

A VASUTAS PIESZTIZS SZÜLETÉSE¹

A 19. század második felében – a kapitalizmus új szükségleteket és értékeket, új foglalkozásokat és viszonylatokat teremtő folyamatában – a modernizálódó magyar társadalomnak egy markáns és önálló jegyekkel rendelkező új társadalmi rétege született meg: a magyar vasutasság. A századfordulót megelőző három évtizedben a vasút az ország egyik legnagyobb és legfontosabb intézménye lett. A vasutasok egyre inkább a közvetlen állami érdekek szövédékeként kerültek kapcsolatba. A vasutaskérdés hamarosan össztársadalmi, állami szintű problémává lépett elő. Az a tény, hogy a vasutasság megjelenése, majd társadalmi megerősödése homályos, idealizált sőt mítikus elemekkel kapcsolódhatott össze, a magyar társadalomfejlődés gazdasági, társadalmi, pszichológiai antinómiáival volt szoros összefüggésben. A dolgozat ennek a – joggal

¹ Történetírásunk egyik utolsó nagy addáig a magyar vasút, a magyar vasutasság immár másfél százados történetének feldolgozása. Nemcsak a teljesség igényével fellépő, nagyvadású történeti munka hiányzik, de a forráskutatás- és kiadás, a kisebb szakterületek feltuttatása, a részterületek eredményeinek összegyűjtése és összehangolása is vonatottan hiányos, s egy részük nem mentes a túlzott egyszerűsítéstől sem. Így, az utóbbi években a vasút általános közgazdasági jelentősége, a kelet-európai ipari fejlődésben betöltött kiemelt szerepe világossá és számszerűsíthetővé vált, azonban a komplex politikai, szociológiai, társadalomfilozófiai, mentálitástörténeti kutatások hiányában az eredmények féltudatos maradtak. Az 1943 előtti, és kiütközésen az első világháború előtti korzoni bővítés vasúti iradalmával szemben jelenleg hasonló munkátról alig lehet említést tenni.

A történeti dolgozatok, a vasúti publicisztika korábbi mennyiségét, folyamatosságát és viszonylag magas színvonalát az utóbbi időben még csak megközelíteni sem lehetett. A kutatások létszálag elmaradástól nélküli megújulásának okait a következőkben foglalhatjuk össze. A vasutakra vonatkozó forrásbázist a második világháborúban – még a hazai veszteségek arányát figyelembe véve is – hatalmas károkat érte. (A vasúti ügyeket kezelő kereskedelemügyi minisztérium 1889 utáni anyaga pl. 1918-ig szinte nyom nélküli megsemmisült.) A vasúti iratanyag nagyobbik része vidéki levél- és irattárakban, gyakran rendezetlenül, folyamatosan romló állaggyal hallódott. A trianoni döntések nyomán a vasúti illetkezeti iratok (valószínű hivatalos iratok) majdnem fele a jelenlegi határokon túra került, ezek nagy részének kutatása pedig a mai napig sem lehetséges.

Az 1950-es évek végétől a vasúti közlekedési, gazdasági, politikai jelentőségének látványos csökkenésével a vasúti iratanyag érdekfűző és kutatási kedv is arányosan csökkent. Ehhez járult, hogy a 60-as, 70-es években a történeti szociológia és társadalomelmélet a középírtegek kezébe került nyilvánított értékelésével azt sugallta, hogy a vasutas dolgozók társadalmi helyzete véglegesen tisztázódott, így a vasúti történeti, szociológiai munkátról már születésük előtt érdektelenné tette. A kör azzal zárult be, hogy ezek az alacsony szintre redukált vasúti kutatások a hagyományos, múlt századi fogantatású vasúti szakmunkátról sem tudván megújítani, a nekilendülő és megújuló magyar történettudományra mindvégig kívül maradtak, így a 80-as évek végén a vasúttörténet írását a magyar történettudomány egyik legfeljettebb, legközvetlenebb részének minősíthetjük.

- kórosnak minősített társadalmi szituációnak a hatóerőit, alkotó rétegeit igyekszik felkutatni és összerendezni.

1.

Magyarországon a századfordulóra világviszonylatban is figyelmet érdemlő vasúti rendszer jött létre. Az I. világháborúig a vasút lényegében vetélytárs nélkül, a legelső közlekedési eszköz volt. Korabeli áron számítva, személyforgalomban 50%-kal, teherforgalomban 75%-kal olcsóbb, nagyobb távolságokon 20-szor gyorsabb volt, mint a hagyományos közlekedési eszközök. A vasút folyamatos, pontos és tömeges szállítást tett lehetővé, viszonylag nagy biztonsággal. Magyarországon a 19. század utolsó harmadában az ipari forradalom kényszerítő módon, és egyre fokozódó mértékben támasztott infrastrukturális (elsősorban közlekedési) igényeket. A vasútépítések első szakasza a magyar mezőgazdasági termelés ösztönzésével, exportlehetőségének biztosításával és irányításával lehetővé tette, hogy a magyar gazdaság átalakításához szükséges nyugat-európai minták és szívfóhatások az országban érvényre juthassanak.

A második szakaszban (az 1880-as évektől kezdve) az ipari feldolgozóhelyek és nyersanyagtelephelyek függetlenítésével, az ipartámogatások új rendszerével, a gazdaság- és társadalomátalakítás, a modernizáció egy intenzívebb formáját is a vasútépítések vezették be. A múlt század végén a vasútépítés elképzelhetetlen méreteket öltött. Volt olyan év, amelyben közel 1000 km(!) új vasutat adtak át. A századelőn a több mint húszezer kilométer hosszúságú magyar vasúti rendszer (1913-ban 21 798 km) már a világ tizenkét legnagyobb vasútja között volt. (A Monarchia vasúti összhálózata a világon ekkor a negyedik leghosszabb.²) Az európai periféria és félperiféria országaitól eltérően, vasúti hálózatunk a minőségi követelményeknek is egyre inkább eleget tudott tenni. Területre és lakosságszámra vetített vasútsűrűségünk, hálózati kiépítettségünk a nemzetközi élvonalhoz közelített.

