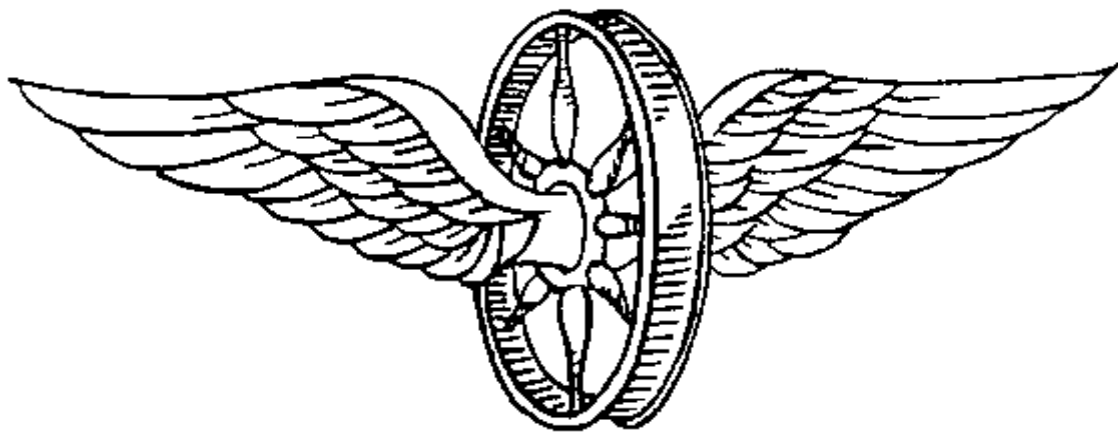


A Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóság alkalmazottainak társadalomtörténete 1886-1918 között



Jelige: „Csak az tudja, hogy meddig mentünk, aki azt látta, hogy honnan
indultunk el” (Jókai Mór)

Tartalom

Bevezetés.....	3
A Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóság felépítése, átszervezéseinek története 1869-1918 között.....	5
Az Igazgatóság Segédhivatalának, iratainak története.....	9
A Segédhivatal személyzeti összetétele az almanachok, illetve az adatbázisban megtalálható személyek alapján	12
Az alkalmazottak iskolai végzettsége, vasúti képzettsége	17
Az alkalmazottak személyi összetétele, származása.....	25
Összegzés	30
Befejezés	31
Felhasznált iratok, szakirodalom	32
Internetes hivatkozások.....	33

Bevezetés

Dolgozatomnak „A Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóság alkalmazottainak társadalomtörténete 1886-1918 között” címet adtam. Kutatási témám indoklásaként említeném- a 3 generációra visszavezethető családi hagyomány mellett- azoknak az embereknek a források alapján történő megismerését, megismertetését, akik ebben a hatalmas gépezetben szolgálták a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóságát a századforduló időszakában. A legtöbb vasúttörténettel kapcsolatban íródott munka a vasút technikai, műszaki fejlődésének ismertetéséről íródott, figyelmen kívül hagyva azokat az egyéneket, akik nélkül elképzelhetetlen lett volna az egész vállalat működése.

Dolgozatommal a társadalomtörténet ezen hiányos szegmenséhez szeretnék hozzájárulni. A munka elkészítéséhez a Magyar Országos Levéltárban fellelhető iratanyagot, Microsoft Access program alkalmazásával dolgoztam fel, kialakítva egy relációs adatbázist, melyben rögzítettem a szolgálati táblázatokban megtalálható információkat. A eltérő jellegű adatokat csoportosítva, táblákat alakítottam ki, amelyben rögzítettem az egyénre, illetve ezen belül a családi állapotra, vallásra, katonai rangra, véderő szolgálatára, iskolai végzettségre, születési helyre, községi illetőségre, beosztásra vonatkozó információkat. Statisztikai módszerek alkalmazásával, az SPSS program használatával a kapott eredményeket dolgozatom utolsó fejezetében ismerttettem, összegeztem. A program által nyert adatokat a témához kapcsolódó szakirodalom segítségével értelmeztem.

A dolgozatomban ismertetni fogom a kialakult MÁV Igazgatóság szerkezeti felépítését, illetve ezen belül a Segédhivatal összetételének változását. Bemutatom azokat az iratokat, mely ezen kívül kutatható az Igazgatósággal kapcsolatban, illetve milyen módon is vált a feldolgozott iratanyag kutathatóvá. A Segédhivatal rövid történetének, feladatkörének rövid áttekintése után, annak személyi, szerkezeti változásait ismertetném. Fontosnak tartom az alkalmazottak személyi változásainak bemutatása mellett azok iskolai végzettségének, vasútnál betöltött munkaköreiknek, előléptetéseiknek, kinevezéseiknek, fizetéseiknek a bemutatását is. Illetményrendszerüket próbálom összehasonlítani az állami tisztviselők illetményrendszerével, amely az előzetes feltevések alapján nem mutat teljes eltérést. Munkám utolsó fejezeteként az alkalmazottak magánjellegű személyi összetételét

vizsgálom meg, a szolgálati táblázatokban feltüntetett adatok alapján. Dolgozatomat kutatásom összegzésével és az előzetes elvárások értékelésével zárom. Előzetes elvárásom, az államvasutak biztos, megfelelő munkahely teremtett meg, még a Segédhivatal alkalmazásában lévő személyek számára is.

A Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóság felépítése, átszervezéseinek története 1869-1918 között

A kiegyezés megkötése, az új kormány megalakulása a vasút működésére is hatással volt. Gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter idején a kormány új vasút-politikai koncepciót dolgozott ki, mely felváltotta a Bécs központú vasúti hálózatfejlesztést, visszatérve a Széchenyi István- féle elképzeléshez. A Pest- Hatvan- Salgótarján, Zákány- Zágráb, illetve a Hatvan- Miskolc vasútvonal államosítása révén megalakult 1869-ben a Magyar Királyi Államvasutak¹ (MÁV).²

A vonalak adminisztratív irányítására szerveződött meg a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatósága (1884-től MÁV Igazgatóság),³ igazgatónak Stempf Károlyt nevezték ki,⁴ a volt Császári Királyi Szabad Magyar Északi Vasúttársulat vezetőjét. Az igazgatóság kialakításának kezdeti időszakában hat főosztályt lehetett elkülöníteni:

1. Titkárság 3. Kereskedelmi 5. Vontatási

2. Forgalmi 4. Anyagbeszerzési 6. Pályafenntartási⁵

¹ 1869. október 31-én keletkezett 14 342 Tökölyi István: A MÁV Igazgatóság irattárának története. Levéltári Szemle, 25. 1975. 2-3. szám 369.p.számú rendelet alapján a fentebb felsorolt vasútvonalak a Magyar Államkincstár kezelésébe került át. – Tökölyi István: A MÁV Igazgatóság irattárának története. Levéltári Szemle, 25. 1975. 2-3. szám 369.p.

² Czére Béla: A vasút története. Corvina Kiadó, Bp., 1989. 99-101.p.

³ Az alapvető ágazatok az Üzletigazgatóság létrejöttének időszakában alakultak ki (pályafenntartás, vontatás, forgalom, kereskedelem, illetve az ehhez kötődő funkcionális szervek). Szervezeti felépítése a MÁV egyre növekvő vonalhosszával egyre specifikusabbá vált. - Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 374.p.

⁴ Stempf 1871. október 20-ig volt a MÁV igazgatója, december 22-én véglegesen felmentették a szolgálat végzése alól. - Tökölyi István: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 371.p.

⁵ Tökölyi István: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. Repertórium I. rész 1869-1920. In. Levéltári Leltárak 26. 1964. 6.p.

Az általam vizsgált Segédhivatal a Titkárság főosztályon belül volt megtalálható. 1872-ben a vasút építészeti igazgatóság A osztályát, illetve a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatóságát egyesítették a 6061-72.sz. rendelet alapján.⁶ A kezdeti időkben az Üzletvezetőség működését a közmunka- és közlekedésügyi miniszter irányította, azonban az egyre bővülő feladatok ellátása egyre nehezebbnek minősült. Indokoltá vált a minisztérium és az igazgatóság közé egy új fórumnak a beiktatása. 1871. évi 11 494. számú utasítással létrejött az Igazgatótanács, tagjai között megtalálható volt az elnök (személyét a mindenkori közmunka- és közlekedésügyi miniszter nevezte ki, a minisztérium az államvasutak ügyeivel megbízott tagja is jelen volt az üléseken), pénzügy minisztérium küldötte, vasúti és hajózási főfelügyelőség főnöke, továbbá 2 fő függetlenként a közmunka- és közlekedésügyi-, illetve a földművelési, ipar és kereskedelemügyi minisztérium kinevezése által. 1884. évben kiadott miniszteri utasítás alapján az 1874. évben létrehozott Igazgatótanács hatáskörét az igazgatósági összülésekre ruházta át, megszüntetve a tanács működését. Tagjai voltak: az elnök,⁷ alelnök, öt igazgató, közmunka- és közlekedésügyi miniszter által kinevezett tagok, az elnök által megbízott szakosztályvezetők.⁸

1884- 1886 között fektették le az alapjait az Igazgatóság működéséről szóló utasításoknak, kialakultak az ügyrendek. A Magyar Királyi Államvasutak 1885-től kilenc üzletvezetőségből és az Igazgatóságból állt.⁹ Az Igazgatóság élén az elnök állt, az igazgatóság főosztályokra tagolódott, élükön főosztályonként 1-1 igazgató volt.¹⁰ 1880-ban a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága 3752 főt foglalkoztatott, melyből 829

⁶ Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Kapisztrán Nyomda, Vác, 1938. 193-195.p.

⁷ Feladatai közé tartozott az államvasutak képviselete a magánosokkal, valamint a hatóságokkal szemben, elnökölt az összüléseken, az igazgatás mindenre főosztályára kiterjedő döntést hozhatott, az üzletvezetőségeket érintő ügyeket legalább évente egyszer köteles volt átvizsgálni, átvizsgáltatni, az eredményekről az összüléseken tartott beszámolót. - Szabolcsy Antal: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer F. és Fiai Műintézete, Bp., 1909. In. Közlekedési Szakkönyvtár I. sorozat 8. könyv. Szerkesztette: Képešy Árpád 72.p.

