

BOLGÁR DÁNIEL

## TERJESZTI VAGY GÁTOLJA? A VASÚT HATÁSA AZ ISKOLÁZTATÁSRA A 20. SZÁZAD ELSŐ FELÉBEN

### *Előszó*

Ha eltekintünk a vasutasok képzésének kérdéskörétől, akkor egy mai történész, amikor a vasút és az oktatás viszonyáról gondolkodik a 20. század első felére vonatkozólag, azt az – elvont – hipotézist fogalmazza meg, hogy a vasút terjeszti az iskolázottságot, és ezt próbálja megcáfolni vagy alátámasztani. Elsőként dolgozatomban is ezt a tételt kívánja vázlatosan vizsgálni egyetlen falu, a Heves megyei Vámosgyörk gimnazistáinak szemrevételezésével.

A 20. század első felében folyó kortárs diskurzusok azonban nem ilyen hízelgő előfeltevések fényében tárgyalták a vasutak szerepét az iskolázásban. Ha képesek lennénk egyfajta asszociációs játékot játszani egy művelt Horthy-kori megfigyelővel és azt mondanánk neki, hogy „vonat és iskola”, akkor ő – feltehetőleg – azt mondaná erre, hogy „erkölcsi fertő”, „veszély”, „fegyelmetlenség” vagy valami hasonlót. Írásom tehát a második lépésben – persze pusztán előtanulmányyszerűen – a tanulók vonatozása körüli egykorú aggályokat igyekszik feltárni és értelmezni Budapest Székesfőváros Tankerületi Főigazgatóságának iratanyagára támaszkodva.

### *A vasút mint az iskoláztatás terjesztője – Vámosgyörk példája*

Terjeszti-e a vasút az iskolázottságot, s ha igen, mi módon? Vámosgyörk a 20. század első felében már évtizedek óta klasszikus vasúti és vasutas falu volt. Vasúti falu, mert a község a Budapest–Hatvan–Miskolc fővonal mentén terül el, amit éppen Vámosgyörknél keresztez a Gyöngyös–Jászapáti szárnyvonal.<sup>1</sup> És vasutas falu is, ugyanis a településen élő keresők negyede-ötöde a közlekedésben talált alkalmazást a szóban forgó időszakban, amely népességen tulajdonképpen a falu összlakosságához mérten különösen nagyarányú helyi vasutas réteget kell értenünk.<sup>2</sup> A vámosgyörki iskoláztatási mintázatok megközelítéséhez az akkoriban Koháry Istvánról elnevezett gyöngyösi gimnázium anyakönyveit, illetve az évenkénti értesítőkből publikált tanulói adatait dolgoztam fel az 1938/1939. évi tanévtől az 1947/1948. évi tanévig.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> A községi jogállású vasúti csomópontok fejlődéséhez lásd MAJDÁN, 1995. 191–194.

<sup>2</sup> HORVÁTH, 2002. 108–127., illetve HORVÁTH, 2004. különösen 53–56.; 59. Hogy miként lett Gyöngyös helyett Vámosgyörk a vasúti csomópont arra ld. Horváth László tanulmányát jelen kötetben, valamint HORVÁTH, 1993.

<sup>3</sup> HML VIII. 54. Főnévkönyvek 1938/1939–1947/1948.

Először is vizsgáljuk meg, hogyan alakultak ekkoriban a vámosgyörki gyerekek iskolázási esélyei.<sup>4</sup> A szóban forgó évtizedben összesen 41 vámosgyörki diák tanult a gyöngyösi gimnáziumban, ebből három tanuló volt leány. Ez anynyit jelent, ha mindezt az 1941. évi népszámlálás adataira vetítjük ki, hogy a falu 48 lakosára jutott egy gimnazista, vagy másképpen fogalmazva: a vámosgyörki középiskolás korú fiúk 21%-a jutott be a – gyöngyösi – gimnáziumi képzésbe. Hogy ez soknak számít vagy kevésnek? Az egészen különös esetet képező, rendkívül kicsiny Pálosvörösmartot nem számítva<sup>5</sup> a gyöngyösi járás falvai közül Vámosgyörkön volt messze a legnagyobb az iskolázási esély. Kizárólag egy községben, Gyöngyöshalászon jutott még egy diákra száznál kevesebb lakos, a járás többi falujára nézve ugyanez a mutató 103 és 2040 között szóródott. A vámosgyörkiek beiskolázási esélye valójában az iskola székhelyének, Gyöngyösnek a külvárosában mérhető értékhez hasonlatos, azaz városias mértéket mutat.<sup>6</sup>

