

## Vasutak szolgaszemélyzete Magyarországon

MAJDÁN János

### *Service staff of Hungarian Railways*

*The railway was a new way of transport and it created new professions. The workers were sorted in different categories and they received their payment according to their status from the very first days. Engineers and state officials belonged to the first group; every kind of mechanical staff was sorted to the second group, and was called “warrant officer”, while the third and largest group was called servants. This paper deals with the tasks, wages, other salaries and constitutions-in-kind of the servants from the opening of the first railway in Hungary (1846) to the first nationwide strike of railwaymen (1904), and the new categories it created.*

\*

Az „úr és szolga” társadalmi megoszlás történelmi időszakoktól függetlenül élt és él, csak az adott kor változásai alakítják. Így történt ez a vasutak esetében is, amikor a szolga kategória nem ellentétpárként létezett, hanem a munkavállalói körhöz kapcsolódva alakult ki, a hazai vasútépítések megindulása ugyanis együtt járt egy új szakma magyarországi elterjedésével. Az első vasutasok közül a mozdonyvezetők, a műszaki ügyekkel foglalkozók külföldiek voltak, mivel a már működő hálózatról lehetett csak ilyen szakembereket toborozni.<sup>1</sup> Az építéskor és az előkészületek során sokan bekapcsolódtak az új közlekedési eszköz elindulásához kötődő munkálatokba, s közülük egyesek meg is maradtak a vasúti társaságok alkalmazásában.<sup>2</sup> Gyorsan kiderült, hogy a vasút állandó jövedelmet adott dolgozóinak, idővel különféle szociális juttatások is beépültek a munkavállalók ellátmányaiba. Hamar népszerű munkahellyé váltak a vasút-társaságok, amelyek a dolgozóikat feladatuknak megfelelően különböző beosztásokba sorolták. A külföldi gyakorlat átültetésével két alapvető munkavállalói kör alakult ki az első magánvasút 1846-ban<sup>3</sup> történt megnyitása után:

1. hivatalnokok
2. szolgák.

Bár Széchenyi István tollából országos közlekedésfejlesztési tervet, majd minisztersége alatt elvi nyilatkozat született a vaspályák államosításról és kincstári fejlesztéséről, a magántársulatok különböző formákban, eltérő tőkéből és gazdaságossággal, de az osztrák–magyar kiegyezés 1867-ben aláírt szerződéséig egyeduralkodók voltak Magyarországon. A vasútépítések ezen szakaszában 1977 kilométer hosz-

<sup>1</sup> MAJDÁN 1987/a: 437–478.

<sup>2</sup> MAJDÁN 2005:128–140.

<sup>3</sup> MAJDÁN 1987/b; DR. KOVÁCS 1995–1999

szűségű pályát helyeztek forgalomba. A működtetéshez szükséges dolgozók köre egyrészt fokozatosan bővült, másrészt a folyamatosan foglalkoztatottak munkában eltöltött éveinek száma is nőtt. Célszerűnek látszott a nyugat-európai mintákhoz hasonlóan hazánkban is a két munkavállalói kör esetében a fizetési–juttatási táblázatot évkövetővé alakítani. A belépéskor meglévő iskolai–tanfolyami végzettségnek megfelelően, illetve a munkában eltöltött munkaviszonyhoz kapcsolódóan osztályokat hoztak létre a hivatalnokok és a szolgák körében.

1. térkép Magyarország vasúti hálózata (1875)



#### A magánvasutak szolgálói 1878-ig

Az illetménytáblák a döntően hazai tőkéből épült magánvasutak egy részénél sem állnak rendelkezésre, de öt társaság esetében ismertek a korabeli adatok. Az „első erdélyi vasút” (1868-tól), az „alföld–fiume vasút” (1871-től), a „magyar nyugoti vasút” (1872-től), a „magyar északkeleti vasút” (1873-tól), a „kassa–oderbergi vasút” (1873-tól) nyilvántartásai maradtak fenn egy minisztériumi összesítőben (1. térkép).<sup>4</sup>

Minden társulatnál elkülönülten vették fel és fizették a hivatalnokokat és a szolgákat. A szolgák általában I–V. fizetési osztályba sorolták, de a Maros völgyében haladó első erdélyi vasutak táblázatában négy, a Nagyváradtól Szegeden, Szabadkán, Eszéken át Villányig haladó és az északi völgyekben Kassát Oderberggel, illetve Bártfával összekötő vasút mellett dolgozó szolgák esetében öt rangfokozatot alakítottak ki. Az ország keleti részén (Kassától Máramarosszigetig, illetve Királyegyházától Debrecenig vezető) és a nyugati felében (Győrből és Székesfehérvárról Szombathelyen át Grác felé) vezető pályákon és a mellette dolgozók esetében látszik már

<sup>4</sup> MIKLÓS 1937

a VI. illetményi kategória is. A rangfokokban történő előre haladást kezdetben a munkában eltöltött évek szabályozták, de a kiegyezés utáni időszakban már belső vizsgá(k)hoz kötötték. A rangfokozat elnevezéssel besorolt dolgozók egy-egy csoporton belül további három osztályba tartoztak. A részletesebb besorolás alapja az adott vállalatnál eltöltött munkaidőhöz kötődött.

A kialakított kategóriák az évi fizetés mellett további illetmények esetében is működtek. A vasutaknál kezdettől fogva munkabéren túli juttatások is voltak, s ezt a Nyugat-Európában kialakult gyakorlatot a magyarországi magántársaságok is meghonosították. Ilyen juttatásnak számított a lakbér, melyet annak a dolgozónak fizettek, akit nem tudtak szolgálati lakásban elhelyezni. A lakbér-pótlék megállapításakor figyelemmel voltak a lakáspiaci körülményekre, s eltérő támogatással számoltak. Minden társasági vasútnak volt Budapesten igazgatósága, s az ott dolgozók, vagy a felügyelő bizottságokban tagként működők számára a fővárosi bérleti díjakhoz igazították a támogatást. A másik kategóriát a vonal mentén nem vasúti lakásokban élőknek állapították meg. A munkarendjükben rögzítetten állandóan úton lévő dolgozók (mozdonyvezetők, fűtők, kalauzok, fékezők) rangfokozatonként külön utazási általányt kaptak. Amennyiben külön elrendelésre hivatalos úton volt vasutas, akkor napidíjat számoltak el neki – belföldön és külföldön eltérő összeggel.

Az illetménytáblák összevetése hasonló és eltérő gyakorlatot jelez az ismert magánvasúti szolgák juttatásai esetében. Mind a hat rangfokozat mind a tizennyolc osztályát egyedül a Magyar Nyugoti Vasút építette ki. Az Északkeleti Vasút a legalacsonyabb belépő osztályt nem használta, a Kassa–Oderbergi és az Alföld–Fiume Vasút működése során nem építette ki VI. rangfokozatot, az Erdélyi Társaság pedig még az V. fokozatba sem sorolta be szolgálait. Mindebből következik, hogy a leghosszabb ranglétra a Nyugoti Vasút táblázatában létezett, s itt az első belépő szolga 230 forint évi fizetést kapott. Ennél a magántársaságnál az alacsony kezdő fizetés után osztályonként húsz forinttal emelkedett a munkabér az alsó két rangfokozatban. A szintén hosszú ranglétrát működtető Északkeleti Vasút az első belépőt VI.2. osztályba vette fel, s innentől 30 forintos átsorolási ütem volt az alsó két csoportban. Hasonló nagyságú (30 forintos) előlépési lehetősége volt az Alföld–Fiume Vasút szolgálainak az V. és az erdélyi vasutak dolgozóinak az – ott induló kategóriának számító – IV. rangfokozatban. Az évi fizetések a IV. rangfokozattól kezdve 50 forinttal emelkedtek osztályonként az alföld–fiumei és a Kassa–Oderbergi Vasút szolgálainál, míg a többi magántársaságnál maradt a 30 forintos növekedés. A legrégebben dolgozó és legjobban megbecsült I. rangfokozatban minden szolga 100 forintos előléptetésre számíthatott osztályonként. Legtöbb fizetést az Alföld–Fiume és a Magyar Északkeleti Vasút szolgálai érthettek el: 1200 forintot évente. A Kassa–Oderbergi 1100, a Nyugoti Vasút 1000 forintos felső határt épített ki a szolgálaknak, míg az Erdélyi Vasutak dolgozói maximum 900 forintos évi jövedelmet érthettek el ebben a beosztásban.