⁸ Tökölyi I.: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. 1964. 7.p.

⁹ Az üzletvezetőségek az Igazgatóság alá voltak rendelve. - Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 320.p.

¹⁰ Szabolcsy A.: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer, 1909. 70-73.p.

hivatalnokként, 2923 szolgaként volt alkalmazva.¹¹

Az Igazgatóság átszervezése 1884. április elsején ment végbe.¹² A fentebbiekben említett igazgatósági összülés mellett a hat szakosztály helyett tizenegy szakosztályra történt a tagolódás, illetve az Igazgatóság a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumnak¹³ volt alárendelve.¹⁴

A hat korábban kialakult szakosztály (előtte főosztály) mellett létrejött a pénzügyi, építési, kezelési és visszkereseti, ellenőrzési, illetve a műhelyi szakosztály, emellett további változást jelentett a Titkárság főosztály névváltoztatása Általános igazgatási szakosztállyá, illetve az Anyagbeszerzési főosztály Anyagszer- és leltárkezelési szakosztállyá történő átnevezése. Az Igazgatóság szerkezeti felépítése tizenegy szakosztályból állt. A szakosztályok további ügyosztályokra voltak osztva, számarányukat tekintve eltérő konstrukciókkal.¹⁵ A Segédhivatal az Általános igazgatási főosztály három szakosztályán belül (Vezértitkárság, Jogi és kisajátítási, Anyag- és leltárbeszerzés), a Vezértitkárság hat ügyvitelének egyikét alkotta.¹⁶

A vasútvonalak növekvő tendenciája az Igazgatóság átszervezését, korszerűsítését jelentették. 1886-ban a korábbi tizenegy szakosztály helyett 4 főosztály alakult ki: 1. Általános igazgatási, 2. Pénzügyi, 3. Kereskedelmi, 4. Építészeti és gépészeti. A főosztályok szakosztályokra, a szakosztályok ügyosztályokra tagolódtak, mely specifikáltabb munkavégzést biztosított az Igazgatóság ügyvitelében. 1891-ben megszerveződött a hajózási szakosztály, 1892-ben jogi-, hídvizsgálói-, menetrendi-,

¹¹ Csíkvári Jákó: A közlekedési eszközök története I. kötet. Franklin- Társulat Könyvnyomdája, Bp., 1882. 170.p.

¹² Az átszerveződésről szóló rendelet Ordódy Pál közmunka- és közlekedésügyi miniszter idején jött létre, minisztersége időszakában újjászervezte az Igazgatótanácsot, ami 1884-ben Tolnay Lajos elnökgazgatósága idején ismét megtörtént. Tolnay kinevezése előtt, a személyzet kötelességeit, jogviszonyait szabályozta. - Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 317.p.

¹³ A miniszter határozta meg az Igazgatóság ügyrendjét, illetve a szervezet működésére vonatkozó kérdéseket, megállapította a költségelőirányzatot, jóváhagyta a nyilvános versenytárgyalások 300 000 korona feletti eredményeit, a szállítások, illetve díjszabások költségeit, nem utolsósorban a személyzeti létszámban kialakult változásokban is meghatározó szerepet töltött be. – Szabolcsy A.: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer, 1909. 71.p.

¹⁴ Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 320.p.

¹⁵ Tökölly I.: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. 1964. 8-9.p.

¹⁶ Szabolcsy A.: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer, 1909. 73.p.

katonai ügyosztály alakult meg.¹⁷

1889-ben a közmunka- és közlekedésügyi miniszter fennhatósága megszűnt, hatásköre átruházódott a kereskedelmi miniszterre.¹⁸ 1899 szeptemberében a miniszter¹⁹ reformja alapján szervezték át az Igazgatóságot, mely történetének legnagyobb arányú átalakulását jelentette. A korábbi négy főosztály mellett létrejött a forgalmi főosztály, illetve a gépészeti és építészeti főosztály két külön működéssel rendelkező főosztállyá alakult át. A Segédhivatal továbbra is az Általános igazgatási főosztály A I. Szakosztály Vezértitkárság része volt, melynek öt ügyosztálya közül, az „e” jelzéssel különböztették meg. Az átszervezések azonban nem fejeződtek be. A századfordulót követően hasonló változtatásokra volt példa 1906-ban, illetve 1911-ben.²⁰ 1918. június 9-én az Igazgatóság a 20 328. számú elnöki rendelet alapján átkerült a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium 10. szakosztályának ügykörébe. Feladatköre megváltozott, az eredeti központi igazgatás mellett a minisztérium hatáskörébe tartozó ügyeket is az Igazgatóság látta el.²¹ Az Igazgatóság 1869-1918 közötti történetében hét igazgató kinevezése történt meg.²²

¹⁷ Tökölyi I.: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. 1964. 8-9.p.

¹⁸ Szabolcsy A.: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer, 1909. 71.p.

¹⁹ A kereskedelmi miniszter 1899. 02.26. – 1902.03.04. között Hegedűs Sándor volt. - Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 551.p.

²⁰ Az Igazgatóság 1906 és 1918 közötti átalakításának részletesebb leírásáról nem találtam részletesebb leírást.

²¹ Tökölyi I.: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. 1964. 10-14.p.

²² 1. Stempf Károly 1868- 1872, 2. Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos (1872- 1885), 3. Nagy László (1885-1886), 4. Lukács Béla (1886-1887), 5. Ludvigh Gyula (1887-1909), 6. Csákányi Marx János (1910-1914), 7. Dunaszentgyörgyi Tolnay Kornél (1914-1918) - Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 552.p.

Az Igazgatóság Segédhivatalának, iratainak története

A fentebbi fejezetben olvashattuk, a Magyar Királyi Államvasutak megalakulása, szükségessé tette a központi igazgatás megszervezését intézményi keretek között. Az Üzletigazgatóság (1884-től Igazgatóság) élére első igazgatóként Stempf Károlyt nevezték ki, az igazgatás szervezetének, a vezetők jogállásainak szabályozása azonban Horváth Alajos²³ hatáskörébe került.²⁴ Horváth nevéhez kötődik az első ügyrendi szabályzat megalkotása 1872. január 5-én, illetve a német szolgálati nyelv felcserélésének szorgalmazása magyarra. Az ügyvitel nyelvének megváltoztatását a kormány is támogatta.²⁵

A egyre specifikáltabb munkavégzés az Igazgatóságon belül, szükségessé tette az iratkezelés és az iratörzés feladatának ellátására létrehozni egy saját hivatalt. A MÁV-nál erre a feladatkörre szervezték meg a Segédhivatalt, amely külön iktatóval, ügyirat-nyilvántartóval, irattárral rendelkezett.²⁶

A székhelyük kezdetben Stempf Károly lakása volt, a Kerepesi út 68 alatt, 1871-től a MÁV több épületet is bérelt, az Igazgatóság számára az Üllői út 5-6. számú ingatlant. 1874. december 7-én jött létre a javaslat, mely új épület építésére történt az Andrássy út 73-75. szám alatt. A századfordulóig azonban az épület tulajdonosa a Vasutas Nyugdíjintézet volt. 1876-ban az épület alkalmassá vált az irodai helyiségek bérbevételére, 10-15 évre előre megkötve a bérbeadást,²⁷ ekkor 220 hivatalnok, 76 díjnok költözhetett be az épületbe. 1908-ra az épületből több ügyosztály is kiszorul, azonban a költözés a

²³ Horváth Alajos: 5116. számú rendeletben foglaltak alapján Gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter a Cs. Kir. Szabad Tiszavidéki vasutak egykori főmérnökét főfelügyelővé és igazgatóhelyettesé nevezte ki. Horváth Alajos az Építési és pályafenntartási főosztály első igazgatója is volt. - Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 180.p., illetve 555.p.

²⁴ Az Üzletigazgatóságnak kezdetben nem volt biztos székhelye, a Kerepesi út 68. számú magánlakásában kezdte meg működését a szervezet. A lakás Stempf Károly tulajdonában állt. – Tökölyi István: Palota a Sugár úton. Kézirat, Bp., 2000. 2.p.

²⁵ Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 372.p.

²⁶ Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 375.p.

²⁷ Az épületek bérlése a MÁV számára nem volt megfelelő, mivel a város több részén is helyezkedtek el irodák, illetve a bérleti díj a társaság számára egyre megterhelőbb volt. - Tökölyi István: Palota a Sugár úton, 2000. Melléklet 1.p.

Segédhivatalt nem érintette. Az első világháborúban az épület nem szenvedett komolyabb károkat. A világháborúban meghalt igazgatósági alkalmazottak emlékét²⁸ az Izabella utca felőli bejáraton elhelyezkedő dombormű őrzi.²⁹

1887. január 1-jétől 1926-ig az iktatást minden főosztály külön végezte.³⁰ A létrejött iratanyag őrzése és rendszerezése nehéz feladatnak minősült az Igazgatóság számára, a legrégebbi iratok emiatt az épület pincéjébe kerültek, az 1928-as tűz³¹ után az iratanyag 1920-ig terjedő részét a Keleti pályaudvar pincehelyiségébe helyezték el. Az iratanyag másik része 1930-as években óvóhely hiánya miatt, az Andrassy út 73-75-ből a Nyugati pályaudvarra helyezték át.³² A központi iktatás újjászervezése, centralizálása 1934. január 1-jével ment végbe, ennek ellenére az iratanyag őrzése nem megfelelő körülmények között történt.³³ Az iratanyagban ennek okán súlyos pusztítást történt, elkerülhetetlenné vált a selejtezés.³⁴ A pincék feltörése révén az iratanyagok egy része megsemmisült, a Teleki-téren csomagolópapírnak használták. A Keleti pályaudvar pincéjében megmaradt dokumentumokat 1962-ben szállították az Országos Levéltárba. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztály, illetve a MÁV Igazgatóság jogutódja kérésére az 1880-1920. évig terjedő iratokat nyugdíjasok segítségével rendszerezték, ekkor derült ki, az iratanyagokat nem megfelelő előírás szerint selejtezték.³⁵ A felsorolt okok miatt az iratanyagból töredékek maradtak fenn. Megmaradásuk oka lehetett a későbbi ügyekhez való szükségesség.³⁶

²⁸ Az emléktáblán Bokis László irodai segédtsízt és Hegyi Lajos díjnak neve is szerepel.

