

Az 1904-es országos vasutassztrájk Budapesten

1904. április 19-én este, néhány perccel 8 óra után a budapest-rákosszentimrei pályaudvar vasutasai megállították az Érsekújvárról érkező személyvonatot. Röviddel ezután az egész országban megszűnt a vasúti forgalom, s közel egy hétig mozdulatlanul, elhagyottan ácsorogtak a száguldáshoz szokott acélparipák. Elkezdődött az 1904-es magyarországi nagy vasutassztrájk.

Fél évszázad telt el a sztrájk óta. A magyar történetírás azonban mindmáig adós e nagy jelentőségű sztrájkharc történetének hiteles feldolgozásával. A polgári történetírás és a Szociáldemokrata Párt történetírói évtizedeken keresztül elhallgatták, s ha elvétve megemlékeztek is róla, meghamisították a vasutasok dicső harcának történetét. Miklós Imre »A magyar vasutasság oknyomozó történelme« című nyolcszáz oldalas könyvében még a sztrájk megtörténtét is szeretne volna letagadni. »A magyar vasutasság önvédelmi harcát elnevezték sztrájknak, de nem volt az, . . . nem sztrájk volt! . . . Nem volt bérharc, nem volt politikum.«¹

Marxista történetírásunk még nem foglalkozott a vasutassztrájk történetével. Ez a tanulmány természetesen nem lép fel azzal az igény-nyel, hogy választ adjon a vasutassztrájkjal kapcsolatos valamennyi kérdésre. Feladatának csupán azt tekinti, hogy a sztrájk budapesti eseményein keresztül vázlatos képet nyújtson a harcoló vasutasokról és megmutassa a Szociáldemokrata Párt magatartását a sztrájk idején.

I

Az események megértése szükségessé teszi, hogy bevezetőben legalábbis fő vonásokban érintsük az alábbi kérdéseket: A MÁV dolgozóinak mely rétegei vettek részt a sztrájkban? Milyen volt e dolgozók anyagi, szociális és jogi helyzete? Volt-e kapcsolatuk a sztrájk előtti időben a Szociáldemokrata Párttal? Hogyan alakult a sztrájkot megelőző mozgalom?

*

A magyar vasutasság felszabadulás előtti egy évszázados történetének ebben a legnagyobb és legkiemelkedőbb megmozdulásában a

végrehajtó vasúti forgalmi szakszolgálat több, mint 40 000 dolgozója vett részt. A vasutassztrájk legharcosabb, legkövetkezetesebb résztvevői a mozdonyvezetők, a mozdonyfűtők, a váltóőrök, a vonatfékezők, a kocsi-rendező és az állomási málházók voltak. Ezek a vasúti összmunkásság közel 40%-át kitevő olyan vasúti szakmunkások, betanított munkások, akik a végrehajtó vasúti forgalmi szolgálat egy-egy munkaterületének ellátásával, többnyire új értéket alkotó fizikai munkával vettek részt a termelés befejező mozzanatában, a szállításban.²

A sztrájkhoz annak megkezdése után csatlakoztak a kisfizetésű vasúti alkalmazottak legnépesebb csoportjai: forgalmisták, állomás- és pályafelügyelők, kalauzok, távirások, raktárnokok, kocsimesterek stb. Ezek a végrehajtó vasúti forgalmi szolgálat lebonyolításában igen fontos, többnyire szellemi irányító és adminisztratív munkát végeztek, de nem vezető munkakörben.³

A MÁV hivatalnokainak egyik része — különösen a nem vezető munkakörben dolgozó műszaki értelmiség — ingadozva, de szintén csatlakozott a sztrájkhoz.

A sztrájkhoz a vezető munkakörben levő altiszteknek és hivatalnokoknak csak az a kis csoportja nem csatlakozott, akik származásra és társadalmi állásra nézve az uralkodó osztályokhoz tartoztak. Ezek többsége az üzletvezetőségekben, az igazgatóságban és egyéb igazgatási szervben dolgozott.

*

A sztrájkot megelőző évtizedben, ahogy hazánkban is kibontakozott a monopolkapitalizmus és a kartellek árfelhajtó uralma, úgy romlottak a dolgozók, s köztük a vasutasság életkörülményei. Különösen elviselhetetlenné vált a fővárosban és a nagyobb vasúti csomópontokon dolgozó vasúti szolgálók és altisztek helyzete. A legfontosabb élelmiszerek és a közszükségleti cikkek ára évről évre, hónapról hónapra emelkedett. Drágább lett a kenyér, a hús, a fűszer stb. ára, a vasutasok fizetése viszont változatlan maradt.⁴ Az elvégzendő munka mennyisége, a munkanap hossza, a vasutasok kizsákmányolásának foka a századforduló éveiben a forgalom sűrűsödése következtében állandóan növekedett. Dr. Weinberger Zsigmond MÁV orvos már 1894-ben a Nemzeti Egészségügyi Kongresszuson kimutatta, hogy a forgalom biztonságára nézve is veszélyes az, hogy a MÁV-nál a vonatkísérő és a mozdony-személyzet 24 órából általában 16 órát van szolgálatban és 8 órát pihen.⁵ A MÁV tiszta jövedelme a sztrájkot megelőző tíz évben — a gyáripár, a hazai kereskedelem, és a fegyverkezés elősegítése érdekében adott jelentős tarifakedvezmények ellenére — a hivatalos MÁV üzletjelentések szerint is tizenötmillió aranykoronával emelkedett. Ugyanakkor, a vasút vezető embereinek érdekeit szolgáló »Vasút« című újság is kénytelen volt beismerni, hogy: »... a MÁV személyzete olyan rossz anyagi viszonyok között él, amelyre nincs példa a MÁV utóbbi negyedszázados történetében.«⁶ Hogy mit jelent ez a gyakorlatban, arról beszélt

Kiss János váltóőr a szolgák 1901. évi nagygyűlésén. »A mai fizetés mellett — mondotta — a legtöbb vasutas szolga családja éhezni kénytelen és maga az illető szolga is gyakran egy pár hagymával és egy darab kenyérral táskájában kénytelen fáradságos hosszú útjára elindulni...«⁷

A századforduló éveiben teljesen rendezetlen volt a vasutasok szolgálati viszonya és jogi helyzete. Az érvényben levő Szolgálati Rendtartás egyoldalúan csak a vasutasok kötelességéről beszélt, jogairól nem. A sztrájk előtti viszonyokra jellemző, hogy szabadságot csak két koronás okmánybélyeggel ellátott kérvényben lehetett kérni, s ha a szolgálati főnök indokoltak találta a kérést, akkor is a szabadságkérőnek kellett a helyettes költségeit fizetni. Ezért voltak ezrével olyan vasutasok, akiknek 15—20—25 év alatt egyetlen szabadnapjuk sem volt.

Nemcsak a nehéz munka, az embertelenül hosszú munkanap és a gyakori nélkülözés keserítette a vasúti szolgák és kifizetésű altisztek életét, hanem a vasúti hivatalnokok és a teljhatalmú főnökök basáskodása is. Ez utóbbiak úgy bántak a szolgákkal, mintha azok személyes szolgálatukra volnának kirendelve. »Ajándékokat« és a szolgálati munka után a legkülönbözőbb ház körüli munkák elvégzését követelték tőlük.

A vasutasok nagy tömegei teljesen meg voltak fosztva még a legalapvetőbb politikai és szervezkedési jogoktól is. A vasút vezetőinek engedélye nélkül nemcsak politikai pártnak, de még politikai kérdésekkel nem foglalkozó társadalmi egyesületnek sem lehettek tagjai.

A vasúti szolgák és alsó kategóriájú altisztek ilyen körülmények között nem érezhették magukat megelégedettnek és boldognak. A kilencvenes években a mindennapi élet gondjain keresztül jutottak el arra a felismerésre, hogy pusztá fennmaradásuk, élethez való joguk megvédelmének érdekében cselekedniök kell.

*

A szocialista munkásmozgalom fellendülésének olyan állomásai, mint a II. Internacionálé párizsi alakuló kongresszusa (1889), május elsejének első megünneplése (1890), a Magyarországi Szociáldemokrata Párt megalakulása (1890) hatással voltak a magyarországi vasutas proletariátusra, segítették öntudatra ébredését, s a szocialista munkásmozgalom felé való vonzódását. A vasúti munkások különböző rétegei nem egyszerre értették meg a szocialista munkásmozgalomhoz való csatlakozás szükségességét. Legkorábban a nagy vasúti műhelyek munkásai ébredtek ösztályöntudatra, elsőnek ők bizonyították tettekkel a szociáldemokráciához való vonzódásukat.⁸

A vasúti forgalom szakmunkásainál — mozdonyvezetőknél és a szolgáknál — az öntudatosodás lassabban ment végbe, mint a műhelymunkásoknál. A mozdonyvezetőkre és szolgákra nagyobb hatással voltak a kormány és a vasút vezetőinek szigorú rendeletei, amelyek nemcsak a modern munkásmozgalomhoz való csatlakozást tiltották meg,

hanem általában a politikai életben való részvételt is. Ők merték legkevésbé nyíltan kifejteni gondolataikat és érzéseiket. A forgalmi szakmunkások közül leghatározottabban és legkorábban a mozdonyvezetők és a mozdonyfűtők fejezték ki a szocialista munkásmozgalom iránti rokonszenvüket. Az 1890-es években, ahogy szaporodtak a fővárosban a munkás szakszervezetek, úgy jelentkezett, majd erősödött a budapesti mozdonyvezetők és fűtők körében az önálló szakszervezet alakítására irányuló törekvés. 1892 júliusában megjelent hazánkban az első vasutas munkásszaklap, a Mozdonyvezetők Lapja. Ez a havonként megjelenő újság az első években jelentős szerepet töltött be a magyarországi mozdonyvezetők és fűtők osztályöntudatra ébresztésében, szakszervezetük szervezésében és a proletárnemzetköziség eszméinek terjesztésében.⁹

Az eddig feldolgozott források azt bizonyítják, hogy a kilencvenes évek végén a Budapesten dolgozó mozdonyvezetők és vasúti szolgák élenjáró elemei már megértették a szocialista elvek befogadására.¹⁰ A vasút vezetői, az uralkodó osztályok képviselői rettegtek még a gondolatától is annak, hogy a vasúti munkások e csoportja kapcsolatba kerüljön a szocialista munkásmozgalommal. 1897-ben a közlekedési költségvetés vitája során az egyik országgyűlési képviselő csak azért kérte a kisebb beosztású vasutasok fizetésének rendezését, nehogy a szocializmus közöttük is tért hódítson.¹¹

Annak magyarázata, hogy az 1904-es sztrájk előtt a vasúti munkások egyik csoportja sem csatlakozott szervezeten a modern munkásmozgalomhoz, nem kizárólag a vasúti munkásságban keresendő. Az eddig ismeretes adatok szerint a Szociáldemokrata Párt megalakulásának első éveiben a párt nem rendelkezett elegendő erővel a nagyszámú — a politikai élettől hermetikusan elzárt — vasúti munkásság megszervezéséhez. S néhány évvel később, amikor a vasúti munkások különböző csoportjai egyre határozottabb lépéseket tesznek helyzetük javítására, szövetségük (szakszervezetük) megteremtése érdekében, a párt vezetői már »közömbösek« a vasutasok mozgalma iránt. Ez a »közömbösség« — amely akadályozza a vasúti munkásság öntudatosodását és a szocialista munkásmozgalomhoz való csatlakozását — a Szociáldemokrata Párt általános politikájának a következménye. Annak, hogy a párt a kilencvenes évek végén »visszavonul azokról a legfontosabb harci területekről, amelyeket a nagybirtokos, nagytőkés kormányzat különös elszántsággal védelmezett... Tartózkodik a nagy tömegeket megmozgató, súlyosabb következményekkel járó nagy bérmozgalmaktól...«¹² A Szociáldemokrata Párt többségében opportunistá vezetői a századforduló éveiben nemcsak a vasúti szolgák szervezéséről mondtak le, de elhanyagolták a nagy vasúti műhelyek munkásainak önálló szövetségbe való szervezését is. Ugyanakkor a Népszavában olyan cikkeket jelentettek meg, amelyek szerint a MÁV fehér rabszolgái nem akarnak szervezkedni.

*

Már az 1880-as évek végén és az 1890-es évek elején megkezdődtek azok a bérmozgalmak, amelyek másfél évtizeddel később a nagy vasutas sztrájkba torkollottak. Elsőnek a fővárosi MÁV munkások különböző csoportjai mozdultak meg. 1889-ben a budapesti személy- és teherpályaudvarok váltóőrei adták át a MÁV vezetőinek fizetésjavítás és lakbéremelés iránti kérelmüket. Ugyanebben az évben sztrájkba léptek a budapest-ferencvárosi teherpályaudvar raktármunkásai. A budapesti Északi Főműhely munkásai 1890 áprilisában foglalták memorandumba követeléseiket. A budapest-józsefvárosi mozdonyvezetők fizetésemelésük érdekében 1892-ben kérvényt adtak át a MÁV üzletvezetőség gépészeti osztályvezetőjének. A kilencvenes évek derekán a lakbérpótlék felemelése és a drágasági pótlék kiharcolása érdekében mozgolódni kezdtek a budapesti MÁV alkalmazottak alsó kategóriái is.¹³ Valószínű, hogy a magyarországi munkások kilencvenes évek folyamán egyre gyakoribbá és hevesebbé váló bérmozgalmai és a vasúti alkalmazottak 1893. és 1895. évi nemzetközi kongresszusának határozatai is hozzájárultak a fővárosi vasutasok határozottabb fellépéséhez.

A budapesti vasutasok gazdasági helyzetük javítására irányuló szervezkedése az 1890-es évek második felében kiterjedt vidékre is, országossá vált.

A MÁV forgalmi szakmunkásai és kisfizetésű alkalmazottai egyes szolgálati áganként memorandumba foglalták kéréseiket. E memorandumok közül legszervezettebben a mozdonyvezetők és fűtők 1898-as memoranduma készült. A memorandumokban a fizetés és a lakbérpótlék emelésére, az automatikus előléptetésre vonatkozó pontok mellett megtaláljuk a munkanap megrövidítésére, a szolgálati főnökök önkényeskedésének felszámolására irányuló követeléseiket is. A helyzetük javítását kérő vasutasok emlékiratai egyre több követelést vetettek fel, hangjuk is egyre élesebbé vált.

A szocialista munkásmozgalom hatása a memorandumok közül legvilágosabban a budapesti vasúti műhelymunkások 1890.évi, a mozdonyvezetők és fűtők 1898. évi memorandumának követeléseiben mutatkozott meg. E két memorandum a betegsegélyezés mélyreható reformja, a munkabér és fizetés lényeges felemelése és több részkövetelés mellett tartalmazta a nyolcórás munkanap bevezetésére és az egészségügyi viszonyok megjavítására vonatkozó követeléseket is.

V. I. Lenin azt tanítja, nem szabad egy kalap alá venni a béremelésre, a munkaidő csökkentésére, a visszaélések megszüntetésére stb. vonatkozó részköveteléseket a proletariátus általános követeléseivel. »A nyolcórás munkanap... az egész proletariátus követelése... ez a követelés szolidaritásvállalás a nemzetközi szocialista mozgalommal.«¹⁴ A nyolcórás munkanap követelésének a memorandumba való felvétele arról tanúskodott, hogy ebben az időben a vasúti műhelymunkások mellett az élenjáró mozdonyvezetők és fűtők is megértették és a memorandumban kifejezésre juttatták a nemzetközi szocialista munkásmozgalommal való szolidaritásukat.

Az emlékiratok elintézés nélkül kerültek irattárba. A budapesti szolgák és altisztek kezdték megérteni, hogy csak egységes fellépéssel, szövetségbe tömörülve érhetik el helyzetük javítását. 1901-ben — a vasút vezetőinek engedélyével — országos tanácskozásra gyűltek össze a vasúti szolgák és altisztek. A MÁV szolgák országos nagygyűlésén, amelyet 1901. július 28-án Budapesten a Központi Városháza tanácstermében tartottak meg, »rengeteg ember volt együtt. . .«¹⁵ A kongresszusnak nevezett nagygyűlés elfogadta a szolgák kéréseit tartalmazó memorandumot, végrehajtó bizottságot választott és megbízta azt a »MÁV szolgaszemélyzetének országos egyesülete« alapszabályának kidolgozásával. A memorandum, amelyet szeptember 6-án átadtak a kereskedelmi miniszternek, a fizetés »szerény módon való rendezése« és az »előléptetési időszak kegyes meghatározása« mellett kéri »szolgálati rendtartásuk korszerű módosítását.«¹⁶

A szolgák kongresszusa után ült össze az altisztek minden tekintetben jelentéktelenebb értekezlete. Fizetésük javítása és állásuk nyugdíjjal való rendszeresítése érdekében mozgolódní kezdtek a MÁV kezelők is. 1901-ben a MÁV hivatalnokok is hallatták hangjukat, hogy helyzetükön javítsanak és sérelmeiket orvosolják.

A memorandumokat a kereskedelmi miniszternek és a MÁV elnöknek átdadó küldöttségek »biztató ígéretek« és »baráti kézfogásokat« kaptak, de kérésük teljesítése terén nem történt semmi. Ahogy porosodtak a kereskedelmi minisztériumban és a MÁV igazgatóság irattárában a vasutasok elintézetlen memorandumai, úgy foszlott szét a kérvényezés eredményességébe vetett hit. Hamarosan hitelét veszítette a mozgolódó vasutasok előtt a vezető szerveket védő és a türelmetleneket csillapító Vasút című lap¹⁷ és szerkesztője, Keleti Ö. Lajos, akire a memorandumok elkészítése idején még hallgattak. A vasutasok tekintetüket a politikai pártok felé vetették. Az ellenzéki pártoktól várták mozgalmuk felkarolását. A MÁV Igazgatóság ismételt és nyomatékos figyelmeztetése, ¹⁸ elbocsátással való fenyegetése ellenére is szaporodtak a vasúti munkások minden csoportjának és a legkisebb fizetésű alkalmazottaknak a napilapokhoz küldött és azokban megjelent panaszos levelei.

*

Az 1901-es évvel új szakasz kezdődött a vasutasok mozgalmában, — amelyet egyrészt fizetésük javítása, másrészt szövetségbe tömörülésük engedélyezése érdekében folytattak. A mozgalomnak a megélénkülése, valamint a Magyarország gazdasági és politikai életében végbement nagyarányú változások következtében a vasutasok fizetésrendezésének és szervezkedésének ügye a napi politika kérdésévé vált.

A vasutasok 1904. évi sztrájkját megelőző mozgalom megértéséhez feltétlen szükséges rövid pillantást vetni a XX. század első éveiben hazánkban folyó társadalmi és pártharcokra.

A századfordulóval hazánkban is megkezdődött az imperializmus, a kapitalizmus rothadásának, haldoklásának korszaka. Az imperializmus, s az ennek talaján kirobbant 1900—1903. évi gazdasági válság rendkívüli élességgel hozta felszínre a magyar társadalom évtizedek óta megoldatlan problémáit. »Élesen napirendre kerültek a polgári-demokratikus forradalom megoldatlan vagy felemásan, »felülről« megoldott kérdései.«¹⁹

Az osztályá szerveződött magyarországi proletariátus sorozatos sztrájkharcokban, nagyarányú politikai tüntetésekkel fejezte ki elégedetlenségét helyzete állandó romlása miatt. E harcokban tovább nőtt a munkásosztály szervezettsége és ennek az osztálynak a harca »lesz hovatovább elsőrendű tényezőjévé a magyar társadalom belső harcainak.«²⁰ A parasztság is ezekben az években kísérli meg a 48-as zászlóval visszaélő »nemzeti« pártoktól való elszakadást, az országos kérdések eldöntésében való önálló részvételt. A századforduló első éveiben a polgári reformtörekvések és pártszervezkedések színtere az ország. A liberális burzsoázia — az ipari és kereskedelmi középburzsoázia, a kispolgárság legfelsőbb rétegei, a polgári értelmiség — először kísérli meg, hogy elváljon a feudális nagybirtokos osztálytól és önálló politikát folytasson. Magyarország — Révai elvtárs szavai-val — »demokratikus népföradalommal« volt terhes. »Nagy tömegmozgalmak rázkódtatják meg a feudális Magyarországot, az osztrák-magyar dualizmus épületét : érezni a levegőben, hogy a magyar nép nem tud és nem akar tovább úgy élni, mint eddig élt.«²¹

A magyarországi vasutasok mozgalmára a XX. század első éveiben nemcsak a munkások és parasztok nagy tömegmozgalmai, a szocializmus eszméinek terjedése van hatással, hanem a liberális burzsoázia reformtörekvései és pártszervezkedése is.

