Világháborútól világháborúig: a magyarországi vasutasok jövedelmei a két világháború között (1920–1938)

Balázs Gábor

főlevéltáros Magyar Nemzeti Levéltár Gazdasági Levéltári Osztály

e-mail: balazs74g@gmail.com

Kézirat benyújtva: 2026.06.02.
Kézirat elfogadva: 2026.08.08.

© *Balázs G.*

Absztrakt

A tanulmány a vasúti dolgozók két világháború közötti jövedelmi helyzetét vizsgálva megállapítja, hogy bár a korszakban tendenciáját tekintve növekedtek a vasúti bérek, azok az első világháború előtti utolsó békeévek szintjét sohasem tudták elérni. A korszak legfontosabb vasúti béremelési intézkedése 1938-ban történt. Az ennek keretében végrehajtott vasúti bérrendezésnek egyik nyilvánvaló célja az volt, hogy a vasutasokat távoltartsa a politikai szervezkedésektől. A háború felé sodródó világban a vasúti személyzet feltétlen lojalitásának megőrzése nyilvánvalóan alapvető érdeke volt a kormányzatnak.

A legfontosabb bérrendezés (1938) szinte valamennyi kategóriában magasabb reáljövedelmet biztosított, mint amennyit a bázisnak választott 1925-ös évben kerestek a vasúti dolgozók. Egyetlen érdekes kivétel az első számú vezető, az elnök volt, akinek a reáljövedelme, ha rendkívül kis mértékben ugyan, de csökkent 1925-höz képest. A vasúti reálbérek 1925-ös bázisra vetített növekedésének arányát vizsgálva elmondható, hogy annak mértéke az alsóbb beosztások felé haladva fokozatosan nőtt (nivellálás).

Annak ellenére, hogy az 1938-tól megállapított vasúti jövedelmek nem érték el az első világháború előtti reálértéküket, abból a vasutasok többsége egy tisztes polgári életszínvonalat tudott biztosítani a családjának. Mivel 1946-ban az 1938-as reálérték 22–35%-ában határozták meg az állami alkalmazottak fizetését, a vasutasok később érthetően nosztalgiával tekintettek vissza az 1938-as bérrendezésre.

A szerző, aki a Magyar Nemzeti Levéltár Gazdasági Levéltári Osztályán többek között a vasúti iratok referense is, kiemelt célnak tekinti, hogy felhívja a kutatók figyelmét a levéltári őrizetben lévő és eddig viszonylag kevéssé kutatott polgári kori vasúti iratanyagra. Ezek az iratanyagok ugyanis hitelességük és máshonnan meg nem ismerhető adattartalmuk révén kiegészítik a könyvészeti forrásokból megismerhető információkat.

A tanulmány elkészítése során a szerző számára a legfontosabb, megoldandó módszertani problémát a jövedelmek reálértékének meghatározása jelentette tekintettel arra, hogy a két világháború közötti időszakban a hivatalos fizetőeszköz megváltozott, illetve emellett figyelemmel arra, hogy a fizetőeszköz vásárlóértéke is erős ingadozást mutatott a korszakban.

Amikor az egyes vasúti beosztásokkal járó jövedelmeket vetette össze a szerző, nehézséget jelentett az is, hogy a MÁV-nál nevesített beosztások sok esetben nem, vagy csak kisebb-nagyobb fenntartásokkal voltak megfeleltethetők a más munkavállalói csoportok, például a köztisztviselők esetében rendszeresített beosztásoknak.

Kulcsszavak: *MÁV, vasút, életszínvonal, jövedelem, közlekedéstörténet*

DOI: https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.5.1

1. A FOLYAMATOK KERETE: A MAGYAR GAZDASÁG A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT

A magyar gazdaságtörténet egyik, ha nem a legsikeresebb időszaka volt az 1867-es kiegyezéstől az első világháború kitöréséig eltelt néhány évtized. A rendelkezésünkre álló statisztikák alapján a 19. század végén hazánkban az egy főre jutó GDP elérte, sőt némileg meg is haladta a nyugat-európai érték felét.

A nemzetközi szakirodalom emellett arra is felhívja a figyelmet, hogy ezekben az évtizedekben nem csupán abszolút értelemben fejlődött a magyar gazdaság, de a közvetlen vetélytársával, a perszonálunió miatt hozzá ezer szállal kötődő Ausztriával összevetve is javultak a relatív fejlettségi adatai.

Nyilván itt nem tekinthetünk el a gazdasági bázishatás szerepétől sem, tehát attól, hogy a kiegyezéskor az osztrák gazdaság, elsősorban az ipar sokkal fejlettebb volt, mint a korabeli magyar, ebből fakadóan a hasonló mértékű növekedés Ausztria esetében nagyobb tényleges fejlődést jelentett. Az a tény azonban, hogy a magyar növekedés az 1870-es évek elejétől az első világháborúig folyamatosan magasabb volt, mint az osztrák, alapvető jelentőségű volt.

Schulze (2000, 2007), a London School of Economics (LSE) professzora arra hívja fel a figyelmet, hogy az egy főre jutó GDP tekintetében az 1913 előtti osztrák gazdaság az egyik leggyengébb fejlődési adatokat produkálta a korabeli Európában: kevesebb mint 1 százalékkal növekedett évente. Ezzel szemben hazánkban – amely ekkor Ausztriával vámuniót alkotott – az egy főre jutó GDP hozzávetőleg 1,3 százalékkal növekedett az 1870 és 1913 közötti időintervallumban.

Magyarország tehát a huszadik század elején lassú ütemben ugyan, de folyamatosan zárkózott fel a nyugati országokhoz, amelyek

gazdasági fejlettségéhez legközelebb közvetlenül az első világháború kitörése előtt volt az ország. A nyugat-európai átlag 60,4%-át teljesítette ekkor a magyar gazdaság.

Ha a Föld valamennyi országának gazdasági teljesítményét vesszük alapul, akkor 1913-ban a magyar gazdaság az akkori világ középmezőnyének legjobbjai között helyezkedett el, megelőzve a ma a „fejlődő világ"-hoz sorolt országok nagy részét, illetve – és ez mai szemmel talán hihetetlennek tűnik – több dél-európai országot is. Az ország ekkorra lépésről lépésre egyre modernebbé váló, „agrár-ipari" állammá vált.

