

P.SZABÓ CSABA: NEMZETI ŐRHELYEN

/ A magyar vasutasság helye a századforduló társadalmában/

Az 1890-es évek elejére az államosítások utolsó nagy hullámával az egy-éges üzletvezetés, a belső átszervezések és az új tarifarendszer alkalmazása jól jövedelmező üzemmé tették a Magyar Államvasutat. 1891-ben már a fővonalak 84 %-a működött a MÁV irányítása alatt. Az állam megszabadult a magán-vasutársaságok állandó pénzügyi követeléseitől, és annak ellenére, hogy a vasút-államosíták nagy mértékben növelték az államadóságokat, ezzel együtt az államháztartás korábbi ziláltságát is csökkentették.

A vasút a XIX. század végén is megtartotta kiemelkedő jelentőségét a magyar gazdasági élet működésében. A vasút töltötte be az egész korszak fejlődésében az egyik vezető szektor szerepét, s valóságos katalizátorként működött a nemzetgazdaságon belül. Vasútvonalaink kiépítése világviszonylatban is jó ütemben haladt, Magyarországon készültek Európa leggyorsabb és legerősebb gőzmozdonyai, ekkor épültek fel az ország impozáns - a legtöbb helyen a mai napig álló - modern pályaudvarai. Az uralkodó osztályok a vasutak fejlődését állandó figyelemmel kísérték, hiszen "az Államvasút oly mértékben belenyúlt az állam közgazdasági érdekeibe, oly szoros viszonyban volt az állami életnek minden anyagi és szellemi megnyilvánulásával, sőt magának az államnak bel- és külpolitikájával", /Szigeti, 1910/ hogy azt semmilyen kormány sem hagyhatta figyelmen kívül. A vasút az évek során egy fuvarozó vállalatból az államélet különleges faktorává vált.

De valójában különleges, egyedi üzem volt -e az államvasút? Dolgozói mennyiben képviseltek sajátos réteget a századelő társadalmában? Mennyi igazság van a kétségtelenül létező és máig ható egyenruhás mítosz mögött?

I.

Rendkívül fontos annak eldöntése, hogy milyen rétegek tartoznak vizsgálódásaink tárgykörébe. Ennek felszínes értelmezése rossz irányba terelheti a kutatásokat. Pontosan meg kell állapítani a vasutasság társadalmi határait. Egyes munkák - tévesen - a vasutasok közé sorolják a vasúti műhelyek munkásait, s ezzel olyan létszámviszonyokat konstruálnak, amelyekből messzemenő következtetéseket vonnak le a vasutasok osztályhelyzetére vonatkozóan. A műhelyek munkásai nem vasutasok voltak. A műhelyekben ipari munkások: lakatosok, vas- és fémmunkások, műszerészek, asztalosok dolgoztak, akiknek - meglévő vasutas kapcsolataik ellenére - egészen más problémákkal kellett megküzdeniük, mint alkalmazott társaiknak. Egyértelmű például, hogy a vasúti műhelymunkások 11 %-át alkotó asztalosok semmilyen körülmények között sem minősíthetjük vasutasoknak. Így válik világossá, hogy a népszámlálási statisztikák miatt közlik rendszeresen a vasúti műhelymunkásokra vonatkozó adatokat külön az "ipar" című szó alatt, s érthetőbbé válik a műhelymunkások közömbössége a vasutasok mozgalmával szemben. A vasutasság társadalmában elfoglalt helyzetét alapvetően a szállítási tevékenység anyagi szolgáltatás jellege határozza meg. Marx szavaival: "... a kitermelőiparon, a mezőgazdaságon és a feldolgozóiparon kívül létezik az anyagi termelésnek még egy ne-

gyedik területe, amely a kézművesüzem a manufaktúraüzem és a gépiüzem különböző fokain is áthalad; ez a helyváltoztatás ipara, akár embereket, akár árukat szállít. A termelőmunkának, azaz a bérnunkásnak a tőkéhez való viszonya itt pontosan ugyanaz, mint az anyagi termelés többi területén..."