A hivatalnoki kar éves fizetését tekintve, a legmagasabb szolgai rangfokozatban lévők általában többet kerestek a hivatalnoki kar VI. és V. rangfokozatában dolgozóknál. A két csoport fizetési maximuma között három-négyszeres különbséget építettek ki. (A hivatalnokok esetében az I.1. osztály éves fizetése 4000 forint volt – kivéve a 3600 forintot adó Magyar Nyugoti Vasút ranglétráját.)

A szolgák kategóriájában foglalkoztatott magánvasúti dolgozók lakbér-pótlékát a Fiumei és az Északkeleti Vasút részletezte osztályok szerint. A többi társaság a rangfokozatok alapján támogatta a nem vasúti lakásban élőket. A két teljes osztálybesorolást alkalmazó cég adatai azt jelzik, hogy a vonal mentén 60–180 forint közötti támogatást kaptak évente a vasutas-szolgák. A magyar fővárosban 80–100 forint az induló, 240 forint a maximális támogatás, kivéve az Első Erdélyi Vasutakat, a vonal mentén ugyanis csak 40–120 forint közötti támogatást fizettek, a differenciált lakbért a fővárosban dolgozó szolgák esetén pedig nem alkalmazták, ott egységesen 180 forinttal támogatták a bérletet.

Az utazási átalányt egyetlen vizsgált magánvasút sem fizetett szolgáknak, belföldi napidíjat azonban mindenhol kaptak a hivatalos kiküldetésben lévők. Az alföld-fiumei dolgozókat a legelső kategóriában nem küldték el szolgálati helyükről, de a többi társaságnál volt példa ilyen feladatra is, mert létezett ide rendelt napidíj. A kiküldetések esetén akkor kapott a szolga egész napidíjat, ha 12 órát volt távol, vagy este 9-től reggel 6-ig dolgozott máshol. Ennek a kifizetésekor legalacsonyabb induló összeggel az erdélyi vasutak és a Kassa–Oderbergi Vasúttársaság honorálta szolgálait (0,70–0,75 forint), míg a legmagasabb induló napidíjat a Fiumei Vasút fizette (1,30 forint), legmagasabb napidíja 3 forint volt, ami valószínűleg azért alakult így, mert a vizsgált vállalatok közül ez a társaság rendelkezett a leghosszabb vonallal. A többi vállalatnál 1,80–2,50 forint közötti napidíj járt a kiszálláson lévőknek. A magyar határokon kívülre is forgalmat lebonyolító Kassa–Oderberg és a Nyugoti Vasút külön szabályozta a külföldi feladatok esetén adott napidíjat. A Monarchia cseh-morva állomásaira kiküldött szolgák 1,50–5 forint között, a Bécsbe, vagy a stájer, karintiai, krajnai tartományokba hivatali ügyeket intézők 1,65–2,70 forint között kaptak díjazást. A Magyar Nyugoti Vasútnak itáliai kapcsolatai miatt szabályozni kellett a vámhatáron túli kiküldetéseket is, melyeket ezüst forintban fizették 1,65–2,70 között értékben.

A szolgák és a hivatalnoki kar összevetéséből kiderül, hogy belföldön a kassa-oderbergi és az Alföld–Fiume Vasút esetében két, két és félszeres, míg a többi vállalatnál általában négyszeres a napidíjak maximuma közötti összeg, a két külföldre is dolgozókat küldő társaságnál az egyébként is magas napidíjak maximuma háromszoros értéket mutat.

Összegzésként elmondható, hogy a szolgák az adott magántársaság legalacsonyabb besorolási kategóriájába lépve 20–30 forintos fizetésnövekedésre számíthattak az elsősorban az évek múlását figyelembe vevő ranglétrán való előre lépésükkor. Kis csúszásokkal, de előbb az 50, majd a 100 forintos átsorolások jellemzőek a ranglétrán emelkedve az elemzett vasutaknál. A magántársaságok nagyobb részénél Budapesten is dolgozott szolga, akiknek általában másfélszer annyi lakbér-pótlékot fizettek, mint a vonal mentén bérletben élőknek. Belföldön minden vállalat elküldte más munkahelyre is a dolgozóit, s a 12 órai elfoglaltság után adott napidíj hetven fillérről három forintig emelkedhetett. Két határon is átlépő forgalmat lebonyolító vállalat a belföldi napidíj kétszeresét fizette ki szolgálainak a távollét alatt.

### *Szolgák a Magyar Államvasutaknál*

A magánvasutaknál kialakult juttatásokat átvette az 1868-ban alakult Magyar Államvasutak (MÁV) is, az állami vasúttársaság megalakítása egyébként egy csődbe jutott magántársaság miatt vált a harmadik magyar kormány sürgető feladatává. Andrássy Gyula miniszterelnök kényszerűségből elfogadta Mikó Imre közmunka- és közlekedési miniszter javaslatát, s az állam megvásárolta a Pest–Hatvan–Salgótarján vasútvonal építését megkezdő, de azt pénzügyi okok miatt befejezni nem tudó magánvállalatot az 1867:XIII. tc. 6. § alapján kapott felhatalmazás alapján.<sup>5</sup> Az átvett vállalat alapozta meg a Magyar Államvasutakat, melynek működtetése során első perctől kezdve foglalkozni kellett a dolgozók illetményeivel is.<sup>6</sup> A MÁV indulásakor 1868. december 1-én rögzítették a dolgozók besorolását. A magánvasút által megkezdett vállalati szervezést vette át az állam: az I–V. rangfokozaton belül itt is három belső osztályba sorolták a vasutasokat, a hivatalnoki és szolgai besorolás mind a tizenöt esetben külön fizetési kategóriát is jelentett.

A MÁV első szolga kategóriájában a legalacsonyabb (V.3.) fokozatban 204 forintot fizetett évente a munkavállalónak. A V–IV–III–II. rangfokozatokban esetenként húsz-húsz forint körüli emelkedésre számíthatott a szolga. Komoly évi fizetésnövekedést (50–60 forintot) csak a ranglétra I. kategóriájában dolgozók kaphattak, a legnagyobb fizetést az I.1. osztályban rögzítették a források: 540 forintot. A hivatalnokok és a szolgák maximum munkabéréit összevetve 1868-ban az állami vasúttársaságnál ötszörös a különbség (2640/540 forint).

A MÁV mozaikszerű hálózatot épített és működtetett az első évtizedben. Az egyik fő irány a Zákánytól Zágrábig vezető pálya, míg a másik fejlesztés Hatvantól Miskolcig terjedt.<sup>7</sup> A kormány részére biztosított 60 millió ezüst forintnyi pénzalapból további fejlesztéseket fogadott el az országgyűlés, biztosították a pénzt az államosított Pest–Hatvan–Salgótarján Vasút Losoncon és Besztercebányán át a kassa–oderbergi vonal csatlakozásáig. A Pesttől keletre eső államvasúti hálózatot bővítette a Hatvan–Jászberény–Szolnok szárnyvonal, illetve a gömői iparvidéken létesített Miskolc–Putnok és az ottani bányákhoz vezetett vasutak.<sup>8</sup> A MÁV működésének első négy éve alatt az átvett salgótarjáni pálya 126 kilométeréhez további 488 kilométer hosszúságú vonalat adtak át a forgalomnak.