² Az 1909. végi állapot szerint az USA-ban 381701 km, Németországban 60089 km) Franciaországban 48579 km, az Osztrák-Magyar Monarchiában pedig 43717 km vasútvonal állt forgalomban. (L. Magyar Mérnök és Építészegylet Közlönye 1911. 35. szám.)

A vasutak fejlettsége 1911-ben³

Ország	Minden 1 km vasútra jutó (km ²) terület	100000 lakosra jutó vasút (km)	1 lakosra jutó száll. áru súlya (ezer t-ban)	1 lakosra jutó utazások száma
Nagy-Britannia	9,70	71,3	11,62	28,6
Németország	8,72	95,5	9,50	25,3
Hollandia	10,34	54,5	2,63	7,7
Spanyolország	34,14	74,2	1,46	2,5
Olaszország	15,69	53,1	1,29	3,8
Oroszország	324,17	42,3	1,47	1,3
Románia	37,66	34,3	1,30	1,6
Szerbia	51,21	32,6	0,26	0,3
Bulgária	49,98	44,6	0,53	0,8
Magyarország	36,00	110,0	3,00	5,6

A század elejére a vasút az egész országot behálózta. A Széchenyi-féle négy főirány kiépítése mellett (Bécs felé, a Budapest–Pozsony–Bécs, Galícia felé a Bp. – Miskolc – Kassa – Przemysl, a tengerpart irányában a Bp. – Zágráb – Fiume, Erdélybe a Bp. – Szolnok – Arad – Nagyszeben, és a Bp. – Szolnok – Nagyvárad – Kolozsvár – Brassó fővonalakkal), létrejött a bánáti (Bp. – Szeged – Temesvár – Orsova) és a déli (Bp. – Szabadka – Újvidék – Belgrád) fővonal, majd az egységes erdélyi, felvidéki, alföldi, dunántúli, horvátországi vasúti alrendszerek. A századfordulón 26 helyen csatlakoztak magyar vonalak külföldi vasutakhoz. A magyar vasút az európai közlekedési rendszer szerves részévé vált. A világháború előtt Magyarországon készültek Európa leggyorsabb és legerősebb gőzmozdonyai.⁴ A MÁV Gépgyár 1896-ban már ezredik mozdonyát bocsáthatta sínre. Rendszeressé váltak a külföldi szállítások, s az 1900-as párizsi vilákiállítás nagydíját magyar mozdony vitte el. A kocsigyártás a 80-as évtizedben megközelítette a nemzetközi színvonalat. Acélvázazs két-, három- vagy négytengelyes, nagy teherbírású teherkocsikkal, és oldalfolyosós, külön szakaszos, gázvilágításos személykocsikkal újították meg a vasúti kocsiparkot. Ekkori-

³ Gazdasági elmaradottság – kiutak és kudarcok a XIX. századi Európában. Bp. 1973. szerk. BEREND T. IVÁN és RÁNKI GYÖRGY. 91.1.

⁴ 1911-ből való a MÁV 301-es sorozatú gyorsvonati gőzmozdonya, amely a próbamenetek során 140 km/h-s európai sebességrekordot állított fel. A 601-es Malett rendszerű, kifejezetten az erdélyi és felvidéki vonalakra gyártott hegymozdony pedig 2100 kw teljesítményével, 170 tonnás tömegével akkoriban Európa legerősebb mozdonyóriásának számított.

ban épültek fel az ország impozáns – a legtöbb helyen a mai napig álló – modern pályaudvarai, állomásépületei, amelyek gyakran a városfejlődés új szakaszának kiindulópontjai voltak. Ekkor adták át a forgalomnak Fiume (1890.) Kaposvár (1899.) Pécs (1899.) Szeged (1901.) új pályaudvarait, ekkor épült fel Zágrábban (1892) az ország legnagyobb, Győrben (1894.) pedig a legmodernebb – aluljárós rendszerű – állomásépülete.

A vasút valóságos katalizátorként működött a nemzetgazdaságon belül. Egyes iparágakat szinte saját maga tartott fenn és működtetett. A kőszénbánya vállalatok közül azok fejlődtek legdinamikusabban, amelyek a vasúti megrendeléseket rendre meg tudták szerezni. (Az 1903-as, 63 millió mázsányi magyarországi széntermelés közel egy harmadát (20 millió mázsát), a vasutak használták fel.⁵) A magyarországi vasacél- és faipar jelentős mértékben függött a vasúti rendelésektől. A magyar ipartámogatás jegyében az államvasút a hazai ipar drága, másutt esetleg nem versenyképes áruit nagy tételben vásárolta meg. (A diósgyőri Állami Vasgyár sínjei méterenként 9–10 koronával drágábbak voltak a hasonló minőségű külföldi síneknél.⁶)

Az állami vasutak a szállítási kedvezmények sokaságával és sokféleségével az egyik leglényegesebb iparfejlesztési és tervgazdálkodási feladatot hajtották végre. 1902-ben a MÁV forgalmának 20%-a, 1894-ben 40%-a díjmentesen szállítandó áruk-ból állt. (Ugyanez az arány a porosz államvasúton 1902-ben 7,6%.⁷)

A vasút térhódítása felgyorsította az egész magyar közlekedési rendszer fejlődését. Fokozott ütemben épültek a vasúti vonalakkhoz kövezett utak, a vízi közlekedés díjtételeivel (elsősorban a Dunán, Tiszán és Vágon) felvette a versenyt a vasúttal, nagyszabású csatornaépitési tervek kerültek a megvalósítás küszöbére, és a vasúti összeköttetés tette nagyvárosokká az egyetlen magyar tengeri kikötőt, Fiumét.

A vasút indította meg a társadalmi mobilitás napjainkig tartó tömeges formáját és tette lehetővé az ésszerű munkacseréjét. A településszerkezetben is döntő változást hozott. A vasútvonalat kapott települések robbanásszerű fejlődésnek indultak (pl. Szombathely, Losonc), a vasút nélkül maradt – akár nagy hagyományú – települések stagnáltak, vagy néhány év után visszafejlődtek. (Pápa, Gyöngyös stb.)

A vasút teremtette meg először a helyi információkból az országos nyilvánosságot, majd a kommunikáció világméretűségét. Ezzel a kultúrának, a művelődésnek minden addiginál nagyobb lehetőségét hozta létre.

