

Godena Albert:

A Győri Magyar Vagon- és Gépgyár oktatási vonzaskörzete és szerkezetváltásai  
(1896-1914)

Doktori (PhD) értekezés

2017.

Pázmány Péter Katolikus Egyetem  
Bölcsészettudományi Kar  
Történelemtudományi Doktori Iskola  
Gazdaság-, Régió- és Politikatörténeti Műhely

Godena Albert:

A Győri Magyar Vagon- és Gépgyár oktatási vonzaskörzete és szerkezetváltásai  
(1896-1914)

Doktori (PhD) értekezés

Doktori Iskola vezetője: Prof. Dr. Fröhlich Ida DSc

Gazdaság-, Régió- és Politikatörténeti Műhely vezetője: Dr. Berényi István DSc,  
professor emeritus

Témavezető: Dr. habil. Medgyesy-Schmikli Norbert

2017.

## Tartalomjegyzék

<b>1. PROLÓGUS .....</b>	<b>5</b>
<b>2. A MUNKA CÉLKITŰZÉSEI .....</b>	<b>7</b>
<b>3. A TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA, A VONATKOZÓ SZAKIRODALMAK ÉS FORRÁSANYAGOK ÁTTEKINTÉSE .....</b>	<b>9</b>
<b>2.. A VONATKOZÓ FORRÁSOK ADATTARTALMA, LEHETSÉGES ELEMZÉSI SZEMPONTOK .....</b>	<b>13</b>
<b>5. A DUALIZMUS KORÁNAK GAZDASÁGA .....</b>	<b>17</b>
<b>5.1. A laissez faire eszméje és gyakorlata</b>	<b>17</b>
<b>5.2. A protekcionizmus (állami beavatkozás) eszméje és gyakorlata</b>	<b>19</b>
<b>5.3. Állami ipartámogatás a dualizmusban</b>	<b>20</b>
<b>5.4. A mezőgazdaság fejlődése a dualizmusban</b>	<b>23</b>
<b>5.5. Az ipar fejlődése a dualizmusban</b>	<b>29</b>
<b>5.6. A kereskedelem fejlődése a dualizmusban</b>	<b>35</b>
<b>5.7. Az infrastruktúra fejlődése a dualizmusban</b>	<b>38</b>
<b>5.8. Urbanizáció, népesedés és modernizáció a dualizmusban</b>	<b>42</b>
<b>6. A DUALIZMUS KORÁNAK OKTATÁSA .....</b>	<b>50</b>
<b>6.1. A népiskolai oktatásrendszere a dualizmusban</b>	<b>51</b>
<b>6.2. Az iparos- és kereskedőtanonc oktatás rendszere a dualizmusban</b>	<b>53</b>
<b>6.3. A középfokú oktatás rendszere a dualizmusban</b>	<b>54</b>

<b>6.4. A felsőfokú oktatás rendszere a dualizmusban</b>	<b>57</b>
<b>7. GYŐR VÁROSA A DUALIZMUS KORÁBAN .....</b>	<b>59</b>
<b>7.1. Természetföldrajzi alapjellemezők, elhelyezkedés, szállítás, kereskedelem</b>	<b>60</b>
<b>7.2. A vasúthálózat kialakulása, a vasúti szállítása elterjedése</b>	<b>63</b>
<b>7.3. A gyáripar megtelepedése, városi fejlődés a 19. század végén</b>	<b>66</b>
<b>8. A VAGONGYÁR MEGALAKULÁSA, KEZDETI ÉVEK .....</b>	<b>74</b>
<b>9. A SZAKISKOLA MEGALAKULÁSA ÉS KAPCSOLATA A VAGONGYÁRRAL .</b>	<b>84</b>
<b>9.1. A Vagongyár 1901/02. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>86</b>
<b>9.2. A Vagongyár 1902/03. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>90</b>
<b>9.3. A Vagongyár 1903/04. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>94</b>
<b>9.4. A Vagongyár 1904/05. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>100</b>
<b>9.5. A Vagongyár 1905/06. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>106</b>
<b>9.6. A Vagongyár 1906/07. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>112</b>
<b>9.7. A Vagongyár 1907/08. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>120</b>
<b>9.8. A Vagongyár 1908/09. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>130</b>
<b>9.9. A Vagongyár 1909/10. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>140</b>
<b>9.10. A Vagongyár 1910/11. üzleti éve és a szakiskolai tanév</b>	<b>150</b>
<b>9.11. A Szakiskola alapképzéseinek összefoglalása</b>	<b>161</b>
<b>9.12. A Szakiskola rendkívüli tanfolyamainak összefoglalása</b>	<b>166</b>
<b>9.13. Kitekintés az 1911/1912 – 1913/1914-es üzleti és tanévekre</b>	<b>170</b>

<b>10. ÖSSZEGZÉS .....</b>	<b>173</b>
<b>11. EPILÓGUS .....</b>	<b>186</b>
<b>12. BIBLIOGRÁFIA .....</b>	<b>194</b>
<b>12.1. Felhasznált levéltári források</b>	<b>194</b>
<b>12.2. Felhasznált nyomtatott források</b>	<b>195</b>
<b>12.3. Felhasznált irodalom</b>	<b>197</b>
<b>13. MAGYAR NYELVŰ ÖSSZEFOGLALÓ.....</b>	<b>209</b>
<b>14. ABSTRACT .....</b>	<b>209</b>
<b>15. MELLÉKLETEK.....</b>	<b>210</b>
<b>1. számú melléklet: Jegyzőkönyv</b>	<b>211</b>
<b>2. számú melléklet: Mérlegkimutatások, nyereség és veszteség számlák</b>	<b>214</b>
<b>3. számú melléklet: A fa- és fémipari szakok tanulóinak névsora</b>	<b>227</b>
<b>4. számú melléklet: A rendkívüli tanfolyamokra beiratkozottak névsora</b>	<b>247</b>

## 1. Prológus

### A győri vaggongyár.

*Győr – gyárváros* első és legszebb terve kezd kibontakozni a teremtés ködoszlopának chaoszából.

Ma a város törvényhatóságához az alábbi beadvány érkezett:

Tekintetes Városi Közgyűlés!

Üzletbarátokkal egyetemben Győrött gép- és vaggongyárat szándékozunk felállítani. Ezen szándék azonban csak akkor valósítható, ha a tekintetes törvényhatósági bizottság támogatásában részesülünk és a tervezett vállalat prosperálására vonatkozó garanciákat megteremteni sikerül.

Arra nézve, hogy ezen új iparágak Győrött gyökeret verve, versenyképesé váljanak, a következő előfeltételeknek teljesülése szükséges.

1. hogy a gyár az 1890. évi XIII. t.-cz. értelmében állami kedvezményekben a törvény által megengedett 15 évi időtartamra részesüljön;
2. hogy vasuti szállítási kedvezményekben részesíttessék a gyár úgy nyersanyagokra, mint szinte kész gyártmányokra nézve, – mely utóbbiakhoz a kocsi-butor és gép ipar termékei és ezek között, nevezetesen a gőzkazán- és fémöntési iparüzem termékei is számítandók;
3. hogy az iparvágányon eszközendő be- és kitolások iránt a magyar kir. államvasutak részéről kedvező feltételek szabassanak meg;
4. hogy biztosítás nyeressék arra nézve, mikép a m. kir. államvasutak részéről vagon megrendelések legalább az aradi és a Schlick-féle gyárnál eszközendő megrendelések mértékét mindenkor megütni fogják és továbbá, hogy a m. kir. államvasutak az első öt évre évenként 500 drb. főleg áruszállítási vaggont megrendeljen, megjegyeztetvén, hogy a legelső év alatt az első 18 hónap értendő;
5. hogy Győr állapíttassék meg a m. kir. államvasutak, valamint mások részéről vagon megrendelésekre nézve átvételi helynek és hogy az átvett kocsik Győrből a m. kir. államvasutak egyéb állomásaira díjtalanul szállíttassanak el;
6. hogy Győrött munkásoknak és mérnököknek megfelelő gyakorlati kiképztetése céljából ipari iskola felállíttassék és fenntartassék;

7. hogy a vállalat 15 évnyi időtartamra a város által szedhető bármi című vámok és illetékek alul felmentve legyen.

Nem kételkedünk, hogy a tekintetes törvényhatósági bizottság az említett ipari üzemeknek megalakítását közhasznúnak és kívánatosnak tartja és ennél fogva törekvéseinek tőle telhető támogatását és hathatós előmozdítását meg nem tagadandja.

Ezen meggyőződésünkből kiindulva, azon tiszteletteljes kérelemmel bátorkodunk a tekintetes városi közgyűlés elé járulni, hogy a fenti kívánalmaknak 7-ik pont alatti tárgyra nézve kedvező határozatot hozni, a többire nézve pedig kérelmeinket a magas kormánynál küldöttség útján átnyújtandó felirattal kegyesen támogatni méltóztassék.

*A győri szeszgyár és finomító-részvénytársaság.<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> A városi törvényhatósághoz intézett gyáralapítási beadvány szövege, Győri Hírlap, 1896. március 27, XVII. évfolyam, 72. szám, 2.

## 2. A munka célkitűzései

Az 1896-ban alapított Győri Magyar Vagon- és Gépgyár, valamint az 1901-től működő Győri Királyi Fa- és Fémipari Szakiskola jelenleg is meghatározó eleme Győr város karakterisztikájának. Ugyanis mind a gyár, mind az iskola vonatkozásában igaz, hogy ugyan több átalakulást követően, de a mai napig működik és végzi sajátos tevékenységét immár a 21. században. A 2016-ban 120 éves gyár a Rába Járműipari Holding Nyrt. nevet viseli, székhelye a Martin utca 1-es szám alatt található.<sup>2</sup> A Szent István út 7-es szám alatt fekvő Győri Műszaki Szakképzési Centrum Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Szakgimnáziuma, Szakközépiskolája és Kollégiuma<sup>3</sup> a 20. század elején megépített eredeti iskolai épület falai között üzemel ma is.

*1. számú kép: A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola épülete*



Készítette: Godena Albert, 2016.02.18.

A két intézmény sajátos összekapcsolódása miatt kívánjuk megvizsgálni a Vagongyár és a Szakiskola megalapításának, összefonódásának, működésének kezdeti időszakát. A gyár

<sup>2</sup> A gyár honlapjának címe: [www.raba.hu](http://www.raba.hu)

<sup>3</sup> Az iskola honlapján – [www.jaisz.hu](http://www.jaisz.hu) – a jelenlegi oktatási tevékenységgel kapcsolatosan széleskörű információ és tájékoztatás érhető el.



és az iskola alapításának bemutatásán túl a vonatkozó szakirodalmak feldolgozása mellett (a források részletes elemzésével) az alábbi kérdésekre kívánunk munkánkban választ adni:

- I. Milyen mértékben számított jelentős „edukációs partnernek” a Győri Vagon- és Gépgyár a Győri Magyar Királyi Állami Fa- és Fémipari Szakiskola szempontjából az oktatás első évtizedében? Az alapításkor a tulajdonosi kör részéről megfogalmazott erős oktatási igény milyen oktatási szerkezetben, milyen tempóban és milyen különböző szakaszok szerint valósult meg?
- II. Edukációs törekvéseinek következtében a Győri Vagon- és Gépgyár mennyire gyakorolt jelentős hatást a helyi viszonyok mellett és azon túl kisebb hatókörben a megye, nagyobb hatókörben az ország egyéb területeire? Üzemméretből fakadóan rendelkezett-e különösen erős hatással a többi iparvállalathoz képest?
- III. Tapasztalható-e bármiféle specialitás, egyedi jellemző a Győri Vagon- és Gépgyár oktatott, képzésben résztvevő munkaerő-állományának vonatkozásában a Szakiskola további tanulói csoportjaihoz képest?
- IV. Az üzleti évek eredménye befolyásolta, megváltoztatta-e a tulajdonosi kör oktatási-képzési stratégiáját?

A felsorolt szempontokat elsősorban a továbbiakban bemutatandó források feldolgozására, elemzésére támaszkodva kívánjuk megválaszolni. Ugyanakkor a történelmi összefüggések megteremtése okán – az iskola és a Vagongyár kezdeti működésének historikus bemutatásán túl – szükségszerűen áttekintjük a dualizmus kori gazdasági fejlődést és jellemzőket, a képzésben, szakképzésben bekövetkezett változásokat, továbbá bemutatjuk Győr városának gazdasági szerepét, sajátosságait, fejlődési ívét, a dualizmusban formálódott karakterét.

### 3. A témaválasztás indoklása, a vonatkozó szakirodalmak és forrásanyagok áttekintése

A Millennium évétől, vagyis 1896-tól kezdődően működő Győri Vagon- és Gépgyár korai (dualizmus kori) időszakának történetét kevés számú munka dolgozta fel, vizsgálta meg eddig részletesen. Időrendi sorrendben elsőként *A győri Wilhelm Pieck vagon- és gépgyár története 1896–1956*<sup>4</sup> című anyag jelent meg 1956-ban, amely annak ellenére, hogy több korabeli sajtóidézettel dolgozott fel és tett közzé, erősen propaganda céllal íródott. Ebből kifolyólag a történeti áttekintése egyoldalú, elsősorban a munkásosztály helyzetének változásait mutatja be. Ezt követte 1972-ben Tabiczky Zoltánné kétkötetes történeti kiadványa,<sup>5</sup> melyben a szerző igen alapos forrásfeldolgozást végzett, több levéltári dokumentumot, sajtóanyagot is felhasznált és közzétett. Esetében is fontos hangsúlyozni, hogy ugyan műszaki és gazdasági teljesítményre fókuszáló, azonban deskriptív, elsősorban népszerűsítő kiadványról beszélhetünk. Ennek is tudható be az a tény, hogy a(z első kötet) kiadásának időpontját (évét) a vállalat működésének 75. évfordulójához igazították. Kronológiai sorrendben a harmadik Bánházi Zsuzsanna 1992-es szakdolgozata,<sup>6</sup> melynek újdonsága az, hogy a témában addig megjelent gyártörténeti munkákat összefoglalóan áttekintette, azonban történelemtudományi szempontból új kutatási eredményeket a szóban forgó időszak vonatkozásában – legalábbis Tabiczky Zoltánné munkájához képest – a dolgozat nem tartalmazott. Ugyanez a megállapítás igaz a gyáralapítás centenáriumán, vagyis 1996-ban a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. kiadásában megjelent *100 éves a Rába* című gyártörténeti összefoglalóra,<sup>7</sup> valamint a rövidebb, de specializáltabb témájú, *A százéves Rába a honvédelem szolgálatában* címet viselő munkára<sup>8</sup> is. A legújabb összefoglalások között említhetjük Áldozó István 10 évvel későbbi, az indulás körülményeit ismét felidéző történeti visszatekintését,<sup>9</sup> Kovács Lajos rövid magyar és német nyelvű összegző

<sup>4</sup> Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, *A győri Wilhelm Pieck vagon- és gépgyár története 1896–1956*, Győr-Sopronmegyei Nyomda Vállalat, Győr, 1956.

<sup>5</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, Magyar Vagon- és Gépgyár, Győr, 1972.

TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 2 (1946-1972)*, Magyar Vagon- és Gépgyár, Győr, 1977.

<sup>6</sup> BÁNHÁZI Zsuzsanna, *A magyar ipar legendája, A waggonyártól a Rábá-ig*, Államvizsga szakdolgozat, PSZF, 1992.

<sup>7</sup> DUSZA András, MARKÓ Tamás, HELLER László, BAUDENTISZTL Ferenc, *100 éves a Rába (1896–1996)*, Rába Magyar Vagon- és Gépgyár Rt., Győr, 1996.

<sup>8</sup> HELLER László, *A százéves Rába a honvédelem szolgálatában*, Rába Magyar Vagon- és Gépgyár Rt., Győr, 1996.

<sup>9</sup> ÁLDOZÓ István, *A Magyar Vagon- és Gépgyár alapítása*, Rába Magazin, LVIII. évfolyam, 11. szám, Rába Járműipari Holding Nyrt., Győr, 2006. november, 10-11.

tanulmányát,<sup>10</sup> valamint a 2016-ban a Rába Magazinban megjelent legfrissebb összefoglaló cikket,<sup>11</sup> és közzétett *120 év tapasztalat (1896-2016)* című kiadványt is<sup>12</sup> – továbbra is hangsúlyozva, hogy a vizsgált korszakkal kapcsolatban új kutatási eredményeket ezek az anyagok sem tartalmaztak. Végezetül adatközlési újdonság szempontjából fontos említést tenni Biczó Balázs 2015-ben megjelent lexikonjáról,<sup>13</sup> amely több, mint 500 hajdani gyári mérnök, művezető és tisztviselő életrajzán kívül az alapító részvényesek adatait is tartalmazza. Ez a munka azonban főként adatbázis jellegű, ennek tükrében a személyi adatok közlését tekintette fő feladatául.

A Vagongyár vonatkozó időszakához kapcsolódó történeti munkák elsősorban leíró és összefoglaló jellegén túl témaválasztási szempontból ugyancsak hangsúlyos tényező, hogy a Vagongyár prológusban idézett törvényhatósági beadványának hatodik pontját, vagyis a gyár és a gyári működés szakképzési igényét, valamint az ebből fakadó hatásokat a rendelkezésre álló széleskörű forrásanyag ellenére a felsorolt szakirodalmak közül egyik sem érintette, részleteiben nem vizsgálta, a hozzá kapcsolódó folyamatokat nem tárta fel. Ebből következően az elsődlegesen vagongyári témájú szakirodalmak mellett érdemes megvizsgálni a Szakiskola indulásának, kezdeti korszakának bemutatását célzó írásokat, feldolgozásokat is. A tevékenységét 1901-ben megkezdő Szakiskola történetének korai szakaszát, vagyis a működés I. világháborúig terjedő időszakát érintő, elsősorban szakiskolai fókuszú anyagok közé sorolandó egyrészt a Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola centenáriumi évkönyve,<sup>14</sup> másrészt Vörös Katalin rövid neveléstörténeti tanulmánya.<sup>15</sup> Ezek mellett szükséges említeni Szabaczký Edit 2007-ben írt szakdolgozatát,<sup>16</sup> amely Győr városának fejlődését tekintette át Zechmeister Károly polgármesterségének ideje alatt. Ahogyan az elsősorban a Vagongyárral kapcsolatos anyagok, úgy az elsősorban a Szakiskola vonatkozásában megírt vázlatos iskolatörténeti összefoglaló, illetve hivatkozott

<sup>10</sup> KOVÁCS Lajos, *A 110 éves Vagongyár, A Rába története 1896-tól napjainkig*, BÍRÓ Szilvia, MOLNÁR Attila, NAGY Andrea szerk., *A Vagongyár alatt – A Vagongyár előtt, Római temető és középkori település a győri Árkád területén*, Kiállításvezető, Győr Moson Sopron Megyei Múzeumok Igazgatósága, Győr, 2007, 131-162.

<sup>11</sup> NÉMETH Attila, *Gondolta volna? Rába Magazin*, LXVIII. évfolyam, 1. szám, Rába Járműipari Holding Nyrt., Lapcom Zrt., Győr, 2016. február, 14. A cikksorozat 1. része a gyár működésének 1896-1918 közötti időszakát mutatja be.

<sup>12</sup> *120 év tapasztalat (1896-2016)*, Rába Járműipari Holding Nyrt., Győr, 2016.

<sup>13</sup> BICZÓ Zalán, *A győri Magyar Wagon- és Gépgyár mérnöki-művezetői-tisztviselői lexikona (1896-1939)*, Dr. Kovács Pál Megyei Könyvtár és Közösségi Tér, Palatia Nyomda, Győr, 2015.

<sup>14</sup> BAKSA Péter szerk., NAGY Péter felelős kiadó, *A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola Jubileumi Évkönyve 1901–2001*, Palatia Nyomda, Győr, 2001.

<sup>15</sup> VÖRÖS Katalin, *A Magyar Királyi Állami Fa- és Fémipari Szakiskola, avagy Győr első szakiskolája*, SZAPPANYOS Melinda szerk., *9. Országos Interdiszciplináris Grastyán Konferencia előadásai*, Pécsi Tudományegyetem Grastyán Endre Szakkollégium, Pécs, 2011, 536-549.

<sup>16</sup> SZABACZKY Edit, *Győr város fejlődése Zechmeister Károly polgármestersége idején*, Szakdolgozat, témavezető: Nagy Ildikó, PPKE BTK, Piliscsaba, 2007.

neveléstörténeti tanulmány, valamint a Zechmeister éráját bemutató szakdolgozat sem a Vagongyár és a szakiskolai képzés kapcsolatának elemzését tekintette fő feladatául, vagyis az oktatási intézmény és a gépipari vállalat 20. század elején létrejött összefüggéseinek feltérképezése az iskola- és várostörténeti céllal megírt munkákban sem valósult meg. Érdekes ez a kettős szempontból is megfigyelhető kutatási hiátus, mert a Szakiskola és a lokális gazdaság szoros kapcsolatára Vig Albert korán, már 1932-ben felfigyelt, amikor megállapította, hogy az iskolában végzett tanulók jelentős része a helyi iparban helyezkedett el.<sup>17</sup>

A vonatkozó szakirodalmi tételek vizsgálatán túl a rendelkezésre álló forrásanyagokkal kapcsolatban elmondható, hogy egyrészt részleteiben elemezhető bázis áll rendelkezésre a Vagongyár működésének, gazdasági teljesítményének megítélésére, hiszen a különböző (rendes és rendkívüli) közgyűlések jegyzőkönyvei, az Igazgatóság és Felügyelő Bizottság jelentései, valamint az ezekhez kapcsolódó mérleg és eredmény kimutatások is elérhetőek kéziratos és gépelt, illetve nyomtatott formátumú levéltári forrás formájában.<sup>18</sup> Az érintett évek mérleg és eredmény kimutatásait a jelenlegi munka 2. számú mellékletében közzé is tesszük. Másrészt az ipari képzés és oktatás tekintetében szintén kutatható mennyiségben, az oktatás kezdeti időszakának vonatkozásában kellően mély adattartalommal lelhetőek fel forrásdokumentumok az alábbi fő szerkezeti bontás szerint:

1. Levéltári források – a Győri Magyar Királyi Fa- és Fémipari Szakiskola iratai.<sup>19</sup>
2. Nyomtatott források – a Győri Magyar Királyi Fa- és Fémipari Szakiskola éves értesítői (1901/02–1913/14).<sup>20</sup>

<sup>17</sup> VIG Albert, *Magyarország iparoktatásának története az utolsó száz évben különösen 1867 óta*, Pátria Nyomda, Bp., 1932, 375.

<sup>18</sup> Győr-Moson-Sopron Megye Győr Levéltára (továbbiakban: GY.M.S.M.GY.L.), *A Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Vaggon és Gépgyár Rt. cégbírósági iratok*, VII.1c/34.

GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschafstberichte 1897/98–1902/903*, XI.15/475.

GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Évi jelentések 1903/1904–1906/1907*, XI.15/476.

GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Évi jelentések 1907/1908–1910/1911*, XI.15/477.

GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Évi jelentések 1911/1912–1914/1915*, XI.15/478.

<sup>19</sup> GY.M.S.M.GY.L., *A győri m. kir. fa- és fémipari szakiskola iratai, Beiratkozási naplók 1903-1929*, VIII.60/26.

GY.M.S.M.GY.L., *A győri m. kir. fa- és fémipari szakiskola iratai, Beírási napló a tanfolyamokról 1910. évről*, VIII.60.

GY.M.S.M.GY.L., *A győri m. kir. fa- és fémipari szakiskola iratai, Gáz, Benzin, nyersolaj motorkezelői tanfolyamok anyakönyve 1910–1928*, VIII.60/8.

GY.M.S.M.GY.L., *A győri m. kir. fa- és fémipari szakiskola iratai, Tanfolyamok beírási naplója 1908–1909*, VIII.60.

<sup>20</sup> *Értesítő a Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari Szakiskola Működéséről az 1901–1902. tanévben*, I. szám, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1902.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1902–1903. tanévről*, II. szám, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1903.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1903–1904. tanévről*, III. szám, közzéteszi FLÓRIÁN Ambrus, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1904.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1904–1905. tanévről*, IV. szám, közzéteszi FLÓRIÁN Ambrus, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1905.

A két forráscsoport (szakiskolai levéltári források és a szakiskolai értesítők) összevonásából szerkesztve az iskolai tanulók névsorát és rendelkezésre álló adatait a 3. és 4. számú mellékletben szintén elérhetővé tesszük.

A gyár és a Szakiskola korai történetének elemzési indoka tehát mindenekelőtt a széles körű forrásanyag eddigi összekapcsolásának hiányából és feldolgozatlanságából következik. Az értekezésben az I. világháború kitöréséig közöljük a rendelkezésre álló képzési adatokat és ezeken keresztül összefoglaló kitekintést nyújtunk az iskola és a gyár működéséről is. A részletes elemzések korszaka azonban ennél szűkebb időszakra, az 1910–1911. tanév végéig tartó időintervallumra vonatkozik, amely több okkal magyarázható:

1. Az iskola történetének 11. iskolai évében (1911–1912) a tanfolyamok lebonyolításában az iskola vezetése törést tapasztalt. „Az iparosok részvétlensége miatt több tanfolyamot nem lehetett megnyitni.”<sup>21</sup>
2. A Szakiskola nyomtatott éves értesítői (az I. világháború történései miatt) veszítettek strukturáltságukból. Előbb az 1914–1915–1916. tan évekről jelent meg összevont kiadás, majd az évkönyvek korábbi időszakban tapasztalt folytonossága 1918-ban végképp meg is szakadt.<sup>22</sup> A zűrzavar jelét mutatja, hogy feltehetően a háborús történések miatt az összevont kiadás sorszámozásába is hiba csúszott. Az 1916-ban megjelent iskolai értesítő helyesen a XIV. és XV. számot jelentette, a nyomtatás azonban tévesen XIII – XIV. számként jelöli.<sup>23</sup>

---

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1905–1906. tanévről*, V. szám, közléteszi FLÓRIÁN Ambrus, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1906.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1906–1907. tanévről*, VI. szám, közléteszi FLÓRIÁN Ambrus, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1907.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1907–1908. tanévről*, VII. szám, közléteszi FLÓRIÁN Ambrus, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1908.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1908–1909. tanévről*, VIII. szám, közléteszi FÜLEKI József, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1909.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1909–1910. tanévről*, IX. szám, közléteszi FÜLEKI József, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1910.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1910–1911. tanévről*, X. szám, közléteszi FÜLEKI József, Pannónia Könyvnyomda, Győr, 1911.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1911–1912. tanévről*, XI. szám, közléteszi FÜLEKI József, Nitsmann József Könyvnyomdája, Győr, 1912.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1912-1913. tanévről*, XII. szám, közléteszi NAGY Győző, Győri Hírlap Nyomdavidallalata, Győr, 1913.

*A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1913-1914. tanévről*, XIII. szám, közléteszi NAGY Győző, Gross Gusztáv Könyvnyomda, Győr, 1914.

<sup>21</sup> *A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1911–1912. tanévről*, 3.

<sup>22</sup> BAKSA Péter szerk., NAGY Péter felelős kiadó, *A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Közéiskola Jubileumi Évkönyve 1901–2001*, 21.

<sup>23</sup> *A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1914–15–16. tanévről*, XIII–XIV. szám, közléteszi BOROS Rudolf, Gross Gusztáv Könyvnyomda, Győr, 1916.

3. A levéltári beiratkozási naplók 1912-től kezdődően hiányosak, a tanulók nem azonosíthatóak teljes körűen.

Összefoglalva: a 11. tanévben meg nem tartott tanfolyamok, az I. világháborútól kezdődően szakaszosan és kevésbé részletes formában kiadott, majd később teljesen megszűnt iskolai értesítők, valamint a hiányos beiratkozási naplók miatt a teljesen részletes kutatásunkat az 1910–1911. tanév végével zárjuk le: a szakiskolai források szakadozottságának, a vonatkozó szakirodalommal való időbeli szinkron, valamint nyilvánvaló terjedelmi korlátok indokával is. Ezeket a szakiskolai kutatási eredményeket kapcsoljuk össze a Vagongyár gazdasági teljesítményével, illetve ágyazzuk bele a dualista gazdaság és oktatási rendszer keretei között fejlődő Győr városának történetébe.

## **2.. A vonatkozó források adattartalma, lehetséges elemzési szempontok**

A Fa- és Fémipari Szakiskola levéltári forrásainak vonatkozásában a kezdetektől (vagyis az 1901–1902. tanévtől) induló 4 éves fa- és fémipari alap szakképzés adatai mellett különösen nagy értéket jelentenek az iskola által első ízben az 1903–1904. tanévben indított rövidebb, pár hónapos képzési idővel megtartott továbbképző tanfolyamok beiratkozási naplói.

2. számú kép: A dinamógép kezelői tanfolyam beiratkozási naplójának első oldala az 1907–1908. tanévből<sup>24</sup>

Sorszám	A tanuló neve	Születési helye, éve és vallása	A munkaadó neve, foglalkozása és lakása	A tanfolyamba belépett	A tanfolyamból kilépett	tanfolyam		Tanulmányi eredménye	Igazolva mulasztott óráinak száma	Igazolatlanság	Jegyzet
						Eldőírt órák, munkakönyve, száma és kelte	Foglalkozása vagy mestersége a abban elfoglalt minősége				
1	Lajos Albrecht	1875 Csanád, Mátyás a. katol.	Magy. Mag. Gy. P. S. Andrássy u. 67			4 foglalkozási munkakönyve, száma és kelte gyűjtés tanfolyamra	szűk	1	11		
2	León Prosz	1877 a. k.	Győri a. k. v. villanyszerelő			4 órával	szűk, szűk	28			
3	Márkó Frank	Székelygyőr 184 apr. 6 100.	Csanád, Raktár- házak Rt.			szűk, szűk	szűk, szűk				
4	László Heitler	Székelygyőr 1883 a. k.	Székelygyőr, püsk. tanár			6 elemi	gyűjtés	3		11	
5	Ferenc Klaus	Székelygyőr 1874	Győri a. k. v. villanyszerelő			2 elemi	szűk, szűk			11111	
6	Imre Klausner	Székelygyőr 1868 a. k.	Székelygyőr, a. k. v. székelygyőr			4 elemi	szűk, szűk			11	
7	Péter Kopácsy	Győr 1876 a. k.	Kiskőrös			6 elemi gyűjtés tanf.	gyűjtés	11			
8	León Lautner	Győr 1881	Győri a. k. v. villanyszerelő			4 órával	szűk, szűk				
9	Miklós Major	Győr 1885 a. k.	Győri a. k. v. villanyszerelő			4 órával	gyűjtés tanf.			11	

Forrás: GY.M.S.M.GY.L., A győri m. kir. fa- és fémipari szakiskola iratai, Beiratkozási naplók 1903-1929, VIII.60/26.

Ezek a kézzel írt, sokszor tisztázatlan dokumentumok tartalmazzák a tanfolyamok elnevezését, a képzések indulásának idejét, hosszát, megadják a tanfolyamot megtartó szakoktató(k) nevét. A tanulókkal kapcsolatban adatokkal szolgálnak a beiratkozott személy nevére, születési idejére, születési helyére, foglalkozására, képzettségére, vallására és aktuális munkaadójára vonatkozóan. Sok esetben kitérnek a résztvevők tanulmányi eredményére, de számos alkalommal a hiányzásokat is ezekben a beiratkozási naplókban regisztrálták. A naplók vizsgálatát, illetve a folyamatok feltérképezését nehezíti, hogy a beiratkozott hallgatók

<sup>24</sup> Ezen az egyik leginkább rendezett külalakú kéziraton is tetten érhető a fegyelmezett és pontos adatkitöltés hiánya: a fejléc nem tartalmazza a tanfolyam megnevezését és lebonyolításának időpontját, továbbá az ötödik helyen rögzített Klausz Ferenc, vagy a nyolcadik helyen rögzített Lautner Ernő vallását (a születési hely és születési év alatt).

adatainak rögzítése nem történt meg minden esetben konzisztens módon, illetve bizonyos időszakokat tekintve a forrásanyag hiányos. Az ebből a két tényezőből fakadó nehézségeket, problémákat az időszakok alapos elemzésekor részletesen meg fogjuk adni.

Nyomatott forrás formájában a Szakiskola éves értesítői a vizsgált korszakból hiánytalanul fennmaradtak. Ezek a kiadványok vázlatos beszámolót tartalmaznak az iskolai tanév történéseiről, továbbá leírást adnak a Felügyelő Bizottság és az iskolai személyzet vonatkozásában. További kimagasló történeti értékkel rendelkeznek amiatt, mert az alapképzésben résztvevő tanulók nevét, tanulmányi eredményét, valamint részben a tanfolyamokra beiratkozott személyek adatait (név, születési hely, foglalkozás) tartalmazzák. Ahogy az iskolai képzés szélesedett és a tanulói létszám növekedett, úgy öltöttek az értesítők egyre inkább szintetizáló, egyre inkább összefoglaló jelleget. Egyrészt a részletes adatelemzés megőrzésének igénye miatt szükséges a nyomtatott értesítők és a kézzel írott beiratkozási naplók párhuzamos vizsgálata, másrészt a helyenként nehezen olvasható kéziratok értelmezéséhez a nyomtatott értesítők segítséget nyújtanak. A két forráscsoport közötti legfontosabb különbség az, hogy a szakiskolai tanfolyamok vonatkozásában egyedül a kéziratos beiratkozási naplók rendelkeznek a hallgatók munkaadójára vonatkozó adatokkal.

A négy éves fa- és fémipari alapképzés és a tanfolyamok pár hónapos képzési koncepciója közötti különbség történeti szempontból rendkívül meghatározó eltérést jelent. Amíg ugyanis az alapképzésben részesülő személyek a bizonyítvány megszerzését követően helyezkedtek el a munkaerőpiacon, addig a tanfolyamok résztvevői a képzési időszak ideje előtt, alatt is alkalmazásban álltak. Ennek a körülménynek köszönhető, hogy a tanfolyamok forrásainak tanulói szintig lebontott elemzésével lehetségessé válik annak megállapítása, hogy a Vagonyár jelenléte, működése milyen mértékű hatást gyakorolt az ipari munkások helyi edukációjára, munkaerőpiaci elhelyezkedésére, országhatáron belüli és országhatáron túli migrációjára. A vagonyári munkások képzési adatai összevethetőek a nem vagonyári alkalmazásban álló tanulók képzési adataival, ennek köszönhetően a Vagonyár és a Szakiskola kapcsolatának erősségén túl láthatóvá válhat az is, hogy a Vagonyár szerepe és hatása a korszakban mennyire volt tekinthető a győri gazdasági életben egyedinek, vagy mennyire általánosnak. A folyamatokat részint elemző módszerrel, tehát mennyiségi és minőségi mutatókkal szemléltetjük, vagyis „gazdasági és társadalmi jelenségekre vonatkozó adatokkal és



idősorokkal”<sup>25</sup> írjuk le, részint a tényekre és adatokra alapozott tér- és időbeli összefüggések feltárásával, következtetések levonásával magyarázzuk meg.

A Szakiskola és a Vagonyár kapcsolatának feltérképezése mellett az értekezésben fontosnak tartjuk a gyár gazdasági teljesítményének vizsgálatát is. Az eddig felsorolt szakiskolai források mellett a rendelkezésre álló vagonyári beszámolókkal, mérlegadatokkal válasszal szolgálhatunk arra a kérdésre is, hogy a gyár vezetősége mennyiben tekintette az üzemi működést és az iskolai képzést rövid-, vagy középtávú pénzügyi befektetésnek, vagy mennyiben volt hajlandó – akár az ipari képzésbe fektetett anyagi javakkal, illetve a képzésre fordított idővel– hosszú távú, átfogó stratégiában gondolkodni (függetlenül akár az adott gazdasági év eredményeitől is).

---

<sup>25</sup> BERÉNYI István, *A történeti földrajz diszciplináris kérdései*, ÖTVÖS István szerk., *Variációk, Ünnepi tanulmányok M. Kiss Sándor tiszteletére*, Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészettudományi Kar, Piliscsaba, 2004, 639.

## 5. A dualizmus korának gazdasága

A 19. század első és második fele gazdasági szempontból legalább annyira különbözött, elvált egymástól, mint politikai berendezkedés tekintetében. „A dualista monarchiát létrehozó kiegyezési törvény rögzítette Magyarország önrendelkezését – a közös ügyek fönntartása mellett –, s kinyilvánította azon szándékot, miszerint kereskedelmi és vámszövetségi törvényt kell kötni Ausztriával.”<sup>26</sup> A kiegyezés után látványosan megindult a magyar pénzügyi hálózat, a magyar bankrendszer kialakulása. A fejlődés ütemét mutatja, hogy a kiegyezés idején csupán 5 bank és 79 takarékpénztár működött az országban, míg a hitelintézetek száma 1913-ra csaknem elérte a 10 000 darabot. Megjelenésük és elterjedésük a tőkeigényes beruházások, azaz a korszak gazdasági fejlődésének biztosítása miatt volt kiemelkedően fontos.<sup>27</sup> A hitelintézeti rendszer bővüléséhez szorosan kapcsolódott a vasúthálózati fejlesztés folytatása, hiszen a szükséges tőke rendelkezésre állt. Emellett a két úgynevezett gyorsító tényező mellett az időszakban gazdasági szempontból az állam gazdaság-irányító tevékenysége, vagyis a gazdaságpolitika tekinthető a harmadik meghatározó (gyorsító) tényezőnek.<sup>28</sup> A birodalmon belüli közös gazdaságpolitikára való törekvés olyannyira jelentős volt az együttműködés szempontjából, hogy rövidebb idővel a Szabadságharc után, ám jóval a kiegyezés megkötése előtt, 1850–51-ben az egységes birodalmi elképzelések megvalósításának céljából a vámvonalat a birodalmon belül eltörölték. A dualista gazdaság részleteinek áttekintése előtt, a korszak gazdaságpolitikai törekvésinek megértéséhez szükséges megismerni a 19. század, valamint a 20. század elejének gazdaságpolitikai ideológiáit, azok történelmi gyökereit. Ebben az időszakban Európa-szerte alapvetően két nagy és különböző gazdasági elképzelés versengett és keveredett egymással az egyes államok gazdasági működésében. Az egyik, mely általában a gyarmattartó országok sajátosságaként írható le, a szabad kereskedelmet preferáló *laissez faire*, míg a másik az általában kontinentális, pontosabban elsősorban nem gyarmattartó országok jellemzője, a protekcionista gazdaságpolitika volt.