A vasutasok fizetésrendezésének, szervezkedésük engedélyezésének ügye nemcsak és nem is elsősorban azért vált országos üggyé, a napi politika kérdésévé, mert a sokszor becsapott vasutasok panaszos levelekkel tömegesen keresték fel az ellenzéki napilapokat, hanem elsősorban azért, mert a szervezkedő liberális burzsoázia képviselői is igyekeztek hálójukat kivetni a vasutasokra.

Hogy a vasutasokat távol tartsák a Szociáldemokrata Párttól, mozgalmukat pedig saját céljaik szolgálatába állítsák, kisajátították azok követeléseit. A vasutasok eredeti követeléseit elferdítve csak a hivatalnokok fizetésrendezéséért és egy burzsoá politikát folytató, hivatalnoki vezetés alatt álló vasutas szövetség engedélyezéséért szálltak síkra. A Vázsonyi Vilmos vezette, 1900-ban alakult Demokrata Párton kívül lényegében ezeknek a céloknak szolgálatába állt a Magyar Nemzet — a vasúti hivatalnokok mozgalmával legtöbbször foglalkozó politikai napilap — és az 1903-ban megjelent Magyar Közérdek című hetilap is.

Ezen évek vasúti munkásmozgalmának legfontosabb kérdése, hogy azok a vasúti munkások és alkalmazottak, akik felismerték, hogy a korábbi, szolgálati úton való kérvényezés eredménytelen — mikor

és mennyire tudják magukat függetleníteni a polgári befolyás alól, mikor és mennyire képesek szervezetiesen kapcsolatot teremteni a szocialista munkásmozgalommal. Ezt a harcot a vasúti proletariátus különbözö rétegeinek olyan idöszakban kell megvívnia, amikor hazánkban a Szociáldemokrata Párt vezetöi többségének opportunistá magatartása akadályozza azt. A magyarországi szocialista munkásmozgalom vezetöinek ezt az — enyhén szólva »közömbös« magatartását mutatja a budapesti vasúti munkásság 1903. évi július hó 26-án megtartott nagygyűlése is.

A budapesti Központi Városháza tanácstermében megtartott »gyűlésen« ezrével jelentek meg a MÁV munkásai.²² A résztvevök többsége a budapesti műhelyek és fiókműhelyek munkásai közül került ki, de képviselve voltak a pályafenntartási, raktári és a napibéres forgalmi szakmunkások is. A vidéki vasúti munkások küldöttei is megjelentek. »A gyűlésen a vasúti munkások mozgalmuk vezetését tüntetöleg a szocialisták pártjára bízták.«²³ A szaktanács képviselői elvállalták, hogy a vasúti munkások memorandumát átadják a miniszternek, s megígérték, hogy »három hét múlva ismét összejövünk és referálunk« az eredményről.²⁴

A három hét eltelt, de a Szociáldemokrata Párt és a Szakszervezeti Tanács egyáltalán nem gondolt új gyűlés összehívására. A memorandumot csak öt hónappal később, a vasúti munkásság újabb és újabb sürgetésére adták át a kereskedelmi miniszternek. Újabb gyűlést pedig csak akkor hívtak össze, amikor a vasúti munkások minden rétegénél, de különösen a mozdonyvezetőknel és a szolgálknál igen határozott formában vetödött fel a sztrájk gondolata, mint követeléseik kiharcolásának egyedüli eszköze.

Az ipari és mezőgazdasági munkások századeleji nagy — többnyire győzelmes — sztrájkharcainak hatására érlelődött a sztrájk gondolata a mozdonyvezetők, a vasúti szolgálk és az alsó kategóriájú altsztek körében. A sztrájk gondolatának terjedésében nagy szerepet játszottak azok a hírek, amelyek a különbözö országok vasutas sztrájkjairól érkeztek hazánkba. 1904 januárjában és februárjában az egész országban megmozdultak a szolgálk és az altsztek. »Szervezkednünk kell és az összes vasutasoknak mint egy embernek kell odakiáltani az intéző köröknek: jogot és kenyeret...« — olvassuk a vasutasok egyik kiáltványában.²⁵ Azt a hírt, hogy a vasutasok sztrájkra készülnek, a fővárosi napilapok először 1904. február 18-án közölték.

A Szociáldemokrata Párt lapja, a Népszava elsőnek foglalt állást a sztrájk ellen. »Az ország egyik részében annyira betelt keserúséggel a vasút alkalmazottak pohara, hogy már a munka abbahagyásáról beszélnek, kötelességünknek tartjuk őket saját érdekében figyelmeztetni, hogy bármily elviselhetetlen is helyzetük, bármennyire jogos is elkeseredésük, még se ragadtassák el magukat olyan cselekedetre, amely későbbi győzelmüket kockára teszi. Várjatok még...«²⁶

A Szociáldemokrata Párt már korábban is meg akarta akadályozni a sztrájk gondolatának terjedését a vasutasok között. Az 1903. évi júliusi vasúti munkásgyűlés szociáldemokrata szónoka a memorandum átadásának elvállalása után is arra figyelmeztette a munkásokat: a Szociáldemokrata Párt ideiglenes vezetése nem jelenti, hogy sztrájkkal vívják ki követeléseiket. »Nem sztrájkról van szó, hanem nyílt igazságos, becsületes küzdelemről.«²⁷ A Szociáldemokrata Párt szónoka már akkor sem tartotta a vasúti munkások számára »igazságos« és »becsületes« harci eszköznek a sztrájk fegyverét.

Eredménytelen maradt azonban a Szociáldemokrata Párt sztrájkellenes állásfoglalása éppúgy, mint a liberális burzsoáziának az a törekvése, hogy a »lobbanékonyabb«, a szélsőség felé könnyebben hajló szolgákat és altiszteket távol tartsa a mozgalomtól, s így vegye elejét a sztrájkknak. Hiába hangoztatta a vasút vezetőinek miskolci szócsove, hogy: »Álljon talpra a hivatalnoki kar apraja-nagyja egyértelembe és egy akarattal... s amit nem tudott kikönyörögni magáért, követelje azt ki most az összességért... az észszerűség, a méltánylási szempontok azt követelik, hogy az altiszteket s a szolgákat ne vigyék még bele a mozgalomba...«²⁸

II

A vasutasok helyi és gócponti gyűlései után 1904. február 21-re és 28-ra az üzletvezetőségi székhelyekre hívtak össze vasutas nagygyűléseket. E gyűlések mindenütt harcoss légkörben, több ezer szolga, altiszt, és hivatalnok részvételével folytak le.

Az üzletvezetőségi székhelyeken tartott gyűlések közül harcosság tekintetében kiemelkedett a budapesti vasutasok február 21-i gyűlése, amelyet a Nemzeti Torna Egyesület vívótermében (VIII. Szentkirályi utca) tartottak meg. A délután 3 órakor kezdődő gyűlésen mintegy 3000 vasutas jelent meg. A gyülekező vasutasok között egy vasúti szolga az alábbi szövegű, sztrájkra szólító röpcédulákat osztogatta:

»Vasutasok!

Jóllaktunk az ígéretekkel!

Szánjuk el magunkat immár férfias lépésre!

Mondjuk ki a sztrájkot!!!«²⁹

A gyűlést előkészítő bizottság — amelyben a hangadó még Keleti Ö. Lajos volt — javaslatára a gyűlés elnökévé puccsszerűen a vasút vezetőinek egyik emberét tették meg. Amikor az elnök arról beszélt, hogy a vasutasoknak nem kell szembehelyezkedni a Máv vezető köreivel, »mert a vezető körökben megvan a jóakarát«, a hallgatóság soraiból orkászerűen tört fel a kiáltás: »eddig nem tapasztaltuk.«³⁰ Az elnök ezek után a mozgalom további vezetésére egy 50 tagú bizottság megválasztására tett javaslatot. Az előre elkészített névsor felolvasása közben

gyakran hangzott fel: »Abczug!« »Le vele!« közbekiáltás. »Nagy zaj és percekig tartó abczug támadt Keleti Ö. Lajos, a Vasút című lap szerkesztője nevének említésénél és az egybegyűlték lármája addig nem csillapodott, amíg a jelen volt Keleti Ö. Lajos. . . maga ki nem jelentette, hogy a tagságáról lemond.«³¹

Ennek megtörténte után az elnök a gyűlést berekesztette, mire a sajtótudósítások szerint »fülsíketítő zaj és láрма keletkezett«. Az elnök felé ilyen kifejezések röpködtek: »Alávalóság! — Nyomorúlt bérenc! — Le a spionnal! Nem engedjük magunkat többször becsapni!« »Ki kell dobni az árulót cinkostársaival együtt.« Egyes lapok szerint az elnök nagyon sietve hagyta el a termet.³² De a gyűlés folytatását a jelenlevő rendőrtisztviselő akadályozta meg. »Abczug! Le vele! hangzott a rendőrtisztviselő felé, aki az udvaron álló rendőröket bevezényelte a felháborodott vasutasok ellen.«³³ A gyűlésnek karhatalommal történt berekesztése után a tömegben ilyen kiáltásokat lehetett hallani: »Ne higyjünk a kormánynak! Elég volt már az ígértből!«³⁴

A budapesti tornacsarnoki gyűlés feloszlátására a harc fokozásával válaszoltak a vasutasok. A budapesti mozdonyvezetők és fűtők titkos értekezletükön »elhatározták, hogy ha az általános fizetésrendezés kérdése március 5-ig nem nyer megoldást: március 5-én déli 12 órakor egy mozdonyvezető sem viszi tovább a gépét és egy fűtő sem áll tovább a forgalom szolgálatába.«³⁵

A februári gyűléseken a vasutasok mozgalmuk vezetésére bizottságot választottak. A liberális burzsoázia és a vasút vezetőinek nyomására az üzletvezetőségi bizottságokban és az országos vezetőségben a polgári befolyás alatt álló, a radikális mozgalomtól tartózkodó hivatalnokok voltak többségben, de beválasztottak már a bizottságokba szolgákat és altiszteket is. Az országos bizottság elnöke Földessy Ödön szombathelyi hivatalnok, a budapesti mozgalmi bizottság elnöke Just Ferenc mérnök. A budapesti bizottság legaktívabb, legharcosabb tagjai: Turtsányi Pál és Sarlay János hivatalnokok, Kacsó Gyula mozdonyvezető és Vereb Mihály kocsirendező voltak.

A hivatalnoki vezetés alatt álló üzletvezetőségi és országos bizottság tőle telhetően mindent megtett a mozgalom leszerelése, a sztrájk megakadályozása érdekében. Az első ilyen irányú intézkedés, hogy a februári gyűlések határozatai ellenére március 6-ra országos nagygyűlés helyett csak bizottsági értekezletet hívtak egybe. A keleti pályaudvar tanácstermében üléselő bizottsági tagokra nagy nyomást gyakorolt a gyűlésre érkezett, de onnan kirekesztett vasúti szolgák harcos tömege, akik »a keleti pályaudvar környékét sűrűn ellepték. . . és kíváncsian várták a gyűlésről kiszivárgó híreket.«³⁶

A vidéki vasutasok közel száz táviratot küldtek az értekezletre, amelyekben kitartásra, határozott állásfoglalásra szólították fel a bizottsági tagokat és a tanácskozás jegyzőkönyvének nyilvánosságra hozatalát követelték. A vasúti szolgáknak az értekezletre gyakorolt befolyását mutatja, hogy a korábbi országos vezetőség akarata ellenére a március

6-i értekezlet és az országos bizottság elnökségébe társelnöknek be-
választották Vereb Mihály rákosrendezői szolgát is.

A bizottsági értekezlet a februári gyűlések határozataiból egy 27
pontból álló pótmemorandumot állított össze.³⁷ A bizottságban levő
szolgák és az értekezletről kirekesztettek nyomására a pótmemo-
randum első pontja leszögezi, hogy a fizetésemelés tekintetében ragasz-
kodnak 1901. évi memorandumukhoz mint minimumhoz. A pótmemo-
randum azok teljesítését az eddigiektől eltérően ultimátumszerűen
határidőhöz kötötte. »Kérjük — mondja a pótmemorandum — kérel-
münknek f. év május 1-re való teljesítését.« A memorandum azonban
még nem mondja ki, mi lesz akkor, ha a kormány és a vasút vezetői
május 1-re nem teljesítik a vasutasok követelését. Ez a mozgalom
kezdetlegességét, a polgári ellenzék és a sztrájkot nem akaró bizottsági
elnököknek az értekezletre gyakorolt hatását tanúsítja.

A pótmemorandumba felvett pontok mutatják, hogy a bizottsági
értekezletre elsősorban nyomást gyakorló napibéres szolgák kíván-
ságaival kellett a mozgalom vezetőinek foglalkozni.

A követelések politikai jelentősége igen mérsékelt. Kifejezetten
politikai jellegű követelés az emlékiratban nem volt.

A vasutasok ezrei nagy felháborodással értesültek a március
6-i nagygyűlés elmaradásáról. Budapest és környékének vasutasai
már március 3-án tartott titkos összejövetelükön bizalmatlanságuknak
adtak kifejezést a hatodikai országos gyűlés elmaradása miatt.³⁸ A fel-
háborodást fokozta, hogy a pótmemorandum nem tartalmazta a vasuta-
sok szervezkedésének és egyesületbe való tömörülésének engedélyezése
iránti követeléseket. A fiumei vasutasok március 13-i gyűlésének hatá-
rozata ezért kimondotta, hogy a pótmemorandumot átadó küldöttségek
vezetői nem képviselték ügyüket megfelelően, miért is az irántuk való
bizalom megingott.³⁹ A szegedi mozgalmi bizottság március 23-i gyűlése
szintén olyan határozatot hozott, amely szerint a vezetőséggel szemben
megrendült a bizalma.⁴⁰ A mozgalom országos vezetőivel szembeni
bizalmatlansági határozatok a vasutasok harci szelleméről, elszánt-
ságáról és arról tanúskodnak, hogy a tömegek mindinkább kivonják
magukat a liberális burzsoázia embereinek vezetése alól.

A harcoló vasúti munkásság egységének megbontása érdekében a
Szociáldemokrata Párt és a Szakszervezeti Tanács vezetői a kereskedelmi
miniszter helyeslésével 1904 márciusában azért kezdtek a MÁV műhely-
munkások erőteljesebb szervezéséhez, hogy azokat szembefordítsák a
szolgák és altisztek egyre harciasabb mozgalmával. A március 6-ra
összehívott vasúti munkásgyűlés szociáldemokrata előadója beszédét
azzal kezdte, hogy a kereskedelmi minisztertől nyert információ szerint
a műhelymunkások ügyét nem a most mozgolódó szolgákkal és altisz-
tekkel együtt, hanem külön rendezik. Majd a továbbiakban elmondotta,
hogy a vasúti műhelymunkásoknak is csak olyan szervezkedést ajánl,
amely nem a szociáldemokrácia vörös zászlója alatt folyik, és melyért a
kereskedelmi miniszter senkit sem fog megrendszabályozni. »Én azt

mondom — mondotta a szónok — hogy ez a küzdelem gazdasági harc. . . s nem mondom, hogy vegyék kezükbe a szociáldemokrácia vörös zászlaját. Erről nincs szó, esetleg majd következhetik. . .⁴¹ Ilyen volt a Szociáldemokrata Párt állásfoglalása azokra a sorozatos megnyilvánulásokra, amelyek mindinkább vitathatatlaná tették, hogy a vasúti munkások minden rétege, de különösen a műhelymunkásság vonzódik a modern munkásmozgalomhoz, a Szociáldemokrata Párthoz. Ezen a gyűlésen is többször tüntetőleg kórusban jelentették ki a munkások: »mi igenis szocialisták vagyunk«.

A március 6-i gyűlés a Szociáldemokrata Párt szónokának javaslata ellenére úgy határozott, hogy a vasúti munkások szervezkedése a Szakszervezeti Tanács részvételével, vezetésével folyjon.

A gyűlés határozatai alapján azonnal megkezdődött a vasúti munkások szervezése, a műhelyek és a legfontosabb, legnagyobb fővárosi pályafenntartási szakaszok munkásai néhány napon belül megválasztották bizalmi férfiakat. Öt héttel a gyűlés után — 1904. április 15-én — a szervezkedés eredményeként megjelent a Szociáldemokrata Párt befolyása alatt álló Magyar Vasutas című újság. A lap tevékenységének értékelésére itt nem térhetünk ki, mindössze csak azt jegyezzük meg, hogy — a Szociáldemokrata Párt vezetői magatartásának megfelelően — kezdettől fogva szemben állt a szolgák és altisztek harcosszorgalmával. Az első szám »Mi és ők« című demagóg cikke szerint a vasúti szolgák és altisztek mozgalmát »szánalmas vonaglás, vergődés, semmint egy életerős, tetteképes szervezet öntudatos működése... Nem, ezzel a szervezkedéssel, ezzel a mozgalommal... mi vasúti munkások nem forrhatunk össze.«⁴²

A felsorolt adatok szemléltetően bizonyítják, hogy a Szociáldemokrata Párt és a Szakszervezeti Tanács csak akkor látott a vasúti műhelymunkások erőteljesebb szervezéséhez, amikor azok a vasúti szolgákkal együtt igen határozottan felleptek munkaadójuk, a magyar feudálkapitalista társadalmi rendszer védelmezője, a magyar állam ellen. A vasúti munkások »szervezésének« célja ilyen körülmények között nem volt más, mint a tőkés vállalkozó állam ellen harcba induló több tízezer vasúti munkás és alkalmazott egységének megbontása, a vasutasok sztrájkjának a megakadályozása. Az, hogy e feladat jelentős részét a pártvezetőség a vasúti munkások bizalmi férfiival és a Magyar Vasutas című lappal hajtatta végre, a további évek során is igen kedvezőtlenül befolyásolta a vasúti munkásság egységes szervezését.

*

1904 márciusában már sem a liberális burzsoázia befolyása alatt álló országos mozgalmi bizottságok, sem a vasúti munkások szociáldemokrata szervező bizottsága nem tudták megakadályozni a sztrájk eszméjének a vasutasok közötti további érlelődését. Március végén, amikor a pénzügyminiszter bejelentette, hogy a fizetésrendezés csak az

1904. évi költségvetés letárgyalásakor lép életbe, a vasutasok Budapesten és valamennyi nagy vasúti csomóponton tiltakozó gyűléseket tartottak.

Az angyalföldi gyűlés parázs hangulatára jellemző, hogy a szónokot gyakran szakították félbe a résztvevők közbekiáltásai: »Sztrájkolni fogunk! Nem várunk! Abczug Lukács! A bécsi gyorsvonat nem fog indulni s punktum!« A gyűlésen felszólalt Vereb Mihály és Kardos Antal kocsirendező, a vasúti szolgák két bátor vezetője is. Sanyarú helyzetükről szóló felszólalásuk végén — a résztvevők lelkes, helyeslő tapsa és éljenzése közben — nyilvános gyűlésen először jelentették ki: »ha május elsején nem lesz fizetésrendezés, akkor megállítjuk a mozdonyokat.«⁴³ Vidéken is meggyorsult a szervezkedés.