²⁹ Tökölyi István: Palota a Sugár úton, 2000. 1-4.p., illetve Melléklet 1.p.

³⁰ A szabályozás következtében felgyorsult és praktikusabbá vált az ügyintézés. - Tökölyi István: A volt MÁV Igazgatóság iratőrzési rendszerei. In. Levéltári Híradó 9. (1959), 1-2. szám. 116.p.

³¹ Az épületben jelentős károk keletkeztek: megsemmisült 53 darab ügyirat. Az „A” főosztály iratanyagában egy darab ügyirat semmisült meg: 86/1928. számú Elnöki rendelet, mely a kisegítő fékezők szerződés mintáit tartalmazta. A tűz okozta károk helyreállítása azonnal elkezdődött, az iratanyagban esett károkat azonnal felmérték. - Tökölyi István: Palota a Sugár úton, 2000. 1928. augusztus 26. számú melléklet

³² Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 376-377.p.

³³ Tökölyi I.: A volt MÁV Igazgatóság iratőrzési rendszerei. 1959. 124.p.

³⁴ Az 1940-es évektől tudunk az iratanyagok nem előírás szerint történő selejtezéséről, melyet felgyorsítottak a papírgyűjtések. 1951.évi 185/1951/X.23. számú rendelettel leállították a selejtezést, ennek ellenére 1953-ban ismét papírgyűjtést szerveztek. - Opauszki István: Vasúti iratok a történetírás szolgálatában. In. Levéltári Szemle 2003/1. szám 15.p.

³⁵ Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 376-378.p.

³⁶ Tökölyi István: A volt MÁV Igazgatóság iratőrzési rendszerei. In. Levéltári Híradó 9. (1959), 1-2. szám 116.p.

A Tökölyi István által 1964-ben rendezett iratanyag,³⁷ ami általam kutatott³⁸: „MÁV alkalmazottak személyes iratai (1886-1918)” néven vált kutathatóvá, 1988-ban került a Magyar Országos Levéltár tulajdonába³⁹, ahol ma is őrzik: „Magyar Államvasutak Igazgatósága” fond „MÁV Gyűjtemények,” állagában található „MÁV alkalmazottak személyi lapjai (1886-1918)”. A 6 doboznyi iratanyag 0,72 ifm terjedelemben kutatható, Z1610 jelzéssel.

A MÁV Igazgatóság-i iratokat több levéltárban is őriznek: Budapest Főváros Levéltára – „MÁV Igazgatóságok, üzletvezetőségek és főnökségek töredékes iratai” fondban 1,08 ifm terjedelemben, illetve a Magyar Országos Levéltárban „Magyar Államvasutak Igazgatósága” fond 1280,90 ifm terjedelemben.

A levéltárakkal történő levélváltások alapján, tudomásom szerint a Segédhivatal alkalmazottairól maradtak meg, olyan jellegű információk, melynek segítségével rekonstruálni lehet az alkalmazottak társadalmi összetételét, egyéni státuszukat, akár az életútjukat is.

³⁷ A rendezett iratanyagról kiadott tanulmány címe: „Magyar Államvasutak Igazgatóságának Repertórium” 1. kötet – Levéltári Szemle 26. köteteként jelent meg. - Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 378.p.

³⁸ Opauszki István: Vasúti iratok a történetírás szolgálatában, 2003. 18.p.

³⁹ Az információról Szabó Attilától, a Magyar Országos Levéltár 4. Gazdasági Szervek Főosztályának alkalmazottjától értesültem.

A Segédhivatal személyzeti összetétele az almanachok, illetve az adatbázisban megtalálható személyek alapján

Az alapvető forrásként felhasznált szolgálati táblázatok mellett a másik jelentős információértékkel rendelkező irattípusok az almanachok voltak. Segítségükkel visszakereshetők az alkalmazottak tényleges munkavégzésének helyei, beosztásai, rangjai. Az első Magyar Vasúti Szaknaptár Közlekedési Almanach és Sematizmus 1905-ből maradt ránk. A kutatás időszakát érintő utolsó almanach 1918-ból. Az 1899 szeptemberében kialakított változások következtében, az Igazgatóság szerkezeti átalakult, állapota 1906-ig változatlan maradt. Az 1906-ban bekövetkezett átszervezés 1911-ig bizonyult alkalmasnak. 1911-1918 között lényeges szerkezeti változás nem történt az Igazgatóság szerkezeti összetételét illetően.⁴⁰ A világháború lezárását megelőzően a vasúttársaság igazgatósága, a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium 10. szakosztályának részévé vált.⁴¹

A Segédhivatal összetétele, a sematizmusokban feltüntetett alkalmazottak száma 1905-1918 között változásokat, jelentős eltéréseket mutat. Az adatbázisban feltüntetett foglalkoztatottak többsége, az almanachokban, a Segédhivatal alkalmazottaikként kereshetők vissza, előfordul azonban, hogy egy-egy alkalmazott nevét más osztályok által feltüntetve találhatjuk meg.

Az 1905-ben a MÁV tulajdonában lévő vasutak hossza 7682,2 km volt.⁴² Az összes MÁV vasutas száma meghaladta a 104 000 főt, a teljes almanachban 78 867 főt tüntettek fel. Az alkalmazottak összetétele számszerűsítve, az egész MÁV összetételét vizsgálva: 6760 hivatalnok (8,57%), 37 139 munkás (47,09%), 11 560 altiszt (14,66%), 22 982 szolgák (29,14%). Rangbéli összetételüket tanulmányozva az alábbi adatokat lehet

⁴⁰ Dolgozatom elkészítéséhez szükségesnek tartottam az első 1905-ben kiadott Magyar Vasúti Szaknaptár Közlekedési Almanach és Sematizmus felhasználását, az 1906-os változásokat reprezentáló 1906-ost, majd az 1911-est. A háború időszakából az 1916-ost, illetve a még 1918-ast. Az Igazgatóság átszervezése után az almanachok kiadása elmaradt a vasúttársaság részéről, kivéve 1926, illetve az 1946.évet. Az információról az almanachokban történő kutatásaim során győződtem meg.

⁴¹ Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története, 1975. 373.p.

⁴² 1905 Magyar Vasúti Szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Récsey Emil I-III. évfolyam, Bp., 1905-1907. Wodiáner F. és fiai kvny. 39.p. (továbbiakban: 1905-ös almanach) I. p.

megállapítani: hivatalnok 22,2%, szolga 25,5 %, altiszt 22,4 %, a fennmaradó 29,9 % munkás alkalmazottként feltüntetve található meg a Magyar Királyi Államvasutak alkalmazásában.⁴³ A teljes almanachban az adatbázisban feltüntetett 371 fő közül 56 alkalmazott van feltüntetve, közülük 51 fő a Segédhivatalok alkalmazásában állt. Az almanachban feltüntetettek létszámát tekintve a Segédhivatalok alkalmazottainak létszáma 80 fő volt.⁴⁴ Számítások alapján az alkalmazottak 64% fel van tüntetve az almanachban és az adatbázisban egyaránt. Az adatbázisban és az almanachban is feltüntetett személyek, alkalmazotti összetételük vizsgálata alapján, megállapítható a hivatal felépítése. Az 51 fő közül a legtöbben az irodaaltiszt feladatkörbe voltak beosztva 24 (39)⁴⁵ fő, ezt követte a 8 (12) fő irodatiszt, a 7 (12) kezelőnő, az 5 (6) fő hivatalnok, a 2 (2) főellenőr, 1-1 fő pedig felügyelő (1), ellenőr (2), művezető (2) beosztásban volt megtalálható az almanachban.⁴⁶

Az 1906. évi almanach statisztikai kimutatásait vizsgálva, nem találhatunk adatokat az összes MÁV, illetve a teljes almanachban feltüntetett MÁV alkalmazottakat illetően. A MÁV birtokába került vasúti pálya hossza 8043 km-re növekedett,⁴⁷ a Segédhivatal személyzetének száma azonban nem mutatott jelentős változást, 79 fő. Ebből az adatbázisban is feltüntetettek száma 55 fő, azaz 69%. Az almanachban és az adatbázisban feltüntetett személyek száma 62 fő. Az alkalmazottak rang és beosztásbeli változásait vizsgálva, jelentős változás nem mutatható ki. A legnagyobb számbéli arányban az irodaaltisztek találhatók meg ismét 28 (42) fő, őket követve az irodatisztek 7 (11), a kezelőnők 8 (10), a hivatalnokok 5 (6) fővel. A további beosztások 1-2 személynél voltak feltüntetve: ügyosztályvezető 1 (1), főellenőr 2 (2), ellenőr 1 (2), művezető 1 (1), könyvkötőmester 1 (1), kezelőaltiszt nincs feltüntetve (1). Új beosztásként fel lett tüntetve a fogalmazó, kinek személye megtalálható az almanachban és az adatbázisban egyaránt. Kezelőnők azonban nincsenek feltüntetve az almanachban.⁴⁸

⁴³ 1905-ös almanach 21.p., illetve 39.p.

⁴⁴ 1905-ös almanach 19-20.p.

⁴⁵ A zárójelben feltüntetett számok az almanachokban feltüntetett segédhivatali beosztások teljes létszámot mutatják.

⁴⁶ 1905-ös almanach 19-20.p.

⁴⁷ 1906 Magyar Vasúti Szaknaplár. Közlekedési almanach és Sematizmus. Szerkesztette: Récsey Emil, Bp., 1905-1907. Wodiáner F. és fiai kvny. (továbbiakban 1906-os almanach) 152.p.