A forgalomba helyezett államvasúti vonalak nagy távolságra feküdtek egymástól, de egyúttal sok dolgozót foglalkoztattak. Az új pályák kivitelezését először egy önálló állami vállalat végzete, amely 1872-ben beolvadt a MÁV hálózatába, így a 213 mérnökből és hivatalnokból álló munkacsapat nagyon megnövelte a MÁV dolgozóinak létszámát. Az egyre bonyolultabb államvasúti hálózat működtetésére regionális egységet alakítottak ki, s ez volt a Zágrábban megszervezett Üzletvezetőség. A mintának számító új vasúti igazgatási szint kialakításával párhuzamosan az Államvasút ügyeit hivatalból intéző közmunka- és közlekedési miniszter 1872. június 30-

<sup>5</sup> Magyar törvénytár: 1896. 1867. évi XIII. tc.

<sup>6</sup> MAJDÁN 1987; DR. KOVÁCS 1995–1999

<sup>7</sup> Magyar törvénytár: 1896. 1868. évi XIII. tc.

<sup>8</sup> Magyar törvénytár: 1896. 1868. évi XLIX. tc.

án rendeletben szabályozta a vállalat belső ügyeit is.<sup>9</sup> A Tisza Lajos miniszter aláírásával megjelent „személyzeti illetmények kimutatása” rögzítette először, hogy Magyarországon egy állami vállalat szabályzatot kapott, ez volt az első magyar nyelvű illetménytábla, amely együtt járt a szolgálati szabályzattal is. A MÁV dolgozóit továbbra is hivatalnokokra és szolgákra osztották, ugyanakkor a hivatalnokok esetében – az egyre növekvő szakember-igényre tekintettel – bevezették a VI. rangfokozatot, három osztállyal. A szolgák maradtak öt fokozatban és három-három osztályban. A kezdő fizetést az időközben bekövetkezett árindexhez igazítva 204 forintról 210 forintra emelték, ugyancsak emelkedett az V–IV–III. rangfokozatban az osztályok közötti előlépésnél az összeg: 30 forintra. A II–I. rangfokozatban ugrásszerű emelkedést engedélyezett a rendelet: 100-100 forintot. A legnagyobb szolgai illetmény (I.1. osztály) 1000 forintra emelkedett, ami majd kétszeres volt a négy évvel korábbiak.

A hivatalnokok és a szolgák legmagasabb munkabérei 1872-ben pontosan négyeszeres adatot mutatnak. A gyorsan kialakult hivatalnoki kar mellett egyre fontosabbá vált a forgalom miatt folyamatosan emelkedő szolgák csoportja, s ezt az állami vállalatot felügyelő szakminiszter az illetményekben is elismerte.

#### *Átvezető rangfokozat az Államvasútnál: az altiszt (1884)*

A magyar kormány által támogatott gazdaságfejlesztések többek között együtt jártak a kor leghatékonyabb közlekedési ágazatának számító vasúti hálózat bővítésével is. Egyrészt az 1880., majd az 1888. évben elfogadott törvények lehetővé tették a helyi érdekű vonalak szervezését, megépítését, s ezzel éltek is az ország különböző térségeiben, igaz, eltérő ütemben. A helyi érdekek alapján tervezett, helyi tőkéből finanszírozott, helyi munkások által kivitelezett és helyi érdekeltekkel vezetett vicinális vonalak legtöbbjét az engedélyes vállalatok a MÁV kezelésében működtették tovább. Másrészt a kincstár saját fejlesztéseket kezdeményezett és valósított meg, növelve a MÁV hálózatát. Harmadrészt a korábban garantált állami kamatgaranciával épült magánvasutak számára évente kifizetett összegek hatalmas terhet róttak a kincstárra, miközben az állam semmiféle befolyást nem tudott gyakorolni a vállalatok tarifapolitikájára, menetrendjükre és a nyereségek elköltésére, a további fejlesztésekre. Ezért állt elő Baross Gábor – előbb államtitkárként, majd miniszterként – a magánvasutak államosításának tervével.<sup>10</sup> A magyar gazdaság fellendülő teljesítménye biztosított annyi költségvetési bevételt, hogy az 1880-as években részvények vásárlásával, ill. egy összegben tett megváltási ajánlattal a magánvasutak nagy része a MÁV keretei közé került. A vicinális és államvasúti építkezések, valamint a magánvasutak megváltása ugrásszerűen megnövelte a hazai hálózatot.

<sup>9</sup> Rendeletek tára: 1872. 7793.

<sup>10</sup> FRISNYÁK 2000; MAJDÁN 1996

1. táblázat MÁV vonalai 1900-ig (km)

Saját építkezései	2585
MÁV tulajdonába került magánvasutak	4956
MÁV kezelésében működő vicinálisok	7190
MÁV összes	14732

A MÁV vonalainak növekedése együtt járt a vasutasok számának emelkedésével. A dolgozók létszáma nőtt, feladataik differenciálódtak, s ezért 1884. augusztus 1-én új rangtáblát vezettek be. Kemény Gábor minisztersége alatt kidolgozott új besorolásban megjelent a hivatalnok és a szolga rangfokozat között az *altiszt* kategória, illetve több pontosításra került sor. Az új beosztással sikerült megoldani több munkavállalói feszültséget.<sup>11</sup>

Először rögzítették a Magyar Államvasutaknál az előléptetési jogot. Ez az új és garantált előléptetés a hivatalnoki karban nagy biztonságot alakított ki. Aki a műegyetemi, ügyvédi, jog- vagy államtudományi oklevéllel, vagy a jogi akadémiákon államtudományi államvizsga-bizonyítvánnyal rendelkezett, annak 900 forintig biztosított volt az évenkénti, 2000 forintig a kétévenkénti automatikus előrelépés. A korban még kevésbé elterjedt gimnáziumi érettségivel rendelkezőket is nagyon honorálták: 900 forintig kétévenként, 1400 forintig háromévenként úgyszintén automatikusan léptek elő. A meghatározott rangfokozatok fölött már nem volt érdekes az iskolai végzettség, a további években az előrelépéseket a munkahelyen végzett tevékenység és az állás üresedése befolyásolta.<sup>12</sup>

Az új „rendtartás” a bevezetett altiszti és a már meglévő szolgálai kategóriákban nem írt elő semmiféle iskolai végzettséget, és nem is adott külön figyelembe vehető szempontokat. A két kategóriában az érdem szerinti előléptetések és az üres állások adtak lehetőséget az átsorolásokra. Ugyanakkor az altisztek esetében megkezdődött a vasúton belüli tanfolyamok szervezése. A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat dolgozóit a különböző feladatokra és a különböző állomáshelyekre hosszabb-rövidebb tanfolyamokon készítették fel. A tanulás után vizsga következett, s az új altisztet beosztották egy jól dolgozó kollégája mellé gyakornoknak. (Esetenként még az is előfordult, hogy az adott munkahelyen kényszerből, vagy hiányból besegítő vasutas a gyakorlat ismeretében érkezett a tanfolyamra. Több olyan beosztás is létezett, ahol a gyakorlati tapasztalat után szinte azonnal vizsgabiztos elé állhattak a dolgozók!) A betanulási időszak elteltével általában kisebb forgalmú állomáson kapta meg első önálló beosztását, és a jól dolgozókat gyakran áthelyezték nagyobb fontosságú munkahelyekre.

Mind a három rangfokozatban megmaradt a három belső osztály. Ugyanakkor a hivatalnoki karban megmaradt az I–VI. fokozat, de az altisztek és a szolgák a továbbiakban I–IV. besorolásban haladtak előre. A szolgák tizenkét évvel korábbi kezdő (210 forintos) évi illetménye fennmaradt, de mivel akkor ez az V.1. osztályt

<sup>11</sup> „Szolgálati Rendtartás és Illetménysszabályzat” 1884. júl. 5-én kiadott miniszteri rendelet 21.951 és 21.952. szám alatt iktatták be. MIKLÓS 1937.