A kormány hatalmi szóval, megfélemlítéssel akarta a sztrájkot visszatartani a vasutasokat. Rendelet tiltotta meg a mozgalom céljaira szolgáló pénzgyűjtést.⁴⁴ A rendőrség eljárást indított Vereb Mihály és Kardos Antal ellen, az angyalföldi gyűlésen történt felszólalásaik miatt.

A terrorisztikus intézkedések a vasutasok tízezreiben növelték az elszántságot és a felháborodást. Március végén, április elején, ezek és ezek aláírása gyűlt a fogadalmi íveken, amelyeknek szövege a többi között a következő volt: »Alulírottak becsületszavunkra fogadjuk, hogy fizetésrendezésünk, pragmatikánk és országos egyesületünk kiküzdése céljából úgy egymás között, mint az e célra választott vezetőinkkel és bizottságainkkal teljes szolidaritást vállalunk... Ezen fogadalmunk ellenében megköveteljük, hogy vezetőink és bizottságaink... a memorandumokban kifejezett szerény igényeink eléréséig mindvégig kitartsanak és továbbra is vezessenek.«⁴⁵

Amikor a sztrájk elkerülése érdekében Hieronymi kereskedelmi miniszter 1904. április 16-án a képviselőház elé terjesztette a vasutasok fizetésrendezéséről szóló törvényjavaslatot, a vasutasok jelszava már ez volt: »vagy egészen megadják amit kívántunk, és úgy adják meg, ahogy mi kívántuk, vagy pedig ... meglesz a sztrájk.«⁴⁶ A törvényjavaslat a vasutasok egyik követelését sem kívánta a memorandumoknak megfelelően maradéktalanul teljesíteni. Ez nagy felháborodást váltott ki a vasút dolgozóiból. A kereskedelmi miniszterhez garmadával érkeztek a vasutasok táviratai, amelyek szerint »ők nem tűrik ezt a fizetésrendezést, ezt magukra nézve lealázónak tartják, emberi méltóságukat sérti.«⁴⁷

A vasutasok április 20-án Budapesten országos nagygyűlésen akartak tiltakozni a törvényjavaslat ellen. A MÁV igazgatóság április 18-án rendeletileg tiltotta meg a vasutasoknak a szolgálati helyről való eltávozást és minden további gyűlésezést.⁴⁸ Az üzletigazgatók megtiltották a mozgalomra vonatkozó híreknek a vasúti távirán és távbeszélőn való továbbítását.⁴⁹ A MÁV főorvosa utasította a pályorvosokat, hogy »ne fogadjanak el betegségi bejelentést...«⁵⁰ A rendőrség nem adott engedélyt a 20-i gyűlés megtartására, s a MÁV igazgatósága a gyűlés bejelentői — Sarlay János és Turtsányi Pál — ellen, a

szolgálatból való azonnali felfüggesztéssel fegyelmi eljárást rendelt el.⁵¹ Ezek a tiltó és megtorló intézkedések már nem tudták megakadályozni a sztrájkot, ellenkezőleg meggyorsították annak kirobbanását.

III

Rákosrendező állomáson a tolatómunkások, kisegítő fékezők, váltóőrök, kocsirendezők, vonatkísérők, kocsifelírók, kocsimesterek és állomásfelvigyázók 19-én egész nap csoportokba verődve tárgyalták helyzetüket, panaszaikat. Ezeken a megbeszéléseken sok, vidékről érkezett szolga és altiszt volt jelen. Azért gyülekeztek itt a nagygyűlésre érkezett vidéki vasutasok, mert Rákosrendezőről kerültek ki a mozgalom legharcosabb vezetői. Ezen a pályaudvaron dolgozott a szolgák 1901-ben választott országos bizottságának elnöke Vereb Mihály. Itt dolgozott Kardos Antal és Turtsányi Pál is. A rákosrendezői vasutasok rendkívül nagy felháborodással fogadták a 20-i gyűlés betiltásáról és a mozgalom élén álló két hivatalnok felfüggesztéséről szóló hírt.

Este 8 óra tájban érkezett Rákosrendezőre Turtsányi Pál, hogy átvegye a szolgálattól való felfüggesztésről szóló okmányt. Turtsányi Pál megbecsülésnek örvendett Rákosrendező személyzete körében. A vasutasok benne egyik vezetőjüket tisztelték. A sztrájk előtti napok eseményei s különösen a szolgálattól való felfüggesztés híre tovább növelte tekintélyét. Turtsányi Pál, a 40 év körüli, dzsentrí származású vasúti hivatalnok a Demokrata Kör aktív tagja, Vázsonyi Vilmos barátja volt. Tizennyolc évi vasúti szolgálata alatt megismerte az alacsonyabb beosztású vasúti szolgák és altisztek sanyarú helyzetét. Jogosnak és igazságosnak tartotta kérésüket. A mozgalom élén álló hivatalnokok közül ő volt a legharcosabb, a leginkább szókimondó, de sztrájkra ő sem gondolt, illetve ő is mindent megtett annak elkerülése érdekében. Félt a vasutasok ezreinek megmozdulásától, nem merte vállalni a sztrájkba induló vasutasok vezetését.

Amikor a vasutasok Rákosrendezőn meglátták a felfüggesztett tisztviselőt, riadó éljenzésbe kezdtek. Köré csoportosultak és »halljuk!« »halljuk!« kiáltásokkal szólásra bírták. Turtsányi néhány szóban nyugalomra intette a tömeget, majd arra kérte őket, hogy várják meg a holnapi napot. A felháborodott vasutasoknak nem tetszett Turtsányi beszéde. Csalódtak. Zajos tiltakozás volt a válasz. A tömegből ilyen felkiáltások hangzottak: »Ágyúra persze van pénzük!« »Majd kiugrasztluk a sínekről a vonatot!« »Ma már nem dolgozunk!« »Éljen a sztrájk!«

A vasutasok több száz főnyi tömege a kezében tartott jelzőlámpákat, jelző zászlókat, sapkákat, zsebkendőket levegőben forgatva tombolt lelkesültségében és a 8 óra 14 perckor Érsekújvárról érkező 165. sz. személyvonatot még a rendes megállóhelyre való érkezése előtt feltartóztatta. Ettől a pillanattól kezdve drámai gyorsasággal követték egymást az események. A megállított vonat mozdonyvezetője felé

egyszerre többen kiáltották: »A maga társát, Kacsót felfüggesztették! Csak nem fogja társait cserben hagyni!« A mozdonyvezető rövid gondolkodás után engedett a tömegnyomásnak és kijelentette, hogy: »ha a Kacsót felfüggesztették, akkor én sem megyek a vonattal!«

Rákosrendező állomásfőnöke igyekezett csitítani az embereket, de senki sem hallgatott rá. Turtsányi Pál is »arra kérte a jelenlevőket, engedjék be a vonatot Budapestre«. A néhány perccel ezelőtt nagy lelkesedéssel fogadott »vasutasvezér« szavai már nem befolyásolták a vasutasok elszánt tömegét, amely forrongó tömegből ezekben a percekben élre álló és a további harcra bűzdítő új vezéreket, új hősöket követett. Amikor a mozdonyvezető a vonatot az állomásfőnök utasítására, Turtsányi beleegyezésével el akarta indítani, Bohus Mihály váltóór, Pázmány Lipót kisegítő fékező, Tóth Pál állomásmálházó példájára s felszólítására a jelenlevő vasutasok a vonat elé rohantak és a sínekre feküdtek.⁵² El voltak szánva arra, hogy a vonatot csak testükön keresztül engedik el Rákosrendezőről. Ekkor hangzott el a harangjelző berendezésen a 7-es számú, »minden vonat megállítandó« harangjelzés. A jelzés hallatára a jelenlevők az ügyeletes tisztviselők karjáról letépték a szolgálati jelvényt, elsötétítették a központi váltóállítótornyot, eloltották a váltólámpákat. Az állomáson tartozkodó vonatok légfékjeiből kiengedték a levegőt, leeresztették a mozdonyok tüzeit és vizét. Megkezdődött a vasutasok nagy küzdelme. Az állomásfőnök és az állomás tisztviselőinek ellenállása eredménytelen maradt. Rákosrendező pályaudvaron a sztrájkoló vasutasoké volt a hatalom. A vasúti harangjelző berendezések a 7-es számú jelzést, a vasúti távirdagépek a sztrájkra szólító felhívásokat továbbították állomásról-állomásra.

*

Elsőnek a nyugati pályaudvar dolgozói értesültek a rákosrendezői eseményekről. A hír hallatára a Nyugati Főműhely⁵³ munkásainak egy része azonnal elindult a sztrájkoló rákosrendezőiekhez.

A Nyugati pályaudvaron dolgozó vasutasok csatlakozását meggyorsította, hogy e pályaudvar rendőrfelügyelője 19-én este azt az utasítást kapta: rendőreivel utazzon Rákosrendezőre a sztrájk letörésére. Amikor a nyugati pályaudvar mozdonyvezetői megtudták, hogy miért akarnak a rendőrök Rákosrendezőre utazni, megtagadták a szolgálatot. Kijelentették, hogy egyetértenek rákosrendezői társaikkal. A Rákosrendezőre gyalog érkező rendőrfelügyelő rendőreivel a strájkolókat kiszorította az állomásról, azonban a forgalom mégsem indulhatott meg, mert sem a rákosrendezői vasutasokat, sem a Nyugati pályaudvar mozdonyvezetőit nem lehetett a szolgálat felvételére kényszeríteni. Az elszántabb sztrájkolók több helyen megkezdték a vasúti sínek felszedését, hogy megakadályozzák az esetleges sztrájkőrök vagy a katonavonat közlekedését.

Aznap már nem érkezett, de nem is indult több vonat a Nyugati pályaudvarról. Az esti bécsi személyvonatnál a Nyugatiban »történt pedig, hogy éppen akkor, amikor a vonat mozdonyvezetője jelt akart adni az indulásra, eléje állott három sztrájkoló — két mozdonyvezető a Nyugati pályaudvarról és egy kocsitoló — s azt mondták neki: csak nem hagyod cserbe a társaidat! — A vonatok a vonalakon állnak! Senki sem vezeti a vonatot! — A mozdonyvezető eleinte habozott, de amikor elmondták neki a történeteket, leszállott a mozdonyról, bement az állomásfőnökhöz és bejelentette neki, hogy ő a vonatot nem vezeti. . . Az utasok leszálltak a kocsikról és beletörődtek sorsukba, visszaváltották jegyeik árát. . .⁵⁴ Közben »sok rossz élc hangzott el a kormány felé«, mire a tömegesen érkező rendőrök eltávolították az utasok és a kíváncsiak csoportjait a pályaudvar épületeiből. Este, a peronon már sötétség és csönd volt. A sztrájk hírére a lámpakezelők az összes lámpákból kisdették a beleket, ők így akadályozták a forgalom újraindítását.

Nagyobb vidéki állomásokon a 19-ről 20-ra virradó éjjelen éles harc folyt a sztrájkhoz azonnal csatlakozni akaró mozdonyvezetők, váltóőrök, kocsirendezők, vonatfékezők és a munka folytatását kívánó hivatalnokok és szolgálati főnökök között. Akik vonakodtak, azokat a sztrájkolók kényszerítették a munka abbahagyására. 20-án reggel csatlakoztak a sztrájkhoz a keleti pályaudvar dolgozói. Április 20-án kora délelőtt a MÁV több ezer kilométeres vonalain megszűnt minden forgalom.

*

A fővárosi és a nagygyűlésre Budapestre érkezett vasutasok április 20-án a kora reggeli órákban még három helyen, a Hermina úti »Reklámkert«-ben, a »Trieszti nő«-ben és a zuglói Schätz-féle nagy sör-csarnokban gyülekeztek. A »Trieszti nő« és a »Reklámkert« vendéglőkből azonban még 20-án délelőtt átmentek a sztrájkolók a Zuglói sör-csarnokba és ott ütötték fel a budapesti vasutasok a végleges sztrájkját. »A Schätz kocsmá hatalmas kertjében sok ezer vasutas tolong — írta az Egyetértés a sztrájkjátanyáról írott tudósításában — számukat megállapítani képtelenség. Aki hat-nyolc ezerre teszi meg a szabadban tanyázó, szokatlanul nyüzsgő tömeget, csakúgy téved mint a sztrájkvezetők, akik 15—16 ezer emberre becsülik a tábort. . .⁵⁵

A sztrájkjátanya igen szemléltetően bizonyította, hogy a sztrájkolók alaptömegét a mozdonyvezetők és a vasúti szolgák alkotják. A tudósítások szerint »... a kabátos sztrájkolók, a tisztviselők szinte elvesztek a nagy tömegben. Csak éppen be-be néznek a tanyára, aztán visszatérnek a városba.«⁵⁶ A sztrájkjátanyán levő vasutasok zöme szolgál és kifizetésű altiszt. Igen sok a fűtőházi dolgozó. Az Egyetértés szerint a fővárosi sztrájkjátanyán majdnem minden második ember mozdonyvezető. Számuk megközelíti a háromezretet.⁵⁷

Valamennyi, a sztrájkanyagáról szóló tudósítás kiemelte, hogy a sztrájkolók hangulata kezdettől fogva igen lelkes és elszánt volt. Mindannyian meg vannak győződve arról, hogy tizenkét, de legkésőbb huszonnégy óra alatt vége lesz a sztrájknak, a kormány minden követelésüket teljesíteni fogja, mert ők nem engednek. A sztrájkanyagokon gyakori, hogy a sztrájkolók a vasútigazgatókat »abczugolják«. Ludvig nevét nem igen emlegetik — írja a Magyar Szó —, »de ha mégis szóba kerül a neve, egyszerre mondják ki néhány jámbor óhajjal, amely a nagyapáig felmenő rokonságát érdekli közléről...«⁵⁸

*

A vasutas sztrájk közvetlen hatását és politikai visszhangját mutatja az, hogy Magyarország dolgozó osztályai, de különösen a főváros munkásai, kispolgárai együttérzéssel fogadták a vasutasok sztrájkját. Április 19-ről 20-ra virradó éjjelen több ezer vidéki vasutas érkezett a fővárosba. 20-án reggel Budapest népe kíváncsi érdeklődéssel ünnepelte a lovas és gyalogos rendőrcsapatok kíséretében a sztrájkanyagokra vonuló vasutasokat és »sok helyen zajos tüntetéssel adott kifejezést szimpátiájának a vasutasok iránt.«⁵⁹ »A főváros utcáin sűrűn előfordult a mai nap folyamán, hogy megéjleneztek, ahol kis csapat vasutast láttak. Pedig ma ugyancsak nagy számban lehetett látni vasutast a főváros utcáin« — írta a Kis Újság április 21-i számában.

Komlós Manó vasúti mérnök, a mozgalom egyik életben levő résztvevője, elmondotta, hogy a fővárosi munkások közül többen csatlakoztak a sztrájkanyagára igyekvő vasutasokhoz és velük együtt kiáltották: »Abczug Tisza!« »Abczug Hieronymi!« A közönség rokonszenvéről tett tanúságot, hogy már a sztrájk első napján »mindenfelől adományok érkeznek a sztrájkolókhoz.«⁶⁰ A budapesti piacra élelmet szállító parasztok és kofák kedvezményes áron adták az élelmet a sztrájkolóknak. A sztrájkoló vasutasok iránti rokonszenv spontán megnyilvánulásain felbuzdulva írta egyik napilap vezércikkében, hogy »a vasutas-sztrájk forrongásba hozta a társadalom minden rétegét... az egész ország üdvözlö a vasutasokat, mint a kormányzati önkény, zsarnokság uralmának megdöntőit...«⁶¹

Csuta Károly elvtárs, a munkásmozgalom régi harcosa, visszaemlékezése során elmondotta, hogy a budapesti asztalos szakegylet tagjai a sztrájkhír hallatára — Lai József elnök felszólítására — azonnal, még április 19-én kimentek a sztrájkolók közé, hogy kitartásra bűzdítsák őket. Az asztalos szakegylet több tagja a »Zöldvadász« vendéglő közelében segített a sztrájkolóknak a vasúti sínek felszedésében.

Milyen magatartást tanúsítottak a Szociáldemokrata Párt és a szaktanács vezetői a megkezdődött sztrájkjal kapcsolatban? A párt és a szakszervezetek hivatalos vezetői minden igyekezettel azon voltak, hogy a sztrájkoló vasutasokat elszigeteljék a szervezett ipari proletari-

átutástól, és a vasúti munkások egyes csoportjait egymás ellen hangolják. Legelső teendőjük az volt, hogy a MÁV műhelyi és pályafenntartási munkásságot, valamint a magánvasutak dolgozóit távoltartsák a sztrájkjától. A MÁV műhelyi és pályafenntartási munkásság jogos követeléseit tartalmazó memorandumok szintén már régóta elintézetlenül porosodtak a vasúti irattárban. A műhelymunkások 1896 óta kérték egy nyugdíjintézet felállításának engedélyezését. Az 1903. júliusi vasúti munkásgyűlésen memorandumba foglalták többi követeléseiket is.

A MÁV műhelyi munkások jelentős tömegei már hosszabb ideje rokonszenveztek a határozottabb fellépés gondolatával, az országos sztrájk kitörésekor pedig elérkezettnek látták az időt követeléseik kiharcolására. Mint egy csepp a tengerből, úgy mutatta az a kitörő lelkesedés, amellyel a nyugati műhely munkásai 19-én este a sztrájk kezdetéről szóló hírt fogadták, hogy milyen állaspontra helyezkednek a műhelyek munkásai. A vasutassztrájk másnapján — április 20-án — már nem léptek munkába a szolnoki, a szombathelyi, a zágrábi műhelyek munkásai.⁶²

Ott, ahol már előrehaladt a vasúti munkások szociáldemokrata szervezése, a Magyar Vasutastól, a bizalmiaktól várták a sztrájkra való felszólítást. Garlati Gyula, a vasutas-mozgalom egyik veteránja, aki ebben az időben az Északi Főműhely munkása volt, elmondotta, hogy a főműhely munkásai izgatottan várták a sztrájkba szólító felhívást. Azonban hiába várták. A Szakszervezeti Tanács még április 19-én éjjel értekezletre hívta a vasúti munkások bizalmijait és feladatukká tette a műhelyi és pályafenntartási munkásság munkabeszüntetésének megakadályozását.

A bizalmiülés megállapította, hogy a vasúti munkások nincsenek helyzetükkel megelégedve. »A küzdőkkel szolidaritást vállalunk és őket nemes küzdelmükben azzal támogatjuk, hogy ... megakadályozzuk, hogy közülünk csak egyet is sztrájktörőnek felhasználhassanak!« — mondotta a bizalmiülés határozata. A munkások akarata ellenére azonban azt is kijelentette a bizalmiülés, hogy »még nem érkezett el az idő, amikor nálunk is üt a leszámolás órája«⁶³ A bizalmiak határozatát »Nyílt levél a Kereskedelmi Miniszter Úrhoz!« című falragaszon hozták nyilvánosságra.