Vajon mivel magyarázhatóak ezek a módfelett jelentékeny egyenlőtlenségek az egymás tőszomszédságában elterülő települések társadalmi között? Mindekelőtt leszögezem, hogy az iskolázatás társadalomtörténetében mindeddig leggyakrabban taglalt felekezeti egyenlőtlenségekre<sup>7</sup> nem lehet visszavezetni a gyöngyösi járásban mért különbségeket, a népesség ugyanis vallási tekintetben lényegében homogén. Logikus feltevés lehet ilyenformán, hogy egy község társadalmának beiskolázási esélyeit az iskola székhelyétől, azaz a Gyöngyöstől mért fizikai távolság határozza meg, sőt, a távolabbi falvakból esetleg már másik gimnáziumba iratkozott a fiatalság. Ám ez a hipotézis sem működik, ugyanis Vámosgyörk nem határos Gyöngyössel, a járás számos falva közelebb fekszik az iskolaközponthoz, és a többi község közötti egyenlőtlenségeket sem magyarázza a fizikai távolság.

Ám amennyiben az időbeni „távolságra” figyelmezzünk, pontosabban tekintettel vagyunk a közlekedés-földrajzi szituációra is, akkor rögtön értelmessé válik az adatsor: valamelyest sűrűsödnek a diákok a Budapest–Miskolc főútvonal, valamint a Budapest–Miskolc vasúti fővonal mentén, és nagyon erősen koncentrálódnak a Vámosgyörk–Gyöngyös vasútnál. Ezen a szárnyvonalon a járáson belül két megállóhely volt: Vámosgyörk és Gyöngyöshalász, és éppen ez az a két falu, ahol kiemelkedő volt az iskolázási esély. Ennek a két községnek a lakói tudtak közvetlenül, naponta bejárni vonattal a gimnáziumba. A vaspálya jelentőségét az iskolázatásban az is jól mutatja, hogy ugyancsak a gyöngyösi gimnázium vonzáskörzetébe tartozott a viszonylag távoli, nem csak a járáson,

<sup>4</sup> A gyöngyösi gimnázium vonzáskörzetében mérhető iskolázási esélyeket a gimnáziumi anyakönyvekből készült adatbázisra támaszkodva méri és elemzi BOLGÁR, 2003/a. Ugyanitt (216–218.) más nézőpontból a vámosgyörkiek esetét is értelmezem.

<sup>5</sup> Pálosvörösmart esetére ld. BOLGÁR, 2003/a. 226–228.

<sup>6</sup> A gyöngyösi iskolázási esélyekre ugyanebben az időszakban ld. BOLGÁR, 2006/a. különösen 796. Ezek felekezeti különbségeit értelmezi még BOLGÁR, 2006/b. különösen 58–61.

<sup>7</sup> A legnagyobb hatású munka ebből a körből minden bizonnyal KARÁDY, 1997.

de még a megyén is kívül eső Jászárokszállás és Jászapáti, amit csakis a közvetlen vasúti összeköttetés tett lehetővé. Összességében úgy tűnik tehát, hogy a gyöngyösi járásban a vasút valóban terjesztette az iskolázottságot, sőt elsősorban ez terjesztette.

De mi módon érte el ezt a lényeges hatást? Mert az alighanem elégtelen magyarázat, hogy a vasút kényelmes, valamint gyors, és ezért jártak szívesebben iskolába a vasúti településekről. Először is nem szabad megfeledkezni arról, amit Majdán János a vasút polgárosító hatásának nevezett.<sup>8</sup> A vonatfűtős falunak kitágul a horizontja, fejlődik a gazdasága, az ilyen községben növekednek a jövedelmek és ezzel együtt vélhetőleg emelkednek a szülők elvárásai is gyermekeikkel szemben. Ennél azért megfoghatóbb tényező, hogy a vonattal való bejárás kényelmi vonatkozásain túl egyben az iskolázás költségeit csökkentő eljárás is, amennyiben a vonattal naponta bejáró diák megszabadult azoktól a vasúti jegynél tetemesebb költségektől, amibe a gyöngyösi koszt és kvártély került volna.<sup>9</sup>

