

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 tézisei

2017.

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

1. A kutatás előzményei, problémafelvetés

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. Ezek egy része propaganda, illetve népszerűsítő céllal született, továbbá gyártörténeti összefoglalásként látott napvilágot. A történeti munkák elsősorban leíró és összefoglaló jellegén túl témaválasztási szempontból ugyancsak hangsúlyos tényező, hogy a gyár és a gyári működés szakképzési igényét, valamint az ebből fakadó hatásokat (a rendelkezésre álló széleskörű forrásanyag ellenére) a 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 Győri Királyi Fa- és Fémipari Szakiskola indulásának, kezdeti korszakának bemutatását célzó írásokat, feldolgozásokat is. Ahogyan az elsősorban a Vagongyárral kapcsolatos anyagok, úgy az elsősorban a Szakiskola vonatkozásában megírt eddigi munkák sem a Vagongyár és a szakiskolai képzés kapcsolatának elemzését tekintették fő feladatukul, vagyis az oktatási intézmény és a gépipari vállalat 20. század elején létrejött összefüggéseinek feltérképezése az iskola- és várostörténeti céllal megírt munkákban sem valósult meg.

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. 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.
2. Nyomtatott források – a Győri Magyar Királyi Fa- és Fémipari Szakiskola éves értesítői (1901/02–1913/14)

A Vagongyár 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.
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. 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.
3. A levéltári beiratkozási naptárak 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 területi 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 követett módszertan

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. 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 adatainak rögzítése nem történt meg minden esetben konzisztens módon, illetve bizonyos időszakokat tekintve a forrásanyag hiányos.

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 Vagongyár jelenléte, működése milyen mértékű hatást gyakorolt az ipari munkások helyi edukációjára, munkaerőpiaci

elhelyezkedésére, országhatáron belüli és országhatáron túli migrációjára. A vagongyári munkások képzési adatai összevethetőek a nem vagongyári alkalmazásban álló tanulók képzési adataival, ennek köszönhetően a Vagongyár és a Szakiskola kapcsolatának erősségén túl láthatóvá válhat az is, hogy a Vagongyár szerepe és hatása a korszakban mennyire volt tekinthető a győri gazdasági életben egyedinek, vagy mennyire általánosnak.

A Szakiskola és a Vagongyár kapcsolatának feltérképezése mellett az értekezésben fontosnak tartjuk a gyár gazdasági teljesítményének vizsgálatát is. Az eddig felsorolt szakiskolai források mellett a rendelkezésre álló vagongyári 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).

3. Az új eredmények

I. A Vagongyár gyáralapítási beadványában (mely a *Győri Hírlap* 1896. március 27-i számában jelent meg) a Szakiskola létesítésére vonatkozó kívánalmának teljesítését sikeres működése egyik fundamentumául tekintette. Az indulást mindvégig sürgette, valamint – több támogató (Győr városa, az iparkamara és a részben azonos tulajdonosi körrel rendelkező Szeszgyár) mellett – anyagi eszközzel is segítette. A gyárvezetés (a tulajdonosi háttér összetételétől függetlenül) egyszeri hozzájáruláson túl erőteljes és aktív kapcsolatban kívánt maradni az iskolával a működés elindulását követően is, ennek a forrásokban több bizonyítékát is megtaláltuk.

Az üzleti világ szabályrendszerének keretein belül működő Vagongyár képzésre fordított befektetése (a lassan és késéssel induló iskolai képzés dacára) gyümölcsözőnek bizonyult, hiszen a Szakiskolában a frissen végzett tanulók megszerzett tudásának – üzemméretéből fakadóan is – legnagyobb haszonélvezőjévé vált. Tudjuk, hogy az 1907/1908-as tanév zárásáig a négyéves alapképzést faipari szakon 12 személy fejezte be, akik közül ketten kerültek a Vagongyár alkalmazásába. Ezalatt az idő alatt a fémipari szakot 46 tanuló végezte el, közülük 21 személy kezdte meg a munkát a Vagongyárban. A nagyságrendekkel magasabb tanulói létszám és az oktatások gyors átfutási ideje miatt munkaerő piaci szempontból sokkal nagyobb jelentőséget szükséges tulajdonítanunk a rendkívüli tanfolyamoknak (pl.: dinamógép kezelői, fémipari és faipari szakrajz, kazánfűtő, lokomobil és cséplőgép kezelő, vagy stabil gőzgép kezelői tanfolyam), még akkor is, ha tömegessé válásuk, valamint a munkaadó szerinti szegmentálásuk az évtized második felére valósult meg csupán. A kutatási eredmények alapján – csökkenő arány mellett ugyan – de mindvégig a Vagongyár számított a rendkívüli képzésben résztvevő tanulók körében is a legjelentősebb munkaadónak.