A Szociáldemokrata Párt megalkuvó vezetői a sztrájkoló vasutasok felé demagóg módon arról beszéltek, hogy a vasuti munkások nem elég szervezettek és a proletariátus gazdasági elvei lehetetlenné teszik a munkások és az alkalmazottak közös sztrájkját. (A Szociáldemokrata Párt a mozdonyfűtőket, mozdonyvezetőket, váltóőröket, kocsirendezőket stb. nem tekintette munkásnak). A Magyar Vasutas tudósítása szerint a műhelymunkások bizalmi férfiai még 19-én éjjel felkeresték a sztrájkoló vasutasokat és »tudatták, hogy a munkások sztrájkbalépése nem lendítene a sztrájkolóknak ügyén. Kifejtették, hogy a vasúti munkások ez idő szerint még nem eléggé szervezettek arra, hogy egy sztrájkban siker-

rel megállják a helyüket. A balsikernek pedig kitenni a munkásokat veszedelem volna. . . A bizalmi férfiak kifejtették még az egyéb okokat is, amelyek miatt a munkások és a vasúti alkalmazottak közötti közös sztrájk lehetetlen. Ezek az okok a proletárság gazdasági elveire vezethetők vissza.⁶⁴

Az ipari munkások felé a tényeket meghamisítva, az igazságot elferdítve a Népszava arról írt a sztrájk alatt, hogy a harcoló vasutasok». . . nem munkások, nem is szolgák, — hanem tiszték és altiszték —. «A sztrájktagonán nem a Marseillet, hanem a Szózatot éneklük, a hazát a királyt éltetik.⁶⁵

A vasúti műhelymunkásság többsége nem értett egyet a nyílt levélben foglaltakkal, a sztrájk mellett volt. Garlati Gyula visszaemlékezése szerint az Északi Főműhely munkásai csoportokba verődve a Magyar Vasutas című újságot, a Szakszervezeti Tanács vezetőit szidalmazták a tétlenség miatt. A vidéki vasúti munkások is követelték a bizalmiaktól a sztrájkhoz való csatlakozást. Farkas Izor, a vasúti munkások szociáldemokrata szervező bizottságának elnöke, elmondotta, hogy a vidéki műhelyekből egyre-másra kapta a táviratokat, amelyben azok a sztrájkhoz való csatlakozást követelték.⁶⁶

A vasúti műhelymunkások több helyen a bizalmiak határozata után is szolidáris sztrájkba kezdtek. De ahol nyíltan nem sztrájkoltak, ott sem ment a munka. A nyugati javítóműhelyben, «április 20-án, a lakatosok és más munkások tétlenül állottak, csendesén várva a teendőket». Egyes források szerint április 21-én este az államvasúti műhelyek budapesti munkásai bizalmas gyűlésén többen követelték a sztrájkhoz való csatlakozást.⁶⁸

A sztrájk másnapján a Duna-balparti teherrakpart több, mint száz munkása lépett sztrájkba és ment a vasutasok zuglói sztrájktagonájára.⁶⁹ A Népszava a sztrájk harmadik napján ismételten azt követelte, hogy a vasúti műhelymunkások szigorúan tartsák magukat a «Nyílt levél»-ben megállapított állásfoglaláshoz.⁷⁰ A Szociáldemokrata Párt és a Szakszervezeti Tanács vezetőinek a vasutassztrájjal való szembeállítását mutatja az is, hogy a sztrájk idején a szociáldemokrata szervezkedés hatására egyes műhelyek munkásai, akik korábban sztrájkba léptek, a forgalom megindulása előtt felvették a munkát. A Népszava április 23-án például lelkendezve közölte az alábbi hírt: «Lapzártakor a következő táviratot kaptuk. A zágrábi összes műhelyi munkások üdvözlük a szaktanácsot és csatlakoznak a szervezkedéshez. A munkát felvették.⁷¹

A vasúti munkások bizalmi férfiai — akik közül nem egy a kialakuló munkásarisztokráciához tartozott — féltek a kapitalista vállalkozó állammal szembeni nyílt harcától.⁷²

*

A vasutassztrájktól megrémült népellenes uralkodó osztályok a sztrájk gyors megszüntetését kérték a kormánytól. «Az Újság» április 20-i vezércikkében statáriumot követelt a vasutasok ellen.

A belügy- és a honvédelmi miniszter már 19-én éjjel elrendelte a rendőrség, a csendőrség, és a katonaság készenlétbe helyezését. Április 20-ra virradó éjjel és 20-án kora reggel megkezdődött a fővárosi és a vidéki MÁV állomások és vasútvonalak karhatalommal történő megszállása. A budapesti Nyugati pályaudvart a 3. bosnyák ezred és a 44. gyalogezred két zászlóalja őrizte. Bosnyák katonák őrizték a Nyugati pályaudvar raktárait, s ők szállták meg a Nyugati pályaudvar és Rákosrendező közötti vasútvonalat is. Rákosrendezőn egy század 44. gyalogezredbeli és egy század bosnyák katona ütött tábort. A Keleti pályaudvart a 32. gyalogezred katonái tartották megszállva, míg a ferencvárosi pályaudvaron a 86. gyalogezred 8, 10, és 11-es százada tanyázott. A katonák mellett a pályaudvarokon jelentős számú rendőr és szuronyos csendőr is tartózkodott.⁷³

A sztrájk kezdetétől rendőrök és detektívek őrizték Tisza István miniszterelnök palotáját, Hieronymi Károly kereskedelmi miniszter villáját és Ludvig Gyula MÁV elnökgazdag házát, mert tartottak a vasutasok tüntetésétől.⁷⁴

A kormány és a hivatalos »székesfőváros« lovasrendőrökkel, szuronyos katonákkal, a toloncolás előkészítésével várta a fővárosba érkező vidéki vasutasokat, akiknek többsége azonban még Budapest határán, a nyílt pályán leszállott a vonatokról, s onnan villamosokon és gyalog vonult a fővárosi vasutasok sztrájkanyára. Közel félszázad rendőr és a 6. gyalogezred egy százada vonult ki a Fehérvári úti vámházhoz, hogy a Budafokról villamoson érkező vasutasokat letartóztassák. »A lovasrendőrök elállották a síneket... a katonaság kört formált a kocsik körül, lövésre tartott puskával. A rendőrség vezetője felszólította a vasutasokat, szálljanak le a kocsikról. A négyszáz ember egy tömegben az országútra verődött.«⁷⁵ Ezeket a vasutasokat a Mosonyi utcai toloncházba kísérték. A 443 letartóztatott vasutas között csak három tisztviseelő és két mérnök volt.⁷⁶ A Fiume felől érkező 350 vasutast, — akik közben Budapest közelében hajóra szálltak át, — a rendőrök a Boráros téri hajóállomásról a főkapitányság udvarára kísérték. Az itt letartóztatottak zöme szintén szolga és altiszt. Mindössze tíz tisztviseelő és három mérnök volt közöttük.⁷⁷

Igy fogadta a »hivatalos« Magyarország a vasutasok sztrájkját.

*

A vasutassztrájk kitörése, a vasúti közlekedésnek Magyarország egész területén való megbénulása közvetlenül hatással volt a parlamenti pártharcokra is. Az »erőskezü« miniszterelnök néhány héttel a sztrájk előtt törte meg a parlamenti obstrukciót. Bár ő maga sem bízott a parlamenti béke tartósságában, mégis remélte, hogy április 20-án annak a császári és királyi leiratnak a közzététele, amely a II. Rákóczi Ferenc és bűjdoso társai hamvainak hazaszállítását rendelte el, kedvező hatással lesz a pártok korábbi megegyezéseire. Ezt a számítást is keresztülhúzta a vasutassztrájk.

A vasutassztrájk kérdését formálisan nem tűzték a képviselőház napirendjére, de április 20-án, 21-én és 22-én az ezzel kapcsolatos napi-rend előtti felszólalások és az azokra adott miniszterelnöki válaszok töltötték ki az ülések időtartamát.

Azok az ellenzéki pártok vagy pártonkívüli képviselők, akik a vasutasok korábbi mozgalmát saját befolyásuk kiszélesítésére, híveik, választóik számának növelésére akarták felhasználni, a mozgalom megindulása óta a vasutasok barátjának tüntették fel magukat. Sztrájkot nem akartak és minden tőlük telhetőt megtettek annak megakadályozása érdekében. A sztrájk kitörése után a parlamentben felszólaló képviselők kivétel nélkül elítélték a vasutassztrájkot és felajánlották szolgálataikat a sztrájk leszerelése érdekében.⁷⁸

Annak ellenére, hogy a sztrájk elítélésében az ellenzéki pártok egyetértettek a kormánnyal, mégis viharos jelenetek játszódtak le a parlamentben. Az ellenzéki pártok szónokainak számolni kellett saját választóik véleményével, a vasutasok hangulatával és azzal, hogy a főváros és a vidék jelentős tömegei együttéreztek a sztrájkolókkal. Ha nem is a vasutasok érdekében, de általában a szabadságjogok megsértéséért bírálták a kormányt.

Az ellenzéki pártok kezdetben igyekeztek a sztrájk következtében keletkezett helyzetet felhasználni a kormány elleni támadásra és a sztrájk tüzénél megszűni saját pecsenyéjüket. Az ellenzéki pártok a kormányra, a kormány az ellenzékre hárította a felelősséget a sztrájk kitöréséért. A viták során több képviselő felvetette, hogy Tisza István mondjon le.

A legélesebb vita annak a kérdésnek kapcsán fejlődött ki, milyen intézkedéssel lehet leggyorsabban és legeredményesebben munkába állítani a vasutasokat és megindítani a vasúti forgalmat. A miniszterelnök kezdettől fogva arra az álláspontra helyezkedett, hogy a vasutasok az állam felesküdtött alkalmazottai, akiknek nincs joguk sztrájkolni, és a kormány egyetlen kérésüket sem hallgatja meg, amíg munkába nem állnak. Tisza kijelentette, hogy a kormány meg fogja indítani a forgalmat, »teljesíteni fogja kötelességét... ha kell szuronyokkal is.«⁷⁹

A parlament nagy zajjal fogadta ezt a bejelentést. Az ellenzéki pártok helytelenítették, hogy a kormány nem tárgyalásokkal, nem meg-egyezőssel, hanem szuronyokkal, fenyegetéssel akarja a forgalom felvételére kényszeríteni a vasutasokat. E magatartás indító oka nem annyira a sztrájkoló vasutasok iránti rokonszenvenben keresendő, hanem a néptömegektől való félelemben. Ezt egyes felszólalók félreérthetetlenül meg is mondták. Az »Ugron Párt« elnöke például arról beszélt, hogy a fővárosba érkező vidéki vasutasok letartóztatása olyan cselekedet, amelyen »nem csak a vasutasok, hanem a közönség is fel fog háborodni.«⁸⁰ A függetlenségi és a 48-as párt szónoka szerint veszélyes a szuronyok erejére való támaszkodás, mert »a szuronyok mögött is emberek állnak... polgárok, vasutasok és munkások... a szuronyok is sztrájkolhatnak.«⁸¹

A polgári ellenzék pártjainak a vasutassztrájk alatti parlamenti és egyéb tevékenysége — annak ellenére, hogy sok borsot tört a kormány, s különösen a miniszterelnök és a kereskedelemügyi miniszter orra alá — lényegében a vasutassztrájk megtörését, a vasúti forgalom megindítását segítette elő. Egyedüli »eredmény«, amit a kormánynál elértek, hogy az »erőskezü« miniszterelnök nem hivatalosan felkérte a vasúti hivatalnokok között népszerű Vörös László ny. kereskedelmi államtitkárt, országgyűlési képviselőt, hogy igyekezzon rávenni a vasutasokat a szolgálat folytatására. Vörös László azonban nem mert a sztrájkolók ezrei közé a sztrájkanyagára menni, hanem a vasutasmozgalom korábbi vezetőivel kezdett tárgyalni a Demokrata Körben.

*

A vasutasok mozgalmának többnyire hivatalnok vezetői a sztrájk-hír hallatára a Demokrata Körben gyülekeztek és Vázsonyi Vilmos javaslatára bizottságot alakítottak a sztrájk leszerelésének, a vasutasok szolgálatba való visszavezetésének elősegítésére. A bizottságnak 13 tagja volt, ezért azt »13-as bizottság«-nak nevezték el. A források több helyen úgy beszélnek róla, mint a sztrájkbizottságról. A 13-as bizottság azonban nem volt sztrájkbizottság, tagjait nem a sztrájkoló tömeg választotta, sőt 20-án a rendzavarástól való félelem miatt még megalkulásukat se merték a sztrájkanyagán bejelenteni.⁸² Egy korabeli polgári politikus véleménye szerint a 13-as bizottság »a békés polgárok benyomását« mutatta.⁸³ Hogy mennyire nem a sztrájkolók szerve volt, azt bizonyítja az is, hogy amikor eredménytelen tárgyalások után félre akartak állni, maga a kereskedelmi miniszter kérte őket, hogy maradjanak.⁸⁴ (A rendelkezésre álló forrásokból megállapítható, hogy a 13-as bizottság egyes tagjainak állásfoglalása és magatartása nem minden esetben egyezett az egész bizottságéval. Ezt azonban csak a bizottság egyes tagjainak értékelésénél lehet figyelembe venni. A bizottságon belüli ellentétek nem éleződtek ki annyira, hogy ezek a mozgalom és a 13-as bizottság értékelése szempontjából döntő jelentőségűek volnának.)

A 13-as bizottság és a kormány által erre felkért Vörös László ny. államtitkár között 20-án délután kezdődött meg a tárgyalás. A 13-as bizottságnak a sztrájkoló vasutasok részéről nem volt felhatalmazása semmilyen tárgyalásra. A sztrájkolók a maguk követelését igazságosnak, jogosnak és teljesíthetőnek találták, nem akartak alkudozni. Amikor tudomást szereztek a tárgyalásról, tömegesen jelentek meg a Demokrata Körben, hogy megakadályozzák a bőrükre való alkudozást. A tárgyalás délután kb. 5 órakor kezdődött, de már »7 órára a terem tele volt emberekkel. Ezek nagyon fel voltak izgatva, s nagyon kiabáltak, amikor megtudták, hogy mit tárgyaltak a bizottság tagjai. Azt mondták, nem szabad engedni, agyon ütjük, aki enged.« »Árulók« »Gazemberek« »Összejátszotok a kormánypártiakkal hangzott a tanácskozó bizottság felé félezer összegyűlt forrongó vasutas ajkáról.«⁸⁵

A tárgyalások eredményeként a kormány bűnbocsánatot, a betiltott nagygyűlés engedélyezését ígérte. Kijelentette, hogy a Szolgálati Rendtartás megadása és a szövetség megalakulása ellen elvi kifogása nincs. A fenti engedmények betartásáért Vörös László saját személyével akart biztosítékot nyújtani. Ezzel szemben a kormány a szolgálat azonnali felvételét követelte. A tárgyalás eredményét a zuglói sztrájktagja résztvevőinek kellett volna jóváhagyni az április 21-i gyűlésen, de a »tömeg a leghatározottabban tiltakozott a békefeltételek pontjai ellen«. »Nem fogadjuk el, nekünk nem kell!« — hangzott mindenfelől.

Korabeli források egybehangzó tudósítása szerint a kormány békefeltételei ismertetésekor »valóságos orkánja tört ki a szenvedelemnek. Nem lépünk szolgálatba addig, amíg az 1901. és 1903. évi memorandumunkban foglaltakat meg nem adják! Eleget bolondítottak már bennünket! Megtelt csordultig a keserű pohár! A szónok csak nagy ügyelbajjal tudta lecsillapítani a háborgó tömeget...«⁸⁶

Az igen harcias hangulatban lefolyt gyűlés egyik a hallgatóság soraiból előlépett szónoka ezután így fogalmazta meg azokat a feltételeket, amelyek alapján a kormánnyal való tárgyalás megkezdődhet. »Mi nem szorulunk bűnbocsánatra, mi bűncselekményt nem követtünk el... Mi kormánygaranciát kérünk, hogy közlünk senkit a mozgalom miatt sem meg nem büntetnek, nem nyugdíjaznak, sem át nem helyeznek... Mi azt kívánjuk, hogy azok a tényezők, akik a mozgalmunk elnyomására, a mi törekvéseink meggátolására törekedtek, akik a közönséget hamisan informálták, akik meg akarták akasztani a mi jogos mozgalmunkat, huszonnégy óra alatt eltávolíttassanak.«⁸⁷ Az 1904. évi januári előléptetéseket s a kinevezéseket 24 óra alatt publikálják s a létszám 30 százalékkal lépjen elő, az 1904. januárjában esedékes fizetési hátralékot azonnal fizessék ki, a már benyújtott eddigi, s a pótmemorandumban foglalt követeléseket 24 óra alatt teljesítsék.« S végül a feltételek között volt az a követelés is, hogy a vasutasok választott képviselői beleszólhassanak az új Szolgálati Rendtartás kidolgozásába.⁸⁸

Az április 21-i gyűlés szemléltetően bizonyította, hogy a sztrájkolók nagy tömege nem volt bizalommal sem a 13-as bizottság, sem az ellenzéki képviselők iránt. Hock János országgyűlési képviselő szerint »a tömeg nem bízott senkiben, sem bennem, sem a közvetítőben, (Vörös Lászlóban), a 13-as bizottságban sem, ők a maguk erejében bíztak, hogy az ő szervezett helyzetük meg fogja akasztani a forgalmat s ezáltal kényszerítve lesz a kormány velük megalkudni.«⁸⁹

A sztrájkoló vasutasok azzal, hogy elvetették a békítő tárgyalások eredményét, és új követeléseket állítottak, azzal, hogy kifejezésre juttatták a polgári ellenzék pártjai és az azok befolyása alatt álló 13-as bizottság iránti bizalmatlanságukat, csak az első lépést tették meg a harc eredményes folytatása érdekében. Tovább azonban nem mentek, nem választottak új bizottságot a sztrájk vezetésére, a kormánnyal való tárgyalás folytatására. A 13-as bizottság tagjai a sztrájkoló tömeg félrevezetése érdekében a gyűlésen nem szegültek szembe a tömeg követelé-

sével, de az újabb tárgyalások során még fel sem vetették ezeket a — szerintük — nem ésszerű és tapintatlan követeléseket.

A harcoló vasutasok korábbi mozgalmának és 1904 áprilisi sztrájkjának egyik leglényegesebb belső korlátja, legnagyobb fogyatéka az volt, hogy a vasutasok nem tudtak szakítani a polgári befolyás alatt álló bizottságokkal s nem voltak képesek a régi vezetők helyébe újakat állítani. Ez nem kis mértékben dezorganizálta a sztrájkolók erejét, lehetlenné tette a kormány terrorisztikus intézkedéseivel szembeni szervezett ellenállást, akadályozta a harc további kibontakozását, s elősegítette a sztrájk letörését.

Nem kívánom felsorolni azokat az okokat, amelyek megnehezítették az adott viszonyok között a sztrájk e hiányosságának felszámolását. Csupán a legfontosabbat, a Szociáldemokrata Párt magatartását említettem meg. Minden túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy a Szociáldemokrata Párt vezetői a vasutas mozgalom iránti közömbösségének és a vasutassztrájkjal való szembeállításának jelentős szerepe van abban, hogy a sztrájkoló vasutasok nem rendelkeztek elég erővel saját vezérkaruk kialakítására, s így a többség akarata ellenére megmaradt az úgynevezett »13-as bizottság« és azon keresztül a polgári ellenzék befolyása a sztrájkolókra.

A kormánynak, az ellenzéki politikai pártoknak, a 13-as bizottságnak az a kísérlete, hogy látszatengedményekkel leszerelje a sztrájkolókat, eredménytelen maradt. Vörös László látva a sztrájkolók elszántságát és a győzelembe vetett hitét, hamarosan felhagyott a további alkudozással, visszavonult.

*

A kormány a tárgyalás megkezdésével egy időben előkészületeket tett a forgalomnak katonasággal való megindítására. Budapestre rendelték a korneiburgi vasúti ezredet. Úgy gondolták, hogy e vasúti ezred segítségével a különböző szolgálati helyeken elszórtan élő vidéki vasutasokat, akiknek harcosabb vezetői Budapesten vannak, majd szolgálat-tételre kényszerítik. A cél elérése érdekében a kereskedelmi miniszter április 20-án megtiltotta az egész országban a vasutassztrájkra vonatkozó, nem hivatalos telefonbeszélgetéseket és távirati közléseket. Ezt kihasználva a MÁV igazgatóság számtalan vidéki vasútállomásra küldött olyan táviratot, amely szerint: a sztrájkolók Budapesten kibékültek és felszólítják vidéki társaikat, álljanak munkába. A vidéki vasutasok azonban nem álltak kötélnék, megbízottaik nagy áldozatok árán gyalog és parasztszekéren indultak Budapestre, hogy a budapesti sztrájkján tartózkodó társaikkal kapcsolatot teremtsenek. Különösen nagy örömet és lelkesedést keltett a zuglói sztrájkján a debreceni vasutasok megbízottainak a megérkezése. A debreceni vasutasok 14 parasztszekéren érkeztek. Nagyobb csoport sztrájkoló érkezett Szolnokról is.⁹⁰

A kormány és a vasút vezetői fenyegetéssel, és amikor az eredménytelen maradt, megvesztegetéssel kíséreltek sztrájk töröket toborozni.

