

## GADANECZ BÉLA

### A vasutasok létszáma, megoszlása, gazdasági és szociális helyzete a századelőn

A közlekedési dolgozók helyzete és megoszlása mindaddig nem került a történelmi vizsgálódások fókuszába, csupán egy-egy csoportjuk hívta fel magára – s akkor is csak mellékesen, esetlegesen – a kutatók figyelmét. Mivel a századfordulón a közlekedési dolgozók alkották az ország nem mezőgazdasági kereső népességének közel egytizedét, pontosabb megismerésük hozzájárulhat egy-két ecsetvonással a dualizmus kori magyar társadalomról alkotott kép teljesebbé tételéhez.

#### *A közlekedés keresőinek létszáma és megoszlása (1890–1910)*

Az első világháborút megelőző népszámlálási adatok arról tanúskodnak, hogy a magyar korona országaiban a közlekedés, azon belül pedig a vasutak keresőinek létszáma növekedett a legdinamikusabban.<sup>1</sup> 1890 és 1910 között az ország keresőinek összlétszáma 21,2%-kal nőtt, az őstermelőké 3,2%-kal, a bányászat, az ipar és a forgalom keresőinek száma 69,0%-kal. A közlekedés aktív népességének száma 164,6%-kal emelkedett, a vasutaké pedig 223,2%-kal. *A közlekedés keresőinek aránya a bányászat, az ipar és a forgalom kereső népességén belül* az 1890. évi 6,9%-ról 1900-ra 9,5%-ra, 1910-re pedig 10,7%-ra emelkedett.

1890 és 1910 között a közlekedés aktív népességén belül csökkent az önállók és a tisztviselők aránya, s növekedett a segédszemélyzeté. *A főbb kategóriák arányváltozása* a következőképpen alakult:

Év	Önállók	Tisztviselők	Segédszemélyzet
1890	14,9%	18,3%	66,8%
1900	12,1%	15,1%	72,8%
1910	9,8%	14,3%	75,9%

<sup>1</sup>Az adatok 1918-ig az ún. Magyar Birodalom területére vonatkoznak, tehát Horvát-Szlavónországgal és Fiumével együtt értendők. A közlekedés kereső népességének valódi létszámát úgy kaptuk meg, hogy a vasutak keresőihez hozzáadtuk a népszámlálási adatok feldolgozása során a tulajdonképpeni ipar főcsoportjába sorolt vasúti javítóműhelyek keresőit (1890: 4213, 1900: 9616, 1910: 15 094) s csökkentettük a hordárok és temetkezési vállalatok keresőivel (1890: 1464 + 319, 1900: 523, 1910: 2069 + 811) a népszámlálási összesítőben közölt adatokat. (Az 1890., 1900. és 1910. évi népszámlálás adatai. Magyar Statisztikai Közlemények Új folyam. I–II.; Új sorozat. 2., 5., 9., 15., 18., 27., 48., 52., 56. és 64. köt.)

A bányászat, az ipar és a forgalom egészében az *önállók* aránya lényegesen magasabb volt (42,7%; 35,3%; 31,5%), mit a közlekedésben. Az utóbbiban az *önállók* aránya csupán a közutak főcsoportjában jelentős, ahol ez időben még a személyes munkán alapuló kisüzem dominált. Arányuk a közúti személyszállításban (bérkocsis) nem változott (1890: 47,8%; 1900: 47,2%; 1910: 48,2%), a közúti teherszállításban (fuvaros) a csökkenés ellenére is igen magas maradt (1980: 76,5%; 1900: 68,4%; 1910: 65,6%). A *tisztviselők* aránya a közlekedésben lényegesen magasabb, mint a bányászat, az ipar és a forgalom területén (3,4%; 4,4%; 5,6%). 1890-ben a közlekedési tisztviselők alkották a bányászat, az ipar és a forgalom összes tisztviselőinek több mint egyharmadát (36,1%), s még 1910-ben is több mint egynegyedét (27,1%). A bányászat, az ipar és a forgalom területén a *segédszemélyzet* aránya alacsonyabb (53,9%; 60,3%; 62,9%), mint a közlekedésben. Mindez arról tanúskodik, hogy a *közlekedés II., III., IV. főcsoportjában előrehaladottabb a tőkés nagyüzem térhódítása*, mint a bányászat, az ipar és a forgalom egészében.

A vizsgált időszakban a közlekedésen belül a *vasutak* kereső népessége növekedett ugrásszerűen (lásd az 1. sz. táblázatot): 1890-ben a közlekedés keresőinek 49,1%-a volt vasutas, 1900-ban 55,3%-a, 1910-ben 60,0%-a. Valamennyien bérből és fizetésből élők. 1890-ben a közlekedési segédszemélyzet 60,9%-a vasutas, 1900-ban már 66,5%-a, 1910-ben pedig 71,2%-a. A posta, távirda és *távbeszélő* keresőinek aránya (1890: 13,9%; 1900: 12,2%; 1910: 13,5%) nem változott, a *közútiaké* apadt (1890: 26,9%; 1900: 24,9%; 1910: 20,9%). A *kikötői és folyamszolgálatban, a hajózásban és a tutajozásban* a keresők aránya lényegesen csökkent (1890: 10,0%; 1900: 7,6%; 1910: 5,6%).

A *vasutak dolgozóiról* a népszámlálási statisztikánál *pontosabb* adatokat tartalmaznak az 1898 óta évenként készített kormányjelentések és a hozzájuk csatolt statisztikai évkönyvek. Az utóbbiak a vasúti személyzet létszámát az alkalmazás minősége (kategóriák) és a szakágazatok szerinti bontásban adják meg (lásd a 2. sz. táblázatot). Eszerint 1900-ban a magyar korona országaiban a vasutak keresőinek létszáma 12,0%-kal (9609 fővel) több, mint a népszámlálási statisztikában. 1910-ben már pontosabb volt a népszámlálási adatfelvétel, a különbség csupán 1,2% (1489 fő). A vasúti hivatalnokok (tisztviselők) létszáma a népszámlálási adatai szerint ugyanakkor lényegesen (1900-ban 32,2%-kal, 1910-ben 45,2%-kal) magasabb, mint a kormányjelentésben.<sup>2</sup>

### *A vasúti közlekedés sajátosságainak hatása a munkaerő-állományra*

A vasút a 19. századi ipari forradalom terméke. Feltalálása és abszolút szükségessége a tőkés termelési viszonyokban rejlett. Szülőföldje Anglia, ahol az ipari és a mezőgazdasági termelés módjának forradalmasodása szükségessé tette a közlekedési és szállítóeszközök forradalmasítását is. A modern közlekedési és hírközlési eszközök: a gőzhajó, a vasút, a táviró feltalálásával, a helyváltoztatást lebonyolító tőkés nagyüzemek létrejöttével a „*helyváltoztatás ipara*” (Marx) az *anyag termelés önálló ágává fejlődött*.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> A m. kir. kormány 1900., 1910. és 1913. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., 1901., 1911., 1914.

<sup>3</sup> *Karl Marx*: A tőke II. könyv. Marx–Engels Művei (a továbbiakban: MEM) 24. köt. Kossuth Könyvkiadó, Bp. 1968. 140.

1. táblázat. A közlekedés keresőinek főcsoportok és kategóriák szerinti megoszlása

Főcsoportok	Önállók			Tisztviselők			Segédszemélyzet			Keresők összesen		
	1890	1900	1910	1890	1900	1910	1890	1900	1910	1890	1900	1910
I. Közutak	11 482 52,3%	17 084 47,6%	20 462 45,4%	692 3,2%	670 1,9%	787 1,7%	9 755 44,5%	18 123 50,5%	23 866 52,9%	21 929 100%	35 877 100%	45 115 100%
II. Vasutak	5	—	—	6 858 17,1%	9 990 12,5%	12 894 10,0%	33 194 82,9%	69 880 87,5%	116 562 90,0%	40 057 100%	79 870 100%	129 456 100%
III. Kikötői és folyamszolgálat, hajózás és tutajozás	592 7,2%	257 2,3%	402 3,4%	980 12,0%	1 714 15,7%	2 303 19,1%	6 601 80,8%	8 962 82,0%	9 330 77,5%	8 173 100%	10 933 100%	12 035 100%
IV. Posta, távirda távbeszélő	37 0,3%	76 0,4%	230 0,8%	6 397 56,4%	9 469 53,6%	14 944 51,4%	4 916 43,3%	8 126 46,0%	13 926 47,8%	11 350 100%	17 671 100%	29 100 100%
Összesen	12 116 14,9%	17 417 12,1%	21 094 9,8%	14 927 18,3%	21 843 15,1%	30 928 14,3%	54 466 66,8%	105 091 72,8%	163 684 75,9%	81 509 100%	144 351 100%	215 706 100%

2. táblázat. A vasúti személyzet létszáma az alkalmazás minősége és a szakágazatok szerinti bontásban

Szakágazat	Tisztviselő			Egyéb alkalmazott			Munkás			Együtt		
	1900	1910	1913	1900	1910	1913	1900	1910	1913	1900	1910	1913
Általános igazgatás	863 60,8%	1 005 50,4%	1 075 48,1%	458 32,3%	850 42,6%	1 072 48,0%	98 6,9%	139 7,0%	86 3,9%	1 419 100%	1 994 100%	2 233 100%
Pályafelügyelet és karbantartás	1 086 3,2%	1 120 2,4%	1 128 1,9%	9 390 27,4%	11 876 26,0%	12 331 20,7%	23 732 69,4%	32 695 71,6%	46 029 77,4%	34 208 100%	45 691 100%	59 488 100%
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat	4 524 13,4%	5 448 10,7%	5 885 10,0%	21 220 63,1%	35 824 70,4%	42 445 71,9%	7 906 23,5%	9 632 18,9%	10 684 18,1%	33 650 100%	50 904 100%	59 014 100%
Vonatmozgás és műhelyszolgálat	814 4,3%	1 010 3,3%	1 077 3,1%	6 772 36,0%	11 703 38,6%	13 496 39,3%	11 215 59,7%	17 625 58,1%	19 824 57,6%	18 801 100%	30 338 100%	34 397 100%
Anyag- és leltárkezelés	268 19,1%	299 14,8%	324 13,7%	322 23,0%	492 24,4%	653 27,6%	811 57,9%	1 227 60,8%	1 387 58,7%	1 401 100%	2 018 100%	2 364 100%
Összesen	7 555 8,4%	8 882 6,8%	9 489 6,0%	38 162 42,7%	60 745 46,4%	69 997 44,5%	43 762 48,9%	61 318 46,8%	78 010 49,5%	89 479 100%	130 945 100%	157 496 100%
Növekedés 1900–1913 között			25,6%			83,4%			78,3%			76,0%

Az azonos termelési viszonyok között, de különböző termelési ágakban dolgozók *jellegzetességeit, gazdasági és szociális helyzetét* a társadalmi termelésnek az *általános munkamegosztásból* – földművelés, ipar, közlekedés stb. – *adódo sajátosságai határozzák meg.* A vasutasok viszonya a termelőeszközökhöz, a tőkéhez azonos az anyagi termelés többi ágában foglalkoztatottakéval, képzettségük, munkakörülményeik s a velük szemben támasztott követelmények, vagyis munkájuk konkrét formája azonban megkülönbözteti őket a bányák, a mezőgazdasági nagyüzemek és a feldolgozóipar bérből és fizetésből élő dolgozóitól.

A „helyváltoztatás iparának” helyét az anyagi termelés szférájában az határozza meg, hogy egybekapcsolja egyrészt az anyagi termelés többi ágát, másrészt a termelés és a fogyasztás területeit. Önálló termelési ág, amelyet az különböztet meg a termelés többi ágától, hogy „úgy jelenik meg, mint a termelési folyamat folytatása a forgalmi folyamaton belül és a forgalmi folyamat céljából”.<sup>4</sup>

A munkafolyamat célja itt nem valamilyen új termék létrehozása, hanem a meglévő termékek cseréjének lebonyolításához szükséges helyváltoztatás végrehajtása. Az előidézett hasznos hatás, a helyváltoztatás „elválaszthatatlanul össze van kötve a szállítási folyamattal, azaz a szállítóipar termelési folyamatával . . . *A hasznos hatást csak a termelési folyamat alatt lehet elfogyasztani:* ez a hatás nem ettől a folyamattól különböző használati dologként létezik, amely csak megtermelése után funkcionál mint kereskedelmi cikk, forog mint áru . . . *itt magát a termelési folyamatot fizetik meg és fogyasztják el, nem pedig egy tőle elválasztható terméket*”.<sup>5</sup> A közlekedésben a *munkafolyamat* tehát a *szolgáltatás jellegét ölti magára.*

A vasútüzem tulajdonosa – legtöbbször jogi személy: részvénytársaság vagy maga az államkincstár – magát a helyváltoztatást bocsátja áruba; a vásárló pedig a munkafolyamatot fogyasztja el. Ebből következően: a) a vasút dolgozója, a hasznos hatás előidézője közvetlenül – a tulajdonos kikapcsolásával – kerül kapcsolatba a fogyasztóval, akár fuvaroztató, akár utas az illető; b) a közlekedés hasznos hatása – a helyváltoztatás – nem tárolható, a termelőtevékenységnek tehát helyileg és időben igazodnia kell a szükségletekhez. Ez nem csupán azt jelenti, hogy a vasútüzem más termelési ágakkal ellentétben területileg nem rögzíthető az ország meghatározott körzeteihez. Feladatát csak akkor teljesítheti, ha sínpárjai behálózják az egész országot, ha állomásai az ország minden jelentősebb településén megtalálhatók, s ha ezeken a *területileg szétszórt munkahelyeken* állandóan rendelkezik a szükséges *szakképzett munkaerővel.* E sajátosságnak kifejezésre kell jutni a vasúti végrehajtó szolgálat dolgozóinak munkaviszonyában, bérezésében és juttatásaiban is.

A gyáripar hosszú ideig – lényegében a futószalag elterjedéséig – többé-kevésbé támaszkodhatott ipari szakmunkásainak a kézműiparban szerzett ismereteire. Ezzel ellentétben a vasút nem hasznosíthatta a dolgozóknak azokat a munkatapasztalatait, amelyeket korábban a helyváltoztatás iparában szereztek, mert az a gyáripartól eltérően nem a kisárutermelésből és nem folyamatosan fejlődött ki, hanem egy teljes technikai forradalom eredményeként azonnal technikailag tökéletes vértzetben mint gépi közlekedési nagyüzem jelent meg.

<sup>4</sup> Uo.

<sup>5</sup> Uo. 54. – Kiemelés tőlem. G. B.

A vasútépítéshez hasonló, komoly feladatot jelentett a vasútüzem megszervezése s zavartalan működtetésének biztosítása. A vasutaknak olyan felkészültségű szakképzett munkásokra volt szükségük, akik képesek voltak alkalmazkodni a vasút üzemi sajátosságaihoz, elsajátítani a vasúti munkához nélkülözhetetlen szaktudást, fegyelmet, azt a feszes, új munkastílust, amely különbözött mind a mezőgazdaságban, mind a korabeli iparban szokásostól. Mindez arra kényszerítette a vasútüzem tulajdonosait, hogy maguk *gondoskodjanak a vasút üzemeltetéséhez szükséges dolgozók kiképzéséről, s igyekezzenek minimumra csökkenteni a munkaerő-fluktuációt.* A vasút az első igazán gépi nagyüzem, amely már a kapitalizmus hajnalán „rászorult a nagyszabású irányítás egyetlen adott modelljére, a katonai és bürokratikus irányítás módszereire”.<sup>6</sup> Évtizedekre volt szükség, amíg kialakult a többretegű, hierarchikus felépítésű vasutas társadalom.

A technikai fejlettséggel függ össze az a sajátosság is, amely más területeken csak a tudományos-technikai forradalom következtében jelentkezik, nevezetesen az, hogy a végrehajtó vasúti szolgálat dolgozói többségének tevékenységében *nagyobb a szellemi munka részaránya*, mint a fizikai erőlkifejtés. A vasúti létesítmények őrzése, a berendezések kezelése és felügyelete döntő fontosságú a forgalom biztonsága szempontjából. Ez számos vasúti munkakör elnevezésében is kifejezésre jut: váltóőr, pályaőr, sorompóőr, hídőr, állomásfelügyelő, pályafelügyelő, rakfelügyelő stb. A vasúton az iparhoz viszonyítva kezdettől fogva rendkívül magas az üzemi tisztviselők és mérnökök aránya, s viszonylag alacsonyabb a hagyományos fizikai munkásoké.

*A vasút veszélyes üzem.* A vasúti forgalom zavartalan és balesetmentes lebonyolításának nélkülözhetetlen feltétele a legkülönbözőbb munkakörök ellátására kiképzett dolgozók *rendkívül fegyelmezett és összehangolt* munkája. A gépi nagyipar általában is megköveteli a feltétlen akarategységet. A vasúton a munkafolyamat sikere érdekében sokszorosan szükséges az egységes akaratnak való ellentmondás nélküli engedelmesség. Az *egyenruha* rendszeresítésére is biztonsági okokból, a forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében, hatósági előírásra került sor. Már az első magyar vasút részére kiadott 1846. április 14-i rendszabály kötelezte a vasúttársaságot, hogy a szolgálatot teljesítőket egyenruhával és egyéb megkülönböztető jelvényekkel lássa el annak érdekében, hogy a közönség megismerhesse őket, s ők a vasúti pályán, a pályaudvarokon és a vonatokon biztosítsák a rendet.

*Az objektív termelési körülményekhez való igazodás nemcsak a konkrét munka formáját és ritmusát határozza meg, de olyan – a többi termelési ág munkásaitól eltérő – státust is biztosít a vasút dolgozóinak, amelyhez hasonlóval a feldolgozó ipar legfejlettebb ágaiban is csupán egy évszázaddal később találkozunk.* (Például az alkalmazási stabilitás, a dolgozók vállalati integrációja stb.) *Az objektív integráció* – amit a vasút sajátosságai mind a munkáltatóra, mind a munkásra rákényszerítenek – következménye, hogy a vasúttársaságok kiképzett alkalmazottaikat, vagy tekintélyes hányadukat már korán *évi fizetéssel, végleges minőségben* kénytelenek alkalmazni. Körükben ismeretlen a ciklikus túltermelési válsággal járó munkanélküliség. A vasútüzem sajátosságai, a folyamatos üzemeltetés, a vasúti építmények és berendezések felügyeletének biztosítása megköveteli, hogy a vasutak üzemi épületeiben *lakást* biztosítsanak a végrehajtó szolgálatban alkalmazottak

<sup>6</sup> E. J. Hobsbawm: A tőke kora. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1978. 181.

többségének: az állomásfőnököknek, a forgalmi szolgálattevőknek, a pályafelügyelőknek, a váltó-, a sorompó- és a pályőröknek stb. A vasúttársaságok korán rákényszerülnek a rendszeres *üzemorvosi ellátás* megszervezésére, sőt nyugdíjpénztár létesítésére is, amely *nyugellátást* biztosít balesetet szenvedő, vagy meghatározott időt ledolgozó alkalmazottaknak.

