

Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig.

Győr+ Média Zrt., Győr, 2021. 304 oldal.

A győri várostörténet után érdeklődők régi igénye, hogy ebben a témában is megszülessenek a korszerű, átfogó, monografikus jellegű művek. 2021-ben – amely Győr várossá nyilvánításának 750. évfordulója jegyében telt el – a 20. Győri Könyvszalón végre két kiadvánnyal is megörvendeztette a győrieket. Jelen ismertetés tárgya a Honvári János által szerkesztett *Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig* című kötet,¹ míg a másik, átfogóbb jellegű mű a város egészének történetét feldolgozó monográfia első kötete.² Örülhetünk ezeknek a vállalkozásoknak, mivel a Győr történetét szintetizáló jelleggel bemutató legutolsó áttekintés 1971-ben jelent meg. A késlekedés okát nem az akarát, hanem a helyi szakemberek hiányában kereshetjük. A város felsőoktatása döntően műszaki jellegű, így mindmáig hiányzik az a szellemi bázis, amely a történeti kutatások hátterét biztosíthatná. Az *Iparváros* szerkesztője

is kénytelen volt részben nem helyi szerzők segítségét igénybe venni.

A bevezető tanulmányt Nemesné Matus Zsanett jegyzi (*Győr kézművesipara a kezdetektől 1872-ig*). A jól felépített, olvasmányos stílusban megírt fejezet a céhek alakulását, működését, történetét tekinti át. Azt már régóta tudjuk, hogy a céhek nemcsak gazdasági feladatokat láttak el, hanem bírói, közigazgatási, sőt szocializációs (nevelői) szerepük is volt. Talán sok olvasónak újdonság, hogy hangsúlyos volt a római katolikus egyházzal fenntartott kapcsolat. Például előírták a tagoknak a kötelező részvételt a miséken és a körmeneteken; céhlevelüket (iparüzési engedélyt) jórészt a püspöktől kapták. Azoknak, akik más városból érkeztek, és rendelkeztek érvényes engedéllyel, a káptalanhoz kellett jóváhagyásért folyamodniuk. A szerző jelezte a kiskapukat is. A reformátusok és főleg a zsidók céhtagokként eleve nem jöhettek szóba, míg a betelepülő rácok (szerb ortodox keresztények) 1690-ben egyenesen I. Lipót császárhoz fordultak céhlevelért. A fejezetben sajnos, nem találunk említést az egykori Rác-utcáról (ma Bálint Mihály utca) és az emléküket őrző Rác templomról. A céhek többsége Magyarországon, akárcsak Európában, nem tudott manufaktúrává fejlődni. Jó példája ennek a kötetben említett Stádel (Stadl) mezőgazdasági gépeket gyártó vállalkozása, amely csak nevében vált

¹ Honvári János szerkesztésében korábban már jelent meg egy kevésbé átfogó, de a győri ipartörténet egyik szeletével foglalkozó kötet. Honvári János (szerk.) 2014: *Győr fejlődésének mozgatórugói. (A győri járműipari körzet mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze című kutatás monográfiái 1.)* Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr. Lásd erre Kiss András recenzióját: *Korall* 2015. 61. 213–217.

² Horváth Richárd (szerk.) 2021: *Győr története 1. A kezdetektől 1447-ig*. Győr.

később gyárrá. A családi vállalkozásnak a céhes mentalitást később sem sikerült levetni.

Az átalakulást mintegy felülről segítették, vagy még inkább erőltették a sorra megjelenő ipartörvények. Ezeknek a világába kalauzol el bennünket a Szulovszky János írta fejezet (*Győr kisipara az első általános ipartörvénytől az I. világháború végéig [1872–1918]*). A kisipar története és a kisiparosok világa mindmáig a gazdaságtörténet „mostohagyereke”, így a terjedelmében szolid feldolgozás csak részben támaszkodhatott előkutatásokra. A korabeli szóhasználat is megtévesztő. Melyek a gyár kritériumai: a munkáslétszám, a gépek száma, esetleg lóereje, a bevétel nagysága? Szulovszky megkezdte ezt a nehezen eldönthető kérdést. Az, hogy a szerző Hlatky-Schlichter Lajost a kisiparosok közé sorolta, ezt a problematikát tükrözi. A korabeli virilisjegyzékek építési vállalkozóként jelölik őt, az újságokban viszont gyárosként említik. Az adólisták (1900, 1905) negyedik helyét elfoglaló Hlatky-Schlichter építette Győr legnagyobb köz- és magánépületeit (város háza, ágyúgyár, Back-malom stb.), ami egy kisiparostól nehezen várható el. A szerző feldolgozási előzmények és főleg források hiányában kénytelen volt elsősorban a jogszabályokra és a statisztikákra támaszkodni. A fejezet elején egy remek táblázatot találunk, amelyben a szerző a különféle szakmák szervezeteit sorolja fel.