II. Az alkalmazásban lévő (illetve kerülő) tetemes tanulói létszám miatt előzetesen is következtethetünk arra, hogy közvetlen környezetében, vagyis a Kisalföld területén a Vagongyár igen erőteljes hatást gyakorolt a foglalkoztatási szerkezetre és a munkaerő vándorlásra. A rendkívüli tanfolyamok beiratkozási naplójának részletes adatai alapján az 1906/1907-es tanévtől kezdődően megrajzolt térképek ezt igazolják, de a Vagongyárban dolgozó tanulók születési helyének földrajzi megoszlását illetően – a várostól való földrajzi távolság alapján – további jellemzőkkel is szolgálnak, az alábbiak szerint:

1. Elsődleges vonzaskörzet a Fertő tó – Duna – Balaton által határolt terület (ide értve Budapestet és annak közvetlen vonzaskörzetét) északi irányból a Csallóközzel kiegészülve. (A teljesség igénye nélkül: Abda, Bakonybél, Devecser, Edve, Hidegség, Iszkáz, Kővágóörs, Mihályi, Nagydém, Nagymegyér, Perbete, Pusztacsalád, Pusztasomorja, Tüskeszentpéter, Vác, Veszprém.)
2. Másodlagos vonzaskörzet egyrészt a Dunántúl Balaton – Duna – Dráva által határolt területe, különösen sok érintett településsel a zalai és a Duna melléki vidékekről (pl.: Becsehely, Dombóvár, Hahót, Letenye, Nagyatád, Nagykanizsa, Pécs), másrészt egy Győrtől még ennél is távolabb eső terület, amely Kassától indul és húzódik délkeleti irányba Nagybánya környékéig, majd folytatódik tovább Erdély és Székelyföld területein (pl.: Alsósófalva, Barót, Bánffyhunad, Brassó, Csíkdelne, Máramarossziget, Nagykolcs, Nyírmada, Parajd, Székelytamásfalva, Székelyudvarhely).
3. A vonzaskörzeteken kívül megállapíthatóvá váltak további kisebb kiterjedésű gócterületek is, ide tartozik Kecskemét és Szolnok környéke, valamint Szeged és Arad vidéke is.

Az elsődleges vonzaskörzet kialakulását leginkább a földrajzi közelség segítette. Ugyanakkor rendkívül erőteljes katalizáló hatást gyakorolt a tanulók helyváltoztatására az, hogy a megállapított vonzaskörzeten belül, illetve annak peremén magas vasúti személyforgalmat bonyolító városok helyezkedtek el (Pozsony, Szombathely, Sopron, Székesfehérvár, Vác, Komárom).

A másodlagos vonzaskörzetek kialakulása a földrajzi közelség helyett, mellett a korabeli (Beluszky Pál által megállapított) modernizációs zónák elhelyezkedésével mutat is szoros kapcsolatot mutat. A mérsékelt modernizálódott Közép- és Dél-Dunántúl, valamint a modernizációba alig bekapcsolódott északkeleti és erdélyi régiók településeiből épültek fel ezek a területek. A szintén mérsékelt modernizációval rendelkező Nyugat-Felvidék térségére Győrnél feltehetően jóval erőteljesebb elszívó hatást gyakorolt Budapest, emiatt lehet csekély mértékű az érintettség (szemben a hasonló fejlettségű dunántúli vidékkel). Ezt a feltételezést az igazolja, hogy nyugati irányba – vagyis távolodva a fővárostól – a települések sűrűsége valamelyest növekszik. A szintén igen gyér modernizációs mutatókkal rendelkező Horvátország és Szlavónia esetében más a helyzet. A Dráva által meghúzott természetesen határvonalon túl azért nem váltak érintetté a települések, mert az iskola magyar nyelven folyó oktatását a horvát és szerb anyanyelvvvel rendelkezők nem értették (volna) meg.

