

Majdán János

Bérek és dolgozói juttatások a magyarországi vasúttársaságoknál az 1904. évi első vasúti sztrájk előtt

A magántársaságoknál és az állami nagyvállalatnál foglalkoztatott vasutasság alkotta az azonos ágazatban dolgozó munkavállalók egyik legnagyobb csoportját. A kezdetektől szigorúan hierarchikus besorolás szerint szerveződött vasutasság munkabérei és egyéb juttatásai példaként, illetve elérendő célként jelentek meg a hazai munkaerőpiacon. A változások nyomon követése, a korszakonkénti adatok részletes bemutatása rögzíti és pontosítja a korabeli munkaerők helyzetéről alkotott képet.

A hazai vasúti hálózat kiépülése együtt járt egy új szakma elterjedésével, melynek dolgozóival első perctől kezdve személyre szabott munkaszervezéseket kötöttek. A kétoldalú megállapodások részletesen kitértek a dolgozók kötelezettségeire, de rögzítették a kapott juttatásokat is. A vasutak kiváló adminisztrációja szerencsésen megőrizte a munkabérek adatsorait is. A vállalati iratok 20. századi hányatott sorsa ellenére jelen esetben elegendő adatsor áll rendelkezésre az általános érvényű következtetések levonásához.

A részletes elemzés során előbb a magánvasutak dolgozóinak, majd a MÁV megjelenése után az állami alkalmazottaknak a juttatásait dolgozzuk fel. A munkaszervezésekben több lépcsőben és több időpontban történtek lényeges változások, melyek egyúttal a vasutasság társadalmi beilleszkedését, elfogadottságát és presztízsének növekedését is tükrözik.¹

A MAGÁNVASUTAK DOLGOZÓINAK JUTTATÁSAI 1878-IG

Az első magyarországi mozdonyvezetők és műszaki szakmunkások külföldről érkeztek. A vasutak kiépítésekor is sok szakember jött dolgozni Nyugat-Európából. Mind a két munkavállalói csoport hozta magával a más országokban kialakított módszereket, és elvárták a korábban megszokott (vagy annál magasabb) juttatásokat is. Így alakult ki az első Magyarországon megnyitott magánvasútnál a rangfokozatokhoz tartozó illetményekkel rendelkező hivatalnoki és szolgai munkavállalói kör. A hazai vasútépítések 1867-ig tartó első szakaszában 1977 kilométernyi pályát adtak át a forgalomnak, így a vasutasok száma

¹ Majdán 1987a.

fokozatosan nőtt, s a szakmában eltöltött idő is megkívánta a rangtábla pontos kialakítását. A nyugat-európai mintákhoz hasonlóan célszerűnek látszott hazánkban is a két munkavállalói kör esetében a fizetési és juttatási táblázatok rögzítése és évkövetővé alakítása. Ekkor rögzítették a belépéskor előírt iskolai végzettséget, a gyakorlati munkában eltöltött idő beszámítását, amelyek a rangfokozatba való besorolás alapjául szolgáltak.

A fennmaradt összegzések segítségével öt magántársaság esetében elemeztük az illetményeket és egyéb juttatásokat.² Az „első erdélyi vasút”³ (1868-tól), az „alföld–fiumei vasút” (1871-től), a „magyar nyugoti vasút” (1872-től), a „magyar északkeleti vasút” (1873-tól), a „kassa–oderbergi vasút” (1873-tól) nyilvántartásait egy minisztériumi összesítő közli (1. térkép).⁴ Minden társulatnál külön-külön vették fel a hivatalnokokat és a szolgákat, és kötöttek velük szerződést. A két nagy munkavállalói csoportot osztályokba sorolták, de azok száma a magánvállalatok között eltérő volt.

Éves munkabér

A hivatalnokok esetében mind az öt vállalatnál I–VI. rangfokozatot alakítottak ki, míg a szolgálknál eltértek a besorolások. A rangfokozat-elnevezéssel besorolt dolgozók egy-egy csoporton belül további három osztályba tartoztak. A rangfokozatokban történő előrehaladást kezdetben a munkában eltöltött évek szabályozták, de a kiegyezés utáni időszakban már belső vizsgá(k)hoz kötötték. A részletesebb besorolás alapja az adott vállalatnál eltöltött munkaidő volt.

A hivatalnoki kar éves fizetése négy vállalatnál 600 forintra kezdődött, míg a „magyar nyugoti vasút” belépő dolgozója 540 forintot kapott. A hat rangfokozat 18 fizetési osztályában évi 4000 forintra emelkedhetett a munkabér. Ez alól kivételt a „magyar nyugoti vasút” jelentett, mivel ott 3000 forintra magasabb fizetést nem kaphatott senki. A hivatalnokoknál a kezdő és a legmagasabb beosztásban dolgozó bére között hat és félszeres növekmény állt fenn. Az alsóbb fokozatokban osztályonként száz forintra kapott több fizetést az átsorolt, de a III. rangban kétszáz, a II. rangban háromszáz, az I. rangban négyszáz forint volt az emelés. Fokozatosan és egyenletesen emelkedett a bér, de a legfelső kategóriákba már nagyon kevés dolgozó emelkedhetett fel.

A hivatalnokok esetében látszik, hogy sem a vasút építésének ideje, sem a pályák hossza, sem a vonalak földrajzi elhelyezkedése nem befolyásolta az éves bérüket. Az egységesítést nem megbeszélések, hanem a gyakorlat alakította ki. Az akkoriban kevés szakember megbecsülése fontos szempont volt a bérezésnél. Ugyanakkor a társaságok figyeltek arra, hogy a konkurens