Ezzel azonban még mindig nem sokat magyaráztunk meg Vámosgyörk különlegességéből, hisz a Gyöngyöshalászon mérhető iskolázási esélyeknél a vámosgyörki értékek még mindig sokkal kedvezőbbek, holott mindkét településről vasúton bejáró tanulók érkeztek a gimnáziumba. A megfajtához vegyük szemügyre a vámosgyörki tanulók összetételét. Ha a gimnáziumi anyakönyvekre támaszkodva megvizsgáljuk a diákok szüleinek/eltartóinak foglalkozását, mindjárt feltűnik, hogy ezeknek mintegy fele vasutas.<sup>10</sup> Azaz a vámosgyörki gimnazisták felét a falu egyötöde, még hozzá vasutas egyötöde állította ki. Mindez egyfelől azt mutatja, hogy a különös iskolázási hajlandóság nem vámosgyörki, hanem sajátosan vasutas jelenség. A nem a MÁV-nál alkalmazott györkiek gyerekei sem voltak esélyesebbek a gimnáziumi képzésre, mint más vasút mentén fekvő községek lakói, sőt még kisebb is volt az esélyük, mint a szomszédos gyöngyöshalásziaké. Másfelől ez a körülmény azt is jelenti, hogy a györki vasutasok és nem vasutas földijeik beiskolázási esélyei között nagyságrendi különbség van, mi több, ezek a vasutasgyerekek még annál is nagyobb valószínűséggel jutottak el a Koháry Gimnáziumba, mint azok, akik magának Gyöngyösnek a belvárosában éltek, azaz még a városias mértéknél is kedvezőbbek voltak a kilátásaik. És ez a tanulási hajlandóság nem pusztán egy elit vasutas társaság önreprodukcióját takarja, ugyanis a szülők közül csak ketten voltak tisztviselők, a többiek mind altiszt rankában dolgoztak az államvasutaknál.

Miért lehetett képes a vámosgyörki – de talán az egész – vasutas-társadalom erre a rendkívüli teljesítményre? Bizonyára egyfajta vasutas ethosz is

---

<sup>8</sup> MAJDÁN, 2002.

<sup>9</sup> Arra, hogy milyen, az iskolázatás költségein túlmutató jelentősége van annak, hogy egy diák az év nagy részét kosztosként az iskola székhelyén tölti-e vagy naponta bejáró lásd BOLGÁR, 2003/b. 561-564., illetve BOLGÁR, 2003/a. 211-213.

<sup>10</sup> A bizonytalanságot az okozza, hogy két györki szülőről csupán azt jegyezték be, hogy altiszt, azt nem, hogy melyik vállalatnál.

szerepet játszott ebben az erőteljes mobilitási vágyban és ennek valószínűsíthető sikerében, ám a legnyilvánvalóbb tényező megint a költségek: a vasutasyerekeknek a bejáráshoz időleges szabadjegy járt szeptembertől júniusig, vagyis a tandíjon kívül számukra lényegében nem voltak költségei a gimnáziumba járásnak, helyzetük olyan volt, mintha az iskola székhelyén éltek volna.

Összességében úgy tetszik, hogy a vámosgyörkiek iskolázási stratégiája egészen eltért – kutatásaim szerint – a járás többi településére jellemzőektől. Némelyik községből rendre a leggazdagabb családok fiai jutottak el a gimnáziumba, akiknek ilyenformán nem sokat számítottak az oktatás költségei. Máshonnan feltűnően jól tanuló diákok rekrutálódtak, azaz ezek a családok állandó tanulási erőfeszítéssel voltak képesek lecsökkenteni a tandíjat, és ezzel megfizethetővé tenni gyermekük oktatását.<sup>11</sup> Vámosgyörkről viszont nem különösebben jómódú családok is eljuttatták az átlagnál vagy kevésbé tehetséges, vagy kevésbé szorgalmas utódjaikat a gimnáziumba (ugyanis a vasutas gyerekek tanulmányi eredményei az átlag alatt maradtak) azzal, hogy foglalkozásuk miatt számukra nem voltak költségei a bejárásnak. A vasutasság ilyenformán vagyoni/jövedelmi, illetve szellemi/műveltségi tekintetben is kevésbé szelektív tette az iskolarendszert, és – ne feledjük – a gyöngyösi járásban messze ez volt a legsikeresebb, legnagyobb tömeget középiskolai képzéshez juttató stratégia.

