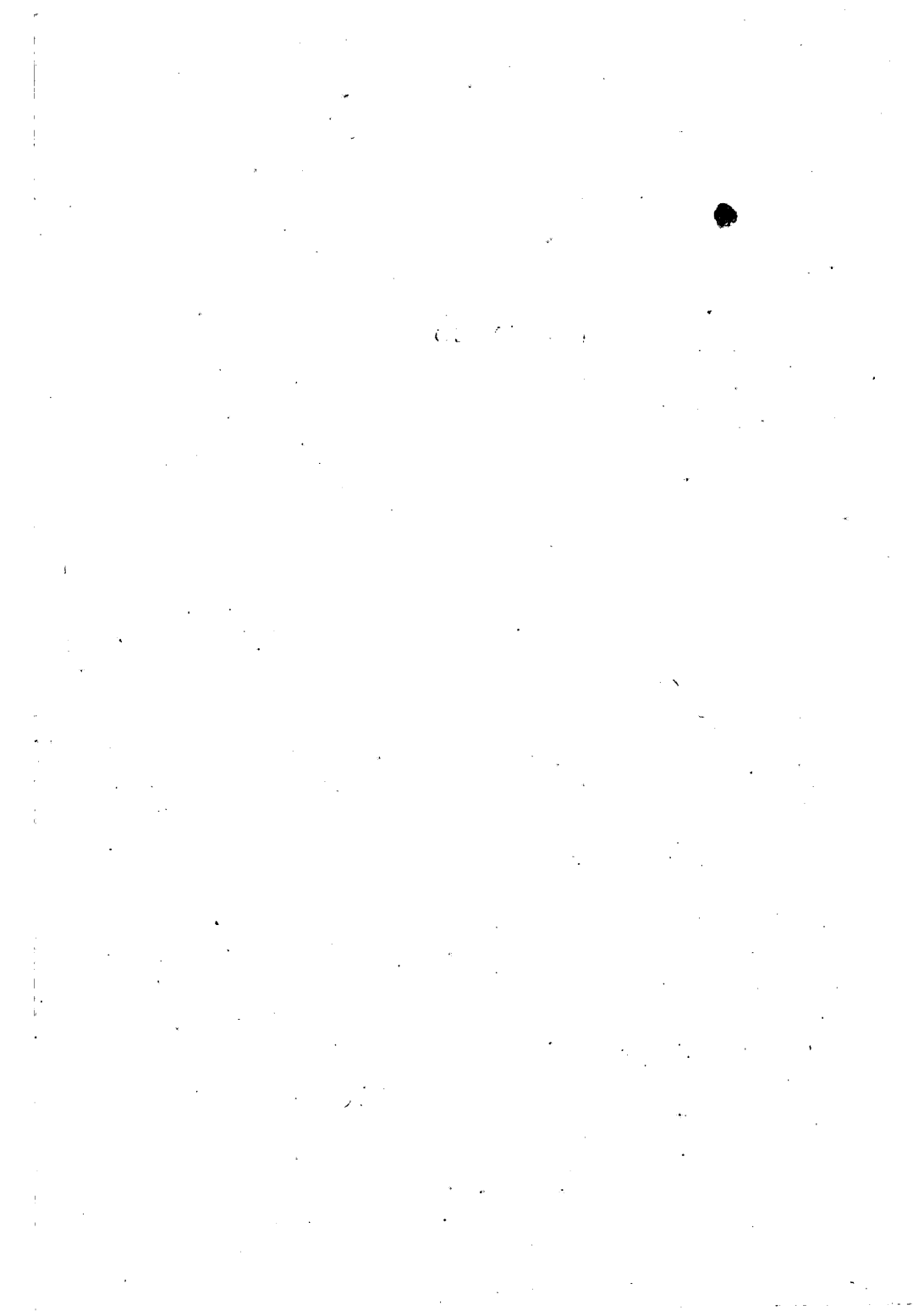


a 11757

KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK
A MAGYARORSZÁGI MUNKÁSMOZGALOMBAN
1845 — 1945



KIÁLLÍTÁSI ÚTMUTATÓ

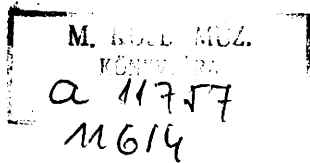


A KÖZLEKEDÉSI MŰZEUM FÜZETEI I.

**Közlekedési dolgozók
a magyarországi munkásmozgalomban
(1845-1945)**

KIÁLLÍTÁSI ÚTMUTATÓ

BUDAPEST, 1967



A kiállítást rendezte és az útmutatót írta:

GADANECZ BÉLA

a Vasúti Tudományos Kutatóintézet tudományos főmunkatársa

Kiadja a Közlekedési Múzeum

Felelős kiadó: Petrik Ottó

Szaklektor: Kabos Ernő

2000 példány, 2 (A 5) ív. ábrák száma: 19. MSZ 5601—59

Budapest, 1967.

905. 67. fnyv. 9. t. (S) F: v: Mihalek Sándor

ÚJ KIÁLLÍTÁS A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

A múzeum látogatói a felszabadulást megelőzően a közlekedés berendezései és műszaki emlékei mellett csupán a vasutak építésén gazdagodó bankárok és a díszmagyarban pompázó közlekedési miniszterek, MÁV elnökök életnagyságú festményeit láthatták. De sehol egy utalás arra, hogy a vasutakat építő magyar, szlovák, lengyel, ukrán és olasz munkások szárai hulltak el a vasúti töltések mentén, amíg elkészült a „vas-út”, amelyen megkezdhette száguldását az újkor csodája, a gőzmozdony vontatta vonat. Sehol egy komoly, egy igaz szó azokról, akik mindennap lelket leheltek az előző nemzedékek vasútban felhalmozott és a vasút tulajdonosok által kisajátított holt munkájának tömegébe.

A tőkés világban, amíg zavartalan a forgalom s az emberi képzeletet a száguldó acélparipa, a technikai tökéletesség foglalkoztatja, úgy tűnik: a vasutas, a dolgozó ember csupán jelentéktelen tartozéka a vasútüzemnek. A múltban ez a szemlélet jutott kifejezésre a Közlekedési Múzeumban is. Pedig a vasútnak is az az igazi gazdája, — mint József Attila szavai szerint minden gépnek — „ki néki enni maga ad”, aki meg-eleveníti s lehetővé teszi, hogy betölthesse rendeltetésének megfelelő funkcióját. A mozdony mozdonyvezető nélkül, a váltó váltókezelő nélkül — a vasút vasutas nélkül haszontalan és értéktelen dolog, amely áldozatul esik a természeti anyagcsere romboló hatalmának.

A közlekedés és hírközlés nélkülözhetetlen igazgatási, szervezési és hatalmi tényező a társadalmi termelést irányító és szervező osztály kezében. Ezért a közlekedési és hírközlési dolgozók osztálytudatra ébredése, bekapcsolódása a forradalmi munkásmozgalomba, minden más termelési ág dolgozóinak szervezkedésénél jobban és közvetlenebbül veszélyezteti a kizsákmányoló osztályok hatalmát. Bérmozgalmaik, gazdasági jellegű sztrájkharcaik is politikai jelentőségű események.

Az uralkodó osztályok éppen ezért a legkülönbözőbb akadályokat gördítették a közlekedési és hírközlési dolgozók osztálytudatra ébredése és a forradalmi munkásmozgalomhoz való csatlakozása elé. Gazdasági harcokban — sztrájkokban — való részvételük is törvénybe ütköző bűncselekménynek számított. A legálisan működő szociáldemokrata párttal való kapcsolat fenntartása azonnali elbocsátást vont maga után. Osztályuralmuk védelmében megtiltották a közlekedési és hírközlési dolgozók szakszervezetbe tömörülését, szocialista szervezkedését. Ezen túlmenően

pedig a történelmi tényeket eltitkolva vagy meghamisítva, azt igyekeztek elhíttetni, hogy a közlekedés és hírközlés dolgozói Magyarországon az osztályharcos munkásmozgalommal szemben az uralkodó osztályok oldalán álltak.

A történelmi tények ezzel szemben azt bizonyítják: a közlekedés és hírközlés dolgozóinak szerepe igen jelentős minden ország s közöttük hazánk forradalmi munkásmozgalmában is.