Végül, de nem utolsósorban a vasút az 1860-as, 1870-es évektől kezdve a katonai stratégiának kulcseleme, a belbiztonságnak elengedhetetlen tényezője lett.

⁵ MÁNDEL PÁL: A magyar államvasutak közénifogvasztása és közénifogvasztatunk. Közgazdasági Szemle. 1905. július.

⁶ RÓZSA KÁROLY: Vasúthálózatunk fejlesztése az államnak az eddiginél kisebb megterhelésével. Magyar Mérnök és Építészegylet Közlönye 1911. 27. szám.

⁷ FÖLDES BÉLA: Vasúti politikánk kérdései. In: FÖLDES BÉLA: Közgazdaságtani értekezések 2. kötet. Bp. 1904. 175. l.

Az állam viszonylag hamar felismerte a vasút gazdasági, politikai és honvédelmi fontosságát. Ennek megfelelően az állami akaratokat két alapérdek határozta meg: a lehető legtöbb vasutat felépíteni, és a lehető legkiterjedtebb ellenőrzést elérni ezeken a vasutakon. Mivel e két állami célkitűzés nem mindig fedte egymást, az állami vasút-politika lényege ezen ellentétek meghaladása, a vasúttépítési kedv, és az állami befolyás koronként változó egyensúlyának megtalálása volt.

A magyarországi vasutak a századforduló táján több szempontból csoportosíthatók: műszakilag első-, másod-, harmadrangú, széles, keskeny, normál nyomtávú, közgazdaságilag fő, mellék és helyiérdekű vasutak, tulajdonjogilag magán, (egyéni és társas) és köz- (állami és községi) vasutak, kezelés szempontjából magán vasút saját üzemvitellel vagy állami üzemvitellel és állami vasút saját üzemvitellel vagy magánjellegű üzemvitellel. Azt a folyamatot, amelyben az állami vasútpolitika időközönként az egyik vagy másik vasúttípust előnyben részesítette, vasútállamosításnak nevezhetjük.

Liberális gazdaságpolitikai megfontolások és az állam viszonylagos gyengesége miatt Magyarországon az 1870-es évekig a magánvasúti rendszer dominált. Ebben az időszakban az állami közigazgatás kezében a vasúttépítési engedélyezések monopóliuma volt az egyetlen vasútpolitikai eszköz. Abból az alaptételből kiindulva, hogy a közlekedési vállalatok létjogosultságukat az állam fennhatósági jogából merítik, egyenesen következett, hogy új vasutak építésére csak állami hatóság adhatott engedélyt. A vasúti engedélyokmányban az állam megadta a földkisajátítási jogot, szabályozta az illető vasúti társaság és részvényesek jogviszonyait, megállapította az építési tőkét és annak beszerzési módját, a részletes műszaki feltételeket és díjszabási maximumokat. A vasúttépítés ösztönzésére, a kül- és belföldi tőke érdeklődésének felkeltésére, az állam az építésekbe fektetett tőkének garantált bizonyos megtérülést. (Magyarországon általában 5-6% körül mozgott a biztosított jövedelem, az úgynevezett kamatgarancia.)

A különböző manipulációk és visszaélések miatt azonban az államháztartásnak egyre nagyobb terhet jelentettek a kamatbiztosítós vasutak, és a magánvasúti rendszer nem nyújtott elegendő lehetőséget az állami irányítás számára sem. Éppen ezért az állam a 80-as évektől dinamikusabb vasúti politikát indított el. Sorra vásárolta meg (váltotta meg) a magánvasutakat, kötött előnyös üzemkezelési szerződést velük, sőt saját maga is vasúttépítésekbe kezdett.

A vasúttépítés új szakaszát a helyiérdekű vasutakról szóló törvény idéttotta el (1880: XXI. tc.), amely az építés, üzemeltetés és finanszírozás megkönnyítésével a magántőkét fokozottabb vállalkozásokra ösztönözte. 1882-1889 között közel nyolcezer km helyiérdekű vasút épült fel.

**A vasutak százalékos megoszlása birtokállapot
és kezelés szerint (1884–1903)⁸**

Év	MÁV	Máv kezelésében lévő %	Magánvasutak (%)
1884	43	4	53
1887	42	5	53
1890	51	20	29
1893	59	22	19
1896	51	33	18
1899	45	45	20
1903	43	40	17

Az állam a fennhatósága alá vont vasutakon erőteljes forgalomnövekedést ért el. 1888-ban az új tarifarendszer bevezetése előtt, kilenc millió utast szállított a MÁV, három év múlva huszonhat milliót, 1900-ban már közel negyven milliót. 1904-ben az összes magyarországi vasút ötvenkét millió tonna árut mozgatott meg. 1913-ban a hazai állótöke állományának már egynegyede feküdt vasútüzemi objektumokban.

3.

A vasúti szakigazgatási intézményrendszer három szinten épült ki. A miniszteriális szintű szabályozás (1867–1889 között a Közmunka- és Közlekedési-, 1889 után a Kereskedelemügyi Minisztériumban) a vasúti szakosztály ügyosztályain keresztül bonyolódott. A minisztériumban engedélyezési, jogi, közigazgatási, forgalmi és műszaki osztály működött.

Középső hatósággént többféle megoldással kísérleteztek. Létezett Vasútépítési Igazgatóság, Vasútépítési Főfelügyelőség kizárólag a magánvasutak felügyeletére, függetlenített Műszaki Iroda, Kamatbiztosítási Számvevőség, Műszaki Tanács stb. Végül az eltérő feladatköröket két középszintű szervezet, az Államvasúti Igazgatóság és a Vasúti Főfelügyelőség egyesítette. Az államvasutak központi intézménye az Igazgatóság, a vasútállamosítások előrehaladtával a kis Budapest–Salgótarján vasútüzleti igazgatóságból fejlődött ki. 1872-ben az Igazgatóságba olvasztották a Vasútépítési Igazgatóságot majd a Műszaki Irodát. A századfordulón már minden lényeges ügyet az Igazgatóság tartott kezében. Általános igazgatási, pénzügyi, kereskedelemügyi,

⁸ TOMINÁC JÓZSEF: Magyar szent korona országainak vasútai 1845–1904 c. munka alapján készült százalékos kimutatás.