A vasút tehát – legalábbis úgy tetszik Vámosgyörk példája alapján – terjeszti az iskolázottságot, csakhogy nem annyira a vasút mentén élők körében, mint inkább a vasutasok körében.

#### *A vasút mint az iskoláztatás veszélyeztetője – kortárs diskurzusok*

Így fest a helyzet, ha a struktúrára figyelünk. De hogyan értelmezték maguk a történelmi szereplők azt, hogy a tanulók jelentős része vonattal jutott el az iskolába, miben állt a kortársak tapasztalata? Budapest Székesfőváros Tankerületi Főigazgatóságának iratait tanulmányoztam az 1938 utáni időszakra vonatkozólag,<sup>12</sup> és ennek mutatókönyveiben tűnt fel számomra a vasúttal kapcsolatos kérdések módfelett gyakori felbukkanása az 1940-es évek elején.

1940 tavaszán az V. kerületi Berzsenyi Dániel Gimnázium igazgatója iskolakerülőkről küldött jelentést a tankerületi főigazgatóhoz.<sup>13</sup> Pálfi igazgató azt a fülest kapta, hogy a Nyugati pályaudvaron elkeserítő állapotok uralkodnak: bejáró középiskolások tömege tanyázik a másodosztályú váróteremben egész álló délelőtt, ahonnan a „Bohém”, illetve a „Paprika” nevű vendéglőbe vonulnak, amelyek voltaképpen „kocsmák” és „biliárdozó helyek”. Ennek következtében az igazgató egyik reggel fél kilenckor kiment altisztjével a Nyugatiba, ott a

---

<sup>11</sup> Ld. BOLGÁR, 2003/a.

<sup>12</sup> Az 1938 előtti anyag kutatómunkám idején rendezés alatt állt, ezért nem tudtam hozzáférni.

<sup>13</sup> BFL VI. 502.b./5878/1939–1940. Iskolakerülőkről jelentés.

rendőrség megerősítette információit, és hozzátette: a tanulók „hol tányérsapkában, majd megint kalapban, sőt kalap nélkül” gyülekeznek, s ha a rendőrség rajtuk kíván ütni, azon nyomban elszélednek. Az igazgató ezen információk birtokában a váróterembe ment, azt bezáratta, majd az összes ott tartózkodó diákot igazoltatta. A kihágás „roppant” jelentőségét jól jelzi, hogy így egy mindössze kilenc főt tartalmazó névsort sikerült összeállítania, amelyen öt leány és négy fiú szerepelt.

Pálfi záró sorai – az olvasó várakozásával ellentétben – mégsem az erkölcsös dörgegelmei, inkább méltányosságot érezhetünk, és azt, hogy az igazgató a Nyugatiban fellelt bejáró diákok nevében, érdekében beszél. Úgy döntött ugyanis, hogy a leánytanulókat – akikre elsősorban nem a tanár/diák, illetve a felnőtt/gyermek, hanem a nő/férfi viszony szemszögéből nézett<sup>14</sup> – nem jelenti fel iskolájuk igazgatójánál, nekik ugyanis, mint lovagias férfi, elhitte, hogy csupán azért tartózkodtak a váróteremben, mert nem volt azonnali csatlakozásuk. Pálfi ezen kívül azt is elismerte, hogy a lányok és a fiúk egymástól távol helyezkedtek el a váróban, azaz a nemi erkölcs ellen nem vétettek. Végül – és elsősorban – nem azért kérte a rendőrséget a tanulók megfigyelésére, mert a diákok önmagukban veszélyesek lennének a társadalomra, nem is azért, mert iskolakerülők, hanem azért, mert tudomása szerint – mint mondja – „ezeket a tanulókat felnőttek csábítják el, és így előbb-utóbb ők is belesodródhatnak a bűnözők közé”.