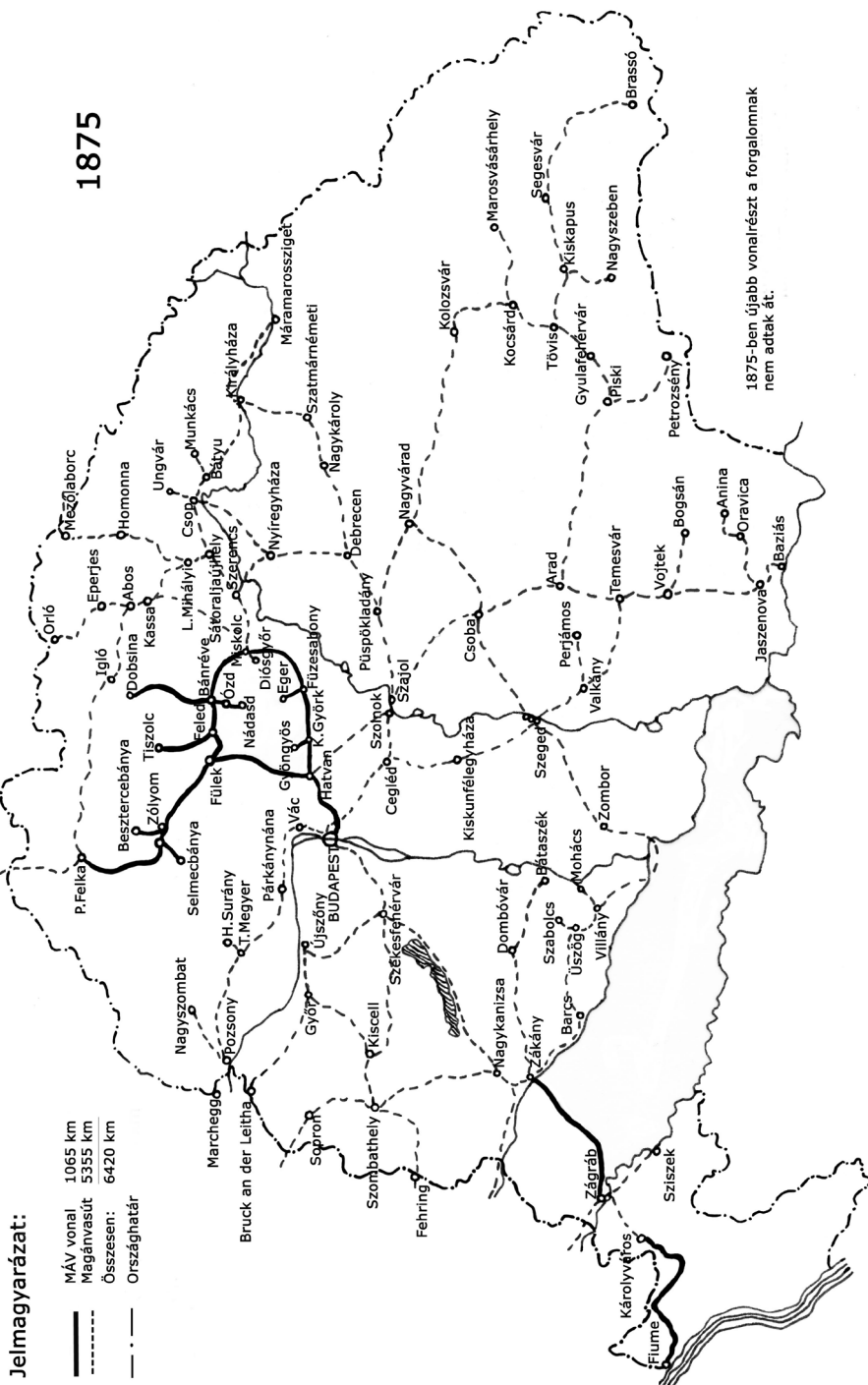
² Miklós 1937.

³ A vállalatok neveit a korabeli helyesírás szabályok alapján kisbetűvel, de idézőjelben közöljük.

⁴ A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium összesítése 1877-ből, melyet teljes terjedelmében bemutat: Miklós 1937: 253–306.

1. térkép

Magyarország vasúti hálózata (1875)



vállalatok csábításának megelőzésére hasonló éves fizetéseket adjanak. Ez alól csak a többször említett „magyar nyugoti vasút” jelentett kivételt, amely bérképzésekor elsősorban nem a magyarországi, hanem a csatlakozó ausztriai társaságokhoz igazította a fizetéseket. Mivel Ausztriában a vizsgált időpontban már kiterjedtebb hálózaton folyt a vasúti közlekedés, illetve az ország iparosodása következtében több nem hagyományos munkahely állt rendelkezésre, ezért a társaságok alacsonyabb bérért is kaptak munkavállalót. Ez negatívan hatott a Graz állomásán is megforduló „magyar nyugoti vasút” hivatalnoki karában dolgozók illetményeire is.

1. táblázat

Magyarországi vasutaknál dolgozó hivatalnokok éves illetménytáblája forintban (1878)

Rang-fokozat	Osztály	„alföld–fiumei vasút” „magyar északkeleti vasút” „kassa–oderbergi vasút” „első erdélyi vasút”	„magyar nyugoti vasút”
I.	1.	4000	3600
	2.	3600	3300
	3.	3200	3000
II.	1.	2800	2760
	2.	2500	2520
	3.	2200	2280
III.	1.	2000	2100
	2.	1800	1920
	3.	1600	1740
IV.	1.	1400	1560
	2.	1300	1380
	3.	1200	1200
V.	1.	1100	1020
	2.	1000	900
	3.	900	780
VI.	1.	800	700
	2.	700	620
	3.	600	540

2. táblázat

A hivatalnokok száma munkahelyi beosztás szerint (1877)

Hivatalnokok száma munkahely szerint	„első erdélyi vasút”	„alföld–fiumei vasút”	„kassa–oderbergi vasút”	„magyar északkeleti vasút”	„magyar nyugoti vasút”
Igazgatóság, felügyelő bizottság	19	18	11	15	12
Vezérigazgatóság, Főigazgatóság, Üzletvezetőség	17	35	22	8	12
Szakszolgálatok a központban	44	74	63	21	71
Állomások	8	70	81	53	83
Pályafenntartás, vonatmozgósítás	57	32 + 12 helyi orvos	36	36	18
<i>Összes hivatalnok</i>	<i>147</i>	<i>148 + 12 helyi orvos</i>	<i>223</i>	<i>146</i>	<i>196</i>

Egy korabeli adatgyűjtés⁵ eredményeként ismert nemcsak az érintett magánvasutakon dolgozók illetménytáblázata, de a hivatalnoki kar tagjainak száma és nevei is. A minden vállalatnál kialakított állománytábla sajnos nem azonosítható utólag, de a hivatalnoki kar munkahely szerinti belső megoszlása igen. Mivel nem volt semmiféle törvényi szabályozás arról, hogy milyen struktúrát kell kialakítani a társaságoknál, ezért nem azonos elképzelések alapján szerveződtek a belső egységek.

Az elemzett magántársaságoknál 860 teljes állású, véglegesen kinevezett hivatalnok dolgozott, és további tucat, szerződéssel foglalkoztatott helyi orvos. A vállalatokon belüli arányok jól kirajzolódnak: az igazgatóságok tagjai és a velük együtt számított felügyelő bizottságok száma sehol nem éri el a húsztötöt. A legtöbb tagságot választott „alföld–fiumei vasút” esetében a nagy távolságok, a sok érintett táj és az országos jelentőségű nyomvonal miatt a szokásos helyi erők és vasútépítésben jártas pénzügyi szakemberek mellett feltűnően nagy számban vettek részt a munkában ismert politikusok. Csengery Antal, Podmaniczky Frigyes báró, Pulszky Ferenc, Trefort Ervin neve a befektetőknek garanciát jelentett, habár személyükkel növelték az igazgatósági tagok számát. Noha az „első erdélyi vasút” viszonylag rövid hosszúságú Maros-völgyi szakasza nem kívánt nagy vezetést, de a társaságnál az átlagosnál nagyobb felügyelő bizottság növelte meg az igazgatóság tagságát.

A központi irányítás, a szakszolgálatok és az állomások hivatalnokainak létszámát elemezve kitűnik, hogy a pályák hossza arányában növekedett számuk, illetve a tengeri irányt segítő fiumei vasút a nagy távolságok miatt több helyi középszintű

⁵ Miklós 1937.

vezetést hozott létre. Külön érdekesség, hogy e hosszú pályát üzemeltető vállalat külön orvosokat alkalmazott szerződött formában a vonalak mentén.