Az természetesen *harcban dől el, hogyan válik valósággá az objektív integráció*. Ebben a harcban az angolszász vasutasok voltak az összvasutaság „bajvívói”. A szakképzett, veszélyes, átlagon felüli munkát végző vasutasok joggal tartottak igényt a világ valamennyi országában arra, hogy a munkások jobban fizetett csoportjához tartozzanak.

A vasúttársaságok hazánkban is már az 1850-es években évi fizetést adtak, és lakást biztosítottak alkalmazottaik jelentős részének, gondoskodtak a balesetet szenvedettekről, a betegekről, az 1860-as években pedig nyugdíjpénztárak létesítésére kényszerültek. 1870. április 1-én létrejött a MÁV Nyugdíjintézete is.

1872. augusztus 1-én érvénybe lépett a MÁV Illetményszabályzata.<sup>7</sup> Az évi fizetéssel alkalmazott dolgozók hivatalos címeit és rendszeresített illetményeit a szabályzat mellékletét képező I. és II. számú táblázat tartalmazta. Eszerint a hivatalnokokat hat rangfokozat tizennyolc fizetési osztályába lehetett besorolni. A fizetés évi 600 forinttól (VI/3) 4000 forintig (I/1) emelkedhetett. Az évi fizetéssel alkalmazott többi dolgozót, az ún. szolgákat öt rangfokozat tizenöt fizetési osztályába sorolhatták. Fizetésük évi 210 forinttól (V/3) 1000 forintig (I/1) emelkedhetett. A kinevezett alkalmazottakat a havi részletekben utalványozott fizetés mellett természetbeni lakással látták el, vagy lakbérilletményt biztosítottak számukra. A vonatkísérő és mozdony személyzet rendes illetményein kívül kilométer- és órapénzt is élvezett. A hivatalnokok az egyenruhát és a hivatalos jelvényeket saját költségükön szerezték be, míg a szolgákat a vasútigazgatóság látta el ezzel. A hivatalos távollét idején a kinevezett alkalmazottak napidíjat, áthelyezés esetén költözködési átalányt kaptak. Szabályozta az illetmények folyósítását szabadságolás, betegség, felfüggesztés, le- és felmondás, elhalálozás esetén. A szabályzatban rögzített legjelentősebb vívmány „Az illetmények szabályozása betegség esetén” című 41. §, amely kimondta: „Ha szolgálatképtelenséget oly . . . sérülés okozta, mely valamely alkalmazottat a pályaeorvos lelkiismeretes bizonyítása szerint nyilván a szolgálatteljesítés közben érte, ez esetben az illetőnek az állandó illetmények mindaddig kifizetnek, míg fel nem gyógyul vagy egyébként szabályszerű elbánásban nem részesítetik”. Ha a sérülést vigyázatlanság okozta, akkor teljes illetményét a 4 év óta dolgozó véglegesített alkalmazott egy évig, a 4 évet még nem dolgozott alkalmazott hat hónapig, az ideiglenes minőségben alkalmazott három hónapig kapja.

Vitathatlan, hogy a vasutasok a vasút viharos térhódításának első évtizedeiben a bérmunkások jobban fizetett csoportjaihoz tartoztak, a *munkásság kiváltságos rétegét alkották*. A tőkés termelési mód fejlődésével azonban bérezésük még az átlagmunkához viszonyítva is süllyedő irányzatú, ezért a 19. század utolsó évtizedeiben a világ számos országában elszánt küzdelemre kényszerültek.

<sup>7</sup>Közli Miklós Imre: A magyar vasutasok oknyomozó történelme. Bp. 1937, 207–225.

*A MÁV létrejötte és hatása a vasutasság összetételére  
és helyzetére*

A vasúti közlekedés korszakunkban nélkülözhetetlen anyagi feltétele a modern társadalmi termelésnek, az állam ezért külön engedélyhez köti a közforgalmú vasutak tervezését és építését, üzemeltetése felett pedig állandó felügyeletet gyakorol. Kötelezi a vasutakat, hogy biztosítsák az üzemvitel folytonosságát és a nyilvános fuvarozást (üzleti és fuvarozási kényszer), hogy a vonatokat előre megállapított terv szerint közlekedtesék (menetrendi kényszer), hogy a fuvarozásra átvett árukat megszabott idő alatt elszállítsák (szállítási határidő), hogy a forgalom rendjére nézve egymással és a többi közlekedési vállalatokkal megállapodjanak (csatlakozási kényszer). Megállapítja a vasútüzlet szabályait (forgalmi alapelvek, jelzési utasítás stb.) és kötelezi a vasutakat ennek megfelelő utasítások kiadására, előírja a vasúti alkalmazás feltételeit, az alkalmazottak felelősségét. A vasutak közönséggel érintkező alkalmazottai a fentiekből adódóan többé vagy kevésbé hatósági közegekké válnak. A korabeli Büntető Törvénykönyv (1878. V. tc.) hatósági közegnek nyilvánította a közforgalomban levő vaspályák és állami távirdák felügyelő- és kezelő-személyzetét (166. §). A vasúti alkalmazottak szolgálati tevékenységükért, mulasztásaikért nemcsak a munkáltató vasútnak felelősek, hanem az államhatalomnak is, ezért fegyelmi és büntetőjogi is felelősségre vonhatók. Az idézett Büntető Törvénykönyv szerint két évtől öt évig terjedhető fogházzal és a szolgálatból való elbocsátással büntetendő az a vasúti alkalmazott, aki kötelességmulasztásával a sérülés vagy a rongálódás veszélyének tesz ki személyeket vagy árukat (438. §). Az állam a vasutakat a köz érdekében bizonyos szolgáltatásokra kötelezi, cselekvési szabadságát korlátozza, másfelől a vasutak létesítését a kisajátítási jog megadásával segíti, és gondoskodik a vasutak megkülönböztetett büntetőjogi védelméről. Így emelkedtek a vasutak közintézményekké.

A vasút – országonként különböző mértékben ugyan, de mindenütt – nélkülözhetetlen eszköze az államhatalomnak.<sup>8</sup> Különösen szembetűnő a vasúti közlekedés sajátos igazgatási, szervezési és hatalmi szerepe a kapitalista fejlődés másodlagos útján haladó országokban, ahol a vasúthálózat kiépítése nem a kapitalista fejlődés „megkoronázásának” (Marx) aktusa, mint Angliában, hanem elindítója, emelője a termelőerők fejlődésének, a tőkés termelési viszonyok győzelmének. Ezekben az országokban a közforgalomban levő vasút nem csupán a termelőtőke befektetésének, az értéktobblet termelésének külön területe, hanem az államhatalom sajátos eszköze is lehet gazdasági-politikai célok elérésére. Döntően ezért került napirendre az 1870-es évek második felének Európájában – Anglia és Franciaország kivételével – a vasutak államosítása, s ezért vált oly gyorsan uralkodóvá az államvasúti rendszer a tőkés fejlődés útjára később lépő országokban.

A vasút, mint a „természetes monopóliumok” egy fajtája, sajátos helyet foglalt el már a szabadversenyos kapitalizmus időszakában is. Nagy tőkebefektetést igényel, s ennek olyan kedvezőtlen a szerves összetétele, hogy még az átlagprofitot sem biztosítja, ezért a

<sup>8</sup> „A vasút a modern kapitalizmus legtipikusabb képviselője, éltető eleme és nélkülözhetetlen alapja. Nemcsak a személyközlekedést, az áruforgalmat és a nemzetközi érintkezést közvetíti, nemcsak a nagyvárosok élelmezésének, iparának, kereskedelmének, postai s egyéb forgalmának idege, hanem az államhatalomnak is fontos szerve, mert nélküle mozgósítani lehetetlen, kormányzását anarchia váltja fel s a külhatalmakkal szemben való biztos és öntudatos fellépése is kockázatos.” (Ferenczi Imre: Sztrájk és szociálpolitika. I. köt. Bp., 1907. 473.)



vasúttársaságok a vasút állami tulajdonba vételét soha nem tekintették összegegyeztetetetlennek a magánvállalkozáson alapuló gazdálkodással, fenntartását és üzemeltetését számos országban szívesen átengedték a kormányoknak. Az 1873-as gazdasági válságig azonban 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 elérésében.

Magyarországon az 1867-es kiegyezés tette lehetővé, hogy a magyar uralkodó osztályok a vasutakat gazdasági és politikai céljaik szolgálatába állítsák. Az új kormány elsődleges feladatának tekintette, hogy fokozza a vasútépítés ütemét, és növelje befolyását a vasutakra. Az anyagi nehézségekkel küzdő Magyar Északi Vasút pest–salgótarjáni vonalának 1868. július 1-i kényszerű átvételével született meg a Magyar Királyi Államvasút (MÁV). A hetvenes években folytatódott a súlyos anyagi helyzetben levő, a csőd szélén álló magántársaságok állami megváltása, de csak a nyolcvanas években – Baross Gábor államtitkársága és minisztersége idején – tudatosodott, hogy az Ausztriával közös vámterületen belül csakis előnyös vasúti tarifák segítségével lehet a külterjes, drágán termelő nagybirtokot, a születő magyar gyáripart és a kezdetleges kereskedelmet versenyképesé tenni, hogy a kormány gazdaságpolitikájának alárendelt államvasút az állami gazdaságfejlesztő politika szerves részévé, eszközévé válhat. Az 1880-as években már ennek a gazdaságpolitikai koncepciónak részeként került sor a nagy magánvasutak államosítására, a vasutak modernizálására, az új áru- és személyszállítási tarifák bevezetésére. Az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság magyarországi vonalainak 1891-ben végrehajtott államosításával a vasútvonalak 61,6%-a (7436 km) állami tulajdonba került, a magántársaságok tulajdonában maradó vasutaknak pedig több mint felét saját kezelésében üzemeltette a MÁV.

A magyar állam legtekintélyesebb vagyontát reprezentáló MÁV az ország legnagyobb vállalata, az állam büszkesége lett, s – Szekfű Gyula szerint – 1880-tól „az állami szuverenitás és a nemzeti függetlenség elengedhetetlen eszköze”.<sup>9</sup> Az állam vezetői tőle várták a hosszú ideje elhanyagolt gazdasági élet felvirágoztatását, a társadalom összeolvasztását, a magyar nemzeti eszme és civilizáció elterjesztését,<sup>10</sup> a vasutasságban pedig mindinkább az ország második hadseregét kívánták látni.

<sup>9</sup> *Hóman Bálint–Szekfű Gyula: Magyar történet. V. köt. Bp. 1936. 496–497.*

<sup>10</sup> *Mándy Lajos, a kereskedelemügyi minisztérium vasúti szakosztályának főnöke a millennium évében a MÁV „nagy nemzeti küldetéséről” írva így indokolta a vasutak államosítását: „a nemzet érezte és érzi szükségét, hogy hosszú ideig elhanyagolt közigazgatási életének megvesse alapjait, s tömeges nyeresterményeinek piacot nyisson messze túl az ország határain is. A magyar közigazdaság nyerestermékeivel csak úgy boldogulhat, ha a vasúti fuvarozási ipar nem vállalati célként, hanem a közigazdaság eszköze gyanánt kezeltetik . . . A másik ok talán még magasabb szempontokra vezethető vissza: a társadalom összeolvasztásának nagy nemzeti céljára. Ez a cél az, amelyért a nemzet századokon át jó és balszerencse közt küzdött. A társadalmi és gazdasági érintkezés az, amely egymás megértésére vezet s a közlekedési eszközök, melyek az anyagi javak és a civilizáció vívmányainak eredményét közvetítik: hatalmas emeltyűivé válnak a nemzeti élet fokozatos békés fejlődésének az állam kapcsolatában. Így válnak eszközeivé a közlekedési eszközök az állam kezében a politikai osztartozóság követelményének: a hazafiságnak s . . . a civilizációnak. A magyar nemzet . . . ma a közlekedés békés eszközeivel igyekszik közvetíteni a civilizáció anyagi és etikai termékeit a Kelet és Nyugat népei között”. (Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1896. ápr. 19. 485.)*

Az államvasúti rendszer térhódítása természetesen hatással volt a vasutasok összetételére és helyzetére.

Az abszolutizmus idején a magyarországi vasutasok többsége német és cseh anyanyelvű volt, a vasút szolgálati nyelve pedig német. Ez természetes következménye annak, hogy az osztrák vasutak kiegészítő részét képező magyarországi vasútvonalak szakképzett személyzetét kezdetben a Habsburg-monarchia gazdaságilag fejlettebb tartományainak vasutasaiból toborozták. A bécsi kormány is törekedett arra, hogy politikailag megbízható egyénekké nevesítse be a magyar vasutakat, különösen azért, mert ezek stratégiai jelentősége akkoriban még felülmúlta gazdasági hasznukat.

A kiegyezést követően a magyar kormány azonnal 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 rendeletet azonban könnyebb volt kiadni, mint végrehajtani, hiszen 1872. márciusában a vasúti személyzetnek még közel fele nem magyar származású, s csak egyötöde beszélt magyarul. Az 1878 végi kimutatás szerint a MÁV-nál az alkalmazottak 6,5%-a, a magánvasúttársaságoknál a hivatalnokok 36,0%-a, a szolgák 26,3%-a nem volt magyar származású.<sup>1 1</sup>

A nemzeti közvélemény formálói egyre türelmetlenebbül követelték a vasutak államosítását és teljes megmagyarosítását. A türelmetlenség egyik társadalmi oka: a század utolsó harmadában tömegesen tönkremenő, gazdaságilag pusztulásra ítélt *dzsentri* – akit már sem a hadsereg, sem a politikai adminisztráció nem volt képes hivatalba menteni – *érdeklődése a vasúti hivatalnoki pálya felé fordult*. Az a *dzsentri*, aki az első vasútépítések idején még így írt: „Miniszter Úr! Tiltakozom ellene, hogy nemesi őseim által sok vér árán szerzett családi birtokomat a tervezett vasút céljaira kisajátítsák. Eljárásuk durva beléptetés a magánjogba és a tulajdon szentségébe . . .”, a hetvenes-nyolcvanas években már így fogalmazott: „Nagyméltóságú Miniszter Ur! Kegyelmes Uram! Legmélyebb alázattal esedezem Kegyes Színe előtt, hogy fiamat a vasúthoz bármilyen minőségben kinevezni kegyeskedjék. Legalázatosabb szolgálója: Várbogyoszlói bogyoszlói Bogyoszló Ervin.”<sup>1 2</sup>

A társasági tulajdonban és kezelésben levő vasutak még ellenálltak, de amikor a MÁV terebélyesedésével kedvező lehetősége nyílt a vasúti állások megszerzésére, már olyan erős volt a *dzsentri* rohama, hogy „sem a közlekedési miniszterek, sem a MÁV elnökgazdagok nem tudtak ellenállni a magasabb helyről ajánlottak ostromának”, s nem tudták megakadályozni a MÁV hivatalnoki kar szakmai színvonalának katasztrófális süllyedését.<sup>1 3</sup> A „magyar birodalom” tartópillérét képező *dzsentri* nem azért tülekedett a vasúti hivatalnoki állások megszerzéséért, hogy vasúti szakemberré váljon. A magyar szupremáciáért permanensen lelkesedő *dzsentri* a vasúti hivatalban sem kívánt mást látni, mint „a nemzeti küzdelem őrhelyét” s a szaktudás megszerzése helyett elégségesnek tartotta „hazafiságát”, mert hivatásának, igazi feladatának azt tekintette, hogy a vasútüzemben a „nemzeti eszmét” védelmező aktív tiszt szerepét játssza.<sup>1 4</sup>

<sup>1 1</sup> A Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőségnek a közmunka- és közlekedési miniszter úrhoz intézett jelentése az 1878. évi működéséről. Bp. 1879.

<sup>1 2</sup> *Sági Ernő Miklós–Sági János*: A vasút humora. I. köt. 2. kiadás, é. n. 15.

<sup>1 3</sup> *Gyömrői Sándor–Vértesy Miklós*: Baross Gábor. Bp. 1937. 86.

<sup>1 4</sup> *Hanák Péter*: A magyar „középosztály” fejlődésének problémájához. Valóság, 1962. 3. sz.

A többi kinevezett dolgozó alkalmazása során – az elsődleges vasútüzemi követelmények mellett, gyakran azok rovására –, szintén hatalmi-politikai szempontok érvényesültek. Már az 1873. évi II. tc. kimondta: a hadsereg kiszolgált altisztjei igényjogosultak az állam által segélyezett vasutaknál történő alkalmazásra. Ennek a személyzeti politikának nem is titkolt célja volt, hogy a MÁV és annak alkalmazottai a magyarosítás eszközei legyenek. A dualizmus kori Magyarországon, „ahol mindent és mindenkit az úgynevezett »nemzeti állam« politikájának szolgálatába állítottak . . . az államvasutak alkalmazottainak jutott az a szerep, hogy a nemzeti állam eszméjét elvigyék az ország legtávolabbi zugába is . . .”<sup>15</sup>

*A dzsentri térhódítása adta meg a vasúti hivatalnoki pálya úri tekintélyét és karakterét.* A Vasúti Tisztképző Tanfolyam tanára kis-apsai Méhely Pál udvari tanácsos, ny. MÁV igazgatóhelyettes visszaemlékezése jól jellemzi a régi vasutas társadalom korábbi megítélését, amikor arról ír, hogy az 1870-es évek közepén az egyik mezővárosi kaszinóban még rácsodálkozott a polgármester, hogyan kerülhetett ő – úriember léte – „ebbe a »jöttment vasúti bandába«”.<sup>16</sup> A dzsentri vasutasok történetének biográfusa, eörszigethi Miklós Imre szerint a nyolcvanas évek végére „a vasúti életpálya is kezdett nívós lenni. Szívesen jöttek úri család gyermekei is a vasútra”.<sup>17</sup>

A MÁV vezetőinek és a közlekedési kormányzatnak számolni kellett azzal is, hogy a vasút üzemeltetésének feltétele a szakképzett, fegyelmezett és felelős alkalmazott léte. A dzsentri térhódítása és a nem magyar származású vasúti hivatalnokok „megmagyarosodása” egyszerre zajlott. Ez utóbbi mindenekelőtt névváltozást jelentett – Würth Jákó pénzügyi szakemberből és közlekedés-történetíróból Csikvári lett, Grosz Lajosból, a MÁV egészségügy megszervezőjéből Csatáry, Österreicher Lajosból, a Vasút későbbi szerkesztőjéből Keleti lett –, s a „nemzeti eszme” fennen hirdetését. Az „úri társaságokból” korábban kirekesztett, asszimilálódott külföldi vagy zsidó származású vasúti tisztviselő könnyebben igazodott a pálya úri tekintélyét és úri külsőségeit meghatározó dzsentrihez, mint ahogyan a dzsentri sajátította el a vasúti fegyelmet és szakismeretet. De meg kellett tennie, mert Baross vasszigorral látott a vasútüzem követelte fegyelem és szaktudás megteremtéséhez. Ezt sürgette a nyolcvanas évek végén bevezetett tarifareformok következménye is: ugrásszerűen nőtt a forgalom, emelkedett az utas- és az árutonnakilométer. Mivel köztudott volt, hogy a magánvasutak, különösen az Osztrák–Magyar Államvasutak tisztviselői karának szakmai színvonala magasabb a MÁV tisztviselőinél, az 1891-es államosításkor Baross Gábor nyomatékot adva jelentőségének, két rangfokozattal előléptette az OMÁV hivatalnokait, majd határozottan elutasította a tiltakozó MÁV főhivatalnokok memorandumát.