### 5.1. A *laissez faire* eszméje és gyakorlata

<sup>26</sup> Dr. KAPOSZ Zoltán, *Gazdaságtörténet*, Janus Pannonius Tudományegyetem, Pécs, 1997, 89.

<sup>27</sup> KOZÁRI Mónika, *A dualizmus kora (1867-1914)*, ROMSICS Ignác főszerk., *Magyarország története 16*, Kossuth Kiadó, Bp., 2009, 51.

<sup>28</sup> GYIMESI Sándor, *Utunk Európába, A magyar és az európai gazdaság viszonya a honfoglalástól a 20. század elejéig*, Nemzeti Tankönyvkiadó Rt., Bp., 1999, 90.

„A koncepció John Locke és David Hume individualista eszményében gyökerezett. A 18. századi brit filozófusok meg voltak győződve »a magánérdek és a köz java közötti isteni harmónia« létéről. A *laissez faire* kifejezést magát azonban egy francia, d’Argenson márki vezette be a 18. század közepén. Ő mondta azt, hogy a jobb kormányzáshoz kevesebb kormányzás kell. Jeremy Bentham *A Manual of Political Economy* (1793) című művében megfogalmazott egy törvényt: »Az az általános szabály, hogy a kormány ne akarjon, vagy ne próbáljon semmit tenni.« A 19. századot előbb a *laissez faire* gazdasági rendszer fokozatos felemelkedése, majd megkérdőjelezhetetlen uralma jellemezte.”<sup>29</sup> A filozófiai koncepció közgazdaságtanra való alkalmazása összekapcsolódott Európa erőteljes iparosodásával. Éppen ezért „az ipari korszak átfogó gazdaság elméletének és ideológiájának úttörői (...) a brit közgazdászok nagy nemzedékének tagjai voltak: Adam Smith, David Ricardo és John Stuart Mill. Eszméik alapja a newtoni fizika és a felvilágosodás volt egyfelől, valamint az önérdék és a brit gyakorlat másfelől. A fizika szemszögéből nézve az univerzumot belső természeti erők vezérlik egy önmagát fenntartó harmóniában, amely magába foglalja az emberiséget is. A korábbi felfogásoktól eltérően az új perspektíva azt sugallta, hogy a szabad ember képes a természeti törvények alkalmazásának segítségével harmóniát teremteni a társadalomban és a gazdaságban.”<sup>30</sup> A szabad kereskedelem igénye tehát a 19. század előtti időkhöz vezethető vissza, elsősorban Európa nyugati részének, pontosabban a brit területek gazdasági érdekeinek szolgálatába állítva. Éppen ezért nem a véletlen műve, hogy az ezme kontinensen való elterjesztésben Nagy-Britannia igen jelentős szerepet játszott. „A Nagy-Britannia és Franciaország közti Cobden–Chevalier-szerződés (1860) volt az első mérföldkő a *laissez faire* rendszer egész Európára való kiterjesztésében. A szerződés legnagyobb kedvezményről szóló záradéka lett a motorja a szabad kereskedelem nemzetközivé válásának azáltal, hogy automatikus vámcsökkentéseket eredményezett: minden korábban tett vámengedményt ugyanis az újabb kereskedelmi partnereknek is biztosítani kellett. És valóban, a 19. század utolsó évtizedeire Európa gyakorlatilag szabad kereskedelmi zóna lett azt követően, hogy egy sor egyezményt kötöttek Németországgal, Olaszországgal, Belgiummal, Svédországgal, Norvégiával, Spanyolországgal, Hollandiával, Ausztriával és Portugáliával.”<sup>31</sup>

Az ideológia megteremtése és a kereskedelmi szerződések megkötése mellett volt egy nagyon fontos feltétele a szabad kereskedelmi rendszer működésének, elterjedésének. A 19. század második felében Európa-szerte nem volt még konvertibilis, vagy könnyen átváltható

<sup>29</sup> BEREND T. Iván, *Európa gazdasága a 20. században*, MTA Történettudományi Intézet, Bp., 2008, 22.

<sup>30</sup> *Uo.*, 22.

<sup>31</sup> *Uo.*, 20.

fizetőeszköz. Több országban kettős fémalapú fizetési rendszer működött, máshol az ezüst, vagy a papírpénz képezte a fizetések, a gazdasági működés alapját. A külkereskedelem bővülésének (elszámolás)technikai akadályá azonban az aranyalap bevezetésével végképp megszűnt. Az Osztrák-Magyar Monarchia és Oroszország csatlakozásával az aranyalap rendszere Európa-szerte érvényesült. Ez a gyakorlatban úgy öltött formát, hogy minden fizetőeszköz meghatározott aranytartalommal rendelkezett, amely által a pénznemek közötti átváltás sokkal egyszerűbbé és könnyebbé vált. Az egyes árfolyamokra, illetve ezek változására leginkább az arany beszerzése gyakorolt hatást.<sup>32</sup>

## 5.2. A protekcionizmus (állami beavatkozás) eszméje és gyakorlata

A szabad kereskedelmi rendszer megjelenésével időben párhuzamosan egy másfajta ideológián nyugvó gazdaságpolitikai elképzelés is születőben volt. „Alexander Hamilton az amerikai kongresszusnak 1791-ben készített jelentésében (*Report on Manufactures*) a védővámok, az ipar támogatása és az önellátás mellett tört lándzsát. (...) Johann-Gottlieb Fichte *A zárt kereskedőállam (Der geschlossene Handelsstaat*, 1800) című munkájában jelezte, hogy Németország hasonló helyzetben van. A napóleoni kihívás meggyőzte arról, hogy Németországban szükség van az erőteljes állami beavatkozásra. A mindenható államnak kell szabályoznia a társadalmi és gazdasági élet minden területét. Konceptiója kulcsszavai, szemben a smithi piaci mechanizmussal és harmóniával, a törvény és a kényszer. Erős állami szabályozást és elszigetelődést hirdetett, beleértve az árak rögzítését, az import és a külföldiekkel történő érintkezés betiltását, valamint csak helyi értékkel rendelkező papírpénz kibocsátását annak érdekében, hogy korlátozni lehessen a nemzetközi kapcsolatokat. A kereskedelem legyen állami monopólium, és az állam teremtsen meg az önellátást és az igazságos elosztást.”<sup>33</sup> Fichte elképzeléséhez hasonlóan a század közepe táján, 1841-ben Friedrich List is az állami beavatkozás szükségességét hangsúlyozta a német területek kapcsán. A szabadkereskedelmi rendszer sikerességét, Nagy-Britannia kereskedelmi hegemóniáját azonban elsőként az 1873–1896 közötti, ún. nagy válság kérdőjelezte meg. Ebben az időben az

<sup>32</sup> A valutarendezés Monarchiát is érintő (belső) folyamatait mutatja be részletesen: KOVÁCS György, *Az európai pénzügyi rendszer válságai és a magyar pénztörténet*, Dr. BOTOS Balázs főszerk., *Polgári Szemle*, 2. évfolyam, 5. szám, Polgári Szemle Alapítvány, Bp., 2006. május, 34-50.

A valutareform kérdésében Wekerle Sándor szerepéről ír: ZSUGYEL JÁNOS, *Wekerle Sándor életművéről*, Dr. BOTOS Balázs főszerk., *Polgári Szemle*, 5. évfolyam, 4. szám, Polgári Szemle Alapítvány, Bp., 2009. augusztus, 64-74.

<sup>33</sup> BEREND T. Iván, *i.m.*, 50.

Egyesült Államok Hamilton elképzeléseinek megfelelően védővámokat vezetett be saját piacának megóvása, támogatása érdekében. A legjelentősebb állomásokat mindezek mellett azonban az 1890-ben elfogadott McKinley-féle vámtarifa és az 1897-es Dingley-féle törvények képviselték, melyeknek hatására a vámok az import termékek 57%-ára emelkedtek.<sup>34</sup> Látható, hogy míg a kontinens bizonyos területein az aranyalap bevezetésével szökkent szárba a szabad kereskedelmi rendszer, addig ezzel párhuzamosan egyes területeknek, államoknak szükségességéből az állami beavatkozás eszközéhez kellett nyúlnia. 1873 után a két rendszer közötti versenyt élezte Európa és az Egyesült Államok között kibontakozó agrárverseny.

Magyarország, mint elsősorban agráriumára építkező állam számára ez különösen kedvezőtlen hatást jelentett. Hazánkkal együtt Európa bizonyos országaiban úgy látszott, hogy noha megpróbáltak élni a szabadkereskedelmi rendszer biztosította mechanizmus előnyeivel, de ez sok esetben még mérsékelt sikereket sem hozott. Ennek következtében főleg Kelet- és Közép-Európa államaiban az iparosodás megfelelő szintjének elérésére maga az állam nyújtott támogatást azzal, hogy csökkentette a fennhatósága alatt álló vonalakon a vasúti szállítás költségeit, vagy például azzal, hogy ingyenes telkeket biztosított az új alapítású cégek számára. Az állami beavatkozás, központi szabályozás bizonyos körülmények közötti szükségességét és létjogosultságát elsősorban és főleg az első világháború alatti gazdasági tapasztalatok, irányítási metodológiák igazolták. Emiatt nem véletlen, hogy a háborút követően „Keynes az Oxfordi Egyetemen 1924-ben megtartott Sidney Ball előadásában megtámadja a *laissez faire* iránti pozitív elfogultságot.”<sup>35</sup>

### 5.3. Állami ipartámogatás a dualizmusban

A dualizmus korában tapasztalható állami attitűd feltérképezéséhez a törvényi keretek változásából, megújulásából indulhatunk ki. Az erőteljesen iparosodó Európában Magyarország gazdasági stratégiájának alapja a protekcionista, ipartámogató, állami beavatkozásra nyugvó szabályozás felé mutatott. Már az 1870-es évek közepén, az ipartámogatási törvények létrejöttét megelőzően „az Országos Iparegyesület és az ellenzéki pártok heves kampányt indítottak az önálló vámterület megteremtéséért, mivel érvelésük szerint a vámközösség akadályozza Magyarország gazdasági fejlődését, főleg az iparosodást. Ipari védővámokat követeltek, hogy a hazai iparosok felvehessék a versenyt az osztrák és a cseh

<sup>34</sup> *Uo.*, 51.

<sup>35</sup> *Uo.*, 47.

konkurenciával. Az ellentábor viszont rámutatott arra, hogy a védővámok önmagukban nem teremtik meg a hiányzó gyáripárt, s az elmaradottság felszámolása csak egy hosszú távú folyamat eredménye lehet. (...) A feladatot olyan iparágak fejlesztésében látták, amelyekhez megvannak a feltételek. A vita az eredeti kiindulóponton, a vámügyön csakhamar túllépve általános gazdaságpolitikai eszmévé szélesedett.”<sup>36</sup> Az eszme megvalósításának azonban útjában állt a kiegyezést követően évről-évre növekvő államháztartási deficit. Az 1873-ban kis híján bekövetkezett kincstári fizetéseképtelenséget követő szigorú takarékosági intézkedések eredményei csupán az évtized végén kezdtek mutatkozni, amikor is a pénzügyi hiány jelentősen mérséklődött és az ország hitelképessége javulni kezdett.<sup>37</sup> A stabilitás hatására a 19. század utolsó évtizedeiben, illetve a 20. század elején több olyan ipartámogató törvény is született, mely az állami beavatkozás megvalósítását igazolja.<sup>38</sup>

Ezek között a törvények között első a sorban az 1881. évi XLIV. tc., amely a hazai iparnak adandó állami kedvezményekről elnevezést kapta.<sup>39</sup> Ez a szabályozás 15 évnnyi adómentességet biztosított azoknak a gyáraknak, melyek korszerű technikai feltételek mellett, hiányzó termelési ágazatokban kívántak termelni. A törvény támogatását kiaknázó gyárak a textil-, a gép- és a vegyipar mellett legnagyobb arányban mezőgazdasági szeszgyáráként üzemeltek. „A témával foglalkozó szerzők rámutattak még a mezőgazdasági szeszfőzés szezonális jellegére, az ágazat alacsony technikai színvonalára és munkaerő-szükségletére, valamint a kisüzemi formák túlsúlyára.”<sup>40</sup> Ezekből következik az 1881. évi ipartámogató törvény mérsékelt hatása a nagyipar fejlődésére. Az évtized végére az 1887. évi III.,<sup>41</sup> és az 1888. évi II.tc.<sup>42</sup> a kedvezményeket igen csekély mértékben kiterjesztette.

Az 1890. évi XIII. tc. jelentette a következő, második igazán jelentős állomást az ipartámogató törvények sorában,<sup>43</sup> melynek keretein belül a kedvezményes iparágak köre bővült, a korábban megadott kedvezményeket meghosszabbították, továbbá az állam

<sup>36</sup> BENEDEK Gábor, *Adatok a dualizmus kori állami ipartámogatáshoz (1881–1914)*, BÓDY Zsombor, MÁTAY Mónika, TÓTH Árpád szerk., *A mesterség iskolája, Tanulmányok Bácskai Vera 70. születésnapjára*, Osiris Kiadó, Bp., 2000, 406.

<sup>37</sup> *Uo.*, 407.

<sup>38</sup> A hivatkozott törvények pontos szövege elérhető: *Ezer év törvényei (1000-1945)* internetes adatbázis, készült a a Corpus Juris Hungarici CD és a CompLex Jogtár felhasználásával, Wolters Kluwer Kft., 2003, [www.1000ev.hu](http://www.1000ev.hu)

<sup>39</sup> A törvény pontos szövege elérhető: <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6001>

<sup>40</sup> BENEDEK Gábor, *i.m.*, 413.

<sup>41</sup> 1887. évi III. törvénycikk a hazai iparnak adandó állami kedvezményekről szóló 1881. évi XLIV. törvénycikk 2. §-ában foglalt kedvezményeknek némely bányászati vállalatokra való kiterjesztése iránt, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6233](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6233)

<sup>42</sup> 1888. évi II. törvénycikk a Budapesten felállítandó fegyver- és lőszergyárnak adandó állami kedvezményekről, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6280](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6280)

<sup>43</sup> 1890. évi XIII. törvénycikk a hazai iparnak állami kedvezményekben való részesítéséről, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6376](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6376)

megrendeléseket, illetve kölcsönöket biztosított a támogatott gyárak részére. A kiszélesített támogatási rendszer hatására a kedvezményben részesülő gyáraknak kevesebb, mint fele volt már csak mezőgazdasági szeszgyár. A sorban az 1890. évi XIV. tc. következett, amely a hazai ipart támogató pénzügyintézetek számára is kedvezményeket biztosított.<sup>44</sup> A banki ipartámogatás következtében az 1890-es évektől kezdődően az iparban létesült gyárak körében is egyre gyakoribbá vált a részvénytársasági forma.

A tényleges, tehát gyakorlatban eredményesen megvalósított állami ipartámogatás harmadik, jelentőségét tekintve legfőbb korszakát<sup>45</sup> azonban egy újabb, vagyis az 1899. évi XLIX. tc.<sup>46</sup> indította el. A támogatott üzemek körében ekkorra a mezőgazdasági szeszgyárak aránya jelentősen lecsökkent. Újdonságot jelentett még a korábbi rendelkezésekhez képest, hogy a kedvezményeket főként az újonnan alapított társulások vehették igénybe. Ez a fajta kedvezmény elkerülhetetlen ellenállást váltott ki a korábban alapított gyárak tulajdonosainak, képviselőinek körében, amely előrevetítette, hogy a későbbi törekvések fókuszába a kedvezmények további kiterjesztésének megvalósítása került.

Ennek következményeként a törvények sorát a korszakban az 1907. évi 3. tc. zárta,<sup>47</sup> melynek hatására az állami kedvezményekben részesíthető gyárak köre még tovább szélesedett. A törvény a megelőző rendelkezésekkel ellentétben nem tartalmazott kitételeket az érintett iparágak vonatkozásában, ugyanis támogatásban részesülhetett az új, vagy a nem elégséges mértékben gyártott iparcikkek előállítására. Ezen felül rendelkezés született a korábban nyújtott kedvezmények 15 évvel való meghosszabbításáról.

Az állam ipartámogató tevékenységének közvetlen hatásait megállapítani, felmérni nehéz feladat. Az ipartámogató törvények jelentőségét legfőképpen az iparban megvalósított új tőkeberuházások vonatkozásában érdemes elemezni. A korszakot érintő vizsgálatokból jól látható, hogy az állam számított a legnagyobb befektetőnek, hiszen az 1890 és 1913 közötti időszakot tekintve a teljes beruházások 20%-a tőle származott. 1913-ban a nemzeti vagyon 12%-ának birtokosa az állam volt, az állami vállalatok az ipari termelésből ugyanekkora arányban vették ki részüket.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> 1890. évi XIV. törvénycikk a hazai ipart támogató pénzügyintézeteknek adható állami kedvezményekről, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6377](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6377)

<sup>45</sup> BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *A tőkés gazdaság története Magyarországon (1848–1944)*, Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1978, 95.

<sup>46</sup> 1899. évi XLIX. törvénycikk a hazai iparnak állami kedvezményekben való részesítéséről, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6777](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6777)

<sup>47</sup> 1907. évi III. törvénycikk a hazai ipar fejlesztéséről, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6942](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6942)

<sup>48</sup> GYIMESI Sándor, *i.m.*, 93.

Az ipartámogatás nagyságrendjére vonatkozóan Romsics Ignác a következő adatokkal szolgál: „az állam 1868 és 1880 között éves átlagban 32 ezer, 1891 és 1899 között 2,7 millió, 1913-ban közel 10 millió koronát fordított ilyen célokra.”<sup>49</sup> A kiegyezéstől az első világháborúig terjedő időszak gazdasági fejlődésének értékelésekor nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy az erőteljes ipari fejlődés folyamatos állami szabályozás, támogatás mellett valósulhatott meg. A korszak eredményeinek valós megítélésére elsősorban komparatív módszerrel nyílik lehetőségünk. „1913-ban Magyarországon egy főre 435 korona nemzeti jövedelem (GDMP) jutott, ami az angliainak kevesebb mint 40, a franciaországinak közel 50, a németországinak és a norvégiainak több mint 50, az olaszországinak mintegy 80, és az ausztriainak körülbelül 85%-át tette ki.”<sup>50</sup> Az állam iparpártolási törekvésein túl a dualizmus eredményeinek részletes megismeréséhez a továbbiakban áttekintjük a gazdaság főbb ágazatait.

#### **5.4. A mezőgazdaság fejlődése a dualizmusban**

A nagyütemű iparosodás és az állam ipartámogató törekvései mellett és ellenére a dualizmus korában mindvégig a mezőgazdaság számított a gazdasági élet alapjának. „Bár túlsúly a kiegyezést követő években csökkent, az összlakosság 62%-a még 1910-ben is a mezőgazdaságból élt, s a mezőgazdaság részesedési aránya a teljes nemzeti jövedelemből még ekkor is elérte a 44%-ot. Ugyanerre az időre Franciaországban a mezőgazdaságból élők aránya már 43%-ra, a még iparosodottabb Németországban pedig 35%-ra csökkent, s az agrárszektor hozzájárulása a nemzeti jövedelemhez csak 27, illetve 23%-ot tett ki. Oroszországot és a délkelet-európai országokat jócskán maga mögött hagyva e két szempontból Magyarország közvetlenül a dél-európai országok, Olaszország és Spanyolország mögött következett a rangsorban.”<sup>51</sup> A dualizmus gazdasági fejlődését vizsgálva azt is mondhatjuk, hogy 1890-ig hazánk egyértelműen agrár profilú ország maradt, az ezt követő időszakban zárkózott fel az ipar az agrár szektor mellé.<sup>52</sup>

A mezőgazdaságon belül a két nagy agrárágazat, vagyis a növénytermesztés és az állattenyésztés egymástól eltérő mértékben és formában fejlődött. Az 1880-as évekig ugyan a népességszámra vonatkoztatott állatállomány nagysága is emelkedett, a fejlődés legfontosabb

<sup>49</sup> ROMSICS Ignác, *Magyarország története a XX. században*, Osiris Kiadó, Bp., 2002, 33.

<sup>50</sup> *Uo.*, 40.

<sup>51</sup> *Uo.*, 29.

<sup>52</sup> GRATZ Gusztáv, *A dualizmus kora II, Magyarország története 1867-1918*, az Akadémiai Kiadó reprint sorozata, Bp., 1992, 214.



motorjának mégis a gabonatermelés számított.<sup>53</sup> Az 1. számú táblázat értékeiből (*A főbb növények átlagos évi termése*) tisztán látható, hogy a búza, a rozs, az árpa, a zab és a kukorica tekintetében – folyamatos, bár időben lassuló fejlődés mellett – a termésmennyiségek a kiegyezéstől az első világháború kezdetéig nagyságrendileg 2-3 szoros növekedést értek el, míg a burgonya és a cukorrépa kapcsán még ennél is intenzívebb volt a bővülés. Összehasonlításként a századforduló előtt és azt követően a horvátországi területeken a termelés értékei például az árpa, de kifejezetten a burgonya tekintetében – ellentétben a magyarországi adatokkal – mérséklődtek.

1. számú táblázat. *A főbb növények átlagos évi termése (ezer tonna)*

	Búza	Ros	Árpa	Zab	Kukorica	Burgonya	Cukorrépa
<i>Magyarország</i>							
1871–75	1 298	760	665	549	1 153	840	242
1891–95	4 014	1 191	1 225	1 018	3 162	2 840	1 382
1911–15	4 102	1 244	1 512	1 259	4 210	5 167	3 812
Átlagos évi növekedés %	2,92	1,24	2,07	2,10	3,29	4,65	7,14
<i>Horvátország</i>							
1891–95	213	65	54	60	393	974	9
1911–15	348	79	51	78	601	538	81

Forrás: KATUS László, *A modern Magyarország születése: Magyarország története 1711–1914*, Kronosz Kiadó, Pécs, 2012, 442.

A hazai növekedés egyrészt a vetésterületek kiszélesedéséből, másrészt a termésátlagok javulásából fakadt. A vetésterületek növekedését elsősorban két nagy folyónk, a Tisza és a Duna szabályozásával sikerült biztosítani. A folyószabályozások és a mocsarak lecsapolásának hatására a mezőgazdasági művelésbe vont területek nagyságrendileg egyharmadnyi aránnyal bővültek, melynek köszönhetően közvetlenül a világháború kitörése előtt a szántó területeknek mindössze 8%-a volt már csak ugar.<sup>54</sup> A vetésterületek jelentős bővülése mellett azonban a fontosabb szerepet a termésátlagok növekedése és a termények minőségének javulása kapta. „1867 és 1913 között a szántóföldi termelés értéke évente átlagosan 2,7 %-kal növekedett, ehhez a növekedéshez a vetésterület bővülése 1 %-kal, a termésátlagok növekedése viszont 1,7 %-kal járult hozzá.”<sup>55</sup> A növekedés ténye és a minőségi értékek javulása mellett azonban a termésátlagok komparatív értékelése (melyben a 2. számú táblázat nyújt segítséget) vegyes képet mutat. Igaz, hogy a horvát területekhez viszonyítva sokkal előrébb tartottak a

<sup>53</sup> KÖVÉR György, *Iparosodás agrárországban, Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*, Gondolat, Bp., 1982, 155.

<sup>54</sup> ROMSICS Ignác, *i.m.*, 29.

<sup>55</sup> KATUS László, *A modern Magyarország születése, Magyarország története 1711–1914*, Kronosz Kiadó, Pécs, 2012, 443.

magyarországi részek, de ha az ausztriai értékeket vizsgáljuk, akkor egyedül az egyébként nagyságát tekintve jelentős kukorica termesztése esetén beszélhetünk jobb hazai eredményekről, míg a zab csaknem azonos értékeit leszámítva mindenhol rosszabbak voltak a magyar termésátlagok az osztrák fél termésátlagaihoz képest.

2. számú táblázat. A fontosabb növények termésátlagai az Osztrák-Magyar Monarchia országaiban

	Búza	Rozs	Árpa	Zab	Kukorica	Burgonya	Cukorrépa
<i>Magyarország</i>							
1871–75	6,1	6,1	7,4	5,4	7,4	23,0	123,5
1891–95	12,8	10,8	11,8	10,3	15,3	62,7	177,9
1911–15	12,4	11,5	13,6	11,7	17,2	83,4	246,5
Index (1871/75=100)	202	188	185	217	231	363	200
<i>Horvátország</i>							
1911–1915	10,5	8,5	8,2	7,5	14,2	66,9	168,7
<i>Ausztria</i>							
1911–15	13,3	13,0	14,0	11,5	12,1	103,7	253,7

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 444.

Ezek mellett elmondható, hogy akár az osztrák, akár a magyar fél termésátlagainak értékeit viszonyítjuk Európa egyéb területeinek értékeihez, az első világháborút megelőző években a fontosabb növények közül mindössze a kukorica termesztésében beszélhetünk kimagasló eredményekről, mivel a további országok területein hozzávetőlegesen 12-13 mázsa átlag hozamot sikerült realizálni. Ezen felül a mezőgazdaságilag fejlett területeken minden egyéb fontos növény átlaghozama bőven meghaladta a Monarchiában mért értékeket. A búza tekintetében Dániában 33,1 mázsa, Belgiumban 25,3 mázsa, Németországban 24,1 mázsa, míg Angliában 21,2 mázsa terményt biztosított egy hektáryi terület. Burgonyából ez a négy ország 150 mázsa környéki hozamot tudott elérni, míg a cukorrépa tekintetében Dánia, Belgium és Németország is 300 mázsa körüli értékekkel rendelkezett.<sup>56</sup>

A termésátlagok emelkedésében és az európai szinten hozzávetőlegesen erős-közepes értékek további emelésének igényében kulcsszerepet kapott a termelési technológia és a technika fejlődése, folyamatos fejlesztése. A faekék használata a század végére teljesen megszűnt, a vetésforgó és a trágyázás széles körben elterjedt, továbbá műtrágyázás és vetőmag-nemesítés vette kezdetét. Az aratásnál addig használt sarlót felváltotta a kasza, amelynek használata ugyan szemveszteséggel járt, de jelentős időmegtakarítást eredményezett.<sup>57</sup> Ezek

<sup>56</sup> ROMSICS Ignác, *i.m.*, 30., 2. táblázat. A fontosabb mezőgazdasági termények átlaghozamai Magyarországon és néhány európai országban, 1909-1913 (q/hektár).

<sup>57</sup> KOZÁRI Mónika, *i.m.*, 49.

mellett további fontos hatásként jelentkezett a mezőgazdaság gépesítése. „A lokomotívok, gőzekék, gőzcséplőgépek megjelenése jelentős lökést adott a mezőgazdasági termelésnek. Különösen (...) a gőzzel hajtott cséplőgép vált meghatározóvá: a korábbi kézi cséplés ideje – ami akár több hónapig is eltarthatott – most néhány hétre szűkült, s ezzel a piacra jutás ideje lerövidült, gyorsult a tőkemegtérülés, emelkedhettek a jövedelmek a pótlólagos befektetési lehetőségek miatt.”<sup>58</sup> Pontosítva: a hazai növekedés ütemére vonatkozóan elmondhatjuk, hogy „az 1871. évi összeírás több mint 5600 cséplőgépet tartott nyilván, és ezek közül 2420 gőzcséplő volt. (E téren a növekedés az 1860-as évek második felére esett; 1863-ban ugyanis még csak 192 gőzcséplő működött.) Jelentős az egyéb gépek számának növekedése is. 1871-ben közel 6700 vetőgépet, több mint 1800 arató- és kaszálógépet számláltak.”<sup>59</sup> A cséplési folyamat magas fokú gépesítésének egyedi igényei és okai is voltak. Az Alföld ugyanis olyan sajátos klímával rendelkezett, melynek hatására a gabona hazánkban előbb ért be, emiatt nálunk a nyugat- és közép-európai országokhoz képest hamarabb lehetett aratni. Fontos volt, hogy a learatott termény a lehető leggyorsabban eljusson a külföldi piacokra, mert az ottani aratások előtt magasabb árat biztosított a magyar gabonának.<sup>60</sup>

A dualista mezőgazdasági fejlődés ívét az 1870-es években kibontakozó, az évszázad végéig elhúzódó gabonaválság fékezte le. „Az 1870-es évektől kezdve a mezőgazdasági árak, főleg a gabonaárak tartósan estek, a magyar gabona és liszt – részben az olcsóbb tengerentúli (amerikai és orosz) gabona versenye, részben a nyugati piacok elzárkózása következtében – kiszorult a vámkülföldi piacokról. A magyar mezőgazdaság elsősorban a Monarchia piacára támaszkodva, a termelés gyors növelésével igyekezett ellensúlyozni az árcsökkenés hatását.”<sup>61</sup> A gabona(értékesítési) válságra a termelési termékszerkezet átalakítása mellett a mezőgazdaság gépesítésének további fokozása szolgált válaszul. A főként importból táplálkozó gépesítési törekvések hatására a kiegyezést követő időszakokhoz képest a 19. század végére a cséplőgépek száma négyszeresre, az állati erővel hajtott cséplőgépek száma tizenötszörösre, a lóvontatású vetőgépek száma hozzávetőlegesen hétszörösre, az arató és kaszálógépek száma háromszorosra duzzadt. A gépesítésben élenjáró területnek a Dunántúl számított, hiszen az itt lévő termőföldek az ország szántóterületeinek alig 20%-át tették ki, azonban a legjelentősebb gépek felét, egyharmadát itt állították a termelés szolgálatába.<sup>62</sup>

<sup>58</sup> Dr. Kaposi Zoltán, *i.m.*, 33, 34.

<sup>59</sup> BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *i.m.*, 70.

<sup>60</sup> KATUS László, *i.m.*, 444.

<sup>61</sup> *Uo.*, 431.

<sup>62</sup> BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *i.m.*, 78.

Az állattenyésztési ágazatban az állatállomány darabszámának növekedése mellett (kivéve a juhállomány, amelyre negatív hatást gyakorolt a világpiacon megjelenő olcsó külhoni gyapjú) a fajtaváltások biztosították a fejlődést. „A hagyományos, nagy szarvú és erős magyar szürke marhákat, amelyek ugyan jól tűrték az időjárás viszontagságait, viszont nehezen híztak és rosszul tejeltek, az 1910-es évekre 70%-ban a szimentáli hegyi marha és a hazai színes fajták keresztezésével kitenyésztett magyar tarka marhák váltották fel. Ezek jobban tejeltek, hamarabb kerültek levágásra, s az igavonás céljaira is megfeleltek. (...) A sertésenyésztés a szarvasmarha-tenyésztéshez hasonlóan radikális átalakuláson ment át. A sima szőrű, régi magyar sertésfajtákat a század végére szinte teljesen kiszorította a szerbiai eredetű, szaporább s kitűnő zsírsertésnek bizonyult göndör szőrű mangalica.”<sup>63</sup> A 3. számú táblázat is azt bizonyítja, hogy a korszakban jelentős állatállomány növekedést elsősorban a fajtaváltásokban érintett szarvasmarha és sertésenyésztésben sikerült elérni, ahol egyebek mellett katalizáló szerepet kapott az istállózó állattartás szélesebb körű elterjedése is.

3. számú táblázat. Az Osztrák-Magyar Monarchia állatállománya (ezer darab)

	Ló	Szarvasmarha	Sertés	Juh
<i>Magyar korona országai</i>				
1869	2 159	5 279	4 443	15 077
1884	1 997	5 593	5 554	11 181
1895	2 308	6 738	7 330	8 123
1911	2 351	7 319	7 580	8 548
1 000 lakosra (1911)	113	350	363	410
<i>Ausztria 1910</i>	1803	9160	6432	2428
1 000 lakosra (1910)	63	321	225	85

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 448.

Az állattenyésztés kapcsán azt is fontos kiemelni, hogy az ezer lakosra jutó számosállat darabszáma ugyan az 1870-es évekhez képest az 1910-es évek végére valóban csökkent,<sup>64</sup> de a takarmánygabona-termesztés intenzívebbé válásával<sup>65</sup> és a fajtaváltások segítségével nagyobb mértékű és fokozottabb ütemű hús- és egyéb élelmiszeripari termékfeldolgozás vált lehetségessé. További érdekesség, hogy az ausztriai területekkel való összevetésben – amennyiben az 1 000 lakosra jutó állatállomány 1910-es évek elején mért értékeit tekintjük – a magyar korona országai a jelentős tenyésztési ágazatokban jóval kedvezőbb eredményekkel rendelkeztek, ellentétben a korábban már tárgyalt mezőgazdasági átlaghozamokkal. Az

<sup>63</sup> ROMSICS Ignác, *i.m.*, 32.

<sup>64</sup> Kövér György megállapítása mellett Romsics Ignác adatközlése is az ezer lakosra jutó állatállomány darabszámának csökkenését mutatja – a szarvasmarhák, a sertések, a lovak és a juhok összesítésének tekintetében. ROMSICS Ignác, *i.m.*, 31., 3. táblázat. *Az állatállomány alakulása, 1870–1911.*

<sup>65</sup> A takarmánynövények vetésterületének nagysága az ötszörösére nőtt a korszakban. KATUS László, *i.m.*, 447.

átlaghozamok (növénytermesztés) és az 1 000 lakosra jutó állatállomány (állattenyésztés) fejlettségi szintjeinek eltérése azt bizonyítja, hogy a magyar mezőgazdaság fejlődésének kulcsa<sup>66</sup> a korszakban azért is lehetett a növénytermesztés, mert meghatározó volt a növénytermesztési terület minőségi lemaradása, amely körülmény kiugrási lehetőséget hordozott magában.

A két nagy ágazat eltérő jellege mellett a magyar mezőgazdaság térszerkezetének kutatása során az is megállapíthatóvá vált, hogy a határokon belül földrajzilag is különböző fejlettségű területek alakultak ki a 20. század elejére. Az ország 7 nagy- és 20 alrégióból épült fel – az alábbiak szerint: Dunántúl és Kisalföld (5 alrégió), Nagyalföld (4 alrégió), Átmeneti régió a Nagyalföld és az északi és keleti hegyvidék között (6 megye, 2 alrégió), Északi Felföld (7 megye, 2 alrégió), Északkeleti Felföld (4 megye, egyúttal alrégió is), Erdély (17 megye, 4 alrégió), Horvátország (6 megye, 2 alrégió).<sup>67</sup> A mezőgazdaság fejlettségének szempontjából a nagyrégiók közül a Dunántúl és a Kisalföld, továbbá a Nagyalföld emelkedett ki a többi közül. A Kisalföld annak köszönhette kedvező helyzetét, hogy kiváló természeti adottságai mellett a legműveltebb mezőgazdasági munkaerőt tudhatta magáénak.<sup>68</sup> Az Átmeneti régió, valamint az Északi Felföld területe valamivel országos átlag feletti értékekkel rendelkezett, ugyanakkor a többihez képest a maradék három terület igen jelentős lemaradást mutatott. Nagy Mariann *Adatok a magyar mezőgazdaság jövedelmi viszonyainak vizsgálatához a dualizmus korában* című tanulmányában<sup>69</sup> többek között kimutatta, hogy az egy mezőgazdasági lakosra jutó nettó termelési érték nagysága a fejlett nagyrégiókban a 20. század elejére túlszárnyalta a 250 és csaknem elérte a 300 koronát, ugyanez a közepes fejlettségű területeken 200-250 korona között mozgott, míg a legkevésbé fejlett nagyrégiókban épphogy elérte, illetve csekély mértékben meghaladta a 150 koronát.<sup>70</sup>

A mezőgazdasági termelés eredményességének javulására a fentebb vázolt szempontokon túl hatást gyakorolhattak az éghajlati változások is. A téma hazai jelentős kutatója, Rác Lajos szerint a 16. század kezdetétől a 19. század közepéig az úgynevezett kis jégkorszak időszaka hűvösebb időjárást hozott Közép-Európa szerte, olykor jelentősen szélsőséges hőmérsékleti

<sup>66</sup> Ha az 1., 2., és 3. számú táblázat adatait elemezzük, akkor jól látszik, hogy a kiegyezéstől az első világháború időszakáig átfogóan a növénytermesztés értékei jóval nagyobb arányban növekedtek az állattenyésztési ágazat értékeinél.

<sup>67</sup> BELUSZKY Pál szerk., *Magyarország történeti földrajza I.*, Dialóg Campus Kiadó, Bp.-Pécs, 2005, 370, 371.

<sup>68</sup> *Uo.*, 374.

<sup>69</sup> NAGY Mariann, *Adatok a magyar mezőgazdaság jövedelmi viszonyainak vizsgálatához a dualizmus korában*, HUDI József szerk., *A fogyasztás társadalomtörténete*, Rendi társadalom – polgári társadalom 18, A Hajnal István Kör–Társadalomtörténeti Egyesület konferenciája, Pápa 2004. augusztus 27-28., Hajnal István Kör–Társadalomtörténeti Egyesület, Pápai Református Gyűjtemények, Bp.-Pápa, 2007, 157-188.