Több tízezer sztrájkoló vasutas között azonban nem találtak sztrájktrórt. Ezzel kapcsolatban jellemző az alábbi beszélgetés, amely a zuglói sztrájk-tanyán egy sztrájkoló mozdonyvezető és egy fotóriporter között lefolyt. A beszélgetést az »Egyetértés« 1904. április 22-i száma közölte :

»Az egyik mozdonyvezető a fényképezés után megkérdezte a fényképeszt : — tudja-e az úr, kit vett le most? Az önérzetes kérdés meglepte a fotografust. Mosolygott, de nem felelt. — Úgy nézzén meg, hogy nekem ötszörös fizetést ígérték, ha elviszek egy vonatot. Ötszörös pénzt Uram! Tudja mennyi az? . . . Hát nem vittem és nem is viszem el. Mert nekem nem kell a pénzük, ma nem kell, még ha annyi is!«

A budapesti sztrájk-tanyán levő rendkívül lelkes és harcias hangulatot nem törte meg a miniszterelnöknek a képviselőházban elhangzott fenyegetése sem. A sztrájkoló vasutasok nem ijedtek meg. A napilapok szerint ezt a legkülönbözőbb formában nyilvánították ki. Egyesek olyan társasjátékot játszanak — írja az egyik napilap — amelyben a résztvevők körben ülnek és a kör közepén álló játékvezető egyszer körbe sétál és a következő szöveg kíséretében mutat rá valamelyik társára : »Jön, jön Tisza Pista és elcsap minket. Mi lesz Önből?« Erre a kérdezett feláll, a kör közepére megy, megnevez egy foglalkozást, és jelképesen megmutatja, hogyan fog az új munkaterületén dolgozni. Ezután ismét előlről kezdik a játékot.⁹¹

A sztrájk-tanyán a vasutas munka szépségeiről, nehézségeiről, saját sanyarú helyzetükről szóló beszélgetéseket időnként vidám nótaszó szakította félbe. »Megy a gőzös, megy a gőzös. . .« dallamára új dalt énekeltek a sztrájkolók. Szövegét a sztrájk kitörése utáni órákban írta egyik ismeretlen sztrájkoló.

»Nem megy gőzös, nem megy gőzös	Kanizsára
Semmiféle, semmiféle	állomásra
Sztrájkol minden masiniszta	
Hej senki sincs, ki a gőzőst	igazítsa!
Erős kezü, erős kezü	Tisza Pista!
De nála is erősebb a	masiniszta!
Tisza Pista tud szavalni	
De nem tud a masinának	parancsolni.« ⁹²

A sztrájkoló vasutasok hangulatára jellemző továbbá az a magatartás, ahogyan a budapesti sztrájk-tanyán fogadták az oda érkező parlamenti képviselőket. Vörös László eredménytelen missziója után a miniszterelnök több kormánypárti és ellenzéki képviselőt kért meg, hogy

személyes rábeszéléssel igyekezzenek a sztrájkolókat munkafelvételre bírni. A 48-as függetlenségi párt lapja, az Egyetértés, még lelkesedve írta, hogy a sztrájkolók így köszöntötték a kormánypárti Dobiecsky Sándort, aki korábban a MÁV debreceni üzletigazgatója volt. »Miért nem láttuk a képviselő urat három évig?« »Miért jön csak ma?« »Nekünk hiába beszél! — A kormány küldte! — Nem hallgatjuk meg! Menjen innen!« S végül mielőtt megszólalhatott volna, kitessekelték a sztrájk-tanyáról.⁹³ Kossuth Ferenc a függetlenségi és 48-as párt elnöke már felháborodva írt arról az »Egyetértés« április 24-i vezércikkében, hogy a sztrájkoló vasutasok a legnagyobb ellenzéki párt hivatalos küldötteivel sem akartak szóba állni. Hock János pap képviselő maga mondta el, hogy a sztrájk-tanyán, amikor a munka felvételére, a kormányval való békére kérte a sztrájkolókat, azok beszédét »megéljenezték és azt mondták, hogy nem békülünk.«⁹⁴

IV

Az 1904-es vasutassztrájk bénítólag hatott az ország gazdasági életére. Hatása különösen érezhetővé vált Budapesten, az ország gazdasági, politikai és kulturális központjában. Budapest életében jelentős szerepe volt már ekkor a vasúti közlekedésnek. Az ország fővárosában közel félezer km vasútvonala volt a MÁV-nak. Szinte kizárólag vasúton érkezett a gyárak nyersanyag- és a lakosság élelmi szükséglete, a lassan világvárossá fejlődő fővárosba. Magyarország legfontosabb vasútvonalai sugárszerűen Budapestről indultak. Ebben az időben Budapest vasúti közlekedésének nemcsak országos, de európai jelentősége is volt. Amikor Budapesten megakadt a vasúti közlekedés, akkor lényegében megszűnt Európa legtöbb országa és a Balkán közötti vasúti összeköttetés.

A tőzsde kezdettől élénken reagált a vasutassztrájk hírére. »A főváros kereskedő világában valósággal pánikszerű volt a (április 20-i) reggeli lapok híreinek hatása. A tőzsdén kisebbszerű derut keletkezett . . . ijesztő képe volt az értékpiacon . . . A kereskedő és iparos egyesületekben tanácstalanul szaladgáltak az emberek és keresték a forgalom fenntartásának módjait . . . A gyárakban, nagykereskedésekben, gabonairodákban és a malmokban jóformán szünetel az üzlet. Ha posta nincs és főleg, ha szállítani nem lehet, megszűnik az élet . . .«⁹⁵

A sztrájk gyorsan éreztette hatását a budapesti élelmiszerpiacon is. »Drágább a hús, a zöldség, a tojás, tej pedig alig kapható már« írta a »Népszava« április 23-án.

A vasutasok sztrájkja közvetlen hatással volt a magyarországi munkás-paraszt és a nemzetiségi mozgalmakra. A sztrájk híre lelkesítőleg hatott az ipari munkásságra. A munkások az egész országban készek voltak munkabeszüntetéssel is támogatni a vasutasok igazságos küzdelmét.

Nehéz volna túlozni a vasutassztrájk kitörésének a falu népére gyakorolt közvetlen hatását.⁹⁶ A korabeli lapok szerint a falu népében »megrendült a kormányzat erejébe vetett hit».⁹⁷ Egyes vidéki városokban »a nép egész nap hullámozott az utcán és a pályaház körül».⁹⁸

A vasutassztrájk idején megélenkültek a zavargások a nemzetiségi vidékeken is. »A horvát közvélemény rendkívüli rokonszenvvel kíséri a vasutasok mozgalmát...»⁹⁹ Április 22-én Zágráb közelében véres parasztzavargás volt. »Az Arad megyei románok között az a hír van elterjedve hogy kiütött a háború».¹⁰⁰ A vasutassztrájk idején a legnagyobb méretű parasztmegmozdulás április 24-én Élesden volt, ahol elemi erővel robbant ki a román és magyar földmunkások és szegény-parasztok elégedetlensége. A csendőrség sortüzet adott az elégedetlenkedőkre.

A magyarországi vasutassztrájk kitörésének híre nagy visszhangra talált egész Európában, de különösen a monarchia népeinél és a szomszédos országok vasutasainál. Az üdvözlő táviratok mellett nagyobb pénzsegélyt is küldtek a külföldi vasutasok, de ezeket a posta a kormány utasítására visszatartotta, tartva attól, hogy »a pénzküldemények az anélkül is nagyon kitartó sztrájkolókat még hevesebb ellenállásra tüzelnék».¹⁰¹

A sztrájk nemzetközi jelentőségét fokozta az a tény, hogy a magyarországi államvasutak forgalmának megszűnésével megszakadt Nyugat és Közép-Európa, valamint a Balkán országai közötti vasúti közlekedés. A Monarchia belgrádi követe április 23-i távirati jelentésében a többi között elmondta, hogy a »Magyar Államvasutak igazgatóságának ez az összeomlása (Zusammenbruch) annak a tekintélynek, amelyet a Monarchia a Balkán-államokban még élvezett, többet ártott mint hihető lett volna».¹⁰² Bécsben az a hír terjedt, hogy Magyarországon forradalom van.¹⁰³

A vasúti forgalom megindítására irányuló kormánykísérletek csődbe jutása, a sztrájkolók elszánt ellenállása, valamint a tömegmozgalmak megélenkülése napról-napra jobban csökkentette Tisza kormányának tekintélyét mind belföldön, mind az európai országokban.¹⁰⁴ Tisza István április 22-én Bécsbe ment, hogy megtegye a szükséges lépéseket a »forgalom minden eszközzel, a magyar állam egész hatalmával» való kierőszakolására. Sietni kellett a sztrájk letörésével, mert — az ő szavaival élve — »az anyagi károk nap-nap mellett hatványozódtak és féltő volt, hogy mind nagyobb tért hódít az a felfogás, hogy a kormány tehetetlen...».¹⁰⁵

*

Április 23-án, a sztrájk negyedik napján, indult meg teljes erővel a nagybirtokos, nagyítóké Magyarországot elnyomó gépezete a sztrájkoló vasutasok ellen. Megkezdődött a »rendcsinálás» és a »forgalom minden eszközzel, az állam egész hatalmával» való kierőszakolása.

Tisza miniszterelnök április 22-én — hogy megszabaduljon a parlamenti ellenzék bírálatától — kieroszakolta a képviselőház ülésének április 25-re való elnapolását, s ugyanakkor bejelentette a királynak, hogy a vasutassztrájk letörése érdekében szükségesnek tartja az országgyűlés ülésszakának berekesztését.¹⁰⁶ A képviselőházat április 25-én a királyi kézirat felolvasásával alkotmányellenesen berekesztették.

A király még április 22-én aláírta a katonaköteles vasutasok bevonultatásáról szóló — ugyancsak törvényellenes — parancsot.¹⁰⁷ A sztrájk letörésére irányuló katonai intézkedések a honvédelmi miniszter vezetése alatt történtek.¹⁰⁸ Ő utasította az ország területén állomásozó honvéd katonai egységek parancsnokait, hogy nemcsak a politikai hatóságok utasítására, de a vasút vezetőszervei (igazgatóság, üzletvezetőség, forgalmi főnökség) megkeresésére is bocsássanak rendelkezésre katonai egységeket. Tisza István hasonló utasítás kiadását kérte április 22-i, a közös hadügyminiszternek küldött táviratában.¹⁰⁹

Az igazságügyi minisztérium április 23-i utasítására a királyi ügyészségek a szolgálatukat nem teljesítő MÁV alkalmazottak ellen »büntető eljárást« indítottak.¹¹⁰ A sztrájk megtörésére irányuló kormányintézkedések sorába tartozik annak a hamis hírnek elterjesztése is, hogy a 23-i »Hivatalos Lap« 5600 új vasutas kinevezését fogja közölni. »Ami annyit jelent — magyarázták a napilapok — hogy 5600 vasutas már biztos, hogy elvesztette kenyerét.«¹¹¹ A terrorisztikus intézkedések ellenére a sztrájkoló vasutasok ezrei a sztrájk harmadik és negyedik napján, fáradtan, éhesen, de azzal az elszántsággal gyülekeztek a sztrájktanyára, hogy a győzelemig folytatják a harcot.

A rendőrség és a katonaság valóságos haditervet készített a zuglói sztrájktanya felosztatásának végrehajtására. 23-án délre »200 gyalogos és 90 lovasrendőr kerítette körül a sztrájktanyát, a csömöri úton egy egész század huszár lovagolt fel és alá... a sztrájktanya csak úgy hemzsegett a hivatásos és dilettáns spiclik óriási tömegétől.«¹¹² A 13-as bizottság — Vázsonyi Vilmos közvetlen befolyására — minden tőle telhetőt megtett (23-án délelőtt) a sztrájktanya felosztatásának elősegítése érdekében. Arra kérte a sztrájkolókat, hogy : »ha jön a rendőrség és katonaság és letartóztatja a sztrájkvezéreket, senki egy szót ne szóljon, egy kar fel ne emelkedjék, csend legyen és nyugalom. A letartóztatott sztrájkbizottság helyét elfoglalja a másik, már megválasztott helyettes bizottság, azután a harmadik és így tovább...«¹¹³

23-án déli 1 órakor, — közvetlen a sztrájktanya felosztatása előtt, — izgatásért és kormányserzésért letartóztatták Sarlay Jánost, a 13-as bizottság egyik tagját. A rendőrkapitány ezután bejelentette a sztrájktanya felosztatását. A rendőrkordon szorosabbra zárult a vasutasok körül és nyomban megkezdődött az igazoltatás. A tartalékosok megkapták a behívó parancsokat. A napilapok szerint Budapesten »valóságos ostromállapot van, amilyenre nem igen emlékezzünk. Amerre az ember jár : csupa katona és vasutas.«¹¹⁴

A nagybirtokos, nagytőkés osztály uralmának érdekében az ellenzéki pártok 23-án, az eddigi látszat-ellenzékiekéskedés helyett — nyíltan szembefordultak a sztrájkoló vasutasokkal és tevékeny részt vállaltak a sztrájk megszüntetésében, a vasúti forgalom megindításában. A függetlenségi és 48-as párt vezetőinek április 23-i értekezlete a hazafiasságra hivatkozva hívja fel a vasutasokat a forgalom azonnali felvételére.¹¹⁵ Ugyanezen párt vezére, Kossuth Ferenc, az Egyetértés április 24-i számában a következőket írja: »nem lehet a leghatározottabban el nem ítélnünk a vasutasok sztrájkját, amely páratlan a maga nemében, mert ezelőtt a világon sehol nem sztrájkoltak államvasutak alkalmazottai.«

A 13-as bizottság Vázsonyi Vilmos javaslatára az összes ellenzéki pártok segítségével kíséri meg a sztrájkoló munkába vezetését. Eredmény nélkül. A sztrájkantanya feloszlata és a király behívó parancsa fokozta a sztrájkoló vasutasok felháborodását. A sztrájkoló többsége még biztos volt a győzelemben, a tartalékosok behívását nem tekintette a sztrájk letörésének. A zuglói sztrájkantanyát csoportosan elhagyó vasutasok a harc folytatása mellett döntöttek.

*

A politikai élettől rendeletileg távoltartott mozdonyvezetők, vasúti szolgák és alsó kategóriájú altisztek politikai látóköre a harc közben szélesedett, osztályöntudata növekedett. A sztrájk előtti hetek és a sztrájk első napjainak eseményei mindinkább nyilvánvalóvá tették a sztrájkoló előtt, hogy a polgári ellenzék pártjaitól semmit sem várhatnak. A zuglói sztrájkantanya feloszlata után öntudatosodásban gyorsan fejlődtek a fővárosban levő sztrájkoló vasutasok. Ennek egyik leglényegesebb mutatója, hogy 24-én hajnalban a vasutasok egy csoportjának küldöttei — a 13-as bizottság tudta nélkül — a Szociáldemokrata Párt vezetőihez fordultak, hogy a sztrájk sikeres, győzelmes befejezése érdekében megszerezzék a szervezett munkásság támogatását. A vasutas-sztrájk ezzel a lépéssel április 24-én elérte fejlődésének tetőpontját. A sztrájk további menete ettől kezdve döntően attól függött, hogy a Szociáldemokrata Párt hogyan fogadja a hozzá forduló vasutasokat.

A Szociáldemokrata Párt, amely még a sztrájk másnapján sem tartotta igazi harcnak a vasutasok harcát, a »Népszava« szerint — a sztrájk tartama alatt »maga őrizkedett attól, hogy a maga segítségét oly tolaakodva kényszerítse rájuk (a vasutasokra) a mint ezt Hock Jánosok tették.«¹¹⁶ A Szociáldemokrata Párt vezetőivel ellentétben a párt egyszerű katonái, a szervezett budapesti ipari munkások a zuglói sztrájkantanyán egyengették a sztrájkoló vasutasok öntudatosodásának útját. Valószínű, nem kis mértékben járult hozzá a sztrájk fejlődéséhez az ő lelkes felvilágosító és nevelő munkájuk. A szociáldemokrata vezérek

és szociáldemokrata munkások állásfoglalásának különbözősége legvilágosabban április 24-én mutatkozott meg. (További kutatás feladata felderíteni, hogy a szociáldemokrata párt alsó- és középfunckionáriusai milyen mértékben helyezkedtek szembe a pártvezéreknek a vasutas-sztrájk idején tanúsított magatartásával.)

A Népszava lenézően, a megvetés hangján írta a pártvezetők-höz forduló vasutasokról, hogy „könyörögni jöttek hajnalban...”.¹¹⁷ A párt vezeterei — a fővárosi szociáldemokrata munkások harcos hangulatának hatására — nem merték nyíltan megtagadni a vasutasok kérését. Azt ajánlották a sztrájkot folytatni kívánó vasutasok küldötteinek: „amennyiben a kormány Tisza miniszterelnök hazaérkezése után az amnesztiát megadná, a vasutasok kössenek békét. Csak ha a kormány oktan makacskodna és még az amnesztiát is megtagadná, akkor igyekszik majd a párt a vasutasok ügyének a maga legmesszebbmenő akciójával is nyomatékokat adni, hogy a vasutasok valamelyes eredményt érjenek el...”.¹¹⁸ A párt vezetői a továbbiakban kijelentették, hogy ilyen körülmények között is csak akkor foglalkozik a párt a vasutasok ügyével, ha a 13-as bizottság kéri a beavatkozását.¹¹⁹ (Jellemző a szociáldemokrata párt vezetőire, hogy 24-én délelőtt Visontai Soma országgyűlési képviselőn keresztül értesítették a kormányt arról, hogy a sztrájkoló vasutasok hozzájuk fordultak és a szervezett munkásság támogatását kérték a sztrájk folytatásához.¹²⁰)

A párt vezetői tudták, hogy a 13-as bizottság a liberális burzsoázia eszköze és nem a memorandumokban foglalt követelések maradéktalan teljesítéséig sztrájkolni akaró tömeg képviselője. Ha ennek ellenére mégis ilyen feltételekhez kötötték a sztrájkba való beavatkozást, akkor ezt csak azért tették, mert számukra előnyösebb és kényelmesebb volt a sztrájkoló kérésének ilyen visszautasítása, mint a nyílt színvallás.

A szociáldemokrata párt vezetői 24-én hajnalban nem gondolták, hogy „a kormány oktan makacskodik és még az amnesztiát sem adja meg”. Azt még kevésbé hitték, hogy a 13-as bizottság valaha is kérni fogja a párt segítségét. De amire nem számítottak mégis bekövetkezett. 24-én délben tartott minisztertanács úgy határozott, hogy semmiféle engedményt, még az amnesztiát sem hajlandó megadni a sztrájkolóknak. Amikor a sztrájkoló tudomására jutott a határozat, azok a sztrájk folytatása mellett döntöttek és kényszerítették a 13-as bizottságot, hogy felkeresse a pártvezetőséget és kérje a sztrájk folytatásához a hajnalban megígért támogatást. A pártvezetőség „visszaütötte az utolsó szalmaszála kapaszkodó bizottságot és elhatározta, hogy nem indítja meg azt a nagy akciót, (az általános sztrájkot) amelyre reggel még hajlandó lett volna.”¹²¹

A sztrájk letörése után a Népszava azzal indokolta a pártvezérek elutasító állásfoglalását, hogy lehetetlen lett volna hétfőn (25-én) reggelre meghirdetni az általános sztrájkot.

