

A 29. Vásárhelyi Őszi Tárlat anyagából

Lieber Éva:

Az élet tenyerén

Németh József:

Nádaratók (6. oldal)

Szathmáry Gyöngyi:

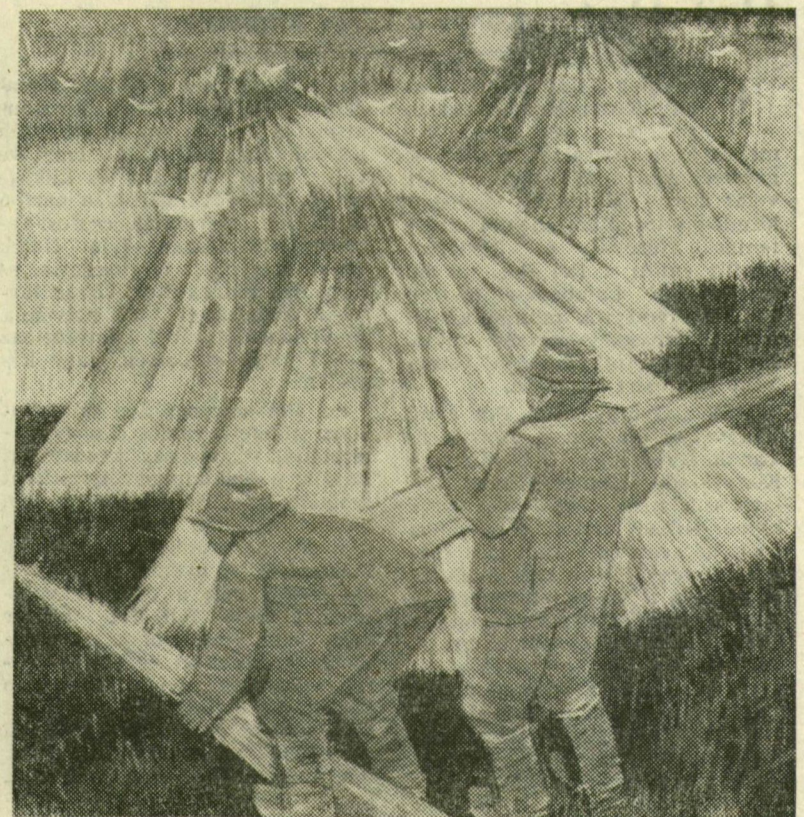
Dr. Pálffy Budinszky

Endre és dr. Kalmár

László emlékére

Kotsis Nagy Margit:

Menet (7. oldal)



A forradalmi osztályharc élvonalában

Gladics Józsefre emlékezünk

A királyi ügyész 1931. január 16-án jelentette feljebbvalóinak, hogy január 14-én, amikor a törvényszéki tanács bevonult az esküdtzéki terembe, hogy megkezdje az állami és társadalmi rend miatt vádolt Rosner Jenő és társai elleni bűnügy főtárgyalását, az történt, hogy „az ügyben beállított 24 vádlott közül a vizsgálati fogságban levő Gladics József felhívta felkiáltott: „Eljert a magyarországi kommunisták pártja, néljen a forradalom!” Ki volt ez az ember, aki Horthyék osztálybírósága előtt is ilyen elszántan és vakmerően mert az ügy mellett hitet tenni?

Gladics József a két világháború közötti helyi forradalmi-kommunista munkásmozgalom egyik legjelentékenyebb harcosa volt. Nyolcvan esztendővel ezelőtt, 1902. október 17-én született Szegeden, a Zárda utca 14. számú házában. Kilencen voltak testvérek. Gyermekekorukra fivére, Gladics Gyula, az egykori vöröskatonágra így emlékszik vissza: „Sokszor feküdtünk le vasóra nélkül. Kora tavasztól, késő őszig — még nem jött a dér, meztelenség jártunk. Amikor beálltak a hidegebb idők, felváltva viseltük egymás ruháját, cipőjét.”

A sok nélkülözés, a nyomorúság kezdettől ellenállásra, lázadásra ösztönözte Józsefet. Ez az elkeseredés és a düh adott erőt, hogy nyomasztó anyagi helyzetükben is kiharcolja, hogy tanulhasson, hogy szegény sorban levő szülei tanítványaként. Az elemi osztályok után elvégezte a polgári iskolát, ami a hasonló sorsúknál igen nagy dolognak számított.

