

**Károli Gáspár Református Egyetem
Bölcsészet- és Társadalomtudományi Kar
Történelemtudományi Doktori Iskola**

Dr. Horváth Csaba Sándor

**Fejezetek interdiszciplináris megközelítésben a
vasútfejlesztés 19. századi történetéből Győr
mint vasúti csomópont kialakulása tükrében**

Budapest

2023

Tartalomjegyzék

1	Bevezetés.....	4
1.1	Bevezetés.....	4
1.2	A kutatás tárgyának meghatározása	5
1.3	Források.....	8
1.4	A 19. századi Győr és a vasút mint történeti probléma	11
2	Győr rövid története a 18. század végéig	24
2.1	Győr földrajzi helyzete	24
2.2	A település korai története.....	24
2.3	Győr középkori és kora újkori története.....	27
2.4	Győr története, kereskedelmi és gazdasági helyzete a vasút megjelenése előtt	37
3	A vasút megjelenése.....	47
3.1	A vasút feltalálása és az első vaspályák megnyitása	47
3.2	Az első magyar vasút és a győri tervek	49
3.3	Az első vasúti törvény	54
3.4	A Bécs–Győri Vasúttársaság és a Magyar Középponti Vaspálya Társaság létrejötte.....	56
3.5	Újabb Győrt érintő vasútfejlesztési ötletek – megnyílik az első magyar gőzüzemű vasútvonal	64
3.6	Az összbirodalmi fejlesztések időszaka	69
4	Győrt is eléri a vasút.....	73
4.1	Újra előkerülnek a Győrt érintő tervek.....	73
4.2	Megnyílik az első Győrt érintő vasútvonal – újabb vizionált vonalak	78
4.3	Újabb tervek, a vasút által előidézett első hatások	81
4.4	Keszthelyi, grazi, soproni vasútvonali elképzelések	88
5	A kiegyezés után	101
5.1	Merre menjen a grazi és a soproni vonal?.....	101
5.2	A Nyugati Vasút és a MÁV létrejötte – magánvasút vagy államvasút?.....	108
5.3	Soproni vasúti tervek – a Nyugati Vasút vonalainak átadása.....	115
5.4	A pályaudvarok kérdése – a győr–sopron–ebenfurti vasút építési engedélye.....	121
5.5	A GYSEV létrejötte – Buda és Győr közötti tervek.....	127
5.6	Eldőlt a pályaudvarok elhelyezése	132
5.7	A GYSEV teljes vonalának átadása – továbbra is terítéken a budapesti közvetlen összeköttetés.....	138
5.8	A Győr és Budapest közötti vaspálya újabb tervei – az országos vasútfejlesztés mögött húzódó érdekek.....	145
6	A helyiérdekű vasutak kora	151
6.1	Az „olcsó vasutak” megjelenése	151

6.2	Győri vasúti – infrastrukturális – fejlesztéseket érintő újabb tervek	156
6.3	A Budapest és Győr (Újszóny) közötti vaspálya irányának meghatározása	159
6.4	Az első, Győrt érintő helyi érdekű vasúti terv – a város elindult a modellváltás útján	162
7	Baross Gábor időszaka	170
7.1	Baross Gábor Győr országgyűlési képviselője lett.....	170
7.2	Megnyílik az újszóny–budapesti vonal – győri (ipar)vasúti tervek.....	175
7.3	Az első győri iparvágány – pályaudvarbővítés.....	179
7.4	Vicinális vasúti tervek – a Rába- és a Duna-parti szárnyvonalak	184
7.5	A győr–veszprém(–dombóvári) és a Rába-parti (szárny)vasút formálódó tervei – a teherpályaudvar átadása	192
7.6	Baross zónatarifa-rendszerének hatása Győr – vasúti – infrastrukturális fejlesztéseire – újraindul a Rába-parti vonal kivitelezése	198
7.7	A későbbi Baross híd és a vicinális vasút tervei.....	205
7.8	A győri vasúthoz kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések és vicinális tervek	212
7.9	Az új győri személypályaudvar és híd átadása.....	217
7.10	A Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV megalapítása.....	223
8	Vége elkészül a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV.....	230
8.1	A Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV építése	230
8.2	A vasúthoz kapcsolódó helyi infrastrukturális bővítések – Győr üzletvezetőséget kap?	234
8.3	A győri MÁV-pályaudvar áruforgalmi jellemzői az 1895-ös adatfelvétel alapján	237
8.4	Megnyílik a Győr és Veszprém közötti vasút – a vasút városmorfológiai hatásai.....	247
8.5	Újabb iparvágányok és vicinális vasúti tervek	252
8.6	Győr helyzete a századfordulón	259
9	Vasúti csomópont, helyi közlekedés	265
10	Következtetések.....	271
	Melléklet.....	280
	Felhasznált források és szakirodalmak	307
	Levéltári források	307
	Sajtó.....	308
	Képeslapgyűjtemény	310
	Forráskiadványok	310
	Szakirodalom.....	314
	Internetes források.....	330

1 Bevezetés

1.1 Bevezetés

Az iparosodás számtalan új eszközt forradalmasított. Ezek közül egy, a vasút a korábbi közlekedési módokhoz képest addig elképzelhetetlen távlatokat nyitott meg a 19. század első felében. Az ember rajta keresztül most először bizonyos keretek között elszakadt a természettől (ugyanakkor a természetföldrajzi körülmények így is meghatározták az építkezéseket, illetve sok esetben, magas hegyeknél, folyóknál kerülőutak, alagutak, hidak kiépítését tették szükségessé), az emberi vagy állati erő korlátozottsága a korábbiakhoz képest már nem szabhatott gátat utazási és szállítási igényeinek. Mindazonáltal a (gőz)vasútnak is megvoltak a maga korlátai: a mozdonyok üzemanyaga, a vonóerő nagysága, a vontatható vagonok száma stb. Jóllehet az összefüggő hálózatok kiépülésére még várni kellett a század második feléig, de egyre több ország kívánt vasutat építeni. Magyarországot is elérte ez a láz, azonban az irányok meghatározása nem volt egyértelmű. A Habsburg Birodalomhoz tartozó királyságnak eleinte leginkább a Bécsben meghozott döntésekhez kellett igazodnia. Győrt tekintve viszont ez sem volt igazán rossz hír, hiszen kereskedelme évszázadok óta Pest–Buda és Bécs között tranzitvárosként meghatározó szereppel bírt. A település érdeke kezdetekkor leginkább az volt, hogy mielőbbi kötőpályás összeköttetésbe kerülhessen Bruck an der Leithával és azon keresztül Béccsel, minthogy a két főváros közötti vasútvonal egyik állomása legyen csak, hiszen ebből kereskedelmileg sok előnye nem származott volna Győrnek. Az ilyen jellegű érdekharok is jelezték a kötőpályás közlekedési hálózat és az abba való bekapcsolódás jelentőségét egy helység életében. Más területek, települések is részt akartak ebben venni. Győrben egy több mint fél évszázados küzdelem bontakozott ki az újabb és újabb vasútvonalak megépítéséért és azok számukra – is – megfelelő irányának kijelöléséért. A város kereskedelme, gazdasága és arculata is megváltozott e közben. Az is vita tárgyát képezte innentől, hogy valójában hasznos-e, vagy inkább káros volt egyes vonalak létrehozatala?! Nem szabad azonban elfelejteni, hogy a vasút gazdasági jelentőségén túl, társadalmi, kulturális és mentalitásbeli változásokat is előidézett, átformálta sokszor egy település arculatát, az ott élők utazási szokásait, új közösségi szinterek (váróterem, resti) jöttek létre és a modernizáció egyik letéteményese is volt számtalan innovációval.

A monográfiában céloom a módszertani keretek, a primer forrásbázis, illetve Győrre vonatkozó vasúti historiográfia felvázolása után a város történetének tárgyalása lényegre törően a kezdetektől a 18. század végéig, kiemelve a kereskedelmi és közlekedési kapcsolatokat. Ezt

követően a vasút előtti korszakot, a 19. század első felét már részletesebben és mélyrehatóbban ismertetem. Majd a téma – további – elméleti és történeti megalapozásaként az egyetemes és magyar vasúttörténetet taglalom. Ezután a két szál összeér, hiszen a város történetébe beágyazva már főként a vasútfejlesztési elképzelések és a későbbi építések, egyéb innovációk kerültek a fókuszba. Fontos megemlíteni, hogy egy olyan közlekedéstörténeti monográfiát kívánok letenni az asztalra, amely messze túlmutat a technikatörténeten, hiszen Győrt és vasúttörténetét elhelyezem az őt körülvevő tájban és az őt érintő, kiépülő vasúthálózatban, továbbá a korszak gazdaságtörténeti eseményeivel is összefüggésbe hozom azért, hogy a vasúti csomóponti város fejlődése, annak negatív és pozitív hatásai még érthetőbbek legyenek. Ilyen részletes, a tárgykört több perspektívából vizsgáló, mélyrehatóan bemutató munka még nem született e témában.

1.2 A kutatás tárgyának meghatározása

A vasút megjelenése egyetemes viszonylatban is egy adott település bekapcsolódását jelentette a gazdasági vérkeringésbe. A közlekedést forradalmasító jármű gyorsan terjedt Európában az 1825-ben Angliában, Stockton és Darlington közötti első közforgalmú vasútvonal megnyitása után. Ezt követően egyre több brit város, majd ország lett nyitott az átvételére. Nagyon hamar látszott már annak pozitív hatása. A korábbi fogatolt és állatokkal hajtott járművekkel ellentétben az új közlekedési eszköz elszakadt már a természet korlátaitól, és nagyobb távra, olcsóbban és gyorsabban tudott személyt és árut is szállítani. Egyértelmű tehát, hogy a hálózatosodása új távlatokat nyit meg közlekedésben. Kiemelendő azonban az is, hogy a vasút nem juthatott el mindenhova, így igazán nagy tétje lett annak, merre is vezet a vaspálya. A gazdasági erőter átalakításában tehát óriási szerepe volt a 19. századi megjelenésétől. A vasút ötlete Magyarországon Angliába utazó arisztokrataknál (pl. Széchenyi István) fogalmazódott meg először az 1830-as évek elején. A megvalósulására azonban 1846-ig várni kellett, amikor Pest és Vác között nyílt meg – gőzüzemű – vasútvonal. Az ezt megelőző vasútfejlesztési koncepciókban már nem egyszer jelen kutatás tárgyát képező Győr is feltűnt a vizionált hálózatba bekapcsolt egyik fontos városként.

Győr a legtöbb településhez hasonlóan „várta” az őt érintő vasútvonal mielőbbi kiépülését. A Habsburg Birodalom időszakában a vasútfejlesztés irányait leginkább a bécsi udvari igények határozták meg. Ebben főként az élelmezési, gazdasági és hadi szempontok élveztek prioritást. Így nem meglepő, hogy Bécs és Pest–Buda összekapcsolása, illetve a Kárpát-medencében

megtermelt gabona nyugatra történő szállítása jelentette a legfontosabb érdekeket. Győr a vasút megjelenése előtt már a Ciszlajta felé irányuló gabonaszállítás egyik és egyre jelentősebb központja. A termények Dunán való – olcsó – szállításának legkiemelkedőbb átrakodó helyévé vált. A vasúti hálózatosodás kedvező pozíciójára azonban hamarosan veszélyt jelentett, mivel a két fővárost összekötő vonal kiépülésével – akár érinti, akár nem – könnyen megfoszthatták ettől. Így Győr érdeke kezdetekkor sokkal inkább egy Bécs felé kiépítendő vonal volt, amelyen keresztül a városba a Dunán felszállított gabonát gyorsan és olcsón lehetett volna továbbvinni nyugat felé. A Bécs és Pest–Buda között 1850-re kiépült vasút végül Győrt elkerülte. Ez alapvetően változtatta meg, rontotta kedvező kereskedelmi helyzetét. A vasút kezdődő hálózatosodása nem gyakorolt jó hatást a településre ilyen szempontból. Az 1855-ben kiépített, Bécs felé kapcsolatot biztosító vaspálya azonban új távlatokat nyitott meg előtte. Ez időlegesen reményt adott a pozíciója megtartására, azonban nem lehetett elkerülni a gazdasági tér átrendeződését. Az újabb – országos, regionális vagy helyi érdekek által vezérelten kivitelezett – vasútvonalak (Székesfehérvár, Szombathely, Graz, Budapest, Sopron, Ebenfurt, Veszprém, Dombóvár felé) megnyitásával sem sikerült ezt megállítani. Győrnek előre kellett tekintenie, olyan ágazatot kellett fejlesztenie, amelyben a vasúthálózati csomóponti helyzete előnyt jelentett. Helyzeti előnyeit kihasználva „*kalmárváros*”-ból formálódó iparváros lett. Hipotézisem szerint így a vasút megjelenése ambivalens hatásokkal járt a településen, amelyhez alkalmazkodnia kellett, és ez a 19. század végéig innovatívan sikerült is neki. Nem mellékesen kiemelhető, hogy a várost a hálózatosodáson túl a vasúti infrastruktúra megjelenésének káros és előnyös hatásai is formálták, gondolva itt a pályaduvar környezetének átalakulására, modernizációjára, az iparvágányok megjelenésére, a vasút kultúraközvetítő és életmódformáló hatására, továbbá a helyi tömegközlekedési próbálkozásokra. A kötőtpályás közlekedési eszköz hatásai tehát Győr mint vasúti csomópont esetében kizárólag komplexitásában érzékeltethetőek.

A monográfia időhatárai a város történetének kezdetétől egészen a 19. század végére tehetőek. Ennek választását az indokolta, hogy minden település, így Győr esetében is már a kezdetektől kiemelten fontos a közlekedés és azzal összefüggésben a kereskedelem. Ennek a több évszázadon keresztül való fejlődése összefüggéseket mutathat a későbbi vasúti irányok kijelölésénél is, így az előtörténet ilyen perspektívából való – lényegre törő – vázolása elengedhetetlen ahhoz, hogy megértsük a várost érintő vasútfejlesztési elképzelések mértékét, és a később kiépült vonalak irányának okait. A település a 19. században, pontosan 1855-ben kapcsolódott be első ízben a kötőtpályás rendszerbe, majd a vizsgált időintervallumban az összes vasútvonala is kiépült, igazi csomóponttá válva. 1900-at követően már nem kapott

tulajdonképpen új, helyközi vaspályát – a város belterületén kiépített és a 2008-ban átadott Győr–Győr-Gönyői Kikötő iparvágánytól eltekintve. Egy ennél tágabb kutatási időszak jelentősen túlfeszítette volna a munka megírásának időkereteit. Kiindulásként így dióhéjban egy általános várostörténetet vázolok, kitérve a múltban jelentős közlekedési irányokra és eszközökre, illetve a kereskedelem alakulására. Ezt követően egy egyetemes vasúttörténeti felvezetés következik, majd a két szál itt ér össze, a 19. század első felében, ahol már a településtörténetbe szervesen beágyazódnak az azt érintő vasútfejlesztési elképzelések, helyi, országos vagy összbirodalmi kezdeményezések, ötletek. A 19. század második fele pedig már az egyes vasútvonalak kalandos, sokszor számos érdekellentéttel együtt járó, hosszúra elnyúló kiépüléséről szól. Lényegre törő bemutatásomnak nem célja, hogy ilyen szűk keretek között a várost érintő összes vonal építéstörténetének minden egyes részletét ismertesse, sokkal inkább a vasútfejlesztések mögött húzódó területi és/vagy politikai érdekekre, az irányok meghatározására és a kivitelezés mozgatórugóira koncentrálok.

Kutatásom legfőképp Győr városára fókuszál. Egyetemes és országos kitekintéssel leginkább a vasút általános történeténél és a gazdaságtörténeti folyamatok leírásánál dolgozom. Mindemellett egy hiteles bemutatás nem kezelheti elszigetelten a vizsgálat tárgyát képező települést, így azt elhelyezem az őt körülvevő környezetben, tájban és az azt érintő, kiépülő vasúthálózatban, érzékeltetve korábbi közlekedési, kereskedelmi, illetve a „*vasparipa*” megjelenésétől kötöttpályás gócponti jelentőségét. Nemcsak a kiépülő irányokra fókuszálok, hanem arra is, hogy a pályaudvar(ok) felépülése, azok terjeszkedése, azok és környezetük infrastruktúrájának fejlesztése városmorfológiailag milyen változásokat idézett elő. Fontosnak tartom itt megjegyezni, hogy az adott korszakokban elkészült le- és összeírásokat (Bél Mátyás, Fényes Elek) és statisztikákat is felhasználtam ahhoz, hogy a település életében fontos szereppel bíró kereskedelmi funkciókat ismertessem. A vasút megjelenése előtti időszakot tekintve kiindulópontként a Bácskai Vera és Nagy Lajos által készített, az 1828. évi összeíráson alapuló magyar piackörzeteket és -központokat tárgyaló munka szolgált. Bár ekkor még nem volt vasút Magyarországon, de ez az egyedi kimutatás kiváló alapot képezhet, hiszen a vasútépítés előtti – kereskedelmi – állapotokat mélyrehatóan vázolja, így Győr esetében is, jelezve az akkori pozícióját, közlekedési irányait és fontosságát. Emellett a fő vizsgált időszakban (a vasút 1855-ös megjelenésétől a 1900-ig) további – népesség- – összeírásokat és statisztikákat is használok Keleti Károlytól, Bácskai Verától, Beluszky Páltól és Győri Róberttől, amelyek kiválóan mutatják azt, hogy Győrnek ekkor – a vasút megjelenését követően – miként változott meg a pozíciója országos viszonylatban. Míg Edvi Illés Sándor vasútközpontokkal kapcsolatos 1895-ös összeírása segítségével kiváló képet lehet alkotni az itt le- és feladott, illetve tranzitált

árukról. Az 1890-től meglehetősen töredékesen létező személy- és áruforgalmi adatok pedig a város vasúti forgalmának változásaiba adnak betekintést.

A monográfia egy széles – kvantitatív és kvalitatív – forrásbázissal rendelkező, interdiszciplináris munka, egyetemes és országos kitekintéssel is bír. A témát tér-, közlekedés-, technika-, építészet-, életmód-, gazdaság-, társadalom-, hadtörténeti, településfejlesztési és településföldrajzi vonatkozással is vizsgálja. A dolgozat betekintést nyújt Győr – közlekedésének és kereskedelmének – történetébe és modernizációjába, a vasút megjelenését követően pedig a város fejlődésének, kereskedelmének és gazdaságának megváltozásába, vasúti gócpontként való működésébe.

Céлом a vizsgált időszakban a Győrt érintő vasúthálózat kiépítésének, a vonalakkal kapcsolatos döntéshozatali mechanizmusnak, a finanszírozásuknak, az azokat övező érdekharcolásnak és létrehozásuknak bemutatása. Továbbá azt is vizsgálom, hogy a vasúti infrastruktúra megjelenése milyen hatást gyakorolt önmagára a településre? Konkrétan azokra a kérdésekre keresem a választ, hogy milyen vasútfejlesztési koncepciók fogalmazódtak meg Győrt tekintve, és a későbbiekben mennyire követték ezeket? Az egyes vasúti fővonalak irányának a kijelölésénél mik voltak a legfontosabb szempontok? Kik határozták meg, hogy konkrétan merre menjenek ezek? Kik és milyen érdekcsoportok építették meg a vaspályákat? Milyen érdekek húzódtak meg ezek mögött? Győr mennyire és mivel támogatta az egyes irányokat és milyen vonalak álltak érdekében? Mikor és miért jelentek meg a helyi érdekű vasutak Magyarországon és milyen vicinális érintette a várost? Mik voltak a megépítésének mozgatórugói? Mi határozta meg a vonalvezetését, ki és hogyan finanszírozta? Az egyes kiépült vasútvonalak milyen hatással voltak a városra, annak társadalmára és gazdaságára? Kik voltak a győri vasútépítések meghatározó alakjai és miért? Milyen infrastrukturális fejlesztéseket eredményezett a vasút megjelenése Győrben? Miképp változott meg általa a városkép? Miképp vált Győr igazi vasúti csomóponttá, és mely területeket kapcsolt össze tranzitforgalmával, mik voltak a rajta keresztül szállított főbb áruk és miért? Valójában pozitív hatással volt minden kiépült vasútvonal Győrre nézve?

1.3 Források

A monográfia az országos és helyi közgyűjteményekben fellelhető széles forrásbázisra épül. A Győrt érintő egyes vasútvonalakkal és iparvágányokkal kapcsolatosan a Győr Megyei Jogú Város Levéltárának ilyen információkat tartalmazó közgyűlési jegyzőkönyvei, a városi tanács

iratai és a választóközségi jegyzőkönyvei korábbi publikációkhoz alig vagy egyáltalán nem használt részletei új összefüggésekre és adatokra világítottak rá a kötöttpályás közlekedés megjelenését követő időszakban. Ugyanennek az intézménynek a Műszaki Levéltárában már leginkább az iparvágányokat, a MÁV központi állomásépületének és annak környékének a rekonstrukcióját, bővítését és a teherpályaudvar bemutató tervrajzok és térképek találhatók nagy mennyiségben. A Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltárában sokkal töredékesebben található a vasút és Győr kapcsolatáról források. Leginkább a vármegyei közgyűlések és a törvényhatósági bizottságok határozatai szolgáltattak elvértve használható információt a területet érintő vasútépítésekről, -tervekről és azok finanszírozásáról. A helyi közgyűjteményekkel ellentétben az országos levéltárból rengeteg anyag segítette a kutatást. A Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár a Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály nevű fondban a győri vasútállomásról és a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV¹ (1896–1896) engedélyezési eljárásáról és építéséről és az új pályaudvar felett épített áthidalásról, a későbbi Baross hídról őriz nagy mennyiségben iratokat. Emellett a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztályának gyűjteményében a Győr–Pápa–Keszthely vasútvonal építésének kezdeményezéséről és előmunkálatairól (1862–1867), a Székesfehérvártól Grazig, illetve Kiscelltől (ma Celldömölk) Győrig szárnyvonallal építendő vaspálya engedélyezéséről, üzleti engedélyéről és építéséről, a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút engedélyokmányáról, alapszabályairól és kiépítéséről (1870–1874, 1876, 1879), a közösen használt pályaudvar ügyéről, a Budapest és Győr közötti szakasz tervezetéről és előmunkálatairól szóló iratok szolgáltak eddig kevésbé vagy egyáltalán nem ismert információk megismertetésére. Ezek között voltak jegyzőkönyvek, levelek, engedélyek, engedélyezési eljárásokról, finanszírozásról és építésről szóló dokumentumok, tervrajzok és – eléggé kis mennyiségben – korabeli sajtó is. Érdekes forrásnak bizonyult Krisztinkovich Ede és Mogyoródy Adolf egyedülálló levelezése az általuk tervezett Győr és Zirc közötti vaspálya előmunkálatairól.

A monográfia kvantitatív forrásokra is épít, habár konkrétan a vasúttörténettel kapcsolatban kevés ilyen van, vagy ha létezik is, eléggé töredékesen őriz használható adatokat. A lakosságszám vizsgálatánál a Központi Statisztikai Hivatal Könyvtárában – és már online formában is – hiánytalanul fellelhető a magyar korona országainak népszámlálási adatait tartalmazó kötetek nyújtottak óriási segítséget. Ezekben nem egyszer a közlekedésből, vagy éppen a vasútból élők pontos számát is feltüntették, amely egy fontos elem a növekvő

¹ HÉV=helyiérdekű vasút. E fogalom részletes definiálása a 105–108. oldalon történik meg.

népességszámot tekintve egy vasúti csomóponti városban. Hasonlóan releváns a Thirring Gusztáv-féle 1912-es összeírás, amelyből a győri indóház áruforgalma rekonstruálható egy meghatározott időszakot tekintve. Ugyanennél a pontnál kiemelendők a Győri Kereskedelmi és Iparkamara jelentései is. Az 1890-től megjelenő adatsorok azonban eltérő részletességgel készültek, meglehetősen töredékesek, így – sajnálatos módon – sok esetben hiányoznak belőlük a MÁV és/vagy a GYSEV állomásainak személy- és áruforgalmi adatai.

A korabeli sajtó elengedhetetlen forrásnak minősül a vasúttörténetben. Ezek legfontosabb csoportját a meglehetősen sokszor és pontosan az egyes vonalakkal kapcsolatos eseményekről, a vasúttársaságok működéséről, a pályaudvarok építéséről, bővítéséről és a vasúti és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra fejlesztéséről tudósító helyi lapok jelentik. A győri Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Térben mikrofilmen és online elérhető *Győri Közlöny* (1857–1896), *Győri Hírlap* (1889–1900), *Győri Híradó* (1885), *Győr Szab. Kir. Város Hivatalos Értesítője* (1891–1898) és a *Dunántúli Hírlap* (1885, 1889) tudósításai, írásai és cikkei jelentették a legnagyobb és legfontosabb forrásbázist. Az ezt nem lefedő korszakhoz országos jelentőségű lapokat használtam. Emellett az adott szakterülethez kapcsolódó sajtóorgánumok – a *Vasúti és Közlekedési Közlöny* (1879–1900), a *Városok Lapja* és a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (1867–1900) – számoltak be leginkább a Győrt és a vasutat érintő releváns eseményekről. Ezek elérhetősége az Arcanum-adatbázisnak köszönhetően biztosított. A sajtóban megjelent, a legtöbbször igen részletesen taglalt tervek, megvalósult építkezések, a városkép átalakulása, de még néha a helyi társadalom vasúttal kapcsolatos attitűdje is kiválóan végigkövethető, a vizsgált kérdéskörnek vezérfonalat nyújtva.

A nyomtatott források között számtalan más kategória is található. Az első csoportba a Győrt érintő vasutakról író – jogi – személyek és munkáik tartoznak, ők általában helyi kötődésű polgárok vagy a vasútépítésben érdekelt társaságok. Egy másik körbe a városról írt, vagy az azzal is részletesen foglalkozó korabeli – forrásértékű – monográfiák tartoznak. Bél Mátyás, Mendelényi István, Szávay Gyula, Fehér Ipoly és Borovszky Samu sorolhatóak ide. Ezek közül a korszakából fakadóan Bél még nem tárgyalhatta a vasutat. Kuriózumnak tekinthető Leo Weorl Győréről szóló, a helyi közlekedésre is kitérő 1893-as útikönyve. Végül a témában rendkívül fontos kategóriaként a törvények, a korhű térképek, menetrendek, naplók, levelezések és aprónyomtatványok (fotók, képeslapok) állnak a kutatók rendelkezésére. Ez utóbbi kiemelten fontos a város képének megváltozásával kapcsolatosan a vasút megjelenését követően. A vaspályák, az iparvágányok és a vasúthoz köthető infrastruktúra megjelenése mind a térképeken, mind a fotókon és képeslapokon kiválóan nyomon követhető, nem mellesleg a

leírtakat is vizualizálja. Ehhez a győri Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér gyűjteménye nyújtott óriási segítséget.

1.4 A 19. századi Győr és a vasút mint történeti probléma

A vasút mint történeti probléma sokáig nem képezte tudományos kutatások tárgyát. A témáról sokáig az adott közlekedési ágazatban dolgozó műszaki szakemberek publikáltak főként technikai megközelítésből. Értelemszerűen a vasút hatásainak vizsgálatához a megjelenésétől kezdve időnek is kellett eltelnie. A Magyarországon olvasható írások nagy része így nem követi a történettudományos szakmódszertant, és a vasút históriájáról leginkább csak leírást adnak, azt elszigetelten kezelve. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy ezen írások használata is elengedhetetlen egy hiteles vasúttörténeti szakmunka elkészítésénél. A nemzetközi történetírásban ugyanúgy, mint a magyarban azonban néhány történész felfedezte a téma komplexitásában rejlő lehetőségeket, és annak gazdaság-, társadalom- vagy akár mentalitástörténeti összefüggéseit is vizsgálják, továbbá elhelyezik az azt körülölelő tájban. A tematika azonban még mindig nagyon bőséges, monografikus szinten alig jelent meg szakmunka, tehát a terület bővelkedik a kutatási opciókban. Ez pedig hatványozottan igaz – a 19. századi – Győrrel kapcsolatosan, amelyről ilyen megközelítésben még nem született szintézis.

A magyar vasúttörténet historiográfiáját megvizsgálva az 1830-as évekig nyúlnak vissza a témával először foglalkozó írások. Leginkább korabeli arisztokrata utazók vasúti utazással kapcsolatos leírásai ezek, de nem nagy számban. Legelőször Bölöni Farkas Sándor erdélyi író, műfordító és utazó vetette papírra személyes élményeit 1831-ben egy Nyugat-Európában² és Észak-Amerikában³ tett látogatása alkalmával a Liverpool és Manchester közötti utazással kapcsolatosan. Ezt követően nem sokkal maga Széchenyi István is kipróbálta az új közlekedési eszközt, és benyomásait a Naplójában rögzítette.⁴ A magyar – olvasni tudó – társadalom leginkább tőlük hallhatott a „*vasszekér*” megjelenésről.

Ez után legelőször a reformkori politikusok foglalkoztak annak meghonosításával. A következő, rendkívül széles csoportot – többször a korabeli sajtóban megjelent – vasútfejlesztési koncepciók alkotják. Ezen belül és a Győrt is érintők közül első ízben külföldi

² Bölöni Farkas Sándor: Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek. Marosvásárhely, Mentor Kiadó, 2008. (a továbbiakban: Bölöni 2008.)

³ Bölöni Farkas Sándor: Utazás Észak-Amerikában. Bukarest, Irodalmi Könyvkiadó, 1966.

⁴ Széchenyi István: Napló. Budapest, Gondolat Kiadó, 1978. (a továbbiakban: Széchenyi 1978.)

szakemberektől így Johann Georg Bodmer svájci mérnöktől,⁵ Franz Xavier Riepl a Bécsi Politechnika professzorától,⁶ Carl-Friedrich Zimpel német mérnöktől⁷ és Friedrich List német közgazdásztól⁸ jelentek meg – alább részletesen tárgyalt – leírások. Emellett itt is kiemelhető egyfajta vita Kossuth Lajos és Széchenyi István között. Előbbi foglalkozott már az 1834–36-os *Országgyűlési Tudósításokban* – a minden bizonnyal – a várost és ezen keresztül a gönyői kikötőt is érintő szárnyvonal kiépítésének szükségességével.⁹ Utóbbi a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának vezetőjeként 1848-ban megfogalmazta a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkáját.¹⁰ Mivel ezt megelőzően már komoly vita folyt az ország közlekedésének fejlesztéséről, a gróf is publikálta saját Pest–Buda központú elképzelését, de ebben Győr vasutat nem, csak közutat kapott. Rajtuk kívül Bognár József közgazdász 1838-as elképzelése emelhető ki, aki a tervben lévő bécs–soproni vasút meghosszabbításaként – esetlegesen Győrön keresztül – Budáig vezetendő vonalat vizionált.¹¹ Nem sokkal később Szitányi Ullmann Móricz pozsonyi származású pesti nagykereskedő, a későbbi megvalósító is leírta a saját Duna balparti elgondolását, amelyben még Győr kapott volna Budából kiágazólag egy szárnyvonalat.¹² Pulszky Ferenc magyar tudós 1845-ben adta közre a *Pesti Hírlapban* két közlekedésfejlesztési koncepcióját,¹³ amelyben a két főváros közötti vaspályát Győr érintésével tervezte. Ennek a legfontosabb alap gondolata az volt, hogy a hálózat kiépítése állami feladat, és a későbbieknek a vasút sokkal jövedelmezőbb lesz, mint a közúti közlekedés. Az első győri pálya 1855-ös átadásáig ezek voltak várost is az épülő hálózatba képzelt vasútfejlesztési koncepciók.

⁵ Beschreibung der Bodmerischen schwebenden doppelgleisigen, und der verbesserten Palmerischen schwebenden eingleisigen Eisenschienenbahn. *Polytechnisches Journal*, 1828. 29. szám, (a továbbiakban: Beschreibung 1828.) 248–252. p.

⁶ Die ersten fünfzig Jahre Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836–1886. Wien, K. k. pr. Kaiser Ferdinand-Nordbahn, 1886. (a továbbiakban: Die ersten 1886.) 12–15. p.

⁷ Lásd együtt Szitányi Ullmann Móriccal.

⁸ List Frigyes: Emlékirat. A magyar közlekedésügy reformjáról. Közli Földes Béla. Budapest, MTA, 1916. (a továbbiakban: List 1916.)

⁹ Kossuth Lajos: Országgyűlési Tudósítások. 1834. augusztus 27–1836. május 2. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1961. (a továbbiakban: Kossuth 1961.) 323. p.

¹⁰ Gróf Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Budapest, Könyvértékesítő Vállalat, 1987. (a továbbiakban: Széchenyi 1987.)

¹¹ Bognár József: A' vasútak, különösen a' Bécs és Brochnia közötti vasút' terve. In: Luczenbacher János – Almási Balogh Pál (szerk.): Tudománytár. 3. kötet. Buda, A' Magyar Tudós Társaság, 1838. 260–267. p. (a továbbiakban: Bognár 1838.)

¹² Szitányi Ullmann Móricz: Programmája a' középponti Ullmann magyar vasutnak. Pest, k. n., 1839. (a továbbiakban: Ullmann 1839.)

¹³ Pulszky Ferenc: Közlekedési eszközök. I. *Pesti Hírlap* (a továbbiakban: PH), 1845. május 27. 475. szám, 345–346. p. (a továbbiakban: Pulszky 1945/A.); Pulszky Ferenc: Közlekedési eszközök II. PH, 1845. július 15. 503. szám, 33. p. (a továbbiakban: Pulszky 1845/B.); Pulszky Ferenc: Közlekedési eszközök. III. PH, 1845. július 31. 512. szám, 71. p. (a továbbiakban: Pulszky 1845/C.)

Ezt követően is számos tervezet napvilágot látott. Ezek közül az egyik legjelentősebb az 1862-ben az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) által kiadott írás. Ebben Széchenyi korábbi tervezetét vették alapul, de Pest–Buda központú vasúthálózatban Győr már vasúti fővonalat kapott volna.¹⁴ Ezután egyre több helyi elképzelés is született. A *Győri Kereskedelmi Gyűlde* legfontosabb vállalkozásának a győr–pápa–keszthelyi vasutat tekintette, amelyet részletesen tárgyalt az *Emlékiratában*.¹⁵ A kiegyezés időszakából még Hunfalvy János statisztikusnak és történésznek a fejlesztési tervét érdemes kiemelni, aki az OMGE javaslatát támogatta, és a várost a harmadik fontosságú csoportba sorolta a Győr–Vasvár–Fölöstöm (Graz) vonallal.¹⁶ A korszak első közmunka- és közlekedésügyi miniszter, gróf Mikó Imre 1867-ben adta közre a 25 új vonal építését előirányzó vasútfejlesztési koncepcióját. Ebben ugyanúgy a grazi, stájerországi irány részeként szerepelt Győr.¹⁷ Az ezt követően megjelent, a település vasútfejlesztését érintő elképzelések, emlékiratok száma innentől csak nőtt. Nemcsak a helyiek, hanem a vasútból hasznot remélő szomszédos vármegyei egyesületek, arisztokraták és érdekcsoportok is újabb és újabb ötlettel álltak elő. Ezek részletes tárgyalása alább történik meg. A helyiek közül viszont Krisztinkovich Ede ügyvéd, a győrszigeti (ma Győr városrésze) választókerület országgyűlési képviselője és Mogyoródy Adolf ezredes mindenképp kiemelendő, akik egy Zircig vezetendő helyiérdekű vasutat vizionáltak már az 1882-es írásukban.¹⁸ Ez és az ehhez hasonló vicinális vasútépítési ötletek leginkább lokális szinten fogalmazódtak meg.

A következő csoportot a már szándékosan megírt közlekedés- és/vagy vasúttörténeti írások képezik. Az első magyarországi és egyetemes kitekintéssel bíró közlekedéstörténeti szintézis Csikvári (Wühl) Jákó m. kir. államvasúti felügyelő, ügyosztályvezető tollából származott. Az 1882–1883-ban kiadott kétkötetes munka a vasutakra is kitért a posták, távirdák és a hajózás története mellett. Győr vasúttörténetével a hálózat részeként, érintőlegesen foglalkozott.¹⁹ A 19. században ezen kívül nem jelent meg hasonló igényű monográfia.

¹⁴ A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. In: Csengery Antal (szerk. és kiad.): *Budapesti Szemle*. Pest, 1862. 15. kötet, 112–131. p. (a továbbiakban: A Magyar Gazdasági Egyesület 1862.)

¹⁵ Nagy Endre: A Győr-, Pápa-, Keszthelyi vasut. *Győri Közlöny* (a továbbiakban: GYK), 1862. március 16. 22. szám, 85. p. (a továbbiakban: Nagy 1862.)

¹⁶ Hunfalvy János: Hazánk közlekedési eszközeiről. Székfoglaló értekezés Hunfalvy János r. tagtól. Pest, Eggenberg Ferdinánd magyar akadémiai könyvtár, 1867. (a továbbiakban: Hunfalvy 1867.)

¹⁷ Gróf Mikó Imre: Magyarország vasúthálózata. *Budapesti Közlöny* (a továbbiakban: BK), 1867. szeptember 1. 142. szám, 1595. p. (Mikó 1867.)

¹⁸ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. R 211–438. Mogyoródy Adolf és Krisztinkovich Ede emlékirata a Győr–zirci helyi érdekű vasút ügyében. 1882. augusztus 24.

¹⁹ Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök. A vasutak, posták, távirdák és a gőzhajózás története. I–II. kötet, Budapest, Franklin-Társulat Könyvnyomdája, 1882–1883.

A 20. század elejéről, 1905-ből Tominac József neve és írása érdemel említést, aki egy átfogó adatbázist adott ki térképekkel a Magyarországon 1845 és 1904 között megnyíló vonalakról és azok technikai paramétereiről, tehát a Győrt érintő pályákról is.²⁰ Kiemelendő továbbá a Közlekedési Szakkönyvtár című sorozat is. A Képesy Árpád kereskedelemügyi miniszteri osztálytanácsos által szerkesztett munka foglalkozott már valamelyest a vasút technikai vonatkozásán túl annak gazdasági és társadalmi hatásaival is. Az 1908-tól 1910-ig 36 kötetben megjelenő írások általánosságban véve tárgyalták a vasútépítési, jogi, pénzügyi és a helyiérdekű vasutakkal kapcsolatos kérdéseket. Egyedül Szabolcsy Antal globális megközelítésű közlekedéstörténeti²¹ leírása említette Győr vasútvonalainak létrejöttét különösebb összefüggések nélkül. Az első világháború kitörése előtti korszakból már csak Ujhely Géza írása érdemel említést. E monográfia betekintést nyújt az egyetemes és magyar vasútépítésbe.²² 1914-ig további, Győrt is érintő vasúttörténeti összefoglalók nem születtek már. Ezeket mivel technikai szakemberek írták, leginkább egy vasútvonal történetét, technikai paramétereit ismertették. Győr esetében sem volt ez másként, így a vasút társadalmi, gazdasági és annak a település arculatára gyakorolt hatásait egyelőre egyáltalán nem érzékeltették.

A két világháború közötti időszakban egyrészt folytatódott az a tendencia, hogy az adott közlekedési ágazatban dolgozó szakíró, így Zelovich Kornél mérnök publikálta – a Győrt is érintő – áttekintő jellegű magyar vasúttörténeti munkáját.²³ Másrészt Ladányi Miksa által 1936-ban már a vasúthistoria egy újfajta megközelítésére is sor került. A monográfiában a vasúti mellett a közúti, vízi és légi közlekedés is terítékre került magyar és győri vonatkozásban. A kötőtpályás rendszerrel foglalkozó egység viszont meglehetősen újszerű, gazdasági, társadalmi és kulturális megközelítésű is (az államvasutak jóléti és szociális intézményeit, az alkalmazottak kötelező baleseti biztosítását, kulturális és szociális intézményeket és a vasút és gazdaság akkori viszonyait is ismerteti).²⁴ A második világháború alatt pedig Kerkápoly Iván a magyar vasúthálózat kiépülését foglalta össze. A geográfiai megközelítésű munkában is szerepel Győr a Kárpát-medencei vasúthálózat elemeként.²⁵

²⁰ Tominac József: Magyar szent korona országainak vasutai 1845–1904. Budapest, Klösz Gy. és fia Térképészeti Műintézet, 1905.

²¹ Szabolcsy Antal: A közlekedés története. Budapest, Wodianer F., 1910.

²² Ujhely Géza: A vasúttügy története. Budapest, Athenaeum Kiadó, 1910. (a továbbiakban: Ujhely 1910.)

²³ Zelovich Kornél: A magyar vasutak története. Budapest, Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925. (a továbbiakban: Zelovich 1925.)

²⁴ Ladányi Miksa (főszerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Budapest, Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, 1936. (a továbbiakban: Ladányi 1936.)

²⁵ Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet. Budapest, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1943. (a továbbiakban: Kerkápoly 1943.)

A 20. század második felében tovább folytatódott a technikai szemléletű vasúttörténet-írás. Ugyanakkor mindmáig értékes – a győri vasúthálózat kialakulását is bemutató – összefoglaló munkák is születtek egyúttal. Czére Béla és Nagy Ernő,²⁶ illetve Petrik Ottó és Szegő Ferenc könyve²⁷ érdemel említést. Mindkét szerzőpáros egy általános áttekintést ad a témáról lényegre törően. Czére Béla neve külön kiemelendő. Az akkori Közlekedési Múzeum volt főigazgatója, a közlekedéstudomány doktora közlekedéstörténeti írások új irányát jelölte ki. Rendkívül gazdag életművében a közlekedés- és főként a vasúttörténet széles spektrumában publikált, és fel-feltűnik nála a helyváltoztatás társadalomformáló erejének vizsgálata is.²⁸ Az 1980-as évekig azonban további általános megközelítésű vasúttörténeti szintézisek már nem születtek, vélhetően a politika közlekedéshez való viszonyulásának megváltozása miatt.

Az 1980-as években már a történelmi szakma is elkezdte felfedezni a témát, bár nem Győrt helyezve a kutatások középpontjába. Pogány Máriának a Tiszavidéki és a Magyar Keleti Vasúttársaság vonalainak kivitelezéséről, finanszírozásáról és az ezeknél fontos szerepet játszó személyek bemutatásáról szóló monográfiája már gazdaság- és társadalomtörténeti kitekintéssel is bír.²⁹ Hasonlóan fontos Gergely András munkája, aki a fiumei vasút megvalósításának és jelentőségének reformkori gazdasági lehetőségeit ismertette, néhol a tervekben a vizsgált települést is megemlítve.³⁰ Jóllehet ezek konkrétan nem foglalkoztak a győri vasúthálózat kiépítésével, de irányt mutattak a későbbi történeti szaktudományos kutatásoknak.

Érdemes megemlíteni a közlekedéstörténeti tanulmányokat publikáló periodikákat is. Az első az 1951-től folyamatosan megjelenő *Közlekedéstudományi Szemle*, az 1988-tól 2011-ig nagyjából folyamatosan kiadott, de sokszor forrásmegjelölés nélküli és eltérő színvonalú tanulmányokat tartalmazó *Vasúthistória évkönyv*, illetve 1971-től 2005-ig a *Közlekedési Múzeum évkönyve* és 2018-tól a *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* is. Ezek jobbára átfogó igényűek, ritkán szerepelnek bennük Győrt is említő vasúttörténeti írások és leginkább technikatörténeti perspektívából vizsgálják a kérdéskört. Kivételt főként az utóbbi képez, amelybe már muzeológusok és történészek is nyújtottak be szaktudományos kéziratokat

²⁶ Czére Béla – Nagy Ernő: A legyőzött távolság. Budapest, Minerva Kiadó, 1967.

²⁷ Petrik Ottó – Szegő Ferenc: 125 éves a magyar vasút. Budapest, MAVOE, 1971. (a továbbiakban: Petrik – Szegő 1971.)

²⁸ Czére Béla: A közlekedés és az emberi élet. *Közlekedési Közlöny*, 1947. december 21. 52. szám, 542–544. p., 1947. december 28. 53. szám, 555–556. p., Czére Béla: A közlekedés, mint társadalomformáló tényező. *Közlekedési Közlöny*, 1947. április 20. 16. szám, 138–140. p., 1947. április 27. 17. szám, 146–148. p.

²⁹ Pogány Mária: Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980. (a továbbiakban: Pogány 1980.)

³⁰ Gergely András: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1982. (a továbbiakban: Gergely 1982.)

publikálásra. Az országos igényű folyóiratok közül még ismeretterjesztő szinten a *Rubicon* emelhető ki, amelyben jelent meg írás a GYSEV történetéről.³¹ A helyi periodikák közül a *Győri Tanulmányok*, a *Soproni Szemle* és a *Vasi Szemle* közölt tudományos igénnyel, de kis számban Győr vasúttörténetét – is – érintő írásokat.³²

Az adott időszakban azonban továbbra is voltak mérnöki hivatásukból fakadóan leginkább a technikatörténettel foglalkozó személyek. Mezei István műszaki író³³ és Horváth Ferenc³⁴ a MÁV egykori mérnöke is közölt Győrt is érintő vasúttörténeti áttekintést. Czére Béla³⁵ viszont ebben a korszakban írta meg a legjelentősebb szintéziseit. A vasút történetét egyetemes és magyar szemszögből ismertető munkája bár különösebb gazdaság- és társadalomtörténeti összefüggéseket nem tartalmaz, az egyik legjelentősebb összefoglaló mű a témában. Ehhez hasonlóan az első magyar közlekedéstörténeti kötete (1780–1914) az egyes ágazatok múltját széles spektrumban tárgyalja, ugyanakkor mindkettő Győrt a magyar vasúthálózat fontos szegmenseként említi. Óriási vállalkozás volt a Kovács László által szerkesztett, a MÁV megbízásából elkészített és alapvetően MÁV-centrikus hétkötetes átfogó magyar vasúttörténet (e kutatásban csak a kezdetektől a századfordulóig szóló részeit használtam).³⁶ A valóban hiánypótló alkotásnak azonban a hiányossága, hogy kizárólag technikatörténeti perspektívából vázolja az eseményeket, így a történettudomány igényének és módszertanának nem felel meg, jóllehet Győrrel és az azt érintő vasúthálózat fejlődésével is foglalkozik. A hasonló megközelítésű kötetek közül még a Katona András főszerkesztésével készült *Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből*³⁷ című – az egykori Széchenyi István Főiskola hallgatóinak szánt – tankönyv emelhető ki. Ebben a vasút mindösszesen egy fejezetet kapott, és alig esik szó Győrről.

³¹ Majdán János – Varga Gábor: GYSEV. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Rubicon*, 2014. 8. szám, 80–85. p.

³² Ezek tételesen alább a szerzőknél vannak felsorolva.

³³ Mezei István (szerk.): A 150 éves magyar vasút 1846–1996. Budapest, MÁV Rt., 1996. (a továbbiakban: Mezei 1996.); Mezei István – Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Budapest, MÁV Rt., 1996. (a továbbiakban: Mezei – Somody 1996.); Csiba József – Koltai Mariann – Mezei István (szerk.): A 125 éves MÁV 1868–1993. Budapest, MÁV Rt., 1993. (a továbbiakban: Csiba – Koltai – Mezei 1993.)

³⁴ Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Budapest, KÖZDOK Kft., 1994. 109–152. p. (a továbbiakban: Horváth 1994.); Horváth Ferenc: A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1990. 7. szám, 329–337. p. (a továbbiakban: Horváth 1990.)

³⁵ Czére Béla: A vasút története. Budapest, Corvina Kiadó, 1989. (a továbbiakban: Czére 1989.); Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században. 1780–1914. Budapest, MÁV Rt., 1997. (a továbbiakban: Czére 1997.)

³⁶ Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1998-ig. I–VII. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1995–1999.

³⁷ Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-UNIVERSITAS Kft., 1999. (a továbbiakban: Katona 1999.)

A kifejezetten a közlekedés- és vasúttörténettel foglalkozó történészek közül kiemelendő Majdán János és Frisnyák Zsuzsa. Előbbi publikál régebb óta a témában, aki a vasúttörténetet vezérfonalként használva rámutat a közlekedési eszköz gazdasági, társadalmi, mentalitásbeli hatásaira, és elhelyezi az őt körülölelő tájban, hangsúlyozva annak civilizációs szerepét. Számos monográfiája és szaktanulmánya is érinti Győrt.³⁸ Mindemellett ő ezidáig az egyetlen magyar történész, aki egy várost, Pécsset mint közlekedési csomópont vizsgálta.³⁹ Frisnyák Zsuzsa is a történelem szaktudományos módszertanát használva írta meg munkáit. A Győrt és Baross Gábort is érintő kutatásaiból említést érdemelnek a vasút térszervező hatásával⁴⁰ foglalkozó leírások, emellett egy rendkívül jól áttekinthető adatbázis⁴¹ szerzője is.

A földrajz tudományterületén belül is vannak a közlekedés és a vasút történetével foglalkozó személyek. Erdősi Ferenc a kötöttpályás közlekedési hálózat kiépítése mögött húzódó területi és hadászati érdekeket és azok földrajzi környezetre gyakorolt hatásait vizsgálta.⁴²

Ezt követően a Győrrel is foglalkozó lokális vasúttörténeti írások következnek. Itt egyrészt a város érintettségéből fakadóan a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút históriáját taglaló munkák említendőek. Ezek eltérő színvonalúak annak függvényében, hogy azok szerzői mennyire követték a történelem szaktudományos módszertanát és jelölték a forrásaikat. Lovas Gyula, a GYSEV egykori alkalmazottja dolgozta fel a vasúttársaság vonalainak történetét, de sajnos az

³⁸ Többek között: Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században.* Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. (a továbbiakban: Majdán 2010.); Majdán János: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig.* Budapest, Kossuth Kiadó, 1987. (a továbbiakban: Majdán 1987.); Majdán János: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon.* Budapest, MÁV Rt., 1997. (a továbbiakban: Majdán 1997.); Majdán János: *A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása.* In: Frisnyák Sándor – Tóth József (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Nyíregyháza–Pécs, NyFFT – PTEFI, 2003.* 345–376. p. (a továbbiakban: Majdán 2003/A.); Majdán János: *A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon.* In: Mikó Zsuzsa (szerk.): *Mezőváros – kisváros.* Debrecen, Csokonai Kiadó, 1995. (Rendi társadalom – polgári társadalom, 4.) 191–203. p. (a továbbiakban: Majdán 1995.)

³⁹ Majdán János: *Pécs, mint közlekedési központ (1846–1946).* In: Vargha Dezső – Szirtes Gábor (szerk.): *Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből: Tanulmányok.* Pécs, Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara–Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, 2005. 55–85. p.

⁴⁰ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén.* In: Katona András (főszerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII. 2001–2002.* Budapest, Közlekedési Múzeum, 2003. 305–320. p. (a továbbiakban: Frisnyák 2003.); Frisnyák Zsuzsa: *A vasút és a térbeli mobilizáció jellemzői a 19. században.* In: Gecsényi Lajos – Izsák Lajos (szerk.): *Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára.* Budapest, ELTE Eötvös Kiadó–MTA Társadalomkutató Központ, 2011. 195–204. p.; Frisnyák Zsuzsa: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút – ember – tér kapcsolatok.* Budapest–Nyíregyháza, MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága–Nyíregyházi Egyetem Földrajztudományi Tanszéke, 2022. (a továbbiakban: Frisnyák 2022.); Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor.* Budapest, Dinasztia Kiadó, 1997. (a továbbiakban: Frisnyák 1997.); Frisnyák, Zsuzsa: *A vasút hatása a magyarországi városokra.* *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2013. 52. szám, (a továbbiakban: Frisnyák 2013.) 5–20. p.

⁴¹ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000.* Budapest, História–MTA Történettudományi Intézete, 2001. (a továbbiakban: Frisnyák 2001.)

⁴² Többek között: Erdősi Ferenc: *Területi érdek és vasúti közlekedés. Tér és Társadalom*, 1987. 1. szám, (a továbbiakban: Erdősi 1987.); Erdősi Ferenc: *Hadászati szempontok érvényesítése a magyarországi vasúthálózat tervezésekor.* *Hadtörténeti Közlemények*, 1986. 3. szám, (a továbbiakban: Erdősi 1986.) 585–586. p.

ő esetében is kimutathatók módszertani hiányosságok. Rendkívül gazdag életműve⁴³ ennek ellenére felbecsülhetetlen értékű, számtalan nem dokumentált eseményre és törtémesre is kitért. A vállalatot érintő vasúttörténeti monográfiák nem készülhetnek el ezek nélkül, ugyanakkor esetében forráskritika alkalmazandó. Lovas a közlekedési eszköz gazdaság- és társadalomtörténeti hatásait nem vizsgálta, leginkább elszigetelt jelenségként írt róla. Ugyanitt Tóth Sándor muzeológus munkássága is hiánypótló, aki főként a GYSEV (építés)történetével foglalkozott, általában forrásmegjelöléssel.⁴⁴ Itt említeném meg Sáry Istvánt, Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltárának volt igazgatóját, aki egyedülként publikált a Győr és a vasutak témakörben. A rövid tanulmány egy jó betekintést ad a város vasútvonalainak történetébe és a szerző néhol ezt tágabb kontextusba is helyezi, de az írás hosszából fakadóan is egy részletesebb hatásvizsgálat és a vasútnak az őt körülölelő tájban való elhelyezése nem jelenik meg.⁴⁵ Mellette Kerekes Hubert bencés szerzetes tanár írt még a Győr–Veszprém–Dombóvári Helyiérdekű Vasút építéstörténetéről röviden, de a pannonhalmi főapátság értékes forrásait is felhasználva.⁴⁶ Torma Attila helytörténész a város kereskedelmének, turizmusának és egyes részeinek történetével foglalkozó kötetében is érintette felszínesen a vonatkozó vasúttörténetet, így munkái forráskritikával kezelendők.⁴⁷ Számos helyi, vagy a településhez kötődő szakíró is publikált vasúti szállítást érintő gazdaságtörténeti írásokat. Közülük leginkább Honvári János közgazdász–történész emelhető ki, aki a város ipartörténetét tárta fel.⁴⁸ Továbbá

⁴³ Lovas Gyula: Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945. (kézirat) 1976., Lovas Gyula: 90 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Közlekedési Közöny*, 1969. november 9. 45. szám, 839–841. p.; Lovas Gyula: 125 éves a Bécs–Győr vasútvonal. In: Bana József – Katona Csaba (szerk.): Szigorúan ellenőrzött vonatok. A Győri Mediawave Fesztivál keretében 2008. április 29-én megrendezett tudományos konferencia előadásai. Budapest–Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára–Magyar Országos Levéltár–Mediawave Közalapítvány, 2009. 85–123. p. (a továbbiakban: Lovas 2009.); Lovas Gyula: 125 éves a Győr–Sopron közötti vasútvonal. *Soproni Szemle*, 2001. 3. szám, 71–92. p. (a továbbiakban: Lovas 2001.)

⁴⁴ Tóth Sándor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az országhatár közötti vonalak építéstörténetéhez. Sopron, 2010. (Soproni Szemle kiadványai, Új sorozat 19.) (a továbbiakban: Tóth 2010.), Tóth Sándor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút kronológiája képekben. Sopron, GYSEV, 2022.

⁴⁵ Sáry István: Győr és a vasutak. *Győri Tanulmányok Füzetek. Tudományos Közlemények*, 2001. 6. szám, 1–48. p. (a továbbiakban: Sáry 2001.)

⁴⁶ Kerekes Hubert: A Győr–Veszprém–Dombóvári Helyi Érdekű Vasút építése és első évtizede. In: Illés Pál Attila – Juhász-Laczik Albin (szerk.): Örökség és küldetés. Bencések Magyarországon. Budapest, Magyar Egyháztörténeti Enciklopédia Munkaközösség, 2012. 1124–1136. p. (a továbbiakban: Kerekes 2012.)

⁴⁷ Torma Attila: Vásárterek, piachelyek Győrben a 19. század közepétől a rendszerváltozásig. Győr, Hazánk Kiadó, 2012. (a továbbiakban: Torma 2012.); Torma Attila: Városrészek születése: Nádorváros, Jancsifalu. I. kötet. Győr, Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér, 2022. (a továbbiakban: Torma 2022.); Torma Attila: Régi győri szállodák, vendéglők, kávéházak... Turizmus és vendéglátás (1850–1950). Győr, Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér, 2018. (a továbbiakban: Torma 2018.)

⁴⁸ Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata–Győri Ipartörténeti Alapítvány–GYŐR+ MÉDIA ZRT., 2021. (a továbbiakban: Honvári 2021.); Honvári János: A győri gyáripár a kezdetektől az I. világháború végéig. In: Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata–Győri Ipartörténeti Alapítvány–GYŐR+ MÉDIA ZRT., 2021. 43–108. p.; Honvári János: A nyugati periféria történeti folyamatai. In: Rechnitzer János (szerk.): A Kárpát-medence régiói 5. Nyugat-Dunántúl. Pécs–Budapest,

a korábbi generáció képviselői Bay Ferenc jogász, könyvtáros,⁴⁹ Gläser Gyula földbérlő,⁵⁰ Rúzsás Lajos történész,⁵¹ Völgyi Ferenc közgazdász,⁵² Vörös Károly levéltáros, történész⁵³ és Winkler Antal gabonakereskedő⁵⁴ voltak, akik rövidebb vagy hosszabb tanulmányokat, vagy éppen monográfiát írtak Győr egy időszakának gazdaságáról és kereskedelméről. Rajtuk kívül Szakál Gyula történészt kell még megemlíteni, aki a dualizmus kori modellváltó város történetét és az abban résztvevő vállalkozókat ismertette kutatásain keresztül.⁵⁵ Földrajzi megközelítésből Hammer Gyula⁵⁶ és Kalmár Gusztáv⁵⁷ foglalkozott főként a 19. századi Győrrel, míg átfogó történeti monografikus szinten Balázs Péter levéltáros, történész⁵⁸ és Valló István jogász, korábbi alpolgármester.⁵⁹ A szakirodalomban nem tájékozódott Oross András levéltáros pedig a villamostervekről publikált a *Győri Tanulmányokban*.⁶⁰ Érdemes megemlíteni a *Győri Szalon* Várostarténeti puzzle-sorozatában online megjelent, a helyi vasúti infrastruktúra fejlődéséhez köthető ismeretterjesztő írásokat is. Sajtóforrásaik és korabeli

Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja–Dialóg Campus Kiadó, 2007. 21–55. p. (a továbbiakban: Honvári 2007.); Honvári János: Kis magyar ipartörténet. A győri szeszgyár története. Budapest, Glória Kiadó, 1995. (a továbbiakban: Honvári 1995.)

⁴⁹ Bay Ferenc: A Győri Lloyd városáért és kereskedelemért 1856–1936. Győr, Baross-Nyomda, 1942. (a továbbiakban: Bay 1942.)

⁵⁰ Gläser Gyula: Győr város mint sertéshizlaló- és sertésexport-központ. *Győri Szemle*, 1934. 233–238. p. (a továbbiakban: Gläser 1934.)

⁵¹ Rúzsás Lajos: Városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII–XIX. században. 2. rész. Budapest, Akadémiai Nyomda, 1964. 179–223. p. (a továbbiakban: Rúzsás 1964.)

⁵² Völgyi Ferenc: Győr gazdasági élete 1867-től. Győr, k. n., 1940. (a továbbiakban: Völgyi 1940.)

⁵³ Vörös Károly: Gazdaság és társadalom a dualizmus korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 323–404. p. (a továbbiakban: Vörös 1971.); Vörös Károly: Győr és Pest harca a dunai gabonakereskedelmért 1850–1881. *Arrabona*, 1965. 7. szám, 471–491. p. (a továbbiakban: Vörös 1965.)

⁵⁴ Winkler Antal: A győri gabonakereskedelem a múltban és ma. *Győri Szemle*, 1934. 260–266. p. (a továbbiakban: Winkler 1934.)

⁵⁵ Szakál Gyula: A polgár és városa. *Műhely: Kulturális Folyóirat*, 1995. 2–3. szám, 41–47. p. (a továbbiakban: Szakál 1995.); Szakál Gyula: Győr a modellváltó város 1867–1918. *Győri Tanulmányok*. Győr a modellváltó város 1867–1918. Források a dualizmus kori Győr történetéből. 2011. 33. szám, 13–62. p. (a továbbiakban: Szakál 2011.); Szakál Gyula: Győri elit a 19. és a 20. század fordulóján. In: Bana József – Morvai Gyula (szerk.): Győr története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 1997. (Városi Levéltári füzetek, 1. szám) 95–108. p. (a továbbiakban: Szakál 1997.); Szakál Gyula: Polgárosodás és politikai magatartás Győrben a 19. és a 20. század fordulóján. *Műhely – Polgárosodás és modernizáció a Monarchiában*. Győr, Hazánk Kiadó, 1993. 47–54. p. (Szakál 1993.); Szakál Gyula: Vállalkozó győri polgárok 1870–1940. Sikeres történelmi modellváltás. Budapest, L'Harmattan, 2002. (a továbbiakban: Szakál 2002.)

⁵⁶ Hammer Gyula: Győr városföldrajzi tanulmány. Győr, Győr Szab. Kir Város, 1936. (a továbbiakban: Hammer 1936.)

⁵⁷ Kalmár Gusztáv: A földrajzi energiák szerepe Győr településföldrajzában. *Földrajzi Közlemények*, 1923. 1. füzet, 57–74. p. (a továbbiakban: Kalmár 1923.)

⁵⁸ Balázs Péter: Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980. (a továbbiakban: Balázs 1980.) Balázs Péter: Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 197–299. p.

⁵⁹ Valló István: Győr ismertetése és tájékoztatója. Győr, Győr Barátai Köre, 1930. (a továbbiakban: Valló 1930.)

⁶⁰ Oross András: Tervezetek a győri villamos megvalósítására a 19–20. század fordulóján. *Győri Tanulmányok*, 2013. 34. szám, 97–109. p. (a továbbiakban: Oross 2013.)

képanyagaik kiváló orientációs pontokat képezhetnek.⁶¹ Végül a fiatal történészgeneráció képviselői közül Horváth Csaba Sándor történész említhető, aki a korábban már az északnyugat-dunántúli térség Sopron környéki helyiérdekű vasútjainak történetét, gazdasági és társadalmi, illetve a hidegháborús időszak alatti nyugati határátmeneti vasúti közlekedés hatásait vizsgálta, majd a Győr mint vasúti csomópont témában kezdett el publikálni. Emellett szerkesztője a 2016 óta kétévente megjelenő, válogatott tanulmányokat tartalmazó történettudományos Ezerarcú (korábban vasút-) közlekedéssorozatnak.⁶² Másrészt az építészettudomány képviselőinek a vasúti infrastruktúrával foglalkozó írásai is fontosak. Ilyen Kubinszky Mihály építész, aki főként a vasútállomások és pályaudvarok történetét publikálta több munkájában is.⁶³ Helyi szinten Borbíró Virgil és Valló István Győrrel foglalkozó építéstörténeti monográfiája egyedülálló és rendkívül releváns. Ebből is érzékelhető, hogy Győr vasúttörténetét többen érintették, de leginkább csak a magyar vasúthálózat egy gócpontjaként

⁶¹ Antaliné Hujter Szilvia: Elevátor a Mosoni-Duna partján. <https://www.gyoriszalon.hu/news/7564/61/> (letöltési idő: 2022. február 14. 8:26) (a továbbiakban: Antaliné 2019.); Némáné Kovács Éva: A „monumentális” Baross híd építésének története. <https://www.gyoriszalon.hu/news/13420/66/> (letöltési idő: 2022. június 3. 8:14) (a továbbiakban: Némáné 2019.); Némáné Kovács Éva. Gőzmozdonyok a város szívében: a Rába-parti szárnyvasút. <https://www.gyoriszalon.hu/news/12522/61/> (letöltési idő: 2022. január 13. 8:01) (a továbbiakban: Némáné 2019/2.); Bedő Mónika: A győri vasútállomás átépítése a 19. század végén. <https://www.gyoriszalon.hu/news/12822/61/> (letöltési idő: 2022. január 27. 8:13) (a továbbiakban: Bedő 2019.)