Ugyancsak Szulovszky János tekintette át ebben a témában a két világháború közötti éveket (*Győr kisipara a két világháború között*). A források bővülését jelzi a tanulmány

jegyzeteinek bővülő száma is (21-ről 36-ra). A fejezet, az iparosok nevét és foglalkozását számítógéppel feldolgozva, valamivel több mint negyven szakma létszámának alakulását követhette nyomon 1922 és 1930 között. A számokból szépen kirajzolódik a régi szakmák (csizmadia, kovács, szíjgyártó) visszaszorulása és az újak (női szabó, szobafestő, nőikalap-készítő) feltűnése. A szerző megemlékezett a holokauszt zsidó kisiparos áldozatairól is.

A kisipar második világháborút követő történetét Nagy István dolgozta föl. Nagy türelem és szorgalom kellett ennek a hektikus korszaknak a megírásához. A legnagyobb zűrzavart kezdetben a politikai bizonytalanság jelentette. A berendezkedő új hatalom a „burzsoázia” utolsó maradékát látta a kisiparosokban, ugyanakkor tevékenységükre szükség mutatkozott, amit az emelkedő iparos-létszámadatok is jeleztek. A munkájukat folytató mesterek mit sem tudtak a rájuk leselkedő veszélyekről. A koalíciós időszak után hatalmi erővel megkezdték felszámolásukat. Az akkor már több mint fél évszázada működő Ipartestület mellett, majd helyett létrehozták a Kisiparosok Országos Szervezetét (Kiosz), illetve az Országos Magyar Kereskedelmi Egyesülés helyett a Kiskereskedők Országos Szabad Szervezetét (Kisosz), valamint ezek megyei egységeit, irodáit. A hatalom célját világosan érzékelteti a szerző, amikor arról ír, hogy 1951 augusztusától a megyei Kiszöv-szervezetek titkárságának „legfontosabb feladata: a megye területén dolgozókat összefogja és azokat politikai nevelőmunkával átvigye a KTSZ-ek és állami

szektorok felé. A magánkereskedők számára lehetővé vált a KTSZ-be történő belépés.” A korabeli propaganda alapos munkát végzett. A *Győri Munkás* 1948. április 27-i száma egy drogista (illatszerárus) nyilatkozatát idézi, miszerint „becsületesen dolgozom, s a demokrácia nemhogy élni hagyja, de segíteni is fogja a kiskereskedőket”. A szerző – minden bizonnyal saját élményeire támaszkodva (fényképész kisiparosként dolgozott, majd, nyugdíjasként kezdett el a város történetével foglalkozni) – mindazonáltal pozitív hatásokat is említ. „A jövedelmek egalizálására való törekvés bizonyos fokú kiszámíthatóságot és biztonságot jelentett. Az egyéni képességek kiteljesedése mellett jelentős szerepet kapott a közösségi élet előmozdítása. A szövetkezetek tagsága számtalan sport- és kulturális rendezvény résztvevője mecénása volt. Sok ezer egykori szövetkezeti tag szép emlékekkel gondolhat a győri szövetkezetekben eltöltött évekre – és fiatalására.” (235)

A város gyáriparának fejlődését három szerző: Honvári János, Germuska Pál és Rechnitzer János dolgozta fel. A legnagyobb terjedelmű és legátfogóbb tanulmányok Honvári János nevéhez köthetők, aki több évtizede kutatja a témát.³ Az első rész (nevezzük fejezetnek) a kezdetektől az I. világháború végéig követi nyomon a gyárak működését: a „gründolástól” a sikeres fejlődésen át esetleges bukásukig. A terjedelmi korlátok miatt írásából azokat az elemeket emeljük

ki, amelyek újszerű, vagy eddig homályban maradt ismeretekkel gazdagítják a várostörténetet. Honvári már a nyitó gondolatban foglalkozik a gyár definíciójával, ami a kisipart és a gyárat elkülönítő statisztikákban alapvetően a nagyipar szinonimájaként jelenik meg. „Nézetünk szerint az »igazi« nagyipar nemcsak, sőt elsősorban nem is a helyi piacra, hanem az ország, sőt a világ piacára is termel, képes a konkurenciával árban és műszaki paraméterekben versenyképes termékekkel felvenni a versenyt. A legéletrevalóbbak vertikálisan és horizontálisan terjeszkednek, cégeket vásárolnak fel, fiálékat, képviselőket létesítenek itthon és a határokon kívül.” (44.) Honvári kiemeli, hogy a modern gyáripar megteremtése Győrben csaknem kizárólag a zsidó származású gyáros befektetőkhez köthető, akik döntően német, osztrák és cseh-morva területről érkeztek. Nagyon helyesen az első üzemek földrajzi elhelyezkedésére is kitér, ami igen informatív a helybeliek számára, mégis kár, hogy nem helyezi el térképen is a telephelyeket. Szól arról is, hogy az első művezetők, előmunkások külföldről érkeztek, és magasabb ipari kultúrával, új kapcsolatokkal gyarapították Győrt. Honvári revidálta a helytörténészek által mindmáig vallott nézetet a város iparpártoló politikájáról, amit korábban ő maga is képviselt. „Győr [a többi szabad királyi városhoz képest – Sz. Gy.] szűkmarkúbban mérte a városi kedvezményeket, mert itt az ipartelepítés általános feltételei különösen kedvezőek voltak, ami nagyobb városi áldozatvállalás nélkül is letelepedésre készítette a vállalkozókat.” (65)