Az összes hivatalnok számát ismerve megállapítható, hogy nem volt túlzottan bürokratikus egyik vállalat sem. Különösen igaz ez a megállapítás akkor, ha a hivatalnoki kar munkaidejét is figyelembe vesszük, ami általában 8:30-tól 12 óráig és 13 órától 17 óráig tartott.⁶

Az elemzett magánvasutakon dolgozó szolgák között már nagyobb eltérések alakultak ki a bérekben, és sajnos feltáratlan az állománytáblájuk is.

Mind a hat rangfokozat mind a tizennyolc osztályát egyedül a „magyar nyugoti vasút” építette ki. A „magyar északkeleti vasút” a legalacsonyabb belépő osztályt nem használta. A „kassa–oderbergi vasút” és az „alföld–fiumei vasút” működése során az egész VI. rangfokozatot nem építette ki, az „első erdélyi vasutak” pedig az V. fokozatba sem sorolta szolgálait. Mindebből következik, hogy a leghosszabb ranglétra a „magyar nyugoti vasút” táblázatában létezett, s itt az első belépő szolga 230 forint évi fizetést kapott. Az alsó két rangfokozatban a magántársaság osztályonként 20–30 forinttal emelte a munkabért előléptetéskor. Az évi fizetések a IV. rangfokozattól kezdve 30–50 forinttal emelkedtek, míg a legrégebben dolgozó és legjobban megbecsült I. rangfokozatba került szolgák 100 forintos előléptetésre számíthattak osztályonként. A legtöbb fizetést az „alföld–fiumei vasút” és a „magyar északkeleti vasút” szolgálai érthették el: 1200 forintot évente. A „kassa–oderbergi vasút” 1100, a „magyar nyugoti vasút” 1000 forintos felső határt épített ki a szolgálaknak, míg az „első erdélyi vasutak” dolgozói maximum 900 forintos évi jövedelmet érthettek el ebben a beosztásban. A belépő és a legmagasabb rangfokozatban dolgozó szolga munkabére között négy-ötszörös különbség volt.

A szolgák éves fizetése között tapasztalható eltérés nem a pályák hosszával vagy a vonalak megnyitásával, hanem a vasút által érintett térségek munkaerő-piaci helyzetével hozható kapcsolatba. A hagyományos termeléshez közel álló Maros-völgyi térségben olcsóbban is felvehették a vasúti szolgálakat, mivel így is örömmel mentek el dolgozni a fix fizetést adó vállalatokhoz. A „magyar északkeleti” és az „alföld–fiumei” társaság térségében a korszakban éppen megkezdődött gabonakonjunktúra és a döntően paraszti gazdaságok megléte miatt már nehezebben adták fel a falusi lakosok önálló gazdálkodásukat, csábítóbb ajánlattal lehetett csak vasutasokat toborozni. Mindkét társaság vonalai mentén sok mezőváros feküdt, s a bennük élők szintén az önálló gazdaélethez szoktak. A Tátra völgyeiben és Bártfa irányában vasutat működtető „kassa–oderbergi” vállalat szepességi német és környékbeli, döntően szlovák dolgozóinak többsége már korábban is az iparban – a háziiparban – tevékenykedett, s az ottani, viszonylag állandó jövedelmet nyújtó munkahelyeket nagyobb éves fizetés fejében cserélte föl. A „magyar nyugoti” társaság esetében a szolgálknál is érvényesült a hivatalnokknál említett osztrák oldali hatás.

⁶ Az állománytáblába sorolt hivatalnoki kar részletes elemzése még várat magára, de a személyi dokumentumok megléte bizonyos vasutak esetén a jövőben névre szóló elemzést is lehetővé tenne.

3. táblázat

Magyarországi vasutaknál dolgozó szolgák évi fizetése forintban (1878)

Rang-fokozat	Osztály	„első erdélyi vasút”	„alföld–fiumei vasút”	„kassa–oderbergi vasút”	„magyar északkeleti vasút”	„magyar nyugoti vasút”	„magyar államvasút”
I.	1.	900	1200	1100	1200	1000	1000
	2.	800	1100	1000	1100	900	900
	3.	700	1000	900	1000	800	800
II.	1.	600	900	800	900	720	700
	2.	550	800	750	800	640	600
	3.	500	700	700	700	560	520
III.	1.	450	600	650	600	520	480
	2.	400	550	600	520	480	450
	3.	350	500	550	480	440	420
IV.	1.	300	450	500	450	410	360
	2.	270	400	450	420	380	330
	3.	250	350	400	360	350	300
V.	1.	–	300	350	330	330	270
	2.	–	270	300	300	310	240
	3.	–	240	250	270	290	210
VI.	1.	–	–	–	240	270	–
	2.	–	–	–	210	250	–
	3.	–	–	–	–	230	–

A magánvasutak két munkavállalói csoportját összevetve megállapítható, hogy a legmagasabb szolgai rangfokozatban lévők általában a hivatalnoki kar VI. és V. rangfokozatában dolgozóknál többet kerestek. A két csoport fizetési maximuma között három-négyszeres különbséget alakítottak ki.

Egyéb juttatások

A vasutaknál kezdettől fogva munkabéren túli juttatások is voltak, s a Nyugat-Európában kialakult gyakorlatot a hazai magántársaságok a rangfokozathoz igazítva honosították meg. Ilyen juttatásnak számított a lakbér, melyet annak a dolgozónak fizettek, akit nem tudtak szolgálati lakásban elhelyezni. A lakbérpótlék megállapításakor figyelemmel voltak a lakáspiaci körülményekre, s eltérő támogatással számoltak. Minden társasági vasútnak volt Budapesten igazgatósága, esetenként hivatalnoki kara, s az ott dolgozók vagy a felügyelő bizottságokban tagként működők számára a fővárosi bérleti díjakhoz igazították a támogatást.

Legmagasabb támogatásban a „magyar nyugoti” hivatalnokai részesedtek (1155 forint), ezután az „első erdélyi vasút” (1080 forint) következett. A többi vállalat 900 és 800 forintot fizetett évente a legmagasabb rangfokozatba sorolt budapesti dolgozóinak. A fővárosban élő magántársasági hivatalnokok legalacsonyabb lakbérpótlékja 200 és 350 forint között mozgott.

A másik támogatási kategória a vonal mentén nem vasúti lakásokban élők számára került megállapításra. Legkevesebb pótlékot a „magyar nyugoti” vállalat hivatalnokai kaptak, mivel a vasút nagyon sok szolgálati lakást épített, illetve az érintett kisvárosokban olcsón lehetett bérleményhez jutni (124–660 forint között). A megfelelő lakások rendelkezésre állását jelzi az is, hogy ez a társaság Győr, Szombathely, Székesfehérvár, Veszprém és Graz esetében is viszonylag alacsony összegű lakbértámogatást adott hivatalnokainak: 186 és 990 forint között. A két alföldi vasút esetében a vonal mentén élő hivatalnokok 200 és 600 forintot kaptak, illetve az „északkeleti vasút” az I. rangfokozatban biztosított minden dolgozójának lakást, mert ott nem szerepelt lakbértámogatás. A „kassa–oderbergi vasút” (240-tól 500 forintig) és az „első erdélyi vasút” (305-től 900 forintig) lakbérpótlékjai a vonalak mentén található kevés bérelhető épület miatt is emelkedett a többi vállalatéhoz képest magasabbra.