A hét évtizedes múltira visszatekintő Közlekedési Múzeum az MSZMP IX. kongresszusa tiszteletére rendezett kiállításon mutatta be először a magyarországi közlekedés és hírközlés dolgozóinak — hajósoknak, vasutasoknak, postásoknak, szállítómunkásoknak — élet- és munkakörülményeik javításáért, osztályuk — a munkásosztály — felszabadításáért folytatott küzdelmét.

*

A kiállítást nyitó tablón látható okmányok az első vasútépítő munkások 1846-os nyomoráról és zendüléseiről szóló tanúvallomások, a záró tablón szereplő dokumentumok és fényképek pedig azt tudatják: a felszabadult ország népe 1945-ben hozzálátott, hogy új hazát építsen magának. A két tabló között: száz év hősi küzdelme, amelyet a három részre tagozódó kiállításon több száz okmány, fénykép és emléktárgy elevenít meg.

I. A KENYÉRÉRT ÉS JOGÉRT!

(1845—1914)

A kapitalizmus térhódításával párhuzamosan növekedett a közlekedésben és a hírközlésben foglalkoztatottak létszáma. Küzdelmük élet- és munkakörülményeik javításáért egyidős a közlekedés és a hírközlés tőkés üzemének kialakulásával.

Utak, víziutak, vasutak építői

Az utakat, víziutakat, vasutakat építő kubikosok életét és küzdelmeit bemutató tablókön a magyarországi vasútépítő és folyamszabályozó munkákról készült korabeli metszetek és fényképek mellett azok az 1846-ból származó megdöbbenő jegyzőkönyvi tanúvallomások is láthatók, amelyek beszámolnak az első vasútépítő munkások kétségbeesítő helyzetéről, a soraikat ritkító tifuszjárvány pusztításáról. Az embertelen körülmények között dolgozó vasútépítő és folyamszabályozó kubikosok állandóan harcban állottak a vállalkozókkal és a hatóságokkal. A vasútépítő munkások 1846-os zendüléséről szóló tanúvallomások faksimiléi mellett Bach belügyminiszter 1851-es rendelete látható. Arra utasította a hatóságokat, hogy a vasútépítkezéseken dolgozó munkásokat „szünet nélkül, a legfeszültebb éberséggel figyeltesse,” mert bizonyosnak látszik, hogy „a forradalmi párt vezetői... forradalmi felkelés esetére főképpen ezekre számítanak.” A XIX. század utolsó harmadában már az újságok is gyakran hírt adtak a vasútépítő és folyamszabályozó munkások zendüléseiről, sztrájkharcairól.

Mozgalmak a XIX. század második felében

A XIX. század második felében kiépült az ország vasúthálózata, kialakult a magyarországi vasutasság. Az abszolutizmus idején a vasutasok többsége még külföldi, a vasutak szolgálati nyelve német. Az 1867-es kiegyezés lehetővé tette, hogy a magyar uralkodó osztályok a vasutakat a magyar birodalmi gondolat szolgálatába állítsák és felhasználják gazdasági, politikai és társadalmi céljaik elérésére. Mint a tablón látható fotokópiák tanúsítják: a hetvenes évek elején a kormány kötelezte az országos közlekedési vállalatokat a magyar állam hivatalos nyelvének használatára. A vasúti személyzeti politikában az elsődleges vasútüzemi követelmények mellett mindinkább olyan politikai szempontok kerültek

előtérbe, amelyek elősegítették, hogy a vasút a magyarországi nemzeti-segek feletti uralom biztosításának és az erőszakos magyarosításnak egyik eszközévé legyen.

A közlekedési dolgozók mozgalma különböző fejlődési fokokon ment át, míg saját osztályszervezetük, a szakszervezet megteremtésével beletorkollott a szocialista munkásmozgalomba. A külföldi vasutasok példája ösztönözte a hatvanas években megindult mozgalmat a vasúti alkalmazottak nyugdíjintézetéért, a hetvenes években pedig a vasúti ön- és jogsegélyző egyesületekért. A szervezkedést ekkor még az ellen-zéki polgári pártok és politikusok befolyásolták. A mozgalmat 1874—1884 között a Vasút című lap irányította. A szervezkedés eredményeként 1875-ben megalakult a Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Bizto-sító és Segélyegylete és sorra alakultak a különböző helyi vasutas ön- és jogsegélyező, kulturális és sportegyesületek. A tárlóban kapott helyet több egyesület alapszabálya és jelvénye.

A közlekedés és hírközlés dolgozói a XIX. század ötvenes-hatvanas éveiben még a bérmunkások jobban fizetett csoportjaihoz tartoztak, azokhoz, akiknek munkája szakképzett, átlagon felüli munka. A tőkés termelési mód fejlődésével azonban bérezésük még az átlagmunkához viszonyítva is süllyedő irányzatú, ezért már a múlt század utolsó év-tizedeiben a világ számos országában elszánt küzdelemre kényszerül-nek. A tabló a 1894-es nagy észak-amerikai vasutasstrájk és az 1911-es tokiói villamosvasutas munkabeszüntetés emlékét idézi. Mellettük az amerikai vasutas munkásmozgalom kiemelkedő vezetőjének, E. V. Debs-nek arcképe.

A MÁV létrejötté, az államvasúti rendszer térhódítása és győzel-me következtében Magyarországon a vasutasság szolgálati viszonya rom-lott, a függőség növekedett. Grafikon szemlélteti a szállítási feladatok növekedésének és az illetmények csökkenésének egyidejűségét a XIX. szá-zad utolsó évtizedeiben. Ilyen körülmények között került sor a munkás-mozgalom térhódítását gátló rendelkezések kiadására. Ezt szemlélteti a MÁV Szolgálati és Illetményszabályzat szervezkedést tiltó §-aiból és az elnöki rendeletekből készített fotomontázs.

A nyolcvanas évek végén, a kilencvenes években nőtt az elégedet-lenség és a harci elszántság a közlekedési alkalmazottak körében. A tab-lón elhelyezett munkáslevelek, strájk hírek ízelítőt adnak a korabeli állapotokról. Az életkörülmények megjavításáért folyó küzdelem élvona-lában a fővárosi vasutasok és városi közlekedési dolgozók küzdöttek. Az időszak legjelentősebb megmozdulásai: a MÁV ferencvárosi raktár-munkások 1889-es strájkja; a fővárosi vasúti főműhelyek 1890-es ta-vaszi bérmozgalma; 1200 fővárosi omnibusz alkalmazott munkabeszün-tetése 1892-ben; a levélhordók és postai szolgák 1895-ös strájkja. 1897-ben strájkba léptek a Déli Vasút nagykanizsai raktárainak és székesfe-hérvári műhelyének munkásai, valamint a fővárosi lóvasút alkalmazottai.

A vasúti műhelyek osztálytudatra ébredt munkásai a kilencvenes években a munkások szakmánkénti szervezkedésében vettek részt. Rádi Ede asztalos 1893—1907 között — szocialista szervezkedés miatti elbo-csátásig — a pécsi vasúti műhely munkása volt, s egyik szervezője, ve-zetője a pécsi Asztalosok, Szak- és Segéd munkások Szakegyletének. A tablón látható fénykép megörökítette Kádár János találkozását pártunk legrégebbi tagjával, a százéves Rádi Edével, az 1966-os május elsejei fel-

vonuláson. Közöljük a Népszava tudósítását az államvasúti munkások 1896. szeptember 20-i gyűléséről, amely kimondta: meg kell alakítani az állami és az államvasúti munkások önálló szakegyletét.

A nagy vasutassztrájk

(1904. április 19—24.)

A MÁV forgalmi dolgozóinak helyzetük javításáért (az illetmények felemeléséért, a szolgálati pragmatikáért, az egyesülési és szervezkedési szabadságért) indított közel egy évtizedes mozgalma a magyarországi vasutasok legjelentősebb munkabeszüntetésébe, az 1904. évi áprilisi sztrájkba torkollott. Kezdetben, amikor munkakörönként, majd kategóriánként írásba foglalták követeléseiket, még nem gondoltak sztrájkra. A mozgalom legismertebb vezetői — Margulit Kálmán, Kacsó Gyula, Turtsányi Pál, Vereb Mihály — az ellenzéki polgári pártok befolyása alatt állottak. De ahogy porosodtak a MÁV igazgatóság és a minisztérium irattárában a vasutasok elintézetlen memorandumai, úgy nőtt a sztrájkhoz vezető nyugtalanság, elkeseredés és harci elszántság. A sok keserűség és megalázás felgyülemlett, az élet oly nehéz lett, hogy már tenni kellett valamit.