³ Számos tanulmány és egy önálló könyv is (Honvári János 1995: *Kis magyar ipartörténet. A győri szeszgyár története*. Glória, Budapest) fűződik a nevéhez.

Honvári nemcsak a sikeres vállalkozásokról emlékezik meg, de a távozókkal és a „kvázi” gyárakkal (a gépeket alkalmazó, de a későbbiekben a fejlődésben megrekedt üzemekkel) is foglalkozik. A gyárak alapítását sokféle tényező segítheti, közéjük sorolható a külső események generálta exportszükséglet is. Erre a legjobb példa az I. világháború által támasztott igényeket kielégítő ágyúgyár 1913. évi létesítése, amely rövid idő múlva közel ötezer munkást foglalkoztatott. Azért emeltük ki ezt a gyárat, mert a román megszállók által teljesen leszerelt üres épületek egy új iparág (a textilipar) számára nyújtottak jó indulási lehetőséget. Érdekes analógia, hogy a rendszerváltás után az Audi telephelyválasztásához nem kis mértékben járult hozzá a Rába üresen álló, torzón maradt hatalmas csarnoka.

A város két világháború közötti ipartörténetének megírása hiánypótló, hiszen például a várossal válás 700. évfordulójára készített *Győr. Várostörténeti tanulmányok* című kötet mindössze néhány oldalt szentelt ennek az időszaknak. A Trianon utáni újraindulás nehézségei (a hagyományos piacok nagy részének elvesztése, nyersanyaghiány stb.) közismertek. A kötetben olvasható fejezet ugyanakkor friss kutatási eredményeket közöl a bankok és az iparvállalatok kapcsolatának, az ipari termelésnek a finanszírozási kérdéséről. Nem kevesebb mint hét bank ez irányú tevékenységét ismerhetjük meg, közülük csak kettő volt magyar. A számos korabeli gyár közül Honvári ötöt emelt ki, amelyek ma is működnek. A Győri Faipari és Faértékesítő Rt. (ma Cardó) fénykorában, az 1930-as évek közepén, 400

főt foglalkoztatott, ma mindössze százat. A Győri Szeszgyár és Finomító Rt. 1926-ban még 300 alkalmazottal dolgozott, ma mindössze 70-nel. A legnagyobb létszámcsökkenést a vagongyár szenvedte el. A két világháború között a létszám igen nagy mértékben, 300 és 12 ezer között ingadozott, majd fénykorában a gyár, az 1970-es évek második felében, 22 ezer körüli munkást és alkalmazottat foglalkoztatott az ország 2–3. legnagyobb gépgyáraként, ma ugyanakkor kevesebb mint 2000-et.

A II. világháborút követő éveket egészen napjainkig ugyancsak Honvári János tekintette át a tőle megszo-kott eleganciával. Győrről – ahogyan az egész országban – a pusztító bombatámadások utáni újjáépítés elsőként a gyorsan üzembe helyezhető gyárakra irányult, főként a háborús jóvátétel-fizetési kötelezettség miatt. Egy jellemző korabeli példa, hogy a Szovjetunió-nak szüksége volt textilipari termé-kekre, ezért 30 ezer tonna gyapotot és gyapjút küldött Magyarországra. A nyersanyagért a magyar gyárakban előállított készterméssel fizettek. Ez a „bérmunka” röviddel a háború után Győrött több száz, főként női textil-munkásnak biztosított megélhetést. Az államosítások azután keserves éveket hoztak. A szerző többféle, a ki-sajátítás során alkalmazott nyomás-gyakorlási eszközt mutat be. A Cardo esetében például a „szárazutas” trük-köt alkalmazták. A pénzügyi felté-teleket úgy alakították, hogy a gyár csődbe menjen. A másik módszer a pártpolitikában már kipróbált kon-ceptiók perек receptje volt, amelyet az olajgyár kisajátításakor vetettek be. Mivel a gyár angol tulajdonban volt,

a nyereség kiszivattyúzására hivatkozva az igazgatót kiutasították az országból. A háború előtt német kézen lévő gyárak (Keffel Ede viaszosvászon üzeme és a Lakkgyár) a nagyhatalmak potsdami megállapodása alapján kerültek szovjet tulajdonba. Az 1947. novemberi bankállamosítás kapcsán a bankok ipari érdekeltségeit, 1948 tavaszán a 100 főnél többet foglalkoztató üzemeket, 1949 végén pedig – immár a külföldi tulajdont sem kímélve – általában a 10 főnél többet foglalkoztató üzemeket nacionalizálták. A titokban előkészített akciók során az államosítás végrehajtóinak legfőbb feladata az volt, hogy megakadályozzák a volt tulajdonosok vagyonszünetését; ez esetenként odáig fajult, hogy a vállalatvezetők még a saját kabátjukat sem vihették haza.