Ebből a tanulókat inkább féltő, mintsem vádoló jelentésből a tankerületi főigazgatóság legyártott egy olyan átíratot a rendőrségnek, amely a fenti esettől – meglehetősen elrugaskodva a beszámoló szövegétől és értelmezésétől – a délelőtti mozgókép előadások és pingpong termek fokozottabb ellenőrzésére szólított fel, és már nem a diákok, hanem a szülők nevében beszélt, őket mutatta be áldozatnak, míg a tanulókból iskolakerülő anyaszomorítókat kreált.<sup>15</sup>

Csak a dramaturgiai hasonlóságokból és az időrendből sejthető, hogy a tankerületi főigazgatóság ennek az esetnek a hatására rendelte el, hogy Fényes László, kereskedelmi iskolai igazgató rendszeresen ellenőrizze a Nyugati pályaudvar várótermét, ám egészen 1941 januárjáig nem értesülünk az iratanyagból az iskolások és a vasutak érintkezésének veszélyességéről. Nyoma maradt azonban Fényes januári rendes razzijának: az igazgató – becslése szerint – 140-150 csavargó tanulót talált a pályaudvaron, ám csak harmincegyet sikerült igazoltatniuk a segítségére rendelt rendőröknek, a többiek elillantak. Fényes beszámolójában semmiféle utalás sincs arra, hogy ennek az igazoltatásnak az eredménye kirívó, különös lett volna. Ő maga nem firtatta az igazoltatottak bűnösségét, erre a tankerületi főigazgató az érintett iskolák vezetőit kérte meg. A felelősségre vonás eredménye: egy osztályfőnöki feddés és egy igazolatlan óra késés miatt,

<sup>14</sup> A leánytanulók ilyenfajta kezelésére nem ez az egyetlen példa, ld. BOLGÁR-GYÖKÖS-SZOKOL, 2009. 259–261.

<sup>15</sup> BFL VI. 502. b./5878/1939–1940. Iskolakerülőkkel szemben való eljárás.

két tanulót maga Fényes László távolított el a saját intézményéből. A többiek mind meg tudták okolni az ottlétüket, vonatkésés, melegedés vagy lyukasóra miatt tartózkodtak a váróteremben.<sup>16</sup>

Ez a tulajdonképpen – mint látható – jelentéktelen eset jelentős többletterhet rótt a fővárosi oktatásügyi bürokráciára. 1941. február 4-én kelt rendeletében a tankerületi főigazgató ugyanis már így interpretálta a történéseket: „a vidékről a budapesti iskolába utazó tanulók mind a pályaudvaron, mind a vonatokban kifogásolásra alkalmas magaviseletet tanúsítanak. Ennek véget kell vetni!”<sup>17</sup> Vagyis az ellenőrzés igénye most már magukra a szerelvényekre is kiterjedt, és a bejáró diákok most már nem úgy mutatkoztak meg, mint akiket meg kell védeni, nem is úgy, mint akik megszegik a tanórák látogatására vonatkozó kötelezettségüket, amivel szüleiket is becsapják, hanem mint akik megbotránkoztatják, és ezzel zaklatják az egész (felnőtt) társadalmat, ezért kontrollálni és fegyelmezni kell őket.

Ennek jelentőségét megértve a tankerületi főigazgató nagyszabású terv megvalósításába kezdett. Bekérte az összes olyan tanár nevét, aki vidékről jár be a munkahelyére, és vállalkozna a diákok utazás közbeni kordában tartására. Az ellenőrző tanárok különigazolványt, valamint kalauzi és rendőri segítséget kaptak volna a tervezet szerint. A tipikus igazgatói válasz felügyeleti szervük megkeresésére az volt, hogy két-három fő készséggel vállalkozik a fontos feladatra, illetve az igazgató megadta, hogy a tanerők melyik vasútvonalon járnak be és hány óraker indul és érkezik vonatuk. Az elutasító válaszok sem tagadták a probléma jelentőségét, csak ezek az intézményvezetők úgy vélték, hogy az ő iskolájuk tanulói esetében szükségtelen a tervezett eljárás. Különösen a leányiskolák irányítóira volt jellemző ez a vélekedés. Ezenkívül voltak még olyanok is, akik – ajánlkozásuk mellett – személyes tapasztalataikkal is megerősítették a tankerületi főigazgatóságot abban, hogy a túrhetetlen állapotok ellenintézkedést igényelnek.<sup>18</sup> Végül a válaszokból összeállt egy roppant paksaméta, abból pedig az oktatásügyi hivatalnokok létrehozták vasúti fővonalak szerint csoportosítva a megbízott felügyelő tanárok listáit.<sup>19</sup> Ám végül a MÁV Igazgatósága nem járult hozzá, hogy a tanárok az egész szerelvényt bejárhassák.<sup>20</sup>