A szikra, amely a vasutassztrájkot lángra lobbantotta, az a hír lett, hogy az április 20-ra tervezett vasutas gyűlést a rendőrség nem engedélyezte és a vasútigazgatóság a mozgalom két vezetője ellen megtorlással élt. Amikor Rákosrendező állomás dolgozói erről tudomást szereztek, a végsőkig elkeseredett vasúti szolgálók és állomási munkások egy indulásra készen álló vonat mozdonya elé rohantak, a sínekre feküdtek, s megakadályozták a vonat elindulását. Néhány órán belül az egész országban megszűnt a vasúti forgalom. Az Alföld csendjét nem verte fel a mozdony fűttye, a bercek nem zúgták vissza a tovaszakatoló vonatok moráját. Megállt az ország gazdasági vérkeringése. Katonaság szállta meg a pályaudvarokat, őrizte az elhagyott vonatokat és berendezéseket. A kormány a vasutasok katonai behívásával törte le a sztrájkot. A munkabeszüntetés eseményeit bemutató fényképek mellett a tárlóban több dokumentum található: Varasdy Géza Kálmán katonai behívójegye, a második tizenháromas bizottság munkába szólító röplapja, a sztrájk történetét ismertető korabeli írások és későbbi feldolgozások stb.

Magyarországon ez volt az első országos általános sztrájk. Híre eljutott az ország legtávolabbi zugába is és forradalmasítólag hatott az elnyomott, kizsákmányolt népre. Az elnyomó rend nagyobb presztizszvesztése volt ez az egyszerű emberek szemében, mint a zajos parlamenti csetepaték. A vasutassztrájkot egy sor jelentős bérmozgalom követte. Ezek közül kiemelkedik a kétezer fővárosi fuvaros munkás április 25-én kezdődő munkabeszüntetése.

A vasutassztrájk letiprása után kegyetlen megtorlás következett. A bíróságok több, mint 1600 vasutas ellen indítottak büntető eljárást. A sztrájk előtti mozgalom vezetőiből alakult ún. 13-as bizottság tagjait a bíróság felmentette. Ezek védelmét a főváros 13 legnevesebb — ellenzéki pártokhoz tartozó — ügyvédje vállalta. A védőügyvédek sorában Vázsonyi Vilmos, Lengyel Zoltán, Eötvös Károly mellett már ott volt a fiatal demokrata ügyvéd, a vasutas mozgalom későbbi vezetője; Landler Jenő. A 13-as bizottság törvényszéki tárgyalásának anyagát Lengyel Zoltán és Landler Jenő „A tizenhármak bűnpere” című — a tárlóban is



Landler Jenő

kásait. Landler Jenő ezen a gyűlésen jelentette be, hogy a sztrájk tapasztalatai és tanulságai készítették a szociáldemokrata mozgalomhoz való csatlakozásra.

A sztrájk brutális letörése és a forgalom megindítása után az igazgatóságok ötszáz sztrájkolót elbocsátottak, százhusz ellen bűnvádi eljárást indítottak. A tárlóban elhelyezett okmányok tanúsítják: a visszavett alkalmazottakat megeskettették, hogy semmiféle egyesületnek és szövetségnek soha többé tagjai nem lesznek. Nyolc hónappal a sztrájk letörése után ennek ellenére meghallgatásra talált a Magyar Vasutas „Villamos kartársainkhoz!” című vezércikke, amelyben Landler Jenő illegális szabadszervezet alakítására szólította a villamosvasutasokat.

Küzdelem a szakszervezetekért

A huszadik század első éveiben a közlekedési dolgozók körében erőteljes szociáldemokrata szervezkedés kezdődött. Megjelentek a magyarországi közlekedési dolgozók első szociáldemokrata szaklapjai (Kocsisok Lapja, Magyar Vasutas).

A sztrájkok tanulságai, a Magyar Vasutas köré tömörült szervezett munkások eredményes harca élet- és munkakörülményeik javításáért, valamint a szociáldemokrata vasutasok felvilágosító munkája napról-napra több vasutas dolgozóval értette meg az osztályharcos alapon való szervezkedés szükségességét. 1905-ben a műhelyi, a fűtőházi és szertári munkások mellett egyre több rendszeresített és kinevezett vasutas tekintett bizalommal a Magyar Vasutasra. A közzétett okmányokból többek között megtudjuk azt is, hogy az államrendőrség budapesti főkapitánya minden fővárosi vasutas munkágyűlésről jelentést készített a MÁV igazgatóság részére.

A Vasúti Munkások Országos Szövetsége — a vasúti munkások első legális szervezete — 1906. május 6-án tartotta alakuló kongresszusát. Első elnöke Kiss Miklós faesztergályos, a Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelymunkása. (Fényképe a Fegyverbe proletárok! című tablón látható. A Tanácsköztársaság idején ő volt Budapest katonai parancsnoka.) A VMOSZ néhány hónap alatt a magyarországi munkásmozgalom egyik legerősebb és legharcosabb szakszervezetévé fejlődött. 1906 decemberében — 17 966 taggal — az ország negyedik legnagyobb szakszervezete. A szövetség hivatalos lapja, a 18 000 példányban megjelenő Magyar Vasutas 1906 végén Magyarország legnagyobb példányszámban megjelenő szakszervezeti hetilapja. Emellett a szövetség német és horvát nyelven is megjelentette lapjait és röpiratait. A tárlóban van elhelyezve többek között a VMOSZ alapszabálya, jelvénye, több röpirata és a Magyar Vasutas néhány példánya.

A kormány és a MÁV igazgatóság a vasutas munkásszervezetek eltiprására készült. A minisztertanács 1907. április 4-i ülését követően fokozódott a VMOSZ helyi csoportjai és vezetői elleni hajszája. A tablón látható a temesvári vasutasok elbocsátott vezetőinek csoportképe.

A küzdelem folytatódott. A tablón és a tárlóban levő okmányok — bizalmas MÁV iratok — tanúsítják, hogy a szociáldemokrata vasutasok vezetői már 1907 tavaszán megkezdték az Országos Lapbizottság irányítása alatt működő vasutas szakszervezetek kiépítését. A Déli Vasút

alkalmazottai passzív rezisztenciával, a Szamosvölgyi Vasúti dolgozói munkabeszüntetéssel jelentős eredményeket értek el. A szervezett vasutasok a terror ellenére győzelmet arattak a fegyvelni bizottsági tagok és a Konzum vezetőség választásán, s elérték céljukat a betegsegélyző pénztár közgyűlésén is.

1908. november 9-én a kereskedelemügyi miniszter feloszlatta a Vasúti Munkások Országos Szövetségét. Egy hónappal később pedig elbocsátás terhe mellett megtiltotta a vasutasoknak a szociáldemokrata

MAGYAR VASUTAS

A magyarországi vasúti személyzet érdekeit képviselő folyóirat.

Közlönyök minden hétfőn, 12 óráig. VILÁGOSÍTÁSOK 20. évfolyam, 1908. évfolyam, 1908. évfolyam.

Előfizetési árak: 1. évfolyamra 1000 Ft, 2. évfolyamra 1000 Ft, 3. évfolyamra 1000 Ft.

Budapest, 202. December 14. B.

Kocsisok Szaklapja.

A segélyes közlekedés és helyszíni munkák elvégzésére szolgáló lap.

Előfizetési árak: 1. évfolyamra 1000 Ft, 2. évfolyamra 1000 Ft, 3. évfolyamra 1000 Ft.

Budapest, 1912. november 20.

A VILLAMOS

A magyarországi villamos-vasúti, omnibusz és autóbussz közlekedési alkalmazottak érdekeit képviselő lap.

Budapest, 1912. november 20.

Hrvatski Željezničar

Glasilo hrvatskih željezničara.

Zagreb 20. rujna 1908.

