

Szabó Pál Csaba

A síneken

**Vasutas illetmények a századeleji Magyarországon**

„... nemcsak az állami tisztviselőkhöz hasonlóan előnyösebb az államvasúti tisztviselők helyzete, hanem más államok vasutainak és más vasúti magánvállalatok alkalmazottainak fizetéséhez mérten is. Közép-Európában alig van ma vasút, amely jobban dotálná tisztviselőit, mint a hogy ezentúl a magyar állam fogja azokat fizetni. Nemcsak a magyarországi magánvasutak, pl. a Délvasút, vagy a többi vasutak nem fizetik ilyen erősen tisztviselőiket, hanem az osztrák, az olasz, vagy a porosz vasutak sem.”

(Hoitsy Pál, a Képviselőház pénzügyi bizottságának előadója. 1907.)

A fizetési osztályokba sorolás a vasutasok számára nem csupán az anyagi juttatások bizonyos évi tömegét jelentette, hanem – a köztisztviselőkhöz, vármegyei és állami alkalmazottakhoz hasonlóan – a társadalmi kötelességek, jogok és lehetőségek jól körülhatárolt, begzakarolt és elismert szerepvállalásait is.

A vasutas illetmények mint állandó és rendszeresített pénzkifizetések egy adott szolgálati osztályba és megfelelő fizetési fokozatba történő kinevezéshez kötődtek.

A vasutas illetmények mint állandó és rendszeresített pénzkifizetések egy adott szolgálati osztályba és megfelelő fizetési fokozatba történő kinevezéshez kötődtek. A vasutasok fizetésait először az első magyar nevű Szolgálati és Illetményszabályzat szabályozta meg 1872-ben. Ezután a századfordulóig mindössze kétszer nyúltak a vasutasfizetésekhez 1884-ben, majd 1887-ben. Az 1880-as évek két fizetésrendezése az alkalmazotti körben a legmagasabb illetményeket biztosította a vasutasoknak. A különbség olyan tetemes volt a vasutasok javára, hogy amikor a törvényhozás az 1893. évi IV. tc-el az államai alkalmazottak béreit is rendezte, továbbra is a korábban megállapított vasutasfizetések voltak a magasabbak. Az 1901-es gazdasági válság nyomán megjelenő és tartóssá váló infláció néhány hónap alatt beszűkítette a vasutas jólét forrásait. A vasutas követelések mind határozottabbak és szervezettebbek lettek egy új általános fizetésemelés érdekében. Ennek eredményeképpen az 1904-es részleges fizetésrendezés és az 1907-es új Szolgálati és illetményszabályzat, a vasutasok kivételeztségét nagyrészt helyreállította. Ezután a hivatalnokok kezdőfizetése legkevesebb évi 1600 korona volt, a diplomával rendelkezők pedig legalább évi 2300 koronához jutottak.

A vasutas illetményszabályzat indoklása külön is kiemelte, hogy „ama nagyobb idő- és pénzáldozatokért, anyagi és erkölcsi tőkéért, melyet a főiskolán végzetek hoznak a vasúthoz...” egy teljes fizetési osztállyal, tehát 3 fizetési fokozattal magasabban kezdik meg szolgálatukat a csak középszintű és tanfolyamot végzett többi tisztviselőinél.<sup>1</sup>

A vasúti tisztviselő még a legkedvezőtlenebb esetben is bármiféle magasabb képzettség nélkül 32 év szolgálat után a jelentősnek mondható 4400 korona évi fizetéshez jutott. (Az 1900-as évtized közepén egy kilogramm fehér kenyér ára átlagosan 30 fillér, a zsemle 4 fillér, egy tojás 5 fillér, egy kilogramm csirkehús 1-1,5 korona, egy középkelet-utcai cipő ebben az időben 10-20 koronába kerül, egy budapesti belvárosi albérleti szoba havi díja 10-15 korona.)