Mi végre ezek a jelentős, ám feleslegesnek bizonyuló erőfeszítések? Hogyan értelmezhetjük az események dinamikáját? Azt javaslom, hogy a történéseket fogjuk fel morális pánikként (vagy valami ahhoz nagyon hasonlóként). Akkor beszélünk morális pánikról, ha egy csoport vagy annak jellemzője az erkölcsi normákra irányuló fenyegetésként tudatosan a közvéleményben. Mindezt egy viszonylag jelentéktelen, bizonyítatlan reprezentativitású esemény váltja ki, amit aránytalan válaszreakció, pánik követ, az eseményre és annak fenyegető értel-

<sup>16</sup> BFL VI. 502. b./4250/1940–1941. Jelentés pályaudvari ellenőrzésről.

<sup>17</sup> BFL VI. 502. b./4159/1939–1940. Tanulók ellenőrzése. Vasúton bejárás.

<sup>18</sup> BFL VI. 502. b./4159/1939–1940. Kísérő tanárok megnevezése.

<sup>19</sup> BFL VI. 502. b./4501/1939–1940. Kísérő tanárok beosztása.

<sup>20</sup> BFL VI. 502. b./4159/1940–1941. A MÁV Igazgatóságának levele a tankerületi főigazgatóhoz.

mezésére irányuló rendkívüli figyelem miatt új és új esetek kerülnek a felszínre. Ez megerősíti a közvéleményt abban, hogy a veszély jelentős, ami egyrészt megindokolja a válaszlépések szükségességét, másrészt a fenyegetőnek ítélt csoportról alkotott képzetek beépülnek a társadalom valóságtudatába.<sup>21</sup> A bejáró tanulóknak a vonaton és a pályaudvaron tartózkodása körüli aggályok burjánzása elég könnyen értelmezhető e képlet szerint: világos az a sodrás, ahogy csekély jelentőségű észlelésekre, egyedi példákra támaszkodva elhatalmasodik az aggodalom, egy idő után minden pályaudvaron várakozó és vonaton helyet foglaló tanuló gyanússá válik. Végso soron pedig a tanügyigazgatás megkísérel egy egész apparátust létrehozni a bejáró diákok totális felügyeletére. Azt persze feltétlenül meg kell jegyezni, hogy itt semmiképpen sem egy klasszikus morális pánikról van szó: a közvélemény itt csupán egy szűk tankerületi, pedagógusi körre szorítkozik, és a pánik elharapózásához feltétlenül szükséges kommunikációt itt nem a tömegmédiá, hanem csupán a hivatali kapcsolattartás fórumai biztosítják.

Hiába fedezhető fel azonban a hivatalos dokumentumokban a pánik kifejlésének dinamikája, ezekből a kútfőkből vajmi keveset tudunk meg arról, hogy a bejárás során ki, kire és egészen pontosan mi által jelentett veszélyt. E kérdésekre két 1930-ban keletkezett bejárással kapcsolatos szövegben kívánok választ találni, amelyek talán épp egy korábbi pánik dokumentumai. Az egyik Sárkány Lórándnak, a Szent László Reálgimnázium vidéki tanulóit felügyelő tanárának nagy ívű tanulmánya a vasúton bejárók kérdéséről,<sup>22</sup> a másik egy tömör fegyelmi szabályzat az iskolájukat vonattal megközelítő székesfehérvári diákok számára.<sup>23</sup> Ezek azért beszédesebbek az 1940 körül keletkezett iratoknál, mert még nem totális tanári ellenőrzésben gondolkodnak, ahol a felügyelő pedagógus a vasutasi és rendőri tekintélyt, hatalmat is maga mögött tudhatja, hanem inkább tanulói önfegyelmzésben, azaz egyrészt felügyelőtanulók kinevezésében, másrészt – és ez a fontos – a helyes „vasúti” viselkedés megismertetésében, vagyis árulkodnak a vonatozáshoz kapcsolódó konkrét képzetekről is.