Bár Magyarország első világháborús kárai meghaladták a nyugat-európai országok veszteségeit, a helyzet konszolidálódását követően hazánk viszonylag gyorsan regenerálódott.

Fontos leszögezni, hogy a béke beköszönte utáni magyarországi gazdasági visszaesés távolról sem csak a magyar gazdaságra volt jellemző ezekben az években; a teljesítmény csökkenése olyan országokban is előfordult, amelyeket közel sem értek olyan hatalmas területi veszteségek, mint hazánkat.

Az első világháború előtti időszakhoz képest a húszas évek első felének lassabb növekedési üteme tehát nem elsősorban a területi veszteségekre vezethető vissza, annak oka sokkal inkább a politikai okokból szétesett, korábban oly stabil gazdasági kapcsolatrendszer volt.

1929-ben már a nyugat-európai átlag 57,1%-át teljesítette megközelítve az első világháború előtti fejlettségét.

A gazdasági világválság néhány éves visszaesést eredményezett, majd ezt követően a második világháború kitöréséig egy újabb, fejlődést eredményező szakasz következett. A kor legkedvezőbb magyar GDP-adata – ahogy az az első világháború előtti időszak esetében is látható volt – a legutolsó békeévben konstatálható: 1939-ben a nyugat-európai átlag 58,3%-án állt a magyar gazdaság fejlettsége (Tomka, 2018).

A magyar gazdaság a két világháború között nemcsak abszolút, hanem relatív értelemben is fejlődött. A gazdasági teljesítmény változásának Ausztriával történő ismételt összevetése során megállapítható, hogy az arány az 1910-es 60,8%-ról 1938-ra 74,6%-ra javult (Bódy, 2013).

Bár az előzőekben röviden vázolt, korszakokon átívelő, gazdasági fejlődés jelentős volt, azon a tényen továbbra sem tudott változtatni, hogy – ha egyre kisebb mértékben is – Magyarországon a legtöbben továbbra is a mezőgazdaságból éltek. Az egyes iparágak munkavállalóinak arány-változását az *1. táblázat* mutatja:

Évtized/Iparág	Mezőgazdaság	Ipar, forgalom	Egyéb
1920	55,7%	30,1%	14,2%
1930	51,8%	32,3%	15,9%
1940	48,7%	34,9%	16,4%

1. táblázat: A munkavállalók megoszlása gazdasági szektorok szerint (Bódy 2013. 18. p.)

A vizsgált időszakban a közlekedésben alkalmazott munkavállalók száma érdemben nem változott *(2. táblázat)*.

Megnevezés/Év	Munkavállalók száma (1920)	Arányuk az összes munkavállalóhoz viszonyítva (1920)	Munkavállalók száma (1930)	Arányuk az összes munkavállalóhoz viszonyítva (1930)	Munkavállalók száma (1941)	Arányuk az összes munkavállalóhoz viszonyítva (1941)
Közlekedés	356 100 fő	4,4 %	338 400 fő	3,9%	375 000 fő	4%
Összesen	7 981 100 fő	100%	8 688 300 fő	100%	9 320 000 fő	100%

2. táblázat: A közlekedési dolgozók arányának változása (forrás: Berend, 1972)

A bethleni konszolidáció következtében viszonylag gyorsan magára találó magyar gazdaság a világgazdasági válság előestéjén,

2. A LEGNEHEZEBB ÉVEK: VASÚTI JÖVEDELMEK A PAPÍRKORONA IDŐSZAKÁBAN (1918–1924)

A világháború lezárását követően, a megélhetési nehézségeik miatt a magyarországi vasutasok folyamatosan napirenden tartották a fizetésrendezés kérdését.

A ránk maradt vasúti iratanyagokban több esetben olvashatjuk, hogy a napról napra nehezebben élő dolgozók maguk kezdeményezték anyagi helyzetük rendezését. Példaként említhető az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak magyar vonalainak budapesti igazgatósága egyik, 1923 szeptemberében írott válaszlevele. Az alárendelt makói főnökség a nyilvánvaló anyagi problémákra hivatkozva kérte a munkatársai bér- és nyugdíjviszonyainak rendezését. A kérelem mögé az egész makói „kollektíva" felsorakozott, mert a makói vezetők szinte mindenkivel aláíratták a Budapestre felterjesztett kérelmet. A vezetés diplomatikus válaszlevelében természetesen megígérte, hogy megtesz mindent annak érdekében, hogy javuljon a makói vasutasok anyagi helyzete. Nehezményezték azonban a fővárosban azt, hogy a levelet a makói vezetők mindenkivel aláíratták; ez ugyanis „igen alkalmas arra, hogy sok alkalmazottunkban nyugtalanságot és elégedetlenséget támasszon, és így esetleg a fegyelem megbontására vezet." A budapesti központ a nyugdíjak drámai helyzetével kapcsolatban is adott tájékoztatást. Arra azonban felhívta a figyelmet, hogy a világháború következtében a társaság korábbi vasúthálózatából alig egyharmad rész maradt a lecsökkent területű Magyarországon, ezzel szemben a társaság nyugdíjasainak több mint kétharmad része továbbra is a társaság ellátására szorult. Ez azt jelentette, hogy a MÁV által ekkor folyósított mértékű nyugdíjak kigazdálkodása meghaladta az Arad-Csanádi HÉV teherbíró-képességét, a levél írója szerint ez „az eddig nehezen megőrzött pénzügyi egyensúlyunkat egyszerűen felborítaná". A vezetés azonban a nehéz helyzetben lévő vasutasok megnyugtatására világosan leszögezte: „Rajta leszünk azonban, hogy a nyugdíjilletményeknek időről időre való fokozatos emelésével ezen a téren is megnyugtató helyzetet teremtsünk."[1]

3. ARANYKORONA, ARANYPARITÁSOS SZÁMÍTÁS, STABILIZÁCIÓ: AZ 1925-ÖS STÁTUSZRENDEZÉS ÉS KÖVETKEZMÉNYEI (1924–1926)

A húszas években a vasúti jövedelmekkel kapcsolatos legfontosabb lépés a jövedelmek aranyparitásos alapú rendezése volt, amely 1924 júliusában valósult meg. A vasutasok jövedelmi viszonyainak rendezése szerves része volt a Bethlen-kormány stabilizációs politikájának. Ezeknek a gazdasági célja érthető módon a korona inflációjának megfékezése volt, amelyet mindenekelőtt a népszövetségi kölcsön felvételével és annak hatékony felhasználásával el is értek.