»Miután a vasutasok küldöttei elvtársaink kérdésére kijelentették, hogy a hétfői nap folyamán sem tudják a sztrájkot fenntartani, ha

már reggel nem tör ki az általános sztrájk, azt tanácsolták nekik elvtársaink... vezessék vissza az embereket a munkához.»¹²²

A vasutassztrájk hatására a fővárosban és vidéken egyaránt szaporodó munkássztrájkok, tüntetések, a horvátországi és erdélyi parasztzendülések azt mutatták, hogy megvolt a lehetősége az általános sztrájk kirobantásának. A vasutassztrájk ötödik napján az egész ország dolgozó népe égett a harci vágytól. Az élesdi parasztzendülés óráiban a budapesti Keleti pályaudvar környékén több száz munkás éltette a sztrájkoló vasutasokat és szidta a kormányt. A rendőrök nem bírtak a tömeggel és így katonaságot vezényeltek ki.¹²³ A fővárosi fuvarosok 24-én tartott nagygyűlése a Szociáldemokrata Párt akarata ellenére »rokonszenvét fejezi ki a sztrájkoló vasutasok iránt«. A gyűlésen »az összes fuvarosok kimondták a sztrájkot s 6000 fuvaros és 500 lerakó beszüntette a munkát.«¹²⁴

Az események tehát nem azt mutatják, hogy lehetetlen volt az általános sztrájk megszervezése és 25-ére való kimondása. Ellenkezőleg, a források azt bizonyítják, hogy nem kis fáradságba került a Szociáldemokrata Párt vezetőinek visszatartani a forrongó budapesti proletariátust az általános sztrájktól. A vasutassztrájk napjaiban »az általános sztrájk nemcsak komolyan szóba került — ismerte be a Népszava 1904. május 7-i elméleti cikkében — de megvalósításától a fővárosban is egy hajszál választotta el a pártot. Ami legkülönösebb, az általános sztrájk győzelmi kilátásai esetleg a lehető legjobbak lehettek volna... Ha a vasutassztrájk például tovább tart, a fővárosban elfogy az élelmiszer és a szén, a munka jórészt — akár akarjuk, akár nem — szünetel és az éhség, a szomjúság a vízművek megállása után úgyszólván fenyeget. Ilyen esetben a forradalmi hangulat megvan... Szinte lehetetlen elképzelni, hogy a vasutassztrájkból kifolyólag a fővárosi munkásság akaratából vagy szénhiány miatt beszünteti a munkát, vér ne folyjon a főváros kövezetére...« A Népszava a párt szerencséjének tartotta, hogy elmaradt az általános sztrájk.¹²⁵

A párt vezetői, és a Népszava tollforgatói később mentegetni igyekeztek sztrájk alatti, elítélendő magatartásukat. Ezért elferdítették a tényeket s megrágalmazták a sztrájkoló vasutasokat. A Népszava szerint a sztrájkoló vasutasok »nem keresték a munkásság támogatását. Ellenkezőleg, minden eszközt megragadtak, hogy távoltartsák maguktól a szervezett proletariátust. Kiszolgáltatták magukat a különféle ellenzéki pártoknak...«¹²⁶ Kizárólag a vasutasok hibájának tüntették fel, hogy mozgalmuknak nem volt kapcsolata a Szociáldemokrata Párttal. »A vasutasok szervezkedése és mozgolódása elejétől fogva távol állott nemcsak a szociáldemokrata pártszervezetektől, de még közvetett összeköttetésben sem volt a szociáldemokratákkal... A kinevezett vasutasok között alig van jelentékeny számú híve a szociáldemokrata eszméknek...«¹²⁷

Később az általános sztrájk elmaradásáért is a sztrájkoló vasutasokat tették felelőssé. A Népszava megállapítása szerint: »A vasutas

sztrájkolók szerveztlenségének köszönhető, hogy az általános sztrájk elmaradt, — esetleg, — a párt szerencséjére.«¹²⁸

A XII. pártkongresszusra készített központi vezetőségi jelentés már odáig ment, hogy azt mondotta: a pártvezetőség azért nem volt hajlandó általános sztrájkot szervezni, mert a 13-as bizottság nem kérte a szociáldemokrata munkásság támogatását. »A pártvezetőség önzetlenül és ellenszolgáltatás nélkül megígérte az összmunkásság támogatását. Azonban . . . pártunk küldötteinek a 13-as bizottság kijelentette, hogy nem kéri a munkásság támogatását. A párt ilyen körülmények között nem volt hajlandó a munkások tízezreit oktalan harcba vinni.«¹²⁹ A szociáldemokrata vezérek a vasutassztrájk idején — de különösen április 24-én — tanúsított magatartása végleg eldöntötte a vasutassztrájk kimenetelét, megkönnyítette a sztrájk brutális letörését. A Szociáldemokrata Párt vezetősége segítette a kormányt abban, hogy úrrá legyen a vasutassztrájk következtében megélénkült tömegmozgalmak felett. »Az Ujság« — a legradikálisabb kormánykörök lapja — a szociáldemokrata vezérek állásfoglalásának ismertetésekor örömmel jegyezte meg, — hogy a sztrájk idején »hidegek maradtak«, mert »a szociáldemokraták jó vezetése alatt vannak . . .«¹³⁰

A vasutassztrájk bukásáért s azért, hogy Magyarország ipari és mezőgazdasági munkásai nem tudták helyzetük javítására felhasználni a vasutassztrájk teremtette kedvező feltételeket, elsősorban a szociáldemokrata vezetőket terheli a felelősség.

*

A sztrájkoló vasutasok és az állam erőszakszervei közötti harc kiéleződése is azt mutatta, hogy a sztrájk 24-én érte el fejlődésének tetőpontját. Ezen a napon a főváros utcáin nagy tömegben hullámozó vasutasok többször rendeztek kisebb-nagyobb tüntetéseket. Egyes helyeken megrongálták a vasúti berendezéseket, mozdonyokat, váltókat stb. Máshol szembehelyezkedtek a karhatalommal. A rendőrök és csendőrök országszerte, de különösen Budapesten, kardlapokkal ütlegelték a tüntető vasutasokat, majd tömegesen kísérték őket a rendőr- és csendőrőrsökre. Budapesten több száz vasutast kényszerítettek a rendőrkapitányságokon a munka felvételére. A rendőrség 24-én este megkezdte a 13-as bizottság tagjainak letartóztatását. Vázsonyi Vilmos és Turtsányi Pál bábáskodása mellett létrejött a második 13-as bizottság, amely Vázsonyi javaslatára 25-én hajnalban a munka felvételére szólította fel a vasutasokat. A Szociáldemokrata Párt vezetőinek elutasító magatartása, a második 13-as bizottságnak a munka felvételére felszólító felhívása megkönnyítette a sztrájk letörését. A sztrájkolók jelentős része felháborodással fogadta mind a Szociáldemokrata Párt állásfoglalását, mind a második 13-as bizottság felhívását. A Budapesten tartózkodó »zágrábiak és kolozsváriak kijelentették, hogy éhenhalnak, de nem mennek haza ilyen eredménytelenül. Agyonvernének otthon társaink — mondták a zágrábiak, ha így hazamegyünk. Azután megölne a szegény. Itt maradunk, éhenhalunk.«¹³¹

A sztrájkoló vasutasok rendkívül nehéz körülmények között, hősiessen küzdöttek követeléseikért. A harc folytatásához bátorítást kaptak a dolgozó nép, elsősorban a fővárosi proletariátus szolidáris megmozdulásaiból. A sztrájk utolsó napjainak harcaiban öntudatban, elszántságban, egyéni helytállásban igen sokat fejlődtek. A proletárhősiesség, a leleményesség ragyogó példáját adta Fekete Sándor pécsi mozdonyvezető. A szegedi üzletvezető a következőkben írja le a hős mozdonyvezető »bűneit« a pécsi főügyész részére:

»A f. évi ápr. 24-én Pécs állomásról bevezetett és katona kísérettel közlekedtetett 1912. sz. személyvonat csak Dárda állomásig juthatott el, mert a mozdonyvezető, és pedig névszerint Fekete Sándor, a vonatnak továbbítását megtagadta, a tüzet kidobta és a vizet leeresztette. Nevezett mozdonyvezető a vonatnál jelen volt főszolgabíró egyenes felhívására sem hajlott... Elmondotta, hogy ő a vonattal csak azért indult el Pécsről, mert ott azt mondták neki, hogy az Eszékiek már szolgálatba léptek, de útközben, — hogy hol és kitől, azt titokban tartotta, — megtudta, hogy őt Pécsen csak rászédték, mert az eszékiek le nem szereltek, s hogy ezt kétségtelenül megtudhassa, Dárda állomáson mozdonyát szolgálatképtelennek jelezvén, Eszékről segélymozdonyt kéretett. Mikor aztán segélymozdony Eszékről nem indult, dobta ki a tüzet mozdonyából.«¹³²

Sokan nemcsak, hogy szolgálatot nem teljesítettek, de még a katona vonatok közlekedését sem akarták megengedni, amíg követeléseiket a kormány nem teljesíti. A forgalom megindításával szembeni ellenállás tömegmértű volt. A miskolci »fűtőházfőnök egy lokomotívot akart vezetni Budapestre, de a vasutasok a mozdonyt kövekkel megdobálták és a főnököt a mozdony elhagyására kényszerítették.«¹³³ A nyíregyházi fűtőházfőnök az üzletvezetőség felszólítására sem vállalkozott mozdonyvezetésre, »mert őt agyonveréssel fenyegetik, életét félti s inkább állásáról is kész lemondani.«¹³⁴

*

A kormány katonai segédlettel látott a vasúti forgalom megindításához. Az első katonavonatok üzletvezetők, forgalmi és fűtőházfőnökök, valamint igazgatósági és üzletvezetőségi főtisztviselők vezetésével indultak meg. Ahol nem volt üzletvezető vagy fűtőházfőnök a vonat továbbításra, ott az igényeket lejjebb szállították. Pl. Nagyszombatról 23-án indított első vonat »mozdonyát egy fűtő vezette, a fűtő szerepét egy elcsapott borbélylegény látta el, míg a kalauzi teendőket egy tanító végezte.«¹³⁵

Április 24-én a katonai behívót kapott sztrájkoló bevonulásával egy időben megkezdődött a vasutasok egy részének, elsősorban a sztrájkhoz legkésőbb csatlakozott hivatalnokoknak, a szolgálatban való szórványos jelentkezése. Nézzük a Nyugati pályaudvar példáját. Az Ujság jelentése szerint 24-én a Nyugati pályaudvaron szolgálatot teljesítő 78 hivatalnok közül »négy kivételével mind jelentkezett. Az állomás-

felvigyázók is megjelentek, dolgoznak a tornyokban, csupán a váltó-őrök és kocsitolók szolgálatát végzik katonák...¹³⁶ Legkésőbbben a mozdonyvezetők vették fel a munkát. 24-én még a debreceni vasutasok sztrájkja sem ért véget, »többben jelentkeztek ugyan szolgálatra, de — a mozdonyvezetők még mindig sztrájkolnak. A tegnapi nap (24-e) folyamán mintegy másfélezer vasutas kapta meg katonai behívóját... mozdonyvezető kettő-három van köztük... debreceni mozdonyvezető lapunk zártáig a behívott katonai mozdonyvezetőkön (mindössze 3 van) kívül egy sem állott szolgálatba.«¹³⁷ Még 25-én is igen kevés mozdonyvezető jelentkezett szolgálatra, sőt egyes helyeken még 26-án is volt olyan mozdonyvezető, aki »inkább vállalta a letartóztatást, mint a szolgálat felvételét.«¹³⁸

A polgári ellenzék és a szociáldemokraták által támogatott kormánynak az állam valamennyi elnyomó szerve mozgósítása után is négy napra volt szükség, hogy eltíporja a vasutasok sztrájkját. A MÁV igazgatóság jelentése szerint »A budapest-jobbparti és balparti üzletvezetőség, továbbá a miskolci, debreceni, a szegedi, az aradi és a szombathelyi üzletvezetőség vasúthálózatain április 26-án az összeforgalom felvételét, míg a kolozsvári és zágrábi üzletvezetőség vonalain csak a személyforgalom állott vissza a rendes mederbe, míg a teherforgalom megindítását 27-re tervezik.«¹³⁹

V

Az 1904-es vasutassztrájkot a nagybirtokos, nagytőkés állam leverte. Újból megindultak a vonatok. Az ostromállapot még heteken keresztül tartott a MÁV vonalain és állomásain. A vasúton mindenütt felfegyverzett csendőröket, rendőröket és katonákat lehetett látni. Katonaruhába bújtatták a vasutasokat is. De ez még nem jelentett elég biztosítékot a kormánynak, ezért minden mozdonyon négy szuronyos, többnyire idegen (bosnyák) katonára bízta a mozdonyszemélyzet feletti felügyeletet. A menetjegyeket ellenőrző kalauz mögött is ott lépkedtek a szuronyos katonák.

A vasutassztrájk letiprása után kegyetlen megtorlás következett. Bár Tisza István miniszterelnök a közvélemény megnyugtatója érdekében arról beszélt, hogy »a kormány... a bosszuállásnak még a látszatát is elkerüli, és a törvény teljes szigorát nem alkalmazza...«¹⁴⁰ mégis »több mint 1600 vasúti alkalmazott ellen indították meg a büntető eljárást...«¹⁴¹ Ennél sokkal több vasutast függesztettek fel a szolgálatból és utaltak MÁV fegyelmi bíróság elé.

A bírósági tárgyalások során több, sztrájkban részt vett vasutas dolgozót ítétek hosszabb-rövidebb fegyházbüntetésre. A vasutassztrájkról írt valamennyi, ezideig megjelent tanulmány elhallgatta ezt a tényt, sőt nagy hangon azt bizonygatta, hogy a vasutasokat felmentet-

ték valamennyi bírói fórumon. E nézet alapja az volt, hogy a 13-as bizottság tagjait a bíróság felmentette. Azonban a vasút egyszerű dolgozóit, azokat a szolgákat és altiszteket, akik a sztrájk kezdeményezőjeként léptek fel, akik kitartásra buzdították a sztrájkolókat, elítélték és velük a büntetést letöltették. A budapesti főügyész 1904. október 15-i jelentése beszámolt az igazságügyminiszternek arról, hogy Budapesten Bohus Mihály, Pázmány Lipót és Tóth Pál rákosrendezői vasutasok 2—2 hónapi, a szolnoki vasutasok közül Szalai Sándor egy hónapi, Tari István, Liszonyi Vince, Horváth József 21—21 napi Szendrei Albin 14 napi fogházbüntetésüket kitöltötték.¹⁴² Ez ideig még nem sikerült pontos kimutatást készíteni arról, hogy a sztrájkból kifolyólag hány vasutast ítéltek el. A minisztertanács újabb vasutassztrájktól való félelmében 1905. augusztus 16-án kimondotta, hogy a maga részéről méltányosnak és igazságosnak tartja, hogy ne folytassák tovább a sztrájkban való részvétel miatti felelősségrevonást.¹⁴³

A megtorlással örökre el akarták venni a vasutasok kedvét a sztrájktól. Az Újság szerint »mennél kíméletlenebbül, mennél irgalmatlanabban büntetik meg a sztrájkolókat, annál nagyobb garanciát kap az ország a mostani és a jövőbeli hasonló merényletek ellen.«¹⁴⁴ Az egyik vidéki lap nyíltan meg is írta, reméli, hogy a súlyos megtorlás után »a vasutasoknak, de még dédunokájuknak sem fog eszébe jutni, hogy valamikor sztrájkoljanak.«¹⁴⁵ A vasutassztrájktól megrémült uralkodó osztályok — beleértve a vasutasok korábbi mozgalmával kacérkodó középburzsoázia képviselőit is — nem elégedtek meg a sztrájk brutális letörésével, az embertelen megtorlással, hanem olyan törvények hozását követelték, amelyek a jövőben lehetetlenné teszik a mostanihoz hasonló sztrájkot... Budapest székesfőváros törvényhatósága határozatban mondotta ki, hogy helyesli azokat a kormányintézkedéseket, melyek a sztrájkot megtörték. Ugyanakkor elvárja »a törvényhatósági bizottság... a kormánytól, hogy gondoskodni fog az ország törvényes rendjének állandó és intézményes megszilárdításáról és elejét veszi azoknak az erőszakos irányzatoknak, törekvéseknek, amelyek végzetes meg rázkódtatással fenyegetik az országot.«¹⁴⁶

Hogy a vasút vezetői mennyire félték a vasutassztrájk közeli megismétlésétől, arra fényt vet többek között a MÁV igazgatóságnak az üzletigazgatókhoz intézett 1904. évi július 17-i bizalmas távirata. Ez a távirat utasította az üzletvezetőket, gondoskodjanak arról, hogy a mozdonyvezetésre jogosított központi és fűtőházi mérnökök, mozdonyfelvigyázók szükség esetén minden pillanatban rendelkezésre álljanak. »A legkisebb rendellenesség esetén szállja meg a fűtőházat katonasággal...« — rendelkezik az Igazgatóság.¹⁴⁷

*

Az 1904-es vasutassztrájk elbukott. A nagy küzdelemben a vasutasok alul maradtak, de a harc nem volt hiábavaló. A kormány a

sztrájkot követő években kénytelen volt a sztrájkolók követeléseinek nagy részét (fizetésrendezés, szolgálati rendtartás átdolgozása, bizonyos szervezkedési szabadság engedélyezése stb.) teljesíteni. Bátran mondhatjuk, hogy mindazok a gazdasági, politikai, szociális és a munkaviszonyban bekövetkezett egyéb változások, amelyek a huszadik század első évtizedében a vasutasok érdekeit szolgálták, lényegében a nagy sztrájknak az eredménye. Annak köszönhető, hogy 1904 áprilisában az összvasutasság határozott lépést tett előre az osztályöntudatra ébredés és a modern munkásmozgalomhoz való csatlakozás útján. S ez utóbbi a vasutasok szempontjából a sztrájk leglényegesebb eredménye.

Az 1904-es nagy vasutassztrájk a XX. század első éveit magyarországi munkásmozgalmának egyik nagy jelentőségű eseménye. Nemcsak azért, mert tízezreket mozgató meg, de azért is, mert a vasút — különösen az egész országra kiterjedő államvasút — nemcsak a személyszállítás és az áruforgalom szerve, nem egyszerű szállítási vállalat, hanem igen fontos államhatalmi szerv is. Az 1904-es vasutassztrájk, annak ellenére, hogy a sztrájkoló vasutasok követelései többségükben gazdasági jellegűek, a vasúti közlekedés nemzetgazdasági és államhatalmi jellegéből adódóan politikai színezetet kapott. A sztrájk politikai jellegét húzza alá az is, hogy a sztrájkoló vasutasok munkaadója nem egyik vagy másik tőké volt, hanem maga az államhatalom. A korabeli sajtó kivétel nélkül hangsúlyozta a vasutassztrájk rendkívül nagy jelentőségét: »... nincsen olyan országos szervezettel bíró munkásszakma — írta a Népszava a sztrájk harmadik napján — amelynek sztrájkja annyit árthatna a közgazdaságnak, olyan mértékben veszélyeztetné a társadalmi rendet, annyira megbolygatná és oly széles területen a sokat emlegetett békét, mint a vasutasoké.«¹⁴⁸

A forradalmi válság érlelődésének talaján létrejött vasutassztrájk nagy hatással volt a magyarországi munkás- és parasztmegmozdulásokra, s nem kis mértékben járult hozzá a válság elmélyüléséhez. A vasutassztrájk híre eljutott az ország legtávolabbi zugába is, s forradalmasítólag hatott a falu elnyomott és kizsákmányolt népére. Hogy a századforduló utáni években a mezőgazdasági proletárok harcaira milyen nagy hatással volt a vasutassztrájk, arra több forrás utal. Az 1905. évi nagy dunántúli földmunkás- és szegényparaszt mozgalmak — az 1905-ös aratósztrájkok — okait keresve Mérey Klára helytállónak tartja a Magyar Nemzet akkori megállapítását, mely szerint »a tavalyi vasutassztrájk nyitotta fel szemeit ezeknek a jámbor természetű mezei munkásoknak, akik azelőtt talán hírből sem ismerték a sztrájkot.«¹⁴⁹

*

Az 1904-es vasutassztrájknak rendkívül nagy jelentősége van a vasutasok mozgalmának további fejlődésére. A magyarországi államvasutak forgalmi szakmunkásai és kifizetésű alkalmazottai először 1904-ben egyenesítették ki derekukat és hirdették nyíltan követeléseiket,

először kapcsolódtak be a magyarországi munkásosztály nagy harcába, amelyet az ebben az időben a nagybirtokos, nagytőkés rend ellen vívott. Az 1904-es vasutassztrájk nagy iskola volt a MÁV forgalmi szakmunkások és kifizetésű alkalmazottak számára. Ez ébresztette őket saját erejük tudatára és ez taníttatta meg velük az összefogás jelentőségét. A sztrájk növelte a vasutasok osztályöntudatosodását s minden belső korlátja, fogyatékosága ellenére is segítette a szocializmus térhódítását körükben. A vasutasok százai és ezrei előtt vált világossá, hogy a nagybirtokos, nagytőkés Magyarországon emberi életért, nagyobb darab kenyérért, politikai jogokért, szervezkedési szabadságért eredményesen csak a szocialista munkásmozgalommal szövetségben, forradalmi munkáspárt vezetésével harcolhatnak.