⁶² Többek között: Horváth Csaba Sándor: A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2013. 52. szám, 43–68. p.; Horváth Csaba Sándor: A Cuha-völgyi vasút mint kulturális örökség. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XIII. Apáczai Napok 2009 – Nemzetközi Tudományos Konferencia – Tanulmánykötet: Kreativitás és innováció – Álmodj, alkoss, újíts! Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2010. 255–265. p.; Horváth Csaba Sándor: Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2018. (a továbbiakban: Horváth 2018.); Horváth Csaba Sándor: A vasút két tömb közötti összekötő szerepe a hidegháború alatt Magyarországon: 1. rész. *Vasi Szemle*, 2020. 3. szám, 322–336. p. (a továbbiakban: Horváth 2020.); Horváth Csaba Sándor: The role of railways between two blocs during the Cold War in Hungary. El papel de los ferrocarriles entre dos bloques durante la Guerra Fría en Hungría. *TST Revista de Historia – Transportes, Servicios, y Telecomunicaciones*, 2021. 46. szám, 80–111. p. (a továbbiakban: Horváth 2021.); Horváth Csaba Sándor: A Győrt érintő vasútfejlesztési elképzelések a kiegyezésig. *Győri Tanulmányok*, 2022. 1. szám, 47–68. p. (a továbbiakban: Horváth 2022.); Horváth Csaba Sándor: Győr és a helyiérdekű vasutak a 19. században. In: Horváth Csaba Sándor (szerk.): Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2023.; Horváth Csaba Sándor: A győri MÁV-pályaudvar áruforgalmi jellemzői az 1895-ös adatfelvétel alapján. Apáczai-napok Konferencia kötete. Győr, 2023. megjelenés előtt! Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút. Vasút – Történet – Írás. Budapest–Pécs, Virágmandula Kft.–Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány, 2016.; Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet. Pécs, Közlekedéstudományi Egyesület, 2018. (a továbbiakban: Horváth et alii 2018.); Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú közlekedés I. Fókuszban a vasúti járművek. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2021. (a továbbiakban: Horváth et alii 2021.); Horváth Csaba Sándor (szerk.): Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2023. (a továbbiakban: Horváth 2023.)

⁶³ Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonal történetéhez. Budapest, Stil Nuovo, 2009. (a továbbiakban: Kubinszky – Nagy – Turóczy 2009.); Kubinszky Mihály: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Soproni Szemle*, 1955. 3–4. szám, 129–130. p. (a továbbiakban: Kubinszky 1955.); Kubinszky Mihály – Gombár György: Vasútállomások Magyarországon. Épületek 1846–1988. Budapest, Népszava Kiadó Vállalat, 1989. (a továbbiakban: Kubinszky – Gombár 1989.); Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Budapest, Corvina Kiadó, 1983. (a továbbiakban: Kubinszky 1983.)

említve. Részletesebb építéstörténet és a közlekedési eszköz városra gyakorolt hatásainak vizsgálata egy írás tárgyát sem képezte még. Helyi szinten is meglehetősen kevés és nem részletes történettudományos szakmunka született erről.

A közlekedés és a térhasználat összefüggéseinek vizsgálata is eléggé gyermekcipőben jár még Magyarországon. Történelmi szinten Kalocsai Péternek vannak rendkívül jelentős kutatásai a városi térhasználatot és a vidéki közúti vasutak dualizmus kori urbanizációs hatását illetően, viszont leginkább Szombathely vonatkozásában, de Győr 19. század végi helyi közlekedésére (omnibusz, villamosvasút- és trolibusztervek) is kitérve 1896 és 1914 között.⁶⁴ Bán Dávid a vasút szerepét kutatta városi térhasználatban, de ez e témánál csak általánosan használható fel.⁶⁵ Ugyanúgy, mint a vasút gazdasági és társadalmi folyamataira reflektáló Katus László egyes átfogó tanulmányai,⁶⁶ illetve Granasztói Pál a városfejlődés és a vasút kapcsolatára rámutató munkája.⁶⁷

Végül említést kell tenni a külföldi szerzőktől idegen (vagy a fordítás után magyar) nyelven megjelent magyar vasúti és győri vonatkozással is bíró vagy a téma szempontjából módszertanilag fontos nemzetközi szakirodalmakról. A lefordított szakmunkák közül először Peter Michael Kalla-Bishop műve érdemel említést. Ez az első és mindmáig egyetlen, a magyar vasutak történetéről szóló, külföldi személy által írt, általában idegen nyelvű forrásokra támaszkodó, átfogó, de inkább ismeretterjesztő angol nyelvű írás. Az 1973-ban megjelent könyv egyedülálló ilyen téren, de az egyes – Győrt is érintő – vasútvonalak és -társaságok (technika)történetén túl mélyebb vizsgálatba nem bocsátkozik.⁶⁸ A téma szempontjából fontos még a GYSEV történetét taglaló két német nyelvű összefoglaló. Ezek közül az 1966-ban kiadott

⁶⁴ Kalocsai Péter: A vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában. In: Katona András: (főszerk.), Frisnyák Zsuzsa (szerk.): Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Budapest, Közlekedési Múzeum, 2003. 109–120. p.; Kalocsai Péter (szerk.): Közlekedés- és várostörténeti tanulmányok (19–20. század). Pécs, Virágmandula Kft., 2018. (a továbbiakban: Kalocsai 2018.); Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Szombathely, Vasi Múzeumbarát Egylet, 2011. (a továbbiakban: Kalocsai 2011.); Kalocsai Péter: A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968). *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2013. 52. szám, 113–144. p.

⁶⁵ Bán Dávid: Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig. Budapest, Matura TN–L’Harmattan, 2011. (a továbbiakban: Bán 2011.)

⁶⁶ Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: Lengvári István (szerk.): In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére. Pécs, JPTE TK Kiadó Iroda, 1996. 385–393. p. (a továbbiakban: Katus 1996.), Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: Komlos, John (szerk.): Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century. New York, Columbia University Press, 1983. 183–204. p.

⁶⁷ Granasztói Pál: Városfejlődés, infrastruktúra Magyarországon a dualizmus korában. In: Granasztói Pál: Építészet, városépítés, társadalom. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1982. 144–154. p. (a továbbiakban: Granasztói 1982.)

⁶⁸ Kalla-Bishop, Peter Michael: Hungarian railways. Abbot, David and Charles, 1973. (a továbbiakban: Kalla-Bishop 1973.)

Hans Sternhart-féle munka technikai megközelítésű,⁶⁹ míg Ludwig Zwickl mélyrehatóbban tárgyalja a vasúttársaság megalapítása és működése mögött rejlő gazdasági mechanizmusokat is.⁷⁰

Módszertanilag mindenképp érdekes a nyugati történetírás kiadványait is megvizsgálni. A város és a vasút viszonyát körüljáró munkák közül kettő angol nyelvű, Ralf Roth és Marie-Noëlle Polino, illetve az előbbi és Paul van Heesvelde kötetei érdemelnek említést. Az ezekben szereplő tanulmányok több perspektívából (közlekedés- és utazástörténeti, továbbá a városra gyakorolt hatás szempontjából), nyugati történettudományos, kevésbé deskriptív, inkább analizáló módszertannal megmutatják a témában rejlő komplexebb lehetőségeket.⁷¹ Ugyanígy meg kell említeni az 1953 óta megjelenő *Journal of Transport History* folyóiratot is, amely a témában egyedülként közöl a közlekedés és a vasút történetét – gazdaság- és társadalomtörténeti – összefüggésekben vizsgáló tanulmányokat. Habár a magyar vonatkozású témák egyelőre hiányoznak belőle, az adott területre vonatkozóan módszertanilag kiválóan használható,⁷² és egyes, főbb vasúttörténeti eseményeket is vizsgál. Végül egy eredetileg német nyelvű, de 2008 óta magyarra lefordított kötet kiemelendő. Wolfgang Schivelbusch a vasúti utazás, a tér és az iparosodás történetét írta meg korábban még nem publikált összefüggésekre rávilágítva. Az átfogó igénye miatt a hazai vasúttörténészek számára ugyanakkor leginkább az egyetemes vasúttörténet megírásában és módszertani szempontból használható. Schivelbusch kiválóan érzékelteti azt, hogy a 19. századi vasút nem egy elszigetelt jelenség, hanem a gazdaságot, a társadalmat, az építészetet, az életmódot és a mentalitást átformáló hatása is volt. Ezzel egyúttal az eszköz forradalmi szerepét nemcsak a közlekedésben, hanem az élet számos területén hangsúlyozza.⁷³

Mindent összegezve látható, hogy a Győrt érintő, történeti szaktudományos módszerrel készülő vasúttörténeti munkák száma nem túl magas. Átfogó, a városról szóló vasúttörténeti írás csak eleddig egy született, de az sem komplexitásában vizsgálta a témát. Több történész,

⁶⁹ Sternhart, Hans: *Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr–Sopron–Ebenfurter-Eisenbahn*. Wien, Josef Otto Verlag, 1966. (a továbbiakban: Sternhart 1966.)

⁷⁰ Zwickl, Ludwig: *GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien*. Wien, BAHNmedien.at, 2011. (a továbbiakban: Zwickl 2011.)

⁷¹ Roth, Ralf – Polino, Marie-Noëlle (szerk.): *The city and the railway in Europe*. Aldershot, Ashgate, 2003. (a továbbiakban: Roth – Marie-Noëlle 2003.); Roth, Ralf – van Heesvelde, Paul (szerk.): *The city and the railway in the world from the nineteenth century to the present*. London, Routledge, 2022. (a továbbiakban: Roth – Heesvelde 2022.)

⁷² Pl. Robbins, Michael: What kind of railway history do we want? *Journal of Transport History*, 1957. 2. szám, 65–75. p.; Aldcroft, Derek H.: Railways and economic growth. *Journal of Transport History*, 1972. 4. szám, 238–249. p.

⁷³ Schivelbusch, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest, Napvilág Kiadó, 2008. (a továbbiakban: Schivelbusch 2008.)

vagy egyéb tudományterülethez kapcsolódó szakíró is kitért Győr vasúti közlekedésére, de általában csak azért, mert az országos hálózat egyik fontos elemét, gócpontját képezte már a 19. században is. A helyi szerzők ezen felül vagy a GYSEV-hez, vagy inkább a lokális gazdaságtörténethez kapcsolódóan foglalkoztak vele.

2 Győr rövid története a 18. század végéig

2.1 Győr földrajzi helyzete

Győr kedvező földrajzi fekvésű. A tengerszintje felett 119 méterrel fekvő település békében és háborús időben is egyaránt fontos központja volt az emberi életnek. Területén három, kissé kiemelkedőbb pont található. Ezek voltak Győrnek a legrégebben betelepült részei. Legmagasabb a Káptalandombnak nevezett belvárosi terasz, továbbá a Kálvária homokdombja és a Szállásoknak nevezett későbbi gyárterület. A békés korokban gazdasági jelentősége révén emelkedett ki főként. A Kisalföld és a Felső-Dunántúl életének centruma, ahonnan a szélrózsa minden irányába indultak utak. A terület folyói is itt ömlenek a Mosoni-Dunába. Ezzel olyan értékes helyzeti energiát adtak e vidéknek, amely lehetővé tette egy nagyváros kifejlődését. Győr fejlődésében a földrajzi tényezők között igen fontos szerepe volt mindig is a folyóknak. Az idők során azonban gyakran megnyilvánult azoknak jótékony és káros hatása. Az Észak-Dunántúl legfontosabb útvonala mindig is a Duna mentén haladt, hiszen az átkelés a folyón a legtöbb helyen nehéz, vagy lehetetlen volt. A Duna, a Rába, a Rábca, a Marcal és a Bakonyból jövő Pándzsa-ér találkozásánál, tehát Győr helyén a három mellékfolyó összefolyásánál és összeszűkülő mocsaras részein sokkal könnyebben lehetett átkelni, amely után ismét sík vidék következett. Duna menti fekvése mindig is óriási jelentőséget adott a városnak. A nyugat felé tartók számára is szükségszerű volt a településen való áthaladás. Pozsonynál (ma Bratislava, Szlovákia) és Komáromnál is nagyobb volt a helyzeti energiája átkelőként. A Székesfehérvár felől érkező utat a Sokoró terelte északi irányba, amely szintén itt érte el a Rábát. Győr leginkább a Mosoni-Duna vízi útjának előnyeit élvezte. A város megalapításához, keletkezéséhez tehát a természet adta meg az alapokat, természetes útcsomópont lett.⁷⁴

2.2 A település korai története

A mai Győr területén a neolitikumban (Kr.e. 6. évezred–5. évezred első fele) jelentek meg az első élelemtermelő közösségek nyomai. A leletek eléggé szórványosak (Duna-meder, Homokgödrök, mai Széchenyi tér, Káptalandomb, Kálvária) ugyan, de ezek egyértelműen az élet kialakulását jelzik. Innentől kezdve folyamatosan egyre több emlék került elő a réz-, bronz-

⁷⁴ Győri Róbert: Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön. *Tér és Társadalom*, 1999. 4. szám, (a továbbiakban: Győri 1999.) 90. p.

és vaskorból.⁷⁵ Ekkorra a leletek alapján illír–trák népek lakhatták a területet.⁷⁶ A mai város helyén a feltárt sírok késő vaskor végéről származó anyagai alapján a kelták megszállták, és le is telepedtek.⁷⁷ Ezek megfelelő alapot adtak már a római kori város megjelenéséhez.

Róma célja Augustus uralmának idején a mai Dunántúl volt területén élő harcias pannon kelta törzsek hatalmának megdöntése volt. A birodalom Kr. e. 35-ben kezdte meg harcait a település irányába,⁷⁸ és 14-ben végül a római hadaknak sikerült is elfoglalnia, de a régi lakosság megmaradt.⁷⁹ Győr történetének egyik legmeghatározóbb időszaka volt ez, amikor a 400 évig tartó római fennhatóság a korábbi korszakhoz képest gyökeresen átformálta a homokdombok által szabdalta területet. Arrabona, a Traianus által a mai Káptalándombon kiépített katonai tábor, erődítmény és a körülötte létrehozott polgári település a dunai határvédelmi rendszer egyik legfontosabb elemévé vált. A római közigazgatási rendszer szerint ugyanakkor városi rangot sohasem kapott. A római település a mai Győr belvárosi részeit fedte le. Az Arrabona név a kelta eredetű Arraboból származik, amely a Rába folyó antik neve, jelentése vitatott: vagy „nagy szelíd, csendes”, vagy „gyorsan mozgó”. A település egykori területét a folyók és a mellettük húzódó homokdombok határozták meg. A Rába torkolatánál elhelyezkedő Káptalándomb geostratégiai szerepe már ekkor vitathatatlan. A mai Mosoni-Duna volt ez idő tájt még a fő Duna-ág, ezért a birodalom limese e partvonalon épült ki. Arrabona stratégiaileg fontos fekvéséből adódóan Pannonia provincia egyik nagyobb csomópontja volt, városiasodásnak indult. A Dunántúlon utakat és hidakat először a rómaiak építettek. Több korabeli forrás is említi: a Duna mentén futó, a katonai táborokat összekötő út, a limesút egyik állomáshelyeként; a Borostyánkőútról Savariából (ma Szombathely) északkelet felé leágazó út végpontjaként, illetve a Sirmiumból (ma Sremska Mitrovica, Szerbia) északnyugat felé futó, a területet átszelő diagonális út északnyugati pontjaként. Régészetileg mindenképp megemlítendő a Győr-Ménfőcsanakon mintegy 800 méter hosszan feltárt római útszakasz, amely a Savaria felé tartó út egy része volt.⁸⁰ További fontos irányok voltak a mai Budapest

⁷⁵ Bíró Szilvia – Melis Eszter – Molnár Attila – Tomka Péter – Ujvári Ferenc: Győr területének története az államalapításig. In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. (a továbbiakban: Bíró et alii 2021.) 13–24. p.; Hammer 1936. 20. p.

⁷⁶ Szávay Gyula: Győr. Monografia a város jelenkoráról a történelmi idők érintésével. Győr, Győr Szab. Kir Város Törvényhatósága, 1896. (a továbbiakban: Szávay 1896.) 11. p.

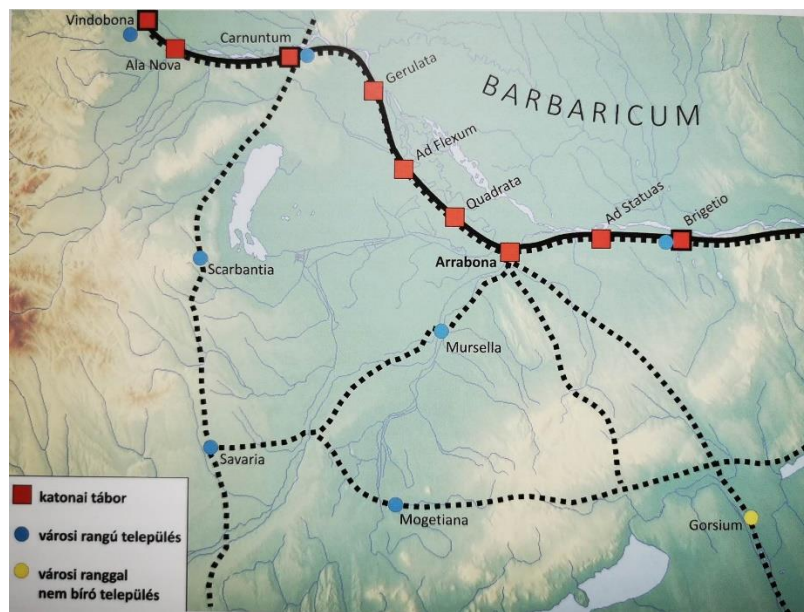
⁷⁷ Uzsoki András: Győr településtörténete az őskorban. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 16. p.

⁷⁸ Valló 1930. 28. p.; Mendelényi István: Győr szabad király város' Monographája. Győr, (kézirat) 1897. (a továbbiakban: Medelényi 1897.) 9. p.

⁷⁹ Gábler Dénes: Győr a rómaiak korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. (a továbbiakban: Gábler 1971.) 21–22. p.; Hammer 1936. 22. p.

⁸⁰ Bíró et alii 2021. 24–26. p.; Valló 1930. 28. p., Szávay 1896. 12. p.

(Aquincum), Győr és Bécs (Vindobona) és a Veszprém (Cimbriana) és Győr közötti utak egyes szakaszai is.⁸¹ Jelentős közlekedési folyósónak minősültek ekkor a Bécsből Győrön, Szönyön (Brigetio, ma Komárom része), a mai Dorogon és Solymáron át Aquincumba, a Győrből a mai Bakonyszentlászlón, Kádártán, Balatonfűzfőn, Balatonkenesén, Siófokon, Ságváron és Dombóváron át Pécsre (Sopianae) és a Győrből a Kisárpáson át Szombathelyre vezető utak.⁸²



1. ábra: Arrabona és Északnyugat-Pannónia úthálózata (Forrás: Bíró et alii 2021. 26. p.)

106-ban kettéosztották Pannonia provinciát, Arrabona Pannonia Superior része lett. Erre az időszakra fejeződött be a dunai határvédelem katonai rendszerének kiépítése is. Az ezt követő időszakban több támadás is érte a települést és a limest, főként a germánok részéről. A helység életében döntő jelentőségű lehetett a kereskedelem, szoros kapcsolatok fűzték ilyen téren Észak-Itáliához. Az összeköttetést jól megépített, burkolt utak biztosították. Itáliából elsősorban iparcikket importáltak, de nagy mennyiségben hoztak onnan borostyánt és a mezőgazdasági jellegű árukkal is kereskedtek. Emellett a helyiek leginkább föld- és szőlőműveléssel, illetve baromfityénysztéssel foglalkozhattak. Arrabona életében is, éppen úgy, mint más pannóniai határmenti település életében jelentős változások zajlottak a 4. században. A provinciát tovább osztották négyfelé, Arrabona a Pannonia Primához került. A késő római hadseregreform a települést is elérte, az addig egy táborhelyhez kötött légiókat

⁸¹ Mentés Zoltán (szerk.): Győr–Sopron megyei utak története. Győr, Győri Közúti Igazgatóság, 1987. (a továbbiakban: Mentés 1987.) 11. p., Szávay 1896. 13. p.

⁸² Tóth Endre: Római utak Pannoniában. *Ókor*, 2004. 1. szám, 43–48. p.; Regös Szilveszter: A magyarországi közúthálózat fejlődésének története. In: Katona 1999. (a továbbiakban: Regös 1999.) 26. p.

felváltotta a kisebb, gyorsabb csapatokból álló hadsereg, azonban még mindig a terület egyik legfontosabb katonai támaszpontjaként funkcionált. Ugyanakkor erre az időszakra már a kereszténység is elterjedt Arrabonában. A rendszeressé váló barbár betörések és állandó politikai bizonytalanság következtében a lakosság egy része elmenekült, a másik fele pedig beköltözhetett a táborba. A korábbi polgári település pusztulásnak indulhatott vagy mezőgazdasági művelést folytathattak rajta. Ezzel pedig megindult a népvándorlás kora.⁸³

Mindent összevetve megállapítható, hogy Győr helyén már a neolitikumtól kezdve folyamatosan kimutathatóak a megtelepedés jelei a kedvező természetföldrajzi adottságainak köszönhetően. A Római Birodalomban kiemelkedő szereppel bíró dunai védrendszer – főként katonai – eleme, de az urbanizáció is megindult a településen. Emellett a provincia úthálózatának is fontos elosztó- és csomópontja, ahonnan öt irányba is ágazott ki útvonal.

2.3 Győr középkori és kora újkori története

A római Arrabonában az élet a népvándorlás korában nem szűnt meg, nem pusztult el teljesen, bár erősen visszaszorult és jelentősen átalakult. Erőszakos pusztításnak és germán megszállásnak nincs nyoma. Az 5. századi települést azonban már megszállták előbb a gót, majd a hun seregek, és annak ellenére, hogy a Duna és a folyó mentén húzódó út továbbra is nyitva állt a távolabbi kapcsolatok előtt, viszonylagos elzártságot mutatott, önellátásra rendezkedett be. A népesség az erődfalak mögé húzódott ekkor, sőt még ez után is békében vegetált, római igényeit fokozatosan feladta, és végül alig különbözött az egykorú környezet barbár településeitől. A 6. század első felére, a langobard megszállás idejére azonban Arrabonában leletet nem találunk, csak feltételezhető, hogy még lakták. Ugyanígy az avar foglalás sem hagyott semmi nyomot a területen, pedig itt voltak a közvetlen közelben. Az azonban sejthető, hogy a település az avaroknak köszönhette a felemelkedését. A hatalmas birodalomban a mélyen tagolt védelmi rendszert a legjobban innen lehetett áttekinteni és igazgatni. Így vált a nyugati határőrvidék központjává, igazi kapuvárossá. A 8. század végén és a 9. század elején zajló avar–frank háborúból végül az utóbbiak jöttek ki győztesként. Nagy Károly elfoglalta a Dunántúlt és a települést is. Az avarok ennek következtében kliens-állammá váltak és meg kellett keresztelkedniük. Az új kaganátus székhelye alighanem Győr lehetett, de a frank közigazgatást nemsokára Pannóniában is bevezették. Ezt követően azonban igencsak viszontagságos időszak következett, a település elnéptelenedett, német és szláv elemek

⁸³ Bíró et alii 2021. 26–33. p.; Gábler 1971. 29–33. p.; Hammer 1936. 26–27. p., Szávay 1896. 85. p.

telepedtek le. Majd a morvák megjelenésével kitört a háború, amely a települést is elérte. Szvatopluk hadai Győrt is elérték, és nem kímélték meg, lángok martalékává válhatott. A környék a 9. században ennek ellenére biztosan lakott volt, még ha ennek alig vannak itt bizonyítékai, korábbi jelentőségét csak a romok jelezték. Vélhetően az avar kori népesség leszármazottai élhettek ehelyütt bajor népelemekkel. A honfoglalás korában, a 10. században megindult az egykori Arrabona, a későbbi belváros újra használatba vétele. Majd itt és a közvetlen környéken központ (a Káptalandombon), „külváros” (a Homokgödrök területén), kissé távolabb a szatellit falvak rendszere alakult már ki.⁸⁴

Győr számára az Árpád-kor 997-ben kezdődött, bár a Kárpát-medencét birtokba vevő magyarság már 900-ban elfoglalta a mai Dunántúl területét. A települést ekkor már Győr (Iaurinum) néven ismerték, hiszen Koppány felnagyelt testének egy darabja ide is került. Ez egyúttal jelezte, hogy a nyugati országrész egyik legélénkebb forgalmú helye. Nevének eredete vitatott. Két elmélet állhat legközelebb a valósághoz: az első szerint török–bolgár méltóságnévből kialakult személynévből (1213: Jewr, 1221: Geur), a második szerint a vizenyős talajból kiemelkedő domb, bucka jelentésű régi magyar *gyűr~győr* közszóból származhatott.⁸⁵ 1009-ben Szent István alatt megtartották az első itteni országgyűlést, illetve már minden kétséget kizáróan létezett az Árpád-kori vár, amelyről azonban kevés dolog ismert. Az bizonyos, hogy a mai Káptalandombon állt. A korszakban Győr vára egy várispánság és egy vármegye központja is volt, illetve püspökség is létrejött itt. Mérete a 2000 km²-t sem érte el, így az átlagos nagyságú vármegyéktől is elmaradt, azonban minden bizonnyal a 11. században még a később önálló Moson vármegyéjét is magában foglalhatta, területe pedig ezzel a nyugati határig terjedhetett. Győr számára földrajzi fekvése önmagában is eléggé kedvező lehetőségeket kínált:⁸⁶ a középkori Magyarországon a közlekedésben a folyóknak különösen jelentős szerep jutott, így volt ez a (Nagy- és Mosoni-)Duna és a település esetében is. A szárazföldi közlekedésben továbbra is fontosak voltak a jól megépített római utak, bár ezek egy része a honfoglalásra már tönkrement. A tatárjárásig legforgalmasabb és legismertebb még mindig a Bécs felé vezető főutak csoportja volt. Az első ezek közül Neszmély, Szöny, Fizegtő (ma Almásfüzitő) és Gönyű településeken át érkezett Győrbe. A második az uradalmi

⁸⁴ Bíró et alii 2021. 34–42. p.; Váczy Péter: A város az ókor és a középkor fordulóján. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 51–59. p.; Lengyel Alfréd: A középkori Győr. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. (a továbbiakban: Lengyel 1971.) 81. p.; Hammer 1936. 26. p.; Valló 1930. 29. p.; Szávay 1896. 15. p.; Mendelényi 1897. 10. p.

⁸⁵ Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980. 254. p.

⁸⁶ Zsoldos Attila: Győr az Árpádok királyságában. In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. (a továbbiakban: Zsoldos 2021.) 47–59. p.; Szávay 1896. 17–18.; 285. p.; Mendelényi 1897. 11. p.

központnál, Moson vármegye székhelyénél, Magyaróvárnál ágazott ki ebből és a mosoni kapun, Zurányon (ma Zurndorf, Ausztria) és Bruck an der Leithán keresztül vitt Bécsbe. A harmadik út Győrnél ágazott el és az ikrényi vámon, valamint Csornán át Sopronnak tartott.⁸⁷ Kiemelendő továbbá a Jeruzsálembé vezető zarándokút, amely Győrön, Székesfehérváron és Eszéken (ma Osijek, Horvátország) keresztül érte el a Balkánt.⁸⁸ Meg kell végül említeni a régi római út nyomvonalát követő szombathelyi kiágazást is. Ezen leggyakrabban a középkori olasz kereskedők jártak, akik a bécs–velencei útról Szombathelynél letérve Győrön keresztül közlekedtek Esztergom és Buda felé.⁸⁹ A középkorban nem volt szokás az útépités, ezért a legkiszámíthatóbb nemzetközi út a Duna volt. A 2850 km-es, második leghosszabb európai folyó a kontinens országútjának számított. A 11–13. században elsősorban zarándokok, keresztesek és kereskedők használták a Dunát. A Szentföld elvesztése után a keresztes hadjáratok befejeződtek. Maradtak viszont a rövidebb zarándoklatok és kereskedő utak.⁹⁰ A kiemelkedő fekvése azonban nemcsak a kereskedők, hanem az ellenséges hadseregek számára is lehetőségeket jelentett. Győr a világi és egyházi igazgatás egyik központja is lett. A vár ellenőrizte mind a vízi, mind a szárazföldi útvonalat, valamint az azon zajló kereskedelmi forgalmat, így korán vásáros helyé és átmenő áruforgalmi központtá vált, ahol a környék terményei és termékei gazdát cserélhettek. Nemcsak a helyi kézművesek és termelők, hanem messzi tájak kereskedői is felkeresték a piacot (Piac tér)⁹¹, amely a mai Széchenyi téren volt évszázadokig. A város ugyanakkor megtapasztalhatta azt is, hogy ami kereskedelmi szempontból kedvező, az a háborús időkben kifejezetten hátrányt jelent. A németek több ízben Győrben vagy környékén (1044-es ménfői, 1051-es győri csata) háborúztak, de végül 1064-ben sikerült békét kötni velük. A 12. századi Győről meglehetősen kevés információ áll rendelkezésre. Annyi bizonyos, hogy a pápaság és a Német–római Császárság között kiújuló harc egyik állomásaként a városban került sor egy egyházi kinevezéssel kapcsolatos vita lezárására. A községszerű település népességét főként földművesek, állattenyésztők és halászok alkották, a csekély számú betelepült kézműves leginkább a házi szükségleteket elégítette ki, a kereskedők pedig egyre nagyobb számban jelentek meg. A település már ebben a században a

⁸⁷ Mentés 1987. 16. p.

⁸⁸ Tóth László: Magyarország közútjainak története. Budapest, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatósága, 1995. 11. p.

⁸⁹ Kalocsai Péter: A közlekedési folyosók és Szombathely mint közlekedési csomópont az ókortól napjainkig. In: Horváth 2023. (a továbbiakban: Kalocsai 2023.) 253. p.

⁹⁰ Mentés 1987. 16. p.

⁹¹ Torma 2012. 25. p.

Duna menti kereskedelem egyik fontos helyszíne. Ezt bizonyítja az is, hogy harmincadszedő hivatal is működött itt.⁹²

Ennek az időszaknak a végét az 1241–1242-es tatárjárás zárta. A Magyar Királyságot három irányból lerohanó mongolok elleni harcra ugyanakkor más területeken került sor, a várost közvetlenül nem érintette. Az viszont igen, hogy ezt kihasználva II. Frigyes osztrák herceg bevonult Győr városába és elfoglalta a várat. Ez azonban rövid életűnek bizonyult, hiszen 1242-re már biztosan újra magyar kézen volt az erődítmény. Arról pedig nincs információ, hogy a tatárok a Dunán való átkelés közepette megpróbálták-e elfoglalni. A települést így is megtépázta a tatárjárás vihara, ennek ellenére a szerencsésebbek közé tartozott, mert sikerült elkerülnie a teljes pusztulást.⁹³

Győr életében csakúgy, mint az egész ország történetében, a tatárjárás után új korszak kezdődött. A nyugat-európai kapcsolatokkal rendelkező dunai kereskedelem fellendülése a 13. századra tehető, amikor megindult a magyarországi városfejlődés. A már megrendelésre is dolgozó helyi kézművesipar (pl. tímár, varga, szíjgyártó), a helyi igényekhez igazodó és a rendszeressé vált – szombati – piacok, vásárok igényeit is kielégítő gazdálkodás és kereskedelem kulcsszerepet biztosított Győrnek az ország északnyugati területén lebonyolódó gazdasági vérkeringésben. Ennek és a Duna menti kereskedelemnek köszönhetően más városok mellett Győr is 1271-ben városi kiváltságait.⁹⁴ A helység erre az időszakra jelentős múltat tekintett vissza, így a kiváltságolás nem megteremtette, hanem a település korábbi időszakokban létrejött városias jelenségeinek a további fejlődését volt hivatott garantálni. V. István király (1270–1272) felmérte a településben rejlő lehetőségeket, méltányolta egyúttal az ebben az évben a csehek ellen megvívott háborúban a helyiek érdemeit, és a településen élő vendégtelepeseket új kiváltságokkal adományozta meg. A város kereskedelmi gócpontként árumegállító jogot is nyert. Ennek az volt a lényege, hogy a rajta átvonuló kereskedőket megállásra és az áruikat a városban kirakásra és eladásra kényszeríthette. Az intézkedés az áruk Magyarországon túlra való szállítását jócskán megnehezítette, egyúttal a magyar kereskedőknek biztosította a hasznot.⁹⁵

⁹² Harmincad: Az országba behozott vagy onnan kivitt áruk után fizették. In: Szávay 1896. 219. p.

⁹³ Zsoldos 2021. 59–62. p.; Lengyel 1971. 82–86. p.; Hammer 1936. 30. p.; Valló 1930. 52. p.; Mendelényi 1897. 13. p.

⁹⁴ Rúzsás Lajos: A városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII–XIX. században. In: Babics András (szerk.): A Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézete. Értekezések 1961–1962. Budapest, Akadémiai Nyomda, 1963. 280. p.; Huszár Zoltán: A Duna vonzásában. Fejezetek a Dunagőzhajózási Társaság történetéből. Pécs, Virágmandula Kft., 2013. (a továbbiakban: Huszár 2013.) 13. p.; Lengyel 1971. 88. p.; Szávay 1896. 96. p.

⁹⁵ Regős 1999. 27. p.; Zsoldos 2021. 62–73. p.; Hammer 1936. 31. p.; Szávay 1896. 24–27. p.

A tatárjárás utáni Győr fejlődésében a település kedvező földrajzi fekvése sajátos módon is szerephez jutott. Jelentős közlekedési útvonalak keresztezik a várost. Olyan nagy lett a győr–budai út forgalma, hogy az erdélyi és moldvai marhák Budán át Bécsbe való hajtása akadályozta már azt. Emiatt az út buda–győri szakasza meg is változott, és Esztergom helyett Bicske, Bánhida (ma Tatabánya), Kocs, Bana és Böny vámokon ment át innentől. A csallóközi úthálózatba is volt beágazása Győrnek Medvén (ma Medved'ov, Szlovákia) keresztül. Meg kell említeni még a győr–veszprémvarsány–veszprémi utat is, amely érintette Gyórszentmárton (ma Pannonhalma) Vámhegy vámját és Zircet is. A Győrt Szombathellyel összekötő út Pápán át ment annak ellenére, hogy Ikrény felé rövidebb lett volna. Egyértelműen a két legfontosabb, nyugat felé vezető főútvonal a győr–csorna–soproni és az „*Etteven*”-nek nevezett győr–magyaróvár–bécsi maradt a korszakban is. Emellett Győrnek volt még egy mellékútja Rábatatony felé is.⁹⁶ Szinte csak magyar lakosságát a 13. században 4–5000 főre becsülték, így az ország népesebb városai közé tartozott.⁹⁷

A kiváltságlevél megkapása után Győrnek viszontagságos évekkel kellett szembenéznie. A régóta húzódozó cseh–magyar konfliktus immáron a várost is elérte, amely 1273-ban ötször cserélt gazdát, végül visszafoglalták a magyarok. Ezt követően a 13. század végére fokozatosan helyreállt az élet. A 14. század elejére a Kőszegiek fenyegetése is elmúlt,⁹⁸ Győr a dunai és rábai átkelőivel még mindig komoly stratégiai jelentőséggel bírt. A Károly Róbert által végrehajtott pénzügyi reformok és a kereskedelem könnyítését célzó intézkedések Győrben is új lökést adtak a fejlődésnek. A település számára e század eseményei inkább kereskedelmi jelentőséggel bírtak. A városon áthaladó hagyományos Buda–Bécs kereskedelmi útvonal a keletről érkező kereskedők mozgásának a háború általi akadályoztatása miatt háttérbe szorult, északabbra tevődött át. I. Lajos király (1342–1382) 1365 után Pozsonyba helyezte át a győri kereskedelmi vámot (harmincadvám), amely jól jelezte, hogy ekkor már a Bécs–Pozsony–Komárom–Tata–Buda útvonal is jelentősebb volt az ország kereskedelmében, mint a győri. Ez viszont természetesen a vízi út jelentőségét nem csökkentette, viszont fontos bevételek estek így ki. Az újbóli fellendülés – a hatalmi harcok ellenére – Zsigmond király (1387–1437) alatt következett már be.⁹⁹ Győr a 15. században a természet adta adottságainál fogva is kereskedelmi és igazgatási centrumként is működött. A város volt a vármegye székhelye, itt

⁹⁶ Mentés 1987. 16–17. p.; Zsoldos 2021. 65. p., Szávay 1896. 222. p.

⁹⁷ Hammer 1936. 31. p.; Szávay 1896. 90. p.

⁹⁸ Szávay 1896. 73–81. p.

⁹⁹ Vajk Ádám: A rövid 14. század: a fejlődő Győr az Anjou-korban (1301–1387). In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. 111–133. p.; Lengyel 1971. 90. p.

tartották a vármegyei törvényszékeket, de csak a város melletti mezőn ülésezett a Győr és Komárom vármegyék számára hirdetett bírói (nádori) közgyűlés. A mezőváros a világi mellett egyházi központ is volt, hiszen a győri püspök szentszéki bírósága is rendre Győrben ült össze. 1428-tól a székesegyház adott otthont az egyházi zsinatnak. A káptalan hiteleshelyi tevékenysége pedig csak tovább erősítette a város regionális központi szerepét.¹⁰⁰ Jelentőségét fokozta, hogy az 1441-ben itt tartott országgyűlésen I. Ulászlót királlyá választották. Majd 1455-ben is itt gyűltek össze az ország vezető politikusai a következő évi török hadjárat megtárgyalására.¹⁰¹ A növekvő életszínvonal a lakosság szám emelkedését is előidézte. Az oszmánok megjelenése előtt az 1518-as adóösszeírás alapján 5–6000 főre becsülhető már az itt élők száma, akik közül a legtöbben földművelő jobbágyok és zsellérek voltak. Kisebbségben kereskedők és kézművesek, illetve a nemesség és a papság tartozott még ehhez.¹⁰² A város ebből kifolyólag is a korszakra – Makkai László várostörténész szerint – egy komoly piackörzettel bíró nagyváros lett.¹⁰³ Mindezekből megállapítható, hogy a tatárjárás után Győr egyértelműen közlekedési csomópontnak minősült már a (Nyugat- és Észak-)Dunántúlon. Előnyös fekvésénél fogva már a középkorban kereskedelemre utalta lakóit.

Győr a mohácsi csata küszöbén az ország átlagosan ismert városa volt, püspöki székhely, közigazgatási centrum, számottevő kereskedelemmel rendelkező gazdasági központ.¹⁰⁴ Fejlett iparos társadalma már 1513-ban megalapította az első céheket (posztó-, nyíró- és szűcs-céh).¹⁰⁵ A Duna, illetve a folyó melletti hadiút a 16–17. században a törökök európai terjeszkedésének és a vele szemben álló Habsburg hadaknak is nélkülözhetetlen közlekedési tengelye lett, amely néha segítette, néha akadályozta a szabad közlekedést. A Duna emellett a gyakori árvizeivel veszélyeztette a folyó környékének lakosságát és térségét.¹⁰⁶ A Bécs elfoglalására indult oszmán hadak először 1529. szeptember 19-én vonultak be a városba és a várba. Az ostromlók a települést lángokba borították. Győr ekkor kapta a töröktől az „*elégett város*” (törökül Janik Kala) nevet. 1536 körül nekifogtak a várost körülvevő föld- és fa palánkfal megerősítésének. 1552 októberére elkészült a város déli erődített bejárata, a Fehérvári-kapu. 1555-ben királyi döntés született arról, hogy a teljes győri belvárost megerősítik. Az építkezések hamarosan el

¹⁰⁰ Nemes Gábor: Háború és béke. Győr története (1387–1447). In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. 139–160. p.; Szávay 1896. 32. p.

¹⁰¹ Szávay 1896. 34. p.; Mendelényi 1897. 19–21. p.

¹⁰² Hammer 1936. 36. p.; Valló 1930. 44. p.; Szávay 1896. 36. p.

¹⁰³ Beluszky Pál: Magyarország településföldrajza. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003. (a továbbiakban: Beluszky 2003.) 27. p.

¹⁰⁴ Gecsényi Lajos: Vázlat Győr XVI–XVII. századi történetéről. In: Bana József – Morvai Gyula (szerk.): Győr története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 1997. (Városi Levéltári füzetek, 1. szám) (a továbbiakban: Gecsényi 1997.) 35. p.

¹⁰⁵ Völgyi 1940. 40. p.

¹⁰⁶ Huszár 2013. 13. p.

is kezdődtek. Az új-olasz „füles-bástyák” már egy 1566-os ábrázolásban láthatóak, tehát arra már elkészültek. Ekkorra az oszmán megszállás miatt az ország kereskedelmi központjai megváltoztak. A nyugati kereskedők már nem utazhattak az ország belsejébe, hanem Bécsig, legfeljebb a határidéig jöttek. Ennek az utolsó központja Győr volt, amely jelentős – céhes – ipari központ és, ahol az ott állomásozó katonaság és a várfalak árnyékában változatlanul lehetett vásárokat, piacokat tartani, nyugati iparcikkeket továbbadni. Miközben a katonák száma folyamatosan nőtt, kialakult egy főként szarvasmarha- és juhkereskedelemmel foglalkozó réteg. Az alföldi tőzsérek nem mehettek tovább nyugat felé, mivel oszmán alattvalónak számítottak, így részben a győriek vették át tőlük az állatokat és hajtották tovább nyugat felé. Ez a kereskedőréteg (például a Dallos és Torkos család, de olaszok is voltak) az 1570-es évekre egészen meggazdagodott. Szigetvár eleste után a velencei állatkereskedők is Győrbe tették át székhelyüket, és luxuscikkeket hoztak a piacokra. Az oszmán megszállás évei tehát csak megbolygatták a győri ipari életet, de amikor az életének feltételeit visszanyerte, újból munkához látott.¹⁰⁷ A város ekkor két tűzvészt is elszenvedett 1556-ban és 1566-ban, de ez lehetővé tette az utcák új rendezését.¹⁰⁸ A vár korábbi megerősítésére is szükség volt, mert 1594-ben a török seregek megostromolták és a várost sikeresen elfoglalták. Győr eleste nagy rémületet keltett a keresztény világban, mivel úgy tekintettek rá mint „*Németország kulcsa*”, védőbástyája. Négy év múlva azonban sikerült az Adolf Schwarzenberg és Pálffy Miklós által vezetett seregeknek visszafoglalniuk a települést. Ezt követően került sor a vár hiányzó külső védműveinek kiépítésére is.¹⁰⁹ Ebben a korban a város lélekszáma érthető módon inkább csökkent, összetétele már vegyes volt, főként magyar és német nemzetiségűekből állt. A polgárok nagyobb része elmenekült az oszmán megszállás elől, csak nagyon kevesen voltak, akik az itt maradtak közül ezt túléltek. A szabad királyi városok lakosság száma általában 1000–2500 között mozgott. Győrben ekkor kb. 3000 polgári lakos élt.¹¹⁰ A dunántúli elnéptelenedés negatívan hatott a marhakereskedelemre is, amely a török korszak végére lehanyatlott, a tenyésztés szinte megszűnt, így nem volt mit kivinni.¹¹¹ A település ugyanakkor a nyugatra irányuló közlekedés szempontjából továbbra is fontos maradt, hiszen rajta futott keresztül a pesti révtől Bicskén, Magyaróváron és a Porta Occidentalis, a Nyugati-kapun át a Bécsi-

¹⁰⁷ Gecsényi 1997. 39–40. p.; Lengyel 1971. 102–105. p.; Jenei Ferenc: A középkori Győr. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. (a továbbiakban: Jenei 1971.) 121–130. p.; Szávay 1896. 39. p.; Medelényi 1897. 9. p.

¹⁰⁸ Valló 1930. 33. p.

¹⁰⁹ Winkler Gábor – Kurcsics László: Győr 1539–1939. Győr, Műhely Folyóiratkiadó Közhasznú Társaság, 1998. (a továbbiakban: Winkler – Kurcsics 1998.) 33–44. p.; Szávay 1896. 44–60. p.; Mendelényi 1897. 31. p.

¹¹⁰ Beluszky 2003. 41. p.; Jenei 1971. 137. p.; Szávay 1896. 102. p.

¹¹¹ Hammer 1936. 39. p.

medencébe vezető út. Ezen kívül még a Móri-árkon átvezető, a Maros-völgyét, Szegedet, Kiskunhalast, Paksot és Székesfehérvárt is érintő útvonal volt jelentős Győr számára, hiszen például az erdélyi szász kereskedők is ezen keresztül közlekedtek, elkerülve így Buda árumegállító helyét.¹¹²

Győr II. Mátyás szabadságlevele és megerősítése alapján 1609-től privilegiális mezőváros volt a helyi székeskáptalan földesúri joghatósága alatt. A király ezzel a ranggal felmentette a tized és a kilenced alól, szabad borkimérést engedélyezett és az országos vásárainak számát eggyel megemelte.¹¹³ A város iparral, kereskedelemmel és földműveléssel foglalkozó lakossága több kiváltságban részesült ezt követően is. I. Lipót 1679-es szabadalomlevele a helyiek adó- és vámmentességét erősítette meg. Ekkortól a városfalak mögött a helység házainak átépülésével és az új templomok változatos tömegével a város sziluettje egyre inkább gazdagodott. A képet akkor még a később lebontott várostorony hatalmas tömege uralta. A század közepén feltűntek az első korai barokk építészet jegyeit magukon hordozó épületek, a kövezett utcák, és jelentőssé vált a város szellemi élete is. Az utolsó török támadás 1683. július 7-től augusztus 22-ig érte a várost, komolyabb ostromra azonban nem került sor. Szeptember 12-én a Bécset támadó török hadak súlyos vereséget szenvedtek. Kara Musztafa pasa csapatai a Rábca és a Rába folyó hídjain keresztül menekültek.¹¹⁴ Győr erre az időszakra katonai erődséggé már egyértelműen regionális szerepkörrel bírt.¹¹⁵ Az oszmán veszély elmúlásával azonban a végvári jelentősége elkezdett csökkenni, a katonaság száma süllyedt, és egyre több német katona és délvidéki rác telepedett le a városban. A nemessé és gazdaggá lett magyar kereskedőréteg fokozatosan elköltözött, és a török alól felszabadult dél-dunántúli területen szerzett birtokot, helyüket pedig katonákból és iparosokból lett német nemzetiségű személyek foglalták el. Ők innentől meghatározó szereppel bírtak a város életében, amely így nemcsak megtartani, hanem növelni is tudta gazdasági szerepét.¹¹⁶ Egyre több kézműves ipari terméket gyártottak a városban. Tímárok, szücsök, vargák, szíjgyártók, szappanosok, gyertyamártók, lakatosok, ácsok, kőművesek, hajóépítők, puskaművesek is itt készítették termékeiket. A 17. században még teljes virágzásban volt a céhrendszer. A győri – céhes – ipar termékeit csakis belső piacon értékesítette. Győr város, Győr és a környező vármegyék területe volt a piaca. A

¹¹² Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Budapest, Tankönyvkiadó, 1999. (a továbbiakban: Frisnyák 1999.) 48–49. p.

¹¹³ Rúzsás 1964. 183. p.; Mendelényi 1897. 36. p.

¹¹⁴ Winkler – Kurcsics 1998. 45–52. p.; Jenei 1971. 137. p.; Valló 1930. 32. p.; Szávay 1896. 64. p.; Mendelényi 1897. 39. p.

¹¹⁵ Beluszky Pál – Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Budapest–Pécs, Dialóg Campus, 2005. (a továbbiakban: Beluszky – Győri 2005.) 37. p.

¹¹⁶ Gecsényi 1997. 43–47. p.; Jenei 1971. 139. p.

helyi cikkek fogyasztásában jelentős szerepe volt az itt állomásozó katonaságnak is. Marhavásárainak jelentősége egyre inkább növekedett, már a nyugat felé irányuló kivitel fő központja volt, hiszen esetenként több ezer állatot hajtottak fel ide.¹¹⁷ Bél Mátyás evangélikus lelkész, polihisztor, utazó írt részletesen a 18. század eleji Győr vármegyéről és ezen belül is a városról. Megállapította Győrrel, hogy utcái szabályosak, a házai védelmi okokból alacsonyak, felépítésük egészségügyi szempontból azonban nem előnyös a szűk utcák miatt, továbbá a településnek alig volt „jó” kútja és tiszta ivóvíze. Kiemelte az egyházi és középületeket, illetve a gyümölcs- és zöldségtermesztésre alkalmas kerteket és a háztáji állattenyésztést. Ezen belül is a lakosság főként az alma-, gabona- és szőlőtermeléssel foglalkozott. A győri és környéki borok egyre nagyobb kelendőségéről is írt, amely szerinte a szőlő korábbi szüreteléséből adódott.¹¹⁸ Megállapítható tehát, hogy a városnak védelmi–katonai szerepe leginkább a török megjelenésétől az ország felszabadításáig volt, ugyanakkor a gazdasági, kereskedelmi, igazgatási és kulturális funkciói nőttek.

A karlócai békét követően kiadott császári rendelet szerint az összes megmaradt magyar várat le kellett rombolni, de ez nem vonatkozott Győrre.¹¹⁹ Az oszmánok eltűnése utáni évek sem hozták a vármegye számára a nyugalmat. A Rákóczi-szabadságharc alatt állandó hadvonulások helyszínévé vált, míg a győri vár Európa egyik legjobban felszerelt, a kurucok számára bevehetetlen erődség volt, de mivel a lázadók gyakran elfogták az ide irányuló élelmiszerszállítmányokat, éhínségben is szenvedett. A vármegyének termelése ekkor alig volt, a lakossága is kimerült. Ráadásul a népességet 1709-ben és 1711-ben a pestis is megtizedelte. A szabadságharc lezárulása után végleg háttérbe szorult a vár és a katonaság, és a nagy terhektől megszabadulva megkezdődhetett a békés építőmunka a polgári Győrben.¹²⁰ A Habsburg uralkodók a birodalmi gazdasági igényeknek megfelelően Magyarország mezőgazdasági terményeit rentábilis módon próbálták az örökös tartományok piacaira eljuttatni. Ezen belül az egyik legfontosabb szegmenst a délvidéki kiváló minőségű búza vízi úton történő szállítása érdekében végrehajtott folyószabályozások és csatornaépítések jelentették. E vonatkozásban a Dunának kiemelkedő szerepe volt, de a Temest, a Bégát, a Kulpát és a Szávát is előnyben részesítették.¹²¹ A 18. században a béke évtizedeiben a város képe látszólag nem sokat változott.

¹¹⁷ Jenei 1971. 143–147. p., Rúzsás 1964. 186. p.; Szávay 1896. 104. p.

¹¹⁸ Szávay 1896. 117–118. p.; Matthias Bel: *Notitia Hungariae novae historico geographica... Comitatum ineditorum toms tertius, in quo continentur ... Comitatus Iaurinensis, Comaromiensis et Strigoniensis. Edendo operi praefuit et praefatus est Gregorius Tóth; textum recensuerunt notisque instruxerunt Bernadett Benei – Rudolphus Jarmalov – Gregorius Tóth.* Budapestini, MTA BTK TTI, 2016. 22. p.

¹¹⁹ Winkler – Kurcsics 1998. 53.

¹²⁰ Jenei 1971. 158–160. p.; Mendelényi 1897. 42. p.

¹²¹ Huszár 2013. 14. p.

A vár katonai szerepe ekkor erőteljesen csökkent. Ez tette lehetővé, hogy Zichy Ferenc győri püspök az udvari tanácstól 20 000 forintért 1743-ban visszaválthatta a Püspökvárat. A belső várból kiszorult katonaság részére a kincstár két kaszárnyát is építtetett. A házak magassága lassan emelkedett, a Bécsi-kapu környékén megjelentek az első kétemeletes polgárházak. A templomtornyok is egyre szaporodtak. 1725-től felépült a Wittwer Márton által tervezett karmelita templom és rendház. Majd a század közepére már karmelita és jezsuita rend épülete mellett ott található a Szent Ferenciek és a Szent Erzsébet szüzek kolostora, a Szent Anna és Szent Háromság Kórház temploma is. A 18. században Győr városa különösen gyorsan fejlődött, az 1700-as évek elején a lakossága elérhette a 10 000 főt, bár a pestis apasztotta ezt a számot. Mária Terézia 1743-ban szabad királyi város rangjára emelte Győrt. Ezzel a kiváltságlevéllel a település újra megkapta régi szabadalmainak összességét, amelyet már az Árpád-korban V. István oklevele biztosított neki. A gabona- és marhakereskedelemből meggazdagodó kereskedők épületei vetekedtek a városban élő nemesemberek (Zichy és Esterházy család) palotáinak szépségével. A kor legnagyobb mecénása azonban kétségkívül a katolikus egyház volt. Győr addigi jelképét, a várostornyot erre az időszakra már lebontották. A vár külső védművei ekkor még jó állapotban voltak. Az erődrendszer már hosszabb ideje a város tulajdonában volt, hiszen II. József 1784-ben mentesítette a katonai kötelességek alól, és ezzel úgy tűnt, hogy a település erődrendszere végleg hivatását veszítette.¹²² A magyar gabonakereskedelemben Győr a kezdetektől fogva kimagasló szerepet játszott kedvező földrajzi fekvésénél fogva. Ezt elősegítette az is, hogy a mezőgazdaság Magyarországon évszázadok óta éppen a Dunántúlon sokkal magasabb színvonalú volt, mint az ország többi részében. Már Mária Terézia uralkodása alatt leginkább a Kisalföld jól megmunkált és trágyázott gazdaságainak termése került exportra, legfőképp Ausztria felé. Ugyanekkor a Bácska és Bánát területeire betelepített svábok kezdeményeztek intenzívebb gabonatermelést, mert ott addig csak a magyar gazdák termeltek primitív módon önellátásra. Az ideköltöző földművelő és állattenyésztő lakosságnak köszönhetően a 18. században fejlődésnek indult ez a két terület. Ekkor nőtt meg Győr szerepe a gabonakereskedelemben, mert a császári megbízottak és ügynökök leginkább a városba jöttek az udvar és a hadsereg gabonaszükségletének összevásárlása céljából.¹²³ A város piacait már a 18. században sűrűn felkeresték a helyi csizmadiák és fazekasok. Ipari készítményeik messze földön híresek voltak,

¹²² Winkler – Kurcsics 1998. 61–69. p.; Hammer 1936. 42. p.; Valló 1930. 41., 45. p.; Szávay 1896. 65–77. p.; Mendelényi 1897. 44. p.

¹²³ Winkler 1934. 260. p.; Hammer 1936. 44. p.

kiváltképp a tímárok, vargák, takácsok, szabók, ötvösök áruai.¹²⁴ Egy 1773-ban keletkezett leírás szerint a háromnapos úrnapi vásáron kb. 8000 – magyar, horvát, román, német és több külföldi – kereskedő fordult meg. Ez az ország egyik legjelentősebb vására volt. A városban ezt kihasználva innentől sokan foglalkoztak bérfuvarozással.¹²⁵ A település fejlődését az sem gátolta meg, hogy a 18. század második felében komoly természeti csapások is sújtották. 1763. június 28-án erős földrengés rázta meg, nem sokkal később több ízben árvíz, tűzvész és újabb földrengés is megkeserítette az itt élők életét.¹²⁶ Erre az időszakra – 1527-től – már Bécsből Győrön át Budára rendszeres – személyszállító – postajárat is üzemelt.¹²⁷ Ez vélhetően egyre forgalmasabb lett, ugyanakkor Bécs és Balkán között ekkor még nem ez volt a fő útvonal, hanem a Bécs–Sopron–Kőszeg–Szombathely–Vasvár–Nagykanizsa–Pécs–Eszék–Nándorfehérvár (ma Beograd, Szerbia) irány.¹²⁸

A magyarországi kora újkori városok hierarchiájának egyik jelentős vizsgálatát Gyimesi Sándor végezte el. Ez leginkább egy városrangsor, pontmódszer segítségével rangsorolta a feudalizmus-kori városállományt, és kísérletet tett arra is, hogy a városiasság alsó értékét e pontmódszer segítségével meghatározza 1715-ös (és 1828-as) népességszám (adóösszeírás) becslésekre levetítve. Négy tényezőt vett figyelembe: a települések népességét, iparosaik számát, igazgatási funkcióikat és kulturális szerepkörüket. Ezek alapján Győr 74 vizsgált és városiasnak talált település közül Győr az előkelő 3. helyet foglalta el ekkor.¹²⁹

2.4 Győr története, kereskedelmi és gazdasági helyzete a vasút megjelenése előtt

A vasút megjelenése előtt, a 18. század végére Győr igazi közlekedési és kereskedelmi csomópont volt már. Szárazföldi közlekedési útjai a természetszabta irányokat követték, és a városba futottak össze. A legrégebbi országutat a buda–bécsi jelentette. Ezt támasztja alá az 1790–91. évi országgyűlés által a reformmunkálatok kidolgozására felállított kereskedelmi bizottság munkája is, amelynek tevékenységi körébe tartozott a közlekedés helyzetének feltárása és fejlesztésére javaslatok kidolgozása. Feladatát 1793-ra teljesítette, a közúthálózat kiépítését Bécs és Pest–Buda központtal javasolta.¹³⁰ Ez volt egyúttal Győr vármegye

¹²⁴ Völgyi 1940. 40. p.

¹²⁵ Frisnyák 1999. 80. p.; Balázs 1980. 26. p.

¹²⁶ Valló 1930. 33. p.; Mendelényi 1897. 46. p.

¹²⁷ Majdán János: Magyarország közlekedése. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza. II. kötet, Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2008. (a továbbiakban: Majdán, 2008.) 72. p.

¹²⁸ Kalocsai Péter: A nyugat-magyarországi közlekedési hálózat változásai a trianoni békeszerződés következtében. *Világtörténet*, 2022. 4. szám, 245. p.

¹²⁹ Győri 1999. 93. p.; Beluszky 2003. 82–83. p.

¹³⁰ Kalocsai 2023. 255. p.

legfontosabb és legforgalmasabb elsőrendű útja is. Rajta szállították a császári seregek és Bécs számára az élelmiszereket, a balkáni termékeket és a sót (a Duna sóút is volt). Itt ment a császári parancsnokkal a budai Magyar Királyi Helytartótanácshoz a delizsánsz, de e vármegye volt az ország egyik legkisebb és legszegényebb területe is. Sok ár- és belvíz is egyaránt pusztította az úthálózatával együtt. Még elsőrendű út volt a győr–csorna–kapuvár–soproni irány. A római korban kiépített veszprémi út a Balaton elérését is szolgálta. Továbbá nyugat felé vezetett a másodrendű pápa–szombathely–grazi vonal. Észak felé a Szigetközön végig vonuló hédervár–dunakiliti és a Csallóközbe átvezető medvei országút. Kelet, illetve délkeletre vezetett még a nagyigmánd–tata–budai és a kisbér–mór–székesfehérvári másodrendű országút.¹³¹ Ez utóbbi a része volt a „*Mészárosok útjának*”, amely Budáról vezetett Székesfehérvár érintésével Győrbe, és a marhaterelés legfontosabb útja volt sokáig.¹³²

A város a vízi közlekedés fontos állomása is volt. A 18. században kezdett élénkülni a dunai hajóforgalom. Az alföldi és al-dunai dereglyések mind nagyobb számban jelentek meg a győri vizeken,¹³³ hogy itt rakodjanak, vagy továbbvigyék Mosonig a gabonaszállítmányaikat. Az egyre több hajó mellett ekkor még rengetek gabonával megrakott szekér is ment Győrből Mosonba. A városban ezt elősegítendően fenyő- és tölgyfából nagy terményszállító hajókat és kisebb bárkákat is gyártottak. A Duna szabályozása előtt a 19. század közepéig három ága közül a délin, a Mosoni-Dunán bonyolódott le a hajóforgalom. A középsőn, a mai főágon lehetetlen volt a hajók közlekedése, mivel medrét állandóan változtatta, s hordalékával zátonyokat épített. Régebben lovakkal vontatták a hajókat, ez viszont lehetetlen volt a középső ág mocsaras területén. A Mosoni-Duna viszont állandó és járható partvonala alkalmas volt erre. Ráadásul a vízi közlekedés sokkal olcsóbb is volt a tengelyen való szállításnál. Így nagyméretű áruforgalom bonyolódott le a Dunán, amelyből Győr is jócskán részesült. Sőt, később a nagyszabású átrakó forgalomnak lett a központja. A város a termékeny Kisalföld középpontjában feküdt, a nyugat felé (főként Bécs és Alsó-Ausztria) szállított mezőgazdasági termékek utolsó hazai állomása, gyűjtőhelye és piaca lett. Egyidejűleg az osztrák és német kereskedők bevásárlóhelyeként is szolgált. Országos, sőt európai jelentőségű vásárokon találkoztak az eladók a nyugati vevőkkel. Sok bécsi kereskedőnek állandó megbízottai tartózkodtak Győrben. A helyi kereskedelem behálózta az egész Dunántúlt.¹³⁴ Kiemelt

¹³¹ Kalmár 1923. 57–62. p.; Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Budapest, Útügyi Kutató Intézet, 1960. (a továbbiakban: Hanzély 1960.) 40–42. p.; Mentés 1987. 19–24. p.; Völgyi 1940. 5–11. p.; Győri 1999. 90. p.; Hammer 1936. 4. p.

¹³² Győri 1999. 90. p.

¹³³ Winkler 1934. 260. p.