<sup>70</sup> *Uo.*, 2. ábra. *Egy mezőgazdasági lakosra jutó nettó termelési érték, 1906–1910 (országos átlag=236 korona)*, 178. A nettó termelési érték a mezőgazdaság hozzájárulását jelenti a nemzeti jövedelemhez.

kilengésekkel.<sup>71</sup> Hazánkban a lehűlések főként a téli és a tavaszi hónapokban váltak kimutathatóvá, ám a 19. század közepétől felmelegedés vette kezdetét, mely jótékony hatást fejtett ki az időjárással szemben igényesebb mezőgazdasági termények fejlődésére.

### 5.5. Az ipar fejlődése a dualizmusban

A mezőgazdasághoz hasonlóan az ipari szektor korabeli növekedését is több vezető ágazatra és tényezőre szükséges szétbontani. Az egyes ágazatok közül kiemelkedő szerepet kapott a mezőgazdasággal szoros kapcsolatban álló élelmiszeripar, a dualista gazdaság motorjának mégis a vasútépítést tápláló nehézipar számított.<sup>72</sup> Ugyanakkor ezeknek a területeknek az intenzív fejlődési ütemétől függetlenül általánosságban igaz, hogy a kiegyezés idején hazánk nem rendelkezett modern ipari termelési kapacitással, az ipari fejlettséget biztosító és jelző alapvető tényezők részben, vagy egészében hiányoztak.<sup>73</sup>

A mezőgazdaság és az ipar összefonódásából, vagyis a mezőgazdasági termékek ipari feldolgozásából fakadóan a mezőgazdasági termelés 19. század második felétől tapasztalt fejlődése jótékonyan hatott az élelmiszeripar munkafolyamataira is. Az időszak élelmiszeriparának leginkább meghatározó területét a malom- a cukor- és a szeszipar jelentette. A hatvanas évektől meginduló nagyobb volumenű termelés következtében a század utolsó évtizedére a budapesti malomipar Minneapolist követve a világ második legnagyobb malomipari központjává növekedett.<sup>74</sup> Ennek a növekedésnek előfeltételei voltak olyan technológiai változások, mint például a gőzzel hajtott malmok, vagy a kövek helyett hengerekben történő őrlés elterjedése. A gőzmalmok előretörését mutatja, hogy számuk az 1863-ban regisztrált 147-ről az 1884-es évre 910-re növekedett, s ekkorra a gépi energia csaknem 50%-át ezek a gőzmalmok használták fel.<sup>75</sup> A gőzmalmok mellett a fejlődés másik zálogát, vagyis a hengereket már az 1830-as években is ismerték, azonban ekkoriban még

<sup>71</sup> RÁCZ Lajos, *Magyarország éghajlattörténete az újkor idején*, Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó, Szeged, 2001.

<sup>72</sup> HONVÁRI János szerk., *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*, Aula Kiadó, Bp., 1996, 313.

<sup>73</sup> KATUS László, *i.m.*, 451.

Ezt az álláspontot támasztja alá a következő megállapítás is: „A kiegyezés előtti ipari fejlődés ellenére (...) az abszolútizmus időszakában legfeljebb a gépek szórványos megjelenéséről beszélhetünk.” BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *i.m.*, 88.

<sup>74</sup> HONVÁRI János szerk., *i.m.*, 309.

<sup>75</sup> GYIMESI Sándor, *i.m.*, 114.

A gőzmalmok termelési fontosságára hívta fel a figyelmet Kövér György is, akinek adatközlése alapján a 20. század első éveiben a feldolgozott búza 80%-át őrlték meg a gőzmalmok, miközben arányuk csupán 10%-ot ért el a malmok között. KÖVÉR György, *i.m.*, 204.

gyenge hatásfoka miatt termelési szempontból jelentősége csekély volt. Az eszköz széleskörű elterjedését Mechwart András munkássága tette lehetővé. „A Ganz-gyár 1874-ben vásárolta meg Wegmann svájci malommérnök porcelánhengereket használó készülékének gyártási jogát, és 1876-ban már szabadalmaztatta is a Monarchiában később világhírűvé vált hengerszékét. Mechwart a porcelánhenger helyett magas peremű, spirális alakban megcsavart rovátkolású, kéregöntésű hengereket forgatott egymással ellentétes irányban és megszervezte a készülék nagyüzemi ipari gyártását is. A gyár 1876-ban 293, 1880-ban pedig 1442 darab hengerszékét készített. Az 1880-as évekre a budapesti nagymalmokban már mindenütt diadalmaskodott a Mechwart-féle hengerszékék által meggyökerezett, ún. magyar őrlés.”<sup>76</sup> A technikai újítások mellett rövid ideig ugyancsak a korszak egyedi jellemzője volt az 1882-ben bevezetett őrlési forgalom alkalmazása.<sup>77</sup> Az őrlési forgalom a hazai malmok számára vámmentes gabona behozatalra adott lehetőséget abban az esetben, ha a feldolgozott gabonából készített lisztet vámkülföldre szállították el.<sup>78</sup> A történeti teljesség miatt szükséges szólni arról, hogy az őrlési forgalom alkalmazását 1896-ban korlátozták, majd 1900-ban eltörölték, mivel a Monarchia belső piacán az agráriusok véleménye szerint a rendelkezés a gabonaárakat lenyomta, nem utolsó sorban azért, mert a malmok a behozott alacsony minőségű és olcsó balkáni búza helyett a magas minőségű és drága magyar gabonából készült lisztet exportálták (bár ezt a bevezetést előíró pénzügyminiszteri rendelet a legkevésbé sem tiltotta).<sup>79</sup> Dacára a jelentős mértékű fejlődésnek és Budapest malomipari vezető szerepének, a vidéki malomipar jellege csekély mértékben változott meg. Míg 1863-ban majdnem huszonkettőezer, addig 1875-ben valamivel több, mint huszonnégyezer, 1884-ben pedig csaknem huszonhétézer hagyományos vízi-, szél- és szárazmalom működött továbbra is az országban.<sup>80</sup>

A malomipar nagy ívű modernizálódása és élelmiszeripari vezető szerepe mellett a cukoripar is igen dinamikus fejlődésen ment keresztül. A cukorgyárak közös jellemzői közé tartozott, hogy nagy tőkeerejű, korszerű gépi berendezéssel üzemelő vállalkozások voltak, erős világpiaci versenypozícióval.<sup>81</sup> Az ágazat lendületvétélében az 1888. évi cukoradóról szóló

<sup>76</sup> KÖVÉR György, *i.m.*, 202, 203.

<sup>77</sup> KLEMENT Judit, *Az őrlési forgalom jelentősége a fővárosi malomvállalatok nézőpontjából*, HALMOS Károly, KISS Zsuzsanna, KLEMENT Judit szerk., *Piacok a társadalomban és a történelemben*, Rendí társadalom – polgári társadalom 26, A Hajnal István Kör–Társadalomtörténeti Egyesület 2012. évi debreceni konferenciájának kötete, Hajnal István Kör–Társadalomtudományi Egyesület, Bp., 2014, 211-220.

<sup>78</sup> HONVÁRI János szerk., *i.m.*, 276.

<sup>79</sup> KLEMENT Judit, *i.m.*, 213.

<sup>80</sup> SÁNDOR Vilmos, *Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900*, Szikra, Bp., 1954, 65. Az adatközlésből az is látható, hogy a gőzmalmok aránya a korszakban 1% alatti részarányról ebben az esetben csupán 3,3%-ra növekedett.

<sup>81</sup> KATUS László, *i.m.*, 452.

törvény<sup>82</sup> kapott meghatározó szerepet. A rendelkezés ugyanis a feldolgozás során kinyert cukorértékre vetett ki adót, szemben a korábbi gyakorlattal, amikor a feldolgozott nyersanyag jelentette az adóalapot. Ez azért járt előnyökkel a magyarországi területek számára, mert a répa cukortartalma itthon alacsonyabb volt az örökös tartományokban tapasztaltaknál.<sup>83</sup> Ettől függetlenül fontos annak hangsúlyozása, hogy a Monarchián belül Magyarország cukortermelési szerepe, súlya jóval elmaradt az ausztriai fél szerepe és súlya mögött – mind a cukorgyárak számának, mind a megtermelt cukor mennyiségének szempontjából.<sup>84</sup>

A malom- és cukoriparral párhuzamosan a hazai szeszgyártás is az élelmiszeripar jelentős tényezőjének számított. A szeszipari üzemek fejlődésében fontos hatásként tekinthetünk a korábban ismertetett ipartámogató törvényekre, hiszen az abban szereplő kedvezményeket – igaz, hogy egyre csökkenő mértékben – de jelentős arányban használta ki az ágazat. A legfontosabb technikai előrelépés a korszakban a szeszfinomítás lépéseire kapcsolódóan történt. A modern szeszfinomító berendezés azonban nem volt szerves része egy kisebb gyár, illetve üzem felszerelésének, mivel a nagyobb, tőkeerősebb gyárak, melyek finomító berendezést engedhettek meg maguknak, elvállalták a kisebb gyárak szeszfinomítását, vagy éppen felvásárolták a piacról a finomítatlan szeszt. Ennek is lett a következménye, hogy a szesziparban a korszak végére is jelentős mértékű maradt a kisárutermelői szeszfőzés. Az 1880-as évtized elején még mindig mintegy 82 500 kisüzem és 150 000 apró szeszfőzde működött az országban, melyek helyi piacra termeltek a falusi gazdaságok kiegészítő részeként.<sup>85</sup>

Az élelmiszeripar mellett a nehézipar – a jelenlegi munka témája, illetve az ágazat fejlődési üteme, valamint modernségében és újszerűségében rejlő jelentősége miatt is – a dualizmus kori ipari fejlődés legmeghatározóbb tényezőjének tekintendő. A már meglévő nyersanyagok és ipari termékek termelési értékeinek emelkedésén túl a korszak egyedi jellemzői közé tartozott az acélgyártás technológiájának modern kori kifejlődése, a termelés ipari keretek közötti elindulása, megjelenése. „H. Bessemer 1855-ben szabadalmaztatta a szélfrissítéses acélgyártás technológiáját; a Martin-fivérek 1865-ben kaptak szabadalmat W. Siemens regeneratív gáztüzelését alkalmazó acélkemence megalkotásáért.”<sup>86</sup> A 4. számú táblázat (*A legfontosabb nyersanyagok és ipari termékek évi átlagos termelése*) adatai alapján állíthatjuk, hogy sem a mezőgazdaság, sem az ipar egyetlen másik ágazata nem produkált a nehéziparhoz hasonló robbanásszerű fejlődést a korszakban. Az elért ötszörös, tízszeres termelési eredmények, az

<sup>82</sup> 1888. évi XXIII. törvénycikk a cukoradóról, [www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6301](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6301)

<sup>83</sup> HONVÁRI János szerk., *i.m.*, 310.

<sup>84</sup> SÁNDOR Vilmos, *i.m.*, 109.

<sup>85</sup> *Uo.*, 90.

<sup>86</sup> KÖVÉR György, *i.m.*, 199.



acéltermelés megkezdése ugyanakkor azt is igazolja, hogy a 19. század közepéig hazánk igen csekély mértékű nehézipari termelési potenciállal rendelkezett.<sup>87</sup>

4. számú táblázat. A legfontosabb nyersanyagok és ipari termékek évi átlagos termelése  
(ezer tonna)

Időszak	Szén	Vasérc	Nyersvas	Acél
1851–1855	209	133	51	
1871–1875	1 509	433	153	9
1891–1895	3 958	997	323	190
1910–1913	9 585	1 977	574	734
Átlagos évi növekedés %				
1851/55–1871/75	10,4	6,1	5,6	
1871/75–1891/95	4,9	4,3	3,8	16,5
1891/95–1910/13	4,8	3,7	3,1	7,3

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 464.

A fellendülő nehézipari termelés környezetének hazai sajátossága volt, hogy „a vasipar a kiegyezés után három óriásvállalat, az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság (Resica, Anina), a Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmű Rt. (Likér, Ózd, Salgótarján, Borsodnánásd) és az Állami Vasművek (Vajdahunyad, Diósgyőr, Zólyombrezó) üzemeiben koncentrált. 1913-ban e három nagyvállalat adta a vas- és acéltermelés 96%-át.”<sup>88</sup>

Az ércek bányászata és félkész termékeket előállító kohászat szerepe mellett az agrár alapjellemezőkkel rendelkező Magyarország tekintetében valamelyest meglepő a gépipar gyors fejlődési üteme a modern iparosodás kezdeti időszakában,<sup>89</sup> bár épp a növekvő mennyiségben előállított ipari alapanyag- és a rendelkezésre álló nyersanyagkészlet (valamint a behozatal) teremtett alapot a közlekedés anyag- és járműigényét, valamint a mezőgazdaság technikai szükségleteit biztosító gépipar számára. Az Óbudai Hajógyár, a Ganz és az Államvasutak budapesti gépgyára számított a legnagyobb üzemek közé, míg vidéken több más jelentős csomópont mellett a resicai gépgyár szerepe emelhető ki.<sup>90</sup> A jármű- és gépgyártáshoz részben kapcsolódva ugyanakkor fontos szerep jutott az elektrotechnikai iparág számára is. Ezen a területen olyan eredményeket sikerült felmutatni, mint az elektromos áram gazdaságos szállításához elengedhetetlen transzformátor-rendszer bevezetése (Bláthy Ottó, Déri Miksa,

<sup>87</sup> A vasgyártás a dualizmus időszaka alatt akkora mértékben emelkedett meg, hogy a korszak elején általánosan elfogadott vélemény, mely szerint hazánk vasérckészletben bővelkedő ország, nagyon rövid időn belül megváltozott. A 20. század elején már mindenki úgy gondolta, hogy készleteink a fejlődéshez elégtelenek. REMPORT Zoltán, *Magyarország vasgyártása a dualizmus korában (1867-1918)*, Montan Press Kft., Bp., 2005, 335.

<sup>88</sup> KATUS László, *i.m.*, 453.

<sup>89</sup> *Uo.*, 452.

<sup>90</sup> GYIMESI Sándor, *i.m.*, 114.

Zipernowsky Károly jóvoltából), vagy a háromfázisú nagyvasúti vontatás megvalósítása (Kandó Kálmán megoldásával).

A dualizmus ideje alatt – az összességében dinamikus növekedés ellenére – az ipar fejlődésének íve több alkalommal is lelassult, megtorpant. Elsőként az 1873-as pénzügyi válságot szükséges említeni, mely az élelmiszeripart kisebb mértékben, a nehézipart azonban jelentősen érintette. Oka, hogy a kibontakozott pénzügyi krízis az ipar területén elsősorban a vasútépítésre és a hozzá kapcsolódó nehézipari beruházásokra gyakorolt erős mérséklő hatást. Ennek következtében a belföldi vasgyárakban (is) jelentőssé vált a kényszerű készletfelhalmozás, amelynek hatására túlkínálat keletkezett, így a forgalom mellett az árak esni kezdtek.<sup>91</sup> Azonban ekkoriban a készletek felhalmozódását elsődlegesen nem a túltermeléssel, hanem a beruházások visszaesésével, tehát a kialakult pénzügyi vákuummal lehet magyarázni. A nehézipari termelés a válság előtti szinteket az 1870-es évek végére érte újra el. A kilábalást követően az 1880-as években a korábbi fejlődés üteme újfent jelentősen csökkent, az 1886-os évben meg is tört. Ez az 1886-os válság azonban a nagyiparra nem gyakorolt oly mértékű gátló hatást, mint a korábbi, 1873-as.<sup>92</sup> A kilábalás gyorsan megtörtént, így a 19. század végén ismételt, ám rövid fejlődése következett, mely az 1880-as évtized utolsó éveitől az 1900-as évek legelejéig számítható. A 20. század kezdetén ismét igen erős recesszió bontakozott ki, melynek következtében különösen a nehéz- és építőiparban esett vissza a gazdasági termelés. Az 1873. évi válsághoz képest eltérést jelentett, hogy ennek okai egyértelműen és elsődlegesen a túltermelésre, illetve az abból fakadó negatív folyamatokra vezethetők vissza. Hazánk vonatkozásában különösen előnytelen jellemző volt az, hogy noha a fejlettebb tőkés országokban már 1903-tól fellendülés bontakozott ki, Magyarországon még az 1904–1905-ös évek is a pangás idejét jelentették.<sup>93</sup> Az 5. számú táblázat adatai plasztikusan mutatják, hogy a gépipar szempontjából meghatározó vasérc-, nyers- és öntöttvas-, valamint acéltermelés mértéke együttesen csupán az 1908-as években haladta meg a század eleji szinteket – igaz, a vasérc- és acéltermelés ekkorra már jóval a válság előtti mérték felett járt.

5. számú táblázat. A legfontosabb nyersanyagok és ipari termékek évi termelése (1899–1913)

Termelési év	Vasérctermelés		Nyers és öntöttvas t.		Acéltermelés	
	q	%	q	%	q	%
1899	—	—	4 712 608	100	—	—
1900	16 663 631	100	4 555 555	96	4 266 630	100

<sup>91</sup> BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *i.m.*, 93.

<sup>92</sup> SÁNDOR Vilmos, *i.m.*, 341.

<sup>93</sup> BEREND Iván, RÁNKI György, *Magyarország gyáripara az imperializmus első világháború előtti időszakában 1900–1914*, Szikra, Bp., 1955, 37.



nagyipari vállalatok alsó kategóriái a hagyományos technológiát alkalmazták és lényegében képtelenek voltak minden előrehaladásra, a kialakuló legnagyobb vállalatok (...) a technikai és termelési dinamizmus hordozói voltak.<sup>96</sup> Ezt a megállapítást magyarázza és árnyalja a nagyipari munkásság eloszlását bemutató 6. számú táblázat. Ennek tanúsága szerint különösen is jelentős termelési hatás kapcsolódott a korabeli gigavállalatokhoz, tehát az 1 000 főnél nagyobb munkáslétszámot foglalkoztató üzemekhez, hiszen míg arányuk mindössze 1,6%-ot tett ki a századforduló nagyipar üzeimei között, addig a korabeli munkásság csaknem egynegyed részét (24,5%) kötötték magukhoz.

6. számú táblázat. A nagyipari munkásság koncentrálttsága 1900-ban

Üzemkategória a munkáslétszám alapján	Üzemek számának megoszlása %	Alkalmazott munkaerő megoszlása %
21-100	76,2	26,6
101-500	20,0	35,8
501-700	1,6	4,7
701-1 000	0,6	8,4
1 000 felett	1,6	24,5
Összesen	100,0	100,0

Forrás: BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *i.m.*, 112.

A gigavállalatok esetén hangsúlyozott és bemutatott munkaerő koncentráció jelentősége a jelenlegi téma kapcsán abban áll, hogy méretéből fakadóan előrevetíti a győri Vagongyár munkavállalókra gyakorolt intenzív szívóhatását és migrációra gyakorolt erejét. Korábbi kutatások ugyanis bizonyították, hogy a 20. század első évtizedében a gyár foglalkoztatottjainak száma 1200 és 2400 (!) fő között ingadozott.<sup>97</sup>

## 5.6. A kereskedelem fejlődése a dualizmusban

A fejlődő mezőgazdasági és ipari termeléshez kapcsolódó kereskedelem viszonyainak változása, fejlődése szempontjából a korszak legmeghatározóbb jellemvonásaként a dualista Monarchia államrendszerét tekinthetjük, a kereskedelem és a vámpolitika ugyanis a kiegyezést követően közös érdekű ügynek számított. „A kiegyezési törvény értelmében Magyarország

<sup>96</sup>Uo., 113.

<sup>97</sup>GODENA Albert, *A magyar Vagon- és Gépgyár munkaerő-állományának elemzése a győri fa- és fémipari szakiskola 1907/08. évi adatainak feldolgozása alapján*, 43. *A munkáslétszám és a termelés aktivitása 1900-1910 között.*

Megjegyzendő, hogy induláskor 200 munkással rendelkezett a gyár, de a létszám gyorsan növekedett és már 1898-ra elérte az 1200- as létszámot. NÉMETH Attila, *i.m.*, 14.

ezen a téren szuverén és független ország volt, s ezekben az ügyekben önállóan intézkedhetett, a magyar országgyűlés azonban kész volt arra, hogy – tekintettel a közös gazdasági érdekekre és kapcsolatokra – a magyar korona országai és Ausztria között időnként vám- és kereskedelmi szerződés köttessék.”<sup>98</sup> Az 1867. év végén életbe lépett vám- és kereskedelmi szövetség értelmében Ausztria és Magyarország államának területe egyetlen, vagy más megfogalmazásban közös vám- és kereskedelmi területet alkotott – közös vámhatárral. A további államokkal kötött közös kereskedelmi szerződések mellett az osztrák és a magyar fél egyetértésben döntött többek mellett a vasút, a vízi közlekedés, a posta kérdéseiben is. A vám és kereskedelmi szövetséget a kezdetekkor 10 évre kötötték, de 5 év után bármely fél kezdeményezhetett módosítást érintő tárgyalásokat, melyek bizonyos fokú eredménytelensége a szövetség felmondását is eredményezhette.<sup>99</sup> Az egyes periódusokat követően esetenként történtek hosszabban elhúzódó egyeztetések, viták a két fél képviselői között, ám az Osztrák-Magyar Monarchia kiviteli és behozatali aktivitása az olykor lassabb döntéshozatal ellenére folyamatosan növekedett, ahogy ezt a 7. számú táblázat adatai is jelzik.

7. számú táblázat. Az Osztrák-Magyar Monarchia külkereskedelmi forgalma  
(folyó árakon, évi átlagok, millió koronában)

Év	Kivitel	Behozatal	Mérleg
1866–1870	800	700	100
1871–1875	933	1 166	-233
1876–1880	1 311	1 125	186
1881–1885	1 451	1 237	214
1886–1890	1 455	1 136	319
1891–1895	1 541	1 331	209
1896–1900	1 700	1 573	127
1901–1905	2 052	1 889	163
1906–1910	2 366	2 568	-202
1911–1913	2 636	3 385	-749

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 465.

A kereskedelem vizsgálatakor a politikai viszonyok sajátossága miatt fontos szétválasztani Magyarországnak exportja kapcsán „a vámkülföldi külkereskedelmet és a Monarchia másik felével

<sup>98</sup> KATUS László, *i.m.*, 312.

<sup>99</sup> *Uo.*, 313.

folytatott árucserét, mert az utóbbi a belső vámhatárok hiánya és a közös valuta következtében feltételeit tekintve közelebb állt a belkereskedelemhez. Ez az elkülönítés csak 1882-től kezdve lehetséges, mert az 1867 és 1874 közötti felvételek – amelyeket a korabeli statisztikusok is hiányosnak minősítettek – nem különböztették meg őket. A rendszeres és részletes külkereskedelmi statisztikai adatgyűjtés csak 1882-ben vette kezdetét.”<sup>100</sup> A közös vámterületre és a ténylegesen vámkülföldre történő exporttevékenységet bemutató 8. táblázat adatai alapján Magyarország kiviteli szerkezetére az agrár alapjellemezők és termelési profil miatt – folyamatos csökkenés mellett ugyan – a mezőgazdasági termékek túlsúlya volt alapvetően jellemző. A világháború előtti időszakra azonban a mezőgazdasági és ipari termékek megoszlása közti különbséget már elenyészőnek értékelhetjük, vagyis a kiviteli szerkezet az ipari és a mezőgazdasági termékek megoszlásának vonatkozásában kiegyenlített. Ezek mellett igaz az is, hogy a mezőgazdasági termékek jelentősebb fogadó területének Ausztria számított, míg az ipari termékek felvevőpiacának nagyobb részét a vámkülföldi partnerek jelentették.

8. számú táblázat. Magyarország kivitelének szerkezete (1867–1913)  
(folyó áron, százalékban)

Árufajták	Egész kivitel			A közös vámterületre		Vámkülföldre	
	1867/71	1882/86	1909/13	1882/86	1909/13	1882/86	1909/13
Növényi t.	37,4	33,8	25,7	34,4	29,0	32,2	14,9
Állatok és állati t.	24,7	26,3	25,2	29,4	25,8	18,6	22,9
<i>Mezőgazdasági termékek összesen</i>	<i>62,1</i>	<i>60,1</i>	<i>50,9</i>	<i>63,8</i>	<i>54,8</i>	<i>50,8</i>	<i>37,8</i>
Élelmiszeripari t.	15,4	17,8	24,5	16,3	25,0	21,5	23,1
Egyéb ipari t.	21,1	21,0	23,1	18,6	18,9	27,1	37,0
Egyéb	1,4	1,1	1,5	1,3	1,3	0,6	2,1

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 467.

A termelés és a kivitel szerkezetéből, vagyis a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek hosszú időn keresztül fennálló túlsúlyából is következtethetünk a behozatali szerkezet ipari termékeinek többletére. Folyamatában tekintve a behozatali oldalon az ipari nyersanyagok és a

<sup>100</sup> *Uo.*, 465.

félgyártmányok növekedését tapasztalhatjuk a korszakban. A legfőbb vámkülföldi kereskedelmi partnerek között a kereskedés volumene alapján elsőként Németországot, majd Nagy-Britanniát említhetjük.

9. számú táblázat. Magyarország behozatalának szerkezete (1867–1913)  
(folyó árakon, százalékban)

Árufajták	Egész behozatal			A közös vámterületről		Vámkülföldről	
	1867/71	1882/86	1909/13	1882/86	1909/13	1882/86	1909/13
Nyers élelmiszer, állatok		9,7	7,2	6,1	4,8	27,2	14,
Ipari nyers- és fűtőanyagok		8,2	14,4	3,3	5,3	31,3	40,8
<i>Nyersanyagok összesen</i>	<i>16,0</i>	<i>17,8</i>	<i>21,6</i>	<i>9,4</i>	<i>10,1</i>	<i>58,5</i>	<i>54,9</i>
Félgyártmányok	4,4	12,9	18,3	12,6	18,7	14,6	17,0
Beruházási javak	16,6	5,0	8,1	4,8	7,2	6,1	10,8
Textil-, bőr- és ruházati cikkek	36,5	44,4	32,9	51,4	41,8	10,7	6,6
Egyéb fogyasztási cikkek	26,5	19,9	19,1	21,8	22,2	10,1	10,7
<i>Késztermékek összesen</i>	<i>79,6</i>	<i>69,3</i>	<i>60,1</i>	<i>78,0</i>	<i>71,2</i>	<i>26,9</i>	<i>28,1</i>

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 468.

A hazai termelési ágak fejlődése mellett a dualizmus kereskedelmi folyamatainak változására jelentős hatást gyakorolt, hogy a szállítás átalakulása mellett „kiépült a kereskedelem szolgáltatási háttere, mindenekelőtt a hitelintézetek és a biztosítótársaságok, 1864-ben megnyílt a pesti áru- és értéktőzsde.”<sup>101</sup> Részben ennek is lett következménye az, hogy Budapest jelentette a legfőbb központot a kereskedelem tekintetében is. Korabeli adatok alapján az ország kereskedőinek csaknem egynegyede (23,6%) dolgozott és élt a fővárosban 1910-ben.<sup>102</sup> Budapestet nem számítva az Alföld, valamint négy nyugat magyarországi megye (Pozsony, Sopron, Győr, Moson) rendelkezett az országos átlagnál magasabb kereskedői aránnyal.

## 5.7. Az infrastruktúra fejlődése a dualizmusban

<sup>101</sup> BELUSZKY Pál, *A kereskedelem központjai és formái Magyarországon a dualizmus korában*, TINER Tibor, TÓTH Tamás szerk., *A falupolitikától a marketingföldrajzig, Tanulmányok Sikos T. Tamás tiszteletére*, SZIE Kiadó, Gödöllő, 2013, 28.

<sup>102</sup> *Uo.*, 31.

A hazai gazdasági fejlődés, a fokozódó termelés és a termelt javak – akár bel-, akár külpiaci – értékesítése nem lett volna lehetséges a szállítási folyamatokat meggyorsító infrastruktúra jelentős nagyságú, dinamikus növekedése nélkül. A 19. század második felére a legnagyobb fejlesztések két fókuszterületet érintettek. Az egyik a vízszabályozás, míg a másik a vasútépítés elindulását jelentette. Mindegyikre igaz, hogy az 1840-es évektől kezdve csaknem fél évszázad alatt a legapróbb részletekig átalakította az ország természet- és gazdaságföldrajzi jellemzőit, továbbá lényegesen befolyásolta a településhálózat alakulását is.<sup>103</sup>

A század első felében az Alföld és Kisalföld meghatározó részét, a területek nagyobb hányadát rendszeresen elöntötte az áradás. A Tisza – és mellékfolyóinak – szabályozását nagy kiterjedésű kanyarok átvágásával 1875-re sikerült befejezni, bár az 1879-es szegedi árvíz bizonyította, hogy a mederbővítéseket és a védőtöltések emelését, megerősítését tovább kell folytatni. A kiegyezés utáni időszakra tehetjük a Duna rendszeres, átfogó szabályozásának megindulását is. Az 1870-es években előbb a főváros környéki Duna-partot, majd 1886-tól Győr és az osztrák határ közé eső Felső-Duna szakaszt, végül 1889-től az Al-Duna területeit szabályozták. A munkálatok következtében a gőzhajókkal járható vízi vonalak hossza 1910-ben elérte a 3 000 kilométert. Az egy négyzetkilométerre jutó hajózható vízi utak hossza azonban európai mércével mérve továbbra is igen kevésnek számított. A vasúttal szemben a vízi szállítás versenyképességét olcsósága javította, lassúsága viszont nagymértékben rontotta. A rendezés következtében a hajózási útvonalak mellett jelentősen nőtt az ármentesített, termelés alá vont területek nagysága is. Ugyanakkor problémát jelentett, hogy a szabályozási munkálatokat és a lecsapolási tevékenységet nem kísérte az alföldi területek öntözése. Ennek hatására alakult ki a gazdaságilag igen káros szikesedés, mely a Tiszántúlon jelentős nagyságú területeket tett mezőgazdasági termelésre alkalmatlanná.<sup>104</sup>

Amíg a vízszabályozás a mezőgazdasági termelésre gyakorolt elsősorban pozitív hatást, addig a vasútépítés a szállítás forradalmasítása okán főként az ipart, illetve a kereskedelmet segítette. Az itthoni viszonyok között azért is vált különösen jelentőssé a vasútfejlesztés, mert a vasútvonalak kiépítése előtt semmiféle úthálózat nem állt rendelkezésre, mely a fejlődő gazdasági követelményeknek meg tudott volna felelni. A korábbi időszakban amúgy gazdaságilag rendkívül meghatározó vízi szállításra is jellemző volt, hogy a folyók főként keleti és déli irányba, vagyis a kiviteli területekkel, piacokkal ellentétesen folytak, ami miatt az

---

<sup>103</sup> KATUS László, *i.m.*, 432.

<sup>104</sup> *Uo.*, 433.



áruszállító járműveket folyásiránnyal szemben állati vagy emberi erővel kellett a vontatásban segíteni.

Az 1840-es évek második felétől induló vasútépítési munkálatok hatására a kiegyezéskor már 2 000 km feletti vasútvonal állt üzemben, mely főleg az Alföld gabonatermő vidékeit kötötte össze Béccsel és Trieszttel. „1867 és 1872 között az országgyűlés 20 vasútvonal építését engedélyezte, valamennyinél államilag garantálva a beruházott tőke 5-6%-os profitját. Hét év alatt több mint 4000 km új vonalat adtak át a forgalomnak.”<sup>105</sup>A kezdetben többségében magánalapítású vasutak mellett 1868-ban létrejött a Magyar Állami Vasutak (MÁV) intézménye, mely folyamatosan növelte a fennhatósága alá tartozó vasútvonalak nagyságát az országban. Az 1873. évi válság hatására az 1880-as évek elejéig az építési munkálatok jelentősen visszaestek, innentől számítva viszont a 20. század legelejéig csaknem 10 000 km-nyi újabb vasútvonal épült meg. Az 1880-as évektől kezdődően a helyi érdekű vasútvonalak építése szökkent szárba, melyek ugyan a korábbi vonalaknál jelentősen gyengébb felépítésű és teljesítményű vonalak voltak, de éppen olcsóságuk tette lehetővé, hogy szerepük a személyszállítás és a helyi áruszállítás terén növekedjen. A színes képet mutató vasútfejlesztési tevékenység következtében mindenesetre a kiegyezés évében még csupán 2 285 km hosszúságú magyarországi vasútvonal a világháború előtti időszakra nagyságrendjét tekintve tízszeresére duzzadt, azaz 1913-ra meghaladta a 22 000 km hosszúságot is.

10. számú táblázat. Magyarország vasútvonalainak fejlődése (1846–1913)

Év	Vasútvonal hossza km-ben	100 km <sup>2</sup> -re jutó vasútvonal km-ben
1846	35	0,0
1850	222	0,1
1867	2 285	0,8
1873	6 253	1,9
1890	11 246	3,4
1900	17 108	5,2
1913	22 084	6,8

Forrás: BEREND T. Iván, SZUHAY Miklós, *i.m.*, 58.

A növekedés mellett a korszak második felétől egyre inkább jellemzővé vált az állami közreműködés megjelenése is. Kezdetben többnyire a csőd közeli magántársaságok szanálása és az állami vasutak kiegészítése jelentette a szerepvállalás fő okát, míg később, tehát az 1880-as évektől kezdődően az állami jelenlét a gazdaságpolitikai törekvések egyik centruma lett,

<sup>105</sup> *Uo.*, 434.

mely elsősorban Baross Gábor államtitkársága (1883–86), majd minisztersége (1886–92) alatt valósulhatott meg.<sup>106</sup>

Baross Gábor irányításával 1889. augusztus 1-jétől új díjszabás érvényesült a vasúti áruszállításban, melynek értelmében a jelentős exportcikkek, valamint a hazai iparcikkek szállítása kedvezményben részesült. Döntő jelentőségűnek bizonyult továbbá Baross személyforgalmat érintő zónatarifa rendszere is, melyre azért volt szükség, mert 1899-ig a magyar vasút személyszállítási díjai egész Európában a legmagasabbak voltak. Nem meglepő, hogy a magas költségek miatt a személyforgalom nagyon alacsony mértéket ért el, az elindított vonatok többnyire félig, vagy teljesen üresen közlekedtek az állomások között. Az új tarifa alkalmazásával a szomszédos (vagyis a nagyon közeli), illetve az egymástól jelentősen hosszabb távolságokra fekvő (vagyis nagyon távoli) települések között csökkent nagyobb mértékben a díjszabás, melynek következtében a szegényebbek, azaz az alacsonyabb jövedelemmel rendelkezők számára is megnyílt a vonattal utazás lehetősége.<sup>107</sup> A legrövidebb utazási távolságokon (1-20 kilométer között) a viteldíj a korábbiak hatod részére, közepes távolságokon kétharmadára, felére mérséklődött, míg a hosszabb távokon, vagyis 225 km felett egységesen 4 koronát tett ki a harmadik kocsiosztályon (amely utóbbi kategóriában 80%-os csökkenést eredményezett).<sup>108</sup> A 11. számú táblázat alapján jól nyomon lehet követni az intézkedés hatását, melynek következtében 1903-ra már 166 millió utas vette igénybe a vasúti közlekedést.

11. számú táblázat. A magyarországi vasutak szállítási teljesítménye (1864–1913)

Év	Utastforgalom		Áruforgalom	
	Utast (millió)	Utastkilométer (millió)	Millió tonna	Millió tonnakilométer
1864	1,8	179	2,0	304
1876	9,2	510	9,0	1096
1890	29,0	1 237	19,0	2798
1900	64,0	2 318	40,0	4648
1913	166,0	4 999	77,2	8319

Forrás: KATUS László, *i.m.*, 436.

<sup>106</sup> *Uo.*, 435.

<sup>107</sup> *Uo.*, 435.

<sup>108</sup> CZÉRE Béla, *Magyarország közlekedése a 19. században (1780-1914)*, MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Bp., 1997, 134, 135.

A díjak és a zónák az évek elteltével természetesen változtak. 1903-ra a legfelső, egységesített zóna távolsága 401 km-re növekedett, ahol a harmadik kocsiosztályon való utazásért már 10 koronát kellett fizetni (226 és 300 km között 8 koronát). A zónák összevetésével az látható, hogy 1889-től 1903-ig a viteldíjak a harmadik kocsiosztályon nagyságrendileg megduplázódtak. 9. táblázat, A Baross-féle zónadíjszabás menetdíjai a személyvonat III. kocsiosztályán. CZÉRE Béla, *i.m.*, 135.

Zárásként fontos kiegészítő hatásként szükséges tekinteni arra, hogy „a kiegyezés utáni Magyarországon az épülő vasút kényszerítette ki a közutak építését, amelyen el lehetett juttatni az agrártermékeket a vasúthoz. A közutakat a biztonságos vasút üzemeltetéséhez mint kiszolgáló létesítményeket építették meg.”<sup>109</sup> A későbbi években viszont a korszerű, tehát nem kizárólagosan a vasúti közlekedéshez kapcsolódó és arra épülő infrastruktúra megteremtése – útburkolatok, hidak, alagutak építésével – a városok modernizációjának fontos tényezőjévé vált.<sup>110</sup> A közutak vonatkozásában elsősorban nem a hálózat bővüléséről szükséges beszélnünk, hanem a szilárd burkolatú, illetve kavicsolt szakaszok arányának emelkedéséről,<sup>111</sup> melyet a személy- és tehergépkocsik gyors növekedése indukált (1910 és 1914 között számuk 1 000 felettiről 3 000 felettire változott).<sup>112</sup>

### 5.8. Urbanizáció,<sup>113</sup> népesedés és modernizáció a dualizmusban

A korszak demográfiai és migrációs folyamatainak áttekintése előtt szükséges kiemelni, hogy a 19. századtól kezdődően gyökeresen megváltozott, átalakult a korábbiakban használt város fogalma és jelentése. A változás abból eredeztethető, hogy a 18. század végétől kezdődően egyre élesebben vált el egymástól a városi szerepkör jelentése és a város jogi fogalma.<sup>114</sup> A 19. századot megelőző időszakok kapcsán kétféle város-definícióról beszélhetünk. „A történészek (...) nagy többsége a közigazgatási-jogi városi fogalmat használja. Város az, amelynek szabad királyi városi (civitas) kiváltsága volt (a középkorban). Vagy város az, amelyik földesúri fennhatóság alatti mezőváros (oppidum) volt ugyan, de

<sup>109</sup> BAJOR Tibor, *A folyami szállítástól az autópályáig, A magyar közlekedés és a gazdaság kölcsönhatásai a középkortól az 1990-es évekig*, G. MÁRKUS György szerk., XXI. század Tudományos Közlemények, 26. szám, Általános Vállalkozási Főiskola, Budapest, 2011. szeptember, 55-56.

