

GADANECZ BÉLA

## **Adalékok a budapesti villamosvasutak 1906. évi sztrájkjának történetéhez**

A fővárosi villamosvasutak végállomásán 1906. október 25-én délelőtt tíz órakor a bizalmi férfiak az alábbi kiáltványt osztották szét:

„Villamosok! Testvérek! Kartársak!

Elnyomóink évtizedes könyörtelenségét, lelketlenségét tovább nem tűrhetjük. Nyomorúságunkon, rabszolgasorsunkon segíteni nem akarnak.

Az éhenhalásba kényszerítenek bennünket és családjainkat. Azt akarják, hogy a nehéz, embertelen munka súlya alatt összeroskadjunk. Kijelentették, hogy csak azért sem adnak. Gróf Batthyány Tivadar elnökünk sürgönyére nem is válaszoltak.

Választanunk kellett. Vagy mint rabszolgák éhen veszünk, vagy felvesszük a harcot.

A harcot választottuk. Ma, csütörtökön, féltizenkettőkor sztrájkba lépünk. Minden kocsipontban féltizenkettőkor álljon meg, s vonuljunk ki mindnyájan a Zöld-vadász vendéglőbe (Hermina út 47. sz.). Künn vár az Elnökünk is!

Győzelmünk biztos!

Bízzunk erőnkben, összetartásunkban, Szövetségünkben és Elnökünkben. Összes magyarországi vasutas társaink, külföldi szak-társaink és az egész szervezett szakmunkásság erkölcsileg és anyagilag támogasson bennünket.

A szabályozót és pénzt mindenki vigye magával és azt pontosan be fogjuk az Igazgatóságoknak szolgáltatni!

Gyáva, aki kartársait cserbenhagyja! Úgy segéljen Isten benneteket, mint ahogyan saját ügyeteket, mindnyájunk ügyét segítitek.

A szervező-bizottság”.<sup>1</sup>

A sztrájkra szólító felhívás gyorsan terjedt a villamosvasutak körében. Néhány perccel tizenegy óra után az Erzsébet (ma Lenin) körút és a Kerepesi (ma Rákóczi) út kereszteződésénél — a jelenlegi Nemzeti Színháznál — megállt az első villamoskocsi. Röviddel ezután megbénult a villamosvasút forgalma a főváros belterületén, csak a külterkeken közlekedő kocsik igyekeztek megközelíteni a kijelölt sztrájk-

tanyát. A kocsivezetők lekapcsolták a hajót, magukhoz vették a szabályozót, a kalauzok pedig udvariasan tudatták az utazóközönséggel a sztrájk kezdetét. Csoportokba verődve, vidám énekszóval, gyalog indultak a Városliget irányába.

A budapesti villamosvasutások nem 1906 októberében nyúltak először a sztrájk fegyveréhez. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság kocsivezetői és kalauzai sztrájkoltak már 1900 júniusában, 1903 áprilisában is. A Budapesti Városi Villamos Vasút R. T. forgalmi dolgozóinak egy része pedig 1906 júniusában kísérelte meg sztrájkjal kiharcolni követeléseit. De ezek a sztrájkok még csupán egyes társaságokra vagy azok egyes vonalaira, illetve az alkalmazottak egy részére korlátozódtak.

Az 1906. október 25-én kezdődő sztrájk volt az első általános villamosvasutas sztrájk Budapesten. Még egy óra sem telt el az első villamoskocsi megállítása óta, máris szünetelt a forgalom a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, a Budapesti Városi Villamos Vasút R. T., a Budapest—Újpest—Rákospalotai Villamos Közúti Vasút R. T., a Budapesti Helyiérdekű Vasút R. T. és a Ferenc József Földalatti Villamos Vasút R. T. vonalain. A forgalmi személyzettel egy időben abbahagyták a munkát a műszaki és pályafenntartási dolgozók is. A sztrájkoló villamosvasutások száma megközelítette a hétezeret.

A villámszerű gyorsasággal végrehajtott munkabeszüntetés óriási feltűnést keltett a fővárosban. Az 1904 áprilisi nagy vasutassztrájkra emlékeztette a lakosságot. A sztrájk másnapján így írt az egyik napilap: „A pesti utca életéből elveszett egy darab; mintha betegek volnának az eleven körutak. . . egyszerre elhallgatott a villamosok vidám, kedves csengetése, hirtelen megállottak, megtorpantak, mint a szilaj ló, az elegáns, sárga villamoskocsik. Megbénult a főváros élete, megszűnt a villamosközlekedés a föld alatt és föld felett, napokra csak vagy hetekre, az Isten tudja. . . A felelősség a társaságoké. Szimpátiánk, támogatásunk a nyomorba, kétségbeesésbe döntött alkalmazottak ezreié. A sztrájk mihamarabb való megszüntetését akarjuk, de úgy, hogy a sztrájkjal szűnjön meg — a villamos alkalmazottak pokoli nyomorúsága is. . .”<sup>2</sup>

## I.

*Tekintsük át vázlatosan, milyenek voltak a sztrájkot megelőző években a villamosvasutások életkörülményei, társadalmi helyzete s a modern munkásmozgalomhoz való viszonya.*

Egy korabeli jelentés szerint a villamosvasutak üzemi személyzetének gerincét képező forgalmi személyzet „túlnyomó része napszámosokból, földmunkásokból és hasonló foglalkozásúakból kerül ki, akik minden képzettség nélkül lépnek a villamosvasút alkalmazásába”.<sup>3</sup> A Fővárosi Villamosvasút irattárában fennmaradt „Felvételi Szabályzat a budapesti közúti vaspálya társaság forgalmi szolgálatánál” c. okmány szerint a felvett ideiglenes alkalmazottaknak egy hónapon belül szakvizsgát, majd ezt követően 2 hónapi próbaszolgálatot kellett tenniük.

Erre az időre a fizetésként kapott 2 korona napidíjból levonásra került a betegsegélyző pénztárba fizetendő illeték. A próbaszolgálat letelte után ideiglenes minőségben mint díjnokot 2,20 korona napidíjjal alkalmazták. Hathavi díjnoki szolgálat után a szerencséseket kocsivezetőknek vagy kalauzoknak nevezték ki „az illeményszabályzat Forgalmi Szolgálat című táblázatában foglalt III. rangfokozat 6. osztályába, évi nyolcszáz (800) korona fizetés és egyszáz (100) korona évi lakbérilletménnyel”.

A kinevezett forgalmi (kalauz és kocsivezető) személyzet illetményeit 1906-ban is az 1900 májusában jóváhagyott Szolgálati Rendtartás mellékletét képező alábbi illetménytáblázat szerint kapta.<sup>4</sup>

Rang- osztály	Évi fizetés	Lakbér*
	K o r o n a	
1	1000	200
2	1000	180
3	950	160
4	900	140
5	850	120
6	800	100

A kinevezés a társaság szuverén joga volt. A felvételi szabályzat 12. §-a kimondotta, hogy „a díjnoknak 6 havi szolgálat leteltével sincs igénye arra, hogy kocsivezetőnek vagy kalauznak kineveztessék”. A társaságok éltek is a paragrafus adta lehetőséggel, és a kocsivezetők, a kalauzok tekintélyes részét évekig dolgoztatták, míg végre évi fizetéssel kinevezték. A kinevezettek többsége ennek ellenére megrekedt az illetményszabályzat három alsó rangosztályában.

Az 1903-as sztrájk után a fővárosi tanácsnak adott igazoló jelentésében<sup>5</sup> a Közúti Villamos Vaspálya Társaság igazgatósága közölte a sztrájkban részt vett 342 kocsivezető és 207 kalauz illetményeinek adatait. Eszerint a sztrájkoló kocsivezetők közül csak 10, a kalauzok közül pedig csak 14 érte el a harmadik rangfokozatot. A jelentés szerint a kocsivezetők nagy többségének évi keresete lakbérpótlékkal együtt sem érte el az évi 1080 koronát. A kalauzok átlagfizetése 890 korona, a pályafenntartóké pedig mindössze 768 korona. A villamosvasúti munkások a „Hol az igazság?” című brosúrában bebizonyították, hogy „ezek az adatok elejétől végig hamisak, hazugok!”, mert az igazgatóság annak bizonyítására közli őket, hogy a kocsivezetőknek, kalauzoknak „semmi okuk az elégedetlenségre”.<sup>6</sup> Számtalan dokumentum — többek között a villamosvasutasok ez időben benyújtott fizetésemelési kérelmei,

\* Az évi fizetéssel alkalmazottaknak az igazgatóság a megállapított lakbérilletmény helyett természetbeni lakást vagy laktanyában való elhelyezést is adhattott.

memorandumai — bizonyítja, hogy a kocsivezetők, kalauzok átlagfizetése alatta maradt a jelentésben közölteknek.<sup>7</sup> Figyelembe véve az évi fizetéssel ki nem nevezettek még sanyarúbb helyzetét, igazat kell adnunk a Népszava megállapításának, mely szerint a villamosvasutasok páriák, akik napi 12—14 órai munkaidő mellett is csak havi 25—30 forint fizetést kapnak.<sup>8</sup>

A forgalmi személyzetten kívül a műhelyekben, a kocsiszínekben és a gépházákban sok ipari szakmunkást (asztalost, lakatost, mázolót stb.) foglalkoztattak a fővárosi villamosvasutak. Jelentős volt a nap-számosok létszáma is, akik mint pályamunkások, sántisztítók, szén- és salakhordók, éjjeli őrök, kocsiseprők stb. dolgoztak.

A villamosvasút-társaságoknál a századforduló idején semmiféle rendelkezés nem szabályozta a munkanap hosszát. A villamosvasutasok állandó harcot folytattak a munkanap megrövidítéséért és a heti szünnap biztosításáért. 1900-ban a Közúti Vaspálya Társaság igazgatósága megígérte a sztrájkoló villamosvasutasoknak, hogy a napi munkaidőt 17 órától 10 órára szállítja le. Ígéretük beváltatlan maradt.<sup>9</sup> A közúti villamosvasutasok 1903. évi memorandumában ismét szerepelt a kérés: szabályozzák a szolgálati időt úgy, hogy az a tíz órát ne haladja meg, s minden alkalmazottnak biztosítsanak hetenként egy szabadnapot.<sup>10</sup> Az egyik napilap 1906 júniusi híradása szerint a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság kocsivezetői és kalauzai reggel 1/2 5-től éjjel 1-ig dolgoznak.<sup>11</sup>

A Budapesti Városi Villamos Vasút R. T. forgalmi személyzete 1905. évi memorandumában többek között megállapította: „A jelen szolgálati beosztás ránk nézve, akik reggel fél öt órától éjjel fél egy óráig vagyunk kénytelenek ébren, talpon állani, rendkívül terhes.”<sup>12</sup> Alázatos hangnemben megírt kérelmük első pontjában azért „esedeznek”, hogy a „kocsivezetőknek és kalauzoknak napi tíz órai szolgálat s minden hetedik napon szabadnap, avagy a jelenlegi beosztás mellett 3 napi szolgálat és negyedik napon szabadnap adassék.”<sup>13</sup>

Az egyik újság arról tudósít, hogy a villamosvasutasok legtöbbször „a munka után haza sem mehet a családjához, hanem a végállomáson kénytelen maradni, s így is alig marad több ideje alvásra, mint négy-öt óra”.<sup>14</sup>

A biztosított szabadság a villamosvasutaknál ez időben csak az alkalmazottak kérései és követelései között szerepelt.

A pénzbírságok rendkívül érzékenyen sújtották a villamosvasutak dolgozóit. Az 1900 előtt alkalmazott dolgozók a felvételt kötelezvényt írtak alá, amely feljogosította az igazgatóságot a bírságolásra. Ennek 5. pontja például így hangzott: „Ha szolgálati kötelezettségemet kellően nem teljesíteném, vagy azokat megszegném, az igazgatóságoknak joga lesz minden egyes vétségem esetén 50 kr-tól 10 frt-ig terjedő bírságot fizetésemből levonni, a bírság összegét megállapítani s amennyiben a bírság esedékes béremet meghaladná, azt az általam nyújtandó biztosítékból fedezni.

Ha az igazgatóság a netán előtte emelt panaszom dacára is megmaradna határozatánál, előre lemondok a levonás magassága vagy jogszerűsége elleni minden kifogás bírói úton való érvényesítéséről.”<sup>15</sup>

Az 1901 után kiadott „felvételi szabályzat”-ban már nem szerepeltek ezek a pontok, de a gyakorlatban még hosszú ideig érvényben maradtak. A kereskedelmi miniszter által 1900 májusában jóváhagyott „Szolgálati Rendtartás 19. §-a kimondta, hogy „a pénzbüntetés eseténként az évi fizetés 5%-át meg nem haladhatja. . .”. Tehát „a szolgálati kötelmek megsértésének megtorlására” az igazgatóság által kiszabott pénzbüntetés „esetenként” nem haladhatja meg a havi fizetés 60%-át. A példák sokasága bizonyítja: a társaságok éltek bírságotlansági jogukkal.

Az 1903-as villamosvasutas-sztrájk okairól írva a villamosvasutasok rámutattak arra, hogy „. . . nemcsak a nyomor, nemcsak az állandó anyagi, szellemi és testi hiány szüli a munkásság elégedetlenségét és ezzel a törekvést helyzetének javítására, hanem éppen olyan lényeges, sőt szinte lényegesebb a szabadtalanságnak: a függőségnek, a bizonytalanságnak, a más korlátlan akarata alá vetettségnak kínzó tudata.”<sup>16</sup>

Az 1900-ban jóváhagyott Szolgálati Rendtartás lényegében csak az alkalmazottak köteleseit sorakoztatta egymás mellé, Landler Jenő szavaival élve, „mintha azt akarná, hogy az amúgy is túlterhelt munkás e kötelesek ólomsúlya alatt teljesen összeroskadjon.” E köteleseket kiterjeszti szolgálaton kívülre, a magánéletre is, beavatkozva köztörvényeken alapuló jogokba és közszabadságba, egyesülési és gyülekezési jogba, a sajtószabadságba.<sup>17</sup>

A Szolgálati Rendtartás 12. §-a például kimondta: „Ha a személyzet bármi célból összejöveteleket rendezni óhajt, úgy ezen összejövétel, — a cél világos megjelölése mellett — legalább 48 órával előbb az igazgatóságnál bejelentendő. Az igazgatóságnak jogában áll magát ily összejöveteleken képviseltetni.