Magyarországon az igen nagy létszámú vasutasság vertikálisan és horizontálisan is rendkívül széles határok közötti mozgott. Vasutas volt a váltóőr, az állomásfőnök és az igazgatótanács tagja is, munkájuk színtere a falusi kisállomásoktól kezdve a fővárosi pályaudvarokon át a nyíltvonalis őrházakig az ország minden része, a legkülönbözőbb beosztási helyeken. Nyilvánvaló, hogy nem lehet a vasutasságról mint homogén tömegekről beszélni. A vasutasok társadalmi külön álló részekre tagolódva a polgári társadalom torz hasonmásának tekinthető. Az egyes csoportok között áthatolhatatlan válaszfalak emelkedtek. Egy vékony felső réteg egyértelműen az uralkodó osztályhoz tartozott, egy részük a középosztályhoz sorolható, míg a többi alkalmazott a tágan értelmezett középrétegek legalsó és a munkáscsapat határán elhelyezkedő sajátos csoportot képezett. Az alkalmazás minősége szerinti kimutatások közelítően megvilágítják a vasúti alkalmazottak társadalmi tagozódását, de a pontos réteghatárokat még nem tárják fel. A vasúti szolgálati szabályzat hivatalnoki, altisztis és szolgális beosztásokat különböztetett meg. Hivatalnoknak tekinthetjük a mérnököket, könyvelőket, fogalmazókat, a legkülönbözőbb helyeken dolgozó irodai alkalmazottakat, az állomásfőnököket, egyéb állomási előljárókat, forgalmi tisztiket. Altisztisnek minősültek a mozdonyvezetők, kalauzok, jegynyomdászok, a kisebb állomások előljárói, az irodai segédse-

személyzet stb. Minden egyéb vasúti alkalmazott: kocsirendezők, váltóőrök, mozdonyfűtők, fékezők, pályaőrök a szolga kategóriába tartoztak. A kormány minden évben elkészített, és nyomtatott formában is nyilvánosságra hozott jelentése a következő létszámviszonyokat állapította meg az 1900-as évben:

Igazgatási ág	Hivatalnok	Altiszt	Nő	Szolga
Általános igazgatás:	693	132	55	198
Pályafelügy. és karbantartó:	931	1153	4	6962
Forg. és ker.szolg.:	3931	6625	325	11486
Vonatmozg. és műhelyszolg.:	702	2604	-	3256
Anyag- és leltárkezelés:	262	212	-	104
Összesen:	6519	10726	384	22006
Összesen %-ban	16	27	1	56

A népszámlálási statisztikák tisztviselőkre és segédszemélyzetre osztották fel az alkalmazottakat. A segédszemélyzet kategorizálás itt a szolgálakat és az altisztek egy részét foglalta magában. E szerint 1890 és 1910 között a segédszemélyzet javára nagyarányú eltolódás következett be. 1890-ben a tisztviselők aránya 17,1 %, 1900-ban 12,5 %, 1910-ben már csak 10 %. A belső réteghatárok azonban nem estek pontosan egybe a rangfokozat szerinti csoportokkal, s ráadásul ezek a határok is folytonosan változtak, eltolódtak. A rangfokozati csoportok /hivatalnok - altiszt - szolga / egyes tagjai sokféle szempont alapján tartozhattak kategóriájuk alatti vagy fe-

letti rétegbe. Az alkalmazás minősége, a jövedelem, a származás, a tulajdonviszonyok és a környezet módosító tényezőként jelentkeztek. Mégis, ha egy szemléletes kép megrajzolása érdekében megkíséreljük a vasúti alkalmazottak megközelítő társadalmi réteghatárait felvázolni, akkor három - korábban már említett - különálló csoportról kell beszélnünk. A vasutasok legfelső vezetéséről, a dzsentrí vezette közép-rétegről és az első két kategóriába nem sorolható vasutasokról.

A magánvasutak és a Magyar Királyi Államvasutak vezetését kevés ember tartotta kezében. Az idetartozók tevékenysége két fő területen oszlott meg. Nagyobb részük a központi intézményekben, az igazgatóságokon, kisebb részük az üzletvezetőségeken, esetleg nagyobb állomások, műhelyek élén dolgozott. Többségük nemesi ranggal, királyi adományokkal, magas állami címekkel rendelkezett. Egy részük mint ősi nemesi család sarja nagybirtokos familiából került a vasúthoz /pl. gróf Bethlen István, későbbi miniszterelnök/, nagyobb részük azonban vasúti állásával együtt jutott nemességhez, birtokhoz. A MÁV bizonyos hivatali pozíciót elért vezetői automatikusan kapták a királytól a kinevezéseket, kitüntetésekét. Sokan rendelkeztek miniszteri tanácsosi, királyi belső titkos tanácsosi, bárói vagy grófi méltósággal. /Ludwigh Gyula, aki 1887-től 1909-ig a MÁV elnök-igazgatója volt, miniszteri tanácsosi rangot és főrendházi tagságot, helyettese, Marx János 1898-ban csákányi előnévvel nemességet kapott. A magánvasutak igazgatóságaiban szinte kizárólag bárók és grófok ültek. /Számos vezető főállása mellett közlekedési vállalatok, takarékpénztárak vezetésében rendelkezett érdekeltségekkel, részvénytársaságok irányításában vett részt, a