Ki vagy mi tehát a veszélyes a bejárás jelenségében? Talán éppen az, hogy vonaton zajlik? Sárkány Lóránd szerint nem(csak ez), mert nézete szerint az omnibuszok és villamosok ügyét is idővel rendezni kell, igaz, hogy az első és legfontosabb ügy a vonatoké.<sup>24</sup> Talán csak azért veszedelmesebbek valamivel a vonatok (és pályaudvarok) a többi közlekedési eszköznél, mert nagy a személyes mozgástér, vagyis a szabadság.<sup>25</sup> Ha nem a vonatok, akkor esetleg az uta-

---

<sup>21</sup> KITZINGER, 2000.

<sup>22</sup> SÁRKÁNY, 1930.

<sup>23</sup> N. N., 1930.

<sup>24</sup> SÁRKÁNY, 1930. 6.

<sup>25</sup> A vasúti utazás mozgásszabadsága miatt érzett aggodalmak azért is izgalmasak, mert a személykocsi szerkezetének 19. századi európai fejlődését éppenséggel a fülkébe zártság és a fülkék közötti kommunikáció korlátozottságából fakadó aggodalmak irányították. Ld. SCHIVELBUSCH, 2008. 88-99., 112-128.

sok, azaz a külvilág számított fenyegetőnek? Sárkány szól arról, hogy meg kell kímélni a középiskolásokat az alacsonyabb néposztályoktól való érintkezéstől,<sup>26</sup> de az 1940-es években erre még utalás sem történt. Akkor talán az a veszélyes, hogy a bejárók diákok? Aligha, mert az iskola azzal már nem foglalkozott, hogy az iskola székhelyén lakó, gyalogjáró tanulók, hogy jutnak a tanintézetbe, majd onnan haza, az ő közlekedésük nem számított morális problémának.

Az én gyanúm szerint a bejárás jelenségében azt tartották veszélyesnek, hogy a bejárók vidékiek voltak. Mind Sárkány Lóránd, mind a székesfehérvári szabályzat készítői attól tartanak, hogy a bejáró fiúk hangoskodnak, énekelnek, tiszteletlenül válaszolnak, nem adják át az ülőhelyüket, ki-be járkálnak, egyszóval duhajkodnak, a lánytanulók pedig az utasokkal flörtölnek. Az ilyen viselkedésű egyént nevezi Sárkány vidéki tanulónak, és ennek ellentétét a szabályzat művelt ifjúnak.<sup>27</sup> Ha ezt összeolvassuk, akkor kiderül, hogy a tanároknak az a félelmük, hogy a bejárók képtelenek megfelelni az urbanitás, azaz az iskola székhelyén élők számára magától értetődő viselkedési városiasság követelményének, amivel az iskola, sőt az iskolarendszer jóhírét veszélyeztetik, valamint saját iskoláztatásuk sikerét is gátolják.

\* \* \*

Összességében a vasúton való bejárást mind a struktúrák iránt érdeklődve, mind a korabeli tapasztalatokat kutatva, valamiféle iskolázási engedményként értelmezhetjük. Csakhogy, míg előbbi megközelítésben az iskoláztatás költségeiből kapott engedményről van szó, addig az egykori tanerők erre érzéketlenek voltak, és abban a – többször indokolatlannak érzett – bizalomban látták a bejáróknak adott engedményt, hogy képesek lesznek urbánus módon viselkedni, vagyis méltóan képviselni a közönség előtt az iskolájukat. Szépen példázza ezt a székesfehérvári fegyelmi szabályzat utolsó pontja, de Sárkány Lórándnál és az 1940-es évek tankerületi diskurzusában is megjelenik ez a szóhasználat: „amennyiben a szabályokat valamelyik tanuló megsérti, vagy rá panasz érkezik, első esetben egy hónapra, ismétlődés esetén végleg elveszti a bejárás kedvezményét”.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Uo., 3.

<sup>27</sup> Uo., 2–4.; N. N., 1930.

<sup>28</sup> N. N., 1930.

## Rövidítések és irodalomjegyzék

### 1. Kiadatlan források

BFL		Budapest Főváros Levéltára (Bp.)
	VI. 502. b.	Budapest Székesfővárosi Tankerületi Főigazgatóság iratai
HML		Heves Megyei Levéltár (Eger)
	VIII. 54.	Gyöngyösi Állami Koháry István Gimnázium iratai

### 2. Kiadott források

N. N.		
	1930	N. N.: <i>A vasúton bejáró tanulók iskolán kívüli fegyelmi szabályai</i> . Székesfehérvár, k. n., 1930.
SÁRKÁNY		
	1930	SÁRKÁNY LÓRÁND: <i>A vidékről vasúton bejáró tanulók ügye</i> . Bp., 1930.