FACHBLATT DER EISENBÄHNER

ORGAN DES LÄNDERVERBANDS DER EISENBÄHNER OSTERREICHS.

Budapest, 1. Oktober 1907.

KÜZDELEM

Budapest, 1909. Szeptember 1.

DER KAMPF

Budapest, 1. Februar 1908.

Fuvarozó Munkás

Budapest, 1908. szeptember 1.

DER TRANSPORTARBEITER

Budapest, 18. September 1908.

Szakszervezeti lapok az első világháború előtt

párthoz és a szabadszervezethez való tartozást. Landler Jenő a Népszavában írt cikkében bebizonyította a miniszteri rendelet törvénytelenességét, s végrehajtásának megtagadására szólította fel a vasutasokat. A szövetség feloszlata után nehéz évek következtek. Üldözték és elbocsátották a szabadszervezet tagjait, a Népszava és a Magyar Vasutas terjesztőit, levelezőit. Az osztálytudatra ébredt vasúti munkások a Magyar Vasutas köré tömörülve, Landler Jenő vezetésével tovább folytatták a megkezdett harcot, megszervezték az illegális szabadszervezeteket és a magyarországi munkásmozgalom erőidevé építették a vasúti műhelyeket. A tablón az említett miniszteri rendeletekből és a közlekedési dolgozók szaklapjaiból készített fotomontázs mellett az illegális vasutasmozgalom vezetőinek csoportképe és Faragó Dezsőnek — a szociáldemokrata közlekedési munkások egyik kiemelkedő szervezőjének — arcképe látható.

II. A BÉKÉÉRT ÉS A MUNKÁSHATALOMÉRT

(1915—1919)

Az első világháború éveiben a közlekedési dolgozók harca életkörülményeik romlásának megakadályozásáért egybekapcsolódott a háborúellenes mozgalmakkal és a munkáshatalomért folytatott küzdelemmel.

Kenyérért, békéért!

Az imperialista háború terheit a kormányok a dolgozókra hári-tották. Egyes pályaudvarok és vasúti műhelyek munkásai már 1915—1916-ban részleges figyelmeztető sztrájkokkal adtak nyomatékokat emlékiratba foglalt követeléseiknek. 1917 május elseje: a magyarországi munkásság harcos béketüntetése. E napon már a kinevezett vasutasok is együtt ünnepeltek a szocialista műhelymunkásokkal.

Bérvkövetéseik kiharcolása érdekében 1917. május 23-án sztrájkba léptek Magyarország összes vasúti műhelyének, nagy fűtőházainak és osztálymérnökségeinek munkásai. A munkabeszüntetés június 2-án a munkások győzelmével ért véget.

A szervezettség nőtt, a Magyar Vasutas előfizetőinek száma ugrás-szerűen emelkedett. A kormány — gátat akarván vetni a vasutasok osztályharcos szervezkedésének — 1917 szeptemberében 32 bizalmi férfit bevonultatott és a frontra küldött. Október 4-én 40 000 vasúti munkás lépett sztrájkba. Kilenc napig tartó munkabeszüntéssel kényszerítették a kereskedelmi minisztert és a MÁV vezetőit a bizalmi rendszer elismerésére, a bevonultatott bizalmiak leszereltetésére.

A vasúti munkásság nemcsak a gazdasági harcban mutatta meg erejét, hanem fokozatosan a magyarországi politikai küzdelmek élvonalába került. A vasúti műhelyekben az orosz forradalom példájára munkástanácsok alakultak. A vasúti munkásság 1918 januári, februári, áprilisi politikai sztrájkmozgalmait követte a júniusi, MÁV gépgyári csendőrsortúzzal kezdődő nagy általános politikai sztrájk. 1918 novemberében ismét megalakult a legális vasutas-szakszervezet.

A sztrájkokról készült fényképek és tudósítások mellett a tablókön látható: a miskolci MÁV műhely bizalmi testületének, a sátoraljaúj-helyi MÁV műhely munkástanácsának csoportképe; a szombathelyi MÁV műhely munkástanácsának 1918 áprilisi memoranduma; tudósítás a Vasutas Szövetség alakuló közgyűléséről; fénykép az akkord-rendszer „temetéséről”.

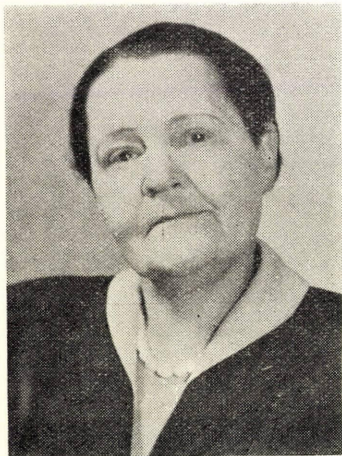


A MÁV Északi Főműhely sztrájkoló munkásai a Népligetben (1918 július)



Sztrájkoló villamosvasúti kalauznők (1917)

A nagy vasutak dolgozói mellett a fővárosi villamosvasutak munkásai is kivették részüket a magasabb munkabérért, a bizalmi rendszer elismeréséért, a szakszervezet engedélyezéséért és a békéért folytatott küzdelemből. 1917. október 20-án megalakult a villamos- és helyiérdekű vasúti alkalmazottak szakszervezete. A fentiekről tanúskodnak a Villamos című szaklap fotokópiái. A Közúti Villamosvasút kalauznőinek 1917. decemberi sztrájkját fénykép dokumentálja.



Rományi Margit



Klich Ferenc



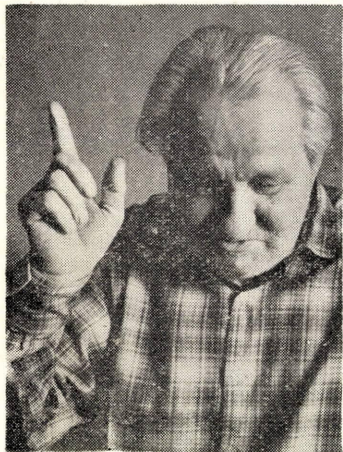
A sátoraljaújhelyi MÁV munkástanács csoportképe.
Középen az asztalnál: Csuta Károly

A budapesti telefonközpont dolgozói Rományi Margit, a postai műszerészek Klich Ferenc vezetésével 1917 októberében eredményes sztrájkharcot folytattak. A tárlóban elhelyezett okmányok bizonyítják, hogy az „őszirózsás forradalom” győzelmét is elősegítette a budapesti távbeszélőközpont és a központi távirda dolgozóinak forradalmi magatartása. 1918 decemberében megalakult a postásszakszervezet, alapszabályai, okmányai a tárlóban láthatók.

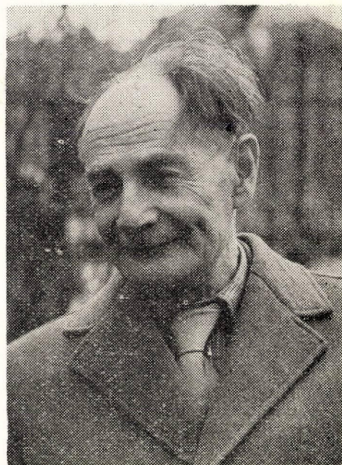
A kommunista párt soraiban

A közlekedési dolgozók legjobbjai az elsők között csatlakoztak az 1918 november végén megalakult Kommunista Magyarországi Pártjához.

Fazekas József és Garlati Gyula műhelymunkások vezetésével a MÁV Északi Főműhelyben alakult meg a KMP első üzemi pártszervezete. A szerb megszállás alatt levő Pécsett Lefkovic Erő MÁV üzletvezetőségi távirász volt az első illegális kommunista sejtek szervezője.



Garlati Gyula



Lefkovic Erő

A kommunista vasutasok vezetőinek fényképei mellett helyet kaptak a tablón a Vörös Újság tudósításai. 1918. december 29-én az államasutasok kommunistáinak küldöttértekezlete megválasztotta a „kommunista vasutasok szervező bizottságát”. Az Északi Főműhely munkásainak 1919. március 6-i gyűlése határozatban kimondta: „Követeli a kommunista elvtársak szabadon bocsátását... a rendőrség és csendőrség lefegyverzését és a munkásság felfegyverzését. Követeli a gyűlés, hogy minden hatalmat a munkások és falusi szegények tanácsai vegyenek át...”