A vasúti tisztviselők hazánkban – Erdei Ferenc szavaival élve – „úri középosztályi minőségben váltak szakszerű értelmiséggé”, a szakszerűség azonban nem detronizálta az

<sup>15</sup> [Szabó Ervin:] Der Massenstreik der Eisenbahner im Ungarn (Von einen Ungarn). Die Neue Zeit, 1903–1904. II. köt. 164–172.

<sup>16</sup> Méhely Pál: Emlékek a régi vasutas társadalomról. In: Az ötvenesztendő Államvasutak (1868–1918). Szerk.: dr. Állmos István. Bp. 1918. 60–63.

<sup>17</sup> Miklós, 350. – Íme néhány név az 1880-as évek végén kinevezett MÁV-hivatalnokok közül: gróf Bethlen István, báró Barkóczy Emil, jákfai Gömbös Ferenc, senterzsébeti Petrikovics Károly, micsinyei és beniczei Benitzky Barnabás.

úriságot.<sup>18</sup> Sőt, a MÁV a vasúti hivatalnokok úri tekintélyének megvédése érdekében több intézkedést tett.

Az 1884-es MÁV Szolgálati Rendtartás<sup>19</sup> a köztisztviselők képzettségét és minősítését szabályozó 1883. évi I. tc. hatására külön fejezetet szentelt a *felvétel általános kellékei* szabályozásának. (Már 1882-ben rendelet kötelezte a szolgálati főnököket, hogy tájékozódjanak a felvételre jelentkezők előéletéről, és tüntessék fel a szolgálati táblázatban, ki ajánlotta az illetőt.) A Rendtartás a *hivatalnoki kinevezést* iskolai végzettséghez kötötte, s nem vasúti szakismerethez, illetve munkakörhöz (8. §). Hivatalnokok azok lehettek, akik főgimnáziumot vagy főreáltanodát, felső kereskedelmi akadémiát, vagy azokkal egyenlő rangú katonai tanintézetet végeztek; akik a hadsereg tényleges állományába tartoztak, és tiszti vizsgát tettek. A műszaki ismereteket igénylő állásokat csak műegyetemi oklevéllel rendelkezők tölthették be. Az általános igazgatási szolgálat (fogalmazási szak) körében rendszeresített állások betöltésénél ügyvédi oklevelet vagy államtudományi, illetve jogtudományi tudóságot követeltek, a számtisztektől pedig az államszámviteltani vizsga sikeres letételének igazolását. A Rendtartás 30. §-a a hivatalnokok nősülését – a nyugdíjképeség elérése előtt – kaucióhoz kötötte: minden nősülő hivatalnok köteles volt nyugdíj jogosultság elérése előtt – bekövetkező halálozás esetére – felesége részére valamely biztosítóintézetnél legalább 200 forint évi járadékot biztosítani.

A vasúti forgalmi és kereskedelmi szolgálat hivatalnokainak szakképzettségét is emelni kívánták azzal a jórészt ugyancsak presztízsnövelő intézkedéssel, amely 1889-től a kinevezés feltételévé tette a Baross által 1887-ben létesített, tízhónapos *Vasúti Tisztképző Tanfolyam* elvégzését. A tanfolyamra jelentkezők kezdetben saját költségen folytatták tanulmányaikat.

A vasúti hivatalnoki kar úri jellegének védelme érdekében a MÁV az 1884. évi Szolgálati Rendtartásban meghonosította az *altiszti kategóriát*, majd növelte az altisztek szerepét a vasúti forgalmi szolgálat lebonyolításában. A MÁV-altisztek alkalmazásának feltétele a középiskola alsóbb osztályainak megfelelő iskolai végzettség volt. Ugyanazoknak a vasúti szakvizsgáknak a letételét követelték meg tőlük, mint a hivatalnokoktól, azonos szolgálat ellátására szereztek jogot, de iskolai végzettségük kevesebb lévén, fizetésük alacsonyabb volt a hivatalnokokénál, s nem illette meg őket az „úr” megszólítás a vasúti szolgálatban. Míg 1872-ben 5 rangfokozat 15 fizetési osztályába sorolták a szolgálókat, 1884-ben már külön táblázatba kerültek az altisztek és a szolgálók. Mindegyikben 4 rangfokozat és 12 fizetési osztály volt. A hivatalnokok illetményei változatlanok maradtak, az altiszteknél azonban a felső határ – a korábbihoz viszonyítva – 600 forinttal emelkedett.

A vasúti hivatalnoki kar összetételének javítása érdekében a *MÁV megnövelte a diplomás hivatalnokok arányát*. 1900 és 1913 között a MÁV-hivatalnokok létszáma 781 fővel gyarapodott, s ebből 691 fő (88,5%) diplomás volt. 1900-ban a MÁV hivatalnokok 19,5%-a rendelkezett oklevéllel, 1913-ban pedig 27,9%-a.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> *Erdei Ferenc*: A magyar társadalom a két háború között. In: *Erdei Ferenc összegyűjtött művei. A magyar társadalomról*. Szerk.: Kulcsár Kálmán. Akadémiai Kiadó, Bp. 1980. 307. .

<sup>19</sup> Szolgálati rendtartás a magyar királyi államvasúti alkalmazottak számára. Életbe lépett 1884. évi augusztus hó 1-vel. Bp. é. n.

<sup>20</sup> Adatok a m. kir. államvasutak tisztviselőinek létszámáról, minősítéséről és beosztásáról az 1913. 1906. és 1900. évekről. In: *Magyar vasúti szaknaptár, közlekedési almanach és sematizmus*. Szerk.: Wodiáner Béla Antal, Bp. 1914. 71–74.

A MÁV – a közhittel ellentétben – lényegesen *kevesebb hivatalnokot alkalmazott és azokat rosszabbul fizette, mint a magánvasutak.*<sup>21</sup> 1878-ban az ország vasúthálózatának 28,4%-a volt a MÁV tulajdonában, s a vasúti hivatalnokoknak csupán 18,3%-a volt MÁV alkalmazott. Míg a MÁV-nál a személyzetnek 23,9%-a volt hivatalnok, addig a Déli Vasútnál 39,0%-a, az Osztrák Államvasút magyarországi hálózatán 37,4%-a. A MÁV térhódítása és a vasúti személyzet létszámának növekedése együtt járt a hivatalnokok arányának további csökkenésével.

	Hivatal- nokok	Egyéb személyzet*	Együtt
1878	4 324 30,4%	9 913 69,6%	14 237 100%
1900	7 555 16,5%	38 162 83,5%	45 717 100%
1913	9 489 11,9%	69 997 88,1%	79 486 100%
Növekedés 35 év alatt %-ban	119,5%	580,7%	444,2%

\*1878-ban: szolga, 1900-ban: altiszt + szolga + nő,  
1913-ban: B táblázat.

Harmincöt év alatt a rendszeresített vasúti személyzetben belül a hivatalnokok aránya az 1878. évi 30,4%-ról 1913-ra 11,9%-ra csökkent.<sup>22</sup>

1872 nyarán a MÁV élén álló Tolnay Lajos igazgató a közmunka- és közlekedési miniszternek küldött jelentésében szóvá tette, hogy az államvasutak hivatalnokai minden hazai vasúti hivatalnoknál sokkal rosszabbul, a nagy többségnél pedig 25–35 százalékkal vannak rosszabbul fizetve. A miniszter azonban a várakozással ellentétben olyan rendeletet adott ki 1873-ban, amely a magánvasutakat kötelezte, hogy a személyzet rangfokozatának és fizetésének megállapításánál a MÁV-hoz igazodjanak. 1878-ban a hivatalnokok évi átlagfizetése az Osztrák Államvasútnál 363,18; a Déli Vasútnál pedig 181,96 forinttal (27,4%, illetve 13,7%-kal), a többi alkalmazott átlagilletménye pedig tíz százalékkal volt magasabb, mint a MÁV-nál. Huszonöt évvel később, 1903-ban száz

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> Ellentétes tendencia érvényesült a Német Birodalmi Vasutaknál. A német közlekedési kormányzat a szocialista munkásmozgalom befolyásának megakadályozása érdekében 1898-tól erőteljesen növelte a vasúton a hivatalnokok számát. Számos olyan vasúti munkahelyet töltöttek be hivatalnokokkal, amelyben korábban munkások voltak, abból kiindulva, hogy a hivatalnok erősebben kötődik az államhatalomhoz. Hivatalnokként a vasutas bizonyos társadalmi tekintélyt élvezett a császári Németországban még akkor is, ha kenyerét nem tudta megvajazni. (Uns gehören die Scheinenwege. Transverlag, Berlin, 1960. 83.)

korona nyers bevételből az alkalmazottak fizetésére a magyarországi magánvasutak 38,41 koronát fordítottak, míg a MÁV csupán 35,21 koronát. 1903-ban a magánvasutaknál a hivatalnokok évi átlagilletménye 583, a szolgálké és a női alkalmazottaké 108–108 koronával (20,7%, 11,0%, 13,0%) volt magasabb, mint a MÁV hasonló kategóriáinál. A MÁV-nál az altisztek viszont 19, a munkások pedig 49 koronával (1,0%, 7,1%) kaptak többet, mint a magánvasutak létszámába tartozó társaik.<sup>23</sup>

Súlyosan érintette a vasúti hivatalnokokat, hogy 1887-ben „a helyes pénzügyi gazdálkodás” jelszavával törölték az 1884-es Rendtartásból azt a bekezdést, amely kimondta: az egyetemi végzettségű hivatalnok az V. rangosztály 3. fizetési fokozatának eléréséig évenként, a III. rangosztály 1. fizetési fokozatának eléréséig két évenként, a középiskolát végzett hivatalnok az V. rangosztály 3. fizetési fokozatáig két évenként, a IV. rangosztály 1. fizetési fokozatáig három évenként automatikusan előlép. A századfordulóra az eladósodás és az elégedetlenség egyre általánosabbá vált a MÁV-hivatalnokok soraiban.

A nyolcvanas évek derekától a kormány és a MÁV vezetői arra törekedtek, hogy az államvasúti rendszer adta lehetőséget kihasználva engedelmes „közhivatalnokokká” változtassák az államvasutak dolgozóit, és ezzel védgátat emeljenek osztálytudatos szocialista szervezkedésük elé.

Már az 1884-es Szolgálati Rendtartás átlépte a szolgálat kereteit, beavatkozott az alkalmazottak magánéletébe, s korlátozta egyesülési jogukat. Például a 29. § kimondta: az alkalmazottak körében bárminemű egyesület alakításához az elnökgazgató előzetes engedélye szükséges; az alapszabályok illetékes helyen való megerősítését pedig rendes szolgálati úton az igazgatóság közvetítésével kell kérelmezni.

„A meglazult szolgálati fegyelem helyreállítása” megtévesztő címet viselő, katonásan kemény hangvételű 1886. január 5-i miniszteri rendelet<sup>24</sup> utasította a MÁV Igazgatóságot, hogy kíméletlenül távolítsa el azokat, akik képesek megzavarni a fegyelmet, s akik hírlapoknak adott információkkal csorbítják az intézet és a kormány tekintélyét. Ennek ürügyén a MÁV Igazgatóság 1887 decemberében elrendelte a nem magyar állampolgár alkalmazottainak, hogy a magyar állampolgárságot honosítás által szerezzék meg. Majd a MÁV elnöke megtiltotta alkalmazottainak, hogy belépjenek az Osztrák–Magyar Vasutak Kalauzi Segélyező- és Jogvédő Egyletbe, valamint az Osztrák–Magyar Állam Mozdonyvezetői Segély- és Jogvédő Egyletbe.<sup>25</sup>

Ezek a rendeletek már nem a vasúti forgalom lebonyolításában nélkülözhetetlen technológiai fegyelem megszilárdítását szolgálták, hanem a személyi függőség növelését. A *militarizált testületi szellem* meghonosodását kívánta elősegíteni Baross Gábor miniszter, amikor 1888 tavaszán az uralkodótól kért és kapott felhatalmazás alapján elrendelte a *vasutas egyenruhák egységesítését, a katonai jellegű rangfokozatok be-*

<sup>23</sup> L. a 21. lábjegyzetet.

<sup>24</sup> A rendelet megjelent az 1886. évi 3/I–3. gy. sz. körözüvényben. 1891-ben, amikor a MÁV Igazgatóság rendeletet adott ki „A körözüvények és körlapok használaton kívül helyezéséről”, ezt a miniszteri rendeletet, mint érvényben állót újból közölte a MÁV Hivatalos Lapja (a továbbiakban: MÁV HL) 1891. (34. sz.) aug. 22. 299–301.

<sup>25</sup> MÁV HL 1888. (4. sz.) jan. 29. 23.; (19. sz.) máj. 5. 124.; (22. sz.) máj. 27. 142.

vezetését és a végrehajtó szolgálatban az egyenruha kötelező viselését, s megengedte a kinevezett vasutasoknak, hogy egyenruhájukat szolgálaton kívül is viselhessék.<sup>26</sup>

Mégis helytelen volna az egyenruhára hivatkozva egyenlőséget tenni a vasutasok, a továbbsholgáló katonák, a csendőrök és a rendőrök közé. Formálisan ugyan valamennyien egyenruhát viselnek, uniformisuknak azonban eltérő a funkciója. Lényeges különbség, hogy a katonaságnál, a csendőrségnél és rendőrségnél az egyenruha tartozéka – akkoriban szolgálatban és szolgálaton kívül egyaránt – a derékszíj és az oldalfegyver. A vasutasoknál az egyenruha szolgálatban a napszaknak megfelelő jelzőeszközökkel – vagyis munkaeszközökkel: jelzősípval, jelzőzászlóval, jelzőlámpával stb. – egészül ki. (A vasúti forgalmi szolgálat hivatalnokai a századfordulón s azt követően meg-megújuló mozgalmat indítottak a vasutas díszegyenruha és a tisztí állás jelképének tekintett oldalfegyver, az ún. tengerészcard és sarkantyú rendszeresítéséért, követelésüket azonban nem méltányolták.) Egyenruhás alakulatról – a szó igazi értelmében – továbbá csak akkor beszélhetünk, ha az egyenruha viselése mindig (tehát szolgálaton kívül is) és minden tagra nézve kötelező. A vasúton szolgálatban is csak azokat kötelezték egyenruha viselésére, akiknek tevékenysége a végrehajtó forgalmi szolgálattal – a vonatok közlekedtetésével – volt kapcsolatos, és akik érintkezésbe kerülhettek az utazóközönséggel. A vasúti hivatalnokok közül csupán a forgalmi és kereskedelmi szakágazatban külszolgálatra beosztottak viseltek egyenruhát. Sem a központi szolgálat, sem a többi szakágazat külszolgálatra beosztott hivatalnokainak nem volt egyenruhájuk. A vonatmozgatás és műhelyszolgálat, az anyag- és leltárkezelés szakágazatokban az altiszteknek sem volt egyenruhájuk. A mozdonyvezetők és -fűtők kék munkaruhája vagy téli bundája és sapkája nem tekinthető egyenruhának.

### *Közhivatalnok-e a vasutas?*

Az államvasutak dolgozóit hazánkban évtizedekig közalkalmazottaknak tekintették. Így írt róluk Szabolcs Ottó is a köztisztviselőkről szóló monográfiájában.<sup>27</sup> A szerző a köztisztviselői pálya kiváltságos helyzetéből indult ki (kényelmes élet, rövid munkaidő, hosszú fizetéses szabadságidő, nyugdíj). Figyelmen kívül hagyta azonban, hogy a vasutasoknak nem voltak olyan köztisztviselői kiváltságaik, amelyek a maradványformákban továbbélő feudális közigazgatás gyakorlatából táplálkozó szokásjogon nyugodtak, melyeknek fedezetét az biztosította, hogy a közhivatalnok foganatosította az állami akaratot kifejező jogszabályokat, s a közhatalommal, az „impériummal” való konkrét kapcsolata következtében ő volt hivatott a jog és a kényszer alkalmazására. Amiért mégis sokan irigylésre méltónak ítélték a vasutasok helyzetét a korabeli Magyarországon, azok nem köztisztviselői kiváltságok, hanem olyan előnyök, kiharcolt kedvezmények voltak, amelyek a vasúti közlekedés sajátosságaiban és nem a közhatalomban gyökereztek. Ezt a körülményt a témával csak érintőlegesen foglalkozók rendszerint sajnálatosan mellőzik. A vasutasok múltbeli helyzetének téves megítélését azok a vívmányok is befolyásolják, amelyeket szocialista szervezkedésük eredményeként értek el a századelőn – anélkül,

<sup>26</sup> Szabályrendelet a vasúti hivatalnokok, altisztek és szolgálk egyenruházata tárgyában. In: MÁV 71. sz. Egyenruházati utasítás. Bp. 1888.

<sup>27</sup> Szabolcs Ottó: Köztisztviselők az ellenforradalmi rendszer társadalmi bázisában (1920–1926). Akadémiai Kiadó, Bp. 1965.

hogy a közfelfogás a munkásmozgalom érdemeként tudná be azokat –, illetve azok a kényszerű engedmények, amelyeket a rendszer tett annak érdekében, hogy e stratégiailag oly jelentős terület dolgozóit távol tartsa a munkásmozgalomtól.