legkülönbözőbb közéleti funkciókat töltött be /a kaszinók vezetésétől kezdve az árvaházi gyűjtőakciók védnökségéig/. Emellett néhányan említhető földbirtokkal rendelkeztek. Az 1900-as adatok szerint 100-200 holddal 28 fő /+1 bérlő/ bírt, a 200-1000 holdasok száma 26 volt /+4 fő bérlő/ és két alkalmazott birtokolt 1000 holdon felüli földet /+1 bérelt/.

A magánvasutak vezetésében az irányítást a nagyburzsoázia és a nagybirtokos osztály közvetlen saját kezében összpontosította.

Ezzel szemben az államvasútnál szinte minden vezető alsóbb beosztású szolgálati helyekről indult végigjárva a vasúti számlétra magasabb fokait. Ennek következményeként a vezetők tisztában voltak beosztottaik problémáival, megismerték legalább a vasutasság felsőbb rétegeinek lét- és tudati viszonyait, s így persze könnyebben befolyásolhatták a vasutasság mozgalmait is.

A MÁV vezetősége - e 100-200 főből álló szűk réteg - mint az államapparátus része, az államhatalom közvetlen gyakorlója, ipari részvényeivel, földbirtokaival nyilvánvalóan az uralkodó osztály tagja volt. Ide tartozott az elnök-igazgató, 18-20 vasútigazgató, a MÁV Igazgatóság szak- és ügyosztályvezetői; az üzletvezetőségek, a forgalmi főnökségek, a legnagyobb pályaudvarok és fűtőházak, a főműhelyek vezetői és az összes MÁV-felügyelő a magánvasutak teljes igazgatósági tagságával együtt.

Az ún. középosztályba tartozóknak tekinthetjük az összes többi alacsonyabb beosztású hivatalnokot. A hivatalnoki állás betöltésének feltétele általában főgimnázium, főreáltanoda, kereskedelmi akadémia vagy ezekkel egyenlő rangban álló katonai intézet sikeres elvégzése volt. Ezen kívül a katonaköteleseknek a cs.kir.

hadseregben vagy a magyar királyi honvédség tényleges állományában a szolgálati időt le kellett tölteni, és tiszti vizsgát tenni. Az általános igazgatási területen dolgozók többségétől ügyvédi oklevelet vagy műszaki egyetemi végzettséget követeltek. Ezen előzetes feltételek megléte esetén, még minden munkakörre külön felvételi vizsgát kellett le rakni. E réteg tömörítő magva a vasúti hivatalokat elárasztó magyar dzsentrri volt. Az 1870-es évektől kezdve az állami hivatalokat megszállva tartó dzsentrri a vasúti állások iránt is érdeklődni kezdett. A megüresedett hivatalnoki, forgalmi tiszti helyeket vagyontalan, lecsúszott kis- és középbirtokosok lezármazottai foglalták el. Ez két fő következménnyel járt: egyik, hogy a szakmai színvonal ez időtől kezdve lassú de biztos süllyedésnek indult, a másik, hogy a konzervatív nacionalista eszmék hangsúlyozott szerepet kaptak a vasutas mozgalomban. Hanák Péter megfogalmazásában: a dzsentrri "alkotta a társadalmi közvetítő közeget, a fő áttételt a nagybirtokos-nagyfőkés uralkodó osztályok és a középrétegek, részben a dolgozó osztályok között. Ő teremtette meg és képviselte - jórészt konzervatív tartalmú ellenzéki-ségével - a közvéleményen uralkodó eszméket, melyek segítségével a középrétegek tényleges ellenzéki-sége semlegesíthető, levezethető, s e rétegek zöme végsősoron az uralmi rendszer támaszául megnyerhető volt." /Hanák, 1962/ A felhígulás folyamatával párhuzamosan az egész réteg hasonult a dzsentrrihez, s részben a beolvadás is megtörtént. Ez a vasutas réteg azonban a rohamosan süllyedő dzsentrri legalsó szintjét képviselte. Az ide menekült dzsentrri elemek többsége föld nélküli "hétszilvafás", anyagi csődjük ellen utolsó mentevárként bukkant fel a vasúti állás. Jól mutatja ezt a földtulajdonos