A Gladics család Zárda utcai lakása közel volt a szegedi kommunista mozgalom egy másik kiváló alakjának, Széll Juliskának az otthonához. Gyakran összejártak, s véleményt cseréltek a politikai helyzetről. 1918 őszén bennük is érelődött a helyi kommunista csoport megalakításának terve. Nem véletlen, hogy Udvardi Jánost, aki 1919 januárjától a helyi kommunista szervezet titkáráként működött, Gladicsék hozták le a kommunista párt budapesti, Visegrádi úti központjából.

A francia megszállás idején Gladics Józsefet rövid időre börtönbe vetették. Amikor 1919. március 26-án a direktórium elhagyta Szegedet, ő a fegyveres alakulatokkal távozott.

A húszas évek derekára az illegális KMP Szegeden is figyelemre méltó eredményeket ért el csoportjainak kiépítésében, a legális és földalatti harc összekapcsolásában. Szegeden a szervezkedés élén Ladvánszky József állt. Köré tömörültek a tapasztaltabb harcosok éppúgy, mint az újabb nemzedékhez tartozó

forradalmárok. Ezzel kapcsolatban jegyzi meg visszaemlékezésében a nemrég elhunyt Kekezovich János, aki az ellenforradalmi korszak szegedi kommunista szervezkedéseiben ugyancsak fontos szerepet játszott, hogy „Gladics is Ladvánszky tanítványa volt, mindig a forradalmi osztályharc élvonalában, megalkuvás nélkül.” Kekezovich megjegyzésének hitelt és értelmét növeli, hogy hosszabb ideig együtt lakott Gladicsékkal a Felső Tisza-part 22. számú, ún. „Ecsedi házában”.

1926 nyarától Csongrád megyében is kiépültek az MSZMP csoportjai. 1926. november 21-én — az MSZMP elleni általános hatósági fellépés nyomán — „választási röplapok szegedi terjesztése” címén letartóztatták a szervezkedés irányítóit: Ladvánszky Józsefet, Nagy Ferencet, Gladics Józsefet. A vád ellenük így szólt „(...) olyan mozgalmat (...) kezdeményeztek és vezettek, melynek célja az volt, hogy (...) osztályharcot szítsanak, a magántulajdonban levő birtokok felosztassanak, a mai alkotmányos államforma, a királyság helyett köztársaság hozassék be, éspedig olyan formában, hogy a munkásság és a parasztság kormányra uralkodjék.” A bírói szervek ezúttal végül is a vádat nem tudták kellőképpen alátámasztani, s 2 hónapi vizsgálati fogság után Gladicsék ügyében az eljárást megszüntették.

A KMP erőfeszítései a szervezeti megerősítésre, illegális csoportok megalakítására Csongrád megyében is az 1929—1933. évi gazdasági világválság idején érték el tetőpontjukat, mutatták föl a legnagyobb sikereket. 1930. május 18-án Gera Sándor és Gladics József vezetésével a Tiszaparti füzésekben zajlott le az adott időszak legnagyobb kommunista megmozdulása, amelyet a beépített spiclik révén a hatóságok is felfedtek. Serfőző Lajos tanulmányában idézi az akcióról az egykorú lapudósításokat: „Bolszevista forradalom csíráit fojtották el Szegeden!” — írta az egyik polgári lap. A KMP orgánuma, a Kommunista pedig így foglalta össze a történeteket: „Szegedi és makói elvtársaink konferenciára jöttek össze, hogy megtárgyalják a kerület szervezeti helyzetét és a KMP II. kongresszusa által hozott határozatokat (...)”

A rendszer megdöntésére irányuló kísérlet és szervezkedés vádjával összesen 25 főt vontak bírósági eljárás alá, köztük Gladics Józsefet is, akit a már említett Vild tanács 2 év 6 hónapi börtönbüntetéssel sújtott.

A lebukás után a kommunista sejt újjászerveződött, s hamar megtalálta a legális munka politikai lehetőségeit. Kapcsolatot letek az Országos Ifjúsági Bi-

zottság csoportjához, s eredménnyel szervezték, befolyásolták a fiatalok egy részét. Az ún. Házi Újság perben 1932 augusztusában végül nem kevesebb, mint 28 személy ellen folyt eljárás. Gladicsot természetesen ismét vád alá vonták, s a kihallgatások során brutálisan bántalmazták, megkínnozták.

