvezmény, a rögzített éves szabadság is ekkor vált szerzett joggá. (Gadanecz 1981, 575. p.)

38 Barkóczi 1999, 342. p.

39 Vasúti és Közlekedési Közlöny, 38. évf. (1907) 1907-05-15 / 56. szám. 445–448. p.

40 Itt többszörös átváltást kellett alkalmaznunk. Az 1872-es németországi pénzcseré során a korábbi guldent a márka váltotta fel, egy gulden 1,71 márkának felelt meg. Ebből következően a kimutatásban szereplő 3000 gulden 5130 márkának felelt meg, amelyet ezt követően átváltva megkapjuk 6031 osztrák–magyar korona értéket, amely már összevethető a többi adattal.

A kutatás azonban itt nem érhet véget. A jövőben az eddigi eredményekből kiindulva azt szeretném megvizsgálni, hogy ezek a jövedelmek milyen életszínvonal fenntartását tették lehetővé a két országban. Ennek érdekében újabb adatokat, mindenekelőtt az inflációt és a megélhetési költségeket is elemezni fogom.

A legfelső szinten a Magyar Államvasutak vezetőjének bére azonban bajor kollégájánál lényegesen nagyobb mértékben emelkedett. Ez utóbbi tény minden bizonnyal kevésbé vigasztalta a magyar vasutasok többségét.

6. FIZETÉSEN KÍVÜLI JUTTATÁSOK

Nehezen meghatározhatóak, illetve összevethetőek a vasutasok fizetésén kívüli juttatásai. Magától értetődő, hogy ezek jelentős mértékben emelték a vasúti pálya vonzerejét, javították az érintettek életminőségét. A nyugdíj, az orvosi ellátás, az illetményszerű lakás, a tüzelő és a világítási anyagszükséglet kedvezményes áron való biztosítása, illetve az egyenruha-ellátás, amely gyakran az egész család felruházását megkönnyítette, nyilvánvalóan óriási segítséget jelentett az akkori vasutasoknak.⁴¹

Talán a legfontosabb ilyen juttatás, a vasutasok és a családtagjaik számára biztosított utazási kedvezmény 1907-től vált illetményszerű járandósággá. A nagyobb állomásokon a vasutak vendégszobákat is létesítettek a hivatalos kiküldetésben levő kollégáik számára.⁴² Ezeket magánutazás esetén is igénybe lehetett venni. Ennek érdekében 1905-ben már 230 vendégszoba állt hozzáférhetőleg 400 ágygal a vasúti dolgozók rendelkezésre. A vasúti vendéglők, a „restik” önköltségi áron – minimálisan 25%-os kedvezménnyel – biztosították az ételeket a vasutasoknak. Ez különösen a nőtlen vasutasoknak jelentett jelentős segítséget.⁴³



In the Light of the West: Career Development, Income Relations and Social Mobilisation on the Hungarian Railways until World War I

Keywords: labour history, state railways, labour recruitment, private railway company, railway track worker, pay scale, fringe benefits, income structure

When analysing Hungarian railway wages and comparing them with the Bavarian example, it can be said that in Hungary wages rose less in the lower categories, while for clerks they rose at a rate roughly similar to that in Bavaria.

Railway workers, especially manual workers, were not satisfied with their working conditions and income situation at the beginning of the century. This frustration was compounded by the fact that the incomes of other public sector employees improved significantly in the early years of the last century. The political leadership was also aware of the problem: during the debate on the 1907 Salaries Act, even.

Pál Hoitsy, the rapporteur of the Finance Committee, drew attention to the fact that the railwaymen's complaints were realistic, not only because living conditions had deteriorated in previous years due to high prices, but a few years earlier, in 1904, salaries for civil servants in other sectors had also risen significantly.

All in all, it can be said, that until the outbreak of the First World War, the income framework for railway workers was established and fixed in a way that ensured financial stability. This is particularly true for clerical workers, where the increase was not even lower than in the Western example under consideration. However, this income structure, which had been achieved over several decades and guaranteed a decent standard of living, was steadily weakened and devalued by the outbreak of the First World War. All this was made even more difficult by the additional burdens associated with warfare. This, however, belongs to the next chapter in the history of the domestic railway society.

41 2 8 Gadanez 1981, 568. p.

42 A vasutasok társadalmi helyzete, besorolása tükröződött abban is, hogy hivatalos utazásaik alkalmából milyen vasúti kocsiosztályt használhattak. Az 1884. évi illetményszabályzat 16. §-a kimondta, hogy az I., II. rangfokozatba tartozó hivatalnokok az első kocsiosztályt, a többi hivatalnokok, a műszaki- és üzletgyakornokok, a díjnokok, az első rangfokozatbeli altisztek a második, a többi altiszt, szolga és napibéres a harmadik kocsiosztályt használhatják. (Gadanez 1981, 588. p.)

43 2 8 Gadanez 1981, 568. p.