Az említett előnyök, kedvezmények sorába tartozott az *évi fizetéssel és végleges minőségben való alkalmazás, a nyugdíj, az orvosi ellátás, az illetményszerű lakás, a tüzelő és világítási anyagszükséglet* kedvezményes áron való biztosítása. Az *egyenruha*-ellátás gyakran az egész család felruházását megkönnyítette. Az alkalmazott és családtagjainak utazási kedvezménye 1907-től illetményszerű járandósággá alakult. A nagyobb állomásokon a vasutak *vendégszobákat* tartottak fenn hivatalos kiküldetésben levő alkalmazottaik részére, amelyeket magánutazás esetén is igénybe lehetett venni. (1905-ben 230 vendégszoba állt kb. 400 ágygal rendelkezésre.) A vasúti vendéglők a „*restik*” önköltségi áron – minimálisan 25%-os kedvezménnyel – szolgálták ki az ételeket a vasutasoknak. Ez különösen a nőtlen hivatalnokoknak jelentett sokat.

A vasút üzemi sajátosságaiból adódóan a vasutak valamennyi országban többé-kevésbé gondoskodnak a vasutas árvák felneveléséről, a községektől távoli őrházakban, csomópontokon szolgálatot teljesítő alkalmazottak gyermekeinek *iskoláztatásáról*. A nagyobb vasúti csomópontok és a javítóműhelyek mellett épített lakótelepeken kezdetben a MÁV maga létesített elemi népiskolákat. (Az első, a piskitelepi 1875-ben nyílt meg, Báziáson 1876-ban, Hatvanban 1877-ben, Gomboson 1879-ben.) Később ezeket az iskolákat a MÁV átadta a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztériumnak, de a továbbiakban is kezdeményezte és anyagilag támogatta a vasutas lakótelepeken létesített állami iskolákat. A századelőn a MÁV 32 népiskolát segélyezett. Horvát-Szlavonországban az 1890-es években létesítettek tizenegy magyar nyelvű MÁV-magániskolát, amelyekben ingyen látták el tankönyvvvel s tanszerrel a tanulókat.

A MÁV első, 200 személyes Fiúnevelőintézete 1896-ban nyílt meg Szegeden, 1897-ben követte ezt a kaposvári s 1905-ben a szatmárnémeti. Ezekbe a *MÁV internátusokba* pályázat útján vették fel a vasutasok 6–12 éves gyermekeit, akik az intézetben ingyen kaptak lakást, ellátást, felsőruhát, tankönyveket és tanszereket.

Előrelátó személyzeti politikának, szakmai érdeknek is tekinthető mindez. A második, harmadik vasutas generáció tagjai közül mind többen származtak vasutas családból. Felvételnél elsőbbséget élveztek a vasutas származékok. A vasutas egész életét a vasútnak szentelte, s családjában a gyerekek észrevétlenül is vasutassá nevelődtek. Vasutas dinasztiák alakultak. Sok vasúti szolga fiából lett altiszt, sok altisztből pedig hivatalnok. Az 1909/10-es tanévben a Vasúti Tisztképző Tanfolyam hallgatóinak 50%-a vasutas családból származott. Így lett egyre zártabbá a vasutasok társadalma.

Az üzemi sajátosságok megkövetelte objektív integráció kedvező feltételeket teremtett arra, hogy a vasút vezetői az integráció paternalista formáit gyakorolják, s megteremtsek a „testületi szellem” kialakulásának és fenntartásának feltételeit.

A vasutasság különbözött a közszolgálati alkalmazottaktól abban is, hogy lényeges eltérés volt a hivatalnokok arányát illetően a polgári és egyházi közszolgálat, valamint a gőzüzemi vasutak foglalkoztatottainak összetételében.<sup>2 8</sup>

<sup>2 8</sup> Az 1900. évi népszámlálás adatai. Magyar Statisztikai Közlemények Új sorozat 9. köt. Bp. 1905.



Míg 1900-ban a polgári és egyházi közszolgáltatnál minden segédzemélyre 2,5 hivatalnok jutott, és a segédzemélyek nem is végeztek érdemi munkát (rájuk valóban érvényes a megállapodás, hogy munkájukat „az alacsony szintű ügykezelés, adminisztráció és szakképzetlen fizikai munka – kézbesítés, takarítás, egyszerűbb javítások kombinációja; léthelyzetét, pozícióját pedig katonás-hatósági és szolgálai vonások ötvözte jellemzi”),<sup>29</sup> addig a gőzüzemű vasutaknál minden segédzemélyre csak 0,17 hivatalnok jutott, s ugyanakkor az érdemi munka jelentős részét is ők végezték. Mozdonyvezetők és mozdonyfűtők, vonatvezetők, kalauzok és vonatfékezők, állomási- és pályafelvigyázók, váltóőrök és pályáőrök, raktárnokok és kocsirendezők nélkül nincs vasúti forgalom. Elegendő az 1904 áprilisi vasutassztrájkra hivatkozni, amikor a tisztviselők akarata ellenére közel egy hétig szünetelt a vasúti forgalom a MÁV egész hálózatán. A népszámlálási statisztikánál pontosabb kormányjelentés adatai alapján a vasúton foglalkoztatottaknak csupán 1/12-ed része tisztviselő. Tehát minden tisztviselőre 10,8 nem tisztviselői rangban levő vasutas jutott, illetve minden segédzemélyre csupán 0,09 hivatalnok.

Megnevezés	Tisztviselő	Segéd- személyzet
A polgári és egyházi közszolg.	71,7	28,3
A közlekedés	18,4	81,6
A gőzüzemű vasutak	14,4	85,6

Kétségtelen azonban, hogy a vasutasok közalkalmazotti mivoltáról kialakult felfogás bizonyos valós tényeken alapul, mégis manipulatív cézzal terjesztett részigazságnak tarthatjuk csupán. Ezért elvi és gyakorlati szempontból sem lesz tanulság nélküli felvillantani kialakulásának néhány mozzanatát.

Jogalkotásunk, államigazgatási jogtudományunk a kapitalizmus időszakában nem alakított ki egységes terminológiát a közalkalmazott fogalmára. Meghatározásához az 1878. évi Büntető Törvénykönyv 461. §-át hívták segítségül. Ezt tették 1904-ben is, amikor először vetődött föl a kérdés: közhivatalnok-e a vasutas?

A MÁV forgalmi dolgozóinak 1904 áprilisi általános sztrájkja után 1600 vasutas ellen indítottak eljárást a Btk. 481. §-ába ütköző hivatali kötelesség megtagadásának büntette címén. A sztrájkot megelőző fizetésrendezési mozgalom egyes vezetőinek, az ún. 13-as bizottságnak a bűnperében a vádlottak védelmét vállaló országos hírű ügyvédek – Eötvös Károly, Vázsonyi Vilmos, Baracs Marcell, Lengyel Zoltán, Landler Jenő és mások – bebizonyították, hogy a fenti bűncselekményt a Büntető Rendtartás 141. §-a szerint csak közhivatalnok követheti el, az államvasúti alkalmazottak azonban nem tekinthetők közhivatalnokoknak, hiszen a Btk. 461. §-a sem említi őket. A védők arra is rámutattak, hogy a vasút üzem és nem kormányzati ág, a vasúti forgalom lebonyolítása nem igazgatás, tehát a vasutas sem államközigazgatási tisztviselő.

<sup>29</sup> Magyarország története 1890–1918. Főszerkesztő: Hanák Péter, szerkesztő Mucsi Ferenc. (A továbbiakban: Magyarország története 7. köt.) Akadémiai Kiadó, Bp. 1978. 477.

A védők érvelését a törvényszék is magáévá tette, és a vádlottakat felmentette. Az ügyész fellebbezése folytán a bünper a királyi tábla, majd a Kúria elé került. A tábla felemás ítélete a vádlottakat felmentette, de a kormány intenciójának megfelelően kimondta: a vasutas közhivatalnok. A Kúria az ítéletet jóváhagyta.<sup>30</sup>

A kormány azonban tudatában volt annak, hogy megalapozatlan a vasutasok közhivatalnok voltáról szóló állítás, ezért a kidolgozás alatt levő Vasúti Szolgálati Rendtartásról szóló törvényjavaslatban ezt tételesen is kimondatta. A kereskedelemügyi miniszter 1907 áprilisi – a Vasúti Szolgálati Rendtartásról szóló törvényjavaslat tárgyában benyújtott – minisztertanácsi előterjesztése kiemelte: „A javaslat a minisztertanácsnak . . . azon óhajával teljes mértékben számol, hogy a sztrájk lehetetlenné tételése a vasutainkon . . . A törvényjavaslat egyik legfontosabb elvi jelentőségű rendelkezése az, mely szerint a vasúti alkalmazottak, éspedig úgy a véglegesek, mint az ideiglenesek, és akár az államnak, akár a magánvasutaknak állanak szolgálatában, büntetőjogi szempontból közhivatalnoknak nyilvánítatnak . . . Ez a rendelkezés . . . egyik eszköze a vasúti szolgálatban olyannyira szükséges fegyelem biztosításának”, mert ez teszi lehetővé a Btk. 481. §-ának a vasutasokkal szembeni alkalmazását.<sup>31</sup> A horvát obstrukció miatt törvényerejű rendeletként kiadott Rendtartás 2. §-a kimondta: „Mind az állandó, mind az ideiglenes személyzet tagjai a büntető törvények alkalmazása szempontjából ugyanazon elbánásban részesítendőek, mintha közhivatalnokok lennének.”<sup>32</sup>

A Vasúti Szolgálati Rendtartás azonban csupán a *büntetőjog szempontjából tette közhivatalnokká* a szárnyaskerek valamennyi dolgozóját, a *jogok tekintetében viszont rabszolgákká* változtatta őket. Ezt erősítette meg a Btk. 461. §-ának helyébe lépő 1940. XVIII. tc. 3. §-a, kimondva, hogy a büntetőtörvények alkalmazása szempontjából közhivatalnoknak kell tekinteni az állami vagyon kezelésében részt vevő személyeket is.

A fentiekből következően a vasutasok retrográd politikai indítékú közhivatalnokká minősítése tudományos szempontból elfogadhatatlan. Közalkalmazottnak csak azokat tekinthetjük, akiknek munkaviszonyuk keretében „konkrét kapcsolatuk van az állami közhatalommal, az »imperiummal«”.<sup>33</sup>

Az új Büntető Törvénykönyv (1978. IV. tc.) a „közalkalmazott” helyett a „hivatalos személy” kifejezést használja, s „a hivatalos személy” fogalmát a közhatalmi jellegű tevékenységhez fűzi. A modern alkotmányjogi felfogás szerint a közhatalmi tevékenység négy szerv-típus: „a népképviselői, a bírói, az ügyési és az államigazgatási szervek tevékenységében valósul meg”. A Törvénykönyv „a hivatalos személy fogalma alá vonja ezen kívül a más szerveknél az állam nevében igazgatási teendőket ellátó személyeket”. A vasút és a posta alkalmazottai az új Btk. 230. §-ában szerepelnek mint „közfeladatot ellátó személyek”. Ezek a „személyek – a törvény indoklása szerint – nem hivatalos

<sup>30</sup> Dr. Landler Jenő, a védügyvéd. Gyakorló ügyvédi tevékenységének válogatott dokumentumai. Az anyagot gyűjtötte, válogatta és sajtó alá rendezte: *Gadanecz Béla*. Országos Ügyvédi Tanács, 1975. 27–165.

<sup>31</sup> OL K 27 1907–VII–3150

<sup>32</sup> A Vasúti Szolgálati Rendtartás 58654/1907. sz. kereskedelemügyi miniszteri rendelet. Kiadja a Magyar Királyi Belügyminisztérium (Az Országos Törvénytár Szerkesztősége) Bp. 1908. 4.

<sup>33</sup> Az államigazgatás néhány kérdése és a közalkalmazottak munkajogi helyzete. A „Közszolgálati Szabályzatról” rendezett ankét anyaga. Kiadja a Magyar Közalkalmazottak Szakszervezete. Bp. 1958. 63. (*Dr. Beér János* felszólalása.)

személyek, de közérdekű feladatokat – a tömörebb törvényi szóhasználat szerint közfeladatokat – látnak el; különleges büntetőjogi védelmüknek tevékenységük e közérdekű volta az alapja. Nem terheli őket olyan fokozott felelősség, mint a hivatalos személyeket”.<sup>34</sup> A vasutakról szóló törvény (1968. IV. tc.) 16. §-a szerint „a közforgalmú vasút végrehajtó szolgálatot ellátó dolgozóját fokozott büntetőjogi védelem illeti meg”.<sup>35</sup>

### *A MÁV személyzetének megoszlása és helyzete 1900-ban*

A századfordulón a dolgozó emberek jelentős része még mint félig-meddig idegen, ismeretlen intézményre tekintett a vasútra, a vasutasokat pedig furcsa, egyenruhás uraknak tartotta. A mezőn dolgozók feltekintettek a munkából, ha jött a vonat, s megcsodálták a száguldó vasparipát. Az állomás peronján végződő vasárnap délutáni korzó éppúgy hozzátartozott a községek és kisvárosok életéhez, mint a délelőtti istentisztelet. Látványosság számba ment az állomáson átbogó gyorsvonat, az aranygalléros állomásfőnök s a népviseletbe öltözött, sokszoknyás lányok szívét megdobogtató fehér kesztyűs, snájdíj forgalmi szolgálattevő. A gyorsvonati mozdony ablakából kihajló csokornyakkendő masiniszta, a dámák szolgálatára mindig készen álló, adjusztált egyenruhás kalauz is egy távoli világ képviselőjének tűnt. A külső szemlélő nem is látott többet a vasutasokból. Ebből alakította ki a maga ítéletét.

Egy vasúti szakíró hét évtizeddel ezelőtt megállapította, hogy „a »vasutas« társadalmi helyzetével, munkakörével, a tőle megkívánt testi, szellemi, sőt lelki tulajdonságokkal a nagy társadalom ma sincs teljesen tisztában”.<sup>36</sup> Megállapítása máig sem sokat veszített érvényéből. A parasztság, a gyári munkásság rétegződéséről és helyzetéről számos szociológiai és történeti munka született, a közlekedés, a vasút és a posta dolgozói sokáig nem kerültek az érdeklődés homlokterébe. Ha egy-egy tudományos műben mégis megemlítik őket, a megítélés ritkán mentes a közgondolkodásban korábban beidegződött előítéletektől.

A vasúti forgalom ellátása tekintélyes számú, sokféle képzettségű és munkakörű személyzetet igényel. 1900-ban a MÁV és a kezelésében levő magánvasutak vonalhossza 14 732 km. Ezen a hálózaton 1710 pályaudvar és állomás, valamint 854 megállóhely volt. A MÁV személyzetének összlétszáma 75 377 fő.<sup>37</sup> Szakágazatok és az alkalmazás minősége szerint megoszlásuk ugyanakkor a következőképpen alakult:

<sup>34</sup> 1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről. Magyar Közlöny, 1978. (92. sz.) dec. 31.

<sup>35</sup> 1968. évi IV. törvény a vasutakról. Magyar Közlöny 1968. (86. sz.) okt. 31.

<sup>36</sup> *Szigeti János*: A vasúti alkalmazottak elméleti és gyakorlati kiképzése. Közlekedési Szakkönyvtár I. sorozat 34. könyv. Bp. 1910. 5.

<sup>37</sup> 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 besorolásukat. Így lehetővé vált a megközelítőleg pontos foglalkozási statisztika elkészítése.

	Hiva- talmok	Al- tisz t	Nő	Szolga	Munkás	Együtt
Általános igazgatás	693	132	55	198	89	1 167 1,5%
Pályafelügyelet és karbantartás	931	1 153	4	6 962	18 984	28 034 37,2%
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat	3 931	6 625	325	11 486	6 707	29 074 38,6%
Vonatmozgatás és műhelyszolgálat	702	2 604	–	3 256	9 159	15 721 20,9%
Anyag- és leltárkezelés	262	242	–	104	803	1 381 1,8%
Összesen	6 519 8,7%	10 726 14,2%	384 0,5%	22 006 29,2%	35 742 47,4%	75 377 100,0%

A személyzet megoszlása a foglalkoztatás *végleges* és *ideiglenes* jellege szerint:

	Hiva- talmok	Al- tisz t	Nő	Szolga	Munkás	Együtt
Évi fizetéssel kinevezett	5 476 84,0%	9 740 90,8%	–	17 429 79,2%	–	32 645 43,3%
Díjnok, gyakor- nok, nő, napibéres	1 043 16,0%	986 9,2%	384 100%	4 577 20,8%	35 742 100%	42 732 56,7%

A MÁV 1900-ban ideiglenes minőségben foglalkoztatta személyzetének 56,7%-át. Ennek 84%-a a munkás kategóriába tartozott, többségük pálya-, műhely- és raktármunkás volt. A szolgák több mint 20%-a, az altisztek közel 10%-a, a hivatalnokok 16%-a ideiglenes minőségű alkalmazott volt. A MÁV ekkor kizárólag a vasúti forgalom *közvetlen* lebonyolításában nélkülözhetetlen személyzetet alkalmazta végleges minőségben, évi fizetéssel.

#### *Az ideiglenes minőségben foglalkoztatottak*

A századfordulóra kialakult a magyarországi vasutasság rendkívül bonyolult, a piramishoz hasonlóan felépített, zárt társadalma.

A piramis legalján a vasúti személyzet egynegyedét alkotó, a falvak nincstelenjeiből verbuválódó *pályamunkások* tizennyolcezes serege állt. Egy-egy előmunkás vezetésével, 12–14 fős munkacsapatokban dolgoztak. Egy-két pályamunkáscsapat tartozott egy

vonalkelő pályafelügyelőhöz, 6–10 pályafelügyelő szakasz egy osztálymérnökséghez, amelyet ma pályafenntartási főnökségnek nevezünk. (1900-ban 108 MÁV-osztálymérnökség volt.) A pályamunkások tartották üzembiztos állapotban a vasúti pályát. Elvégezték a vasútvonalak időszakos javítását, kicserélték az elhasználódott vagy meghibásodott síneket és talpfákat, szabályozták a vasúti vágányokat. A legnehezebb munka a sín-, illetve a talpfa-csere, a talpfa alatt levő kavicságy tömörítése, az aláverés, az ún. krampácsolás. Pályamesteri szakaszonként egy-egy ezermesterféle falusi iparossegéd, rendszerint kőműves vagy ács tartozott a pályamunkások csoportjába. Amikor nem akadt szakmunka, a többiekkel együtt a munkáscsapatban dolgozott.