Az alkalmazottak körében bárminemű egyletek alakításához az igazgatóság előzetes engedélye szükséges.”<sup>18</sup>

A 20. § intézkedése szerint a szolgálatból büntetésképpen elbocsátandó az az alkalmazott, „aki oly célból, hogy a társaság alkalmazottjai, — vagy azok egy része — sztrájkoljanak, másokkal összebeszél, szövetezik, vagy szervezkedik: úgyszintén az, aki összejöveteleken, gyűléseken résztvesz oly célból, hogy a társaság alkalmazottjai, vagy azok egy része sztrájkra bírassanak; végül aki a társaság alkalmazottjait, vagy azok egy részét a sztrájkra rábeszéli vagy fenyegetéssel rábírná igyekezni.”<sup>19</sup>

Az alkalmazottakat legszemélyesebb magánéletükben is korlátozták a Szolgálati Rendtartás egyes paragrafusai. A „Nősülés” című 13. §-ban például ezt találjuk: „Minden alkalmazott nősülés előtt az igazgatóságtól nősülési engedélyt köteles kérni. . . Azon alkalmazottnak, aki engedély nélkül nősül, a szolgálat felmondható. . .”

A paragrafus a továbbiakban rendelkezett arról, hogy: „Az engedély meg nem tagadható attól:

a) aki az 1894. XXXI. tc.-ben megállapított kort elérte és hadkötelezettségének eleget tett, illetve az alól felmentetett;

b) aki az igazgatóság által kijelölt orvos által kiállított bizonyítvánnyal igazolja, hogy súlyos szervi bajban vagy gyógyíthatatlan ragályos betegségben nem szenved;

c) aki fizetésének betudásával legalább hatszáz Frt-nyi állandó évi jövedelmet kimutat.”<sup>20</sup>

Ha szó nélkül is hagyjuk e paragrafus a) és b) pontjainak rendelkezéseit, nem mehetünk el megjegyzés nélkül a c) pont mellett. Az illetménytáblázat első és második rangosztályában is — amely csak egyesek számára volt elérhető —, csak ötszáz forint\* volt a fizetés. A nőszülést szabályozó paragrafus így nyílt beismerése volt annak, hogy a villamosvasutak oly silány fizetést adnak alkalmazottaiknak, amelyből családalapításra gondolni sem lehet. Ezzel a rendelkezéssel akarták megóvni a villamosvasutasokat a teljes elnyomorodástól.

A Szolgálati Rendtartás teret engedett a szolgálati felettesek és a főnökök önkényének, basáskodásának. Az egyik Damjanich utcai kocsimester az újonnan felvett munkásokkal olyan kötelezvényt íratott alá, amely többek között ezt tartalmazta: „semmiféle felmondásra nem tarthatnak igényt, szocialista szervezetbe nem iratkozhatnak be, a társaikkal nem érintkezhetnek, nyugdíjat nem kérnek. . . stb”. Az aláírás után pedig kijelentette: „Vigyázzanak minden szóra, minden mozdulatra. Most a kezeim között vannak! . . . Azt teszem magukkal, amit akarok! . . .”<sup>21</sup>

A városligeti végállomás őrmesterből lett főellenőre szintén élen járt az alkalmazottak sanyargatásában. Egy Városligetben lakó öreg munkást — mivel az szabadnapot mert kérni (!) — izgatásért áthelyeztetett a közvágóhídi állomásra, ahonnan szolgálat után csak késő éjjel érhetett haza családjához. Ha egy kalauz véletlenül rosszul kezelte a jegyet, ha valamelyik utas nem váltott menetjegyet, akkor a kalauzt felfüggesztették, vagy elbocsátották.<sup>22</sup>

Kihallgatás, kivizsgálás nélkül bírságotlák az alkalmazottakat, ha valaki panaszt emelt ellenük. Jellemző, hogy 1903-ban külön pontként szerepelt a sztrájkoló villamosvasutasok követelése között, hogy az igazgatóság minden jelentést vizsgáljon meg, s ne büntesse a feljelentett alkalmazottat, ha beigazolódik annak ártatlansága.<sup>23</sup>

\*

A XX. század első éveiben évről évre, hónapról hónapra emelkedtek az árak. Drágább lett a kenyér, a hús, a zöldség stb. 1906-ra a munkáscsaládok létfenntartási költségei 1901-hez viszonyítva 8%-kal emelkedtek.<sup>24</sup>

A századfordulót követő években erőteljesen szervezkedett az osztálytudatra ébredt ipari munkásság. A sztrájkok gyakoribbá váltak.

\* 1 forint = 2 korona.

A kemény küzdelmek átmenetileg nemcsak meggátolták az életszínvonal süllyedését, hanem a reálbér bizonyos emelését eredményezték. Az első orosz forradalom hatására 1905-ben, 1906-ban különösen megélénkültek a munkaidő csökkentéséért és a munkabér emelkedéséért indított tömegmozgalmak. 1905-ben több mint 32 000, 1906-ban 65 000 munkás sikeres sztrájkharcának eredményeként 1905-ben 60 000, 1906-ban 63 000 órával csökkent a munkaidő.<sup>25</sup> Két év alatt 119 121 munkás sikeres sztrájkharccal 9 720 249 korona béremelést harcolt ki.<sup>26</sup> A munkás-ság névleges heti kereseti indexe az 1900. évi 100-ról 1906-ra 110,5-re, a reálbér indexe 102-re emelkedett.<sup>27</sup> Ugyanakkor a modern munkásmozgalom harcaitól magukat távol tartó villamosvasutasok ezekben az években is ugyanazért a bérért dolgoztak, mint másfél évtizeddel korábban, s csak szép emlékként idézték fel azt az időt — az 1890-es évek derekát —, amikor még szinte bármilyen ipari munkás szívesen cserélt volna beosztást velük.

A villamosvasutasok tömegeinek öntudatosodását és a szociáldemokrata munkásmozgalomhoz való csatlakozását — a Szolgálati Rendtartás szervezkedést tiltó rendelkezése mellett — hosszú időn keresztül akadályozta a szociáldemokrata párt vezetőségének a nép nagy tömegeit átható nemzeti függetlenségi törekvéseket elutasító magatartása, amely a „darabontkormány” idején a gyűlöletes Habsburg-dinasztiával való nyílt lepaktáláshoz vezetett. A szociáldemokrata pártvezetőségnek ez a nemzeti kérdésben elfoglalt, a marxizmussal ellentétes állásfoglalása nemcsak gátolta a szocialista eszmék terjedését a politikailag iskolázatlan villamosvasutasok körében, hanem ezen tömegeket lényegében átengedte a nacionalista demagógiával fellépő ellenzéki pártoknak — elsősorban a függetlenségi és 48-as pártnak. Ezeknek a polgári pártoknak nacionalista demagógiával éveken keresztül sikerült a dolgozók jelentős csoportjait szembefordítani a modern munkásmozgalommal, vagy legalább is távol tartani annak harcaitól. E félrevezetett, a saját osztályérdekeiket fel nem ismerő munkások közé tartoztak a villamosvasutasok még a XX. század első évtizedének derekán is.

## II.

*A függetlenségi és 48-as párt befolyása alatt álló villamosvasutasok — a munkásmozgalom fellendülése idején is — hosszú ideig csak alázatos kérvényezéssel akartak javítani helyzetükön. A Budapesti Városi Villamos Vasút forgalmi alkalmazottainak kérvényét 1905 augusztusában átnyújtó küldöttség vezetője — Győry János kalauz — még így beszélt a főmérnök előtt :*

„Bocsánatot kérünk főmérnök úr, hogy bátorkodunk kegyes színe elé járulni azzal a szándékkal, hogy a budapesti városi villamos vasút forgalmi alkalmazottainak egy alázatos kérvényét a tek. főmérnök úr kezeibe letegyük. Elhatározásunkhoz bátorságot merítettünk abból,

hogy bármikor fordultunk a főmérnök úrhoz, mindig a megtestesült igazságot és a nagylelkűségnek mintaképét láttuk magunk előtt főmérnök úrban, mely a férfiúi erényeknek elévülhetetlen szimbólumát jelképezi, különösen, ha olyan férfiúra vonatkozik, kinek hivatottságánál fogva megadatott a jog arra, hogy ezer és ezer ember felett rendelkezzen, ki egyetlen szavával családokat sújthat, könnyeket száríthat fel avagy árvákat és özvegyeket vigasztalhat. Tekintsen reánk főmérnök úr, ezen küldöttekre, kik félénk léptekkel, visszafojtott lélegzettel merészeltünk ezen hivatalos helyiségbe belépni: nincsen közöttünk lázító, forradalmár, vagy izgató egy sem, mind idős, megbízható alkalmazottak vagyunk, itt állunk bízva az egekben lakó Istenségben. . . Egyszerre bízva a méltóságos botfai Húvös József vezérigazgató úr, valamint főmérnök úr és az igazgatósági kar nagylelkűségében itt állunk kegyes színe előtt, szívszorongva kérjük és könyörgünk, hogy ezen alázatos kérvényünket pártolólág elfogadni kegyeskedjen.”<sup>28</sup>

A kérvényt átvevő főmérnök a megszokott sablon szerint ígéretet tett a kérelem támogatására. De hangja elárulta, hogy nem gondolja komolyan azt, amit mond. A kérvény átadásáról tudósító egyik napilap szükségesnek tartotta figyelmeztetni az illetékeseket, hogy „ezen a ponton a sablonos hitegetés megbosszulja magát. A forgalmi személyzet, ha ma alázatosan is kér, ki tudja holnap nem nyúl-e radikálisabb eszköz-höz?”<sup>29</sup>

Indokolt volt a figyelmeztetés. A villamosvasutások radikálisabb megmozdulásának nemcsak egyre több oka volt ebben az időben, de feltételei is napról napra jobban megérttek.

A kérvényezés eredménytelensége, az anyagi helyzet további romlása, a politikai élet megélnkülése, az ipari munkásság és az agrárproletariátus szervezetségének fokozódása s nagy sztrájkharcainak gyakoribbá válása, a liberális polgári reformtörekvések érdekében történő polgári szervezkedés; a helyzetük javítása érdekében szervezkedő tanítók, orvosok, bírák, városi, megyei és állami tisztviselők mozgalmi hatással voltak a villamosvasutásokra is, és segítették az összefogás és a szervezkedés gondolatának terjedését körükben. A legnagyobb hatást a nagyvasúti alkalmazottak mozgalma keltette, amelyet szövetségük létrehozásáért indítottak.

A liberális polgárság befolyása alatt álló államvasúti hivatalnokok kezdeményezte szervezkedés rövid idő alatt a vasút forgalmi alkalmazottainak minden kategóriájára kiterjedt. Az államvasúti forgalmi alkalmazottak 1904. évi áprilisi nagy sztrájkmozgalma is egyik fő követelés-ként határozta meg a szövetség engedélyezését. A sztrájk leverése után a vasutásoknak a szövetségért indított harcát elősegítette az 1905-ben kirobbanó kormányzati válság. Az 1905 januári parlamenti választásokból győztesen kikerült koalíció a nacionalista demagógia szításával, a parlament megkerülésével kinevezett darabontkormány pedig a szervezkedési szabadság és a választójog ígéretével akarta maga mellé állítani és politikai céljainak elérése érdekében felhasználni a vasutások

százezres táborát. A szövetségért folyó harc élén az 1904-es sztrájkban szereplő 13-as bizottság vezetői — Turtsányi, Sarlay, Lorber, Faludy — állottak. A szövetség 1905 végén Battyhány Tivadar gróf, Vázsonyi Vilmos és Lengyel Zoltán országgyűlési képviselők bábáskodásával alakult meg.

A szövetség — teljes nevén a Magyar Szent Korona Országai Vasutas Szövetsége — elnöke Batthyány Tivadar gróf lett. Landler Jenő, a neves fiatal fővárosi ügyvéd — aki már az 1904-es nagy vasutasstrájk előtti időben sem rekedt meg a vasutas perek egyszerű védőügyvédi tevékenységénél, hanem bátorította, tanácsaival segítette a harcoló vasutasokat — mint általános jogügyi előadó és a vonatkísérő szakosztály társelnöke vett részt a szövetség munkájában.

A Magyar Szent Korona Országai Vasutas Szövetsége — röviden szentkoronás szövetség — célja az 1906 tavaszán jóváhagyott alapszabály szerint: „a magyar szent korona országai vasutasainak egyesítése avégből, hogy a hazafias és kartársi érzést ápolják, általános és szakmabeli tudásukat fejlesszék, társadalmi helyzetüket emeljék, közös érdekeiket gondozzák és jóléti intézmények alkotásával úgy a maguk, mint családjaik erkölcsi és anyagi boldogulását előmozdítsák”.<sup>30</sup> A szövetségben vezető szerepet játszó polgári politikusok a vasutasoknak az osztályharcos szociáldemokrata munkásmozgalomtól való távol tartására törekedtek.