A gócterületek közös jellemzői közé két fontos tulajdonság tartozik. Egyfelől az Alföld vonatkozásában fejlett modernizációs területen, vagy annak peremén helyezkedtek el (alapvetően tehát nincs olyan szoros összefüggésben a modernizációs területek eltérő fejlettségéből fakadó munkaerő-migrációval, mint a másodlagos vonzaskörzetek), másfelől viszont meghatározó vasúti forgalommal rendelkező, egymástól nem túl távol eső városok környékén jöttek létre (Szolnok, Kecskemét, Szeged, Arad, Hódmezővásárhely).

III. A vagongyári és nem vagongyári alkalmazású tanulók csoportjai között az egyik legnagyobb különbséget a regisztrált születési helyek elhelyezkedésének vonatkozásában tapasztaltuk. A nem vagongyári munkaadóval rendelkező tanulók kapcsán nem számított ritka esetnek az sem, ha a munkavégzés nem is Győrött, vagy egy ahhoz közeli településen történt. Ez úgy válhatott lehetségessé, hogy a rövidebb, pár hetes tanfolyamok idejére a résztvevők ideiglenesen beköltöztek a városba. A rendkívüli oktatásokra elsődlegesen a Fertő tó – Duna – Balaton által határolt területről érkeztek, de ennél a csoportnál (vagyis nem a Vagongyár alkalmazásában állók esetén) a vagongyári munkásoknál jóval magasabb koncentrációban. Ez nem jelent meglepetést, hiszen az elsődlegesen nem

fa- és fémipari témájú tanfolyamokon vagongyári munkás legfeljebb rendhagyó esetben vett részt. Szokatlan viszont, hogy ezen a területen az érintett települések – a vagongyári munkások látszólag rendezetlenül szórt településstruktúrájához képest eltérő módon – jól láthatóan csillag alakzatú, vagy sugaras elhelyezkedést mutatnak, természetesen Győrrel a középpontban. Az egyes sugarak végpontjait tekintve felfedezhetjük, hogy a legtöbb esetben olyan, már korábban is említett magas vasúti személyi forgalmat bonyolító vidéki városok helyezkednek el a vonzaskörzet peremén, mint Pozsony, Szombathely, Sopron, Székesfehérvár, valamint természetesen a főváros, Budapest. Ezen a területen kívül egyéb vonzaskörzet, vagyis érintett települések szempontjából összefüggő terület sehol máshol nem alakult ki. Az ország további területeiről szétszórta érkeztek tanulók az oktatásokra – sok esetben szintén olyan nagy személyi forgalmat bonyolító településekről, mint a már említett Szeged, továbbá Kecskemét, illetve Debrecen, Kolozsvár, Csáktornya, valamint. A vagongyári munkássággal összehasonlítva egyedi jellemző az is, hogy a földrajzilag távol eső vidékekről alig-alig érkeztek tanulók, az alacsony modernizációs jellemzőktől függetlenül Erdély területén például csupán néhány érintett települést találtunk. Összefoglalva tehát megállapítható, hogy a Vagongyár a többi munkaadóhoz képest teljesen más típusú, komplexebb, nagyobb szívóerejű hatást gyakorolt a századelő idején az ipari munkásság migrációjára. A képzések vonatkozásában, tehát az iskolai edukáció jelentőségének tekintetében még a földrajzi közelség és (ezzel összefüggésben) a vasúti közlekedés által nyújtott előnyökhöz képest is a Vagongyár számított a legjelentősebb befolyásoló tényezőnek, mivel a modernizációban elmaradottabb területeken születetteket is a városba vonzotta, illetve szakképzésben való részvételre ösztönözte. Ennek az egyedi hatásnak az oka a Vagongyár korabeli viszonyok közötti monumentális méretében keresendő. A Szakiskola rendkívüli tanfolyamainak bonyolítása idején a Vagongyár munkássága nagyságrendileg 1 500 és 2 500 fő között mozgott, amely alapján állíthatjuk, hogy a Vagongyár a legnagyobb hazai üzemek 1,6%-os felső szegmensébe tartozott.