A vasúton alacsony volt a pályamunka presztízse, de az ipari fejlődésben elmaradott Magyarországon még pályamunkásként is nehezen lehetett bejutni a MÁV-hoz, mert a munkanélküli mezőgazdasági proletárok ezrei lesték, hol van munkásfelvétel. A vasútra kerülést a pályamunkás-felvételt intéző pályafelügyelőnek hordott „önkéntes ajándékkal” (csirke, tojás, bab, kukorica stb.) s némi ingyenes házimunkával lehetett kiérdemelni. Aki havonta nemcsak 14–15 napi munkához akart jutni, hanem egész hónapban dolgozni akart, az sonkát, bort, malacot ajándékozott. Szállóige ekkor: „ha van sonka, lesz munka”. S a legkisebb ok, az előmunkás, a pályaeőr, a pályafelügyelő iránti figyelmetlenség, az „ajándék” elmaradása is elég volt ahhoz, hogy újra kenyérkereset nélkül álljanak. Huzamosabb ideig csak egy részük maradt ezen a munkahelyen, legtöbbjük a vasút egyéb szolgálati helyeire (a raktárakba, az állomásokra, a fűtőházakba, a szertárakba) igyekezett.

A napibérért dolgozó *állomási, raktári és fűtőházi munkások* alkották a foglalkoztatottaknak közel tíz százalékát. Többségük kocsitoló, kocsikapcsoló, sarus, koci ki- és berakó, zsákoló, mozdonytisztító, szénrakó és salakhordó volt. Nehéz, piszkos és veszélyes munkát végzett mindegyik. Ez nem kívánt szakképzettséget, csak begyakorlást. De nem akármilyen. Vegyük például a sarust, aki a teherpályaudvar gurítódombján dolgozik. Ő fékezi meg az irányvágányokra gurított kocsikat, kezében egy hat-nyolc kilós, erre a célra megfelelően kiképzett fémpapucsot (sarut) helyez a sínre. A koci nekifut, egy darabig tolja maga előtt, majd megakad rajta és megáll. A sarus naponta többször néz közvetlenül szembe a legnagyobb veszéllyel.

A MÁV 15 önálló *javitóműhelyében* 8093 munkás dolgozott. A vasúti mozdony- és kocsipark gondozását és javítását végzők többsége ipari szakmunkás, s származását tekintve is ún. tősgyökeres proletár. Az 1900. évi népszámlálási statisztika 6857 vasúti műhelymunkásról és 538 ipari tanulóról (tanoncról) közölt adatokat. *Foglalkozás szerinti megoszlásuk*: lakatos, vas- és fémesztergályos 56,6%; kovács és kazánkovács 14,8%; asztalos 11,7%; bogárnér és fényező 11,0%; kárpitos 2,0%; bronz- és rézműves 1,5%; gépész 1,0%; nyerges és szíjgyártó 1,0%. A századforduló vasúti műhelymunkásai több nemzeti-ségűek, a művezetők és mesterek között elég gyakori a német, a cseh és a francia.

A vasúti munkások legkoncentráltabb, legfejlettebb munkaeszközökkel dolgozó osztaga a műhelymunkásság volt. A vasúti műhelyek hazánk legrégebbi, legnagyobb és legjobban felszerelt vasipari üzeimei közé tartoztak. A századfordulón az ország legképzettebb ipari szakmunkásai dolgoztak a MÁV-műhelyekben. A MÁV két budapesti műhelyében dolgozott 1900-ban a műhelymunkásságnak közel 40%-a: az Északi Főműhelyben 1927, a Nyugati Főműhelyben 1286 munkás. Az 500 munkásnál többet foglalkoztató vidéki műhelyek: a miskolci, a debreceni, a szolnoki és a temesvári.

A pályafenntartási és a raktári munkások átlagos napi *munkaideje* 11–12 óra volt, az állomásiaké és a fűtőháziaké néhol a 16 órát is elérte, de valamennyien csak 10 órai munkáért járó bért kaptak. A túlmunkát sehol sem honorálták. A műhelymunkások munkaideje volt a legrövidebb: 63 százaléuk 8–9 órát dolgozott, 10 százaléuknak volt 12 órás vagy ennél hosszabb a munkaideje, s 0,5 százaléuk dolgozott 14 órát vagy ennél többet.

A munkásosztály harcának eredményeként 1891-ben törvénybe iktatott *vasárnapi munkaszünet*, nem vonatkozott az államvasúti munkásokra. Még a vasúti műhelyekbe is gyakran berendelték a munkásokat vasárnap délelőttre, a „halaszthatatlan” javítási munkák elvégzésére. Az állomások, a fűtőházak, a szertárak munkásainak nem volt sem vasárnapi, sem ünnepnap munkaszünetük. Ők csak akkor „pihenhettek”, ha betegek voltak. „Vannak ezrével munkások, akiknek 15–20–25 év óta egyetlen szabadnapjuk sem volt,” mondta 1904-ben az egyik vasutas gyűlés felszólalója. A MÁV-munkások egyetlen csoportjának sem volt fizetéses szabadsága. A Szakszervezeti Tanács által összehívott 1903 júliusi országos gyűlésen követeltek először a vasúti munkások évenként 8 napi szabadságot.

Az államvasúti munkások helyzete a századforduló éveiben még gyakran rosszabb volt, mint a magántőkés üzemek munkásaié. Az állam keményebb bánásmódban részesítette munkásait, és alacsonyabb béreket fizetett, mint a magánvállalkozók.

A pályamunkások kora hajnaltól késő estig, esőben, hóban, szélben és tikkasztó hőségben, a szabad ég alatt dolgoztak. 1,20–1,40 korona *napibérük* általában azonos volt a mezőgazdasági munkásokéval, de a nagy mezőgazdasági munkák idején nem mindig érte el azt. A városoktól távol eső vidékeken, s különösen a nemzetiségi területeken a napibér az átlag alatt maradt, Budapesten és környékén 20–30 fillérrel meghaladta az országos átlagot. Aratás idején ezért a pályamunkások engedéllyel vagy engedély nélkül gyakran mentek aratni és csépelni. A kiegészítő mezőgazdasági munkára létminimumuk biztosítása készítette őket, állandó munkájuk fölénye azonban kézenfekvő volt: kevésbé idényjellegű s biztosabb, mint a mezőgazdasági napszámos munka. Az állomási és a fűtőházi munkások keresete alig volt több, mint a pályamunkásoké. A raktári munkások 2,20–2,40 korona napibért kaptak.

1900-ban a MÁV-személyzet bérezésére fordított 74 489 940 koronából 24 080 424 korona (30,3%) jutott az össz-személyzet 47,4%-át alkotó munkás kategóriának, ami 673,73 korona évi átlagos keresetnek felel meg. Ez szakáganként erősen szóródott. Míg a pályamunkásoknál 469,08 korona volt az átlag, az állomási és raktári munkásoknál 575,51 korona, a vonatmozgatási és műhelyi szolgálat munkásainál pedig 1171,57 korona. A vasúti műhelyekben a munkások évi átlagkeresete 1209,82 korona volt. Műhelyenként is jelentősen eltértek az átlagkeresetek. Az Északi Főműhelyben átlag 1391,93 koronát kerestek a munkások, a zágrábi műhelyben 1308,12 koronát, a Nyugati Főműhelyben pedig 1289,46 koronát. A szolnoki, a piski, a szegedi, a miskolci, a kaposvári és a temesvári műhely munkásainak évi átlagkeresete 1100 korona alatt maradt.

A pályafenntartási, raktári és fűtőházi munkások abban reménykedtek, hogy jó munkával, kifogástalan magaviselettel s egy kis szerencsével rendszeresített napibéresek és idővel talán még kinevezett vasúti szolgák is lehetnek. Ennek volt realitása, mivel a vasúti szolgaszemélyzetet általában a vasúti munkások közül válogatták ki. Már az előmunkás

felfigyelt az értelmesebb munkásra, s „pályafelvigyázónak továbbadta, hogy van itt egy gyerek, akinek jó feje volna hozzá, hogy vasutast neveljünk belőle” (Veres Péter). A pályamunkások töredékéből pályakocsivezetők, pályaoárhelyettesek, előmunkások, vonalbejárók, mozgóőrök válhattak, az idősebb előmunkásokból pedig pályaoőrök. A szerencsés állomási munkások kocsirendezőkké, váltóőrökké, állomási vagy vonatmálházókká (kiszegítő fékezőkké) küzdhették fel magukat, míg a fűtőházi munkások előtt a mozdonyfűtővé történő előlépés lehetősége lebegett.

Ezek gyakran hetekig fizetés nélkül dolgoztak a fékezői, kocsirendezői, váltóőri, mozdonyfűtői, pályaoári stb. munkakörben, hogy megszerezzék a szükséges gyakorlatot, és letehessek az előírt szakvizsgákat. Az állandó szolgálatra beosztottakat rendszeresítették, napibéres szolgák lettek. A vasúti szolgák 15 százaléka (kb. 3500 fő) kinevezés nélkül, napibérért dolgozott a századfordulón. A szükséges szakvizsgákkal rendelkező, de a szolgálai munkakört csak alkalmanként ellátó munkások továbbra is munkaslétszámba tartoztak.

A napibéres szolgaként dolgozó forgalmi alkalmazottak legnagyobb csoportját a segédfékezők alkották. Díjazásukról az 1888-as MÁV elnöki rendelet kimondta, hogy minden reggel meg kell jelenniük szolgálati helyükön, de napibért csak azokra a napokra kaphatnak, amelyeket (utazás vagy tartalék) szolgálatban töltöttek. Nyolc óráért fél napibér, 24 óráért egész napibér járt nekik. Gyakran kellett kocsifelírói, váltóőri, lámpakezelői, kocsitolói, éjjeliőri szolgálatot teljesíteniük. A napibérből és a kilométerpénzből származó együttes jövedelmük havi 35–45 korona között ingadozott, a legforgalmasabb csomópontokon elérhette az 50 koronát, máshol 24 korona alatt is maradhatott.

Hasonló volt a helyzete a nagy pályaudvarokon dolgozó napibéres mozdonyfűtők, kocsirendező, kocsifelírók és tolatómunkások népes táborának. Az általában másodnaponként teljesített, megszakítás nélküli, 24 órás szolgálatért 2,40 korona napidíjat kaptak. Ebből a keresetből a családos emberek csak nyomoroghattak, a MÁV Igazgatóság mégis megkövetelte tőlük, hogy a saját költségükön vásárolt egyenruhában teljesítsenek szolgálatot. Kenyér helyett sokszor a remény táplálta őket, hogy egyszer végleges alkalmazottak, valóságos vasúti szolgák lehetnek. „Habár a kinevezés a nyomorúság, a koplalás folytatását jelenti is, . . . mégis mindnyájuknak ez az óhajuk” – írta a Népszava 1904 márciusában.

A vasúti munkások és az ideiglenes minőségben foglalkoztatott szolgák legfőbb sérelmei közé tartozott az a mód, ahogyan a vasút utcára dobta a sok-sok évi munka után munkásait. A MÁV – „humanizmusának” maximumaként – esetenként megengedte még aktív dolgozóinak, hogy könyöradományt gyűjtsenek elaggott vagy munkában megrokkant társaiknak. A vasúti munkások szocialista szervezkedésének kibontakozása ezért összefonódott a *nyugellátás biztosítása*ért és a *véglegesítés*ért folytatott küzdelmükkel. A kereskedelemügyi miniszter kilenc évi halogatás után, a szocialista szervezkedés eredményeként hagyta jóvá 1904. június 8-án a MÁV Nyugbérpénztár – korántsem tökéletes – alapszabályait.

A véglegesítés követelése a vasúti munkások 1903. júliusi nagygyűlésén a követelések élére került. Kiharcolása további négyéves küzdelmet igényelt. Közben megizmosodott a vasúti munkások osztálytudatos szervezkedése. 1907 februárjában már huszonegyezer tagja volt a magyarországi vasutasok első legális szociáldemokrata szak-

szervezetének, az 1906. május 6-án alakult Vasúti Munkások Országos Szövetségének. Ezért kellett cselekednie a kormánynak és a MÁV vezetőinek. Az 1907-ben kidolgozott Vasúti Szolgálati Rendtartás szerint ezért lettek állandó alkalmazottak a három év óta megszakítás nélkül szolgálatban álló havidíjasok, napidíjasok, napibéresek és munkások. Ezzel egyidejűleg – az osztálytudatos szervezkedés megtűltésének előkészítéseként – jelentek meg a MÁV Igazgatóság rendeletei a munkásszemélyzet anyagi helyzetének javításáról.

### *Végleges alkalmazottak*

Az 1884-es Szolgálati Rendtartás 6. §-a kimondta, hogy a MÁV-nál végleges alkalmazást csak olyan egyének nyerhetnek, akik: a) magyar honpolgárok s a magyar nyelvet tökéletesen bírják; b) a 18. évet betöltötték, s 35 évesnél nem idősebbek; c) tényleges katonai szolgálatukat kitöltötték, vagy mentesítették őket a katonakötelezettség alól; d) ép és egészséges testalkatúak; e) erkölcsi tekintetben feddhetetlen előéletűek; f) vagyoniilag rendezettek(!); g) rendelkeznek a megkívánt szellemi képességgel és felkészültséggel.

A véglegesített, évi fizetéssel kinevezett MÁV-személyzet (32 645 fő) megoszlása: 53,4%-a szolga, 29,8%-a altiszt és 16,8%-a hivatalnok. A vasútüzem egyes szakágaiban foglalkoztatott szolgák, altisztek és hivatalnokok nem azonosak az állami közigazgatás, a bíróság, a fegyveres testületek vagy egyéb hivatalok és intézmények szolgálival, altisztjeivel és hivatalnokaival, bár azonos elnevezésű kategóriába sorolták őket. A vasúti szolgáknak csupán 4–5%-a végzett ún. hivatalozolgai teendőket, s csupán 5–6%-uk volt kapuőr, éjjeliőr stb. Az altisztek 3,0–3,5%-a volt műhelyi művezető, s 8–9%-a irodaaltiszt. A hivatalnokok 10%-a volt csupán az általános igazgatás szakágzatában. A szolgák, altisztek és hivatalnokok kb. 85–90 százaléka sajátos vasútüzemi feladatokat látott el.

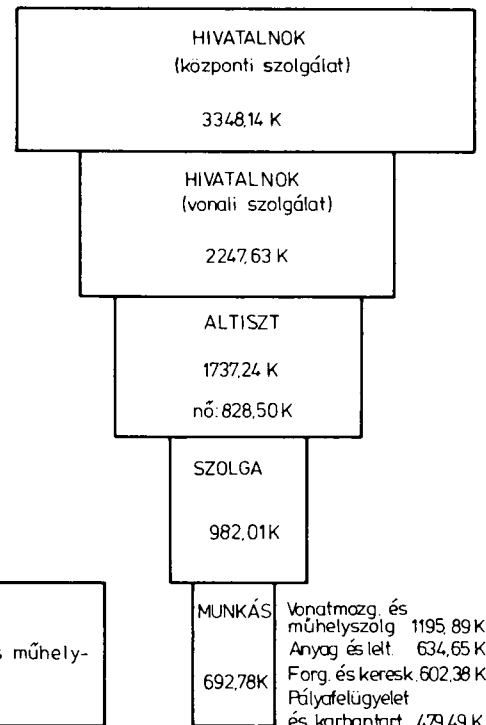
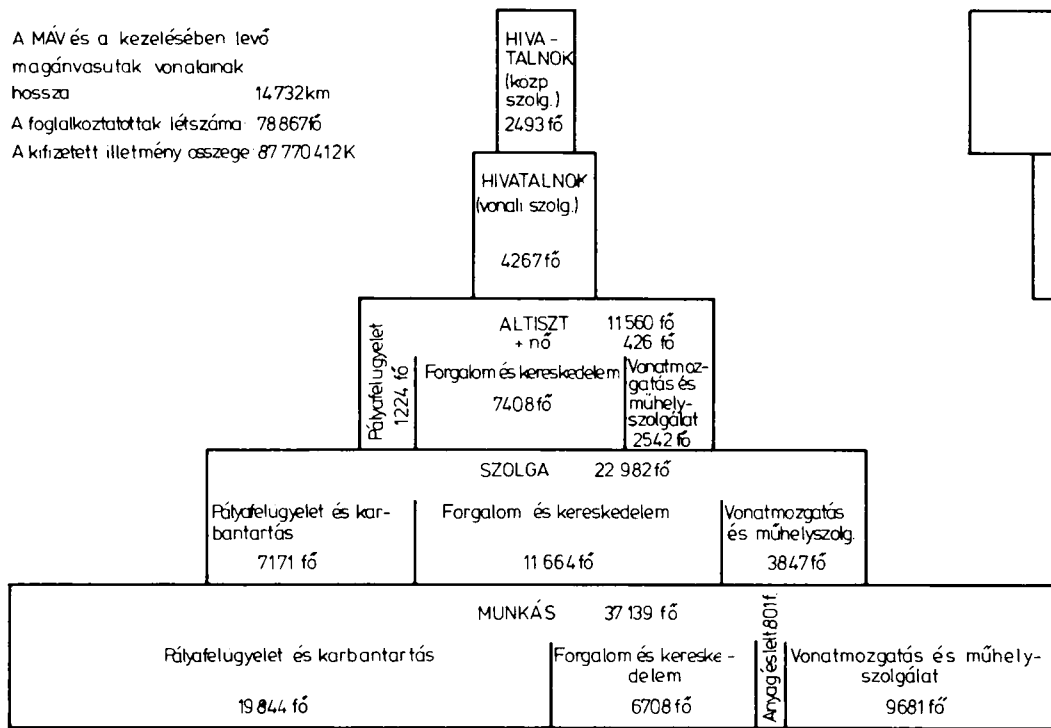
A MÁV szolgálatába végleges minőségben évi fizetéssel kinevezett szolgákat, altiszteket és hivatalnokokat a Szolgálati Rendtartás kiegészítő részét képező Illetmény-szabályzat szerint rangfokozatokba és fizetési osztályokba sorolták. A III., II. és I. sz. illetménytáblázat szerinti fizetésen kívül lakbérilletményt vagy természetbeni lakást kaptak. A kinevezéssel egyidejűleg hivatalból tagjai lettek a MÁV Nyugdíjpénztárának. A szolgákat és az altiszteket a vasút költségén látták el egyenruhával. Az illetmény-szabályzat 37. §-a kimondta, hogy a végleges minőségű alkalmazottaknak betegség esetén egy évig folyósítják állandó illetményeiket; ha a betegség egy évnél tovább tart, akkor – szabályszerű felmondás után – beszüntetik illetményük fizetését. A munkaképtelenné vált vagy létszámcsökkentés miatt elbocsátott szolgáknak és altiszteknek hathavi, a hivatalnokoknak pedig egy évi fizetésükkel felérő végkielégítés járt.