A közlekedés és a vasút fejlődéséről további részletes elemzés érhető el: HORVÁTH Csaba Sándor, *A közlekedés és a tér. A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az Északnyugat-Dunántúl térségében 1920-ig*, ELTE BTK Történelemtudományi Doktori Iskola Atelier - Európai Historiográfia és Társadalomtudományok Doktori Program doktori disszertáció, Budapest, 2014.

<sup>110</sup> KALOCSAI Péter, *A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867-1904)*, H. NÉMETH István, SZÍVÓS Erika, TÓTH Árpád szerk., *A város és társadalma, Tanulmányok Bácskai Vera tiszteletére*, Rendi társadalom – polgári társadalom 24, A Hajnal István Kör–Társadalomtörténeti Egyesület 2010. évi Kőszegen megrendezett konferenciájának kötete, Hajnal István Kör–Társadalomtudományi Egyesület, Bp., 2011, 66.

<sup>111</sup> HEGEDŰS Gyula, *Közlekedésgazdaság, közlekedéspolitikai, az európai és a magyar közlekedésgazdaság és közlekedéspolitikai a 19-20. században*, Novadat Bt., Győr, 1995, 79.

<sup>112</sup> *Uo.*, 81.

<sup>113</sup> Az urbanizáció fogalma olyan gyűjtőnév, mely a városodást és a városiasodást is magába foglalja. A kettő közötti különbség abban rejlik, hogy a városodás a mennyiségi változásokra, míg a városiasodás minőségi változásokra reflektál. KALOCSAI Péter, *i.m.*, 62.

<sup>114</sup> BÁCSKAI Vera, *Városfejlődés és városhálózat Magyarországon a 19. században*, ANGI János, BARTA János szerk., *Emlékkönyv L. Nagy Zsuzsa 70. születésnapjára*, Multipex Media – DUP, Debrecen, 2000, 125.

rendelkezett valamilyen autonómiával, saját igazgatással.”<sup>115</sup> A 19. század első felében végbement, településhálózatot érintő fejlődést követően a dualizmus közigazgatási reformjainak hatására közigazgatás-jogi szempontból kétféle típusú, vagyis törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városok jöttek létre.<sup>116</sup> A törvényhatósági joggal rendelkező városok „a megyékkel azonos jogokat élveztek: tehát velük azonos értékű önkormányzatiságot, a korabeli felfogás szerint az állami közigazgatás »közvetítését« végezheték lefelé és felfelé.”<sup>117</sup> Emellett lehetőségük nyílt közérdekű és országos ügyek megvitatására, felterjesztésére. A rendezett tanácsú városok az alsóbb kategóriájú városok csoportját jelentették. „A rendezett tanácsú város címért – a községi törvény keretén belül – a belügyminiszterhez lehetett fordulni. De a dualizmus korában el is lehetett veszíteni ezt a státust.”<sup>118</sup> A korszakban a jogi-közigazgatási funkciók mellett a város fogalmának másik igen gyakori definíciója azon alapul, hogy a város a népességtömörülés magas koncentrációjú pontja, tehát egy települést meghatározott létszám felett városnak tekinthetünk. 1848-ban a városokat a lakossági létszám alapján három nagy kategóriába sorolták: 12 000 fő alatt egy település kisvárosnak, 12 000 és 30 000 fő között már középvárosnak, 30 000 fő felett nagyvárosnak minősült.<sup>119</sup> A 19. századi városok vizsgálata kapcsán harmadik fontos elemként megjelent az ún. funkcionális város-szemlélet is. Ennek a szemléletnek az a lényege, hogy egy adott település esetében a jogi státusz és a népességszám mellett részletesen és konkrétan elemezni szükséges azt is, hogy milyen városi funkciókat töltött be az adott időszakban.

A városképződési folyamatok tekintetében a korszakban újdonságként jelentkezett, hogy a 18. században még a városok létrejöttének szempontjából meghatározó kézművesipar a 19. századra elvesztette jelentőségét. A kedvező mezőgazdasági adottságokkal rendelkező területek települései kerülhettek előnybe azzal, ha körzetükben szoros gazdasági kapcsolatokkal rendelkezve a vidék terményfeleslegét forgalmazni és értékesíteni tudták.<sup>120</sup> A 19. század második felére az agrár-kereskedelem mellett csekély mértékben az ipar is hatott a városképződésre, azonban igen sajátos és átmeneti módon. „Ha az ipar már meglévő városokba települt, a helyi tőke részt vett a vállalatalapításban, az új üzem helyi erőforrásokra is támaszkodott (szakképzett munkaerő, fogyasztópiac, kedvező forgalmi helyzet stb.), akkor

<sup>115</sup> GYÁNI Gábor, KÖVÉR György, *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*, Osiris Kiadó, Bp., 2006, 54.

<sup>116</sup> Az átalakulási folyamat részletesen megismerhető: PÖLÖSKEI Ferenc, *Városok jogállása a kiegyezés után*, ANGI János, ifj. BARTA János szerk., *Emlékkönyv Orosz István 70. születésnapjára*, Multiplex Media – DUP, Debrecen, 2005, 209-216.

<sup>117</sup> GYÁNI Gábor, KÖVÉR György, *i.m.*, 54.

<sup>118</sup> *Uo.*, 55.

<sup>119</sup> *Uo.*, 56.

<sup>120</sup> BÁCSKAI Vera, *i.m.*, 129.

szoros kapcsolatba kerülhetett az iparosodás és a városfejlődés (népességnövekedés, tőkegyarapodás, infrastruktúra-fejlesztés stb.). De az ilyen jellegű ipartelepítés még a századfordulón is csak néhány város esetében számottevő.”<sup>121</sup> A városképződés szempontjából a mezőgazdaság és a mezőgazdasági termelésre épülő kereskedelmi tevékenység döntő szerepéből, illetve az ipar partikuláris hatásából is eredeztethető, hogy „a polgári korszak városállománya – legalábbis a magasabb hierarchikus szinteken – már a század első felében kialakult és a városfejlődés, a városi hierarchia alakulásának specifikus vonásai csírájukban vagy éppen kifejlett formában megtalálhatók már a 19. század elején is.”<sup>122</sup> Noha a városba áramlás folyamata a dualizmus időszakában gyorsult fel, de az iparosodás és az urbanizáció közé még a korszak végén sem lehetett egyenlőségjelet tenni.<sup>123</sup> Kivételt egyedül Budapest helyzete jelentett, ahol a jelentős mértékű iparosodás és a nagyütemű népességnövekedés egymással összekapcsolódott. Ennek következtében a korszak végére a fővárosban élő népesség aránya megháromszorozódott és csaknem elérte az 5%-os értéket. Általánosságban azonban a hazai városok kapcsán Budapest példájához hasonló mértékű emelkedés, továbbá iparosodással való szoros összefonódás nem volt tapasztalható.

12. számú táblázat. A városi népesség számának és arányának változása Magyarországon Horvát-Szlavónország nélkül (1857–1910)

Lakóhely	A népesség (ezer fő)									
	szám	arány %	szám	arány %	szám	arány %	szám	arány %	szám	arány %
	1857		1870		1890		1900		1910	
Budapest*	187	1,5	271	2,0	492	3,2	716	4,3	880	4,8
Városok	1439	11,9	1736	12,8	2083	13,7	2307	13,8	2846	15,6
Községek	10489	86,6	11572	85,2	12588	83,1	13698	81,9	14538	79,6
Összesen	12124	100	13579	100	15163	100	16721	100	18264	100

Forrás: BELUSZKY Pál, GYŐRI Róbert, *i.m.*, 69.

Megjegyzés: \*1873-ig Pest, Buda és Óbuda együtt

Az országos viszonyokon túllépve összefoglalóan az is elmondható, hogy a hazai iparosodás és az iparosodáshoz kapcsolódó városiasodás szintje a fejlettebb ipari nemzetek (például Ausztria) szintjét nem közelítette meg. (Még Budapest sem tartozott a nemzetközileg meghatározó nagyvárosok közé.)<sup>124</sup> Továbbá dacára a korszak igen impozáns demográfiai növekedésének (Magyarország polgári lakosainak száma az 1870-ben mért 15,5 millió

<sup>121</sup> BELUSZKY Pál, GYŐRI Róbert, *Magyar városhálózat a 20. század elején*, Dialóg Campus Kiadó, Bp.-Pécs, 2005, 56.

<sup>122</sup> BÁCSKAI Vera, *i.m.*, 130.

<sup>123</sup> GYÁNI Gábor, *Iparosodás és urbanizáció Magyarországon*, NÉMETH Zsófia, SASFI Csaba szerk., *Kőfallal sárpalánkkal*, Rendi társadalom – polgári társadalom 7, A Hajnal István Kör–Társadalomtörténeti Egyesület 1993. évi debreceni konferenciájának előadásai, Csokonai Kiadó, Debrecen, 1997, 15.

<sup>124</sup> BELUSZKY Pál szerk., *Magyarország történeti földrajza I*, 60.

számról 1910-re 20,9 millióra változott<sup>125</sup>) – legfőképp az iparosodás és a városiasodás összefonódásának hiánya miatt – a 20. század elején a hazai népesség igen nagy része (1880-ban 74%, 1910-ben 69%) azonos településen született, élt és halt is meg.<sup>126</sup> Az országos átlagban csekély mértékben változó (növekedő) arányszám azonban nem jelenti azt, hogy a különböző területek, tájegységek migrációs térképe homogén képet mutatott volna. Beluszky Pál kifejezetten hangsúlyozta, hogy a Kárpát-medence lakosságának területi megoszlására a migrációs folyamatok fontos hatást gyakoroltak.<sup>127</sup> Ez a megállapítás azért nem ellentétes Gyáni Gábor és Kövér György adatközlésével, mert a születési és halálozási hely(ek) összevetése (és csekély mértékű arányváltozása) a migrációs folyamatok egy szeletének modellezésére alkalmas csupán. Jellemzői alapján a migrációs folyamatok csoportokra bonthatók, melyeknek alapvető folyamatai és formái egymástól lényegesen eltérőek és különbözőek.

A legalapvetőbb migrációs folyamatnak az ideiglenes vándorlás tekinthető. Ennek leggyakoribb kiváltója a lakóhelytől távoli munkavállalás, mely a korszakban többnyire mezőgazdasági idénymunkák alkalmával jelentkezett. A kisalföldi, a dunántúli és az alföldi gazdaságok számítottak a legjelentősebb fogadóterületeknek. Sokan vállaltak idénymunkát ipartelepeken is, pl. fűtési szezonban működő bányákban, különféle építkezéseken vagy éppen vasútépítésnél, de ideiglenes migráció kapcsolódott a házi- és uradalmi cselédekhez is.

Az ideiglenes belső vándorlások mellett az állandó lakhely megváltoztatása, vagyis az állandó vándorlás szintén jellegzetes, következményeit tekintve legjelentősebb formája a migrációnak. Összetevői alapján a végleges lakóhely-változtatás több alcsoportra bontható.<sup>128</sup> Lehetett külső migráció, mely a külföldre vándorlással egyezik meg (emigráció), de jelenthetett belső migrációt is, mely országon belüli lakóhely változtatást eredményezett. Országon belüli lakóhely változtatás történhetett egyrészt falvak között, elsősorban házasság vagy állandó munkavállalás miatt. Másrészt az agrárfalvak és a városok, valamint kialakuló iparvidékek között úgy, hogy megváltozott a mezőgazdasági alapfoglalkozással rendelkező személy képzettsége, munkája. A falvak közötti belső vándorlásokra találunk jó példákat a Dunántúlon, ahol az aprófalvas település struktúra mellett a gazdasági cselédek helyváltoztatása is hozzájárult a folyamatok felerősödéséhez. A belső migráció második típusával találkozhatunk

<sup>125</sup> BELUSZKY Pál, GYÓRI Róbert, *i.m.*, 66.

<sup>126</sup> GYÁNI Gábor, KÖVÉR György, *i.m.*, 62.

<sup>127</sup> BELUSZKY Pál, *Belső vándorlások a dualizmus korában Magyarországon*, Dr. HANUSZ Árpád szerk., *Földrajzi környezet – történeti folyamatok, Tanulmánykötet Dr. Frisnyák Sándor 70. születésnapja tiszteletére*, Nyíregyházi Főiskola Természettudományi Főiskolai Kar Földrajz Tanszék, Nyíregyháza, 2004, 55.

<sup>128</sup> *Uo.*, 58.

Erdély, vagy Máramaros esetében, ahol az alacsony gazdasági fejlettség miatt a vándorlások jelentős része nagyobb távolságban fekvő régiókba irányult.<sup>129</sup> Az ország különböző területeinek, régióinak jelenősen eltérő fejlettsége miatt a belső migráció esetén „a fogadó települések a kiváltságos városok, valamint a gazdasági fejlődésben (...) már érdemben megindult megyék voltak.”<sup>130</sup> A belső vándorlás északról dél, vagyis a centrumterület felé történt, ám „a századfordulón felgyorsult a keletről nyugatra, Erdélyből és a keleti-északkeleti peremvidékről a központ felé való áramlás is.”<sup>131</sup> A migrációs irányvonalak teljes körű megértéséhez szükséges eltérő fejlettségi szintek kérdésében Beluszky Pál a századelő modernizációs térképének felrajzolásával adott részletesen választ,<sup>132</sup> méghozzá úgy, hogy a modernizációs előrehaladottság meghatározásának szempontjából az alábbi 12 mutatót vizsgálta meg:

1. az írni-olvasni tudók aránya,
2. az orvosok által látott halottak aránya,
3. a hitelintézetek betétállományának nagysága a lakosságszámra vetítve,
4. a százezer lakosra jutó telefonállomások száma,
5. a gyáripari keresők aránya az összlakosságból,
6. a nem agrárkeresők aránya,
7. a tűzkár elleni biztosítások lakosságszámra eső összege,
8. a jelzáloghitelek nagysága lakosságszámra vetítve,
9. a polgári iskolai tanulók aránya a lakosságból,
10. a százezer lakosra jutó kórházi ágyak száma,
11. városodottsági szint a magas hierarchiájú települések lakosságszáma alapján,
12. városodottsági szint valamennyi városi funkciójú település lakosságszáma alapján.

---

<sup>129</sup> *Uo.*, 63.

<sup>130</sup> HAJDÚ Zoltán, *A peremterületi migrációs folyamatok a centrumtérsegek felé a dualizmus időszakában a történelmi Magyarországon*, KUPA László szerk., *Vándorló kisebbségek, Etnikai migrációs folyamatok Közép-Európában történelmi és jelenkori metszetben*, Pécsi Tudományegyetem, Bookmaster Kft., Pécs, 2010, 19.

<sup>131</sup> KATUS László, *i.m.*, 499.

<sup>132</sup> Több helyen is elérhető – a teljesség igénye nélkül:

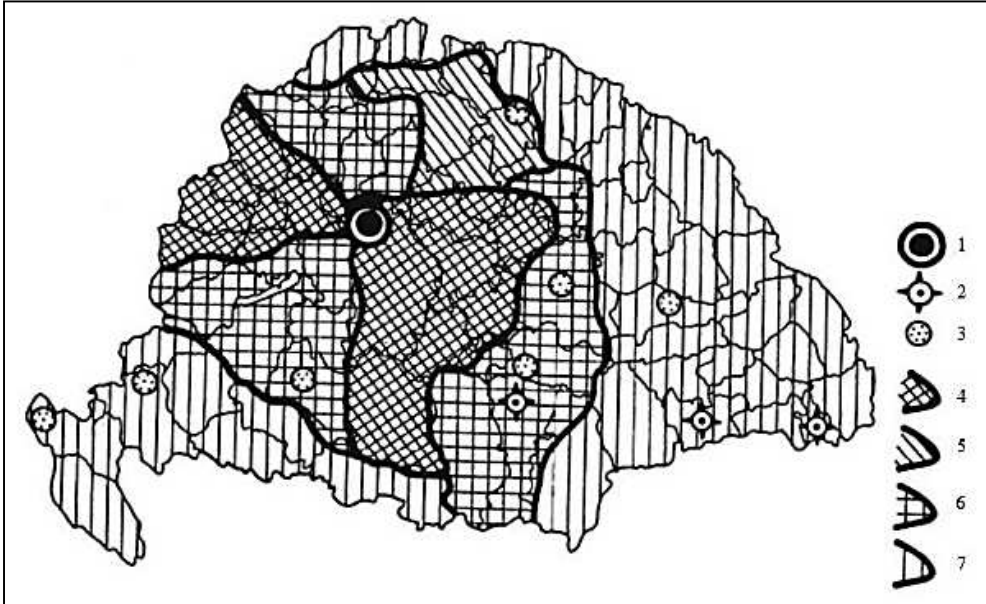
BELUSZKY Pál, *A modernizáció területi differenciái a századelő Magyarországon*, PÁSZTOR Cecília szerk., „...Ahol a határ elválaszt”, *Trianon és következményei a Kárpát-medencében*, Nagy Iván Történelmi Kör, Nógrád Megyei Levéltár, Szinbád Kht., Balassagyarmat-Várpalota, 2002, 9-30.

BELUSZKY Pál szerk, *Magyarország történelmi földrajza II.*, Dialóg Campus Kiadó, Bp.-Pécs, 2008, 348.

BELUSZKY Pál, GYÖRI Róbert, *i.m.*, 85.

A szempontok pontozását és a pontok összesítését követően a területek<sup>133</sup> egymással való összevetése, az országon belüli modernizációs fejlettség felrajzolása lehetségessé vált.

1. számú térkép. Modernizációs zónák a századelő Magyarországon



1 = a modernizáció hídfőállása, Budapest; 2 = modernizációs központok; 3 = modernizációban hátramaradt területek regionális központjai; 4 = a modernizáció élén járó régiók; 5 = modernizálódó régiók; 6 = mérsékelt modernizálódott régiók; 7 = a modernizációba alig bekapcsolódott régiók

Forrás: BELUSZKY Pál, GYŐRI Róbert, *i.m.*, 85.

1900-ban a 6 év feletti népesség 59,5%-a, 1910-ben 66,5%-a tudott írni és olvasni. Ez az arány a legfejlettebb területeken elérte a 80-90%-os szintet is. Az orvosok által látott halottak aránya az elhalálozás előtti orvosi kezelés nagyságrendjét mutatja az összes elhunythoz viszonyítva. 1910-ben halottjaink 50,2%-a részesült halálát megelőzően orvosi ellátásban. Mindkét mutató esetében az ország középső, illetve észak-nyugati területei voltak a legfejlettebbek. A bankbetétek nagyságának tekintetében a gazdaságilag erős nagyvárosok és régiói számára jutott vezető szerep, itt a középső és a nyugati országrész járt a többi előtt. A telefonállomások számának vonatkozásában a főváros döntő fölénye érvényesült, de modernizációs ék képződött Pozsony, Moson, Sopron, Győr, Komárom és Esztergom vármegyék területén. Az értékek elemzését, valamint a régiók, modernizációs zónák teljes összevetését követően bizonyosságot nyert, hogy Budapest számított a modernizáció hídfőállásának, míg számottevő modernizációval rendelkezett Nyugat-Magyarország és az

<sup>133</sup> Fogalmi szinten régiónak azt a nagyobb területi egységet értjük, mely több, egymással valamilyen meghatározott funkcionális rendszerben (igazgatás, gazdaság, településszerkezet) lévő, ember által is formált (kulturális) tájat foglal magába. BERÉNYI István, *A kultúrta és -régió, mint kulturális örökség*, J. ÚJVÁRY Zsuzsanna szerk., *Ezredforduló – századforduló – hetvenedik évforduló, Ünnepi tanulmányok Zimányi Vera tiszteletére*, Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészettudományi Kar, Piliscsaba, 2001, 643.



Alföld. Az átlagosnál valamivel kedvezőbb eredményt ért el a Felvidék középső része, viszont csupán közepesen modernizálódott területként tarthatjuk számon a Felvidék nyugati részét, Közép- és Dél-Dunántúlt, míg Kelet-Magyarország valamint Horvátország és Szlavónia területei tradicionális, vagyis alig modernizálódott régiók voltak. Nyugat-Magyarország területén belül Sopron, Győr és Pozsony környéke kiemelkedett a többi terület közül. Ez a vidék az államalapítás óta rendkívül jó pozícióval rendelkezett. „Nemcsak Bécs közelsége – a bécsi piac már a feudáliskorban ösztönözte a mezőgazdasági ártermelést, az agrárgazdaság modernizációját –, a Budapest-Bécs között a Duna mindkét partján korán kiépített közlekedési folyosók miatt, hanem a Duna viziútja révén is, mely évezrede az ország legfontosabb közlekedési ütőere volt, s az agrárkivitel, főleg a szemestermények kivitele óta már a vasútépítkezések előtt »modern« városok (...) kialakulását segítette elő.”<sup>134</sup>

A térszerkezet összefüggéseit illetően Beluszky Pál jelenleg ismertetett felosztása nem az egyetlen és kizárólagos forma, mely a dualista Magyarország vonatkozásában megszületett – még magától Beluszky Páltól sem. (Későbbi, 2008-as felosztása abban tér el, hogy Északkelet-Felvidéket, Erdély bizonyos részét és Krassó-Szörény vármegyét más országrészhez sorolta, ám ebben a későbbi felosztásban országrészekről és nem modernizációs területekről beszélt.)<sup>135</sup> Tóth József és Golobics Pál szerkezeti felosztása szerint például a századfordulót követően kilenc terület különült el egymástól Magyarországon, azonban ezek a területek régió-kezdeményekként értelmezhetők csupán.<sup>136</sup> Ez a formálódó, részleteiben még közel sem teljesen kialakult régiós karakterisztika magyarázza részben az egyes felosztások közötti eltéréseket és a különböző értelmezések lehetőségeit.

Beluszky Pál munkásságával kapcsolatban azonban feltétlenül szükséges kiemelni, hogy „valamennyi (...) elképzelés közül szakmailag az övéi a legmegalapozottabbak, hiszen rendkívül részletes, alapos szempontrendszerrel dolgozott ki és hatalmas matematikai apparátust használt a térszerkezet feltárása érdekében.”<sup>137</sup> Ezekkel a szempontokkal indokolható, hogy jelenlegi munkánkban az általa létrehozott modernizációs felosztáshoz igazodunk.

<sup>134</sup> BELUSZKY Pál, *A Dunántúl és a Kisalföld a 20. század elejének modernizációs folyamataiban*, FRISNYÁK Sándor, TÓTH József szerk., *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza*, A Budapesten és Pécsen 2002. november 25-26-án megtartott tudományos konferencia előadásai, kiadja a Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke és a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézete, Nyíregyháza-Pécs, 2003, 52.

<sup>135</sup> GULYÁS László, *Elképzelések a dualista Magyarország térszerkezetéről, különös tekintettel a regionalizmusra*, MICHALKÓ Gábor főszerk., *Földrajzi Közlemények*, 137. évfolyam, 4. szám, Magyar Földrajzi Társaság, Heiling Média Kiadó Kft., Bp., 2013, 344-363.

<sup>136</sup> Dr. TÓTH József, Dr. GOLOBICS Pál, *Régiók és interregionális kapcsolatok a Kárpát-medencében*, FRISNYÁK Sándor szerk., *A Kárpát-medence történeti földrajza*, Bessenyei György Tanárképző Főiskola, Nyíregyháza, 1996, 111.

<sup>137</sup> GULYÁS LÁSZLÓ, *i.m.*, 356.

A modernizáció fejlődésének vizsgálatán túl a korszak gazdasági és társadalmi folyamatait különleges megközelítésben foglalta össze Fónagy Zoltán a társadalomban megjelenő kétféle időfelfogás, vagyis a régebbi, ún. természet- vagy feladatorientált és az újabb, vagyis az óraorientált időfelfogás ütköztetésével, bemutatásával. Eszerint a századforduló idején „a tömegjellegű termelésben munkavállalóként résztvevő ember munkáját már nem a munka végeredményéhez viszonyítja (hiszen arra csekély befolyással bír), hanem az időhöz, amelynek meghatározott egysége alatt kell feladatát elvégeznie. A természeti tényezőktől való elszakadást a 19. század második felében a gáz-, majd az elektromos világítás elterjedése tovább erősítette. (...) A nagyiparban minimálisra zsugorodott a szezonális hullámzás, hiszen a nyár és a tél egyformán alkalmas a termelésre.”<sup>138</sup> Az időfelfogás változásának bemutatását azért is tekinthetjük meghatározó és fontos körülménynek, mert az új gondolkodás megteremtésében, illetve megszületésében az új termelési és gazdasági körülmények mellett egy eddig nem említett szempont is nagy szerepet kapott. Ugyanis „az óraorientált időfelfogás elterjesztésének, a modern társadalmakra jellemző időfegyelem kialakításának első, széles rétegeket elérő eszköze Magyarországon (is) az iskolarendszer volt (a másik a menetrendhez kötött közlekedési eszközök tömegméretű igénybevétele, illetve a nagyüzemi ipar lesz.)”<sup>139</sup> Jelen munka keretein túlmenően tehát – fogalmi szinten – a 19. század végétől kezdődően a megváltozott időfelfogás tekintetében is összekapcsolódik a gazdaság, az ipar és a modern iskolarendszer is. A gazdasági alapokon nyugvó fejlődést összességében, átfogóan értékelve – akár a fejlődés volumenét, akár a fejlettségi szinteket tekintjük – hazánk lényegében átmeneti térben helyezkedett el és átmeneti helyzetben várhatta az első világháború kitörését. A nyugati területekhez, országokhoz képest a legtöbb szempontból lemaradással küzdött, a keleti területekhez képest viszont fejlettebb volt.<sup>140</sup>

---

<sup>138</sup> FÓNAGY Zoltán, *Ember és idő viszonya a 19. századi Magyarországon*, GERGELY Jenő főszerk., *A hosszú 19. és a rövid 20. század*, ELTE BTK Új- és Legújabbkori Magyar Történeti Tanszék, Bp., 2000, 140.

<sup>139</sup> *Uo.*, 144.

<sup>140</sup> BELUSZKY Pál szerk., *Magyarország történeti földrajza I.*, 57.

## 6. A dualizmus korának oktatása

Természetesen a neveléstörténet változásának szempontjából az iskola és az oktatási rendszer időfelfogáshoz kapcsolódó viszonya nem említhető a korszak legfontosabb nívói között. Jellemző azonban az oktatás rendszerének törvényi szintű átalakulása, a modern oktatási rendszer kiépülése és az írástudatlanság rohamos csökkenése. A dualizmus jelentősége abban foglalható össze, hogy a gazdasági és a társadalmi fejlődésre is pozitív hatást gyakorló kiegyezés igen jelentős előrelépéssel járt az oktatás területein is, mivel lehetőséget adott a hazai iskola- és oktatási rendszer korszerűsítésére és modernizálására.<sup>141</sup> A korszakban kialakult egy részleteiben és feltételeiben még korántsem egységes, illetve homogén oktatási struktúra, amely azonban már világosan rendelkezett az alap-, a közép- és a felsőfokú oktatás rendszerével.

Iskolaév	<i>1. számú ábra. Az oktatás rendszere a dualizmusban</i>		Életkor
17		Egyetem, műegyetem, Felsőfokú szakiskolák	23
16			22
15			21
14			20
13			19

<sup>141</sup> MÉSZÁROS ISTVÁN, NÉMETH András, PUKÁNSZKY Béla szerk., *Neveléstörténet, Bevezetés a pedagógia és az iskoláztatás történetébe*, Osiris Kiadó, Bp., 2005, 307.

12	Tanonc iskolák, Ismétlő iskola	Középfokú szakiskolák (mezőgazdasági, ipari, kereskedelmi), Tanító- és óvónőképző intézet	Gimnázium	Reáliskola	18
11					17
10					16
9		15			
8		14			
7		13			
6		12			
5		11			
4		10			
3		9			
2		8			
1		7			

Forrás: MÉSZÁROS ISTVÁN, NÉMETH András, PUKÁNSZKY Béla szerk., *Neveléstörténet, Bevezetés a pedagógia és az iskoláztatás történetébe*, Osiris Kiadó, Bp., 2005, 315.

### 6.1. A népiskolai oktatásrendszere a dualizmusban

Az átalakulás első jeleként az Andrássy kormányban ismét vallási és közoktatásügyi miniszter szerepét betöltő Eötvös József<sup>142</sup> irányításával „megszületett Magyarország első népoktatási törvénye, az 1868. évi XXXVIII. tc.”<sup>143</sup> A törvény a teljes hazai oktatás szempontjából döntő fontosságú szerepet töltött be, hiszen megjelenésével Magyarországon törvényi keretek között kezdetét vette az általános tankötelezettség gyakorlatának megvalósítása. Eötvös korábbi, 1848-as elképzeléséhez képest a dualizmus kori népoktatás megvalósításának keretrendszere némileg megváltozott abból a szempontból, hogy a meglévő felekezeti iskolák létjogosultságát és működési szükségességét elismerte, továbbá lehetőséget

<sup>142</sup> Eötvös József 1848-ban volt első ízben vallás- és közoktatásügyi miniszter. Külföldről való hazatérését követően 1866-ban választották a Magyar Tudományos Akadémia elnökévé. KARDOS József, KELEMEN Elemér, SZÖGI István, *A magyar felsőoktatás évszázadai*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Bp., 2000, 77.

<sup>143</sup> 1868. évi XXXVIII. törvény cikk a népiskolai közoktatás tárgyában. <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5360>

A törvény az alábbi népoktatási tanintézeteket említi: elemi népiskola, felsőbb népiskola, polgári iskola, tanítóképzede. Az egyes korok iskolatípusainak elnevezése és definíciója elérhető: MÉSZÁROS István, *Magyar iskolatípusok 996-1990*, KARDOS József, LÉCES Károly szerk., *A magyar neveléstörténet forrásai VI.*, Országos Pedagógiai Könyvtár és Múzeum, Bp., 1995.

Fontos megemlíteni, hogy a népiskola fejlődésére folyamatként szükséges tekinteni, melynek alapköve volt az 1777. évi Ratio Educationis abban a tekintetben, hogy a 18. századi népiskolák helyzetét szabályozta. A népiskolareform fázisairól bővebben írt: MÉSZÁROS István, *Magyar iskola: 996-1996, előadások, cikkek, beszédek*, Eötvös József Könyvkiadó, Bp., 1997, 27.

adott az egyház számára további népiskolák működtetésére. Községi iskolák megnyitása azokon a helyeken történt, ahol a felekezetek nem tartottak fenn saját hatáskörű iskolát.<sup>144</sup> Mindazonáltal a kultuszminiszter nem kívánt lemondani az állam befolyásáról az alapfokú oktatásban sem, ezért a felekezeti iskolára is kiterjedő felügyeleti, ellenőrző jogkört állami kézben hagyta.

Részleteit tekintve alapszinten a törvény minden hat és tizenkettő éves kor közé eső fiú és lány számára előírta a mindennapos elemi iskola látogatásának kötelezettségét szeptembertől júniusig. Az első hat osztály elvégzését követően, vagyis tizenkettő és tizenöt év között az ismétlődő elemi iskola következtetett (ebben a három évben nagyobb részben a téli hónapok idején, kisebb részben a nyári hónapok alatt heti néhány órás elfoglaltság erejéig jártak a tanulók iskolába).<sup>145</sup> Fontos eleme volt a törvényi előírásnak, hogy amennyiben a gyermekek nem jelentek meg a rendelkezés szerint az iskolában, abban az esetben a szülőket pénzbüntetésre ítélték. A törvény előírásai alapján az elemi iskolákban tanított tárgyak közé az olvasás, írás, számolás, hittan-erkölcstan, nyelvtan, történelem, földrajz, természetrajz, fizika, mezőgazdaság, polgári jogok-kötelességek, ének és testnevelés tartozott.<sup>146</sup> Az elemi iskolák tantermeinek száma csekély mértékben múlta felül az iskolák számát, vagyis a legtöbb kistélepülés iskolája egyetlen tanteremből állt mindössze. Ebből is következik, hogy országos átlagot tekintve az első világháború kitörése előtti időszakban egy tanító 64 elemistával foglalkozott egyszerre.<sup>147</sup> A nehézségek ellenére és a mai viszonyokhoz mérten feltétlenül szűkösnek tekinthető keretek között az iskolázottság mértéke lassú fejlődésnek indult. „Korabeli becslések és felmérések alapján, a törvény megjelenésének idejében a tanköteles gyermekeknek a 48 százaléka járt iskolába. 1872-re ez az arány már 55 százalékra módosult.”<sup>148</sup> A Millennium idejére az érték csaknem elérte a 80 százalékot, míg 1913-ban már 90 százalék felett járt.

<sup>144</sup> KÖTE Sándor, *Közoktatás és pedagógia az abszolutizmus és a dualizmus korában (1849-1918)*, Egyetemes Neveléstörténet, 43-46. füzet, Tankönyvkiadó, Bp., 1975, 44.

Eötvös elképzelésével szemben Schwarcz Gyula azt vallotta, hogy „a közoktatás átfogó reformját csak az állam tudja megoldani.” *Uo.*, 48, 49.

<sup>145</sup> „Az elemi iskolát elvégző gyerekek többsége (95%) nem tanult tovább.” VÖRÖS Katalin *i.m.*, 537. Ezek a tanulók képezték azt a réteget, akik az ismétlődő iskolákban folytatták tanulmányaikat.

<sup>146</sup> MÉSZÁROS István, *A katolikus iskola ezeréves története Magyarországon*, Szent István Társulat, Bp., 2000, 206.

A korszakban több alkalommal is változott a tanterv. 1877-ben kormányrendelet következtében a tananyag bővült mértannal és rajzzal, 1905-ben oktatott tárgy lett a kézimunka, valamint önálló tantárgyként tanították a beszéd- és értelemgyakorlatot és a gazdasági-háztartási ismereteket. MÉSZÁROS István, *Magyar iskolatípusok 996-1990*, 20.

<sup>147</sup> ROMSICS Ignác, *i.m.*, 42.

<sup>148</sup> MÉSZÁROS ISTVÁN, NÉMETH András, PUKÁNSZKY Béla szerk., *i.m.*, 309.

A népiskolai keretek között végzett tanulmányok egy másik változatát jelentette, amikor az ismétlő elemi iskola helyett – főként a városi polgárság gyermekei számára – a polgári iskolák keretein belül nyílt lehetőség a tanulmányok folytatására. A polgári iskolákba a mindennapos elemi iskola első négy évét követően iratkoztak be a tanulók. „A polgári fiú- és lányiskolák első tantervét Eötvös József adta ki 1869-ben. Az ekkor még hat évfolyamos polgári fiúiskolák tantárgyai között szerepelt a hittan, anyanyelv és más hazai nyelv, számtan és mértan, történelem, földrajz, természetrajz, fizika, kémia, statisztika, könyvvitel, mezőgazdaság és ipartan, jog, rajz, szépírás és testgyakorlás. A lányok négy év alatt – a fiúkéval megegyező tantárgyak mellett – női kézimunkát, kertészetet és háztartást is tanultak.”<sup>149</sup> A széles körű polgári oktatásban a felsoroltakon kívül olyan különleges, egyedi tantárgyak is megjelentek, mint a latin, a francia, az angol vagy a zene. A teljesség kedvéért kívánjuk megjegyezni, hogy az 1868-as törvényben definiált harmadik típusú népiskola, vagyis a felsőbb népiskola kategóriája Eötvös József elképzelése ellenére a későbbi időkben nem valósult meg. Eötvös József 1871. évi halálát követően a népiskolai oktatási rendszer reformja lelassult. Ennek bizonyítéka, hogy a népiskolai oktatás ingyenessé tételére az 1868. évi törvényt követően negyven évet kellett várni: Apponyi Albert vallási és közoktatási miniszter<sup>150</sup> kezdeményezésére az 1908. XLVI. tc. rendelkezett erről.<sup>151</sup>

## 6.2. Az iparos- és kereskedőtanonc oktatás rendszere a dualizmusban

A népiskola rendszerének szabályozását követően 1872-ben rendelkezett törvény<sup>152</sup> az iparosmesterek tanoncainak képzéséről. A képzési kereteket nyújtó iskolává a társadalmi szerepvállalás eszközével megszervezni kívánt tanonciskola vált, míg a gyakorlati képzést biztosító személy az iparosmester lett. A tanonc kitanításának (gyakorlati tapasztalatszerzés) és kitaníttatásának (iskolai képzéseken való részvétel) felelősségét a törvény nagy mértékben az iparosra helyezte. 1877-ben az első tanonciskolai szabályzat részletesen rendelkezett a három éves képzésben résztvevő tanulók heti 11 órás iskolai kötelezettségéről. Ezt követően 1882-ben minisztériumi rendelet írta elő, hogy a három éves képzést egy előkészítő évnek szükséges

<sup>149</sup> *Uo.*, 311.

Kiemelendő, hogy a polgári fiúiskolák évfolyamainak száma a század végére szintén négyre csökkent. A csökkenés összefüggésben állt az 1883-as középiskolai törvénnyel. KÖTE Sándor, *i.m.*, 82.