¹³⁴ Völgyi 1940. 6. p.; Frisnyák 1999. 83. p.

jelentőséggel bírt a nagy mennyiségű gabona szállítása, amelyben egyre fontosabbak voltak a Duna-parti városok: Pest, Esztergom, Komárom, Győr és Moson.¹³⁵ Magyarországon kedvezőek voltak a természeti feltételek a gabonatermesztésre (főleg az Alföld déli részén és a Délvidéken). Komoly helyzeti előnyt jelentett, hogy a Magyarországtól északabbra fekvő európai országokhoz képest itt a gabona 2–3 héttel előbb érett be, így a magyar búza a konkurensokat megelőzve jelenhetett meg az európai piacokon. Sőt, az ekkorra megváltozott fogyasztási szokásoknak megfelelően a rozskenyér helyett inkább búzakenyeret kezdtek enni az emberek. Európában jó minőségű, magas sikértartalmú gabonát leginkább Magyarországon lehetett termelni.¹³⁶ Győrnek azonban külön előnyt biztosított, hogy a Dunántúl távolabbi vidékeit innen lehetett a legkönnyebben megközelíteni. Budát és Esztergomot hegyek zárták el Dunántúltól, Mosonnak pedig a Rábca és a Rába miatt volt rossz dél felé az összeköttetése. Észak-Dunántúl terményei így Győr felé tartottak, hogy elérjék a kereskedelem országútját, a Dunát. A termékeny Kisalföld és Észak-Dunántúl termény- és állatfeleslegei, másrészt a nagy fogyasztású és állandó osztrák piac Győrt a közvetítésre utalták. E körülmények közepette a kereskedelem volt ekkor már a győriek fő jövedelemforrása. Győr vonzáskörzetét megvizsgálva megállapítható, hogy szoros kapcsolatban állt a Dunától délre eső Hegyeshalom–Csorna–Pápa–Bánhida–Dunaalmás vonallal körülzárt területtel. E vidék gazdasági életének központja és irányítója volt. Ide kapcsolódtak még a Bakony északi része, továbbá a Kisalföld északi felének bizonyos tájai, melyek kiestek Pozsony, továbbá Komárom és Esztergom vonzásából. A Dunától északra fekvő tájakkal hajóközlekedés kötötte össze. E vidékekkel rendszeres kapcsolatban állt, de Győr vonzáskörzete ezen is túlterjedt, hiszen távoli országrészeket is benvonzott. A győri kereskedők megbízottai bejárták az egész Dunántúlt, hogy az értékesítés lehetőségétől elzárt helyek állatfeleslegeit Győr felé irányítsák. Ugyanakkor a gabonakereskedők lementek Szerbiába és Romániába is, hogy rossz helyi termés idején árut szerezzenek, s ezzel biztosítsák maguknak az értékesítés piacait.¹³⁷ Kereskedői tényleges szervező szerepet töltöttek be.¹³⁸ Megállapítható tehát, hogy Győr – földrajzi helyzetének köszönhetően – a 18. század végére igazi csomópontként a kelet–nyugati útvonal menti fekvése mellett jelentős észak–déli területeket is bekapcsolt a közlekedésbe és a kereskedelembé.¹³⁹

¹³⁵ Pisztóry Mór: Győr város gabnaforgalma és gabnakereskedése. In: Keleti Károly (szerk.): Statisztikai és Nemzetgazdasági Füzetek. A Hazai Állapotok Ismeretének Előmozdítására. Pest, Magyar Tudományos Akadémia, 1871. 8. kötet, 1. füzet, (a továbbiakban: Pisztóry 1871.) 36. p.

¹³⁶ Honvári János: Győr gazdaság- és társadalomtörténete a kiegyezéstől a II. világháború végéig (1867–1945). Győr, (kézirat) 2023. (a továbbiakban: Honvári 2023.) 1. p.

¹³⁷ Völgyi 1940. 7–9. p.

¹³⁸ Győri 1999. 91. p.

¹³⁹ Hammer 1936. 5–6. p.

A 18. századtól Győr népessége ugrásszerű fejlődésnek indult. A város populációja az 1784 és 1787 között lezajló első magyar népszámláláskor 13 421 fő volt.¹⁴⁰ A győri polgároknak és zselléreknek azonban nem volt elég földjük, amelyből a kor művelési rendszerei mellett 10–12 000 ember megélhetett volna. Így más termelési területeket kellett felkutatniuk. Az ősi kézművesség tovább gyarapodott, nagy területet látott el iparcikkkel, ruhával, csizmával. Kifejlődött a kereskedelem, amely először a környék, majd mindinkább az ország mezőgazdasági termékeit gyűjtötte össze, és a parasztoktól és nagyobb birtokokról a városok iparosodó népességéhez juttatta. A városban a kereskedők és az iparosok ekkorra magasan reprezentáltak voltak, míg a hajósok és fuvarosok száma jócskán emelkedett. A század végére már a magyar városok sorában népességük számához képest igen jelentős szerephez jutott Győr termelő és árueosztó munkája.¹⁴¹ A város regionális központi szerepét a II. József féle közigazgatás-átalakítási kísérlet is hűen tükrözte, ugyanis a győri kerületbe tartozott a korábbi Győr, Moson, Sopron, Komárom, Esztergom, Vas és Veszprém vármegye Győr központtal.¹⁴²

A 18–19. század fordulóján a Habsburg abszolutista monarchia merkantilista gazdaságpolitikájának részeként a folyami közlekedés élénkítése és hatékonyabbá tétele érdekében további csatornaépítésekkel és kezdeti folyószabályozásokkal találkozunk. A magyar Dél-Alföld terményeinek a Dunán Nyugat felé, Bécs irányába, illetve a Száván, Kulpán át Trieszt és Fiume (ma Rijeka, Horvátország) felé történő szállításában fontos szerepet játszott az 1802-ben átadott, a kor legjelentősebb mesterséges víziútja, a Tiszát a Dunával összekötő Ferenc-csatorna, amely átszelte a leggazdagabb gabonatermő vidéket, és 400 km-rel rövidítette meg az utat a nyugati piacok felé. Hasonló szerepe volt a Béga-csatornának is a Bánát mezőgazdasága számára.¹⁴³ A két kanális alacsonyabb vízállásnál sokszor nagyobb hajóval járhatatlan volt, vagy csak részleges terheléssel lehetett hajózni rajtuk. Ilyenkor a Dunán le kellett menni a Tisza–Duna torkolatához Titelig (ma Titel, Szerbia), onnan a Tiszán felhajózni Szegedig, ott megpakolták a hajót gabonával, majd vissza kellett jönnie ezen az úton keresztül egészen Gönyűig, végül a Mosoni-Dunán eleinte Mosonig, később Győrig.¹⁴⁴

¹⁴⁰ Danyi Dezső – Dávid Zoltán (szerk.): Az első magyar népszámlálás (1784–1787). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára–Művelődésügyi Minisztérium Levéltári Osztálya, 1960. (a továbbiakban: Danyi – Dávid 1960.) 368. p.

¹⁴¹ Borbíró Virgil – Valló István: Győr városépítéstörténete. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1956. (a továbbiakban: Borbíró – Valló 1956.) 248–249. p.; Bácskai Vera: Győr társadalmi összetétele a XVIII. században. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 174. p.

¹⁴² Győri 1999. 85. p.

¹⁴³ Huszár 2013. 15. p.

¹⁴⁴ Honvári 2023. 3. p.

Az 1709 óta tartó békét az Osztrák Császárság és a Francia Császárság háborúja törte meg 1809-ben. Az osztrák császár hadba szállt a franciák ellen, és a fegyverbe hívott magyar nemesi felkelőket Győr vára alá irányította. A csapatok szemléjét a Fő téren (ma: Széchenyi tér) tartották meg. 1809. június 14-én 10 órakor Győrtől délre a Pándzsa-ér keleti vonalán megszólaltak a franciák ágyúi, elkezdődött a győri csata. A vesztes kismegyeri ütközet után Napóleon katonái a győri várat is ostrom alá vették, és június 24-én délután 5 óra előtt a Fehérvári-kapun keresztül megkezdték a bevonulást a városba. A franciák sietve hozzáláttak a vár mielőbbi megerősítéséhez. Később mégis éppen Napóleon csapatai okozták a győri erődítmény pusztulását. 1809. október 14-én Bécsben az osztrákok és a franciák végleges békét kötöttek. Több jelentős erődítmény, így többek között a győri vár lerombolásában is megállapodtak. November 13-án délután 4 órakor a vár négy bástyája is a levegőbe repült, majd a raktárak és a hosszabb várfalak következtek. A súlyosan megrongálódott erődítmények ezáltal végleg elveszítették funkciójukat.¹⁴⁵

A dunai hajózás szabadságának kérdését a nemzetközi diplomácia szintjén először 1798-ban a rastatti kongresszuson a franciák vetették fel különösebb következmények nélkül. Majd az 1814. évi párizsi szerződés nyomán – amely a Rajnára érvényesítette a szabad hajózás elvét – az 1815-ös bécsi kongresszus is foglalkozott a szabad folyamhajózás kérdéseivel. Eszerint a több államot határoló, vagy átszelő folyókon mindenki számára szabad a hajózás, a hajózható ponttól a torkolatig és vissza. A kereskedelem sem tiltható meg, ha a hajózők betartják az aktuális folyamrendészeti szabályokat.¹⁴⁶

Győr város fejlődésének funkcionális alapját a 19. század első felében leginkább a termény- és állatkereskedelemben történő egyre erőteljesebb bekapcsolódása adta.¹⁴⁷ Különösen gyorsan terjeszkedett a napóleoni háborúk rövid gabona-konjunktúra időszakában.¹⁴⁸ 1815 után a dél-oroszországi búza Itáliából és az osztrák tengerpartról is kiszorította a magyar gabonát, így az 1830-as évekig egy dekonjunkturális időszak következett. Ez az ország gabonaexportjának a csökkenését idézte elő az árak zuhanásával egyidőben. A fő gabonapiac az 1830-as évekig még Moson maradt olyannyira, hogy ekkor Győrt mellette nem is lehetett igazán kereskedővárosnak nevezni.¹⁴⁹ Komárom is sokáig igen kemény ellenfélnek bizonyult. Az itteni belváros nagysága és épületeinek tekintélyes sora arra enged következtetni, hogy jelentősége még egykoron

¹⁴⁵ Winkler – Kurcsics 1998. 71–77. p.; Valló 1930. 32. p.; Mendelényi 1897. 49–51. p.

¹⁴⁶ Huszár 2013. 16. p.

¹⁴⁷ Balázs 1980. 11. p.

¹⁴⁸ Győri 1999. 90. p.

¹⁴⁹ Balázs 1980. 12–13. p.

nagyobb is volt.¹⁵⁰ A Győr előtt három ágra szakadó Duna ágai közül a Mosoni-Duna volt a hajózás számára továbbra is a legkedvezőbb, de ez is csak kisebb hajókkal volt járható a szabályozást, kotrást megelőzően. Bécs, pontosabban az öröltetés helyszínének számító Fischamend felé tartó szállítmányokat először Gönyűnél és Győrnél át kellett rakni kisebb hajókra, innen burcsellások (burcsella: fuvaros, lapos fenekű, sekélyebb folyószakaszon közlekedni képes dereglye) szállították tovább a zátonyos felső-dunai szakaszon, majd Magyaróváron szekérre pakolták.¹⁵¹ A búza ára az 1826. évi mélypontról az 1830-as évekig megkétszereződött. Ekkortól a magyar gabonaexport minden eddigit felülmúló konjunkturális időszaka kezdődött. Az ország gabonatermése rohamosan megugrott, amely így már képessé vált az osztrák piac megnövekedett felvevőképességének kielégítésére is,¹⁵² egyúttal jelentős fejlődést idézett elő a magyar mezőgazdasági szektorban.¹⁵³

A település – főként a gőzhajózás 1830-as évekbeli megjelenésétől – már a Dunán a legjelentősebb kereskedelmi központ, formálódó terménykereskedő város. Itt összpontosult a nyugatra irányuló gabonaszállítás, és egyúttal ez volt a kiviteli gabonaárucsere fő piaca is, kapcsolatrendszere túllépett a vármegye határain, de a város vonzása nem fedte le az ország egész területét.¹⁵⁴ Háttérbe szorította Pest–Budát is, amely inkább a nyugatról bejövő áruknak, a behozatali kereskedelemnek képezte fő emporiumát.¹⁵⁵ Kedvező földrajzi fekvésénél fogva tehát már ekkor rendkívül fontos szerepet játszott a bel- és külkereskedelemben. Remek helyzetét ekkor a dunai hajóforgalom egyre nagyobb fellendülésének köszönhetette. A század közepéig, a vasút kiépüléséig a kereskedelemhez szükséges utat leginkább a Duna természetes medre nyújtotta. Komárom, Győr és Moson versenyeztek egymással az alföldi gabona szállításában.¹⁵⁶ A Mosoni-Duna Győr és Moson közötti szakasza azonban mindinkább eliszaposodott, amivel az 1830-as évektől Győr lett a közvetítő gabonakereskedelem központja. A város így egyébként a mezőgazdasági kivitel legnyugatibb központi gyűjtőhelye, végállomása volt.¹⁵⁷ Míg Moson gabonakereskedelme ezt jócskán megsínylette, Győrnek eleinte a pozsonyi Duna-ág kikotrása és az azon való gőzhajózás megindulása sem ártott.¹⁵⁸ A város vált a magyar eladók és a nyugat felől ideérkezett vevők találkozóhelyévé, akik mind

¹⁵⁰ Szakál 2002. 80. p.; Balázs 1980. 11. p.

¹⁵¹ Győri 1999. 91. p.; Balázs 1980. 11. p.; Majdán 2008. 74. p.

¹⁵² Balázs 1980. 14. p.

¹⁵³ Komlos, John: *The Habsburg Monarchy as a customs union. Economic development in Austria–Hungary in the nineteenth century.* Princeton, Princeton University Press, 1983. (a továbbiakban: Komlos 1983.) 89. p.

¹⁵⁴ Beluszky Pál: Regionális központok kialakulása Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 2007. 6. szám, (a továbbiakban: Beluszky 2007.) 722. p.; Kalmár 1923. 63. p.; Frisnyák 1999. 84. p.; Szávay 1896. 219. p.

¹⁵⁵ Gonda Béla: *A magyar hajózás.* Budapest, Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, 1899. (Gonda 1899.) 11. p.

¹⁵⁶ Sály 2001. 7. p.

¹⁵⁷ Völgyi 1940. 13. p.; Szávay 1896. 126. p.

¹⁵⁸ Rúzsás 1964. 186. p.

nagyobb mennyiségben vásároltak a városban búzát, rozst, majd később árpát, zabot, kukoricát, bort, babot, gubacsot, gyapjút és bőröket is.¹⁵⁹ Ausztria, Cseh- és Németország bevásárlópiaca és élelmezője lett. Az ország – főként a délvidéki kereskedők – gabonája hajón jött fel Győrig. Itt arra alkalmas raktárakban tárolták, majd – a vasút megjelenéséig – szekéren szállítottak nyugatra. Az 1830-as évektől egymás után épültek fel a városban a kereskedők 2–3 emeletsoros, apró ablakos gabonaraktárai. Az ilyen épületek száma a Duna-parton és a többi városrészben a szabadságharc előtti években 147-re emelkedett, ennek ellenére a terményexport felfutása miatt értékesítési és raktározási nehézségei támadtak a városnak. A szállítás viszont nagyon sok helyi és idegen embert foglalkoztatott. Ebben az időben épültek egymás után a Bécs környéki malmok, hogy ellássák liszttel a rohamosan fejlődő fővárost és a többi bevitelre szoruló tartományt: Csehországot és Galíciát. A bécsi malmok ekkor kizárólag magyar búzát őröltek,¹⁶⁰ így nagy tétje volt annak, hogy Győr kedvező pozícióját megtarthassa, vagy növelhesse. A terménykereskedelem mellett a legjövendelműbb foglalkozásnak a sertés- és marhakereskedés bizonyult. A 12 helyi kereskedő évente 80–100 000 sertést és sok ezer marhát szállított a bécsi vásárba. A sovány vagy felhízott állatokat Gönyűig hajón hozták, majd innen lábon hajtották Győrbe, és a hizlalásuk a Rába-parti telepeken történt meg. Meglehetősen híresek voltak ekkor a győri lóvásárok is, ahol sok ország kereskedője találkozott. A 19. század közepére a helyi termény- és állatkereskedelem a virágkorát élte.¹⁶¹

Dönteni kellett ugyanakkor arról, hogy a kereskedelmet serkentő – Győrt Béccsel összekötő – vasút jelenti a fejlődés további zálogát, vagy az egyre kevésbé hajózható szakasz kotrásával, esetlegesen az úgynevezett „újvárosi szakadást” átmetszésekkel kellene hosszú távon hajózhatóvá tenni?!¹⁶² A város rendelkezett már a 19. század első felében is – leginkább a helyi igényeket kielégítő – iparral. Első üzemek 1818-tól kezdve jöttek létre. Ezek elsősorban mezőgazdasági termékeket feldolgozó termelőegységek, pl. ecet-, olaj-, szalámi-, tésztagyár, malom stb., a győri kereskedelmet szolgáló hajógyár, a környék gazdasági szerszámaikat készítő üzemek és a városi szolgáltatásokat biztosító gázgyár, vízvezetéküzem és téglagyár voltak. Kiemelendő emellett, hogy Győrnek ebben az időben országosan fejlett kézműipara volt. 1846-ban a helyi iparosok megrendezték az ország egyik első műiparkiállítását is.¹⁶³ A kézműipar fogyasztója a helyi és a környékbeli lakosság volt leginkább.¹⁶⁴ A 19. század elején mintegy

¹⁵⁹ Winkler 1940. 260. p.; Balázs 1980. 21. p.

¹⁶⁰ Völgyi 1934. 13–23. p.

¹⁶¹ Balázs 1980. 15–24. p.

¹⁶² A ’szorgalom’ és kereskedés’ legujabb előlépései hazánkban. *Rajzolatok*, 1836. április 30. 35. szám, 255–277. p.

¹⁶³ Az iparműkiállítás történetét lásd bővebben: Balázs 1980. 70–83. p.

¹⁶⁴ Völgyi 1940. 40–41., 50. p.; Mendelényi 1897. 57. p.

70–80 féle foglalkozást űztek, de mivel nem fejlődött az ipar, ezért egyre több iparos nehéz anyagi körülmények közé került. A kereslet viszont folyton növekedett, így a műhelyekben dolgozó inasok és legények számát is emelni kellett. Győrben végig szigorúan felléptek a kontárok ellen, ők ideiglenes iparüzési engedélyt sem kaptak. A céhek szerepe ugyanakkor folyamatosan gyengült, szabad utat nyitva ezzel a céhen kívüli ipar kibontakozásához. Egy 1840-es törvénytől kezdve szabadon lehetett már gyárat alapítani, amely egy új folyamat kezdetét jelentette.¹⁶⁵

Győr egyik fontos állomása volt a nyugat felé vezető postaútnak is. 1826-ban a budapest–komárom–győr–moson–köpcsény (ma Kittsee, Ausztria)(–elágazással Pozsonyba)–hainburg–bécsi – gyalog, kocsis, vagy lovas – postajárat volt.¹⁶⁶

Itt ismét érdemes megvizsgálni az adott korra vonatkozó városrangsorokat. A feljebb említett Gyimesi pontrendszer alapján 1828-ban Győr még mindig a 4. város a már 100 városiasnak talált település közül. Ennél is komplexebb munka a Bácskai Vera és a Nagy Lajos által összeállított, az 1828-as összeírás alapján monográfia. A 19. század eleji, vasút nélküli – királyi, tehát Erdély nélküli – Magyarország 743 városhelye közül mindössze 282 minősült a falvak piachelyeinek. Közülük 138 rendelkezett tiszta vonzaskörzettel. Módszertani megfontolásból piacközpontnak tekinthetünk legalább egy falunak kizárólagos eladó- vagy vásárlóhelyeként funkcionáló települést. Győr a 36. a piacközpontok állománya szerinti tiszta körzetek népességszáma alapján, 33 470 fős tiszta körzeti, és 82 604 megosztott körzeti népességgel. Míg a településeket piacközponti funkcióik alapján történő besorolása alapján Győr az I., igen erős kategóriába került, összességében a 8. pozícióba. A Duna vonala mellett a nyugati országhatárhoz közel a város fontos központi helynek minősült már ekkor is. Nagy területek forgalmát vonzotta a hozzá kapcsolódó úthálózat révén és a révén keresztül a folyó bal partját is. Budáról elsőrendű út vezetett a Pilisen át Nyergesújfalunál elérve a Dunát, majd onnan tovább Újszőnyig (ma Komárom városrésze), ahonnan másodrendű út vezetett a Duna mellett Ácson keresztül Győr felé. Ez folytatódott inntől Rajkán, Oroszváron (ma Rusovce, Szlovákia), Köpcsényen és Pozsonyon, illetve Magyaróváron és Hegyeshalmon át Bécsig. Ez az útvonal és a földrajzi helyzete tette lehetővé Győr –, Esztergom és Komárom – piacközponti szerepének érvényesülését. Győr 1828-ban a régióban Kőszeghez hasonlóan szerény méretű és jelentős megosztott körzetet vonzott, míg a közeli Sopron és Szombathely jelentős méretű tiszta

¹⁶⁵ Nemesné Matus Zsanett: Győr kézművesipara a kezdetektől 1872-ig. In: Honvári 2021. (a továbbiakban: Nemesné 2021.) 22. p.

¹⁶⁶ Nádor Vincze: A hazai postaügy fejlődésének története. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* (a továbbiakban: *VéKK*), 1885. augusztus 12. 93. szám, 740. p.

és megosztott körzetű piacközpont volt.¹⁶⁷ A Bácskai által a piacközponti funkciójuk erőssége szempontjából elvégzett faktoranalízis alapján pedig Győr a 10 közül a 4. csoportba tartozott. Ezek közepesen fejlett és fejlett piacközpontok voltak, nagyon sok és nagyon nagy jövedelmű szántóterülettel, rengeteg szőlővel és átlagos mennyiségű legelő- és rétterülettel rendelkeztek körzeteikben. Tiszta körzetük kézművesipara és kereskedelme fejlett és nagy népességű (átlagosan 1400 főnyi) településeket vonzottak. Győr gabonakereskedelme már ekkor számottevő. A város nemcsak nagy népességű és bő termésű vonzáskörzet értékesítőhelye, hanem a Dunán szállított gabona egyik fő átrakodóhelye, állomása volt, és kereskedői szinte az egész Dunántúl vásárain felvásároltak különböző mezőgazdasági terményeket, állatokat, bőröket. Tiszta körzetének kézművesipara fejlett, az itt működő kereskedők száma azonban csekély. Megosztott körzetének kereskedelme ennél fejlettebb. A város népességszáma, fontos kereskedelmi szerepe ellenére, stagnáló volt.¹⁶⁸

Ezek alapján Győr másodrendű kereskedelmi központ volt még ekkor. Gabonakereskedelme már a gőzhajózás megindulása előtt is jelentős, az új közlekedési eszköz megjelenése pedig csak fokozta ezt. A mintegy 14 000 lakosú városban több mint 170 kereskedő működött. A többi várostól eltérően ezek keresztény, többségükben magyar kereskedők voltak. Miután a jogszabályok lehetővé tették, rohamosan emelkedni kezdett a zsidó lakosok száma is, akik gyorsan átvették a kereskedelemben (gabona- és terménykereskedelem, alakuló gyáripar, banki szféra) a vezető szerepet. 622 kézművesmester 229 legénnyel 93, köztük 37 speciális mesterséget űzött. Közéjük sorolható a hentes, cukrász, likőrkészítő, ecetfőző, kelmefestő, puskaműves, késkovács, ónöntő, harangöntő, útkövező, könyvkötő, hangszerkészítő stb. mesterség. A város sokrétű, magas szintű egyéb központi funkciókkal is bírt: mint vármegye- és püspöki székhely igazgatási, szemináriuma, jogiakadémiája, teológiai főiskolája, bencés gimnáziuma, színháza, (nemzetközi) hangversenyei és nyomdája révén kulturális szerepkört töltött be, egyúttal katonai éléstár telephelye volt, postahivatala és sóháza forgalmi, patikája pedig egészségügyi szerepkörét mutatja. Hogy ezek ellenére tiszta körzete viszonylag jelentéktelen volt, az kikötőhelyi szerepének tulajdonítható, hiszen a tengerihez hasonlóan a folyami kikötők sem szorultak ellátásukhoz jelentősebb saját vonzáskörzetre, hiszen a beáramló áruk nagy tömege ezt szükségtelessé tette. 34 település csaknem 33 500 lakosára kiterjedő tiszta körzete inkább önellátó, mint felesleget termelő volt. A kézművesipar színvonala

¹⁶⁷ Bácskai Vera – Nagy Lajos: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1984. 45–84., 122–124. p., Hanzély 1960. 40. p.

¹⁶⁸ Bácskai Vera: Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1988. 22., 45. p.

átlagosnak tekinthető, az iparosok nagyobb koncentrációjára kevés példa akadt. A 75 település 82 600 lakosságára kiterjedő megosztott körzetében 4 város (Székesfehérvár, Komárom, Pápa és Veszprém), 3 piacközpont (Moson–Magyaróvár, továbbá a Pozsony vármegyei Somorja [ma Šamorín, Szlovákia] és Dunaszerdahely [ma Dunajská Streda, Szlovákia]), valamint egy alközpont vonzásával osztozott. A jelentéktelenebb központokat csupán 2–3 település vallotta piacául, nagyobb összefüggő területen Veszprémmel, Komárommal, valamint Moson–Magyaróvárral és Pápával osztozott, sőt utóbbi maga is Győrt vallotta piacául. A Pápával közös 11 település 9680 lakójára, illetve a Magyaróvárral közös 19 település 13 000 lakosára kiterjedő bő szántóterülettel rendelkezett, az utóbbi igen nagy rét- és legelőterülete nagyobb arányú állattartásról tanúskodott, viszont iparos és kereskedő alig volt e területen.¹⁶⁹ Infrastrukturális tekintetben viszont voltak hiányosságai, így például az utcák kivilágításának hiánya miatt több kritika is érte Győrt ebben a korszakban.¹⁷⁰ Továbbra sem kerülték el a várost emellett az árvizek és tűzvészek, sőt 1831-ben még a kolerajárvány is elérte (640 fő elhunyt), de ezek sem vetették igazán vissza a fejlődésben. 1843-tól pedig a város hivatalos nyelve már a magyar volt.¹⁷¹

Mindezekből megállapítható, hogy Győr a 19. század első felére, a vasút megjelenése előtt egy igazi közlekedési és elosztó központ. Gabonakereskedelme országos jelentőségű volt, összeköttetést biztosított a Dunántúl és még az attól délebbre elterülő vidék és Bécs között. Jó földrajzi helyzetét kihasználva gyűjtő- és tranzitszerepet töltött be kelet és nyugat között ekkorra már Pest–Budával is vetekedve. Ugyanígy sertés- és marhakereskedelme, különböző vásárai is számottevőek. Kedvező helyzetébe ugyanakkor nem nyugodhatott bele, hiszen a vasút megjelenése alapvetően alakította át a – távolsági – kereskedelmet és a gazdasági viszonyokat, így a város számára is a hálózatba való bekapcsolódás létkérdéssé vált, funkcióinak megtartását várták attól.

¹⁶⁹ Bácskai Vera: Városok és polgárok Magyarországon. I. kötet. Budapest, BFL, 2007. 206–207. p.

¹⁷⁰ Bácskai Vera: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Budapest, Osiris Kiadó, 2002. 119. p.; Győri 1999. 91. p.

¹⁷¹ Valló 1930. 33., 45. p.

3 A vasút megjelenése

3.1 A vasút feltalálása és az első vaspályák megnyitása

Az iparosodás kibontakozásával jelentkező tömegtermelést és a megnövekedett áru- és személyszállítási igényeket lehetetlen lett volna a hagyományos közlekedési eszközökkel kielégíteni. Maga a folyamat ki sem alakulhatott volna az olcsó és gyors tömegszállítás nélkül.¹⁷² „A vasút, az emberi haladásnak ez a valóban csodálatos alkotása...”,¹⁷³ hasonló dicsérő szavakkal szokták illetni a gőzzel meghajtott kötőtpályás közlekedési eszköz feltalálását, melynek tökéletesített változatához sok idő kellett, és a gőzgépnek a hajózásban való felhasználása viszont segítette a vasúti gőzmozdonyok fejlesztésénél. A vasút létrehozása után egyfajta multiplikatorként működött, amely megkövetelte a szénbányászat, a kohászat, a vas- és acélgyártás, a gépgyártás stb. fejlesztését is.¹⁷⁴ Eltérő vélemények alakultak ki a létrehozásával kapcsolatban. Az viszont biztos, hogy előbb épültek meg fából, majd vasból a pályák, mint a gőzmeghajtású mozdonyok.¹⁷⁵ Kétségtelen tény, hogy a kísérletezésnek egyik fontos állomása a gőzgép megalkotása volt. A James Watt által kifejlesztett gép tökéletesítésének csúcspontját a 18. és a 19. század fordulóján éri el Oliver Evans munkája nyomán.¹⁷⁶

A pálya minőségének változása sem elhanyagolható jelenség. Az Angliában és Erdélyben is elterjedt fa sínek egyre kevésbé bírták a folyamatosan nehezebbé váló vagonokat.¹⁷⁷ Így a fából készült pályát¹⁷⁸ lassan felváltották a strapabíró, hengerléssel elkészített – vas, majd acél – sínek a 19. század első felében. Ezek rendelkeztek azzal a tulajdonsággal, hogy egy súlyosabb gépmonstrumot is elbírijanak.¹⁷⁹ Nem kellett sokat várni az első „vasparipa” elkészítésére sem. Az angol mérnök, Richard Trevithick megépítette az első működőképes, nagynyomású gőzgéppel üzemelő gőzmozdonyt. A gépet 1804 februárjában a dél-walesi Penndarren vasműben használták először, de nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert a nehéz

¹⁷² Berend T. Iván – Ránki György: Európa gazdasága a 19. században. 1780–1914. Budapest, Gondolat Kiadó, 1987. 38. p.

¹⁷³ Czére – Nagy 1967. 68. p.

¹⁷⁴ Honvári 2007. 21. p.

¹⁷⁵ Czére 1989. 8. p.

¹⁷⁶ Schivelbusch 2008. 11. p.

¹⁷⁷ Legény József: A vasút története. In: Katona 1999. 67. p.

¹⁷⁸ Magyarországon a 19. század végén még üzemelt a Hunyad vármegyei Brádon egy 16. századból származó, fa nyompályán közlekedő kocsis a 12 apostol nevű bányában. In: Zelovich 1925. 11. p.

¹⁷⁹ Czére – Nagy 1967. 73.p.

mozdonyt nem bírták el a fapallóra fektetett sínek.¹⁸⁰ Trevithick után számos feltaláló igyekezett vaspályán közlekedő önjáró gépet kikísérletezni. Matthew Murray és John Blenkinshop 1812-ben egy gőzmozdonyt építettek. A „Pöfögő Vili” a wylami szénbánya szolgálatában volt, mígnem a londoni Vasúti Múzeumba került.¹⁸¹ A végső áttörés George Stephenson, a „gőzüzemű vasút atyja”¹⁸² nevéhez fűződik, akinek az első gőzmozdonya 1814 táján a killingworthi szénbányában közlekedett.¹⁸³ A gyorsan iparosodó Angliában akkortájt a szállítási problémák egyre nagyobb gondot okoztak, az országutakon való közlekedés drága és nehézkes volt. Ennek nyomán már 1810-ben a stocktoni városházán egy vacsora alkalmával felmerült egy közforgalmú vasút kiépítésének gondolata. 1821-ben a képviselők pedig már azt a javaslatot terjesztették az angol parlament elé, hogy Stockton és Darlington között vasutat építsenek ki.¹⁸⁴ Ez kiváló alternatívája az akkori leggyorsabb személyszállítási módozatnak, a lovaspostának, amelynek az állatok álló- és tűrőképességéből fakadó korlátait régóta ismerte mindenki.¹⁸⁵ Darlington környékén terült el Északkelet-Anglia egyik leggazdagabb szénmezője, míg Stockton a szénszállítás természetes útvonala volt, így a bányatulajdonosok érdeke a mielőbbi összeköttetés létrehozása lett.¹⁸⁶ Stephenson értesülve a vonal engedélyezéséről hozzálátott a munkálatokhoz. Végül Robert Stephenson, George fia üzembe helyezte a személyközlekedés számára is használható első nyilvános gőzvasutat a 39 kilométeres távon 1825. szeptember 27-én, amely leginkább helyi támogatásokból valósult meg személyes kapcsolatok útján bevont banki tőkével kiegészítve.¹⁸⁷ Mindazonáltal a szénszállítás tette ki a vonal fő profilját, de a világon első ízben emberek is utazhattak a vasúton.¹⁸⁸ A vonal megnyitása után hatalmas gazdasági sikert könyvelhetett el, ugyanakkor egy viszonylag szűk kört, a térség kb. 15 000 emberét érintette csak. Jelentősége azonban vitathatatlan volt, így a parlament többek között a Liverpool és Manchester közötti szakaszra is építési engedélyt adott ki.¹⁸⁹ Ez volt a világ első, kizárólag gőzüzemre berendezett közforgalmú vasútja, melynek

¹⁸⁰ Paturi, Felix R. (összeáll.): A technika krónikája. Budapest, Officina Nova Kiadó, 1991. (a továbbiakban: Paturi 1991.) 168. p.

¹⁸¹ Tanel, Franco: A vasút története. A gőzmozdonyoktól a gyorsvasútig. Budapest, Geographia Kiadó, 2007. (a továbbiakban: Tanel 2007.) 35. p.

¹⁸² Czére 1989. 33. p.

¹⁸³ Tanel 2007. 36. p.

¹⁸⁴ Czére – Nagy 1967. 79. p.

¹⁸⁵ Verdier, Nicolas: A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2008. 32. szám. 31–59. p.

¹⁸⁶ Czére 1989. 34. p.

¹⁸⁷ Cottrell, P. L. – Ottley, G.: The beginnings of the Stockton & Darlington Railway. People and documents, 1813–25: a celebratory note. *Journal of Transport History*, 1975. 2. szám, 86–93. p.

¹⁸⁸ Paturi 1991. 196. p.

¹⁸⁹ Czére – Nagy 1967. 79. p.

ünnepélyes megnyitására 1830. szeptember 15-én került sor. A két város összeköttetésének fő mozgatórugója: Liverpool Anglia egyik legjelentősebb tengeri kikötője, valamint Manchester a nagyszámú ipartelepeivel. A két település gazdasági körei régóta törekedtek arra, hogy a két vidéket összekapcsolják. A vasút mind az áru-, mind a személyszállításban nagy teljesítőképességűnek és biztos üzeműnek bizonyult, és a megnyitása után lassan kibontakozott az érdeklődés a vasúti vállalkozások iránt.¹⁹⁰ Az első vonalhoz képest lényegesen szélesebb réteget, 350 000 embert ért már el. Valójában ezzel indult meg a vasút igazi térhódítása.¹⁹¹ Megállapítható tehát a vasútról, hogy ez tette lehetővé tömegek és áruk gyors, nagy távolságokra történő, viszonylag olcsó szállítását, új, addig a piactól való távolsága miatt nem hasznosítható területeknek a gazdasági vérkeringésbe való bevonását és elősegítette az urbanizációt. Mindemellett a vasút kisebb energiaráfordítással működött és a hírterjesztésben (levelek, újságok, távíró),¹⁹² illetve a munkaerőmobilizálásban és a turizmusban is új távlatokat nyitott meg. A vasutak és a városok között egymást sokféleképp befolyásoló, összetett kapcsolatrendszer jött létre. Ennek mértéke és típusa a helység nagyságától, földrajzi elhelyezkedésétől és a gyorsan változó társadalmi környezetétől függött.¹⁹³ Egy település vagy egy régió, ha akár rövidebb időre is nélkülözni volt kénytelen a találmányt, hamar elveszítette korábbi előnyeit, és a fejlődés perifériájára szorult.¹⁹⁴ Ezzel a közlekedés egy új eszköze jött létre, és indult el világhódító útjára, hamarosan Magyarországot is elérve.

3.2 Az első magyar vasút és a győri tervek

A 19. század első felében hamar felröppent a folyami hajózás akkor legnagyobb és legújabb alternatívájának számító vasút ötlete Ausztriában és Magyarországon, ezzel egyúttal Győrt tekintve is. Az első – gőzüzemű – vasútvonalat a birodalom fejlettebb részében, Ausztriában adták át 1837-ben Floridsdorf és Deutsch Wagram között. A Salomon Mayer von Rothschild bankár által alapított *K. K. Privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn* (Nordbahn)¹⁹⁵ végső

¹⁹⁰ Czére 1989. 37–42. p.

¹⁹¹ Simmons, Jack: Rail 150: 1975 or 1980? *Journal of Transport History*, 1980. 1. szám, 1–8. p.

¹⁹² Roth, Ralf: The City and the Railway in the World: Looking Back over Two Centuries. In: Roth – Heesvelde 2022. (a továbbiakban: Roth 2022.) 17. p.

¹⁹³ Lásd bővebben: Roth, Ralf: Interactions between Railways and Cities in Nineteenth-Century Germany: Some Case Studies. In: Roth – Marie-Noëlle 2003. 1–27. p.

¹⁹⁴ Honvári 2007. 21. p.

¹⁹⁵ A Ferdinánd Császár Északi Vaspálya Társaság 1836-ban jött létre. Bécsből Lundenburgon át egyrészt Brünne (ma Brno, Csehország), másrészt Oderbergbe (ma Bohumin, Csehország) és Krakóba, Csehország felé vezettek később főbb vonalai. 1848-tól a Gänserndorf–Marchegg vaspályát is üzemeltették. In: Somogyi Ede (szerk.): Magyar Lexikon, az összes tudományok enciklopédiája. 3. kötet. Budapest, Rautmann Frigyes, 1879. (a továbbiakban: Somogyi 1879.) 308. p.

célja Bécs és a galíciai sóbányák között összeköttetés megteremtése volt.¹⁹⁶ Nem sokkal később pedig Magyarországon is elkezdtek foglalkozni az ötlettel. Az ország közúthálózata ugyanis a 18. század végére és a 19. század elejére mind mennyiségileg, mind minőségileg messze elmaradt a kontinens nyugati – nem mindig makulátlan – szintjétől,¹⁹⁷ sőt a hazai követelményektől is.¹⁹⁸ Ezt az állapotot az sem könnyítette meg, hogy a vármegyék 18. század végén kifejezetten ellenezték a közlekedés fejlesztését, mert abban nemzeti veszedelmet láttak. Báró Orczy Lőrinc, a II. József által Magyarország folyóinak szabályozási munkáira felfogadott szakember maga is bajforrásként aposztrofálta az újításokat és szabotálta azokat. Ilyen körülmények között nem csoda, hogy „*az ország egyik-másik vidéke úgyszólván saját zsírjába fült, mert közlekedő utak hiányában terményeit nem tudta értékesíteni*”.¹⁹⁹ Magyarországon az utakat nagyobb részben az állam kezelte, de a javításokat a vármegyék végezték, s ezeket nem mindig az országos, sokkal inkább a provinciális, a helyi vagy az egyéni érdekek határozták meg.²⁰⁰ Magyarországon ún. épített utakat a 18. századtól találunk, de ezek esetében a kifejezés inkább a járhatóvá tételt jelentette. Ezek között leggyakrabban az országutak és postautak szerepelnek. Az elnevezések a minőségre és az út feladatára utalnak, és ez megadta annak időszakos járhatóságát, vagy éppen járhatatlanságát is.²⁰¹ Az ilyen körülmények között közlekedők az utazás komfortérzetét nem növelő, hosszú menetidőkre számíhattak. A hazai személyszállítás fő lebonyolítója a küldeményeket fuvarozó posta volt. A rossz utak azonban a posta fejlődését is akadályozták.²⁰² Az ország keleti, nyugati és északi részén, ahol az utak építéséhez rendelkezésre állt termés- és zúzottkő, voltak jó utak, az Alföldön viszont ezek hiányában csapadékos időjárás esetén járhatatlanná váltak. A leghátrányosabb terület e szempontból a Duna-Tisza köze volt, hiszen itt még a 19. század közepén sem volt kiépített út.²⁰³

Először az 1825–27 között üléselő diéta foglalkozott konkrétan a közlekedés fejlesztésével, különösen a járható utak kiépítésére való tekintettel, mivel ezek nagy része esős időben szinte használhatatlanná vált.²⁰⁴ A hazai viszonyokat élesen bírálta maga Széchenyi István is a *Hitel* című munkájában. „*Lefoly a' domboru kőutrul a' víz, kétséget nem szenved; de hogy a' domboru*

¹⁹⁶ Berend, T. Ivan: *History derailed. Central and Eastern Europe in the long nineteenth century.* Berkeley–Los Angeles, University of California Press, 2003. (a továbbiakban: Berend 2003.) 151. p.; Majdán 1987. 11. p.

¹⁹⁷ Mezei 1996. 7. p.

¹⁹⁸ Czére 1989. 69. p.

¹⁹⁹ Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy.* Budapest, MTA, 1925. (a továbbiakban: Zelovich 1925.) 5. p.

²⁰⁰ I m. 6. p.

²⁰¹ Mezei 1996. 7. p.

²⁰² Czére Béla: *A magyar vasutak hőskora.* In: Mezei – Somody 1996. 8.

²⁰³ Hanzély 1960. 30. p.

²⁰⁴ Majdán 1987. 11. p.

*földutrul, melly minden nedvet magába szí, lecsurogjon, azt tán senki se hiszi, a' ki gondolkodni akar, mint azt se hinné, hogy a gömbölyü spongiárul oldalast csepeg le a' víz. Ha az ut bevett szokás szerint elkészült, minden tavasszal 's ősszel, vagy közönségesen, ha egészen elromlott, minden haszonvétele nélkül 'megtöltetik.....,utoljára olly magasra nő, hogy azon végre alig járhatni...".*²⁰⁵ Ez a diéta egy külön bizottságot rendelt ki az elmaradott körülmények felszámolása céljából a kereskedelmi és közlekedési ügyek tárgyalására. Az elkészült jelentésben 13 fontos, létrehozandó útvonal szerepelt, ezek közül egy volt a Buda–Győr–Magyaróvár–Bécs szakasz, és először említették Magyarországon a „vas út” fogalmát. Ez nem került az országgyűlés elé, de a közvéleményt inentől élénken foglalkoztatta. Kísérletként először a lóvasút, majd a „lebegővasút” (függővasút valójában) ötlete merült fel. Johann Georg Bodmer svájci²⁰⁶ mérnök, feltaláló 1824-ben egy angliai útja során látta és megcsodálta Henry Palmer egysínű talpakon álló magasvasútját, amely megihlette. Úgy gondolta, hogy az itt megépített lófogató eszközt sikerrel lehetne alkalmazni Magyarországon is. Saját szabadalmú terve a diétán kedvező fogadtatásra talált, melyet – elképzelése szerint – sikeresen lehetne alkalmazni a Pest–Szolnok–Debrecen, a Pest–Győr–Sopron–Bécsújhely (korábbi nevén Németújhely, ma Wiener Neustadt, Ausztria) és a Győr–Fiume, 900 km-es viszonylatban is. (lásd: Melléklet 2. kép) Ebből végül mindössze a 7,6 km-es Kőbányáról Pestre vezető, építőanyagot szállító – kétsínű²⁰⁷ – „lebegővasút” valósult meg, mely 1827. augusztus 20-án meg is nyílt.²⁰⁸ A projekt ugyanakkor megbízhatatlansága miatt nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, így hamarosan – egy éven belül – megszüntették.²⁰⁹ Nem sokkal később Szitányi Ullmann Móríc pozsonyi származású pesti nagykereskedő kért engedélyt hasonló rendszerű vasút építésére Győr és Moson között gabonaszállítás céljából,²¹⁰ azonban ebből a kedvezőtlen tapasztalatok után nem lett már semmi.

Franz Xaver Riepl a Bécsi Politechnika professzora a Vormärz idején, 1829 végén vázolta az osztrák tartományokat az Adriával összekötő összbirodalmi vasúthálózati tervét. Magyarország északi, északnyugati részét is bekapcsolta volna a – kötőtpályás – forgalomba. Ennek egyik eleme a Bécsből Bruck an der Leithán, Mosonon, Kapuváron, Sárváron és Szombathelyen át

²⁰⁵ Gróf Széchenyi István: Hítel. Pest, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi István Könyvnyomtató Intézet, 1830. 109. p.

²⁰⁶ Brownlie, David: John George Bodmer, his life and work, particularly in relation to the evolution of mechanical stoking. *Transactions of the Newcomen Society*, 1925. 1. szám, 86. p.

²⁰⁷ Palmer és Bodmer szabadalmának összehasonlítását lásd itt bővebben: Beschreibung 1828. 248–252. p.

²⁰⁸ Edvi Illés Aladár: A pest–kőbányai próbavasút. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1895. 6. szám, 217–223. p.; Horváth Csaba Sándor: Vasútfejlesztési koncepciók a nyugat-dunántúli régióban. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XIV. Apáczai Napok 2010 – Nemzetközi Tudományos Konferencia. Európaiság, magyarság Közép-Európában. Tanulmánykötet. Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2011. 540. p.

²⁰⁹ Petrik – Szegő 1971. 8. p.

²¹⁰ Horváth 1994. 117. p.

Varasdig (ma Varaždin, Horvátország), majd Laibachon (ma Ljubljana, Szlovénia) át Triesztig vezetendő vaspálya volt. Itt bukkant fel először Győr városa egy – normál – vasúti tervben, Riepl ugyanis Mosonból kiágazólag Győrön át Budáig is vizionált szárnyvonalat.²¹¹ (lásd: Melléklet 3. kép) Ez azonban egyértelműen csak az osztrák birodalmi érdekeket tartotta szem előtt, Magyarországot tartományi szinten kezelte.

A vasútról a magyar társadalom korabeli külföldre utazó értelmiségiektől és arisztokratáktól értesülhetett útleírások, útinaplók formájában. A dokumentálhatóan első vasúton utazó magyar személy Bölöni Farkas Sándor erdélyi író és műfordító volt, aki 1831. június 10-én utazott Liverpoolból Manchesterbe.²¹² Őt nem sokkal később Széchenyi István is követte, aki 1832. október 24-én jegyezte le naplójába a vasúti utazással kapcsolatos élményeit ugyanezen a viszonylaton: „Midőn elhajtának – ámulatba ejtő a benyomás - - Kicsiny ördög, mely mindent továcipel magával.”²¹³ Majd október 25-én utazott is a „Cometen”. „Egészen jól éreztem magam. 1 óra 30 perc alatt. Vissza 1 óra 35 perc. Egyszer állottunk meg. Nagyon egyenetlenül megy. Hegynek föl meglehetősen lassan. Némely helyeken viszont oly sebesen, ahogy egyetlen versenyló sem. Meggyőződésem – néhány esztendő múlva ezt a tárgyat nagymértékben tökéletesíteni fogják.”²¹⁴ Széchenyi hazahozta magával az élményt, amelyből ötlet lett. Innentől sokat munkálkodott azon, hogy Magyarországon mielőbb legyen vasút. Erre egyre nagyobb szükség is volt, hiszen a 19. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. Így egyre sürgetőbbé vált e kedvező európai konjunktúrába való bekapcsolódás. Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó szállítási hálózat kiépítése volt.²¹⁵

Majd 1836-ban – intermodális jelleggel – felmerült a dunai hajózást is segítő, egy – csak kifejezetten – Bécsből Sopronon, illetve Bruck an der Leithán át Győrig, onnan pedig Gönyüig vezetendő vaspálya terve. Az ötlet az Első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Rt.-ben (*Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*) (DGT)²¹⁶ is részesedéssel rendelkező Sina György Simon görög–macedón származású bécsi báró bankártól, kereskedőtől²¹⁷

²¹¹ Die ersten 1886. 12–15. p.; Diószegi István: A stratégiai vasútvonalak kiépítésének ügye a közös tanács előtt az 1880-as években. In: Rác István (szerk.): Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok. Debrecen, KLTE, 1992. (a továbbiakban: Diószegi 1992.) 19. p.

²¹² Bölöni 2008. 207–208. p.

²¹³ Széchenyi 1978. 725. p.

²¹⁴ Ibid. 725. p.

²¹⁵ Katus 1996. 385. p.

²¹⁶ Huszár 2013. 31–33. p.; Hunfalvy János: Magyarország viszonyainak statisztikai vázlata. In: Statisztikai Közlemények: A hazai állapotok ismeretének előmozdítására kiadja a Magyar Tudományos Akadémia Statisztikai Bizottmánya. V. kötet (1863–1864). Pest, 1863. (a továbbiakban: Hunfalvy 1863.) 37. p.

²¹⁷ Horváth 2018. 33. p.

származott. Az említett hajózási vállalat a magyar gabona nyugati kivitelében volt érdekelt,²¹⁸ a Habsburg Birodalom jelentős gazdasági és politikai életének szereplői alapították 1829-ben Bécs és Zimony (ma Zemun, Szerbia) között, majd egészen le a Duna-torkolatig, végül Konstantinápolyig (ma Isztambul, Törökország) és vissza Győrt is érintő kereskedelmi hajók közlekedtetésére. Sina célja a hajóforgalom akadályainak – az eliszaposodásnak a – leküzdése Gönyűtől Bécsig, elősegítve ezzel az Ausztria felé irányuló gabonakereskedelmet. Ennek folytatása lenne a Pest felé, onnan pedig egészen Debrecenig vezetendő vasút, ezzel sokkal nagyobb forgalmat generálva az új közlekedési eszköznek. Ha a tervezett vonal azonban csak Gönyűig vezetne, akkor Győr szerepköre a helyiek és pár „vándor” tevékenységén kívül csupán a tranzitkereskedelemre korlátozódna, de arra is csak a téli hónapok után. E terv így nagy vitákat szült a helyiek és érintettek körében. A vonal több nagy- és kisbirtokos területén futna át, akik hozzájárulása nélkül aligha valósulhatna meg. A Győrig vezetendő vasút esetében Károly főherceg és az Esterházy herceg uradalmi lennének érintettek, akik már ekkor támogatták az innovációt saját érdekükben is.²¹⁹ A Bécs és Pest közötti vasút ötlete innentől folyamatosan terítéken volt egyelőre Győrt is érintve, hiszen ekkor még ez tűnt a legracionálisabb és gazdaságosabb iránynak.²²⁰ A vasút hiányában azonban a nagyban való áruszállítás eszköze egyelőre a víziút maradt.²²¹ Elgondolkodtató volt azonban az a tény, hogy ekkor a *Franz I.* nevű gőzhajó a Bécs–Pest utat lefelé 14 óra és 15 perc, míg fölfelé menetben 48 óra 20 perc alatt tette meg, amelyet jócskán redukálhatna a vasút.²²² Győrbe ekkor még a hajón a Bánságból, Bácskából és az alsó Tisza-vidékről felszállított gabonát közúton vagy kisebb fahajókon továbbították Bécsbe,²²³ amit legnagyobbbrészt helyi kereskedők bonyolítottak le. Raktáraik sora állt a győri rakparton és a város belső területein is, de épültek ilyenek Mosonban és Gönyűn is. A magyar termény mellett kiemelendő még a lóvontatású fahajók segítségével Moldvából és Havasalföldről Győrig, Mosonig szállított gabonamennyiség is. Ennél feljebb jutni hajóval a több ágra szakadt, akkor még szabályozatlan Dunán lehetetlenség volt, így a hajók a Dunán és a Rába–Rábca folyón kialakított kikötőkbe, a győri partokra igyekeztek. Ezen az úton érkezett a városba a só, de a déligyümölcs is az Oszmán Birodalomból. A zsákokba mert gabona

²¹⁸ Nagy Tamás: A magyar vasútügy az 1848-49. évi forradalom és szabadságharc idején. In: Döbör András – Jancsák Csaba – Kiss Gábor Ferenc – Zakar Péter (szerk.): *Katonák, papok, polgárok 1848/49-ben. Tudományos konferencia a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszékén*, 1998. szeptember 24. Szeged, Belvedere Meridionale, 1999. (a továbbiakban: Nagy 1999.) 88. p.

²¹⁹ A' közlekedés' és ipar' legújabb előrehaladása Magyarországon. *Hasznos Multságok* (a továbbiakban: *HM*), 1836. május 14. 39. szám, 305–310. p.

²²⁰ Értekezés a' vasutakról, különösen a' Buda 's Bécs közötti vonalra alkalmazva. *Társalkodó* (a továbbiakban: *T*), 1836. március 30. 26. szám, 101–104. p.

²²¹ Bay 1942. 10. p.

²²² Gonda 1899. 25. p.

²²³ Vörös 1965. 471. p.

(90%-ban búza és zab, 10%-ban árpa, kukorica, köles, repce)²²⁴ a kikötőből vagy a parti raktárakba került, vagy a várakozó szekereken keresztül egyszerre indították Mosonon keresztül Bécsbe, Győrből hetente jó 100 000 mérő terményt szállítottak el.²²⁵ A városnak – és Bécsnek is – így egy gyorsabb és olcsóbb közlekedési alternatíva, a vasút óriási előnyökkel kecsegtetett, kiépítése mielőbbi gazdasági, kereskedelmi érdek volt.

3.3 Az első vasúti törvény

Nem sokkal később heves viták után végül Kossuth Lajos és Deák Ferenc fellépésének köszönhetően az országgyűlés a következő diétáig ideiglenes jelleggel elfogadta a 1836. évi XXV. az Ország köz-javát és a kereskedését gyarapító magános vállalatokról szóló törvénycikket.²²⁶ Ez tizenhárom vasútépítési irányt jelölt ki, és az első, Pesttől Bécs felé az osztrák határig irány Győrön keresztül vezetne.²²⁷

Maga Kossuth Lajos adta hírül aztán az Országgyűlési Tudósításokban azt, hogy „*a leggazdagabb bécsi bankierek egyike, ki egyszersmind gazdag magyar birtokos, s most legközelebb Trencsinben roppant uradalmakat vásárlott, ha egy alkalmas törvény létesül, nem idegenkednék egy vasútnak építését elvállalni, mely a hajókázható Dunát Gönyü tájától t. i. Béccsel, vagy legalább az austriai malmokhoz becsapva Sopronnyal összekötné.*”²²⁸ Sina vasútépítési kérelmét az udvari kancellária továbbította a magyar helytartótanácsához, amely az országgyűlés megkérdezése nélkül engedélyt adott a magyar területen való előmunkálatok megkezdésére. Erről egyidejűleg értesítette a vasútterv által érintett vármegyéket és szabad királyi városokat.²²⁹ Ugyanekkor gróf Zichy Ferenc kormánybiztos a Győrt érintő folyók szabályozására tett javaslatot az árvízvédelem érdekében. Ez a Mosoni-Duna elvezetését, valamint a Rába-torkolat kihelyezését, s ez utóbbi folyó szállásoktól történő balra irányítását, és a majoroki, majd a szabadhegyi földeken keresztül a Cirkeli-érnél a Dunába vezetését jelentette. Mindkét hír megosztotta a várost. A városvezetés elvetette a vízrendezési terveket, csak a Mosoni-Duna kotratását támogatta. Ekkor felmerült az a lehetőség is, hogy Győr kikerülésével vezetnék a vonalat Gönyüig. Ecker János kereskedő, városi tisztviselő mozgalmat

²²⁴ Honvári 2023. 2. p.

²²⁵ Lovas 2009. 85. p.

²²⁶ 1836. évi XXV. Az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=83600025.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> (letöltve: 2022. február 3. 15:24)

²²⁷ Ibid.

²²⁸ Kossuth 1961. 323. p.; Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút I. *Budapesti Szemle*, 1883. 78. szám, 411. p.

²²⁹ Lovas 2009. 87–88. p.

indított azért, hogy a vasutat mindenképp Győrön keresztül vigyék a helyi kereskedelem javítása céljából. Czech János főbíróval küldöttséget menesztett az uralkodóhoz Bécsbe, illetve a nádorhoz, a DGT igazgatójához és Sinához is, aki megígérte a lelkes győrieknek, hogy a város – kereskedelmi – érdekeit mindenképp szem előtt tartja,²³⁰ tehát a vaspálya a városon fog keresztülhaladni.²³¹ Még Széchenyi Istvánt igyekeztek megnyerni a kereskedelmi érdekek támogatására, és arra kérték, hogy segítse elő a Mosoni-Duna államköltségen történő kotratását.²³²

Sinák csoportjának terve időközben még jobban kikristályosodott, amely szerint a törzsvonal Bécstől Schwechaton, Bruck an der Leithán és Mosonon át vezetne – szárazföldi és folyami szállítás végpontjaként kijelölt²³³ – Győrbe, kiegészítve egy Pozsonyba vezető szárnyvonallal. A másik vonal az osztrák fővárosból Bécsújhelyre, onnan pedig Sopronba. Ezt pedig kiegészítené egy Sopronból a Rábaközön át Győrig vezetendő lóüzemű vaspálya. A soproniak ekkor arról kívánták meggyőzni Sinát, hogy a Bécs és Győr közötti rész városukon keresztül való megépítése mekkora előnyökkel kecsegtetne. Hamarosan azonban kiderült Sina Sopront is elérő vasúttervei bizonytalanok, s csupán Bécsújhelyig komolyak.²³⁴

Győr rendkívül kedvező földrajzi helyzetéből fakadóan 1837-ben pályázott a Dunántúlon felállítandó gyapjúvásár megtartására is. Győrben korábban már nevezetes országos – főként szarvasmarha- és ló- – vásárokat tartottak, de az 1798-as vásárszabadalma alapján hetivásár tartási jogot is kapott.²³⁵ Ezt támasztja alá Fényes Elek korabeli leírása is: „*Itt tartatik a 6 országos vásár, mellyek kivált lovakra, aztán szarvasmarhákra nézve nevezetesek....*”²³⁶ Ugyancsak Fényes írt a település prosperáló iparáról és kereskedelméről: „*A város virágzó műiparáról, , azért itt csak némelly gyárat hozunk elő, mellyek leginkább a védegyelet óta keletkeztek. Illyenek: egy nagyobbszerű és három kisebb kiterjedésű posztógyár, egy rosoglio és pálinkagyár, melly évenként 3000 akó eczetet, ugyanannyi rosogliót és pálinkát készít; egy kesztyűgyár, melly több mint 40000 fitot hoz forgásba, egy kisebbszerű cukorgyár, s végre egy virágyár, az apróbb szivar-, olaj- s pálinkagyárat nem említvén. De vagyonos állapotját Győr mindenek felett gabonakereskedésének köszönheti, mellyet 142 kereskedő folytat, s ezenkívül igen hasznos kereskedést űz még törökországi sertésekkel, gyapjúval,*

²³⁰ Sály 5–6. p.

²³¹ Lám Frigyes: Egy győri polgár a reformkorszakban. Győr, Győr Szab. Kir. Város, 1928. 26. p.; Lovas 2009. 88. p.

²³² Sály 2001. 6. p.

²³³ Nagy 1999. 88. p.

²³⁴ Lovas 2009. 89–90. p.

²³⁵ Torma 2012. 13. p.

²³⁶ Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára, milyen minden város, falu és pusztá, betürendben körülményesen leiratik. I. kötet. Pest, Nyomtatott Kozma Vazulnál, 1851. 116. p

*gubacscsal és épületfával, valamint szarvasmarha s kivált lóvásárai is igen híresek.*²³⁷ Továbbá a *Vasárnapi Újság* leírása is hasonlóra utalt: „Kereskedése igen élénk gabonával, borral, dohánnyal, gubacscsal, nyers bőrökkel, sertésekkel, lovakkal és ökrökkel.”²³⁸ Az ezért létrehozott választmány legfontosabb érveként a „virágzó” település kedvező közlekedési adottságát, már meglévő tranzitfunkcióját jelölte meg, amely egy jövőbeni – Béctől Győrig kiépítendő – vasúttal még kedvezőbb pozícióba kerülne. Jóllehet igen ütős érvekkel propagálták Győrt, az érintett kereskedők végül Pápa mellett tették le a voksukat.²³⁹ A város így ekkor nem kapott gyapjúvásárt. Ugyanakkor 1865 környékén a helyi kereskedők tartottak rövid ideig gyapjúaukciókat, de Pest–Buda nagy ellenzése miatt hamar abbamaradt.²⁴⁰

3.4 A Bécs–Győri Vasúttársaság és a Magyar Középponti Vaspálya Társaság létrejötte

1838-ban jó hírek érkeztek Bécsből. A Sina által benyújtott,²⁴¹ Győr, Sopron és Bécs között kiépítendő vasút tervét I. Ferdinánd osztrák császár is támogatta.²⁴² Ehhez „mellékpályaként” csatlakozna egy Badenen, Laxenburgon és Bruck an der Leithán át egészen Pozsonyig vezetendő vonal.²⁴³ 1838. január 13-án ez az engedély látott napvilágot: „A' cs. kir. alsó austriai Tartományi Elnök-ségtől. Ő es. kir. Felsége Ön' legalázatosabb foljamodására mult évi December' 29kén adott legfelsőbb határozatánál fogva méltóztatott Önnek, és pedig átaljában, a' vasút engedélyi rendszer éppen most legfelsőbb helybenhagyást nyert rendeletének értelmében, legkegyelmesebben adni előleges engedelmet vasútépítésre a' következő irányokban, jelesen Bécs' fogyasztéki adóvonalától kezdve Schwechat, Bruck és Gátán keresztül Győrnek Gönyöig, 's illetőleg Po'sonyig, továbbá Béctől Bécs-Ujhely felé Glocknitzig, 's a' mödlingi, laxenburgi és ilonavölgyi mellékpályákon, végre Bécs-Újhelytől Sopronyba és tovább Győrig, valamint a' nendörfli és brennbergi kőszénbányákba vezető mellékvonalakon is.”²⁴⁴ A császár továbbá előírta, hogy a vonalakon személyek, termékek, háziállatok és mindenféle áruk is szállítandók. Kötelezte egy részvénytársaság alapítását, amely 25 000 darab

²³⁷ Fényes Elek: Magyarország leírása. Pest, Nyomtatott Beimelnél, 1847. II. rész, 20. p.

²³⁸ Győr város. *Vasárnapi Újság* (a továbbiakban: *VÚ*), 1856. június 29. 26. szám, 223. p.

²³⁹ A' Dunán-túl felállítandó gyapjúvásár' tárgyában. *T*, 1837. november 4. 88. szám, 349–350. p.

²⁴⁰ *Völgyi* 1940. 35. p.

²⁴¹ Magyarország és Erdély. *Jelenkor* (a továbbiakban: *J*), 1838. január 17. 5. szám, 17. p.

²⁴² Ausztria. *Hazai 's Külföldi Tudósítások* (a továbbiakban: *HsKT*), 1838. január 13. 4. szám, 26. p.; Ausztria. *Hírnök* (a továbbiakban: *H*), 1838. január 9. 3. szám, 11. p.

²⁴³ Ausztria. *HsKT*, 1838. január 27. 8. szám, 58. p.; Ausztria, *H*, 1838. január 23. 7. szám, 27. p.