### *Szolgák és altisztek*

A MÁV-nál a *szolga* kategóriába tartozott a pályáőr, a váltóőr, az állomásmálházó, a kocsirendező, a vonatmálházó vagy fékező, a mozdonyfűtő, az előfűtő, a gép- és kazánkezelő, a vizsgáló lakatos, a négy középiskolával nem rendelkező jegyvizsgáló és állomásvezető. Az *altiszt* kategóriába került a mozdonyvezető, a főmozdonyvezető és a



A MÁV és a kezelésében levő  
 magánvasutak vonalainak  
 hossza 14732km  
 A foglalkoztatottak létszáma: 78867fő  
 A kifizetett illetmény összege 87 770 412K



A VASUTASOK A SZÁZADELŐN

A MÁV alkalmazottak létszáma, megoszlása, s egy főre kifizetett évi átlagilletménye 1903-ban a főbb kategóriák szerint

mozdonyfelvigyázó, a kalauz és a vizsgáló főkalauz, a pálya-, az állomás-, a távirida és a szertárfelvigyázó, az állomáselőjáró, a raktárnok és a főraktárnok, a távirász, a könyvkötő mester, a főnyomdász, az irodaaltiszt és a műhelyi művezető.

A *pályafelügyelet és karbantartás* szakágazat területén a véglegesített szolgák kb. 90%-a pályáőr, 7–8%-a mozgóőr, alagútőr, hídőr stb.

A *pályáőr* az a vasúti szolga, akinek gondjaira 7–10 kilométeres vonalszakaszt bíznak, s aki köteles biztosítani, hogy ezen semmi ne akadályozza a vonatok közlekedését. Hogy ebben biztos lehessen, a felügyeletére bízott vonalrészt naponta be kell járnia. Köteles a pályát és a táviridavezetékét gondosan megvizsgálni, és a talált kisebb hibákat kijavítani. Különösen vigyáznia kell arra, hogy a pálya fekszingje, a töltések és bevágások oldalai (rézsűi), a padkák és a vízlevezető árkok tiszták legyenek. Minden héten köteles megmérni a vágány bőségét (nyomtávot), a talált hibákat megszüntetni vagy – ha erre nem képes – a hibát a pályafelvigyázónak jelenteni. Köteles az ágyazatban és a padkákon növekvő gazt kigyomlálni és a pályáról a vizet szivárgók, árkok stb. segítségével levezetni. A pályáőr feladatait 138 pontban foglalta össze az 1877-ben jóváhagyott s a századfordulón is érvényben levő 11. számú, a MÁV-pályáőrök számára készült utasítás, amelynek 1. pontja kimondta: „Minden alkalmazott köteles, ha a szükség úgy kívánja, egész idejét a szolgáltatnak szentelni, minden szolgálati rendeletnek feltétlen engedelmeskedni, s ha rendkívüli körülmények különös erőfeszítést követelnek – ettől nem szabad vonakodni.”

A pályáőr a nyílt pályán, sokszor a településektől távol épült szoba-konyhás kis őrház lakója. Az őrházak rendszerint ott épültek, ahol a vasút keresztezte a közutat. Vigyázni kellett, nehogy szerencsétlenség történjék. Ezért, ha a vonat érkezésekor vonalbejárás volt a pályáőr, akkor a felesége vagy a felnőtt leánya kezelte a sorompót, és fogadta a jelzőzászlóval a vonatot. Ezért a családtagoknak is vizsgáznuk kellett a sorompó kezeléséből és a pályáőrre vonatkozó jelzési utasításokból. A vasúti szolgák 1901-es memorandumukban kérték a pályáőrök felmentését a gyomirtás alól, mert az akadályozza a vonalbejárást, a szolgáltatban segítő feleségek részére pedig a 12 korona havi mellékilletményt, s az engedélyt, hogy a pálya mellett szabadon hagyott, kisajátított földterületet megművelhessék. A pályáőrök évi fizetése 500 koronánál kezdődött, s 540 koronáig emelkedhetett. Nagy családjuk – nem volt ritkaság a 6–8–10 gyerek – fenntartását a csekély fizetés mellett csak úgy biztosíthatták, ha önellátásra rendezkedtek be. Az őrházhoz a vasúti pálya két oldalán akkora legetetésre alkalmas terület tartozott, amely elegendő volt egy-két tehén tartásához. (Gyakran a pályáőr biztosította a szakasz-mérnök, vagy az állomás valamelyik tisztviselőjének tejszükségletét.) S nem hiányzott egy akkora darab megművelhető föld sem, amelyen megtermett a szükséges burgonya és a kukorica. Egy-két gyümölcsfa, néhány tucat szárnyas, egy-két család méh, s egy kis konyhakert jelentette a család „háztájiát”. A pályáőrök sokévi munkája varázsolta ilyen „oázisokká” a kietlen pusztaságba épített bakterházat. „Kétklakiságuk” objektív helyzetükből adódott. Kapcsolatuk szoros maradt a föld népével, de tájékozottabbak amazoknál, az ország és a világ eseményeiről gyorsabban és megbízhatóbban értesültek.

A pályáőrök közvetlen előljárója az altiszt kategóriába tartozó szakaszkezelő *pályafelvigyázó*. 1900-ban a MÁV vonalain hozzávetőlegesen ezer pályafelvigyázó s közel félszáz szemafor stb. felvigyázó és hidmester teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázók a

rájuk bízott vonalszakaszon ellenőrizték és irányították a pályaőrök és a pályamunkáscsapatok munkáját, ellenőrizték a pálya, a hozzá tartozó műtárgyak és épületek állapotát, hogy semmi se akadályozhassa a forgalmat. Mivel rendelkezniük kellett gyakorlati műszaki ismeretekkel, „kis mérnököknek” nevezték őket. Kezdetben gyalog, később háromkerekű hajtókával járták be vonalszakaszukat, amely felett – a 23. sz. utasítás 3. §-a értelmében – kötelesek naponta és egész napon át, sürgős munkák esetén pedig éjszaka is őrködni.

A *vonatmozgatási* szakágazatban foglalkoztatott szolgák és altisztek döntő többségét, a forgalmi és kereskedelmi szakágazatban foglalkoztatottaknak pedig jelentős részét a *forgalmi utazók* (mozdony- és vonatszemélyzet) alkották. A *mozdonysemélyzet* a mozdonyvezetőből és a mozdonyfűtőből állt, a *vonatszemélyzet* (vonatkísérők) a vonatvezetőből s a hozzá beosztott kalauzokból, jegyvizsgálókból és vonatfékezőkből. A mozdonysemélyzet tagjai vontatási, a vonatkísérők forgalmi dolgozók.

*Mozdonyvezető-tanonc* csak az lehetett, aki legalább három évig géplakatosként dolgozott a MÁV valamelyik műhelyének mozdonyosztályán. *Mozdonyvezetői* vizsgára csak olyan tanoncot bocsátottak, aki fűtőként is legalább egy évet töltött menetszolgálatban, bebizonyította, hogy ismeri a forgalmi és jelzési utasításokat, rendelkezik állomási és vonalismerettel, s a pályaorvosnál sikeresen vizsgázott mentőszolgálatból. Az állami vizgabizottság előtt tett sikeres gőzmozdonyvezető vizsga feltétele a mozdony szerkezetének és kezelésének elméleti és gyakorlati ismerete, a fékező készülék, a kazánrobbanásokat megakadályozó eszközök stb. ismerete. Mozdonyvezető csak olyan katonaviselt férfi lehetett, akit az orvosi felvételi bizottság is alkalmasnak talált, s hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal is igazolta megbízhatóságát. A mozdonyvezetőnek szolgálata hosszú éveit alatt sokféle gépen kellett bizonyítania tudását és rátermettségét, hogy a tolatómozdony, a tehervonati-mozdony s a különféle személyvonati-mozdonyok után a gyorsvonati mozdonyra kerüljön. Minden kezdő mozdonyvezetőnek ez volt a legmerészebb álma, de csak keveseké vált valóra.

A mozdonyvezető munkájában nem a fizikai erőfelfejtés a döntő, hanem a szellemi munka részaránya. Egyéni rátermettség, lelkiismeretesség, józanság, gyors felfogó- és elhatározó képesség s bátorság szükséges feladatának ellátásához. Nagy felelősség terheli, bármilyen vonatot továbbít. Mozdonyvezetés közben állandóan figyelnie kell a pályát, a jelzőket, az állomás- és a pályaszemélyzet által adott jelzéseket. Az idegfeszültség a vegetatív idegrendszeret támadja.

A *mozdonyfűtő* feladata a kazán fűtése, ő biztosítja a gőz fejlesztéséhez szükséges hőt, gondoskodik a tüztér tisztán tartásáról. Nehéz fizikai munkát végez. Még álló kazán tűzszekevényébe sem gyerekjáték 4–6 tonna szenet lapátolni, hát még a robogó mozdonyon, a kényelmetlen, szűk helyen. Nem lehet a szenet találmányra szórni a tűzszekevénybe, vigyázni kell arra, hogy a szénréteg vékonyan, egyenletesen borítsa be a kazán rostélyfelületét, biztosítani kell, hogy elegendő levegő tóduljon a rostély alá. A szenet állandóan elő kell kotorni a szerkocsi elejére, a nagyobbakat darabokra zúzni, a poros szenet locsolni, s közben figyelni a kazán gőznyomását, nézni a vízállásmutatót, az állomási és pályajelzéseket. „Apa komor volt, ritkán nevetett, / . . . Ha rákopogetott / éjjel, váratlan, az értesítő, / hogy új fordába vigye (jó idő, / rossz, tél, nyár: mindegy!) – nagykeservesen / indult, szidva azokat »odafenn«: / kétkben, ha nyár volt botosban, ha

tél, / ment, mogorván, de ment: »Kell a kenyér!« – így látta mozdonyfűtő apját Szabó Lőrinc, s így örökítette meg a Tücsökzenében.<sup>38</sup>

A mozdonysemélyzet esőben, viharban, perzselő napsütésben, sűrű ködben s komor sötétségben is végzi munkáját. A vasút őskorában, a nyitott vezetőálláson közvetlenül ki volt szolgáltatva az időjárás viszontagságainak. Csak az 1860-as években került a mozdonyokra védernyő, majd az ún. mozdonyátor, amely már bizonyos védelmet jelentett. Így sem volt könnyű feladat 16–18 órát állni a rázós gőzmozdonyon. A lábpanaszok, a vesebaj, a reuma itt foglalkozási betegségnek számított. A látást súlyosan károsította a tüztér izzó fényét követően a sötét pálya mentén felbukkanó jelző figyelése. (A mozdony lámpája ugyanis nem arra való, hogy a vonat lásson, hanem hogy őt lássák.)

A jól karbantartott, tisztán csillogó mozdonyok a mozdonysemélyzet szakmá szeretetérel tanúskodtak. A szolgálati felsőbbség követelményeinél is jobban ösztönözte őket mesterségbeli tudásuk, szakmai büszkeségük. Nehezen tűrték az utasítgatást és a felügyeletet, buzdítás nélkül is tudásuk legjavát adták. Indulás előtt s a célállomásra érve, de a közbeeső állomásokon is, ha rendelkezésre állt néhány perc, a mozdonyvezető figyelmesen körültapogatta gépét, végigvizsgálta a tömitéseket, a szelepeket, meggyőződött arról, hogy nem melegednek-e a súrlódó felületek, nem lazult-e meg valamely csavar, mialatt a fűtő letörölgette s utánatöltötte a kenőkészülékeket.

A mozdonyvezetők – munkájuk speciális természetére hivatkozva – külön státusért folyamodtak 1917. szeptember 11-én a kereskedelemügyi miniszterhez, elutasítva egyben a MÁV vezetői által tervbe vett segédtszti rangfokozatot. Önérzetesen írták: „mi nem címet akarunk, bennünket nem a rangvágy gyötör. Mi továbbra is ipari munkások, mozdonyvezetők akarunk maradni, de munkánk valódi értékének honorolását akarjuk megkapni”.<sup>39</sup>

A mozdonyvezetők, a „vezér urak” nagy tekintélyre tettek szert a vasutas társadalomban: ők voltak a férfiasság nem hivatalos vasutas folklórájának hősei. Szerepüket nehéz volna túlbecsülni a vasútüzem életében, mégis hangsúlyozni kell, hogy a vasút olyan gépi közlekedési nagyüzem, amelyben egyetlen dolgozó – a jelentéktelennek tűnő besztásban levőt is beleértve – sem nélkülözhető.

A vonatszemélyzet legképzettebb és rangidős tagja a négy középiskolát végzett *vonatvezető*. Ő a kalauzok és fékezők közvetlen előjárója. Menet közben a kalauzkocsikban tartózkodik, s ő határoz a felmerülő vitás kérdésekben. Két állomás között a mozdonysemélyzet is köteles elfogadni a rendelkezéseit. Kezeli a vonat és a vonattal továbbított áruk okmányait (menetlevél, fuvarokmány), gondoskodik a vonat összeállításáról, ellenőrzi, működnek-e a fékek. A forgalmi és jelzési utasítások mellett ismernie kell a személy- és árudíj szabást is. Vonatvezetői vizsgával rendelkezik.

A *kalauz*, a *jegyzvizsgáló* a személyszállító vonatok kíséretére kirendelt – s az utazóközönség által legismertebb – vasutas. A jegykezelés, az utasoknak adott menetrendi és díj szabási felvilágosítás mellett felelős a rábízott kocsikért, fűtésükért és világításukért. Szükség esetén kezeli a kézi dörzsfék-berendezést is.

A *fékező* a tehervonatokon teljesít szolgálatot. Amikor elfoglalja helyét a vonatvezető által kijelölt féken, felelős a rábízott kocsisorért. Az előírások és jelzések szerint

<sup>38</sup> Szabó Lőrinc: Összegyűjtött versei. Magvető Könyvkiadó, Bp. 1960. 823.

<sup>39</sup> Mozdonyvezetők Lapja, 1917. szept.–okt. hó, 89.

kezeli a féket, tolatásnál jelzőeszközökkel látható és hallható jelzéseket ad, elvégzi a vasúti kocsik össze- és szétkapcsolását, az állomásokon a darabáruk ki- és berakását. Munkájában a nehéz fizikai munka van túlsúlyban, ruhája erősen kopik. Az idő viszontagságait a szolgálat egész ideje alatt érzi a huzatos fékálláson. A fővonalakon a vonatkísérő csapathoz fékezőként beosztott *vonatkísérő lakatos* menet közben műszakilag ellenőrzi a kocsikat, és elvégzi a futó javításokat.

A táská jelentős helyet tölt be a forgalmi utazó személyzet életében. Ritkán étkeznek családi körben. A táskában nemcsak az útravalót viszik magukkal, hanem a családi tűzhely melegét is: az otthontól távol is a feleség figyelmes gondoskodására emlékezteti őket. Tusor János állami díjas főmozdonyvezető egy munkásélet tapasztalatát összegezve mondta: „mozdonyvezető nem élhet egyedül, az utazó élet megkívánja, hogy otthon várja az embert valaki... A mozdonyvezető feleségének éppolyan nehéz a szolgálat, mint a vezérnek magának. Hajnalban velem együtt felkel, nem kellene, de ő akarja berakni a táskát, hogy minden a helyére kerüljön”.<sup>40</sup>

A vasutasháznak mindig nyitva volt az egyik kapuja. A házat úgy tervezték, hogy „négy kapuja legyen, az égtájak irányában, hogy igazi vasutasház legyen, ahová a nap s az éjszaka különböző óráiban szabadon érkezhettek a vasúti emberek. A közeli pályaudvarról, különösen éjszaka, átszuszogott a gőz lihegése; a mozdonyok erős s-s-s nyögése; dugattyúk dolgoztatása, s a hosszú nyelvű kalapácsok üveges hangjátéka, amint a kocsi-vizsgálók a vonatkerekeket kongatták indulás előtt. És szokása volt az itteni kalauzoknak, akikhez a nagyapám is tartozott, melre akasztott lámpással kibotorkálni a házból, vagy megérkezni oda. Ebben a házban némelyek éjfélkor reggeliztek és délben vacsoráltak; az idevaló asszonyok igen jól ismerték a menetrendet, és aki nem ismerte, annak sok baja és kellemetlensége volt”. (Gelléri Andor Endre)<sup>41</sup>

A forgalmi utazók lélektanát, gondolatvilágát is meghatározza a tevékenységük. Ha végignéznnek a hosszú, robogó vonaton, tudják, hogy olyan szakmához tartoznak, amelynek stratégiai fontossága van az ország életében; napról napra más-más embereket és tájakat látnak; aránylag keveset háborgatja őket a munkáltató és a felügyeleti hatóság kémlelő tekintete. Mindez együttvéve a függetlenség érzésével tölti el őket.

A *vonatmozgató szakágazat* nem utazó szolgaszemélyzetéhez tartozott a nagy vasútállomásokon, csomópontokon dolgozó *vizsgáló lakatos* (kocsivizsgáló), aki ellenőrzi az induló és áthaladó személy- és tehervonatok állapotát: megvizsgálja a futóművet, a vonóhorgot stb., hosszú nyelvű kalapáccsal kopogtatja a kerekeket, s hangjukból győződik meg üzembiztos állapotukról. Egy-egy szolgálatban húsz-huszonöt kilométert is gyalogol. A kocsivizsgálókat azok közül választották ki, akik legalább három évig dolgoztak kocsilakatosként a MÁV valamelyik műhelyében, s német nyelvtudással rendelkeztek. Munkaörük ellátásához számos vasúti utasítást és műszaki leírást, a százféle kocsitípus számtalan alkatrészét is ismerniük kellett.

A *forgalmi és kereskedelmi szakágazatban* foglalkoztatott szolgáltnak egyharmada volt *váltóőr*. A kisforgalmú mellékvonalak középállomásain éppúgy nélkülözhetetlen a

<sup>40</sup> *Moldova György*: Akit a mozdony füstje megcsapott... Szépirodalmi Könyvkiadó, Bp. 1977. 94.

<sup>41</sup> *Gelléri Andor Endre*: A vasutasházban. In: Varázsló segits. Összegyűjtött novellák. Magvető Könyvkiadó, Bp., 1959.

váltóór (váltókezelő), mint a fővonalak nagy pályaudvarain. 1900-ban a MÁV vonalain közel 3200 váltóór teljesített szolgálatot. Őrzi és kezeli azokat a váltókat és állomási vágányokat, amelyeken az állomásra érkező és az állomásról induló vonatok közlekednek vagy amelyeken tolatnak. Ügyelnie kell arra, hogy semmi ne akadályozhassa a járművek áthaladását, s hogy a váltó mozgó része, az ún. csúcssín a tősinhez szorosan simuljon. A váltóór a vonat érkezése előtt legalább 15 perccel meggyőződik arról a helyszínen, hogy a vonat fogadására kijelölt vágány szabad-e, hogy a váltók helyesen vannak-e állítva, ki vannak-e világítva. A vonatot az állomás első váltójánál fogadja. Az állomási szolgálat legveszedelmesebb pontján áll őrt. „Még nem volt állomáson olyan baleset, amikor a váltóórt elő ne rángatták volna” – írta a Vasút 1901 decemberében. A váltóór ázik, fázik, s ha hull a hó, több a munkája, még nagyobb a felelőssége. A mellékvonalak közép-állomásain ő az állomás mindenese: málházó, kocsitoló, értesítő, irodaszolga stb. Többnyire az állomáson levő őrházban lakik.