A tablón a Kommunista Vasutasok Szervező Bizottságának két röplapja olvasható. A tárlóban ritkaságszámba menő korabeli röplapok



láthatók, például a Forradalmi Szocialisták 1918. november 16-i röpirata, a KMP több — Gyulai Aladár északi főműhelyi munkás által megőrzött — gyűlési meghívója és belépőjegye.

Az osztálytudatos vasúti munkásoknak, a Vasutas Szövetség elnökének, Landler Jenőnek kiemelkedő szerepe volt a munkáshatalom megteremtésének előfeltételét biztosító munkásegység létrehozásában.

A közlekedési dolgozók helyzete a Tanácsköztársaság idején

A kiállításon nagyméretű fénykép látható: a parlament előtti nagygyűlésen Kun Béla beszél. A kép jobb sarkában a Vasutas Szövetség Istvántelki Csoportjának zászlaja.

A tablón: rendeletek a Vasúti Direktórium felállításáról, a Vasutas Tanácsok választásáról, a közúti árufuvarozás és a szállítmányozás társadalmi kezelésbe vételéről; a Budapesti Egyesített Városi Vasutak központi munkástanácsának felhívása. A csoportképen Landler Jenő a vasutasok társaságában 1919. május 1-én. A tárlóban eredeti dokumentumok: a Tanácsköztársaság Törvénytára, Vörös Újság, a vasúti, hajózási és postai hivatalos lapok, rendeletek, megbízólevelek és a Hajózási Direktórium jegyzőkönyvei. Fényképek a Leninnel kapcsolatú biztosító csepei szikratávíró dolgozóiról.

A Tanácsköztársaság vezetői — az ország nehéz gazdasági helyzete ellenére — gondoskodtak a közlekedési dolgozók anyagi helyzetének javításáról. A tablón: Landler Jenő nyilatkozata és rendeletei a vasutasok fizetésrendezéséről.

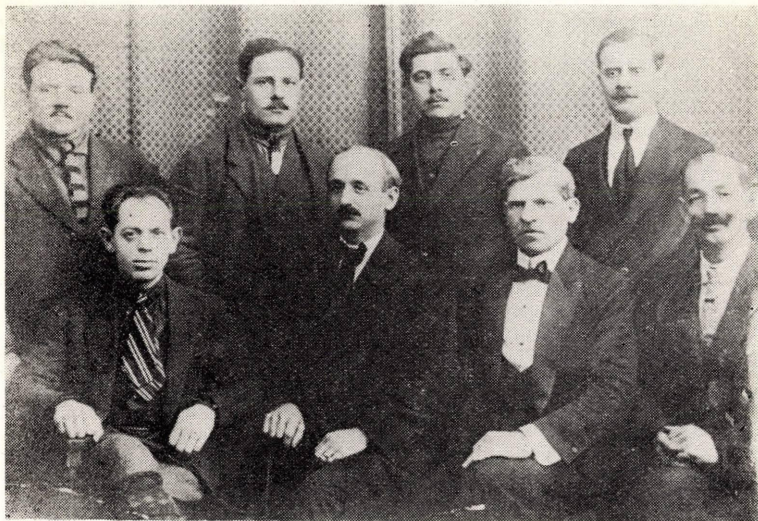
A munkáshatalom vezető posztjain

A munkáshatalom megteremtéséért önfeláldozóan harcoló sok vasúti munkás töltött be tisztséget a Tanácsköztársaság vezető szerveiben.

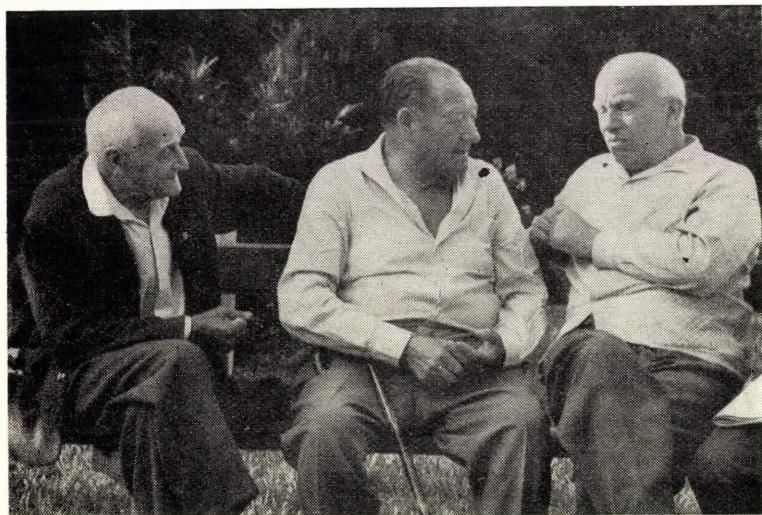
Landler Jenő, a Vasutas Szövetség elnöke, belügyi, vasúti és hajózási népbiztos, a pártvezetőség és a forradalmi kormányzótanács tagja; Pósz Jenő a Vasutas Szövetség titkára, a budapesti 500-as munkástanács és a Tanácsok Országos Végrehajtó Bizottságának tagja.

Több vasutas dolgozót választottak a megyei, városi, járási és községi tanácsok intéző bizottságaiba. A Zemplén megyei Direktórium elnöke Csuta Károly a sátoraljújhegyi vasúti műhely munkása; a Csanád megyei Direktórium elnöke Szócs Áron, a MÁV Istvántelki Főműhelyének munkása lett. Farkas János állomásfelügyelőt a csurgói járás párttitkárává, Petrás Dezső állomásfelügyelőt a marcali járási tanács intéző bizottságának elnökévé választották. Polai János, a Déli Vasút nagykanizsai fűtőházi műhelyének kazánkovácsa az Alsó-Zala megyei tanács tagja és a nagykanizsai forradalmi törvényszék vádbiztosja lett.

A Tanácskormány a vasutas munkásmozgalom kipróbált harcosai közül többeket küldött kormányzótanácsai biztosként és politikai megbízottként vidékre, hogy segítsék a helyi államhatalmi és politikai szervezet feladataik ellátásában. A MÁV Északi Főműhely munkása volt:



A MÁV Északi Főműhely kommunista forradalmárai a Szovjet-unióban, a harmincas évek elején. Balról jobbra ülő sor: Erdős Márkus, Nagy Sándor, Matesz Miklós, Egressy Lajos; Álló sor: Koncsek Ferenc, Szentei Sándor, Pásztor Ferenc, Mezei Lajos



A „Március 21. Otthon” kertjében Budapesten, 1966 tavaszán
Jackwert Ede, Kertész Kálmán, Jackwert Ferenc

Jackwert Ede esztergályos, Heves megye kormányzótanácsi biztosa; Szentei Sándor villanyszerelő, Esztergom politikai megbízottja; Erdős Márkus könyvkötő, Zalaegerszeg politikai megbízottja; Jackwert Ferenc és Miklós Imre esztergályosok, Bihar megye és Nagyváradi politikai megbízottjai; Pásztor Ferenc esztergályos, Vas megye politikai megbízottja; Egressy Lajos esztergályos, Kalocsa politikai megbízottja; Lukács Gyula lakatos, Alsó-Zala megye politikai megbízottja; Kertész Kálmán esztergályos, Vác járás politikai megbízottja; Törös László esztergályos, Székesfehérvár politikai megbízottja.

Fegyverbe proletárok!

Amikor a nemzetközi imperializmus intervenciók csapatai betörték az országba, felhangzott a harci riadó: „Veszélyben a forradalom! Fegyverbe proletárok!” Landler Jenő a Vasutas Szövetség április 17-i összehozatóségi és bizalmi ülésén e szavakkal fejezte be beszédét: „Én, mint a Szövetség elnöke, elsőnek megyek a frontra és várom oda a vasutasokat, hogy együtt küzdjünk azért az ideálért, azért az eszméért, amelyért itthon szóval küzdöttünk.” Fényképek és okmányok tanúsítják, hogy a vasutasok követték Landler példáját, fegyvert fogtak a haza védelmére.

A műhelymunkásság hangulatát jellemzi a Népszavához küldött alábi levél:

„Tisztelt Elvtársak!