Amíg a vasúti forgalom dolgozói a sztrájk idején közeledtek a szocialista munkásmozgalomhoz, addig a szociáldemokrata párt vezetői a korábbi éveknél is jobban tartózkodtak az államvasúti forgalmi dolgozók szervezésétől és azok spontán megmozdulásának vezetésétől. Már az 1904-es vasutassztrájk eseményei is érzékeltették, hogy nemcsak a vasutasok, de az összmunkásság osztályharca szempontjából is nagy jelentősége van a vasúti forgalmi munkások és kifizetésű alkalmazottak bevonásának a munkásmozgalomba. A magyarországi szociáldemokrata párt vezetői a sztrájk alatti magatartásukkal és azzal, hogy a sztrájkot követő félévészázadon keresztül lemondtak a Magyar Államvasutak forgalmi dolgozóinak osztályharcos szövetségbe való tömörítéséről, nemcsak a vasutasoknak a helyzetük megjavításáért folyó harcát nehezítették, de lényegesen gyengítették a magyarországi munkásmozgalom erejét is.

A magyar vasutasmozgalomnak szerencséje, hogy a Szociáldemokrata Párt becsületes baloldala okult az 1904-es vasutassztrájk tanulságaiból. Landler Jenő és a köréje tömörülő vasutasok megszívlelték a sztrájk figyelmeztetését, s a Szociáldemokrata Párt hivatalos vezetőségének akarata ellenére, hallatlanul nehéz körülmények között — lényegében illegálisan — folytatták a harcot a vasutasság osztályharcos szervezése érdekében. Az ő érdemük, hogy az 1904-es sztrájk nem ment feledésbe, hogy példája és emléke a további évek során — különösen az első világháború idején — harcra buzdította a vasutasok legjobbjait.

JEGYZETEK

¹ *Miklós Imre*, A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Vác, 1937, 375.

² A századforduló éveiben a MÁV-nál alkalmazásban levő 80 000 vasutas közül osztályhelyzetét tekintve kb. 58—60 000 tartozott a munkásosztályhoz. Ebből kb. 10 000 volt a műhelymunkás, 20 000 a pályafenntartási munkás, 5—6000 a raktári és az állomási munkás, 23—24 000 a végrehajtó forgalmi szolgáltatónál dolgozó betanított és szakképzett munkás. Az alkalmazott kategóriába tartozó 18—20 000 vasutas közül kb. 7000 volt a hivatalnok, a többi altiszt.

A mozdonyvezetők, mozdonyfűtők, váltóőrök, vonatfékezők, kocsirendezők és állomási málházók a végrehajtó forgalmi szolgálatnál dolgozó betanított és szakképzett munkások csoportjába tartoztak. A századforduló éveiben érvényben levő vasúti Szolgálati Rendtartás szerint ők — a mozdonyvezetők kivételével — a vasúti üzemi szolgák csoportjába tartoztak. A vasúti munkások nemcsak munkaterületük által különböztek egymástól, hanem az egyes munkaterületek dolgozóinak többsége a munkáosztályon belül más-más réteghez tartozott. A nagy vasúti műhelyek munkásai a proletariátus magvához, az úgynevezett »tősgyökeres proletárok« csoportjához tartoztak, míg a forgalmi szakmunkások — a pályamunkásokkal együtt — olyan vasúti munkások voltak, akik nem régen kerültek ki a nem proletár osztályokból és még nem szabadultak meg korábbi kispolgári nézeteiktől, szokásaiktól. Ez utóbbiak származásukat tekintve agrárproletár vagy szegény parasztszülők gyermekei, ritkább esetben ipari munkás, vagy városi kispolgár származásúak. Általános műveltség tekintetében is vegyes összetételű a vasúti munkásság. A mozdonyvezetőktől közép- és szakiskolai végzettséget követeltek, míg másoktól csak az írásban és számolásban való jártasságot, a pályamunkásoktól még azt sem. A végrehajtó forgalmi szolgálat munkaterületén dolgozó vasúti szakmunkások a munkáosztály elkispolgáriasodott rétegéhez tartoztak. Erős rokoni és családi szálak kötötték őket a kisáru-termelőkhöz, elsősorban a parasztsághoz. Csak a fővárosban és néhány nagyobb csomóponton lazult a parasztsággal való kapcsolatuk. Munkásöntudatuk kialakulásában hiányzott a nagyüzemi munkásokat formáló modern gyár. Ugyanakkor többségük kezdettől fogva olyan munkakörülmények közé került, amelyek nemcsak megnehezítették kispolgári gondolkodásuk felszámolását, hanem megkönnyítette körükben a burzsoázia befolyásának növekedését, a polgári eszmék, erkölcsök, szokások konzerválódását és azok további terjedését.

³ Ezek a vasúti műszaki altisztek csoportjába tartoztak.

⁴ A MÁV dolgozói fizetésüket az 1887. évi Szolgálati Rendtartás mellékletét képező »hivatalnoki«, »altiszti« és »szolgai« illetménytáblázat szerint kapták. A kinevezett vasutasok az évi fizetés mellett lakbérpótlékban és egyenruha ellátásban is részesültek. Az előírt szolgálati idő elteltével nyugdíjra volt igényük.

A vasúti szolgák többségét képező — a végrehajtó vasúti szolgálat igen fontos őrhelyén dolgozó — váltó- és pályáőrök, állomásmálházók és vonatfékezők fizetése lakbérpótlékkal együtt évi 540 koronánál, a mozdonyfűtőké, kocsirendezőké 760 koronánál kezdődött, de a legjobb esetben több évtizedes szolgálat után is csak 800 koronáig emelkedhetett.

A kinevezett mozdonyvezetők évi fizetése lakbérpótlékkal együtt 1040 koronánál kezdődött, de a többség fizetése a legszerencsésebb körülmények között sem haladta meg az 1200 koronát. Az állomás-, kocsi-, rak- és szertárfelvigyázók, kalauzok, raktárnokok és a kocsimesterek évi fizetése a mozdonyvezetőkével volt azonos.

Az évi fizetéssel kinevezett vasutasok mellett nagy számban dolgoztak a MÁV-nál napibérért, napidíjért ideiglenes minőségben vasúti szolgák és altisztek. Ezek legnépesebb csoportját a kisegítő fékezők alkották. Havi átlagos keresetük 35—40 korona között ingadozott, de egyes vidéki városokban a nyári csekély forgalom idején még a havi 24 koronát is alig érte el. (Munkásmozgalmi Intézet Archivum — továbbiakban: MMI Arch. — MÁV. Ig. 8384—1905). Hasonló volt a helyzetük a mozdonyfűtőknek, a nagy pályaudvarokon dolgozó kocsirendezőknek és tolatómunkásoknak stb., akiknek többsége egész életében napibérért végezte nehéz szolgálatát. A napibéres vasúti szolgákat kenyér helyett gyakran csak az a remény táplálta, hogy egyszer ők is végleges alkalmazottá, valószínű vasúti szolgákká válhatnak. »Ha bár a kinevezés a nyomorúság, a koplálás folytatását jelenti is... mégis mindnyájunknak ez az óhajuk« — írta a Népszava 1904. március 5-i számában.

⁵ Tarifa Újság 1894. szept. 17.

⁶ Vasút 1904. jan. 24.

⁷ Vasút 1901, aug. 4.

⁸ A vasúti műhelymunkások a tiltó rendeletek ellenére 1890-től kezdve szüntelenül harcoltak május elsejének munkaszünettel való megünnepléséért. E harc eredménye, hogy a kereskedelmi miniszter 1899-ben elrendelte: »május elsején a Magyar Államvasutak műhelyeiben vétessék fel a feltár, s úgy e napon, mint a következő két napon szüneteljen a munka!« (Népszava, 1899. ápr. 21.) A magyarországi, elsősorban a budapesti vasúti műhelyek munkásainak a szocialista munkásmozgalomhoz való vonzódását és politikai fejlettséget mutatják azok a pénzdományok, amelyeket ők pártcélokra, agitációs és Népszava alapra, a sztrájkban álló, a bebörtönzött és a megrendszabályozott szociáldemokrata munkások támogatására adtak. Az élenjáró vasúti műhelymunkások már az 1890-es években csatlakoztak a többi üzemek és gyárak munkásainak szakmai szervezkedéséhez.

⁹ A Mozdonyvezetők Lapja az első években legfontosabb feladatának a szolidaritás érzésének felkeltését és ápolását tekintette. Azt hirdette: »nincsen hatalmasabb és biztosabb útja az anyagi és szellemi téren való fejlődésnek a szakegyletbe való tömörülésnél« s remélte, hogy a »magyar mozdonyvezetőknek rövid idő múlva lesz egy központi egyletük, ahová a szellemi működésük és anyagi érdekeiknek megbeszélése céljából el fognak járhatni«. (Mozdonyvezetők Lapja, 1893. jan.) 1894. januártól — amikor a Mozdonyvezetők Lapjának felelős szerkesztője Kohály Ignác helyett Vörös László lett — a lapban már szó sincs a Mozdonyvezetők szakegyletének szükségességéről. Ettől kezdve a szervezkedésre való felszólítás helyett azt tekinti feladatának, hogy a mozdonyvezetőket és fűtőket visszatartsa a fővárosi vasutasok egyre határozottabb, radikálisabb mozgalmától.

¹⁰ A Vasút 1897. márc. 14-i számában arról írt, hogy a vasúton is »könnyű dolog volna kitűzni a vörös lobogót, fellázadni a kormányzati rendszer ellen, s irtózatot robajjal eldörögni a sztrájkot«.

¹¹ A Vasútasok Lapja 1897. júl. 25.

¹² Andics Erzsébet, A magyarországi munkásmozgalom 1848—1917. Bp. 1954, 49.

¹³ A Tarifa Újság 1895. szept. 1-i számában azt a hírt közölte, hogy »a m. kir. államvasutaknál a Budapesten alkalmazott vonatszemélyzet, mozdony- és pályafenntartási személyzet még a millenniumi ünnepély előtt sztrájkolni fog, ha az altisztek lakbérügyét egyhamar nem fogják rendezni. A Magyar államvasúti altisztek között rendkívül terjed a sztrájk eszméje...«

¹⁴ V. I. Lenin, Összes művei. IV. köt. Bp. 1953, 376—377.

¹⁵ Vasút 1901. aug. 4.

¹⁶ Vasút 1901. szept. 1.

¹⁷ A Vasút a MÁV altiszti kör hivatalos lapja volt.

¹⁸ MÁV Hivatalos Lap, 1902. jan. 9.

¹⁹ Révai József, Irodalmi tanulmányok. Bp. 1950, 107.

²⁰ Uo. 108.

²¹ Uo. 228.

²² Jászai Samu, A magyar szakszervezetek története. Bp. 1925, 134.

²³ Magyar Közérdek 1903. szept. 6.

²⁴ Vasút 1903. aug. 2.

²⁵ Pesti Napló 1904. febr. 25.

²⁶ Népszava 1904. febr. 18.

²⁷ Népszava 1903. júl. 28.

²⁸ Haladás 1904. febr. 14.

²⁹ Radó Richard, A vasúti sztrájk. Bp. 1954, 7.

³⁰ Független Magyarország 1904. ápr. 22.

³¹ Radó i. m. 9.

³² Pesti Napló 1904. febr. 22.

³³ Radó i. m. 9—10.

³⁴ Murányi Miklós, A vasúti sztrájk története. Bp. 1904, 13.

³⁵ Pesti Napló 1904. febr. 28.

³⁶ Független Magyarország 1904. márc. 7.

- ³⁷ Vasúti és Hajózási Hetilap 1904. márc. 12.
³⁸ Pesti Napló 1904. márc. 4.
³⁹ Magyar Tengerpart 1904. márc. 15.
⁴⁰ Radó i. m. 44.
⁴¹ A gyűlés lefolyásáról készült rendőrségi jelentés 8. l. (MMI Arch. MÁV. Ig. 44 335—1905. E. o. sz.)
⁴² Magyar Vasutas 1904. ápr. 15.
⁴³ Pesti Napló 1904. ápr. 1; Vasút, 1904. márc. 27.
⁴⁴ MÁV Hivatalos Lap 1904. márc. 31.
⁴⁵ Miklós i. m. 396.
⁴⁶ Egyetértés 1904. ápr. 12.
⁴⁷ Képviselőházi Napló, 1901—1906, XXIV. köt. 163—164.
⁴⁸ Miklós i. m. 397.
⁴⁹ Radó i. m. 56.
⁵⁰ Friss Újság 1904. ápr. 20.
⁵¹ Miklós i. m. 398, 400.
⁵² Orsz. Ltár. Kúria 1905—IV. 92.
⁵³ A jelenlegi MÁV Landler Jenő Járműjavító elődje, a Rudas László utca, az Élmunkáshíd és a Nyugati Pályaudvar közötti területen, a mostani nyugati műszaki kocsihivatal helyén állott.
⁵⁴ Az Újság 1904. ápr. 20.
⁵⁵ Egyetértés 1904. ápr. 22.
⁵⁶ Magyar Szó 1904. ápr. 24.
⁵⁷ Egyetértés 1904. ápr. 21.
⁵⁸ Magyar Szó 1904. ápr. 24.
⁵⁹ Pesti Napló 1904. ápr. 21.
⁶⁰ Kurucz Újság 1904. ápr. 21.
⁶¹ Kis Újság 1904. ápr. 21.
⁶² Magyar Vasutas 1904. máj. 15, Szombathelyi Friss Hírek 1904. ápr. 22, Népszava 1904. ápr. 23.
⁶³ Népszava 1904. ápr. 21.
⁶⁴ Magyar Vasutas 1904. máj. 1.
⁶⁵ Népszava 1904. ápr. 21, ápr. 23.
⁶⁶ MMI Arch. MÁV. Ig. 8384/1905.
⁶⁷ Pesti Napló 1904. ápr. 21.
⁶⁸ Egyetértés 1904. ápr. 21.
⁶⁹ Pesti Napló 1904. ápr. 23.
⁷⁰ Népszava 1904. ápr. 23.
⁷¹ Uo.
⁷² Farkas Izor a vasúti munkások bizalmi férfiai sztrájk alatti magatartásának okairól az Északi főműhely munkásai 1905. febr. 4-i gyűlésén a következőket mondotta: »Mi nyugodt és békés eszközökkel iparkodtunk célt érni és helyzetünkön javítani, sőt amikor a MÁV-nál kitört a nyílt harc, a sztrájk és minket felszólítottak a sztrájkolók arra, hogy vegyünk részt harcukban, mi azt mondtuk, hogy kész örültség volna az, ha mi szervezetlenül belemennénk a küzdelembe, maradjunk meg továbbra is a mi békés eszközeink mellett. Az egész idő alatt nyugodtan és békésen viselkedtünk és nem foghatja senki sem ránk, hogy harcaink ideje alatt törvénytelen eszközökhöz nyúltunk volna...« (MMI. Arch. MÁV. Ig. 31187/1905.)
⁷³ Radó i. m. 101—104; Pesti Napló 1904. ápr. 21.
⁷⁴ Radó i. m. 113.
⁷⁵ Az Újság 1904. ápr. 21.
⁷⁶ Radó i. m. 112.
⁷⁷ Uo. 110.
⁷⁸ Vázsonyi Vilmos április 20-i felszólalásában arról beszélt, hogy »... nem indokolja semmi... ezt a sajnálatos ultima rációt... És én midőn megállapítom, hogy ez a munkabeszüntetés az országnak nagy kára, tekintélyének súlyos sebe és

sérelme, megállapítom azt is, hogy elítélendő, hogy erre a lépésre határozták el magukat a vasúti tisztviselők...» Polonyi Géza a függetlenségi és 48-as párt szónoka pártja nevében kijelentette: »mi mindnyájan mélyen sajnáljuk a mozgalomnak ilyen alakban való kitörését...» A tegnapi pártértekezletünkön »mindnyájan éreztük azt, hogy ilyen kivételes esetekben — az ország törvényhozóinak sürgős kötelessége még akkor is, ha félre kell tenni a politikai tendenciákat — segítségül sietni a kormánynak is ha kell, hogy az ország nagyobb károsodását megakadályozzuk...» (Képviselőházi Napló, 1901—1906, XXIV. köt. 158—160.)

⁷⁹ Képviselőházi Napló, 1901—1906, XXIV. köt. 171.

⁸⁰ Uo. 167.

⁸¹ Uo. 181.

⁸² Lengyel—Landler, A tizenhármak bűnpere. Bp. 1904, 68.

⁸³ Uo. 86.

⁸⁴ Uo. 16.

⁸⁵ Uo. 184—185.

⁸⁶ Radó i. m. 126—128.

⁸⁷ Egyes források szerint a sztrájkolók a MÁV igazgatóság vezetőinek eltávolítását követelték. (Vasút, 1904. máj. 1.) »Abczug Ludvig! Le vele! Takarodjék!« közbekiáltások hangzottak a gyűlés alatt. (Szombathelyi Friss Hírek, 1904. ápr. 22.) Hock János szerint »egész lista volt, kiket kívántak elcsapni.« (Lengyel—Landler i. m. 245.)

⁸⁸ Radó i. m. 128—129.

⁸⁹ Lengyel—Landler i. m. 239.

⁹⁰ Kurucz Újság 1904. ápr. 22; Pesti Napló 1904. ápr. 22.

⁹¹ Magyar Szó 1904. ápr. 24.

⁹² Pesti Napló 1904. ápr. 21; Vasút, 1904. máj. 1.

⁹³ Egyetértés 1904. ápr. 23.

⁹⁴ Lengyel—Landler i. m. 237.

⁹⁵ Pesti Napló 1904. ápr. 21.

⁹⁶ Veres Péter a »Falusi Krónika« c. könyvében leírja, hogy a sztrájk idején »... a nép nagy többsége előtt a vasút még félig meddig idegen intézmény volt, s a vasutasok furcsa egyenruhás urak. Milyen nagy dolog volt hát, amikor ezek az egyenruhás urak egyszerre csak sztrájkba léptek. A nép úgy érezte, elmúlik a világ, itt már valami nagy dolog készül, ha még a vasutas urak is a nép mellé állnak. Mindenki velünk van« ma-holnap legyőzzük az urakat, egyesülünk, testvér lesz mindenki: iparos, vasutas és paraszt. S a híres dal zengett a faluban és a mezőkön mindenfelé: »miénk lesz a jövő...« ...annyira tele volt a sztrájk hangulatával a falu, hogy ... mindenki erről beszélt... most már csak az kéne, hogy kaszára, kapára és neki az uraknak! — sóhajtották azok, akik cselekedni szerettek volna, de nem tudták, hogyan fogjanak hozzá.« (Veres Péter, Falusi Krónika, Bp. 1944, 194—196.)