vasúti hivatalnokok irreálisan alacsony száma. A földtulajdonos hivatalnokok többsége csupán ötven hold alatti földterülettel rendelkezett, de ez a "többség" is csak háromszáz-négyszáz embert jelentett. A dzsentri tisztviselő szemében azok voltak a "szalonképes" állások, amelyek valami módon összefüggtek a nemesi tisztviselői hagyományokkal, elsősorban tehát a közigazgatási jellegűek: az igazságügy, külügy, bizonyos mértékig a belügy, a földművelésügy. Távol állott a dzsentri gondolkodásmódjától a kereskedelemügy, s a legkevésbé úrinak, a maguk számára nem kívánatosnak a vasút, a posta, a takarékpénztár hivatalnoki posztjait tekintették. A vasútnál dolgozókat csak "úr-voltuk", úri összeköttetések különböztették meg a többi vasutastól. Az összekötő kapocs, amely a dzsentri és a hozzá hasonló dzsentroid elemeket egyesítette, a külsőségekben megnyilvánuló hazafiaskodás, a földbirtok tisztellete, a szocializmus gyűlölete és egy közös tipikus életforma kialakítása /cigányzene, kártyacsata, párbaj, adósság, stb./. A dzsentrin kívüli elemek, a be nem fogadottak is mércének tekintették, a maguk körében utánozták a dzsentri szellemű hivatalnokokat. Így az illetménytáblázatot alapul véve - az I-II. osztályú altisztek egy része is az erősödő dzsentri-befolyás alatt állt. Ide tartoznak a kisebb állomások, fűtőházak előljárói, egyes mozdonyvezetők, mozdonyfelvigyázók, főkalauzok, művezetők és a legkülönbélebb irodai dolgozók. E csoport hivatalnok társaival együtt a vasutas középrétegeket alkotta, amely lassan az egész vasutastársadalomban hangadó, irányító szerepet vállalt.

Különleges helyzetben volt az alkalmazottak alsó rétege. Az altisztek és a szolgák többsége ide tartozott. Az altiszteknek a

középiskola alsóbb osztályaival, beosztásuknak megfelelő szakképzettséggel és vasúti szakvizsgával kellett rendelkezniük, míg a szolgák alkalmazásának feltétele a megfelelő vasúti szakvizsgák eredményes letétele mellett a tökéletes írni-olvasni tudás és a számtan alapfogalmainak ismerete.

A XIX. század második felében megkezdődött a parasztság felbomlási folyamata. Egyre nagyobb paraszti tömegek igyekeztek a városokba települni és az ipar különböző területein munkát vállalni. Ekkor kezdődött meg a közszolgálati pályák alacsonyabb szintjeinek meghódítása. A csendőrség, a rendőrség, posta, államhivatalok mellett a vasutak is első számú célpontjaivá váltak a munkát kereső parasztnak. A vasútüzem egyre jelentősebbé válásával a gyorsan növekvő létszámgényeket túlnyomórészt a paraszti rétegek elégítették ki. A vasút minden téren magas igényeket támasztott alkalmazottaival szemben, de kezdetben osztályszempontok nem befolyásolták a felvételi kérelmek elbírálásában. Így elvileg a parasztság minden rétegének lehetősége volt a vasútnál munkát vállalni.

Az alkalmazást nyert egyszerű emberek különleges helyzetbe, környezetbe kerültek. Egycsapásra irigyelt, kiváltságos réteg tagjaivá váltak. Az itt töltött évek múlásával növekedett általános ismeretanyaguk, szélesebb lett látókörük, egyre inkább önállósodott gondolkodásmódjuk. Tudati fejlődésüket a korabeli magyar társadalom ellentmondásai, s a velük összefüggő, bennük fejlődő vasúti üzem sajátos kihívásai alakították. Ez a tudatvilág hamisította meg évtizedeken keresztül a vasutasok valódi társadalmi helyzetét, s jelölte ki hosszú időre a vasutasság társadalmi-politikai mozgásterét. Mivel a

feudális társadalom szerkezetének erős maradványai fennmaradtak, s ezek az új polgári struktúrával benyolult módon összefonódva, részben egybeolvadva jelen voltak az élet minden területén, ezért:

- a vasutas-társadalomban is hasonló folyamatok lezajlása mellett a "kettős struktúra" valós fogalomná lett;
- a legalsó rétegek tényleges osztályhelyzetét az állam mesterséges intézkedései még inkább elhomályosították;
- a vasutasok "egységesítésére" való törekvések eredményt tudtak felmutatni, a dzsentri-befolyás szélesedett;
- az alsó rétegek kizsákmányoltsága fokozódott, viszont az ország dolgozói szemében társadalmi presztizsük folyamatosan emelkedett, így osztályhelyzetük és társadalmi pozíciójuk között egyre nőtt a távolság.