A béremelés jogi alapját az államháztartás egyensúlyának helyreállításáról szóló 1924. évi IV. törvénycikk és a kapcsolódó miniszteri rendeletek teremtették meg.

Annak érdekében, hogy ez a fizetésrendezés valóban elérje célját, a legfontosabb előfeltétel az ún. aranykorona alapú elszámolás bevezetése volt tekintettel mindenekelőtt arra, hogy a megfékezhetetlen infláció miatt a papírkorona jelentős mértékben elértéktelenedett. A vasutasok fizetését ezért elméletben az értékálló aranykoronában határozták meg.

Az új bértáblát 1924. július 1-jétől vezették be az állami alkalmazottak, köztük a vasutasok számára.

A vasúti bérrendezés természetesen a magánvasutak bérezési rendszerére is jelentős hatást gyakorolt. A magánvasutak ránk maradt irataanyaga szemléletesen örökítette meg azt a folyamatot, amikor ezek a kisebb társaságok a saját mindennapi gyakorlatukba ültetették át a MÁV számára központilag előírt, a jövedelmeket érintő rendelkezéseket. A békéscsabai székhelyű Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt. számára is folyamatos problémát jelentett az alkalmazottak alulfizetettsége. A vezetés számára ennek megoldásához viszonyítási pontként ekkor is az államvasutak éppen aktuális bérezési rendszere, tehát az aranyparitásos rendszer szolgált.[2] A Békéscsabán végül elfogadott bérrendezés a MÁV szabályozását némi változtatással vette át.

1 HU-MNL-OL Z 1614 Arad-Csanád Hév Rt. (1881-1948) 1160/1923. Az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak magyar vonalai budapesti igazgatóságának levele 1923. szeptember 14-én a makói főnökségnek.

2 A hivatkozott jogszabály a m. kir. pénzügyminiszter 1924. évi 5.200. P. M. számú rendelete az állami készpénzbevételek és kiadások kezeléséről.

A vasutasok fizetését 10 aranykoronával alacsonyabb értékben határozták meg, a hiányzó összeget pedig „természetben" pótolták (kenyérpótlék, illetve lisztjárandóság formájában). [3]

Az ország gazdasági stabilizálása érdekében a húszas évek közepén státuszrendezést hajtottak végre, amely többek között a Trianon előtti határokra méretezett, hatalmas létszám csökkentését jelentette. Ennek eszköze részben a nyugdíjazás volt, illetve elbocsátásokra és lefokozásokra is sor került, az elhalálozó munkatársak státuszát pedig nem töltötték be. Az egyes fizetési kategóriákban pontosan meghatározták a szükséges létszámot.

A státuszrendezés végrehajtásának módja mindazonáltal sok kritikát kapott a korabeli társadalomban. A Nemzeti Újság például 1929-ben elitistának és antiszociálisnak nevezte az egyébként nyilvánvalóan megkerülhetetlen kiigazításokat.

A vasúti karrierek esetében azt is kifogásolta az újságcikk, hogy a státusrendezés után csak akkor léphetett elő egy vasúti tisztviselő vagy kerülhetett A-ból B fizetési csoportba, ha a felsőbb fizetési osztályban nyugdíjazás vagy elhalálozás miatt üresedés következett be. Ez azonban nem volt gyakori, mert például sok tisztviselőt nem nyugdíjaztak annak ellenére, hogy a korhatárt elérte. A végtelenbe nyúló várakozás demoralizálta az érintetteket.

Ebben a korszakban általánosan elmondható volt, hogy egy vasúti dolgozó hozzávetőleg tíz évvel volt lemaradva beosztását tekintve a vele hasonló helyzetben lévő, más foglalkoztatotti csoporthoz tartozó társával szemben.

Hátrányosan érintette a vasutasokat az is, hogy az első világháború előtti kórpótlékot (a korpótlék helyett a két világháború közötti időszakban a kórpótlék helyesírási forma volt használatos) nem vette át a két világháború közötti bérezési rendszer. A kórpótlék jelentősége abban állt, hogy amikor egy vasutas üresedés hiányában nem tudott feljebb lépni a ranglétrán, kárpótlásul megkapta a viselt rangja és a kiérdemelt, de átmenetileg üresedés hiányában még be nem tölthető státusz közötti összeget. A magasabb lakbérre ez a pótlék sem jogosított ugyan fel, és természetesen rangban sem emelkedett a tisztviselő, anyagi helyzete azonban egyértelműen javult. Ez ezekben a nehéz években kiemelten fontos lett volna.

További sérelem volt az is, hogy ekkorra már megszűnt az 1907. évi L. törvénycikk által biztosított, automatikus, előrelépési jog is. Ez azért volt fontos a vasutasok számára, mert egy szerény, de biztos életszínvonalat tett lehetővé, illetve az egyes munkavállalókat megvédte attól, hogy a feletteseik esetleges ellenszenve vagy rosszakarata miatt kimaradjanak az előrelépésből.[4]

A korabeli vasutasok anyagi helyzetének megismeréséhez azonban nemcsak abszolút, hanem relatív értelemben is érdemes megvizsgálnunk a vonatkozó adatokat. Érdemes tehát más állami foglalkoztatotti rétegek jövedelmével összemérni a vasút által biztosított fizetéseket. A *3. táblázat* az állami tisztviselők és a MÁV-alkalmazottak konszolidáció előtti és utáni jövedelmeit mutatja.

Az adatokat elemezve[5] megállapíthatjuk, hogy a megfelelő jövedelmi kategóriák szinte minden esetben és minden szempontból a vasutasok kedvezőtlenebb helyzetét tükrözték *(1. ábra)*. Egyrészt valamennyi kategóriában a korábbi, tehát a konszolidáció előtti jövedelem magasabb volt az állami tisztviselők esetében. Másrészt a különbségeket tovább növelte az is, hogy (az egyetlen, IX. 3. kategóriát leszámítva) minden fokozatban az állami tisztviselők fizetésemelésének mértéke is meghaladta a vasútnál dolgozó, hasonló paraméterekkel rendelkező alkalmazottak gyarapodását.

3 Fizetésrendezés aranyparitásos alapon. HU-MNL-OL Z 1612 Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt. (1894-1950) 370/1924.