Ha van az emberben egy kis gondolkodóképesség és öntudat..., mindenét kész feláldozni a szabadság védelmére. Jelentkeztem tehát a harcérre, Landler elvtárs csapatába. Be is voltam osztva, de azután hazaküldtek, mert öreg vagyok. Tessék a hadügyi népbiztos elvtárs tudomására hozni, hogy ne vegyék akadálynak, ha 54-56 éves is az, aki jelentkezik, mert úgy érzi magában, hogy megállja a helyét. Tessék csak felöltöztetni és a frontra küldeni, mert akit semmi sem csábít a harcérre, csak az öntudat, csak az tudja, mit kell most megmenteni. Az ilyen öreg harcos jobban kitesz magáért, mint tíz fiatal... Most tudjuk, miért harcolunk, nem úgy, mint 14-ben. Tessék ezt a hadügyi népbiztos elvtársak tudomására hozni, én sokat nem akarok várni. Elvtársi üdvözléttel: Perényi János, Északi Fóműhely.”

A vasúti fóműhelyek munkásai aranybetűkkel írták be nevüket a fiatal Magyar Vörös Hadsereg történetébe. A főparancsnokság hadijelentései gyakran kiemelték a vasutasok hősiességét és bátorságát. A Tanácsköztársaság idején szervezett Vörös Hadsereg Vasutas Ezredének harcosai fáradságot nem ismerve végezték nehéz munkájukat, szervezték a forgalmat a felszabadított területeken.

VASUTASOK!!! GYERTEK A VÖRÖS-VASÚT EZREDBE ÉPÍTENI



Plakát a Magyar Tanácsközlársaság idejéből

A kiállítás értékes darabja Pólya Tibor: „Vasutasok!!! Gyertek a Vörös-vasút Ezredbe építeni” feliratú nagyméretű színes plakátja. A tárlóban látható a Magyar Vörös Hadsereg egyik páncélvonatanak makettje.

*

A MÁV vezetésében megmaradt ellenforradalmárok és lelketlen bürokraták Vázsonyi Jenő elnökigazgató közreműködésével szabotálták a vasutasok gazdasági és szociális helyzetének javítását célzó intézkedések végrehajtását. A Landler Jenő népbiztos által május 8-án aláírt fizetésrendezésről szóló rendelet végrehajtását a pénzügyi főosztály vezetője — Gerlóczy Gyula — június közepéig megakadályozta, a rendelet a MÁV Hivatalos Lapban is csak május 30-án jelent meg. A mesterségesen szított elégedetlenségre építve s kihasználva, hogy a Vasutas Szövetség forradalmár vezetői és aktivistái a fronton harcoltak, általános ellenforradalmi vasutassztrájkjal akarták hátba támadni a munkáshatalmat. Tervük azonban „megtört a vasutas proletárok becsületességén és öntudatán” — olvashatjuk a Vörös Újságnak az ellenforradalmi megmozdulásról szóló cikkében. A kiállított okmányok alátámasztják a Vörös Újságnak ezt a megállapítását.

III. AZ ELLENFORRADALOM NEGYEDSZÁZADA ALATT

(1919—1945)

A nemzetközi imperializmus megtörte a Tanácsköztársaság hősi ellenállását. Az ellenforradalmi rendszer Orgovánnyal, Siófokkal, a dunatiszakai és dunántúli vízfürdőkkel mutatkozott be.

„A rend helyreáll”

Az ellenforradalom az öntudatos vasutasok legyilkolásával, bebörtönzésével, internálásával kezdte a vasúton is a „rend” helyreállítását. A szekszárdi direktórium tagjairól a kivégzés előtt készített fényképen látható Soós Sándor szekszárdi MÁV osztálymérnök, a Tolna megyei Direktórium elnöke. Külön tablón van megőrizve a vasutas munkásmozgalom és a Magyar Tanácsköztársaság vasutas mártírjainak névsora. Egy másik tablón: az 1920. január 5-én letartóztatott és internált szombathelyi műhelyi munkások névjegyzéke és a zalaegerszegi internáltak csoportképe.

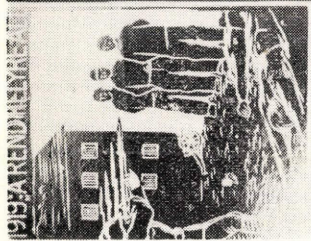
A tárlókban a mártírhalált halt vasutasok iratai, emléktárgyai, bírósági ítéletek és Gyulai Aladár börtönrajzai vannak elhelyezve.

Az üzletvezetőségek és műhelyfőnökségek névjegyzékbe foglalták a kommunista-gyanús alkalmazottakat. Az elsők 1646 vasutas neve szerepelt. A MÁV Hivatalos Lapból készült fotomontázs mutatja, hogy a MÁV tömegesen bocsátotta el baloldali érzelmű alkalmazottait. 1922 júniusában a B-listázással is több ezer haladó gondolkozású vasutas dolgozót dobtak az utcára.

Vasutasok az ellenforradalom ellen, a szervezkedési szabadságért

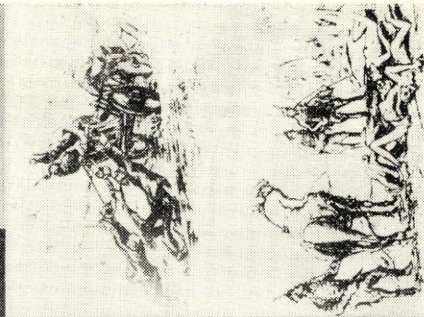
A közlekedési dolgozók az ellenforradalom véres bosszúja ellenére visszautasították az ellenforradalmi kurzusszervezetek (KANSZ, VOGÉ) támogatását, s erőteljes harcot kezdtek felfüggesztett és szétvert szak-szervezeteik újjáalakításáért.

Az üldözött illegális kommunista párt — amelynek újjászervezésében kiemelkedő szerepet töltött be Landler Jenő — az ellenforradalom



A VASUTAS MUNKÁSMOZGALOM ÉS A MAGYAR TANÁCSKÖZTÁRSASÁG VASUTAS MÁRTÍRJAI

BARTHA MIKLÓS FÜTŐHÁZFŐNÖK, F. BEDE
LÁSZLÓ ESZTERGÁLYOS, BURGHARDT GEZA
FÉNYEZŐ, CSERVENKA MIKLÓS ESZTERGA-
LYOS, CSILLAG BÉLA RAKTÁRNOK, FARKAS
JÁNOS ÁLLOMÁSFELVEZŐ, FÜLE ISTVÁN
MALHÁZÓ, HANTI GEZA MOZDONYFÜTŐHÍR
MIHÁLY KÖCSRENDEZŐ, HOKSARI JÁNOS
ELŐFÜTŐ, HORVÁTH IMRE KOVÁCS, HIRA-
BAR JÁNOS SEGÉDMOZDONYVEZETŐ, KISEB-
LUDI GYULA ÁLLOMÁSFELVEZŐ, KUMMER
FERENC ÜVEGES, LANTOS BERTALAN LAKA-
TOS, LÁSZLÓ SÁNDOR ÁLLOMÁSVÉZETŐ, MO-
LECZ KÁROLY LAKATOS, MOLNÁR SÁNDOR
FÜTŐHÁZFŐNÖK, PINTÉR LÁSZLÓ LAKATOS
POLAI JÁNOS KAZÁNKOVÁCS, POLONYI GYU-
LA IRODAI SEGÉDTISZT, POSZ JENŐ ASZTALOS,
DR. RAJCSY REZSŐ MÁV TITKÁR, REICH BÉLA
TÁVIRÁSZ, SÁNDOR LAJOS LAKATOS, SIMONYI
FERENC FÜTŐHÁZI MUNKÁS, SOÓS SÁNDOR
OSZTALYMERNÖK, TAMÁS ARON ESZTER-
GÁLYOS, UDVARI VINCE VONATVEZETŐ, VI-
RÁGH JÁNOS KOCSILAKATOS.