²⁴⁴ Vas út Magyar Országban. In: Tudományos Gyűjtemény. III. kötet, 22. évfolyam, Pest, Trattner-Károlyi, 1838. 106–107. p.

részvényt bocsát ki darabonként 500 ezüst forintjával. Emellett egy ideiglenes bizottság felállításáról is rendelkezett az előmunkálatok szabályszerű lefolytatása érdekében.²⁴⁵ Ez alapján a gönyői kikötőből gőzhajók szállítanak az utasokat Pestre, főként a különböző vásárokra. A vasútépítési tőkét ekkor 12 és fél millió forintra taksálták. A vasút részvényeinek kiosztása is megkezdődött egyúttal.²⁴⁶ Március 20-án Sina a vasútépítési engedély birtokában megalapította a *Wien–Raaber Eisenbahn-Gesellschaftot* (Bécs–Győri Vasúttársaság), amely részvényeiből 28 polgár 277-et a tanácson keresztül, 191 kérelmező pedig közvetlenül kért.²⁴⁷ Ez is bizonyította azt, hogy a győriek jó befektetést láttak a vasútban.

Ezzel szinte párhuzamosan egy másik elképzelés is napvilágot látott. Szitányi Ullmann Móric egy, a Duna bal partján a Rotschild-pénzcsoporthoz tartozó²⁴⁸ Nordbahn Pozsonynál kapcsolódó, onnan Pestig és – lóvontatású szárnyvonalként többek között – Budától Győrig vezetendő vonal előmunkálatait kezdte meg.²⁴⁹ Ez utóbbit azonban hamarosan ejtette, hiszen minek biztosítsa annak a vasútnak a folytatását, amely az ő konkurenciája?²⁵⁰ 1837. október 25-én nyújtotta be engedélykérelmét elsőre, amelyet a Helytartótanács hamarosan el is fogadott.²⁵¹ Ullmann nem titkolt célja egy Marcheggtől (Pozsonytól északnyugati irányban fekszik kb. 20 km-es távolságban) Pesten át Debrecenig futó vaspálya kiépítése is volt. Ezzel igazi konkurenciát jelentett innentől Sina György irányának, és egyre többen támogatták.²⁵² Győr város tanácsa ugyanakkor ellenezte azért, mert ez ebben a formában nyilvánvalóan nem lett volna kedvező számukra.²⁵³ Ennek – és a várost érintő lóvasúti szárnyvonalknak – előmunkálatait ezért Győr vármegyében nem igazán támogatták, sőt akadályokat gördítettek eléjük.²⁵⁴ Miután létrejött a *Magyar Középponti Vaspálya Társaság* (Magyar Középponti Vasút),²⁵⁵ Ullmann felbérelte Carl-Friedrich Zimpelt, az amerikai vasútépítésben tapasztalatokat szerzett német mérnököt, Ludwig Bock porosz királyi építési felügyelőt és Antonio Confalonieri osztrák főhadnagyot a tervek pontos elkészítésére. Az 1839-ben

²⁴⁵ A' Bécs–Győri vasút' Programjára. In: Tudományos Gyűjtemény. III. kötet, 22. évfolyam, Pest, Trattner-Károlyi, 1838. 108–110. p.

²⁴⁶ Magyarország. *HsKT*, 1838. március 31. 26. szám, 196–197. p.

²⁴⁷ Lovas 2009. 90–91., 95. p.

²⁴⁸ Czére 1989. 78. p.

²⁴⁹ Magyarország és Erdély. *HsKT*, 1838. április 11. 29. szám, 221. p.; Magyarország és Erdély. *H*, 1838. április 16. 31. szám, 123. p.

²⁵⁰ Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története. Budapest, Magyar Tud. Akadémia Könyvkiadó-Hivatala, 1883. (a továbbiakban: Fenyvessy 1883.) 57. p.

²⁵¹ Lovas 2009. 93–94. p.

²⁵² A' magyarországi vasutak ügyében. *T*, 1838. április 11. 29. szám, 111. p.

²⁵³ Lovas 2009. 94. p.

²⁵⁴ Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltára. (a továbbiakban: MNL GYL) IV. A 1/c Győr vármegye nemesi közgyűlésének iratai. 222. doboz, 2390/1838. 1838. november 9.; Fenyvessy 1883b. 57.

²⁵⁵ Fenyvessy 1883. 59. p.

megjelent koncepcióban Zimpel közreadta a pest–váci vonal pontos tervrajzát, illetve vázolták a további hálózatfejlesztési elképzelésüket. Ebben a fővonal továbbra is a Marchegg–Pozsony–Pest–Debrecen volt, amelyhez azonban Zimpelnél a buda–bicske–nagyigmánd–győri, szárnyvonallal a bánhida–tata–újszöny–gönyüi, buda–székesfehérvári, innen a mór–kisbér–győri és a bicske–martonvásári gőzüzemű vonalak kapcsolódnának. (lásd: Melléklet 4. kép)²⁵⁶

Ezzel szinte egy időben, 1838-ban Bognár József közgazdász is kidolgozta saját elképzelését. Hét vasútvonalat vizionált, amelyek tökéletesen kiegészítenék a szabályozás után Ulmtól a Fekete-tengerig hajózható dunai víziutat. Ezek közül az egyik a tervben lévő bécs–soproni vasút meghosszabbításaként – esetlegesen Győrön keresztül – Budáig vezetendő vonal lenne.²⁵⁷

1838 őszére a Bécs és Bécsújhely közötti tervezet hatósági vizsgálata megtörtént. Ehhez mellékvonalként kapcsolódna egy vaspálya Mödlingtől Laxenburgig (Bécsről délre, annak szomszédságában fekvő települések), Bécsről Bruck an der Leithán és Gátán (ma Gattendorf, Ausztria) át Győrig és Gönyűig,²⁵⁸ továbbá Pozsonyig, illetve Bécsújhelytől Sopronig.²⁵⁹ Egyre jobban kirajzolódott már ekkor egy leendő vita, érdekharc, hogy Bécs és Pest között a Duna jobb vagy bal partján vezessen – az első – vasútvonal. Győr vármegye természetesen a császár hozzájárulását kérte a területét érintő, jobb parti irány mielőbbi kivitelezéséhez.²⁶⁰ Időközben a korabeli sajtóban a Bécs és Győr közötti vasút kivitelezéséhez faszállítással kapcsolatos hirdetést adott fel a vasúttársaság ideiglenes bizottsága. Ebben a Bécsből Köpcsényen át Győrbe és Gönyűre vezetendő pályákhoz fehértölgyből, vörös-, vagy erdei fenyőből készült keresztküszöb- és sínfák beszerzését irányozták elő.²⁶¹ A pontos feltételek megadása után a legolcsóbb ajánlatot küldő szállítótól történt a beszerzés.²⁶² Időközben Győrben is megjelentek a társaság mérnökei, és egyre pontosabban kezdett kirajzolódni a vonalvezetés: Gáta (ma Gattendorf, Ausztria)–Zurány–Miklósfalu (ma Nickelsdorf, Ausztria)–Hegyeshalom–Magyaróvár–Moson-Birkásház (ma Mosonújhely, Mosonszentmiklós része)–Lébényszentmiklós (ma Mosonszentmiklós)–Öttevénybánya (ma Öttevény része)–Győr–Gönyű, amelyet november 16-án szépen rajzolt térképen be is mutattak Győrben.²⁶³ Győr azonban ismét károsnak ítélte meg azt, hogy nemcsak a városig, hanem Gönyűig tervezik a

²⁵⁶ Ullmann 1839. 1–2. p.

²⁵⁷ Bognár 1838. 260–267. p.

²⁵⁸ Ausztria. *H*, 1838. március 30. 26. szám, 104. p.

²⁵⁹ Magyarország. *HsKT*, 1838. szeptember 1. 18. szám, 139. p.

²⁶⁰ Magyarország és Erdély. *HsKT*, 1838. szeptember 26. 25. szám, 194–195. p.; Magyarország és Erdély. *H*, 1838. szeptember 20. 76. szám, 303. p.

²⁶¹ Fa-szállítás. *H*, 1838. november 5. 89. szám, 358. p.

²⁶² Fa-szállítás. *H*, 1838. november 11. 90. szám, 362. p.

²⁶³ Győr Megyei Jogú Város Levéltára (GYVL). IV.A. 1056. Győr Szabad Királyi Város Tanácsának iratai, a. Tanácsülési jegyzőkönyvek, 100. 1646. p.; Lovas 2009. 91–92. p.

vonalat.²⁶⁴ Ebben az évben felmerült még egy Győr és Pápa között kiépítendő vasút ötlete is. A termékeny Bakony azonban keveset ígért a vállalkozóknak ekkor még, így ez jó ideig le is került a napirendről.²⁶⁵

A vita egyre inkább fellángolt, hogy melyik vonal lenne gazdaságosabb és racionálisabb. A korabeli sajtóban is részletesen ecsetelték az egyes irányok előnyeit és hátrányait. A győri pálya ekkor nyeresre állt, hiszen maga a császár is jóváhagyta.²⁶⁶ A részletes elemzés is kimutatta, hogy a Duna jobb partján vezetendő vaspálya jobban megfelel a kereskedelmi, vállalkozói és katonai érdekeknek.²⁶⁷ Egyes vélekedések szerint a párhuzamosan egymás mellett kiépítendő vaspálya az érintett lakosokra és az ország gazdaságára nézve pozitív lenne. Ugyanis a Duna elválasztja egymástól a két területet, így egy északi és egy déli utat létrehozva a két főváros között. Ez pedig biztosítaná a szakadatlan közlekedést a parton élők számára.²⁶⁸ Ugyanakkor elgondolkodtató volt már ekkor az, hogy a bécs–győr–budai irány az állandó pesti híd használatát jócskán megnövelné, míg a Pestről Vác felé irányuló vonal ezt elkerülné. Pro-kontra érvek mindkét irány mellett és ellen is szóltak.²⁶⁹

A Bécs–Győri Vasúttársaság kidolgozott alapszabályait 1839. május 6-án az udvari kancellária elfogadta.²⁷⁰ Ezzel egy időben Sina György bécs–győri vasút Gönyűig való meghosszabbításához előmunkálati engedélyt kapott a Helytartótanáctól²⁷¹ azzal az ígérettel, hogy a társaság bármikor kész ezt továbbépíteni – látva Ullmann Rotschild-tőkével megalapozott, a dunai gőzhajózás számára óriási konkurenciát jelentő tervét²⁷² – Budáig, illetve Triesztig. Előbbihez meg is kapta az előmunkálati engedélyt,²⁷³ amely nem jelentett Pestre nézve hátrányt, hiszen a – Sina által finanszírozott – Lánchíd kivitelezése ekkor már terítéken volt.²⁷⁴ Ezzel úgy tűnt, hogy a Duna jobb partján kiépítendő vasút ügye egy nagy lépést tett a megvalósulás felé.

1839. május 21-én Győr város tanácsának külön ülésén a Bécs–Győri Vasúttársaság nevében megjelent Schmiedl fő- és Gaisler mérnök kérte, hogy a település foglaljon állást abban a

²⁶⁴ GYVL, IV.A. 1056. Győr Szabad Királyi Város Tanácsának iratai, a. Tanácsülési jegyzőkönyvek, 110/3967. 1652–1653. p.

²⁶⁵ Nagy 1862. 85. p.

²⁶⁶ Vasutak Magyarországon. *Századunk* (a továbbiakban: *SZ*), 1838. július 30. 61. szám, 482–483. p.

²⁶⁷ Vasutak Magyarországon. *SZ*, 1838. augusztus 2. 62. szám, 491–493. p.

²⁶⁸ Észrevételek Pozsony' és Bécs javasolt vasúti összekapcsolása iránt a' Dunának jobb v. bal partján. *T*, 1838. november 24. 94. szám, 370. p.

²⁶⁹ Magyarország. *H*, 1839. december 30. 103–104. szám, 409. p.

²⁷⁰ A' bécs–győri vasút-társaság alapszabályai. *HM*, 1839. június 26. 51. szám, 198–199. p.

²⁷¹ Magyarország. *H*, 1839. február 25. 16. szám, 61. p.; Magyarország. *HsKT*, 1839. február 23. 16. szám, 118. p.

²⁷² Nagy 1999. 88. p.

²⁷³ Fenyvessy 1883. 53–54. p.

²⁷⁴ Ujhely 1910 48. p.

kérdésben, hogy a városon kívül, vagy belül kívánják-e vezetni a vaspályát, illetve az állomásépülethez már korábban felajánlott területet valóban átengedik-e ingyenesen?! Végül az a döntés született, hogy Győr 9000 négyszögölnyi²⁷⁵ (32 373 m²) területet ad a vasúttársaságnak a Hosszú híd²⁷⁶ mellett lévő ferdinándvárosi (ma a történelmi belváros területe) telkéből. A város tehát egyértelműen támogatta a vaspálya mielőbbi kiépülését, sőt, a kezdetekkor sokkal inkább ez állt érdekében, mint egy Buda és – akár Győr érintésével – Bécs közötti vaspálya, hiszen azon keresztül a Dunán felhozott gabonát már Pesten vonatra lehetne tenni a város megkerülésével. Szeptember 13-án Sináék engedélyt kértek a Sopron–Győr közötti vonalrész előmunkálataira is. Még ebben a hónapban a vasúttársaság képviselője a Moson és Győr vármegyei szakasz vonalvezetésében érdekelt birtokosokkal és vármegyei, városi hatóságok küldöttével bejárta a bécs–győri tervezett vaspálya magyar részét, hogy a helyi igényeket, kívánságokat jegyzőkönyvbe vegyék.²⁷⁷ A kedvező őszi időjárás ellenére azonban a vaspálya építése mégsem kezdődött el, amelyet csak 1840-ban tartottak ekkor már elképzelhetőnek.²⁷⁸ Sina elnöklete alatt lezajlott a vasúttársaság második nagygyűlése is, ahol az engedményes bejelentette, hogy a Bécs és Bécsújhely közötti vonal kitűzésére engedélyt kért, majd miután ezt megkapta, az építkezés is elkezdődött. A Győr és Buda közötti szakaszon pedig már a kiküldött mérnökök a legjobb vonalvezetést vizsgálták. Előzetes felmérések szerint a Bécs és Buda közötti végleges vonal 34,8 mérföldet²⁷⁹ tenne ki, amely 7–8 órás utazást jelentene az akkori technológiával. Győr után Szőnyt, Tatát, Bicskét és Budaörsöt érintené a vonal.²⁸⁰ Ullmann még 1839-ben ajánlatot tett a Bécs–Győri Vasúttársaság igazgatóságának, ha az ő vasútervét is engedélyezik, és a körülmények úgy hozzák, csatlakozhatna a Sina-csoport is a vállalkozásához. Ezt azonban a társaság rögvest elutasította.²⁸¹ Azt azonban pozitívumként könyvelhette el, hogy a Helytartótanáctól a pest–debreceni vonalra előmunkálati engedélyt kapott.²⁸²

²⁷⁵ 1 négyszögöl=3,597 m²

²⁷⁶ A győri Hosszú híd helyén már 1597-ben volt átjáró. Konkrétan ez a Rába felett átívelő fahíd a 18. század derekán készült, amelyet 1892-ben újjáépítettek, és onnantól a város első közúti – 107 méteres – vashídja volt, 41 évig szolgálta a közlekedést és az Újvárost kötötte össze a (Ferenc-) Ferdinándvárossal. Emellett a Bécs és Pest–Buda közötti főút része is volt. Ma a helyén Petőfi-híd áll. Lásd bővebben: Veszprémi György: Győr első vashídjának története. *Honismeret*, 1993. 1. szám, 76–79. p.; Mentés Zoltán – Galgóczi József: Hidak Győr–Moson–Sopron megyében. Győr, Győri Közúti Igazgatóság, 1993. (a továbbiakban: Mentés – Galgóczi 1993.) 33–34. p.

²⁷⁷ Lovas 2009. 92–93. p.

²⁷⁸ Magyarország. *HsKT*, 1839. október 30. 35. szám, 274. p.; Magyarország és Erdély. *J*, 1839. október 26. 86. szám, 341 p.

²⁷⁹ A Habsburg Birodalomban és az Osztrák–Magyar Monarchiában használatos postamérföld=7585,9 m

²⁸⁰ Magyarország. *HsKT*, 1839. november 6. 37. szám, 323. p.

²⁸¹ Lovas 2009. 97. p.

²⁸² Fenyvessy 1883. 56. p.

A következő évben, 1840-ben érdemi előrelépés nem történt. Sor került a részvényesek 10%-os vagy részvényenként 50 forintos részletfizetésére Bécsben a társaság központi hivatalában.²⁸³ Ez idő alatt megnyílt az első lóvasút Magyarországon 1840. szeptember 27-én Pozsony és Szentgyörgy (ma Svätý Jur, Szlovákia) között, 1435 mm-es nyomtávú pályán közlekedett, és több ütemben öt évvel később már Nagyszombatig (ma Trnava, Szlovákia), majd Szeredig (ma Sereď, Szlovákia) vezetett.²⁸⁴ A kormány a Sina-csoportot ösztönözve becikkelyezte az 1840. évi XL. törvényt, amely alapján az 1836. évi XXV. törvényben biztosított kedvezményeket egy Bécstől Magyarországon át Triesztig vezetendő vonalra is kiterjesztették.²⁸⁵ Ebben bizonyára tükröződött Széchenyi véleménye is, aki a közlekedési eszközök összehangolt fejlesztését, a legmegfelelőbb kiviteli irányokat és a szilárdabb pénzügyi helyzetet kereste, így a bécs–győri irányt támogatta. Ráadásul a magyar külkereskedelem számára többet ígért ez a koncepció, mint a Nordbahn érdekeihez simuló Ullmann-terv. Éles viták és több tisztázatlan kérdés ellenére Sináék 1840-ben megkezdték a Bécs–Bruck an der Leitha viszonylat építését. A tervek szerint ennek a folytatása lenne a Köpcsényen és Mosonon át Győrig, onnan Gönyűre vezető szakasz.²⁸⁶

Rá egy évre kedvező hírek érkeztek a Lajtán túlról, hiszen a Bécs és Bécsújhely közötti vonalat átadták a forgalomnak, és minden várakozást felülmúlt eddig. Mivel egy vasúttársaságról volt szó, ez akár nagy löketet is adhatott volna a császári főváros és Győr közötti vaspálya kiépítésének. Ugyanakkor a vállalat ekkor már felhagyott a magyarországi vasútépítési terveivel az osztrák pénzügyi válság után főként tökehiányra, több, e vasút építésében érdekelt cég és bank bukására,²⁸⁷ a sok rendezetlen kérdésre, a nem egyértelmű támogatottságra²⁸⁸ és a bal parti konkurenciára hivatkozva. Inkább a nagyobb forgalmat és ezzel bevételt is ígérő bécsújhelyi vonalat szándékozott tovább építeni Gloggnitz, majd – Magyarország elkerülésével – Trieszt felé. Ezzel egyúttal a közvélemény is elfordult Sináéktól és a Duna bal partjára vizionált vasútvonal és a Magyar Középponti Vasút²⁸⁹ kerekedett innentől felül, és e lehetséges létrehozása foglalkoztatta a közvéleményt.²⁹⁰

²⁸³ Bécs–győri vasút. *H*, 1840. augusztus 6. 63. szám, 254. p.

²⁸⁴ Majdán János: A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000. Pécs, Pro Pannonia, 2014. (a továbbiakban: Majdán 2014.) 36. p.

²⁸⁵ 1840. évi XL. törvénycikk az 1836:XXV. törvénycikkely kiterjesztetik. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84000040.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> (letöltés: 2022. február 3. 14:06.)

²⁸⁶ Lovas 2009. 98. p.

²⁸⁷ Ujhely 1910. 49. p.

²⁸⁸ Fenyvessy 1883. 94. p.

²⁸⁹ Vasutakról. *SZ*, 1841. november 8. 90. szám, 697–700. p.

²⁹⁰ Magyarország és Erdély. *PH*, 1841. augusztus 4. 62. szám, 517. p.

Mivel a bécs–győri irány egyre inkább megfenekleni látszott, a császár az e társaság részvényeivel való kereskedést felfüggesztette, egyúttal kérte őket az építéstől való hivatalos elállás bejelentésére.²⁹¹ A részvénytársaság az 1842. évi közgyűlésén egyértelműen kijelentette, hogy nem kívánja a pálya továbbépítését Magyarország irányába,²⁹² amivel tulajdonképpen elejtették a magyarországi vonalak kivitelezését.²⁹³ Egyúttal felröppent a vállalat átnevezésének lehetősége is „*déli vaspályá*”-nak. Mindeközben a Magyar Középponti Vasút Pozsonyban közgyűlést tartott, ahol – miután a Duna jobb partján vezetendő vasút megghiúsult – egyértelműen letették a voksukat a bal oldali irány mielőbbi kiépítése mellett, jóllehet uralkodói rendelet még nem született ezzel kapcsolatban.²⁹⁴ Ezt egyelőre azonban hátráltatta a másik vállalat nyilvános passzivitása a témában, illetve Ferdinánd császár végleges hozzájárulása.²⁹⁵ Ráadásul a bécs–bécsújhelyi vonal meghosszabbításaként 1842 tavaszán átadták a Gloggnitzig kiépült vaspályát, amely egyértelműen jelezte az ausztriai terjeszkedést.²⁹⁶ A patthelyzetben egyre lemondóbban állt a közvélemény a Bécs és Pest–Buda között létesítendő vasút tervéhez. A jobb parti irány ügye teljes mértékben háttérbe szorult, míg a bal partit kevésbé életképesnek, az érintett területet alig prosperálóknak tartották, ahol a már megépült Nordbahn komoly konkurenciát jelent.²⁹⁷

A következő évben komolyabb előrelépés nem volt az ügyben. Továbbra is terítéken volt a két főváros kötött pályán való összekötése, azonban az irány még mindig nem dőlt el véglegesen.²⁹⁸ Az viszont igen, hogy az osztrák kormány a kialakult helyzetben a pénzhányra és a magyar országgyűlésnek a Duna balparti vaspályára támogatására hivatkozva a Bécs–Győri Vasutat feloldotta a bécs–Bruck an der Leithai vonal építésének kötelezettsége alól, az engedélyét is érvénytelenítette és névváltoztatásra kötelezte,²⁹⁹ így innentől *Wien–Gloggnitzer Eisenbahn Gesellschaft*nak (Bécs–Gloggnitzi Vasút) hívták. Ezzel pedig hivatalosan is lemondott a császári főváros és Győr közötti vasútépítési koncessziójáról, így elhárult végleg a Duna bal partján vezetendő vasút megépítésnek akadálya. Ezzel egyúttal elkezdődött a Nordbahnból Gänserndorfnál kiágazó³⁰⁰ – korábban elvetett – szárnyvonal előmunkálata

²⁹¹ Magyarország és Erdély. *J*, 1842. február 2. 10. szám, 42. p.

²⁹² Jobbparti vasút. *PH*, 1842. július 24. 163. szám, 522. p.

²⁹³ Lovas 2009. 100. p.

²⁹⁴ Balparti vasút. *PH*, 1842. október 20. 188. szám, 741. p.

²⁹⁵ Győr megyéből. *Világ* (a továbbiakban: *V*), 1842. február 2. 10. szám, 75. p.

²⁹⁶ Külföldi napló. *PH*, 1842. május 19. 144. szám, 355. p.

²⁹⁷ Igaz-e, hogy a Duna jobbparti vas-út botránnyos mystificatio volt? *V*, 1842. október 26. 86. szám, 696. p.

²⁹⁸ Korunk ügye. *Nemzeti Újság* (a továbbiakban: *NU*), 1843. május 20. 46. szám, 303. p.

²⁹⁹ Lovas 2009. 100–101. p.

³⁰⁰ Kalla-Bishop 1973. 24. p.

Pozsonyig,³⁰¹ a magyar centrális vasút egy szakaszát megteremtve.³⁰² Ekkor adta közre az 1840-ben erre a célra kijelölt országgyűlési bizottság közlekedésfejlesztési tervét. Ennek központjaként Pestet jelölte meg, amelyet az ország jelentősebb kereskedővárosaival, vidékeivel, külfölddel és a tengerrel is összekapcsolt volna. A javaslat nem utakat, vagy vasutakat, hanem közlekedési vonalakat jelölt ki. Ezek közül az egyik, a Buda és Bécs közötti érintette Győrt. A koncepció azonban ebben a formában végül nem valósult meg, mert a diétát hirtelen berekesztették.³⁰³

A következő évben a magyar országgyűlésben is folyton-folyvást a Duna bal partján kiépítendő vasút tervét vitatták.³⁰⁴ A képbe ismét bezavart a Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság, amely kinyilvánította azt, hogy habár most csak Bruck an der Leitháig kívánja kiépíteni a vasutat, nem mondott le teljesen egészében a Győrig létrehozandó pályáról sem,³⁰⁵ főleg, hogy javultak a hitelviszonyok, akár állami kamatgaranciát is kaphatnának.³⁰⁶ Sina csoportja meg is kapta az új koncessziót erre a viszonylatra.³⁰⁷ Ez viszont ismételtlen hátráltatta a másik irány holtpontjáról való kimozdulását.³⁰⁸ Az országos érdekek most már inkább a Magyar Középponti Vasút, mint Sina mellett szóltak, hiszen teltek-múltak a hónapok, s az évek, de előrelépés nem volt a magyar vasút ügyében. Nem mellékesen itt alapvetően Bécs és Győr (Gönyű) összekötése volt az elsődleges cél, majd csak utána lett volna szó annak folytatásáról Budáig.³⁰⁹ Osztrák területen viszont elindult a kivitelezés Bruck an der Leitha irányában, amely újabb reménysugarat jelentett.³¹⁰ Győr nem is mondott még le az eredeti tervről Vas vármegye támogatását is kérve.³¹¹ Ettől függetlenül a másik irány állt már jócskán nyerésre. A Magyar Középponti Vasút az 1844. június 29-ei közgyűlésén Pozsonyban örvendetes eredményről számolt be. A Helytartótanács engedélyezte számukra a Debrecentől Pestig, illetve a Pesttől Ausztria határáig a Duna bal partján vezetendő vaspálya létrehozását. A Debrecenig kiépítendő vaspályával Ullmann a rendi érdekeknek kívánt kedvezni, megépíteni azonban sosem gondolta komolyan, így nem is a társasága tette meg végül teljes egészében.³¹² A szerződésben szerepelt,

³⁰¹ Korunk ügyei. *NÚ*, 1843. május 26. 49. szám, 331–332. p.

³⁰² Korunk ügyei. *NÚ*, 1843. május 23. 47. szám, 323. p.

³⁰³ Horváth 1994. 122. p.

³⁰⁴ Országgyűlési közlés. *H*, 1844. július 23. 58. szám, 335–338. p.

³⁰⁵ Országgyűlési közlés. *H*, 1844. július 26. 59. szám, 343. p.

³⁰⁶ Fenyvessy 1883. 110. p.

³⁰⁷ Lovas 2009. 101. p.

³⁰⁸ Országgyűlési közlemény. *J*, 1844. július 25. 59. szám, 342–343. p.

³⁰⁹ Országgyűlési közlés. *H*, 1844. július 30. 60. szám, 349–350. p.; Magyarország és Erdély. *J*, 1844. augusztus 4. 62. szám, 367–369. p.

³¹⁰ Lovas 2009. 102. p.

³¹¹ Megyei tudósítások. *H*, 1844. augusztus 16. 65. szám, 382. p.

³¹² Nagy 1999. 89. p.

hogy a társaság 7 év alatt megépíti a kijelölt szakaszokat, ugyanakkor az 5%-os kamatbiztosítást³¹³ is élvezheti 30 évig. 80 év után a társaság a tulajdonát átengedi az államnak, és bizonyos évek után a szállítási díjait is csökkenti 10 „percentre”.³¹⁴ Itt már kezdett kikristályosodni, hogy hol kezdődik meg az első gőzüzemű magyar vasútvonal építése. A Pest és Vác közötti szakasz kivitelezését egy éven belül vállalta.³¹⁵ Ezzel ugyanakkor egyre inkább világossá vált, hogy nem Győr felé fog vezetni az első, Magyarországot is érintő, a két fővárost összekötő vasútvonal. Nem is meglepő, hogy az országgyűlési viták során a kamatbiztosításról való szavazás alkalmával Győr – többek között Sopron és Moson – vármegyékkel karöltve nemmel szavazott. A többség azonban messzemenően támogatta a javaslatokat,³¹⁶ így e terv végre lassan a megvalósulás útjára léphetett. Győrben meg is kongatták a vészharangot. Amennyiben valóban a Duna bal partján fog kiépülni a vonal, az a városokra nézve igencsak kedvezőtlen lehet. Az addigi virágzó kereskedelmük lecsökken és az elszegényedésük sem kizárható. A város egy küldöttséget is indított Bécsbe a császárhoz és az udvari főkéreményezőkhöz a saját ügyük, a Bruck an der Leithai irány kiépítésének pártolásában reménykedve.³¹⁷

3.5 Újabb Győrt érintő vasútfejlesztési ötletek – megnyílik az első magyar gőzüzemű vasútvonal

1845-ben elkezdődött a Duna bal partján Magyarországon a két fővárost összekötő vasút kiépítése. Ez azonban nem jelentette azt, hogy Győrnek ne lehetne középtávon vasútja. Pulszky Ferenc magyar tudós, a későbbi Nemzeti Múzeum igazgatója ekkor adta közre a *Pesti Hírlapban* közlekedésfejlesztési koncepcióját. A tudós hosszú ideig volt nyugat-európai körúton, ahol sok tapasztalatot szerzett a közlekedési ágak előnyeiről és gazdaságosságáról. A hálózat kiépítését állami feladatnak tekintette és a vasút létrehozásának előnyeit hangoztatta a közúttal szemben, de az utak és a csatornák fejlesztését sem szabad elhanyagolni, hiszen ezek

³¹³ A kamatbiztosítási rendszer lényege, hogy az állam garantálta egy új vonal kiépítése fejében az érdekelt részvényesek számára a tényleges bevételek és a kamat összege közötti különbség évenkénti kifizetését. Tehát elsősorban nem a bevétel volt a lényeg, hanem a bevétel és a költség különbsége, a nyereség. A felek a kamat nagyságában előre megegyeztek, amit akkor is fizetett a kincstár, ha nem is közlekedett szerelvény az adott vonalon. Az állam a tiszta nyereség 5%-ra történő kiegészítését vállalta. Ennek azonban az lett a következménye, hogy a magánvasutak többsége veszteséges lett és tartották a markukat az állami kamatbiztosításért. Ezt a garanciarendszert a porosz vasutak gyakorlatából vette át a bécsi kormány. Majdán 1987. 58. p.

³¹⁴ Korunk ügyei. *NÚ*, 1844. december 4. 90. szám, 367. p.

³¹⁵ Középponti vasut. *H*, 1844. szeptember 17. 74. szám, 437. p.; Magyar- és Erdélyország. *J*, 1844. október 17. 83. szám, 497. p.

³¹⁶ Országgyűlési közlés. *H*, 1844. október 11. 81. szám, 477–478. p.

³¹⁷ Törvényhatósági dolgok. *PH*, 1844. augusztus 25. 381. szám, 586. p.

együttesen oldhatják meg a hazai közlekedés nehézségeit. E tervzetben is szerepelt Győr, még hozzá a Bruck an der Leithából induló Győrön, Székesfehérváron át Veszprémen keresztül a Balaton felé, illetve Buda felé vezetendő vonallal.³¹⁸ (lásd: Melléklet 5. kép) Nem sokkal később egy másik értekezésében egy speciális öltettel állt elő, próbálta a két főváros között a Duna bal vagy jobb partján vezetendő vonalat összeegyeztetni egymással. Komáromnál a Vágon és a Dunán keresztül áttérne a pálya a folyó jobb oldalára, ahonnan Újszönytől Győrön és Pándorfalun (ma Parndorf, Ausztria) át egészen Bruck an der Leitháig vezetne, ameddig már szintén épül a vasút.³¹⁹ Friedrich List neves német közgazdász, a vámunió és a csatlakozó német államok a szabad piacot és az egységes pénzrendszert megteremtő Zollverein atyja³²⁰ is támogatta ezt az elképzelést. 1844-ben több magyar államférfi meghívására meglátogatta hazánkat. A magyarországi közlekedéssel kapcsolatos észrevételeit 1845-ben egy Metternichhez intézett emlékiratában taglalta. A gőzüzemű vasutat a lóvasúttal szimbiózisban képzelte el fejleszteni, de ez abban a korban nem számított nagy szenzációnak, főleg annak tükrében, hogy az ország „tőkeszegény” volt, s így valóban a lóvasútnak volt nagyobb realitása. Hálózati elképzelésében Pest Bécshez (Bécs–Magyaróvár–Győr a Duna jobb partján, míg Komárom–Vác–Pest a Duna bal partján vezetne) való kapcsolása szerepelt gőzvontatású vasúton keresztül. Ezt Győrtől egy Pozsony–Nagyszombat–Nyitra (ma Nitra, Szlovákia) és egy Székesfehérvár felé kiágazó lóvasút egészített volna ki.³²¹ A közvélemény ugyanakkor nem pártolta az elképzelést, így többet nem is foglalkoztak már vele. Sopront érintve viszont történt előrelépés, hiszen a Bécsújhelytől vezetendő vaspálya előmunkálatai elkezdődtek, ugyanakkor ez Győrre nézve egyelőre semmi előrelépéssel nem kecsegtetett.³²²

Jóllehet Ferdinánd továbbra sem hagyta jóvá az országgyűlés döntését, az építési engedélyt megkapta Ullmannék csoportja, így a kivitelezést is elkezdhatték mind a váci, mind a szolnoki irányba. Ez azért is vált számukra mindinkább sürgetőbbé, mert egyrészt Széchenyi István a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának elnökeként Sina csoportjával a Bruck an der Leithától Pozsonyig, illetve Győrön át Gönyűig vezetendő vaspálya kiépítéséről megegyezett.³²³ Másrészt Bécsben egy, Bruck an der Leithától Győrön át Székesfehérvárig, innen később Eszékig és Budáig elágazó vasútvonal tervét szövögető társaság alakult 1846-

³¹⁸ Pulszky 1845/A., 345–346. p.; Pulszky 1845/B. 33. p.

³¹⁹ Pesti Hírlap. *NÚ*, 1845. augusztus 19. 130. szám, 523. p.; Pulszky 1845/C. 71. p.

³²⁰ Szávai Ferenc: Volt-e szerepe a gazdasági tényezőnek az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásában? *Közép-Európai Közlemények*, 2009. 1. szám, (a továbbiakban: Szávai 2009.) 61. p.

³²¹ List 1916. 6., 28–47. p.; Közlekedési eszközök. *PH*, 1845. július 31. 512. szám, 71. p.

³²² Vasuti mozgalmak. *PH*, 1845. július 17. 504. szám, 38. p.

³²³ Fenyvessy 1883. 126. p.

ban.³²⁴ Ezt a tervezetet Győrben is nagy örömmel fogadták, kereskedelmük fellendülésében reménykedtek ismét, de emellett az érintett vidék is nagy várakozással tekintett rá. Egyúttal a Győrtől Székesfehérvárig tervezett szakaszhoz kapcsolódhatna a Buda felé, illetve a Balaton mellett Nagykanizsán és Zágrábon (ma Zagreb, Horvátország) át egészen Fiuméig vezetendő vonal.³²⁵ Építési engedélyhez is folyamodtak az illetékeseknél.³²⁶ Ekkor egy újabb ötlet is felmerült. Egy Sopron és Győr között a jövőben felépülő vonalból egy veszprémi mellékvonalat vizionáltak a királynék városában, amelyen keresztül a két előbbi város és a térség a Balatonnal kerülhetne közvetlen összeköttetésbe.³²⁷ E terv azonban ebben a formában jó ideig nem valósult meg.

A sok ötlet mellett Győr egy dolgot tudott csak 1846-ra konstatálni. Az első gőzüzemű, 33,6 km-es magyar vasút végül Pest és Vác között megnyílt a Magyar Középponti Vasút égisze alatt.³²⁸ Az Ullmannék által – sok visszasság és nepotista sápolás mellett³²⁹ – kiépített szakasz a Bécs–Pozsony–Pest vonal első szakaszát képezte, ami a Duna bal partján köti majd össze a két fővárost, Győrt elkerülve. A városnak így bele kellett nyugodnia abba, hogy egyelőre nem kapott vasutat, ugyanakkor a jövőben a kereskedelmi, közlekedési, gazdasági funkciójuk megtartása miatt Bécs felé mielőbb be kellett kapcsolódnia a kötöttpályás közlekedési vérkeringésbe. Ettől remélték a győriek a város felvirágzását. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha a Mosoni-Dunát Gönyűig szabályozzák, hajózhatóvá teszik, hiszen különben egy vasútépítő társaság sem építene ide vasutat. Ha pedig a vonal Gönyűig vezetne, akkor féltő lenne, hogy e település idővel elvinné a pályadíjat, amiből szintén nem profitálna Győr.³³⁰ Ekkor már felmerült egy, a nemzeti érdekeket szem előtt tartó hajózási társaság megalapítása. Ez Győrre is kedvezőbb hatást gyakorolhatott volna, hiszen a DGT-nek nem volt közvetlen járata Győr és Pest, csak Gönyű és a főváros között ezidáig. Ettől megriadva azonban nem sokkal később már elindította a két város között naponta közvetlenül közlekedő menetrendszerinti gőzhajós járatát.³³¹

³²⁴ Megyék. *Budapesti Híradó* (a továbbiakban: *BuH*), 1846. április 24. 375. szám, 274. p.

³²⁵ Vasuti tapasztalások. *BH*, 1846. szeptember 20. 459. szám, 187. p.

³²⁶ Törvényhatósági dolgok. *PH*, 1846. június 14. 691. szám, 404. p.

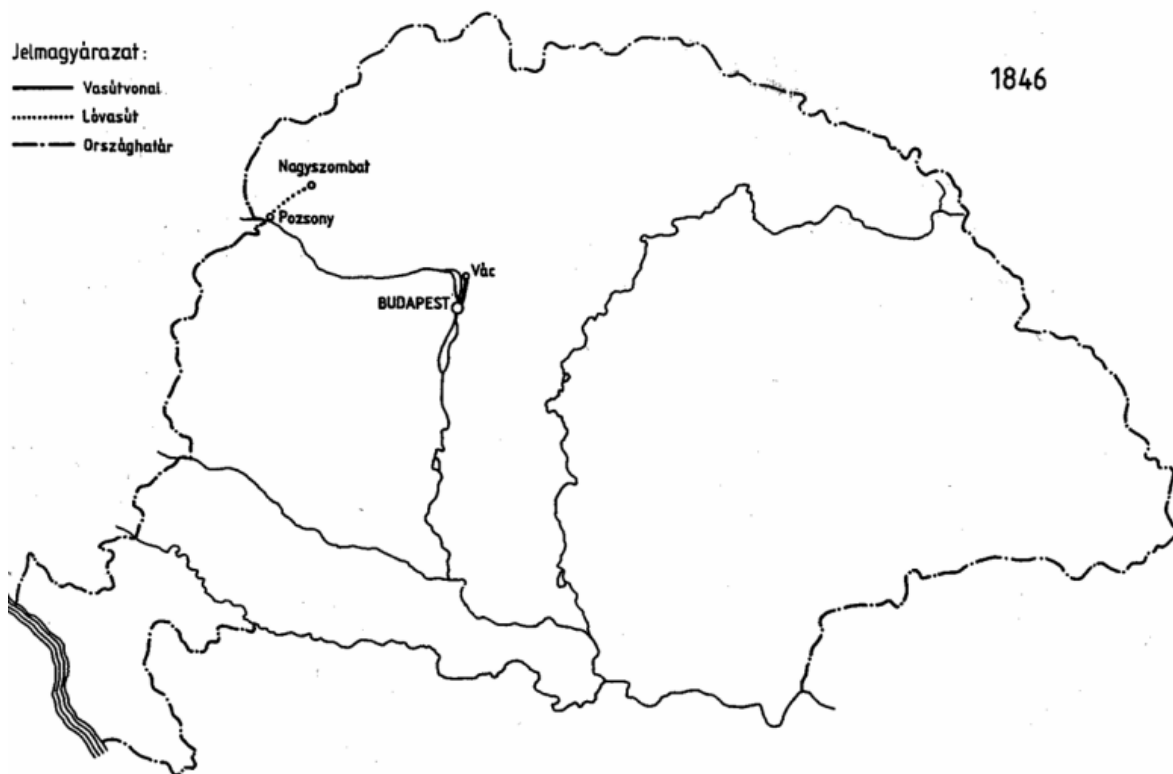
³²⁷ Veszprém ipar-statisztikája. *Hetilap* (a továbbiakban: *HET*), 1846. november 13. 91. szám, 1504. p.

³²⁸ Czére 1989. 80. p.

³²⁹ Nagy 1999. 90. p.

³³⁰ Győrvárosi tisztujítás. *J*, 1846. február 26. 16. szám, 94. p.

³³¹ Balázs 1980. 34. p.



2. ábra: Az első magyar vasútvonalak 1846-ban

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>
[letöltési idő: 2023. január 17. 8:44])

Kedvező hírként lehetett aposztrofálni azt is, hogy Ausztriában 1846. szeptember 12-én megnyitották a Bécs és Bruck an der Leitha közötti vaspályát, így viszont Mosonból a gabonát tengelyen csak a várostól kevesebb, mint 50 km-re fekvő egykori osztrák–magyar határvárosig kellett szállítani, ahonnan aztán vasúton vitték tovább a nyugati piacokra.³³² Ezzel gyakorlatilag az osztrák vasút elérte a magyar határt. Győr szempontjából ígéretesnek tűnt ez is, hiszen reménykedett abban, hogy akár a városig folytatódhat az építkezés.³³³ Innentől egyre többször lehetett olvasni Győr Székesfehérváron és Budán keresztül való bekötését a magyar vasúthálózatba.³³⁴ Győr városa és a vármegye továbbra is mindent megtett ugyanakkor azért, hogy Bruck an der Leithán keresztül érje el mielőbb a vasút.³³⁵ A település küldöttséget indított ismételten Bécsbe a számukra fontos vaspálya kiépítésének támogatása céljából, emellett István főherceget is meg kívánta győzni a vonal fontosságáról.³³⁶ Ha nem is kötöttpályán keresztül, de Győr bekapcsolódott ebbe az új közlekedési vérkeringésbe. A vasútvonal megnyitása után nem

³³² Honvári 2023. 2. p.

³³³ Ausztria. 1846. *PH*, 1846. szeptember 22. 748. szám, 197. p.

³³⁴ Magyarország és Erdély. *BuH*, 1847. június 29. 617. szám, 442. p.

³³⁵ Megyék. *BuH*, 1847. szeptember 21. 665. szám, 206. p.

³³⁶ Törvényhatósági dolgok. *PH*, 1847. szeptember 24. 955. szám, 200. p.

sokkal gyorskocsis kapcsolat létesült Győr és Moson, illetve Bruck an der Leitha között. Négyülékes külön kocsikat is lehetett bérelni. Ennek ára Győrtől Mosonig 5, onnan Bruck an der Leitháig még 8 forint volt. Ugyanígy volt ekkor a városból Pápa és Sopron felé gyorskocsijárat. A gönyői hajóállomással egy helyi kocsicéh biztosított összeköttetést személyeként 30 krajcárért (a tojás darabja ekkor a pesti piacon 2–5 krajcárba került)³³⁷. Teherszállító kocsik a településről Bécs, Pozsony, Sopron és Székesfehérvár felé közlekedtek rendszeresen.³³⁸ A forradalom kitöréséig azonban a vasútépítések elkerülték Győrt. Még 1847-ben a Magyar Középponti Vasút átadta másik vonalát Pest és Szolnok között,³³⁹ míg a trieszti útvonalat egyértelműen előnybe részesítő Sináék megelégedtek a Bécsújhely és Sopron közötti szakasz megépítésével.³⁴⁰ Ez utóbbit a *Sopron–Bécsújhelyi Vasúttársaság* hozta létre Széchenyi István elnöklete alatt. Üzemeltetője a Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság volt.³⁴¹

Érdemes megemlíteni a reformkor két legnagyobb géniuszának, Széchenyinek és Kossuthnak a vasúttal kapcsolatos felvetéseit és koncepcionális különbözőségeit is. Széchenyi, aki 1845-től a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának vezetője,³⁴² teljes mértékben felismerte a vasút jelentőségét, helyesen ítélte meg a kötöttpályás közlekedési eszköznek és módjának a szükségességét. A hálózat minél előbbi országos kiépítését szorgalmazta.³⁴³ Közlekedéspolitikájának egyik alapköve 1848. január 25-én az országos rendek elé terjesztett *Javaslat a magyar közlekedésiügy rendezéséről* című munka.³⁴⁴ Véleménye szerint a közlekedési eszközök közül a vasút a legalkalmasabb arra, hogy a nemzeti kereskedelmet fellendítse. A centrális hálózat híve volt, azaz szerinte minden út a fővárosba kell, hogy vezessen, emellett eltökélten támogatta a nemzetiségi vidékek Alfölddel való szoros összekapcsolását.³⁴⁵ Az államvasúti rendszert preferálta, s ezért célul tűzte ki, hogy a hazánkban lévő vonalak minél előbb állami tulajdonba vagy kezelésbe kerüljenek. Ő tett először különbséget fő-, mellék- és szárnyvonalak között.³⁴⁶ Írásában négy (elágazásokkal hat)

³³⁷ Piaczi árkelet. *HET*, 1847. február 5. 115. szám, 174. p.

³³⁸ Balázs 1980. 38. p.

³³⁹ Ujhely 1910. 66. p.

³⁴⁰ Majdán 2014. 38. p.

³⁴¹ Czére 1989. 84. p.

³⁴² Zelovich 1925. 30. p.

³⁴³ Filesz Lajos: A magyar közlekedéspolitika összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In: Ladányi 1936. (a továbbiakban: Filesz 1936.) 121.

³⁴⁴ A Javaslato Kóvács Lajos állította össze, aki kéziratát Széchenyi ellenőrizte és az előszavát megírta. Kovácson kívül Clark Ádám, Tasner Antal és Sasku Károly voltak még segítők a megszövegezésnél. In: Zelovich 1925. 42. p.

³⁴⁵ Széchenyi István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony, Belnay, 1848. (a továbbiakban: Széchenyi 1848.) 13–22. p.

³⁴⁶ Majdán János: Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In: Majdán 2010. 18. p.

fővonalat³⁴⁷ vázolt fel, amelyekből mellékvonalak is kiágaztak.³⁴⁸ (lásd: Melléklet 6. kép) Ebben viszont Győr nem kapott vasútvonalat, csupán Sopronból, Pápán át Szombathelyről és Székesfehérvárról közutat. Széchenyi a Pest–Buda és Fiume közötti vonalat tekintve került először vitába Kossuthal, aki inkább Vukovár (ma Vukovar, Horvátország) és Fiume³⁴⁹ között kívánt kötőpályás szakaszt építeni az alföldi agrártermékek legrövidebb úton a tengerre és a világpiacra történő szállítása érdekében, de ez a „legnagyobb magyar” centrális koncepciójába nem fért bele, amely így lekerült a napirendről annak ellenére, hogy a koncepció jó volt.³⁵⁰ Kossuth Lajos közlekedéspolitikájában az Ausztriától függetlenül is működő gazdaság gondolata fogalmazódott meg. Véleménye szerint a közlekedési reformoknak a „*feudális Magyarország*” átalakítását kell eredményezniük. Ezeket a fejlesztéseket államköltségen és a közteherviselés elvének érvényesítése mellett kívánta megoldani. A korszerű közlekedéstől várta a gazdasági forgalom fellendülését.³⁵¹ Széchenyivel ellentétben ő két keresztirányú fővonalból³⁵² álló, és a későbbiekben ebből kiinduló, teljes vasúthálózatot tervezett. Koncepcióját azonban aláásta, hogy Széchenyi elképzeléseivel csak részben volt összhangban.³⁵³ Végül Széchenyi *Javaslatát* fogadták el a politikusok és a gazdasági szakemberek, amelyet az országgyűlés 1848. évi XXX. cikkelyként³⁵⁴ megszavazott, és ezzel a korábbi vasúti törvényeket hatályon kívül helyezte.³⁵⁵

3.6 Az összbirodalmi fejlesztések időszaka

Az 1848-as forradalom kitöréséig vasutat már nem adtak át Magyarországon. Az ezt követő mozgósítás és harcok elkezdéséig még egy pályát helyeztek üzembe Marchegg és Pozsony

³⁴⁷ 1. Pest–Budáról kiindulva a Duna bal partján, Pozsonyon át az osztrák Nordbahnnig, 2. Pest–Budáról kiindulva Székesfehérváron át a Balaton déli partján Károlyvároson keresztül Fiuméig, 3. Pest–Budáról kiindulva Szolnokon át Aradig, illetve Debrecenen át Szatmárig (a jövőben ez biztosítana kapcsolatot Erdélyen át kelettel), 4. Pest–Budáról kiindulva Miskolcon át Kassáig (kapcsolat Galícia felé), illetve Tokajig. In: Széchenyi 1848. 57. p.

³⁴⁸ Széchenyi 1848. 54–60. p.

³⁴⁹ A fiumei kikötő bekapcsolása a vasúti vérkeringésbe hamar szerepelt az egyes koncepciókban. Gergely András monográfiájában olvashatjuk, hogy már az 1840-es évek elején kívántak Eszék és Fiume között vasutat létesíteni. A tervek azonban jó ideig csak elvi szinten maradtak meg. Kossuth Vukovár és Fiume közötti vonalát is elvetik. Végül 1873-ra kap vasutat (Károlyváros–)Fiume. In: Gergely 1982. 30., 158. p.

³⁵⁰ Zelovich Kornél: Széchenyi mérnöki alkotásai. Budapest, Németh József Technikai Könyvkiadóvállalat, 1923. 23. p.

³⁵¹ Czére 1989. 85.

³⁵² 1.: A lengyel határtól Fiuméig, 2.: Az osztrák határtól Erdélyig. In: Czére 1989. 85. p.

³⁵³ Czére 1989. 85–86. p.

³⁵⁴ 1848. évi XXX. *A felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről* szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84800030.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> (letöltési idő: 2022. február 7. 10:42)

³⁵⁵ Czére 1989. 88. p.

között 1848. augusztus 20-án.³⁵⁶ Megállapíthatjuk így, hogy a forradalomig – magántőkéből – megépült 50 km-es lóvasút és 176 km-es gőzvontatású vaspálya a polgári átalakuláshoz járult hozzá,³⁵⁷ de Győrt a város legnagyobb igyekezete ellenére sem érte még el.

A szabadságharc 1849-es leverését követően a bécsi udvar elfordult az alkotmányosságtól és az abszolutizmus új, modernebb változatát alakította ki, centralizációt vonva maga után.³⁵⁸ Maga Győr is tevékenyen kivette a részét a forradalmi eseményekből, így nem véletlenül kapta a „*Kis vagy Magyar Marseille*” elnevezést, és a megtorlás sem kerülte el, haditörvényszéket állítottak fel a településen is.³⁵⁹ A vészterhes idők elmúltja után, a neoabszolutizmus időszakában megváltoztak a Magyarországot érintő vasútfejlesztési elképzelések. A bécsi kormány az állami vasútépítési rendszer híve volt.³⁶⁰ Maga Ferenc József császár is célul tűzte ki a birodalmi belső egység megteremtését, melynek egyik erősítő eleme a centralizációs törekvések érvényre juttatása a vasúthálózat kiépítésénél.³⁶¹ Míg a korábbi korszakban a magántőkéből, ebben a periódusban – a központosító intézkedések elvéből eredően – a vasútépítést is állami pénzből finanszírozták.³⁶² Az abszolutista osztrák kormány 1849 utáni elképzeléseibe beleillett a korábban elkészült magyar vonalak átvétele. A pénzügyi problémákkal küszködő Magyar Középponti Vasút 1849 decemberében tartott közgyűlésén a feloszlását határozta el.³⁶³ Vonalait az osztrák állam váltotta meg 1850-ben, amelynek még sürgősebbé vált a birodalmi főváros Pesttel való összekapcsolása. Ugyanebben az esztendőben készült el a Vác és Párkányána (ma Nána, Szlovákia) közötti szakasz is,³⁶⁴ de a Pest és Bécs közötti kapcsolat csak az év végére a Párkányána–Pozsony vonal december 16-i megnyitásával valósult meg.³⁶⁵ A Duna bal partján megépült 264 kilométeres pálya üzemeltetését az ekkor alapított *K. K. Südöstliche Staatsbahn*³⁶⁶ (Délkeleti Államvasút) intézte.

³⁵⁶ Frisnyák 2001. 34. p.

³⁵⁷ Majdán 1987. 37. p.

³⁵⁸ Katus László: A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711–1914. Pécs, Kronosz Kiadó, 2021. (a továbbiakban: Katus 2021.) 313. p.

³⁵⁹ Balázs Péter: „A MAGYAR MARSEILLE” (Társadalmi harcok Győrött és Győr megyében 1848-ban) (Első rész). *Arrabona – Múzeumi Közlemények*, 1961. 3. szám, 116. p.; Lengyel Alfréd: A Bach korszakban. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 303. p.; Balázs 1980. 209–297. p.

³⁶⁰ Horváth 1994. 128. p.

³⁶¹ Majdán 1987. 53. p.

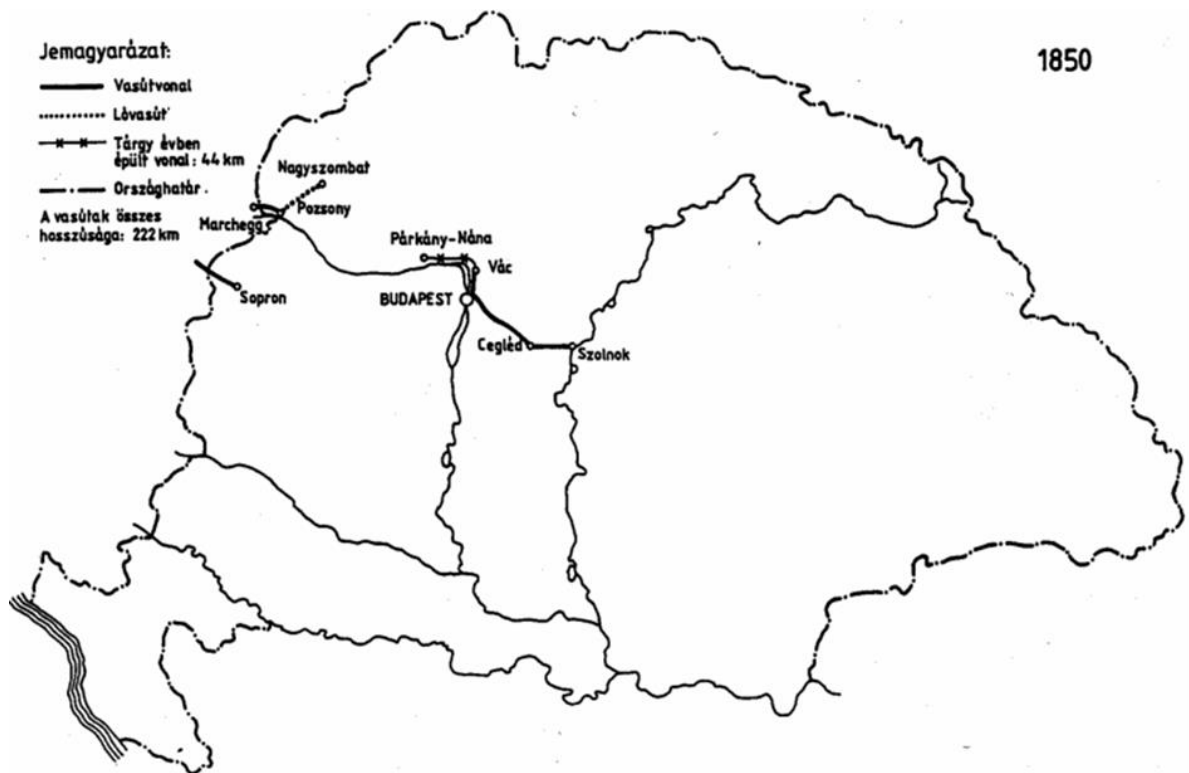
³⁶² Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete. 1700–2000. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002. 187. p.

³⁶³ Fenyvessy 1883. 129. p.

³⁶⁴ Majdán 1987. 54. p.

³⁶⁵ Frisnyák 2001. 37. p.

³⁶⁶ Cs. Kir. Osztrák Délkeleti Államvasút. In: Tisza István: A magyar állami és magán vasúttársaságok kialakulása 1847 és 1875 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig. I. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1995. 84. p.



3. ábra: Az épülő magyar vasúthálózat 1850-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>
[letöltési idő: 2023. január 17. 8:47])

Erre az időszakra reális veszély volt már az, hogy a magyar gabonakereskedés fő iránya megváltozhat Ausztria felé. Bár Pest az 1850-es években még meglehetősen kedvezőtlen helyzetű volt Győrrel szemben, nem maradt ez örökké így. Az olcsó víziszállítás eredményeként továbbra is ez utóbbiba irányult még a hazai gabonakereskedelem jelentős része. Hiába jött létre a két főváros között a közvetlen vasúti kapcsolat 1850 végére, az egyelőre a technikai színvonala, kisebb szállítókapacitása és magasabb fuvardíjai miatt nem változtatta meg a körülményeket, ugyanakkor már jelezte, hogy nemsokára igazi alternatívája lesz a gabonaszállításnak,³⁶⁷ Pest lassú – kereskedelmi – felvirágoztatását előidézve. Így innentől valós veszély volt, hogy elterelődhet a gabonatránzit korábbi győri és mosoni útvonaláról,³⁶⁸ ugyanígy a sertéskereskedelem is innentől Pest körül összpontosulhat.³⁶⁹ Győrben a gabonaforgalom volumene ekkor még stagnált, vagy inkább pangott. Az 1850-es évek elején a búza és a zab ára csökkent, mivel az osztrák hadsereg 80 000 emberrel csökkentette létszámát. Áttörést helyi kereskedők így csak a Bruck an der Leitha és Győr közötti kiépítendő vasúttól

³⁶⁷ Vörös 1965. 472. p.

³⁶⁸ Vegyes hírek és események. *Pesti Napló* (a továbbiakban: *PN*), 1850. december 12. 230. szám, 39. p.

³⁶⁹ A kőbányai sertés piac. *VÚ*, 1890. július 13. 28. szám, 455. p.

remélhettek.³⁷⁰ Győrben a szabadságharc kitörése megakasztotta a fejlődést, a kereskedelem későbbi talpra állását akadályozta a katonai beszállásolás, a katonaság ellátása, a polgári lakosság zaklatása, s a politikai bizonytalanság. A szabadságharc leverése után Haynau a város pénzügyi készletét lefoglalta, és a két éve esedékes közzadó hiányában fizetéseképtelenség állt elő. Ebből gyors kiutat a gabona- és állatkereskedelem jelentett. 1850-től Bécsben a gabona és a hízóállat értékesítésére kedvező lehetőség nyílt, így a kereskedők sorra alakították át lakóházaik egy részét gabonaraktárrá Duna és a Rába partján, sőt még a belváros forgalmas utcáiban is.³⁷¹ Pisztóry Mór jogász, statisztikus, nemzetgazdász, a Győri Jogakadémia tanára is hasonlóképp jellemezte a várost: „*A Duna mellékágán a gőzhajóval Győrré érkező utasnak első tekintetre fel fog tűnni, hogy az egész Dunaparton egy hosszú házsor vonul végig, mely mindannyi egy és két emeletes, de csak a padlás ablakokhoz hasonló kis ablakokkal van ellátva ; – ezen épületek mind gabnatáruk, melyek a gőzhajótól a vasúti állomásig is egész utcákat képeznek; némelyik oly diszesen van építve – főleg a Rába partján, – hogy kevés lakház van Győrött, mely vele mérkőzhetik.*”³⁷² A 19. század közepére a város a nyugat-európai kapitalista gazdálkodás magyarországi előretolt gazdasági gócpontja, kiinduló állomása volt már.³⁷³ Győr kedvező geográfiai fekvésének köszönhetően – a kisebb visszaesés ellenére – továbbra is a gabona- és sertéskereskedés fellegetője, Bécs felé közvetítő központja. A település mindent megtett azért, hogy elérje a vasút. Sopronból kiágazó szárnyvonal esetén még annak költségeit (két millió forint) felvállalta volna ekkor. Ez is jelezte, hogy sokat nem késlekedhettek a kötőpályás közlekedési eszköz kiépítésével, hiszen a Duna balparti vasút konkurenciájuk lehet, izolálhatja is őket a közlekedési vérkeringésből.³⁷⁴ Ugyanakkor 1851-ben még továbbra sem volt semmi konkrétum, Sina ekkor már hat éve ígérte a vonalat.³⁷⁵

A vizsgált korszakkal kapcsolatban megállapítható, hogy Győr számos vasútfejlesztési elképzelésben szerepelt már, de egyelőre nem kapott vaspályát. A Bécset Pest–Budával összekötni szándékozó vonal a Duna bal partján épült ki végül hosszas viták és érdekharok után. Győr kereskedelmi pozíciójának megtartása érdekében azonban tovább harcolt azért, hogy mielőbb bekapcsolódhasson a kötőpályás közlekedési vérkeringésbe, a számára fontosabb irányba, a már megépült Bruck an der Leithai vaspályán keresztül Bécs felé.

³⁷⁰ Győrben. *Gazdasági Lapok* (a továbbiakban: *GL*), 1851. február 9. 6. szám, 143. p.

³⁷¹ Sárly 2001. 6. p.

³⁷² Pisztóry Mór: Ipar és kereskedelem. In: Fehér Ipoly (szerk.): Győr megye és város egyetemes leírása. Budapest, Franklin-Társulat Nyomdája, 1874. (a továbbiakban: Pisztóry 1874.) 321 p.

³⁷³ Borbíró – Valló 1956. 249. p.

³⁷⁴ Telegrafi tudósítások. *PN*, 1851. december 4. 523. szám, 14. p.

³⁷⁵ Vegyes hírek és események. *PN*, 1851. június 17. 382. szám, 51. p.