<sup>12</sup> DR. CZÉRE 1987

jelentette, 1884-ben pedig a IV. rangfokozat első kategóriájában kapott ekkora összeget a vasutas, ezért a fizetés növekedést mutat. Az egy fokozattal magasabban induló besorolás miatt a MÁV kötelékébe lépett szolga gyorsabban végighaladhatott a ranglétrán, a hármas beosztás egyúttal csökkentette a MÁV-szolga legmagasabb jövedelmét is, amely az I.1. osztályban 700 forintig emelkedhetett. A legalacsonyabb és legmagasabb szolgai jövedelem között háromszoros különbség volt.

A szolgák alsó két rangfokozatában (IV–III.) pálya- és váltóőrök, állomási málházók és állomási vonatfékezők, mozdonyfűtők és kocsirendezők dolgoztak. A 210 forintos kezdő éves fizetés 360 forintig emelkedhetett. A II–I. rangfokozatba gép- és kazánkezelők, a hivatalok igényeit kielégítő könyvkötők és könyvnyomdászok, az állomások és műhelyek szivattyúói, a kapusok, a vizsgáló lakatosok, az előfűtők és a hivatali szolgák tartoztak. Évi illetményük 420 és 700 forint között volt. A MÁV szolga-besorolású dolgozói a fővárosban 360 forint lakbér-pótlékot, a vonalak mentén 240 forint támogatást kaptak. A közbeiktatott altiszti kategóriába is átléphettek a szolgák, mivel az érettségi itt sem volt előírás. Az altiszti beosztásban dolgozók így a szolgák csoportjához tartoztak, és nem a hivatalnoki kar részesei voltak.<sup>13</sup>

Az altiszti rangfokozat kialakítását a MÁV létrejöttétől számított három évtized is sietette. A kezdetekkor belépett munkavállalók időközben évtizedeket töltöttek el a munkahelyükön, különféle belső vizsgákat tettek le, amelyek következtében növekedett a vasutasság szakmai és általános tudása. Az altiszti fokozat honorálta a felnőttként elsajátított tudást és a hosszú ideje végzett szorgalmas munkát. A négy rangfokozat közül a legelső éves illetménye 420 forint volt. Az alsó két fokozatban a mozdonyvezetők, az állomás-, kocsis-, raktár-, szertár- és pályafelügyelők, a távirárusok, a kalauzok és a főkalauzok, a raktárnokok, a kocsimesterek, a főlámpakezelők, kiknek 700 forintig emelkedhetett a fizetésük. Az altisztek II. rangfokozatába irodatisztek, művezetők, mozdonyfelügyelők, főmozdonyvezetők, állomási előljárók, pálya- és távirárusok, vizsgáló főkalauzok, főnyomdászok, főkocsimesterek, főraktárosok dolgoztak. Évente 800–1000 forint között kaptak fizetést. A legmagasabb altiszti rangban (I.) művezetők, mozdonyfelügyelők és kompintézők kerültek, akik 1200–1800 forint közötti éves fizetéssel rendelkeztek. A nem vasúti lakásban élő budapesti altisztek a lakbéreihez évi 150–300 forintig, a vasutak melletti lakásokhoz 100–200 forintig kaptak támogatást.

Az altisztek pontosan dupla akkora kezdő illetménnyel léptek be a MÁV szolgálatába, mint a szolgák (420 forint). A legmagasabb fizetésük négyszerese volt a kezdő összegnek (1600 forint). Az altisztek és a szolgák maximális illetménye között kétszeres szorzószámot mutatott az illetménytábla, ugyanakkor az altisztek munkájának fontosságát és elismertségét jelzi, hogy az 1600 forintos maximum jövedelmük a hivatalnoki kar III.1. osztályába kapott fizetéssel volt egyenértékű!

A háromcsoportú hivatalnoki és a kétszer négyfokozatú altiszti és szolgai illetménytábla széthúzta a MÁV dolgozóinak éves jövedelmi kategóriáit. Az állami vállalat dolgozói garantált előléptetésének miniszteri rögzítése jól jelzi a vasutasok megnövekedett szerepét. A pályák hossza, a dolgozók létszámának növekedése nem vonzotta maga után automatikusan a vasutasság számára igen kedvező illetménytáblát. Kemény Gábor miniszter személyes támogatása tette lehetővé a munkavállalóknak a magasabb fizetési kategóriákba való átlépést.

<sup>13</sup> MAJDÁN 2004: 79–90.



lőknak kedvező rendelet kiadását.<sup>14</sup> A szaktárca élére 1886 őszén Baross Gábor került. A nagy magánvasutak – említett – állami kezelésbe vételét kiválóan intéző Baross nagy hangsúlyt helyezett a MÁV gazdaságossá tételére. A takarékoságot is célul kitűző miniszter három évvel az előző illetménytábla életbe lépése után újabb rendeletet adott ki a tárgykörben.<sup>15</sup>

A Kemény Gábor által rendszeresített rangfokozatokat nem változtatta meg Baross, s az illetmények is maradtak. A „biztosított előrehaladást” azonban a miniszter 1887-ben tudatosan kivett a juttatások sorából. További szigorítást iktatott be a rendelet, bevezetve a „lejjebítést alsóbb fizetési osztály[ba], illetve rangfokozatba”. A visszaminősítés eddig ismeretlen módszer volt az állami vállalatoknál, a közhivatalokban. A miniszteri szigorítás mögött egyrészt a növekvő és megfelelő végzettségű jelentkező állt, akik közül válogathattak a MÁV-nál. Másrészt 1887 szeptemberében megindult a már jelzett MÁV-tisztképzés, illetve egyre többen végeztek a különböző belső tanfolyamokon is. Baross Gábor egyúttal növelni kívánta a vasutasok korábban is meglévő szigorú hierarchikus szerveződését és a vállalat működtetéséhez valóban szükséges szigorú munkafegyelmet is.

### *A Magyar Államvasutak dolgozói 1900-ban*

A hazai vasutak működéséről készült évkönyvben rögzített adatok pontos képet rajzolnak a MÁV működéséről a századfordulón.<sup>16</sup> Az Államvasutak és a kezelésében működő vicinálisok – ahogyan már volt szó róla – 14 732 km hosszúságúak a századfordulón, melyen 1710 pályaudvar és állomás, illetve 854 megállóhely üzemel.

Az ország legnagyobb vállalatának számító Államvasútnál 75 377 fő dolgozott, akiknek nagyobb részével (56,7 %) ideiglenes minőségben kötöttek munkaszerződést (1. ábra). Míg a hivatalnokok 84, az altsztek 90, a szolgák 79%-a véglegesített állást töltött be a vasútnál, addig az összes munkást ideiglenesen alkalmazták. A hálózati igények miatt új munkavállalói csoport alakult ki: a munkások. Nem tartoztak az illetménytábla hatása alá, mert külön szerződéssel foglalkoztatta őket a vasút. A más kategóriában rögzített évi kifizetés véglegesített szerződéssel járt.