A forgalmi és kereskedelmi szakágazat szolgálóinak tekintélyes csoportját, 18–20 százalékát a kocsirendező és az állomási málházók alkották. A *kocsirendező* a nagy állomásokon és rendező pályaudvarokon a vonatok összeállítását és rendezését végzi. E munka során lehajolva a vasúti kocsik közé lép, s összekapcsolja és szétakasztja azokat. Nehéz és veszélyes a munkája, a mozgó vasúti kocsik között egyetlen figyelmetlen lépés az életébe kerülhet. Az *állomási málházó* a kereskedelmi szolgálat területén foglalkoztatott szolga, aki az állomáson a poggyász és a darabáru felvételét és kiadását intézi. Nehéz fizikai munkát végez.

A vasútállomások végrehajtó forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatának ellátására kiképzett MÁV-*altisztek* közel ötven százaléka a forgalmi szolgálat közvetlen lebonyolításában vett részt: mint középállomási forgalmi szolgálattevő, vagy mint a nagy állomások, pályaudvarok forgalmi szolgálatot teljesítő hivatalnokai mellé beosztott naplózó, távirász, térfelügyező és kocsimester. Kb. 30%-uk a nagy állomások kereskedelmi szolgálati teendőit látta el mint rakfelügyező, raktárnok, illetve főraktárnok. Ők vették át és adták ki a szállításra váró vagy az érkező küldeményeket, ellenőrizték a raktárban történő elhelyezésüket, a vasúti kocsikba való be- és kirakásukat, a fuvarokmányokat, gondoskodtak a küldemények őrzéséről stb. A vasúti utasításokon kívül áruismereti s csomagolástechnikai szakismerettel is rendelkeztek. Mintegy 20–22%-uk hosszabb forgalmi és kereskedelmi szolgálat után, állomáselöljárói rangban állomásvezető volt a kisebb forgalmú vasútvonalak középállomásain, s közben ellátta a forgalmi és kereskedelmi teendőket is.

A kinevezett vasúti *szolgákat* az 1884. évi MÁV Illetménytáblázat szerint négy rangfokozat 12 fizetési osztályába sorolták. Évi fizetésük 420 koronától (IV/3) 1400 koronáig (I/1), lakbérilletményük a központban 200 koronától 360 koronáig, vidéken 120 koronától 240 koronáig emelkedhetett. 17 423 kinevezett szolgából 15 453 (88,7%) tartozott az alsó öt (IV/2–III/1) fizetési osztályba. (A szolgák harcának eredményeként a IV/3 fizetési osztályt 1894-ben törölték, s így emelték a szolgák kezdő fizetését.)

A vasúti szolgák alsó rétegéhez tartozó legfontosabb kategóriák *fizetése* a következőképpen alakult. A pálya- és váltóőrök, állomási málházók és vonatfékezők fizetése évi 500 koronánál, a mozdonyfűtők és a kocsirendező fizetése 600 koronánál kezdődött. A pályaőrök fizetése 540 koronáig emelkedhetett, a váltóőröké, az állomási málházóké, a

vonatfékezőké, a mozdonyfűtőké és a kocsirendezőké 720 koronáig. A II/3. fizetési osztályba 1169 fő (6,7%) jutott el, itt 840 korona volt a fizetés, a II/2–1 osztályokba már csupán 467 fő (2,7%), ahol 900, illetve 960 korona volt a fizetésük. Az I. rangfokozatba mindössze 340-en (1,9%) emelkedhettek, 1040–1400 korona fizetéssel. A lakbérilletmény a központban 360 korona volt, míg vidéken 240 korona. A II. és az I. rangfokozatba a gép- és kazánkezelők, a könyvkötők, a könyvnyomdászok, a szivattyúörök, a kapusok, a vizsgáló lakatosok, az előfűtők, a hivatalszolgák kerülhettek.

A szolgák átlagos évi fizetése a lakbérilletménnyel együtt 1900-ban 923,20 korona, ezen belül a pályafenntartásnál 656,41 korona. A szolgák fizetéséből húsrá ritkán telt. A MÁV szolgaszemélyzetének jelentős része az utasok és a szállíttatók borraivalóját is kénytelen volt a mindennapi kenyér biztosítására fordítani.

A MÁV *altiszteket* négy rangfokozat 12 fizetési osztályába sorolták. A fizetés 840 koronától (IV/3) 3200 koronáig (I/1), a lakbérilletmény a központban 300 koronától 600 koronáig, vidéken 200 koronától 400 koronáig emelkedhetett. Az altisztek 91,9%-a (8946 fő) azonban az alsó öt fizetési osztályba (960–1400 K) tartozott. Itt voltak a mozdonyvezetők, az állomás-, kocsi-, rak-, szertár- és pályafelügyelők, a távirászkok, a kalauzok, a főkalauzok, a raktárnokok, a kocsimesterek, a főlámpakezelők.

A II. rangfokozatba tartozott az altisztek 7,2%-a, 704 fő: az irodaaltisztek, a művezetők, a mozdonyfelügyelők, a főmozdonyvezetők, az állomáselőjárók, pályá- és távirdafelügyelők, a vizsgáló főkalauzok, a főnyomdászok, a főkocsimesterek, a főraktárnokok. Fizetésük lakbérilletménnyel együtt 1960 koronától 2480 koronáig emelkedhetett. Az altisztek I. rangfokozatába csak művezetők, mozdonyfelügyelők, komintézők kerülhettek. Számuk 1900-ban 90 fő, az altisztek 0,9%-a. Fizetésük lakbérilletménnyel együtt 2800 koronától 3800 koronáig emelkedhetett.

Az altisztek átlagos évi fizetése a lakbérilletménnyel együtt 1900-ban 1637,58 korona volt. Ezen belül a pályafenntartásnál, a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál nem érte el az 1500 koronát, míg a vonatmozgatás és műhelyi szolgálatnál meghaladta a 2100 koronát. A legrosszabbul fizetett csoportjukba tartoztak a kalauzok, a rendező-pályaudvari kocsimesterek és az állomásfelügyelők.

A kinevezett vasúti szolgák és altisztek *munkaideje* szabályozatlan volt. Egy részük 24 órai szolgálat után 24 órai pihenőt kapott, de sokan 36 órás szolgálat után is csak 12 órát pihenhettek. „A vonatkísérő és a mozdonyoszemélyzet 24 órában általában 16 órát van szolgálatban és 8 órát pihen” – állapította meg az egyik MÁV orvos a Nemzetközi Egészségügyi Kongresszuson.<sup>42</sup> Ismeretlen fogalom volt a vasárnap, az ünnepnap és a fizetéses szabadság. Tűző napsütésben, esőben, hóviharban – mindig helyt kellett állni.

A kilencvenes évek utolsó harmadában a MÁV-szolgák és altisztek meg-megújuló mozgalmat indítottak helyzetük javítása érdekében. 1897-ben memorandumba foglalták kívánásaikat az irodaaltisztek, a pályafelügyelők, az állomáselőjárók és felügyelők, a fővárosi MÁV-altisztek és szolgák; 1898-ban a MÁV rendelkező állomásain alkalmazott kocsimesterek és állomásfelügyelők, mozdonyvezetők és -fűtők; 1899-ben az örök és kocsirendezők, raktárnokok és rakfelügyelők. A kezdőfizetések felemelése, az automatikus előléptetés biztosítása, a segédtishti státusz bevezetésén kívül a memorandumok-

<sup>42</sup> Tarifa Újság, 1894. szept. 17. 5.

ban szerepelt a rendbüntetések fellebbezhetőségének, az évi szabadság biztosításának, a munkaidő csökkentésének s a túlmunka díjazásának követelése is. Ha a nagy állomásokon a 24 órás szolgálat helyett 12 órás szolgálat után 24 órás pihenőt kap az alkalmazott, a balesetek száma 90%-kal kisebb lesz – írták a MÁV rendelkező állomásain alkalmazott kocsimesterek és állomásfelvigyázók. A memorandumokba foglalt egyes kérelmeken már érződött a szocialista eszmék terjedésének, az ipari munkások és az agrárproletárok egyre gyakoribbá és hevesebbé váló mozgalmainak, s azoknak a híreknek a hatása, amelyek a különböző országok vasutassztrájkjairól és a vasutasok 1893. és 1895. évi nemzetközi kongresszusairól érkeztek Magyarországra. A mozdonyvezetők és -fűtők memorandumának néhány követelése (nyolcórás munkanap, a mozdonyvezetők és -fűtők választott képviselői kezeljék saját nyugdíj- és betegsegélyző pénztárukat, és az államnak csupán felügyeleti joga legyen) mutatta ezt a legvilágosabban. A szolgálati minősítésbe való betekintés követelése éppúgy, mint a kocsimesterek és állomásfelvigyázók memorandumának határozott hangja eltért a korábban szokásos aláztos hangnemtől. 1901-ben a munkaköröktől függetlenül összesítették a kéréseiket mind a szolgák, mind az altisztek. Teljesítésükre azonban csak a MÁV forgalmi dolgozók 1904 áprilisi általános sztrájkját követően, a szocialista vasutasmozgalom megerősödése idején készült 1907-es Vasúti Szolgálati Rendtartásban<sup>43</sup> került sor. Ekkor cserélték fel a megalázó szolgálai és altiszti címet és kategóriát az eufemisztikusabban hangzó „B táblázatbeli”, „évi fizetéssel bíró egyéb alkalmazottak” elnevezéssel.

A MÁV-szolgák és altisztek 27 ezres táborának szakágankénti és munkakörönkénti áttekintése után megállapítható, hogy a vasutas altiszteket a dualizmus kori társadalmi struktúra megrajzolásakor nem túl szerencsésen sorolták – a közigazgatási altisztekkel és szolgákkal, a katonaltisztekkel, a csendőrökkel, a rendőrökkel, a gyári művezetőkkel, a házmesterekkel és az uradalmi ispánokkal együtt – az *altisztek* maradi szolgáló rétegébe; hangsúlyozva, hogy „egybeterelei őket egy negatívum: sem polgárok, sem tisztviselők, sem munkások nem voltak, és egy pozitív rokonság: valamennyien az uralkodó osztályokat, illetve az uralkodó struktúrát kiszolgáló, de nem cselédi vagy munkás státusú elemek, hanem bizalmi alkalmazottak voltak”.<sup>44</sup>

A magyarországi vasutakon 1907-ig – a megtévesztő elnevezésű – altiszti kategóriába tartoztak a mozdonyvezetők, a kalauzok, a kisebb forgalmú középállomásokat vezető állomáselőjárók, a forgalmi szolgálatot teljesítő állomásfelvigyázók, nagy állomásokon a távirászok, a kocsimesterek, a raktárnokok, valamint a pályafelvigyázók. Pusztá felsorolásuk alapján is megítélhető, hogy tevékenységükre nem jellemző az alacsony szintű ügykezelés és a szakképzetlen fizikai munka kombinációja; ők nem az uralkodó osztályokat kiszolgáló bizalmi alkalmazottak; nem az ő feladatuk az uralkodó struktúrák védelme, s csupán egy részük tölt be termelésirányító, forgalmi irányító szerepet, míg *döntő többségük végrehajtó résztvevője* a termelési, a szállítási folyamatnak.

<sup>43</sup> Szolgálati és illetmény szabályzat a Magyar Királyi Államvasutak alkalmazottai részére. Bp. 1907.

<sup>44</sup> Magyarország története, 7. köt. 477–478.



### Hivatalnokok

Az államvasúti hivatalnokok *szakágazatonkénti megoszlása*: általános igazgatás 10,6%; pályafelügyelet és karbantartás 14,4%; forgalmi és kereskedelmi szolgálat 60,3%; vonatmozgatás és műhelyszolgálat 10,8%; anyag- és leltárkezelés 4,0%.

1900-ban az évi fizetéssel kinevezett vasúti hivatalnokoknak 19,5%-a (1103 fő) rendelkezett egyetemi oklevéllel. A *diplomásoknak* hozzávetőlegesen 85%-a volt mérnök. Kétharmadukat – az általános mérnök szakon végzetteket – a pályafelügyelet és karbantartás területén foglalkoztatták, egyharmadukat – a gépészmérnököket – pedig a vonatmozgatás és műhelyszolgálatban. A többi diplomás jogi és államtudományi szakon végzett, s rövid vonali külszolgálat után az általános igazgatási területre került.

A MÁV-hivatalnokokat – az elnökigazgató és az igazgatók kivételével – hat rangfokozat tizennyolc fizetési osztályába sorolták. A fizetés évi 1200 koronától (VI/3) 8000 koronáig (I/1), a lakbérilletmény a központban 400 koronától 1600 koronáig, vidéken 300 koronától 800 koronáig emelkedhetett. Ha a lakbérilletmény helyett természetbeni lakást kaptak, akkor az igényük 2 szoba, konyha és mellékhelyiségekből (VI.) álló lakástól 5 szoba, 1 kis szoba, konyha és mellékhelyiségekből állóig (I.) terjedhetett. Ha a megállapítottnál kisebb természetbeni lakást utaltak ki számukra, lakáspótlékban részesültek. 1903-ban a MÁV-hivatalnokok 25,3%-a a VI., 34,9%-a a V. rangfokozatba tartozott. Hivatali címük: irodatiszt, számtiszt, hivatalnok, segédfogalmazó és fogalmazó, mérnökgyakornok és segédmérnök. Fizetésük 1200 koronától 2200 koronáig, lakbérilletményük 300 K-tól 600 K-ig emelkedhetett. A IV. rangfokozatba a hivatalnokok 25,5%-a jutott el. Ide tartoztak a hivatalnokok, a könyvelők, az ellenőrök, a segéd-titkárok, a mérnökök. A III. rangfokozatba már csupán 10,9% uk emelkedhetett fő-könyvelői, főellenőri, titkári, főmérnöki rangban, a II. és az I. rangfokozatba pedig csupán 4,1%-uk, felügyelői, főfelügyelői minőségben. Az I–III. rangfokozatba a főhivatalnokok tartoztak.

Lényeges különbség volt a MÁV-hivatalnokok között aszerint, hogy a központi igazgatás vagy a külszolgálat létszámába tartoztak-e. A MÁV-főhivatalnokok és hivatalnokok negyven százaléka a központi igazgatásban: a MÁV Igazgatóságon (ma: Vezérigazgatóság) és a kilenc üzletvezetőségben (ma: igazgatóság) teljesített szolgálatot, míg a többiek a pályaudvarokon és nagyobb állomásokon, a fűtőházakban s az osztálymérnökségeken. A szolgálati helyek főnökein kívül a külszolgálatot teljesítő hivatalnokok közül kerültek ki a fővonalai pályaudvarok, nagy állomások ügyeletesei, vezénylő és oktató tisztjei, árupénztárosai, valamint forgalmi szolgálattevői, a nagy fűtőházak, pályafenntartási főnökségek (osztálymérnökségek), vasúti műhelyek mérnökei, műszaki és adminisztratív tisztviselői. Keserű tapasztalatokat takart az a megállapítás, hogy a MÁV-nak kétféle alkalmazottai vannak: „központi közegek” és „hibás közegek”. A központi szolgálatban is jelentős különbség volt az általános igazgatási főosztály jogász és az üzemi főosztályok műszaki hivatalnokai között.

A központi szolgálatnál a munkaidő keddtől péntekig napi hat óra, hétfőn és szombaton négy óra – összesen havi 128 óra – volt, a vonalon forgalmi szolgálatot teljesítő hivatalnokok többségének 12 órás szolgálat után 24 óra pihenő járt, s ez havi 240 órai szolgálatnak felelt meg. Egyes helyeken a 24 órás szolgálatot 24 órás pihenő követte. A MÁV-személyzet nyolc és fél százalékát alkotó hivatalnokok a vasutasok javadalmá-

zására fordított pénzüsszeg 22%-át kapták. A központi igazgatás létszámába tartozó hivatalnokok átlagfizetése 1903-ban (3348,14 korona) ezeregyszáz koronával meghaladta a külszolgálatot teljesítő hivatalnokok átlagfizetését (2247,63 K). (Az utóbbiak átlagfizetése viszont csak 510 koronával volt magasabb az altisztekénél.)

A forgalmi és kereskedelmi szakágazat hivatalnokainak egy része „minden protekció nélkül, saját szorgalmára, munkájára támaszkodva akart előhaladni a ranglétrán. Elképzelhetetlen igavonás, megfeszített munka volt az ilyen hivatalnok osztályrésze egy életen át . . . A nagyobbik rész eladósodott; léha, csúszómászó, dologtalan. Gerinctelen fölfelé, zsarnok lefelé. Ez a rész adja meg az egész réteg veszedelmes úri karakterét. Semmivel több szakértelme nincs, mint alantasának, csak több iskolája van. Mivel szaktudásával nem imponálhat, gorombaságával igyekszik hatni. Ezért féktelen gyűlöletet vált ki az alárendeltekől” – írta Landler Jenő.<sup>45</sup>

A hivatalnokoknak kiváltságos helyzetük volt a MÁV-személyzetben belül. Hazánkban, miután a társadalomszerkezet rendi formái a kapitalista korszakban is tovább éltek, a vasúti munkafolyamat követelte *fegyelem, alá- és fölrendeltségi viszony egyben társadalmi függőséget is jelentett.*

A vasúti hierarchiában a felsőbbség, a szolgálati főnökök és a hivatalnokok általában korlátlan hatalmat kaptak beosztottaik felett. A MÁV Szolgálati Rendtartás kimondta, hogy az alkalmazottak a feletteseiknek tisztelettel és engedelmességgel tartoznak. Szabályozta a szolgálati érintkezést is, jelentéseket és egyéb beadványokat a közvetlen főnökhöz kell intézni, illetve előterjeszteni. Rendbüntetéssel – amely egyaránt lehetett megrovás vagy pénzbírság – minden szolgálati főnök sújthatta alárendeltjeit. Ez az esetenként kiszabható pénzbírság 10 koronáig terjedhetett. Az igazgatók és üzletvezetők esetenként 40 korona pénzbírságot is kiszabhattak.