Az állami alkalmazottak egyéb kategóriával történő egybevetések szinte kivétel nélkül, és minden ponton a vasúti dolgozók kedvezőbb helyzetére derítenek fényt. A vasutas hivatalnoki

fizetések az egész korszakban a korabeli értelmiségi létminimumot tartósan meghaladták.<sup>2</sup> A postatisztek 10 évi szolgálat után 1300 korona, a vasúti altisztek 1400 korona fizetést kaptak.

A postai altisztek fizetése ennél tovább nem emelkedhetett, viszont a vasúti altisztek fizetése egészen a 2000 koronáig felmehetett. A vármegyei alkalmazottak egyetlen kategóriájukban sem érték el a vasutas fizetések nagyságát. A hazai vasúti vállalatok neveztek ki először tömegesen női alkalmazottakat rendes évi fizetéssel. 1000 és 1400 korona közötti fizetéstük az ipari munkásság átlagkeresetét is meghaladta.

A századforduló állandó vasúti járandóságainak másik része a természetbeni lakás illetve az ún. lakáspénz volt. Minden fizetési osztályhoz megfelelő méretű és színvonalú lakás tartozott, amit az illető fizetési fokozatba lépő alkalmazottnak a helyi lehetőség szerint biztosítani kellett.

Amennyiben az alkalmazott kisebb la-

kást kapott mint amire jogosult volt, lakáspótlékban részesült, mégpedig 1 szoba hiányáért 90-240 korona, kis szoba vagy konyha hiányáért 60-150 korona összegben. Ha a vasút lakást egyáltalán nem tudott kiutalni, pénzzel váltotta meg kötelezettségét. Az ország vasúti állomásait a helyi lakásbérleti díjak nagyságát figyelembe véve, lakáspénzosztályokba sorolták. Az elsőbe Budapest, Fiume és a külföldi állomáshelyek, a másodikba az üzletvezetőségi székhelyek mellett, Brassó, Győr, Kassa, Nagyvárad, Pozsony, Temesvár városa, a harmadikba a középvárosok és a nagy forgalmú vasúti csomópontok (Hódmezővásárhely, Komárom, Szolnok, Szekesfehérvár, Brod, Bruck-Királyhida, stb.), a negyedikbe a kisvárosok (Gyöngyös, Csíkszereda, Medgyes, Szentes, Veszprém, Mezőtúr stb.), az ötödikbe az összes többi település került. Ezután a lakbérosztályok és az évi fizetések alapján készült el a lakáspénztáblázat.

Az állami alkalmazottak fizetési helyzetét a várakozási idő hosszúsága jelentősen befolyásolta. Várakozási időnek nevezték az alsó fizetési fokozatból a felső fizetési fokozatba való automatikus feljutás idejét. A vasutasok „várakozási idői” majd minden szolgálati osztályban a legrövidebbek voltak. Az állami hivatalnokok legalsó fizetési osztálya harmadik fokozatból például 8 év alatt lehetett az első

Vármegyei és vasúti hivatalnokok által elérhető legmagasabb évi fizetések összehasonlítása 1907 <sup>3</sup>			
VASÚT		VÁRMEGYE	
Megnevezés	fizetés koronában	Megnevezés	fizetés koronában
Főfelügyelő	8400	Alispán	7200
Felügyelő	6600	Főjegyző, főügyész, árvaszéki jegyző	5400
Főmérnök	5000	Főorvos, aljegyző	4000
Mérnök	3800	Alügyész, levéltáros	2900
Segédmérnök	2900	Járási orvos, fogalmazó, iktató	2200
Mérnök	2000	Írnok, segédírnok, lajstromozó	1600

Vasutas átlagilletmények 1913-ban <sup>4</sup>		
ALKALMAZOTTI CSOPORTOK	ÉVI FIZETÉS KORONÁBAN	ÁTLAGFIZETÉS-HEZ VISZONYÍTOTT ARÁNY (%)
Tiszviselők	3948	266
Általános igazgatási hivatalnokok	4566	308
Segédszemélyzet	1739	117
Munkások	952	64
Vonatmozgósítás és műhelyszolgálat munkásai	1659	112
Pályafelügyelet munkásai	622	42
Női alkalmazottak	1364	91
ÁTLAGFIZETÉS	1482	100

fokozatba eljutni. Ugyanez a vasúton 5 év alatt történt meg.