1906 tavaszán a koalícióba tömörült pártok kormányra kerülése után aktív tevékenységbe kezdő szentkoronás szövetség kedvező fogadtatásra talált a fővárosi villamosvasutasok körében. Az alkalmazottak szociális helyzetén javítani nem akaró villamosvasút-társaságok azonban még akkor sem nézték jó szemmel alkalmazottaik szervezkedését, ha az a kormánypártok befolyása alatt történt. A mindennemű szervezkedést ellenző vasúttársaságok 1906 nyarán — amikor a villamosvasutasok már tömegesen léptek a szentkoronás szövetségbe — nyíltan felléptek a szövetséghez való csatlakozás megakadályozása érdekében. Az elkeseredett villamosvasutasok szervezkedése ennek ellenére tovább folyt. Az igazgatóságok válaszul üldözni kezdték és elbocsátással sújtották a szövetség aktivistáit. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság elbocsátotta Horovitz József kalauzt, a Budapesti Városi Villamos Vasút R. T. Igazgatósága pedig Hamrich József kocsivezetőt, akinek „bűne, hogy a Vasutasok Szövetségében heves agitációt fejtett ki, esténként sorra járta társait és kapacitálta őket, hogy lépjenek a szövetségbe...”<sup>31</sup>

A villamosvasutasok elkeseredését és növekvő elszántságát mutatta, hogy a tilalom ellenére is tömörültek, mert a szentkoronás szövetséget erődjüknék tekintették követeléseikért folytatott harcukban. A szövetség iránti illúziókat növelte, hogy annak egyes funkcionáriusai magukra vállalták a követelések memorandumba foglalását és „a kor követelményei színvonalán álló Szolgálati Rendtartás” elkészítését. Számtalan megbeszélés és összejövétel előzte meg a szeptember 7-ről 8-ra virradó

éjjel tartott nagygyűlést, amelyen véglegesen megfogalmazták a villamosvasutások követeléseiket.

Szeptember 7-én este 10 órakor kezdtek gyülekezni a Hermina úton levő „Zöld vadász”-hoz címzett vendéglő kerthelyiségében. A Városliget környéke hazafias nótáktól visszhangzott. A gyűlésre érkezett alkalmazottak zászlókkal járták be a környéket. A menet élén egy hatalmas nemzetiszínű zászlón ez a felírás díszelgett: „A M. Sz. Kor. Orsz. Vasutas Szövetsége. A Közúti Villamosvasutások.”

Amikor Turtsányi Pál — a szentkoronás szövetség ügyvezető alelnöke — a gyűlést fél órával éjfél után megnyitotta, a villamosvasútársaságoknak mintegy négyezer alkalmazottja volt jelen. A fővárosi villamosvasutások egységes fizetésrendezési tervezetét Sebestyén József — a szövetség villamosvasutas szakosztályának vezetője — a modern szolgálati rendtartás-tervezet alaptételeit pedig Landler Jenő — a szövetség jogügyi bizottságának előadója — ismertette.

Landler Jenő „lelkes és frenetikus tetszéstől meg-megszakított beszédében” azt hangsúlyozta: „Keveset kérünk! Budapest helyi közlekedésének rabszolgái voltunk eddig, öntudatos munkásai akarunk lenni ezután! ... azt akarjuk, hogy a kötelességek ellenében jogaink legyenek. Mert a jogtalanság a legrútább bélyeg, nem becsületes munkához, hanem rabszolgához méltó. ... szigorúan körvonalazva akarjuk látni kötelességeinket, de jogainkat is. Nem a munkától riadunk vissza, de az önkényt háritjuk el, nem kegyeket, de jogokat követelünk. A munka becsületének, a kenyér igazságának törvényes elismerését. Közszabadságainkba pedig ne avatkozzék senki, mert ezeket törvény védi és azokba sem munkaadónak, sem igazgatóságnak, sem senkinek beavatkozni nincs joga.”<sup>32</sup> A továbbiakban részletesen foglalkozott a rendtartás egyes kérdéseivel, majd összetartásra és szervezkedésre buzdította az egybegyűlteket. Beszédét e szavakkal fejezte be: „Keveset kérünk, de azt a keveset ki fogjuk vívni, ha a pokol kapui akarnak is ellentállni. Rabszolgák voltunk — öntudatos munkások akarunk lenni és leszünk is!”<sup>33</sup>

A nagygyűlés határozatban mondotta ki, hogy „a szövetség villamos szakbizottsága által kidolgozott, ismertetett és megvitattott fizetésrendezési és pragmatikai tervezetet egyhangúlag elfogadja és magáévá teszi. Utasítja a villamos vasutások nagygyűlése a Szövetség Központi Vezetőségét, hogy a folyó hó 23-i központi vezetőségi ülése azt tárgyalja le és az illetékes vasutigazgatóságoknak haladéktalanul terjessze fel azzal, hogy e kettős tervezet tárgyalására az illetékes vasutigazgatóságok a Szövetség vezetőségét hívják meg”.<sup>34</sup> A Szövetség Központi Vezetősége szeptember 23-i ülésén elfogadta a két tervezetet és október első napjaiban a Turtsányi Pál vezette küldöttség át is adta azokat a vasutigazgatóságoknak.<sup>35</sup>

Az Emlékirat I. fejezete az általános érdekű, minden alkalmazottra egyöntetűen alkalmazható pontokat tartalmazta. Ezek között az első helyen szereplő követelések: „a normális munkanap kilenc órában

állapíttassék meg”; a túlóráért külön díjazás, az éjjeli szolgálatért éjjeli pótlék fizetendő. Az emlékirat kimondta, hogy az alkalmazottaktól „huszonnégy órán belül, 12 órán túl terjedő tényleges szolgálattétel még külön díjazás mellett sem követelhető”.

Kérték továbbá, hogy minden alkalmazott kapjon hetenként egy szabadnapot és évenként 8, tíz évi szolgálat után pedig 14 nap fizetett szabadságot; hogy „szerveztessék külön fegyelmi bíróság, melyben az igazgatóság és az alkalmazottak egyenlő számban képviselve legyenek”; hogy a kor szellemének megfelelő új szolgálati rendtartást léptessenek életbe.

A nyugdíj és a betegsegélyző intézmény megreformálásának követelése után a kinevezésre és az ideiglenes alkalmazottakra vonatkozó kéréseket foglalták össze. Az Emlékirat kimondta: „Hat havi ideiglenes minőségben eltöltött szolgálat után minden alkalmazott kinevezendő végleges állásba évi fizetéssel és lakbérrel. . . Az ideiglenes szolgálat alatt minden napra jár napidíj.”

Az Emlékirat II. fejezete az alkalmazottak fizetésemelésére, a váltóállító fiúk és a munkásnök alkalmazására és fizetésére vonatkozó kívánásokat tartalmazta.

Az évi fizetéssel kinevezett villamosvasutasok az alábbi illetmény-táblázat elfogadását kérték.

Rang oszt.	Rang fokozat	Törzsfizetés (Korona) forgalmi műszaki személyzet		Lakbér (Korona) forgalmi műszaki személyzet		Várakozási idő években
I.	1	900	1200	250	300	2
	2	1000	1200			
	3	1100	1300			
II.	1	1300	1500	350	400	3
	2	1500	1700			3
	3	1700	1900			3

Ugyancsak ebben a fejezetben kérték a villamosvasutasok, hogy az előmenetel a forgalmi és a műszaki személyzet részére egyaránt a II. rangosztály 3. rangfokozatáig legyen automatikus, és csak ezután kezdődjön a felügyeleti szolgálat. Akit felügyeleti állásra nem neveztek ki, annak ötévenként 200-200 koronás nyugdíjba beszámítandó korpótléket adjanak. Kérték továbbá, hogy a műszaki és nyomdai segédszemélyzet illetményei azonosak legyenek a forgalmiakéval.

Ezenkívül követelték, hogy váltóállító ifjakként csak 16 éven felüli fiúkat alkalmazzanak. „Havi fizetésük hatvan koronában, szolgálati idejük kilenc órában állapíttassék meg. Minden hetedik nap munkaszünet legyen. Öt évi szolgálat után forgalmi szolgálatra kiképzendők és véglegesítendők, a kocsivezetőkre és kalauzokra megállapított kezdő fizetéssel.

Tényleges katonai szolgálat tartamára a váltóállító ifjak szabadságolándók” — mondja az Emlékirat. Munkásnőnek elsősorban az alkalmazottak özvegyei vétessenek fel, napi kilenc órai szolgálat mellett 2 korona 20 filléres napidíjjal. Az Emlékirat hangsúlyozta: „Az összes személyzetet érintő általános kívánások reájuk is vonatkoznak.”

*A helyiérdekű gőzüzemre berendezett vasutak dolgozói a MÁV-illetménytáblázat szerinti fizetést kérték. Az Emlékirat III. fejezete a mellékilletményekkel az éjjeli pótlékokkal és a túlórákkal, a IV. fejezet pedig az illetményruhával kapcsolatos követeléseket és egyéb „kisebb követelések”-et tartalmazta. A II pontból álló „kisebb követelések” között szerepelt többek között: az eddigi kedvezmények érvényben hagyása; az alkalmazottak és családtagjaik részére „a kocsi belsejében érvényes és az összes vonalakra szóló menetigazolvány” adása; az akkordmunka eltörlése; a földalatti peronokban levő erős léghuzat kiküszöbölése. Kérték, hogy a fizetésrendezés 1906. január 1-től visszamenőleg számíttassék. Külön pontban kérték engedélyt a Szövetség tagsági díjainak hivatalból történő levonására. A szövetség választott központi tisztviselői részére pedig szabadjegyet kértek.*

A legnagyobb fővárosi villamos vasúttársaság, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság vezérigazgatója, Jellinek Henrik az emlékirat átvételkor „megnyugtatta a személyzetet, hogy minden jogos kívánása ki fog elégíttetni”, s kijelentette, hogy az ő jóindulatát rövid időn belül észlelni fogják nemcsak abban, hogy személyzetével igazán együttérez, hanem hogy az ügy gyors elintézése által személyzetének sorsán mielőbb segíteni is fog.<sup>36</sup>

A villamosvasutasok jól ismerték már Jellinek szavahihetőségét, kijelentésének nem is tulajdonítottak volna jelentőséget, és nem is remélték volna a memorandum harc nélküli teljesítését, ha nem bíznak oly vakon az 1906 tavaszán kormányra került koalíció pártjaiban, az e pártok befolyása alatt álló szentkoronás szövetségben és személy szerint Batthyány Tivadar grófban. Bizalmuk alapját azok az ígérek képezték, amelyeket korábban a koalíció pártjaitól és a legnagyobb kormánypárt-hoz, a függetlenségi párthoz tartozó gróf Batthyány Tivadar országgyűlési képviselőtől kaptak.

Batthyány Tivadar gróf Turtsányinak küldött táviratában még a szeptember 7-ről 8-ra virradó éjjel tartott nagygyűlés után is azt hangoztatta: „Biztosítom a villamos szaktársainkat, hogy jogos kívánalmaikat teljes erővel képviselni fogom. Hiszem, hogy a munkaadó vállalatok igazgatóságai szigorúan törvényes és hazafias alapon álló mozgalmukat teljesen méltányolni és kérelmüket a legrövidebb időn belül annál is inkább teljesíteni fogják, mert az élelem és a ruházati cikkek, valamint a lakásnak a mai drágasága miatt a mostani illetmények nem kielégítőek, a munkaidő pedig jórészt embertelenül hosszú. A szolgálati idő méltányos megállapítása, nyugdíjintézmények létesítése, illetőleg újabb alapra való helyezése oly követelmények, melyek elől a huszadik században a munkaadók többé ki nem térhetnek.”<sup>37</sup>

A villamosvasutasok bizalmi férfiai, érezve felelősségüket, a realitások talaján maradtak. Miután az igazgatóságoknak átadták a memorandumot, értekezletet tartottak. Ezen elhatározták, hogy október 20-ig várnak az igazgatóságok válaszára, s ha addig nem történik intézkedés, a 19-ről 20-ra virradó éjjelre összehívott nagygyűlésen határozzák meg további magatartásukat. A bizalmiak „végül újólag szolidaritást vállaltak és megfogadták a különböző társaságok alkalmazottai, hogy egymást cserben semmi körülmények között nem hagyják. Jelszavuk: »Egy mindnyájunkért és mindnyájan egyért!«<sup>38</sup>

### III.

Az 1906-os esztendő a magyarországi munkásság és szegényparaszt-ság kemény osztályküzdelseinek éve volt. Az uralkodó osztály különböző csoportjai közötti kompromisszum eredményeként 1906 áprilisában hatalomra került ellenzéki pártkoalíció a munkásmozgalom visszaszorítását tekintette egyik fő feladatának. Vad hajsztát indított a munkásszervezetek és a munkásmegmozdulások ellen. Nem engedélyezte a munkásgyűléseket, elkobozta a szocialista lapokat, letartóztatta és toloncoltatta a munkásagitátorokat, a rendőrség, a csendőrség és a katonaság mozgósításával igyekezett elfojtani, leverni még a gazdasági követelésekért folytatott sztrájkokat is.

A salgótarjáni és a petrozsényi bányászsztrájkokat a csendőrség és katonaság jogtalan fegyverhasználattal, szinte rohammal verte szét és fojtotta vérbe.<sup>39</sup> A budapesti és a szegedi gázgyár munkásainak munkabeszüntetése idején a hadügyminiszter parancsára katonák gyújtogatták a lámpákat és termelték a gázt.<sup>40</sup> Szombathelyen a postásztrájk alatt huszárok látták el a postaszolgálat feladatát.<sup>41</sup> A fővárosi péküzemek munkásainak általános sztrájkja idején — 1906 októberében — a nagy pékműhelyekbe kivezényelt katonák sütötték a kenyeret.<sup>42</sup>

A kormány valóságos hadsereget volt kénytelen mozgósítani a földmunkások és a szegényparasztok korábban soha nem tapasztalt méreteket öltő sztrájkharcainak leverésére. Az ország déli és délkeleti megyéiben napirenden voltak a sztrájkoló aratómunkások és a kivezényelt csendőri és katonai alakulatok közötti összetűzések.<sup>43</sup>

A munkásság és a szegényparasztok szervezettsége és harci elszántsága ennek ellenére fokozódott. Bár a munkásmegmozdulások egyre inkább védekező jellegűekké váltak, a munkásság visszavonulóban volt, de megmutatta oroszláncörmeit. A szakszervezetek taglétszáma 1906-ban az előző évihez viszonyítva lényegében megkétszereződött. Ez évben majdnem kétszer annyi sztrájk volt az országban, mint az előzőben.<sup>44</sup>

1906-ban a fővárosi villamosvasutások mozgalmával párhuzamosan nőtt a nagyvasutak alkalmazottainak nyugtalansága és harci elszántsága. A vasutások harcos hangulatát leghívebben tükröző és őket ez irányban leginkább befolyásoló újság az 1906 júliusától Landler Jenő szerkesztésében és kiadásában megjelenő Vasutasok Lapja volt. Ez a hetenként megjelenő újság „becsületes, józan vasúti szociálpolitikáért”, „a munka megbecsüléséért és a kenyér színarany igazságáért” szállt síkra, és hasábjain főként polgári radikális, demokrata álláspontot fejtett ki. A jogos vasutassérelmek gyökereit keresve Landler Jenő a Vasutasok Lapjában mélyreható bírálatát adta a vasútigazgatás szervezetének és a kormány vasútiügyi politikájának. Ostorozta azokat a vasutasokat, akik elvakultan bíztak a kereskedelmi miniszterek, a vasútigazgatók, a nagynevű politikusok ígéretében, és harcba szólított a nagyobb darab kenyérért, a jogokért és az emberibb életért.