<sup>150</sup> BÖLÖNY József, HUBAI László, *Magyarország kormányai 1848-2004*, Akadémia Kiadó, Bp., 2004, 86.

<sup>151</sup> 1908. évi XLVI. törvénycikk az elemi népiskolai oktatás ingyenességéről. <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=7046>

<sup>152</sup> 1872. évi VIII. törvénycikk az ipartörvény. <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5542>

megelőznie, ugyanakkor a ciklus utolsó három évére a kötelező heti óraszámot lecsökkentette. 1884-ben újabb törvényi rendelkezés<sup>153</sup> szabta meg a tanoncok kötelező iskoláztatását és a rendszeres iskolalátogatási kötelezettségét, ismét az alkalmazó iparos ellenőrző szerepének hangsúlyozása mellett. Az iskola felállítását ekkorra már a helyi városi és községi önkormányzatok kapták feladatul. Az évi szorgalmi idő 10 hónapnyi idő lett, amelyen belül heti két munkanapon meghatározott óraszámot (naponként négy órát) a közművelődési tárgyak, míg a vasárnapi napon további három órát a rajz fejlesztésével kellett tölteni.<sup>154</sup>

Az iparos tanoncok képzésének fejlődése mellett a 19. század második felében megjelent az kereskedő tanoncok képzésének és a képzés szabályozásának igénye is. 1893-ban a teljes hazai kereskedelmi képzés átalakulását követően jelent meg először a kereskedőtanonc-iskola elnevezés. „Ezeket ettől kezdve az iparostanonc-iskolák belső rendje szerint szervezték meg, három évfolyammal, a népiskolák hat osztályát végzett fiatalok számára.”<sup>155</sup> Ennek a hasonlóságnak köszönhetően sok helyen az iparos- és kereskedőtanonc iskolák közösen működtek és végezték oktatási tevékenységüket. A korszakban végbement fejlődést mutatja, hogy 1910-re már 645 iparostanonc-iskola iskola végzett oktatási tevékenységet, melyek közül speciálisan 22 leányiskola és 93 kereskedőtanonc-iskola szerepben látta el feladatát.<sup>156</sup>

### 6.3. A középfokú oktatás rendszere a dualizmusban

Eötvös József második miniszterségének ideje alatt 1870 tavaszán (áprilisában) nyújtotta be a középiskolákra vonatkozó törvénytervezetét. A tervezet tartalma szerint a népiskola elvégzését követően a tanulók – közös iskolai épületben – négy különböző tagozaton tanulhattak tovább. A négy tagozatot a 4+2 évfolyamból álló al- és főgimnázium, a 4+3 évfolyamból álló al- és főreáliskola, a 3 osztályos líceum és a 4 éves ipari és kereskedelmi szaktanfolyam jelentette. Az elképzelés alapján a gimnázium hat, valamint a reáliskola hét osztályának elvégzése után a líceum az egyetemi felkészítés feladatát látta el. Az elképzelés újdonságát az jelentette, hogy a gimnáziumi és a reáliskolai oktatással szoros kapcsolatban álló ipari és kereskedelmi szaktanfolyamokat a középfokú oktatás keretei közé illesztette.<sup>157</sup> A tagozatok között szabad átjárás vált volna lehetővé, a képzés célja az általános műveltség

<sup>153</sup> 1884. évi XVII. törvénycikk ipartörvény. <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6141>

<sup>154</sup> MÉSZÁROS István, *Magyar iskolatípusok 996-1990*, 33.

<sup>155</sup> *Uo.*, 36.

<sup>156</sup> ROMSICS Ignác, *i.m.*, 44.

<sup>157</sup> MÉSZÁROS ISTVÁN, NÉMETH András, PUKÁNSZKY Béla szerk., *i.m.*, 312.

megszerzése volt, valamint a felkészítés a felsőoktatásra. A tanulmányok lezárásához nem kapcsolódott érettségi vizsga, helyette viszont a felsőfokú tanulmányok megkezdéséhez a felvételi vizsgát feltételül szabta. Eötvös József 1871. évi halála miatt az elképzelés nem valósult meg. Ezt követően a középiskolák rendszeréhez kapcsolódó törvényi szabályozás megújulására még csaknem másfél évtizedig, 1883-ig várni kellett. Az 1883. évi XXX. tc.<sup>158</sup> lett a dualizmus korának középiskolákra vonatkozó alaptörvénye, amely átalakulásokkal ugyan, de 1919-ig érvényben maradt. Az új törvény a középiskolák addigi fő típusait, vagyis a gimnáziumot és a reáliskolát meghagyta, ugyanakkor utóbbit, vagyis a reáliskolát is nyolcosztályú, valamint a gimnáziummal formailag és jogilag azonos értékű intézménnyé emelte. Noha a két iskolatípus oktatási időszakra vonatkozó keretei a törvényi rendelkezés alapján megegyeztek, a két változat döntően különbözött egymástól a tananyag tekintetében. „Az általános műveltség követelményeit a gimnázium szabta meg. Egyfelől a magas kultúra, a görög-latin ókor és a nemzeti hagyományok gyakorlatias szempontoktól független tiszteletére nevelt, másfelől óhatatlanul is feszültséget teremtett társadalom- és természettudományok között.”<sup>159</sup> A reáliskola főként a polgárság körében örvendett népszerűségnek, míg a gimnázium a rendi műveltség elemeinek megőrzésével elitképző iskolaként funkcionált.<sup>160</sup> A gyakorlati különbség abban öltött testet, hogy a gimnáziumi érettségivel minden főiskolán és egyetemen lehetőség nyílt a továbbtanulásra, míg reáliskolából a műszaki és a természettudományi, valamint a bányászati, erdészeti és gazdaságtudományi akadémiákra lehetett beiratkozni. A két iskolatípus közötti eltérés áthidalására a törvény a reáliskolákban érettségizettek számára lehetővé tette (latin és görög kiegészítő érettségit követően), hogy bármelyik egyetemre vagy főiskolára bekerülhessenek. A különbségek felszámolását tovább segítette egy 1887-ben kiadott rendelet, amelynek értelmében a reáliskolákban is megvalósulhatott a latin tanítása – rendkívüli tantárgy formájában. A szabályozási folyamat az 1890. évi XXX. tc. megjelenésével zárult,<sup>161</sup> amely hatására a görög nyelv kötelező tanítását görögpótló tárgyakkal – bővebb magyar irodalmi oktatással, görögül fordított művek, valamint mértani és szabadkézi rajz oktatásával – ki lehetett váltani. Az iskolák típusainak szabályozásán túlmenően az 1883. évi törvény rendelkezett az igazgatás, a felügyelet, a tanári képzés, a tanítás rendjének vonatkozásában is. Maximum 60 fős osztálylétszám mellett az oktatás az év

<sup>158</sup> 1883. évi XXX. törvénycikk a középiskolákról és azok tanárainak képzéséről. <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6108>

<sup>159</sup> KÓSA László szerk., *Magyar Művelődéstörténet*, Osiris Kiadó, Bp., 2000, 372.

<sup>160</sup> KÖTE Sándor, *i.m.*, 96.

<sup>161</sup> 1890. évi XXX. törvénycikk a középiskolákról és azok tanárainak szülő 1883:XXX. törvénycikk módosítása tárgyában. <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6393>



tíz hónapjában zajlott, minden tanév végén nyilvános osztályvizsgával, illetve a nyolcadik év végén szóbeli és írásbeli részből álló – szintén nyilvános – érettségi vizsgával. A szerteágazó szabályrendszer ellenére sem 1883-ban, sem 1890-ben nem született iránymutatás a lányok középiskolai oktatásáról, ami annak fényében különösen szembeszökő szempont, hogy nem voltak koedukált középiskolák. A szabályozási környezet meglehetősen jelentős negatívumának, hiányának következtében intézményes keretek között a lányok számára a középiskola nem volt teljesíthető. Ők magántanulóként készülhettek fel csupán az érettségire, melyet egy középiskola nyilvános érettségi vizsgáján teljesíthettek. A nehezen indokolható állapot azután vált teljesen tarthatatlanná, hogy 1895-ben megnyílt a nők számára a tanári, az orvosi és a gyógyszerészeti pálya, továbbá miniszteri engedéllyel ezekhez kapcsolódó képzéseken vehettek részt. A helyzet megoldása érdekében 1896-tól kiegészítő gimnáziumi tanfolyamok indultak a képzésben érintett női tanulók számára, amelyekből néhány évet követően önálló leánygimnáziumok alakultak ki.<sup>162</sup>

A bemutatott folyamatok hatására a középiskolák, a képzésben résztvevő tanárok és tanulók száma a dualizmus időszakában jelentős mértékben emelkedett, a középiskolai oktatás köre kiszélesedett. A növekedés ellenére azonban a gimnáziumok hegemoniája – sem a reáliskolát érintő változtatások következtében, sem a leánygimnáziumok megjelenésével – nem tört meg, amint ezt a következő, 13. számú táblázat is bizonyítja.

13. számú táblázat. A gimnáziumok és reáliskolák fejlődése (1867-1914)

Év	Gimnázium	Reáliskola	Összes középiskola	Tanárok	Tanulók
1867	143	21	164	1 633	35 594
1895	151	32	184	3 345	53 594
1900	165	33	197	3 673	58 022
1914*	195	34	229	4 794	74 457

Forrás: MÉSZÁROS ISTVÁN, NÉMETH András, PUKÁNSZKY Béla szerk., *i.m.*, 313.

Megjegyzés: \*Az 1914. évi adatokban a felsőbb leányiskolák nem szerepelnek. A más helyen elérhető, erre vonatkozó adatszolgáltatás szerint „1914-ben már 35 leánygimnázium működött közel 7 ezer növendékkel.”<sup>163</sup>

A gimnázium és reáliskola alkotta fősodor mellett a középfokú oktatás elemeiként szükséges tekintenünk a szakosodott középszintű oktatási intézményekre is. Ezek közé a középfokú intézmények közé sorolhatjuk a felsőkereskedelmi iskolákat és az ipari szak(közép)iskolákat is. A felső kereskedelmi iskola a közép-kereskedelmi iskola és a kereskedelmi akadémia típusai helyett alakult ki 1895-ben. A név megtévesztésre is alkalmas

<sup>162</sup> KÖTE Sándor, *i.m.*, 98.

<sup>163</sup> KATUS László, *i.m.*, 521.

lehet, azonban fontos tisztázni, hogy a felső kereskedelmi iskola valójában középfokú, három évig tartó oktatási formát jelentett a gimnázium, a reáliskola, vagy a polgári iskola négy osztályát már elvégzett fiúk részére, amely érettségi vizsgával zárult.<sup>164</sup> Újdonságként jelentkezett, hogy ezekben az iskolákban kötelező tantárgy lett az irodai gyakorlat.

A felső kereskedelmi iskolákhoz hasonlóan kezdetben a középszintű ipari iskolák felvételi követelményei közé is a gimnázium, a reáliskola vagy polgári iskola négy osztályának sikeres elvégzése tartozott. 1880-tól kezdődően az elvárások közé bekerült a megelőző oktatási intézmény utolsó évében elért jó eredmény, a választott szakirányhoz kapcsolódó kéthavi gyakorlat és az, hogy a jelentkező töltsen be a tizenötödik életévét. A szakosított középfokú oktatás nagy népszerűsége tett szert. „1914-ben 47 felsőkereskedelmi iskola működött fiúk és 7 lányok számára, összesen 10 ezer tanulóval. Középfokú ipari iskola 52 volt, ebből 11 nő számára.”<sup>165</sup>

Ugyancsak a szakosított középfokú oktatás keretei között valósult meg a tanítóképzés. A dualizmus korának tanítóképzést érintő első nagy változása, hogy az 1868. évi népoktatási törvény az addigi két éves képzést három évesre emelte. Az 1869-ben közzétett tanterv szerint a neveléstan, az oktatástan, a tanítási módszertan és a gyakorlat is az oktatás részévé vált. A felvételi követelményei közé ugyancsak a gimnázium, a reáliskola, vagy a polgári iskola négy évfolyamának abszolválása tartozott. Az elméleti háttér elvégzését (vagyis az első három évet) követően egy vagy két év népiskolai tanítási gyakorlat után nyílt lehetőség a tanítói vizsga letételére. A szisztéma az 1880-as évtized elején változott meg. Az 1881-ben kiadott miniszteri rendelet, majd az 1882-ben napvilágot látott új tanterv alapján a képzési idő négy évre emelkedett – egy éves tanítási kötelezettség mellett. Az egész oktatási rendszert érintő átfogó fejlődés következtében 1910-re csaknem száz tanító(nő)képző működött az országban.<sup>166</sup>

#### **6.4. A felsőfokú oktatás rendszere a dualizmusban**

Az alsó és középfokú oktatás fejlődésével párhuzamosan a felsőfokú oktatásban is jelentős változások történtek, a dualizmus kora tekinthető a hazai felsőoktatás egyik aranykorának.<sup>167</sup>

<sup>164</sup> MÉSZÁROS István, *Magyar iskolatípusok 996-1990*, 66.

<sup>165</sup> KATUS László, *i.m.*, 521.

<sup>166</sup> ROMSICS Ignác, *i.m.*, 45.

A korszak tanítóképzésével kapcsolatban átfogó adatok érhetők el: DONÁTH Péter, *A magyar művelődés és a tanítóképzés történetéből 1868-1958*, Trezor Kiadó, Bp., 2008.

<sup>167</sup> SZÖGI László szerk., *Hat évszázad magyar egyetemei és főiskolái*, Művelődési és Közoktatási Minisztérium, Bp., 1994, 41.

Nagyságát tekintve a budapesti tudományegyetem volt a legjelentősebb képzési központ, ahol az oktatás négy területét a katolikus hittudományi, a jog- és államtudományi, az orvostudományi és a bölcsészettudományi kar jelentette. A budapesti mellett 1872-ben Kolozsvárott, 1914-ben Debrecenben és Pozsonyban nyitotta meg kapuit új egyetem, valamint „az 1871-72-es tanévben műszaki egyetemmé szervezték át az 1846-ban alapított József ipartanodából 1857-ben kialakított polytechnikumot. A budapesti József-műegyetem a világ egyik legnagyobb és legszínvonalasabb műszaki főiskolájává fejlődött.”<sup>168</sup>

Az új egyetemek közül a kolozsvári egyetem is négy karon kezdte meg működését, a jog- és államtudományi, az orvostudományi és bölcsészet-, nyelv- és történettudományi képzés mellett matematika- és természettudományi területet is választhattak a hallgatók. A budapesti egyetemtől a kolozsvári abban különbözött tehát, hogy hittudományi karral nem rendelkezett,<sup>169</sup> viszont a korabeli gyakorlattal ellentétben az egyetem bölcsészettudományi karát humán és reál területek szerint elkülönítették, szétbontották.<sup>170</sup> Az egyetemek és a műegyetem mellett felsőfokú képzés folyt a jogakadémiákon, a hittudományi főiskolákon, a kereskedelmi, a bányászati, az erdészeti akadémiákon. 1875-ben Liszt Ferenc és Erkel Ferenc nevével fémjelezve létrejött az Országos Magyar Királyi Zeneakadémia, ezt követően 1899-ben az Állatorvosi, 1893-ban a Színművészeti, majd 1908-ban az Országos Magyar Királyi Képzőművészeti Főiskola is. Ugyanakkor a felsoroltakon túl változáson ment keresztül a tanárképzés folyamata is. Eötvös József már első minisztersége idején tervezetet készített a bölcsészkarok mellett felállítandó tanárképző intézményről. Az elképzelés megvalósítására második miniszteri ciklusáig kellett várni: „1870-ben írta alá a Középtanodai Tanárképző (későbbi nevén Középpiskolai Tanárképző Intézet) szervezeti szabályzatát.”<sup>171</sup> A kezdetekkor a tanárképző öt szakosztályt működtetett, melyek az alábbiak voltak: óklasszikai, nyelvészeti és irodalmi; történelmi-földrajzi; mennyiség- és természettani; természetrajzi; ezt egészítette ki aztán a pedagógiai. Ez utóbbi létrehozása 1872-ben történt meg Kármán Mór vezető szerepe mellett. A pedagógiai szakosztály célkitűzése a pedagógiai tevékenység gyakorlati elsajátítása lett, ezért is került sor a gyakorlógimnázium megszervezésére, amely a gyakorlati tanárképzés legfontosabb eszközévé vált a szóban forgó időszakban. „Kármán az iskola egyik legfontosabb

<sup>168</sup> KATUS László, *i.m.*, 521.

<sup>169</sup> A hittudományi kar hiányának az volt oka, hogy az egyetem alapításakor Erdélyben már minden vallási felekezet rendelkezett hittudományi főiskolával. SZÖGI László szerk., *i.m.*, 42.

<sup>170</sup> MÉSZÁROS ISTVÁN, NÉMETH András, PUKÁNSZKY Béla szerk., *i.m.*, 316.

<sup>171</sup> *Uo.*, 315.

feladatának a módszertani eljárások kidolgozását és kipróbálását tartotta. »Pedagógiai laboratórium« volt ez az intézet a szó legnemesebb értelmében.»<sup>172</sup>

## 7. Győr városa a dualizmus korában

Győr vázlatos történetének, valamint dualizmus kori társadalmi-gazdasági jellemzőinek áttekintésével azt kívánjuk igazolni, hogy a Vagonyár alapításának helyszínválasztása amellet, hogy nem volt véletlen, nem kizárólag a Monarchia fővárosához való közelségével indokolható. Bécs és Győr közvetlen földrajzi összeköttetése ugyanis nem pusztán a Monarchia keretein belül létező, a dualizmus történelmi kontextusában értelmezhető egyetlen és kizárólagos gazdasági szükségszerűség, vagy térbeli, gazdasági kapcsolat, amely a város fejlődésére egyedülként hatott. Győr kiváltságos helyzete, pontosabban alkalmassága egy belföldi, továbbá külföldi, vagyis export-import jellegű termelésre is szakosodott ipari vállalat alapítására nem magyarázható pusztán a Monarchia gazdasági berendezkedésével, az ipari termelés fellendülésével, a polgárosodással, az új iparág megjelenésével – ugyanakkor nyilván ezek a tényezők is igen erős hatást gyakoroltak. Az alkalmasság egy ilyen jellegű termelő vállalat működtetésére csak úgy jöhetett létre, hogy a szükséges és elengedhetetlen gazdaságföldrajzi feltételek, gazdasági-társadalmi jellemzők egyes korokban hagymahéjszerűen alakultak ki és épültek egymásra. Az egyes héjak, az egymáson elhelyezkedő, egymáshoz tapadó szintek karakterisztikájának bemutatásával, feltérképezésével, a szintek közötti kapcsolatok bemutatásával válhat láthatóvá Győr helyzetének, tulajdonságainak

---

<sup>172</sup> *Uo.*, 316.

komplexitása, mely szükségszerűen képessé tette a területet egy nyersanyag-, szakértelem és szállításiigényes iparág megteremtésére, kielégítésére.

### 7.1. Természetföldrajzi alapjellemezők, elhelyezkedés, szállítás, kereskedelem

A Kisalföld mezőgazdasági termelésre, állattenyésztésre való alkalmasságával kapcsolatos tulajdonságai között vannak olyan történelmileg hozzávetőlegesen állandónak tekinthető jellemzők, mint például talaja, időjárása, vízrajza vagy növényvilága, amelyek alapján megítélhetjük, hogy a régió mennyire felel(t) meg a mezőgazdasági termelés és állattenyésztés kívánalmainak.<sup>173</sup> A Kisalföld tengeri üledékekkel és folyami hordalékkal borított terület. A Pannon-tenger visszahúzódását követően sivatagos éghajlati körülmények között a szél az akkori felszín szinte teljesen elhordta, ezt követően folyók hálózatának sokasága vádikat vájva alakította ki a felszín tulajdonságait.<sup>174</sup> A területen található folyók közül több is Győrnél folyik össze a vidék arculatát legnagyobb mértékben meghatározó Dunába. Ez a jellemző olyan értékes helyzeti energiát jelent, mely elősegítette lakótelep, majd később egy nagyobb város, illetve régiós központ létrejöttét.<sup>175</sup> Ennek a központi elhelyezkedésnek lett a következménye, hogy Győr a korai időktől<sup>176</sup> kezdődően közlekedési csomópontként (is) funkcionált. „A keleti-nyugati főútvonalból már a római korban itt, Arrabonában (*Győrben*) ágazott ki a Hanság déli szegélyében Scrabantia (*Sopron*) felé vezető, a Rába vonalát követő Savaria (*Szombathely*) – Graz – Itália, a Pannonhalmi dombságon keresztül Cimbria (*Veszprém*) és a Bakony-Vértes közötti Móri-árkon keresztül Székesfehérvárra vezető útvonal.”<sup>177</sup> A közlekedés mellett a folyók üledékükkel a magas minőségű mezőgazdasági termelés lehetőségét is biztosították. A honfoglalást követően a mezőgazdasági termeléshez elengedhetetlen letelepedést (ezáltal a túlnyomó részt avar őslakossággal való összekapcsolódást is) Szent István király államszervező tevékenysége segítette, aki világi (várispánság) és egyúttal egyházi (püspökség) központtá is emelte a települést.<sup>178</sup> A kedvező termelési és földrajzi feltételek együttes jelenléte miatt a középkorban nem csupán a földművelés, hanem az állattenyésztés is virágzott. Különösen a

<sup>173</sup> Erről további részletes leírás található: TIMAFFY László, *Szigetköz*, Gondolat, 1980.

<sup>174</sup> TIMAFFY László, *A Szigetköz vízrajza*, Mosonvármegye Könyvnyomdája, Mosonmagyaróvár, 1939, 5.

<sup>175</sup> VÖLGYI Ferenc, *Győr gazdasági élete 1867-től napjainkig*, Széchenyi Nyomda, Győr, 1940, 5.

<sup>176</sup> Győr városának dokumentálható múltja mintegy 2 000 évre nyúlik vissza. BORBÍRÓ Virgil, VALLÓ István, *Győr városépítéstörténete*, Bp., Akadémia Kiadó, 1956, 11.

<sup>177</sup> GÖCSEI Imre, *Győr földrajza*, BANA József, MORVAI Gyula szerk., *Városi Levéltári Füzetek*, 1997/1, kiadja Győr Megyei Jogú Város Levéltára, Palatia Nyomda és Kiadó Bt., Győr, 1997, 137, 138.

<sup>178</sup> BORBÍRÓ Virgil, VALLÓ István, *i.m.*, 34, 35, 36.

marhakereskedelem számított profitábilisnak, ez hozta az egyik legnagyobb hasznot a városnak. A kereskedés volumenét mutatja, hogy 1591-ben Nicolini Martius 20 000 szarvasmarhát vásárolt Győrött Velencének.<sup>179</sup> Nem túlzás tehát állítani, hogy az Árpád-kor katonai-stratégiai szerepe helyett, mellett a középkorban és a középkortól Győr egyik legfontosabb meghatározójává a mezőgazdaságon és állattenyésztésen alapuló kereskedelem vált. Ugyanakkor a kereskedelem előtérbe kerülése a terület és a város korai időkre visszanyúló katonai és gazdasági jelentőségéhez, földrajzi fekvéséhez is kapcsolódott. A területen már a Honfoglalás előtti időkben is kereskedtek, Szent István kora óta rendeztek itt vásárokat, majd V. István árumegállító jogot adott a városnak 1271-ben. Ez azt eredményezte, hogy a forgalmas dunamenti utat járó kereskedők áruiból a város lakosai bőségesen vásárolhattak.<sup>180</sup> A középkor folyamán a város kereskedelmi tevékenységét és szerepét erősítette az a körülmény is, hogy nyugati irányba – ahogy azt már láthattuk – ezerszám hajtottak el a területen keresztül állatokat vásárra. Szinán basa 1594-es sikeres hódító támadása, a város 1598-as felszabadítása – tehát aránylag rövid ideig tartó török uralom – ellenére szerfelett káros hatást gyakorolt a város életére. Ennek az az oka, hogy a betöréskor gyors ütemben elmenekült népesség visszatelepülését a meglehetősen bonyolult lakhely visszaigénylési folyamat lelassította.<sup>181</sup> Mindenesetre amint a gazdálkodással és kereskedelemmel foglalkozó népesség a város falai közé visszatért, ismét lassú, de folyamatos fejlődés indult el, melynek fontos állomása volt, hogy 1743-ban Mária Terézia szabad királyi városi rangot adott a településnek. A 19. század elején a fejlődési folyamatot segítette, hogy az Alföld déli részéről és a Bácska-Bánát területéről érkező gabonaszállítmányokat a városon keresztül továbbították a bécsi piacokra. Ebben az időszakban a legnagyobb hangsúly kereskedelmi szempontból azon volt, hogy Bécs, illetve Buda és Pest között helyezkedett el Győr, de kiemelkedő helyzetéhez mindez csak részben lett volna elégséges. A jelzett városok között Győr úgy foglalt helyet, hogy egyaránt alkalmas volt vízi, szárazföldi és vasúti – vagyis alternatív – szállítások lebonyolítására is. A 19. század második feléig a Duna hajózás és szállítás szempontjából jelentősen eltért a mai modern arculatától. A folyó szabályozása előtt a déli ágon, vagyis a győri Dunán zajlott a hajóforgalom.<sup>182</sup> Történt mindez azért, mert egyrészt a középső ág mederszerkezete állandóan változott, másrészt mert az uszályok vontatását végző lovak képtelenek voltak megvetni lábukat a középső terület mocsaras partszakaszain. A Duna győri ágának hajózhatósága azért volt

---

<sup>179</sup> HAMMER Gyula, *Győr városföldrajzi tanulmány*, Győr Szab. Kir. Város kiadása, Győr, 1936, 34, 35.

<sup>180</sup> HAMMER Gyula, *i.m.*, 31.

<sup>181</sup> BORBÍRÓ Virgil, VALLÓ István, *i.m.*, 106.

<sup>182</sup> VÖLGYI Ferenc, *i.m.*, 6.

kiemelkedően fontos, mert a vasút megjelenéséig a vízi szállítás jelentette a kereskedelem egyik legfőbb feltételét.<sup>183</sup> Fokozottan igaz ez annak tükrében, hogy a 19. század első felétől kezdve a nagyobb kapacitású gőzhajók is megjelentek hazánk folyóvizein. A gőzvontatás megjelenésének következménye az lett, hogy az Al-Dunától Bécsig lóvontatással 2-3 hónap alatt megtehető utat gőzhajóval 8 nap alatt teljesíteni lehetett.<sup>184</sup> Ezeknek a tényezőknek a hatására az 1830-as évekre Győr a hazai közvetítő kereskedelem egyik legjelentősebb szereplőjévé vált. Évente mintegy 400 hajó érkezett a városba, Bécs felé gabonát, dohányt, bőroket, lovat, ökröt, sertést, mézet, viaszt, gubacsot szállítottak, viszonzva Bécsből épületfával, vassal, fényűzési cikkekkel, gyarmatáruval.<sup>185</sup> A gőzhajózás fontosságát beárnyékolta, hegemóniáját viszonylag rövid időszakot követően, néhány évtizeden belül a vasúti szállítás elterjedése megtörte. Ennek a soron következő változásnak azonban kezdetben (rövid időre) Győr városa ismét nyertese lett. „Az osztrák-magyar vasúttársaság (...) 1854 és 1856 között Győrig építette ki a bécsi vasutat, ami által a város szerepe rendkívüli módon megnőtt. (...) Győr maradt az egyetlen központ, ahonnét az uszályokkal és dereglyékkel igencsak lassan és körülményesen szállított gabonát vasúton lehetett Bécs, majd később Sopron-Ebenfurt, végül Szombathely-Graz felé szállítani. Ennek köszönhetően az 1850-es évektől kezdve a kereskedelmi fellendülés annyira látványos volt az idegenek szemében, hogy az ebben az időben keletkezett »kalmár város« elnevezés még napjainkban is él a városi polgárok tudatában.”<sup>186</sup> A kezdeti fellendülést követően a vasúti fejlődés íve azonban nem maradt töretlen, sőt: a lassulás majdnem Győr kereskedelmi súlyának elvesztését okozta. Erről részletesebben a későbbiekben lesz szó. Mindenesetre a négy folyó városa a 20. század elejére nem kizárólag Bécs-Budapest viszonylatban rendelkezett összeköttetéssel (és nem kizárólagosan a Dunán). A Rábcán Sopron felé, a Rábán és a Marcalon Pápa felé is volt vízi kapcsolata. Igaz, hogy a Rábca és a Marcal alacsony vízhozama miatt kereskedelmi szempontból nem tekinthető tényezőnek, annál inkább fontosak voltak viszont a vasúti összekapcsolódások mellett a Béccsel, Budával, Sopronnal, Pápával való szárazföldi kapcsolatok, kiegészülve további fontos városi összeköttetésekkel – déli irányban Veszprém vagy délkelet felé Székesfehérvár tekintetében.

<sup>183</sup> A vasút megjelenését követően a Duna szabályozása is megtörtént 1886-1894 között. GÖCSEI Imre, *i.m.*, 148.

<sup>184</sup> Honvári János szerk., *i.m.*, 248.

<sup>185</sup> SÁRY István, *Győr és a vasútak...*, Bana József felelős szerk., *Győri Tanulmányok Füzetek, Tudományos Közlemények 2001/6*, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának kiadványa, Palatia Nyomda & Kiadó Kft., Győr, 2001, 6.

<sup>186</sup> SZAKÁL Gyula, *A győri elit értékrendszere és magatartása az 1870 és 1945 közötti gazdasági és politikai válságok idején*, RECHNITZER Tamás főszerk., *Tér és Társadalom*, 24.évfolyam, 2. szám, Palatia Nyomda & Kiadó Kft., Győr, 2010, 30, 31.

## 7.2. A vasúthálózat kialakulása, a vasúti szállítása elterjedése

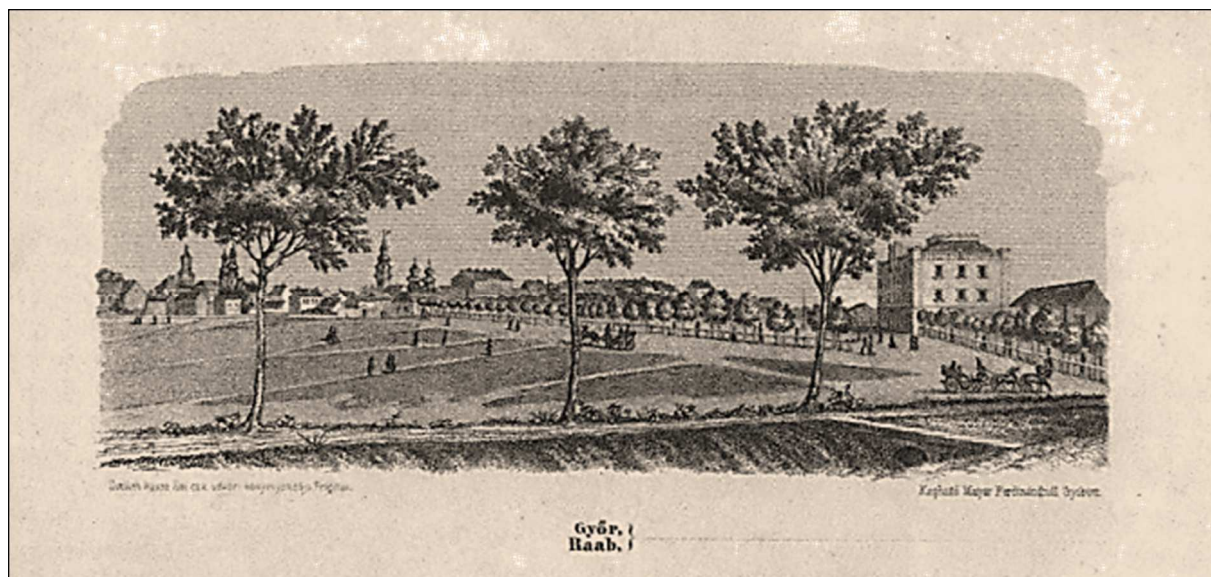
Az első vasútvonalak kiépítésekor Győr földrajzi fekvése, helyzete előnyös, a régió többi településéhez képest igencsak kedvező volt. A város rendelkezett egy erős mezőgazdasági, állattenyésztési bázissal, egy erre épülő, több évszázados hagyományokra visszatekintő kereskedelemmel, valamint kialakulóban volt egy a Monarchia ausztriai (Bécs) és magyar (Buda-Pest) központjához is kötődő polgársága. Ezen felül olyan további jelentős településekhez kapcsolódtak különböző típusú útvonalak, mint Pozsony, Esztergom, Sopron, Pápa, Veszprém és Székesfehérvár. Ugyanakkor azzal a vasútépítés szempontjából jelentős felszíni tulajdonsággal is rendelkezett, mely az alföldek jellemzője: a síkvidéken nincs szükség a földrajzi környezet átalakítására a sínek lefektetéséhez. A vasútépítés alapvető érdeke az volt, hogy az addigi gabonaszállítás egyszerűbbé és gyorsabbá váljon. A vasúti szállítás elterjedéséig ugyanis a szállítási folyamat lassú és igen körülményes volt. „A Dunán szállított gabonaféléket Győrig felvontatták hajókon vagy a lapos fenekű uszályokon, az úgynevezett burcsellákon. A vízi járművekről alacsony vízállás esetén Gönyüben, máskor Győrben rakták át szekerekre a szállított árukat, s tengelyen érte el úti célját, mely leggyakrabban a birodalmi főváros volt. (...) A vaspályával nemcsak a Duna alacsony vízállásakor jelentkező szállítási gondokat óhajtották megoldani, hanem a téli időszakban szünetelő hajózás helyettesítését is tervezték. A Győrben épült magtárakból és tárházakból egész évben folyamatos szállítást akartak az érdekeltek biztosítani.”<sup>187</sup> Noha a vasútépítés kezdeti szakaszában az elsők között szerepelt a győri vasútvonal terve (Sina báró már az 1830-as évek végén engedélyt kapott egy Bécs-Sopron, Győr-Buda közötti útvonal megépítésére),<sup>188</sup> csupán 1855 telén nyílt meg a Bruck-Győr közötti 78 km-es szakasz.

*3. számú kép: Győr látképe a vasútállomással, 1850-es évek*

<sup>187</sup> MAJDÁN János, *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX-XX. században*, Agora, Pécs, 2001, 103.

<sup>188</sup> HONVÁRI János szerk., *i.m.*, 249.





Forrás: SÁRY István, *i.m.*, 22.

A vonal átadásának ténye örömteli volt, de nem tudott jelentősen változtatni az addigra kialakult viszonyokon és a fejlődés irányvonalain. Az alapvető problémát az jelentette, hogy „néhány hónap leforgása alatt kiderült, hogy (...) későn épült ez a pálya, mivel a Duna másik partján Pest és Pozsony, illetve Bécs között hat éve jártak már a közvetlen szerelvények. (...) A város ugyan vaspályához jutott, de ez nem akadályozta meg a kereskedelem hanyatlását. A forgalom visszaesését tovább növelte, hogy a Bécs felé elkészült vaspálya építését nem folytatták tovább Buda irányába.”<sup>189</sup> A következő időszakban hiába épült vasúti vonal Újszöny (1856), továbbá Szombathely (1871), majd Sopron és Ebenfurt (1876), végül Újszönyön keresztül a főváros (1884) irányába, a kezdeti késlekedéssel, valamint az 1860-as évek elején megnyíló Buda-Trieszt vasútvonallal a főváros döntő kereskedelmi fölénybe került. Ezzel az új vasútvonallal a dunai szállítás teljesen szükségtelessé vált, így Győr összegyűjtő és elosztó szerepe megszűnt.<sup>190</sup> Az átrendeződött gazdasági erővonalak mentén a nagykereskedők zöme Pestre, Nagykanizsára vagy Bécsbe költözött, létszámuk 1881-re 17-re csökkent az öt évvel korábbi 84-ről.<sup>191</sup>

A döntően a vasútépítés következtében megjelenő gazdasági hátrányokat Baross Gábor<sup>192</sup> 1884-es politikai színrelépésével, képviselővé választásával sikerült enyhíteni, illetve a teljes

<sup>189</sup> MAJDÁN János, *i.m.*, 104.

<sup>190</sup> SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, BANA József felelős szerk., *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle 2011/33*, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Tudományos Szemléje, Palatia Nyomda & Kiadó Kft., Győr, 2011, 24.

<sup>191</sup> SZAKÁL Gyula, *A győri elit értékrendszere és magatartása az 1870 és 1945 közötti gazdasági és politikai válságok idején*, 33.

<sup>192</sup> Baross Gábor 1848-ban született Pruzsinán. Pesti jogi tanulmányait 1871-ben zárta le szakvizsgájával. 1875-ben a Szabadelvű Párt kötelékében szerzett országgyűlési mandátumot. 1883-tól a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium államtitkára, majd 1886-tól minisztere lett. 1889-től 1892-es haláláig kereskedelmi miniszterként

gazdasági szerepvesztést az ő személyes tevékenységének is köszönhetően került el a város. Barosstól a választók egyértelműen a gazdasági élet gyors fellendülését várták, többek között a Győr környéki vasútvonalak fejlesztésén keresztül. Ezek a terveket nem sikerült kivitelezni, de Baross Gábor sikeres politikai pályafutásának köszönhetően a vasúti szállítás tarifarendszere (zónatarifa rendszer kialakítása) pozitív irányba változott, melynek hatására a személy, majd utóbb a teherforgalom is növekedésnek indult a hálózatban. Jellemző adat, hogy amíg a győri vasúti pályaudvaron 1889 júliusában 9 800 utas váltott jegyet, addig ez az érték az új tarifarendszer első hónapjában megduplázódott, 16 888 főre duzzadt.<sup>193</sup> Győr azonban más szempontból is profitált a Barossal való kapcsolatából: egyrészt az árvízveszélyt csökkentve folyószabályozásra került sor, másfelől 1889-ben teherpályaudvar nyílt meg a városban. Ugyancsak Baross tevékenységének hatására a Kereskedelmi és Iparkamara területi székhelye Győrbe került, de a nemzetközi kapcsolatok szempontjából ennél sokkal fontosabb tényező volt, hogy 1891. január 19-én hazai viszonylatban az elsők között telefonszolgálat kezdte meg működését Győrött.<sup>194</sup> Baross Gábor korai, 1892-es halála miatt már nem érthette meg a Veszprém Győr közötti vasútvonal 1896-os megnyitását.