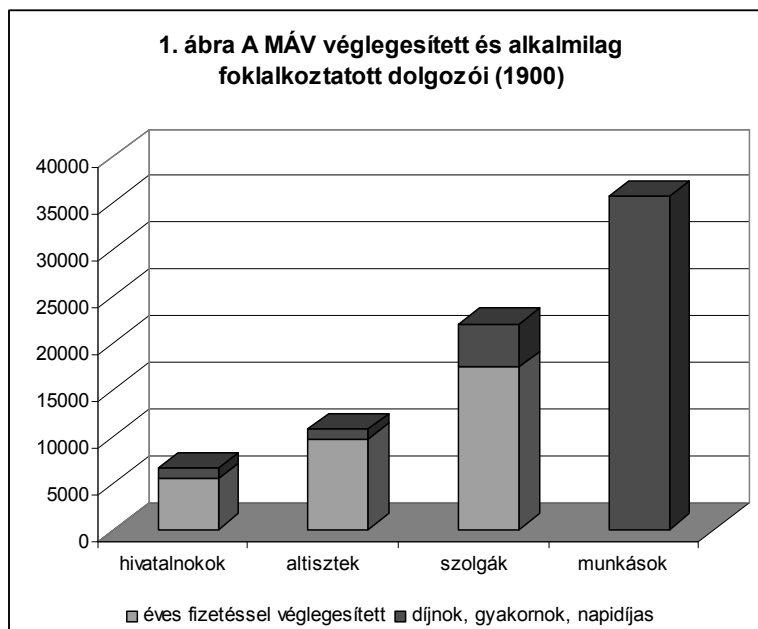
2. táblázat: A MÁV keretében dolgozó munkások (1900)

<i>szakágazat</i>	<i>munkás (fő)</i>	<i>szakágazaton belül (%)</i>
Általános igazgatás	89	0,07
Pályafelügyelet és karbantartás	18 984	67,7
Forgalmi és kereskedelmi szolgálat	6 707	23,0
Vonatmozgatás és műhelyszolgálat	9 159	58,2
Anyag és leltárkezelés	803	56,0

<sup>14</sup> Báró Kemény Gábor Tisza Kálmán kormányában a „földmívelési-, ipari és kereskedelmi” tárcát vezette 1878–1882 között, majd 1882. augusztus 9 és 1886. szeptember 19 között a közmunka- és közlekedési minisztérium élén állt. BÖLÖNYI–HUBAI 2004

<sup>15</sup> Baross Gábor 1887-ben 6830. számú rendelete április elsején lépett életbe. MIKLÓS 1937

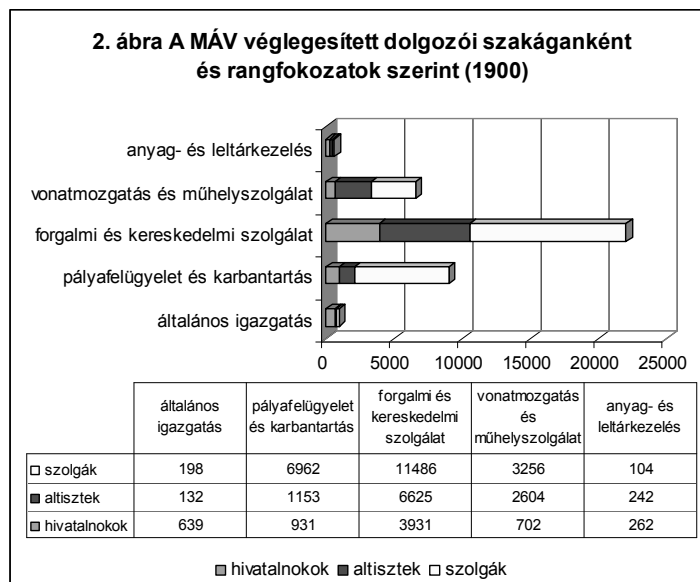
<sup>16</sup> OCSKAY 1900



Ezzel szemben a munkások napibéres és díjnok-szerződésai rögzítették ugyan a munkavégzést, az illetményt, de nem voltak véglegesek. Az évente, vagy alkalmanként újból és újból megkötött szerződések ipari ágazatban dolgozó munkavállalót voltak a MÁV kötelékébe, de ezek a munkások nem rendelkeztek a véglegesített vasutasok egyéb illetményeivel, juttatásaival.

A legtöbb alkalmilag foglalkoztatott munkás a pályákon dolgozott (18 984), az előmunkás vezetésével 12–14 fős csapatokban végezték a vasútvonalak időszakos javításait. Nagy számuk ellenére nem elemezhetőek részletesen, mivel ideiglenes szerződésük miatt nem vezettek róluk személyi nyilvántartást. Ugyancsak a munkásokhoz tartoztak a MÁV önálló járműjavítójában dolgozók. Az országos forgalom kiszolgálására és ahhoz igazodva működő 15 önálló járműjavítóban 8093 munkás dolgozott, akik közül 6857 munkás és 538 tanonc volt, míg a többiek (136) kisebb végállomások helyi műhelyeiben végezték feladataikat.

A századfordulón a MÁV összesen 75 377 dolgozója között 10 726 altiszt (14,2 %) és 22 006 szolga (29,2%) munkavállalót tartott nyilván a statisztika. Tovább árnyalja a képet, ha a véglegesített államvasúti dolgozókon belüli számukat és arányukat nézzük (2. ábra). A teljes illetményt és minden javadalmat megkapó 32 645 vasutas között a 9740 altiszt és 17 429 szolga, az összes dolgozó 29,8, illetve 53,4 %-át tette ki, azaz a MÁV véglegesített állományából 83,2% a rangtábla II–I. fokozatában dolgozott. Nem véletlen, hogy a századfordulón kialakult gazdasági gondok, a hazai fogyasztói árak emelkedése kiváltotta a vasutasok elégedetlenségét.



*Az első vasúti sztrájk<sup>17</sup> és hatása a MÁV altisztjeire és szolgálóira*

A kialakított egybefüggő hálózat és annak ésszerű működtetése, a Baross Gábor minisztersége alatt bevezetett új és nagyon kedvező tarifapolitika, a magyar gazdaság teljesítőképességének emelkedése ugrásszerűen megnövelte a MÁV forgalmát (2. térkép).

A legnagyobb állami vállalat 1890-től nem támogatást kérő, hanem befizető céggé vált. A nyilvánosságra hozott éves gazdasági jelentésekből kiderült, hogy nagy nyereség keletkezett az Államvasútnál, ennek ismeretében a vasutasok a századfordulón egyre gyakrabban fizetésemelést emlegettek. Az 1887-ben elvett automatikus előléptetés is a követelések között szerepelt. A vasutas munkavállalók elkeseredését fokozta, hogy a MÁV dolgozói kívül a kormányzat 1888-ban a többi közalkalmazott számára bevezette a garantált és kötelező előléptetést.<sup>18</sup>

A feszülté vált helyzetet a szaktárca időnként mindenkire érvényes rendkívüli előléptetésekkel igyekezett kezelni. Így történt ez a századvégén, s 1895. január 1-én minden véglegesen kinevezett MÁV dolgozó egy osztállyal előbbre lépett.<sup>19</sup> Időszakosan ez megoldást jelentett, de az új évszázad első éveiben több üzletvezetőség területén szervezkedtek a vasutasok az automatikus előrelépés jogának visszaszerzése érdekében, de ezeket a lépéseket a szakminiszter törvénytelennek minősítette. A sok előkészülettel és még több tárgyalással zajló események 1904 tavaszán összeütközésbe torkollottak. Az államvasúti dolgozók joggal fogalmazták meg: amennyiben egy országos gyűlés megtartásához a korabeli előírásoknak megfelelően szük-

<sup>17</sup> MAJDÁN 1999: 259–276.

<sup>18</sup> Forrásokat is közreadó feldolgozás: MURÁNYI 1904.