A Vasutasok Lapja tudatosította a vasút dolgozóiban, hogy „sorsuk intézése elsősorban egyesegyedül saját maguktól függ”, hogy „eddig is saját gyengeségük, akaratnélküliségük volt rabságban tartásuk egyedüli oka”. Ugyanakkor leleplezte előttük a „vasutasbarát” álarcban tetszelgő politikusokat. Számon kérte az 1906 tavaszán kormányra került koalíciós pártoktól az 1904-es vasutassztrájk leszerelésekor tett ígéreteiket és a vállalt kötelezettségeket.

A Vasutasok Lapja október 13-i számában „Mementó!” címmel részleteket közölt egyes politikusok 1904-ben elmondott beszédéből. Egy héttel később „Sztrájkeredmények” című vezércikkében Landler Jenő azt hangsúlyozta, hogy az akkor tett ígéret ma — amikor e pártok hatalomra jutottak — már „lejárt kötelezvény, amelyet beváltani mindegyik pártnak, az egész parlamentnek becsületbeli kötelessége. . .” A vezércikk faksimilében nyilvánosságra hozta azokat az eredeti jegyzőkönyveket, amelyekben a pártok vezetői támogatásukról biztosították a vasutasokat. A cikk e szavakkal fejeződött be: „Ha becsületes politikusok, akkor ez a kötelezvény a legfényesebb sztrájkeredmény, ha csak komédiások, akkor ez a nyomorult papírdarab a legvéresebb sztrájk-felhívás!”<sup>45</sup>

Landler világosan látta és ki is merte mondani, hogy a kormány és a vasút vezetőinek intézkedései 1906-ban éppúgy sztrájkhoz vezetnek, mint 1904-ben. Szeptember 29-én „Sztrájk lesz!” című vezércikkében ezt írta: „Mintha csak az 1904 előtti idők eseményeit látnók megismétlődni. . . Az események ugyanazok, a következmény sem lehet más! Sztrájk lesz!” Landler jogos és törvényes eszköznek tartotta a sztrájkot, nem félt tőle, és nem is akarta a vasutasokat sem visszatartani e fegyver használatától. Ellenkezőleg, bátorította, harcra buzdította őket. A szerkesztésében megjelenő Vasutasok Lapjának nagy szerepe volt abban, hogy 1906 nyarán és őszén előre haladt mind a nagyvasutak, mind a fővárosi villamosvasutak alkalmazottainak öntudatosodása, és fokozódott harci elszántságuk.

A Vasutasok Lapjával és Landler Jenő tevékenységével ellentétben

a szentkoronás szövetség hivatalos vezetősége Batthyány Tivadar gróffal az élén arra törekedett, hogy a vasutasok előtt továbbra is kedvező színben tüntesse fel a hatalomra került koalíciós pártokat, és növelje a vasutasokban a kormány iránti bizalmat.

Batthyány Tivadar gróf október derekán szükségesnek tartotta a Független Magyarország hasábjain nyugalomra inteni a vasutasokat. „Hidegvér, nyugalom, bizalom a vezetőkben és összetartás, kell, hogy siker koronázza törekvéseinket, mert csak jogosat és méltányosat fogunk kérni.”<sup>46</sup> A kormánykoalíció pártjai és sajtóorgánumai minden tőlük telhetőt megtettek, hogy a vasutasokat befolyásuk alatt tartva megakadályozzák a sztrájkot.

A Landler szerkesztette Vasutasok Lapja és a szentkoronás szövetség hivatalos vezetősége és annak sajtóorgánuma közötti ellentét napról napra növekedett. Közeledett a szakadás és a nyílt szembekerülés időszaka. A harc a szövetségen belül folyt, és még nem dőlt el, hogy melyik álláspont győzedelmeskedik.

Ilyen körülmények között különös jelentőséggel bírt a szociáldemokrata pártnak és a Vasúti Munkások Országos Szövetségének a villamosvasutasok szervezkedésével és mozgalmával kapcsolatos magatartása. A Szociáldemokrata Párt hivatalos lapja, a Népszava rendszeresen leleplezte Batthyány Tivadar gróf és a szentkoronás szövetség vasutasok érdekeit eláruló, kormányt támogató politikáját. Ezekben a cikkekben osztálytudatos szervezkedésre hívta fel a szentkoronás szövetség tagjait. Különösen sokat foglalkozott a Népszava a villamosvasutasokkal, figyelemztetve őket: őrizkedjenek a Batthyány-féle szövetségtől, mert csak „egyetlen eszköz áll rendelkezésükre, mellyel kétségtelen kiküzdhetik helyzetük javulását: ez a szervezkedés.”<sup>47</sup>

Az osztálytudatos szervezkedés konkrét formáit illetően 1906 nyarán a szociáldemokrata párt vezető fórumai rugalmas magatartást tanúsítottak. A Népszava július elején írt cikkeiben azt tanácsolta a villamosvasutaknak, alakítsák meg „a budapesti összes közlekedési és fuvarozási vállalatok együttes szervezetét. . .”, mert a villamosvasutasok „öntudatos és önálló szervezkedés nélkül, helyzetüket javítani nem fogják.”<sup>48</sup> Július végén már azt javasolta, hogy a villamosvasutasok csatlakozzanak a vasúti munkásoknak a modern munkásmozgalom alapján álló szövetségéhez. „Az osztályharc alapján álló erős szervezetre van szükség. Egy ilyen szervezettel azután, ha lehet, békés úton, ha nem, akkor a vasúti főnökök által annyira elítélt sztrájkjal fognak követelésüknek érvényt szerezni. Ezért amelyik villamosvasúti alkalmazott komolyan akar helyzetén javítani, az a Vasúti Munkások Országos Szövetségéhez csatlakozik.”<sup>49</sup>

A magyarországi szociáldemokrata pártban és szakszervezeti mozgalomban ez időben általában nem volt ilyen egyértelmű és pozitív a sztrájkjal kapcsolatos állásfoglalás, mint a villamosvasutasoknak tanácsot adó Népszava-cikkben. A párt és a szakszervezet megalkuvó vezetői a koalíciós kormány munkásszervezetek ellen indított vad hajszája idején

lépésről lépésre adták fel a korábban kemény harcokban megszerzett pozíciókat, és tértek ki a sztrájkmozgalmak szervezése és vezetése elől. A szakszervezeti mozgalom vezető orgánuma, a Szakszervezeti Értesítő azt hirdette: „szervezeteink ereje nem abban rejlik, hogy sztrájkokat rendeznek, hanem inkább abban, hogy kilátástalan bérharcok kitorését megakadályozzák.”<sup>50</sup>

Az 1906 májusában alakult vasutas szakszervezet a Vasúti Munkások Országos Szövetsége (V. M. O. Sz.) — amelynek három hónappal az alakuló kongresszusa után már ötven alapszervezete és több mint tízezer tagja volt — ugyanilyen magatartást tanúsított. A szövetség vezetői — a vasúti munkások várakozásával ellentétben — nem hirdettek sztrájkot a jogos követelések kiharcolásáért, sőt magukra vállalták a vasúti munkások visszatartását is „e kétélű fegyvertől”. Amikor 1906. július 23-án Lengyel Zoltán a képviselőházban éles támadást intézett a vasúti munkásszövetség ellen, sztrájkszervezéssel vádolva azt, a szövetség vezetősége országos nagygyűlésen bizonygatta, hogy mivel már több kitorófélben levő sztrájkot megakadályozott, „a szövetségnek fennállása és erősödése nemcsak a vasúti alkalmazottaknak, hanem magának a munkaadó intézetnek is elsőrendű érdeke.”<sup>51</sup>

Az a szívós harc, amelyet a munkástömegek folytattak a munkaadókkal és a kormánysszervekkel, ekkor már érezte hatását a szociáldemokrata pártban és a szakszervezetekben is. Aktivizálódtak azok az ellenzéki (baloldali) szociáldemokraták, akik szembeszálltak a magyarországi munkásmozgalom megalkuvó vezetőivel, szervezték a munkások sztrájkharcait, bátorították és kitartásra buzdították a harcolókat.

A villamosvasutasok radikalizálódó mozgalmát — amely feltartóztathatatlanul haladt a sztrájk felé — a szociáldemokrata munkásmozgalom megalkuvó vezetői arra igyekeztek felhasználni, hogy meggyőzzék az államhatalmat és a munkaadókat: lehetetlen nélkülük a sztrájkok megakadályozása. A vasúti munkásszövetség egyik vezetője néhány héttel a villamosvasutasok sztrájkja előtt tartott országos vasutasgyűlésen azt bizonygatta, hogy 1904 áprilisában sem tört volna ki a vasutassztrájk, ha már akkor van vasutas munkásszövetség, mert az „a kétségbeesett fegyverhez nemcsak hogy nem nyúlt volna, de visszatartotta volna azokat is, akik ahhoz folyamodtak.”<sup>52</sup>

Közvetlenül a villamosvasutas-sztrájk kirobbanása előtt a Népszava „Lesz sztrájk? Nem lesz?” című vezércikkében — miután bebizonyította, hogy a polgári egyesületek, s így a szentkoronás szövetség sem tudja megakadályozni a sztrájkot — ezeket írta: „Most talán megérthetik azok, akik eddig kétségbevonták a mi igazunkat, hogy néha — nagyon sokszor — milyen hatalmas munkát kell kifejteniök azoknak az átkozott »sztrájknapoleonok«-nak, a »terrorista vezérek«-nek, hogy visszatartsák tagjaikat egy-más alkalommal attól, hogy meggondolatlan, elhamarkodott lépésre ragadtassák magukat.”<sup>53</sup>

Mindezeket a tényeket gondosan kellett mérlegelni azoknak, akik élére mertek állni a több ezer fővárosi villamosvasutas sztrájkmozgalmának.

Október 20-án éjjel a szolgálatot befejező villamosvasutasok nem siettek családjukhoz, hanem az Erzsébet királynő útján levő „Trieszti nő”-höz címzett vendéglőbe. Többségük már ekkor készen állt a sztrájk megkezdésére. Amikor Turtsányi Pál, a szövetség ügyvezető elnöke pontban éjfélkor megnyitotta a gyűlést, már 4—5000 ember szorongott a vendéglő kerthelyiségében. Sokan feleségükkel együtt jelentek meg. Ott voltak a Budapesti Városi Villamos Vasút R. T., a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, a Budapest—Újpest—Rákospalotai Villamos Közúti Vasút R. T. és az összes főváros környéki városi vasútak alkalmazottai.<sup>54</sup> Az egybegyűltek jelentős része már Turtsányi megnyitó beszéde közben elkecseregetten követelte a sztrájk azonnali kimondását.

A hangulat még izzóbb lett, amikor Sebestyén József ismertette a beadott memorandumokra érkezett válaszokat. A Budapesti Városi Villamos Vasút R. T. igazgatósága november 1-től drágasági pótléket ígért és hozzájárult a fegyelmi bizottsági tagok választásához. Az előléptetés rendszerének megreformálásáról és a munkaidő leszállításáról azonban hallani sem akart. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság három körrendelettel válaszolt a memorandumra. Kilátásba helyezte az olcsóbb tüzelőanyag beszerzésének biztosítását, a társaság által épített jutányos bérű lakások szaporítását, a betegsegélyző járulék kifizetését, az egész szolgálati időnek — az első próbaév kivételével — a nyugdíjba való beszámítását. Több kisebb vasútigazgatóság viszont nem vett tudomást a memorandumról.<sup>55</sup>

A nagygyűlés következő szónoka, Landler Jenő a villamosvasutasok fáradságos munkájáról és nyomorúságos életéről beszélt, majd azt javasolta, hogy a szövetség tudassa az igazgatóságokkal: „a villamos vasúti alkalmazottak nincsenek megelégedve az engedményekkel és követelik, hogy a memorandumot teljes egészében fogadják el. Erre a célra október 25-ig adnak terminust, ha azon a napon a válasz nem lesz kielégítő, akkor kimondják a sztrájkot.”<sup>56</sup> Az egybegyűlt tömeg „Nem távozzunk innen!” „Zárják be a kapukat!” „Azonnal mondjuk ki a sztrájkot!” s hasonló felkiáltásokkal szakította félbe több ízben a szónokot. Az elkecseregetés és az elszántság elérte a tetőfokot. Landler percekig nem jutott szóhoz, de addig nem tágított, míg a gyűlés résztvevői hosszas rábeszélésre el nem fogadták az előterjesztett javaslatot.

Landler Jenő azért ragaszkodott olyan megingathatatlanul javaslatának elfogadásához, mert felmérte a felelősséget, amely a több ezer fővárosi villamosvasutas sztrájkba lépésével reá, a mozgalom vezetőjére hárul. Nem félt a haretól, de jól tudta, hogy a sztrájk előkészítéséhez minimálisan szükséges az általa javasolt néhány nap.