4 Győrt is eléri a vasút

4.1 Újra előkerülnek a Győrt érintő tervek

1852-ben már kedvezőbb hírek érkeztek Ausztriából, miszerint egyre többször esett szó a Bruck an der Leithai pálya továbbépítéséről Moson és Győr irányába.³⁷⁶ Az érdekeltek csak Győrig vezetnék a vonalat, Gönyű és Buda bekötése egyelőre nem jött szóba, mivel már a Pestet Béccsel összekötő párhuzamos vonal kiépült. Ezzel Győr – Moson kárára – válna a fő rakodóhellyé,³⁷⁷ így kereskedelmi funkciója is megnövekedne. A Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság Győr szabad királyi város tanácsát is megkereste ekkor az üggyel kapcsolatban. Mivel az érintettek közül mindenki pozitívan fogadta a kezdeményezést, engedélyért folyamodtak a hatóságokhoz.³⁷⁸

Bécsnek is egyre sürgetőbbé vált a győri irány kiépítése, hiszen ha a magyar gabonakereskedés útja eltolódik a pest–pozsonyi vasútvonalra, akkor búcsút inthetnek a Győrön és a dunai hajóúton keresztül olcsóbban érkező búzának. Elképzelhetetlen volt ekkor, hogy egy erre apelláló vasút ne lenne rentábilis.³⁷⁹ Pest pedig harmadik piaccá válhat, ahonnan hamarosan a vaspályán – magasabb áron – szállíthatják Bécsbe a gabonát.³⁸⁰ Végre történt is valami! Újra feléledt a remény Győrben, hogy a Bruck an der Leithai vonal elér a településig. Sina a már régóta indóháznak (állomás) kijelölt terület eladási szándékát visszavonta.³⁸¹ Az osztrák állam időközben jelezte a Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság felé a megvásárlási szándékát. A társaság a gépgyárát és a Bécs–Bruck an der Leitha szakaszt megtartaná, a többi az osztrák állam építhetné tovább Győrig, vagy akár Eszékig és Zimonyig is.³⁸² Hamar meg is született a döntés ezzel kapcsolatban. A Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság az államnak átadott vasutakért kárpótlásul³⁸³ a brucki pálya továbbépítését haladéktalanul megkezdte, a kiépített szakasz pedig azonnal az osztrák állam birtokába került, üzemeltetését is az látta el a későbbiek során.³⁸⁴ Sőt, a komáromiak legnagyobb öröme a legújabb tervezet értelmében nem állna meg

³⁷⁶ Fővárosi élet. *PN*, 1852. január 2. 545. szám, 4. p.

³⁷⁷ Vidéki élet. *PN*, január 14. 554. szám, 40. p.

³⁷⁸ Lapszemle. *PN*, 1852. január 29. 567. szám, 92. p.

³⁷⁹ Levelezések. *PN*, 1853. február 6. 873. szám, 17. p.

³⁸⁰ Pest. *Budapesti Hírlap* (a továbbiakban: *BH*), 1853. január 27. 23. szám, 104. p.

³⁸¹ Győrött. *BH*, 1853. május 7. 108. szám, 536. p.

³⁸² Napi események. *BH*, 1853. június 8. 133. szám, 694. p.

³⁸³ Sály 2001. 6. p.

³⁸⁴ Napi események. *BH*, 1853. július 20. 169. szám, 908. p.

Győrnél a vonal, hanem a városukkal szemben, a Duna jobb partján található Újszönyig³⁸⁵ menne egészen. Ennek egyik oka, hogy Bécs Komárom erődjével a kiépüléstől kezdve már nem csupán vízen, hanem vasúton keresztül is kapcsolatba kerülhetne, gyorsabban elérhetné. Másrészt korábban a város a gabonakereskedés egyik leggazdagabb helyeként létezett, ekkorra viszont sanyarú gazdasági helyzetben került, felemelkedést csak a vasúttól várhatott.³⁸⁶ A kormány engedélyezte, hogy a társaság felvegye a korábbi Bécs–Győri Vasúttársaság nevet.³⁸⁷ Ezzel egyidőben meg is kezdődtek a tervezett vonal előmunkálatai.³⁸⁸ Győrben üdvözölték a mérnökök és építésszek megérkezését. Egyúttal egyre jobban várták a vasutat, amely újbóli gazdasági felemelkedéssel kecsegtetett.³⁸⁹ A vasúttársasághoz intézett levelükben kifejtették, hogy a vasút akkor lesz kedvező a városra nézve, ha a hajóállomáshoz közel épül fel. Ebben az esetben készek lennének a féltve őrzött Vásártér (vagy Vásárszer,³⁹⁰ ma Ötvös park, Honvéd liget, Bisinger sétány)³⁹¹ egy részének ingyenes átengedésére is.³⁹²

Az osztrák összbirodalmi érdekeket szem előtt tartó tervezett hálózat nem készült el 1854-ig, a meglévő vonalak nem kötötték össze a gazdasági központokat és nem voltak rentábilisak. Az osztrák katonai akciók, a bevételeket nem hozó beruházások államháztartási hiányhoz vezettek, s 1854-ben sor került az állami gazdaságpolitika átszervezésére, ezen belül a közlekedésügy irányításának megváltoztatására. Az 1854. szeptember 14-én kiadott, de csak 1855. január 1-jével életbe lépő új „*Vasútenedélyezési törvény*” az államvasúti rendszer helyett társulatok kezébe adta az építkezést. Ettől várták a birodalmi hálózat gyors elkészülését. Innentől bárki kérhetett előmunkálati engedélyt, és ennek birtokában elkészíthette a terveket és a költségvetést. A hiányzó vonalakra az állam kamatbiztosítást és egyéb kedvezményeket is adott.³⁹³ Így 1855-től a vasútpolitika is alapvetően átformálódott és áttértek a tisztán magánvasúti rendszerre, ettől várva a felemelkedést.³⁹⁴

A Bécs–Győri Vasúttársaság igazgatósága 1854-ben „*anyagszer-szállítás*”-i tendert hirdetett meg, amely után az építkezést haladéktalanul meg fogja kezdeni.³⁹⁵ Ekkor felröppent az a hír is, hogy először csak Győr és Újszöny között építik meg 1854-ben a vasutat, de ez ebben a formában „felesleges” is lenne, hiszen a két város között a Dunán most is zajlik a

³⁸⁵ Kalla-Bishop 1973. 27. p.

³⁸⁶ Komárom. *BH*, 1853. szeptember 15. 217. szám, 1206. p.

³⁸⁷ Horváth 2022. 55–56. p.; Lovas 2009. 111. p.

³⁸⁸ Napi események. *BH*, 1853. szeptember 16. 218. szám, 214. p.

³⁸⁹ Vidék. *PN*, 1853. november 22. 1111. szám, 70. p.

³⁹⁰ Torma 2022. 15. p.

³⁹¹ Lásd bővebben: Torma 2012. 25–26. p.

³⁹² Sály 2001. 6. p.

³⁹³ Majdán 1987. 56–58. p.

³⁹⁴ Czére 1989. 89. p.

³⁹⁵ Napi események. *BH*, 1854. január 6. 312. szám, 1743. p.

kereskedelem.³⁹⁶ Bécsben azonban egyre sürgetőbbé vált a tervezett vaspálya kiépítése, mivel ott nagymértékben emelkedett a gabona ára. Győrben és Mosonban ugyanakkor temérdek bánáti, bácskai búza hevert, de a megfelelő szállítóeszköz hiánya miatt, alig fogyott onnan. A DGT pedig felemelte a szállítási díjat, amely tovább rontott a helyzeten. A vizionált vasút létrehozása így egyre sürgetőbbé vált a birodalmi főváros számára is.³⁹⁷ A vasúttársaság és a város végül az 1839-ben a pályaudvar felépítéséhez már megszavazott ingyen földterületátadáshoz hosszas viták után tartotta magát, sőt a 9000 helyett 16 000 négyszögöl (57 600 m²) lett ez, amelyen felül a társaság további 6000-et méltányos áron vásárolt meg a várostól. Továbbá a már egyszer 1836-ben tervezett, Győrt érintő nyomvonalat bejárták. Ez két helyen keresztezte a bécsi postautat, egyszer a sopronit, aztán metszette a győri elővárosi (ma Újvárosi) temető egy kis sarkát, majd a Gottesackernek nevezett szántót. A pápai utat pedig a Práternél (ma a Rába, a Bakonyi út és Győrből Hegyeshalomba vezető vasúti sínek közötti területnek felel meg) érintette.³⁹⁸ Fruhmann Antal az 1850-es városrendezési tervében még nem határozta meg pontosan a vasút nyomvonalát. Ekkor azonban végre kijelölték az indóház helyét. Az állomás az országos – szombati – vásárokat tartó Vásártérre, – az országban akkor szokásos módon – a városba vezető út vonala mellé került, elválasztva egymástól a belvárost és a Nádorvárost (korábban Pusztá-Majorok)³⁹⁹, és akkor még nem sejtve, hogy az utóbbiba, azon át Pápára és Veszprémbe vezető útvonalak az állomási területet szintben metszik, és a vaspálya kiépítése után a folytonosan növekvő forgalmat az itt elhelyezett sorompók a tűrhetetlenségig fogják lassítani.⁴⁰⁰ Ez azonban nem volt egyedi eset globálisan. A legtöbb városban a perifériára épített pályaudvarokat egy idő után körbenőtte a település, így utcákat kereszteztek, folyamatosan akadályozták a közúti közlekedést, városrészeket zártak el egymástól, ráadásul zaj- és füstszennyezést is eredményeztek.⁴⁰¹

Végül az 1854. március 27-én megtartott, sikeres közigazgatási bejárás után szeptember 20-án eljött a várva várt nap. A Bécs és Győr (innen Újszőny) közötti vasút első kapavágása megtörtént.⁴⁰² A földmunkákat Socup és Bikess vállalkozók végezték.⁴⁰³ Az indóház és az egyéb melléképületek helyét kijelölték, mialatt már a Rábán az építkezéshez szükséges anyagokat is elkezdték szállítani. A vasúti töltésen pedig több száz ember munkálkodott már.

³⁹⁶ Vidék. *PN*, 1854. január 3. 1145. szám, 8. p.

³⁹⁷ Budapest. *PN*, 1854. január 8. 1149. szám, 24. p.

³⁹⁸ Lovas 2009. 112–113. p.

³⁹⁹ Torma 2022. 13. p.

⁴⁰⁰ Borbíró – Valló 1956. 256. p.

⁴⁰¹ Roth 2022. 65–66. p.

⁴⁰² Vidék. *PN*, 1854. szeptember 27. 1364. szám, 87. p.

⁴⁰³ Lovas 2009. 114. p.

A mérnökök prognózisa szerint 1855 őszére el is készülhet a vonal. A győriek ezt nagyon pozitívan és optimistán fogadták, végre a gabona- és sertéskereskedelmük ismét fellendülhet.⁴⁰⁴ Komáromban is nagy reményeket fűztek a vállalkozáshoz, miszerint a település olyan kikötővé válhat, „*mellyhez hasonló előnyü s gadaságu a Duna menti-nem igen fog találkozni. A gabona-vagy sertéskereskedő sohasem választhat alkalmasabb helyet Komáromnál, melly üzletének szükséges középpontjául fog szolgálni.*”⁴⁰⁵ Az év végére olyannyira fellendült a munkavégzés, hogy a korábbi 3–4000 után⁴⁰⁶ további 1000 munkást igényelt még a társaság. A hirdetésre bárki jelentkezhetett.⁴⁰⁷ Még ebben az évben nekiláttak a 14 cölöpjárom-szerkezetre épített Rába-híd kivitelezéséhez is.⁴⁰⁸ A nagy munkálatok közepette a győri gabonakereskedők képviselői egy újabb ötlettel álltak elő. A várost Nagykanizsán keresztül Trieszttel kötnék össze, hogy az áruikat akár tengeren is lehessen szállítani.⁴⁰⁹ Ez azonban egyelőre csak illúzió volt.

Érdekességként megjegyezhető, hogy a még el sem készült vonalnak milyen reklámértéke volt már ekkor. Töltéstaván egy 520 holdas földbirtokot hirdettek lakóházzal, nagy gyümölcsös kerttel és gazdasági épületekkel az elkészülő vaspályától egy órai távolságra.⁴¹⁰ Eközben nagyban folyt már az építkezés, amelyet csak egy tifusz- és kolerajárvány lassított kissé.⁴¹¹ A gloggnitzi gépgyárból kigördült a két, ide szánt mozdony is „*Bécs*” és „*Győr*” névvel, amelyeket egyelőre a párizsi iparműkiállításra vittek bemutatni.⁴¹² Győrben a helyi kereskedelmi testület – érzékelve a gazdasági enyhülést – elhatározta *Győri Kereskedelmi Csarnok* néven társulattá alakulását, és kijelölte székhelyét a Rába partján a Karmelita Rendház mellett.⁴¹³ A *K. K. Privilegierte Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft*⁴¹⁴ (Osztrák Államvasút),⁴¹⁵ amely csak nevében állami, mivel magántársaságként funkcionált, az 1855. február 12-én megkötött szerződés értelmében átvette a Bécs–Győri Vasúttársaságtól a vonalát.⁴¹⁶ E vállalat úgy keletkezett, hogy egy francia pénzcsoport megvásárolta a Nordbahn

⁴⁰⁴ Vidék. *PN*, 1854. szeptember 29. 1366. szám, 95. p.

⁴⁰⁵ Tárogató. *VÚ*, 1854. július 30. 22. szám, 187. p.

⁴⁰⁶ Lovas 2009. 113. p.

⁴⁰⁷ Fővárosi és vidéki ujdonságok. *PN*, 1854. október 6. 1372. szám, 19. p.

⁴⁰⁸ Tárogató. *VÚ*, 1854. december 10. 41. szám, 373. p.

⁴⁰⁹ Fővárosi és vidéki ujdonságok. *PN*, 1854. december 23. 1437. szám, 78. p.

⁴¹⁰ Birtokeladás. *BH*, 1855. március 17. 672. szám, 3714. p.

⁴¹¹ Lovas 2009. 115. p.

⁴¹² Austriai birodalom. *BH*, 1855. április 6. 689. 3809. p.

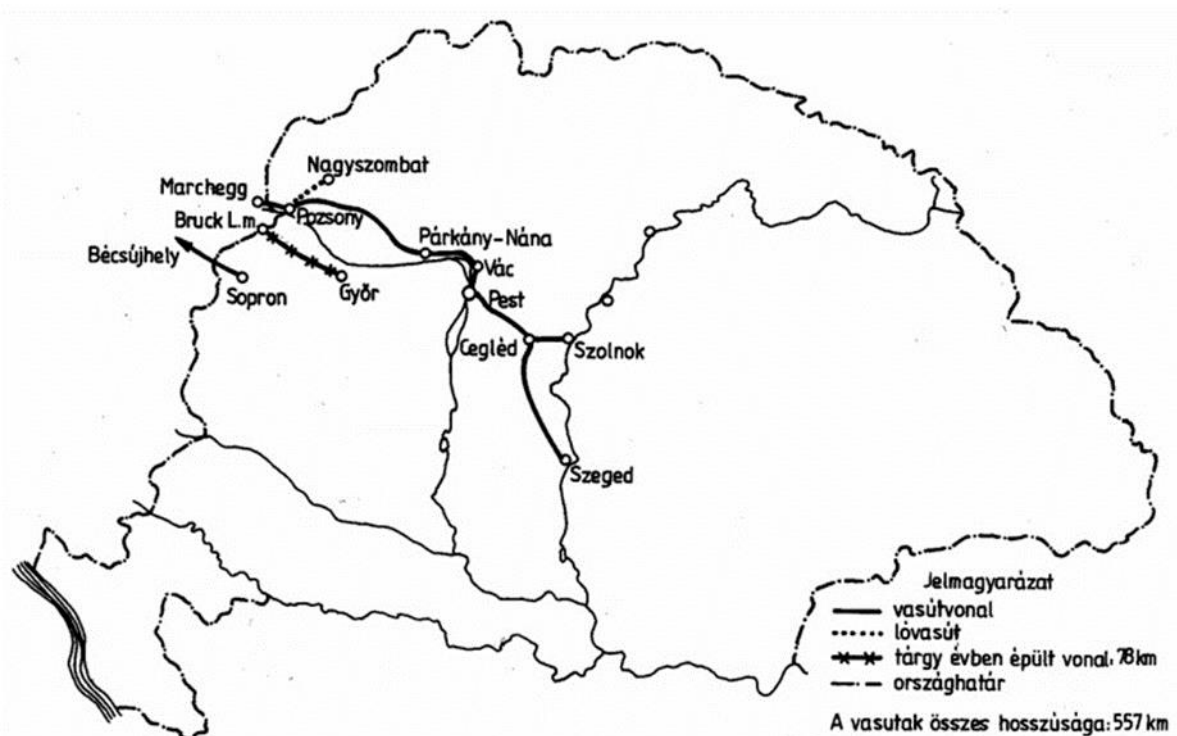
⁴¹³ Vidék. *PN*, 1855. január 31. 1467. szám, 88. p., Bay 1942. 12–17. p.

⁴¹⁴ Cs. Kir. Szab. Osztrák Államvasút Társaságot 1854-ben alapították. Főbb vonalai Semmeringen át Triesztbe, Stadlauba, Brünnebe, Prágába, Bodenachba (ma Děčín, Csehország), Pozsonyba, Budapestre, Győrbe (Újszóny), Szegedre, később többek között Olmützbe (ma Olomouc, Csehország), Orsovába, Báziasra (ma: Baziaș, Románia) is vezettek. Somogyi 1879. 308. p.

⁴¹⁵ Kalla-Bishop 1973. 26. p.

⁴¹⁶ Fővárosi és vidéki ujdonságok. *PN*, 1855. február 17. 1481. szám, 55–56. p.

és a Délkeleti Államvasút kiépített vonalait, emellett jelentős állami erdőbirtokok és uradalmak, bányák kerültek a tőkecsoport kezébe. A két társaság szerződése értelmében a vonal építését még a régi tulajdonos fejezte be, csak október 1-jével került az Osztrák Államvasút tényleges tulajdonába, egy hónappal később üzemébe is.⁴¹⁷ Meglévő és kiépítendő vonalaira 5,2%-os kamatbiztosítást kapott.⁴¹⁸ Az építkezések végül olyan jól haladtak, hogy október 22-én már megtartották a bécs–győri vonal próbautazását is. Az első szerelvény 7-kor indult Bécsből és minden állomáson, megállóhelyen megállt, végül 11 órára érkezett meg Győrbe, ahol a lakosok nagy ujjongással fogadták.⁴¹⁹ Azt viszont kevésbé, hogy a hajóállomásig nem készült el végül a szárnyvonal, így két tengelyen keresztül kellett onnan a vasútra szállítani az árut. Ez – versenytárs hiányában – egyelőre nem okozott gondot, de többletköltséget jelentett.⁴²⁰



4. ábra: Magyarország vasúthálózata 1855-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>)

[letöltési idő: 2023. január 17. 8:41]

⁴¹⁷ Lovas 2009. 117–118. p.

⁴¹⁸ Czére 1989. 89. p.

⁴¹⁹ Napihírek és események. *BH*, 1855. október 27. 856. szám, 2801. p.; Vegyes hírek. *Politikai Újdonságok* (a továbbiakban: *PÚ*), 1855. október 31. 43. szám, 341. p.

⁴²⁰ Sály 2001. 7. p.

Még át sem adták hivatalosan ezt a vonalat, egy újabb terv is felmerült. Egy, több gazdag magyar főnemesből alakult csoport gróf Zichy Edmund vezetésével⁴²¹ célul tűzte ki maga elé, hogy Győrtől az Oszmán Birodalom határszéléig vezet vasutat. Egy angol vállalkozói társulás tárgyalt már a belgrád (ma Beograd, Szerbia)–konstantinápolyi vasút ügyében a török kormánnyal, így egy Győrtől Zimonyig megépítendő vonal Bécset összeköttetésbe hozhatná az oszmánokkal, egyúttal kelettel is.⁴²² Magyarország és Ausztria szempontjából is rendkívül kedvező lenne egy ilyen vaspálya, hiszen mind nemzetgazdasági, mind hadászati szempontból számtalan előnnyel járna. A tervezett vonal Újszölynénél ágazna ki déli irányba és Kisbér, Mór, Székesfehérvár, Káloz, Simontornya, Mohács, Hercegszőlős (ma Kneževi Vinogradi, Horvátország), Eszék és Szávaszentdemeter (ma Sremska Mitrovica, Szerbia) érintésével Zimonyig vezetne. Az érintett területen leküzdhetetlen terepakadály nincs, néhány mocsarat, a Siót és a Drávát kellene mindösszesen áthidalni. A földterületek legnagyobb részben az alapítók kezében voltak, így többek között Albert főherceg, Adolf von Schaumburg Lippe német herceg, Esterházy, Zichy és Lamberg családok birtokolták, akiknek érdekében állt a kötöttpályás összeköttetés kiépítése. A tervezett kivitelezést Kräuter Ferenc mérnökre bízta, míg a hidépítéseket Clark Ádám építész vállalta el. Az építkezés összköltségét 30 millió forintra tették.⁴²³ Az előmunkálati engedélyt is megkapták rá.⁴²⁴ Ez azonban csak egy terv volt, a megvalósítása nemcsak az udvaron múlt, hanem az Oszmán Birodalmon is, amely egyre kedvezőtlenebb helyzetbe került a Balkánon a nemzetiségi mozgalmak miatt.

4.2 Megnyílik az első Győrt érintő vasútvonal – újabb vizionált vonalak

Végül 1855. december 24-én eljött a győriek – és az érintettek – várva várt napja. Az Osztrák Államvasút kezelésében hivatalosan is megnyílt – egyelőre csak – Bécs és Győr között a vaspálya. Ekkor adták át a forgalomnak a város első vasúti hídját is a Rábán.⁴²⁵ Az érintett vonal legnagyobb és legjellegzetesebb, kétemeletes romantikus stílusban épített indóháza Győrben a Vásártéren épült fel. Ezzel egyidőben a 3 vágányállásos fűtőház és áruraktár is elkészült.⁴²⁶ (Lásd: Melléklet 7. kép) A ma már nem látható terebélyes, de sivár állomás közép része kiemelkedett az épületből, angolos építésmódja tette elegánssá. A vágány és közút felöli

⁴²¹ Bécs. *BH*, 1855. december 14. 895. szám, 3059. p.

⁴²² Napihírek és események. *BH*, 1855. december 6. 889. szám, 3019. p.

⁴²³ Ausztriai birodalom. *BH*, 1855. december 18. 898. szám, 3082. p.

⁴²⁴ Győr-zimonyi vas-ut. *PÚ*, 1855. december 19. 50. szám, 404. p.

⁴²⁵ Mentés – Galgóczi 1993. 56. p.

⁴²⁶ Kubinszky – Gombár 1989. 13. p.

homlokzatát egy-egy ikerablakos sarokrízalit szegélyezte, közben lizénákkal tagolt hét ablaktengelyes falmező látszott, az utcai oldalon a középtengelyben kiemelt óratoronnyal. Apró tornyokkal díszítették, az oldalhomlokzaton távol egymástól három tengelyben nyíltak az ablakok. Az enyhén ívelt, kontyolt tető gerincvonalában kis építmény zárta le az épület tömbjét.⁴²⁷ Elé – az Osztrák Államvasútnál általánosan alkalmazott – kétvágányú csarnok épült a személyforgalom számára.⁴²⁸ A megnyitáskor még postahivatal nem üzemelt az állomáson, így a posta a bélyegárusítással és magánlevelek átvételével az állomás egyik portását bízta meg.⁴²⁹ A pályaudvar elhelyezése ekkor még logikus volt, de az 1850–60-as években fejlődő gabonakereskedelmet súlyosan károsította, mert költséges kétszeres átrakodást és a városon keresztül történő fuvarozást tett szükségessé.⁴³⁰ A személy- és vegyesvonatok először kétszer közlekedtek párban átlagosan 4 órás menetidővel.⁴³¹ Ezzel a Győrből indulók akár egy nap alatt megfordulhattak a birodalmi fővárosból.⁴³² A Győrtől Újszönyig való építkezés befejezését 1856 nyarára várták ekkor.

A következő évben a győr–zimonyi vasút létesítésére alakult magyar főnemesi csoport fúziót hozott létre a buda–nagykanizsai és sopron–nagykanizsai vasút kezdeményezőivel. Ehhez Sina György, Daniel Denis von Eskeles, Wodianer Móric, Raphael Galliera és Ernest André tőkésék, bankárok is csatlakoztak, és közösen új társaságot alapítottak 100 millió forintos pénzalappal az új vaspálya kiépítése céljából.⁴³³ A korban Magyarország geográfiai és nemzetgazdasági viszonyai már kijelölték világkereskedelmi irányait. Agrártermékeit illetően (gabona, marha) leginkább nyugatra volt utalva, míg kelet felé nyitva minden – főleg ipari – produktumának lehetett gazdag piacot találni. Emiatt egyre több érintettben fogalmazódott meg egy, a Közel-Kelet irányába vezetendő vasút kiépítése a korábbi selyemúthoz hasonló funkcióval. Az osztrák és a török kormány ekkor egy német tőkével megvalósuló, Bécset Konstantinápolyval összekötő vasút megépítését vizionálta. Ez Bécsből kiindulva Győrön, Pécsen, Zimonyon, Belgrádon, Nišen (Szerbia), Szófián (Bulgária), Filippopolon (ma Plovdiv, Bulgária) és Adrianápolyon (ma Edirne, Törökország) át vezetett volna a török fővárosig. A magyar sajtó ekkor még eléggé negatívan ítélte meg a tervet, mondván, a Belgrád–Konstantinápoly vonal nem világkereskedelmi, hanem sokkal inkább lokális és regionális igényeket szolgálna ki, nem

⁴²⁷ Kubinszky 1983. 31. p.

⁴²⁸ Az új pályaház és főposta. *GYK*, 1893. május 7. 40. szám, 3. p.

⁴²⁹ Bedő 2019.

⁴³⁰ Borbíró – Valló 1956. 256. p.

⁴³¹ Hirdetmény. *BH*, 1855. december 18. 898. szám, 3086. p.; Hirdetmény, *BH*, 1855. december 24. 903. szám, 3118. p.; Die Generaldirektion der österr. der Staatseisenbahngesellschaft. *Pressburger Zeitung*, 1855. december 25. 295. szám, 1221. p.

⁴³² Vegyeshirek. *PÚ*, 1856. január 23. 4. szám, 29. p.

⁴³³ Napihirek és események. *BH*, 1856. március 9. 58. szám, 50. p.; Berend 2003. 155. p.

beszélve az építési nehézségekről, a halmos, hegyes vidékről és a magas kivitelezési költségekről. Ráadásul a dunai hajózás forgalmát sem csökkentené ez, így Ausztria és Magyarország igényeinek sem felelne meg.⁴³⁴ A sok nehézség miatt ez az irány végül ebben a formában lekerült a tervezőasztalról.⁴³⁵

Győrben eközben a helyi gabonakereskedők azon munkálkodtak, hogy a Rába folyót a Duna torkolatáig mindinkább hajózhatóvá tegyék. Az itt, a folyón átívelő hidat úgy kívánták átépíttetni, hogy az a hajóforgalmat ne akadályozza, ezzel is elősegítve a vasútra való ráhordást.⁴³⁶ A városban már ekkor érezték a vasút előnyeit. A pest–bécsi vaspálya átadása után jelentősen csökkent kereskedelmi volumene. Ebben az évben azonban újra olyan szintet ért már el, mint 1847–48-ban, amit az Osztrák Államvasút is elégedetten nyugtázott.⁴³⁷ A győri (gabona)kereskedők ekkor megalapították a győri *Kereskedelmi Gyűldét*, amely egyik fontos feladata a város számára kedvező vasútvonalak kiépítése és szorgalmazása volt.⁴³⁸ Emellett további emelkedést is vártak még a helyiek a későbbiekben főként a tervezett zimonyi és az újszöny–székesfehérvár–nagykanizsai⁴³⁹ (és innen egészen Pécsig vezetendő) vonaltól.⁴⁴⁰

A Győr és Újszöny közötti szakasz építése júliusra már annyira előrehaladott állapotban volt, hogy 12-én próbajáratot tartottak, augusztus 11-nyel pedig át is adták a közforgalomnak.⁴⁴¹ Naponta két-két vegyes- és személyvonatpár közlekedett inntől a két végpont között – és innen csatlakozással Bécsbe – kb. egy órás menetidővel az Osztrák Államvasút üzemeltetésében.⁴⁴² Ezzel a vasúttal azonban nem elégedtek meg az érdekeltek. Győr központi helyzete, és ezzel együtt Bécs felé vezető vaspályája a térség nagyobb központjainak is vonzó volt. Pápa az elsők között fogalmazta meg azon óhaját, hogy a várossal mielőbb kötőtpályás összeköttetésbe kerülhessen.⁴⁴³ Jó jelnek számított, hogy vasútépítő mérnökök vizsgálták a területet, de egyelőre nagyobb előrelépés itt nem történt.⁴⁴⁴ Ugyanígy a Balaton-felvidék is

⁴³⁴ Keleti vasut. *BH*, 1856. április 1. 76. sz. 1–4. p.

⁴³⁵ 1883-ban nyílt meg a Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony vasút, amely már a Párizs–Konstantinápoly kontinentális vonal része volt. 1888-ban az utolsó, bolgár szakasz átadása után volt közvetlen vasúti kapcsolat Párizs (így Budapest) és Konstantinápoly között. Horváth Csaba Sándor: *Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 2017. 1. szám, 81–101. p.; A keleti pálya kérdése. *PN*, 1858. október 15. 2604. szám, 48. p.

⁴³⁶ Napihírek és események. *BH*, 1856. április 15. 88. szám, 85. p.

⁴³⁷ A jobbparti vasúthálózatról. *PN*, 1856. szeptember 14. 1984. szám, 45. p.

⁴³⁸ Sáry 2001. 7. p.

⁴³⁹ A jobbparti vasúthálózatról. *PN*, 1856. szeptember 16. 1986. szám, 51. p.

⁴⁴⁰ Levelezések. *PN*, 1856. február 27. 1792. szám, 90. p.

⁴⁴¹ Napihírek és események. *BH*, 1856. július 17. 165. szám, 83. p.; Napihírek és események. *BH*, 1856. augusztus 10. 186. szám, 47. p.

⁴⁴² Hirdetmény. *BH*, 1856. augusztus 10. 186. szám, 48. p.; Levelezések. *PN*, 1856. augusztus 15. 1957. szám, 55. p.; Horváth 2022. 56–57. p.

⁴⁴³ Hírszengetyű. *Budapesti Visszhang*, 1856. október 2. 40. szám, 331. p.; Terv Magyarország vasut-rendszeréhez. *PN*, 1856. július 22. 1933. szám, 79. p.

⁴⁴⁴ Vegyes hírek. *PÚ*, 1856. november 26. 48. szám, 424. p.

mielőbbi vasúti kapcsolatot akart Győrrel, amely a Nyugat kapujaként funkcionált továbbra is. Mivel a vaspálya kiépítése egyelőre csak álom volt, Győr és Balatonfüred, illetve Győr és Veszprém közötti gyorskocsis rászállítást – személy- és teherforgalom szempontjából is – az Osztrák Államvasút – saját érdekében is – megszervezte.⁴⁴⁵ Egyúttal az Újszöny és Buda közötti vonal kiépítése is foglalkoztatta a győrieket, hiszen jelen esetben, aki a városból a magyar centrumba akart utazni, Bécsen keresztül tehette csak meg.⁴⁴⁶ Erre azonban még jó ideig várniuk kellett.

Győr – és rajta keresztül Újszöny – 1856-ig kapott tehát vasutat, amivel az országban az első olyan regionális centrumok közé tartozott, amelyet elért a vasút. Az adott időszakban ezen kívül mindössze a Cegléd–Szeged vaspálya készült még el 1854-re.⁴⁴⁷

4.3 Újabb tervek, a vasút által előidézett első hatások

A Győrt Pápával összekötő vasút terve 1857-től egyre inkább előtérbe került. A két város közötti terepviszonyok vizsgálata is elkezdődött, ahol a leendő vonal melletti kőbányák nagy előnyt jelentettek.⁴⁴⁸ A trasszírozási⁴⁴⁹ munkák után kiderült, merre tervezték ekkor a vonalat: Takácsi és Vaszar között Geccsén, Szerecsenyen, Gyömörén, Szemerén, és Ménfőn (ma Győr-Ménfőcsanak) keresztül vezetne. Ugyanakkor sajnálatos, hogy nem érintené a különböző fában, nemesércben, vasban, márványban és kőszénben gazdag Bakonyt. Ez egy kis kerülővel, Pápateszér, Bakonyszücs, Ugod és Bakonyalja irányában elérhető lenne, és a tervezett vasút gazdaságosságát jelentősen növelhetné.⁴⁵⁰ Ez a pálya kapcsolódna a sopron–nagykanizsai vonalhoz, ami tovább növelhetné Győr kereskedelmét, hiszen az Adriai-tenger felé megnyílna előtte az út.⁴⁵¹ Ez egyelőre azonban csak terv maradt.

Nem egészen két évvel a Bécs és Győr közötti vasút átadása után egyértelműen lehetett már érzékelni, hogy az utóbbi városra jótékony hatást gyakorolt az új közlekedési eszköz. Egyrészt a korábban sivár Vásártéren erre az időszakra nemcsak a kétemeletes indóház állt már, hanem nagy raktárak is. A téren emellett magántulajdonosok házai is elkezdtek kinőni a földből,⁴⁵² tehát a vasútállomás környéke városiasodott. Másrészt a magyar (gabona)kereskedelem

⁴⁴⁵ Hirharang. *Hölgyfutár* (a továbbiakban: *HF*), 1856. március 5. 52. szám, 215. p.

⁴⁴⁶ Budapesti Hírek. *Divatcsarnok*, 1856. január 10. 2. szám, 38. p.

⁴⁴⁷ Czére 1989. 89. p.

⁴⁴⁸ Napihirek és események. *BH*, 1857. február 15. 37. szám, 76. p.

⁴⁴⁹ Trasszírozás: nyomjelzési munkálatok

⁴⁵⁰ Napihirek és események. *BH*, 1857. március 1. 49. szám, 2. p.; Levelezések. *PN*, 1857. február 28. 2136. szám, 91. p.

⁴⁵¹ Győr és Pest gabonakereskedése. *BH*, 1858. szeptember 23. 217. szám, 93. p.

⁴⁵² Kirándulás Győrre. *GyK*, 1858. január 7. 2. szám, 7. p.

központja lett, Győr gabonaforgalma 1857-re már háromszorosan haladta meg Pestét.⁴⁵³ Ezt a *Győri Közlönyben* megjelent írás is bizonyította: „*Hála Istennek, Győr, mint kereskedőváros, a mostani nagy élénkség mellett is csak kezdetén van a jobb jövőnek; tehát szép reményei vannak, ha föladataival megösmelkedik, tájékozza magát, és egyszersmind a teendőket sem mulasztja el.*”⁴⁵⁴ Minden helyi kereskedő már itt épített raktárt – a korábbi telephelynek számító – Moson helyett.⁴⁵⁵ A Bácskából Újvidék (ma Novi Sad, Szerbia) és Baja, a Bánságból Szeged és Csanád vármegye, illetve a Ferenc-csatorna kikötőiből a táj olyan nagybirtokosaitól, mint a Fernbachtól, Lellbachtól vagy Dungserszkitől származó gabonával⁴⁵⁶ megrakott uszályokon érkező gabonát már – alacsony vízállás, az eliszaposodás miatt és a Duna és a mosoni vaspálya közötti nagyobb távolság miatt⁴⁵⁷ – nem Mosonig, hanem csak Győrig szállították. A beérkező roppant tömegű gabonát felügyelők irányításával bezsákolták és átrakodták a Duna- és Rábarparton található magtárakba. A győri fuvarosok pedig rövid időn belül innen átszállították társzekereiken a pályaudvarra, ahonnan már vasúton ment tovább Bécsbe,⁴⁵⁸ vagy Stájerországba.⁴⁵⁹ Emellett nemcsak a kereskedők, hanem a szállítóhivatalnokok és a mosoni csapó asszonyok (feladatuk a gabonák vékával való mérése) száma is megnőtt a városban. Számtalan pesti fuvaros is átköltözött ide, akik hajóikból a magtárba, onnan pedig a vasútra szállították terményeiket. Az adatok is alátámasztották a növekedést, a legélénkebben a búza forgalma emelkedett, azt követte a zab, a kukorica és a többi gabonaféle. Ezeken túl más kereskedelmi áruval kapcsolatban is nőtt a szállítási volumen. Kiemelkedő volt itt a bor, amelyet Győrbe leginkább a Somlóról és a Balatonról szállították fel, és Bécsbe vitte a vasút. Továbbá a sertéskereskedelemnek is nagy lendület adott a vaspálya megnyitása.⁴⁶⁰ A szerbek honosították meg ekkortájt a sertéskereskedelmet, amikor a rohamosan fejlődő Bécs és környéke, illetve Graz ellátása egyre nagyobb bevittelt tett szükségessé. Falkákban hajtották fel a Szerbiában és Romániában felvásárolt állatokat. Jobb közlekedés híján, lábon érkeztek a sertéseket, ezért csak erős, 2–3 éves állatokkal kereskedtek, ezek bírták jól a primitív szállítást. Győr a sertéshajtásnak csak egy állomása volt. Itt rövid ideig hizlalták az állatokat, majd ismét tovább hajtották Bécs felé. Több közbeiktatott állomáson (Lesvár [ma Lesvárpuszta, Ikrény része], Csorna, Kapuvár, Fischamend stb.) folyt a hizlalás, és Bécsbe már teljesen hizottan

⁴⁵³ Gazdaság, ipar, kereskedelem. *BH*, szeptember 6. 203. szám, 31. p.

⁴⁵⁴ Mi lesz belőlünk? *GyK*, 1857. október 4. 2. szám, 5. p.

⁴⁵⁵ Győr város gabonakereskedésének emelkedése. *BH*, 1857. augusztus 14. 185. szám, 74. p.

⁴⁵⁶ Vörös 1971. 326. p.

⁴⁵⁷ Winkler 1934. 260–261. p.

⁴⁵⁸ Mosony. *PN*, 1857. január 14. 2098. szám, 38. p.

⁴⁵⁹ Győr város szebb részei. *VÚ*, 1858. február 7. 6. szám, 66. p.; Vörös 1971. 326. p.

⁴⁶⁰ Győr város gabonakereskedésének emelkedése. *GL*, 1857. augusztus 27. 35. szám, 462–463. p.

érkeztek az állatok. Természetesen jóminőségűnek ezt a sertést nem lehetett mondani. Később rekeszes hajókon hozták fel a disznókat, Győrben kirakták és hizlalásra fogták. Ettől kezdve indult fejlődésnek a helyi sertéskereskedelem. Sok szerb család telepedett le városban, akik állandó hizlalásra és kereskedelemre rendezkedtek be.⁴⁶¹ A sertés- és gabonapiacok mellett jelentősek voltak a város juh- és lóvásárjai is.⁴⁶² Pesten is érzékelték azt, hogy ez egyre kedvezőtlenebbül hatott a saját kereskedelmükre. A vitel- és raktározási díjakat összehasonlítva már az is jobban megérte, ha az árut Pesttől hajóval elszállítják Győrig, majd onnan az északi vonalra, Gänserndorfnál felpakolják.⁴⁶³ Az árpán kívül minden gabonaféle – főként a búza és a zab – kereskedelme magasabb volumenű volt ekkor Győrben,⁴⁶⁴ emellett ipara is virágzott.⁴⁶⁵ Pest a gyári és iparcikket nézve is veszített szerepéből a gyapjúiparon kívül, Bécs kezdte átvenni e funkcióját.⁴⁶⁶ Az 1850-es években egyértelműen Győr uralta a gabonapiacot éves szinten kb. 6 millió mérő forgalommal.⁴⁶⁷ Az ekkor még Győrig hajón vontatott, és itt vonatra átrakott termény vámmázsként (1 vámmázsa=50 kg) 8 és fél krajcárral került kevesebbe Bécsben, mintha már Pestről vonattal szállították volna. Míg a Győrbe érkező gabonát szinte teljesen továbbszállították, addig a Pesten kirakott termény a hatvanas években jórészt már a malmokba került.⁴⁶⁸ Ehhez hasonlóan Komáromban is meghúzták a vészharangot. Hiába ért el a vasút már Újszönyig, a raktárjaik kongtak az ürességtől, míg Győrben újabb épületeket kellett felhúzni a raktározási kapacitás növelése érdekében. Sőt, a Mosoni-Duna esetleges leendő megkötése és szabályozása végleg Győr primátusát eredményezhetné,⁴⁶⁹ amelyre a helyi kereskedelmi lehetőségek javításán fáradozó *Győri Kereskedelmi Gyűlde*⁴⁷⁰ is felhívta a város figyelmét, hiszen e nélkül alacsony vízállásnál nagyobb hajók nem tudtak bejönni Győrbe, így Gönyűnél azokról kisebb hajókra kellett átpakolni az árut.⁴⁷¹ Ez a manőver egyazon költséggel járt, mint maga a szállítás Pestről Győrbe, így nem érte meg.⁴⁷² Ugyanakkor kedvező változást

⁴⁶¹ Völgyi 1940. 33. p.; Vörös 1971. 326–327. p.

⁴⁶² Magyarország kereskedelmi forgalma. *VÚ*, 1859. november 20. 47. szám, 562. p.

⁴⁶³ A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara. *BH*, 1857. november 15. 262. szám, 67. p.

⁴⁶⁴ Győr és Pest gabonakereskedése. *BH*, 1858. szeptember 23. 217. szám, 93. p.

⁴⁶⁵ Galgóczi Károly: Magyarország, a Szerbvajdaság s Temesi bánság mezőgazdasági statistikája. Pest, k. n., 1855. 138. p.

⁴⁶⁶ Vásári elmélkedés. *VÚ*, 1858. augusztus 29. 35. szám, 417. p.

⁴⁶⁷ Pisztóry 1871. 37. p.

⁴⁶⁸ Kövér György: A reformkortól az I. világháborúig. In: Honvári János (szerk.): Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig. Budapest, Aula Kiadó, 1997. (a továbbiakban: Kövér 1997.) 286. p.

⁴⁶⁹ Rév-Komárom. *BH*, 1857. december 16. 287. szám, 84. p.

⁴⁷⁰ A *Győri Kereskedelmi Gyűlde* 1856-ban alakult meg az 1855-ben létrehozott a *Győri Kereskedelmi Csarnok*, majd a *Győri Kereskedelmi Casinó* átnevezésével, a Széchényi téren lévő kétemeletes épület lett a székháza. Célja a helyi kereskedők tömörítése, a kereskedelem és az ipar fejlődésének elősegítése. Pisztóry 1874. 325. p.; Bay 1942. 12–17. p.

⁴⁷¹ Antaliné 2019.

⁴⁷² Bay 1942. 19. p.

jelentett a komáromiak számára az, hogy a napi egy – vegyes- – vonatpár helyett 1857 szeptemberétől ismételten kettő járt Győr felé, amely élénkítette végre a város forgalmát, hiszen a Dunán érkező nagy mennyiségű gabonát dinamikusabban lehetett nyugat felé tovább szállítani, nem mellesleg a személyforgalom is növekedhetett.⁴⁷³ Ekkorra egyértelműen látszott már az a tendencia, hogy mind a szekér-, mind a hajós szállítás egyre kevésbé tud versenyezni a vasúttal,⁴⁷⁴ amely szintén Győr Bécs felé való gravitálásának kedvezett. E tendencia egyre jobban érződött, a helyiek is fényes jövőt jósoltak a városnak. Erre az időre vasúton keresztül már két nagy piaccal rendelkező „világvárost”, Hamburgot és Triesztet is elérték. A gyors és modern közlekedési lehetőségnek hála a kivitel folyamatos növekedése miatt nem maradt a győriek nyakán a gabona, hanem a vasúton gyorsan elszállították. Ez növelte rövid távon a produktivitást. Kölnben és Hamburgban tárt karokkal várták a gabona- és sertés-, míg Triesztben borszállítmányokat.⁴⁷⁵ Erre a korszakra folyamatosan emelkedett Magyarország gabonatermelése, a legnagyobb arányú a búzatermés növekedése volt, amely 1847 és 1868 között majdnem megkétszereződött. Ez mindenekelőtt az árugabona iránti kereslet növekedésével függött össze.⁴⁷⁶ A gabona, főként búzaexport növekedése relációban volt a korábbi nagy exportőrök belső és külső problémáival, így például Oroszország krími háborús vereségével, amely a magyar gabonatermelésnek nagy lökést adott. A fekete-tengeri orosz gabonakivitel útja lezárult, és a kereslet az európai piacon azonnal óriási lett, az árak pedig megkétszereződtek.⁴⁷⁷ Az USA polgárháborús eseményei miatt átmenetileg szintén kevésbé koncentrált erre.⁴⁷⁸ Ez pedig megnyitotta az utat a magyar gabona előtt Poroszországba, Dél-Németországba, Svájcba, Angliába, Olaszországba és Franciaországba is.⁴⁷⁹ Az agrártermékek, különösen a búza és a liszt vámkülföldi exportja növekedett főként gyorsan, míg Magyarország árucere-kapcsolata a Habsburg Birodalmon kívüli országokkal korlátozott maradt.⁴⁸⁰ Az Ausztria és Magyarország között korábban fennállott vámhatárok eltörlése rendkívül megkönnyítette a mezőgazdasági termények értékesítését. Az ország 1840-es években 8–10%-

⁴⁷³ Komárom. *PN*, 1857. augusztus 29. 2284. szám, 92. p.

⁴⁷⁴ Mosony. *GL*, 1857. április 16. 16. szám, 217. p.

⁴⁷⁵ Győr jövődjöje. *GYK*, 1857. december 3. 19. szám, 73. p.

⁴⁷⁶ Szabad György: Az önkényuralom kora (1849–1867). In: Kovács Endre (főszerk.): Magyarország története 1848–1890. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979. (a továbbiakban: Szabad 1979.) 564. p.

⁴⁷⁷ Vörös Antal: A magyar mezőgazdaság a kapitalista átalakulás útján (1849–1890). In: Gunst Péter – Hoffmann Tamás (szerk.): Agrártörténeti tanulmányok 4. A Magyar mezőgazdaság a XIX–XX. században (1849–1949). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1976. (a továbbiakban: Vörös 1976.) 28–29. p.

⁴⁷⁸ Berend T. Iván – Szuhay Miklós: A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848–1944. Budapest, Kossuth Könyvkiadó–Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1973. (a továbbiakban: Berend – Szuhay 1973.) 75. p.

⁴⁷⁹ Réti János: Néhány szó az orosz, román és magyar gabonatermelés és forgalomról. *Ellenzék* (a továbbiakban: *EL*), 1889. június 135. szám, 548. p.

⁴⁸⁰ Szabad 1979. 570. p.

os búzaexportjához képest a kiegyezés környékére már mintegy megháromszorozta azt. A búzaprodukciónak 30%-os nyers, 11,4%-a őrlemény alakjában került exportra. A kiviteli hányad tehát 40% fölé emelkedett.⁴⁸¹

A vasúti forgalom megindulása azonban nem mindenre volt előnyös hatással. A Gyűlde elemzése alapján Győrben már 1858-ban a „nagyheti” vásárokon visszaszorult a gyári kelmekészletekkel és a félnyers termékekkel kapcsolatos kereslet. A ló- és szarvasmarhakereslet továbbra is élénk volt, míg a gabonaüzlet egyre inkább felpörgött, pótolva a kieső veszteséget.⁴⁸² A részbeni hanyatlás okaként már ekkor a közlekedés terén beállt változásokat jelölték meg. A pesti és bécsi vasút kiépülésével a két fővárosba tolódott el ekkor bizonyos árucikkek piaca.⁴⁸³ Majdán János rámutatott arra a tanulmányában, hogy a bécs–győr–újszónyi vonal megnyitása egy hosszan tartó válság kezdetét jelentette. A helyi kereskedők és a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatók lassú tönkremenését indította meg. A győriek azonban minden lehetőséget próbáltak megragadni.⁴⁸⁴ Az Osztrák Államvasút Reik Edével kötött egy szerződés, amely szerint a városból Pápára, Mórra, Kisbérre, Székesfehérvárra, Zircra és Veszprémbe (ide nyáron 3, télen 4 nap és mázsánként 32, illetve 34 krajcár volt a szállítási idő és a viteldíj), illetve visszafelé bérkocsis teherszállítási szolgáltatást lehetett igénybe venni az indóháztól,⁴⁸⁵ ezzel is serkentve a regionális kereskedelmet. Erre az időre a DGT szerepe megnőtt, hiszen a lóval történő hajóvontatást megtiltották Buda alatt.⁴⁸⁶ A vállalat aztán megkezdte Győr és Linz között a teherszállítást, és kedvezményes díjtételeket is vezetett be. Erre válaszul az Osztrák Államvasút és az 1858-ban megnyitott *K. K. Privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn* (Erzsébet Császárné Vasút) is kedvezményes díjtételeket adott meg a Bécsből a linz–gmundeni és a linz–budweisi vonalon tovább szállított 200 mázsás gabonaküldeményre.⁴⁸⁷ Sőt, az üres zsákokat ingyen visszaszállították az osztrák fővárosba. Ezzel érezhetően a vasúti és a folyami szállítás között is elindult a verseny a minél nagyobb szállítás lebonyolítására.

A következő vasútfejlesztési terv 1859-ben látott napvilágot. A pest–bécsi és a győr–bécsi vonalak a Dunán keresztül egy szárnyvonallal való összeköttetése merült fel. Bár először a

⁴⁸¹ Kövér 1997. 284. p.

⁴⁸² Kereskedelem és gazdaság. *GYK*, 1858. április 1. 26. szám, 101. p.

⁴⁸³ Bay 1942. 23. p.

⁴⁸⁴ Majdán 2003/A. 362–363. p.

⁴⁸⁵ Hirdetmény. *GYK*, 1858. október 3. 79. szám, 316. p.

⁴⁸⁶ A szállító hajók lóval vontatása. *GYK*, 1859. április 3. 27. szám, 105. p.

⁴⁸⁷ Hirdetmény. *GYK*, 1859. április 17. 31. szám, 124. p.; Magán: Hirdetménye. *GYK*, 1859. május 1. 35. szám, 140. p.

kezdeményezők egy Komáromnál átívelő pályában gondolkodtak, később már egy Marcheggtől, a folyón át a schwechati állomásig vezetendő összekötő vonal került előtérbe.⁴⁸⁸

A rövid életű *K. K. Privilegierte Kaiser Franz Joseph-Orientbahn*⁴⁸⁹ 1856-tól kapott koncessziót a magyar vasútépítésekre a Dunántúlon, a Dunától és a Drávától délre eső területeken. Ebből, a *K. K. (Nord- és Süd-)Tiroler Staatsbahnból*, a *Kärntner Bahnból*, a *K. K. Südliche Staatsbahnból* (a Déli Államvasút a Bécs–Gloggnitzi Vasút utódja), illetve a *K. K. Privilegierte Lombardisch–Venetianische und Central–Italienische Eisenbahn-Gesellschaft*ből jött létre⁴⁹⁰ 1859-ben a későbbi Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvállalkozása a Déli Vasút.⁴⁹¹ Az eredetileg bécsi, majd 1880-tól budapesti központtal is rendelkező vállalat a Dunántúl egybefüggő vasúthálózatát hozta létre a későbbiek során. Fő célja az érintett vidék mezőgazdasági terményeinek külföldre való szállítása.⁴⁹² A Győrt is érintő vasúthálózat 1860. július 1-jén tovább bővült, mivel a társaság megnyitotta Újszöny és Székesfehérvár között a 79 km-es vonalát,⁴⁹³ amely ha megépül Budáig, akkor Győrnek rövidebb vasúti összeköttetése lesz már a magyar fővárossal, mint Bécsen keresztül. A helyiek nagy lelkesedéssel várták e vasúti kapcsolat kiépülését.⁴⁹⁴ Ugyanakkor erre az időszakra sikerült már – a *Győri Kereskedelmi Gyűlde* többszöri kérésének eleget téve⁴⁹⁵ – a Mosoni-Dunát annyira megkotorni, hogy a gőzhajók közlekedni tudtak rajta.⁴⁹⁶ Egyúttal minden mázsa ideérkező gabona után 0,25 krajcárnyi adót szedtek be, amelyet kotrásra fordítottak inntól.⁴⁹⁷ Ez az erre az időszakra 73 hajóval rendelkező⁴⁹⁸ Győrnek igen kedvező volt, jóllehet Moson is áttörést várt ettől a saját kereskedelmét tekintve.⁴⁹⁹ Ekkorra – a szárd–francia–olasz háború lezárásának is

⁴⁸⁸ A pest–bécsi és a győr–bécsi vasutvonalai. *PÚ*, 1859. november 11. 44. szám, 619. p.

⁴⁸⁹ A Ferenc József Császár Keleti Vasúttársaság tervei között a bécs–sopron–nagykanizsa–eszéki, a buda–nagykanizsai és az újszöny–székesfehérvár–eszéki vonalak, később kiágazással Pécs felé, Eszéktől Zimonyon és Belgrádon át a Balkánnal, illetve Eszéken át a Cs. Kir. Déli Államvasúttal való vasúti összeköttetések szerepeltek. Nagy Tamás: A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, 1995. 3–4. szám, (a továbbiakban: Nagy 1995.) 20. p.

⁴⁹⁰ Ujhely 1910. 152–154. p.

⁴⁹¹ A vasúttársaság neve 1859-es megalakulásától Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság (*K. K. Privilegierte Lombardisch–Venetianische und Central–Italienische Eisenbahn-Gesellschaft*), majd 1876-tól Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság (*K. K. Privilegierte Südbahn-Gesellschaft*). In: Kalocsai 2011. 192. p.; Nagy 1995. 20. p. A szaktudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.

⁴⁹² Majdán János: A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In: Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő. Veszprém, MTA Pécsi és Veszprémi Bizottsága, 1986. (a továbbiakban: Majdán 1986.) 448–449. p.

⁴⁹³ Frisnyák, 2001. 45. p.; Balaton-füredi savó-fürdő-gyógyintézet megnyitása 1860-ik május 15-én. *Orvosi Hetilap*, 1860 május 6. 19. szám, 383–384. p.

⁴⁹⁴ Levelezés. *GYK*, 1860. április 5. 28. szám, 111. p.

⁴⁹⁵ Bay 1942. 36. p.

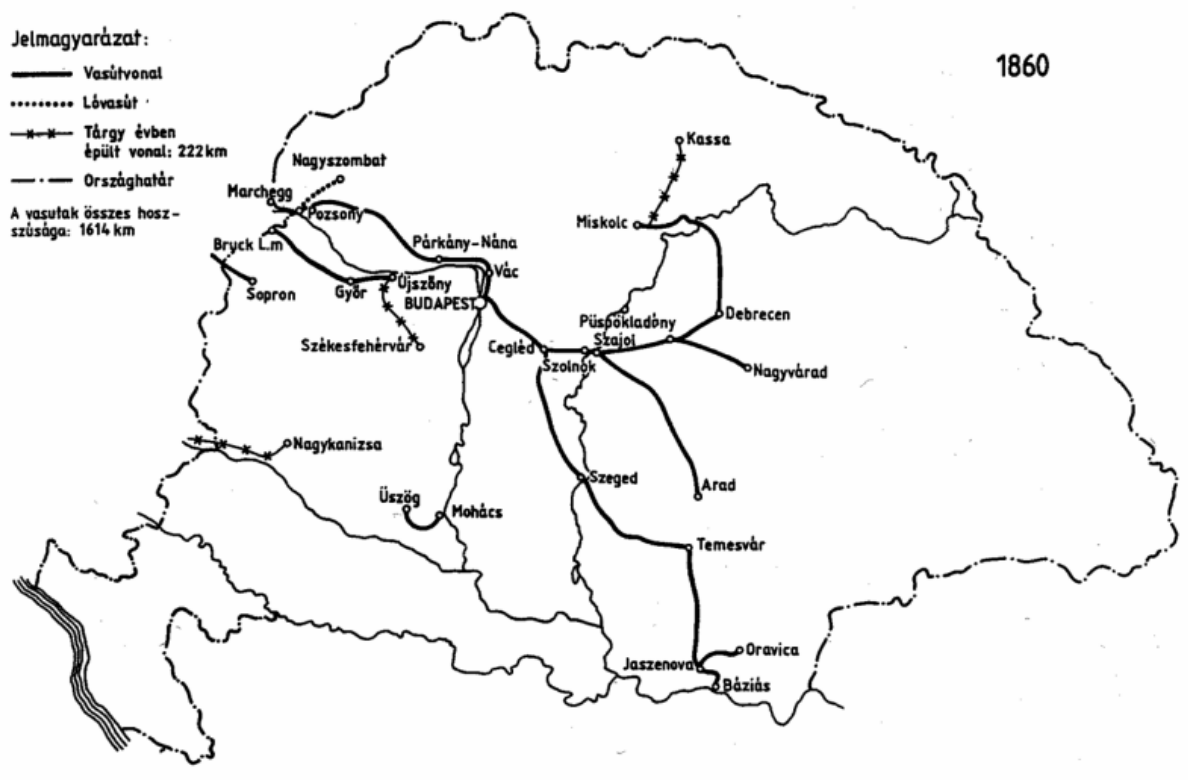
⁴⁹⁶ Vázlatok Mosonymegye gazdasági állapotairól. *GL*, 1861. október 27. 43. szám, 681. p.

⁴⁹⁷ Sály 2001. 8. p.

⁴⁹⁸ Hunfalvy 1863. 39. p.

⁴⁹⁹ Vázlatok Mosonymegye gazdasági állapotairól. *GL*, 1861. október 27. 43. szám, 681. p.

köszönhetően⁵⁰⁰ – már lehetett érezni a vasút Győrre gyakorolt kedvező hatását. A város és Bécs között 1860-ra jelentősen megnövekedett a gabonaforgalom, 3 123 000 mázsa került már innen az osztrák fővárosba. Gyarapodott a sertés- és marhakereskedelem is. Előbb a Dunán, majd a vasúton ekkortájt már évente közel 300 000 disznó és 10–20 000 tehén érkezett Győrbe.⁵⁰¹ A vasút feleslegessé tette a szarvasmarha lábön hajtását, így Győrtől Bécsig vagy Bécsújhelyig a marhahajtó utak elnéptelenedtek, és a győri szállások forgalma nőtt meg.⁵⁰²



5. ábra: A magyar vasúthálózat 1860-ban

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>
[letöltési idő: 2023. január 17. 8:52])

1861. április 1-jével a Déli Vasút átadta a Buda és Nagykanizsa közötti új szakaszát is, amely Székesfehérvárnál kapcsolódott az Újszönyön és Győrön át Bécsig vezető vonalhoz, továbbá 1860-tól Nagykanizsától Csáktornyán (ma Čakovec, Horvátország) át Pragerhofnál a teljes hosszában 1857-ben átadott, János Főherceg nevét viselő – a Bécs–Gloggnitzi Vasútat megváltó Déli Államvasút kezelésében lévő – bécsi–trieszti vaspályához.⁵⁰³ Ezzel már Győr és

⁵⁰⁰ Bay 1942. 30–31. p.

⁵⁰¹ Szakál 1997. 97. p.

⁵⁰² Lovas 2009. 119. p.

⁵⁰³ Horváth 2022. 57–58. p.; Hunfalvy 1863. 32. p.; Frisnyák 2001. 45. p.; Magyarország s viszonya Európa élmezőnyéhez. *GL*, 1861. december 8. 49. szám, 770. p.

Magyarország számára nemcsak Pest–Buda, hanem az Adria felé is megnyílt a közvetlen (vas)út. Egyúttal azonban ez szükségtelenné tette a dunai szállítást ekkortól, ezzel együtt Győr – és Bécs – összegyűjtő és elosztó szerepét is.⁵⁰⁴ Ez tovább erősítette innentől Pest–Buda terménykereskedelmének pozícióit. A gabona, amely eddig csak Győrből Bécsen áthaladva juthatott el Triesztbe, a birodalom legnagyobb tengeri export kikötőjébe, most már a magyar fővárosban kirakodható volt, és sokkal rövidebb és gyorsabb úton jutott el a célállomásra.⁵⁰⁵ Ezt a helyiek is hamar megéreztek, hiszen a sajtó is úgy cikkezett erről, hogy a nagykanizsai vasút a város „veszedelme”. Érezhetően csökkent az új vaspálya megnyitásával a győri gabonapiac. A cél azonban továbbra is a pozíciók megtartása volt, amelyre három lehetőség kínálkozott: hitelforrások biztosítása, gabonaraktár létrehozása,⁵⁰⁶ vagy olcsóbb szállítási díjszabás. A többség ekkor még optimista volt: „Mindaddig, míg viziutunk, nagy és kis Dunánk el nem apad, s ezen a vonalon hazánk és a távolabb kelet termékeit nem csak a legolcsóbb és legbiztosabban, de egyszersmind a legkönnyebben és legközelebb szállíthatjuk állandó és általános fogyasztóink a nyugoti és északnyugoti tartományok torkába, – mindaddig Győr marad nyugot Európa élés-kamarája 4–5 millió mérő évenkénti forgalommal.”⁵⁰⁷ Megkezdődött tehát a gazdasági tér átrendeződése bármennyire nem akarták a győriek, vagy védekeztek ellene.

Még 1861 őszén egy újabb szolgáltatás érte el Győrt. Elindult a rendes bérkocsis személyforgalom is. A helyi vállalkozó főként az indóháztól vagy éppen az oda közlekedő utasokra alapozta kezdetekkor a fuvarozást.⁵⁰⁸

4.4 Keszthelyi, grazi, soproni vasútvonali elképzelések

Már 1861-ben felröppent a Győrből Pápán át – Balatonszentgyörgynél kapcsolódva a trieszti vonalhoz – Keszthelyig vezetendő vasútvonal ötlete is.⁵⁰⁹ A *Győri Kereskedelmi Gyűlde* mindent megtett annak érdekében, hogy mielőbb hozzá lehessen látni az építési munkálatokhoz.⁵¹⁰ A kereskedelmi és nemzetgazdasági szempontból is jelentős tervezet Győrnek is létkérdése volt. A vasút mielőbbi megépítése céljából a Gyűlde 15 tagból álló bizottságot választott helyi kereskedőkből, birtokosokból és közéleti férfiakból. Feladata az

⁵⁰⁴ Szakál 2011. 24. p.

⁵⁰⁵ Vörös 1971. 327. p.

⁵⁰⁶ Ziska József: Tisztelt szerkesztő ur! *GYK*, 1861. április 25. 33. szám, 130. p.

⁵⁰⁷ Szilvásy: Helyi érdekek. *GYK*, 1861. május 2. 35. szám, 141. p.

⁵⁰⁸ Napló. *GYK*, 1861. szeptember 29. 78. szám, 312. p.

⁵⁰⁹ Vegyes. *Szépirodalmi Figyelő*, 1862. augusztus 7. 14. szám, 223. p.