A szolgák kategóriájában foglalkoztatott magánvasúti dolgozók lakbérpótlékát az „alföld–fiumei vasút” és a „magyar 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 szolgái. A magyar fővárosban 80–100 forint volt az induló, 240 forint a maximális támogatás. A fenti, általánosnak mondható módszerek alól az „első erdélyi vasutak” kivétel, mivel egyrészt a vonal mentén 40–120 forint közötti támogatást fizettek, másrészt a differenciált lakbért a fővárosban dolgozó szolgák esetében nem alkalmazták, ott egységesen 180 forinttal támogatták a bérlést.

Munkarendben rögzítetten időnként a hivatalnokok külső feladatokat hajtottak végre, s ezért külön utazási átalányt kaptak. Az „első erdélyi vasutak” dolgozóit igen bonyolult rendszerben számolták el, s a szakszolgálathoz igazítva 200 és 1000 forint közötti pótlékot kaphattak évente, míg a „nyugoti vasút” rangfokozathoz igazítva szintén ezer forintig, de négyszázról indulva támogatta a külszolgálatos hivatalnokokat. Az „alföld–fiumei vasút” a két legmagasabb évi fizetési fokozatban nem fizetett semmit, munkaköri feladatnak tekintette a kiszállásokat, amelyeket beépített a bérekbe. A „kassa–oderbergi vasút” háromszoros (200–600 forint között), a „magyar északkeleti vasút” kétszeres szorzószámot (300–600 forint között) állapított meg a legelső és legfelső rangsorban dolgozó külső munkáinak támogatására.

A szolgáknak utazási átalányt egyetlen vizsgált magánvasút sem fizetett. Az állandó vagy hosszabb ideig tartó külső munkák mellett rövid idejű hivatalos utat is tettek a vasutasok, s ilyenkor rapidíjat számoltak el nekik – belföldön és külföldön eltérő összeggel.

A kiküldetések esetén akkor kapott a dolgozó (akár hivatalnok, akár szolga) egész napidíjat, ha 12 órát volt távol, vagy este 9-től reggel 6-ig dolgozott máshol. Egyes társaságoknál további finomításokat is beiktattak (például fél napidíj az éjjel négy órát külszolgálatban dolgozónak stb.), de ezek nem befolyásolták alapvetően az összegeket. Nagy különbség volt a belföldön és külföldön tartózkodás napidíja között. Ezen túl a „magyar nyugoti vasút” esetében külön támogatási kategóriát képezett a Bécsben és a Monarchia területén, az „alföld–fiumei vasút” dolgozóinál pedig a Bécsben és Prágában, illetve a vámkülföldön történt munkavégzés honorálása.

A hivatalnoki karból az erdélyi vállalat dolgozói igen ritkán utaztak külföldre, mivel a Balkán irányában akkor semmilyen vasúti kapcsolat még nem állt fenn. Ha a Monarchián belül kellett ügyeket intézniük, akkor „a belföldi napidíjak kétszerese aranyban” elve alapján fizettek. Belföldön a hivatalnokok a rangfokozathoz igazodva 2–8, míg a Monarchián belüli feladatok végzésekor 3–12 forint napidíjat kaptak. Vámkülföldön az összeg nagysága megegyezett a birodalmon belülivel, de a pénzváltási veszteségek elkerülése végett aranyban vagy ezüstben kapták kézhez a hivatalnokok a napidíjukat.

Belföldi napidíjat azonban mindenhol kaptak a hivatalos kiküldetésben lévő szolgák is. Az „alföld–fiumei vasút” dolgozóit a legalsó kategóriában nem küldték el szolgálati helyükről, de a többi társaságnál volt példa ilyen feladatra is, mert létezett ide rendelt napidíj. Ennek a kifizetésekor a legalacsonyabb induló összeggel az „első erdélyi vasutak” és a „kassa–oderbergi vasút” honorálta szolgálait (0,70–0,75 forint), míg legmagasabb kezdő napidíjat az „alföld–fiumei vasút” fizetett (1,30 forint). A legmagasabb napidíjat szintén az „alföld–fiumei vasút” adta a szolgálainak (3 forint), amely valószínűleg azért is alakult így, mert a vizsgált vállalatok közül ez a társaság rendelkezett a leghosszabb vonallal, itt volt szükség a lakóhelyüktől messze is a szolgákra. A többi vállalatnál 1,80 és 2,50 forint közötti napidíj járt a kiszálláson lévőknek. A magyar határokon kívülre is forgalmat lebonyolító „kassa–oderbergi vasút” és a „magyar nyugoti vasút” külön szabályozta a külföldi feladatok esetén adott napidíjat. A Monarchia cseh–morva állomásaira kiküldött szolgák 1,50 és 5 forint között, a Bécsben vagy a stájer, karintiai, krajnai tartományokban hivatali ügyeket intézők 1,65 és 2,70 forint között kaptak díjazást. A „magyar nyugoti vasút” itáliai kapcsolatai miatt szabályozni kellett a vámhatáron túli kiküldetéseket is, melyeket ezüstforintban fizettek, 1,65 és 2,70 közötti értékben.

A szolgák és a hivatalnoki kar összevetéséből kiderül, hogy belföldön a „kassa–oderbergi vasút” és az „alföld–fiumei vasút” esetében két–két és félszeres, míg a többi vállalatnál általában négyszeres a szolgák és a hivatalnokok maximális napidíjai közötti eltérés. A külföldre is dolgozókat küldő két társaságnál az egyébként is magas napidíjak maximuma közötti különbség háromszoros értéket mutat.

HIVATALNOKOK ÉS SZOLGÁK A MAGYAR ÁLLAMVASUTAKNÁL

A Magyar Államvasutak alakulásakor átvette a magántársaságok dolgozóinál kialakult juttatások gyakorlatát. Andrassy Gyula miniszterelnök kényszerűségből elfogadta Mikó Imre⁷ közmunka- és közlekedésügyi miniszter javaslatát, s az állam megvásárolta a Pest–Hatvan–Salgótarján-vasútvonal építését megkezdő, de azt pénzügyi okok miatt befejezni nem tudó magánvállalatot. Az átvételre az 1867. XIII. tcz 6. §-a adott felhatalmazást a kormánynak, s így kezdte meg működését a Magyar Államvasutak.⁸ Az állami vállalat vezetésének első perctől kezdve foglalkoznia kellett a dolgozók illetményeivel is.⁹

A bevezetett illetménytáblák (1868 és 1872)

A MÁV indulásakor – 1868. december elsején – rögzítették a dolgozók besorolását, a vállalati szervezés a magánvasutak gyakorlata alapján indult meg. Az I–V. rangfokozaton belül itt is három belső osztályba sorolták a vasutasokat. A hivatalnoki és szolgálai besorolás mind a tizenöt esetben külön fizetési kategóriát is jelentett (4. táblázat).