Az október 20-i gyűlést követően a villamosvasutasok bizalmi férfiai Landler vezetésével éjt nappallá téve dolgoztak a sztrájk előkészítésén. A Nap című lapnak adott nyilatkozatában Landler bebizonyította, hogy az igazgatóságok könnyen teljesíthetnék a villamosvasutasok kérését, mivel az csupán másfél százalékkal csökkentené a részvényesek osztalékát, majd azt hangsúlyozta: „Ez a mostani, a döntő harc. Ha a tár-

saságok 25-ig nem adják meg, amit (a villamosvasutasok) kérnek, kimondják a sztrájkot. Ez pedig óriási csapást jelent Húvösnek és Jellineknek! Küszöbön van a Rákóczi-ünnepély,\* a Mindenszentek ünnepe, amikor a forgalom a rendesnél is tízszerre nagyobb lesz . . .”<sup>57</sup> A villamosvasutasok bizalmi férfiai október 24-én este Landler, Turtsányi és Lorber vezetésével a Royal-szálló egyik különtermében tartott titkos összejövetelükön úgy határoztak, hogy a sztrájkot 25-én délelőtt fél tizenkettőkor kezdik meg. A bizalmiak vállalták, hogy másfél órával korábban a végállomásokon kiosztják a szervező bizottság sztrájkfellívását.

Batthyány Tivadar gróf és hívei tevékenységét most is képmutató ravaszkodás jellemezte. Mindent megtettek a sztrájk meggátolására, miközben meg akarták tartani a villamosvasutasokat a szentkoronás szövetségben. Ezért hangsúlyozták, hogy a szövetség ugyan nem vesz részt a sztrájk szervezésében, de tagjait megvédelmezi, őket cserben nem hagyja.<sup>58</sup> Ezért interpellált a képviselőházban Lengyel Zoltán a villamosvasutasok ügyében.<sup>59</sup> A polgári lapok megkísérelték lebeszélni és elretteníteni a villamosvasutasokat a sztrájktól.

A Független Magyarország a sztrájkot nemcsak kilátástalannak tartotta, hanem etikai szempontból is kifogásolhatónak. Ezeket írta: „Nem ütközik-e az alkalmazottak jó érzésébe az, hogy a szívek ünnepét szegezték fegyverként kenyéradóik melléne? Nem ébred-e fel valami szemrehányás magyar szívükben, amikor a Fejedelem diadalútját ilyen módon zavarják meg? Csupa jó magyar hazafi áll az elégedetlenek sorában, akiknek nem lehet erényük, hogy a nemzet nagy ünnepén mint ünneprontók szerepeljenek kifelé a gyűlölködő külföld előtt, nevetség tárgyává tegyék a mi szent ünnepünket.” A Független Magyarország azzal fenyegette meg a villamosvasutasokat, hogy ha most sztrájkba lépnek, akkor elveszítik a közönség és a hatóság támogatását is.<sup>60</sup> Ezek a villamosvasutasok jóézésére, hazafiságára apelláló szavak már nem tudták letéríteni őket a sztrájk útjáról, de alkalmasak voltak a Független Magyarország „vasutasbarátságának” leleplezésére.

A villamosvasutak igazgatóságai mereven elzárkóztak minden további engedmény megadásától. Húvös Iván, a Budapesti Városi Villamos Vasút R. T. igazgatója október 24-én adott sajtónyilatkozatában cinikusan hangsúlyozta: „Mindent megtettünk, ami tőlünk tellett. Az alkalmazottak mozgalma tisztán hatalmi kérdés és bármennyire is fáj nekünk, de nem engedhetünk! Még akkor sem engedünk, ha egy millió koronába kerülne is! Bennünket támogat a kormány, mert valószínű, hogy a villamossztrájkot követni fogja a nagy vasúti sztrájk. Az érdekeink tehát közösek. Annyi bizonyos, hogy sok száz embernek a kenyérébe kerül ez a mozgalom.”<sup>61</sup>

A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság igazgatósága 25-én reggel munkakizárással — krimicsauval — akarta megfélemlíteni és a sztrájktól

\* II. Rákóczi Ferenc hamvainak hazahozatalával kapcsolatos ünnepségekről van szó.

visszaretteneni alkalmazottait. E gyászos kísérlet megbukott a szervező bizottság határozottságán, a villamosvasutasok elszántságán és fegyelnezettségén. A harcos hangulat tetőfokára hágott, amikor megjelent e kiáltvány:

„Villamosok! A Közúti Villamos Társaság a forgalmat beszüntette. Bennünket a munkából kizárt. Ma délelőtt fél 12-kor vonuljunk mindnyájan a »Zöld vadász«-hoz a Hermina útra.

A szervező bizottság.”<sup>62</sup>

#### IV.

*Október 25-én minden a szervező bizottság határozata szerint történt. Déli tizenkettőre a főváros egész területén megálltak a villamosok. A kocsivezetők és kalauzok vidám énekszóval csoportokba verődve érkeztek a sztrájkanyagul kijelölt Zöld vadász vendéglő kerthelyiségébe. Már több mint ezer sztrájkoló együtt volt, amikor két órákor megérkezett Landler Jenő és Turtsányi Pál. Percekig tartó éljenzés és taps után Landler rövid beszédet mondott. A sztrájkolók a küzdelem vezetését tíztagú bizottságra ruházták. A bizottság élén Landler Jenő és Turtsányi Pál állott.*

A sztrájkbizottság a szakszervezeti tanácsot és a vasúti munkásszövetséget levélben, a főváros lakosságát pedig kiáltványban szólította fel: részesítse erkölcsi támogatásban a sztrájkoló villamosvasutasokat. A kiáltvány megvilágosította a sztrájk okait és hangsúlyozta: a forgalom, a város vérkeringésének megakadályozásáért munkaadóink a felelősek, akik „évtizedes könyörtelenséggel, a megélhetés száraz kenyerét is elvonva tőlünk és éhező családunk szájából, vérünk keringését állították el . . . Az igazság a mi részünkön van; a mi ügyünk szent, hisz emberéletért, a létfenntartásért vettük fel a küzdelmet. Budapest közönségének ítéletét nyugodtan várjuk — erkölcsi támogatását tőlünk meg nem vonhatja . . .”<sup>63</sup>

A válasz nem váratott soká magára. A sztrájkoló villamosvasutasok nagy örömmel látták a sztrájk másnapján, hogy a Népszava címodalán „Tartsatok ki!” címmel írt szerkesztőségi vezércikkében a sztrájkolók igazsága mellé állt. „Nagy, döntő lépést tettek meg a sztrájkbalépéssel. Hatalmas lélekemelő egyöntetűséget tanúsítottak sztrájkbalépésükkor. Ezt a szolidaritást, ezt a lelkesedést kell megtartaniok továbbra is. A sztrájkba lépni könnyű, sztrájkot nyerni nehéz. Az elszántság fokozása, az összetartás érzésének megtízszerezése kell hozzá.” A cikk a sztrájkolókhöz intézve szavait így fejeződött be: „a szervezett munkásság, amelytől eddig távoltartottak benneteket, villamosok páriái, segítő kezét nyújtja most felétek s megköveteli tőletek a munkásbecsület nevében, saját érdeketekben, hogy tartsatok ki!

Záloga lesz jobb jövőtöknek, biztosítéka győzelmeteknek, ha megtartjátok ezt a tanácsot: nincs veszteni valótok, tartsatok ki!”<sup>64</sup>

Ugyancsak címodalán közölte a Népszava a szakszervezeti tanács titkárságának közleményét, amelyben felhívta a szervezett munkásokat, „támogassák a sztrájkolókat férfias és elszánt harcukban és különösen ügyeljenek arra, hogy a szervezett munkások soraiból ne találkozzék sztrájkbontó!”<sup>65</sup>

A meleg hangú vezércikk és a szakszervezeti tanács gyors állásfoglalása kedvező visszhangra talált még azoknál a villamosvasutasoknál is, akik korábban ellenszenvvel viseltettek a szociáldemokrata párt és az osztályharcos alapon szervezett munkások iránt. A villamosvasutasok jelentős része még a sztrájk megkezdésekor is lealacsonyítónak tartotta, hogy a néhány héttel korábban sztrájkba lépett és szintén a Zöld vadászban tanyázó péklegényekkel együtt legyenek, többek között ezért is tették át a sztrájk másnapján a sztrájktanyát a szomszédos Barokaldikertbe. A sztrájk megkezdésekor a villamosvasutasok azt hangsúlyozták, hogy ők nem tartoznak a nemzetközi szociáldemokraták táborába. S ennek bizonyítására nemcsak a szentkoronás szövetség nemzetiszínű zászlaját tűzték ki a sztrájktanyán, hanem tüntetően a függetlenségi és 48-as párt által kisajátított Kossuth-nótát énekelték, s többen magyarságukat, hazafiságukat hangoztatták.

A sztrájk másnapján ennek ellenére lelkesen fogadták a sztrájktanyán megjelenő Bokányi Dezső bejelentését, hogy a szociáldemokrata pártvezetőség határozata értelmében a szervezett munkásság nemcsak erkölcsi, hanem anyagi támogatásban is részesíti a sztrájkolókat. „Bokányi még taktikai kérdéseket vitatott meg a sztrájkbizottsággal, s kitartásra buzdította a villamosvasutasokat.”<sup>66</sup>

A Vasúti Munkások Országos Szövetségének vezetősége 25-én éjszaka tartott ülésén szintén úgy határozott, hogy: „teljes szolidaritást vállal a sztrájkolókkal, őket nemcsak erkölcsileg, hanem anyagilag is támogatja.”<sup>67</sup> A határozatot tízezer példányban kiadott röpiratban hozták a vasutasság tudomására. A sztrájk híre futótűzként száguldott végig az országon, és nagy izgalmat keltett a vasúti alkalmazottak körében. Az ország vasutasai készen álltak, hogy a legmesszebbmenő támogatásban részesítsék sztrájkoló kartársaikat.

A főváros lakossága rokonszenvvel viseltetett a sztrájkoló villamosvasutasok iránt. Általában megéljeneztek a munkát beszüntető alkalmazottakat, lényegében mindenütt ellenséges közhangulat fogadta a sztrájk-törőket. Különösen egységesen állottak a sztrájkoló villamosvasutasok mellé Budapest szervezett munkásai.<sup>68</sup>

Együttérzésükről biztosították a sztrájkbizottságot a bécsi villamosvasúti alkalmazottak és az osztrák vasutasok szövetségének vezetői is. A bécsi villamosvasutasok táviratukban azt hangsúlyozták, hogy ezt a sztrájkmozgalmat sajátjuknak tekintik.<sup>69</sup>

\*

A sztrájktanyán az első naptól kezdve katonás fegyelmet tartott a sztrájkbizottság, és példamutatóan oldotta meg a sztrájkharc vezetését.

A sztrájkolókat 30-as 40-es csoportokba osztotta, és mindegyik csoport élére bizalmit állított. Az egyes csoportok konkrét harci feladatokat kaptak. A sztrájkőrök arra vigyáztak, hogy provokátorok ne kerüljenek a sztrájk tanyára. A forgalom ellenőrzésére kiküldöttek a forgalom meggátolására és a sztrájk törők meggyőzésére vállalkoztak.

A napilapok tudósításai szerint a sztrájkbizottság rögtönzött irodájában olyan mozgalmas az élet, akárcsak egy hadsereg főhadiszállásán. Senkit sem bocsátanak be a sztrájk tanyára a bizottság engedélye nélkül, és a sztrájkolók közül is csak azok távozhatnak a tanyáról, akiknek külön írásbeli engedélyük van a bizottság elnökétől. Itt futnak össze a jelentések a sztrájk állásáról, az egyes állomásokon, kocsiszínekben történetekről, s a bizottság józanul, céltudatosan és előrelátóan végzi dolgát.

Az előrelátás egyik bizonyítéka a sztrájk tanyán levő kalauzok leszámoltatása volt. A bizottság mindenkinek nyugtát adott az átvett jegyekről és pénzekről, s a pénzt a jegyekkel és a szabályozókkal együtt beküldte a villamosvasút igazgatóságához. Ennek jelentősége csak akkor vált világossá, amikor kiderült, hogy a villamosvasút-igazgatóságok sikkasztás címén tettek feljelentést a rendőrkapitányságon a sztrájkolók ellen.<sup>70</sup>

A szervezettség, a sztrájkbizottság körültekintése nyugtatta a sztrájkolókat, és fokozta a győzelembe vetett hitüket. A villamosvasutások a sztrájk első éjszakáját a Zöld vadász söröző kerthelyiségében, a szabad ég alatt töltötték. A hideg őszi éjszaka nem kedvetlenítette el őket. Énekszó mellett gyorsan telt az idő. Reggelre nótá születtek a sztrájkról. Az egyik napilap<sup>71</sup> megörökítette ennek első két versszakát:

Hűvös az idő, nézhetünk jó nagyot  
A sok villamos, biz' Isten befagyott:  
Hűvös tönkre fog menni,  
Mert a kalauznak is kell enni,  
Azért nyomja fejét a bú. . .

Jellinek úr új kasszát akar venni,  
Nincs a milliókat hová eltenni,  
Mégis furcsa egy dolog  
A sok vezető nyomorog,  
S nyomja fejüket a bú.

Nyomottabbá és elkeseredettebbé vált a sztrájkolók hangulata a reggeli órákban, amikor arról értesültek a sztrájk tanyára érkezett feleségektől, hogy az éjszaka folyamán a villamosvasutak felügyeleti közegei — ellenőrök, mérnökök, hivatalnokok — kényszeríteni akarták őket, hogy beszéljék rá férjeiket a munkafelvételre.<sup>72</sup> Ezen az éjszakán a sztrájkolók sem tétlenkedtek. Felkeresték kollégáikat, akik az előző nap még dolgoztak, és megkísérelték őket is rábírní a munkabeszüntetésre.<sup>73</sup>

Az éjszakai küzdelemből a sztrájkolók kerültek ki győztesen. A lehangoltságnak csakhamar véget vetett az a hír, hogy a vasútigazgatóságnak az éjszakai fenyegetéssel sem sikerült a forgalmat megindítania.