⁴⁸ 1906-os almanach 21-24.p.

1906-1911 között a Segédhivatal átszervezése megtörtént.⁴⁹ A hivatal létszáma az 1906-os almanachban feltüntetett 79 főről 198 főre növekedett,⁵⁰ az alkalmazottak összetételének aránya átalakult.⁵¹ Az 1906-os almanachban feltüntetett alkalmazottak aránya megnövekedett, visszakereshetőek az alsóbb fizetési kategóriákban sorolt alkalmazottak. Az irodakezelők száma megszorozódott 10 -> 67 (38)⁵² fő, az ellenőrök száma a korábbinak az ötszöröse lett 2-> 10 (6) fő. Fel lettek tüntetve a díjnokok 27 (12) fő, ismét feltüntetett beosztásúak lettek a kezelőnők 17 (8) fő, napidíjas beosztásban 9 (4) fő. Eddig fel nem tüntetett beosztások: kapusok 4 (1) fő, gépkezelők 1 (1) fő, hivatalosolgák 31 (15) fő, nyomdászsegédek 16 (10) fő, kocsisok 2 (0) fő. A korábbi almanachokban feltüntetett beosztások közé tartozik az ügyosztály vezető 1 (1), ellenőrök 10 (6), fogalmazó 1 (1), hivatalnokok 3 (3) fő, könyvkötősegédek 6 (4) fő.⁵³

A háború időszaka előtti adatokat megvizsgálva az alábbi adatokat találhatjuk meg az almanachban az 1913-as évből: 8059 tisztviselő, 66 369 munkás. Az alkalmazottak nemek szerinti összetétele egyértelmű férfi többséget mutat: 60 139 férfi, 694 nő.⁵⁴ Az 1916-os almanachban részletes adatokat találhatunk az alkalmazottak összetételét illetően. A Magyar Királyi Államvasutak vonalhossza ekkor meghaladta a 8267 km-t,⁵⁵ az összes feltüntetett MÁV alkalmazott létszáma 80 000 főt tett ki.⁵⁶ A háború első két évéből megmaradt „E” osztályok rangbeli összetételét megvizsgálva, az alábbi megállapítást tehetjük: 117 tisztviselő (havi- és napidíjasok egyaránt feltüntetve), 26 egyéb kategóriába sorolt férfi és 1 fő nő. Az Igazgatóság arányszámszámaival összehasonlítva: 721 férfi, 149 nő.

⁴⁹ Lásd 8. oldal.

⁵⁰ 1911 Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Wodiáner Béla Antal. - Budapest : Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdájában (továbbiakban 1911-es almanach) 12.p. illetve 1906-os almanach 21-24.p.

⁵¹ Az almanachban összesen 65 000 fő lett feltüntetve. - <http://www.radixindex.com/databases/img/rx21024b.png> – 2012.10.22.

⁵² A zárójelben feltüntetett számok ez esetben, az almanachban és az adatbázisban megtalálható személyek létszámát mutatják.

⁵³ 1911-es almanach 12.p.

⁵⁴ 1916 Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Wodiáner Béla Antal. - Budapest: Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdájában. 1916. 49.p. (későbbiekben 1916-os almanach)

⁵⁵ 1916-os almanach 201.p.

⁵⁶ 1916-os vasúti almanach 201.p.

Az 1911, illetve 1916-os almanachban feltüntetett igazgatósági létszámot tanulmányozva egyértelmű létszámcsökkenés mutatható ki a Segédhivatal létszámát megvizsgálva: 1911: 198 főből 106 kereshető vissza (54%),⁵⁷ 1916-ban az arány 194 főből 85 fő (44%).⁵⁸ Az 1916-os almanachban és az adatbázisban egyaránt megtalálható személyek összetételét megvizsgálva az alábbi adatokat állapíthatjuk meg: Vezető 1 (0), főellenőr 1 (1), ellenőr 6 (5), segédtitkár 1 (1), hivatalnok 4 (3), művezető 2 (1), irodakezelő 76 (25), szertárnok 1 (0), díjnok 17 (3), kezelő 17 (14), havidíjas kezelő 1 (0), napidíjas kezelő 4 (2), gépfelvigyázó (2), könyvkötő 2 (0), főkapus 1 (1), nyomdász 2 (0), könyvkötősegéd 6 (3), nyomdászsegéd 14 (7), hivatszolgá 36 (17).⁵⁹

Az 1918-as évben a Magyar Királyi Államvasutak vasútvonalainak hossza 8316 km volt.⁶⁰ Az almanachban feltüntetett alkalmazottak létszámáról nincsen tudomásunk.⁶¹ Az Igazgatóságban bekövetkezett átszervezésnek köszönhetően a Segédhivatalok, az Általános Igazgatási Főosztályon belül, a VII. osztályként feltüntetve találhatjuk, székhelye továbbra is az Andrássy út 73 maradt. Az Igazgatóság személyi összetétele elérte legnagyobb létszámát: 229 fő, melyből 87 fő szolgálati lapja maradt ránk. Összetételüket illetően: vezető 1 (0), főellenőr 1 (1), ellenőr 7 (6), segédtitkár 1 (1), hivatalnok 1 (0), művezető 2 (0), irodakezelő 83 (33), díjnok 11 (6), kezelő 21 (7), napidíjas kezelő 27 (9), kis irodai napibéres 6 (1), gépfelvigyázó 3 (2), szertárnok 1 (0), könyvkötő 2 (1), nyomdász 4 (0), könyvkötősegéd 4 (1), nyomdászsegéd 13 (5), hivatszolgák 38 (11) fő.⁶²

Az 1905-ös, illetve 1906-os almanach adatait vizsgálva megállapíthatjuk a legáltalánosabb beosztás az irodaaltiszt volt a Segédhivatalon belül, még az alkalmazottak összetételét vizsgálva, azonban a díjnok, viszont a díjnokok feltüntetése csak 1911-től történt meg az almanachokban. Az 1911-es, 1918-os almanachok által feltüntetett beosztások közül az irodakezelő volt a legáltalánosabb. A díjnokok kinevezésük után ugyanis, irodakezelői beosztásba kerültek, amely altizti rangot jelentett. 1916-ban a

⁵⁷ 1911-es almanach 9-12.p.

⁵⁸ 1916-os almanach 217-218.p.

⁵⁹ 1916-os almanach 217-218.p.

⁶⁰ Dr. Kazinczy László: Közlekedési hálózatok. Jegyzet. 16.p.

⁶¹ Az 1918-as almanach és sematizmus, sematizmus része nem került digitalizálására.

⁶² 1918 Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Wodianer Béla Antal. - Budapest : Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdájában. 1918. 223-224.p.

leggyakoribb a hivatalsszolgá beosztás volt, amely szolgai beosztást jelentett.

Az almanachban és az adatbázisban egyaránt feltüntetett alkalmazottak 346 főt tesznek ki. Az öt almanach öt évfolyamában megtalálható vasutasok száma 204 fő. Összesen 435 alkalommal találhattuk meg az almanachokban azon vasutasokat, kiknek szolgálati lapja segítségével a Segédhivatalok alkalmazottait alaposabban megismerhetjük/megismerhettük.

A számadatokat megvizsgálva az 1906 és 1911 között jelentős növekedés figyelhető meg. Ennek okát csak feltételezni tudjuk, pontos leírás az Igazgatóság, azon belül a Segédhivatal, ez időtáj történő átszervezéséről nem íródott. A MÁV vasútvonal hossz-növekedése nyomós indokot jelentett, amely az egész Igazgatóság átszervezését követelhetette. 1914-re a vasúthálózat elérte maximális kiterjedtségét -22 869 kilométer- a történelmi Magyarország területén, megduplázva a 20 évvel ezelőtt megépült vonalak hosszúságát, megkönnyítve a gazdasági, piaci lehetőségeket, elősegítve a társadalmi mobilitást.⁶³ Az összmonarchián belüli szállítás aránya Magyarországra kivetítve körülbelül 50 %-os arányt jelentett.⁶⁴ Jelentős átszervezés 1911-et követően csak 1918-ban történt.⁶⁵

⁶³ A vasút története. Czére, 1989. 102-104.p.

⁶⁴ Berend T. Iván- Ránki György: Európa gazdasága a 19. században 1780-1914. Gondolat, Bp.,1987. 378.p.

⁶⁵ Lásd 8. oldal.

Az alkalmazottak iskolai végzettsége, vasúti képzettsége

A magyar államvasutaknál történő alkalmazáshoz elengedhetetlen feltétele volt az iskolai végzettség bemutatása, annak a megfelelő iratokkal történő igazolása.⁶⁶ Az 1914.évi XVII. törvénycikk 5.§ 4. pontja szerint az alkalmazás általános feltételei: „az illető szolgálatra nézve megszabott iskolai képzettsége van.”⁶⁷ Az adatbázisban felvett iskolai végzettségi adatok alapján, az alkalmazottak alap-, közép-, és felsőfokú iskolai végzettség százalékos eloszlását vizsgálva, az alapfokú oktatásban részt vett dolgozók aránya a legmagasabb, mely a polgári (22%), az elemi (25%) és a leányiskolát⁶⁸ (3%) végzettek között oszlik meg. A középfokú iskolai végzettség aránya 34%, amely a legösszetettebb képzési formát mutatja: kereskedelmi (11%), gimnázium (16%), reáliskola (4%), ipari iskola (2%). A felsőoktatásban részt vett alkalmazottak aránya 16 % volt.⁶⁹

Az iskolai végzettséggel szoros összefüggésben áll az alkalmazottak munkakörének a meghatározásával, az alkalmazás feltételével, és az első beosztással. A leendő alkalmazottnak az alkalmazásért, a lakóhelyéhez legközelebbi üzletvezetőséghez kellett kérvényt írni, amely üzletvezetőségnél szeretett volna alkalmazásban lenni. A kérvény megírása saját kezűleg történt meg. Az alkalmazás feltételei közé tartozott a családi állapot feltüntetése, a véderőhöz való viszony igazolása, a testi és szellemi épség, a magyar állampolgárság, a 18-35 év közötti életkor, a büntetlen előélet, illetve az iskolai végzettség.⁷⁰ A családi állapotnál nős egyének alkalmazása nem volt megengedett, ennek ellenére az adatbázisban feltüntetett személyek közül az alkalmazottak 39 %-a nős volt, igaz házasságkötésük a felvételük után történt meg.