4 Nemzeti Újság, 1929. június 2. (11. évfolyam, 122. szám) 13. p.

5 A két világháború közötti Magyarországon az állami tisztviselők bérezési rendszere szigorúan szabályozott volt. A hivatalnokokat 11 fizetési osztályba osztották be, amelyeket római számmal jelöltek. Ezeken belül többnyire 3 fizetési fokozat volt. A jövedelmi fokozatok és osztályok nem csupán a fizetést határozták meg, hanem azt is, hogy az adott hivatalnok melyik társadalmi réteghez tartozott, illetve azt, hogy milyen megszólítás „járt neki" a hivatali és a hétköznapi életben.

Állami tisztviselők 5				MÁV-alkalmazottak			
Fizetési osztály	Fokozat	Konszolidáció előtti havi fizetés	Konszolidáció utáni havi fizetés	Fizetési osztály	Fokozat	Konszolidáció előtti havi fizetés	Konszolidáció utáni havi fizetés
I.	-	3333	1200	I.	-	1250	600 (48%)
II.	-	2000	800	II.	2.	-	440 (44%)
III.	-	1333	540 (40,5%)	III.	1.	833	390 (46,8%)
				III.	2.	750	330 (44%)
IV.	1.	1000	450 (45%)	IV.	1.	700	300 (42,8)
IV.	2.	833	400 (48%)	IV.	2.	650	280 (43,3%)
				IV.	3.	600	260 (43,3%)
V.	1.	600	340 (56.6%)	V.	1.	550	230 (41,8)
V.	2.	533	300 (56,3%)	V.	2.	500	210 (42%)
				V.	3.	450	190 (42,2%)
VI.	1.	500	280 (56%)	VI.	1.	516,6	170 (40,7%)
VI.	2.	450	250 (55,5%)	VI.	2.	383	160 (41,7%)
VI.	3.	400	220 (55%)	VI.	3.	350	150 (42,8%)
VII.	1.	366	200 (54,6%)	VII.	1.	316,6	140 (44%)
VII.	2.	333	185 (55,5%)	VII.	2.	275	130 (47%)
VII.	3.	300	170 (53,3%)	VII.	3.	266,6	120(45%)
VIII.	1.	266	150 (56,4%)	VIII.	1.	241,6	110 (45,5%)
VIII.	2.	241	140 (58,1%)	VIII.	2.	216,6	105 (48,5%)
VIII.	3.	216	130 (60,2%)	VIII.	3.	191,6	100 (52,2%)
IX.	1.	200	120 (60%)	IX.	1.	166,6	95 (57%)
IX.	2.	180	110 (60,1%)	IX.	2.	150	90 (60%)
IX.	3.	1661	100 (60,2%)	IX.	3.	133	85 (63%)
X.	1.	150	95 (63,3%)				
X.	2.	133	90 (67,6%)				
X.	3.	166	86 (74,1%)				
XI.	1.		82 (88,8%)				
XI.	2.		78 (93,9%)				
XI.	3.		84 (89,1%)				

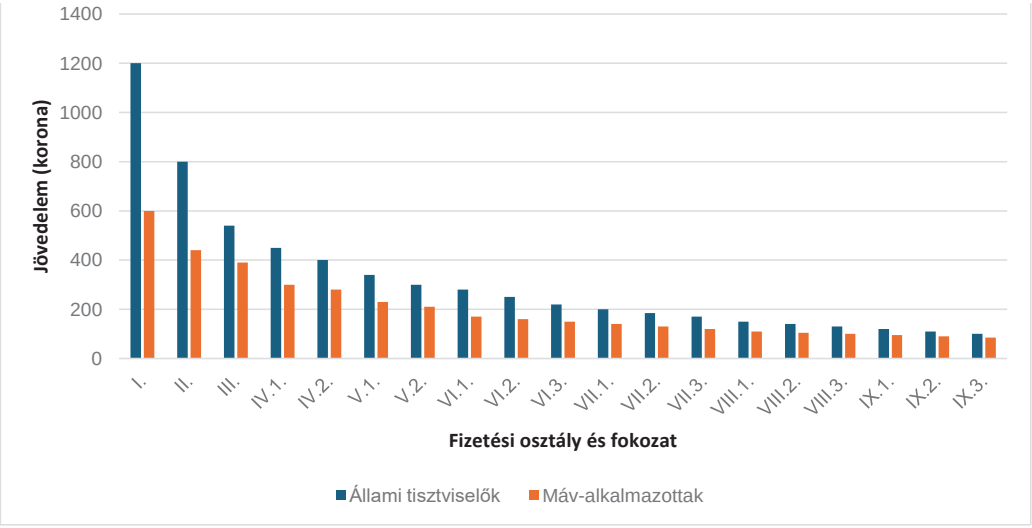
3. táblázat: Az állami tisztviselők és a vasutasok koronában értelmezett bérének összehasonlítása (Az Újság. 1925. május 26.)

Ha csak a státuszrendezés utáni fizetések kerülnek egymás mellé, akkor szintén (a fentiekből egyenesen következően) minden esetben a vasutasok alacsonyabb jövedelme figyelhető meg.

Az adatok alapján az állapítható meg, hogy a MÁV-nál a legtöbbet az elnökigazgató és az igazgatók kerestek. A korábbi fizetésekre vetített arány ezután a hatodik rangfokozatig csökkent, majd onnan ismét lassan emelkedni kezdett, míg végül a legalacsonyabb rangfokozatnál 63%-ot tett ki. Az államvasutaknál tehát nem volt következetes a progresszivitás. Mindennek nem ellentmondva találhatók olyan fizetési osztályok is, ahol az illetmények megegyeztek. Ezt szemlélteti a *4. táblázat.*

Látható azonban, hogy ugyanazon jövedelem eléréséhez több szolgálati év és/vagy magasabb fizetési osztály kellett, ha valaki a vasútnál indult el a ranglétrán.