<sup>19</sup> MÁV Hivatalos Lapja 1894

séges a főnökeik beleegyezése, akkor a MÁV véglegesnek kinevezett munkatársai közszolgák, de így rájuk is érvényes a már említett 1888-as garantált előléptetés. Abban az esetben viszont, ha az Államvasutakat vállalatnak tekintik, akkor nem közszolgák, s így joguk van – főnöki engedély nélkül – országos egyeztető gyűlést tartani. A két lehetőség keveredett, s az 1887-es szolgálati szabályzat hiányos rendelkezései miatt a munkavállalók minden velük kapcsolatos döntésnél a rosszabb változatot észlelték. Az április 20-ra összehívott országos vasutas értekezlet előtti napon a hatóságok megpróbálták a fő szervezők felfüggesztésével elejét venni a tanácskozásnak. A vezetők munkahelyükről történt kiemelése olaj volt a tűzre, s a fővárosi pályaudvarok forgalmában nagyon fontos szerepet játszó Rákosrendező állomáson a mintegy félszáz vasutas előtt 1895. április 19-én 21. óra 50 perckor megszólalt a jelzőharang, s a mindenki által ismert utasítást továbbította: „Minden vonat megállítandó!” Néhány perc alatt az utasítás végig futott az egész államvasúti hálózaton és megkezdődött Magyarország első vasúti sztrájkja.

## 2. térkép Magyarország vasúti hálózata (1900)



A zágrábi vasutasok kezdeményezésére külön aláírtak a résztvevők egy „Fogadalom!” címmel körözött szolidaritási szöveget.<sup>20</sup> A vidékről megindult népes vasutas delegációkat minden vonalon átengedték, s április 20-án megérkeztek Budapestre. A hivatalosan útnak indult és a fővárosban dolgozó vasutasok kb. 15 000 főt delegáltak az országos nagygyűlésre, de közülük 450 fő Kelenföldön, 350 vasutas Budafokon került rendőrkézre. A hatalmas tömeg így is összeült, és nagyon vigyázott a sztrájktagyákon (Hermina téri Trieszti Nő, a Hermina úti Reklám Kert és a zuglói sörcsarnok) arra, hogy ne köthessen beléjük a rendőrség.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Teljes terjedelemben közli: Miklós 1937: 396–397.

<sup>21</sup> A rendőri beavatkozás alapjául szolgáló politikai szónoklatok, elemző beszédek helyett jó hangulatú sörözés volt a sztrájktagyákon.

A vasutasok a korábban három ízben megfogalmazott fizetésemeléseket és más rangfokozati táblát kértek, s ezeket törvényben rögzített új pragmatika elfogadása által kívánták biztosítani. Bár a két fél tárgyalásaiba önként bekapcsolódott a vasutasok előtt nagy tekintélynek örvendő nyugalmazott államtitkár, Vörös László is, mégsem sikerült eredményt elérni. Tisza István kormánya nem kívánt engedni a sztrájkolóknak, s előbb a munka, azután a tárgyalások felvételét hangoztatva elzárkózott a kompromisszumoktól. Miután a kormány által kitűzött időpontig nem állt helyre a forgalom, Tisza Bécsbe utazott, és radikális lépést kért az uralkodótól: legfőbb hadúri jogánál fogva hívassa be a vasutasokat katonának, s így biztosítsák a forgalmat.<sup>22</sup> A kedd éjszaka elkezdődött vasúti sztrájk vasárnap (24-én) a vasutasok önként, vagy kényszerből felvett munkájával befejeződött ugyan, de a kirobbantó okok nem szűntek meg.

A kormány kezdeményezte a felelősségre vonást, amely a fővárosi büntetőtörvényszéken folyt le 1904. június 3–10. között. A tárgyalás után nyolc nappal a bíróság minden vád alól felmentette a vasutasokat, s a másodfokon, majd a fellebbviteli szinten ítélkező Kúria 1905. június 23-án kimondta: a „vádoltakat büntetendő cselekményt megállapító tények hiányában a vád alól felmentette”.<sup>23</sup> A kormány nagy megdöbbenésére és a független igazságszolgáltatás jó példájaként az országban a több mint 1600 beperelt MÁV-dolgozót felmentették a bíróságok. Az időközben megváltozott kormány<sup>24</sup> javaslatára Ferenc József 1905. szeptember 26-án kegyelmi eljárásban részesített minden érintett dolgozót.

A bírói felmentő ítéletek és az uralkodói amnesztia után a vasutasok önálló érdekvédelmi szervezetek hoztak létre.<sup>25</sup> Bár kísérletek voltak a szakágankénti szervezkedésre (Mozdonyvezetők Országos Szövetsége), de végül sikerült egy minden vasutast összefogó szervezetet megalapítani. A Magyar Szent Korona Országainak Vasutas Szövetsége néven bejegyzett érdekképviseleti szervezet elnökének a sztrájk alatt is aktív támogatónak számító gróf Batthyány Tivadar országgyűlési képviselőt választották. Az 1905. november 19–20-án megalakult szövetség nagyon fontos szerepet töltött be a vasutasok munkakörülményeinek javítása érdekében lezajlott hosszas tanácskozáson. Az országos és egységes képviselet eredményeként a tárgyalási asztalnál kiválóan sikerült érvényre juttatni javaslataikat. Az újabb kormányváltás is kedvezett az 1907. február 13-án megkezdett tárgyalásoknak, mert a Wekerle-kormány<sup>26</sup> kereskedelmi miniszteri posztját az a Kossuth Ferenc töltötte be, aki mérnökként maga is rendszeresen tárgyalt korábbi nagysikerű munkahelyén – az olaszországi vasutaknál – a dolgozókkal. A tizenegy napig tartó tárgyalássorozat volt az első olyan érdekegyeztető ülés Magyarországon, ahol a minisztériumon, a MÁV vezetésén túl valamennyi vasutas szakszervezet is teljes jogú delegációval képviselte a dolgozókat.

<sup>22</sup> A parancsot közli: MIKLÓS 1937: 403.

<sup>23</sup> MURÁNYI 1904

<sup>24</sup> Tisza István kormánya 1903. nov. 3–1905. jún. 18. között működött, majd Fejérváry Géza alakított kormányt (1905. jún. 18–1906. ápr. 8.). BÖLÖNYI–HUBAI 2004

<sup>25</sup> GADANEZ 1985.

<sup>26</sup> Wekerle Sándor kormánya (1906. ápr. 8–1910. jan. 17.). BÖLÖNYI–HUBAI 2004

A sztrájk és az egyeztető tárgyalások eredményeként teljesen új szabályozás született Magyarországon a vasutas munkavállalóknak. Először: a beterjesztett „vasúti pragmatikát” nem miniszteri rendelettel, hanem általános törvénnyel vezették be.<sup>27</sup> A mindössze egyetlen paragrafusból álló törvényhez a parlamenti vitákban elhangzott szempontok alapján a kereskedelmi miniszter rendelete párosult. A törvény szerint az 1907. évi május hó 13-án az országgyűléshez beterjesztet törvényjavaslatnak a „képviselőház igazságügyi és közlekedésügyi bizottságai által megállapított szövegezése szemmel tartásával” kellett kiadni.<sup>28</sup> A „vasúti szolgálati rendtartásról” szóló törvénnyel egyszerre a képviselők elfogadták a „magyar királyi államvasutak évi fizetéssel bíró alkalmazottjai illetményeinek rendezéséről” címet viselő szabályozást is.<sup>29</sup> Ebben jelent meg a második alapvető változás: megállapodtak arról, hogy az új szabályzat minden hazai vasutasra vonatkozik, akik így kikerültek a mindenkori politikai pártharcok hatósugarából, az ország pénzügyi helyzetétől függetlenül garantálták számukra az illetményeket. Harmadrészt az illetmény törvény rögzítette: „Az államvasúti alkalmazott fizetése, havidíja, napidíja vagy napibére le nem szállítható”.<sup>30</sup> Ezzel a munkaadók elismerték, hogy a vasutasnak nemcsak kötelezettségei, hanem jogai is vannak. A már megszerzett jogokhoz a miniszter sem nyúlhatott, a létszámból csak fegyelmi eljárással, vagy bírósági döntéssel lehetett eltávolítani valakit. Ugyanakkor rögzítették, hogy a vasutasok büntetőjogi szempontból közhivatalnokok, és így súlyos szolgálati vétségnek minősült a sztrájkban való részvétel, a munkalassítás vagy azok szervezése. A kompromisszum eredményeként megszületett törvényi szabályozás védte az alkalmazottakat és törvényi keretek közé terelte a munkahelyi vitákat (3. ábra).