A Baross hatására kialakult vasúti fejlődés és a szállítás erőviszonyainak egyenlőbbé válása már nem jelentett megfelelő nagyságú hajtóerőt a város életében. A városfejlődés dinamikáját a (gabona)kereskedelem önmagában már nem tudta biztosítani. „A korábbi, oly sikeres előnyszerző magatartás előbb előny megtartóvá, majd hátrányelhárítóvá vált.”<sup>195</sup> A fejlődés irányát a győri kereskedők egyesülete – a Lloyd – az üzleti összefogásban és ipari vállalkozások elindításában látta.<sup>196</sup> A város a fokozott iramú iparosítással – felhasználva a vasúti szállítás és közlekedés előnyeit – gyakorlatilag pótolni tudta a gabonakereskedelem lanygulása miatt bekövetkezett gazdasági szerepvesztést.<sup>197</sup> Ezt az új irányvonalat bizonyítja, hogy a századforduló idejére a vasúti teherforgalom jelentősen megnövekedett. Az 1890-es év 1 millió 263 ezer mázsányi érkező és 299 ezer mázsányi feladott áruforgalmához képest 1908-ra 1 millió

---

működött, de 1888-ben rövid ideig a vallás- és közoktatásügyi miniszteri, valamint 1889-ben néhány hónapig a belügyminiszteri tisztséget is betöltötte. 1884-től négy cikluson keresztül képviselte Győr városát politikusként. GRÁBICS Frigyes, Dr. HORVÁTH Sándor Domonkos, KUCSKA Ferenc szerk., *Győri életrajzi lexikon*, Galgóczi Erzsébet Városi Könyvtár, Győr, 2003, 35.

Baross politikai szerepvállalásának áttekintése elérhető még BÖLÖNY József, HUBAI László, *i.m.*, 82, 83.

<sup>193</sup> SÁRY István, *i.m.*, 16.

<sup>194</sup> MAJDÁN János, *i.m.*, 114.

<sup>195</sup> SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 24.

<sup>196</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 8.

<sup>197</sup> BULLA Béla, MENDÖL Tibor, *A Kárpát-medence földrajza, Kocsis Károly Társadalom és gazdaság napjainkban a Kárpát-medencében c. tanulmányával*, az Országos Köznevelési Tanács 1947. évi kiadása alapján közreadja a Lucius Kiadó, Bp., 1999, 194.

703 ezer, valamint 1 millió 141 ezer, míg 1912-re 4 millió 13 ezer, továbbá 1 millió 977 ezer mázsányi tétel forgalmazása történt meg.<sup>198</sup>

### 7.3. A gyáripár megtelepedése, városi fejlődés a 19. század végén

A város adottságai a gyáripár megtelepedéséhez is ideálisak voltak. A közlekedési útvonalak hálózata mellett bőséges mennyiségű víz állt rendelkezésre az ipartermelés folyamataihoz. Emellett a tatai, az ajkai és a soproni bányák szenéhez könnyen és gyorsan hozzá lehetett jutni. A városi polgárság megfelelő tőkeerővel rendelkezett, ugyanakkor a munkások számában, de a kisiparosok szakmunkájának tekintetében sem volt hiány. „A város (...) meglehetősen előrehaladt urbanizáltsága ugyancsak csábította az ipart: gázvilágítást ígért, a vízvezeték és csatornázás terhének részleges áthárítását a városra, lakásokat a tisztviselőknek és részben a munkásoknak is, és a szállítást a városon belül megkönnyítő burkolt útvonalakat.”<sup>199</sup> Ezek mellett a tulajdonságok mellett (pontosabban ezek következtében) külföldi tőke is áramlott a területre, mivel „az egyre többet hangoztatott önálló vámterület megvalósításának lehetősége arra készítette az osztrák-cseh gyárosokat, hogy országunkban fiókvüzemeket állítsanak fel, s ezzel biztosítsák maguknak a magyar piacot.”<sup>200</sup>

A széles körű gyáripár megjelenése előtt a helyi emlékezés alapján Stádel Károly alapított elsőként modern értelemben vett gyárat a városban. „Míg apja céhes műhelyében sajátította el a szerszámkovács-mesterség alapjait, az akkor kötelező külföldi vándorútja során megismerkedett a gyáripari szervezettel, sőt 1839-ben géptanból szerzett diplomát.”<sup>201</sup> Ez a külföldi tapasztalattal és magas iskolai végzettséggel párosuló karrierszerkezet lett aztán a tipikus győri vállalkozói karrierút. A 19. és a 20. század elejének jelentősebb gyárai az alapítás sorrendjében a következők voltak:<sup>202</sup>

- 1818 – Mocsári Ignác ecetgyára.
- 1845 – Singer Mór gazdasági gépgyára (20-25 alkalmazottal).
- 1845 – Toma János gőzmalma, melyet 1874-ben Back Herman vett át.

<sup>198</sup> VÖRÖS Károly, *Gazdaság és társadalom a dualizmus korában*, DÁVID Lajos, LENGYEL Alfréd, Z. SZABÓ László szerk., *Győr várostörténeti tanulmányok*, Győr Megyei Város Tanácsa, Győr, 1971, 332.

<sup>199</sup> *Uo.*, 333.

<sup>200</sup> VÖLGYI Ferenc, *i.m.*, 49, 50.

<sup>201</sup> SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 26.

<sup>202</sup> VÖLGYI Ferenc, *i.m.*, 51-55.

- 1845 – Stádel Károly gazdasági gépgyára, 20-30 munkással.<sup>203</sup>
- 1851 – Kohn Adolf olajgyára, mely 80-100 emberrel dolgozott, majd az 1890-es évektől kezdődően 250-400 munkást foglalkoztatott.
- 1852 – Neubauer Károly gyufagyára, 1894-től hozzávetőlegesen 120 munkással.
- 1856 –Hetsch Testvérek gőzfűrésztelepe.
- 1866 – Szabó Samu tűzhelygyára.
- 1867 – Forgiarini Cedaro szalámigyára, jelentős kivitellel.
- 1868 – Győri Légszeszvilágítási Rt. gázgyár.
- 1869 – Stirling Tóbiás margarin és szappangyára.
- 1870 – Nagy Mihály tésztagyára, melyet 1890-ben részvénytársaság vett át és ebből fejlődött ki a Koestlin-gyár.
- 1872 – Neubauer és Wittmann ecetgyára.
- 1872 – Győri Gőzhajózási Rt. hajógyára.
- 1873 – Stirling Tóbiás gőzdarálója.
- 1874 – Back Herman hengermalma, 140 alkalmazottal.
- 1877 – Meller Ignác olajgyára, 80-150 alkalmazottal.
- 1879 – Schmiedl Lajos cukorgyára, 2-300 alkalmazottal, mely 1937-ben szűnt meg.
- 1881 – Jankovich Ferenc gőzmalma, mely 1932-ben állt le.
- 1882 – Milanovits János gazdasági gépgyára, mely 10 alkalmazottat foglalkoztatott.
- 1883 – Magyar József kályhagyára.
- 1883 – Schlichter Lajos téglagyára.
- 1883 – Győri Vízvezeték Rt., mely a budapesti után a második volt az országban.
- 1884 – Győri Szeszgyár és Finomító Rt., amely Európa egyik legnagyobb szeszgyára volt.
- 1887 – Deutsch Lajos bőrgyára.
- 1887 – Neumann J. és Társa tésztagyár.
- 1888 – Pfeiffer László darálómalma.
- 1890 – Kojanitz Károly vegyigyára.
- 1890 – Pfeiffer Testvérek gőzmalma.
- 1890 – Magyar-Angol Biscuit-gyár Rt., mely Nagy Mihály tésztagyárát vette át.

---

<sup>203</sup> „Stádel számára 1862-ben engedélyezték a szabadalommal védett »gyár« megnevezés használatát.” SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 26.

- 1893 – Kraszmann és Redlich szalámigyára.
- 1894 – Kuffler Jenő mennyezetnád fonó üzeme.
- 1895 – Árpás Ignác cukorgyára.
- 1895 – Kneif János darálómalma.
- 1896 – Relle Dániel, később Kopstein Richárd darálómalma.
- 1896 – Magyar Waggon- és Gépgyár Rt.
- 1898 – Klein S. és Társa cirokseprűgyár.
- 1899 – Schramm Kristóf kencegyára.
- 1900 – Akkumulátorgyár.
- 1900 – Koestlin L. & Co. Rt., amely a Nagy Mihály tésztagyárát átvevő Magyar-Angol Biscuit-gyárból jött létre 500-100 alkalmazottal.
- 1900 – Állami Selyemfonó.
- 1901 – Pamut és Gyapjúszővőgyár Rt.
- 1902 – Brenner Elek füstcsőgyára – 150 alkalmazottal.
- 1903 – Steiner és Schulzbeck cirokseprűgyára.
- 1904 – Benes Testvérek vegyészeti gyára, 60-80 alkalmazottal.
- 1904 – Városi Villanytelep.
- 1905 – Hamuzsírgyár.
- 1905 – Richards Richard finomposztógyára, 500-700 alkalmazottal.
- 1905 – Gráb M. és Fiai viaszosvászónáru-gyár, több száz alkalmazottal.
- 1909 – Zeiss Károly Rt. optikai üzem, mely 50-60 alkalmazottal katonai távcsöveket készített. 1922-ben megszűnt.
- 1910 – Linum-Taussig S. és Fiai Lenfonó és Szövőipari Rt., 450-500 alkalmazottal.

Ezt a listát egészíti ki Weisz Ignác enyv gyáros, Negro Béla és Putz János gazdasági gépgyárosok, Benesch Vince gőzmalom bérlő, Blöttl Frigyes és Schwarzkopf József keményítő-gyárosok, Christen Ferenc kocsigyártó, Shlesinger Hermann és fiai, Deutsch József sörfőző, Mayer Péter, Ott Ernő és Zaradnik Simon szikvízgyárosok és Brandtner Nándor téglagyáros.<sup>204</sup>

Későbbi vagongyári kapcsolatai miatt jelentőségét tekintve a felsorolt gyárak közül kiemelkedett a Győri Szeszgyár. A kezdetekkor a társaság elnökei között szerepelt Back

---

<sup>204</sup> SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 27.

Hermann malomtulajdonos, Keppich Vilmos gabonakereskedő és a Szombathelyről 1861-ben betelepülő Stirling Tóbiás is. A vezetőségi tagok közé tartozott Jerfy Antal, a Győri Első Takarékpénztár elnöke,<sup>205</sup> valamint Wottitz Károly, a Győrvárosi és Megyei Takarékné elnöke.<sup>206</sup> Az állami támogatást is élvező gyár alapítását követően a részvényesi körben 1887 tavaszán ellentét keletkezett. Perl József részvényes, korabeli ismert ügyvéd azzal vádolta a vezetőség tagjait, hogy a többi részvényes pénzét saját haszonszerzésükre használták fel.<sup>207</sup> A krízis miatt a gyár 1889-ig nem üzemelt, a termelés újraindításában a Wiener Bankverein finanszírozása jelentett megoldást. „A termelés technikai irányítását Kaczander Zsigmondra bízta, akinek már volt tapasztalata ezen a téren. A terményvásárlást Bálint Mihály helyi gabonakereskedő intézte. Létrehozták a kereskedelmi igazgatói tisztséget, amit Wottitz Gusztáv töltött be.”<sup>208</sup> Az átszervezést követő kezdeti sikerek után a Szeszgyár helyzete továbbra sem vált stabilá, ezért a bank 1895-re igyekezett megválni tőle. A megoldást a megfelelő tőkeerővel rendelkező, gründoló típusú Lederer Ágoston jelentette, akinek érdeklődését az üzlet kapcsán Wottitz Károly keltette fel.<sup>209</sup> Lederer aktivitásának következtében a Szeszgyár tulajdoni szerkezetét tekintve családi vállalatá alakult át, mivel a Lederer család a részvények több, mint 90%-át megszerezte. Az alapításban résztvevő meghatározó győri vállalkozók a gyár vezetésében nem vállalhattak már részt, viszont Lederer a Wottitz testvérek közreműködésére továbbra is igényt tartott.<sup>210</sup>

#### 4. számú kép: Lederer Ágoston és Wottitz Gusztáv korabeli portréja

<sup>205</sup> Jerfy Antal az 1890-ben megalakult Kereskedelmi és Iparkamara elnöki tisztségét négy cikluson keresztül töltötte be. Ebben a minőségében a győri Felső Kereskedelmi Iskola 1897-es létrejöttében, valamint a Magyar Királyi Állami Fa- és Fémipari Szakiskola megnyitásában is döntő érdemeket szerzett. GRÁBICS Frigyes, Dr. HORVÁTH Sándor Domonkos, KUCSKA Ferenc szerk., *i.m.*, 151.

<sup>206</sup> SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 30.

<sup>207</sup> *Uo.*, 33.

Perl és Wottitz közötti párbajjal ért véget a vita a Szőlőkert vendéglőben 1887 októberében – Perl József fejsérülésével. *Uo.*, 34.

<sup>208</sup> *Uo.*, 34.

<sup>209</sup> Lederer Ágoston 1857-ben született Csehországban, de Bécsben tanult vegyészetet. Külföldi tanulmányai után apja jungblunzbaui szeszgyárát irányította. Tevékenységének hatására kelt életre többek mellett az Osztrák Vasúti Forgalmi Rt., a Magyar Vasúti Forgalmi Rt., a Brünn-Königsfeldi Gép- és Vagongyár Rt., az olaszországi Ausiliare Vasúti Forgalmi Intézet Rt. és a Simmeringer Vagongyár is. SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 35.

<sup>210</sup> Wottitz Károly Győrött született 1842-ben. Bécsben szerzett jogi és közgazdasági diplomát, ezt követően a Wiener Bankverein hazai befektetési igazgatójaként vállalt munkát. A Szeszgyár működésében jelentős szerepet töltött be. Testvére, Wottitz Gusztáv szintén jogi és közgazdasági végzettséggel rendelkezett, 1895-ben került vissza Győrbe. A Szeszgyárban kereskedelmi igazgatóként tevékenykedett, de nagy ívű karriert a vagongyárban futott be. SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 36.

Wottitz Gusztáv 1856-ban született, testvéréhez hasonlóan szintén Győrött. Bécsi tanulmányai alatt jogi és közgazdaságtani diplomát is szerzett. 1895-től a városi közgyűlés tagja lett, de nevéhez kapcsolható a győri Munkáslakásépítő Részvénytársaság 1901. évi megalakítása. GRÁBICS Frigyes, Dr. HORVÁTH Sándor Domonkos, KUCSKA Ferenc szerk., *i.m.*, 365.



Forrás: *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle*, 2010/30, 143, 149.

A Lederer és Wottitz nevekkel fémjelzett gyáripari átalakulásban kiemelt szerepet játszott a 19. század második felének fejlődésében a város legnagyobb polgármesterének tekintett Zechmeister Károly.<sup>211</sup> A helyi gyáripar megteremtése, a nagyipari centrumpozíció létrehozása egyértelműen a polgármester céljai között szerepelt, melynek megvalósításához olcsó telekárakkal és adókedvezményekkel kívánt hozzájárulni. Ipartámogató lépései közé tartozott az is, hogy irányításával Győr városa nagy területet vásárolt, hogy a később alakuló ipari vállalkozások számára a város határában telephelyek álljanak rendelkezésre.<sup>212</sup> A polgármester

<sup>211</sup> BANA József, *Győr polgármesterei*, BANA József, MORVAI Gyula szerk., *Városi Levéltári Füzetek*, 1997/1, kiadja Győr Megyei Jogú Város Levéltára, Palatia Nyomda és Kiadó Bt., Győr, 1997, 85.

Zechmeister Károly 1852. május 12-én Győrött látta meg a napvilágot. Evangélikus családjának felmenői a 18. században Magyaróvárról érkeztek Győrbe. Középiskolai tanulmányait a győri bencés gimnázium falai között végezte, itt is érettségizett kiemelkedő eredményekkel. Jogi tanulmányainak elvégzését követően saját ügyvédi irodájában dolgozott, mígnem 1880-ban a városi tisztikar soraiban vállalt munkát. 1883-ban a város rendőrfőkapitányának választották meg. Elődjét, Lacza Ferenc polgármestert 1888. március 12-én 6000 Ft-os sikkasztási ügy miatt felfüggesztették, ekkortól számíthatjuk Zechmeister Károly polgármesteri mandátumát. BANA József, *Győr legnagyobb polgármestere, Zechmeister Károly*, BANA József felelős szerk., *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle* 2010/30, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Kiadványa, Palatia Nyomda & Kiadó Kft, Győr, 2010, 22.

Zechmeister Károly munkásságáról rövid áttekintés található még GRÁBICS Frigyes, Dr. HORVÁTH Sándor Domonkos, KUCSKA Ferenc szerk., *i.m.*, 371.

PERGER Gyula, *Pozsonytól Pasadenáig, A Zechmeister család története*, BANA József felelős szerk., *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle* 2010/30, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Kiadványa, Palatia Nyomda & Kiadó Kft., Győr, 2010, 9-19.

<sup>212</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 9.



idejében az oktatási rendszer is jelentős fejlődésen ment keresztül, hiszen 1892/93-ban a város pénzügyi támogatása mellett épült fel a Főreáliskola, melyet a felsőkereskedelmi iskola, a Fa- és Fémipari Szakiskola, az 1. számú Polgári fiúiskola megalapítása követett.<sup>213</sup> 1906. december 31-én vonult vissza, székét Wennes Jenő vette át. Zechmeister Károly 1910. január 28-án hunyt el Budapesten.

5. számú kép: Zechmeister Károly korabeli portréja



Forrás: *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle*, 2010/30, 131.

A 19. század végén és a 20. század elején tapasztalt intenzív gyáralapítási hullám a városi népesség növekedésére is pozitív hatást gyakorolt. „Megállapítható, hogy a Zechmeister-korszak utolsó évtizedében Győr kiemelkedő eredményt ért el a tényleges szaporodás tekintetében.”<sup>214</sup> Hangsúlyozni szükséges ugyanakkor, hogy a népességszám gyarapodásában jelentős szerepet játszott az is, hogy ebben az időben, vagyis 1905-ben csatolták Győrhöz Győrszigetet és Révfalu-Pataházát is.<sup>215</sup> (Ugyan a közigazgatási egységesítés megtörtént, de

<sup>213</sup> BANA József, *Győr polgármesterei*, 86.

<sup>214</sup> CSIK Tamás, *Az 1910-es népszámlálás Győrött*, BANA József felelős szerk., *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle* 2011/32, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Tudományos szemléje, Palatia Nyomda & Kiadó Kft., Győr, 2011, 56.

<sup>215</sup> A csatlakozásról bővebben: CSIK Tamás, *Révfalu Győrhöz csatolásának története és az egyesítés utóélete*, BANA József felelős szerk., *Győri Tanulmányok, Tudományos Szemle* 2010/30, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Kiadványa, Palatia Nyomda & Kiadó Kft., Győr, 2010, 73-84.



szerkezetileg csak később, a folyószabályozásokat és a vashidak megjelenését követően olvadtak össze szervesen a települések.)<sup>216</sup>

14. számú táblázat. Győr lakosságának növekedése (1869-1910)

Győr	1869	1880	1890	1900	1910
(Lakossága)	20 035	20 981	22 795	28 989	44 300
Az 1905-ben egybeesatolt területek teljes lakossága	26 225	27 574	30 021	37 543	44 300
Tényleges szaporulat (%)	-	5,2	8,8	25,0	18,0
Természetes szaporulat (%)	-	-	0,5	5,2	8,7

Forrás: VÖLGYI Ferenc, *Győr gazdasági élete 1867-től napjainkig*, Széchenyi Nyomda, Győr, 1940, 60, 80.<sup>217</sup>

A dinamikus növekedésben egyedi jellemző és érdekesség, hogy a századforduló környékén a népszaporulat kisebb részét a természetes szaporodás jelentette, nagyobb arányban az ipari foglalkoztatáshoz kapcsolható bevándorlás következménye volt. A népességnövekedés szempontjából fontos körülménynek számított az is, hogy – összhangban a gyáripar fejlődésével – az elvándorlás a 19. század utolsó évtizedében lelassult, szinte meg is állt.<sup>218</sup>

Az ipar jelentős vonzó hatását bizonyítja, hogy a népszámlálás adatai alapján 1910-re a keresők csaknem 47%-a az iparban dolgozott, ami az ország 12 regionális központja közül a legmagasabb arányt jelentette. (Pozsony – 43,7%, Pécs – 41,6%, Brassó – 39,8%, Temesvár – 38,7%, Arad – 37, 9%, Nagyvárad – 35,7%, Kassa – 35,5%, Kolozsvár – 35,2%, Zágráb – 33,7%, Debrecen 32,8%, Szeged – 26,9%).<sup>219</sup>

#### 6. számú kép: Hirdetmény Győrsziget és Révfalu-Pataháza Győrhöz csatolásáról

<sup>216</sup> WINKLER Gábor, *Győr városépítészete a dualizmus korában*, Tóth G. Péter szerk., *Struktúra és városkép, A polgári társadalom a dualizmus korában*, az MTA Történettudományi Intézete, az MTA Veszprémi Akadémiai Bizottsága, az MTA Pécsi Akadémiai Bizottsága és a Laczkó Dezső Múzeum veszprémi konferenciája 1997. október 16-17., Laczkó Dezső Múzeum, Veszprém, 2002, 387.

<sup>217</sup> Egyetlen helyen eltérő adattartalommal (Győr lélekszáma 1900-ban 27 758) a lélekszám elérhető még: VÖRÖS Károly, *i.m.*,352.

<sup>218</sup> *Uo.*,353.

<sup>219</sup> BELUSZKY Pál, GYÖRI Róbert, *i.m.*, 214. alapján Győrött az ipari foglalkoztatottság aránya 1910-ben 46,4%. VÖLGYI Ferenc *i.m.* 60. alapján ugyanez az érték 46,8%.



követhető Winkler Gábor és Kurcsis László gazdag képanyaggal ellátott összefoglaló munkájában is.<sup>222</sup>

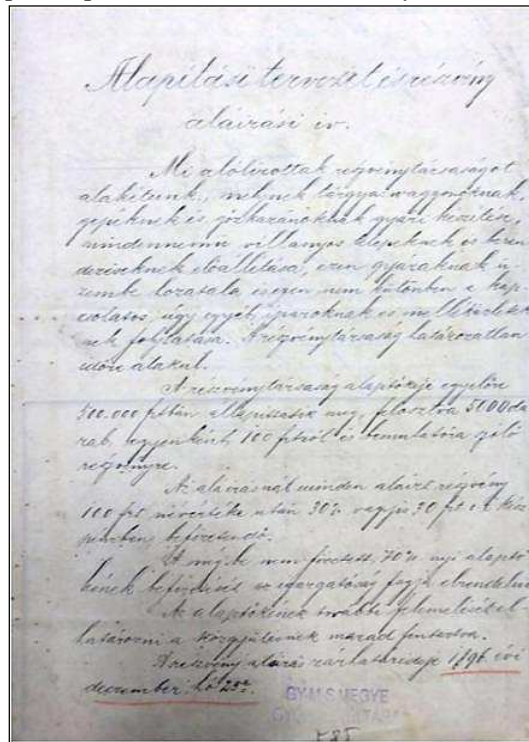
## **8. A Vagongyár megalakulása, kezdeti évek**

---

<sup>222</sup> WINKLER Gábor, KURCSIS László, *Győr 1539-1939*, Dürer Nyomda Kft., Gyula, 1998.

A gyár győri megalakulásának jelentősége abban foglalható össze, hogy megteremtette a város gazdasági profiljának nehézipari jellegét, illetve a meghatározta a további gazdasági fejlődés irányvonalát és lehetőségét.<sup>223</sup> A Prológusban idézett törvényhatósági beadvánnyal kapcsolatban a *Győri Hírlap* tudósított arról, hogy a gyár létesítésében a Szeszgyár vállalt főszerepet.<sup>224</sup> A jogi elkülönülés ellenére a nagyobb részt közös tulajdonosi háttér következtében a két gyár szorosan kapcsolódott egymáshoz. Az energiaellátás mellett a Szeszgyár üres épületeit is megosztotta a Vagongyárral. Az alapítás módja azonban különböző volt, a Vagongyár részvénytársaságként üzemelt, nagyon erős családi részvénytöbbséggel.<sup>225</sup> Az 1896. december 22-én kiadott alapítási tervezet és részvény aláírási ív alapján az alaptőkét a kezdetekkor (ideiglenesen) 500 000 forintban határozták meg, mely egyenként 100 forint névértékű, bemutatóra szóló részvényből tevődött össze. A részvények névértékének 30%-át volt szükséges az induláskor készpénzben befizetni, a fennmaradó további 70%-os rész rendezésének kérdését a leendő Igazgatóság hatáskörébe utalták.

7. számú kép: Alapítási tervezet és részvény aláírási ív (1. oldal)



Forrás: GY.M.S.M.GY.L., *Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Wagon és Gépgyár Rt. cégbírósi iratok*, VII.1c/34.

<sup>223</sup> VÖRÖS Károly, *i.m.*, 340.

<sup>224</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 10.

<sup>225</sup> SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 36.

Az 1896. december 28-án megtartott alakuló közgyűlés<sup>226</sup> alapján a kibocsátott 5 000 részvényből 2 600 tulajdonosa Lederer Emil, 1 800 tulajdonosa Lederer Richard lett. „Ez a két részvényes irányította valójában a vállalatot.”<sup>227</sup> Az Igazgatóság tagjaivá (háromévnvi időtartamra) Dr. Fischer Sándort, Lederer Emilt, Lederer Richardot, Wottitz Gusztávot és Wottitz Károlyt, a Felügyelő Bizottság tagjaivá (egy évnvi időtartamra) Dr. Deáky Zsigmondot, Kaczander Zsigmondot, Dr. Rapoch Frigyeset és Szávay Gyulát választották.

15. számú táblázat. A Vagongyár alapító részvényesei

Név	Részvény (db)	Névérték
Lederer Emil	2 600	260 000 Ft
Lederer Richard	1 800	180 000 Ft
Wottitz Károly	300	30 000 Ft
Wottitz Gusztáv	50	5 000 Ft
Feldbacher Rudolf	50	5 000 Ft
Rappoch Frigyes	50	5 000 Ft
Kaczander Zsigmond	50	5 000 Ft
Fischer Sándor	50	5 000 Ft
Szávay Gyula	50	5 000 Ft

Forrás: SZAKÁL Gyula, *Győr a modellváltó város 1867-1918*, 37.<sup>228</sup>

Az alakuló közgyűlést követően 1897. január első hetében 938/1897. szám alatt jegyezték be a vállalatot a cégbíróságon.<sup>229</sup> Az 1897-es év első fele a termeléshez szükséges előkészületekkel telt. „A gyártelep céljára Győr városa 15 hold 720 □-öl területet engedett át 7500,- forint kedvezményes vételárért. A város ezen kívül 15 évre mentesítette a gyárat a városi adó, és 30 évre a többi városi jövedék fizetése alól.”<sup>230</sup> Az 1897. év elején benyújtott telepengedélyezési kérvény tartalma szerint a létesítendő új gyártelep terve az alábbi nagy egységeket tartalmazta: egy vasmegmunkálási, valamint egy famegmunkálási műhelyt, egy állványszerelő műhelyt, egy asztalosműhelyt, egy fényező, egy kovácsműhelyt és egy

<sup>226</sup> Az alakuló közgyűlés teljes szövege megtalálható az 1. számú mellékletben. A levéltár vonatkozó eredeti kéziratos forrásai között – GY.M.S.M.GY.L., *Győri kir. Törvénytörvények iratai, Magyar Vaggon és Gépgyár Rt. cégbírósági iratok*, VII.1c/34. – az irat jelenleg nem található. Ugyanakkor itt kívánjuk megjegyezni, hogy az időrendi sorrendben később következő (jellemzően I. világháború alatti és azt követő időszakhoz kapcsolható) források alacsonyabb, azaz a VII.1c/33. jelzés alatt találhatóak.

<sup>227</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 12. Részletesen bizonyítjuk, hogy Lederer Emil és Lederer Richard mellett Lederer Ágoston is jelentős hatást és irányítást gyakorolt a Vagongyár kapcsán.

<sup>228</sup> Ugyanez az adatközlés – kissé eltérő szerkezetben – elérhető még: TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 10.

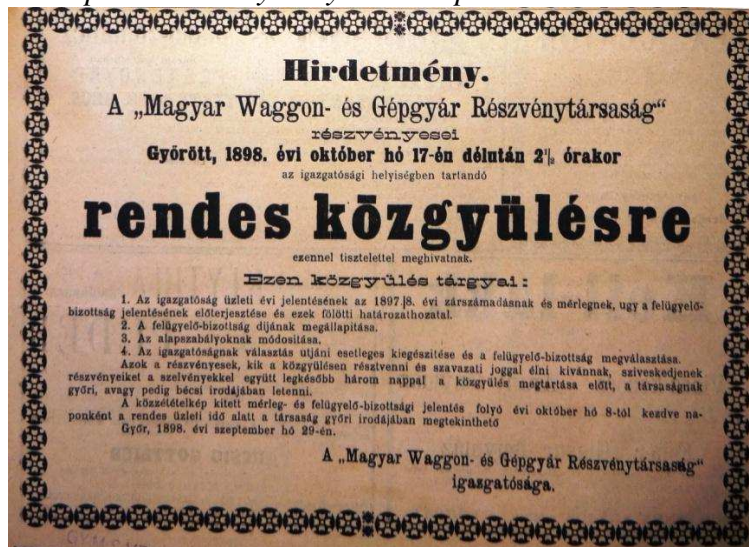
<sup>229</sup> Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, *i.m.*, 14.

<sup>230</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 12. A Városi Közgyűlés vonatkozó határozatait tartalmazó eredeti jegyzőkönyv elérhető: Győr Megyei Jogú Város Levéltára (továbbiakban: GY.M.J.V.L.), *Győr szabad s királyi város közgyűlési jegyzőkönyve, 1896. november hó 12-ik napjáról*, 231 és 253, IV.B 1401/a/25.

raktárhelyiséget.<sup>231</sup> Az üzletévet lezáró igazgatósági jelentés<sup>232</sup> tartalma szerint – amelynek értelmezése kapcsán itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy az üzletév itt is és a későbbiekben is adott naptári év júniusának elejétől a következő naptári év májusának végéig tartott – az előkészületi munkákat követően 1897. július 11-én – korlátozott mértékben ugyan – megindult az üzemszerű termelés. Ebben a beszámolóban szerezhetünk tudomást arról is, hogy az első üzletév folyamán hét megrendelést kapott a gyár, összesen 198 kocsit szállított le. „A Vagonygyár első gyártmánya 15 tonnás, 2 tengelyű tartálykocsi volt a Galíciai-Kárpát Petroleum Rt. számára. A rendelés 1897. január 27-én érkezett be, és ugyanezen év szeptember 1-én a gyár le is szállította a megrendelt 30 kocsit.”<sup>233</sup> A november végén tartott igazgatósági ülésen szó esett arról, hogy „ajánlat alatt van 3 sörkocsi Nagykanizsára, száz teherkocsi az Ungvölgyi Vasútnak, 10 sörkocsi Pilsenbe, 18 keskeny nyomtávú személykocsi Diósgyőrbe, 55 teherkocsi a MÁV-nak, 8 harmadosztályú személykocsi a Déli Vasútnak.”<sup>234</sup>

A megrendelések után 345 345 forint értékű számlát állítottak ki. Az üzemeltetési költségek, továbbá az Igazgatóság (5 000 forint) és a Felügyelő Bizottság (600 forint) díjainak levonását követően 8 534 forint tiszta nyereséggel zárult az év. A jelentés tartalmazza, hogy a soron következő üzletévben (1899. május végi szállítási határidővel) már 1 731 darab kocsira csaknem három millió forint összértékben érkezett megrendelés.

8. számú kép: Hirdetmény a Győri Hírlap 1898. október 2-i számából



Forrás: GY.M.S.M.GY.L., *Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Waggon és Gépgyár Rt. cégbírósági iratok*, VII.1c/34.

<sup>231</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 12.

<sup>232</sup> *A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1898. évi október hó 17-re összehívott 1. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1897/8. évi zárszámadások*, GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai*, XI.15/475.

<sup>233</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 12.

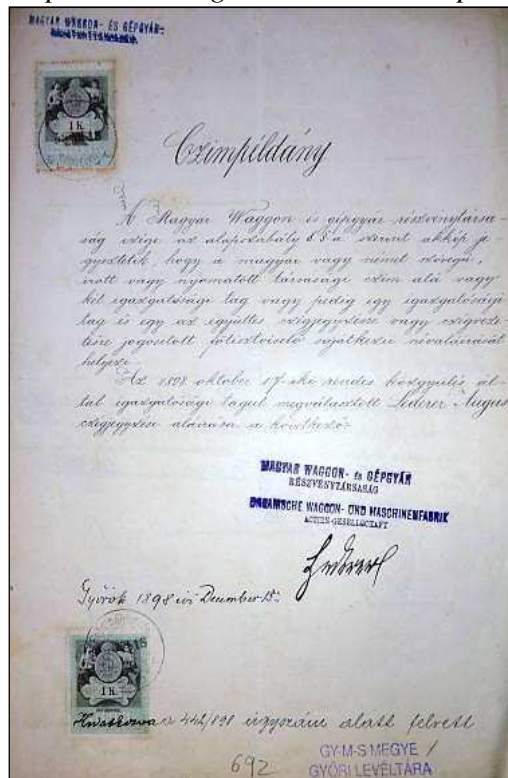
<sup>234</sup> Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, *i.m.*, 17.



A 2. számú mellékletben megtalálható az üzleti év mérlegkimutatása. Ennek tanúsága szerint jelentős összegeket költöttek az épületek átalakítására (48 779 forint), valamint modernizációjára (villamossági berendezés – 47 737 forint, vízvezetéki berendezés – 3 926 forint, gőzfűtés – 7 486 forint). A készletek között kiemelkedő nagyságú faállomány is azt mutatja, hogy a Vagongyár a kezdetekkor faépítésű kocsik gyártását helyezte előtérbe.<sup>235</sup> A fejlesztési törekvések és az üzleti év eredményei ellenére 1897 szeptemberének elején a gyár munkásai (ekkoriban hozzávetőlegesen 500 fő) sztrájkjal adtak hangot elégedetlenségüknek.<sup>236</sup> Törekvéseik és kéréseik között szerepelt, hogy a vezetés tartsa be a napi 10 órás munkaidőt, a teljes vasárnapi munkaszünetet, valamint heti fizetést kapjanak (a gyakorlatban lévő kétheti rendszer helyett) – megállapított bérminimummal. A hat pontban megfogalmazott igénylistát a sztrájk első napjának végén a vezetőség maradéktalanul elfogadta.

A levéltár cégbírószági iratai között 1898. december 15-i kiállítási dátummal szerepel az az aláírási címpéldány, amely tartalmazza, hogy az október 17-i rendes közgyűlésen az eddig háttérben meghúzódó Lederer Ágostont igazgatósági tagul választották.

9. számú kép: Lederer Ágoston aláírási címpéldánya



Forrás: GY.M.S.M.GY.L., Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Vaggon és Gépgyár Rt. cégbírószági iratok, VII.1c/34.

<sup>235</sup> TABICZKY Zoltánné, A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945), 14.

<sup>236</sup> Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, i.m., 16.

Az előkészületekkel telt első évet követően nagy tempóban indult meg a termelés. Ennek következtében a tulajdonosi kör az 1899. április 27-én délután három órakor tartott rendkívüli közgyűlésen az alaptőkét – további 5 000, egyenként 100 forint névértékű, bemutatóra szóló részvény kibocsátásával – 1 millió forintra emelte, melynek befizetését 1899. május 15-ig kellett teljesíteni. Az új részvényekre vonatkozóan elővásárlási opcióval rendelkeztek az addigi részvényesek. Ha valaki nem élt részvényvásárlási jogával, annak részét (a tervezet szerint) a nagy részvényesek május 16-án átvették.<sup>237</sup> A rendkívüli közgyűlés jegyzőkönyve felsorolta a jelenlévő részvényeseket. Feldbacher Rudolf képviselőjében Lederer Ágoston már 1 250 részvény tulajdonosaként szerepelt a listán.

10. számú kép: Az 1899. április 27-i rendkívüli közgyűlés jelenlévő részvényesei

*Jelenlevők  
a következő részvényesek:*

	<i>részvényesek neve</i>	<i>leltelt részvény</i>		<i>részvényesek neve</i>	<i>leltelt részvény</i>
1	Feldbacher Rudolf ügyi mind	50		Áthozva: darab	2050
	Lederer August képvis.	1250		Lederer Richard képvis.	500
2	D. Fischer Sándor ügyi mind	100	5.	D. Rapoch Frigyes	50
	Lukács Béla is	500	6.	Szilgyi Koltán	50
	Ólgy Ádám képviselője	50	7.	Wottlik László ügyi mind	50
3.	Heischmann Miklós	50		Lederer Emil képvis.	2000
4.	Hasszander Sigmund ügyi mind	50	8.	Wottlik Pároly	100
	oldal: darab	2050		összesen: darab	4800

Forrás: Gy.M.S.M.Gy.L., Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Waggon és Gépgyár Rt. cégbírósi iratok, VII.1c/34.