A kiállítás egyik tablója

ellen harcoló vasúti munkások mozgalmának erkölcsi és politikai támogatására sietett. 1920 tavaszán és nyarán a Glatter József volt ferencvárosi mozdonyvezető által irányított — vasutasokból és hajósokból szervezett — kommunista sejt is bekapcsolódott az illegális kommunista röplapok terjesztésébe, az üldözött és mártírhalált halt vasutasok hozzátartozóinak anyagi támogatásába. Az ellenforradalmi rendszerbe beépülni törekvő jobboldali szociáldemokrata vezetőknek is mind kellemetlenebb lett a vasúti munkások erősödő illegális mozgalma, ezért 1921 decemberében, a Bethlen-Peyer paktumban a hatalom követelésére könnyen lemondtak a vasutasok önálló szervezéséről.

A tablón látható fotokópiák: az 1919. október 2-án újra megjelenő Magyar Vasutas címlapja, a Kommunisták Magyarországi Pártja „Vasutasok! Elvtársak!” kezdetű röplapja, bírói ítélet Glatter József és lársainak ügyében, a Bethlen-Peyer paktum vasutasokra vonatkozó szakasza.

Az osztályharcos alapon szervezkedő, kommunista és szociáldemokrata röplapokat terjesztő vasutasoktól való félelemről tanúskodnak a tárlóban elhelyezett „Szigorúan Bizalmas” jelzéssel ellátott MÁV ügyiratok, jegyzőkönyvek, a m. kir. miniszterelnök és a MÁV elnökgazgató bizalmas levelei. Itt látható egy üzenet, amelyet 1965-ben Fülöp Ferenc, a pécsi MÁV igazgatóság III. osztályának főnöke a hivatali szobájában levő falóra fadobozában talált meg. Szövege a következő:

„1920. április 3.

Ezen órát javította Daubek András MÁV asztalos nyomorult ifjú, reakciós és keresztény elvakult világba. Bizton tudom, hogy az írás olvasója már utálattal fog a múlt időkre visszagondolni, mert már csak akkor szociális világ lesz, úgy hiszem.”

A szovjet kormány a levert Tanácsköztársaság többszáz elitelt vezetőjét — közöttük számos közlekedési és hírközlési munkást — kiragadott az ellenforradalom karmaiból. A képen a kicseréltek egy csoportja: Landler Ernő ügyvéd, Bíró Béla mozdonyvezető, Klich Ferenc postai műszerész, Rományi Margit és Pálinkás Margit postai kezelő és mások.

A Magyar Vasutas cikkeit gyakran törölte a cenzúra. Amikor a kormány 1921 szeptemberében betiltotta a vasutasok népszerű újságját, az osztályharcos vasúti munkások megjelentették a Vasutas-t, ennek betiltása után a Jelző és a Lámpa című időszaki lapokat. 1923—1924-ben Mi könyvtárunk címen adtak ki agitációs füzeteket. A szaklapokból készült fotomontázs szomszédságában látható a mozgalom két vezetőjének, Pásztai Károlynak és Váradi Jenőnek a fényképe.

Az illegálisan megjelenő Kommün 1922. július 26-i száma vezércikkben méltatta az osztályharcos vasutas mozgalom jelentőségét. A Nemzetközi Szállítómunkás Szövetség (ITF) Értesítője foglalkozott a Vasutas, a Lámpa és a Jelző című lapok betiltásával, erélyesen tiltakozott a fehérterror ellen.

Világ proletáriai egységeik.

Kommün

A Komünisták Magyarországi Pártja.
 A.A. Internacionale székelyfalusi bapja.

I. évfolyam. Budapest, 1928. július 26. Hétfő.

ISZTÁLNAROS VASUTAS MOZGALOM I

A proletárikákra szociális után az ellenforradalom tökéletesen felcsatolta a vasutasok szakszervezetét is. Ez a szakszervezet minden erejével egyike a proletárostályhara szempontjából a legfontosabb szervezeteknek, mert a közösen lévő őri és hatalomnak fogva az ország tranzit forrásait, külföldi és belső forgalmát döntőleg képezte barátságos. Szociáldemokrata szakszervezet és jól fogalmazott, harcra készen vasutasok szervezet tehát minden ország munkáncsajnálatának a gerincét képezte ugyanúgy, mint a nehézipar munkásai is többnyire gerincösök tartoznak a munkáncsajnálatnak. Az ellenforradalmi kormányok igen jól látnak azt, hogy a vasutasok szervezet, ha szociáldemokrata szakszervezetként működik, akkor minden szakszervezet, keresetvesztési minden törvényt a kormány ellenállást rejthet ki minden gazdasági szakszervezet. Ez a ténykedés tehát az volt, hogy szétoldta a vasutasok szervezetét és egy lényegesen nagyobb al-szakszervezetet létesített.

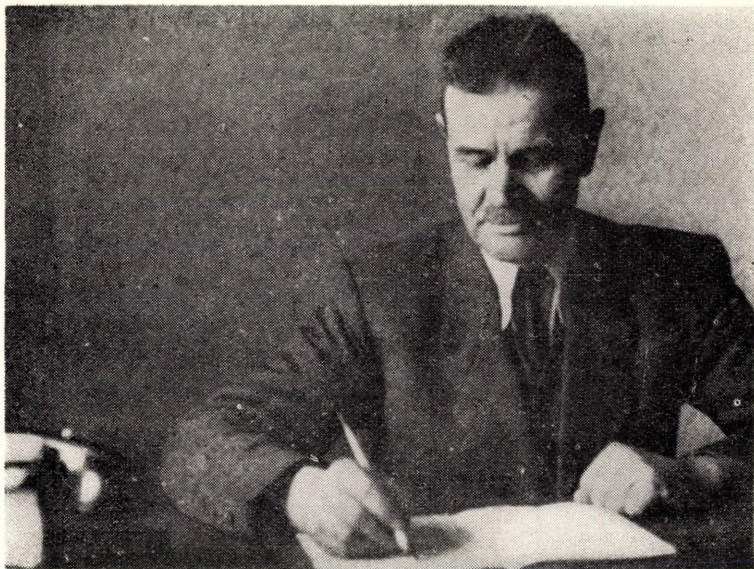
A vasutasok szakszervezetének a munkáncsajnálat megmaradt az országban.

Az illegálisan megjelenő Kommün vezércikke a vasutas szakszervezetért

A vasúti műhelyfőnökök 1923 májusi hangulatjelentéseiből készült fotomontázs tanúsítja: a megtorlásokkal sem tudták szétverni az üldözött vasutasmozgalmat. Legkiemelkedőbb szervezőik vezető szerepet vállaltak a szociáldemokrata baloldali küzdelmében, majd a Magyar Szocialista Munkáspárt megszervezésében. A tablón az MSZMP Intéző Bizottsága vasutas tagjainak — Hámán Katónak, Weiszhausz Aladárnak, Lukács Gyulának — arcképe.

1928. február 25-én súlyos veszteség érte a magyar munkámozgalmat. Emigrációban meghalt Landler Jenő, a magyarországi vasutas munkámozgalmat legkiemelkedőbb harcosa és szervezője, a Komünisták Magyarországi Pártjának kimagasló vezetője. A tablón: Varga Jenő nekrológja a Pravdában, gyászmenet Párizs utcáin, Landler hamvainak ravatala a bécsi munkásotthonban. Értékes emlékünk az illegális magyarországi pártszervezetek koszorúszalagja.

Az öntudatos vasúti munkások sohasem mondtak le arról, hogy újra kiharcolják önálló szakszervezetük megalakításának feltételeit. Szakszervezeti tagsági könyvek és MÁV iratok, Millok Sándornak a Népszavában megjelent vasutas vonatkozású cikkei adnak hírt a két világháború közötti szociáldemokrata szervezkedésről. A székesfehérvári vasúti munkások 1923-ban is munkaszünettel ünnepelték május elsejét. A gazdasági válság és a második világháború éveiben új lendületet kapott a vasúti munkások harca szakszervezeteik megalakításáért.



Lukács Gyula

Sztrájkharok és bérmozgalmak

A közlekedési dolgozók nem nézhették tétlenül, hogy az ellenforradalmi restauráció olyan nyomort teremtett, amely túlszárnyalta a legsúlyosabb háborús éveket is. A pénz elértéktelenedése, a növekvő drágaság és a dolgozók életszínvonala ellen intézett tőkés támadás súlyosan érintette a vasutasokat is. Az ellenforradalom felére csökkentette a Tanácsköztársaság idején fizetett béreket s a vasúti műhelyekben visszaállította az akkordmunkát.