A MÁV első illetménytáblájában rögzített fizetések esetében a legalacsonyabb rangfokozatban néhány forint eltérés volt a hivatalnokok javára. A három alsó beosztásban az előlépéskor 30, illetve 20 forinttal kaptak többet a dolgozók, itt még nem vált élesen szét a munkavállalói kör bére. Nagy váltás a II. és az I. rangfokozatban történt, mivel a hivatalnoki karban száz forinttal nőtt az előlépéskor az éves illetmény, a szolgálknál pedig 20 forint körülire csökkent az átsoroláskor az ütem. A nagyon régen dolgozó vagy nagyon fontos beosztásban lévő legmagasabb kategóriájú szolgálak kaptak csak 40 forintos előléptetést.

A szétváló illetménytábla jelzi, hogy az újonnan alakult állami vállalat mind a két csoportjába belépett első dolgozói között kevés volt a közép- vagy felsőfokú végzettségű, döntően elemi iskolával rendelkeztek. A különféle szakmákban jártasak sem elsősorban iskolákban, hanem a gyakorlatban szerezték meg tudásukat, erre alapozva nyertek felvételt a belépők mind a két csoportnál. Az első illetménytábla esetében alig volt szerepe a vállalaton belül eltöltött időnek, és csak kevés dolgozónál számították be a más társaságoknál eltöltött munkaidőt.

A hivatalnokok és a szolgálak maximum munkabérét összevetve 1868-ban az állami vasúttársaságnál ötszörös különbség látható (2640–540 forint).

⁷ Mikó Imre gróf, közmunka- és közlekedésügyi miniszter, 1867. február 20. – 1870. április 21. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

⁸ *Magyar Törvénytar* 1896: 1867. évi XIII. törvénycikk – a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsönökről.

⁹ Kovács (főszerk.) 1995–1999; Majdán 1987b.

4. táblázat

A Magyar Államvasutak dolgozóinak illetménytáblája évente forintban (1868)

Rang-fokozat	Osztály	„magyar államvasút”	
		Hivatalnokok	Szolgák
I.	1.	1000	540
	2.	900	480
	3.	800	432
II.	1.	700	414
	2.	600	396
	3.	520	388
III.	1.	480	360
	2.	450	342
	3.	420	324
IV.	1.	360	306
	2.	330	288
	3.	300	270
V.	1.	270	252
	2.	240	228
	3.	210	204

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.¹⁰ A kormány részére biztosított 60 millió ezüstforintnyi pénzalapból további fejlesztéseket fogadott el az országgyűlés. Biztosították a pénzt az államosított pest–hatvan–salgótarjáni vasút Losoncon és Besztercebányán át a „kassa–oderbergi” vasúthoz való csatlakozásához. A Pesttől keletre eső államvasúti hálózatot bővítette a hatvan–jászberény–szolnoki szárnyvonal, illetve a gömöri iparvidéken létesített miskolc–putnoki és az ottani bányákhoz vezetett vasutak.¹¹ 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, és egyúttal sok dolgozót foglalkoztattak. Az új pályák kivitelezését először egy önálló állami vállalat végezte, amely 1872-ben beolvadt a MÁV hálózatába. A 213 mérnökből és hivatalnokból álló munkacsoport nagyon megnövelte a MÁV dolgozóinak létszámát. Az egyre bonyolultabb államvasúti

¹⁰ *Magyar Törvénytár* 1896: 1868. évi XII. törvénycikk – a Zákánytól Zágrábig és a Hatvantól Miskolcig terjedő vasútvonalak építése tárgyában.

¹¹ *Magyar Törvénytár* 1896: 1868. évi XLIX. törvénycikk – a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hovatfordításáról.

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 közlekedésügyi miniszter 1872. június 30-án rendeletben szabályozta a vállalat belső ügyeit is.¹² A Tisza Lajos miniszter aláírásával¹³ 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 szabállyal is.

A MÁV dolgozóit továbbra is hivatalnokokra és szolgákra osztották. Ugyanakkor a hivatalnokok esetében az egyre növekvő szakemberigényre 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. és III. rangfokozatban az osztályok közötti előlépésnél az összeg 30 forintra. A II. és I. rangfokozatban ugrásszerű emelkedést engedélyezett a rendelet: 100-100 forintot. A legnagyobb szolgai illetmény (I.1. osztály) 1000 forintra emelkedett, ami majd kétszerese volt a négy évvel korábbiak.

A hivatalnokok és a szolgák legmagasabb munkabérei 1872-ben pontosan négyszeres különbséget 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 1884-től az államvasutaknál: az altiszt

A magyar kormány által támogatott gazdaságfejlesztések többek között együtt jártak a kor leghatékonyabb közlekedési ágazatának számító vasúti hálózat bővítésével is. Egyfelől az 1880., majd az 1888. évben elfogadott törvények lehetővé tették helyiérdekű vonalak szervezését és megépítését, s ezzel az ország különböző térségeiben – eltérő ütemben ugyan, de – éltek.¹⁴ A helyi érdekek alapján tervezett, helyi tőkéből finanszírozott, helyi munkások által kivitelezett és helyi érdekeltekkel vezetett vicinális vonalak legtöbbször az engedélyes vállalatok a Magyar Államvasutak kezelésében működtették tovább. Másrészt a kincstár saját fejlesztéseket kezdeményezett és valósított meg, ezzel növelve a MÁV hálózatát. Harmadrészt a korábban garantált állami kamatgaranciával épült magánvasutak számára évente kifizetett összegek hatalmas terheket róttak a kincstárra, miközben az állam semmiféle befolyást nem tudott gyakorolni a vállalatok tarifapolitikájára, menetrendjeire és a nyereségek elköltésére, a további fejlesztés-

¹² *Rendeletek Tára* 1872: Közmunka- és közlekedési miniszter rendeletei 7793.

¹³ Tisza Lajos, közmunka- és közlekedésügyi miniszter, 1871. június 21. – 1873. december 18. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

¹⁴ Majdán 2005: 128–140.

tésekre. Ezért állt elő Baross Gábor¹⁵ – előbb államtitkárként, majd miniszterként – a magánvasutak államosításának tervével.¹⁶ A magyar gazdaság fellendülő teljesítménye biztosított annyi költségvetési bevételt, hogy az 1880-as évtizedben részvények vásárlásával, illetve egy egyösszegű megváltási ajánlattal a magánvasutak nagy része a MÁV-hoz került.

A vicinális és államvasúti építkezések, valamint a magánvasutak megváltása ugrásszerűen megnövelte a hazai hálózatot (5. táblázat).

5. táblázat

<i>MÁV-vonalak 1900-ig (kilométerben)</i>	
Saját építkezés	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 és feladatai differenciálódtak, s ezért 1884. augusztus elsején új rangtáblát vezettek be. A Kemény Gábor minisztersége alatt kidolgozott új besorolásban megjelent a hivatalnok és a szolga rangfokozat között az altiszti kategória, illetve több pontosításra is sor került. Az új beosztással sikerült megoldani több munkavállalói feszültséget.¹⁷

Először rögzítették a Magyar Államvasutaknál az előléptetési jogot. Ez az új és garantált előléptetés a hivatalnoki karban nagy biztonsgérzetet teremtett. Aki 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.