Az államvasutaknál csak egyetlen kategória, nevezetesen az igazgatók jövedelme nőtt nagyobb arányban, mint a hasonló osztályba tartozó állami tisztviselőké. A többi vasúti tisztviselő esetében az arány sokkal rosszabb volt. A stabilizáció utáni fizetési rendszert tehát a kortársak közül sokan és joggal tartották igazságtalannak. Soron kívüli előrelépésre a vasútnál sem található több példa ezekben az években, mint az állami tisztviselők esetében. De az aktív szolgálatot teljesítő tisztviselőknél is méltatlanabb volt a 36-40 éven keresztül hűségesen szolgált



1. ábra: A stabilizáció utáni állami és vasúti fizetések összehasonlítása (Az Újság. 1925. május 26.)

nyugdíjasok ellátása. A MÁV nyugdíjas ugyanis sem az állami 15%-os emelésből, sem az ezt helyettesítő MÁV üzemi jutalékból nem kapott. „Az Újság" szerzője szerint védhetetlen az a gyakorlat, hogy egy hatezer korona évi fizetéssel nyugdíjba vonult MÁV felügyelő havi 70 aranykoronával kevesebb nyugdíjra volt jogosult, mint az ugyanilyen fizetéssel nyugdíjazott állami tisztviselő. A helyzet abszurditását az is fokozta, hogy a vasúti tisztviselők munkában eltöltött éveik alatt a nyugdíjalapba sokkal nagyobb összegeket fizettek be, mint a köztisztviselők. Emellett igazságtalanul történt a lakbérek megállapítása is, mert a MÁV tisztviselők e téren is hátrányt szenvedtek. [6]

Annak érdekében, hogy a vasutasok relatív, tehát a többi foglalkoztatotti réteghez viszonyított helyzetéről még árnyaltabb és pontosabb kép alakuljon ki, érdemes a korabeli székesfővárosi fizetéseket is összevetni a vasutas jövedelmekkel. Ezt mutatja az *5. táblázat és a 2. ábra.*

Az összehasonlítással arra teszek kísérletet, hogy az összemérhető értékeket vessem össze, ami a két rendszer különbözősége miatt módszertani kihívást is jelentett.

Ebben az esetben is a vasutasok jövedelmei voltak szinte minden kategóriában alacsonyabbak. Mindössze három olyan jövedelmi kategóriát látunk (IX.2., IX. 3. és X.1.), ahol a vasúti dolgozók kerestek többet. A *2. ábra* ezt szemlélteti.[7]

4. A PENGŐ BEVEZETÉSÉNEK HATÁSAI A HAZAI VASÚTI JÖVEDELMEKRE (1927–1937)

A pengő[8] 1927. január 1-jei bevezetése után végleg megszűnt a papírkorona napi árfolyamától való állandó függés. Az addigi fizetéseket egy hivatalos árfolyamon (1 pengő = 12 500 korona) számították át. A vasutasok meghatározott havi bért kaptak, ami ezt követően a rendszer minden szintjén biztosított bizonyos anyagi stabilitást.

6 Az Újság. 1925. május 26.

7 A MÁV és a székesfőváros. Törzsfizetések összehasonlító táblázata. Miklós (1927)

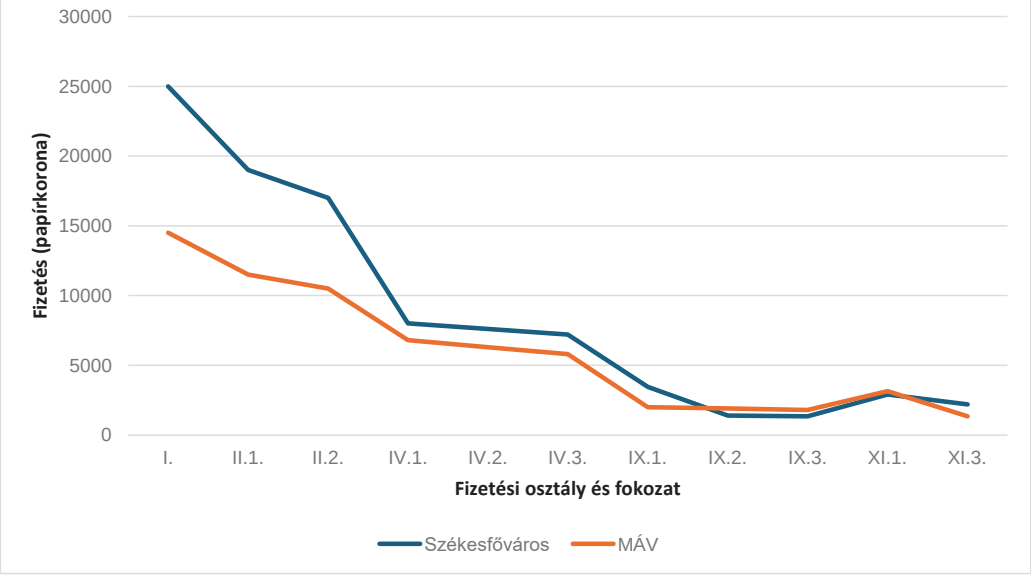
8 A pengő bevezetése átgondolt terv alapján történt meg. 1924-ben megalapították a Magyar Nemzeti Bankot, amely az új pénz bevezetését is menedzselte. Az 1925. évi XXXV. törvénycikk, amely a pengőérték megállapításáról és az ezzel összefüggő rendelkezésekről szólt, elrendelte, hogy a korona helyébe lépő új fizetőeszköz 1927. január 1-jétől a pengő legyen, amellyel a gyakorlatban már 1926. december 26-tól lehetett fizetni. Egy pengő 100 fillérből állt, és 12 500 papírkoronával volt egyenértékű. Egy kilogramm finom arany 3800 pengő értéket képviselt, jóllehet a pengő aranypénz formájában soha nem került forgalomba (csak emlékérmét bocsátottak ki). Bevezetésekor a legnagyobb címlet a 100 pengős volt. Az új valuta értékére jellemző, hogy egy amerikai dollár 5,7, egy birodalmi német márka 1,3, egy osztrák schilling pedig 0,8 pengőt ért. URL:https://m.mult-kor.hu/stabilizalta-a-gazdasagot-a-pengo-bevezetese-20250101 2026.04.29.