Ha megvizsgáljuk a vasúti segédszemélyzet földbirtokviszonyait, a törpe- és kisbirtokosok nagy száma tűnik fel azonnal. 1 hold alatti területtel 2500-an, 1-5 hold közötti területtel több mint 3000-en, 5-50 holddal 1000 alkalmazott rendelkezett. Ezt a számot tovább növeli a statisztikában nem szereplő háttáji veteményessel, gyümölcsös-szel bíró kis egzisztenciák száma. A pályasírok például a vasút mellett szabadon lévő területet - a MÁV engedélyével - megművelhették, így családjaik gyakorlatilag önellátóvá váltak.

Ha a közlekedési dolgozók írni-olvasni tudását bemutató számarányokat összevetjük az országos mutatókkal, igen jó eredményt kapunk. 100 keresőre - 1900-ban - 87 írni-olvasni tudó jutott. A MÁV-ra hasonló adat nem áll rendelkezésünkre, de a felvétel minimális feltételeiben szereplő írni-olvasni tudás megkövetelése azt jelenti, hogy az államvasúti alkalmazottak körében analfabétizmusról gyakorlatilag nem beszélhetünk. Az életkörülmények alakulását az el-

tartottak száma döntően befolyásolja. Ebben a tekintetben különösen kedvezőtlen volt a helyzet a közlekedési személyzet körében: az 1900-as adatok szerint a közlekedési dolgozóknál 100 keresőre 224 eltartott jutott. Összehasonlításképpen ez az arány a kereskedelem-ben dolgozóknál 100/50, az ipari munkásoknál 100/77, míg a napszámosoknál 100/117.

A vasutasok alsó rétegébe az altisztek egy része és a szolgák egész személyi állománya tartozott. Mind az altiszt, mind a szolga elnevezés megtévesztő. A magyar társadalomban az altiszt és a szolga kategorizálás egészen más 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 kategóriába sorolták őket. A Magyarország Története szerint "az altiszt munkáját az alacsony szintű ügykezelés, adminisztráció és a szakképzetlen fizikai munka - kézbesítés, takarítás, egyszerűbb javítások - kombinációja" jellemzi. Ez az állítás nyilvánvalóan tarthatatlan a vasúti alkalmazottakra nézve. A vasúti szolgáknak csupán 4-5 %-a végzett hivatalos hivatalszolgai tevékenységet, az altisztek 3-3,5 %-a volt műhelyi művezető, s csak 8-9 %-uk dolgozott iroda-altisztként. A szolgák, altisztek 85-90 %-a - magas szintű szakmai ismereteket megkövetelő - sajátos vasútüzemi feladatokat látott el.

II.

Egyértelműen le kell szögezni, hogy a vasutasok sohasem alkottak zárt egységet a társadalmon belül, de fontos hangsúlyozni azt is, hogy bizonyos mértékig más tényezők hatottak fejlődésére, mint a társadalom többi rétegében. Ha az "állam az államban" közkeletű

meghatározást fenntartásokkal is kell kezelnünk, azért nem szabad lebecsülni az államvasút eredeti vonásait, amelyek közvetlenül formálták személyzetének tudati tényezőit is. Az sem elfogadható, ha részszigazságokból általános következtetéseket vonunk le. Így erősen megkérdőjelezhető az a nézet, miszerint a vasutasok mozgalmait egyértelműen munkásmozgalmunk történetéhez kellene sorolnunk, s a vasutasok nagy része kezdettől fogva a munkásosztály derékhadához tartoznék. Ugyanígy elfogadhatatlan az a törekvés, amely a vasutasokat egységes reakciós tömbként kívánja ábrázolni. A helyes képet csak a korabeli Magyarország sajátos társadalmi, politikai képletébe behelyettesítve kaphatjuk meg.

Az államhatalomnak olyan érdekei fűződtek a közlekedés teljes birtoklásához és zökkenőmentes működéséhez, amelyek végül a vasúti dolgozók társadalmán belüli megkülönböztetését, kiemelését tették szükségessé. Első helyen kell megemlíteni a nyugdíjintézetet és a segélyegyleteket. Az állami alkalmazottak legirigyeltebb kiváltsága a nyugdíjrendszer volt. 1870. április 1-én alakult meg a MÁV nyugdíjintézete, amelynek minden 35 évnél fiatalabb, nem gyógyíthatatlan betegségben szenvedő alkalmazott tagja lehetett, sőt számukra a belépés kötelező volt. A belépés feltétele, hogy az alkalmazott évi fizetésének 22 %-át - 8 havi részletben - és bármikori fizetésemelésének 50 %-át - 12 havi részletben - a nyugdíjalapba befizesse. Ezután fizetésének 3 %-át folyamatosan nyugdíjra kellett fizetnie. A nyugdíjalapot növelte a vasutasokra kiszabott pénzűrságok összege és a különböző forrásokból származó adományok, pénzfelajánlások. Ennek ellentételeként, ha egy vasutas 36 évi tagsággal rendelkezett, évi fizetésével egyenlő nyugdíjban részesült, amely még ezután tovább emelkedhetett.