épfési, pályafenntartási, gépészeti, forgalmi főosztályát öt igazgató és az elnökigazgató irányította. A századelőn az Államvasúti Igazgatóság az európai nagyvasutak egyik legnagyobb ilyen jellegű intézményének számított.

A második középszintű hatóság a Magyar Királyi Vasúti Főfelügyelőség, amely az Építési Főfelügyelőség és a Műszaki Tanács feladatainak átvételével az összes épfési forgalmi és gazdasági ügyet ellenőrzése alatt tartotta. A főfelügyelőség konzultatív, ellenőrzési, javaslattevési és határozathozatali jogköre az ország összes vasútvonalára kiterjedt, így az Igazgatóság mellett egy másik középhatóság is állami érdekeket közvetített és érvényesített a vasútüzemek felé.

Az alsó szakigazgatási hivatalokat az államvasutaknál az üzletvezetőségek, a magánvasutaknál az üzletigazgatóságok képviselték. A századelőn az üzletvezetőségi rendszer központjai a következők voltak:

1. Arad (alapítási év 1884.)
2. Budapest-Balpart (1891.)
3. Budapest-Központ (1891.)
4. Debrecen (1890.)
5. Kolozsvár (1878.)
6. Miskolc (1892.)
7. Szabadka (1912. újjáalapítás)
8. Szombathely (1895.)
9. Szeged (1888.)
10. Temesvár (1911.)
11. Zágráb (1881.)

A magánvasúti igazgatóságok közül a Kassa – Oderbergi, a Szamosvölgyi, az Arad – Csanádi, a Győr – Sopron – Ebenfurti és a Déli-Vasúti voltak a legnagyobbak.

A vasúti intézményrendszer formálódása, fokozatos kiegészülése új lehetőségeket teremtett a vasutas politika számára. Az igazgatási részfeladatok differenciálódása, hatékonyságuk gyors növekedését, a központi irányítás térnyerését eredményezte. A kettős központi felügyelet megszüntetése, a centralizált adminisztráció, az üzemi egységtudás biztosítása (nemzeti és birodalmi téren egyaránt) az állami eszköztárat jelentékenyen kibővítette. A nem kifejezetten szakigazgatási szervezetek megjelenése már ezt az új helyzetet fejezte ki.

Az első ilyen intézmény – a vasutasok legirigyeltebb kiváltsága – a MÁV nyugdíjintézete volt. Az 1870-ben megalakult Államvasúti Nyugdíjintézetnek minden harmincöt évnél fiatalabb alkalmazott tagja lehetett, és meghatározott tagdíjfizetés (évi 3%) ellenében később akár fizetésüket meghaladó nyugdíjat is élvezhettek. Az államvasúti kezdeményezések nyomán a magánvasutak is sorra alapították nyugdíjintézeteiket. Az összes magyarországi vasúti nyugdíjintézet alapítókéje 26 millió korona körül mozgott, ebből 21–22 millió csak a MÁV intézeté volt (a legnagyobb magánvasúti nyugdíjintézet, a Kassa – Oderberg-i két milliós alapítókével rendelkezett).⁹

⁹ A jótékonyági intézmények pénzügyi állapotára vonatkozó adatokat a Magyar korona országainak vasúttjai az 1900. 1901. és 1902. évben. Bp. 1905. c. kiadványtartalmazza.

A nyugdíjintézetekhez kapcsolódtak a segélyegyletek. 1876-ban „Magyarországi Összes Vasúti Alkalmazott Személyzet Önszegélyező és Segélyegylete”, 1878-ban a „MÁV alkalmazottak Rudolf Trónörökös Egyesülete”, majd közel egy tucat államvasúti és magántársasági segélyegylet alakult meg. (A nyugdíjintézetekhez képest a segélyegyletek szerényebb anyagi erőt képviseltek, összes alaptőkéjük kb. egynyolcada volt a nyugdíjintézetekének.) A segélyegyletek ingyen orvosi kezelést, díjmentes gyógyszerellátást, táppénzt, gyermekágyi-segélyt, jogvédelmet, tanulmányi, szakmai ösztöndíjakat biztosítottak tagjaiknak.

A vasutas társadalmi intézmények minisztériumi vagy igazgatósági kezdeményezéssel és védnökséggel, szigorúan ellenőrzött alapszabályokkal, katonás szervezettséggel alapvetően állami minták alapján formálódtak. A társadalmi kezdeményezéseket a már alakuló testületi szellem oltalmában sikeresen terelték a „vasutas érdekek” szolgálatába, az igazán autonóm és impulzív próbálkozásokat pedig – a valóban kitérő vasúti információs rendszer segítségével – hamar és könnyen felszámolták.

Az 1880-as évektől kezdve gombamódra szaporodtak a vasutas dalegyletek, olvasó- és önképzőkörök, altiszti körök, kaszinók, klubok.

A századfordulón a vasutas művelődési intézmények majd minden nagyobb szolgálati helyen működtek. A helyi kulturális élet állandó színpontjai lettek a vasutas színjátszók, a vasutas bálók, a vasutas sportrendezvények. 1900-ban megalakult az első vasutas sportklub (Törekvés SE.), s három év múlva saját pályáján már labdarúgó, kerékpár, birkózó és atlétika szakosztály működött. 1902-ben Debrecenben (Egyetértés Football Club), 1907-ben Kolozsvár (Vasutas Sc.) és Székesfehérvár (MÁV Előre), majd Temesvár, Miskolc, Érsekújvár, Sátoraljaújhely gazdagodott vasutas sport klubokkal.

A vasutas intézményrendszerben a sajátos érdekeket megjelenítő rétegszervezetek is megjelentek. A mozdonyvezetők segélyegylete (1881) után sorra alakultak a vonatkísérők, kocsikísérők, kalauzok jogvédő egyletei saját anyagi bázissal, saját lapokkal, folyóiratokkal, klubokkal.

A nyugdíjrendszer, a segélyegyletek, a közművelődési egyesületek, a rétegszervezetek egész hálózata olyan vasutas jóléti intézményrendszert teremtett, amely – korát évtizedekkel megelőzve – példa nélkül állott a dualista Magyarország társadalmában.

4.