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

¹⁵ Bellusi Baross Gábor, 1883-tól a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium államtitkára, majd ugyanott miniszter 1886. december 19. – 1889. június 15. között, illetve a tárcák átszervezése miatt 1889. június 16. – 1892. május 8. között kereskedelmi miniszter. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

¹⁶ Frisnyák (szerk.) 2000; Majdán 1996.

¹⁷ *Szolgálati Rendtartás és Illetményszabályzat* 1884: Kemény Gábor 1884. július 5-én kiadott miniszteri rendeletét 21951. és 21952. szám alatt iktatták be. Közli: Miklós 1937.

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 akik sikeresen letették, azokat legtöbbször beosztották egy jól dolgozó kolléga 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 a gyakornok általában egy kisebb forgalmú állomáson kapta meg első önálló beosztását, és aki jól dolgozott, azt gyakran áthelyezték valamely nagyobb fontosságú munkahelyre.

Mind a három rangfokozatban megmaradt a három belső osztály. Az I–VI. fokozat a hivatalnoki karban szintén megmaradt, 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 jelentette, 1884-ben pedig a IV. rangfokozat első kategóriáját, ezért 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. és I. rangfokozatba a gép- és kazánkezelők, a hivatalok igényeit kielégítő könyvkötők és könyvnyomdászok, az állomások és műhelyek szivattyúőrei, 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 lakbérpótlékot, a vonalak mentén 240 forint támogatást kaptak.

A közbeiktatott altiszti kategóriába is átléphettek a szolgák, mivel az érettség itt sem volt előírás. Az altiszti beosztásban dolgozók így a szolgák csoportjához tartoztak, és nem a hivatalnoki kar tagjai voltak.¹⁸

Az altiszti rangfokozat kialakítását a MÁV létrejöttétől számított három évtized is sietette. A kezdetekkor belépett munkavállalók időközben évtizedeket töltöttek el munkahelyeiken, különféle belső vizsgákat tettek le, melyek következtében a vasutasság szakmai és általános tudása növekedett. A felnőttként elsajátított tudást és a hosszú ideje végzett szorgalmas munkát honorálta az altiszti fokozat.

A négy rangfokozat közül a legalsó éves illetménye 420 forint volt. Az alsó két fokozatban a mozdonyvezetők, az állomás-, kocsi-, raktár-, szertár és pályafelügyelők, a távírárszok, a kalauzok és a főkalauzok, a raktárnokok, a kocsimeste-

¹⁸ Majdán 2004: 79–90.

rek és a főlámpakezelők fizetése 700 forintig emelkedhetett. Az altisztek II. rangfokozatában irodatisztek, művezetők, mozdonyfelvigyázók, főmozdonyvezetők, állomási előljárók, pálya- és távirda-felvigyázók, vizsgáló főkalauzok, főnyomdászok, főkocsimesterek, főraktárosok dolgoztak. Évente 800 és 1000 forint közötti fizetést kaptak. A legmagasabb altiszti rangban (I.) művezetők, mozdonyfelvigyázók és kompartmentőrök kerültek, akik 1200–1800 forint közötti éves fizetéssel rendelkeztek.

A nem vasúti lakásban élő budapesti altisztek a lakbéreikhez 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 szolgálak (420 forint). A legmagasabb fizetésük négyszerese volt a kezdő összegnek (1600 forint). Az altisztek és a szolgálak maximális illetménye között kétszeres szorzószámot mutatott az illetménytábla. Ugyanakkor az altisztek munkájának fontosságát és elismertségét jelzi, hogy az 1600 forintos maximumjövedelmük a hivatalnoki kar III.1. osztályában kapott fizetéssel volt egyenértékű.

A három csoportú hivatalnoki és a kétszer négy fokozatú altiszti és szolgálai illetménytábla széthúzta a MÁV dolgozóinak éves jövedelmi kategóriáit. Az állami vállalat dolgozóinak garantált előléptetés 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 kedvező rendelet kiadását.¹⁹

A szakárca élére 1886 őszén Baross Gábor került. A nagy magánvasutak – említett – állami kezelésbe vételét kiválóan intéző Baross nagy hangsúlyt helyezett a MÁV gazdaságossá tételére. A takarékossgot is célul kitűző miniszter három évvel az előző illetménytábla életbe lépése után újabb rendeletet adott ki a tárgykörben.

A Kemény Gábor által rendszeresített rangfokozatokat nem változtatta meg Baross, s az illetmények is maradtak.²⁰ Alapvetően megváltozott azonban a „biztosított előrehaladás”, melyet 1887-ben a miniszter tudatosan kivett a juttatások sorából. További szigorítást iktatott be a rendelet, amely innentől kezdve bevezette a „lejjebítés[et] alsóbb fizetési osztály, illetve rangfokozatba”. A visszaminősítés eddig ismeretlen módszer volt az állami vállalatoknál és a közhivatalokban. A miniszteri szigorítás mögött egyrészt a növekvő számú és megfelelő végzettségű jelentkező állt, akik közül válogathattak a MÁV-nál. Másrészt megindult 1887 szeptemberében a már jelzett MÁV-tisztképzés, illetve egyre többen végeztek a különböző belső tanfolyamokon is.²¹ Baross Gábor egyúttal a vasutasok

¹⁹ Báró Kemény Gábor Tisza Kálmán kormányában a „földművelési, ipari és kereskedelemügyi” tárcát vezette 1878–1882 között, majd 1882. augusztus 9. és 1886. szeptember 19. között a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium élén állt. Lásd Bölönyi – Hubai 2004.

²⁰ *Rendeletek Tára* 1872: Közmunka- és közlekedési miniszter rendeletei 7793.

²¹ Czére (szerk.) 1987.

korábban is meglévő szoros hierarchikus szerveződését és a vállalat működtetéséhez valóban szükséges szigorú munkafegyelmet is növelni kívánta.

A Magyar Államvasutak dolgozói 1900-ban

A hazai vasutak működéséről készült évkönyvben rögzített adatok pontos képet rajzolnak a MÁV működéséről a századfordulón.²² Az államvasút és a kezelésében működő vicinálisok – ahogyan már volt szó róla – 14 732 kilométer hosszúságúak a századfordulón, melyeken 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 altisztek 90, a szolgák 79%-a véglegesített állást töltött be a vasútnál, addig az összes munkást ideiglenesen alkalmazták.²³

A századforduló statisztikai adatai között jelent meg külön a Magyar Államvasutaknál dolgozó nők száma. Az 1884 óta foglalkoztatott hölgyek ekkor még kivétel nélkül az ideiglenesen alkalmazottak csoportjába tartoztak. Díjnok, gyakornok és napibéres címen kapta a fizetését mind a 384 női dolgozó. Foglalkoztatási helyként 55 fő az általános igazgatásban, négyen titkárnőként a pályafelügyeletnél, a legtöbben pedig (329) a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál teljesítettek szolgálatot. A pénztárakban és a távírdákban foglalkoztatott hölgyekre ugyanazok az illetménytáblában rögzített besorolások vonatkoztak, mint a férfi kollégáikra.