Az alkalmazottak automatikus előrelépése a hivatalnoki (A) illetménytáblázat VIII. fizetési osztályának I fokozatáig biztosítva volt. Főellenőri (VI. osztály 3. fokozat) és azon felüli kinevezéshez azonban vasútigazgatói határozat szükségeltett.

Automatikus előrelépés hiányának kompenzálására az alkalmazottak ún. korpótlékokat kaptak, melynek összegét az illetménytáblázatok is közölték. Megjegyzendő, hogy a vasúti korpótlék köre és összege is jelentősebb volt mint más állami intézményeknél.

A vasúti fizetési rendszernek egyetlen komoly hiányossága volt. Mivel egészen a század elejéig a vasútnál az automatikus előrelépés nem volt biztosított, így tág tere nyílt a kinevezéseknél a főnöki önkénynek és protekciózásnak. Ennek látható és hűsbavágó következménye az volt, hogy a fizetési fokozatokban rendkívül aránytalanul jelent meg a személyi állomány. Az alkalmazottak zöme alacsony fizetési osztályban és a fizetési osztályok legalsó fokozataiban dolgozott és jutott illetményeihez.

Még rosszabb volt a helyzet (különösen az államvasútnál) ha a fizetési osztályok közötti arányokat vizsgáljuk. A századfordulón a vasúti alkalmazottak 2/3-a az alsó fizetési nyegedben volt található.

A vasutas jövedelmek tetemes részét speciális vasúti szakmunkákból adódó munkaköri pótlékok tették ki. Szinte minden munkakörhöz és beosztáshoz a pótlékok olyan rendszere csatlakozott, amelynek jókora életszínvonalnövelő hatásai is voltak.

A vasúti vezetés a nagyobb felelősséggel járó állásokat betöltő, vagy több hivatal vezetésével állandóan megbízott, illetve valamely különleges szolgálatra is beosztott alkalmazottaknak, személyi vagy működési pótlékot engedélyezett. A személyi pótlékok összege gyakran a rendes fizetések 10 %-át is elérte, és a vasutasok olyan széles körére terjedt ki, hogy a vasúti vezetésnek erőteljes lépéseket kellett tenni a növekvő személyi pótlékokkal kapcsolatos kiadások visszaszorítása érdekében.

A vasúti műhelyekben dolgozó főnökök, osztályvezetők, mérnökök évi 600-800 korona műhelyi pótlékot kaptak. Új vasút építésénél alkalmazott vasutasok építési pótlékhoz jutottak. Azokon az állomásokon, ahol a vasutas munkát bármilyen megnehezítette vagy különlegessé tette az alkalmazottak helyi pótlékhoz jutottak (120-840 korona).

Az alkalmazottaknak hivatali székhelyükön kívül eső szolgálattételei esetén, nagyjösszegű, a napi költségeket valóban fedezni képes napidíjakat vehettek fel. Szolgálati utazások alkalmából a vasutasok nemcsak napidíjat, de útiköltséget is elszámolhattak. Lakásukról a pályaudvarra minden esetben, vagy akkor, ha a kiküldetési helyük 1 km-nél távolabb volt az érkezési álló-

Vasutasok lakásigényei 1907-ben <sup>5</sup>			
FIZETÉSI OSZTÁLY IL. FIZETÉS	20 M <sup>2</sup> -NÉL NAGYOBB SZOBA	12 - 20 M <sup>2</sup> KÖZÖTTI SZOBA	KONYHA
<b>Hivatalnok</b>			
III.	5	2	1
IV.	5	1	1
V.	4	1	1
VI.	3	1	1
VII.	3	-	1
VIII.	2	1	1
IX.	2	-	1
<b>Egyéb alkalmazottak</b>			
2900 - 3600	2	1	1
2400 - 2800	1	2	1
1800 - 2300	2	-	1
1200 - 1700	1	1	1
600 - 1100	1	-	1

mástól. Az I-V. fizetési osztályba tartozó tisztviselők kétfogatú (fiáker), a VI-IX. fizetési osztályba tartozó tisztviselők egyfogatú (konflis), a többi alkalmazottak tömegközlekedési eszköz (villamos, omnibusz) igénybevételére szereztek jogosultságot.