A tőkeemelés követően „az 1899. október 23-án tartott II. rendes közgyűlés jegyzőkönyvében felsorolt részvényesek között új nevek is szerepelnek, de a részvénytöbbség továbbra is a Lederer család (Lederer Emil, Lederer Ágoston, Lederer Richard) kezében van.”<sup>238</sup> Megfigyelhető, hogy a rendes közgyűlés jelenlévő részvényeseinek részvénydarabszám kimutatása – a korábbi tőkeemelés ellenére – nagyságrendjét tekintve még nem

<sup>237</sup> Jegyzőkönyv a Magyar waggon és gépgyár részvénytársaság részvényeseinek Győrött a társaság igazgatósági helyiségében 1899. évi április hó 27-én délután 3 órakor tartott rendkívüli közgyűléséről, Gy.M.S.M.Gy.L., Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Waggon és Gépgyár Rt. cégbírósi iratok, VII.1c/34.

<sup>238</sup> TABICZKY Zoltánné, A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945),34.



emelkedett meg. Az igazgatósági jelentés<sup>239</sup> tartalma szerint ennek oka az volt, hogy az üzletév nyereségében a korábban, vagyis az induláskor kibocsátott részvénytőke részesedett.

11. számú kép: Az 1899. október 23-i II. rendes közgyűlés jelenlévő részvényesei

*Jelenlevők  
a következő részvényesek:*

	<i>részvényesnek neve</i>	<i>leltelt rész- vény</i>		<i>részvényesnek neve</i>	<i>leltelt rész- vény</i>
1	<i>Fischer Sándor</i>	100		<i>átthorva: darab</i>	475
2	<i>Flieckmann Mihály</i>	50	8	<i>Wollitz Gusztáv ügyi mind</i>	25
3	<i>Seldbacher Rudolf ügyi mind</i>	50		<i>Lederer August</i>	1400
	<i>Orley Kalmán képviselője</i>	100		<i>Lederer Emil is</i>	1570
4	<i>Krauszner Sigmund</i>	50		<i>Lederer Richard képviselője</i>	200
5	<i>F. Haan József</i>	25	9	<i>Wollitz Károly ügyi mind</i>	100
6	<i>F. Rapoch Frigyes</i>	50		<i>Lukács Péla képviselője</i>	500
7	<i>Szily Kollán</i>	50			
	<i>oldal: darab</i>	475		<i>összesen: darab</i>	4200

Forrás: GY.M.S.M.GY.L., Győri kir. Törvényszék iratai, Magyar Waggon és Gépgyár Rt. cégbírósági iratok, VII.1c/34

A második üzleti évről szóló kimutatás alapján a teljes üzleti évben 2 186 darab teher- és nagyobb szakértelmet, kifinomultabb munkát igénylő személykocsit szállítottak le 3 835 136 forint értékben, míg a tiszta nyereség az üzletévben 40 203 forint 19 korona lett. Az igazgatósági jelentés tartalma szerint a soron következő további három üzleti évre 3 079 darab kocsira érkezett már megrendelés, mintegy hat millió forint feletti teljes számlaösszeggel. A fokozódó termelés miatt nem meglepő, hogy továbbra is erőteljes maradt a készletfelhalmozás. Az októberi jelentés arról is beszámolt, hogy a jövőbeli fejlődés biztosítása érdekében a gyárvezetés a soron következő hónapokban villamos akkumulátor részleg elindítását kívánja megvalósítani.

Ez az év sem telt el a munkások elégedetlensége nélkül. „A sztrájk oka részben az alacsony darabbér volt, részben pedig az, hogy a szigorú minőségi ellenőrzésnél a hibásnak bizonyult munkadarabok időt rabló utólagos javítását nem fizették.”<sup>240</sup> 1898. augusztus-szeptemberében továbbra is a maximum 10 órás napi munkaidő és a minimális munkadíj megállapítása

<sup>239</sup> A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1899. évi október hó 23-ra összehívott II. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1898/9. évi zárszámadások, GY.M.S.M.GY.L., A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschäftsberichte 1897/98-1902/903, XI.15/475.

<sup>240</sup> TABICZKY Zoltánné, A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945), 41.

(emelése) szerepelt a fő követelések között. Az előző évi 500 fős munkáslétszámhoz képest ekkorra már nagyságrendjét tekintve 1 000, 1 200 fős dolgozói állományról beszélhetünk, akik a munkát beszüntették.<sup>241</sup> Hasonlóan a megelőző év történéseihez, ez a sztrájk is a dolgozói követelések teljesítésének ígéretével végződött.

Az 1900. november 6-ra összehívott III. rendes közgyűléshez benyújtott iratokban<sup>242</sup> az elszámolás pénzneme forint helyett koronára változott. Az átváltási árfolyam szerint – az 1892. XVII. törvénycikk alapján<sup>243</sup> – 1 korona fél forint, vagyis 1 forint két korona lett. Ugyan az üzletév 133 395,03 korona tiszta nyereséggel zárult, mégis látszódtak már kedvezőtlen előjelek, melyeket az igazgatósági jelentés így foglalt össze: „A magyar állam és a magánvasutak részéről csak nagyon szerény mértékben történtek megrendelések, minek folytán tevékenységünknek főleg régebbi megrendelések kivitelére kellett szorítkoznia.”<sup>244</sup> Ettől eltekintve, pontosabban ezt a hatást ellensúlyozandó sikerült meghatározó eredményeket, fejlődést elérni olasz, német, illetve tengerentúli exportmegrendelésekkel, továbbá az akkumulátor gyár is megkezdte működését. „Az exportgyártmányok a gyárat nagyobb feladatok elé állították, mint a belföldi piacra történő termelés. A rendelő külföldi vasutak egymástól eltérő műszaki és minőségi előírásokat adtak meg. Sok esetben ezeknek az előírásoknak a teljesítése a gyári kollektívától magasabb színvonalú munkát követelt meg.”<sup>245</sup>

A fokozódó üzleti igények teljesítéséhez a részvényesek újabb beruházására volt szükség. 1901. január 5-én jelent meg rendkívüli közgyűlésre felhívó hirdetmény a *Győri Hírlapban*.

<sup>241</sup> Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, *i.m.*, 19.

<sup>242</sup> *A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1900. évi november hó 6-ára összehívott III. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1899/1900. évi zárszámadások*, GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475.

<sup>243</sup> 1892. évi XVII. törvénycikk a koronaérték megállapításáról, <http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6467>

<sup>244</sup> *A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1900. évi november hó 6-ára összehívott III. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1899/1900. évi zárszámadások*, GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475, 3.

<sup>245</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 16.

A rendelések határidős teljesítésének érdekében a gyárban ekkoriban már mintegy 1 700 munkás dolgozott. Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, *i.m.*, 24.

## 12. számú kép: Hirdetmény a Győri Hírlap 1901. január 5-i számából



Forrás: Gy.M.S.M.GY.L., Győri kir. Törvényszék iratai, *Magyar Waggon és Gépgyár Rt. cégbírósi iratok*, VII.1c/34.

A közzétételt követően január 14-én, délután három órakor került sor az eseményre.<sup>246</sup> Határozat született az alaptőke megemeléséről, mégpedig 10 000 darab, egyenként 200 korona névértékű, bemutatóra szóló új részvény kibocsátásával. A folyamatot némileg árnyalta, hogy Lederer Ágoston és Lederer Emil korábban már biztosított az üzemi működéshez egymillió koronát előleg formájában, így a kiadott új részvények fele az addigi két legnagyobb beruházóra szállt. Az 1901. november 25. napján tartott IV. rendes közgyűlésen az Igazgatóság arról számolt be, hogy az alaptőke megemelése mellett az üzletév 113 458,46 korona tiszta nyereséggel zárult (kevesebbel, mint a megelőző évben). Az export tevékenység következtében a soron következő üzletévre is megfelelő mennyiségű megrendelést fogadtak be, továbbá az akkumulátor gyárat önálló vállalattá alakították át.<sup>247</sup>

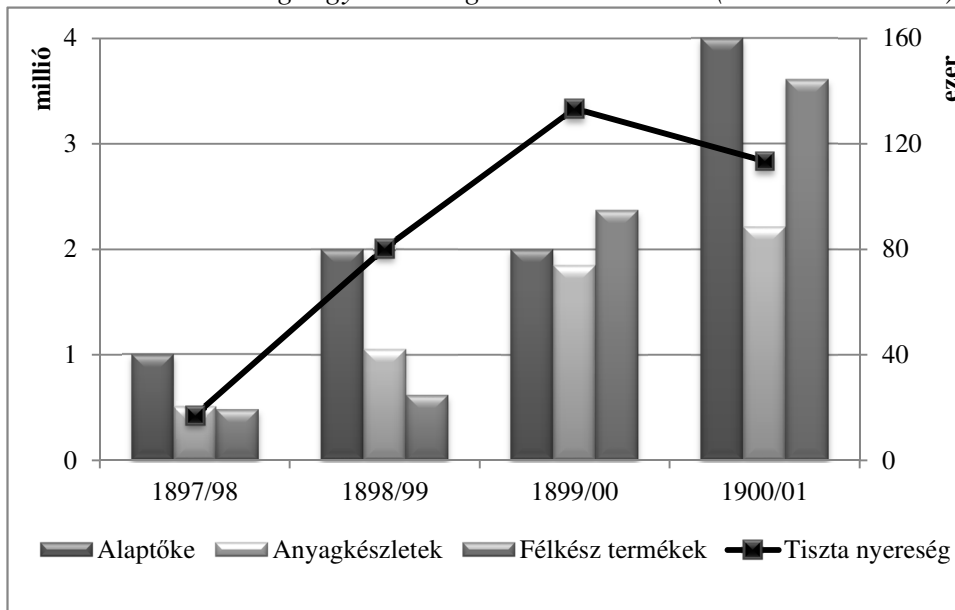
A Szakiskola alapítását megelőző négy évben a részvények döntő többségével rendelkező Lederer család vezetése mellett a Vagongyár a piacszerzés reményében kétszer is megduplázta alaptőkéje nagyságát. Ha az első két év mérlegtételeit átszámítjuk koronára (gyakorlatilag a forintban kifejezett értékeket megduplázzuk), akkor könnyen össze lehet hasonlítani az alaptőkéhez viszonyított éves tiszta nyereség, valamint az anyagkészletek és félkész termékek nagyságát. Az induló első két évet követően jelentős mértékben növekedett mind az anyagkészletek, mind a félkész termékek értéke, mely elsősorban a külföldi szállításokat

<sup>246</sup> Az 1901. január 14-i rendkívüli közgyűlés jegyzőkönyve, Gy.M.S.M.GY.L., Győri kir. Törvényszék iratai, *Magyar Waggon és Gépgyár Rt. cégbírósi iratok*, VII.1c/34

<sup>247</sup> A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1901. évi november hó 25-ére összehívott IV. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1900/1901. évi zárszámadások, Gy.M.S.M.GY.L., A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, *Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475, 3.

biztosította. Ahogy azonban a soron következő, 1901/1902-es üzleti évre vonatkozó igazgatósági jelentés megjegyezte, ezek a megrendelések alacsony hasznot hoztak, fő céljuk, hogy a foglalkoztatottak létszámát stabilizálja.<sup>248</sup> Meg is látszik a 4. üzletév csökkenő tiszta nyereségén, hogy állami megrendelések nélkül – kizárólag exportra termelve – nem volt lehetséges a fejlődés fenntartása. Az anyagkészletek kapcsán – főként a harmadik és a negyedik üzletév tekintetében – nem beszélhetünk drasztikus növekedésről, a félkész termékek mennyisége pedig szorosan összefüggött a beérkező rendelésekkel.

2. számú ábra. A Vagonyár mérlegtételei koronában (1897/98-1900/01)



Forrás: GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475.

Készítette: Godena Albert, 2016. február.

Az első négy év legfontosabb tapasztalatai között szerepelt, hogy az állami megrendelések hiánya, valamint az export megrendelések szűkös nyeresége miatt a gyárat tovább kell fejleszteni olyan irányba, hogy alkalmassá váljon a vagongyártáson túl egyéb termékek előállítására is. A tulajdonosi beruházások mellett a termelési profil gyors bővítéséhez elkerülhetetlenül szükségessé vált többek között az is, hogy a Városi Közgyűlés részére éveken korábban megküldött igény alapján ipari szakiskola létesüljön, szakképzés induljon meg a városban.

<sup>248</sup> *A Magyar Vaggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1902. évi november hó 30-ára összehívott V. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1901/1902. évi zárszámadások*, GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475, 3.

## 9. A Szakiskola megalakulása és kapcsolata a Vagongyárral

A Vagongyár 1896 márciusi kezdeményezéséhez képest 1897 decemberében jelent meg a *Győri Hírlapban* híradás azzal kapcsolatban, hogy a győri kereskedelmi és iparkamara határozatot hozott a városi Szakiskola megalapításáról.

A néhány hónappal később a városi közgyűlés elé terjesztett javaslat és végzés szerint<sup>249</sup> – az iparkamara, a Szeszgyár és a Vagongyár anyagi támogatása mellett – a város megadta hozzájárulását a Szakiskola felállításához. A hozzájáruláson túl – a jegyzőkönyv tanúsága alapján – a döntéshozók az alábbiakat rendelték el: „Tekintve pedig, hogy az eszme megvalósítása előzetes tárgyalásokat tesz szükségessé, ezen tárgyalásokra a győri kereskedelmi és iparkamara, nemkülönben a győri szeszgyár és waggongyár kiküldöttjének bevonásával Zechmeister Károly királyi tanácsos polgármester elnökle alatt: Wennesz Jenő városi tanácsnok, Szávay Gyula és Meller Ignátz és Schlichter Lajos törvényhatósági bizottsági tagokat kiküldi, az ügynek anyagi és erkölcsi támogatására pedig az érdekelt Esztergom Komárom és Pápa városokat továbbá Moson, Veszprém, Komárom, Esztergom és Győr vármegyék közönségeit köriratilag felkéri. Végül elhatározza a közgyűlés, hogy a kereskedelemügyi minisztériumot feliratilag felkéri, hogy az iskola létesítését elvileg elhatározni s a folyamatba teendő tárgyalásokhoz egy megbízottat kiküldeni szíveskedjék.”<sup>250</sup> Az egyeztetéseket követően az 1898. október 13-i közgyűlési jegyzőkönyv<sup>251</sup> tartalma szerint a város állásfoglalását adta, hogy sem az iskola teljes felépítésére, sem teljes felszerelésére nem vállalkozhat. Viszont a Szeszgyár és Vagongyár korábban ígért anyagi szerepvállalása mellett – különböző jogcímen (adomány, járulék, kölcsön, építési telek) – a város továbbra is támogatásáról, valamint az 1900. év őszére ütemezett iskolaindulásról biztosította az érintetteket. A jegyzőkönyv szerint ez a kikötés azért volt szükséges, mert a Vagongyár és a Szeszgyár a korábban ígért anyagi hozzájárulás megadását attól tette függővé, hogy az iskola az 1898/99-es tanévben megnyílik-e.<sup>252</sup> Az 1900. július 5-én megtartott közgyűlés jegyzőkönyve alapján<sup>253</sup> nyilvánvalóvá vált, hogy a megnyitásra továbbra is, egészen az 1901. évig várni kell. A közgyűlés ekkor határozta el azt, hogy „a létesítendő iskola céljaira már

<sup>249</sup> GY.M.J.V.L., *Győr szabad s királyi város közgyűlési jegyzőkönyve, 1898. február hó 10-ik napjáról*, 34. IV.B 1401/a/27.

<sup>250</sup> *Uo.*

<sup>251</sup> GY.M.J.V.L., *Győr szabad s királyi város közgyűlési jegyzőkönyve, 1898. október hó 13-ik napjáról*, 221. IV.B 1401/a/27.

<sup>252</sup> *Uo.*

<sup>253</sup> GY.M.J.V.L., *Győr szabad s királyi város közgyűlési jegyzőkönyve, 1900. július hó 5-ik napjáról*, 185. IV.B 1401/a/29.

megajánlott 200 000 koronán felül a kereskedelemügyi miniszter ur által kívánt (...) olajgyár melletti 907 □ öl kiterjedésű városi ingatlant a fém és faipari szakiskola céljaira átengedi s az Árpád út és Vásártérszer között egy 12 méternél semmi esetre sem keskenyebb utcát fog nyitni.”<sup>254</sup> A megnyitáshoz kapcsolódó egyeztetések sorát zárta le az 1900. december 13-i közgyűlés jegyzőkönyve.<sup>255</sup> Ekkor a várostól, az iparkamarától, a Szeszgyártól és a Vagongyártól ígért anyagi támogatások befizetését rendezték, szabályozták. „Az iskola megtervezésére Pártos Gyula műépítészrt kérték fel 1900-ban, aki sokáig Lechner Ödönnel dolgozott együtt. (...) Az építkezés csak 1901 nyarán kezdődhetett el. A munkálatokat különböző problémák nehezítették, így az iskola épületét csak 1902-ben tudták átadni. A Fa- és Fémipari Szakiskola a tanítást azonban már 1901-ben megkezdte, a régi városházában berendezett termekben, mivel ezt a támogatók már egyre határozottabban sürgették.”<sup>256</sup>

Az első tanév végén kiadott iskolai értesítő közzétette az iskola 1902. elején alakult Felügyelő Bizottságának névjegyzékét is, az alábbiak szerint:<sup>257</sup>

A kereskedelmi miniszter<sup>258</sup> által kinevezett személyek:

1. Zechmeister Károly királyi tanácsos, Győr szabad királyi város polgármestere, elnök,
2. Galgóczy Ferenc asztalos mester,
3. Hauzer György, rézöntő, az ipartestület elnöke,
4. Jerfy Antal királyi tanácsos, az iparkamara elnöke,
5. Prettenhoffer Imre műlakatos,
6. Szávay Gyula kereskedelmi és iparkamarai titkár, alelnök (aki a tanév folyamán Győrből való távozása miatt tisztségéről lemondott),<sup>259</sup>
7. Wottitz Gusztáv gyárigazgató,

A kereskedelmi iparkamara küldöttei:

8. Schlichter Lajos építész,
9. Weidman Adolf kereskedelmi tanácsos,

Győr szabad királyi város küldöttei:

<sup>254</sup> Uo.

<sup>255</sup> Gy.M.J.V.L., *Győr szabad s királyi város közgyűlési jegyzőkönyve, 1900. december hó 13-ik napjáról*, 185. IV.B 1401/a/29.

<sup>256</sup> VÖRÖS Katalin *i.m.*, 540.

<sup>257</sup> *Értesítő a Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari Szakiskola Működéséről az 1901-1902. tanévben*, 8.

<sup>258</sup> A Felügyelő Bizottság 1902. január 28-án tartotta alakuló gyűlését. A tagok kinevezése Hegedüs Sándor kereskedelemügyi miniszter személyéhez kapcsolható, aki 1902. március 4-ig töltötte be ezt a pozíciót Széll Kálmán kormányában. BÖLÖNY József, HUBAI László, *i.m.*, 84.

<sup>259</sup> Helyét a Felügyelő Bizottságban és kereskedelmi és iparkamarai titkári pozícióban is Szendrői Mór vette át. *A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1902-1903. tanévről*, 15.

10. Szász József MÁV főmérnök, műhelyfőnök,
  11. Kelemen Márton fafaragó és szobrász,
- Hivatalból tagja:
12. Flórián Ambrus szakiskolai h. igazgató, mint előadó,
  13. Laber Vilmos szaktanár, mint jegyző,

Mind az alapításban résztvevő támogatói kör, mind a Felügyelő Bizottság összetétele azt igazolja, hogy az iskola felállítása – az eredetileg tervezett és többször módosított kezdési idő csúszásától függetlenül – a kormány, a város és a helyi gazdasági (nagyipari) erők összefogásának eredménye lett. Minden szerepvállaló egyetértett abban, hogy a gyors és hatékony gazdasági átalakulás, a sikeres nagyipari termelés egyik kulcsa a helyben elérhető, szakképzett munkaerő-állomány megteremtése és alkalmazása.

### 9.1. A Vagongyár 1901/02. üzleti éve és a szakiskolai tanév

Az ötödik üzletév igazgatósági jelentése<sup>260</sup> beszámolt arról, hogy a Szeszgyártól bérelt gyári épületek megvásárlásában döntés született, azonban az esedékes vételárat a soron következő üzletévben egyenlítik ki. A működés és a termelés jelentősebb hazai szállítás nélkül telt el,<sup>261</sup> így a vezetőség továbbra is elsősorban a kiviteli tevékenységre alapozhatott. A tiszta nyereség a korábbi években kimutatott értékek töredékére esett vissza, mindössze 4 566 korona összeget ért el. Az alacsony eredmény legfőbb okaként a korábban részletezett, az 1900-as évek elején kirobbant nehézipari túltermelési válságot jelölhetjük meg. A meglehetősen szűkszavú beszámoló pozitívumként tett említést arról, hogy további exportmegrendelések következtében a következő év működése mindenesetre biztosítottá vált. A termelésben a vagongyártáson kívül újdonsággal találkozhatunk. „1902. május 1-én (197. sz. rendelés) gyári, saját célra (...) 1 db (amerikai típusú) tehergépkocsi (Lasten-Automobil amerikanischer Type), és 1902. november 10-én 2 db kéttonnás tehergépkocsi – elkészítését rendelik meg. Ezek a rendelkezések utalnak arra, hogy a Vagongyárban már ekkor foglalkoztak a közúti járműgyártás gondolatával, noha a gyártás megindítását hivatalosan a vállalat is 1903-tól számította.”<sup>262</sup>

<sup>260</sup> *A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1902. évi november hó 30-ára összehívott V. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1901/1902. évi zárszámadások*, GY.M.S.M.GY.L., *A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475.

<sup>261</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 34.

<sup>262</sup> *Uo.*, 18.



Az igen alacsony hasznot hozó üzleti tevékenység mellett az időszak nagy eredményeként számolhatunk be arról, hogy a szakiskolai oktatás kezdetét vette: a tanulók beiratkozása 1901. október 25-26-án megtörtént, a tanítás pedig október 28-án elindult.<sup>263</sup> Az első évfolyamra huszonnégy tanuló iratkozott be, a faipari szakra öten (közülük egy tanuló a kereskedelmi és iparkamara 100 koronás ösztöndíjának támogatása mellett), míg a fémipari szakra tizenkilencen jelentkeztek. Az első tanév értesítőjében közzétett, de a következő, vagyis az 1902/03-as tanév vonatkozásában kiadott tudnivalók szerint az iskola rendes tanulója az lehetett, aki valamilyen közép- vagy polgári iskola első két osztályát, vagy az elemi iskola hat osztályát sikeresen elvégezte, 12. életévét betöltötte és egészséges, ép testalkattal rendelkezett. (Kivételes esetben iparostanonc iskolában végzettek, valamint elméleti háttér hiányában sikeres felvételi vizsgát tévő jelentkezőket is felvettek.) Tandíjra az iskola rendes tanulóit nem kötelezték, de félévente 10-10 koronát be kellett fizetni a segélyalapba, ám még ez alól is kaphattak felmentést a szegényebbek.<sup>264</sup> A tanulóknak a gyakorlati oktatáson való részvétel érdekében kötelezően gondoskodniuk kellett kék színű vászon munkásruháról, valamint ehhez tartozó sapkáról.

A négy éves, két szakon folyó képzés mellett már az induláskor felvetődött a rövidebb, azaz néhány hónapos szaktanfolyamok lebonyolításának kérdése és szükségessége. Azonban az értesítő röviden tartalmazza, hogy ezek a tanfolyamok az iskola indulásához és indításához kapcsolódó kezdeti nehézségek, illetve a tantervek hiánya miatt még nem indultak el.<sup>265</sup> Az intézet az alábbi személyzettel fogott hozzá feladatai ellátásához: Flórián Ambrus helyettes igazgató, okleveles vaskohó mérnök, Laber Vilmos építész, szaktanár, Dr. Faragó Márton óraadó tanár, akik az első félévben a műhelygyakorlatok helyett délutánonként felváltva mértani és szabadkézi rajzot tanítottak. A második félévtől, azaz februártól indult el a gyakorlati műhelyoktatás, így a felsorolt három személy mellé érkezett még további két fő is: Gombos József faipari művezető és Tolvaj Aladár fémipari művezető. (A személyzeti névsort zárta a felsoroltakon felül Plech József havi díjas ideiglenes szolgáló.) Az első évfolyam számára összeállított heti 25 órás elméleti tanrend már az év elején kialakult, változás év közben csupán a Flórián Ambrus és Laber Vilmos közötti órák eloszlásában történt.

A faipari műhelygyakorlat során a fűrészelési, gyalulási, csapolási, rálapolási és illesztési ismereteket, míg a fémipari műhelygyakorlaton a reszelést és a kovácsolást sajátíthatták el a tanulók. A második félév gyakorlati tevékenységének köszönhetően az iskola részére könyvvállvány, szerszámszekrények, civil megrendelők részére oszlopos ebédlőszekrény és

<sup>263</sup> *Értesítő a Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari Szakiskola Működéséről az 1901-1902. tanévben*, 6.

<sup>264</sup> *Uo.*, 16, 17. Ugyanez elérhető még: VÖRÖS Katalin *i.m.*, 540.

<sup>265</sup> *Uo.*, 6.



különbféle ládák készültek a faipari műhelyben, míg a fémipari műhely – többek között két lemezkályha gyártása mellett – előállította a következő tanév összes szükséges kéziszerszámát: különféle kalapácsokat, üllő betéteket, fiókszerszámokat.<sup>266</sup>

16. számú táblázat. A Szakiskola 1901/02. évének tanrendje<sup>267</sup>

Elméleti tárgyak	I. félév heti óraszám	Tanította	II. félév heti óraszám	Tanította
Magyar nyelvtan	2	Dr. Faragó Márton	2	Dr. Faragó Márton
Mértan, ábrázoló-mértani rajz	6	Flórián Ambrus	6	Laber Vilmos
Mintázás	4	Laber Vilmos	4	Laber Vilmos
Szabadkézi rajz	6	Laber Vilmos	6	Laber Vilmos
Számítan-mértan	4	Flórián Ambrus	2+2	Flórián (szt.) /Laber (mt.)
Szépírás	1	Flórián Ambrus	1	Flórián Ambrus
Természettan, vegytan	2	Flórián Ambrus	2	Flórián Ambrus
Összes elméleti tárgy	25 óra		25 óra	
Gyakorlat	I. félév heti óraszám		II. félév heti óraszám	
Faipari szak műhelygyakorlat	20 óra (mértani/szabadkézi rajz)		24	
Fémipari szak műhelygyakorlat	20 óra (mértani/szabadkézi rajz)		24	

Forrás: *Értesítő a Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari Szakiskola Működéséről az 1901-1902. tanévben*, 9. Készítette: Godena Albert, 2016. március.

Az első, késve induló tanévet nem számítva az oktatás (terv szerint) szeptember elsejétől július 31-ig tartott úgy, hogy az elméleti oktatás júniusban, a gyakorlati munka júliusban fejeződött be – tehát szünetet egyedül az augusztusi hónap jelentett. A tanév végén a faipari szakon tanulók közül egy fő kimaradt, egy főt osztályismétlésre, egy személyt pedig pótvizsgára köteleztek. A fémipari szakon az induló tizenkilences osztályból két fő maradt ki, négyen osztályt ismételtek, egy fő pedig pótvizsgára mehetett. Az alapszakok tanulóinak

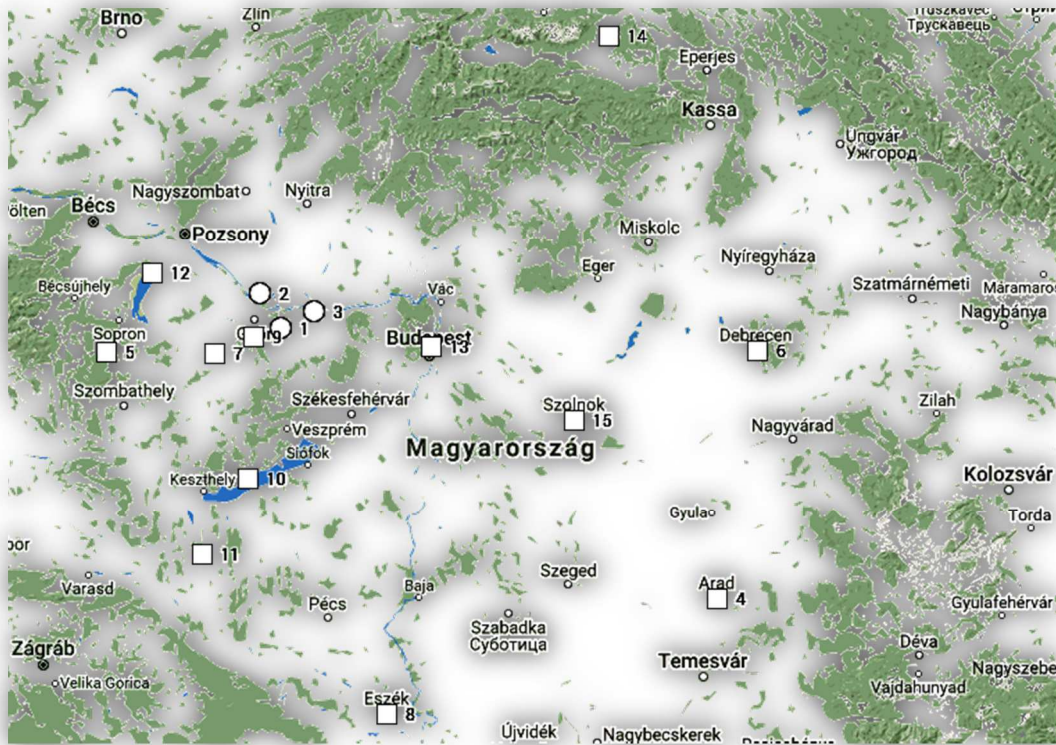
<sup>266</sup> *Uo.*, 10, 11.

<sup>267</sup> A szakiskolai értesítőben szövegesen megadott, jelenlegi táblázatban megszerkesztett tanrend óraszámaira kisebb eltéréseket mutat a Vörös Katalin tanulmányában, valamint a jubileumi évkönyvben közölt összefoglaló adatokhoz képest. A legfontosabb különbségek között említhető, hogy a tanévben az elméleti foglalkozások száma mindvégig heti 25 órát tett ki (24 helyett), illetve egyedül a második félévre igaz, hogy heti 24 órás műhelygyakorlatot tartottak.

Vö., VÖRÖS Katalin *i.m.*, 546, valamint *A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola Jubileumi Évkönyve 1901-2001*, 14.

vonatkozásában az első tanév értesítője rendhagyó módon széles körű adatokat tartalmaz. A tanulók neve, születési ideje és helye, illetve vallása mellett a szülők foglalkozását is megismerhetjük. (A tanulók névsora és adatai elérhetőek a 3. számú melléklet 1901/1902-es tanévre vonatkozó táblázatában.) Ez a széles adattartalom teszi lehetővé azt, hogy az alapképzésben részesülő első évfolyam esetében a későbbi szaktanfolyamoknál használt térképekhez hasonlóan felrajzoljunk egy olyan térképet, mely a tanulók születési helyét tartalmazza. Érdeemes hangsúlyozni, hogy a képzés jellegéből fakadóan ekkor a Vagonyár még nem gyakorolt hatást a migrációra azzal, hogy a tanulók számára helyben munkát biztosított.

2. számú térkép. Az 1901/02-es tanév alapszakokra beiratkozott hallgatóinak Győr városán kívüli születési helye<sup>268</sup>



Forrás: *Értesítő a Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari Szakiskola Működéséről az 1901-1902. tanévben*, 12. Készítette: Godena Albert, 2016. március.

A térképen jelölt települések jegyzéke:

Sorszám	Település	Szak	Sorszám	Település	Szak
1.	Böny	faipari	9.	Kisbarát	fémipari
2.	Csilizradvány	faipari	10.	Kővágóörs	fémipari

<sup>268</sup> A jelenlegi és a munka további részében megszerkesztett térképek kapcsán jegyezzük meg, hogy a Google My Maps alkalmazásával készültek. Ez az alkalmazás a 2016-ban érvényes ország és település elnevezéseket bizonyos felbontásban automatikusan tartalmazza, emiatt ezeket a Google által beégetett grafikai paneleket nincs lehetőség a 20. század elején fennálló állapotokhoz igazítani.

3.	Komárom	faipari	11.	Nemesdéd	fémipari
4.	Arad	fémipari	12.	Nezsider	fémipari
5.	Csáva	fémipari	13.	Óbuda	fémipari
6.	Debrecen	fémipari	14.	Szepesbéla	fémipari
7.	Egyed	fémipari	15.	Szolnok	fémipari
8.	Eszék	fémipari			

Az első évben a felekezeti megoszlás szempontjából többségben voltak a római katolikus (9 személy, 37,5%) és izraelita (8 fő, 33,33%) tanulók, őket követték a református (4 beiratkozott, 16,7%) és az evangélikus (3 tanuló, 12,5%) valláshoz tartozók. Az alacsony tanulói létszámból következően azonban ezt az arányt érdemes óvatossággal kezelni és a későbbi évek adataival összehasonlítani. Az oktatás a kezdetektől fogva – az elméleti és a gyakorlati foglalkozásokon is – magyar nyelven folyt, ebből is következik, hogy a beiratkozottak döntő többségének (23 fő, azaz 96%) magyar volt az anyanyelve. A tanulók közül mindössze egyetlen esetben regisztráltak német anyanyelvet. Érdekesség, hogy a szülők között találhatunk asztalost, földbirtokost, tisztviselőt, üzletvezetőt, végrehajtót, rendőrt, vendéglátóst, péket, nyomdászt, kántort, kereskedőt, mészáros, ügynököt, gépészt, szabót, tanítót vagy fogházort is. Ez alapján állítható, hogy az induló tanév beiratkozottjai vonatkozásában nem beszélhetünk általánosságban apáról fiúra szálló mesterségekről, foglalkozásokról.

## 9.2. A Vagongyár 1902/03. üzleti éve és a szakiskolai tanév

Az évet lezáró igazgatósági jelentés<sup>269</sup> tartalma szerint az üzleti évben sikerült növelni a belföldi és a külföldi megrendelések és szállítások számát, ezen felül a soron következő üzletévre is megfelelő mennyiségű megrendelés érkezett be. Fontos hangsúlyozni, hogy a teljesítmény növekedése nem a vasútépítés felélénküléséből és a vagonrendelésének emelkedéséből származott. Főként annak volt köszönhető, hogy 1902-től kezdődően a gyár növelni kezdte termelési ágainak számát – éppen azért, „hogy függetleníteni tudják a vállalatot a vasúti kocsi gyártásában jelentkező konjunkturális ingadozásoktól.”<sup>270</sup> A keskeny nyomtávú vasúti kocsik előállításának megindítása mellett hidak, vasszerkezetek, daruk, valamint vasúti

<sup>269</sup> A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1903. évi november hó 30-ára összehívott VI. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1902/1903. évi zárszámadások, GY.M.S.M.GY.L., A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, *Geschäftsberichte 1897/98-1902/903*, XI.15/475.

<sup>270</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 31.

és közúti motoros járművek elkészítéséhez is hozzáfogtak. A motoros járművekhez kapcsolódóan a Vagonyár 1903-ban megvásárolta a Stoltz-féle berlini magasnyomású gőzkazán és az ahhoz kapcsolódó gőzmotor gyártási jogát,<sup>271</sup> melyről az igazgatósági jelentés is említést tett. Az újítások mellett a gyár működésében ez az üzletév volt az első olyan, ahol a katonai felszerelések formájában hadiipar részére történő szállításról szerezhetünk tudomást. Erre vonatkozóan utalást találhatunk a szakirodalomban is: „a gyárnak már 1902-ben volt katonai járműosztálya, amely (...) többek között ágyútalp-mintapéldányt készített a hadsereg részére.”<sup>272</sup>

A gyártási spektrum kiszélesedésének következtében 12 672 korona tiszta nyereséggel zárult az év (ez az előző évhez képest növekedés, de jócskán elmaradt a korábbi évek eredményeitől), azonban az igazgatósági jelentés pozitív hangvétele ellenére az időszak egyáltalán nem volt probléma- és konfliktus mentes. 1902. október 2-án ugyanis a gyár munkássága háromhetes sztrájkba kezdett, amely az utókortól a „nagy sztrájk” elnevezést kapta. A dolgozók fő követelései között szerepelt (továbbra is) az ünnep- és vasárnapi munkaszünet biztosítása, tíz órát meghaladó munkaidő esetén a túlóra kifizetése, valamint az alapbérek emelése.<sup>273</sup> Az októberi munkabeszüntetéseket követően december 7-én a festők és a fényezők függesztették fel a munkát, ami azt jelzi, hogy az októberi követelések összességében nem valósultak meg.<sup>274</sup> A termelés eredményességének nem kedvezett sem a munkabeszüntetés, sem a vezetőség munkásokkal szembeni reakciója, melynek hatására „a sztrájk befejezése után öt hét alatt a gyár 700 munkást bocsájtott el.”<sup>275</sup>

A gyári működés negatív hatásaitól (alacsony eredmény, folyamatos sztrájkok) függetlenül a Szakiskola – az első tanévhez viszonyítva – jelentős fejlődésen ment keresztül. A szeptemberi tanévkezdésre már az új épületben került sor: a pincesorban mintázó helyiségekkel, valamint fa- és szénraktárakkal, a földszinten igazgatósági helyiségekkel, portásszobával, három tanári szobával, három tanteremmel, kettő szolgálakással, művezetői szobával, kovács- és géplakatos műhelyekkel és hozzájuk kapcsolódó raktárokkal, az első emeleten hat tanteremmel, egy tanári szobával, egy szertárral, egy könyvtárral, művezetői szobával, faipari műhellyel, raktárral és szárítóval. A második szinten az igazgatói lakás és két szoba került kialakításra.<sup>276</sup> Az iskolai értesítő beszámol arról is, hogy a tantermeket és műhelyeket úgy tervezték, hogy fémipari

<sup>271</sup> *Uo.*, 20.