Az első vasutas segélyegylet 1876-ban alakult az "Első Magyarországi Összes Vasúti Alkalmazott Személyzet Önszegélyező és Segélyegylete" néven. 1895-ben nevüket MÁV Takarékos és Segélyszövetkezet-re változtatták. 1900-tól ösztöndíjat létesítettek özvegyek és árvák segélyezésére, s az ugyanez évből származó kimutató szerint az egylet már 6237 taggal rendelkezett.

1870-ben megszervezték az állandó vasúti pályaeorvosi intézményt és vele párhuzamosan megindult a betegsegélyező pénztár működése is. 1883-ban beszerezték az első mentőkocsikat, s a mentőszemélyzet kiképzése is elkezdődött. 1878-ban jött létre a "MÁV Alkalmazottak Rudolf Trónörökös Egyesülete", amely felett Rudolf Habsburg trónörökös vállalt védnökséget. Az egyesület segélyeket, jogvédelmet biztosított tagjainak, karácsonyi ajándékokat, tanulmányi ösztöndíjat és egyéb juttatásokat családtagjaiknak. 1894-ben az "Utazószemélyzet Jótékonyági és Közművelődési Egyesülete" csatlakozott a vasúti segélyegyletek sorába.

Elsősorban felsőbb vasutas rétegek számára hozták létre a "Vasutas- és Hajózási Club"-ot /1898/, amelynek kaszinó jellegű központjában személyi-szervezeti kérdések voltak porondon. A nyugdíjpénztár, a sorra alakuló segélyegyletek olyan jóléti intézményrendszert alakítottak ki, amely korát értizedekkel megelőzve példa nélkül állott a magyar társadalomban. A fejlődés olyan szintre jutott, hogy már a sajátos érdekeket megfogalmazó rétegszervezetek is megjelentek. A minden téren nagy aktivitást kifejtő mozdonyvezetők 1881-ben megalakították az "Első Magyar Mozdonyvezetők Központi Segélyegyletét". A szervezet a felfüggesztett tagoknak segélyt és ingyenes jogi védelmet biztosított. 1883-ban a jóléti intézményrendszer új összetevővel gyarapodott. Létrehozták a MÁV Konzum Szövetkezetet,

amely a vasutas dolgozók árubeszerzési gondjait kívánta megoldani. A 3 árudával induló vállalkozás a századfordulóra közel 100 boltot számláló kereskedelmi hálózattá nőtte ki magát. A MÁV fogyasztási szövetkezet készleteiből kedvezményes áron árusított az alkalmazottaknak. A belépés feltétele 10 Ft üzletrész megvásárlása volt, amely 6 %-ig terjedő kamatot biztosított a tagoknak.

A századfordulóra kialakult a MÁV iskolahálózata. Magyarországon közel 30, Horvátországban 11 - kizárólag magyar nyelvű - elemi és középiskolát támogatott az államvasút. A tisztképző intézet megalapításával a magasszintű, komplex vasúti szakemberképzés feltételei is létrejöttek. Ezzel párhuzamosan kiépültek a vasutas művelődés alapvető intézményi keretei. A 80-as évektől kezdve gomba módra szaporodtak a nemzeti szellemű altiszti körök, dalegyletek, olvasókörök, kaszinók, klubok.

A fegyelem és rend biztosítására a polgári viszonyok között különleges szervezeti rendszer szolgált. A kölcsönös függések bonyolult rendszere, a fél-katonai szolgálati szabályzat két fő eredménnyel járt. Egyrészt az alkalmazottak életvitelébe észrevétlenül beépült a felsőbbtség ösztönös tisztelete, másrészt az igen kemény szolgálati kötelek egységes viselkedésmódot, elveket, szokásokat, ún. vasutas szellemet hoztak létre, amely akkoriban szinte példa nélkül állva közelített egymástól távol álló társadalmi csoportokat. A MÁV vezetősége teljes felügyeletet kívánt a vasutasok munkán kívüli tevékenységein is. Nemcsak az önálló politikai szereplést tiltották, de alkalmazottaik magánéletébe is beavatkoztak, a vasutasok egész személyiségét a MÁV szolgálatába kívánták állítani. A vasuti alkalmazottak bármikor áthelyezhetőek voltak, nősülésüket először előljáróiknak kellett bejelenteniük, sőt a szolgálati szabályzat kimondta, hogy "minden alkalmazott köteles a magánéletben tisztességes és állásá-