Azok a vasutasok, akik egy kijelölt vasúti vonalrész gyakori bejárására voltak kötelezve, utazási átalányt kaptak (osztályvezetők 1400 koronát, pályafelügyelők 100 koronát). Az állomási szolgálatnál este 9 órától reggel 6 óráig terjedő időben a legalább 6 órán át teljesített szolgálatért az alkalmazottak éjjeli díjazásban részesültek. Az éjjeli díj altiszteknél, szolgálknál 50 fillér, hivatalnokoknál 1 koronát jelentett éjszakánként.

A mozdony- és vonatkísérő személyzet szolgálati utazásai alkalmával, illetményein felül kilométer és utazási órapénzben részesült. A kilométerpénz a vonat által befutott menetrendszerinti kilométertávolságok, az órapénz pedig, a honállomástól való távollét hosszúsága alapján jár. A kilométer- és órapénzek az utazó személyzet illetménytáblázat szerinti fizetéseit akár 30-50 %-kal is megemelhették. A mozdonyvezetői személyzet jutalékban részesült, ha fűtőanyagmegtakarítást ért el, (1 tonna szén után 3 koronát) túlfogyasztásnál viszont tonnánként 1 korona 20 fillér levonást állapítottak meg. Tolatáskor külön óradíjat, kiküldetésben, laktanyai elhelyezéssel laktanyai pótdíjat, helyettesítéskor, helyettesítési pótdíjat, hivatali helyiségek rendbentartására tisztogatósi, fűtési, világítási pótlékok igényelhettek az alkalmazottak. Kielégítő üzleti eredmények esetén a szolgálati helyek személyzete évente többször, többféle címen járó jutalomban részesült. A hivatalnokok saját költségükön szereztek be egyenruhájukat, az egymással éles versenyben álló egyenruháztartó cégek kínálatából. Vásárlásukhoz évi 120 korona egyenruháztalányban részesültek. A többi alkalmazott egyenruháját a vasút saját költségvetéséből biztosította.

Az alkalmazottak három havi fizetésükkel egyenlő, kamatmentes egy év alatt törlesztendő fizetési előlegekhez jutottak. Az írásbeli munkát is végzők átlagosan havi 15-20 korona hivatali és irodai átalányt kaptak. Ha a felsőbbség rendeletére – szolgálati érdekből – az alkalmazottat áthelyezték számára költözési átalány járt. Hivatalnokok az utazási költségeken felül 80-300 korona, az altisztek és a szolgálak 20-120 korona összeghez jutottak ily módon.

A magyarországi vasutak megengedték, hogy alkalmazottaik a vállalati szénkészletből kedvezményes áron juthassanak évi fűtési szükségletükhöz. A vasutasok saját vasútjuk vonalait díjtalanul vehették igénybe. I-VI. fizetési osztályú hivatalnokok az első, VII-IX. osztályú hivatalnokok és mozdonyfelügyelők, fűtőházfőnökök, állomási előjárók, irodai altisztek a második, a többi alkalmazott a harmadik kocsiosztályra volt jogosult. A vasutas családtagjainak, háztartási alkalmazottainak évente két szabad jegyet igényelhetett, ezenkívül – 1907-től – személyzeti jeggyel utazhattak.

## Jegyzet

1. Képviselőházi irományok 1906. 32. kötet 125.
2. Mazsu János: A magyarországi tisztviselő-értelmiség. Történelmi Szemle. 1985/2.
3. Saját készítésű táblázat a Magyar Törvénytár 1904. évi X. tc-nek melléklete és a Magyar Törvénytár 1896-1907. 807. alapján
4. Saját készítésű táblázat a Magyar Királyi Kormány 1913. évi működéséről és az ország közállapotairól. Bp., 1915. 179. alapján.
5. Filesz Lajos: Vasutasok Könyve. Kolozsvár, 1908. 86.