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 vállalat 5476 hivatalnokot (16,8%), 9740 altisztet (29,8%) és 17 429 szolgát (53,4%) foglalkoztatott. A MÁV a forgalomnak megfelelő piramisrendszerű állománytáblát alakított ki. Az államvasút belső szerkezete hasonlított a hazai és az európai vasúti vállalatokéhoz.

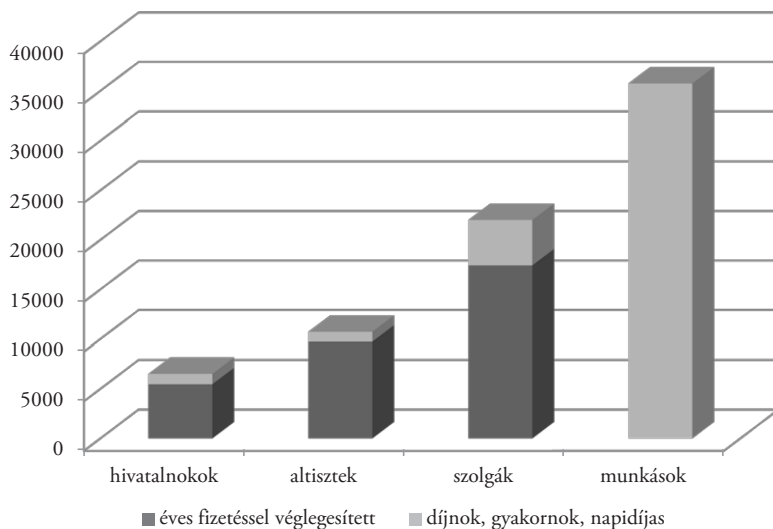
A folyamatosan alakuló szabályok és a nagy mennyiségű iratkészítés ellenére nem volt bürokratikus szervezet a MÁV, és a korabeli szolgáltatói hálózat ismeretében nem volt lassú sem. Az értékeléskor fontos ismerni a korszakban elterjedt munkaidőt is, amely az államvasúti hivatalnokok esetében 8:30-tól 12 óráig, illetve 13 órától 17 óráig tartott. Az egyéb beosztásokban dolgozók számára is biztosított volt az ebédidő – ha eltérő időpontban és hosszúságban is.

²² Ocskay (szerk.) 1900.

²³ Gadancz 1985.

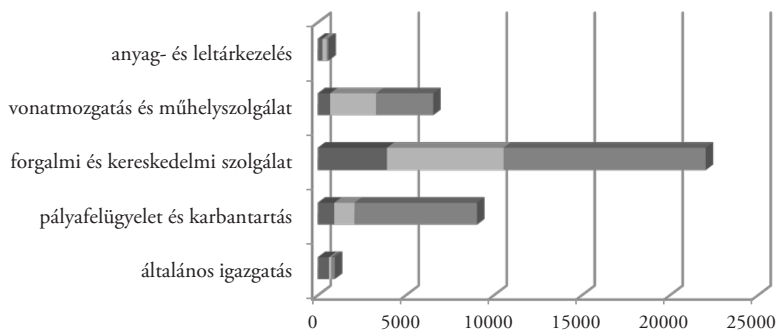
1. ábra

A Magyar Államvasutak véglegesített és alkalmilag foglalkoztatott dolgozói (1900)



2. ábra

A Magyar Államvasutak véglegesített dolgozói szakáganként és rangfokozatok szerint (1900)



	általános igazgatás	pályafelügyelet és karbantartás	forgalmi és kereskedelmi szolgálat	vonatmozgató és műhelyszolgálat	anyag- és leltárkezelés
■ hivatalnokok	639	931	3931	702	262
■ altisztek	132	1153	6625	2604	242
■ szolgák	198	6962	11486	3256	104

■ hivatalnokok ■ altisztek ■ szolgák

Új munkavállalók a századfordulón: a nem véglegesített munkások

A hálózati igények miatt új munkavállalói csoport alakult ki: a munkásoké. Nem tartoztak az illetménytábla hatása alá, mert külön szerződéssel foglalkoztatta őket a vasút. A más kategóriában rögzített évi kifizetés véglegesített szerződéssel járt. Ezzel szemben a munkások napibéres és díjnoki szerződésai rögzítették ugyan a munkavégzést és az érte kapott illetményt, de nem voltak véglegesek. Az évente vagy alkalmanként újból és újból megkötött szerződések egy ipari ágazatban dolgozó munkavállalót vontak a MÁV kötelékébe, aki azonban nem rendelkezett a véglegesített vasutasok egyéb illetményeivel, juttatásaival.

6. táblázat

A Magyar Államvasutak keretében dolgozó munkások (1900)

Szakágazat	Munkás (fő)	Szakágazaton belüli arányuk (%)
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

A legtöbb alkalmilag foglalkoztatott munkás a pályákon dolgozott (18 984), az előmunkás vezetésével 12–14 főse 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 járműjavítóiban 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.

Fizetésen kívüli juttatások

A magánvállalatok gyakorlatából átvett egyéb juttatások közül a vonalak átadásával párhuzamosan felavatott őrházak, állomási lakások, vasúti lakótelepek a dolgozók nagy részének biztos lakhelyet adtak. Előbb a hivatalnokok, majd az 1880-as évektől a szolgák is szolgálati ruhát kaptak. A kiváló minőségű anyagból készült egyenruhákat a kihordási időn túl gyakran átszabták és tovább hordták. A külön téli és külön nyári egyenruhából az újat ünnepi alkalmakkor, az előző évit munkába vették föl a vasutasok.

A dolgozók 1907-ig rövid időre fizetett szabadságra is mehettek, bár az eljárójuktól függött a napok kivétele. Megkezdődött a vasúti orvosi hálózat kiépítése, melynek során ingyenes szolgáltatáshoz jutottak a dolgozók és családtag-

jaik is. Az első időszakban a vasutasok évente többször ingyen utazhattak, de a családjuk még nem rendelkezett szabadjeggyel.

Bár még nem minden vasutas lépett be a nyugdíj- és balesetbiztosítási rendszerbe, de a hálózat mint lehetőség már működött. A munkahelyi balesetben elhunytak özvegyeit a munkatársi pénztárból támogatták.

A MÁV elemi iskolákat nyitott a nagyobb vasúti csomópontokban, megszerverték a Horvátország területén szétszórtnan élő magyar gyerekek iskolába utazását. A vasúti árva- és a vonalak mentén élő iskoláskorúaknak kollégiumokat szerveztek Kaposvárott és Kőszegen.

A biztos állás mellett az alkalmazottak életének nagy részét is átfogták a vasúti támogatások. A vasutasokat a környezetükben élők elfogadták, a társadalmi ranglétrán bizonyos körök számára biztos állást, nyugodt életpályát jelentett az államvasút, ahová minél többen megpróbáltak bejutni.

BÉREK ÉS ÁRAK: A VASUTASOK MEGÉLHETÉSE

A vasutásbérek ismeretében szót kell ejteni a korabeli árakról is. A pécsi és a fővárosi piacokon feljegyzett adatok szerint a legfontosabb fogyasztási cikkek árait a 7. és a 8. táblázat tartalmazza.