Fizetési osztály	Fokozat	Tisztviselő	Konszolidáció előtti havi fizetés (korona)	Konszolidáció utáni havi fizetés (korona)	Konszolidáció előttinek %-a	Differencia arány koronában
IV.	1.	állami	1000	450	45	+40
II.	1.	MÁV	1000	490	49	
IV.	2.	állami	833	400	48	-10
III.	1.	MÁV	890	390	46,8	
V.	1.	állami	600	340	58,6	-80
IV.	3.	MÁV	600	260	48,8	
VI.	1.	állami	500	280	56	-70
V.	2.	MÁV	500	210	42	
VI.	2.	állami	450	250	55,5	-60
V.	3.	MÁV	450	190	42,2	
VIII.	1.	állami	266	150	56,4	-30
VII.	3.	MÁV	266	120	45	
VIII.	2	állami	241	140	58,1	-30
VIII.	1	MÁV	241	110	45,5	
VIII.	3.	állami	216	130	60,2	-25
VIII.	2.	MÁV	216	105	48,5	
IX.	3.	állami	166	100	60,2	-5
IX.	1.	MÁV	166	95	57	
X.	1.	állami	150	95	63	-5
IX.	2.	MÁV	150	90	60	
X.	2.	állami	133	90	67,6	-5
IX.	3.	MÁV	133	85	63,5	

4. táblázat: Az állami és a MÁV-tisztviselők konszolidáció előtti és utáni jövedelmeinek összehasonlítása (Az Újság. 1925. május 26.)

MÁV				Székesfőváros			
Fizetési			Fizetés (papírkorona)	Fizetési			Fizetés (papírkorona)
osztály	fokozat	beosztás		osztály	fokozat	Beosztás	
I		elnök	14 500	I		polgármester	25 000
II	1	igazgató	11 500	II	1	alpolgármester	19 000
II	2	igazgató	10 500	II	2	alpolgármester	17 000
IV	1	főfelügyelő	6800	IV	1	12 I. oszt. főjegyző; 8 ülnök	8000
IV	2	főfelügyelő	6300	IV	2	7 ügyész; 19 műszaki főtanácsos	7600
IV	3	főfelügyelő	5800	IV	3	28 egéb főtisztviselő	7200
IX	1	tiszt	2000	IX	1	25 tan. II. o. fogalmazó; 5 árvaszéki fogalmazó	3450
IX	2	tiszt	1900	IX	2	17 mérnök; 2 szaksegéd	1400
IX	3	tiszt	1800	IX	3	288 egyéb (gépész, főkezelőnő stb.)	1350
segédtisztek	1	1. o. segédtiszt	3150	X	1	15 segédfogalmazó (tan); 1 árvaszéki segédfogalmazó	2900
segédtisztek	12	II. o. von. kis.	1350	XI	3	5 II. o. tiszt; 208 egyéb (II. o. kezelőnő, gondozónővér stb.)	2200

5. táblázat: A vasúti és a székesfővárosi fizetések összehasonlítása (Miklós 1927, 36. p.)



2. ábra: Székesfővárosi és a vasúti bérek összehasonlítása (Miklós 1927, 36. p.)

A „havi kétszáz pengő fix" – amit a legtöbb vasúti hivatalnok ezt követően ténylegesen meg is kapott – a korszakban egy viszonylag magas életszínvonalat jelentett.

A helyzet reális megítéléséhez azonban itt is le kell szögezni azt, hogy ezek a jövedelmek csak az első világháború és az azt követő évek gazdasági nehézségeit követően jelentettek jelentős előrelépést a vasutasok számára, mert azok reálértéke még ekkor sem érte el az első világháború előtti szintet.

A pengő utáni vasúti javadalmazási rendszer kritikusai többek között arra hívták fel a figyelmet, hogy igazságtalan az a gyakorlat, hogy az alkalmazottakat A és B csoportba sorolták be, mivel a B csoportban a fizetések 10%-kal alacsonyabbak voltak. Ez a gyakorlatban többek között azt jelentette, hogy a főiskolát végzett tisztviselők mintegy 36%-a a B csoportba került alacsonyabb fizetéssel.

Emellett a Nemzeti Újság kritikus újságírója más visszásságra is felhívta a figyelmet. Rámutatott például arra is, hogy a VII. fizetési osztályban a havi fizetés 270 pengő volt, amit elsősorban olyan, főiskolát végzett mérnök, segédtitkár élvezett, aki már 15-20 éve állt a vasút szolgálatában, és körülbelül negyvenéves volt. A Nemzeti Újság kritikája kiemelte, hogy ide magasan kvalifikált, esetenként „utriusque doktorok" és ügyvédi diplomával rendelkező alkalmazottak is tartoztak. A cikk írója felháborodottan jelezte, hogy a székesfőváros alkalmazásában álló, négy polgárit végzett kezelőnők 270-290 pengőt kerestek ebben az időben, „s különben minden jobb magáncég is legalább annyit fizet egy jó gépírónőjének". [9]

A MÁV fizetési rendszere természetesen a kisebb magánvasutak béreire is hatást gyakorolt.

Az egyik, a nagy gazdasági világválság idején, 1932. augusztus 4-én hatályba lépett kormányrendelet a közforgalmú magánvasutak alkalmazottainak jövedelmét a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyásával úgy állapította meg, hogy azok megegyezzenek az államvasutak alkalmazottainak bérével. [10]

9 Nemzeti Újság, 1929. június 2. (11. évfolyam, 122. szám) 13. p.

10 A m. kir. minisztérium 1932. évi 4.200./M. E. számú rendelete az 1914: XVII. te. hatálya alá tartozó közforgalmú magánvasúti alkalmazottak illetményeinek megállapításáról.

5. AZ 1938. ÉVI VASÚTI BÉRRENDEZÉS

A Darányi Kálmán miniszterelnök által 1938. március 5-én meghirdetett Győri Program, – amely egymilliárd pengőt szánt az ország infrastrukturális fejlesztésére és a védelmi képességek számottevő mértékű javítására – az egész hazai ipart mozgásba hozta.

A kormány az előirányzott összegből 400 millió pengőt szánt a közvetett fejlesztésekre, ezen belül jelentős összegeket terveztek be a vasúthálózat és a járműpark korszerűsítésére is.

a vasúti személyzet feltétlen lojalitásának megőrzése nyilvánvalóan alapvető érdeke volt a kormányzatnak.

Jóllehet az 1938-tól megállapított vasúti jövedelmek nem érték el az első világháború előtti reálértéküket, abból a vasutasok többsége egy tisztes polgári életszínvonalat tudott biztosítani a családjának.

Tekintettel arra, hogy a forint bevezetésekor, 1946-ban az 1938-as reálérték 22–35%-ában[11] határozták meg az állami alkalmazottak fizetését, a vasutasok később érthetően nosztalgiával tekintettek vissza az 1938-as bérrendezésre.