Az alkalmazottak 40,7%-a 20-30 év közöttiként kezdte meg a MÁV-nál letöltendő

⁶⁶ A szolgálati táblázatok kiállítása (40 948/AIa rendelet) in. Hivatalos Lap 1889. 05.27. 244.p.

⁶⁷ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> – 2012.11.17.

⁶⁸ Az 1883. évi 30 törvénycikk a nők középiskolai oktatásának kérdését nem rendezte. Wlassich Gyula minisztersége idején ugyan megnyílt a lehetőség a középfokú oktatásban való részvételre, de az érettségi lehetősége továbbra is hiányosság maradt. - <http://mek.oszk.hu/01800/01893/html/09.htm#Heading17> - 2012.11.17.

⁶⁹ Az iskolák kategorizálásához PukánszkyBéla- Németh András: Neveléstörténet című munkát használtam fel. - <http://mek.oszk.hu/01800/01893/html/09.htm> - 2012.11.17.

⁷⁰ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. I. sorozat 34. könyv. In. Közlekedési Szakkönyvtár. Szerk.: Képešy Árpád. 56.p.

szolgálatát. A szolgálatba való felvétel korcsoportos megoszlásának vizsgálatánál előfordult, az első beosztásba kerülés időpontjaként az alkalmazottak a 60-70 év között határozták meg pályakezdésük időpontját (~2-3%).

A Magyar Királyi Államvasutaknál az alkalmazottakat három kategóriába sorolták: szolgák, altisztek, és tisztek. Az első beosztás vizsgálatánál megállapíthatjuk, hogy a szolgai kategória volt a legáltalánosabban elterjedve az első beosztás betöltésénél, az iskolai végzettségtől függetlenül. Az adatbázis segítségével megállapított adatok alapján az alkalmazottak 85,1 %-a kezdte meg szolgálatát szolgai kategóriába, majd az előléptetéseknek, kinevezéseknek köszönhetően emelkedett magasabb beosztásba. Altiszti és tiszti munkakört 14,1%, illetve 8% töltött be első beosztásként.

Ha az egyes kategóriák iskolai végzettségének összetettségét vizsgáljuk meg, megállapíthatjuk, két ember kezdte első beosztását tisztként. Végzettségüket tekintve az egyikük polgári vagy egyéb érettségivel nem rendelkező személy volt, még a másik alkalmazott „szak”középiskolai végzettséggel rendelkezett. A „szak”középiskolát végzetek aránya a legmagasabb a szolgák körében 89 fő (41%), az altisztek közül 9 (25%), illetve 1 (50%) tiszt rendelkezett ezzel a végzettséggel. A polgári és egyéb, érettségivel nem rendelkezők számaránya a legmagasabb az altisztek körében 23 fő 63%, még tiszti első beosztásba a végzettséggel 1 (50%) fő került. Humán gimnáziumban a szolgai alkalmazottak közül 34 fő (15,4%) tanult, még az altisztek közül csak 3 fő (8,3%). Felsőfokú végzettséggel csak az első beosztásban szolgaként kategorizált alkalmazottak rendelkeztek 29 fő (19,3%). Elemi iskolai végzettséggel 27 díjnok rendelkezett, korcsoportos eloszlásukat vizsgálva, az alkalmazottak átlagosan 20-30 év közötti életkorban (47,88%) kezdték el hivatali pályafutásukat. A polgári, illetve érettségivel nem rendelkező személyek közül 59 fő kezelőként, 22 fő kezelőnő, illetve 22 fő díjnok volt. Az ajánlóval rendelkező személyek közül 2 fő altiszti, 44 fő segédhivatalnok, illetve a nevezetes ajánlásokkal rendelkező 38 személy is díjnokként kezdte el szolgálatát. Példaként említeném a nemesi származású cserneki és tarkeői Dessewffy Józsefet, akinek ajánlója Dessewffy Arisztid volt, akadémiai végzettséggel, díjnokként kezdte meg pályafutását. Androvicz Gábor elemi iskolai végzettséggel, Dr. Wlassits Gyula ajánlásával, díjnokként kezdte a MÁV szolgálatát. Két alkalmazott altisztként töltötte be első beosztását: Bergh Ilonkát édesapja Bergh Albert osztályvezető ajánlotta, kezelőnő

jelöltként polgári iskolai végzettséggel rendelkezett. A másik altisztként első beosztását betöltő, ajánlással rendelkező alkalmazott, Bodrogai Margit volt, alkalmazásának kezdete megegyezett Bergh Ilonkáéval. Édesapja Bodrogai János állomás előljáró ajánlotta, iskolai végzettségét tekintve, szintén a kezelőnő jelöltektől elvárt polgári iskola volt.

A MÁV Segédhivatalának szolgálatába tartozó alkalmazottak között a fentebbi adatokból láthattuk, nem rendelkezett minden alkalmazott érettségivel. Ilyen esetben csak külön felvételi vizsgaengedéllyel lehetett valaki hivatalnok vagy hivatalnok gyakornok. A vizsga rendszere szigorú volt, kizárta a pótvizsga lehetőségét.⁷¹ A nők oktatásának problematikájáról a fentebbiekben már tettem említést. A nők körében megkövetelt iskolai végzettség legalább 4 polgári vagy annak megfelelő tudás volt. Ha ezt a kritériumot nem teljesítette a leendő alkalmazott és csak hat elemivel rendelkezett, ebben az esetben felvételi vizsga engedélyét kellett kérvényezni az elnöktől, annak külön engedélyével lehetett vizsgát tenni. A vizsga sikertelen letétele esetén az elnök külön engedélyével lehetett szakvizsgát tenni. Ha két alkalommal is sikertelen a letétel az alkalmazott számára az elbocsátást jelentette.⁷² Hiányzó iskolai képesítést üzletvezetői vagy igazgatói engedéllyel megszerezhető volt a férfiak számára. A nőket elsősorban kezelőnőként alkalmazták, végzettségük középiskolai alsó négy osztály vagy felsőleányiskola volt.⁷³ Az almanachokban megtalálható és adatbázisban feldolgozott információk alapján, a Segédhivatalban dolgozó női alkalmazottak arányszáma 1905-ben 15% volt, még 1916-ban 11 % volt, a százalékos aránycsökkenés magyarázata, a Segédhivatalban szolgálók arányának növekedése, amely nem növekedett arányosan a nők alkalmazásával.

A műegyetemet végzett személyek mérnöki diplomával azonnal felvételt nyertek, a MÁV megfelelő munkahelyet biztosított számukra.⁷⁴ A jogtudományi képesítéssel rendelkező leendő alkalmazottakat fogalmazói beosztásban foglalkoztatták. Jogi végzettséggel rendelkezett például Puskás Gábor, aki díjnokként kezdte MÁV-nál töltött szolgálatát, Bagi Déneshez hasonlóan. A középiskolai érettségivel, tíz hónap szolgálati

⁷¹ Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 586.p.

⁷² Szabályok a nők alkalmazásának feltételeiről (34 111/a rendelet) In Hivatalos Lap. 1888.07.23. 204.p.

⁷³ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 57.p.

⁷⁴ A MÁV ma is rendelkezik gyakornoki programmal azon mérnökök számára, akik napjainkban is biztos munkahelyet, kereseti lehetőséget keresnek.

idővel és vasúti tisztképzővel rendelkező alkalmazottak hivatalnoki beosztást tölthettek be.⁷⁵ A hivatalnoki állás betöltése előtt az alkalmazott díjnoki beosztásba volt foglalkoztatva. A szükséges három üzleti vizsga letétele után (távirodai, forgalmi, kereskedelmi), illetve az elméleti ismeretek gyakorlatban történő alkalmazása után, mint hivatalnokgyakornok volt foglalkoztatva az alkalmazott. A gyakorlati idő teljesítése és az anyagbeszerzési vizsga letétele után történt meg a hivatalnoki kinevezés.⁷⁶ A középiskola alsó 4 osztályának elvégzésével a leendő alkalmazottak altiszti minőségben kezdhették meg szolgálatukat.⁷⁷ Altiszti gyakornok egy alkalmazott úgy lehetett, ha teljesítette a hivatalnokgyakornok kinevezéshez is szükséges vizsgákat.⁷⁸ Az altiszti felvételi vizsgát az 1888.évi 15 841. számú rendelete alapján teljesítették a leendő alkalmazottak. A rendelet tartalmazza az altiszti ranghoz szükséges vizsgák elvégzését, a betöltendő munkakörnek megfelelően: szertárnoki, távirodai, forgalmi, illetve állomási felvigyázói, vonatvezetői, illetve kezelői, állomási előljárók, kereskedelmi, raktárnoki munkakör számára előírt vizsgakötelezettséget.⁷⁹

Az adatbázisban feltüntetett alkalmazottak közül 342 olyan személyről van tudomásunk, akik a szolgálati táblázatuk alapján, semmilyen vizsgával nem rendelkeztek a fentebb felsoroltak közül. 17 alkalmazott államszámviteli, felügyelet alatti, illetve önálló forgalmi szolgálati, önálló távirodai, illetve raktárnoki vizsgával is rendelkeztek, illetve még 6 alkalmazott a fentebb felsorolt vizsgákat a felügyelet alatti forgalmi szolgálati vizsga kivételével mind sikeresen teljesítette. 11 fő tette le az altiszti képesítői vizsgát, ami nem tüntették fel az altiszti kinevezéshez szükséges három üzleti vizsgát. 3 személy rendelkezett önálló forgalmi, önálló távirodai, és raktárnoki vizsgával. 2 fő teljesítette az államszámviteli, önálló távirodai, illetve a raktárnoki vizsgát, 2 fő csak felügyelet alatti forgalmi szolgálattal, ugyancsak 2 fő csak forgalmi vizsgával rendelkezett. 16 olyan személyről van tudomásunk, akik az előléptetéshez, kinevezéshez szükséges vizsgák eltérő variánsaival rendelkeztek. A központi beosztásba történő bekerüléshez elengedhetetlen

⁷⁵ 1906-os almanach 146.p.