3. ábra: A „vasúti pragmatika” és az „illetménytörvény” első oldalai

<sup>27</sup> Magyar Törvénytár:1908. 1907. évi XLIX. tc.

<sup>28</sup> Rendeletek tára:1907: 137.

<sup>29</sup> Magyar Törvénytár: 1908. 1907. évi L. tc.

<sup>30</sup> Magyar Törvénytár 1908. 11. §.

Az illetmények újbóli szabályozása kimondta, hogy a hivatalnokok mellett az altisztekre és a szolgálakra nézve is a munkában eltöltött évekhez igazítják a kötelező előléptetést. Pontosán rögzítették az éves szabadság kivételének jogát. Alapvetően átalakult a rangfokozat azzal, hogy korábbi hivatalnok kart „A”, míg az altiszteket és szolgálakat a „B” státuszba csoportosították, ez a besorolás kétféle előlépést tett lehetővé: a civil életből hozott iskolai végzettség és a MÁV belső tanfolyamain szerzett vizsgák egyaránt biztosították a hivatalnokok (immár tisztviselők) előmenetelét. A korábbi VI. rangfokozat elé csatolták az elnök, az igazgató és az igazgatóhelyettes, üzletvezető beosztásokat, s így az „A” tábla IX. osztályra bővült. Megmaradt az osztályokon belüli 3 fokozat, s ezek alapján állapították meg az illetményeket és egyéb juttatásokat. Az „A” táblázatba soroltak belső tanfolyamokkal is 22 év alatt elérhető a legmagasabb beosztásokat. Rögzítették a kötelező előléptetéshez szükséges munkaévet, az ehhez kapcsolódó korpótléket és az évi lakáspénzt. A legalacsonyabb kezdő tisztviselő a műszaki hivatalnok beosztásban kezdett el dolgozni 1600 korona (800 forint) évi fizetésért.<sup>31</sup> A vállalati képzésekkel elérhető maximális éves fizetés kétszerese volt a belépéskori összegnek, s – az első két osztályt leszámítva – az előléptetési várakozási idő 3 év volt.

Az új illetménytábla eltörölte az altiszt és a szolgálacsoportokat, helyettük minden véglegesített dolgozót besorolt a „B” táblázatba. Összesen 35 fizetési csoportot alakítottak ki, különböző fizetési fokozatokkal. A négy gimnáziumi osztályt, vagy polgári iskolai végzettséget kívánó 1–8. fizetési csoportban a belépő dolgozó 1800 koronás (900 forintos) évi munkabére magasabb volt, mint a kezdő tisztviselő említett induló bére. A törvény nyújtotta lehetőséggel élve a „B” táblázat felső csoportjaiban is lehetett előlépni az Államvasutak belső tanfolyamjainak elvégzésével, s maximum 3600 koronás (1800 forintos) éves fizetést kapott a legmagasabb beosztású főművezető. A „B” táblázatba besoroltak legmagasabb fizetését összehangolták az „A” táblázatba sorolt – egyetemet végzett – mérnökök munkabérével. A belső tanfolyamokon továbbképzett volt altisztek fizetése a gyakorlatban is megközelítette a világi felsőoktatásban tanult kezdőkét. A második munkavállalói csoportban az automatikus előlépés 2–3, néhány fokozatban 4 év múlva következett be. Pontosán rögzítették az éves szabadságukat: 8–14 nap és a korpótléket. Továbbra is felvehetők – rendkívüli esetben, de indoklás nélkül – a fizetésüket előlegként, s havonta törleszthették vissza. A saját és családtagjaikra kiterjesztett utazási kedvezmény, a szolgálati ruha, a gyerekek taníttatása vasutas kollégiumokban, a nagyobb csomópontokban kialakított orvosi szolgáltatások mind-mind bekerültek a jogok közé. Az alsóbb beosztásokban dolgozók előléptetési alapja a különféle belső szakvizsgák letétele volt, melyeket pontosan rögzítettek.

<sup>31</sup> Időközben pénzesere zajlott le az Osztrák-Magyar Monarchiában és 1900. január elsejétől a korona lépett a forint helyébe. Az átváltási arány 2:1 volt. Az adatok összehasonlíthatósága érdekében a továbbiakban mind a két érték közlésre kerül.

Mind a két osztályba sorolt dolgozók esetén érvényes volt, hogy előléptetésre évente két alkalommal (májusban és novemberben) került sor. Kezelte e törvény a korábban sok feszültséget okozó államosításokat is. Felháborodást és zavart okozott a korábbi években, hogy az államosított magánvasutak dolgozói magasabb jövedelmi kategóriába kerültek a MÁV állományában. A törvény ezt úgy rendezte, hogy az illetmény összegét vette alapul, s ehhez igazítva – s nem a máshol használt fokozat szerint – került az állománytáblába a volt magánvasúti dolgozó.

Kiváló munkáért soron kívüli előléptetéseket is kezdeményezhettek az „A” táblában szereplő hivatalnokok esetében az előjárók, ami az adott kategóriában megállapított kötelező várakozási idő lerövidítését jelenhette. Pontosan rögzítették, hogy ez az eredeti ütem felénél gyorsabb nem lehet, és a kategóriában dolgozók 25%-ánál több vasutat nem érinthet évente. A „B” táblázat szerint besoroltak csak üresedés esetén léphettek előre soron kívül. Előfordulhatott olyan eset, amikor valamilyen szakemberre hirtelen nagy szükség volt, új szakági területet alakítottak ki ott, ahol addig nem dolgozott senki. Ilyen esetben csak a szaktárca vezetője adhatta felmentést a rangfokozatok kitöltési ideje alól, és a miniszter vehette fel a fontos szakembert felsőbb beosztásokba is. Ezt a ritka jogosítványt esetenként a vezérigazgató is gyakorolhatta – átadott jogkörként.

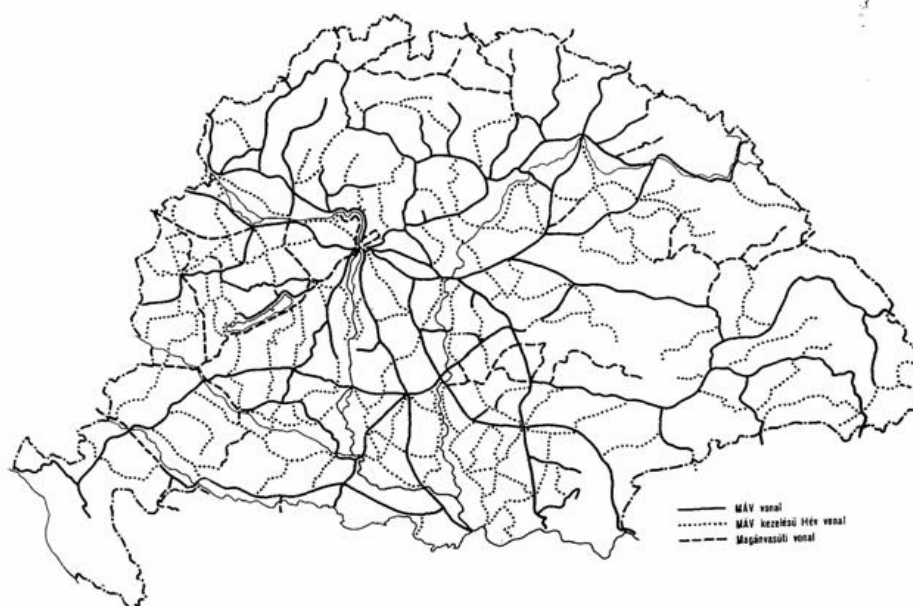
Fontos változásként rögzítette a törvény a dolgozók jogát a korpótléokra, melynek havi fizetését fegyelmi ügy esetén is csak rövid időre lehetett megakasztani. Részletesen foglalkozik a törvény a lakáspénzekkel, melyeket mind az „A”, mind a „B” táblázat dolgozói megkaptak, ha nem állt rendelkezésükre szolgálati lakás. Az állomáshelyeket öt osztályba sorolták, melyek közül a Budapesten, Fiumében és a határon kívül fekvő településeken lakást bérlők kapták a legnagyobb támogatást. A második osztályba az üzletvezetőségek székhelyein, a harmadikba a szaktárcák által megállapított vasúti gócpontokon lakók tartoztak. A lakáspénzosztályok negyedik csoportjába a nem gócponti városokban, az ötödikbe pedig a vonalak mentén fekvő falvak bérletben lakó dolgozóinak támogatása került. Külön kiemelték a vidékről budapesti szolgálatra beosztott vasutasokat, akiknek – ha a nő, vagy családos alkalmazottak évi fizetése a lakáspénzzel együtt nem érte el az 300 koronát – a MÁV vállalta a kiegészítést.