⁵¹⁰ Közlekedés. *Nefejejts* (a továbbiakban: *N*), 1862. március 23. 51. szám, 602. p.

előkészítő munkálatok elvégzése és a felhívások kibocsátása.⁵¹¹ Az Osztrák Államvasút pedig megkapta az engedélyt a győr–bécsi és a pest–bécsi vonalak Bécestől délre való összeépítésére.⁵¹²

Az 1862-es év eléggé baljósan indult a győriek számára. Februárban a város egy részét is elöntő óriási árvíz vonult le a Dunán és mellékfolyóin. A pusztítás sok esetben a vasutat sem kímélte, így a bécs–győr–újszönyi pályát sem.⁵¹³ A hónap végére sikerült csak helyreállítani a vágányokat, így a vonatok innentől ismét rendszeresen járhattak.⁵¹⁴

1862-ben jelent meg egy újabb vasútfejlesztési koncepció. Az Országos Magyar Gazdasági Egyesületben (OMGE) lelkes fiatal szakemberek publikálták vasútfejlesztési elképzeléseiket.⁵¹⁵ Felfigyeltek a vonalak csak birodalmi szempontok alapján történő bővítésére, és vitát kezdeményeztek a korábban elfogadott Pest–Buda központú hálózat életképességéről.⁵¹⁶ Hosszas eszmecsere után adták közre a *Budapesti Szemlében* „Emlékirat” címmel koncepciójukat 1862-ben. Ebben megfogalmazták, hogy „*valamely ország anyagi fejlődésére s nemzetgazdasági felvirágzására ugyanis egyike a legfontosabb kérdéseknek a vasúti hálózat mely irányban s minő eszközökkel építse*”.⁵¹⁷ A kötöttpályás közlekedési eszköz hálózatának mielőbbi létrehozásában látták az ország fellendülését. S mivel szerintük „*a vonalak nem bizonyos összhangzó rendszer szerint, s nem mindig oly irányban épültek, mely az ország érdekeivel leginkább lett volna*”⁵¹⁸, vázolták saját elméletüket. Elképzelésükben Széchenyi korábbi tervezetét vették alapul, amelyben hat vasúti fővonal szerepelt. Ezt a struktúrát később „*magán vállalkozások útján létesülő*”, másodrendű vonalakkal tervezték kiegészíteni.⁵¹⁹ Figyelembe vették az 1861. év végéig már megépített és üzembehelyezett vonalakat, így a Bruck an der Leitha–Győr–Újszöny viszonylatot is. Ezeket „felhasználva” az országban vasúti négyszögeket jelöltek ki új másod- és harmadrendű vasutak megépítésének tervével. Győr a második négyszögbe került, ahol a csúcokat Bécs, Pettau, Nagykanizsa és Buda alkották, amelyet az épülő sopron–nagykanizsai vonal két egyenlő részre fog osztani. Ennek két eleme a Győrtől Vasváron és Körmenten át Föllöstömig (ma Fürstenfeld, Ausztria) (Grazig) és az Újszönytől Budáig vezetendő vaspályák voltak.⁵²⁰ A tanulmány jó hatást váltott

⁵¹¹ Bay 1942. 48–50. p.

⁵¹² Közlekedés. *VÚ*, 1861. március 3. 9. szám, 104. p.

⁵¹³ Napló. *GYK*, 1862. február 9. 12. szám, 47. p.

⁵¹⁴ Napló. *GYK*, 1862. február 23. 16. szám, 62. p.

⁵¹⁵ Horváth 1994. 131. p.

⁵¹⁶ Majdán 1987. 73. p.

⁵¹⁷ A Magyar Gazdasági Egyesület 1862. 112. p.

⁵¹⁸ *Ibid.* 114. p.

⁵¹⁹ *Ibid.* 134. p.

⁵²⁰ Magyarország új vasuthálója. *Pesti Hírnök* (a továbbiakban: *PHI*), 1865. július 14. 159. szám, 1–2. p.

ki a hazai politikusok és szakemberek körében úgy, mint a későbbi közmunka- és közlekedésügyi miniszter, Mikó Imre esetében is.⁵²¹

1862-ben a Győr és Keszthely közötti vaspálya előmunkálataira már gyűltek a hozzájárulások helyben,⁵²² a város 40 000 forintot jegyzett ekkor.⁵²³ Győrben egy ideiglenes választmány is alakult, amely az alábbi célokat tűzte ki maga elé: egy Győrből Pápán, Somlón, Sümegen és Keszthelyen át Nagykanizsáig vezetendő vonal kiépítése, amelyen keresztül az Adriai-tengerrel (Trieszttel és – később – Fiuméig is)⁵²⁴ közvetlen összeköttetése lenne a városnak. Ez a Dunát 12 mérfölddel hozná közelebb Nagykanizsához, mint a székesfehérvári vonal, így olcsóbban lehetne a terményeket szállítani. Emellett a Bakony kiapadhatatlan erőforrásai, tüzelőanyaga is könnyedén szállíthatóvá válna.⁵²⁵ Pápának eleve igen élénk a termény- és marhakereskedelme. Gabonafélék, gyapjú, bor, gumósnövények, liszt, dohány, kender, bőr, szappan, zsír, különféle kövek, épületfa stb. is nagy mennyiségben megfordultak a városban.⁵²⁶ Május 7-én megalakult hivatalosan is a vasúti előmunkálatokat kezdeményező társulat gróf Esterházy Pál elnökletével. Sürgetőleg hatott az a tény is, hogy a Déli Vasút is elkötelezett volt egy hasonló viszonylat kiépítésében!⁵²⁷ A Gyűlde eddigi legfontosabb vállalkozása volt e vasút. Ekkor a tervezett *Győr–Pápa–Keszthelyi Vasúti Vállalat* alapítóinak választmánya kiadta Peregi Mihály elnök aláírásával *Emlékiratát*. Ebben a győr–pápa–keszthelyi vasút kereskedelmi előnyeit taglalták. Ezek közül a legfontosabb, hogy a Duna és az Adriai-tenger között mielőbb kötőtpályás közlekedési eszköz létesüljön, és Győr inntől ne Székesfehérváron keresztül legyen csak kapcsolatban Trieszttel, hanem az új vonal kiépítésével Pápán és Keszthelyen át, csatlakozva Nagykanizsához egy – 12 mérfölddel – rövidebb irányon keresztül is. A várost kedvező geopolitikai helyzete mellett virágzó kereskedelme is predesztinálta az új vaspálya kiépítésére, hiszen a magyar hajózás egyik központja volt, emellett a bécs–győri vasúton keresztül a nyugat felé is kiváló összeköttetéssel rendelkezett. Kereskedelmi kapcsolatai kiterjedtek a bécsi biztos piacon túl – az Erzsébet Császárné Vasúton keresztül – a német területekre, Svájcra, Franciaországra, Hollandiára, Belgiumra, sőt akár Angliára és Skandináviára is, illetve – a császári fővároson át – északi irányban Csehország és Poroszország felé, már csak a déli

⁵²¹ Horváth 2022. 58. p.; Horváth 1994. 132. p.

⁵²² Vidéki gyorsfutár. *HF*, 1862. május 1. 52. szám, 415. p.

⁵²³ A győr–pápa–keszthelyi vasút. *Sürgöny* (a továbbiakban: *S*), 1862. május 1. 100. szám, 2. p.

⁵²⁴ Uj vasút, tervben. *PÚ*, 1862. január 15. 3. szám, 41. p.

⁵²⁵ Győrött egy ideiglenes választmány alakult. *PN*, 1862. április 4. 3644. szám, 13–14. p.

⁵²⁶ Emlékirat a győr–pápa–keszthelyi vasút ügyében. *S*, 1862. július 20. 166. szám, 70. p.

⁵²⁷ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1867-9-1488., (a továbbiakban: MNL OL K 173, 1867-9-1488.) Magyar kir. Helytartótanács, 57895. sz. 1862. szeptember 13.; A győr–pápa–keszthelyi vasút előmunkálatainak előkészítésére. *PN*, 1862. május 17. 3680. szám, 59. p.

kapcsolat hiányzott. A magyar Európa termelő népe, élelmiszerekben és nyers terményekben is gazdag. Győr pedig országos szinten is a gabonakereskedés belföldi és külföldi központjának számított már, amelyet a vizionált vaspályán keresztül külföldön még inkább ki lehetett volna terjeszteni. Nem mellékesen a Győrrel szomszédos terület, Komárom, továbbá Zala és Somogy vármegyékkel folytatott kiterjedt belkereskedelem is profitálhatna ebből. A vonal által átszelt, eddig a kereskedelmét tekintve hátrányosabb terület is bekerülhetne a gazdasági vérkeringésbe, így a kb. 14 000 lakossal bíró Pápa az élénkülő termény- és marhakereskedelmével (éves átlagban ekkor 1 952 500 mázsa), a Bakony az épület- és tűzifájával, illetve barnaszenével (Ajka, Dudar) és a Somló borkivitelével.⁵²⁸ Tarczy Dezső pápai ügyvéd a *Győri Közlönyben* ehhez hasonló következtetésre jutott, a kereskedelmi érdekek mellett azonban hangsúlyozta a tervezett vonal társadalmi hasznosságát is, hiszen a Keszthelytől Győrig való utazás idejét jócskán lerövidítené, és még komfortosabb is lenne az. Tarczy is az egész vidékre nézve kedvezőnek és a haladás zálogának tartotta a vonal kiépítését.⁵²⁹ Az alapos elemzés nem talált süket fülekre. A kérvény benyújtását követően⁵³⁰ az ügyet a *Cs. Kir. Kereskedelmi és Nemzetgazdasági*, illetve a *Cs. Kir. Hadügyi Minisztérium* is támogatta,⁵³¹ az év őszére a társulat megkapta a *Magyar Királyi Helytartótanáctól* és a császártól egy évre az előmunkálati engedélyt a Győrtől Pápán és Sümegen át Keszthelyig tervezett vasút építésére.⁵³² A társulat újsághirdetésben kereste az iránykijelölést lefolytató mérnököket.⁵³³ Végül Pollák Gyula pesti szakembert bízták meg az előmunkálatokkal.⁵³⁴ Az akkori prognózisok szerint 8 200 000 forintra taksálták az építési költségeket a győri és a balatonszentgyörgyi indóház kivitelezésével együtt.⁵³⁵ A tervezett vonalat nemcsak a győriek és a pápaiak, hanem a keszthelyiek is nagyon akarták, amelyen keresztül bekapcsolódhatnának a vasúti közlekedés vérkeringésébe.⁵³⁶ Időközben Pollák a lefolytatott előmunkálatok során megállapította, hogy a vonal hossza a győri Duna-parttól Pápán és Keszthelyen keresztül Balatonszentgyörgyig 17,25 mérföld, és ez

⁵²⁸ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Emlékirat a győr–pápa–keszthelyi vasut ügyében, 1862. június 9.; Bay 1942. 50–55. p.; Winkler 1934. 261. p.; Nagy Endre: A Győr-, Pápa-, Keszthelyi vasut. *GYK*, 1862. március 16. 22. szám, 85. p.

⁵²⁹ Tarczy Dezső: Pápa vidéke és a vasut. *GYK*, 1862. január 5. 2. szám, 5–7.

⁵³⁰ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar kir. helytartótanács, 48169. 1862. augusztus 3.

⁵³¹ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar kir. udv. Kancellária, 13945. iktatószám, 1862. augusztus 27.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar kir. helytartótanács, 57895. sz. 1862. szeptember 10.

⁵³² MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar Királyi Helytartótanács, 48169. sz. 1862. július 31.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Ő Császári és Apostoli Királyi Felsége, 13945. sz., 1862. augusztus 27.; Vasuti engedély. *VÚ*, 1862. szeptember 7. 35. szám, 430. p.

⁵³³ Mérnökök felhívása. *PN*, 1862. október 3. 3793. szám, 12. p.

⁵³⁴ A győr–pápa–keszthelyi vasut. *PÚ*, 1862. október 29. 44. szám, 696. p.

⁵³⁵ Vidéki gyorsfutár. *HF*, 1863. november 24. 63. szám, 503. p.; Közlekedés. *PÚ*, 1863. november 26. 47. szám, 559. p.

⁵³⁶ Gazdasági tanügyünk érdekében. *PN*, 1863. március 31. 3938. szám, 98. p.; Horváth 2022. 58–59. p.

utóbbinál a legcélszerűbb csatlakozni a nagykanizsai vonalhoz. A pontos irány azonban kérdéses volt. Győrtől Sümegig szinte egyenes pálya vezetne, de az utóbbi után Keszthelyig két opció is kínálkozott: Zalaszentmihálynak 0,75 mérfölddel rövidebb lenne ugyan, de forgalom nélküli vidéket érintene. Uzsavölgy felé viszont a Balaton börtendő vidékén menne át, de hosszabb is lenne. Az építési nehézségek és költségek mindkét vonalon egyformák lennének.⁵³⁷ A győri indóház elhelyezése is kérdés volt. Három opció merült fel: a Kálváriadomb mögötti rét, a már működő vasútállomás közelében lévő Korn-féle szőlőkert környéke, vagy a gőzhajó-állomás közelében található rét. Ennek felmérése és tanulmányozása is Pollák feladata lett.⁵³⁸ A választmány egyúttal megbízta Steiner pápai uradalmi mérnököt a leendő vaspálya jövedelmezőségének felmérésére.⁵³⁹ Ugyanakkor Bécs politikai (a tengerig vezető vasút Ausztrián menjen keresztül) és gazdasági okokból nem támogatta e tervet.⁵⁴⁰

1864. január 1-jétől a bécs–győr–újszónyi viszonylaton új menetrend lépett életbe. Ez alapján ismételten megjelentek a vonalon a vegyesvonatok, ezzel viszont a két város között a menetidő hosszabbodott.⁵⁴¹ A menetrenddel a győriek nem voltak elégedettek, és kívánságukat ki is fejezték a helyi sajtó hasábjain. A Gyűlde azt kérvényezte az Osztrák Államvasúttól, hogy a bécsi hetivásárok napjain rugalmasabb közlekedés legyen a két város között. A társaság azonban a kérést elutasította.⁵⁴² Ugyanekkor napvilágot látott egy újabb ötlet. A Győrtől Sopronig építendő vaspálya terve már korábban is felmerült, akkor azonban még nem valósult meg, most viszont újra előkerült.⁵⁴³ A két város közötti terület kizárólag mezőgazdasági jellegű volt. Termékeiket legnagyobb részt közúton, szekérfuvarral szállították piacra, és csak kisebb részét, a hansági területekről vízi úton Győrbe. A 19. század második felében itt is megindult a mezőgazdaság kapitalista fejlődése, gyorsan emelkedett a nagybirtok termelése és a paraszti gazdaságok is növekvő felesleget termeltek. Megérttek tehát a feltételek arra, hogy újra komolyan felvessék a Rábaközt átszelő vasút gondolatát. Az érintett terület legjelentősebb nagybirtoka az Esterházy család hatalmas hitbizománya volt. A kapuvári birtoktestet osztrák bérlőcsoport vette bérbe és művelte, leginkább cukorrépat termelve. Miután 1864-ben egy leégést követően bezárt a lébényszentmiklósi cukorgyár, a kapuváriaknak a nagycenti feldolgozó felé kellett szállítaniuk a nyersanyagot, de szekérrel ez eléggé gazdaságtalan volt,

⁵³⁷ Győr. *GYK*, 1862. október 23. 85. szám, 337. p.

⁵³⁸ Különlélek. *PN*, 1863. november 22. 4133. szám, 74. p.

⁵³⁹ Különlélek. *PN*, 1863. április 30. 3963. szám, 103. p.

⁵⁴⁰ Sály 2001. 9. p.

⁵⁴¹ Menet-rend változtatás. *GYK*, 1863. december 23. 103. szám, 414. p.

⁵⁴² Napló. *GYK*, 1864. január 31. 9. szám, 35. p.

⁵⁴³ Mi hír Budán? *A Népbárát*, 1864. augusztus 14. 33. szám, 395. p.

vasúttal viszont rentábilis lehetett volna.⁵⁴⁴ Ebből az ötletből fakadóan a *Cs. Kir. Kereskedelmi Minisztérium* az Esterházy kapuvári uradalom főhaszonbérletjének, Schulhof József földbirtokosnak és Fröhlich Móric pettaui építkezési fővállalkozónak előmunkálati engedélyt adott egy a sopron–nagykanizsai vonalból Nagycenknél kiágazó, Fertőszentmiklóson, Kapuváron és Csornán át Győrig vezetendő – kb. 9,5 mérföldes⁵⁴⁵ – gőzüzemű vasútra a Déli Vasút előjogával.⁵⁴⁶ A város az engedményeseket támogatásáról biztosította.⁵⁴⁷

A győr–pápa–keszthelyi vasút ügyében némi változás történt. Győr kedvezőtlen pénzügyi helyzete miatt a kezdeményezés megakadt egy darabig,⁵⁴⁸ de a válaszmány 1864-ben bejelentette, hogy egy bécsi bankház kész támogatni 800 000 forintos elsőbbségi részvényekkel a vonal kiépítését akkor, ha az egyelőre csak Pápáig épülne ki. Ennek az összköltsége 1 700 000 forint lenne. A Pápától Keszthelyig vezető szakaszt a későbbiekben kívánták így kivitelezni. A válaszmány vasútépítési engedélyért folyamodott.⁵⁴⁹

A *Vasmegyei Gazdasági Egyesület* ugyanakkor ennél többet gondolt. Egy Győrből Pápán, Kemenesalján, Püspökmolnárin és Körmenten keresztül Stájerország fővárosáig, Grazig vezetendő – a magyar határig 24 mérföldes⁵⁵⁰ – vonalat vizionált 1865-ben. Ez sokkal előnyösebb lenne és kisebb költségvetést jelentene, mint az ekkortájt szintén felmerült székesfehérvár–grazi vonal, amely a bakonyi hegyes vidéken vezetne keresztül.⁵⁵¹ A leendő vaspálya mozdatórugói között említették még a vidék népességét, a produktív Rába völgyében az évenként nagy mennyiségben termő gabonát, gubacsot, a bort és a szarvasmarhát. Nem melleleg semmilyen terepakadály nem gátolná itt a vasútépítést.⁵⁵² Az egyesület a vonal előnyeinek a kimutatására és a bővebb adatok gyűjtésére bizottmányt hozott létre. Győrben a Gyűlde is felkarolta a vaspálya ügyét, ugyanis a buda–trieszti és a sziszek (ma Sisak, Horvátország)–steinbrücki (ma Zidani Most, Szlovénia) vonalak átadásával egyértelműen hátrányos helyzetbe került a város, hiszen a forgalmi lehetőségei az Adriai-tenger és Olaszország, ezen keresztül a tengeri összeköttetés Franciaország déli része, Anglia és

⁵⁴⁴ Lovas 2001. 72–73. p.

⁵⁴⁵ Uj vasut. *Látcső*, 1864. augusztus 10. 71. szám, 274. p.

⁵⁴⁶ GYLV, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. doboz, Magyar Királyi Helytartótanács, 85561. szám, 1864. november 3.; Győr Város Tanácsának Iratai, 1880. Vidék. *Fővárosi Lapok* (a továbbiakban: *FL*), 1864. október 11. 232. szám, 963. p.; Közlekedés. *N*, 1864. augusztus 14. 20. szám, 212. p.; Győr–czenki vasut. *GYK*, 1864. augusztus 11. 64. szám, 258. p.

⁵⁴⁷ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. 445. Sz. k. Gy. V. közönségétől, 1864. november 10.; GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Josef Schulhof, Wien, 1864. november 17.

⁵⁴⁸ Bay 1942. 64. p.

⁵⁴⁹ A győr–pápa–keszthelyi vasut. *S*, 1864. szeptember 16. 211. szám, 65. p.

⁵⁵⁰ Magyarország új vasuthálója. *PHI*, 1865. július 14. 159. szám, 45. p.

⁵⁵¹ A vasmegyei gazdasági egylet. *PN*, 1865. március 18. 4076. szám, 63. p.

⁵⁵² Egyesületi közlemények. *GL*, 1865. április 26. 17. szám, 202. p.

Egyiptom felé megbénultak. Ugyanígy Csehország, Szászország és Poroszország kereskedelme már a Délkeleti Államvasút és a Nordbahn vasúti összeköttetésüknek köszönhetően a Balti-tenger felé gravitált. Győrnek így a nyugati irányban Svájc, Franciaország egy része, és a Rajna-tartományok maradtak meg, de erős vetélytársakkal, Bajorországgal és Felső-Ausztriával. Az új vasútvonalak kiépítése is létkérdéssé vált a világkereskedelmi piacok kinyílása érdekében. Ennek okán a győr–grazi vasút eszméjét felkarolták, mivel Stájerország és Karintia piaca megnyílhatna így a város előtt, továbbá Trieszthez így 8 mérfölddel kerülhetnének közelebb, mint Buda. Ekkor fogalmazódott meg először és utoljára egy Győrből induló, Szereden át Brünning (ma Brno, Csehország) húzódó, a Nordbahnhoz kapcsolódó vonal ötlete is. Mivel a győr–pápa–keszthelyi vonal is az asztalon volt, a Gyűlde képviselői megállapodtak abban, hogy mindkét projektet támogatják.⁵⁵³ Végül Hoffmann Frigyes porosz gyártulajdonos és Schön János György bécsi építész kapott a *Cs. Kir. Kereskedelmi Minisztériumtól* még 1865-ben előmunkálati engedélyt egy Grazból Körmenten és Püspökmolnárin Győrig, esetlegesen Gönyűig vezetendő gőzüzemű vasútvonalra. Céljük a Mura- és a Duna-vidék összekötése volt. A bécs–trieszti és a pest–újszónyi vonalak összekapcsolását célzó vonal tényleges kiépítésére viszont a Déli Vasút előjoggal bírt.⁵⁵⁴ Ugyanekkor a közben megalapított *Graz–Győri Vaspályatársulat* is jelezte Győr felé tervezetét a két várost összekötő vasút irányát tekintve.⁵⁵⁵ E vonal kiépítése tehát több csoportot is élénken foglalkoztatott. Hoffmann Miciejovszky Lipót és Demarteau Amédée mérnökökkel egy másik előmunkálati engedélyért is folyamodott. Tervük egy, a tervezett Kassa (ma Košice, Szlovákia)–Oderbergi Vasút vonalából Zsolnánál (ma Žilina, Szlovákia) kiágazó, a Vág völgyet (ma Považie, Szlovákia) átszelő Medvénél (ma Medveďov, Szlovákia) vagy Kolozsnémánál (ma Klížska Nemá, Szlovákia) a Duna felett átívelő Győrig, vagy esetlegesen Gönyűig, a bécs–győr–újszónyi vaspályához kapcsolódó vasútvonal kiépítése volt.⁵⁵⁶

Ezen felül mindenképp pozitív volt a későbbi vasútépítésre való tekintettel, hogy még ebben az évben Győr és Pápa között elkészült a távírdavonal.⁵⁵⁷ A városban ugyanakkor felismerték a gőzhajózás előnyeit is, így 1865-ben megalapították a helyi kereskedők gabonaszállításainak versenyképesebbé tételére a *Győri Gőzhajózási Rt.-t*,⁵⁵⁸ ezzel függetlenítvé magukat a behozhatatlan infrastrukturális és tőkeelőnyökkel rendelkező⁵⁵⁹ DGT monopolhelyzetétől és

⁵⁵³ Bay 1942. 70–71. p.

⁵⁵⁴ Különfélék. *PN*, 1865. április 23. 4505. szám, 74. p.

⁵⁵⁵ Napló. *GYK*, 1865. június 25. 51. szám, 202. p.

⁵⁵⁶ Napló. *GYK*, 1865. április 13. 30. szám, 115. p.

⁵⁵⁷ A győr–pápai távírdavonal. *Politikai Hetilap*, 1865. július 10. 27. p.

⁵⁵⁸ Bay 1942. 107–108. p.

⁵⁵⁹ Huszár 2013. 56. p.

osztrák érdekeitől, továbbá védekezve Pest egyre nagyobb elszívó hatása ellen.⁵⁶⁰ A vállalat csakis győri kereskedőknek szállított.⁵⁶¹ 1869 végére már 5, összesen 575 lóerős gőzösük vontatta a 19 darab 65 ezer métermázsa (1 métermázsa=1 mázsa=100 kg) befogadóképességű uszályait a Dunán, mindazonáltal a forgalom csökkenését így sem tudták megakadályozni.⁵⁶²

A *Győri Közlöny* hasábjain Tóth Károly helyi lakos részletesen kifejtette a város és vidékének közlekedési érdekeit. A szerző itt a buda–nagykanizsai vonal megnyitásának Győrre gyakorolt negatív hatásain keresztül vezette le azt, hogy nem minden vasúti elképzelés lehet jövedelmező a településre nézve. Továbbra is a gőzhajózás primátusát hangsúlyozta, amely Győrt igazi kereskedővárossá tette. A hajózást szükségtelenné tevő egyéb közlekedés, tehát a vasúti is, veszélyforrás a város jólétére. Ez leginkább a buda–nagykanizsai vonal megnyitásával vált érezhetővé Győrben, amely által az alföldi termékek rövidebb és olcsóbb utat találtak a tenger felé. Tóth végül arra a következtetésre jutott, hogy ezzel versenyezni mégiscsak újabb vaspályák kiépítésével lehetséges. Szorgalmazta a pápa–keszthelyi, a győr–soproni és a graz–győri vonalak mielőbbi létrehozását, amelyeken keresztül a mostani veszteségek helyrehozhatóak lennének.⁵⁶³ A pápa–keszthelyi vaspálya a győri hajóközlekedés olcsóságával igazi konkurenciája lenne a nagykanizsai vonalnak. A győr–soproni kizárólag a belforgalmat emelné az általa átszelt vidéken. A graz–győri vonal viszont kedvező hatást gyakorolna a helyi hajózásra, hiszen a sopron–nagykanizsai szakasz megnyitásával Sopronnal, másrészt az Adriai-tenger kikötőivel, és Stájerország, Karintia és Tirol vidékével is összekötné a várost.⁵⁶⁴ E tartalmas és részletes közlekedésfejlesztési koncepció kiválóan mutatta meg, hogy mik Győr számára a fejlesztendő területek, kiépítendő közlekedési irányok, a vasút mellett azonban továbbra is a hajózásra építve.

A bécsi szombati gabonabörzére rendszeresen utazó győri kereskedők ekkor már panaszkodtak a vasúti utazásuk minőségére. Az Osztrák Államvasút rugalmatlan menetrendje miatt gyakran ebédelni sem tudtak, de egy furcsa eljárást is alkalmaztak a hazafelé úton. Bruck an der Leithánál a hátsó kocsikat lekapcsolták, az ott utazókat a nehéz poggyászokkal előbbre terelték. Mindezt kizárólag költségsökkentési célzattal. Ez viszont a kereskedők utazási komfortját egyáltalán nem növelte, és ennek hangot is adtak.⁵⁶⁵

⁵⁶⁰ Vörös 1856. 484. p.; Győr, márcz. 4-én 1865. *GYK*, 1865. március 5. 19. szám, 74. p.

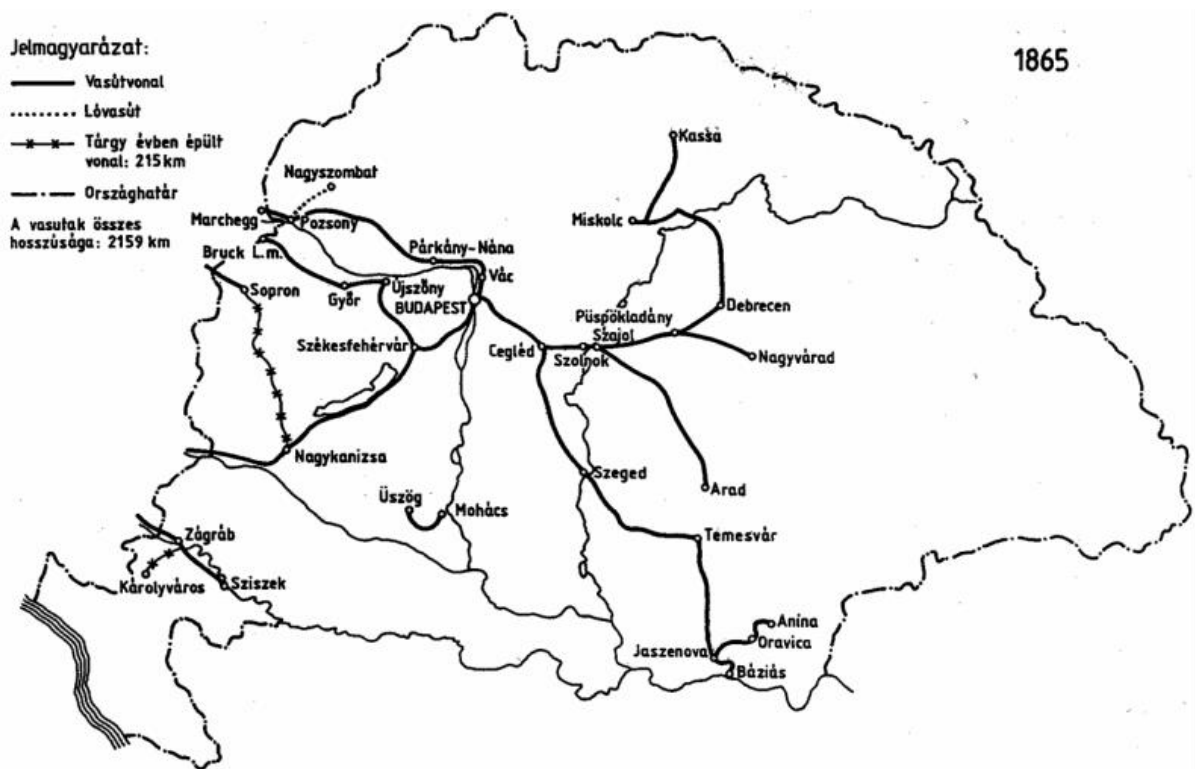
⁵⁶¹ A vállalat 1893-ban Budapest székhellyel Magyar Gőzhajózási Rt.-vé alakult át. In: Völgyi 1940. 24. p.

⁵⁶² Szakál 1993. 47. p.; Vörös 1971. 328. p.

⁵⁶³ Tóth Károly: Győr s vidéke közlekedési érdekeiről. I. *GYK*, 1865. augusztus 20. 67. szám, 335. p.

⁵⁶⁴ Tóth Károly: Győr s vidéke közlekedési érdekeiről. *GYK*, 1865. augusztus 24. 68. szám, 341–342. p.

⁵⁶⁵ Hirharang. *GYK*, 1865. szeptember 24. 77. szám, 416. p.



6. ábra: A magyar vasúthálózat 1865-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>
[letöltési idő: 2023. január 17. 8:54])

1866-ra már egyértelműen érezhető volt, hogy a korábban virágzó kereskedőváros hanyatlásnak indult.⁵⁶⁶ Ennek legfőbb oka egyértelműen a Déli Vasút buda–trieszti és sziszek–steinbrücki vonalainak elszívó hatása. Ezzel ugyanis Győr kereskedelmi irányai Dél-Franciaország, Anglia és Egyiptom felé teljesen ellehetetlenültek. Míg a bécsújhely–soproni vonal pedig az előbbi város vonzókörzetét vonta el a várostól.⁵⁶⁷ Győr a visszaesést főként annak köszönhetette, hogy elhanyagolta a regionális, vonzókörzete piacának megszervezési feladatát, és ez a város dinamikájának megtörésében bosszulta meg magát. Kezdte elveszíteni a régió túlnyúló szerepének jelentős részét. Egyértelműen a regionális kereskedelem megszervezése lehetett egy kiút ebből.⁵⁶⁸ A helyi sajtóban megjelent elemzésben is a győr–grazi vasút kiépítésének előnyeit taglalták, miszerint egy új terület, Stájerország és Karintia kerülhetne kapcsolatba a várossal, illetve Trieszthez 8 mérfölddel közelebb lennének, mint Buda.⁵⁶⁹

⁵⁶⁶ Győr multja és jelenje. I. *GYK*, 1866. február 1. 9. szám, 33–34. p.

⁵⁶⁷ Győr multja és jelenje. II. *GYK*, 1866. február 15. 13. szám, 49–50. p.

⁵⁶⁸ Győri 1999. 99. p.

⁵⁶⁹ Győr multja és jelenje. II. *GYK*, 1866. február 15. 13. szám, 49–50. p.

A Gyűlde a *Graz–Győri Vaspályatársulat* kérésére élénken foglalkozott az adott vasútvonal ügyével. Szalacsy Lajos elnök az összehívott értekezleten ismertette a pontos vonalvezetési tervet. Az első elképzelés szerint a vaspálya Molnáriból Porpácon át Győrbe vezetne, Pápát pedig egy szárnyvonallal kötnék be ebbe. Ha viszont a fővonal Pápa felé menne, akkor a püspökmolnári–sárvár–pápa–győr irányt preferálnák. Az értekezleten élénk diskurzus alakult ki a tárgykörben, illetve az építési feltételeket illetően is. Végül a Gyűlde úgy határozott, hogy a győr–pápa–püspökmolnári vonalat szükségesnek tartja, de nem a győr–keszthelyi vaspálya rovására. Az előmunkálati költségekhez hozzájárultak.⁵⁷⁰ Ezt követően a helyi sajtó hasábjain több elemzés is megjelent arról, milyen vonalakat kellene mielőbb kiépíteni. Ezek közül a győr–grazi és a Győrt a bécs–nagykanizsai pályával összekötő tűnt a legjövödelmezőbbnek a későbbiekre nézve.⁵⁷¹

Talán ennek is köszönhetően az érdekeltek összehívtak a győr–pápa–keszthelyi vasút létesítésére egy értekezletet. Ezt követően a *Magyar Királyi Helytartótanács*hoz folyamodtak építési engedélyért és támogatásért. A korábbiakhoz képest változás az, hogy egyelőre csak Győrtől Pápaig kívánták megépíteni a vasutat az alacsonyabb költségek miatt. Így 900 000 forintot kértek e célra az államtól.⁵⁷² 1866 tavaszán még komoly elemi csapás, fagykár érte az országot, illetve Győr és Veszprém vármegyét is. A *Győrvidéki Gazdasági Egyesület* a társaság igazgató választmányához,⁵⁷³ a *Győr Megyei Ínségügyi Bizottmány* pedig egyenesen a belügyminiszterhez, majd a császár–királyhoz is fordult segítségért, amelynek egy elemét a győr–pápa–keszthelyi vasút képezte, hiszen ezen keresztül a buda–nagykanizsai vonallal összekötve már könnyedén elérhető lenne Trieszt. A Dunán Győrig felhozott gabona pedig így közvetlenül a tengerre kerülhetne. A bizottmány az államkincstártól anyagi és Ferenc Józseftől pedig erkölcsi támogatást indítványozott. Ez nagyban segítene a vidék ínséges helyzetén, nem mellesleg nemzetgazdasági szempontból is indokolt lenne.⁵⁷⁴ Addig azonban nem számíhattak támogatásra, míg részvénytársasággá nem alakultak, nem volt elfogadott alapszabályuk és pontos kimutatásuk sem a vasútépítésről, amelyben csak 1866 végén történt végre változás a Győr vármegyei főispán felszólításra.⁵⁷⁵ Decemberben végre elkészült a *Győr–Pápa–*

⁵⁷⁰ Értekezlet a grätz-győri vaspálya ügyében. *GYK*, 1866. március 29. 25. szám, 97–98. p.

⁵⁷¹ Adalékok a győri vasut-tervekhez. *GYK*, 1866. május 6. 36. szám, 141. p.

⁵⁷² MNL OL K 173, 1867-9-1488. Nagyméltóságú Magyar Királyi Helytartó Tanács! 1866. július 28.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Másolat, 1867. január 12.; A győr–pápa–keszthelyi vasut kiépítése iránt. *GYK*, 1866. július 22. 58. szám, 230–231. p.

⁵⁷³ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Tekintetes Igazgató Választmány! 10 sz. 1866. július 2.

⁵⁷⁴ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Felséges Császár 's Apostoli Király! Legkegyelmesebb Urunk! 1488. sz. 1866. december 28.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Fő Méltóságú Magyar Királyi Belügyminiszterium! 1867. április 3.

⁵⁷⁵ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Másolat, 79952. sz. 1866. október 22.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyarország kir. Tárnokmesterétől, 106. sz. 1867. január 12.

Keszthelyi Vasúti Társaság alapszabálya. Székhelyének Győrt jelölték ki, a korábbi építési engedélyért folyamodók Esterházy Pál vezetésével átruháztak minden korábban kapott kötelezettséget és jogot a társaságra. Ezen kívül meghatározták a társaság pénzalapját, szerkezetét és jövedelmét.⁵⁷⁶ Ezzel egyúttal most már ebben a formában ismételten a Helytartótanácshoz fordultak az építési engedély megadása és szubvenció előirányozása céljából.⁵⁷⁷

Ugyanígy előkerült a Győr és Sopron közötti vaspálya ötlete is. Egy újabb részletes elemzés megmutatta, hogy nemcsak a belforgalmat növelné ez az útvonal. Felső- és Közép-Stájerország iparos vidékeit, Alsó-Ausztriát, Sopront, Győr, Vas és Veszprém vármegye északi, északkeleti részeit kötné össze, Nagycenknél pedig kapcsolódhatna a sopron–nagykanizsai vonalhoz. A területen 5 000 000 mázsás forgalmat érintene a vasút, amely egyértelműen jövedelmezővé tehetné.⁵⁷⁸ Látható tehát, hogy eléggé élénken foglalkoztatta a győrieket újabb vaspályák kiépítése. A kérdés az volt, hogy melyik épüljön ki mihamarabb?!

A vizsgált időszakban nemcsak Győr kapott újabb vasutat, hanem a magyarországi hálózat is tovább bővült. A korszak harmadik legnagyobb hazai cége, a Cegléd és Szolnok közötti vonalat is üzemeltető Tiszavidéki Vasúttársaság tovább folytatta alföldi hálózatbővítését azzal a céllal, hogy a tiszántúli állattartó körzetet és a békés–aradi búzatermő területet bekapcsolja a vasúti vérkeringésbe. A Miskolc–Kassa szakasz⁵⁷⁹ 1860-as átadásával Pest–Budáról Cegléden, Szolnokon és Debrecen át egészen már Kassáig lehetett eljutni.⁵⁸⁰ Szintén a társaság égisze alatt készült el a Szajol–Arad (ma Románia), Püspökladány–Nagyvárad (ma Oradea, Románia) és a Mezőtúr–Szarvas vaspálya is.⁵⁸¹ Ugyanígy említést érdemel a legrövidebb vonallal rendelkező vasúttársaság, az 1857-ben átadott, 56 km-es pályával rendelkező Mohács–Pécsi Vasút.⁵⁸² Fő célja a Mecsekben bányászott kőszén Dunára való szállítása volt a DGT számára.⁵⁸³ Végül a Magyar Északi Vasúttársaság említendő még, amely lefektette a főváros kőszénrel való ellátását célzó Pest–Hatvan–Salgótarján szakaszt.⁵⁸⁴

A kiegyezésig bezárólag a magyar vasútfejlesztéssel – és a Győrrel – kapcsolatban megállapítható, hogy kapcsolódott a katonai érdekből létrehozott, Bécsből kiágazó sugaras

⁵⁷⁶ MNL OL K 173, 1867-9-1488. A Győr–Pápa–Keszthelyi vasut-társaság alapszabályai, 1866. december 5.

⁵⁷⁷ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Nagy Méltóságú Magyar királyi Helytartó Tanács! 1866. december 5.

⁵⁷⁸ Győr–sopronyi vasut. *GYK*, 1866. augusztus 2. 61. szám, 242. p.

⁵⁷⁹ Frisnyák 2001. 45. p.

⁵⁸⁰ Majdán 1987. 70. p.

⁵⁸¹ Horváth 1994. 138. p.

⁵⁸² Frisnyák 2001. 42. p.

⁵⁸³ Huszár Zoltán: A 150 éves Mohács–Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. *Tudásmenedzsment*, 2007. 2. szám, 99–100. p.

⁵⁸⁴ Kerkápoly 1943. 37. p.

rendszerhez, emellett elősegítette a birodalom élelmiszerellátását és a vasutak szénszükségletét.⁵⁸⁵ Katus László következtetése szerint a vasút a szállítási forradalomban fontosabb szerepet játszott az alternatív szállítási lehetőségek hiánya, vagy nem kielégítő állapota miatt Magyarországon, mint a nyugat-európai országokban. A kiegyezésig bezárólag megépültek a magyar Alföldet – Győrön keresztül is – Béccsel, és ezen keresztül Nyugat-Európával, valamint a trieszti kikötővel összekötő fővonalak.⁵⁸⁶ Ugyanakkor nem mindenki értett egyet az eddig kiépült fővonalak irányával. Hunfalvy János statisztikus, történész, a magyar tudományos földrajz megalapítója például aggályait fejezte ki 1867-ben a Duna jobb és bal partján futó vonalakkal kapcsolatban. Problémásnak találta egyrészt, hogy párhuzamosan fut a két vaspálya, másrészt a jobb parti irány meglátása szerint elhibázott irányú, mivel földrajzilag és nemzetgazdaságilag is logikátlan. Ha ugyanis Győrből vagy Bécsből kellett valamit szállítani Pest–Budára, úgy kénytelenek voltak ezen a vonalon Székesfehérvár felé menni. Ez egy felesleges háromszög volt, nem mellesleg ezzel az Esztergom környéki és szapári szánbányákat is elkerülte a vaspálya. Hunfalvy az eddig elkövetett hibák javítása érdekében új vaspályák építését tartotta szükségesnek, amelyeket fontossági sorrend alapján négy csoportba sorolt. Ezek közül Győr a harmadikba került az OMGE által javasolt és a szerinte is szükséges, Győr–Vasvár–Fölöstöm (–Graz) viszonylat.⁵⁸⁷ E koncepció is rávilágított arra, hogy a későbbiek során milyen új vaspályákat kell kiépíteni.

Az 1850-es évektől egy évtizedig Győr kereskedelmi fellendülése olyannyira látványos volt az idegenek szemében, hogy ekkor keletkezett a mindmáig létező „*kalmárváros*” jelző.⁵⁸⁸ A kézműipar átalakulása ezzel egyidőben megkezdődött, hiszen 1850-ben országos szinten közzétették az iparkamarák megalakulását biztosító rendeletet, majd az 1851-es Ideiglenes Ipartörvénnyel nem engedélyezték már új céhek alapítását. Ezekkel az intézkedésekkel gyakorlatilag megszüntették a céheket, de a tényleges végrehajtása csak 1862-től indult el, és ezzel kezdetét vette a szabad iparüzés.⁵⁸⁹ Az 1860-as évek első felében pedig már érezhető volt a visszaesés a város kereskedelmében, gazdaságában, ami újabb lehetőségek, vasutak megépítése felé terelte a figyelmet.

Mindent összegezve elmondható, hogy Győr 1867-re a magyar vasútfejlesztés egy fontos centrumává vált. Jóllehet nem elsőként kapott vasutat, ugyanakkor ezt követően hamar kiépült

⁵⁸⁵ Kövér György: Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914. Budapest, Gondolat Kiadó, 1982. (a továbbiakban: Kövér 1982.) 75. p.

⁵⁸⁶ Katus 1996. 388. p.

⁵⁸⁷ Hunfalvy 1867. 31–47 p.

⁵⁸⁸ Szakál 1993. 47. p.

⁵⁸⁹ Nemesné 2021. 24. p.

az első vonala Bécs irányába, amely jelezte a birodalmon belüli fontosságát leginkább az élelmezéssel, a gabona- és élőállatkereskedelemmel kapcsolatosan. A kiegyezés évéig ezen felül Újszónyig, majd onnan Székesfehérváron át Budáig, vagy akár Nagykanizsáig (sőt Triesztig) is lehetett már utazni a városból. Ez egyértelműen megmutatta, hogy Győr közlekedése nyugati irányba, legfőképp Bécs felé gravitált, a Dunántúl és az ország jelentős közlekedési, ipari és kereskedelmi (tranzit)központja volt, ugyanakkor a város gazdaságában hosszan tartó válságos időszakot indított meg.

5 A kiegyezés után

5.1 Merre menjen a grazi és a soproni vonal?

Az 1867-ben megkötött kiegyezés egy új korszak kezdetét jelezte Magyarország történelmében. Ennek értelmében a Habsburg Birodalom kétközpontú, dualista állammá, az Osztrák–Magyar Monarchiává vált. Valójában két különálló államból állt, amelyeket a közös uralkodó személye és ügyek (pénzügy, hadügy, külügy) kapcsoltak össze. Ezzel Magyarország egy függő helyzetből egyenjogú partnerré vált, két gazdaságilag önálló és szuverén ország meghatározott időben kötött önkéntes és felmondható vámuniójává alakult át, egységes kereskedelmi területet alkotott. Az eltérő fejlettségű országok érdekeit ugyanakkor nem volt könnyű összehangolni, viszont a magyar ipari fejlődés gyorsabb volt a dualizmus idején, mint az osztrák.⁵⁹⁰ A gazdasági kiegyezés tehát felgyorsította a kapitalizmus fejlődését, amely a vasútügy területén is éreztette hatását. A közlekedési ügyek irányítása innentől az 1867. évi XVI. törvény értelmében mindkét ország saját jogkörébe tartozott.⁵⁹¹ Az ehhez hasonlóan fontos, 1867. évi XIII. számú törvénycikk felhatalmazta az érintett minisztériumot, hogy a vasutak és a csatornák létesítésére 60 millió ezüst forintot vagy 150 millió frankos kölcsönt vegyen fel bizonyos feltételek mellett.⁵⁹² A kiegyezést követően – ami, bár megnyitotta a lehetőségeit egy új vasútpolitikának – nem volt egyértelmű a kormány döntése a vasúti rendszer tekintetében.⁵⁹³ A korszak első közmunka- és közlekedésügyi minisztere gróf Mikó Imre⁵⁹⁴ 1867-ben ismertette az országgyűlés előtt – 25 új vonal építését előirányzó – vasútfejlesztési koncepcióját. Ez a terv a Széchenyi István által rögzített elvek alapján készült és a hálózat központja Pest–Buda volt.⁵⁹⁵ Egyúttal a kormány adaptálta Béctől a neoabszolútizmus korában kizárólag birodalmi érdekeket szolgáló sugaras vasúthálózat-fejlesztési politikát, ezúttal az

⁵⁹⁰ Katus 2021. 335. p. Szávai 2009. 62. p.; Nagy Mariann: Vámszövetség és kvóta – A gazdasági kiegyezés. In: Hermann Róbert – Ligeti Dávid (szerk.): Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából. Budapest, Országház Könyvkiadó, 2018. 186. p.

⁵⁹¹ 1867. évi XVI. *a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között kötött vám- és kereskedelmi szövetségről* szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=86700016.TV&targetdate=&printTitle=1867.+%C3%A9vi+XVI.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> (letöltés ideje: 2021. augusztus 19. 8:40)

⁵⁹² 1867. évi XIII. *a vasutak és a csatornák építése végett létesítendő kölcsönről* szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=86700013.TV&targetdate=&printTitle=1867.+%C3%A9vi+XIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> (letöltés ideje: 2021. augusztus 19. 8:42)

⁵⁹³ Czére Béla: Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1994. 3. szám, (a továbbiakban: Czére 1994.) 85. p.

⁵⁹⁴ A kiegyezés utáni első magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere 1867 és 1870 között.

⁵⁹⁵ Kerkápoly 1943. 37. p.

országos igényeket is szem előtt tartva.⁵⁹⁶ A miniszter másik fontos alapelve volt, hogy a kormány egyik vasúti rendszerhez se ragaszkodjon mereven, így megjelent hazánkban az ún. „vegyes rendszer”.⁵⁹⁷ Ennek egyik oka, hogy a kiegyezési törvénnyel Magyarországnak át kellett vennie az osztrák kormány által kamatgaranciában részesített összes vasutat, azok minden terhével és ügyeivel együtt. Az anyagi terhek nyomasztó súlya alatt a kormány rátért az államvasúti rendszerre, de ez nem tiltotta a magánvasutak további alapítását és működtetését.⁵⁹⁸ Emellett a magánvasúti rendszer a sok társasággal nem tette lehetővé a kötöttpályás közlekedés egységes szervezését, irányítását, másrészt a tarifapolitika egységesítését, amely fontos gazdaságpolitikai és hazai ipart támogató (protekcionista) eszköz volt. Ettől az új vasútfejlesztési koncepciótól várták a hálózat leggyorsabb kiépítését.⁵⁹⁹ Egyúttal megjegyzendő, hogy a vasút költségvetési forrásokból történő építése, üzemeltetése, fenntartása még a kamatgaranciánál is nagyobb terhet jelentett az államnak.

Ekkor került újra elő a győr–grazi vonal ügye. A helyi érdekeltek kérésére a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium a győr–pápai vonalat az országos hálózatba is felvette, amelynek folytatása lenne Püspökmolnárin keresztül Grazig kiépítendő szakasz.⁶⁰⁰ Magának Mikónak is szerepelt a vasúthálózat-fejlesztési tervében – az OMGE 1862-es koncepciójához hasonlóan – egy Győrtől – Pápán és Püspökmolnárin át – Fölöstömig (Grazig) vezetendő vaspálya.⁶⁰¹ (lásd: Melléklet 8. kép) A későbbi vasút leendő rentabilitása ekkor már megkérdőjelezhetetlen volt, hiszen rajta keresztül Stájerország vasáért és hegyvidéki terményeiért főként búzát, lisztet, bort tudnának szállítani a Rába völgyéből. Az egész vonal 30 mérföld hosszú lenne, és a győr–pápai szakasz előmunkálatai el is készültek már,⁶⁰² a többi vonalrész tekintve pedig folyamatban voltak.⁶⁰³ Győr közvetlen vasúti összeköttetésbe kerülne ezen keresztül a tengerrel. Mindazonáltal ekkor már tervben volt az Alföld, Bácska és Bánát vasúti összeköttetése Fiumével, amely viszont egyértelműen Győr ellen dolgozna. A város leginkább nyugati irányba, Ausztria és Németország felé importált ekkor gabonát, de ezt sem volt képes saját

⁵⁹⁶ Kővér, György: Market integration, economic intervention of the state and the decline of empires: Austria–Hungary and Russia. In: Hara, Teruyuki – Matsuzato, Kimitaka (szerk.): *Empire and society. New approaches to Russian history.* Sapporo, Hokkaido University, 1997. 95–96. p.

⁵⁹⁷ Czére mindemellett hangsúlyozta, hogy nem szerencsés ez esetben rendszerről beszélni, hiszen ez csak egy állapot, amely bár közgazdasági kedvezménnyel jár, de nem egyenlő arányban van jelen az állam- és magánvasút. In: Czére Béla: *Magánvasút – államvasút. Közlekedési Közlöny*, 1947. október 19. 43. szám, 452–453. p.

⁵⁹⁸ Majdán 1987. 79. p.

⁵⁹⁹ Bojkó Béla: *Államkapitalizmus Magyarországon (1919–1945).* Budapest, Püski Kiadó, 1997. (a továbbiakban: Bojkó 1997.) 85–89. p. Czére 1994. 85. p.

⁶⁰⁰ Hírharang. *GYK*, 1867. június 6. 45. szám, 179. p.

⁶⁰¹ A magyar vasúthálózat. *PÚ*, 1867. szeptember 11. 37. szám, 444. p.

⁶⁰² Mikó 1595. p.

⁶⁰³ 1. Magyarország vasúthálózata. In: Szily Kálmán (szerk.): *A Magyar Mérnök-Egyesület Közlönye.* Pest, Kilián György Egyetemi Könyvtárusnál, 1867. 75. p.

erőből ellátni, hanem az Alföldről továbbította a szállítmányokat. Ebből kifolyólag valójában nem volt igazán szüksége Győrnek az adriai kikötőre e szempontból. A komplett vonallal egyúttal Pest–Buda is közvetlen vasúti összeköttetésbe kerülne a stájer fővárossal.⁶⁰⁴ Esterházy Pál, Erdődy Ferenc grófok és Pápa-vidéki érdekeltek ekkor továbbra is az eredeti elképzelésüket szerették volna megvalósítani, a Győrtől, Pápán át Keszthelyig építendő vasutat propagálták olyannyira, hogy megalapított társaságukkal továbbra is engedélyért folyamodtak a magyar kormányhoz.⁶⁰⁵ Az egész pálya hosszát 17,36 mérföldre becsülték, míg az építési költségeket 7 072 436 forintra.⁶⁰⁶ Itt tehát konkrét lépések is születtek az engedélyezést tekintve, de eltérőek voltak a vonalvezetési szándékok.

Ugyanekkor jelent meg a helyi sajtóban a veszprémi kereskedők emlékirata a buda–székesfehérvár–újszöny–győr–pápa–püspökmolnári–grazi tervezett vonal kiépítésével kapcsolatosan. A kereskedők és az iparosok szót emeltek a vonalvezetés ellen, hiszen így a városukat elkerülné a vasút. Véleményük szerint a buda–székesfehérvári vaspályát Veszprémen keresztül kellene továbbvezetni Püspökmolnáriig, majd Grazig. Ennek okai a rövidsége és a nemzetgazdasági érdekei lennének. Győrtől nem vették volna el a grazi vasutat, hanem két párhuzamos vonalban gondolkodtak, amelyhez a városból Pápán és Keszthelyen keresztül a buda–veszprém–grazi vasúthoz csatlakozna. Így a győriek olcsóbb vonalvezetéssel érhetnének el a Fiuméig vezető vonalhoz, bár megjegyzik, hogy a fő piacuk Németország, de saját termelésből azt sem tudják teljesen ellátni. Ebből fakadóan a tengeri keresletnek sem lenne képes megfelelni. A kivitelezés nehézségei között megoldhatónak vélték a Bakony lábánál vezetni a vaspályát, a Séd és a Torna patakok medre mentén, majd Püspökmolnáriig teljesen sík területen vezetne keresztül.⁶⁰⁷ Ezzel tehát egy újabb öltet jelent meg a Stájerországba vezetendő vonal irányát illetően, amely Győr konkurenciájának is minősült már. A város válasza sem késett sokáig. Először is üdvözölték, hogy az illetékes minisztérium felvette a győr–pápa–püspökmolnári–grazi vonalat az előterjesztett vasúthálózatba. Majd kiemelték azt, hogy az egyik legjelentősebb hazai kereskedővárosnak eddig csak déli és nyugati irányban volt kötöttpályás összeköttetése. Ezzel most a gazdagon termő vidéküket a nagy felvevőpiacot jelentő, iparos Stájerországgal lehetne összekapcsolni. Nem mellékesen a helyi gyáripárt is

⁶⁰⁴ A budapest–gräzi vasut tárgyában a Veszprémi Kereskedők s Iparosok Testületének emlékirata. *BK*, 1867. október 7. 172. szám, 1967–1969. p.; Horváth 2022. 60–61. p.

⁶⁰⁵ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magyar Királyi Belügy Minister, 872. sz. 1867. április 19.

⁶⁰⁶ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Király személye körüli magyar miniszter, 2578. sz. 1867. július 1.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Raab–Keszthelyer Eisenbahnproject, 1867. július 1.; Győrből Pápán át Keszthelyig. *PÚ*, 1867. július 10. 28. szám, 335. p.

⁶⁰⁷ A veszprémi kereskedők s iparosok testületének emlékirata a budapest–gräzi vasutvonal tárgyában. *GYK*, 1867. október 27. 86. szám, 342–343. p.

fejleszthetné a kiépülő infrastruktúra. Emellett hadászati szempontból is releváns lenne, hiszen Komárom erődjét a délnyugati irányú hadműveletek előnyös kiindulópontjává tehetné. Miután a buda–nagykanizsai vonal a várostól megfosztotta a déli kereskedelmet, Győrnek ez lehetne egy újabb kiugrópont.⁶⁰⁸

Ugyanígy terítékre került ismételten Nagycenk (Sopron) és Győr összekötése vaspályán keresztül. Berg Gusztáv szász származású bányamérnök 1864-ben átvette a kapuvári birtoktest vezetését, aki szorgalmazta immáron a vasút ügyét is.⁶⁰⁹ Ő és Ostffy Pál, Sopron vármegye első alispánja, Kapuvárra rábaközi és Ikva-menti érdekelt földbirtokosokat hívott össze, akik mindannyian mind erkölcsileg, mind anyagilag hajlandóak voltak a vasút ügyét felkarolni. Itt meg is alapították gróf Batthyány Géza elnökletével azt a bizottmányt, amely további támogatókat gyűjtött, többek között Győr városát is felkereste.⁶¹⁰ Ekkor felröppent az a gondolat, hogy azok a földtulajdonosok, akiknek a területén áthaladna a vonal, mind a vállalat részvényesei lennének, míg a földmunkákat a határos községek végeznék el szintén részvények fejében.⁶¹¹ Az érdekeltség novemberben küldöttséget indított Pestre, hogy átadják Mikó Imre miniszternek az engedélyezési kérelmet.⁶¹²

Időközben Győr város korábbi felterjesztéséhez Pápa is csatlakozott. A győr–pápa–püspökmolnári–grazi vasút létesítésének szükségessége számukra is elvitathatatlan volt. Pápát mindeddig nem érintette vaspálya, a bécs–budai és a buda–nagykanizsai vonal közé volt szorítva. Csak rossz minőségű országutak szeltek át, amely jócskán rombolta a település gazdasági, továbbfejlődési lehetőségeit. Minden erejükkel ezen irány kiépítése mellett szálltak síkra.⁶¹³ 1867 decemberében az érdekeltek a vonal kiépítésnek támogatására egy gyűlésre hívták meg Győrbe gróf Esterházy Pált, a pápai vidék egyik legjelentősebb nagybirtokosát, illetve a győr–grazi vasútvonal létesítése érdekében konzorciumot is alapítottak.⁶¹⁴ Az értekezleten megállapodtak abban, hogy a győr–pápa–püspökmolnári–grazi irány élvez prioritást, de nem mondanak le későbbiekben a keszthelyi vonal kiépítéséről sem.⁶¹⁵ Egyúttal elkezdték az előmunkálatokat a Pápától Püspökmolnáriig tervezett részen, és a helyi befektetők, részvényesek gyűjtését is.⁶¹⁶

⁶⁰⁸ Szabad s királyi Győrvárosának felterjesztése a magyar királyi közmunka és közlekedési Minisztériumhoz, a Győr–Pápa–Molnári–Gräzi vasut érdemében. *GYK*, 1867. november 3. 88. szám, 349–350. p.

⁶⁰⁹ Lovas 2001. 74. p.

⁶¹⁰ Vasutügy. *BK*, 1867. szeptember 10. 149. szám, 1688. p.

⁶¹¹ Hirharang. *GYK*, 1867. szeptember 15. 74. szám, 295. p.

⁶¹² Lovas 2001. 74. p.

⁶¹³ Pápa városának a nméltóságú m. kir. közmunka és közlekedési miniszteriumhoz intézett felterjesztése, a tervbe vett győr–pápa–molnári–gräzi vasútvonal létesítése tárgyában. *GYK*, 1867. december 5. 97. szám, 386. p.

⁶¹⁴ Különfélék. *PN*, 1867. december 3. 5287. szám, 7. p.

⁶¹⁵ Hirharang. *GYK*, 1867. december 15. 100. szám, 399. p.

⁶¹⁶ Hirharang. *GYK*, 1867. december 19. 101. szám, 402. p.

Ugyanekkor merült fel először a közúti lóvasút⁶¹⁷ ötlete Győrben. A Duna-part, a magtárak és a vasútállomás között igencsak nagy forgalom miatt Tóth Károly helyi mérnökben fogalmazódott meg a gondolat. Emellett a folyó partjára egy elevátort is vizionált, amely a ki- és bepakolást könnyítené meg. Ennél konkrétabb előrelépés nem történt az ügyben, de a helyi kereskedők figyelmét ráirányította ennek szükségességére.⁶¹⁸

A következő esztendő is egy újabb emlékirattal indult a *Győri Közlönyben*. Ezúttal a jánosházaiak fejezték ki óhajukat a győr–pápa–püspökmolnári–grazi vonal ügyében. Három lehetséges irány volt ekkor már az asztalon. Az egyik Ostffyasszonyfa, a másik Kiscell (ma Celldömölk),⁶¹⁹ a harmadik pedig Somlószlós–Jánosháza felé menne. A helyiek ez utóbbi mellett szálltak síkra, mivel a településük egy nagy és termékeny terület központjában volt található közel Sümeghez, Sárvárhoz, Kiscellhez, Devecserhez, Zalaszentgróthoz, a vasút a vidéken lévő szeszgyárakat, a dohánytermelést és egészen Püspökmolnáriig további gazdagon termő területet érintene. Vas és Zala vármegye érdekei is találkozónának, nem mellesleg hadászati szempontból is előnyös lenne a vonalvezetés. Jánosháza eleve beleesne az egyenes vonalba, csekély építkezési akadályt jelentve. Egyértelművé tették tehát, hogy minden érv a jánosházai irány mellett szólna.⁶²⁰ Szükség is volt az ötletekre, az igények megfogalmazására, mert a tervezett vonal kiépítése február végére egy nagy lépést tett előre, ugyanis a minisztérium megadta az előmunkálati engedélyt a győr–grazi vaspályára az országhatárig.⁶²¹ A vasút győri érdekeltisége nem sokkal később Grazba ment az ottani konzorciummal való szerződéskötés céljából. Egyúttal kijelentették, hogy négy évig újabb együttműködésre nem lépnek mással.⁶²²

Közben éles vita folyt a vonalvezetést illetően. Vas vármegye is megfogalmazta a maga emlékiratát. Ebben a győr–pápa–kiscell–sárvár–püspökmolnári–grazi irányt preferálta, mivel az érintett területen mérföldenként 1500-zal több lakos élt, mint a jánosházai területen. Így a személyforgalom erre sokkal rentábilis lehetne. Emellett az általuk vizionált vonalon két mezőváros, tíz országos és egy hetivásár volt. Két hetivásár alkalmával kb. 300 000 mázsa gabonát közvetítettek. Az ipari létesítmények, pl. a malmok is nagyobb számban működtek

⁶¹⁷ Közúti (városi) vasút: a települések belterületén, többnyire az útburkolatba fektetett vágányokon helyi közhasznú forgalmat lebonyolító vasutak. Vontatásuk módja lehetett ló-, gőz-, villamos- és benzinelektromos. A másik részük a különleges városi vasutak (sikló, fogaskerekű és a földalatti vasút). Kalocsai Péter: A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig. In: Kalocsai 2018. 9. p. Ezek alapján két kategóriába sorolom a városon belül tervezett vagy épített vasutakat. Az elsőbe az ipari célú, míg a másodikba a közhasznú forgalmat lebonyolító vaspályák tartoznak. A második csoportot külön, a 9. fejezetben tárgyalom.

⁶¹⁸ Tramway hálózat Győrött. *GYK*, 1867. december 5. 97. szám, 385. p.

⁶¹⁹ 1904-től Celldömölk Pördömölkkel és Nemesdömölkkkel való egyesülése után

⁶²⁰ Jánosháza és vidékének emlékirata a győr–pápa–molnári vasutügyben. *GYK*, 1868. február 13. 13. szám, 49–50. p.

⁶²¹ Hirharang. *GYK*, 1868. február 23. 16. szám, 63. p.