nak megfelelő magaviseletet tanúsítani. Az intézeten kívül álló képviselői testületekben az alkalmazottak tisztségeket csak az elnök-igazgató engedélyével vállalhatnak. . . . Az alkalmazottak körében bármilyenü egylet alakításához az elnök-igazgató előzetes engedélye szükséges; az alapszabályok illetékes helyen való megerősítése pedig rendes szolgálati úton az igazgatóság közvetítése mellett kérelmezendő." A sorozatos intézkedések annak elérésére, hogy a vasutaságot elzárják a közéleti szerepléstől, mégsem jártak sikerrel.

A vasutasok összeköttetést tudtak teremteni a politikai élet lényeges faktoraival.

A legszorosabb együttműködés a 48-as Függetlenségi Párttal alakult ki. A párt és a vasúti alkalmazottak között természetes kapcsolatot biztosított a hangadó dzsentri réteg. Főként erre építették "vasúti politikájukat" a függetlenségiek. A párt egyes vasutas követelések felkarolásával adott esetben a vasutaság egész tömegét képes volt maga mellé állítani, tömegbázisát a dolgozó osztályok körében is jelentősen szélesíteni. Nem lebecsülhető körülmény, hogy a vasutas hivatalnokok képviselésével közvetve az egész tisztveselő karra hatást tudtak gyakorolni. A vasutasok szavazatai is igen fontosak voltak a Függetlenségi Párt számára. A Kúria egy döntése szerint a vasutas jogilag közhivatalnoknak tekinthető, tehát már az 1000 koronás fizetéssel bíró részük szavazati joggal rendelkezett. Ez lényegesen kibővítette a szavazatra jogosult vasutasok körét. Azt jelentette, hogy a hivatalnokok mellett az altisztek egy része is szavazhatott, s ez már nem elhanyagolható erőt képezett a választásra jogosultak szűk táborában.

A Vázsonyi vezette Demokrata Párt - a Függetlenségi Párt egyetlen számottevő vetélytársaként - elsősorban a budapesti vasutasok között

tudta befolyását növelni. A Demokrata Párt sikerében a fő érdem személyesen Vázsonyi Vilmosé volt, aki megkülönböztetett érdeklődéssel fordult a vasutasok felé. Bizonyára szerepe volt ebben annak, hogy bátyja Vázsonyi Jenő magas beosztású vasúti hivatalnokként delgozott /1906-ban vasúti és hajózási főfelügyelő, 1914-től MÁV-igazgató, majd 1918-tól a MÁV elnök-igazgatója lett/. 1901-től, amikor Vázsonyit országgyűlési képviselővé választták, a Demokrata-kör a vasutas hivatalnokok fő politikai gyülekező helyévé vált.

Az évtizedek óta korrányon lévő Szabadelvű Párt szélesebb vasutas tömegeket nem tudott maga mögé állítani. A Szabadelvű Párt napi politikáját csupán egy kis csoport támogatta; kizárólag azok, akik az államapparátussal közvetlen összeköttetésben voltak: vezető pozícióban lévő vasúti szakemberek és a magasabb előljáróság tagjai voltak szabadelvűek, szimpatizáltak a párt politikájával.

Ekkoriban már jelentős ellenzéki pártnak számított a Néppárt, amely minden modern eszközzel felvértezve igyekezett magának tömegbázist teremteni. Nem kevés sikerrel. 1894-től, a párt alakulásától kezdve - elsősorban a nagybirtok, a klérus, de a konzervatív kispolgári, paraszti rétegek képviselőjeként is - a század elejére modern tömegpárttá nőtte ki magát. A konzervatív-katolikus ideológia a dunántúli vasutasok körében kedvező fogadtatásra talált. Egyes vallásos érzelmű hivatalnokok és nagyobb számban szavazati joggal nem rendelkező, paraszti származású katolikus vasúti alkalmazottak alkották a párt szűk, dunántúli vasutas bázisát.