A vasúthálózat gyors kiépülésével párhuzamosan emelkedett a személyzet nagysága. A dualizmus korában a vasutasok létszáma kétszer olyan gyorsan emelkedett mint a gyári munkásoké. Az állami alkalmazottak közül is (csendőrség, rendőrség, posta, adóhivatal) a vasút járt elől a legdinamikusabb létszámnövekedésével. (1900: 45717, 1910: 68627, 1913: 79486)¹⁰

¹⁰ GADANEZ BÉLA: A vasutas szocialista munkásmozgalom története. Bp. 1986. 17. l.

A szolgálati rendtartások a vasúti személyzetet hivatalnok, altiszt és szolga kategóriákba sorolták. A MÁV-nál 1900-ban 6519 (16%) hivatalnok, 10726 (27%) altiszt, 22390 (57%) szolga szerepelt a nyilvántartásokban.¹¹

A vasutas hierarchia csúcsán a hivatalnokok álltak. Hivatalnoki kinevezéshez – beosztástól függően – főgimnáziumi, felőktanmai- vagy kereskedelmi-iskolai, műszaki egyetemi vagy jogi végzettség volt szükséges. A hat hivatalnoki rangfokozatba a mérnökök, könyvelők, fogalmazók, az állomásfőnökök, állomási előjárók és a forgalmi tisztek tartoztak. A vasúti hivatalnokok 40%-a a központi igazgatásban (az igazgatóságokon és tisztevezetőségeken) 60%-a pedig pályaudvarokon, fűtőházakban és nagyobb állomásokon tevékenykedett. A magyar államvasúti tisztségviselői kar Európában a legnagyobbak közé tartozott. (Az általános igazgatásban felhasznált pénzüsszegek az osztrák államvasút igazgatási költségeit két és félszeresen múlták felül.)

A vasúti magánhivatalnokok – a közigazgatásban dolgozó tisztviselőkkel ellentétben – anyagilag jobban elismert, tekintélyesebb réteget alkottak állami alkalmazásban álló kollégáiknál.

Az érdekelt nagybirtokosok, gyárosok és részvényesek a magánvasúti hivatalokat közvetlen megbízottjaikkal, rokonaikkal, barátaikkal töltötték be. Ennek megfelelően magánvasutalnál az évi átlagfizetések rendszeresen 200–250 koronával meghaladták az állami fizetéseket.¹²

A számszerűen jóval nagyobb államvasúti hivatalnoki kar szélesebb társadalmi meritésű volt. A szakmai ismereteket megjelenítő vasutas követelményrendszer, előléptetési és kinevezési szisztéma kedvező lehetőségeket biztosított a gyors karrierhez, a felfelé irányuló társadalmi pozícióváltáshoz. A vezető hivatali beosztások már automatikusan miniszteri tanácsosi, titkos tanácsosi ranggal, nemesi kinevezésekkel, kitüntetésekkel jártak együtt. A hivatalnoki állások többségében azonban a középosztály egzisztenciálisan leginkább fenyegetett rétegei jutottak hangadó szerephez. Jól mutatja ezt a földbirtokok „úri pályánál” szokatlanul alacsony szintje.

¹¹ A Magyar Királyi Államvasutak 1900. állapota és üzleti eredményei. Bp. 1901.

¹² Fenyő Vilmos: A középosztályok dinamitája és a magántisztviselői. Huszadik Század. 1906. 2. szám. 51–53. l.

**Földbirtokkal rendelkező vasúti hivatalnokok száma
1900-ban¹³**

Birtoknagyság holdban	Tulajdon- ban lévő birtokkal	Bérbe vett rendelkező	Bérbe adott hivatalnokok száma	Haszon- élvezett
1 alatt	135	341	27	19
1 – 5	87	591	40	1
5 – 50	89	220	115	8
50 – 100	8	7	25	–
100 – 200	5	1	22	–
200 – 1000	13	4	13	–
1000 felett	1	1	1	–

A dzsentri tisztviselő szemében azok voltak a szalonképes állások, amelyek valamiképpen folyamatosságot mutattak a nemesi, nemzeti tisztviselői hagyományokkal. A közigazgatás, a külügy, az igazságügy után következtek a kereskedelmi, postai és vasúti állások. A dzsentri ezekben „a közhivatalokban ezeknek az állásoknak sablonos teendőiben aránylag a legkevesebb megerőltetéssel folytathatja régi vegetatív életét. Mert ezekben a hivatalokban nagyon mindenre kapható vak eszköznek kell lennie a felsőbb hatalmak kezében: de minél inkább az, annál büntetlenebbül lehet úr és zsarnok lefelé, s így ősi gögje megkapja a mindennapos táplálékát”.¹⁴

A dzsentri mentalitás egészen a vidéki forgalmistáig a hivatalnokok nagyobbik, alsó, és az altisztek vékonyabb, felső rétegében, az egyik alap- és mintaerejű megnyilvánulás lett. Mindezzel együtt azonban a dzsentri térnyerés és a vasúti szakmai színvonal hullámzása vagy esetleges csökkenése között mechanikus és direkt kapcsolatot nem lehet feltételezni.

A dzsentroid felső-középső vasutas rétegek, egyrészt az állandó változásban, mozgásban lévő alkalmazotti állomány szocializációját könnyítették meg, másrészt a vasutas szellemiség „úri” vonásait erősítették.

A vasutasság derékhadát az altisztek és a szolgák alkották. Mind az altiszt, mind a szolga elnevezés megtévesztő. A magyar társadalomban az altiszt és a szolga kategorizálás egészen mást jelentett mint a vasútnál. A vasútüzem egyes szakágaiban foglalkoztatott szolgák, altisztek nem voltak azonosak az állami közigazgatás, a bíróság, a fegyveres testületek vagy egyéb hivatalok szolgálival, altisztjeivel, bár azonos társadalomstatistikai kategóriába sorolták őket. A vasúti szolgáknak csupán 4–5%-a végzett hivatalozgalmi tevékenységet, az altisztek 3–3,5%-a volt művezető, s csak 8–9%-uk dolgozott irodaaltisztként. Az altiszteknek a középiskola alsóbb osztályaival, be-

¹³ A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. IX. rész. Magyar Statisztikai Közlemények Új sorozat. XXVIII. kötet Bp. 1907.