⁶²² Hirharang. *GYK*, 1868. március 12. 21. szám, 82. p.

errefelé. A fejlettebb ipar és a termékeny földterületek pedig egyértelműen jelezték, hogy erre kellene vezetni a vasutat. Hadászati szempontból érintené Sárvárt, ahol állandó katonaság volt jelen. Emellett levezették, miként lenne a vasút a legolcsóbban és a legkevesebb akadályt leküzdve megépíthető.⁶²³ A helyzet tehát csak bonyolódott, mindenki a saját érdekeit tartotta csak szem előtt. Sőt, a szombathelyiek részéről felmerült az az ötlet, hogy e nagy projekt keretében ne Püspökmolnári, hanem Sárvárról Szombathely felé vezessen a vonal, ahonnan Körmend irányába mehetne tovább. Ez egyértelműen hosszabb pályát jelentene, de ezzel Vas vármegye legnépesebb vidéke és kereskedelmi központja is bekapcsolódhatna a kötőtpályás közlekedésbe. Még gróf Festetics György Vas és Zala vármegyei főispán és király személye körüli miniszter is kifejezte hozzájárulását ehhez, pedig püspökmolnári birtokát így elkerülné a tervezett variáció. Ennek folyományaként a felmérési munkálatok egy bécsi bankár finanszírozásában már két irányban kezdődtek el.⁶²⁴

Eközben 1868 májusában a Győr és Nagycenk (Sopron) között kiépítendő vasút érdekeltsége által megbízott mérnök Győrben tanulmányozta a helyi körülményeket, legfőképp azt, hova kerülhetne az indóház. E célra leginkább a gőzhajóállomás melletti fás részt vélte a legjobbnak, ahonnan közvetlenül lehetne a dunai hajókról a vagonokba rakodni.⁶²⁵ A vonal ügye azonban hamarosan megfeneklett, legfőképp Sopron miatt, mert nem támogatták a nagycenki beágazást a Déli Vasút sopron–szombathelyi vonalába, sokkal inkább saját vaspályát akartak a városig. Az érdekeltség vezetői így végül belátták, hogy terveik elkészítésekor rövidlátóak voltak, és ez ebben a formában nem kivitelezhető.⁶²⁶

1868-ban továbbra is folytak a spekulációk, illetve a viták a Győrt érintő vonalak irányaival kapcsolatosan. Egyre inkább felerősödött Stájerország és a dunántúli vármegyék közötti egymásrautaltság, és a területeket összekötő vasút mielőbbi kiépítésének igénye,⁶²⁷ a kérdés csak az volt, merre vezessen a vonal? Fejér vármegye Székesfehérvárral és Zichy Edmuddal, a terület hatalmas nagybirtokosával karöltve a győr–grazi vaspálya ellen foglalt állást a képviselőházban, mondván számukra egy buda–székesfehérvár–veszprém–püspökmolnári–grazi viszonylat lenne kedvezőbb és a legrövidebb is.⁶²⁸ Zala vármegye és Pest⁶²⁹ ugyanezen a

⁶²³ Vasmegye közönsége és a győr–grázi vasút. *GYK*, 1868. március 26. 25. szám, 98. p.

⁶²⁴ Hirharang. *GYK*, 1868. árpilis 16. 31. szám, 126. p.

⁶²⁵ Hirharang. *GYK*, 1868. május 7. 37. szám, 147. p.

⁶²⁶ Lovas 2001. 74. p.

⁶²⁷ Majdán János: A Magyar Nyugoti Vasút kiépülése. *Tudásmenedzsment*, 2020. 1. szám, (a továbbiakban: Majdán 2020.) 111. p.

⁶²⁸ Országgyűlési tudósítások. *BK*, 1868. március 12. 60. szám, 726. p.

⁶²⁹ Ipar és kereskedelem. *Magyarország és a Nagyvilág* (a továbbiakban: *MÉN*), 1868. június 28. 26. szám, 315. p.

véleményen volt.⁶³⁰ Jánosháza ugyanitt a győr–pápai irányt preferált önös érdekből.⁶³¹ A győr–pápa–püspökmolnári–grazi vonal esetében a pontos irány is kétséges volt Pápa után. A vasút Eredendően a Somlótól délre, Jánosháza és Sümeg között vezetett volna, majd innen Püspökmolnárin és Oszkón át Grazig. Az átszelt terület gabonában, borban (Zala vármegye, Balatonmellék) és fában is gazdag, emellett népes településeket is érinthetne. A nagy viták és érdekharok közepette egy új konzorcium égisze alatt⁶³² Győrtől Pápán és Püspökmolnárin át Grazig teljesen elkészültek már az előmunkálatok, ők Pápától Somlószőlősnek, tehát a Somlótól északra kívánták a vonalat elvezetni.⁶³³ Azonban már ekkor erősebbnek mutatkozott meg a kiscelli érdekkör, mely szerint Pápa után a mezővárosukon és Sárváron kellene a pályát vezetni Püspökmolnáriig. Habár a terület nem olyan gazdag, mint az előbbi, a két nagyobb település és környéke viszont vasúthoz juthatna.⁶³⁴ A győr–pápa–kiscell–sárvár–püspökmolnári–szentgotthárd–grazi irány részsikerként könyvelhette el, hogy előmunkálati engedélyt kapott.⁶³⁵ Ezt hatékonyabb lobbitevékenységüknek köszönheték és mögöttük állt az *Angol–Osztrák*, *Angol–Magyar* és a grazi *Escompte Bank* is.⁶³⁶ A végső döntés azonban a képviselőház kezében volt. A Fejér, Veszprém és Vas vármegyei birtokosok élükön az ország egyik leggazdagabb főúrával, Zichy Edmuddal viszont továbbra is a székesfehérvári irányt preferálták, és megtettek mindent annak érdekében, hogy a vezetésükkel ez valósulhasson meg.⁶³⁷ Nem sokkal később felmerült annak a lehetősége is, hogy a buda–székesfehérvár–veszprém–püspökmolnári–grazi és a győr–pápa–püspökmolnári–grazi vonalat is meg lehetne akár építeni egy időben azok – országos – relevanciája miatt.⁶³⁸ Az első tervekben tehát az szerepelt, hogy a Buda és Graz közötti vasút a Balatontól északra, a lehető legrövidebb úton valósuljon meg. Amikor Buda és Székesfehérvár között a Déli Vasút megnyitotta a forgalmat, akkor is a Bakonyon átvezető kelet–nyugati folytatást nem Szombathelyre, hanem egyből Graz irányába tervezték. A Bakony törésvonalából kiérő pályát Tüskevártól egyenesen nyugati irányba, Jánosházán át a Rába-völgyben fekvő Püspökmolnári településig kívánták megépíteni, s onnan a folyó mentén haladva érte volna el Grazot. Ez a nyomvonal nemcsak Szombathelyt, hanem a térség kicsiny, de tőkeerős mezővárosait is elkerülte. Az előmunkálati engedélyesek

⁶³⁰ Országgyűlési tudósítások. *BK*, 1868. május 24. 120. szám, 1501. p.

⁶³¹ Országgyűlési tudósítások. *BK*, 1868. április 17. 89. szám, 1102. p.

⁶³² Ipar és kereskedelem. *MÉN*, 1868. október 18. 42. szám, 507. p.

⁶³³ A képviselőház CCLXIII. ülése július 2-án d. e. 10 órakor az országházban. *BK*, 1868. július 3. 151. szám, 1914. p.

⁶³⁴ Győr–pápa–molnári vasút. *PN*, 1868. április 5. 5384. szám, 21. p.

⁶³⁵ Vidéki tudósítások. *PN*, 1868. június 4. 5432. szám, 5. p.; Hirharang. *GYK*, 1868. augusztus 23. 68. 273. p.

⁶³⁶ Különfélék. *PN*, 1868. június 14. 5440. szám, 41. p.

⁶³⁷ Majdán 2020. 111. p.

⁶³⁸ A képviselőház CCCXXIX. ülése november hó 30.án d. e. 9 órakor. *BK*, 1868. december 1. 277. szám, 2660. p.

által megrajzolt útirány nagy veszteséget jelentett az érintett vásári központoknak, de a Vas vármegye keleti részén működő nagy gazdaságoknak is. Sikeresen összefogtak a mezővárosi jogukat éppen elvesztő, de a vasút kiépülésével a gazdasági funkcióik megtartásában bízó Vép, Kiscell és Sárvár lakói, továbbá Szombathely polgárai, s támogatóul megnyerték a Vas vármegye székhelyét tudatosan fejlesztő Radó Kálmán alispánt és a Rátóton mintagazdaságot vezető – későbbi miniszterelnököt, – Széll Kálmánt.⁶³⁹ Így végül mégsem Püspökmolnári, hanem Szombathely felé ment a vasút.

Ekkor még egy tervezet is napvilágot látott. Mikó Imre Miske Imrének magyarcsesztvei bárónak, Fejér vármegyei alispánnak és érdektársainak adott előmunkálati engedélyt egy Bodajktól Csetényen át Zircre, onnan Győrbe és tovább Pápára vezetendő gőzüzemű vasútra egy évnyi időtartamra.⁶⁴⁰ Az elképzelés azonban túlzottan regionális volt, így nem csoda, hogy ebben a formában nem valósult meg.

A végleges irányt a nagy viták közepette a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium döntötte el végül.⁶⁴¹ Gróf Mikó Imre 1868. november 29-én kiadta a törvényjavaslatot a Székesfehérvártól Graz irányában az országhatárig, és annak egy szárnyvonalaként Győrtől Kiscellig húzódó vonal építése és üzlete tárgyában. Az építkezés 5%-os állami kamatbiztosítás mellett történt, és 3–9 hónapon belül el kellett kezdeni, a Győrtől Kiscellig terjedő szakaszt két, a Székesfehérvár–Kiscell–országhatár részt pedig három éven belül át kellett adni. Emellett az építés, finanszírozás, a későbbi használat és tulajdonjog feltételeit is meghatározta.⁶⁴² A (buda–)székesfehérvár–grazi vonal győri kiágazással – a Vas vármegyeiek lobbitevékenységének köszönhetően – így nem a legrövidebb úton, hanem Szombathely érintésével valósulhatott meg, és érthette el Stájerországot.⁶⁴³

5.2 A Nyugati Vasút és a MÁV létrejötte – magánvasút vagy államvasút?

A képviselőházban azonban egyelőre nem szavaztak erről, ugyanis az engedélyokmányok nem érkeztek még meg,⁶⁴⁴ illetve az engedélyeseket se nevezték meg a törvényjavaslatban.⁶⁴⁵ 1868. december 6-án a főrendiház elfogadta a Székesfehérvártól Graz felé a magyar

⁶³⁹ Majdán 2020. 116. p.

⁶⁴⁰ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Magyar Kir. Közmunka és Közlekedési Ministerium, 11859. sz. 1868. október 9.

⁶⁴¹ Bécsi dolgok. *PN*, 1868. december 18. 5505. szám, 64. p.

⁶⁴² Törvényjavaslat a Székes Fehérvártól Grác irányában az országhatárig terjedő mozdonyvasut s annak Kis-Czelltől Győrig vezető szárnyvonala építése és üzlete tárgyában. *PN*, 1868. december 3. 5493. szám, 13. p.

⁶⁴³ Majdán 2020. 116. p.

⁶⁴⁴ Országgyűlési tudósítások. *PN*, esti kiadás 1868. december 3. 55. szám, 11. p.

⁶⁴⁵ Országgyűlési tudósítások. *PN*, 1868. december 5. 5495. szám, 19. p.

országhatárig, illetőleg annak szárnyvonalaként a Kiscelltől – Pápán át – Győrig vezetendő szakaszok kiépítéséről szóló határozati javaslatot, már csak a képviselőháznak kellett megszavaznia.⁶⁴⁶ Május 20-án az osztrák állam is szentesítette az engedélyt. Erre azért volt ugyanis szükség, mert a magyar határon túl a Grazig vezető vaspálya kiépítésének biztosítéka nélkül a miniszter nem adta meg az építési okmányt.⁶⁴⁷ Ezt követően az engedélyesek lerakták a 492 000 forintos vasútépítési kauciót.⁶⁴⁸ Lassan letisztult minden részlet. A két vonalra az 1869-ben Zichy Edmund elnökletével létrejött *Magyar Nyugoti Vasút* (Nyugati Vasút) a bécsi Rotschildek által alapított pesti *Magyar Általános Hitelbank* és a bécsi *Weikersheim M. H és Társa* cég – az *Anglo-Österreichische Bankkal* a háta mögött⁶⁴⁹ – engedélyesekkel kért és június 7-én kapott a vonal(ak) kiépítésére engedélyt.⁶⁵⁰ A Nyugati Vasútnak Székesfehérváron és Szombathelyen a Déli Vasúttal, míg Győrben az Osztrák Államvasúttal kellett osztoznia a pályaudvar használatán,⁶⁵¹ ahol a megnyitás után a forgalom lebonyolításáért felelős kétfős mérnöki osztályt is felállítottak.⁶⁵² A Veszprém vármegyeiek még tettek egy utolsó javaslatot, amelyben arra kérték a minisztert, hogy a már meglévő tervektől eltérően ne Kiscell, hanem a Somló és Jánosháza felé vagy legrosszabb esetben Kiscell és Jánosháza között vezessék a vonalat, illetve találkozzon össze a budai a győri vaspályával. Indokaik között szerepelt a Bakony nyersanyagokban való gazdagsága, a Somló bortermelése és ezek minél egyenesebben Győrbe való szállítása. Hiába kampányoltak ezzel Győrben is,⁶⁵³ már nem tudták a vonalvezetés módosítását elérni. A miniszter által előterjesztett véglegesített, a Nyugati Vasút vonalainak építési és üzleti engedélyeit tartalmazó törvényjavaslatot⁶⁵⁴ a képviselőház végül 1869. július 14-én elfogadta, amelyet a császár és király szentesített, így törvényi erőre emelkedett.⁶⁵⁵ Az engedélyokmányban részletezték a pontos – feljebb említett – irányt, az építési feltételeket, annak finanszírozását, a kamatbiztosítást, a vasút üzemvitelét, tulajdonjogát, kisajátítását stb.⁶⁵⁶

⁶⁴⁶ A főrendi-ház ülése december 6 án d. u. 1 órakor. *BK*, 1868. december 8. 283. szám, 2764. p.

⁶⁴⁷ Bécs, máj. 3. *PN*, esti kiadás, 1869. május 5. 101. szám, 13. p.

⁶⁴⁸ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Magy. Kir. Közmunka- és Közlekedésügyi Ministerium, 1869. május

⁶⁴⁹ A „Győri Közlöny”-ben olvassuk. *BK*, 1869. január 13. 9. szám, 112. p.

⁶⁵⁰ MNL OL K 173, 1867-9-1488. Credit Anstalt für Handel und Gewerbe, 1869. május 22.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. M. kir. közmunka és közlekedési ministerium, 6471. jegyzőkönyvi szám, 1869. június 9.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. Legkegyelmesebb Úr! 7402. sz. 1869. június 12.

⁶⁵¹ Napló. *GYK*, 1869. július 1. 52. szám, 210. p.; Magyar nyugati vasut. *Anyagi Érdekeink* (a továbbiakban: *AE*), 1869. június 20. 38. szám, 304. p.

⁶⁵² Majdán 2020. 118. p.

⁶⁵³ *GYVL*, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. 113. Nagyméltóságu m. kir. közmunka és közlekedési ministerium! 1869. május 4.; *GYVL*, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. 416. M. kir. Közmunka és Közlekedési Ministerium! 1869. június 14.

⁶⁵⁴ MNL OL K 173, 1867-9-1488. M. kir. közmunka és közlekedési miniszterium, 6552. jegyzőkönyvi szám, 1869. június 5.; MNL OL K 173, 1867-9-1488. *Gesetz*, 1869. május 20.

⁶⁵⁵ Vegyesek. *AE*, 1869. július 18. 42. szám, 336. p.

⁶⁵⁶ V. Törvénycikk a magyar nyugati mozdonyvasut kiépítése tárgyában. *BK*, 1869. július 27. 169. szám, 2379–2382. p.; 1869. évi V. a magyar nyugati mozdonyvasut kiépítése tárgyában szóló törvénycikk.

Az építkezés elől tehát minden akadály elgördült, Zala, Győr és Vas vármegye ugyanakkor még beleszólhatott a vonalvezetés finomhangolásába.⁶⁵⁷ Egyes települések is indítványoztak minimális korrekciókat, például, hogy a vonal ne Békás, hanem a Rábaközhez, Felső-Kemeneshez és a Marcal-mellékhez is közelebb eső Kemeneshőgyész felé vezessen. Ugyanakkor ezeket a kéréseket leginkább már nem vették figyelembe.⁶⁵⁸ Az élőkészületek nemsokára kezdetüket is vették Jerffy Antal és Legerer János vállalkozók vezetésével a nyomjelzési munkálatokkal, majd a kisajátítási eljárásokkal.⁶⁵⁹

Ez alatt a folyamatosan növekvő forgalom rávilágított annak a Győrre gyakorolt negatív hatásaira is. A Gyűlde felvetette a város közgyűlésének, hogy a Duna-part, a raktárak és a vasúti pályaudvar közötti utcák, amelyeken hajókról kocsikon a vasútra szállították a gabonát, igen elhanyagoltak. A szekerek súlya, a homok és a sár, gödrök és göröngyök szinte ellehetetlenítették a közlekedést, pedig a vasúti és hajózási vállalatok már évi 25 000 forint útdót is kifizettek.⁶⁶⁰ Ismételten felmerült 1869-ben több helyi vállalkozó, így Jerffy Antal, Schieber fiai, Hüirsch Ágoston, Neumann, Hirsch és Kohn Adolf részéről egy lóvontatású közúti (ipar)vasút létesítésének az ötlete Győrött, amelynek gazdasági és kényelmi haszna is lett volna.⁶⁶¹ A kivitelezése azonban elsősorban földrajzi és gazdasági szempontból is problematikus volt. A város terjeszkedését északon és nyugaton a folyók eleve megnehezítették. A vasútra nézve ez úgy jelentkezett, hogy a Mosoni-Dunán, vagy a Rábán lévő vagy tervezett hidakat alkalmassá kellett volna tenni az ilyen igénybevételre. Emellett a belváros utcái meglehetősen szűkek voltak.⁶⁶² Minden nehézség ellenére a Gyűlde támogatta az elképzelést.⁶⁶³ Mikó miniszter a felmerült aggályokat is figyelembe véve június 5-én megadta a vállalkozóknak a Duna és a Rába partján, továbbá a Schwarzenberg (ma Kiss János utca), Császár (ma Árpád út) és Gyár (ma Jókai) utcákban vezetendő fő-, és az indóháztól a Császár, a Rábától pedig a Gyár utcáig építendő szárnyvonalra az előmunkálati engedélyt fél évre. A város egyúttal a leendő szállítási díjak meghatározásának jogát megkapta.⁶⁶⁴ Ebben az

<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=86900005.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D28>
(letöltési idő: 2021. augusztus 19. 15:27)

⁶⁵⁷ Veszprémmegye. *VÚ*, 1869. május 23. 21. szám, 289. p.

⁶⁵⁸ Kemenes-Hőgyész. *A Hon* (a továbbiakban: *AH*), 1870. január 30. 24. szám, 144. p.

⁶⁵⁹ Lovas Gyula (összeáll.): Dokumentumok Győr és Sopron közlekedésének történetéből. *Győri Közlöny* 1857–1874. (kézirat) é. n., 55. p.

⁶⁶⁰ Borbíró – Valló 1956. 251. p.

⁶⁶¹ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. 5243. sz. 1869. május 10.

⁶⁶² Oross 2013. 98–99. p.

⁶⁶³ Bay 1942. 101. p.

⁶⁶⁴ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Magyar Kir. Közmunka és Közlekedési Ministerium, 6083. sz. 1869. június 5.

évben komolyabb előrelépés azonban már nem történt az ügyben, Mikó viszont decemberben meghosszabbította az engedélyt újabb fél évvel.⁶⁶⁵

Időközben a magyar kormány 1868-ban megvásárolta és saját kezelésébe vette a csődbe ment Magyar Északi Vasutat,⁶⁶⁶ és felállította a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatóságát. A Pest–Salgótarján vonal 1868. július 1-jével került az állam tulajdonába. Mikó 1869. október 31-én adta ki az Államvasút létrejöttéről szóló alapító levelet, ezzel megalakult a *Magyar Királyi Államvasutak* (MÁV).⁶⁶⁷ Az építkezések többségét azonban továbbra is a magántársaságok végezték, de a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium szerződésekkel próbálta rákényszeríteni a társaságokat a nemzeti érdekek szem előtt tartására.⁶⁶⁸

Érdemes itt kitérni röviden a magán- és államvasutak helyzetének változásaira. Angliával és USA-val ellentétben, ahol a hatalmas tőkés társaságok, részvénytársaságok képesek voltak létrehozni és üzemeltetni vasutakat, Magyarország sajátos helyzete ezt a lehetőséget hamar kizárta. Két körülmény tette mintegy gazdaságilag szükségessé, hogy a vasútépítés terén az 1840-es években beindult magánvállalkozásokat állami vasútépítés egészítse ki, majd az 1860-as évek végétől egyre fokozódó mértékben állami kezelésbe vegyék az egyébként addig erőteljesen támogatott, de csődbe jutott magánvasutakat. Először is 1849-ben Magyarország nemzeti önrendelkezésért vívott háborúját leverték, és ezt követően a korábbiakhoz képest sokkal közvetlenebbül olvadt bele a birodalom gazdasági közösségébe (pl. a belső vámhatár eltörlése 1850. október 1-je után stb.). A magyar érdekeket így nem egyenrangú szempontként, hanem a birodalmi igényeknek alárendelve érvényesítették, vagy mellőzték. A kiegyezéstől vált csak a korábbi alárendelt, függő helyzetéből kiemelve egyenjogú és egyenrangú partnerre. Másodszor, bár a polgári forradalom egyes társadalmi vívmányai fennmaradtak, így a jobbágyfelszabadítás (bár nem fejtett ki olyan széles hatást, mint ahogy feltételezték), a centralizáció abszolutizmussal párosult változata vette át a birodalom irányítását. A rendszer minden téren igyekezett modernizálni az államot, előmozdítani a tőkés átalakulást és fejlődését. Ez a magyar korona országait tekintve is az összbirodalmi szempontoknak és érdekeknek alárendelve történt. Ebből kifolyólag a tőkés fejlődés útjában számos súlyos akadály állt (pl. nagybirtok), a tőkekoncentráció és -centralizáció lassú maradt, a külföldi – elsősorban (a magánszektorban főként a bankrendszerbe, a vasútba és egyéb infrastruktúrába befektetett)

⁶⁶⁵ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Magyar Kir. Közmunka és Közlekedési Ministerium, 15925. sz. 1869. december 7.

⁶⁶⁶ Kerkápoly 1943. 38. p.; Kalla-Bishop 1973. 66. p.

⁶⁶⁷ Csiba – Koltai – Mezei 1993. 19. p.

⁶⁶⁸ Majdán 1986. 449–450. p.

osztrák⁶⁶⁹ – tőke pedig a tőkés fejlődésnek csak bizonyos, sajátos formáiban volt igazán érdekelt. A lassú koncentráció és centralizáció – továbbá a részvénytársaságok fejletlensége – következtében a magántársaságok nem tudtak lépést tartani a piaci vasútépítés igényeivel, ugyanakkor a vasútépítés nagyon kockázatosnak is tűnt viszonylag alacsony jövedelmezőségével. A belső piac kibontakozása is ellentmondásos volt amiatt, hogy Ausztria érdekelt volt ugyan abban, hogy Magyarország nyersanyag-szállító maradjon (mezőgazdaság, bányászat), de abban már nem, hogy egy komplex, fejlett, versenyképes ipari struktúrát kialakítson. Azt tudomásul vették és elvárták, hogy az előbbieket kibontakozását az állam is segítse. Az eddig kiépült főbb vasútvonalak telepítése is árulkodik e gazdaságpolitikai koncepciónak az érvényesüléséről, hiszen ezek Bécs importérdekeinek megfelelően vagy nagy gabonatermelő vidékek felé vezettek, vagy éppen bányászati körzeteket céloztak meg, ahol rendszerint a nyersanyagok féltermékekkel való feldolgozása is végbement. Az érdekek sajátos összefonódása mutatja, hogy az északi iparvidék sem kapott támogatást a vasutak révén a forgalomba történő bekapcsolódásához, amíg a diósgyőri telep állami építése a mezőgazdasági exporthoz szolgáló vasútépítés miatt nem vált halaszthatatlanná országos mértékben. Az ekkor elinduló állami szerepvállalás még nem múlta felül a magánvasúti építkezések ütemét, de egyeduralmát lassan megdöntötte, előbbi szerepének növekedése inentől egyre nagyobb lett. Az állam már korábban, a kamatbiztosítási rendszerrel egyre erőteljesebb „vállalkozóvá” vált, de rajta keresztül az adófizető nép finanszírozta e kockázatos projekteket. Ez a támogatási forma azonban nem működött, jöllehet előmozdította a vasútépítést. Ugyanakkor óriási terhet rótt az államháztartásra és gyengítette az ösztönzést arra, hogy a vasút saját erejéből igyekezzen előteremteni azt a jövedelmezőséget, amely a tőke megfelelő kamatoztatásához szükséges. A vasút tehát, mint a kapitalizmus „megkoronázása” és a részvénytársaságok, kartellek, monopóliumok más területekre kiterjedésének eszköze, a kölcsöntőke „kozmpolitizmusának” serkentője, óriási méretűvé fejlesztette az állami protekcionizmust vasúttársaságok állampénztár terhére történő gazdagításával, és egyértelművé tette az összefüggést az állam eladósodása és a növekvő adóteher között. A korszak válságainak is betudható, hogy az állami kamatbiztosítási rendszerrel a kis forgalomhoz képest viszonylag nagy lekötött tőkék nem hozták meg a várt jövedelmezőséget és a befektetések túlságosan kockázatosak váltak. Az állam rájött közben, hogy a nemzetgazdaságnak a közérdek szempontjából is szükséges vasútvonalakat olcsóbban is meg lehet építeni. Végül még az is megérlelte az állami beavatkozási szándékot, hogy a magánvasutak tarifaháborúi súlyosan gátolták az egységes

⁶⁶⁹ Pammer, Michael: Austrian private investments in Hungary, 1850–1913. *European Review of Economic History*, 1998. 2. szám, 156–159. p.

nemzeti piac mielőbbi kialakulását és annak harmonikus működését. Miközben az állam – és így a társadalom – egyre súlyosabb terheket vállalt magára a vasútépítéssel, különösen annak kamatbiztosítási formájával, a magánvasutak nem foglalkoztak a forgalomszervezéssel, a díjszabásilag annyira szétforgácsolt vasúthálózat ráadásul akadályozta az országos hálózat racionális működését és az egész vasúti rendszer jövedelmezőségét veszélyeztette.⁶⁷⁰

Érdemes megvizsgálni azt is, mi szólt a magán- és az államvasúti forma mellett. Előbbinél elsőként elmondható, hogy a vele ellentétes államvasúti rendszer kevésbé üzleti szellemben működik, aránytalanul sok díjkedvezményt biztosít és üzemvitele gyakran deficités. Ennek terhét közadókon keresztül a társadalom egésze viseli, de ez igazságtalan megterhelést jelent, mivel a vasúti közlekedés szolgáltatásait nem mindenki és főként nem egyenlő mértékben veszi igénybe. Ezzel szemben a magánvasútnak magát kell eltartania, nem támaszkodik az adófizetőkre. Másodjára az üzleti alapon működő magánvasutak üzemvitele sokkal racionálisabb, a fuvarozási igényekhez kiválóan alkalmazkodó, rugalmasabb személyzettel bír és az utazóközönség érdekeit jobban szolgálja. Ezzel szemben az államvasút kevésbé racionális, adminisztrációja túlzottan bürokratikus, hiányzik belőle az üzleti szellem, személyzetének magatartása sokkal merevebb és az utazóközönség igényeit kevésbé elégíti ki. Harmadjára a magánvasút az üzleti feleslegeit saját üzemének fejlesztésére, beruházásokra fordítja és ezzel a közérdeknek megfelelően fejleszti a vasúti szállítás színvonalát. Az államvasutak feleslegeit az állam viszont gyakran másra fordítja. Végül a honvédelmi szempontokat illetően a háborús tapasztalatok azt mutatták, hogy az angol és francia magánvasutak ugyanolyan jól ellátták a feladatukat, mint más államok vasútjai. Ezek az indokok egyértelműen a magánvasúti vállalkozási formának a létjogosultságát támasztották alá. Érdemes azonban azt is látni, mik voltak a másik előnyei. Ennél elsőként az emelhető ki, hogy a vasúti közlekedés a társadalom legszélesebb rétegeit érinti, így a legnagyobb mérvű állami ellenőrzés és irányítás alatt kell állnia, és ennek legtökéletesebb megvalósulása az államvasúti forma. Másodszor a kötöttpályás közlekedés pártatlan, az egész ország és népesség érdekeit szem előtt tartó politikát kíván meg. Ennek előnyeiből az ország minden vidékének és a lakosság minden rétegének arányosan kell részesednie. Harmadjára a magánvasutakat csak az üzleti haszon érdekli, ezzel szemben az állam fő szempontja, hogy legyen egy jól működő, korszerű vasúti rendszer, amelynél a jövedelmezőség nem feltétlenül fontos. Ennek díjszabásai általában alacsonyabbak (az állam a magánvasutak díjszabásaira alig tudott hatással lenni, míg kedvezményeket az általa kezelt

⁶⁷⁰ Bojkó 1997. 85–89. p.; Csorba László: Az önkényuralom kora (1849–1867). In: Gergely András (szerk.): Magyarország története a 19. században. Budapest, Osiris Kiadó, 2005. 290–295. p.; Katus 2021. 311–314. p.; Katus László: A monarchia közös piaca. *Magyar Tudomány*, 1989. 10–11. szám, 808. p.; Szávai 2009. 62. p.

vonalakra viszont adott), egyúttal az állami, gazdasági, szociális és kulturális érdekek kiszolgálásánál is nagyobb áldozatokat tud vállalni. Meg tudja valósítani a vasúti közlekedés földrajzi arányosítását azzal, hogy kevésbé jövedelmező vonalak építését és üzemeltetését is felkarolhatja, mert a részbevétel-többlet és a deficitjei semlegesítik egymást. Így ez a forma jobban szolgálhatja az országrészek kulturális és gazdasági kiegyensúlyozását. Negyedikként az országon belül az egységes államvasúti rendszer a vezetés egységességét jobban biztosítja, mint a magánvasút vállalati vezetés alatt részekre tördelt országos hálózat. Ötödikként a nemzetközi kapcsolatok felvétele és folyamatos fenntartása is könnyebb és nagyobb garanciát nyújt a szerződő felek számára, ha államvasutak állnak egymással szemben, mint a partikuláris, vállalati érdekeket szem előtt tartó magánvasutak. Végül a honvédelmi érdekek is megemlítendők. Háború esetén rendkívül fontos, hogy a vasutak békerendről rugalmasan és gyorsan át tudjanak térni háborús szolgálatra. Ez már békeidőben szükségessé teszi a honvédelmi követelmények figyelembevételét, nemcsak a vonalak és a berendezések építésénél, hanem az üzemviteli adminisztrációban is. Ezt egyértelműen az egységes államvasúti rendszer tudja megvalósítani.⁶⁷¹ Mindezek az okok és érvek kiválóan mutatják, hogy miért kellett „beavatkozni” az államnak ekkorra a magyar vasútépítésbe, amelynek eredményeként a vizsgált időszak végére egyre több vasút került állami (MÁV) kezelésbe.

Az építkezés eközben olyan jól haladt előre, hogy 1870. február 4. és 14. között a győr-szombathelyi vonal közigazgatási bejárása megtörtént Ribáry Sándor miniszteri osztálytanácsos vezetésével.⁶⁷² Bár a Ménfőre tervezett állomást a minisztérium először kitörölte, a győriek nyomására és arra tekintettel, hogy a csanaki (ma Győr-Ménfőcsanak,) és a ménfői szőlők a helyiek tulajdonát képezték és nagy forgalom várható arra, mégis visszatette.⁶⁷³ A helybenhagyott vaspálya 15 mérföld (113 km) hosszú. Győr, Veszprém és Vas vármegyéket, és ezeken belül 37 község és város határát metszi. 12 állomása lesz: Győr, Ménfő, Gyórszemere, Gyömöre, Vaszar, Pápa, Mezőlak, Kiscell, Ostffyasszonyfa, Sárvár, Vép és Szombathely.⁶⁷⁴ A vonalat a bakonyiak is üdvözölték, akiknek szintén nagyjelentőségű volt. A virágzó földművelésük, a balatoni és somlói borok, a kőszén, a petróleum, a cserépszindely, Noszlop és Ajka is közel kerülnek a tervezett vasúthoz. Pápa vidéke pedig végre bekerül a kötőtpályás

⁶⁷¹ Czére Béla: Magánvasút – államvasút. *Közlekedési Közlöny*, 1947. október 12. 42. szám, 442–443. p.

⁶⁷² Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 194. doboz, (a továbbiakban: MNL OL K 173, 194.) Jegyzőkönyv, 1870. február 14.

⁶⁷³ A Győr–Pápa–Czelli vasutvonal ügyében tartott tanácskozmány. *GYK*, 1870. február 6. 11. szám, 43. p.

⁶⁷⁴ A m. k. szab. nyugati vaspálya győr–kis–czel–szombathelyi szakaszának. In: Ambrozovics Béla (szerk.): *A Magyar Mérnök-Egylet Közlönye*. Pest, Athenaeum Nyomda, 1870. 288–289. p.

közlekedési vérkeringésbe a Dunától a tengerig.⁶⁷⁵ Ezt követően sor került márciusban az első kapavágásra Ménfő mellett 200–300 munkással.⁶⁷⁶ Az építkezés jól haladt, a Nyugati Vasút 1871 első felére jósolta a szakasz megnyitását. Az állomásokra gyakorlattal rendelkező – magyar születésű és magyarul beszélő – hivatalnokokat kerestek már ekkor újsághirdetések útján.⁶⁷⁷ Már ekkor felmerült a Buda és Újszöny közötti hiányzó szakasz megépítésének terve is, amit Mikó is a preferált és kamatbiztosítást engedélyezett rá. A vonalért az Osztrák Államvasút, a Nyugati Vasút, a Déli Vasút és a MÁV is versengeni kezdett.⁶⁷⁸

5.3 Soproni vasúti tervek – a Nyugati Vasút vonalainak átadása

Még ugyanebben az évben Mikó vasúti előmunkálati engedélyt adott egy évre – a vélhetően *Franco–Magyar Bankkal* a háta mögött⁶⁷⁹ – dr. Tóth Ferenc pesti ügyvédnek és társainak egy Soprontól, Nagycenken, Fertőszentmiklóson, Kapuváron, Csornán és Enesén át Győrig vezető gőzüzemű vasútra.⁶⁸⁰ E vonalra egyre inkább szükség volt, hiszen az északnyugat-dunántúli térség két jelentős városa között nem volt még közvetlen kötőpályás összeköttetés, egyikből a másikba vasúttal csak nagy kerülővel, Bécs és Pest érintésével lehetett eljutni.⁶⁸¹ Az események itt nem álltak meg. Augusztus 8-án az előmunkálatok is elkezdődtek, amely vezetésével a Magyar Keleti Vasút építészeti osztályának egyik mérnökét, Dregályt bízták meg. A műszaki előkészítő munkálatok szeptemberig kívánták befejezni, hogy utána építési engedélyért lehessen már folyamodni, míg az építkezést 1871 tavaszán szándékoztak elkezdni.⁶⁸² Állami kamatgarancia nélkül azonban meglehetősen nehézé vált az építési kölcsön megszerzése, amelyért és egyéb szubvencióért nem is folyamodott az érdekcsoport,⁶⁸³ csupán állami kedvezményekben reménykedett.⁶⁸⁴ A Tóth-féle érdekeltség – immáron a *Wiener*

⁶⁷⁵ A Győr–Gräzti vasutvonal jelentősége Bakony és vidékére. *GYK*, 1870. február 10. 12. szám, 47–48. p.

⁶⁷⁶ A győr–pápai vasutvonal. *GYK*, 1870. március 10. 20. szám, 81. p.; Közgazdászati rovat. *AH*, 1870. március 12. 58. szám, 57. p.

⁶⁷⁷ Magyar nyugoti vasut. *AH*, 1870. december 24. 308. szám, 130. p.

⁶⁷⁸ Vasutügyünk napi kérdései. *AE*, 1870. február 3. 8. szám, 123. p.

⁶⁷⁹ Lovas 2001. 75. p.

⁶⁸⁰ Vasúti előmunkálati engedély. *PN*, 1870. április 14. 85. szám, 79. p.; Vasuti előmunkálati engedély. *AH*, 1870. április 16. 87. szám, 87. p.

⁶⁸¹ Zwickl 2011. 11. p.

⁶⁸² Mint Pestről hiteles forrásból. *GYK*, 1870. augusztus 7. 53. szám, 264. p.; A győr–soproni vasut. *AH*, 1870. augusztus 9. 184. szám, 47. p.

⁶⁸³ Győr–sopronyi vasut. *PN*, 1870. október 7. 243. szám, 40. p.

⁶⁸⁴ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1874-9-1. (a továbbiakban: MNL OL K 173. 1874-9-1.) Dr. Tóth Ferenc és érdektársai: Nagyméltóságú magyar királyi Közmunka és Közlekedési Ministerium! 1872. február 6.

Wechslerbankkal a háta mögött⁶⁸⁵ – még ingyen építőanyagot és területet sem kapott a vasút építéséhez Soprontól, így már csak Nagycenkig kívántak vaspályát lefektetni. Ez pedig a korábbihoz hasonló okokból, hogy a város nem kap közvetlen vasútvonalat és ebben a formában már a kormánynak sem felelt meg, ismét meghiúsult.⁶⁸⁶

Győrben ezzel egy időben egy emlékirat látott napvilágot, amelyben egy vállalat nemcsak Sopronig, hanem Ebenfurton (ma Ebenfurth, Ausztria) át egészen St. Pöltenig kívánta vezetni ezt a vonalat. Ennek oka abban rejlett, hogy Bécszet forgalmi akadállyal tekintették ekkor, és St. Pöltenen keresztül így lehetne a birodalmi főváros kikerülésével Győrt a nyugattal legegyszerűbben összekötni.⁶⁸⁷ Mivel a „*pesti gabna kereskedés is inkább ezen vonalban a kelet s északi tenger felé fogja keresni keletét és hogy így a győri kereskedőkre fog maradni Francia, Dél-Német és Helvétia országokat élelmi gabnával ellátni.*”⁶⁸⁸ Egy Ebenfurton és St. Pöltenen át az Erzsébet Császárné Vasúthoz⁶⁸⁹ való csatlakozással Bécs kikerülhető lenne Svájc, Németország és Franciaország felé. Ez pedig csak fokozhatná Győr relevanciáját a – gabona- – kereskedelemben.⁶⁹⁰ Emellett a Bécsújhely környéki malmok az Ebenfurt–St. Pölten vonalon szállítanak, amelyek évente egy millió mázsa gabonánál többet őrölnek. Eddig Sopron vármegyéből és Győrön keresztül a Bánátból vásárolták a gabonát. A vizionált vaspálya Magyarország egyik leggazdagabb és legtermékenyebb rónaságán, Bécsnek eddig is az éléskamrájának titulálható Rábaközön haladna keresztül, amely – többek között – gabonával, hússal, baromfival, tojással, borral és vaddal látja el.⁶⁹¹ Ugyanakkor állami kamatbiztosításra alig volt esélye a vasútnak, így támogatásokért folyamodott, többek között Sopronhoz is fordult telkek átengedéséért.⁶⁹² Az engedélyesek azonban nem voltak egyedül. Ugyanis a miniszter előmunkálati engedélyt adott Wilhelm Frankfurternek, a Magyar Keleti Vasút részvényesének⁶⁹³ és az ötvenévi bárónak, Földváry Miklósnak Győrtől Sopronig, onnan pedig

⁶⁸⁵ MNL OL K 173. 1874-9-1. Dr. Tóth Ferenc és érdektársai: Nagyméltóságú magyar királyi Közmunka és Közlekedési Ministerium! 1872. február 7.

⁶⁸⁶ MNL OL K 173. 1874-9-1. Dr. Tóth Ferenc és érdektársai: Nagyméltóságú magyar királyi Közmunka és Közlekedési Ministerium! 1872. február 15.; Lovas 2001. 75. p.

⁶⁸⁷ Emlékirat a Győrtől Ebenfurton át Szt.-Pöltenig és Ebenfurtól Bécsig terjedő vasútvonalak építése tárgyában. GYK, 1870. november 3. 88. szám, 368. p.;

⁶⁸⁸ Emlékirata Győrtől Ebenfurton át Szt.-Pöltenig és Ebenfurtól Bécsig terjedő vasútvonalok építése tárgyában. GYK, 1870. november 7. 89. szám, 372–373. p.

⁶⁸⁹ Az Erzsébet Császárné Vasút (*K. K. Privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn*) főbb vonalai Bécsből Linzbe, Salzburgba és Passaubába vezettek, amely első viszonylatát 1858-ban adták át a forgalomnak. In: Somogyi 1879. 308. p.

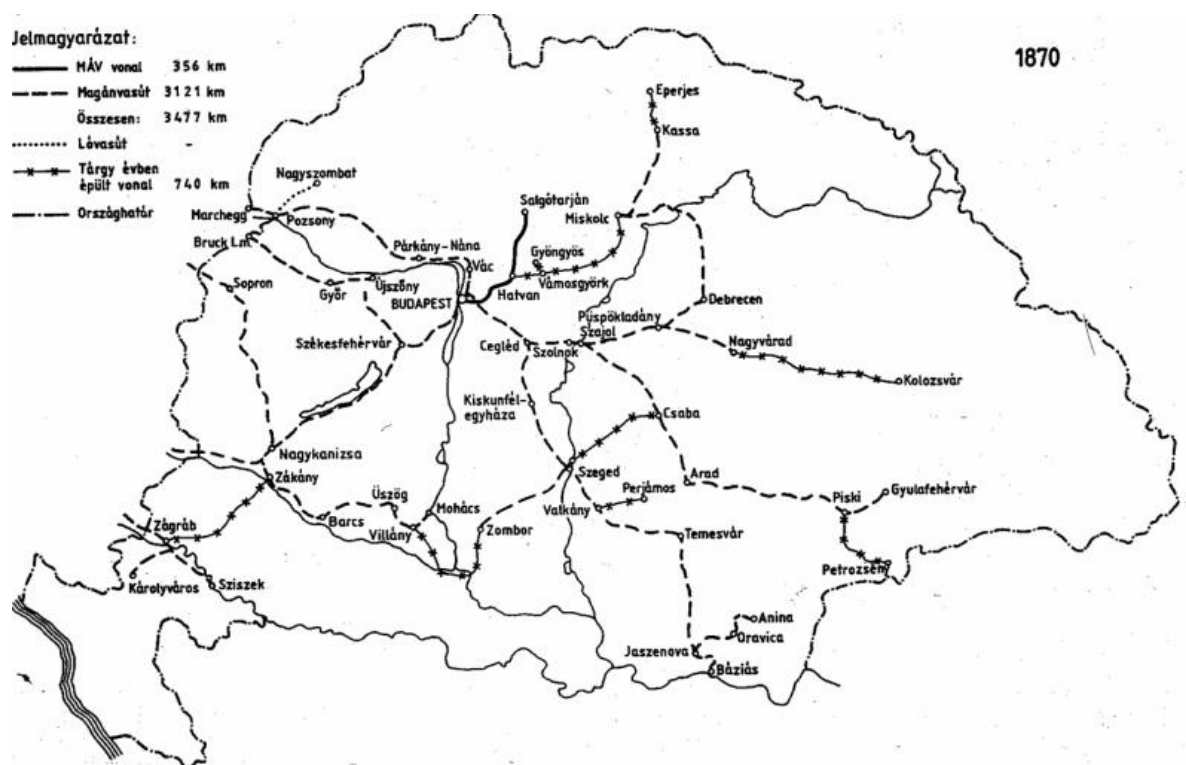
⁶⁹⁰ Emlékirata Győrtől Ebenfurton át Szt.-Pöltenig és Ebenfurtól Bécsig terjedő vasútvonalok építése tárgyában. GYK, 1870. november 7. 89. szám, 372–373. p.

⁶⁹¹ Bay 1942. 102–103. p.

⁶⁹² Győr-sopronyi vasút. BK, 1870. október 4. 230. szám, 7254. p.

⁶⁹³ A közlekedési minisztérium. *Ellenőr* (a továbbiakban: E), 1870. november 7. 53. szám, 26. p.

az országhatárig vezetendő vasútvonalra egy évre.⁶⁹⁴ Elindult tehát egy küzdelem a vasút kiépítéséért.



7. ábra: A magyar vasúthálózat 1870-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [letöltési idő: 2023. január 17. 8:59])

A győr–pápa–kiscell–szombathelyi pálya munkálatai 1870 végére gyorsan haladtak előre, Győr és Pápa között már a síneket is lerakták.⁶⁹⁵ A Nyugati Vasút már az Osztrák Államvasúttal is megkötötte a szerződést a győri pályaudvar közös használatának és kibővítésének tárgyában,⁶⁹⁶ míg a raktáraknak Ferencvárosban (ma a történelmi belvárostól keletre található terület) a korábbi tárolóhelyiségekkel szembeni területet jelölték ki.⁶⁹⁷ A megegyezés tartalmazta a közös épületek használatának részleteit, továbbá, hogy a Nyugati Vasút az osztrák társaságtól egy régi épületet kapott, amelyet mozdonyszíneknek rendezett be a saját költségén, illetve annak az erre a célra szolgáló épületét is megnagyobbítja. A szerződés esetleges megszűnésekor a használó köteles visszaadni a tulajdonosának az épületet.⁶⁹⁸ Még el sem készült a vonal, de a közös indóház szükségesnek és elavultnak bizonyult a helyiek számára:

⁶⁹⁴ Tóth 2010. 10–11. p.; Sternhart 1966. 6. p.

⁶⁹⁵ A győr–gráci vasút. *BK*, 1870. december 15. 285. szám, 8433. p.

⁶⁹⁶ MNL OL K 173, 194. Magyar Nyugoti Vasút. 125. sz. 1871. március 16.

⁶⁹⁷ A győr–gráci vaspálya munkálatai. *GyK*, 1870. június 19. 49. szám, 205. p.

⁶⁹⁸ MNL OL K 173, 194. Magyar királyi Vasút-Építészeti Igazgatóság. 7956. sz. 1871. december 7.

„Elkésett a vonat egy órával. Tömérdek ember várakozott az előcsarnokban, mivel az u. n. várószoba alig 10 ember számára elegendő. A nevezett csarnok két darab pislogó mécscsel volt megvilágítva oly hiányosan hogy az ember, akivel szembe állt, nem ismerte volna meg, ha édes testvére is. Valódi paródiája ez a világításnak, és épen nem illik az épület méltóságához, és azon gondolathoz, hogy ez a hely a közönség számára van rendeltetve. Egy piszkos mécs a világító ott, hol az ajtó előtt fut el a gázvilágítás főcsöve.”⁶⁹⁹

Az építési vállalkozó novemberben Győrtől az első állomásig, Ménfőig próbamenetet is rendezett több vendéggel. Az összesen 100 személyt szállító vonat 23 perc alatt tette meg a távolságot.⁷⁰⁰ Ménfőn mozsárlövésekkel és cigányzenével fogadta a falusi lakosság a még nem látott, új közeledési eszközt.⁷⁰¹ A teljes szakasz megnyitását Szombathelyig 1871. augusztus 1-jére tervezték,⁷⁰² míg a székesfehérvár–kiscellit a Bakonyon való munkaigényesebb átvezetés miatt és a szombathely–grazit az osztrák építkezés üteméhez igazítva 1872. augusztus 1-jére.⁷⁰³ A vártnál azonban mégis lassabban haladt az építkezés a sok esőzés és a Marcal megáradása miatt. A helyiek méltatlankodását is kiváltotta ez, hiszen ők ismételten inkább Kemeneshőgyész felé vezették volna a vonalat, ahol kevésbé posványos a talaj. Ugyanakkor szerintük az országgyűlés egyéni és családi érdekeket tartott szem előtt az irány kijelölésénél, nem pedig az érintett vidék lakosságáét.⁷⁰⁴

Kautz Gyula jogász, közigazdász, Győr ekkori országgyűlési képviselője a közlekedést illetően panasszal élt időközben a képviselőházban. Javaslatára szerint a kormánynak egy, az egész országra egységes közlekedésirányítási koncepciót kellene kidolgoznia. Fő problémája az volt, hogy Győr, az ország egyik legfontosabb kereskedelmi központjaként a forgalmát és kereskedelmét sokszor akadályozó Osztrák Államvasút önkényére van bízva,⁷⁰⁵ a magas viteldíjakkal sújtja a kereskedelmét. A megoldás egy egységes tarifarendszer kidolgozása és bevezetése lenne.⁷⁰⁶

⁶⁹⁹ Minap este künn voltunk. *GYK*, 1870. október 20. 84. szám, 353. p.

⁷⁰⁰ Első próba-menet a győr–gráci vasútvonalon. *PN*, 1870. november 25. 284. szám, 130. p.

⁷⁰¹ *Bay* 1942. 103. p.

⁷⁰² A győr–szombathelyi vasútvonal. *PÚ*, 1870. június 8. 23. szám, 275. p.

⁷⁰³ A győr–szombathelyi vasútvonal. *VÚ*, 1870. május 22. 21. szám, 265. p.; Majdán 2020. 112. p.

⁷⁰⁴ Nemes-Magasi. *Magyar Újság*, 1871. május 9. 106. szám, 26. p.

⁷⁰⁵ Kautz Gyula beszéde. *GYK*, 1871. március 5. 19. szám, 77. p.; Országgyűlési tudósítások. *E*, 1871. március 3. 169. szám, 10. p.

⁷⁰⁶ Országgyűlés. *PN*, 1871. március 3. 51. szám, 13. p.

Végül a győr–pápai szakaszt 1871. augusztus 5-én adták át a (teher)forgalomnak, míg a pápa–szombathelyi részt kisebb csúszással csak⁷⁰⁷ október 1-jén,⁷⁰⁸ amelyen még ekkor gőzerővel dolgoztak (3000 napszámos, 400 mesterember, 460 ló, 4 gőzgép).⁷⁰⁹ A mozdonyok és a vagonok megérkeztek, a vasúti tisztek is munkába álltak már, mindenki várta a pálya megnyitását.⁷¹⁰ A Győr és Szombathely közötti egész vaspálya műtanrendőri bejárására⁷¹¹ és a próbamenetre⁷¹² végül szeptemberben került sor, így október 1-jétől helyezték üzembe a vonalat,⁷¹³ napi két – vegyes- és személy-⁷¹⁴ – vonatpár közlekedett a két város között.⁷¹⁵ Alig fél hónappal a megnyitás után a vaspálya forgalmát kimutató pápai statisztika jelent meg a sajtóban. E szerint az átadás napjától 17-ig 4725 személy érkezett Pápara, míg 3500 elutazott onnan. 7000 tonna árut adtak fel a városban, és 45 000 tonna érkezett 300 teherkocsin keresztül. Ezek a számok optimizmusra adtak okot, sőt, az érdekeltek további élénkület, emelkedést vártak mind a személy-, mind a teherforgalomban. Az egyetlen probléma a rugalmatlan menetrend volt a pápaiak számára, akik egy nap alatt sem Győrből, – a rossz csatlakozás miatt⁷¹⁶ – sem Bécsből és Pestről nem tudtak megfordulni vonattal.⁷¹⁷ A forgalom tovább élénkült a vonalon olyannyira, hogy a vegyesvonatokat hamar megszüntették, és naponta két külön tehervonat közlekedett az igények kielégítése céljából.⁷¹⁸

A Buda és Újszöny között kiépítendő összekötő vonal ügye 1871-ben is előkerült. A Nyugati Vasút emlékiratot is megfogalmazott a tárgykörben, de már aggályait fejezte ki saját égisze alatt való kiépítésre, egyúttal – az állami nyomás ellenére – átengedte azt más társaságnak. Legfőbb okok mellett a vonal jövődó, de egyáltalán nem biztos jövedelmezőségét említették. Továbbá a Nyugati Vasút más vonalak kiépítésére fókuszált ekkor.⁷¹⁹ Ugyanígy téma volt a győr–

⁷⁰⁷ Győr–gráci vasut. *GyK*, 1871. augusztus 6. 63. szám, 279. p.; Győr–gráci vasut. *AH*, 1871. augusztus 8. 181. szám, 44. p.

⁷⁰⁸ Majdán 2020. 115–117. p.; Kalla-Bishop 1973. 58–59. p.

⁷⁰⁹ Vasuti hírek. *Községi Jegyzők Közlönye*, 1871. augusztus 8. 32. szám, 268. p.

⁷¹⁰ A győr–szombathelyi vasutról. *AH*, 1871. augusztus 25. 195. szám, 132. p.

⁷¹¹ Műtanrendőri bejárás: olyan hatósági eljárás, amely az illetékes államigazgatási szervek kiküldötteinek ellenőrző és helyszíni vizsgálata alapján megállapítja, hogy valamely közmű, közhasználatú műszaki létesítmény, építmény (híd, út, vasút, alagút, vízmű, csatorna stb.) megfelel-e rendeltetése céljának, az építési, műszaki és egyéb előírásoknak, és üzembe, forgalomba helyezhető-e. In: Bárczi Géza – Ország László (főszerk.): *A magyar nyelv értelmező szótára*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1959–1962. o. n.

⁷¹² A győr–gráci. *VéKK*, 1871. szeptember 21. 38. szám, 312. p.

⁷¹³ A győr–szombathelyi vonalrész üzleti megnyitása. *E*, 1871. szeptember 29. 362. szám, 96. p.; Szombathely. *AH*, 1871. szeptember 27. 222. szám, 140. p.

⁷¹⁴ Magyar nyugoti vasut. Menetrend vegyes- és személy-szállító-vonatoknál a győr–szombathelyi vonalon. *BK*, 1871. szeptember 29. 223. szám, 4966. p.

⁷¹⁵ Szombathely. *AH*, 1871. szeptember 29. 224. szám, 149. p.

⁷¹⁶ Magyar nyugoti vaspálya. *PN*, 1871. november 4. 254. szám, 15. p.

⁷¹⁷ Vidék. Vasuti előnyök, hiányok. *AH*, 1871. október 26. 247. szám, 136. p.

⁷¹⁸ Magyar nyugoti vasut. *VéKK*, 1871. október 19. 42. szám, 344–345. p.

⁷¹⁹ A nyugoti pályatársulat választmányának emlékirata a buda–újszönyi pálya tárgyában. *VéKK*, 1871. június 15. 24. szám, 196–197. p.

nagycenki vasút kiépítése is. Ostffy István országgyűlési képviselő a helyi sajtóban azt ecsetelte, hogy a Rábaköz elkerülte e tekintetben a kormány figyelmét, pedig mind harcászati, mind gazdasági szempontból jövedelmező lehetne itt egy vasút. A kérdés, hogy milyen vonalvezetéssel? Két opció kínálkozott: 1. Győr–Györsövényháza–Bősárkány–Osló–Kapuvár–Fertőszentmiklós–Nagycenk, 2. Győr–Enese–Kóny–Csorna–Farád–Rábatamási–Szárköly–Kapuvár–Fertőszentmiklós–Nagycenk. A szerző szerint az előbbi előnyei a rövidebb vonalvezetése és az olcsóbban kisajátítható földjei, ezzel ellentétben a lápos Hanság sok hidat igényelne, és az áradások is gyakoriak. Így egyértelműen a termékenyebb, bár drágább földekkel rendelkező délebbi irány lenne rentábilisabb. Nem beszélve arról, hogy a hetivásártartó Csornát is átszelné. A győr–nagycenki vasútnak tehát a Rábaközben szebb jövője lenne.⁷²⁰

Ebben az évben jelent meg Keleti Károly munkája a magyar városok általa megalkotott rangsorával. Ebben a szerző az 1869-es népszámlálás adataira építve hét kritérium (népességszám, foglalkozás szerinti megoszlás, műveltség, értelmiségiek aránya, cselédek, emeletes házak és egy lakószobára eső lakók száma) alapján állította sorba a magyar városokat, mind a rangsorban elfoglalt helyezéseiket összeadta. Minél alacsonyabb volt ez a mutató, annál urbanizáltabbnak tekintette az adott települést. Keleti számításai alapján Győr a 144-es mutatószámával a 131 magyar város közül az 5. legvárosiasabb település lett, pedig népességszámát tekintve a 20 035 főjével csak a 32. pozíciót foglalta el. Ebben a tekintetben csak Pozsony (113), Nagyszombat [ma Sibiu, Románia] (126), Pest (140) és Kassa (142) előzte meg, míg lekörözött olyan városokat, mint Székesfehérvár (172), Buda (175), Sopron (180), Kolozsvár (ma Cluj-Napoca, Románia) (217) stb.⁷²¹ Keleti mutatói végső soron a korabeli „városfejlettséget” mérték és a „polgári elem” részarányát tükrözték a városokban. Rangora tehát nem tükrözi teljesen a valóságot, hiszen nem méri a városi szerepkörök súlyát sem, hanem csak a „városiasságot”.⁷²² Ez a statisztikai kimutatás is rávilágított arra, hogy Győr urbanizáltsági foka jócskán nőtt a korábbiakhoz képest, és országos viszonylatban is kiemelkedővé vált.

⁷²⁰ Ostffy István: Melyik lenne előnyösebb? *GYK*, 1871. december 14. 100. szám, 435. p.

⁷²¹ Keleti Károly: Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statistika szempontjából. Pest, Athenaeum, 1871. 418–425. p.; Honvári János: A győri gyárilap és kezdetektől az I. világháború végéig. In: Honvári 2021. (a továbbiakban: Honvári 2021.) 54. p.

⁷²² Beluszky 2003. 152–153. p.

5.4 A pályaudvarok kérdése – a győr–sopron–ebenfurti vasút építési engedélye

A Nyugati Vasút pályaudvarának Győrben való elhelyezése képezte ezt követően sokáig a vita tárgyát. Az első szerződés értelmében a Vásártérből 4000, a Városi köztemetőből (ma ez a Tihanyi Árpád út, a rendező pályaudvar és a Szent István út között található beépült rész) 190 négyszögölnyi⁷²³ területet kapott erre a város támogatásával. A Vasútépítészeti Igazgatóság ezt azonban érvénytelennek nyilvánította, mivel szerintük a polgármester nem köthet ilyen megállapodást.⁷²⁴ Problémát jelentettek továbbá a régi belvárosi temetőt érintő exhumálások, illetve hogy a tervezett indóház a már meglévő vaspálya kanyarulata és a sírkert közé túlságosan be lett volna szorítva. A Nyugati Vasút által támogatott, szűkös Vásárteret pedig a helyiek sem preferálták ebben a formában, hiszen a tér szinte egészét (7125 négyszögöl) elvette volna,⁷²⁵ illetve esztétikailag sem illeszkedett a vasútállomás már meglévő környezetébe. A temető és az attól délre található sertésszállások esetében minimális területkiszáratásra szükség volt, hogy a vonal nyugati irányból be tudjon ágazni a pályaudvarba.⁷²⁶ Az Osztrák Államvasút raktározási kapacitása már a szombathelyi vonal megnyitása előtt elégtelennek bizonyult, így egyre sürgetőbb volt ennek emelése új raktárak létrehozásával.⁷²⁷ A *Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség*⁷²⁸ érzékelve a problémát fel is szólította a vasúttársaságot egy újabb raktár építésére és több kocsi közlekedtetésére.⁷²⁹ 1872-ben még felmerült egy új, központi pályaudvar (a Nyugati Vasút és az Osztrák Államvasút részére) építése is Győrben a folyamatosan növekvő forgalom miatt. A közös pályaudvar az eredeti elképzelések szerint a már működő indóház keleti felén, a köztemető mellett közvetlenül déli irányban épült volna meg,⁷³⁰ azonban már ebben az évben látszott, hogy az államkincstár az ehhez szükséges kiszáratásokat nem tudja ilyen formában finanszírozni. Így egyre nyilvánvalóbb volt, hogy a külön vagy új közös pályaudvar megépítésének egyre kisebb a realitása, ehelyett a már meglévő megnagyobbítása lehetett egy ésszerű opció.⁷³¹ Az érdekeltek az ezt követően megtartott

⁷²³ GYVL, IV. B. 1401/a 17. Közgyűlési jegyzőkönyv, 72. 1888. április 16.

⁷²⁴ MNL OL K 173, 194. Magyar Nyugoti Vasút. 2745. sz. 1871. július 30.; MNL OL K 173, 194. Kiszáratási szerződés, 1871. június 14.

⁷²⁵ MNL OL K 173, 194. 420. Szabad királyi Győr város közönségétől, 1871. június 28.

⁷²⁶ MNL OL K 173, 194. Magyar királyi Vasút-Építészeti Igazgatóság, 5390. sz. 1871. augusztus 25.; MNL OL K 173, 194. Magyar Nyugoti Vasút, 2563. sz.; MNL OL K 173, 194. Másolat 2565. számhoz, 1871. február 20.

⁷²⁷ MNL OL K 173, 194. M. kir. Vasúti és Hajózási Fő-Felügyelőség, 5215. sz. 1871. november 15.

⁷²⁸ A Magyar Királyi Vasút és Hajózási Főfelügyelőséget Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter alapította 1868. szeptember 1-jével. Feladata a magyar korona alá tartozó (állam)vasúti és hajózási vállalatok üzemeltetésének és működésének felügyelete. In: GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Magyar Kir. Közmunka és Közlekedési Ministerium, 12911. sz. 1868. november 9.

⁷²⁹ MNL OL K 173, 194. M. kir. Vasúti és Hajózási Fő-Felügyelőség, 4755. sz. 1871. október 15.

⁷³⁰ MNL OL K 173, 194. Győri közös pályaudvar. Jegyzőkönyv. 1872. január 23.

⁷³¹ MNL OL K 173, 194. Nagyméltóságú Minister Úr! Kegyelmes Uram! 1872. február 5.

értekezleten – az engedélyokiratban megszabott közös használatot szem előtt tartva – hamar egyezsége is jutottak.⁷³² Ennek értelmében a Nyugati Vasút lett az Osztrák Államvasút első nagy raktárépületétől keletre minden, az indóház közös használatban némi bővítéssel eredeti helyén maradt, az előbbi társaság áruszállítási raktárai pedig – a kigondolt Vásártér helyett – a temető mellett épülnének meg, amivel egyrészt jobban függetlenedne egymástól a két vállalat, másrészt közforgalmilag is előnyösebb lenne a városra nézve.⁷³³ Ekkor még úgy tűnt, gyorsan sikerült a két vasúttársaságnak megegyezni ebben.