Visszaemlékeésekből tudjuk, hogy az itélőtábla tárgyalását megelőzően Gera Sándor, Gladics József és Gombkötő Péter megkíséreltek kijutni Csehszlovákián át Ausztriába. Gera szökési kísérlete sikerrel járt, de Gladics és Gombkötő lebuhtak, s megbilincselve hozták őket vissza Szegedre. Gladicsot a tárgyalásra láncon vezették be. Végül 2 év fogságra ítélték.

Gladics a Csillag börtönbe került, ahol a Sallai és Fürst elleni eljárás miatt tiltakozásképpen 6 napig több társával együtt éhségsztrájkot folytatott. Olyannyira legyengült, hogy mesterségesen kellett táplálni.

1933 márciusában Gladics József és Komócsin Antal aláírásgyűjtő akciót szerveztek, hogy tiltakozzanak a német fasizmus ellen, s szolidaritásukat fejezzék ki az altonai törvényszék által halálra ítélt német kommunisták, Lütgens, Tesch, Wolf és Möller iránt. A tiltakozó memorandumot mások mellett Komócsin Mihály, Gombkötő Péter, Bodó Antal, Négyoktó József, Farkas István is aláírták.

Machánszky József, aki az 1930-as évek ifjúkommunista szervezkedéseinek egyik vezetője volt, s aki kutatásaimhoz ezúttal is igen nagy segítséget nyújtott, magnószalagjain őrzött visszaemlékezésekből azt állapította meg, hogy Gladics Somogyitelepen a harmincas évek második felében is kommunista sejtet szervezett. Ennek rajta kívül Deli Károly, Gombkötő Péter, Pusztai (Pipicz) József, Vánki Béla, Kókai János voltak a tagjai.

Sárközi István 1977 októberében megjelent cikkében megemlíti, hogy Gladics és a kommunista sejt utóljára 1940 karácsonyan jöttek össze tanácskozássá Deli Károly somogyitelepi lakásán, hogy megvitassák a proletariátus feladatait az új helyzet körülményei közepette. Gladicsot különben az illegális mozgalom felszabadulás előtti utolsó titkáráként ismerték.

1942-ben az orosz frontra vittek büntetőszázadban. Kókai János még Kiskunfélegyházán találkozott Gladicsal, aki elvtársai sorsa iránti aggodalmának adott hangot. A fronton eltűnt. A hazajutottak szerint ott is szervezkedett, felvilágosító munkát végzett, a háború értelmetlenségéről, céltalanságáról beszélt.

Szeged Horthy-korszakbeli története nem bővelkedik kiemelkedő forradalmárokkal, igazi hősökben. Gladics Józsefet példászerű életútja alapján feltétlenül közéjük sorolhatjuk. Születésének 80. évfordulóján ezért is adozunk emlékének a legnagyobb tiszteléttel és megbecsüléssel.

DR. HEGYI ANDRÁS

Omnibusz, lóvasút, villamos

Csak 1854. március 4-én kapcsolódhatott be Szeged az ország vasúthálózatába, amikor az első gőzmozdony szelvényével befutott az indóház elé. A város és a vasútállomás között ettől kezdve mind élénkebb mozgás indult meg, de a városiak csak kyalogszerrel, lóháton, magánfogatokon vagy bérkocsin győzhették le a távolságot. Egy élelmes nyergesmester, Molnár Antal hamar meglátta a lehetőséget, és négy bérkocsival bonyolította a forgalmat az állomás és a belváros két centruma, a Dugonics tér, valamint a Fekete Sas (Bajcsy-Zsilinszky) utcai szállodák között.

A gyors ütemben kibontakozó gazdasági élet, az utasszám növekedése azonban arra ösztönölte a város vezetőit, hogy a pesti példára más megoldás után nézzenek, és így született meg a határozat, hogy Szegeden is omnibuszjáratokat indítsanak. Az első járat 125 évvel ezelőtt, 1857-ben — Pesten 1832-ben, Sopronban 1847-ben, Debrecenben 1838-ban — indult, a Kukovetz és Habi-cég vállalkozásában, kilencfős személyzettel, nappal 12. éjjel 16 krajcárért személyenként.