A sztrájtanyán lelkesedéssel fogadták a munkát beszüntető újabb és újabb csoportok érkezését, az élelmet hozó feleségek és gyerekek elhatározását, hogy ők is ott maradnak férjeik és apáik oldalán. A forgalom ellenőrzésére kiküldött csoport tagjai a lakosság hangulatáról számoltak be. Elmondották, hogy a felügyeleti közegek vezette döcögő kocsikat az utca népe gúnyos hahotával fogadja, bojkottálja, a legtöbb helyen megtámadja, kövekkel dobálja s továbbhaladásában is megakadályozza.<sup>74</sup> A sztrájtörők védelmére mozgósították a rendőrséget. A sztrájkolók és a szervezett munkások egyes csoportjai a város több pontján szembeálltak velük. A remízek, áramfejlesztők és kocsiműhelyek védelmét a sztrájk másnapján már a katonaság vette át.<sup>75</sup>

É hírek hallatára megingathatatlaná vált a sztrájkolók győzelembe vetett hite, s megnövekedett önbecsülésük. A sztrájtanyán váltak a villamosvasutasok rabszolgákból emberekké. Megértették, hogy joguk van harcolni emberibb életért. É felszabadult hangulat táncra bírta még az idősebbeket is.

A kerti színpadon tréfamesterek adták elő rögtönzött komédiáikat, amelyek a gyűlölt igazgatóságokat tették nevetségessé. Nagy sikert aratott az a jelenet, amelyben a két legnagyobb villamosvasúti társaság vezérigazgatóját, Húvös Józsefet és Jellinek Henriket állították pellengrére. Mondanivalója: a villamos-alkalmazottak veritékén összeharácsolts milliók nem teszik boldoggá a színpadon arannyal telt zsákokkal megjelenő vezérigazgatókat. Húvös megtébolyodik a kincsektől. Jellinek búskomorrá válik és öngyilkos lesz.<sup>76</sup> Azok a villamosvasutasok, akik hetekkel, hónapokkal korábban félénk léptekkel, visszafojtott lélegzettel merészeltek a főmérnök úr kegyes színe elé járulni, és ott esdekeltek alázatos kérvényük elfogadásáért, most a sztrájk idején hangos gúny tárgyává tették a méltóságos vezérigazgató urakat is.

Előkerültek a rímfaragók is. A sztrájtanyán született egyik vers így hangzik:

## ÚJ KORSZAK

### *Aktuális románc*

Nem látja immár telinek  
Számos vagonját Jellinek.

A sztrájk kitört. A sztrájk konok  
És áll. Akárcsak a vagonok.

Gyalog járnak kicsik, nagyok:  
A MEGTELT tábla nem ragyog —

Csak két helyen: ott látni lám  
A részvénytársaság hasán,

Honnét a tartalék kiint:  
Duzzadt húsz millió forint.

De még másutt is látható  
A MEGTELT nagy varázsu szó.

Nos látod? Egy pohár felett  
Mint furcsa jeligét leled.

A sztrájk most tósztra emeli,  
A csordulásig van teli.

És szól a sztrájkolók hada:  
„Ez a türelmünk pohara!”<sup>77</sup>

Lehangoltságról, a győzelembe vetett hit megingásáról a sztrájk harmadik napján sem lehetett beszélni, bár a fáradtság jelei már mutatkoztak. A Barokaldi-kert fedett bódéi — bár egymás hegyén-hátán helyezkedtek el az emberek — a sztrájkolóknak csak mintegy negyed-részt fogadhatták be. A többiek a szabad ég alatt virrasztották át a hosszú, hideg őszi éjszakákat. Természetes, hogy ez fizikailag rendkívül megviselte az embereket.

A villamosvasutasok a szentkoronás szövetség égisze alatt már hatvanadik órája folytatták a sztrájkot, de a szövetség elnökét még senki sem látta a sztrájkutányán. A sztrájk megkezdésekor vidéki birtokán tartózkodó Batthyány Tivadar gróf csak a sztrájk harmadik napján (27-én) este érkezett a fővárosba.<sup>78</sup> S akkor is csak Stetina miniszteri tanácsossal folytatott tanácskozás után kereste fel a sztrájkutányán tartózkodó sztrájkbizottságot. A gróf a sztrájk beszüntetését javasolta, bár a vasúttársaságok csak a követelések egy kis részének teljesítésére tettek ígéretet, és nem mondtak le a mozgalom szervezőinek elbocsátásáról. A sztrájkbizottság hosszas vita után Landler javaslatára úgy döntött, hogy „míg amnesztia kérdésben biztosíték nincs, nem tárgyal.”<sup>79</sup> Ezt követően megállapodtak abban, hogy a javaslatot és a döntést minden kommentár nélkül ismertetik a sztrájkolókkal. Batthyány gróf ennek ellenére a munka felvételére szólította fel a sztrájkutányán levőket, hangsúlyozva, hogy ő éppúgy, mint Kossuth Ferenc miniszter, elítéli a sztrájkot. Majd bejelentette, hogy megtiltotta a sztrájkolók támogatását a szövetség pénzből. Beszédére többen elhagyták a sztrájkutányát, de a többség Landlerre hallgatva a sztrájk folytatása mellett döntött.

Jellinekék, Hűvösék a sztrájk első napjaiban abban reménykedtek, hogy sikerül majd a sztrájkolókat kiéheztetni.<sup>80</sup> Amikor a proletárszolidaritás e reményeket szertefoszlatta, a vasúttársaságok a brutális megtorlás fegyveréhez nyúltak. Elhatározták a sztrájkolók elbocsátását, és megkezdték az erről szóló értesítések kézbesítését.<sup>81</sup> A villamosvasutasok — a megtorlás ellenére is bizakodva — keményen állták a harcot. A hősiesség helytállás és elszántság jelentős mértékben annak is köszönhető, hogy a harcolók élén olyan vezetők állottak, mint Landler Jenő, akinek sztrájk alatti magatartásáról ezeket írta a Magyar Vasutas: „Hat napon át nem volt egy percnyi pihenője. Ott volt szüntelenül a sztrájkolók között és az ezernyi munka, gond mind órára nehezedett. Hat nap alatt nem feküdt ágyban, csak úgy aludt ültében, ahol éppen elnyomta az álom...”<sup>82</sup> Ha Landler Jenő megjelent a sztrájkolók között, a sztrájkutánya emelvényén, a sztrájkolók mindig »Itt maradunk!« kiáltással fogadták.<sup>83</sup>

A sztrájkolók győzelembe vetett hitét a főváros szervezett munkásságának és az államvasutak dolgozóinak szolidaritása táplálta. A Vasúti Munkások Országos Szövetsége magára vállalta a sztrájkolók anyagi támogatását. A villamosvasutasok emellett bíztak abban is, hogy szükség esetén az államvasúti alkalmazottak szolidaritási sztrájkkal is támogatják harcukat.<sup>84</sup>

A sztrájk eseményei felnyitották a villamosvasutasok szemét, s meggyorsították öntudatosodásukat, a szocializmus eszméinek térhódítását soraikban. A sztrájk lehetővé tette, hogy a koalíciós pártokból alakult kormány demagógiájában csalódott villamosvasutasok saját konkrét tapasztalataik alapján győződjenek meg a munkásszolidaritás erejéről, a modern munkásmozgalomhoz való tartozás jelentőségéről.

Ezt ismerte fel a függetlenségi párton belüli ellenzék (Lengyel Zoltán) lapja, A Nap is, s ezért bírálta oly élesen a kormány sztrájk alatti magatartását. „A villamosok sztrájkja csakhamar elhagyja lokális jellegét. A kormány nagy, aligha jóvátehető hibát követett el. Nem a bérharcba kényszerített páriák mellé állt, hanem a vállalatoknak sietett a segítségére. Tette pedig és teszi ezt azért, mert félti a vasutas szövetség elhatalmasodását. A sztrájkoló villamosvasutasokat a hazafias szövetség hódította meg a nemzeti lobogónak s a szövetség az érdem, hogy a villamosvasutasok nem csatlakoztak az internacionális szociáldemokráciához. A kormány leintette a vasutas szövetséget, s a cserben hagyott sztrájkolókat a kényszerűség a szocialisták felé hajtja. Ma még nemzetiszínű lobogót lenget a szél a városligeti sztrájkpanyán, de ha a kormány hamarosan észre nem tér, nem adunk néki három napot és hatezer ember bontja ki a vörös zászlót. További következménye a kormány ügytelenségének, hogy a vasutas szövetség a maga egészében is átpártol a szocialistákhoz ...”<sup>85</sup>

Hogy mennyire a lényegre tapintott A Nap, és mennyire reális volt a helyzetről adott elemzése, azt az idő igazolta. A sztrájk ötödik, hatodik napján a napilapok beszámolóí, riportjai már arról tudósítanak, hogy növekszik a szociáldemokrata párt befolyása a sztrájkolók körében. A sztrájkpanyáról „... ma délelőtt az a feltűnő hír jön — írja az egyik napilap október 30-án —, hogy a sztrájkoló villamosalkalmazottak értesítést küldtek a szocialista pártnak, hogy ők is csatlakoznak a szervezethez.”<sup>86</sup> Október 31-én egy másik újság ezeket írja: „A legtöbb sztrájkoló már a Munkásmarseillaiset énekli és a szolgálati egyenruha blúzán ott viseli a szociáldemokraták jelvényét, a »Jogot a népnek« feliratú tűt. Egyelőre a Vasutas Szövetség hivatalos jelvénye mellé tűzték, de ez a jelvény nemsokára letűnik a sztrájkolók kabátjáról. Úgy értesültünk ugyanis, hogy a villamosvasutasok a legközelebbi napokban egytől-egyig kilépnek a Batthyány elnöke alatt álló vasutas szövetségből, miután ez a szövetség a gróf Batthyány határozott tilalma következtében semmi módon nem támogatja őket ...”<sup>87</sup>

Miután a kormány látta, hogy sem a társaságoknak, sem Batthyánynak nem sikerült a villamosvasutasokat munkafelvételre bírni, s meggyő-

zódott arról, hogy sem a szociáldemokrata pártnak, sem a vasúti munkásszövetség vezetőségének nincs szándékában szolidaritási sztrájkba szólítani a főváros és az államvasutak dolgozóit, intézkedett a sztrájk fegyveres letöréséről.

Budapest főkapitánya október 31-én elrendelte a sztrájk tanyája felosztatását. Egy század huszár, 12 lovas- és 50 gyalogos rendőr nyomult be a sztrájk tanyára és kiszorította onnan a villamosvasutasokat.<sup>88</sup> A rendőrséggel és katonasággal szétszórt sztrájkolók „Pfuj Batthyány!”, „Pfuj Sztérenyi!” „Le a kormányral!” kiáltások és a Marseillaise énekélése közben tüntettek városszerte. Tekintélyes csoportjuk vonult a szociáldemokrata párt irodája elé, és bejelentette a párthoz való csatlakozását. A rendőrség megakadályozta azokat a kísérleteket, amelyek új sztrájk tanyára létesítésére irányultak. Ezt követően hamarosan megkezdődött a sztrájkolók szolgálatlétre való jelentkezése.<sup>89</sup>

A villamosvasutasok egyhetes hősiességű küzdelmének a „vasutasbarát” pártokból álló koalíciós kormány fegyveres beavatkozása vetett véget. Ezt kommentálva a lapok arról írtak, hogy „a kormány a villamossztrájkjal egyszersmindenkorra le akar törni minden néven nevezendő vasutassztrájkot.”<sup>90</sup> Bosszúra vágytak, a sztrájk küzdelem hőseinek megfélemlítésére és megalázására készültek a villamosvasutak igazgatóságai is. Elbocsátottak közel félezer villamosvasutast.<sup>91</sup> A visszavett alkalmazottakat megeskettették, hogy semmiféle egyesületnek és szövetségnek soha többé nem lesznek tagjai. Több mint százhusz ember ellen indítottak bűnvádi eljárást.<sup>92</sup> Egyeseket több havi börtönbüntetésre ítélték.<sup>93</sup>

A sztrájk a villamosvasutasok vereségével végződött, a résztvevők sok illúzióval lettek szegényebbek, és mély igazságokkal gazdagabbak. Megértették, hogy emberi mivoltukat nem menthetik meg másképpen, csak úgy, ha tetteikkel tiltakoznak a tőkés kizsákmányolás ellen, ha kiharcolják az emberi élet feltételeit. A leverett villamosvasutasok kénytelenek voltak elfogadni a megalázó feltételeket, de az egyhetes küzdelemben sokan rádöbbenek, hogy a Jellineknek, Húvösöknek, akiktől kenyeret kapnak, nem jötevőik, hanem kizsákmányolóik; hogy Batthyány Tivadar gróf, Kossuth Ferenc és az ún. „vasutasbarát” pártokból alakult kormány nem az ő barátjuk, hanem a pénzeszsákoké; hogy a munka és a tőke harcában nem függetlenek az államhatalom szervei; hogy a miniszterek, a katonaság, a rendőrség a vagyonosoknak van alárendelve. Politikai fejlődésükben a sztrájk napjai évek elmaradottságát pótolták.

A fővárosi villamosvasutasok 1906 októberi sztrájkja nemcsak a munkát beszüntető villamosvasutasok előtt leplezte le a nacionalista és szociális frázisokat hangoztató, kisemberek barátja álarcában tetszelgő koalíciós kormányt és a szolgálatában álló szentkoronás vasutasszövetséget, hanem a nagyvasutak dolgozóit és a széles közvéleményt is. Ez kedvező feltételeket teremtett arra, hogy a szociáldemokrata párt új tömegeket vonjon be a modern munkásmozgalomba. Ez időben már megerősödtek a pártban azok az erők, amelyek revízió alá vették a vezetőségnek a nemzeti függetlenség kérdésében korábban elfoglalt nihilista

álláspontját. A fővárosi villamosvasutasok 1906 októberi általános sztrájkjának jelentősége ezért nő túl a villamosvasutasok bérharcának keretein és válik politikai jelentőségűvé.