A szombathelyi MÁV műhely munkásai már 1919. október 20-án és november 23-án sztrájjal tiltakoztak az órabérsökkentés és az akkordmunka visszaállítása ellen. A MÁV Istvántelki Főműhely munkásai 1921 január 21-én szüntették be a munkát. 1923 áprilisában a Budapesti Helyiérdekű Vasutak üzemi munkásai léptek sztrájkba. Június második felében a MÁV istvántelki, valamint szombathelyi műhelyében volt részleges munkabeszüntetés. Július első napjaiban Székesfehérvárott a Déli Vasút műhelyi és pályafenntartási munkásai szüntették be a munkát.

Az ellenforradalmi korszak legnagyobb és legjelentősebb vasutas megmozdulása a MÁV mozdonyvezetők és mozdonyfűtők 1923 augusztus eleji országos munkabeszüntetése volt. A sztrájk előzménye: az el-



Érdekes Újság

XI ÉVF. 12 SZÁM.
EGY SZÁM ÁRA 400 KOR.

A MOZDONYVEZETŐK SZTRÁJKJA.
KÖZKÖZVETŐK MOZDONTA, AMELYEK AZT PŐRÉSRŐK É
MŰKÖDŐVÉRTŐ ÉS KÉT HÉRSŐK É FOTÓ. (AGIT. BOK)

Az Érdekes Újság címlapja
a mozdonyvezetők 1923-as sztrájkjáról

lenforradalom első éveiben sikerült a mozdonyvezetőknek és fűtőknek szakmai egyesületeiket, harcoss érdekvédelmi szervezetekké fejleszteni és önállóságukat megvédeni a kurzusszervezetektől. A Mozdonyvezetők Országos Szövetsége kivívta az összvasutaság elismerését és bátorította a többi vasutas dolgozó — elsősorban a vonatkísérők — harcát. A tablón a Mozdonyvezetők Lapjának, a mozdonyvezetők és mozdonyfűtők memorandumainak fotokópiái mellett látható Sarkady Sándornak, a Mozdonyvezetők Országos Szövetsége elnökének arcképe, a sztrájkolókról készített csoportkép, valamint a napilapok tudósításai és fényképei. A tárlóban a sztrájkokkal kapcsolatos eredeti okmányok vannak elhelyezve.

A közlekedési dolgozók többsége rokonszenvezett a sztrájkoló mozdonyzeméllyezettel és fűtőházi munkásokkal, de csak Székesfehérvár és Szombathely vasúti műhelymunkásai és vonatkísérői, valamint a propellergépészek támogatták munkabeszüntetéssel a harcolókat. A kormány brutális erőszakkal letörte a sztrájkot. A tablón látható a MÁV Hivatalos Lapban megjelent rendelet, amely feloszlatta a Mozdonyvezetők Országos Szövetségét, a Mozdonyfűtők és Vontatási Munkások Országos Otthonát, s elbocsátással sújtotta a két egyesület 21 exponált vezetőjét. A MÁV ügyiratokból kitűnik, hogy a dombóvári mozdonyvezetők a kereskedelmi miniszterhez intézett beadványukban elbocsátott társaik visszavételét kérték.

A MÁV elnöki ügyiratok az életkörülmények rosszabbodása és a szolgálati terhek növekedése elleni panaszok szaporodását dokumentálják a gazdasági válság és a második világháború éveiben.

A kiállításon látható okmányok bizonyítják, hogy a Kommunista Párt felhívására hallgatva a háború utolsó szakaszában a vasutasok részt vettek a vasútállomások és vasúti berendezések Németországba hurcolásának vagy megsemmisítésének megakadályozásában. Ez a passzív ellenállás meggyorsította a felszabadított országrészekben az élet megindítását, a vasúti közlekedés helyreállítását.

A közlekedési alkalmazottak szakszervezetei

Az ellenforradalom negyedszázada alatt a közlekedési és hírközlési dolgozók közül csak a szállítómunkásoknak, a villamos és helyiérdekű vasutak alkalmazottainak sikerült visszaállítani és a gépjárművezetőknek létrehozni szakszervezetüket.

A tablón elhelyezett fotokópiákból megismerkedhetünk a szállítómunkások harcoss szaklapjával: az ellenforradalom első éveiben megjelent Közlekedési Munkással; a Nemzetközi Szállítómunkás Szövetség (ITF) Értesítőjében megjelent beszámolóval a Magyar Szállítómunkás Szövetség 1923-as kongresszusáról, a Szállító- és Fuvarozómunkások Ellenzéki Bizottságának röplapjával. A szállítómunkások 1924-ben felépült Otthonát fénykép mutatja be.



1932-ben illegálisan megjelent a Vörös Villamos



Poscher János

1922 márciusában újra megjelent a Villamos című szaklap. A KMP illegális BESZKÁRT pártsejtje 1932-ben kiadta a Vörös Villamos című illegális újságot. A szaklapokról készült fotokópiák mellett tudósítást és kimutatást közlünk a villamosvasutások 1932-es nyugdíjbizottsági és fegyelmi bírósági választásáról. Ugyanitt látható a nyilas rémuralom idején mártírhalált halt Poscher Jánosnak, a Szállító és Közlekedési Munkások Szövetsége vezetőjének, valamint Kossa Istvánnak és Tóth Mihálynak, a Villamos Alkalmazottak Szövetsége vezetőinek a fényképe is.

Bemutatjuk az 1924-től megjelenő Gépkocsivezetők Lapjának egyes számait, az 1938. május 16-án betiltott A Villamos utolsó számát s egy fényképet az 1942. április 25-én büntető munkaszázadba vonultatott szakszervezeti vezetőkről és bizalmi férfiakról.

A tárlóban korabeli röplapokat, Kossa Istvánnak A Dunától a Donig. Millok Sándornak A kínok útja című könyveit és a magyar szabadságért hősi halált halt villamosvasutások emlékművének kicsinyített mását helyeztük el.

A hazától távol is a magyar népért, a munkásosztály felszabadításáért

A tablón és a tárlóban elhelyezett fényképek, igazolványok, jelvények és korabeli újságcikkek azt tanúsítják, hogy a Tanácsköztársaság leverése után emigrációba kényszerített és az ellenforradalom börtöneiből Szovjetország által kimentett osztrálytudas közlekedési dolgozók bárhová kerültek is, mindenütt részt vettek a munkásosztály felszabadításáért folyó küzdelemben.

A tablón fényképek: az Északi Főműhely kommunistáinak egy csoportja Szovjetunióban; az egyik krimi hajógyár javítóműhelyének dolgozói Jackwert Edével, a műhely vezetőjével; munkások a Szovjetunió egyik nagy repülőgépmotorgyárának szerelőcsarnokában, közöttük Jackwert Ferenc, Pásztor Ferenc, Benkő Antal; Nagy Sándor családjával; a pozsonyi munkásmilícia felvonulása — az egység parancsnoka Kertész Kálmán; Csuta Károly, Erdős Márkus, Bíró Béla, Bebrics Lajos, Vavrik József, Tar Imre és Jung Endre arcképei.

A közlekedési és hírközlési dolgozók életútját méltató cikkek a Sarló és Kalapács című folyóiratból: Kiss Miklósról, Nagy Sándorról, Klich Ferencről, Robicsek Pálról.

A tárlóban elhelyezett értékes okmányok közül különös figyelmet érdemelnek a Jung Endre hagyatékából kiállított darabok. Itt van többek között a szarlatovi pártbizottság által kiállított 7. számú párttagsági könyv, amely igazolja, hogy 1920-ban tagja az Oroszországi Kommunista

(bolsevik) Pártnak; a csóti hadifogoly ellenőrző állomás 1920. októberi elbocsátó levele, vasas-szakszervezeti tagsági könyve; 1925-től francia nyelvű okmányok dokumentálják a Francia Kommunista Párthoz, a francia szakszervezethez való tartozását s azt, hogy a náci megszállás idején Jung Endre a francia ellenállási mozgalom aktív harcosa volt.

Új történet kezdődik

A kiállítás záró tablója új korszak kezdetét jelzi, az újjáépítés és az új haza építésének indulását.

*

E kiállítás megrendezésével régi adósságot törlesztettünk.