<sup>272</sup> *Uo.*, 39.

<sup>273</sup> Ifj. GÁRDONYI Géza, KÖLKEDI István, KISS Rudolf, IRÓFFY Kázmér, *i.m.*, 28.

<sup>274</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 44.

<sup>275</sup> *Uo.*, 45.

<sup>276</sup> *A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1902-1903. tanévről*, 11.

szakra nyolcvan, faipari szakra harmincöt növendéket fel lehessen venni évfolyamonként, továbbá emellett maradjon lehetőség a rendes, négy éves képzés lebonyolításán túl a rövidebb tanfolyamok megszervezésére is.

*13. számú kép: A győri Fa- és Fémipari Szakiskola (új) épülete  
– korabeli felvétel –*



Forrás: A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1902-1903. tanévről.

Az építkezési munkálatok miatt a rendes tanítás szeptember 15-én kezdődött meg. Az első évfolyamra huszonegy fémipari és kilenc faipari tanuló iratkozott be, a teljes tanulói létszám negyvenöt főt számlált – a rendkívüli szaktanfolyamokat azonban az iskola továbbra sem indította el, hivatkozással a költözési és felszerelési nehézségekre. Az intézet személyzetében néhány helyen változás, bővülés következett be. Flórián Ambrus maradt az igazgató, dr. Faragó Márton tanította óraadó tanárként a magyar nyelvtant továbbra is, Gombos József és Tolvaj Aladár látták el ebben a tanévben is a művezetői feladatokat (valamint Plech József volt a havi díjas szolga). Érkezett Eperjesy Imre okleveles gépészmérnök és szaktanár, Hanzély Gyula rajztanár, Molnár Jenő faipari szaktanár, továbbá a művezetők munkájának segítésére Bereményi Ambrus segédmunkás, illetve Plech József mellé Farkas Ferenc kisegítő napszámos. Fontos még, hogy Dr. Weiner Miksa személyében az intézmény ettől az évtől kezdődően iskolai orvossal is rendelkezett. (Vagyis a korábbi év hat fős személyzete a működés második évére tizenegy főre bővült.) A faipari műhelygyakorlatokon többek mellett már zsámolyokat, fogazott lócákat, ülőkéket, szerszámszekrényeket, kettős létrákat, ajtókat, ki- és befelé nyíló ablakokat,

ruhafogasokat, ruhatartókat, ebédlő asztalt, irodai asztalt, mindent egybevetve több mint háromszáz féle terméket állítottak elő a tanulók. A fémipari műhelygyakorlat keretein belül ekkoriban tolózárak, szögmérők, körzők mellett szellőztető ajtók, sütők, vízmelegítők, szenes kannák is készültek.

17. számú táblázat. A Szakiskola 1902/03. évének tanrendje<sup>277</sup>

<b>Elméleti tárgyak</b>	<b>I. évfolyam heti óraszám</b>	<b>Tanította</b>	<b>II. évfolyam heti óraszám</b>	<b>Tanította</b>
Magyar nyelvtan	2	Dr. Faragó Márton	2	Dr. Faragó Márton
Mértan, ábrázoló-mértani rajz	8	Hanzély Gyula	2	Hanzély Gyula
Mintázás	3	Hanzély Gyula	2	Molnár Jenő
Szabadkézi rajz	6	Hanzély Gyula	4	Molnár Jenő
Számтан	2	Flórián Ambrus	2	Eperjesy Imre
Szépírás	1	Hanzély Gyula	-	-
Természettan, vegytan	2	Flórián Ambrus	-	-
Összes elméleti tárgy	24 óra		12 óra	
<b>Fémipari szakmai tárgyak</b>	<b>I. évfolyam heti óraszám</b>	<b>Tanította</b>	<b>II. évfolyam heti óraszám</b>	<b>Tanította</b>
Fémipari rajz	-	-	5	Eperjesy Imre
Fémipari technológia	-	-	2	Flórián Ambrus
Gépipari rajz	-	-	5	Eperjesy Imre
Leíró géptan	-	-	2	Eperjesy Imre
Összes szakmai tárgy			14 óra	
<b>Faipari szakmai tárgyak</b>	<b>I. évfolyam heti óraszám</b>	<b>Tanította</b>	<b>II. évfolyam heti óraszám</b>	<b>Tanította</b>
Faipari szerkezettan és rajz	-	-	8	Molnár Jenő

<sup>277</sup> A szakiskolai értesítőben szövegesen megadott, jelenlegi táblázatban megszerkesztett tanrend óraszámja azonos a Vörös Katalin tanulmányában, valamint a jubileumi évkönyvben közölt összefoglaló vonatkozó adataival. Vö., VÖRÖS Katalin *i.m.*, 546, valamint A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola Jubileumi Évkönyve 1901-2001, 14.

A műhelygyakorlatokkal kapcsolatban azonban a \*-gal jelölt adatoknál fontos kiegészítést szükséges tennünk: a jelzett heti óraszám szeptember 15 és június 30 között volt érvényben. Július hónapban a gyakorlati munka egész nap tartott.

Faipari technológia	-	-	2	Molnár Jenő
Összes szakmai tárgy			10 óra	
<b>Gyakorlat</b>	<b>I. évfolyam heti óraszám</b>		<b>II. évfolyam heti óraszám</b>	
Fémipari műhely	24*		25*	
Faipari műhely	24*		29*	
<b>Teljes óraszám</b>	<b>48</b>		<b>51</b>	

Forrás: A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1902-1903. tanévről, 14-20.

Készítette: Godena Albert, 2016. március.

Az osztályzatot szerzettek közül az elméleti tárgyakból mindössze négy fő kapott jelest, kilenc fő elégtelennel zárta az évet. Műhelygyakorlat vonatkozásában már kedvezőbb volt az arány, kilencen kaptak jelest és négyen elégtelent. (A részletes adatok a 3. számú melléklet vonatkozó részében érhetőek el.) A felekezeti megoszlás tekintetében a római katolikus (47%) és az izraelita (31%) iskolások maradtak többségben (az evangélikusok és reformátusok aránya egyaránt 11% volt). Nem történt változás abban sem, hogy a tanulók közül csupán egyetlen fő anyanyelve nem volt magyar. A szülők foglalkozásának tekintetében az iskola értesítőjében már nem található tételes felsorolás, tudjuk azonban, hogy legnagyobb részben (41%) iparosként dolgoztak. Változott a diákok születési helyének részletezettsége is, ettől a tanévtől kezdődően az értesítő ugyanis nem tartalmaz konkrét születési helyre vonatkozó adatot (legalábbis az alapképzésben részesültek vonatkozásában), viszont összefoglalóan megadja, hogy a tanulók közül 35% helybeli volt, 11% a megyéből, 54% más megyéből érkezett.<sup>278</sup>

### 9.3. A Vagongyár 1903/04. üzleti éve és a szakiskolai tanév

A gyári működés hetedik üzletévének vonatkozásában az igazgatósági jelentés<sup>279</sup> a számlázott rendelkezések összegének tekintetében jelentős emelkedésről számolt be. Annak okán

<sup>278</sup> A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1902-1903. tanévről, 24.

<sup>279</sup> A Magyar Vaggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1904. évi november hó 28-ára összehívott VII. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1903/1904. évi



viszont, hogy a külföldi megrendeléseket továbbra is igen alacsony haszonkulccsal nyerték el, továbbá a belföldi megrendelések sem kecsegtettek jelentős tiszta nyereséggel, az üzleti évben mindössze 597 korona hasznot sikerült elérni. Ez az eredmény gyakorlatilag azt jelentette, hogy a termelés nem hozott a gyár számára értékelhető nagyságú profitot. A gyárvezetés egyrészt a motorkocsik gyártásának megkezdésében, év végi piacra kerülésében, másrészt a hídépítési munkálatok elvégzésében jelölte meg a további termelésre vonatkozó kitörési lehetőségeket. „Az első kísérleti gőzüzemű vasúti motorkocsi gyártását 1903. július 7-én kezdték meg.”<sup>280</sup> A motorkocsi gyártásának megindítása azonban nem volt minden pillanatban teljesen egyértelmű irányvonal a korabeli időszakban. Az előző évben már említett Stoltz-féle gőzmotort ugyanis nem egyedül és nem elsősorban motorkocsik gyártásához kívánták felhasználni, hanem gőz meghajtású közúti autók kifejlesztéséhez és forgalmazásához. A gyárban elkészített első kocsi 1904. február 25-én tette meg próbaútját,<sup>281</sup> azonban a gyártás nem folytatódott, a tömegszerű termelés nem indult meg a későbbiekben. A vagongyári vezetés számára idővel nyilvánvalóvá vált, hogy a gőz meghajtású automobil nem jelent nagy üzleti lehetőséget, ezért a gőzmotort kizárólagosan a motorkocsik meghajtásához használták végül fel.

Érdekes és színes kiegészítés köthető a működés ezen időszakához. Az 1904. évhez kapcsolódik (az 1898-ban megalakult) Magyar Vagon- és Gépgyár Egyetértés Dal- és Társaskörének alosztályaként működését megkezdő Magyar Vagon és- Gépgyár Egyetértés Torna Osztályának, vagyis a Győri ETO-nak létrejötte is.

Az üzleti tevékenységgel párhuzamosan az iskola harmadik tanítási évét indította el. A szeptember 4-én kezdődő alapképzésre a negyvenkilenc jelentkező közül harmincöt tanulót vettek fel az első évfolyamra, velük együtt a fa- és fémipari alapszakokon összesen hatvanheten kezdték meg tanulmányaikat.

Az intézet személyzete ebben az évben is bővült. A tanári kar kiegészült Benkert György okleveles gépészmérnökkel – tanárjelölt státuszban. Fontos újdonságként jelent meg, hogy hitoktatás vette kezdetét vallás és erkölcstan formájában heti egy órában. Ezt felekezeti hovatartozástól függően Kovács Sándor római katolikus lelkész, Izsó Vince evangélikus lelkész, Szabó Zsigmond református lelkész vagy Dr. Schwarz Mór izraelita főrabbi tanította. Rajtuk kívül érkezett még a gyakorlati munkák segítésére Bereményi Ambrus fémipari és Lukács Géza faipari előmunkás.<sup>282</sup> A faipari műhelygyakorlat keretein belül a korábbi években

---

zárszámadások, GY.M.S.M.GY.L., A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, *Évi jelentések 1903/1904-1906/1907*, XI.15/476.

<sup>280</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története I (1896-1945)*, 25.

<sup>281</sup> *Uo.*, 21.

<sup>282</sup> *A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1903-1904. tanévről*, 10-14.



felsoroltakon túl már gyúródeszkát, kottatartót, papírládát, gázóra szekrényt, ruhafogast, laboratóriumi szekrényt, varró asztalt, sakkasztalt, teljes háló- és vendégszoba berendezést is készítettek. A fémipari műhelyeket már vasmosdók, díszes takaréktűzhelyek vagy sírkerítés is elhagyta.

18. számú táblázat. A Szakiskola 1903/04. évének tanrendje<sup>283</sup>

Elméleti tárgyak	I. évf.	Tanította	II. évf.	Tanította	III. évf.	Tanította
Magyar nyelvtan	2	Dr. Faragó Márton	2	Dr. Faragó Márton	2	Dr. Faragó Márton
Mértan, ábr.-mértani rajz	8	Flórián Ambrus	2	Hanzély Gyula	-	-
Mintázás	3	Hanzély Gyula	2	Hanzély Gyula	-	-
Szabadkézi rajz	6	Hanzély Gyula	4	Hanzély Gyula	4	Hanzély Gyula
Számтан	2	Benkert György	2	Eperjesy Imre	1	Eperjesy Imre
Szépírás	1	Hanzély Gyula	-	-	-	-
Természettan, vegytan	2	Eperjesy Imre	-	-	-	-
Vallás és erkölctan	1	felekezettől függően	1	felekezettől függően	1	felekezettől függően
Összes elméleti tárgy	25		13		8	

Fémipari szakmai t.	I. évf.	Tanította	II. évf.	Tanította	III. évf.	Tanította
Fémipari rajz	-	-	5	Benkert György	4	Eperjesy Imre
Fémipari technológia	-	-	2	Benkert György	1	Benkert György
Gépipari rajz	-	-	5	Benkert György	7	Eperjesy Imre

<sup>283</sup> A szakiskolai értesítőben szövegesen megadott, jelenlegi táblázatban megszerkesztett tanrend eltéréseket mutat a Vörös Katalin tanulmányában, valamint a jubileumi évkönyvben közölt összefoglaló adatokhoz képest. Ezek a különbségek az alábbiak: 1. A szakiskolai értesítő egyértelműen oktatott tárgyként jelöli meg a heti rendszerességgel tartott vallás és erkölctant is, melynek következtében – megítélésünk szerint – a teljes óraszám minden évfolyamon ezzel a tanegységgel magasabb. 2. A fémipari és gépipari rajz heti óraszám a III. évfolyam vonatkozásában a megjelölt szakirodalmakban fordított értékkel szerepel.

Vö., VÖRÖS Katalin *i.m.*, 546, valamint *A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola Jubileumi Évkönyve 1901-2001*, 14.

Kiegészítésként jegyezzük meg, hogy a műhelygyakorlatokra továbbra is igaz, hogy június végéig az itt jelzett heti óraszámokban oktatották, július hónapban viszont egész napos foglalkozást jelentett.

Könyvvitelan, kölségvetéstan	-	-	-	-	2	Eperjesy Imre
Leíró géptan	-	-	2	Benkert György	2	Eperjesy Imre
Összes szakmai tárgy			14		16	
<b>Faipari szakmai t.</b>	<b>I. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>II. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>III. évf.</b>	<b>Tanította</b>
Faipari szerk. tan és rajz	-	-	8	Molnár Jenő	9	Molnár Jenő
Faipari technológia	-	-	2	Molnár Jenő	1	Molnár Jenő
Könyvvitelan, kölségvetéstan	-	-	-	-	2	Eperjesy Imre
Összes szakmai tárgy			10		12	
<b>Gyakorlat</b>	<b>I. évfolyam heti óraszám</b>		<b>II. évfolyam heti óraszám</b>		<b>III. évfolyam heti óraszám</b>	
Fémipari műhely	24		25		31	
Faipari műhely	24		29		35	
<b>Teljes óraszám</b>	<b>49</b>		<b>52</b>		<b>55</b>	

Forrás: A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értésítője az 1903-1904. tanévről, 10-14.

Készítette: Godena Albert, 2016. március.

Az első és a második évfolyamon továbbra is magas arányú volt a lemorzsolódás, a harmadik évfolyam tekintetében az arányok már kedvezőbben alakultak. A hatvanhetes teljes tanulói létszámból év végére egy személy elhalálozott, nyolc fő kimaradt, további hét diákot pótvizsgára öt diákot pedig osztályismétlésre köteleztek. Az osztályzatokat vizsgálva többségében (hasonlóan a megelőző évekhez) az elméleti követelmények teljesítése okozta a (nagyobb) nehézséget. (A 3. számú melléklet tanévre vonatkozó táblázatában tesszük közzé részletesen az adatokat.) A tanulók között nem történt változás a korábbi évhez képest sem a felekezeti, sem a nemzetiségi megoszlás nagyságrendjének szempontjából, valamint a szülők legnagyobb része (34,5%) továbbra is az iparban dolgozott. A helybeli diákok arányának csökkenésével (25,3%) párhuzamosan növekedett a megyéből érkezők aránya (22,4%), míg a más megyében született tanulók nagy többségben maradtak (50,8%).

Az alapképzéseken túlmenően – két éves várakozás után – a szóban forgó évben első alkalommal indult továbbképző (szakrajz) tanfolyam<sup>284</sup> iparos segédek részvételével. Erre az évre vonatkozóan nincs adat azzal kapcsolatban, hogy a foglalkozást melyik szakiskolai oktató

<sup>284</sup> Általános gyakorlat szerint a továbbképző tanfolyamokat rendszerint esti órákban, általában 12 héten keresztül tartották országszerte az ipari szakiskolákban. Vig Albert, *i.m.*, 276.

vezette. Mindenesetre a beiratkozottak október 12-től kezdődően csaknem hat hónapon keresztül részesültek képzésben, hivatalosan március 31-i zárással.<sup>285</sup> A néhány hónapos tanfolyamok létszámának pontos megállapításához, igazolásához többféle adat összevetését fogjuk (minden tanév vonatkozásában) elvégezni:

1. megadjuk a Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola Jubileumi Évkönyvében publikált értékeket,<sup>286</sup>
2. felhasználjuk és összesítjük a szakiskolai értesítőben közölt adatokat,
3. majd ezeket összevetjük a levéltárban fellelhető beiratkozási naplók elemszámaival.<sup>287</sup>

A többrétű adatelemzés szükségességét már az 1903/04. tanév egyetlen tanfolyamra vonatkozó statisztikai kimutatásának eltérései is igazolják.

19. számú táblázat. A Szakiskola 1903/04. tanévének tanfolyam összesítője

1903/04. tanév			
Tanfolyam neve	Jubileumi évkönyv	Szakiskolai értesítő	Levéltári beiratkozási napló
Általános továbbképző	20	20/62	65

Készítette: Godena Albert, 2016. március.

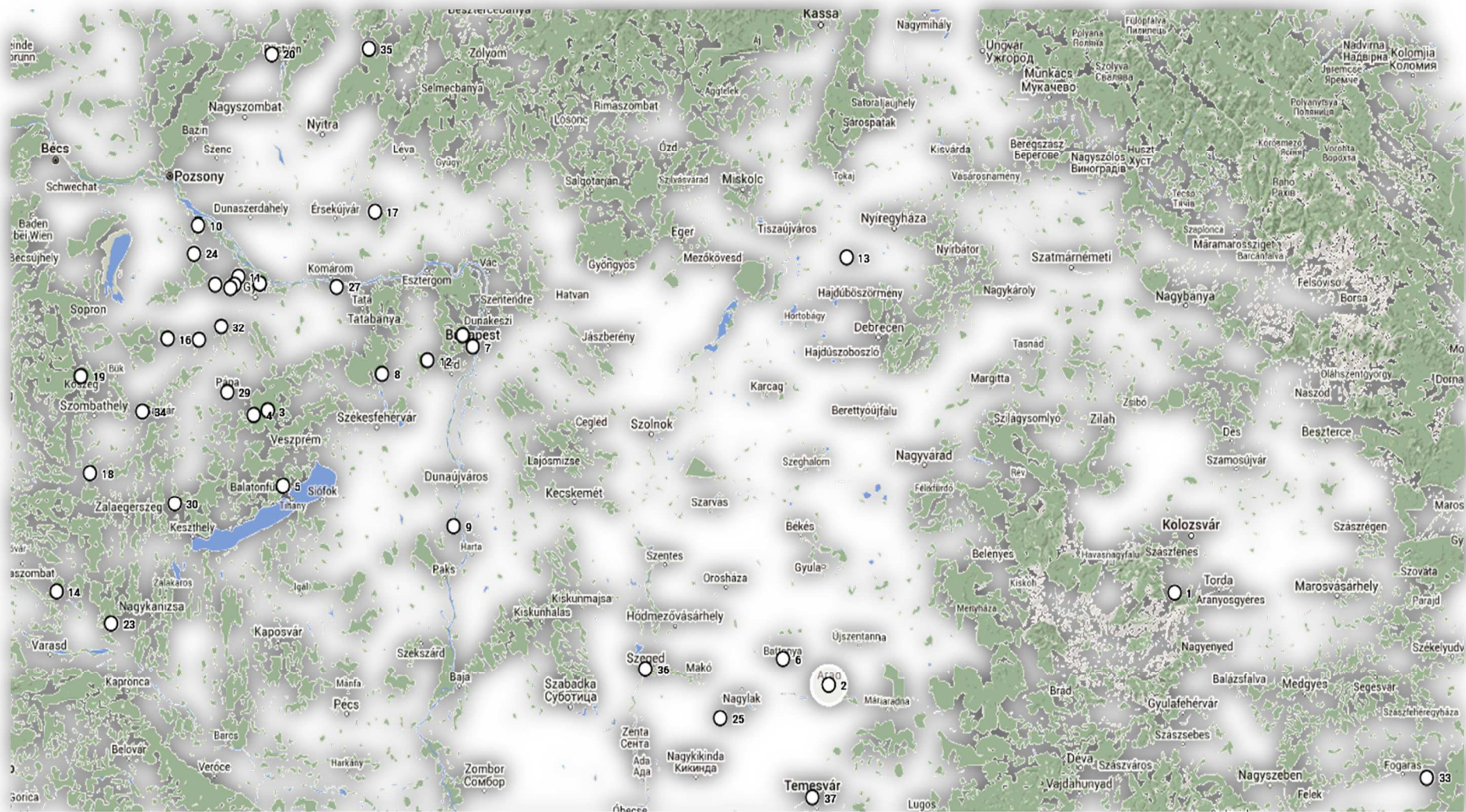
A szakiskolai értesítő alapján hatvankettő, a levéltári források szerint hatvanöt beiratkozott személy közül mindössze húsz fő vett részt teljes egészében az oktatáson és végezte el a képzést, míg a többiek kimaradtak. (A beiratkozott személyek értékeinek eltérésére a források nem adnak magyarázatot.) Ezekkel szemben a jubileumi évkönyv a végzett tanulók számát adja meg csupán, noha az értesítő mindkét adatot tartalmazza. A szakiskolai értesítő tételesen – vagyis a név, a születési hely és a foglalkozás feltüntetésével – csak a tanfolyamot elvégzett segédeket sorolja fel, míg a levéltári anyag a teljes állomány kapcsán tartalmazza a jelzett adatokat – kiegészítve a születési idővel is. A későbbi években lejegyzett és a kutatásban az egyik legfontosabb adatként használandó munkaadóra vonatkozó leírást, jelölést (valamint a felekezeti hovatartozást) ez az időszak még nélkülözi. Néhány résztvevő vallását a későbbi tanfolyamok alapján sikerült azonosítani, a munkaadóra vonatkozóan – figyelembe véve, hogy visszamenőlegesen és időben ez nem tekinthető állandó paraméternek – erre nincs lehetőség. A statisztikai kimutatás tizennyolc személy esetén tartalmaz győri, győrrévfalusi vagy győrszigeti születési helyet, kettő esetben nincs adat, negyvenöt tanulónál Győrön kívüli születési helyet jelöl. (A 4. számú mellékletben minden vonatkozó adatot részletesen feltüntettünk.)

<sup>285</sup>A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1903-1904. tanévről, 5.

<sup>286</sup>A Jedlik Ányos Gépipari és Informatikai Középiskola Jubileumi Évkönyve 1901-2001 20. oldalán található összefoglaló táblázat az 1903-1916 között megtartott tanfolyamok résztvevőiről.

<sup>287</sup>A jelenlegi munka keretein belül már részletezett forrásanyag feldolgozása alapján.

3. számú térkép. Az 1903/04-es tanév szaktanfolyamára beiratkozott hallgatók Győr városán kívüli születési helye



Forrás: GY.M.S.M.GY.L., *A győri m. kir. fa- és fémipari szakiskola iratai, Beiratkozási naplók 1903-1929* VIII.60/26.  
Készítette: Godena Albert, 2016. március.

A térképen jelölt települések jegyzéke:

Sorszám	Település	Sorszám	Település	Sorszám	Település
1.	Alsójára	14.	Kapca	26.	Nyék
2.	Arad	15.	Kisbajcs	27.	Szőny
3.	Bakonybél	16.	Kisfalud	28.	Öttevény
4.	Iharkút	17.	Kolta	29.	Pápa
5.	Balatonszőlős	18.	Körmend	30.	Sénye
6.	Battonya	19.	Kőszeg	31.	Rábacsanak
7.	Budapest	20.	Krakovány	32.	Rábaszentmihály
8.	Csákvár	21.	Kunsziget	33.	Sárkány
9.	Dunaföldvár	22.	Lébény	34.	Sárvár
10.	Dunakiliti	23.	Letenye	35.	Simony
11.	Dunaszeg	24.	Moson	36.	Szeged
12.	Etyek	25.	Nagyszentmiklós	37.	Temesvár
13.	Hajdúnánás				

A térképi ábrázolás alapján látható, hogy a Győrön kívüli születési helyek nagy többsége a Fertő tó – Duna – Balaton által határolt területre esett, a földrajzi közelség miatt nem meglepő módon Győr környéki magas koncentrációval.

#### 9.4. A Vagongyár 1904/05. üzleti éve és a szakiskolai tanév

A nyolcadik üzletév vonatkozásában az igazgatósági jelentés (többedszerre) a belföldi megrendelések alacsony volumenét emelte ki negatív hatásként, míg az újabb külföldi megrendeléseket pozitívként értékelte.<sup>288</sup> Ez a körülmény is bizonyítja korábbi állításunkat, hogy a század eleji válságot követően az évtized közepe hazánkban még a pangás időszakát jelentette. A vezetőség az autógyártás tekintetében új irányvonalat választott: a gőzmotor meghajtás helyett benzinmotoros jármű fejlesztését tűzték ki célul. „Az új katonai erdő- és mezőgazdasági vontatási célokra alkalmas járművet az V. Bécsi Nemzetközi Autókiállításon, 1905. március 16-án mutatták be. A jármű tulajdonképpen vontatóként felhasznált tehergépkocsi volt, ehhez öt utánfutó csatlakozott. (...) Noha a beépített 40 lóerős benzinmotor teljesítményét a katonai szakértők nem tartották elegendőnek, és így a kísérleti vontatójárműből

<sup>288</sup> A Magyar Waggon- és Gépgyár-Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő Bizottságának az 1905. évi november hó 30-ára összehívott VIII. évi rendes közgyűléshez intézett jelentése és az 1904/1905. évi zárszámadások, GY.M.S.M.GY.L., A Magyar Vagon- és Gépgyár (Győr) iratai, XI.15/476.

csak 10 darab készült, maga a konstrukció korszerű, sőt egy szempontból úttörő volt.”<sup>289</sup> Az újdonságot a mechanikus négykerék meghajtás bevezetése és alkalmazása jelentette. Elektromechanikus összerék meghajtású rendszer ugyan már az 1900-as évek előtt létezett (elektromos erőátvitel alkalmazásával), de „a győri Vagonygyárban készült az első mechanikus, négykerék meghajtású közúti jármű.”<sup>290</sup>

A technikai újítás mellett kisebb áttöréseket a hazai megrendelések terén is sikerült elérni. Az 1900-as évet követően 1904-ben a hazai posta másodjára írt ki nemzetközi versenyt nyolc darab csomagszállító kocsira. „Összesen 8 pályázó jelentkezett, közülük a Vagonygyáron kívül a Röck István-cég volt magyar. A két magyar cég Csonka János tervei szerint készített kocsik szállítására tett ajánlatot.”<sup>291</sup> A versenytárgyalásokat követően a posta ennél a két cégnél rendelt meg négy-négy postautót. Az autókhoz az alvázak készültek a nyertes cégeknél, a motort Csonka János, az öntvényeket Röck István biztosította, míg a karosszériát budapesti üzemektől szereztek be. A megrendelés első darabját 1905 májusában adták át. A teszteléseket a későbbiekben újabb, nagyobb tételű megrendelések követték: 1906-ban 16 db, 1908-ban 38 db, 1910-ben 31db, míg 1911-ban 6 db szállítóeszközre érkezett igény.<sup>292</sup> (Az alvázak gyártásának területén nem a postautók jelentették az egyedüli tapasztalatszerzési lehetőséget. 1905 januárjában megrendelés érkezett tíz darab Spitz-féle személyautó alvázának gyártására is.) Az autó-megrendelések mellett 1904 decemberében a MÁV megbízást adott hat darab Stolz-féle vasúti motorkocsi szállítására. Ezeket a közlekedési eszközöket többek mellett már vízöblítéses WC-vel, belülről szabályozható világítással és gőzfűtéssel felszerelve szállították.

1905-ben (február-szeptember között) fontos és jelentős külföldi szállításra érkezett igény a Londoni Földalatti Vasúttól is: „összesen 30 motorkocsit, 36 motorkocsi-forgóvázat és 66 pótkocsit, 180 pótkocsi-forgóvázat rendelt a Vagonygyártól.”<sup>293</sup> A megrendeléseket az indokolta, hogy az addigi gőz vontatás helyett ekkoriban tértek át Londonban a vasutak villamosítására.

Elsősorban a külföldi szállítások, a hídépítési munkálatok és a vasúti kocsikat gyártó terület igényeinek biztosítása érdekében – főként a vállalt rövid szállítási határidőkre való tekintettel – gyártási és rakodási célokra a Vagonygyár további 66 228 m<sup>2</sup> területet vásárolt meg a várostól. Ennek a beruházásnak a költségét részben a lezárt, részben a következő üzletévre számolták el.

<sup>289</sup> TABICZKY Zoltánné, *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1 (1896-1945)*, 21.

<sup>290</sup> *Uo.*, 22.

<sup>291</sup> *Uo.*, 22.

<sup>292</sup> *Uo.*, 23.

<sup>293</sup> *Uo.*, 29.



Ez is hatást gyakorolt arra, hogy az üzletév továbbra is alacsony, mintegy 5 166 korona tiszta nyereséggel zárult.

A Szakiskola a tanévet normál ütemezés szerint megnyitotta. A rendes képzés első évfolyamára a negyvennégy jelentkező közül fémipari szakra huszonzhét, faipari szakra négy, tehát összesen harmincegy tanuló nyert felvételt, velük együtt már nyolcvanegy személy iratkozott be alapképzésre.

Az intézet személyzetéhez Benkert György 1904. decemberi távozása miatt 1905. január 1-től György Ede okleveles gépészmérnök csatlakozott. Ettől az évtől Tallér János és Molnár Sándor dolgozott havibéres szolgaként, míg Szabó Zsigmond református lelkészt a korábbi évvel ellentétben a szakiskolai értesítő nem sorolta fel a hitoktatók között. A gyakorlati munkák lebonyolítására további két fő érkezett: Szikora Nándor fémipari művezető-jelöltként géplakatosságot oktatott, Eperjesi Ferenc előmunkásként a kovácsok számára gyakorlati képzést tartott. A személyzet további tagjainak vonatkozásában nem történt változás a megelőző évhez képest.<sup>294</sup>

20. számú táblázat. A Szakiskola 1904/05. évének tanrendje<sup>295</sup>

Elméleti tárgyak	I. évf.	Tanította	II. évf.	Tanította	III. évf.	Tanította	IV. évf.	Tanította
Egészségtan	-	-	-	-	-	-	1	Weiner Miksa
Fizika	2	György Ede	-	-	-	-	-	-
Magyar nyelvtan	2	Dr. F. Márton*	2	Dr. F. Márton	2	Dr. F. Márton	-	-
Mértan, ábr.-m.-i rajz	6	Hanzély Gyula	2	Hanzély Gyula	-	-	-	-
Mintázás	2	Hanzély Gyula	2	Hanzély Gyula	-	-	-	-

<sup>294</sup> A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1904-1905. tanévről, 11-12.

<sup>295</sup> A szakiskolai értesítőben szövegesen megadott, jelenlegi táblázatban megszerkesztett tanrend eltéréseket mutat a Vörös Katalin tanulmányában közölt összefoglaló adatokhoz képest. Ezek a különbségek az alábbiak: 1. Az elméleti tárgyakat minden évfolyamon kiegészítettük a Vallás és erkölcsstan órával. 2. Az első évfolyam elméleti tárgyai között már nem természet- és vegytan, hanem fizika szerepel. 3. A fémipari szakmai tárgyak heti óraszámát jelentős mértékben alacsonyabb. 4. A negyedik évfolyamon a faipari szakmai tárgyak heti óraszámát magasabb. 5. A műhelygyakorlatok heti óraszámát – különös tekintettel a negyedik évfolyamra – jelentősen magasabb. Vö., VÖRÖS Katalin *i.m.*, 547.

Kiegészítésként jegyezzük meg az alábbiakat: 1. György Ede óráit a tanév decemberének végéig Benkert György tartotta. 2. A faipari szakmai tárgyak, tehát Molnár Jenő óráinak vonatkozásában a szakiskolai értesítő kiemeli, hogy összevonat heti 14 órában kerültek lebonyolításra. 3. A műhelygyakorlatoknál megadott értékek közül az első a június végéig érvényben lévő heti órászámra, a második a július hónapra megadott heti órászámra vonatkozik. (Kivételek a fémipari szak IV. évfolyama, ahol a gyakorlat július 15-én zárult.)

\* Dr. F. Márton = Dr. Faragó Márton, aki megegyezik a korábbi években is feltüntetett személlyel. A rövidítést a későbbiekben is használjuk, a táblázat terjedelmi korlátai miatt.

Szabadkézi rajz	4	Hanzély Gyula	4	Hanzély Gyula	4	Hanzély Gyula	-	-
Számтан	2	Flórián Ambrus	2	Görgy Ede	1	Eperjesy Imre	-	-
Szépírás	1	Hanzély Gyula	-	-	-	-	-	-
Vallás és erkölcsan	1	felek.-től függően	1	felek.-től függően	1	felek.-től függően	1	felek.-től függően
Összes elméleti tárgy	20		13		8		2	
<b>Fémipari szakmai t.</b>	<b>I. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>II. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>III. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>IV. évf.</b>	<b>Tanította</b>
Fémipari rajz	-	-	4	Görgy Ede	4	Görgy Ede	4	Eperjesy Imre
Fémipari technológia	-	-	1	Flórián Ambrus	1	Görgy Ede	-	-
Gépipari rajz	-	-	5	Flórián Ambrus	5	Görgy Ede	4	Eperjesy Imre
Könyvvitelan , kltsgvetéstan	-	-	-	-	2	Eperjesy Imre	-	-
Leíró géptan	-	-	2	Görgy Ede	2	Eperjesy Imre	-	-
Összes szakmai tárgy			12		14		8	
<b>Faipari szakmai t.</b>	<b>I. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>II. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>III. évf.</b>	<b>Tanította</b>	<b>IV. évf.</b>	<b>Tanította</b>
Faipari szerk. tan és rajz	-	-	6	Molnár Jenő	8	Molnár Jenő	4	Molnár Jenő
Faipari technológia	-	-	2	Molnár Jenő	2	Molnár Jenő	4	
Könyvvitelan , kltsgvetéstan	-	-		-	2	Molnár Jenő	-	-
Összes szakmai tárgy			8		12		8	
<b>Gyakorlat</b>	<b>I. évfolyam heti óraszám</b>		<b>II. évfolyam heti óraszám</b>		<b>III. évfolyam heti óraszám</b>		<b>IV. évfolyam heti óraszám</b>	
Fémipari műhely	29/48		27/51		33/54		45/54	
Faipari műhely	29/54		31/54		35/54		45/54	
<b>Teljes óraszám</b>	<b>49</b>		<b>52</b>		<b>55</b>		<b>55</b>	

Forrás: A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1904-1905. tanévről, 11-12.

Készítette: Godena Albert, 2016. március.

A harmadik és negyedik évfolyam tanulói közül mindössze egyetlen személy számára nem volt sikeres a tanév (kimaradt), viszont az első két évfolyamon továbbra is igen magas számban találkozhatunk kimaradó, pótvizsgára, illetve osztályismétlésre kötelezett tanulókkal. Az adott



év újdonságai között említhetjük, hogy első ízben találkozunk végzős diákokkal: a faipari szakon az eredetileg beiratkozott öt fő közül ketten, a fémiparosoknál a tizenkilences induló létszámból tizenegyen végezték el az iskolát. Mindkét faipari tanuló Komáromban helyezkedett el, a fémipari szakosok közül öt személy Budapesten, négy fő a Vagongyárnál, egy fő Debrecenben vállalt munkát, míg egyetlen esetben továbbtanulásról van tudomásunk.<sup>296</sup>

A tanévben tartott továbbképző tanfolyamok köre bővült – ebben az időszakban az előkészítő tanfolyam mellett szakrajz tanfolyamra is be lehetett iratkozni – az induló létszám azonban csökkent. Tizenkilenc iparos szerzett bizonyítványt, ezeknek minősítését nem ismerjük. A vallási hovatartozás és a munkaadó tekintetében (a legtöbb esetben) továbbra sem rendelkezünk levéltári adattal, valamint nem derül ki az sem, hogy az oktatási feladatokat ki és mikor végezte el.

21. számú táblázat. A Szakiskola 1904/05. tanévének tanfolyam összesítője

1904/05. tanév			
Tanfolyam neve	Jubileumi évkönyv	Szakiskolai értesítő	Levéltári beiratkozási napló
Általános továbbképző – előkészítő	20	20/42	36
Általános továbbképző – szakrajz			9

Készítette: Godena Albert, 2016. március.

A beiratkozott tanulók születési helyének vizsgálata alapján megállapítható, hogy huszonnégy fő származott a városból, huszonegy fő más településen látta meg a napvilágot. A korábbi év adataihoz képest tehát elsősorban a városon kívül született személyek száma és aránya csökkent a tárgyidőszakban jelentősen.

<sup>296</sup> A Győri M. Kir. Állami Fa- és Fémipari szakiskola Értesítője az 1904-1905. tanévről, 21. A 3. számú melléklet megjegyzés rovatába a munkaadóra vonatkozó konkrét adatokat jelöltük.