⁷⁶ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 64-65.p.

⁷⁷ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 59.p.

⁷⁸ 1906-os almanach 146-150.p.

⁷⁹ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 64-66.p.

feltétel volt a gyakorlati múlttal és elméleti tudással történő rendelkezés.⁸⁰ A Segédhivatal alkalmazottai közül 36 fő kezdte meg első beosztását altisztként, viszont az altiszti vizsga teljesítését csak 15 fő tüntette fel szolgálati táblázatában. A hivatalnoki előmenetelhez szükséges három üzleti vizsgának a teljesítése, a szolgálati táblázatok alapján, összesen 1 főnek sikerült.

Az 1884. évi vasúti rendtartás eltörölte az automatikus előléptetés lehetőségét.⁸¹ A díjnoki beosztásban szolgálatot teljesítők számára az irodakezelő beosztás jelentette a legközelebbi kinevezési lehetőséget. A kinevezést elősegíti az alkalmazottak számára a tisztképző elvégzése. Tisztképző tanfolyamot csak azok az alkalmazottak teljesíthettek, akik gimnáziumi, reáliskolai, vagy azzal egyenrangú vég- illetve érettségi bizonyítvánnyal rendelkeztek.⁸² Ha érettségi vizsgával nem rendelkezett a leendő hallgató kivételes esetben megengedett volt hivatalnokgyakornokká vagy hivatalnokká történő kinevezés. Ez esetben külön kérvény benyújtása volt kötelező.⁸³ A tanfolyamra történő jelentkezők kiválasztása névjegyzék alapján történt meg, amelyet az igazgatóság állított össze. A tanfolyam elvégzése után, ha valaki állomás-felvigyázó vagy irodakezelő volt, akkor hivatalnokká lehetett kinevezni. Az alkalmazottak két fizetési csoportba „A” illetve „B” csoportba voltak besorolva. Az „A” csoportba a tisztviselők tartoztak. A „B” csoportba az egyéb alkalmazottak, az altisztek, - akik legalább a középiskola alsó négy osztályát elvégezték- az 1-16-ig besorolt beosztásba tartoztak, a rangsorban ez alatt felsorolt alkalmazottak a szolga kategóriába tartoztak.⁸⁴ A hivatalnoki és a központi munkakörök azonban teljesen rendezetlenek voltak. A „vasúti ranglétrán” történő feljebbjutás lehetséges volt: az elméleti és gyakorlati vizsgák teljesítésével, a soron kívüli, azaz érdemi teljesítménnyel (gyakorlat, tehetség, szorgalom), illetve a szelekció révén.⁸⁵ Az 1893.évi 5.§ alapján az állami alkalmazottak kinevezése a kvalitás alapján történik meg alsó osztályból felsőbb fizetési osztályba. Előléptetés esetén a vasutasokkal megegyezően alsóbb osztályból feljebb kerül,

⁸⁰ Szabolcsy A.: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer, 1909. 42-45.p.

⁸¹ Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 317.p.

⁸² Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 56.p.

⁸³ Miklós I.: A magyar vasutasság..., 1938. 586.p.

⁸⁴ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 59.p.

⁸⁵ Szabolcsy A.: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer, 1909. 44-51.p.

de az adott alkalmazott fizetési osztálya nem változik.⁸⁶

A fentebbiekben említett „A”, illetve „B” csoportok a beosztások rögzítése mellett a fizetési kategóriákat is jelentették. A vasutasok illetményüket 1884-1907 között forintban⁸⁷ kapták. Az illetmények utolsó rendezése az első világháború előtt, 1907-ben történt meg. Az ikertörvény tartalmazta az alkalmazottak fizetésemelését, új beosztási táblázat, egyben az új illetmények rögzítését.⁸⁸ Az 1893. évi IV. törvénycikk, melynek címe: „az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről” szintén „A”, illetve „B” csoportokba különíti el az alkalmazottakat.⁸⁹ A vasúti személyzet fizetési összetételét vizsgálva az első fontos különbségtétel, az adott alkalmazott MÁV-nál betöltött státusza: állandó⁹⁰ vagy ideiglenes.⁹¹ Az 1914. évi XVII. törvénycikk 2.§ VI. pontja alapján büntetés végrehajtás szempontjából az állandó és ideiglenes alkalmazottak is közhivatalnoknak számítottak.⁹² Az állami tisztviselőkhez hasonlóan a Segédhivatal alkalmazottai is részesülnek fizetésben és lakáspénzben. Az összeg nagyságát a szolgálat helyszíne és az évi fizetés nagysága határozza meg.⁹³ Az állami alkalmazottaknál azonban a lakpénz minden egyes fizetési osztály számára a lakhelyétől függ.⁹⁴

A Segédhivatal alkalmazottai közül 107 fő rendelkezett budapesti illetőséggel, mely a legmagasabb lakáspénz kategóriába tartozott, azaz legalább évi 300 korona lakpénzben részesültek, a maximum érték 800 korona volt. II. lakáspénz-osztályba 15 alkalmazott tartozott, akik községi illetőségnek Debrecen, Szeged, Kassa, Szombathelyet,

⁸⁶ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> - 2012.12.13.

⁸⁷ A szolgálati táblázatok által feltüntetett illetmények már 1907 előtt is tartalmaztak koronában meghatározott illetményeket.

⁸⁸ Majdán János: A vasszekér diadala. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1987. 152-156.p.

⁸⁹ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> - 2012.12.13.

⁹⁰ Az 1914. évi XVII. törvénycikk állandó vasúti alkalmazottaknak azokat a személyeket tekinti, akik tisztviselők, évi fizetéssel bíró egyéb alkalmazottak, illetve azok a havidíjasok, munkások, napibéresek, akik három év eltelte után is megszakítatlanul végzik szolgálatukat. - <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> - 2012.12.13.

⁹¹ Az ideiglenes alkalmazottak azok a havi- napidíjasok, illetve napibéresek, munkások, akik három esztendőnél nem régebben szolgálják a vasutat, illetve a külön szerződéssel rendelkező személyek sem tekinthetők állandó vasúti alkalmazottnak. - <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> - 2012.12.13.

⁹² <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> - 2012.12.13.

⁹³ 1918-as almanach 144.p.

⁹⁴ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> - 2012.12.13.

Nagyváradot jelölték meg, az összeg érteke minimum 240-, maximum 640 korona volt. III. lakáspénz-osztályban konkrét településeket jelöltek meg, amely után megállapították az összeget, ilyen településeken az alkalmazottak közül 28-an rendelkeztek községi illetőséggel. IV- V. lakáspénz-osztályba azok a törvényhatósági-, rendezett jogú, illetve egyéb települések tartoztak, amelyek a fentebbi három osztályon kívül volt megtalálható. Ebbe az osztályba az alkalmazottak közül 187 fő tartozott, lakáspénzük minimum 150-180-tól 400-480 koronáig terjedt.⁹⁵ Az államtisztek lakbérosztályai a vasutasoktól eltérően négy kategóriába voltak beosztva, bár az első kategóriába mind a két esetben Budapest szerepelt.⁹⁶

A fizetéseket illetően az altisztek fizetése a „B” táblázat egyéb alkalmazottai közül 1-16-ig terjedő szolgálati minősítésben voltak megtalálhatók, azaz a főművezetőtől a tűzorségi felvigyázóig terjedt 600-1800 forint közötti összegben.⁹⁷ Az államtisztviselők fizetése három fokozatba volt beosztva 300-500 forint közötti összegben. A hivatalszolga 250-350 forint közötti fizetéssel rendelkezett, amihez, ha Budapesten élt, 100 forint lakáspénzt is kapott.⁹⁸ A MÁV-nál ugyanebben a beosztásban az alkalmazottak illetménye I. osztályú beosztásban 600-800 forint, II. osztályúban 400-750 forintig terjedt a fizetés mértéke.⁹⁹ A Budapesten beosztott vasúti alkalmazottak évi fizetése és lakáspénze az 1907. évi 12.§ alapján 750 forint volt, az államtisztviselőknél, nőtleneknél 600 forint plusz lakáspénz, nősöknél 700 forint plusz lakáspénz volt.¹⁰⁰ Az altiszti minőségben feltüntetett kezelőnők fizetése havi 25 forint volt, melyet évenként 5 forinttal emeltek, maximum 50 forintig emelkedhetett az összeg, megilleti a szabad lakás, támogatás.¹⁰¹ A legtöbb esetben feltüntetett díjnak beosztásban, az alkalmazottak napidíja, a szolgálati táblázatokban feltüntetett összegek alapján 2,5 korona volt. A női, illetve a férfi díjnyokok fizetésbeli

⁹⁵ A lakáspénz-osztályok, illetve az összegeket az 1918-as almanachban, illetve az 1907.évi L. törvény 9.§ tartalmazza. – 1918-as almanach 144.p., illetve <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6989> – 2012.12.13.

⁹⁶ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> – 2012.12.13.

⁹⁷ 1918-as almanach 142-143.p.

⁹⁸ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> - 2012.12.14.

⁹⁹ 1918-as almanach 143.p.

¹⁰⁰ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6989>,

illetve

<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> – 2012.12.14.

¹⁰¹ Szabályok a nők alkalmazásáról. 34 111/AIa- rendelet. In. Hivatalos Lap. 1888.07.23. 204.p.

különbségtételéről Wilhelm Szidónia írt cikket, sérelmezve az egyenlő elbánás elvének hiányosságát a női díjnokok foglalkoztatását illetően.¹⁰²

¹⁰² Wilhelm Szidónia: Az állami díjnokok fizetésrendezése. In. A nő és a társadalom. 1908. évi II. évfolyam 6. szám 104.p.