Az SZDP és a MÁV kapcsolatainak nem annyira nagyságukban, mint inkább hiányukban rejlett jelentőségük. A Szociáldemokrata

Párt az 1900-as évek elejéig gyakorlatilag nem tudott behatolni a vasutasok közé. Politikai munkájuk eredményei viszont a vasúti műhelymunkások körében bizonyos tekintélyt teremtettek számukra. Az SZDP ezt a kapcsolatot kívánta felhasználni a kinevezett alkalmazottak megnyerésére. A MÁV igazgatóság azonban mindent megtett, hogy a vasúti műhelyek ne váljanak a szocialisták bázisaivá. A kilencvenes évekig ez jórészt sikerült is. Néhány elszigetelt próbálkozástól eltekintve átütő szociáldemokrata sikerről ekkor nem beszélhetünk. A századelőn a gazdasági válság után megváltozott a helyzet: egyre több munkás lépett kapcsolatba az SZDP-vel. 1903 júliusában a Szociáldemokrata Párt nyilvános ülést szervezett a vasúti műhelymunkások számára. A gyűlés elnöke Teszársz Károly a Magyarországi Vas- és Fémmunkások Központi Szövetségének elnöke volt, s részt vett Bakonyi Dezső a szociáldemokrata pártvezetőség tagja is. Az SZDP és a műhelyek között ezután állandósult a kapcsolat. Az 1904-es vasutas sztrájkot megelőzően az SZDP-nek ugyan sikerült megszilárdítani befolyását a vasúti műhelyekben, de a kinevezett alkalmazottak egyelőre mereven elzárkóztak közeledésüktől.

Az államvasút személyzete még egy - osztályadalmi viszonylatban is - nagy jelentőségű feladatot teljesített. Az évek múlásával a magyar nemzeti eszme képviselője, terjesztője észrevétlenül a MÁV egyik alapvető funkciójává vált. A kormányzati körök hamar felismerték a vasutban rejlő lehetőségeket. Első lépésként a túlnyomórészt német és cseh nemzetiségű személyi állományt igyekeztek kicserélni magyar vasutasokkal. A magyarosítási politika egy 1872-ben hozott rendelet alapján kezdődött, amely leszögezte: "Magyarországon az állam hivatalos nyelve a magyar lévén, s az utazóközönség túlnyomó

része is e nyelvet használván, mindazon vasúti és hajózási vállalatok, melyek ezen ország területén az állami támogatása mellett közlekedési üzletet folytatnak... a hatóságokkal, a közönséggel és saját közegekkel való érintkezéseikben az ország hivatalos nyelvét kell, hogy használják." /Rendeletek Tára, 1872/

Az egész országot átfogó szervezeti rendszer, a szűn magyar alkalmazotti állomány, a dzsentri elemek növekvő befolyása szinte predesztinálta a vasutat arra, hogy az ország legtávolabbi zugában is a nemzeti eszme őrhelyeként működjön.

A század első éveiben fejeződtek be azok a folyamatok, amelyek a következő évtizedekben meghatározták a vasutasság társadalmi arculatát és idővel kialakították a - bevezetésben már említett - vasutas mítoszt. Az egyik legbenyolultabb probléma a magyar vasutasok szerepének tisztázása XX. századi történelmünkben. Ehhez azonban elengedhetetlen a megfelelő alap kutatások elvégzése, fogalma, kategóriák pontosítása, a főbb politikai összefüggések feltárása és végezetül egy nagyobb összefoglaló munka megírása. Ezek birtokában pedig bizony remélhetjük, hogy századunk magyar társadalomrajza egy újabb ecsetvonással gazdagodik.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Szigeti János: A vasúti alkalmazottak elméleti és gyakorlati képzése, 1910.
2. Tominác József: Magyar szent korona országainak vasútai 1845-1904.
3. Földi Tamás: A magyarországi vasútépítés a külföldi nagytőke profitferrása 1867-1900. /Tanulmányok a kapitalizmus történetéhez Magyarországon 1867-1918./ Bp. 1956.

4. A Magyar Királyi Államvasutak állapotáról és üzleti eredményeiről szóló jelentés 1900-1904.
5. Sztérényi József : A Vasutas Biztosító Egyesület története 1876-1976. Bp. 1976.
6. Kiss János: Jóléti intézmények a vasutaknál. Bp. 1910.
7. Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Vác,1937.
8. Udvarhelyi Dénes - Pallaga Pál: A vasúti tisztképzés története 1887-1962.
9. Szpirulisz Ildikó: A vasutas dolgozók társadalmi helyzete. 1972.
10. Edvi Illés Aladár: A vasút és az ipar. Bp. 1910.
11. Sándor Pál: A XIX.sz. végi agrárválság Magyarországon. Bp. 1958.
12. Szabolcsy Antal: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Bp. 1910.