## V.

*Hosszú ideig gyűrűztek a villamosvasutasok munkabeszüntetésének leverése által támadt hullámok.*

A közvélemény felháborodásának levezetése érdekében a főváros törvényhatósági bizottsága több alkalommal is kénytelen volt foglalkozni az ügygel. Az 1906. november 7-i közgyűlés határozatilag utasította a villamosvasút-társaságokat részletes jelentés megtételére.<sup>94</sup> Az elfogadott határozat kimondta, hogy amíg a közgyűlés „a jelentést nem tárgyalta és amíg a közgyűlés esetleges követeléseit a villamosvasút társaságok nem teljesítették, a közgyűlés a villamosvasúti társaságoknak új vonalaira vonatkozó kérelmét tárgyalás alá nem veszi.”<sup>95</sup>

A hosszú huzavona után elkészült, s a közlekedési bizottságok által előterjesztett jelentést háromnegyed évvel később (1907. június 19-én) megtárgyalta és elfogadta a közgyűlés. A közvélemény nyomására azonban kénytelen volt megállapítani, hogy „a villamos alkalmazottak javadalmazási viszonya terén hiányok forognak fenn, melyeknek megszüntetése jogos és indokolt”. A közgyűlés határozatban szögezte le: „kívánja és elvárja, hogy a társaságok:

1. kezdő alkalmazottainak a mai viszonyoknak megfelelő napibért biztosítsanak, az első végleges alkalmazással egybekötött évi javadalmazás összegét pedig 1100 koronában állapítsák meg;

2. hogy az alkalmazottak lakásszükségletét — már saját érdekekben is — megfelelően rendezzék a vállalatok, mire nézve célszerű megoldás lenne az, hogy a vasúttársaságok ezen munkáslakóházakat ne a magánvagyonukból, hanem az építési tőke terhére építsék fel;

3. hogy a vasúttársaságok alkalmazottaiknak a mostaninál kedvezőbb nyugdíjszerű ellátást biztosítsanak.

Utasítja a közgyűlés a tanácsot, hogy ezen kívánalmak teljesítése érdekében lépjen közvetlenül érintkezésbe az egyes vasúttársaságokkal, és oly módon folytasson velük tárgyalásokat, hogy a vasúttársaságok a kívánalmak teljesítése tekintetében konkrét előterjesztésüket f. év szeptember 15-ig okvetlenül megtegyék.”<sup>96</sup>

A határozat végül hangsúlyozta, hogy „Az új vonalak engedélyezése ügyében m. é. november 7-én hozott 1613/906. sz. határozatát a közgyűlés továbbra is fenntartja.”<sup>97</sup> E pont azonban csak a közvélemény félrevezetését, a dolgozók becsapását szolgálta. Amikor három hónappal később érvényt lehetett volna szerezni ennek a határozatnak, mert a Budapesti Városi Villamos Vasút R. T. Rókus-kórház—Kápolna téri vonalának meghosszabbítására kért engedélyt, a közgyűlés sietve megállapította, hogy: „A villamosvasúti társaságok a közgyűlés által a társaságok alkalmazottai helyzetének javítása érdekében felállított követel-

ményeknek túlnyomó részben eleget tettek, ez alapon kimondja, miszerint az új vasútvonalak engedélyezésére vonatkozólag az 1613/906. sz. határozatában foglalt tilalmát feloldja . . .”<sup>98</sup>

\*

A szentkoronás szövetség grófi vezérkara egyértelműen a sztrájkot letörő kormány mellé állt s igazolta cselekedetét. Megrótta a villamosvasutasokat a munkabeszüntetés miatt, s leszögezte, hogy elítéli a sztrájkot, mert az állam érdekeit mindenek felett állónak tekinti.<sup>99</sup> A szövetség hivatalos lapja cikkeiben azt emelte ki, hogy „a szövetség vezetősége nem helyeselte a sztrájk eszméjét, s azt kezdettől fogva veszélyesnek, kárhózasnak mondotta, és teljes erejével igyekezett az erre irányuló áramlatot ellensúlyozni.”<sup>100</sup> Nemcsak a szövetség elnöke, gróf Batthyány Tivadar hangsúlyozta, hogy ellensége még a sztrájk gondolatának is,<sup>101</sup> de Turtsányi Pál, a szövetség alelnöke, a sztrájkbizottság egyik vezetője is azt bizonygatta, hogy ellenezte a sztrájkot, és minden tőle telhetőt megtett a munkabeszüntetés megakadályozása érdekében.<sup>102</sup>

A szövetség exponált vezetői közül egyedül Landler Jenő volt az, aki fennhangon hirdette: „Ami a magam személyét illeti, kijelentem, hogy én mindig jogos és törvényes eszköznek tartottam a sztrájkot . . . Főlemelt fővel vallom, hogy részem volt a sztrájknak a krímicsau folytán való előkészítésében, hogy a sztrájkolókat soha el nem hagytam, állandóan buzdítottam, lelkesítettem és összetartottam . . . s hogy mindent megtettem, hogy a küzdelem erkölcsileg és anyagiilag támogattassék, és hogy a sikert biztosítsam. A felelősségnek rám eső nagy részét soha magamról elhárítani nem fogom, s kijelentem, hogy míg egyrészt most a sztrájk leverése után is mindent el fogok követni, hogy annak következményeit enyhítsem, addig a jövőben sem fogok megszűnni írni, agitálni abban az irányban, hogy néhány könyörtelen és lelketlen munkaadó rabszolgáivá lealacsonyított munkásainak követeléseit teljesítse, és ebben az irányban minden rendelkezésemre álló eszközt, minden alkalmat meg fogok ragadni.”<sup>103</sup>

Landler Jenő magatartásával kiérdemelte az uralkodó osztály adáz gyűlöletét. A villamosvasút-társaságok és a kormány által lepénzelt polgári sajtó hajsztát indított ellene. A Batthyány gróf szentkoronás szövetségének központi vezetősége kizárta soraiból. A budapesti ügyvédi kamara a sztrájkolók melletti kiállásáért — az Ügyvédek Lapjának követelésére — fegyelmi vizsgálatot indított ellene. A fővárosi ügyészség felsőbb helyről utasítást kapott, hogy az időközben betiltott Vasutasok Lapja ellen indított ügyben „a főtárgyalás soron kívül, lehetőleg még a folyó évben kitűzessék és ítélettel befejeztessék.”<sup>104</sup> A sztrájk alatti tevékenységéért ugyancsak felsőbb utasításra fogta perbe az ügyészség. A koncentrált támadás ellenére egy pillanatra sem rettent vissza a letiport villamosvasutasok védelmétől. Igazának tudatában, az ellene indított hajsza szervezőit megvetve, a támadások idején öntudatosan jelentette ki: „Akármilyen is legyen a szövetségnek, az ügyvédi kamarának, a tár-

sadalomnak vagy a sajtónak a felfogása, mindezek kitűzött célomban egy hajszálnyira sem téríthetnek el.”<sup>105</sup>

Akik szívükön viselték a városi villamosvasutak dolgozóinak érdekeit, azok a sztrájk letörése után legfontosabb feladatuknak azt tartották, hogy hitet tegyenek a sztrájkolók igazsága mellett, védjék a sztrájk áldozatainak érdekeit, leleplezzék a sztrájkot eláruló szentkoronás szövetséget, és megteremtsék a villamosvasutások szociáldemokrata szakszervezetbe tömörítésének feltételeit. Landler Jenő kezdeményezően vette ki e munkából részét. A sztrájk letörése után a Vasutasok Lapjában az egyhetes küzdelem pátoaszával írt hitvallás jellegű „Hozsánna” című vezércikkében emléket állított a sztrájk hőseinek, letipróit pedig megvetve szégyenfához állította:

„Kiket cselekedetük dicsérnek, a holt betű le nem sújthat.

A villamosok\* hősök voltak. Beszélhet a megfizetett közvélemény, amit akar, onthatja a rágalom, a lekicsinylés özönét, a modern harcok történetében arany betűkkel vésték be nevüket a budapesti villamosok. Hat éjjel, hat nap étlen, szomján, álmatlanul, összetörve, elcsigázva álltak a harcot.

Hősök voltak. A becsületes munka igaz bajnokai a becstelen tőke, a lélek és munkauzsora lelketlen kufáraival szemben.

Elszántak, lelkesedéstől megittasultak, győzhetetlenek! Nem mentek alamizsnáért, kegyelemért könyörögni: nem keresték magasállású közvetítők kegyét a béke létrehozása érdekében, munkáskezük erejével, igazságukban bízva, nyugodt ellenállással akarták megtörni a tőke képzelt erejéből hatalmi kérdést csinálni akaró pénzeszsákok határtalan gőgjét! . . .”

Majd miután kifejtette, hogy az államhatalom a társaságok profitjának védelmében verte le oly brutális módon a villamosvasutások harcát, a megrendítő cikket fájdalmas iróniával zárta:

„Consummatum est!

Üdv neked államhatalom, hogy a gyöngét megóvtad! Hozsánna szuronyerdő, hogy a drága szabadságot hősiezen megvédted!

Emléktelen feledésbe soha nem merül hőstetted! Én legalább megőrzöm szívemben örökké hatalmi jelvényedet: dicsfény övezte lovaidd szentséges patáit s velem együtt szívébe zárja majd 6000 nyomorult, letaposott rabszolgája ennek az édes, szabad hazának!”<sup>106</sup>

A sztrájk letörését követő megtorlás enyhítéséért folyó harcban Landler Jenő a villamosvasutások érdekeinek védelmében hasznosította jogi felkészültségét és ügyvédi gyakorlatának tapasztalatait. Szervezte a perbe fogottak védelmét, az elbocsátottak harcát visszavételükért vagy a felmondási időre járó fizetésért. Egész sereg per indult a társaságok ellen, míg az ítélőtábla hat évvel a sztrájk után, 1912 őszén közbe nem lépett a társaságok pénzeszsákjainak védelmében.<sup>107</sup> Ezek

\* Villamosvasutások értelemben (Szerk.).

a perek emlékeztettek a nagy sztrájk napjaira, és hozzájárultak az osztály-állam intézményeinek leleplezéséhez.

A szentkoronás szövetség villamosvasutasok harcát eláruló vezetőségének — személy szerint gróf Batthyány Tivadar elnöknek — leleplezése s a szövetség grófi vezetésével elégedetlen vasutasok bátorítása nagy szerepet játszott abban, hogy 1906 őszén és telén megkezdődött a szövetség bomlása. Nemcsak a városi villamosvasutasok dolgozói hagyták ott Batthyány grófot, hanem a gőzüzemű nagyvasutak több ezer dolgozója is. A szentkoronás szövetségből kilépett vonatkísérők önálló szövetséget hoztak létre. Sokan Landlert követve a szociáldemokrata vasúti munkásszövetséghez csatlakoztak.

Landler Jenő jól tudta, hogy villamosvasutasok sztrájkanyagjának lovasrendőrökkel történő szétverésével „a harc nem aludt el. A lelkekben tovább folyik a tusa és biztos, majd lángra fog lobbani, hogy diadalmas csatákra induljon a piros lobogó alatt!”<sup>108</sup> De tudta azt is, hogy áldozatos munkával kell előkészíteni őket új harcokra. Nyolc hónappal a sztrájk letörése után a Magyar Vasutas „Villamos kartársainkhoz!” című vezércikkében már a szociáldemokrata vasutasok újságja köré való tömörülésre, illegális szabadszervezetszerű szervezkedésre szólította a villamosvasutasokat.<sup>109</sup>

A szociáldemokrata villamosvasutasok Magyar Vasutas köré tömörült kis csoportja Landler Jenő vezetésével fáradságot nem ismerő aprólékos szervező és türelmes felvilágosító munkával terjesztette a szocializmus eszméit a villamosvasutasok körében, hogy előkészítse őket a diadalmas csatákra.

## J E G Y Z E T E K

<sup>1</sup> Az Újság (1906.) okt. 26.

<sup>2</sup> A Nap (1906.) okt. 26.

<sup>3</sup> Fővárosi Villamosvasút (a továbbiakban: F. V. V.) irattára, külön csomó.

<sup>4</sup> Szolgálati Rendtartás a budapesti közúti vaspályatársaság alkalmazottai számára. Szabályzat a budapesti vaspályatársaságnak a szolgálati rendtartás hatálya alatt álló alkalmazottait megillető hivatalos címekről és illetményekről. Hegedűs ker. min. jóváhagyta 1900. máj. 31-én 38 859/V. sz. Bp. 1900. (A továbbiakban: Szolg. Rendtartás 1900.)

<sup>5</sup> F. V. V. irattár, külön csomó.

<sup>6</sup> Hol az igazság? Bp. 1903, 17.

<sup>7</sup> L. a F. V. V. irattárában levő szolgálati táblázatokat és fizetésemelési kérelmeket.

<sup>8</sup> Népszava (1906) jún. 9.

<sup>9</sup> Hol az igazság? 5.

<sup>10</sup> Uo. 19—29.

<sup>11</sup> A Nap (1906) jún. 9.

<sup>12</sup> Uo. (1905.) aug. 30.

<sup>13</sup> Uo.

<sup>14</sup> Uo. 1906. okt. 23.

<sup>15</sup> F. V. V. irattár, külön csomó.

<sup>16</sup> Hol az igazság? 30—31.