1907		Értéke 2025. évi forintban kifejezve[1,2]	1925		Értéke 2025. évi forintban kifejezve[1,2]	1938		Értéke 2025. évi forintban kifejezve, illetve növekedés 1925-höz képest[1]
Osztály, fokozat, beosztás	Fizetés (korona)[3]		Osztály, fokozat, beosztás	Fizetés (korona)		Osztály, fokozat, beosztás	Fizetés (pengő)	
I. elnök	1250	3 206 250	I. elnök	14 500 000	1 334 000	I.	960	1 331 520(-0,2%)
II. igazgató	1000	2 565 000	II. 1. igazgató	11 500 000	1 058 000	II. 1.	808	1 120 696 (+6%)
II. igazgató	1000	2 565 000	II. 2. igazgató	10 500000	966 000	II. 2.	740	1 026 380 (+6,25%)
IV. 1. felügyelő	700	1 795 500	IV. 1. főfelügyelő	6 800 000	625 600	IV. 1.	492	682 404 (+9%)
IV. 2. felügyelő	650	1 667 250	IV. 2. főfelügyelő	6 300 000	579 600	IV. 2.	455	631 085 (+8,9%)
IV. 3. felügyelő	600	1 539 000	IV. 3. főfelügyelő	5 800 000	533 600	IV. 3.	418	579 766 (+8,7%)
IX. 1. hivatalnok, műszaki hivatalnok	167	428 355	IX. 1. tiszt	2 000 000	184 000	IX. 1.	162,50	225 387,5 (+22,5%)
IX. 1. hivatalnok, műszaki hivatalnok	150	384 750	IX. 2. tiszt	1 900 000	174 800	IX. 2.	154	213 598 (+22,2%)
IX. 1. hivatalnok, műszaki hivatalnok	133	341 145	IX. 3. tiszt	1 800 000	165 600	IX. 3.	145	201 115 (+21,4%)

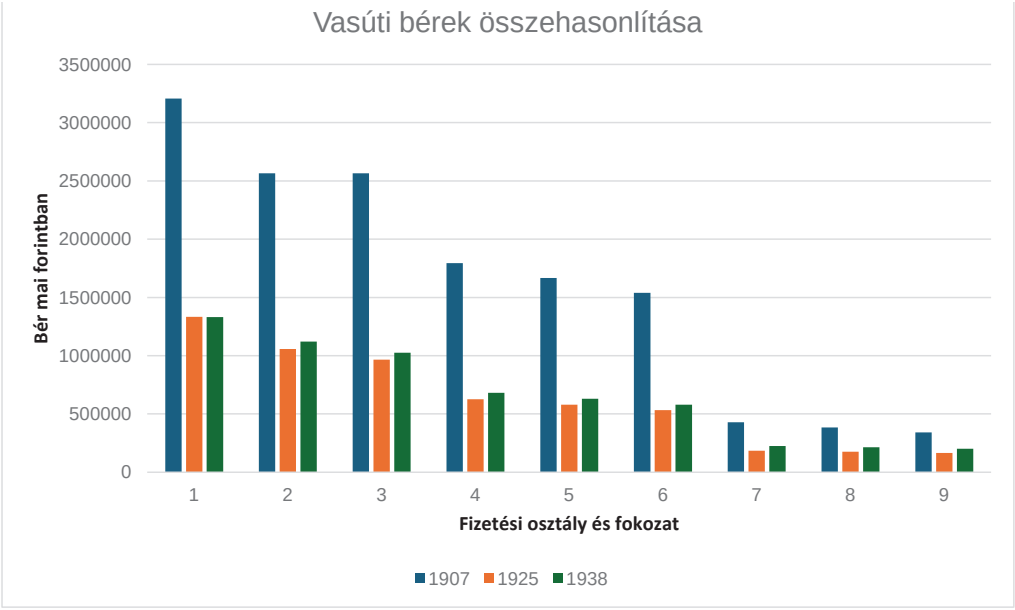
6. táblázat: Az 1907., az 1925. és az 1938. évi vasúti bérek összehasonlítása – index: 1925 = 100%
Pogány (1989) (Forrás: https://artortenet.hu/magyar-penzertekindex-arak-es-devizak-alapjan-1754-tol/)

1 https://artortenet.hu/magyar-penzertekindex-arak-es-devizak-alapjan-1754-tol/ 2026. 05. 01.
2 Miklós (1927)
3 A magyar királyi államvasutak alkalmazottai részére kiadott szabályzat az 1914 év XVII. és 1907. évi L. törvénycikkeken alapult, és a vasutasok szolgálati viszonyát határozta meg. (Miklós, 1937)

A program keretében végrehajtott vasúti bérrendezésnek egyik nyilvánvaló célja az volt, hogy a vasutasokat távoltartsa a politikai szervezkedésektől. A háború felé sodródó világban

A 6. táblázatban és a 3. ábrán három év adatait (1907, 1925 és 1938) vetem össze. A két világháború közti időszakból két olyan évet választottam ki, ahol a hivatalos statisztikai adatok szerint hozzávetőleg azonos volt az úgynevezett létfenntartási index: ha az 1938-as értéket 100%-nak tekintjük, akkor 1925-ben ez az érték 100,1%-ot tett ki. [12]

11 A második világháborút követően a létfenntartási költségindex a békeévekben mért értéknek nagyjából négyszeresére növekedett. A munkabérek a nemzeti jövedelemben való visszaesést és a teljesítménycsökkenést tükrözték, ezért reálértékben a munkás óradíjak a felére, a közalkalmazotti fizetések az 1938. évi 22-35 %-ára estek vissza. A kormány 30-35%-os agrárollót is bevezetett. (Danyi Pál: 1946-os új árviszonyok kialakítása URL: https://artortenet.hu/1946-os-uj-arviszonyok-kialakitasa/ 2026.05.01.)
12 A KSH és a Szakszervezeti Értesítő létfenntartási költség-indexsora 1921–1942 (lakással) KSH-



3. ábra: Az 1907., az 1925. és az 1938. évi vasúti bérek összehasonlítása (Forrás: https://artortenet.hu/magyar-penzertekindex-arak-es-devizak-alapjan-1754-tol/)

Az adatsorok összevetése után két alapvető jelentőségű összefüggést lehet megállapítani. Egyrészt - és erre már korábban, más kontextusban is utaltam - az első világháború előtti utolsó békeévek szintjét a két világháború közötti időszak hullámzó, de tendenciájában egyértelműen növekvő vasúti bérei sohasem tudták elérni.