A Vagongyár vezetőségének edukációhoz való hozzáállását, szakképzéshez kapcsolódó erős ösztönző hatását a fentiekben túl egy további érdekes jellemző, illetve eltérés is igazolja. A rendkívüli tanfolyamok vonatkozásában készített beiratkozási naplók születési adatokra vonatkozó értékeinek vizsgálata alapján – legalábbis az 1906/1907-es tanévtől kezdődően – kirajzolódik, hogy (az 1906/1907-es egyetlen év kivételével) a Vagongyár alkalmazásában álló munkások fiatalabb korban iratkoztak be szakképzésekre. A későbbiekben az átlagos életkorok (vagongyári munkások esetében hozzávetőlegesen 21,5-23,5 év, nem vagongyári munkások esetében 22-26,5 év) közötti különbség egyre jobban nőtt, a kezdeti egy évről három évre.

IV. Kérdéses, hogy a Vagongyár vezetőinek képzéshez való alapvetően pozitív hozzáállását az egyes üzleti évek profitabilitása milyen mértékben befolyásolta. Más megfogalmazásban ezt a felvetést úgy is vizsgálhatjuk, hogy a nyereséges évek automatikusan a munkaerő állomány bővülését, illetve a képzésben résztvevő alkalmazottak számának emelkedését eredményezték-e, ha igen, akkor milyen mértékben. Ha elsőként a munkások és a képzésben résztvevő vagongyári alkalmazottak számát vizsgáljuk, akkor egyfelől megállapíthatjuk, hogy az alkalmazottak száma az évtized első felében folyamatosan növekedett, míg a második felében erős hullámválást mutatott, másfelől (bár erre vonatkozó adattal csak az évtized második felének éveiről rendelkezünk) a képzésekre beiratkozott vagongyári dolgozók számának változása a dolgozói létszámot követte.

Az egyes évek vonatkozásában a nyereség nagyságával, tehát a Vagongyár profitabilitásával sem a munkások, sem a képzésben résztvevők száma nem mutat szoros kapcsolatot, sem a működés kezdeti éveiben – amikor a

profitabilitás még nem növekedett jelentősen – sem a későbbi évek folyamán – amikor viszont már szinte folyamatos növekedés detektálható.

A tiszta nyereség nagysága helyett viszont szoros kapcsolat fedezhető fel a teljesített rendelések pénzben kifejezett értéke és a dolgozói állomány, valamint az edukációban résztvevő munkatársak csoportjának nagysága között. A termelés hatékonysága (minőségi mutatók) helyett tehát a termelés volumene (mennyiségi mutatók), illetve intenzitása határozta meg a legnagyobb mértékben a Vagonygyár alkalmazotti létszámra vonatkozó, valamint edukációs igényét. Mindebből az is következik, hogy elsődlegesen, vagy legalábbis bizonyos évek vonatkozásában kimutathatóvá vált, hogy a tulajdonosi kör a fejlesztés (ide értve a gyár nem pusztán humán jellegű fejlesztéseit is), valamint üzleti kapcsolatszerzés érdekében meglehetősen gyakran hajlandó volt profitjának jelentős hányadáról lemondani.

A kutatási eredményeket az alábbi szempontokkal kívánjuk zárásként kiegészíteni: az előzetesen kitűzött kutatási szempontokhoz képest – a levéltári adatok felhasználásával és részletes elemzésével – a munka során nem várt módon lehetőség nyílt a Szakiskola rendkívüli tanfolyamainak (eddig nyomtatásban megjelent) résztvevői összesítőit pontosítani és javítani is.

4. A témában végzett publikációs tevékenység

A kutatáshoz kapcsolódóan az alábbi publikációk jelentek meg:

GODENA Albert, *A Győri Magyar Vagon- és Gépgyár munkaerő állományra gyakorolt vonzása a 20. század elején*, FRISNYÁK Sándor főszerk., KÓKAI Sándor szerk., *Történeti Földrajzi Közlemények*, 4. évfolyam, 3-4. szám, Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézete, MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága, Nyíregyháza, 2016, 122-138.

GODENA Albert, *A magyar Vagon- és Gépgyár munkaerő-állományának elemzése a győri fa- és fémipari szakiskola 1907/08. évi adatainak feldolgozása alapján*, SZÜLY Rita, KRÁNITZ Péter Pál szerk., *Társadalom térben és időben, Tanulmányok az új- és modernkori Magyarország eszme-, művelődés- és társadalomtörténetéről*, Magyar Napló, Írott Szó Alapítvány, Bp. – Piliscsaba, 2015, 41-67.