¹⁴ SZABÓ DEZSŐ: A középosztály. Élet és Irodalom. 1923 március.

onztásuknak megfelelő szakképzéssel és vasúti szakvizsgákkal kellett rendelkezniük, a szolgák alkalmazásának feltétele a megfelelő vasúti szakvizsgák eredményes letétele mellett a tökéletes írni-olvasni tudás és a számtani alapfogalmak ismerete volt. Az altisztek közé a mozdonyvezetők, kalauzok, pályafelügyelők, kisebb állomási előjárók, táviráczok, raktárnokok tartoztak. Szolgái beosztásában váltóőrök, pályőrök, mozdonyfűtők, káposok, vonatfékezők, állomásállhazók dolgoztak.

A vasutasok alsó-középső rétegeinek utánpótlását az ipari szakmunkások vasúti továbbképzésével, kiszolgált katonai altisztek átvételével (1873. III. tc.) és a mezőgazdasági szférából, általában kis- és középbirtokos parasztek felvételével oldották meg. Közvetett úton az államhatalom mindhárom forrást ellenőrizni tudta. A jelöltek kiválasztását, felvételét, tanfolyamra küldését és vizsgáztatását központilag himevezett bizottságok végezték. A hadsereg altisztszjeinek – törvényileg és rendeletileg többször és nyomtatékonon rögzített – soronkívüli munkavállalási lehetősége tudatosan erősítette a militáns és paternalista szellemiséget a vasúton. A vasutasok alsó és középső (első generációs paraszti származású) rétegeiben a paraszti kultúra sajátos módon élt tovább. Ez elősorban a földhöz való hagyományos viszony átmentésében nyilvánult meg. A vasúti segédczemélyzet (szolgák és altisztek) körében több mint hateren rendelkeztek említhető földdel.

Földbirtoklással rendelkező vasúti segédczemélyzet 1900-ban¹⁵

Birtokmennyiség holdban	tulajdonban lévő	bérbe vett birtokkal rendelkezők száma	bérbe adott	haszon- élvezet
1 alatt	2416	452	195	270
1-5	2453	367	424	172
5-50	691	51	384	31
50-100	4	1	11	-
100-200	-	-	-	-
200-1000	-	-	-	-
1000 felett	-	-	-	-

A váltóőrök, pályőrök, pályafelügyelők, a kisállomások altisztszjei vagy aktár hivatalnokai a szolgálatot letéve rendszeres földműves munkákat folytattak. A századelőn a vidéki vasutas alkalmazott „szántott, vetett, kapált, kaszált, aratott és így biztosította szerény éves kenyerét”.¹⁶ A vasutas földművesek számát tovább növelte – a statisztikában nem szereplő – háziállati veteményessel, gyümölcsösökkel bíró kis gazdaságok száma. A pályőrök például a vasút mellett szabadon lévő területet igazgatósági engedéllyel megművelhették, s így családjaik gyakorlatilag önellátóvá váltak.

¹⁵ Lásd 13. jegyzetnél.

¹⁶ BALASSY TAMÁS: Szapocskától a vezérigazgatósági beosztásig, avagy egy emberöltő a MÁV szolgálatában. Bp. 1982. László. Magyar Közlékedési Múzeum. Kéziratár 992/993.

A szolgálati juttatások a belső réteghatárokat még élesebbé tették. Az alapjuttatás, az évi jövedelem a szolgálknál 500–1400, az altiszteknél 900–3200, a hivatalnokknál 1200–8000 koronáig emelkedhetett. (Összehasonlításképpen a századfordulón a nyári mezőgazdasági idényünneka napszáma 1–2 korona volt).

A másik alapjuttatás a szolgálati lakás (vagy ennek hiányában lakpénz) biztosítása volt. A századelőn a vasutas hivatalnokok minimális (nem is akármilyen) lakásigénye rangfokozatok szerint így alakult:

Hivatalnoki lakásjogosultság 1900-ban¹⁷

Rangfokozat	Szoba 20 m ² -nél nagyobb	Kisszoba 20m ² -nél kisebb	Konyha
I.	5	1	1
II.	4	1	1
III.	3	1	1
IV.	3	–	1
V.	2	1	1
VI.	2	–	1

Az alkalmazottaknak külön kérésre építési segílyt, fizetési előleget folyósítottak. A kiépülő laktanya- és vendégszobarendszer, a kedvezményes vasúti étkezés, minden alkalmazott számára igénybe vehető volt. Az altiszteknak és a szolgálknak komplett téli-nyári egyenruha járt. Szolgálati utazásokhoz, állomási helyeken kívüli szolgálattételeknél az alkalmazottaknak napidíjat számoltak el. Hivatalos utazásokhoz szabadjegyet kaptak, a főhivatalnokok első osztályra, a többi hivatalnok és az altisztek egy része másodosztályra, a töbi alkalmazott harmadik osztályra jogosító jegyhez jutott. 1907-ben bevezették a személyzeti jegyet. A mozdony- és vonatkísérő személyzet kilométer- és órapénzt is élvezett. A hivatalnokok kötelező vonalbejárásaik alkalmával utazási átalányt vehettek fel. A pályaőrök tisztogatási átalányt kaptak. Ha egy alkalmazott szolgálati okból elköltözni kényszerült, költözési hozzájárulást kapott. A hivatalokban dolgozók irodai és hivatali átalánya a havi hatvan koronát is megközelíthette. A vasutasok (az állami tisztviselőkkel együtt) rendszeresen kedvezményes állami kölcsönökhöz juthattak. Több városban (Budapest, Balassagyarmat, Szombathely stb.) vasutas lakótelep építését kezdték meg.

5.