Az alkalmazottak személyi összetétele, származása

Az alkalmazottak összetételét már több aspektusból tanulmányozhattuk. Magánjellegű, személyi összetételük ismertetésénél, elsősorban a személyek születési helyét, idejét, vallási összetételét, nyelvtudását, véderőt illető viszonyukat, családi állapotukat ismertetném, az adatbázis és spss program segítségével megállapított információk segítségével.

Születési hely szempontjából az alkalmazottak 255 különböző településről származtak, melyből 217 egy-egy személynél van feltüntetve. Dominánsan kiemelkedik Budapest városa, ahol 402 főből 87 fő született. Győr városából 6 alkalmazott származott, 4-4 Pápáról, Vácról, Szegedről, Szolnokról. Nagykőrös, Mate(j)óc, Nagyvárad, Miskolc, Gyöngyös, Kecskemét, Debrecen, Pécs, és Esztergom városonként 3 személynél volt feltüntetve születési helyként. 21 alkalommal 2-2 személy származott a szolgálati lapokon megjelölt településekről. 5 alkalmazottnál sajnálatosan nem volt meghatározva születésének helyszíne. A születési helyet és a községi illetőséget összehasonlítva megállapíthatjuk, a főváros domináns szerepét, ami azért sem meglepő, mert munkavégzésüknek a helye is Budapesten helyezkedett el.

Az adatbázisba felvett adatok vizsgálata alapján, a születési idő 1821 és 1900 között szóródott. A középső 50% születési időpontja 1861-1885 között oszlott meg. A két kiemelkedő évtized adatai számszerűsítve: 1871-1880: 91 fő, 1881-1890: 96 fő. 5 embernél nem volt feltüntetve erre vonatkozó adat. Az első beosztásnál a fentebbiekben ismertetett életkor gyakoriságát összevetve az alkalmazottak születési időpontjával megállapíthatjuk, az alkalmazottak többsége 1880-1910 között kezdte meg az államvasutak szolgálatát. Első beosztásuk kezdetének korcsoportos eloszlásának statisztikai vizsgálata alapján, a Segédhivatalban dolgozó személyek munkába állásának időpontját vizsgálva a középső 50 %-ot a 20 és 30 év közötti korcsoport jelentette (40,7 %). A második korcsoport a 10-20 év közöttieké 89 fő (21 %), közülük a legfiatalabbak: 4 fő, 15 éves

korában lépett a MÁV alkalmazásába.¹⁰³ Első munkába lépés időpontjának megjelölésében a 60-70 év közöttiek is megjelennek 6 fő (1,4 %), első beosztásukat tekintve mindegyikük díjnok volt: Jankovich István- 63, Gergelyi Gyula- 62, Nagy Sámuel 64, König Mór 60, Pusztay János 70, Strausz Antal 61 éves volt.

Az iskolai végzettséghez, származáshoz szorosan kapcsolódik a nyelvismeret. A magyar és a német nyelv mellett előfordult az olasz, angol, tót, azaz szlovák, rutén, lengyel, horvát, francia, román, görög, cseh, és latin nyelvismeret is az alkalmazottak körében. A 402 illetőből 156 olyan személy volt, aki magyar és német nyelvtudással rendelkezett írt és beszélt is, 34 pedig csak írni tudott, de beszélni nem. Horváth Alajos igazgatóságának idején 1870. július 10-én kiadott 6731. számú körözhelyi alapján a korábbi német szolgálati nyelv helyébe a magyar lépett. A hat hónap, amely ideig a németet lehetett használni, azonban 1879-ig elhúzódott, eddig ugyanis a körrendeleteket németül és magyarul is kiadták, a déli országrészben a horvát nyelv került hasonló helyzetbe.¹⁰⁴ Relatív magas azon alkalmazottak száma, akik egyetlen nyelvet, a magyart beszélték, összesen 102 fő. A magyar nyelv ismerete 1879 után feltétlenül szükséges volt a hivatalban történő érintkezések megértéséhez, az alkalmazás előfeltétele az 1914. évi 5.§ alapján a magyar állampolgárság is,¹⁰⁵ ami háttérbe szorítja a magyartól eltérő állampolgársággal és anyanyelvvel rendelkező személyeket. A szolgálati lapot is csak magyar nyelven lehetett kitölteni.¹⁰⁶ Az adatbázisban több olyan személy is megtalálható, akik három vagy akár négy nyelv ismeretével is rendelkeztek. A leggyakoribban előforduló magyar, német beszélt nyelv mellett a monarchia más államainak, illetve a környező országok nyelvei voltak feltüntetve: cseh, lengyel, román, rutén, szlovák, francia, horvát.

Vallási összetételüket vizsgálván egyértelmű római katolikus dominancia mutatható ki, 402 főből 240 (~60 %) vallotta magát római katolikus hívőnek, 46 (~12 %) nem jelölte meg melyik vallási felekezethez tartozik, 41-41 fő (~10-10 %) az evangélikusok és

¹⁰³ A MÁV növendékrendszerének köszönhetően, a legalább négy középiskolai osztályú végzettséggel rendelkezők 14-18 között maximum napi 9 órás munkavégzésben munkát vállalhattak (forgalmi, szertárnoki, pályafenntartási feladatokban). - Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 59.p.

¹⁰⁴ Tökölyi I.: A MÁV Igazgatóság irattárának története. 370.p.

¹⁰⁵ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> – 2012.12.16.

¹⁰⁶ A szolgálati táblázatok kiállítása (40 948/AIa rendelet) in. Hivatalos Lap 1889. 05.27. 244.p.

izraeliták aránya. A protestantizmus másik nagy felekezete a reformátusok 21 fővel (~5 %) képviseltették magukat. Legkevesebb hívővel az ügyosztályokon a görög katolikusok és a görög keletiek rendelkeztek 9, illetve 4 fő (~2,2%, illetve ~1 %). Más vallási felekezetű egyén nem volt megtalálható az általam kutatott iratanyagban.

Az országos statisztikai adatokkal összehasonlítva, az adatbázis által vizsgált információkkal, a római katolikusok felül voltak reprezentálva a Segédhivatalon belül, százalékos eloszlásuk közel 10%-kal meghaladta az országos átlagot. Hasonlóan az izraelitákhoz, kiknek arányuk a Segédhivatalon belül az országos átlag kétszerese. A második országosan legelterjedtebb felekezetnek számító reformátusok aránya a Segédhivatalban 5%, az országos átlagnak a harmada volt, ellenben az evangélikusokkal, kiknek számarányuk az országos átlaggal közel megegyező volt. A görög katolikusok felekezeti megoszlása az országos átlag ötöde volt. Az ortodoxok Segédhivatalban történő elhelyezkedése a 12,8%-os országos átlaghoz képest, mindössze 1 % volt. Unitárius felekezethez tartozó személyt nem rögzítettem az adatbázisban.¹⁰⁷

Az alkalmazottak hitbéli összetételének vizsgálatát azért is fontos ismertetnünk, mert az állandó beosztásba kerülő vasutasok kötelesek voltak szolgálati esküt tenni, mely így kezdődik: „Én... esküszöm a mindenható és mindentudó Istenre, hogy Ő császári és apostoli királyi felségéhez [...] hű maradok.” Az ideiglenes alkalmazottak szolgálati fogadalmat tettek. 1914. évi törvénycikk 9.§, illetve 54.§ is rögzíti: „Azt, ki az esküt, vagy a fogadalmat letenni vonakodik, úgy kell tekinteni, mint a ki az alkalmazásról önként lemondott és a létszámból törölni kell. (54.§)”¹⁰⁸ A hivatali eskü letételének időpontját a szolgálati táblázatban külön fel kellett tüntetni. Az alkalmazás és a családi állapot összefüggéséről a fentebbiekben már említést tettünk. 1914-es vasúti szolgálati rendtartásban megszűnt az a kitétel, miszerint nős férfi nem alkalmazható.¹⁰⁹ A nők alkalmazásánál fontos információ volt a férj állásának, a gyermekek számának a

¹⁰⁷ Az adatbázisból leszárt információk mellett az országos adatokat a „Magyarország a XX. században” című könyvből használtam fel. - <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/237.html> - 2012.12.16.

¹⁰⁸ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> - 2012.12.16.

¹⁰⁹ Szigeti János munkájában említette az alkalmazás feltételeinél ezt a kitétel, azonban az 1914. évi XVII, törvénycikk 5.§ nem tartalmaz már ilyen kitétel. - <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> - 2012.12.16.

feltüntetése.¹¹⁰ A családi állapot vizsgálata alapján csekély eltéréssel a nőtlen férfiak aránya a legmagasabb, 160 fő (40%), még a házasoké, 156 fő (39%). A családi állapotot fel nem tüntetők száma 25 (6%), a hajadonoké 29 (7%), az özvegyeké 20 személy (5 %). Legkevesebb a férjes és az elvált alkalmazottak aránya, 5 (1 %), illetve 7 fő (2%), a legalacsonyabb a férjes asszonyok aránya.¹¹¹

Az 1868. évtől bevezetett hadkötelezettségnek 172 alkalmazott tett eleget. A császári és királyi közös hadseregben 121, a honvédségnél 38, mindkét hadseregben pedig 3 alkalmazott töltötte katona éveit. 82 főből 32-t alkalmatlannak minősítettek, 27-et pedig felmentettek. 15 alkalmazottat nem soroztak még be, 5 sorozás alatt volt szolgálati lapja elkészültének időpontjában, 4-4 kiszolgált, illetve végleg elbocsátották, 1 fő pedig nyugdíjba vonult. 1 egyént túlkorosnak minősítettek, 1 halasztás kért, 1 pedig hadkötelesnek minősült.