### 3. Szakirodalom

BOLGÁR		
	2003/a	BOLGÁR DÁNIEL: A „vidéki” társadalmak iskolázatási stratégiái, avagy a gyöngyösi gimnázium nem gyöngyösi diákjainak társadalomtörténeti megközelítése (1938–1948). <i>Mátrai tanulmányok</i> , 2003. Szerk.: HORVÁTH LÁSZLÓ. Gyöngyös, 2003. 193–258.
	2003/b	BOLGÁR DÁNIEL: Húzódzkodó vallások, avagy hogyan értelmezzünk tornaosztályzatokat. <i>Léptékoáltó társadalomtörténet. Tanulmányok a 60 éves Benda Gyula tiszteletére</i> . Szerk.: K. HORVÁTH ZSOLT–LUGOSI ANDRÁS–SOHAJDA FERENC. Bp., 2003. 544–571.
	2006/a	BOLGÁR DÁNIEL: A tér viszonyai mint emberek kapcsolatai, avagy értelmezési kísérletek egy kisvárosi gimnázium társadalmának térbeliségére (1938–1948). <i>Zombékok. Középosztályok és iskolázatás Magyarországon a 19. század elejétől a 20. század közepéig. Társadalomtörténeti tanulmányok</i> . Szerk.: KÖVÉR GYÖRGY. Bp., 2006. 785–835.
	2006/b	BOLGÁR DÁNIEL: Asszimiláció a térben. Kísérlet Szabó István asszimiláció koncepciójának kibontására. <i>Sic Itur ad Astra</i> , 2006. 1–2. sz. 43–72.

BOLGÁR–GYÖKÖS–SZOKOL

- 2009 BOLGÁR DÁNIEL–GYÖKÖS ELEONÓRA–SZOKOL RÉKA: Erőszak az alma materben. *A felhalmozás míve. Történeti tanulmányok Kövér György tiszteletére.* Szerk.: HALMOS KÁROLY–KLEMENT JUDIT–TOMKA BÉLA. Bp., 2009. 252–261.

HORVÁTH

- 1993 HORVÁTH LÁSZLÓ: A gyöngyösi vasút története. *Gyöngyösi Kalendárium, 1993.* Szerk.: PATKÓS MAGDOLNA–TÓTHNÉ BOKROS MÁRIA. Gyöngyös, , 1993. 35–37.
- 2002 HORVÁTH LÁSZLÓ: *Vámosgyörk évszázadai.* Vámosgyörk, 2002.
- 2004 HORVÁTH LÁSZLÓ: Vámosgyörk a jobbágyfelszabadítástól a „felszabadulásig”. *Archívum. A Heves Megyei Levéltár közleményei, 16.* Szerk.: CSIFFÁRY GERGELY. Eger, 2004. 47–70.

KARÁDY

- 1997 KARÁDY VIKTOR: *Iskolarendszer és felekezeti egyenlőtlenségek Magyarországon (1867–1945). Történeti–szociológiai tanulmányok.* Bp., 1997. (Replika könyvek, 3.)

KITZINGER

- 2000 KITZINGER DÁVID: A morális pánik elmélete. *Replika, 2000. 40. sz.* 23–48.

MAJDÁN

- 1995 MAJDÁN JÁNOS: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. *Mezőváros – kisváros. A Hajnal István Kör keszthelyi konferenciája. 1990. június 23–25.* Szerk.: MIKÓ ZSUZSA. Debrecen, 1995. 191–205. (Rendi társadalom – polgári társadalom, 4.)
- 2002 MAJDÁN JÁNOS: A vasút polgárosító hatása. *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Az MTA Történettudományi Intézete, az MTA Veszprémi Akadémiai Bizottsága és a Laczkó Dezső Múzeum veszprémi konferenciája 1997. október 16–17.* Szerk.: TÓTH G. PÉTER. Veszprém, 2002. 303–324.

SCHIVELBUSCH

- 2008 SCHIVELBUSCH, WOLFGANG: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században.* Ford.: LACZHÁZI GYULA. Bp., 2008.