A vasútüzem sajátos ismereteket követelt dolgozóitól. A vasút szinte évek alatt a legfejlettebb technikai szívnalon álló új iparágat hozott létre. A vasút által követelt új tudásanyag és munkastílus a szakmai öntudat magas szintjét eredményezte. Eredeti szakmai képzettségük mellett, a vasutasság általános műveltsége is a kor értelmisé-

¹⁷ Vasúti Szaknaptár az 1900. évr. Bp. 1899. 44. l.

gi színvonalán állott. A szakértelmiség kinevelését célzó Vasúti Tisztképző Iskolám (1887) közismereti tárgyak széles skálájú oktatása folyt. A szakismeretekon kívüli jogi, törvényismereti, földrajzi, történeti, kereskedelemismereti, német és francia nyelvet szerepelttek a tantárgyak sorában. Az altszti képező vizsgákon a geográfiai és történelmi kérdések a kötelező törzsanyaghoz tartoztak. A műveltségbeli viszonyok egyik fontos mutatója volt az olvasni tudók számaránya:

100 keresőre eső olvasni tudó 1900-ban. ¹⁰	
mezőgazdasági és kertészet	52,8
erdészet	55,2
bányászat és kohászat	70,1
ipar	83,9
kereskedelem, hitel	87,9
közlekedés	87,1
ebből vasúti közlekedés	99,8

A vasúti szaktudás megszerzését, a tanfolyamokat, a vizsgákat és az alkalmazottak véglegesítését különleges pártosz, konzervatív, feudális ünnepélyesség vette körül. A vasutaknál a hivatalos eskütt még azoknak is le kellett tenni, akik az állam szolgálatából léptek az intézet kötelékébe és korábban már hasonló esküt tettek.

A vasúton a megfelelő fegyelem és rend biztosítására a polgári viszonyok között különleges szervezeti rendszer alakult ki. A hierarchikus és kölcsönös függések bonyolult rendszere sajátos fél-katonai munkakörülményeket teremtett. A rideg, bürokratikus, katonai munkastílus jóval meghaladta a vasúttüzem működtetéséhez jogosult és szükségszerű munkafegyelmet. Az államigazgatás teljes felügyeletet kívánt legnagyobb intézménységnek dolgozó felett. A vasúthoz belépők a hém áhított egyenruháért állampolgári jogaik nagy részét adták cserébe.

A vasutasok bármikor az ország bármely szolgálati helyére áthelyezhetők voltak, másülésüket először előjárójuknak kellett bejelenteni, sőt az alkalmazottak kötelesek voltak a „magánéletben tisztességes és állásuknak megfelelő magaviseletet tanúsítani.” A szolgálati feleltessék gyakorlatilag kontrollálatlan hatalmat nyertek beosztottjaik felett. A szolgálati főnökök bármiféle hivatalos eljárás nélkül különféle rendbüntetésekkel sújthatták dolgozóikat. (figyelmeztetés, megrovás, pénzbüntetés, szabadságelvonás stb.). Az alkalmazottaknak egyszer volt joga panaszt tenni felettessé ellen, aztán egész életében nem. A szolgálati szabályzat szerint „a sajtóval való összeköttetés az elnök-igazgató engedélye és felhatalmazása nélkül súlyos szolgálati vétségeket képez, mely esetleg a legszigorúbb büntetéssel toroltatik meg.”

A vasúti szolgálati rendtartások lehetetlenné tették az önálló politikai közszereplést is. („Az intézetben kívül álló képviselői testületekben az alkalmazottak tisztségeket csak az elnök-igazgató engedélyével vállalhatnak.”)

Jogilag kodifikálták a vasutas közéletben az igazgatóság monopóliumát. („Az alkalmazottak körében bárminemű egyesület alakításához az elnök-igazgató előzetes en-

¹⁰ A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. X. rész. Magyar Statisztikai Közlemények Új sorozat. XXVIII. kötet. Bp. 1907.

gedélye szükséges, az alapszabályok illetékes helyen való megerősítése pedig rendes szolgálati úton az igazgatóság közvetítése mellett kérelmezendő.”¹⁹

A vasút egész országot átfogó egységes hálózata, a vasútüzemek kiemelkedő gazdasági, kulturális jelentősége, hamar megérlelte azt a felismerést, hogy egy aktív nemzetiségi politikának a vasút központi területe lehet. Egy tudatos nemzeti vasútpolitika részeként az 1870-es évektől megindult az idegen anyanyelvű (cseh, osztrák, szlovák, délszláv) vasutasok sietős magyarosítása, szükség esetén adminisztratív eszközökkel történő eltávolítása. (1878-ban az államvasúti dolgozók 7, a magánvasúti alkalmazottak 30%-a külföldi illetőségű volt.)

Az első vasúti nyelvrendelet (1872.) leszögezi, hogy „... az állam hivatalos nyelve a magyar lévén, s az utazóközönség tulnyomó része is e nyelvet használván mindazon hajózási és vasúti vállalatok, melyek ezen ország területén az állam támogatása mellett közlekedési üzletet folytatnak ... a hatóságokkal a közönséggel és saját közzegekkel való érintkezéseikben az ország hivatalos nyelvét kell hogy használják.”²⁰

Az alaprendeletet az évek során megújították, szigorították, határidőhöz kötötték s ennek eredményeképpen az 1850-es 1860-as években Európa minden részéről verbuválódott internacionális vasutasság szinte nyomtalanul eltűnt. Az 1870-es évektől kezdve állami vasúthoz csak a magyar nyelvet anyanyelvi szinten beszélőket vették fel. A századfordulón az államvasutaknál a magyar nyelvismeretet teljesen tekintetjük.

Ugyanekkor (1900.) az egyéb állami alkalmazottak között az állami tisztviselők 94%-a, a vármegyei tisztviselők 92,3%-a, az oktatásügyiek 73%-a, az igazságszolgáltatásban dolgozók 89%-a, a közegészségügyiek 75%-a beszélt a magyart valamilyen szinten.²¹

A vasúttal folytatott nemzeti politizálás a leglátványosabb eredményeit Horvátországban érte el, ahol más alkotmányos eszközök hiányában a vasút volt a magyarosítás, a magyar jelenléti demonstrálásának legfőbb eszköze: egyrészt a Horvátország belsejébe telepített magyar, félhivatalos, félkatonai szervezet pszichikai erejével, másrészt a nagyvonalú vasúti iskolapolitikával. A századelőn a MÁV 14 horvátországbeli elemi és 2 ipari iskolát működtetett teljesen a saját költségén saját tanáraival. Több iskolában alapítványokkal, ösztöndíjakkal támogatta a magyar és horvát vasutasok gyermekeit.