Katonai rangjukat tekintve 125 személynél nincs feltüntetve fokozat, 8-nál ismeretlen meghatározás volt megjelölve. Az alkalmazottak körében 13 tiszt volt megtalálható: 1 főhadnagy, 7 hadnagy, 4 százados, 1 honvéd tüzértiszt. Közülük példaként említeném Szercsényi József főhadnagyot, Andó Sámuel ideiglenesen nyugalmazott hadnagyi rangot ért el és a Ludovika Akadémiát is elvégezte, Báró Lepel Nándor hadnagy lett, hasonlóan Cserhalmi Istvánhoz, aki szintén a Ludovika Akadémián tanult. Felsőbüki Büky Gyula a Magyar Királyi Államvasutakhoz történő szolgálatba lépése előtt az 1848/49-es szabadságharcban harcolt, főhadnagyi rangot érve el. Emericzy Dezső gyalogosként, hősi halált halt 1914.10.07-én. Az altisztek közül 14 őrzetű, 16 tizedes, 31 őrmester, 3 hadapród vagy hadapródjelölt, 1 altiszt (konkrét fokozat megjelölése nélkül), 1 altüzér, 1 tartalékos zászlós, 1 tartalékos kadét. 32 fő csupán a közkatona státuszt érte el a hadseregben. A hadkötelezettség teljesítése az 1914. évi vasúti szolgálati rendtartás kibocsátása előtt elengedhetetlen felvétel volt, akik nem tettek eleget, csak abban az esetben voltak alkalmazhatóak, ha elegendő alkalmazott volt, akik a feltételeknek eleget

¹¹⁰ Szabályok a nők alkalmazásáról. 34 111/AIa- rendelet. In. Hivatalos Lap. 1888.07.23. 204.p.

¹¹¹ Az özvegyek és a hajadonok alkalmazásának az arány meghaladta a 12 %-ot, eltérően a férjes asszonyok arányával, aminek magyarázata: az özvegyek, és a hajadonok alkalmazásának elsőbbsége. - Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 59.p.

tettek. Számarányuk a hivatal nagyságával arányosan nőtt, számadatokat azonban nem találtam a kérdést illetően.¹¹²

¹¹² Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. 57.p.

Összegzés

Dolgozatomban fontosnak tartottam elsőként az Igazgatóság felépítését ismertetni, ezen belül a Segédhivatal elhelyezkedését bemutatni. A Segédhivatal szerkezetének, személyi változásainak, feladatkörének az ismertetése értelmetlen lenne az irattörténet bemutatása nélkül, a Segédhivatal feladatköre volt ugyanis az iratok őrzése. Az almanachokban, sematizmusokban megtalálható névlisták, beosztások segítségével próbáltam az adott személyeket visszakeresni, ezáltal a Segédhivatal alkalmazotti összetételét rekonstruálni, a felmerülő kérdésekre választ adni, többek között miért növekedett meg 1906-1911 között az alkalmazottak aránya a Segédhivatal alkalmazásában.

Az alkalmazottak iskolai végzettségével összefüggésben mutattam be az első alkalmazotti beosztást, annak részletes ismertetésével együtt. Bemutattam a Segédhivatal alkalmazottainak iskolai végzettségének összetételét, és az ahhoz szorosan kapcsolódó első beosztásokat is illusztráltam. Kiderült a díjnok beosztás miért is volt olyan gyakori a vasutasok körében, hisz aki ajánlóval és felsőfokú végzettséggel rendelkezett is ebben a beosztásban kezdte szolgálatának letöltését. A vasút az individualizáció lehetőségét is jelentette, melyet a kinevezések, előléptetések, illetve az egyéb járulékok is alátámasztottak. A kinevezésekhez, előléptetésekhez szükséges tanfolyamok, tisztképzők elvégzését is bemutattam az alkalmazottak körében, illetve ezzel szoros összefüggésben a beosztások változásának lehetőségét. Az illetmények összetételét, összegét, lehetőségem szerint összehasonlítottam az állami tisztviselőkével, alátámasztva, a vasút nemcsak megfelelő munkalehetőséget, hanem biztos kereseti lehetőséget is teremtett dolgozói számára.

A dolgozat zárásaként a vasutasok személyi összetételének magánjellegét mutattam be, rámutatva, a magánjelleg alkalmazást befolyásoló tényezőire.

Befejezés

Dolgozatom elkészítésében próbáltam megfelelni az előzetes elvárásoknak, az általam felállított hipotézis alátámasztására vagy éppen megcáfolására a feldolgozott iratok illetve az elolvasott szakirodalom alapján. Az iratanyag választásának és feldolgozásának az indoklását az első fejezetben már megtettem. A Segédhivatal alkalmazottainak iratanyag maradt meg olyan állapotban melynek, táblázatainak információtartalmával érdemi kutatás végezhető.

A dolgozat hiányosságaként említhetjük a Segédhivatal személyi összetételének vizsgálatánál történő alaposabb elemzés hiányosságát, azonban a korszakban az almanachokon kívül nem volt más olyan vasúti irat, mely jellemezte volna bármely vasúti hivatal személyzeti összetételét. Az iskolai végzettség vizsgálatára áttérve az alkalmazottak születésének időkerete szinte az egész 19. századra kiterjedt, amely folytán nehéz egységes rendszerben értelmezni az alkalmazottak eltérő iskolai végzettségét. Az előléptetések, kinevezések vizsgálatát megnehezítette, a különféle beosztások elnevezésének változásával, átalakulásával nem mindig egyértelmű a kinevezés, előléptetés lehetőségének a megállapítása. Ennek következtében a fizetési osztályok megállapítása sem mindig egyértelmű. Az állami tisztviselőkkel történő összehasonlítások során azokat a beosztásokat tüntettem fel, amelyet az 1893. évi IV. törvénycikk konkrétan megfogalmaz. A dolgozat terjedelmének korlátozása miatt, nem tértem ki a lakáspénzen kívüli illetményekre, például a korpótlékokra, fegyvergyakorlatért kapott külön jutalmazásokra, etc. A személyes információk segítségével próbáltam az alkalmazottak összetételének ismertetését a rengeteg számadat ellenére, ember közelebbé tenni, sajnos az életutak elemzése nem történt meg, a dolgozat terjedelmi korlátai miatt. A kiemelkedő életutak ismertetése kutatásom távlati célját jelenti, mely a szolgálati táblázatok nyújtotta információk ismertetése mellett, más, eltérő jellegű források, iratok felhasználását is szükségessé teszi.

Felhasznált iratok, szakirodalom

- ❖ Z 1610 Magyar Államvasutak Igazgatósága fond MÁV Gyűjtemények állag 109-114. raktári egység, 0,72 ifm „MÁV alkalmazottak személyi lapjai (1886-1918)” 109-114.raktári egység, 0,72 ifm
- ❖ A szolgálati táblázatok kiállítása (40 948/AIa rendelet) In. Hivatalos Lap 1889. 05.27.
- ❖ Berend T. Iván- Ránki György: Európa gazdasága a 19. században 1780-1914. Gondolat, Bp.,1987.
- ❖ Czére Béla: A vasút története. Corvina Kiadó. Bp., 1988.
- ❖ Csíkvári Jákó: A közlekedési eszközök története I. kötet. Franklin – Társulat Könyvnyomdája, Bp., 1882.
- ❖ Dr. Kazinczy László: Közlekedési hálózatok. Jegyzet.
- ❖ Magyarország a XX. században. Babits Kiadó, Szekszárd.1996-2000. - <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/index.html> - 2012.12.20.
- ❖ Majdán János: A vasszekér diadala. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1987.
- ❖ Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Kapisztrán Nyomda, Vác, 1938.
- ❖ Opauszki István: Vasúti iratok a történetírás szolgálatában. In. Levéltári Szemle 2003/1. szám
- ❖ Pukánszky Béla- Németh András: Neveléstörténet. Nemzeti Tankönyvkiadó Rt., Bp., 1996. - <http://mek.oszk.hu/01800/01893/html/index.htm> - 2012.12.20.
- ❖ Szabályok a nők alkalmazásáról. 34 111/AIa- rendelet. In. Hivatalos Lap. 1888.07.23.
- ❖ Szabolcsy Antal: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Wodianer F. és Fiai Műintézete, Bp., 1909. In. Közlekedési Szakkönyvtár I. sorozat 8. könyv. Szerkesztette: Képešy Árpád
- ❖ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. I. sorozat 34. könyv. In. Közlekedési Szakkönyvtár. Szerk.: Képešy Árpád
- ❖ Tökölyi István: A MÁV Igazgatóság irattárának története. Levéltári Szemle, 25. 1975. 2-3. szám

- ❖ Tökölyi István: A volt MÁV Igazgatóság iratőrzési rendszerei. In. Levéltári Híradó 9. (1959), 1-2. szám
- ❖ Tökölyi István: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. Repertórium I. rész 1869-1920. In. Levéltári Leltárak 26. 1964.
- ❖ Tökölyi István: Palota a Sugár úton. Kézirat, Bp., 2000.
- ❖ Wilhelm Szidónia: Az állami díjnokok fizetésrendezése. In. A nő és a társadalom. 1908. évi II. évfolyam 6. szám
- ❖ 1905 Magyar Vasúti Szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Récsey Emil I-III. évfolyam, Bp., 1905-1907. Wodiáner F. és fiai kvny
- ❖ 1906 Magyar Vasúti Szaknaptár. Közlekedési almanach és Sematizmus. Szerkesztette: Récsey Emil, Bp., 1907. Wodiáner F. és fiai kvny
- ❖ 1911 Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Wodiáner Béla Antal. - Budapest: Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdájában. 1911.
- ❖ 1916 Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Wodiáner Béla Antal. - Budapest: Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdájában. 1916.
- ❖ 1918 Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerkesztette: Wodiáner Béla Antal. - Budapest: Wodianer F. és Fiai Könyvnyomdájában. 1918.

Internetes hivatkozások

- ❖ <http://www.radixindex.com/databases/img/rx21024b.png> – 2012.10.22.
- ❖ 1000 év törvényei – <http://www.1000ev.hu/> - 2012.12.20.
 - <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> – 2012.12.20.
 - <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6989> – 2012.12.20.
 - <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> – 2012.12.20.