- <sup>17</sup> Vasutasok Lapja (1906) szept. 15.  
<sup>18</sup> Szolg. Rendtartás 1900, 10.  
<sup>19</sup> Uo. 21.  
<sup>20</sup> Uo. 11.  
<sup>21</sup> A Nap (1905.) júl. 11.  
<sup>22</sup> A Nap (1905.) jún. 9.  
<sup>23</sup> Hol az igazság? 32.  
<sup>24</sup> Berend I.—Ránki Gy., Magyarország gyáripára 1900—1914. Bp. 1955, 331.  
<sup>25</sup> Uo. 338.  
<sup>26</sup> Uo. 308.  
<sup>27</sup> Uo. 331.  
<sup>28</sup> A Nap (1905.) aug. 30.  
<sup>29</sup> Uo.  
<sup>30</sup> A Magyar Szent Korona Országai Vasutas Szövetségének Alapszabályai. Bp. 1906.  
<sup>31</sup> A Nap (1906.) júl. 4.  
<sup>32</sup> Vasutasok Lapja (1906.) szept. 15.  
<sup>33</sup> Uo.  
<sup>34</sup> Uo.  
<sup>35</sup> Független Magyarország (1906.) okt. 7.  
<sup>36</sup> Uo.  
<sup>37</sup> Független Magyarország (1906.) szept. 11.  
<sup>38</sup> Uo. (1906.) okt. 10.  
<sup>39</sup> A Magyar Munkásmozgalom Történetének Válogatott Dokumentumai. 3. 1900—1907. Bp. 1955, (a továbbiakban: MMTVD) 473—481.  
<sup>40</sup> A Nap (1906.) júl. 4. — Független Magyarország (1906.) okt. 17.  
<sup>41</sup> A Nap (1906.) aug. 10.  
<sup>42</sup> Független Magyarország (1906.) okt. 4, 8, 11, 17.  
<sup>43</sup> Tananyag az MSZMP Magyar munkásmozgalom története tanfolyam számára: A magyarországi munkásmozgalom 1848—1917-ig (a továbbiakban: Tananyag) Bp. 1957—1958. 90.  
<sup>44</sup> Uo. 89.  
<sup>45</sup> Vasutasok Lapja (1906.) okt. 20.  
<sup>46</sup> Független Magyarország (1906.) okt. 12.  
<sup>47</sup> Népszava (1906.) jún. 17.  
<sup>48</sup> Népszava (1906.) júl. 10, 20.  
<sup>49</sup> Népszava (1906.) júl. 28.  
<sup>50</sup> Szakszervezeti Értesítő (1906.) 4. sz.  
<sup>51</sup> MÁV. Ig. 140329—1906. Rendőrségi jelentés. OL. MÁV. Ig. 1 csomó.  
<sup>52</sup> Uo.  
<sup>53</sup> Népszava (1906.) okt. 24.  
<sup>54</sup> Az Újság (1906.) okt. 21.  
<sup>55</sup> Független Magyarország (1906.) okt. 22.  
<sup>56</sup> Az Újság (1906.) okt. 21.  
<sup>57</sup> A Nap (1906.) okt. 23.  
<sup>58</sup> Független Magyarország (1906.) okt. 24, 25.  
<sup>59</sup> A Nap (1906.) okt. 25.  
<sup>60</sup> Független Magyarország (1906.) okt. 25.  
<sup>61</sup> A Nap (1906.) okt. 25.  
<sup>62</sup> A Nap (1906.) okt. 26.  
<sup>63</sup> Népszava (1906.) okt. 26.  
<sup>64</sup> Uo.  
<sup>65</sup> Uo.  
<sup>66</sup> Budapesti Hírlap (1906.) okt. 27.  
<sup>67</sup> Pesti Napló (1906.) okt. 27.  
<sup>68</sup> Népszava (1906.) okt. 26.  
<sup>69</sup> A Nap (1906.) okt. 26.  
<sup>70</sup> Az Újság (1906.) okt. 27.

- <sup>71</sup> A Nap (1906.) okt. 27.  
<sup>72</sup> Uo.  
<sup>73</sup> Uo.  
<sup>74</sup> Népszava (1906.) okt. 27. — MSzMP. Központi Vezetősége Párttörténeti Intézete Archivum A XXVII. 5/15.  
<sup>75</sup> Népszava (1906.) okt. 27. — A Nap (1906.) okt. 27.  
<sup>76</sup> A Nap (1906.) okt. 28.  
<sup>77</sup> Uo.  
<sup>78</sup> Vasutasok Lapja (1906.) nov. 8.  
<sup>79</sup> Uo.  
<sup>80</sup> A Nap (1906.) okt. 26.  
<sup>81</sup> Budapesti Napló (1906.) okt. 30.  
<sup>82</sup> Magyar Vasutas (1906.) nov. 2.  
<sup>83</sup> Vasutasok Lapja (1906.) nov. 8.  
<sup>84</sup> Népszava (1906.) okt. 26. — Budapesti Napló (1906.) okt. 30.  
<sup>85</sup> A Nap (1906.) okt. 30.  
<sup>86</sup> Uo.  
<sup>87</sup> Magyar Hírlap (1906.) okt. 31.  
<sup>88</sup> Népszava (1906.) nov. 1.  
<sup>89</sup> Pesti Hírlap (1906.) nov. 1.  
<sup>90</sup> A Nap (1906.) okt. 30.  
<sup>91</sup> Pesti Hírlap (1907.) máj. 9.  
<sup>92</sup> Népszava (1906.) nov. 13.  
<sup>93</sup> Az Ujság (1907.) febr. 23. — OL. Kúria. 1908.—IV—3701; MMTVD 3. köt. 483. o.  
<sup>94</sup> Budapest Székesfővárosi Törvényhatósági Bizottsága 1906-ban tartott közgyűléseinek jegyzőkönyve. 1906, 525.  
<sup>95</sup> Uo.  
<sup>96</sup> Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottsága 1907-ben tartott közgyűlésének jegyzőkönyve. Bp. 1907, 454—455.  
<sup>97</sup> Uo.  
<sup>98</sup> Uo.  
<sup>99</sup> Népszava (1906.) nov. 9. — Független Magyarország (1906.) nov. 19.  
<sup>100</sup> Vasutas Szövetség (1906.) nov. 15.  
<sup>101</sup> Független Magyarország (1906.) nov. 15.  
<sup>102</sup> Az Ujság (1906.) nov. 2.  
<sup>103</sup> Vasutasok Lapja (1906.) nov. 8.  
<sup>104</sup> Budapesti I. sz. Állami Levéltár Bp. főügyész. 1906. III. 3—95.  
<sup>105</sup> Uo.  
<sup>106</sup> Vasutasok Lapja (1906.) nov. 8. — Landler J., Válogatott beszédek és írások. Bp. 1960. 107—109.  
<sup>107</sup> Népszava (1912.) okt. 13.  
<sup>108</sup> Népszava (1906.) nov. 3.  
<sup>109</sup> Magyar Vasutas (1907.) jún. 14.

Б. Гаданец

#### ДАнные К ИСТОРИИ ЗАБАСТОВКИ БУДАПЕШТСКИХ РАБОТНИКОВ ТРАМВАЙНОГО ТРАНСПОРТА В 1906 Г.

Первая генеральная забастовка работников трамвайного транспорта в Будапеште началась 25-го октября 1906 г.

Стачка работников трамвайного транспорта была вызвана тяжелыми условиями жизни и бесправным общественным положением. Их 12—14 часовой рабочий день оплачивался филлерами. Отпуск для них был неизвестным понятием, зато тем чаще налагались штрафы. Их права не определялись служебным уставом, а слу-

жебная обязанность распространялась также на время вне службы, на частную жизнь; ограничивались даже их гражданские права, основанные на общественных законах.

Рабочие трамвайного транспорта не участвовали в борьбе социал-демократического рабочего движения, и находившиеся под влиянием оппозиционных, выступающих с социалистической демагогией буржуазных партий, работали в первые годы XX столетия за такую же зарплату, как полтора десятилетия тому назад, несмотря на то, что за это время цены на предметы широкого потребления значительно возросли. Долгое время они пытались улучшить свое положение покорным ходатайствованием. Однако, безрезультатность прошений, дальнейшее ухудшение их материального положения, оживление политической жизни, повышение организованности промышленных и сельскохозяйственных рабочих и все чаще повторяющаяся стачечная борьба последних, движения буржуазной организации, происходящие в интересах осуществления либеральных буржуазных реформ, далее движения организовавшихся в целях улучшения своего положения работников железных дорог, преподавателей, врачей, судей и т. д. повлияли на работников трамвайного транспорта и способствовали распространению идей сплочения и организации в их среде. Железнодорожные общества, не желавшие улучшения социального положения служащих, были даже против сплочения в буржуазный так наз. союз «святой короны» железнодорожников.

Работники трамвайного транспорта, сплотившиеся — несмотря на запрещение — в этот союз, на митинге, состоявшемся в ночь с 7-го на 8-е сентября, приняли меморандум, содержащий их требования. Важнейшими из них были: девятичасовой рабочий день; один свободный день в неделю для каждого работника, и после 8—10 летней службы ежегодный 14-тидневный оплачиваемый отпуск; организация такого дисциплинарного суда, в котором дирекция и служащие представлены в одинаковом числе; принятие нового Служебного Устава, соответствующего духу эпохи, реформа учреждений пенсии и больничного страхования; принятие новой таблицы расчета жалования. Особые пункты занимались положением подростков и женщин, вопросом побочных жалований, спецодежды и прочими незначительными требованиями.

Енё Ландлер и еженедельная газета «Журнал железнодорожников», издававшаяся под его редакцией с июля 1906 г., летом и осенью 1906 г. играли большую роль в развитии самосознательности работников железных дорог и столичных электрических железных дорог, и укреплении их боевой отваги. Ландлер считал стачку правомерным и законным средством борьбы. В то время как союз «святой короны» призывал работников к покою и направлял свои усилия к поддержанию доверия к правительству, Ландлер призывал железнодорожников к борьбе и ободрял их.

Настроение митинга в ночь с 20-го на 21-е октября вне всякого сомнения доказывает неизбежность забастовки, если предприниматели откажутся исполнить существенную часть правомерных требований меморандума. 25-го октября в течение нескольких минут на всей территории столицы одновременно прекратилось трамвайное движение. Началась стачка.

Во главе комитета, руководившего борьбой работников трамвайного транспорта с большой предусмотрительностью стояли Енё Ландлер и Пал Туртшани. По обращению стачечного комитета, Совет Профсоюза и руководство союза социал-демократических железнодорожников решили «полностью солидаризоваться с бастующими, поддерживать их не только морально, но и материальными средствами». Газета «Непсава» на следующее утро стачки в своей передовой статье «Держитесь!» выступила за правоту бастующих. Организованные рабочие и жители столицы симпатизировали бастующим и поддерживали их в борьбе против штрейкбрехеров. Руководители союза работников венского трамвайного транспорта и австрийских железнодорожников уверяли бастующих в их сочувствии. Все это укрепляло веру в победу бастующих, понимавших, что они имеют право бороться за человеческую жизнь. На сцене стачечного центра звучало веселое пение, мастера-затейники ставили свои импровизированные комедии, в которых выставляли на позор и высмеивали ненавистных директоров. Даже на третий день забастовки

не было речи о депрессии или о колебании веры в победу, хотя уже появились признаки утомления.

Результаты стачки ускорили развитие самосознательности, способствовали распространению идей социализма в рядах бастующих. Работники трамвайного транспорта, разочарованные демагогией правительства, сформированного из коалиционных партий, в союзе «святой короны» на основании собственного конкретного опыта могли убедиться в силе солидарности рабочих, в значении принадлежности к современному рабочему движению. Согласно репортажу ежедневных органов печати, большинство бастующих поет уже марсельез рабочих и на служебной форме носит значок социал-демократов.

В конце-концов правительство отдало приказ подавить стачку вооруженной силой. Предприниматели же начали рассылать извещения об увольнении бастовавших. После подавления стачки уволили 600 забастовщиков, и против свыше 120 человек возбудили уголовное дело.

Стачка кончилась поражением, участники утратили ряд иллюзий и обогатились глубокой правдой. В их политическом развитии дни забастовки восполнили годы отсталости. Для железнодорожников и широкой общественности стачка работников трамвайного транспорта была разоблачением националистской и социальной демагогии правительства, чем создавались благоприятные условия для вовлечения новых масс в современное рабочее движение.



## Adalékok a főváros községi háztartásának fejlődéséhez, különös tekintettel az 1914–1934-es évekre

A híres-neves Hartleben cég kiadásában Pesten 1821-ben *Friedrich Schams*nak, a Bécsi Mezőgazdasági Társaság, a Prágai Nemzetgazdasági Társaság és a Pétervári Orosz Szabad Gazdasági Társaság levelező tagjának tollából bennünket közelről érdeklő munka jelent meg: „Vollständige Beschreibung der Königlichen Freistadt Pest in Ungarn” címmel, amelynek 439. és köv. lapjain a Pest városi községi gazdálkodásról is érdekes adatokat olvashatunk. A szerző abból indul ki, hogy Pesten a magisztrátus ellenőrzi és igazgatja a bevételek és kiadások s a vagyonnevelés rendjét és az előző — pontosan meg nem nevezett — néhány év átlaga alapján beszámolót nyújt a *bérbe adott* városi javadalmakból származó jövedelmekről. *Schams* táblázata összesen 153.916 Ft jövedelemről végez összegezést, amelynek jelentősebb tételei ezek voltak:

Kövezetvám .....	46 650 Ft
Vásári és mértékellenőrzés .....	29 510 Ft
Hajóhíd vámbevételének fele .....	26 250 Ft
Két sörház .....	10 065 Ft
Legelő- és állatgazdálkodás .....	9 305 Ft
Mázsálási jog .....	3 425 Ft
Partjog .....	5 064 Ft
Színház bevételeinek $\frac{3}{4}$ része .....	9 000 Ft
Városházi üzlethelyiségek .....	2 555 Ft
„Zsidók” italmérései után .....	2 300 Ft
Halottszállítás .....	1 600 Ft
Pálinkamérésekből .....	1 500 Ft
Fedeztetési díjak .....	1 143 Ft

A többi bevétel egyéb, számszerűleg kisebb jelentőségű részletből alakult.

A bevételeket még növelték a büntetéspénzek, a városi fiskus örökösödési része, a mérték- és súlyhitelesítés, a lisztkereskedelem, a hús-vágás stb.

Talán elég is ebből a felsorolásból, melynek legérdekesebb része az, hogy sok olyan bevételi forrás őseit láthatjuk meg Pest város egykori javadalmai között, melyek a századok változásaiban is ellenállóképességük bizonyultak, s mintegy előőrsei voltak olyan későbbi háztartási fedezet