A MÁV valamennyi alkalmazottját fenyegette a pénzbírság, de legjobban a szolgálát és a napibéres alkalmazottakat sújtotta. Gyakori – olvassuk a Népszavában –, hogy a vasúti szolgálak „egy korona büntetés helyett inkább eltűrik az ütleget, mert egy korona náluk nagy vagyon”.<sup>46</sup> A pénzbírsággal kapcsolatban az volt a legsúlyosabb sérelem, hogy a szolgálati főnökök önhatalmúlag, indokolás nélkül büntethették az embereket. Egy MÁV felügyelő így utasította el egy ártatlannak bizonyult vonatkísérő büntetésének elengedését: „. . . jelen alkalommal ártatlan volt az illető, de majd elköveti ugyanezt a vétséget máskor, amidőn nem jövünk rá, s így legalább már előre meg van büntetve”.<sup>47</sup> Ezt nemcsak főhivatalnokok tehették meg, hanem a legtöbb szolgálati főnök, mert a Szolgálati Rendtartás az önkényeskedőket védte, amikor kimondta, hogy „a megbüntetett alkalmazott fellebbezéssel nem élhet”.

A szolgálati főnökök, sőt a hivatalnokok egy része is úgy bánt a vasúti munkásokkal és a szolgálakkal, mintha azok személyes szolgálatukra volnának kirendelve. Szokássá vált, hogy a beosztottak „önkéntes ajándékkal” érdemlik ki főnökük kegyeit, mert a rendszerezéshez, a kinevezéshez, a magasabb beosztásra képesítő szakvizsga letételéhez protekcióra is szükség volt, sőt az emberségesebb bánásmódnak is ez volt a feltétele. Ha a

<sup>45</sup> Landler Jenő: Hivatalnok „urak”. Proletár, 1920. júl. 8. 12.

<sup>46</sup> Népszava, 1903. júl. 28. 4.

<sup>47</sup> Magyar Közérdek, 1903. okt. 18. 3.

főnök haragudott, még betegbárcát sem adott beosztottjának, s az kénytelen volt saját költségén helyettest állítani, s orvosoltatni magát.

A vasúti munkások, a szolgák, sőt az altisztek is védtelenek voltak a hivatalnoki és főnöki önkénnyel szemben. Panasszal vagy kérelemmel csak a szolgálati út betartásával lehetett az üzletvezetőséghez fordulni: a basáskodó főnök továbbíthatta csak az ellene tett feljelentést. Ez az út járhatatlan és drága volt: minden kérvényre 2 koronás okmánybélyeget kellett ragasztani. S ha a beadvány formája nem felelt meg az előírásoknak, még pénzbírságot is róttak a panaszosra.

„Vannak az államvasutaknál többrendbeli feljebbvalók... akik a szolgálatszemetet mindennek tartják, csak embernek nem – panasolta a Nyugati pályaudvar egyik dolgozója a szolgák 1901. évi értekezletén. – Ha a szolgálatszemetet hozzájuk fordul kérelmével, meg sem hallgatják, sőt durva, illetlen kifejezésekkel halmozzák el. Van az államvasutaknál nem egy, hanem igen sok 10–15 éves szolgál, aki sokkal jobban és alaposabban ismeri a vasúti szolgálatszemetet, mint sok feljebbvalója. Jön a vasúthoz egy fiatal hivatalnok, aki, mert iskolát végzett, feljebbvaló, a vasúti szolgálatszemetről ugyan fogalma sincs, de azért elmondja az embert mindennek, felette basáskodik, mert csak – szolgál...”<sup>48</sup>

A MÁV-szolgálatszemetet 1901. évi memorandumában követelte, hogy a rendbűntetés joga a felettes üzletvezetőségé legyen, a bírság címén levont összeget a betegsegélyző pénztár javára könyveljék el, s fegyelmi vétségnek minősítsenek minden olyan eljárást, amely emberi voltában sérti a szolgálatszemetet. Az 1907. évi Szolgálatszemet Rendtartás kidolgozásakor részben figyelembe vették e követeléseket is.

#### *A vasutasok osztályhelyezete*

A MÁV társadalmi piramisának csúcán álló elnökigazgató, 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, összesen kb. 180–200 fő vitathatatlanul az *uralkodó osztályhoz*, annak politikai és gazdasági vezető rétegéhez tartozott. Körülbelül ugyanennyi azoknak a fiatal, még beosztott főtisztviselőknek és tisztviselőknek a száma, akiket származásuk, családi vagyonuk alapján tarthatunk az uralkodó osztály tagjainak. Tizennyolc vasúti hivatalnoknak és nyolc hivatalnok feleségének volt 200-tól 1000 holdig terjedő földbirtoka.

A király nemességgel, miniszteri tanácsosi cím adományozásával jutalmazta – méltóságos urakká emelte – a MÁV-nál kulcspozíciókat betöltő főtisztviselőket. Például dunaszentgyörgyi *Tolnay Lajos* mérnök, aki 1872-től 1885-ig állt a MÁV élén, nyugalomba vonulása után a Budapesti Takarékpénztár és Országos Zálogkölcson Részvénytársaság igazgatóságának elnöke, több helyi érdekű vasút igazgatósági tagja, illetve elnöke, s 1887 és 1896 között a kormánypart országgyűlési képviselője. 1910-ben belső titkos tanácsosi méltóságot kapott. Budapest legnagyobb adófizetői közé tartozott. *Ludvig Gyula* mérnök 1883-tól a MÁV igazgatósági öszülésének rendes tagja, 1887-től miniszteri tanácsosként negyedszázadon át a lendületesen fejlődő MÁV elnöke. 1893-tól a magyar főrendiház élethossziglan kinevezett tagja. *Marx János* mérnök, aki 1893-tól miniszteri

<sup>48</sup> Vasút, 1901. aug. 4. 485.

tanácsosként a MÁV Igazgatóság forgalmi főosztályát vezette, 1898-ban csákányi előnévvel magyar nemességet kapott. 1905-től elnökhelyettes, 1910-től a MÁV elnöke. Tolnay Lajos fia, *Tolnay Kornél* mérnök követte őt 1913-ban az elnöki székben, aki ezt megelőzően budapesti üzletvezetőhelyettes, debreceni üzletigazgató, 1908-tól pedig igazgatója a Magyar Általános Hitelbank által alapított „Részvénytársaság villamos és közlekedési vállalatok számára” nevezetű cégnek. A MÁV eléről az öszirózsás forradalom távolította el. Az 1919 januárjában szervezkedő ellenforradalmi nagyburzsoá párt, a Magyar Polgári Párt egyik vezetője.

Az alapvető osztályokhoz nem sorolható 10–11 ezer vasutas *közbülső társadalmi rétegekhez* tartozott.

A dualizmus kori társadalomtörténeti kutatások eredményei alapján az „úri középosztályhoz” a MÁV hivatalnoki illetménytáblázat III. és IV. rangfokozatába tartozókat soroljuk. Létszámuk 1700–1800 fő. 42 hivatalnoknak és 12 házastársnak volt 50–200 hold körüli földbirtoka. Papírforma szerint a MÁV-nál a IV. rangfokozatba tartozó hivatalnokok érték el az „úri középosztályba” sorolás feltételeit.<sup>49</sup> Bizonyos megszorítással azonban az V. és VI. rangfokozatban levő kezdő vagy ott megrekedt 3200–3300 hivatalnokot is az „úri középosztályhoz” sorolhatjuk, bár nem rendelkeztek az ahhoz szükséges anyagiakkal. 131 hivatalnoknak és 61 házastársnak volt 5–50 hold közötti földbirtoka. A vasúti hivatalos érintkezésben megillette őket is az „úr” megszólítás, és annak minden velejárója (például visszategezhettké a főtisztviselőket).

A közbülső alkalmazotti réteg másik csoportjába 4300–4500 fő tartozott: a díjnokok, a MÁV altiszti illetménytáblázat felső két rangfokozatában levők, a kis állomások és a fűtőházak vezetésével megbízott állomáselőjárók és mozdonyfelvigyázók, valamint a főmozdonyvezetők, a vizsgáló főkalauzok, a főraktárnokok, az irodaaltisztek, a művezetők és a pályafelvigyázók jelentős része. Egy részüket a népszámlálás során a tisztviselők közé sorolták, ezért jelentős az eltérés a vasúti hivatalnokok létszámát illetően a népszámlálás, illetve a kormányjelentés adatai között. 938 fő s 130 házastárs rendelkezett 5–50 hold közötti földbirtokkal. Őket nem illette meg a hivatalos érintkezésben az „úr” megszólítás. Csak egymást urazhatták, és az alacsonyabb beosztású vasutasoktól s más egyszerű emberektől kapták meg az „úr” megszólítást. A vidéki állomáselőjárók éppúgy a falvak és nagyközségek előkelőségei közé tartoztak, mint a városokban az aranygalléros vasúti hivatalnokok. Az állomásvezető altiszt vasárnap délutánonként a lugasban vagy a restiben együtt ultizott a plébánossal, az iskolaigazgatóval és a pénzügyőr-, vagy csendőr-őrvezetővel.

A vasutasok társadalmi helyzetének megítélése szempontjából figyelmet érdemel az 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.

<sup>49</sup> Magyarország története 7. köt. 470.

1900-ban a MÁV 75 000 dolgozójából megközelítőleg 64–65 000 a *munkásosztályhoz* tartozott: 36 000 pályamunkás, műhelyi, állomási, raktári és fűtőházi munkás; 22 000 vasúti szolga és mintegy 6000–6200 altiszt (a forgalmi utazók: mozdonyvezetők, vonatvezetők, mozdonyfűtők, kalauzok, vonatmálházók és fékezők; a forgalmi végrehajtók: váltóőrök, kocsirendezők, állomási málházók, pályaőrök, beosztott forgalmi altisztek, naplózók, távirászkok, térfelügyezők, kocsimesterek, raktárnokok; a műszaki és forgalmi szolgálatot teljesítő állomásfelügyezők stb.)

A vasúti munkások nemcsak konkrét munkájukat tekintve különböztek egymástól, hanem a *munkásosztály különböző rétegeihez* is tartoztak. A vasúti műhelymunkások, a mozdonyvezetők, a vizsgáló lakatosok – mint ipari szakmunkások – a proletariátus magvához, az ún. tősgyökeres munkások csoportjához tartoztak, míg a forgalmi szolgálat betanított és vasúti szakmunkára kiképzett tagjai még erős szálakkal kötődtek a paraszti élethez. Nemcsak a pályamunkásokra és pályaőrökre vonatkozik ez, hanem a vasúti szolgák és altisztek jó részére is, akik a falujukból, s gyakran a parasztlányok közül választottak élettársat, s hozományba kapott „háztájival” is rendelkeztek. Az 1900. évi népszámlálás adatai szerint a vasúti segédszemélyek közel tíz százalékának, s a házastársak egy százalékának volt háza és 5,4%-nak, illetve 0,8%-nak földje. A földdel rendelkezők 82%-a 5 holdon aluli területet birtokolt.

Erdei Ferenc és Hanák Péter kutatásai nyomán közismertté vált, hogy a korabeli magyarországi társadalom egyik jellegzetes vonása az eltérés a tényleges osztályhelyzet és a társadalmi pozíció – s az utóbbihoz kapcsolódó presztízs és társadalmi tudat – között. A pozíció, az életmód és a tudatvilág sokszor nem fedte a tényleges gazdasági állapotot, az osztályhelyzetet, s fennmaradt a kasztszerűség, az elzárkózás sok eleme is. Mindez megnehezítette a vasutasoknak objektív helyzetük megértését, ellentmondásossá tette – mint azt például Thury Zoltán és Veres Péter ábrázolása is mutatja<sup>50</sup> – hovatartozásuk külső megítélését, s természetesen befolyásolta a vasutasok társadalmi tudatát, s különösen a szolgák és az altisztek osztálytudatos szervezkedését késleltette.

Mindenek ellenére 1904 áprilisában a kinevezett MÁV-szolgák és altisztek is a munkásság harci eszközéhez, a sztrájkhoz nyúltak, ezt követően pedig egyre többen csatlakoztak a műhelymunkások által kezdeményezett szocialista vasutasmozgalomhoz. 1907 februárban – tíz hónappal a Vasúti Munkások Országos Szövetsége alapszabályainak láttaozása után – a szervezett munkások több mint egytizedét (21 000 főt) tömörítő vasutas-szakszervezet Magyarország negyedik legnagyobb taglétszámú szervezete. A munkásosztályhoz sorolható vasutas dolgozók 26–28%-a a szociáldemokrata vasutas munkásszövetséghez tartozott. Ez arról tanúskodik, hogy a vasúti közlekedés sajátosságainak a munkaerő-állományra gyakorolt hatásai megnehezítik osztályhelyzetük felismerését, de nem gátolhatják meg azt.

<sup>50</sup>Thury Zoltán: Éjjel. Válogatott elbeszélések. Szépirodalmi Könyvkiadó. Bp. 1952.; Veres Péter: Falusi krónika. Magyar élet kiadása, Bp. 1944.; Veres Péter: Számadás. Önéletrajz. Magvető Könyvkiadó, Bp. 1955. 89.

**Бела Гаданец: Число и разделение железнодорожников, их экономическое и социальное положение в начале XX-ого века**

За 25 лет до первой мировой войны в странах Венгерской Короны динамичнее всего развивалось число зарабатывающих в области транспорта, а внутри этого в области железной дороги. В деятельности большинства железнодорожников умственная работа имеет большую пропорцию, чем физическое усилие; по сравнению с промышленностью в области железной дороги обеспечивало работникам железной дороги такое положение, подобное которому и в самых развитых отраслях обрабатывающей промышленности найдётся веком позже. Конечно способ и степень осуществления объективной интеграции (годовая зарплата, стабильность штата, служебная квартира, пенсионное обеспечение и т. п.) решаются в борьбе.

В странах, идущих по второстепенному пути капиталистического развития прокладка железнодорожной сети является инициатором, рычагом и средством победы капиталистических производственных отношений. В Венгрии компромисс 1867-ого года сделал возможным, чтобы венгерские господствующие классы ставили железные дороги на службу своим экономическим и политическим целям. Создание предприятия Венгерских Государственных Железных Дорог (ВГЖД), распространение системы государственных железных дорог произвели влияние на состав и положение железнодорожников. Джентри проявило интерес к железнодорожной служебной карьере. При приеме на работу железнодорожников — кроме первостепенных железнодорожных заводских требований, часто на их счёт — играли роль и властные-политические соображения. Служебный Устав ВГЖД 1884-ого года переступил границы службы, вмешивался в частную жизнь служащих, ограничил их право на объединение. Требуемая заводскими особенностями объективная интеграция создала благоприятные условия для осуществления патерналистических форм интеграции, для возникновения «корпоративного духа». Основой ошибочной трактовки железнодорожников, как государственных служащих является Железнодорожный Служебный Устав 1907-ого года, который — в интересах воспрепятствования стачкам — с точки зрения уголовного права объявил железнодорожников государственными служащими.

В 1900-ом году личный состав ВГЖД разделился по следующему: 42 732 человек находилось в внештатном состоянии (путевые, станционные, складочные, заводские рабочие, деповцы, писцы, практиканты), 32 645 зачислялось в штат (слуги: стрелочники, станционные багажные, ранжировщики, тормозильщики, кочегары, станковщики-котельщики, слесари, кондукторы, начальники станции; унтер-офицеры: машинисты, проводники, путевые, станционные, телеграфные и складочные обходники, старосты станции, кладовщики, телеграфисты, посыльные, заводские технические руководители; служащие). По классовой принадлежности приблизительно 400 служащих считается членом политического и экономического руководящего слоя господствующего класса, 10—11 тысяч причисляется к средним общественным слоям, а 64—65 тысяч к рабочему классу. Позиция, образ жизни и сознание во многих случаях не соответствовали действительному экономическому положению и классовой принадлежности. Сохранились многие элементы кастовой замкнутости, обособления. Всё это затрудняло железнодорожникам понимать своё объективное положение, с внешней стороны делало противоречивой оценку об их принадлежности, оказывало влияние на общественное сознание железнодорожников, задерживало классовую организационную работу в первую очередь среди зачисленных в штат слуг и унтер-офицеров, но в начале века не могло воспрепятствовать ей.

**B. Gadanez: The Number, the Division, the Economic and Social Conditions  
of Railwaymen at the Beginning of the Century**

In the quarter of a century prior to the First World War in the countries of the Hungarian Crown the number of those occupied in the transport and rather in the railway transport grew most dynamically. The proportion of intellectual work exceeds physical effort in the activity of the majority of railwaymen; the proportion of officials and engineers of the railway is higher than that is in the industry. The specialities of railway transport provide a status to the railway employees that a similar one can be observed only a century later even in the most developed branches of manufacturing industry. It is, of course, a question of struggle how the objective integration (yearly salary, employment stability, official quarters, pension, etc.) becomes reality.

In the countries following the secondary way of capitalist development the extension of the railway-system was the initiator, the lever and the victory of the capitalist relations of production. In Hungary the Compromise of 1867 allowed the Hungarian ruling classes to turn railway into the service of their economic and political aims. The establishment of MÁV (Hungarian State Railways), spreading of state railway system influenced the composition and the conditions of the railwaymen. Gentries became interested in the railway official posts. At the employment of railway employees – together with the primary demands of the railway, often at the cost of them – the aspects of dominance and policy predominated. The Service Regulations of the MÁV in 1884 trespassed the frameworks of the service, it intervened in the private life of the employees, limited their right of combination and assembly. The objective integration forced by the operating specialities created favourable conditions to exercise the paternalist form of integration, to form the "spirit of corporation". The misunderstanding about the state employee status of the railwaymen was based on the fact that the Railway Service Regulations of 1907 – in order to prevent the railwaymen's strike – declared the railwaymen to be state employees as far as penalty law is concerned.

The staff of the MÁV in 1900 was divided as follows: 42 732 employees in temporary capacity (trackrepairers, station workers, warehousemen, enginehouse and shop workers, clerks paid by the day, junior clerks), 32 645 permanently employed (serving men, pointsmen, station porters, couplers, breaksmen, firemen, machiners, boiler servicemen, supervisory fitters, collectors, station masters, attendants, engine-drivers, controllers, rail, station, telegraph office and stock inspectors, station foremen, stock-keepers, telegraphists, office-attendants, chargemen, etc.; clerks). Regarding their class relations about 400 people on the top of the social pyramid of the MÁV belonged to the political and economic leading stratum of the ruling class, 10–11 thousand railway belonged to different social strata, and 64–65 thousand people to the working class. The position, the way of life and the conscious often mismatched the real economic situation, the class relations, caused numerous elements of a sort of caste and of isolation. All these made difficult for the railwaymen to understand their objective situation, made contradictory to judge their proper place, influenced their social conscience, and especially delayed the class-conscious organization of the established servants and attendents but all these could not check it over at the beginning of the century.