A nemzeti politizálás szempontjából még nagyobb jelentőségűnek tekinthető a MÁV nevelőintézeti rendszerének létrehozása. 1896-ban Szegeden, 1897-ben Kaposváron, 1905-ben Szatmárnémetiben nyílt vasutas nevelőotthon. Az intézmények a nemzetiségi területek vasutas gyermekeit részesítették olcsó, magyar nyelvű oktatásban. A nevelőintézetek hivatalos célja a munkájuk és beosztásuk miatt idegen környezetbe került vasutasok magyarságának megőrzése volt, de ezzel együtt számottevő vonzerőt gyakoroltak a kispénzű szlovák, román és rutén vasutasokra is. Így a nevelőintézetek egyúttal a magyarosítás kifinomult „természetes” eszközei is lettek.

¹⁹ A századfordulón érvényben lévő Szolgálati Szabályzat teljes szövege a Magyarországi Rendeletek Tára 1887. évi. 1. kötetében található. (352. l.)

²⁰ Magyarországi Rendeletek Tára. 1872. 1. kötet. 220. l.

²¹ Lásd a 18. sz. jegyzetnél.

A vasúttüzem egyik leglényegesebb sajátossága, hogy munkahelyei viszonylag kis koncentrátsággal az ország egész területén megtalálhatóak. A közvetlen munkakapcsolatok hiányában, ám az egység deklarált és nyilvánvaló tudatában (társadalmi elismertség, azonos munkafolyamat, egyenruha stb.) a szakmai szolidaritás igen erős, másutt alig tapasztalható misztikus formája honosodott meg. A vasutas mítosz növekedéséhez és terjedéséhez további kedvező feltételeket teremtettek a munkafolyamatnak máshoz alig hasonlítható jellegzetességei. A 19. században a vasút még maga volt a „nagy kaland.” A gyakran második honfoglalást jelentő vasútépítések, a világ összezugszorodása és megtapinthatósága, a sebeség addig elképzelhetetlen növekedése, a gőzmozdonycsodák, tekintély és felelősség, izgalom és éteveszély – mindezt ékkoriban a vasút nyújtotta. A nehéz, változatos és valóban egyedülálló vasúti munka már a századvégén megteremtette a maga hőseit, legendáit és mítosztát.

A századfordulón a vasút felé irányuló társadalmi mobilitás erőteljesen lefékeződött. A második, harmadik vasutas generáció tagjai közül egyre többen származtak vasutas családból. A vasutasnak szinte az egész életét betöltötte a szakma, így a gyerekek a családban folyamatos és határozott érzelmi és ideológiai kondicionálással észrevétlenül is vasutassá nevelődtek. A vasúti vezetés különféle lehetőségeket biztosított ahhoz, hogy a vasutasok hozzátartozóikat bejuttathassák a vasúthoz. (Hivatalos ajánlási rendszer, és az elnézően kezelt, tömeges jelenséggé váló protekciózás.) A vasút által segélyezett állami iskolákban, a szakiskolákban, és a Vasúti Tisztképző Intézetben a vasutas származásúak elsőbbséget élveztek. Nagy hagyományú vasutas diasztriaiák keletkeztek, a vasutas társadalom egyre zártabb lett.

A vasutasok szakmai-testületi öntudatának kifejlődése, majd ennek összekapcsolódása nemzeti küldetésstudattal és misztikus elképzelésekkel, végül a társadalmi pozíciók átöröklhetőségének kiharcolása, megalkotta a vasutas hivatástudat fő pilléreit. A hivatástudat genezisével és belső megerősödésével párhuzamosan a társadalmi legitímáció is megtörtént. A társadalmi elismertség anyagi, interperszonális, szociális és politikai vonatkozásaiban egyaránt megvalósult. A vasutas presztizs (hivatástudat és társadalmi legitímációja) az értékeknek és jelentéseknek bizonyos – az adott korra jellemző – behatárolt részét jelentette meg. A vasutasok társadalmi presztizse ezután annak megfelelően növekedett, ahogy a társadalom által pozitívan értékelt életmodelleket a vasút elérhetővé és megvalósíthatóvá tudta tenni, és viszont, a vasutasok kivételezett társadalmi helyzete addig létezett, amíg a vasút olyan – anyagi és nem anyagi szférában megvalósuló – mintákat tudott kínálni, amelyeket a társadalom egyértelműen elfogadott, ám realizálásukra nem volt módja.

Ennek összefüggésében a vasutas presztizs nem más, mint egy preferált és lehetséges életmodell igazolója és életrekeftője. Ezen vasutas élet(modell) pontos – szociológiai, politikai, pszichológiai – rekonstruálása lesz a következő feladat.

DIE GEBURT DES PRESTIGES DER EISENBAHNER

In dem sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollziehenden, neue Bedürfnisse und Werte, neue Berufe und Schichten hervorbringenden Vorgang des Kapitalismus war in der sich modernisierenden ungarischen Gesellschaft eine neue, markante und sich auch durch selbständige Merkmale auszeichnende gesellschaftliche Schicht, die der ungarischen Eisenbahner entstanden. Die Tatsache, daß sich das Erscheinen und dann das Erstarren der Eisenbahnerschaft mit unklaren, idealisierten Elementen verknüpfen konnte, stand mit den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und psychologischen Antinomien der Entwicklung der ungarischen Gesellschaft in engem Zusammenhang. Diese Studie ist bestrebt, die Wirkungskräfte und die schöpferischen Schichten dieser mit Recht als anomal bezeichneten gesellschaftlichen Situation aufzudecken und anzuordnen. Zuerst werden Angaben zur wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Bedeutung der Eisenbahn im Ungarn des 19. Jahrhunderts ermittelt, dann wird die Analyse des Bedingungs-systems der Verstaatlichungen der Eisenbahn sowie die Entstehung des spezifischen Institutionsnetzes der Eisenbahn vorgenommen. In Zusammenhang damit werden die Entstehung, die Herkunft, die soziale, die materielle Lage und die Arbeitsumstände der bei der Eisenbahn Beschäftigten untersucht. Schließlich wird die Genese und die gesellschaftliche Legitimation des beruflichen und des Körperschaftsbewußtseins, des nationalen Berufsbewußtseins, des Mythos und des durch die Vererblichkeit der gesellschaftlichen Positionen entstehenden Berufsbewußtseins dargestellt.