Már mindjárt az első járatok nappali forgalma jelentősnek bizonyult, a kocsik előbb óránként, majd fél óránként indultak. Meghatározott útvonalon haladtak, de azokat útközben bárki megállíthatta, ha le- vagy felszállni kívánt. A szegedi omnibusz (lófogató társas kocsik, nem tévesztendő össze a lóvasúttal!) a városközpont és az állomás között közlekedett, mintegy 1,7 kilométeres távon, valamint az Oskola utcán át a Három Királyhoz címzett vendégfogadót érintette, majd továbbhaladt a Fekete Sas és a Hét elektor nevű vendéglőkig. Érintette a Magyar Koronához elnevezésű vendéglőt is a gabonapiac (Dugonics tér). Az omnibuszok közlekedés Szegeden közel három évtizedet élt. Az igények növekedésével a vállalkozók mind több omnibuszt állítottak üzembe. Természetesen a korábbi átdatlan útviszonyokat megszüntették és 1856-ban a főbb útvonalakat kikövezték. Az 1879-es tragédia, amely 75 ezer embert tett hajléktalanná, elsöpörte a várost, és az omnibuszok közlekedését is megszüntette. A rekonstrukció után, lóvasút létesítésére pályázatot hirdettek, és ezt egy belga mérnök, Eduard Paquet, nyerte meg. Igaz, hogy lóvasút létesítésére már 1875-ben tett ajánlatot a városnak Naszluhász és társa, de akkor még uralkodott az omnibusz. A lóvasúti pályaeöftést 1881-ben kezdték, és Polláček Edé, valamint érdektársai 1884-től kaptak jogot az üzemeltetésre. Az első járat a rókusi állomástól a Széchenyi téren át vezetett, a mai 1-es vonalán, az indóházig. A második vonal a kiskörúton, a Felső Tisza-parton, a mai futballstadionig. A harmadik

vonat a kialakuló iparnegyedbe, de olyan megoldással, hogy a tehervágyaudvartól indult, és érintette a Takaréktár utcát is. Meghatározták az utazósebességet, amely óránként 10 kilométernél több nem lehetett, a vonatok érkezéséhez és indulásához igazították a lóvasút menetrendjét. A személyek fel- és leszállására már megállókat jelöltek ki, és ezektől eltérő helyen a lóvasutat, eltérően az omnibusztól, nem lehetett megállítani. A személyszállítást lóerővel, de a teherszállítást már gőzüzemű erőgépekkel oldották meg, 1884-re. Az 1884-ben teljes üzemben beindult lóvasút kocsijait batárszerűen kezelték ki és zöldre festették. A hajtók hajnali ötkor ültek a bakra. Az Ilona utcánál és több helyen kitérős megálló volt, váltóaknával. Az indulást a hajtó tehénzarvból készült tüllökbe fűvással jelezte. A mai ruhagyárnál, a kórháznál szintén kitérők voltak. Kezdetben 28 pár mura-közi ló szolgáltatta a vontatóerőt. A lóvasút központja a Kelemen utca 7. szám alatti házában volt. Az alkalmazottak nyári és téli egyenruhát viseltek. A hajtók és kalauzok reggel öttől éjjel 12 óráig dolgoztak, és ezért havonta 21 koronát kaptak. A lovakat különösen nagy becsben tartották. Jó példa erre, hogy főlovász-pályamesternek az egykori rendőrkapitányt, Sas Lajost bízták meg, nyugalmas éveiben. Induláskor a menetdíjat 10 krajcárban állapították meg, amit később hatra csökkentettek. Az indulást követő teljes évben a szállított utasok száma meghaladta a 300 ezret. Évente 70 ezer tonna árut fuvaroztak, és az összes személyzet száma nem tett ki többet 40 főnél. Az időközben létrejött Kőúti Vaspálya Rt. vezetésével a lóvasút a századfordulóra elérte fejlődésének lehetőség maximumát, és a kor követelményeinek megfelelően, a város vezetői ismét továbbléptek, elkészült a villamosítási terv majd 1907-re megvalósult a kivitelezés — éppen 75 éve —, és 1908-ban indult első útjára a szegedi villamos, a Győri Vagonygyárban készített motorkocsikkal, már 25 kilométer/óra sebességgel. Ezek a kocsik 60 éven át üzemeltek, az utolsó 1968-ban selejtezték ki. A 25 motor- és 14 pótkocsiból álló állomány a kiskörúton illetve az öt sugárúton haladt. Lénvegében a város minden részét megközelítve, ehhez csatlakoztatva az újszegedi vonalat, mai villamosvonalaink ismertek. A városi autóbusszforralom Szegeden csak 1955-ben kezdődött, és mai jószolgálatá közismert. A trolibuszok 1979-től kezdve közlekednek Szegeden.

Ennyi Szeged tömegközlekedésének története dióhéjban, és ez 125 esztendeje kezdődött.

BÁTYAI JENŐ