A hosszú „vegyes és átmeneti intézkedések” rögzítette az átállás több problémás ügyét, az illetmények és a lakbér-támogatások terén valamennyi esetben esetén dolgozók javára billent a mérleg. Pénzbeli tekintetben mindenki jól járt, de az előléptetések és egyéb automatikus támogatások esetében minden rangfokozatban 1907. július 1-jével indították újra a számításokat, s ezzel egyes dolgozóknál esetleg lassult a juttatások elérése.

Az illetménytáblában nem szerepeltek a már említett munkások, de az ő foglalkoztatásukban is alapvető változásokat hozott a miniszteri rendelet. 1907-ben rögzítették, hogy annak a havidíjas, napidíjas, napibéres, munkásnak, aki 3 éve folyamatosan a MÁV szerződött dolgozója, bár nem véglegesített státuszban volt, egy sor juttatás jár. Akik ebbe a kategóriába tartoztak, azoknak járt az évi 8 nap szabadság, a dolgozóra és családtagjaira kiterjedt az utazási kedvezmény.



### 3. térkép Magyarország vasúti hálózata (1914)



Összefoglalva: a MÁV új és egybefüggő közlekedési hálózatot hozott létre és működtetett az I. világháború előtt. A Magyarországon forgalomba helyezett 22 117 km vasútból mindössze 1865 km működött nem államvasúti tulajdonban, vagy kezelésben. A hálózaton dolgozó százezernyi vasutas 1907-ben törvényekben és miniszteri végrehajtási rendeletekben szabályozta a munkavégzéséhez kötődő kötelezettségeket, jogokat és juttatásokat. A szolgaszemélyzet fokozatosan növekvő szerepét létszáma és helyzete pontosításával érte el. Az egyre nagyobb feladatokat kapó munkavállalók előbb altisztek lettek, majd az 1907. évi törvény és szolgálati szabályzat alapján „B” táblázatba sorolt megbecsült dolgozók. Rögzítették fizetésüket, egyéb juttatásaikat, kötelező előléptetéseket. Az állandó kinevezéssel nem bíró munkások esetén is sikerült szabályozott formában pontosítani az illetményeket és egyéb juttatásokat. A vasutasság élete kiszámíthatóvá, munkavégzése szabályozottá vált. Ugyanakkor engedélyezték nekik is az érdekvédelmi szerveződéseket, másfelől azonban megtiltották a sztrájkok szervezését, az abban való részvételt. A XX. században – a gyakran bekövetkezett gazdasági és határváltozások ellenére – ezek alapján működött a MÁV.

*Hivatkozott irodalom*

- BÖLÖNYI–HUBAI 2004  
BÖLÖNYI József–HUBAI László: *Magyarország kormányai 1848–2004*. Akadémiai, Budapest
- DR. CZÉRE 1987  
DR. CZÉRE Béla (szerk.): *A vasúti tisztképzés száz éve 1878–1978*. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest
- FRISNYÁK 2000  
FRISNYÁK Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor*. Dinasztia, Budapest
- GADANECZ 1985  
GADANECZ Béla: *A vasutas munkásmozgalom története (A kezdetektől 1945-ig)*. Magyar Államvasutak Vezérgazgatósága, Budapest
- DR. KOVÁCS 1995–1999  
DR. KOVÁCS Lajos (főszerkesztő): *Magyar vasúttörténet 1–7*. Közlekedési Dokumentációs Kft., Budapest
- MAJDÁN 1987/a  
MAJDÁN János: Vasutasok Magyarországon 1846–1918 között. In: Á. VARGA László (szerk.): *Társadalomtörténeti módszerek és forrástípusok. Salgótarján, 1986. szeptember 28–30*. Nógrád Megyei Levéltár, Salgótarján. 437–478. (*Rendi társadalom – polgári társadalom 1.; Adatok, források és tanulmányok a Nógrád Megyei Levéltárból 15.*)
- MAJDÁN 1987/b  
MAJDÁN János: *A „vasszekér” diadala*. Kossuth, Budapest
- MAJDÁN 1996  
MAJDÁN János: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: LENGVÁRI István (szerk.): *In memoriam Barta Gábor: tanulmányok Barta Gábor emlékére*. JPTE Továbbképző Központ Kiadói Irodája, Pécs. 377–384.
- MAJDÁN 1999  
MAJDÁN János: Az első vasúti sztrájk. In: PÜSKI Levente–TÍMÁR Lajos–VALUCH Tibor (szerk.): *Politika, gazdaság és társadalom a XX. századi magyar történelemben I*. KLTE Történelmi Intézet Új-és Legújabbkori Magyar Történelmi Tanszéke, Debrecen. 259–276
- MAJDÁN 2004  
MAJDÁN János: A társadalmi emelkedés színtere: a vasút. In: KUPA László–GYUROK János (szerk.): *Határmenti régiók és kisebbségek a 19–20. században*. (Konferenciakötet). B&D Stúdió, Pécs. 79–90.
- MAJDÁN 2005  
MAJDÁN János: Hollán Ernő, a francia vasútépítési módszerek magyarországi elterjesztője. In: KÖBÖLKÚTI Katalin–NAGY Éva (szerk.): *Francia emlékek. Napóleon és Vas vármegye. Francia hatások Vas vármegye művelődéstörténetében*. Berzsényi Dániel Könyvtár–Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szombathely. 128–140.

MIKLÓS 1937

MIKLÓS Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó története*. A szerző kiadása, Budapest

MURÁNYI 1904

MURÁNYI Miklós: *A vasúti sztrájk története*. Tolnai Világlapja Kiadóhivatala, Budapest

OCSKAY 1900

OCSKAY Gusztáv, ocskói (szerk.): *Vasúti Szaknaptár az 1901. évre XIV. évfolyam. A Corvina melléklete*. Budapest

Törvények és rendeletek

Magyar törvénytár 1896: 1867. évi XIII. tc. – a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsönökről. Budapest

Magyar törvénytár 1896: 1868. évi XII. tc. – a Zákánytól Zágrábig és a Hatvantól Miskolczig terjedő vasútvonalak építése tárgyában. Budapest

Magyar törvénytár 1896: 1868. évi XLIX. tc. – a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hovatfordításáról. Budapest

Magyar törvénytár 1907: 1907. évi L. tc. – a magyar királyi államvasutak évi fizetésel bíró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről. Budapest

Magyar törvénytár 1908: 1907. évi XLIX. tc. – a vasúti szolgálati rendtartásról. Budapest

Rendeletek tára 1872: Közmunka és- közlekedési miniszter rendeletei 7793. Budapest

Rendeletek tára 1907: Kereskedelmi miniszteri rendeletek 137. Budapest