7. táblázat

*Pécsi piaci árak (1896)*²⁴

1 kilogramm	forint	1 kilogramm	forint
liszt (kétféle)	0,15	majoránna	1,00
rizs (nyolcféle)	0,18–0,32	malátakávé	0,45
cukor	0,48	Frank kávé	0,92
szalámi	1,80	fügekávé	0,40
makaróni	0,48	vaj	1,75
só	0,14	fehér kenyér	0,20
bors	0,80	barna kenyér	0,12

8. táblázat

*Fővárosi piaci árak (1896)*²⁵

<i>Árucikk (kilogramm)</i>	1895	1900
	forint	forint
zsírszalonna	1,14	1,12
pár csirke	2,28	2,77
bab	0,32	0,23

²⁴ Huszár 2002: 235–250.

²⁵ Vörös (szerk.) 1978: 639.

A mohácsi–baranyai termelők felültek az éjfélkor induló kofahajóra és 10 kilogramm zsírszalonna vagy 4 pár csirke árért megváltották a retúrjegyüket, és a kosaraik közt ülve utaztak a harmadik osztályon. Ha vonattal akartak menni piacozni, rokonságot látogatni, akkor igénybe vehették a Baross Gábor által bevezetett „zónatarifa”-rendszert, s olcsón utazhattak (9. táblázat).

9. táblázat

		<i>A „zónatarifa”</i>		
Vonal- szakasz	Távolság kilométerben	I. osztály	II. osztály	III. osztály
		forint	forint	forint
I.	1–10	1,20	0,60	0,40
II.	11–15	1,60	0,88	0,60
III.	16–20	2	1,20	0,80

A hosszú távú utazás is használható összevetési alapul: a Pécs és Fiume közötti 501 kilométeren a retúr vasúti menetjegy az első osztályon 30 forintba, a második osztályon 20 forintba került.

A piaci árak és a menetjegyek mellé az összehasonlítás végett más területen dolgozók munkabéreit is meg kell vizsgálni. A Pécs környékén működő szénbányákban egy segédvájár, csillés, napszámos 28–30 forintot, a vájárok 30–35 forintot, az első kategóriába tartozó alkalmazottak – aknászok, műszakvezetők, központi irodai dolgozók – legkevesebb havi 50 forintot kerestek.²⁶

A korabeli országos béreknél alacsonyabb pécsi és baranyai közigazgatási fizetések esetében a felső rétegbe tartozók (polgármesterek, alispán, főjegyző, rendőrkapitányok, főügyészek, tisztii főorvosok, árvaszéki elnökök, főszámvevők, főmérnökök, járási főszolgabírók stb.) minimális évi 2000 forintos fizetést kaptak. A köztisztviselői kar legalsó kategóriájában dolgozók (az írnokok, díjnokok, kistisztviselők stb.) évente legalább 600 forintot kerestek.²⁷

A vasutasok illetménytábláit és egyéb juttatásait összevetve a korabeli árakkal és más társadalmi rétegek fizetéseivel megállapítható, hogy bár a félévszázados munkalehetőségen belül nagy jövedelmi szélsőségek voltak, de a véglegesített munkavállalók megtalálták számításait. Munkabérük és a kapott egyéb juttatások stabil éves jövedelmet biztosítottak nekik. Az államvasúti dolgozók körében feszültséget keltett, hogy 1872 óta nem növekedtek a rangfokozatokon belüli alapfizetések, és 1887-ben visszavonták a hivatalnokok automatikus előlépését. A század végén kísérleteket tettek a vasutasok a változtatásra, de a sikertelen tárgyalások után az új szakma képviselői új érdekérvényesítő módszerhez folyamodtak: 1904. április 29-én országos vasutassztrájk kezdődött.²⁸ A hazai

²⁶ Huszár 2002: 235–250.

²⁷ Nagy 2000: 251–262.

²⁸ Murányi 1904; Majdán 1999.

vasúti vállalatok nagy korszaka zárult le a leállással, a tárgyalások eredményeként aláírt „Vasúti Pragmatika” 1907-től már más körülményeket alakított ki a munkavállalók számára.²⁹

FORRÁSOK

MÁV Hivatalos Lapja, 1894.

Magyar Törvénytár, 1896–1908.

Rendeletek Tára, 1872–1907.

HIVATKOZOTT IRODALOM

Bölonyi József – Hubai László 2004: *Magyarország kormányai 1848–2004*. Budapest.

Czére Béla (szerk.) 1987: *A vasúti tisztképzés száz éve 1878–1978*. Budapest.

Frisnyák Zsuzsa (szerk.) 2000: *Baross Gábor*. Budapest.

Gadanez Béla 1985: *A vasutas munkásmozgalom története. (A kezdetektől 1945-ig.)* Budapest.

Huszár Zoltán 2002: Munka, munkaidő és bérezés. (A Dunagőzhajózási Társaság pécsi bányavidéke és Steiermark példái a 19. század végén.) In: Tóth G. Péter (szerk.): *Struktúra és városkép*. Veszprém, 235–250.

Kovács Lajos (főszerk.) 1995–1999: *Magyar vasúttörténet 1–7*. Budapest.

Majdán János 1987a: Vasutasok Magyarországon 1846–1918 között. In: Á. Varga László (szerk.): *Rendi társadalom – polgári társadalom 1*. Salgótarján, 437–478.

Majdán János 1987b: *A „vasszekér” diadala*. Budapest.

Majdán János 1996: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: Lengvári István (szerk.): *In memoriam Barta Gábor*. Pécs, 377–384.

Majdán János 1999: Az első vasúti sztrájk. In: Püske Levente – Tímár Lajos – Valuch Tibor (szerk.): *Politika, gazdaság és társadalom a XX. századi magyar történelemben I*. Debrecen, 259–276.

Majdán János 2004: A társadalmi emelkedés színtere: a vasút. In: Kupa László – Gyurok János (szerk.): *Határmenti régiók és kisebbségek a 19–20. században*. Pécs, 79–90.

Majdán János 2005: Hollán Ernő: a francia vasútépítési rendszerek magyarországi elterjesztője. In: Köbölküti Katalin – Nagy Éva (szerk.): *Francia emlékek*. Szombathely, 128–140.

Miklós Imre 1937: *A magyar vasutaság oknyomozó története*. Budapest.

Murányi Miklós 1904: *A vasúti sztrájk története*. Budapest.

²⁹ *Magyar Törvénytár* 1907: 1907. évi L. törvénycikk – a magyar királyi államvasutak évi fizetés-sel bíró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről; *Magyar Törvénytár* 1908: 1907. évi XLIX. törvénycikk – a vasúti szolgálati rendtartásról.

-
- Nagy Imre Gábor 2002: A közigazgatási tisztviselők a dualizmus korában Pécsen. In: Tóth G. Péter (szerk.): *Struktúra és városkép*. Veszprém, 251–262.
- Ocskay Gusztáv, ocskói (szerk.) 1900: *Vasúti Szaknaptár az 1901. évre*, XIV. évfolyam.
- Vörös Károly (szerk.) 1978: *Budapest története IV*. Budapest.