Az 1950-es években Győrt a magyar sztahanovista mozgalom egyik bölcsőjének nevezték, s ezt a felülről szervezett „mozgalmat” Honvári is ismerteti. A győri sztahanovisták kivétel nélkül szegény családból származtak, akiknek a mozgalom anyagi felemelkedést jelentett. Itt bukkan fel a valóban kiváló gazdasági és politikai érzékkel megáldott legendás vezető, Horváth Ede alakja.

A hadianyaggyártás eddig a győri ipartörténet mellőzött témája volt. Az 1971. évi várostörténeti tanulmánygyűjtemény mindössze öt (!) mondatban szólt róla. Germuska Pál ezzel szemben két fejezetben (*Katonaijármű-gyártás Győrben a II. világháború végéig*, illetve *Hadianyaggyártás a II. világháború után*) foglalkozik a kérdéskörrel. Az 1945-ig tartó időszakot bemutató tanulmány inkább

a műszaki kérdésekre összpontosít, de kitér a nemzetközi kapcsolatokra is. Megemlíti azokat a német, osztrák és cseh partnereket, amelyekkel a győri hadianyaggyártók licencszerződést kötöttek. Az idő sűrűsített, és a speciális gyártási ismeretekre ezzel a módszerrel lehetett a leggyorsabban szert tenni. (A Botond szállítójármű a sikeres konstrukciók közé tartozott, ellenben a Turán harckocsi már a gyártás idején elavult volt.) A városban kiterjedt bedolgozói háttér működött a repülőgépgyártásban: készre szerelték a vadászgépeket, majd az itt létesített repülőtéren repültek be, és innen vitték a frontra őket. Ez a gyártási ág anyagilag nagy hasznot hajtott a Magyar Waggon- és Gépgyárnak. A II. világháborút követő időszak áttekintésében Germuska szemléletet váltott, és a műszaki adatok felsorolását jórészt mellőzve a szervezési kérdésekre helyezte a hangsúlyt. Ebből az elemzésből világosan kibontakozik a tervgazdaság szervezetlensége. A fejezetet remek képanyag is kíséri, és a végén még kitér arra, hogy a Rába holding utolsó szalmaszállként kísérletet tett a katonai teherautók gyártására, amelyekből napjainkban nagyjából 150 darabot képes évente előállítani.

Rechnitzer János írása (*Győr ipara a rendszerváltástól napjainkig*) az 1990 utáni időszak ipartörténetét tekintette át. A szerző elhelyezte Győrt az általa kiemelt négy nagyváros (Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged) között, és megállapította, hogy az általa említett paraméterek szerint Győr vezet a rangsort. Az ipari cégek számát és arányát tekintve az összes ipari cégből, az iparban foglalkoztatottak arányát

a népességből, az ipari beruházások részesedését az összes beruházásból, a külföldi érdekeltségű ipari cégek részesedését az összes ipari cégből és az ipari állóeszközök ezer főre eső értékét illetően kivétel nélkül Győr áll az első helyen a felsorolt nagyvárosok között. Kijelenthető, hogy a rendszerváltás a város iparának egészét nem rengette meg. A változások érzékeltetésére a szerző kilenc csoportba rendezve tárgyalta a győri gyáripár mai szereplőit: az eltűnőket (textilipar), a fennmaradók (Rába, Graboplast), a merészek és újítók (Gimex, Kravtex), az új zászlóshajók (Audi), a követők (Nemak Győr Alumíniumöntöde Kft.), az ipari

parkban letelepültek, a kivonulók (Philips), az integrálók és fejlesztők (Leier cégcsoport), az újjgazdaság szereplői (Meshlin biokompozit). Melléjük társulhat a jövőben a Széchenyi Egyetemen most formálódó tudásipar.

Ami Győrött történt vagy történik, országos érdeklődésre tarthat számot. Ami pedig az ipart illeti, Győr ebből a szempontból Trianon óta az ország egyik legjelentősebb vidéki centruma. A könyv tehát a szűkebb régióban élőkön túl az ország gazdaságtörténete iránt érdeklődő olvasók számára is hasznos lehet.

Szakál Gyula