A második összefüggést az 1925-ös és az 1938-as adatok részletes elemzése után lehet megalapozottan is kijelenteni: 1938-ban valamennyi kategóriában magasabb reáljövedelmet állapítottak meg, mint 1925-ben. Egyetlen érdekes kivétel az első számú vezető, az elnök volt, akinek a reáljövedelme, ha rendkívül kis mértékben (0,2%-kal) ugyan, de csökkent 1925-höz képest. A vasúti reálbérek 1925-ös bázisra vetített növekedésének arányát vizsgálva elmondható, hogy annak mértéke az alsóbb beosztások felé haladva fokozatosan növekedett. Az új bértábla tehát bizonyos mértékben nivelláló hatású volt. A MÁV-nál végrehajtott fizetésemelés ekkor is hatást gyakorolt a kisebb vasutak bérezési rendszereire. Ezzel kapcsolatban az Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt. 1937. decemberében levelet írt a Közérdeket Felügyelő Hatóságnak. Ebben a már említett, a gazdasági világválság idején kelt 1932-es kormányrendeletre hivatkozva - amely a kisebb magánvasúti alkalmazottak béreinek megállapításakor az államvasúti bérrendszert írja elő viszonyítási pontként - a hatóság hozzájárulását kérte az alkalmazottak fizetésemeléséhez. Az illetmények szabályozásának törvényi hátterére tekintettel a társaság igazgatósága úgy döntött, hogy az alkalmazottakat a MÁV-nál megállapított illetményemelésben részesíti annak ellenére, hogy a nem sokkal korábbi, 1937. október 31-i kimutatás szerint a társaság veszteséggel működött. [13]

E számunk lektorai

Dr. Ács Balázs
Dr. Bércesi Richárd
Dr. Cséfalvay Edit
Fischer Szabolcs
Dr. Földes Dávid
Dr. Lakatos András Rudolf
Dr. Sipos Tibor
Tóth Gábor

13 HU-MNL-OL Z 1612 Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt. (1894-1950) 604/1937. Az Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt. levele a Közérdeket Felügyelő Hatóságnak. Békéscsaba, 1937. dec. 13-án.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Berend, T. I., Ránki, Gy. (1972) A magyar gazdaság száz éve. Kossuth Könyvkiadó; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

Bódy, Zs. (2010) Közelítések Budapest két világháború közötti társadalmához a fogyasztás történetén keresztül. Fons, 17(4), pp. 411–460. URL: https://real-j.mtak.hu/19507/

Bódy, Zs. (2013) Magyarország társadalomtörténete a két világháború között. Egyetemi jegyzet. URL: https://btk.ppke.hu/uploads/articles/4090/file/body_zsombor-magyarorszag_tarsadalomtortenete_a_ket_vilaghaboru_kozott.pdf

Miklós, I. (1927) A vasutasok igazsága. Budapest, A szerző kiadása.

Miklós, I. (1937) A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig. Budapest.

Pogány, Á. (1989) Munkabérek a két világháború közötti Magyarországon. Történelmi Szemle, 31(1–2), pp. 70–95. URL: https://epa.oszk.hu/00600/00617/00090/pdf/EPA00617_tortenelmi_szemle_1989_1-2_070-095.pdf

Schulze, M.S. (2000) Patterns of growth and stagnation in the late nineteenth century Habsburg economy. European Review of Economic History, 4(3), pp. 311–340. URL: https://academic.oup.com/ereh/article/4/3/311/584213

Schulze, M.S. (2007) Origins of catch-up failure: comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. European Review of Economic History, 11, pp. 189-218. URL: https://academic.oup.com/ereh/article-abstract/4/3/311/584213

Tomka, B. (2011) Gazdasági növekedés, fogyasztás és életminőség. Akadémiai Kiadó Zrt.

Tomka, B. (2018) Az első világháború és a trianoni béke gazdasági hatásai Magyarországon. In: Bódy Zsombor (szerk.): Háborúból békébe - A magyar társadalom 1918 után. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézete Budapest, 2018. URL: https://www.libri.hu/konyv/body_zsombor.haborubol-bekebe-a-magyar-tarsadalom-1918-utan.html



From World War to World War: The Incomes of Hungarian Railway Workers Between the Two World Wars (1920–1938)

Keywords: MÁV, railways, standard of living, income, history of transportation

Examining the income situation of railroad workers between the two world wars, the study concludes that although railroad wages generally increased during this period, they never reached the level seen in the last years of peace before World War I. The most significant railway wage increase of the period took place in 1938. One of the obvious goals of the wage adjustment implemented as part of this was to keep railway workers away from political organizing. In a world drifting toward war, maintaining the unconditional loyalty of railway personnel was clearly a fundamental interest of the government.

The most significant wage adjustment (1938) ensured higher real incomes in nearly all categories than what railway workers had earned in 1925, the year chosen as the base year. The only notable exception was the top executive, the president, whose real income – albeit by an extremely small margin – decreased compared to 1925. If the rate of growth in real railway wages relative to the 1925 baseline is examined, it can said that this rate gradually increased as we moved down the ranks (leveling).

Although railway salaries, which had been set in 1938, did not reach their pre-World War I real value, the majority of railway workers were able to provide a decent standard of living for their families. Since in 1946 the salaries of government employees were set at 22–35% of their 1938 real value, railway workers later looked back on the 1938 wage system with understandable nostalgia.

The author, who serves as a reference librarian for railway records at the Economic Archives Department of the Hungarian National Archives, among other duties, considers it

a primary goal to draw researchers' attention to the relatively little-studied civil-era railway records held in the archives. These records, in fact, supplement the information available from bibliographic sources due to their authenticity and the data they contain that cannot be found elsewhere.

In preparing this study, the most important methodological challenge the author faced was determining the real value of incomes, given that the official currency changed during the interwar period and that the purchasing power of the currency also fluctuated significantly during that time.

When the author compared the salaries associated with individual railway positions, another difficulty that arose in many cases was that the positions specified at MÁV often could not be matched – or could only be matched with varying degrees of reservation – to the standardized positions established for other employee groups, such as civil servants.