⁹⁷ Szombathelyi Friss Újság 1904. ápr. 21.

⁹⁸ Az Újság 1904. ápr. 28.

⁹⁹ Pesti Napló 1904. ápr. 25.

¹⁰⁰ Új Lap 1904. ápr. 22.

¹⁰¹ Szombathelyi Friss Újság 1904. ápr. 21.

¹⁰² Orsz. Ltár. M. E. 1907. XLI. 664. (1697—1904. M. E.) német nyelven.

¹⁰³ Szombathelyi Friss Újság, 1904. ápr. 23.

¹⁰⁴ Tisza István április 22-én kijelentette, hogy »a magyar állam becsülete és tekintélye soha annyira nem volt még kockán, mint most, amikor a törvényes rend és fegyelem alapján megrendült.« (Egyetértés, 1904. ápr. 23.)

¹⁰⁵ Képes Néplap és Politikai Híradó 32. évf. 17. sz.

¹⁰⁶ Orsz. Ltár. M. E. 1905. III. 74 (fogalmazvány).

¹⁰⁷ A királyi parancsot valamennyi napilap közölte. Szövege a következő: »Parancsolom, hogy a közös hadseregnek (haditengerészetnek) a magyar állam területén levő vasutak szolgálatában álló magyar honos tartalékos havidíjasai és legénysége, valamint a honvédségnek ugyanilyen tartalékos és póttar-

talékos havidíjsai és legénysége a közös hadsereg, illetve a honvédség részleges kiegészítésére behívassanak és szolgálatátételre a magyar államvasutakhoz osztassanak.

Kelt Bécsben, 1904. április 22-én.

Ferenc József s. k.
Nyíri Sándor s. k.
honvédelmi minisztere

¹⁰⁸ A M. Kir. kormány 1904. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló jelentés. Bp. 1905, 226.

¹⁰⁹ A távirat szövege a következő:

»Felkérem kegyelmességedet utasítani szíveskedjék a temesvári, zágrábi, pozsonyi, kassai, nagyszombeni hadtest parancsnokságokat, hogy ne csak a politikai hatóságok megkeresésére, hanem a kir. államvasutak igazgatóságának, üzletvezetőségének és forgalmi főnökeinek megkeresésére is szükség esetén katonai segítséget bocsásson rendelkezésre.

Felkérem, úgy engem, mint a kir. magy. ker. minisztert, a tett intézkedésekről értesíteni szíveskedjék.»

Orsz. Ltár. M. E. 1906—XLI—664 (német nyelven).

¹¹⁰ Orsz. Ltár. M. E. 1907. XLI. 66.

¹¹¹ Kurucz Újság 1904. ápr. 23.

¹¹² Népszava 1904. ápr. 23.

¹¹³ Pesti Napló 1904. ápr. 24.

¹¹⁴ Pesti Napló 1904. ápr. 24.

¹¹⁵ Egyetértés 1904. ápr. 24.

¹¹⁶ Népszava 1904. ápr. 26.

¹¹⁷ Uo.

¹¹⁸ Népszava 1904. ápr. 28.

¹¹⁹ M. Sz. D. P. XII. Pártgyűlés jegyzőkönyve Bp. 1905, 21.

¹²⁰ Népszava 1904. ápr. 26.

¹²¹ Népszava 1904. ápr. 26.

¹²² Népszava 1904. ápr. 28.

¹²³ Kurucz Újság 1904. ápr. 25.

¹²⁴ Népszava 1904. ápr. 26.

¹²⁵ Népszava 1904. máj. 7.

¹²⁶ Népszava 1904. ápr. 26.

¹²⁷ Rába Sándor, Miért bukott el a vasutassztrájk. Bp. 1904, 5.

¹²⁸ Népszava 1904. máj. 7.

¹²⁹ M. Sz. D. P. XII. Pártgyűlés jegyzőkönyve. Bp. 1905, 21.

¹³⁰ Az Újság 1904. ápr. 26.

¹³¹ Kurucz Újság 1904. ápr. 25.

¹³² Orsz. Ltár. Igazságügy. Eln. 1904. K—88.

¹³³ Pesti Napló 1904. ápr. 25.

¹³⁴ Orsz. Ltár. Igazságügy. Eln. 1905. K—88.

¹³⁵ Pesti Napló 1904. ápr. 24.

¹³⁶ Az Újság 1904. ápr. 25.

¹³⁷ Debrecen 1904. ápr. 25.

¹³⁸ Pesti Napló 1904. ápr. 28.

¹³⁹ Az Újság 1904. ápr. 27.

¹⁴⁰ Képes Néplap és Politikai Híradó 32. évf. 18. sz.

¹⁴¹ Orsz. Ltár. Igazságügy. Eln. 1905. K—88.

¹⁴² Orsz. Ltár. Igazságügy. Eln. 1906. K—88.

¹⁴³ Orsz. Ltár. Minisztertanácsi jegyzőkönyv, 1905. aug. 16.

¹⁴⁴ Az Újság 1904. ápr. 25.

¹⁴⁵ Csallóközi Lapok 1904. ápr. 27.

¹⁴⁶ Fővárosi Közlöny 1904. ápr. 29.

¹⁴⁷ MMI Arch. MÁV. Szeged. ÜV. 108/1904. eln.

¹⁴⁸ Népszava 1904. ápr. 21.

¹⁴⁹ Magyar Nemzet, 1905. júl. 1 [Idézi: Mérey Klára, Századok 87/4 (1953) 598.]

ОБЩАЯ ЗАБАСТОВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В БУДАПЕШТЕ В 1904 ГОДУ

Всеобщая забастовка железнодорожников Венгрии в 1904 году, парализовавшая почти в течение одной недели экономическую жизнь Венгрии, была до освобождения страны одним из самых выдающихся событий в истории движения железнодорожников. История этой стачки еще не разработана. Настоящая статья, которая через будапештские события стачки рисует схематическую картину борьбы железнодорожников, поставила себе целью показать поведение Социал-демократической партии в связи с забастовкой.

*

Основную массу бастующих составляли движенцы (машинисты, кочегары, стрелочники, тормозщики, сортировщики и т. п.) и низкооплачиваемые служащие (регулировщики движения, кондукторы, путевые обходчики, проводники вагонов и т. п.).

Одна часть движенцев и низкооплачиваемых служащих занимала временные должности (за поденную зарплату) у Венгерских железных дорог (МAB), другая же — постоянные (с годовой зарплатой). В то время как в прошлом столетии средняя зарплата широких масс железнодорожников приблизительно соответствовала зарплате лучше оплачиваемых квалифицированных промышленных рабочих, то в годы рубежа столетий, — вследствие фиксирования зарплат, — она едва не достигала заработка хуже оплачиваемых квалифицированных рабочих. Через заботы повседневной жизни дошли железнодорожники до осознания необходимости действовать, чтобы освободиться из невыносимого положения.

Подъем социалистического рабочего движения, — образование Социал-демократической партии Венгрии, — имели большое влияние на железнодорожный пролетариат Венгрии, привлекая его к социалистическому рабочему движению. Хотя и движенцы, — особенно машинисты и кочегары, — выражали свою солидарность с социалистическим рабочим движением еще в начале 90-х годов, ни одна из групп рабочих железных дорог, даже рабочие мастерских, до крупной забастовки не были организационно связаны с современным рабочим движением. Строгие постановления запрещали рабочим государственных железных дорог присоединиться к Социал-демократической партии и создать союз классовой борьбы (профсоюз). В первые годы своего существования Социал-демократическая партия Венгрии была еще слаба для того, чтобы организовать многочисленных рабочих-железнодорожников. Позже, во второй части 90-х годов, когда в партии одержал верх оппортунизм, руководители партии равнодушно относились к борьбе, проводимой рабочими железных дорог за улучшение своего положения и осуществления своего союза.

Революционный подъем первых годов XX столетия дал толчок движению железнодорожников. Под влиянием крупных, — в большинстве случаев успешных, — стачек промышленных и сельскохозяйственных рабочих, а также известий о забастовках железнодорожников различных стран в массах венгерских железнодорожников созрела мысль о забастовке. Насчитывающий десятки тысяч человек лагерь железнодорожников двинулся, требуя на, многолюдных митингах урегулирования зарплат, изменения служебного порядка, зафиксировавшего условия труда, и самых элементарных политических и организационных прав. Начиная с февраля даже газеты писали о том, что железнодорожники готовятся к забастовке.

Либеральная буржуазия, стремящаяся в эти годы выступить как самостоятельный фактор в Венгрии, делает попытку держать железнодорожников в стороне от социал-демократии и поставить их движение на службу своим собственным

целям. Ей удалось распространить свое влияние на комитеты, избранные на февральских митингах железнодорожников, главнейшей причиной чего было равнодушное отношение Социал-демократической партии к движению железнодорожников. Чтобы воспрепятствовать стачке, Социал-демократическая партия приступила к организационной деятельности среди рабочих мастерских. Комитеты движения, находившиеся под влиянием либеральной буржуазии, и руководители железных дорог прибегали к самым различным средствам в целях отвлечения многотысячных масс железнодорожников от забастовки. Требовавшие забастовки движеньцы, вследствие большого нажима, не были в состоянии приобрести большинства в комитетах, а это не мешало дальнейшему созреванию забастовки. Правительству и начальству железных дорог ни принятием террористических мер против железнодорожников, ни представлением на обсуждение палатой депутатов законопроекта об урегулировании заработков, лишь частично удовлетворившего требования, не удалось воспрепятствовать вспыхке стачки. Эти мероприятия не предотвратили стачку, а наоборот, приблизили ее начало.

*

Наперекор комитетам движения вечером 19 апреля забастовка началась со стихийного массового движения в одной из крупнейших сортировочных станций Будапешта, в «Ракошпендезде». В восемь часов несколько минут сотни сортировщиков, вспомогательных тормозщиков, стрелочников и т. п. остановили еще перед станцией пассажирский поезд, прибывший из Новых Замков, и легли на рельсы, чтобы воспрепятствовать дальнейшему движению поезда. Они решили не пропустить поезд. В это же время был дан сигнал № 7 «Приостановить все поезда». Сопротивление начальника станции и служащих вокзала оказалось безрезультатным. Несколько часов спустя железнодорожное движение прекратилось во всей стране, и перерыв продолжался в течение почти одной недели.

Антинародные господствующие классы требовали объявления чрезвычайного положения против железнодорожников в целях прекращения забастовки. Еще ночью 19 апреля правительство постановило держать милицию, жандармерию и военные части наготове, и началась оккупация железнодорожных станций и линий вооруженными силами. Политические партии оппозиции, осуждая забастовку, были солидарны с правительством, но в то же время старались воспользоваться ею для своих интересов. Несмотря на то, что в парламенте разыгрались бурные сцены, партии буржуазной оппозиции предприняли все, чтобы задуть стачку и восстановить железнодорожное движение. Эту цель преследовало после вспыхки забастовки и создание, с помощью партий буржуазной оппозиции, так называемого комитета 13-и из прежних руководителей движения железнодорожников, который объявил себя руководящим органом стачки.

Воздерживающиеся от открытой борьбы с правительством оппортунистские руководители Социал-демократической партии тоже помогали правительству, стараясь и в дальнейшем держать организованных промышленных рабочих в стороне от бастующих движеньцев. После подавления забастовки они хвастались тем, что Социал-демократическая партия остерегалась оказывать помощь бастующим железнодорожникам. Они разоблачили свое предательство «левой» демагогией — клеветча на бастующих.

Трудящиеся классы Венгрии, особенно рабочие и мелкая буржуазия столицы сочувствовали стачке железнодорожников, что проявлялось в самых различных формах. Простые солдаты Социал-демократической партии, организованные промышленные рабочие Будапешта, в отличие от руководителей партии, воспитывали и поощряли бастующих железнодорожников. Бастующие массы верно отстаивали свои требования. Они воспрепятствовали тому, чтобы комитет 13-и изменой забастовке согласился с правительством и подавил стачку. Состоявшийся 21 апреля в центральном помещении забастовочный митинг наглядно показал боевую решимость бастующих и их веру в победу. Но этот же митинг показал и неопытность борющихся железнодорожников и главный недостаток стачки, именно то

что они не сумели порвать с комитетами, находящимися под буржуазным влиянием. Бастующие, правда, не доверяли комитету 13-и, но и не избрали нового руководства. Отсутствие боевого руководства дезорганизовало силы бастующих, тормозило дальнейшее развертывание борьбы и способствовало подавлению стачки. То, что бастующие железнодорожники не располагали достаточной силой создать свой собственный штаб, и что комитет 13-и и в дальнейшем фигурировал как руководитель забастовки, объясняется в первую очередь равнодушием Социал-демократической партии к движению железнодорожников и ее враждебному отношению к забастовке.

*

Забастовка имела парализующее влияние на экономическую жизнь страны. Это особенно чувствовалось в экономическом, политическом и культурном центре страны — в Будапеште. Забастовка железнодорожников поощряюще повлияла на рабоче-крестьянское движение и движение национальностей в Венгрии. Пролетариат Будапешта готовился к всеобщей стачке. Среди населения деревни «нарушилось доверие к правительству». Зарубежный отклик забастовки усилился тем, что прекращением движения на венгерских железных дорогах было сорвано и железнодорожное движение между Западной и Центральной Европой и странами Балкан. Фиаско попыток правительства восстановить нормальное железнодорожное движение, решительность сопротивления бастующих и обострение массовых движений изо дня в день уменьшали авторитет правительства Иштвана Тиса как в Венгрии, так и в зарубежных странах.

На четвертый день стачки, 23 апреля был пущен в ход угнетательский аппарат венгерского правительства помещиков и капиталистов против борющихся железнодорожников. Король декретировал немедленный призыв в армию военно-обязанных железнодорожников. Находящиеся в Венгрии части общей армии получили приказ участвовать в подавлении стачки. Королевские прокуратуры возбуждали уголовные следствия против рабочих и служащих Венгерских железных дорог, которые не выполняют своих обязанностей. Начальник полиции Будапешта распустил столичный центр забастовки. Чтобы получить право насильственного подавления забастовки премьер-министр вынудил отсрочку парламента и затем закрытие сессии. Партии буржуазной оппозиции вместо прежнего псевдоопозиционного поведения открыто выступили против бастующих и активно участвовали в восстановлении движения.

Своего апогея забастовка железнодорожников достигла на пятый день. На рассвете 24 апреля делегаты одной из групп бастующих в столице железнодорожников — без ведома комитета 13-и — обратились к руководителям Социал-демократической партии, требуя, в интересах успешного завершения забастовки, организации поддержки организованным рабочим. Социал-демократическая партия — по сообщению Непсава — «отклонила хватающийся за последнюю соломинку комитет», советуя ему «отправить людей обратно на работу». Вышедшие на улицы столицы волнующиеся массы железнодорожников не были согласны с Социал-демократической партией. Об этом факте свидетельствовали более или менее крупные массовые стачки, разыгравшиеся 24 апреля. Поведение руководителей Социал-демократической партии, призыв второго комитета 13-и (первый был арестован 24 апреля) приступить к работе облегчили подавление забастовки. Несмотря на это массы бастующих железнодорожников еще несколько дней боролись за удовлетворение своих требований, за успешное завершение стачки.

Забастовка железнодорожников была подавлена государственной властью. Те, кто участвовал в забастовке в качестве инициатора или тормозил восстановление движения, были приговорены трибуналами к тюремному заключению. Из-за забастовки судебная процедура была начата против полутора тысячи железнодорожников. Против сотен лиц был начат дисциплинарный иск. Применением жестокого террора они хотели раз на всегда отбить у железнодорожников охоту заба-

ставки. Господствующие классы требовали принятия таких законов, которые в будущем сделают невозможным проведение подобных стачек...»

*

Забастовка железнодорожников потерпела поражение, но в последовавшие годы правительство было вынуждено удовлетворить большую часть требований бастующих. Возникшая на почве революционного кризиса начала столетия забастовка железнодорожников, являвшаяся одним из важных событий рабочего движения Венгрии в первые годы XX столетия, сильно воздействовала на выступления рабочих и крестьян и содействовала в значительной мере углублению кризиса.

Забастовка железнодорожников 1904 года показала, что в Венгрии крупных помещиков и капиталистов успешно бороться за больший кусок хлеба, за политические права, за свободу организации железнодорожники могут лишь в союзе с социалистическим рабочим движением, под руководством революционной партии. Их забастовка в то же время показала, какое огромное значение для рабочего движения имеет вовлечение партией рабочего класса рабочих и низкооплачиваемых служащих железных дорог в рабочее движение, основывающееся на классовой борьбе. Руководители Венгерской Социал-демократической партии и в дальнейшем отказались от сплочения десятков тысяч железнодорожников в организацию, основывающуюся на классовой борьбе. Лучшие представители рабочих венгерских железных дорог и левые руководители социал-демократии, — в том числе Енё Ландлер, — извлекли урок из стачки и продолжали борьбу за сплочение железнодорожников в боевую организацию. Следует вменить им в заслугу, что забастовка 1904 года не была предана забвению, а ее память не только в годы последовавшего террора но и позже, особенно в первые годы мировой войны, воодушевляла лучших представителей железнодорожников на борьбу.

MAYER MÁRIA

Budapest felszabadítása

(Dokumentumok a főváros felszabadításának történetéhez)

1944. szeptember végén a Tiszántúlon, Aradtól nyugatra a szovjet csapatok átlépték a magyar határt. Megkezdődött Magyarország felszabadítása.

A Malinovszkij marsall parancsnoksága alatt álló 2. Ukrán Hadseregcsoporthoz csapatai gyors iramban törtek előre. 1944. október 28-án már a Tisza vonalán állott a szovjet hadsereg. 1944. október 29-től megkezdődött az ún. »Budapesti hadművelet«, amelynek célja a főváros megközelítése, bekerítése, majd felszabadítása volt.

A budapesti hadművelet akkor kezdődött, amikor Románia, Bulgária, és Finnország már kilépett a háborúból: Európában csupán a Szálasi kormány folytatta továbbra is a harcot a német fasiszták oldalán, a szövetséges hatalmak, a Szovjetunió ellen.

A budapesti hadművelet idején, 1944. október 29-től Budapest felszabadításának befejezéséig, 1945. február 13-ig, igen súlyos harcokra került sor Magyarország területén. A hitleri hadvezetőség ugyanis igen nagy jelentőséget tulajdonított annak, hogy az ország e nagyipari és politikai gócpontját megtarthassa. Budapestnek ezenfelül óriási stratégiai jelentősége is volt, mint az Ausztriához és Dél-Németországhoz vezető út kapujának.

A Budapest felé vezető úton a németek idejekorán erős védővonalakat létesítettek a Tisza és a Duna partjain. Erős védelmi vonalat építettek ki a Duna és a Balaton között is, hogy a szovjet csapatok bekerítő hadmozdulatait megakadályozzák. A vasúti gócpontokat és helységeket véderődítményekké alakították át. Magát Budapestet is jónéhány védőövezettel vették körül. Mindez azonban nem tudta feltartóztatni a szovjet hadsereg előretörését.

1944. november folyamán a 2. Ukrán Hadseregcsoporthoz csapatai a Duna–Tisza közének irányából közelítette meg Budapestet, a 3. Ukrán Hadseregcsoporthoz csapatai pedig a Dunántúlon törtek előre a főváros irányába. December elején megkezdődött a küzdelem a főváros bekerítéséért. Hiába dobtak át a németek a magyarországi arcvonalra Olaszországból és nyugatról csapatokat. Alig 9 napi harc után, 1944. december 9-én