A Győr és Sopron között kiépítendő vaspálya is egyre jobban foglalkoztatta eleve az érdekelteket. A Wilhelm Frankfurter által kérvényezett vonalvezetést a Vasútépítészeti Igazgatóság is véleményezte, és kivitelezhetőnek találta.⁷³⁴ Egy küldöttség Tisza Lajos közmunka- és közlekedésügyi miniszternél⁷³⁵ járt a vonal támogatása és a mielőbbi építkezés elkezdése érdekében.⁷³⁶ Emellett Kautz Gyula is hathatósan érvelt a vasút mielőbbi kivitelezése mellett. Ennek eredményeként a minisztérium kiadta az engedélyt, Kautz közbenjárására pedig az új vasúttársasághoz szükséges munkaerőt Győrből toborozták főként.⁷³⁷

Még 1872 júliusában a miniszter elkészítette és benyújtotta a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az országhatárig vezetendő gőzüzemű vaspálya kiépítésének engedélyezéséről szóló törvényjavaslatot,⁷³⁸ amelyet az országgyűlés októberben már megtárgyalt.⁷³⁹ Ezt végül – kamatbiztosítás nélkül, de 30 évig adómentességgel⁷⁴⁰ – el is fogadta.⁷⁴¹ A kiépítésre vonatkozó engedély terve alapján végül – vélhetően a pest–zimonyi vasútról való lecsúszás miatt – Viktor Erlanger bécsi bankár⁷⁴² Wilhelm Frankfurter fővállalkozóval⁷⁴³ – a Frankfurt am Main-i Erlanger bankházzal⁷⁴⁴ és a *Franco–Magyar Bank*kal a hátuk mögött⁷⁴⁵ – nyert jogot a győri indóházból kiágazólag Csornán, Kapuváron, Nagycenken, Sopronon át Ebenfurt irányában az

⁷³² Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-9-5519. (a továbbiakban: MNL OL K 173. 1879-9-5519.) MNL OL K 173. Jegyzőkönyv, 1872. január 23.

⁷³³ MNL OL K 173, 194. M. kir. közmunka és közlekedési miniszterium, 2367. 1872. jegyzőkönyvi szám; A nyugati vasut. *AH*, 1872. január 27. 22. szám, 138. p.

⁷³⁴ MNL OL K 173. 1874-9-1. Magyar királyi Vasút-Építészeti Igazgatóság, 823. sz. 1872. február 8.

⁷³⁵ Közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1871 és 1873 között.

⁷³⁶ A győr-sopronyi és soprony-pozsonyi vasut. *AH*, 1872. április 13. 86. szám, 67. p.

⁷³⁷ Győr–Sopron–Ebenfurthi vasut. *GYK*, 1872. június 2. 44. szám, 210. p.

⁷³⁸ MNL OL K 173. 1874-9-1. Törvényjavaslat. győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az országhatárig vezetendő vasút kiépítése tárgyában. 1872. július 2.

⁷³⁹ Országgyűlési tudósítások. *BK*, 1872. október 9. 231. szám, 1847. p.

⁷⁴⁰ A vasuti bizottság. *PN*, 1872. szeptember 26. 222. szám, 139. p.

⁷⁴¹ Törvénycikk a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig vezetendő elsőrendű gőzmozdony vasut kiépítéséről. *BK*, 1872. október 23. 243. szám, 1945. p.

⁷⁴² Győr-sopron-ebenfurthi vasut. *VéKK*, 1872. július 6. 23. szám, 202. p.

⁷⁴³ Győr-sopron-ebenfurthi vasut. *PN*, 1872. június 4. 127. szám, 14. p.

⁷⁴⁴ Lovas 2001. 76. p.

⁷⁴⁵ Tóth 2010. 11. p.

országhatárig egy gőzmozdonyú vasút építésére. Az engedélyokiratban ezen felül pontosan megszabták az építési, üzemeltetési, szállítási és díjszabási feltételeket is.⁷⁴⁶ Az engedményes a Győr és Sopron közötti részt az engedélyezési törvény hatálybalépésének napjától számítva két és fél éven belül köteles volt kiépíteni a vonalat. Míg a Soprontól a határszélig vezetőt az osztrák rész (határ–Ebenfurt) engedélyének kibocsátásától két és fél éven belül. A vasút külön teherpályaudvara a Nyugati Vasút tervezett indóházával lesz összekötendő,⁷⁴⁷ amely elhelyezéséről inentől komoly vita folyt. Az új vasúttársaság mindenképp az Osztrák Államvasúttól teljesen függetlenül, a Kálváriadomb mellé kívánta azt elhelyezni.⁷⁴⁸ A lakosságot ugyanis meglehetősen zavarta a várost kettészelő osztrák államvasúti vonal útátjáróinak gyakori, sorompókkal való lezárása. Sokat okolták az elődöket azért, hogy miért kellett a vasútállomást a város közepére építeni?! Ez ugyanis elvágta a fejlődő, egyre inkább kiépülő Nádorvárost a régi várostól. A gabonakereskedőknek ugyanakkor előnyös volt ez az elhelyezés, mivel közelebb volt a Gabonavásártérhez (ma Eötvös park) és a kikötőhöz is.⁷⁴⁹ Az Osztrák Államvasút ekkor elhatározta, hogy kocsitolatások céljából kevésbé veszi igénybe az átkelőt, ezzel könnyítve a lakosok gondjait.⁷⁵⁰ A Vasútépítészeti Főfelügyelőség is vizsgálta a pályaudvar elhelyezését. A győr–sopron–ebenfurti vasút és a kormány megállapodása értelmében a társaság teherpályaudvart építhet, amely összeköttetésbe kell, hogy kerüljön az Osztrák Államvasút és a Nyugati Vasút tervezett indóházával. Fontos szempont volt, hogy ne legyen túlságosan messze a város központjától és a dunai forgalomtól. Az egyértelművé vált, hogy az új épület helyhiány miatt a Vásártéren és annak környékén el nem helyezhető. Felmerült esetlegesen a Nyugati Vasút a győri indóháztól keleti irányban vizionált pályaudvarának bővítése is a soproni vasút számára, de ez is eléggé szűkös lett volna. Következő opcióként a Kálvária melletti terület szerepelt, ez viszont távol volt a központtól és a Dunától.⁷⁵¹ A Nyugati Vasút tervezett pályaudvarának a működő indóház szomszédságában, keleti irányban való elhelyezése is nagy vitát váltott ki ismét, mivel a Duna-parti vágány kivitelezése nehézségekbe ütközne azzal, hogy az indóház a folyó felé fejállomás lenne, a

⁷⁴⁶ A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyú vasút kiépítésére vonatkozó engedély-okmány terve. *BK*, 1872. október 24. 244. szám, 1953–1954. p.; A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig vezetendő I. rendű gőzmozdonyú vasút kiépítésére vonatkozó engedélyokmány. *VéKK*, 1872. október 17. 42. szám, 356–360. p.; 1872. évi XXVII. a *Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyvasút kiépítéséről* szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=87200027.tv> (letöltési idő: 2021. augusztus 24. 10:20)

⁷⁴⁷ MNL OL K 173, 194. Cs. k. szab osztrák állam vaspálya társaság, 24317. sz. 1872. december 24.

⁷⁴⁸ A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyú vasút kiépítésére vonatkozó engedély-okmány terve. *BK*, 1872. október 25. 245. szám, 1961–1963. p.

⁷⁴⁹ Lovas 2001. 81. p.

⁷⁵⁰ Egy fontos kérdés megoldása Győrvárosra nézve. *GYK*, 1872. január 25. 7. szám, 33. p.

⁷⁵¹ MNL OL K 173, 194. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 688. sz. 1872. október 19.

soproni vonalhoz csak az Osztrák Államvasúton keresztül csatlakozhatna és egy esetleges kisbéri vaspálya kiépítése után szintén fejállomás válna belőle.⁷⁵² A közös pályaudvar gondolata sem vívta ki az érintett vasúttársaság szimpátiáját. A Nyugati Vasút az év végére már egyáltalán nem támogatta, mivel az üzleti érdekeinek nem felelt meg, hiszen osztoznia kellett volna a tervben lévő soproni és a budai vonallal, nem mellesleg a magas költségei miatt a finanszírozása is kétséges lett. Fő törekvésük inkább a dunai rakparthoz való eljutás.⁷⁵³

Időközben a Nyugati Vasút építkezései jó ütemben haladtak előre.⁷⁵⁴ A Székesfehérvártól Kiscellig és a Szombathelytől az országhatárig vezető vonalat 1872. augusztus 9-én és szeptember 1-jén végül át is adták a forgalomnak.⁷⁵⁵ Üzemeltetését a kiscelli osztálymérnökség látta el teljes egészében.⁷⁵⁶ A Győr–Pápa szakasz elkészültével az eredeti tervek még nem valósultak meg, hiszen ezt a vonalat egészen Sümegen át Keszthelyig tervezték korábban. Habár négy konzorcium (többek között Wilhelm Frankfurter és Weikersheim is kapott erre előmunkálati engedélyt)⁷⁵⁷ is alakult a vasút létesítése tárgyában, egyiknek sem sikerült eddig ezt kivitelezni. Egy év végi sümegi értekezleten az érdekeltek elhatározták, hogy felszólítják a konzorciumokat az építkezés mielőbbi elkezdésére.⁷⁵⁸ Ez azért is lett volna egyre sürgetőbb az átszelt terület számára, mert a Károlyváros (ma Karlovac, Horvátország) és Fiume közötti vonal⁷⁵⁹ közelgő átadásával Keszthelyen – és onnan 12 mérföldnyire Balatonszentgyörgyön – keresztül lenne a legrövidebb az összeköttetés a Felső-Duna vidéke és Fiume között.⁷⁶⁰ Az eredeti terv, vonal a Pápától Keszthelyig való teljes kiépítése azonban nem sokkal később végleg lekerült a napirendről,⁷⁶¹ amelynek az oka nyilvánvalóan a Monarchiából elinduló gazdasági válság volt.

⁷⁵² MNL OL K 173, 194. M. kir. közmunka és közlekedési minisztérium. 18389. 1872. jegyzőkönyvi szám, 1872. november 4.; MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 2136. sz.1873. július 21.

⁷⁵³ MNL OL K 173, 194. Sz. 11780. 1872. november 20.

⁷⁵⁴ Magyar nyugoti vasut. *PN*, 1872. január 13. 10. szám, 57. p.; Magyar nyugoti vasut. *VéKK*, 1872. január 25. 4. szám, 27. p.

⁷⁵⁵ A magyar nyugoti vaspálya. *GYK*, 1872. augusztus 1. 61. szám, 279. p.; A Székesfehérvár–Veszprémi vonalrészek üzletmegnyitása. *GYK*, 1872. augusztus 11. 64. szám, 294. p.; A győr–graczi. *GYK*, 1872. szeptember 8. 72. szám, 325–326. p.; Frisnyák 2001. 65. p.

⁷⁵⁶ Hegyeshalmi 1910. 139. p.

⁷⁵⁷ Vasut ügy. *PN*, 1872. december 28. 299. szám, 154. p.

⁷⁵⁸ Győr–pápa–sümeg–keszthelyi vasut. *BK*, 1872. december 17. 289. szám, 2319. p.

⁷⁵⁹ Károlyváros és Fiume között végül 1873. október 23-án nyílt meg a vasút. In: Frisnyák 2001. 68. p.

⁷⁶⁰ A Győr–Pápa–Sümeg- és Keszthelyi vasut. *PN*, 1872. december 13. 288. szám, 74. p.; Vasut-ügy. *GYK*, 1872. december 25. 103. szám, 477. p.

⁷⁶¹ Szakál 1997. 97. p.

Még ugyanebben az évben a miniszter engedélyt adott Zichy Edmundnak és társainak egy Pestről vagy Budáról kiágazó, Bicskén és Nagyigmádon át közvetlenül Győrbe vezető vasútvonal műszaki előmunkálataira.⁷⁶²

Tisza Lajos közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1873-ban nyújtotta be a képviselőházba saját közlekedéshálózat-fejlesztési elképzelését. Ennek egyik fontos szegmense, hogy a magyar vasutat alkalmassá kell tenni a keleti kereskedelembe való bekapcsolódásra azért, hogy Észak- és Nyugat-Európa vasúti forgalma dél és kelet felé Magyarországon keresztül bonyolódjon. A másik elképzelése, hogy a kötőpályás közlekedési eszköz forgalmát és rentabilitását folyamatosan növelni kell. Két csoportba sorolta a kiépítendő vonalakat fontosságuk szerint. Az elsőbe azok kerültek, amelyeket államköltségen kell megépíteni, vagy az üzletkezelését az állam intézi. Győr a másodikba, a vasúthálózat kiegészítése céljából létesítendő vonalak közé került. A miniszter a városból kiinduló, Kisbéren, Bicskén át Budáig vezetendő vaspályát vizionált. Ezt azonban az országgyűlés nem fogadta el, sőt,⁷⁶³ a magyarországi vasútépítési láznak azonban az 1873. évi gazdasági válság véget vetett.⁷⁶⁴ A vasút esetében ennek az egyik előjele, hogy az országgyűlés nem adott ki 1872-től már kamatgaranciát tartalmazó engedélyt, mert az óriási terhet rótt az államra. Ettől függetlenül az államnak a korábban megítélt támogatásokat folyósítania kellett, amely hatalmas, szinte megoldhatatlan problémákat szült. A Magyar Keleti Vasút botrányos és visszaélésekkel teli ügye fémjelezte ezt leginkább.⁷⁶⁵ A beruházások zömét 1867-től 1873-ig a vasút nyelte el. A pénzügyi nehézségek gyorsan elvezettek a krízishez. Először 1873. május 9-én a bécsi tőzsdén ütött be a krach. Ez hamar elérte hazánkat is, ahol 1869-ben már a „kis-válság” is felszínre hozta a problémákat. Az állam 1873 nyarára már fizetési nehézségekkel küszködött.⁷⁶⁶ Ezzel egyúttal a Tisza-féle koncepció is bukásra volt ítélve, olyannyira, hogy az országgyűlés a pénzügyi problémák miatt még a napirendről is levette.⁷⁶⁷ Fellendülést csak 1880-at követően tapasztalhatunk újfent.⁷⁶⁸

Időközben egy központi pályaudvar létesítése még mindig terítéken volt, és a Kálváriadomb melletti terület tűnt befutónak.⁷⁶⁹ Győr város közgyűlése azonban ezt nem támogatta, mivel

⁷⁶² MNL OL K 173. 1879-9-5519. A m. k. közmunka és közlekedési ministerium, 18319. jegyzőkönyvi szám, 1872. október 19.; MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar nyugoti vasut. 156. sz. 1879. július 7.

⁷⁶³ Új közlekedési hálózatunk. In: Ambrozovics Béla – Ney Béla (szerk.): *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, Pest, Athenaeum Nyomdája, 1873. 2. szám, 66–72. p.; Horváth 1994. 142–143. p.

⁷⁶⁴ Czére 1989. 103. p.

⁷⁶⁵ Lásd bővebben: Pogány 1980.

⁷⁶⁶ Kövér György: 1873. Egy krach anatómiája. Budapest, Kossuth Kiadó, 1986. 16–23., 64–78. p.

⁷⁶⁷ Horváth 1994. 143. p.

⁷⁶⁸ Czére 1989. 103. p.

⁷⁶⁹ MNL OL K 173, 194. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség. 696. szám, 1873. március 8.

nem a helység belterületén feküdt és ez a település igényeivel nem találkozott.⁷⁷⁰ A helyiek viszont úgy vélték, hogy az új indóháznak a vámvonalon túl, vagy a Kálvária mögé, vagy a katonai kórházon túl (a mai Vas Gereben utcától keletre) lenne a legjobb helye, mert a régi épület kapacitásának végét járja, illetve újabb területeket már nem igen lehetne kisajátítani e célra a környékén Nádorvárosban. A soproni és a Nyugati Vasút vonalainak beágazása csak tovább rontaná a különben is zsúfolt és forgalmas állomás helyzetét. A nádorvárosiak tehát kifejezetten ellene voltak a régi épület bővítésének, hiszen az a közeli lakosok számára még károsabb lett volna. Ha pedig a Kálvária mellé kerülne az új épület, akkor a Duna-parttal és a magtárakkal is össze lehetne kötni azt lóvasúton keresztül. Nem mellesleg az akkori pályaudvart el is lehetne akár távolítani.⁷⁷¹ A minisztériumban azonban ezt másképp gondolták még. Kautz Gyula vezetésével egy győri küldöttség fel is kereste Tiszát, hogy álljon el attól a tervétől, hogy a mostani indóházat fejleszteni tovább. A miniszter az együttműködéséről biztosította a deputációt.⁷⁷² A győriek nem sokkal később konkrét tervrajzokkal tértek vissza a minisztériumba. E szerint a Nyugati Vasút ágazzon be közvetlenül a működő indóházba, és a teherforgalom és tolatás számára egy külön teherpályaudvart kellene a külvárosban felállítani.⁷⁷³ Tisza azonban ezt az elképzelést ebben a formában nem támogatta a magas kisajátítási költségek miatt.⁷⁷⁴ A központi pályaudvar elhelyezése továbbra is élénk vita tárgyát képezte. A város⁷⁷⁵ és a kereskedők aztán már azt kezdeményezték, hogy az új komplexumot a Korn-féle szőlőkert (ma Eszperantó út és Bartók Béla utca kereszteződésének környéke)⁷⁷⁶ és a Zöldfa (ma Babits Mihály) utca közti házsor helyére építenék.⁷⁷⁷ A minisztérium viszont ezt sem támogatta. Az április 16-án megtartott közigazgatási bejárás alkalmával a Kálvária mögötti helyet megfelelőnek találták, sőt, a nádorvárosiak és a szabadhegyiek támogatták is az új közös indóház városon kívüli elhelyezését. A városvezetés viszont ezen nem is vett részt és nem is pártfogolta! Tiltakozásként tervbe vették, hogy akár a királyhoz is fordulnak.⁷⁷⁸ A győriek kereskedelmükre nézve találták hátrányosnak a közös, Dunától távol eső pályaudvar elhelyezését.⁷⁷⁹ A minisztérium végül leirat formájában meg is küldte a városi közgyűlésnek a

⁷⁷⁰ MNL OL K 173, 194. Szabad's Királyi Győr város közönségéből. 1873. február 3.

⁷⁷¹ A győri központi vaspálya-udvar ügyében. *GYK*, 1873. március 2. 18. szám, 79. p.; MNL OL K 173, 194. Nagyméltóságú m. kir. közlekedési Ministerium; MNL OL K 173, 194. Nagy Károly: Nagyméltóságú Minister Úr! Kegyelmes Uram! 1873. február 9.

⁷⁷² A győri küldöttség a közlekedési miniszternél. *GYK*, 1873. március 13. 21. szám, 93. p.

⁷⁷³ MNL OL K 173, 194. Szabad's Királyi Győr város Közönségéből. 169. 873. k. gy. 1873. március 26.

⁷⁷⁴ A központi vaspálya-udvar. *GYK*, 1873. március 30. 25. szám, 118. p.

⁷⁷⁵ MNL OL K 173, 194. Magyar királyi minister elnök. 1116. 1873. május 5.

⁷⁷⁶ Lásd: Torma 2012. 27. p. 4. kép

⁷⁷⁷ A központi vaspályaudvar. *GYK*, 1873. április 6. 28. szám, 127. p.

⁷⁷⁸ Városunk képviselő testületének. *GYK*, 1873. április 24. 33. szám, 151. p.

⁷⁷⁹ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Szabad Királyi Győr város Közönségétől, 279. sz. 1873. május 19.

végleges döntését, hogy a kiépülő győr–sopron–ebenfurti vasút külön indóházat építhet a Kálvária mellé, ahonnan lóvasúttal elérhető lesz könnyedén a belváros és a Duna-part,⁷⁸⁰ míg a Nyugati Vasút indóházának elhelyezése továbbra is kérdéses volt. A közös pályaudvar gondolata viszont még terítéken maradt.

5.5 A GYSEV létrejötte – Buda és Győr közötti tervek

A – sikeres közigazgatási bejárás után⁷⁸¹ – a nehézségek ellenére mégis elkezdődtek az építési munkálatok önerőből olasz munkásokkal⁷⁸² Sopron és Győr között Wilhelm Frankfurter kivitelezésében és Berg Gusztáv főmérnök vezetésével.⁷⁸³ A vasút engedményesei egyúttal a részvénytársaság alapítását is kérvényezték a részletesen kidolgozott alapszabályok benyújtásával az illetékes minisztériumnál.⁷⁸⁴ A társulat székhelye (Buda)Pesten lenne, míg az alaptőkéje 14 300 000 ezüst forintra rúgna.⁷⁸⁵ Mivel részvénytársaságot nem sikerült végül megalapítani és az engedélyes mögött álló *Franco–Magyar Bank* is áldozata lett a recesszióknak, így ennek helyére Viktor testvéréhez, a Ludwig Erlangerhez és a Heinrich Rechnitzhez, a *Budai Közúti Vaspálya Társaság* vezénylő igazgatójához tartozó bécsi pénzügyintézet lépett.⁷⁸⁶ Ludwig ezt követően szigorú pénzügyi fegyelmet vezetett be, és valószínűleg már az ő nevéhez fűződött Wilhelm Frankfurter vállalkozói szerződésének a felmondása is.⁷⁸⁷ Nem sokkal később Erlanger az engedélyezési okmány megváltoztatásával kapcsolatban nyújtott be kérvényt a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz, hogy Győrben és Sopronban – az eredeti tervtől eltérően – külön indóházat nem kívánt már kiépíteni⁷⁸⁸ és a felépítményeket szándékozott egyszerűsíteni költséghatékonyság céljából,⁷⁸⁹ hiszen ekkorra már mindenütt éreztette hatását az 1873-as gazdasági recesszió.

A Buda és Győr közötti vasút időközben ismételten előkerült. Ez esetben azonban nem a már meglévő újszönyi szakaszt szerették volna a fővárosig meghosszabbítani, hanem a Nyugati

⁷⁸⁰ A mult hétfőn tartott városi közgyűlésben. *GYK*, 1873. május 25. 42. szám, 192. p.; MNL OL K 173, 194. Győr–Sopron–Ebenfurti vasut. 94. szám, 1873. február 26.

⁷⁸¹ MNL OL K 173, 194. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség. 1341. szám, 1873. május 5.

⁷⁸² Tóth 2010. 11. p.

⁷⁸³ A magyar nyugoti vasut. *AH*, 1873. január 9. 6. szám, 40. p.

⁷⁸⁴ MNL OL K 173, 194. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút-Részvénytársaság alapszabályai; M. kir. közmunka és közlekedési miniszterium, 6332. jegyzőkönyvi szám, 1873. április 8.

⁷⁸⁵ Győr–sopron–ebenfurti vasut-társulat. *VéKK*, 1873. május 15. 20. szám, 158. p.

⁷⁸⁶ Zwickl 2011. 11–12. p.

⁷⁸⁷ Tóth 2010. 21. p.

⁷⁸⁸ MNL OL K 173. 1874-9-1. Victor Erlanger: Nagy méltóságú Minister úr. Kegyelmes Uram! 1873. október; A Győr–sopron–ebenfurti vasutról. *GYK*, 1873. október 19. 84. szám, 363. p.; Egy kis illustratio. *AH*, 1873. október 24. 244. szám, 120. p.

⁷⁸⁹ A győr-soproni vasut engedményesei. *E*, 1873. október 7. 231. szám, 26. p.

Vasút égisze alatt Budától Nagyigmádon át vezetne Győrig, így hat mérfölddel lenne rövidebb, nem mellesleg elkerülné a forgalmat monopolizáló Osztrák Államvasutat a tervezett Győr–Sopron–Ebenfurt pályán keresztül Bécsig. A társaság részvénykibocsátások útján kívánta beszerezni az építési tőkét.⁷⁹⁰ A *Wiener Commercial Bank* tűnt ekkor esetleges beruházónak, míg a Weikersheim-féle cég építőnek.⁷⁹¹ Ezt követően állami kamatbiztosítás nélküli, de a korábban megadott kedvezmények megtartása melletti építési engedélyért folyamodtak a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumnál.⁷⁹² Nem sokkal később a Nyugati Vasút emlékiratban is kifejtette érdekeit. E szerint ők a Déli Vasút és az Osztrák Államvasút közé vannak szerencsétlenül beékelődve, és lokális jellegű vasúttá kezdenek süllyedni. Ezt viszont orvosolhatná egy Buda és Győr közötti vaspálya kiépítése, hiszen ez mindössze fél mérfölddel lenne hosszabb a buda–székesfehérvár–grazi iránynál, viszont sokkal kedvezőbbek az emelkedési viszonyai. A Duna balparti vonalnál 4 és fél mérfölddel rövidebben kötné össze a két fővárost. A győr–sopron–ebenfurti szakasz kiépítésével pedig St. Pöltenen keresztül Bécsset elkerülve nyílna meg az út Nyugat-Európa felé.⁷⁹³ Eközben átadták a Nyugati Vasút utolsó, már nem Magyarországon lévő vonalát az országhatártól Grazig 1873. május 1-jén,⁷⁹⁴ így e vonalon is megnyílt az út Ausztria felé. Erre az időszakra Győrből napi kétszer indult személyvonat Bécsbe, Újszönybe és Szombathelyen át Grazba is.⁷⁹⁵

A beérkezett tervek alapján már négy vonalvezetés is felvetődött. Az első esetében Kelenföldtől (Buda) Bián (ma Biatorbágy), Bicskén, Bánhidán, Tatán, Nagyigmádon és Bábólnán keresztül Győrig 16,4 mérföldes lenne a vonal. A második, ugyanolyan hosszúságú elgondolás alapján Szár után a Bakony felé kanyarodna, és – a jelentéktelen – Dadon, Császáron és Kisbéren át közelítené meg Győrt. A harmadik opció az volt, hogy a nehéz terepnek minősülő Bakonyt elkerüljék, és csak Bánhidánál ágazna ki Dad, Császár és Kisbér felé, majd onnan Győrbe. Ez viszont 17,2 mérföld lenne már. Végül az utolsó irány Bia előtt Alcsút (ma Alcsútdoboz) és Csákvár felé kanyarodna, Mórnál átszelné a Déli Vasút vonalát, ezzel párhuzamosan haladna Kisbérig, és innen vezetne el Győrig. Ez viszont már 17,5 mérföld lenne. A benyújtott tervek alapján a Vasútépítészeti Főfelügyelőség elvégezte a szükséges bejárásokat és számításokat, és arra jutott, hogy az első, a Nyugati Vasút által is preferált Buda–Tata–Győr viszonylat a legracionálisabb és legköltséghatékonyabb nemzetgazdasági szempontból. Ez az

⁷⁹⁰ Buda–győri vasut. *GYK*, 1873. január 12. 4. szám, 15. p.

⁷⁹¹ Buda-győri vasut. *AH*, 1873. január 9. 6. szám, 40. p.

⁷⁹² MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar Nyugoti Vasút, 1832. sz. 1873. február 14.; MNL OL K 173. 1879-9-5519. Buda-Pest–Győri vonal. 2913. 1873. február 15.

⁷⁹³ Emlékirat a magyar nyugati vaspálya ügyében. *GYK*, 1873. március 23. 24. szám, 107. p.

⁷⁹⁴ Grác. *AH*, 1873. április 28. 97. szám, 46. p.; Magyar Nyugoti Vasut. *E*, 1873. április 29. 98. szám, 98. p.

⁷⁹⁵ Menetrend a vaspályán. *GYK*, 1873. május 22. 41. szám, 187. p.

irány érintené egyrészt a legtöbb jelentős települést, másrészt a legkedvezőbb terepviszonyok is jellemeznék, továbbá így a legrövidebb lenne a kiépítendő vaspálya. Az akkori számítások alapján 11 910 000 forintos építési költséggel lehetne számolni.⁷⁹⁶

Ebben az évben még az Osztrák Államvasút konkrét elképzelése is napvilágot látott. A társaság a bécs–újszónyi vonalát tervezte meghosszabbítani Budapestig. Az igazgatóság elgondolása szerint Szobnál szelné át a Dunát Esztergom felé.⁷⁹⁷ Egy évvel később pedig már két pontosabb terv is volt a társaság asztalán: 1. A szobi kettős vágánynál a Dunára egy vasúti hidat építenének, és innen a Duna jobb partján vezetnék egy vonalat Újszónyig. Ez 7 millió forintba kerülne, és érintené az esztergomi szénmezőt. 2. Érsekújvártól (ma Nové Zámky, Szlovákia) egy szárnyvonal vezetne Komáromig, az ottani erődig, amelynek az előnye az lenne, hogy a katonai kincstár fedezné az építkezés egy részét.⁷⁹⁸ Ez a vonalvezetés azonban a társaság érdekeit kevésbé szolgálná.

1874 januárjában a Vasútépítészeti Főfelügyelőség is állást foglalt pályaudvarok kérdésében. Megítélésük szerint a Nyugati Vasút – és a GYSEV – indóháza számára a Kálvária melletti terület lenne a legideálisabb, ahonnan egy lóvasút vezethetne a Dunához.⁷⁹⁹ A minisztérium tavaszi felterjesztése szerint a mostani indóház személypályaudvar lenne a jövőben, míg teherpályaudvart a Kálvária mellé, a mostanitól délre, a Nádorvárosban vagy a Vásártéren vélte elhelyezhetőnek. Ezt azonban a városi közgyűlés továbbra sem tartotta elfogadhatónak,⁸⁰⁰ mivel még távolabb kerülne így a vasút a Dunától és a magtáraktól, ezzel pedig a szállítási nehézségek csak növekednének.⁸⁰¹ Győr egyértelműen a köztemető mellé kívánt építeni egy közös teherpályaudvart, amely szerinte a város érdekeit sokkal jobban szolgálná.⁸⁰² Maga Kautz Gyula is ismételten próbált tenni valamit a város érdekében. Ghyczy Kálmán pénzügyminiszterrel tárgyalt, aki nem volt a híve az egyesített pályaudvaroknak, ettől függetlenül a győriek óhaját tolmácsolta felfelé.⁸⁰³ Egy győri küldöttség kereste fel Zichy József⁸⁰⁴ közmunka- és közlekedésügyi minisztert, aki közölte velük, hogy személyesen kíván meggyőződni mindenről a helyszínen.⁸⁰⁵ Április 27-én meg is érkezett Győrbe, ahol kifejtette, hogy a pályaudvar elhelyezésénél a város jogos és méltányos óhajait figyelembe fogják

⁷⁹⁶ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 1027. sz. 1873. augusztus 2.

⁷⁹⁷ Vasútépítési tervek. GYK, 1873. október 9. 81. szám, 351. p.

⁷⁹⁸ Az államvasut. GYK, 1874. július 5. 221. p.

⁷⁹⁹ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 1874. január 13.

⁸⁰⁰ A győri központi pályaudvar. GYK, 1874. április 9. 29. szám, 119. p.

⁸⁰¹ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Szabad Királyi Győr város Közönségétől, 1874. április 7.

⁸⁰² MNL OL K 173. 1879-9-5519. Másolat.

⁸⁰³ Helybeli ujdonságok. GYK, 1874. április 12. 30. szám, 123. p.

⁸⁰⁴ 1873. december 19. és 1875. március 2. között közmunka- és közlekedésügyi miniszter

⁸⁰⁵ A győi központi vaspálya. GYK, 1874. április 26. 34. szám, 139. p.

venni.⁸⁰⁶ Ekkorra már Erlanger kijelentette, hogy a közös pályaudvarra 300 000 forintot szánt, bárhova is helyezték, de már dőljön el végre az ügy. A Nyugati Vasút részéről Fackh főigazgató viszont a Kálvária melletti elhelyezésről szívesen lemondott már, ha vagy a Duna, vagy a működő indóház közelébe kerülne az épület.⁸⁰⁷ A társaság egyúttal kérvényezte a győri pályaudvaron még egy vágány és egy gabonaszín létesítését is a folyton növekvő forgalma miatt. A Vasútépítészeti Főfelügyelőség újra megvizsgálta a szóba jöhető elhelyezéseket. Arra jutott, hogy a közös pályaudvart az Osztrák Államvasút meglévő indóházának kvázi kétoldali folytatásaként a Kálvária és a Hosszú (ma Bartók Béla) utcai átjárók megszüntetésével lenne a legcélszerűbb kiépíteni.⁸⁰⁸ A minisztérium végül év végére leiratban közölte az újabb álláspontját. A pályaudvart a Kálvária mellé, vagy a Vásártéren véli elhelyezhetőnek. Ez utóbbin akár a három társaság egyesített indóháza is lehetne, de csak akkor, ha a város ingyen vagy kedvezményes áron engedi át a területet. A vasúti választmány és a közgyűlés a kezdeti lelkesedés után azonban ez utóbbit nem támogatta, mert elvágna a belvárost Nádorvárostól, míg a Vásártér is megszűnne eredeti rendeltetésének.⁸⁰⁹ Patthelyzet kezdett kialakulni, hogy végül hol legyen az új pályaudvar?! Nem igazán tudtak az érdekeltek egyelőre dűlőre jutni.

Az Erlanger által 1873 októberében a minisztériumhoz benyújtott módosítási kérvényt⁸¹⁰ először még ennek az évnek a végén a Pénzügy- és a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium,⁸¹¹ majd 1874 elején a Vasútépítészeti Főfelügyelőség vizsgálta, tárgyalta meg, és hagyta jóvá a kért könnyítések technikai és építés költségeinek részleteit.⁸¹² Ennek értelmében elsőbbségi részvények helyett elsőbbségi kötvényeket kívánt kibocsátani a vasútvonal építésének fedezésére, amely erre az időszakra félbeszakadt. Mivel a vonal állami kamatgaranciát nem élvezett, szükséges volt valamit lépnie a gazdasági válság után, hiszen a közös hadügyminisztérium által megszabott feltételektől semmiképp sem állhatott el.⁸¹³ A közmunka- és közlekedésügyi miniszter az új törvényjavaslatot indoklással és az

⁸⁰⁶ A győri központi vaspálya-udvar. *GYK*, 1874. április 30. 35. szám, 142. p.

⁸⁰⁷ A vasúti pályaudvar kérdéséhez. *GYK*, 1874. május 3. 36. szám, 145. p.

⁸⁰⁸ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 1112. sz. 1874. augusztus 24.

⁸⁰⁹ Hatósági élet. *GYK*, 1874. december 10. 99. szám, 385. p.; A közönség köréből. *GYK*, 1874. december 13. 100. szám, 390. p.

⁸¹⁰ MNL OL K 173. 1874-9-1. Victor Erlanger: Nagy méltóságú Minister úr. Kegyelmes Uram! 1873. október

⁸¹¹ MNL OL K 173. 1874-9-1. Magyar Királyi Pénzügyminiszterium, 58876. sz. 1873. november 28.; MNL OL K 173. 1874-9-1. Jegyzőkönyv, 21794. sz. 1873. december 20.

⁸¹² MNL OL K 173. 1874-9-1. Jegyzőkönyv, 1874. január 19.; MNL OL K 173. 1874-9-1. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 26. sz. 1874. február 11.; MNL OL K 173. 1874-9-1. Jegyzőkönyv, 1874. február 19–20.

⁸¹³ MNL OL K 173. 1874-9-1. M. kir. közmunka és közlekedési miniszterium, 1874. május 26.; MNL OL K 173. 1874-9-1. Legkegyelmesebb Uram! 1874. június 20.

engedélyokmány tervével beterjesztette,⁸¹⁴ a képviselőház ezt végül elfogadta, egyúttal aggályait fejezte ki a vasút kiépítésével kapcsolatban.⁸¹⁵ Ez azért is volt egyre sürgetőbb Erlangernek, mert július 1-jén az általa korábban biztosítékként a központi államkincstárnál befizetett a győr–soproni vonalrész 400 000 és a Sopron–határszélre vonatkozó 100 000 forintos építési letét lejárt volna.⁸¹⁶ A módosító törvény rendelkezett többek között a soproni és győri épületekről is, amely értelmében a két város a nagyobb pályaudvar helyett kisebb állomásokat kaphat 300 000 forintig, de a győri épületet köteles volt vasúton keresztül összekötni az Osztrák Államvasút indóházával.⁸¹⁷ Az építkezést a vállalkozóknak október 1-jéig el kellett kezdeniük, hiszen ekkorra újfent lejárt volna a befizetett építési letét.⁸¹⁸ Egyúttal a vasút átadásának időpontját 1875. október 15-ében határozták meg.⁸¹⁹ Az év végére a Győr és Sopron közötti viszonylatban az alépitmény 62, a felépitmény 26, míg az épületek 25%-ban készültek el.⁸²⁰ A törvénymódosítás ugyanakkor átlendítette a holtpontról a vasút kivitelezését.

Erlangernek végre 1875-ben sikerült részvénytársaságot is alapítani, amely a Győr és Sopron közötti vonal kiépítését végre elmozdította a holtpontról.⁸²¹ A két város (és a határszél) közötti 15,3 mérföldes pálya kivitelezésére a társulatnak 14 460 400 forintnyi tőkére volt szüksége.⁸²² Február 1-jén⁸²³ létrejött a *Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Részvénytársaság* (GYSEV) Zichy Ferraris Viktor elnökletével, az igazgatótanács felállításával, az alapszabály

⁸¹⁴ MNL OL K 173. 1874-9-1. A Győrtől Sopronon Ebenfurt felé az országhatárig építendő vasut tárgyában beadott törvényjavaslat indoklása; MNL OL K 173. 1874-9-1. május 27. A Győrtől Sopronon Ebenfurt felé az országhatárig vezetendő I. rendű gőzmozdonyú vasut kiépítésére vonatkozó engedélyokmány terve; MNL OL K 173. 1874-9-1. Törvényjavaslat a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig építendő vasut engedélyokmánya némely pontjainak módosításáról, 585. sz. 1874. június 23.

⁸¹⁵ A győr-ebenfurti vasut. *AH*, 1874. július 23. 167. szám, 117. p.; A győr–sopron–ebenfurti. *GYK*, 1874. június 28. 52. szám, 213–214. p.

⁸¹⁶ MNL OL K 173. 1874-9-1. Magyar Királyi Pénzügyministerium, 1874. június 17.

⁸¹⁷ 1874. évi XXX. Törvénycikk a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határig építendő vasut engedélyokmánya némely pontjainak módosításáról. *BK*, 1874. július 24. 167. szám, 1428–1429. p.; 1874. évi XXX. a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az országhatárig építendő vasut engedélyokmánya némely pontjainak módosításáról szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=87400030.TV> (letöltési idő: 2021. augusztus 24. 15:17)

⁸¹⁸ MNL OL K 173. 1874-9-1. Magyar Királyi Pénzügyministerium, 1874. szeptember 27.

⁸¹⁹ Sternhart 1966. 6.

⁸²⁰ Kimutatás a magyar korona területén épülő vasutak építési haladásáról 1874. október hóra. *VéKK*, 1874. október 26. 48. szám, 407. p.

⁸²¹ Gonda Béla: A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut. *VéKK*, 1936. április 5. 28. szám, 288. p.

⁸²² Győr-sopronyebebfurti vasut. *AH*, 1875. február 11. 33. szám, 47. p.

⁸²³ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Jegyzőkönyv, 1875. február 1.; Győr-sopron-ebenfurti vasut alakulási közgyűlése. *BK*, 1875. január 28. 22. szám, 612. p.

megszövegezésével és 5 784 160 forintos alaptőkével.⁸²⁴ Így már sokkal kedvezőbb körülmények között építhették ki a vonalat.⁸²⁵

5.6 Eldőlt a pályaudvarok elhelyezése

Pont került nemsokára a győri pályaudvar elhelyezésének végére is. A város képviselőtestületében a képviselők egyre jobban hajlottak arra, hogy a három társaság számára egyesített közös pályaudvar a Duna mellé, vagy a lehető legközelebb kerüljön hozzá, de semmi esetre sem a Vásártérre. Ennek a legfőbb oka az volt, hogy a teret szinte teljesen elfoglalná akkor a vasút és infrastruktúrája, így a bel- és Nádorváros közötti közlekedést jócskán akadályozná, a két részt elzárná egymástól.⁸²⁶ Ha pedig a Kálvária mellé helyeznék az indóházat, akkor legyen összeköttetése a Dunával.⁸²⁷ A Nyugati Vasút is egyértelműen vázolta feltételeit, amelyek szerint a pályaudvar elhelyezésének legfontosabb szempontja az abból kiágazó, Dunával való és általa üzemeltetett összeköttetés kiépítése.⁸²⁸ Nem sokkal később a *Győri Lloyd Kereskedelmi Társulat* (1872-ig Kereskedelmi Gyűlde, majd nevet változtatott⁸²⁹) küldöttsége járt Zichynél Kautz Gyula vezetésével egy újabb megbeszélésen. Itt Zichy leginkább a Vásárteret támogatta, amelyet viszont a küldöttek kevésbé, még akkor is, ha nem ingyen kívánják átvenni a területet. A Nyugati Vasút egyértelműsítette, hogy számára a Dunához legközelebb eső terület lenne megfelelő, így a Kálvária nem! Ezt követően a miniszter biztosította Győrt arról, hogy mind az ország, mind a város érdekeit figyelembe fogják venni a végleges helyszín kijelölésénél.⁸³⁰ A Lloyd aztán a helyi sajtó hasábjain taglalta azt, hogy a Kálvária mellett sem lenne éppen megfelelő a közös pályaudvar elhelyezése a város érdekeit és kereskedelmét tekintve. Mindent összegezve végül arra jutottak, hogy akkor inkább mégis a haszonbérlettel átengednék a Vásártér (lásd: Melléklet 10. kép) egy részét, de a GYSEV az áruraktárait a Honvéd ligeten túl építi fel.⁸³¹ Egy újabb minisztériumi leiratban a közös pályaudvar elhelyezéséhez a Vásártér nyugati részéből 8 holdnyi terület átengedését kérték

⁸²⁴ A Győr-Sopron-ebenfurthi vasúttársaság első közgyűlése. *VéKK*, 1875. február 4. 5. szám, 41. p.; A győr-sopron-ebenfurthi vasúttársaság. *GYK*, 1875. február 4. 10. szám, 1. p.; MNL OL K 173. 1874-9-1. A Győr-Sopron-Ebenfurthi Vasut alapszabályai, 1875. április 1.

⁸²⁵ A franko-magyar bank. *AH*, 1875. április 25. 94. szám, 134. p.

⁸²⁶ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Szabad királyi Győr város közönségétől, 11. sz. 1875. január 4.

⁸²⁷ Hatósági élet. *GYK*, 1875. január 10. 3. szám, 2. p.; MNL OL K 173. 1879-1-5519. Szabad 's Királyi Győr város közönségétől, 290. sz. 1875. május 11.

⁸²⁸ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Magyar nyugoti vasut, 652. sz. 1875. január 21.

⁸²⁹ Bay 1942. 110–122. p.

⁸³⁰ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Közmunka és közlekedési m. kir. minisztérium, 438. sz. 1875. január 15. A városunkat oly közlekedési érdeklő. *GYK*, 1875. január 17. 5. szám, 1. p.

⁸³¹ A közös pálya-udvar elhelyezési ügye. *GYK*, 1875. január 31. 9. szám, 2. p.

nemi díj ellenében. Ugyanakkor a minisztérium nem titkolta, hogy a későbbiekben, ha szükséges, a terület egészét is átvennék. Ekkor a város közönsége és vasútügyi bizottsága az Osztrák Államvasút indóházától délre található, a Kálvária utcával határos akácfaiskola területét is egy megoldásnak tartotta. (lásd: Melléklet 11. kép)⁸³² Győr végül jobb híján felajánlotta a GYSEV számára az állami indóház melletti Vásártér vagy a Honvéd liget egy részét, de ezt a társaság nem fogadta el,⁸³³ mivel a terület egy része már beépített és nagy költséggel járt volna a vállalatnak az épületek megváltása. A város és a Lloyd így hiába tiltakozott a bejárásról is már, a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium – szerintük – a helyi kereskedelmi érdekek kárára eldöntötte, hogy a – másik pályaudvartól másfél km-re⁸³⁴ – a Nádorvárosban a Kálváriánál lesz a GYSEV indóháza, a rendező pályaudvara és a raktárai.⁸³⁵ Ez után megérkezett márciusban a minisztérium leirata a végleges döntéssel. A Kálvária melletti, a pápai vámháztól délre, a Pápai út keleti oldalán lévő helyet jelölték ki a pályaudvarra, amelyet a Nyugati Vasút által akkor használt indóházzal pénzügyi és üzletforgalmi szempontból egyesíteni kívántak.⁸³⁶ E társaság közgyűlésén időközben tárgyalta a pályaudvar és a Duna közötti összekötő vasút kiépítésének tervét.⁸³⁷ A vállalat úgy tűnt, hajlott arra, hogy a – magyar kormány óhajának megfelelően a – GYSEV-vel közös pályaudvart építsen abban az esetben, ha annak a forgalmi szolgálatát ő látja el és az állam biztosítékot ad az indóház és a Duna közötti összekötő vaspálya kiépítésére.⁸³⁸ Ez azonban nem realizálódott, így a Kálvária mellett a GYSEV állomása épült csak fel. A Nyugati Vasút végül nem „harcolt” a közös pályaudvarért, mivel ez az elhelyezés a várostól való távolsága és nyugati iránya miatt számára nem volt kedvező, sokkal inkább a Budapest felé vezető vonalon lett volna ez elképzelhető.⁸³⁹ A társaság később sem kapott önálló pályaudvart Győrben, bár még egy darabig terítéken volt az ötlet.⁸⁴⁰ A következő évben a Nyugati Vasút így más fejlesztésbe fogott, mert az egyre

⁸³² MNL OL K 173. 1879-1-5519. 1875. február 8.; Hatósági élet. *GYK*, 1875. február 14. 13. szám, 1. p.

⁸³³ Lovas 2001. 81. p.

⁸³⁴ Sály 2001. 12. p.

⁸³⁵ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Közmunka és közlekedési m. kir. miniszterium, 2480. sz. 1875. február 23.; A győr-soprony-ebenfurti vasut. *VéKK*, 1875. március 4. 9. szám, 74. p.; Bay 1942. 125–127. p.

⁸³⁶ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Közmunka és közlekedési m. kir. miniszterium, 2480. sz. 1875. február 20.; MNL OL K 173. 1879-1-5519. Szabad 's Királyi Győr város közönségétől, 271. sz. 1875. május 3.; Hatósági élet. *GYK*, 1875. március 4. 18. szám, 1. p.; Torma 2022. 32. p.

⁸³⁷ Magyar Nyugoti Vasut. *BK*, 1875. április 20. 89. szám, 2644. p.

⁸³⁸ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Magyar Nyugoti Vasut, 13870. sz. 1875. december; A magyar nyugoti vasut közgyűlése. *VéKK*, 1875. június 3. 22. szám, 177. p.; A magyar nyugoti vasut. *GYK*, 1875. május 30. 43. szám, 1 p.

⁸³⁹ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Magyar nyugoti vasut, 2903. sz. 1877. április 4.

⁸⁴⁰ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Vasúti és Hajózási M. Kir. Fő-Felügyelőség, 1235. sz. 1878. március 2.

növekvő forgalma miatt két új vágány és egy gabonaszín megépítését kezdeményezte az akkori rendező pályaudvaron. (lásd: Melléklet 12. kép)⁸⁴¹

A GYSEV indóházának részletes terveit és tervrajzait elküldte a Vasútépítészeti Főfelügyelőségnek, amely ezeket megfelelően tartotta minimális módosításokkal: meghatározták az ágyurakoda (az ágyuk tárolásának zárt helye) pontos helyét és egyéb funkcióit, a szelvények közötti átereszek és egyéb műszaki elemek elhelyezését, a hozzájáróutak kiépítését, a győri Osztrák Államvasút pályaudvarához vezető kiágazás pontos részleteit és műtárgyak átépítését.⁸⁴² Következő lépésként a GYSEV-nek Wilhelm Frankfurter utódát kellett megtalálnia, és ez hamar sikerült is, mivel az Esterházy Hitbizomány kapuvári uradalmának bérlője, Berg Gusztáv vállalta a Győr és Sopron közötti egész szakasz kivitelezését, beleértve a MÁV győri és a Déli Vasút soproni állomásához közvetlen kapcsolódást is.⁸⁴³ Ezután nem sokkal meg is kezdődött az építkezés a MÁV előírásai szerint. A GYSEV-es pályaudvar kivitelezése közben sok értékes régészeti leletre (római kori vaskulcs, párkányos téglák, csontvázak, temetkezéssel összefüggő maradványok) bukkantak a Kálvária környékén.⁸⁴⁴ Az év végére végül el is készült a Sopron és Győr közötti vasút, melynek első próbamenete november 20-án volt.⁸⁴⁵ A műtanrendőri bejárásra november 30-án került volna sor,⁸⁴⁶ de a hófúvás miatt el kellett ezt halasztani.⁸⁴⁷ Végül Gyöngyösy János közmunka- és közlekedésügyi miniszteri titkár vezetésével december 21-én tartották meg, és mindent rendben találtak.⁸⁴⁸ Soprontól Ebenfurtig ugyanakkor még egy kapavágás sem történt.⁸⁴⁹

⁸⁴¹ MNL OL K 173. 1879-1-5519. Közmunka és közlekedési m. kir. miniszterium, 9970. sz. 1876. augusztus 8.

⁸⁴² MNL OL K 173. 1879-1-5519. Magyar királyi Vasút-Építészeti Főfelügyelőség, 3169. sz. 1875. május 30.

⁸⁴³ Sternhart 1966. 6.

⁸⁴⁴ A győr-sopron-ebenfurti vasutvonalak győri állomásánál fölászott római temető. In: Értesítvény a Pannonhalmi Szt-Benedek-Rend győri Főgymnasiumáról az 1875/6. tanév végén. Győr, Gross Gusztáv- és Társa, 1876. 7–8 p.

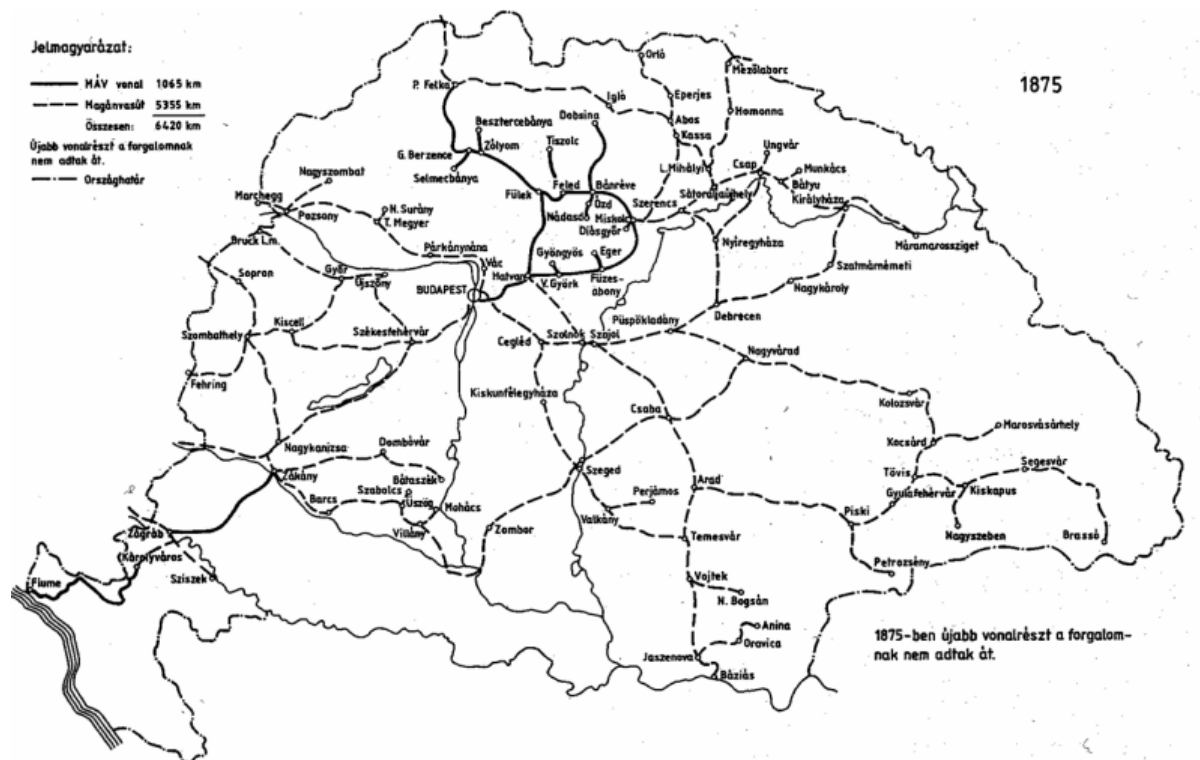
⁸⁴⁵ Levelezés. *Erdély*, 1875. november 26. 48. szám, 384. p.

⁸⁴⁶ A győr-sopron – ebenfurti vasut. *VéKK*, 1875. december 2. 48. szám, 377. p.

⁸⁴⁷ Műtan rendőri bejárás elhalasztása. *VéKK*, 1875. december 9. 49. szám, 386. p.

⁸⁴⁸ Műtan rendőri bejárás. *VéKK*, 1875. december 23. 51. szám, 401. p.; A győr soproni. *GYK*, 1875. december 25. 103. szám, 3. p.

⁸⁴⁹ A győr-sopron-ebenfurti vasutra. *AH*, 1875. november 28. 273. szám, 142. p.



8. ábra: A magyar vasúthálózat 1875-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [letöltési idő: 2023. január 17. 10:41])

Győr kedvező gazdasági feltételei már az 1860-as évektől változásnak indultak. Pest–Buda Trieszttel,⁸⁵⁰ a bánáti vidékkel és az Alfölddel való vasúti összeköttetésével a főváros kereskedelmi, gyűjtő- és elosztó szerepe jelentősen megnőtt, Győré viszont csökkent.⁸⁵¹ Emellett a fővárosi kereskedők azzal is megpróbálták a forgalmat növelni, hogy a termények feldolgozását monopolizálták. Gőzmalmokat létesítettek és a Duna-parton, az ország vasútvonalainak gócpontjában felépített közraktárak száma is folyamatosan nőtt.⁸⁵² Érezhető volt ezen kívül Győrben a Déli Vasút megnyitása, továbbá mohács–pécs–barcsi vasúton keresztül a Bácska és a Bácska Nagykanizsával való összekötése is. A gazdasági erőtér ilyen átrendeződése jelentősen csökkentette Bécs gabonaforgalmát, amelynek következtében Győr terménykereskedelme alapjaiban rendült meg. A legtöbb nagykereskedő Pestre, Bécsbe vagy Nagykanizsára tette át székhelyét.⁸⁵³ Győrnek mielőbb szüksége volt a közlekedési viszonyok javítására és további gabonaraktaák létrehozására, hiszen komoly versenyt vívott Budapesttel és Béccsel is. A birodalmi főváros egyelőre a kisebb vetélytársat, Győrt sem tudta még

⁸⁵⁰ Pisztóry Mór: Győrváros gabnakereskedése összehasonlítva Pestvároséval. *GyK*, 1871. március 12. 21. szám, 86. p.

⁸⁵¹ Szakál 1993. 47. p.

⁸⁵² Borbíró – Valló 1956. 251. p.; Vörös 1965. 480–483. p.

⁸⁵³ Szakál 1993. 47. p., Pisztóry 1871. 39., 54–55. p.

megelőzni, de mindent megtett ennek érdekében. Mindezek dacára Győr jól szervezett gabonakereskedelme a helyiek szívósságának, szakértelmének és nagy fizetési potenciáljuknak köszönhetően nemhogy csökkent volna, még nőtt is egy ideig. 1865-ben, 3 122 595, 1867-ben 4 209 955, 1869-már 4 615 759 vámmázsa gabonát (főként bánáti búza és zab) szállítottak el a városból,⁸⁵⁴ amely 1875-re érte el a csúcst, 5 millió vámmázsa továbbított gabonával.⁸⁵⁵ 1867-ben Pest összes forgalma átviteli kereskedés nélkül már 14 millió vámmázsa volt, míg – a nála jelentéktelenebb, egy vasútvonallal bíró és csak a Duna mellékága által érintett – Győré 9 millió. Ez utóbbiba – a főként dunai vontatóhajókon⁸⁵⁶ – érkező gabona 93%-át ugyanakkor rendszeresen vasúton vagy hajókon továbbszállították, ez is jelezte azt, hogy mennyien foglalkoztak itt kereskedéssel, éltek ebből.⁸⁵⁷ Míg ugyanez Pesten csak 28,5% volt, mert a többit helyben a malmok feldolgozták.⁸⁵⁸ Ráadásul Győrből ennek jelentős részét (több mint 4 millió vámmázst) vasúton szállították tovább, Pest esetében ez csak 3 millió 400 volt.⁸⁵⁹ A város lefontosabb tevékenysége tehát továbbra is a gabonakereskedelem volt. Ezt jelzi az a statisztika is, hogy 1874-ben 250 gabonakereskedő lakott a településen, azaz családjaikkal kb. 2000, azaz minden 10. helyi ember (az 1870-es népszámlálás szerint Győrnek 20 035 lakosa volt) élt meg ebből.⁸⁶⁰ E felett kb. 250 hajósnak, 150 fuvarosnak és 200 zsákoló munkásnak is ez adott munkát. Sőt, még ehhez hozzáadhatók a zsákvarró- és zsákkölcsönző vállalatoknál dolgozó kb. 300 alkalmazott is. Mindent összevetve, tehát családtagokkal együtt ez már több mint 3000 lélek, így minden 7. ember élete függött a gabonakereskedelemtől. Ugyanekkor 147 magtárépület volt már a városban kiegészülve azzal a temérdek padlással és épületrészekkel, ahol még gabonát tároltak. Az összkapacitás így ekkor kb. 4 millió mérő gabona lehetett. A tranzakciók lebonyolítását helyi kereskedők végezték, akiknél e nyugodt békevilágban rengeteg tőke, szaktudás és tapasztalat halmozódott fel. Közülük leginkább a Strasser és König, Schreiber D. és Fiai, Fleischl Samu kiemelendők, akik később Budapestre tették át székhelyüket.⁸⁶¹ A vasút megjelenése azonban nemcsak a gabonakereskedelmet vetette vissza,

⁸⁵⁴ Pisztóry 1874. 322. p.

⁸⁵⁵ A versenyzők. *GYK*, 1875. augusztus 29. 69. szám, 1. p.

⁸⁵⁶ Pisztóry Mór: Győrváros gabnakereskedése összehasonlítva Pestvároséval. *GYK*, 1871. március 5. 19. szám, 77–78. p.

⁸⁵⁷ Pisztóry Mór: Győrváros gabnakereskedése összehasonlítva Pestvároséval. *GYK*, 1871. március 16. 22. szám, 91–92. p.; Pisztóry 1871. 37–50. p.

⁸⁵⁸ Borbíró – Valló 1956. 251. p.

⁸⁵⁹ Pisztóry Mór: Győrváros gabnakereskedése összehasonlítva Pestvároséval. *GYK*, 1871. március 2. 18. szám, 73. p.; Pisztóry Mór: Győrváros gabnakereskedése összehasonlítva Pestvároséval. *GYK*, 1871. március 9. 20. szám, 81. p.;

⁸⁶⁰ Persz Adolf: A népesség számviszonyai. In: Fehér Ipoly (szerk.): Győr megye és város egyetemes leírása. Budapest, Franklin-Társulat Nyomdája, 1874. 165. p.

⁸⁶¹ Völgyi 1940. 25–26. p.; Winkler 1934. 261. p.; Szakál 2002. 81. p.

hanem átalakította a fűszer- és kézműáru-kereskedelem egész rendszerét is. Ez azonban nem csak speciálisan győri jelenség. A vasúthálózat kiépülése, a szállítás meggyorsulása általában is erősen lecsökkentette a korábban e szakmában oly jelentős elosztó nagykereskedelem jelentőségét. A viszonteladók egyre inkább a fűszer- és gyarmatárúkereskedelemben a nagy kikötővárosok importőreivel léptek kapcsolatba. A kézműárut tekintve pedig a szomszédos osztrák és cseh tartományok gyárainak közvetítői a helyi kiskereskedőket gyakran már megkerülve közvetlenül a fogyasztókat keresték fel.⁸⁶² Ugyanakkor nem szabad elfelejteni a továbbra is élénk élőállatkereskedelmet sem. Ennek a jelentős részét a sertés-, marha- és lókereskedelem tette ki.⁸⁶³ A helyi gazdálkodás azonban meglehetősen elmaradottá vált. A földművelésben a szemtermelés volt leginkább jelen, de elmaradott technológiával és kis ráfordítással. Így viszont nehéz volt felvenni a versenyt a bel- és külföldi termelőkkel. Mindezt az árvizek is korlátozták ekkor még. Teljesen elhanyagolták a takarmánytermelést is, ennek okán a helyi sertéskereskedőknek távoli vidékekről kellett összegyűjteniük az állatokat. Voltak helyi kezdeményezések (*Győrvidéki Gazdasági Egyesület*) az elmaradottságok megszüntetésére, de az időszakban mindig is a kereskedelem dominált. A 70-es évek közepétől a sertésenyésztés és -hizlalás meg is indult, mivel a helyiek rájöttek arra, milyen jó üzlet is ez.⁸⁶⁴ E területen is meg kellett küzdeni a konkurenciával, hiszen a nagykanizsa–soproni vonal megnyitásával a Szerbiából és Horvátországból érkező sertések már Győr elkerülésével juthattak el az osztrák piacra.⁸⁶⁵ Ekkortól átmenetileg Sopron vált a Nyugat-Dunántúl sertéskereskedelmének központjává.⁸⁶⁶ A város pozíciójának megtartásához tehát újabb vasutak szükségeltettek. A Győr és Sopron közötti vaspálya ez esetben egy újabb óriási lehetőségnek számított. A *Győri Közlöny* így írt a vaspálya közelgő átadása előtt erről: „*Kinek nem örülne a szive azon, hogy a dúsgazdag termőföld kebelét, a valódi magyar Kanaant, a kalászgazdag Rábaközt nemsokára vasuti gőzmozdonyok s szállító vagonok egész rajaszeldeli keresztül?!*”⁸⁶⁷

⁸⁶² Vörös 1971. 330. p.

⁸⁶³ Pisztóry 1874. 324–325. p.

⁸⁶⁴ Völgyi 1940. 14–20. p.

⁸⁶⁵ Szakál 2011. 25. p.

⁸⁶⁶ Vörös 1971. 330. p.

⁸⁶⁷ A magyar ismét csak háttérben! *GYK*, 1875. november 7. 89. szám, 1. p.

5.7 A GYSEV teljes vonalának átadása – továbbra is terítéken a budapesti közvetlen összeköttetés

A csúszás miatt végül – az előre magadott 1875. október 15-i határidő után⁸⁶⁸ – 1876. január 3-án nyílt meg a GYSEV vonala Péchy Tamás⁸⁶⁹ közmunka- és közlekedésügyi miniszter jelenlétében Győr és Sopron között Enese, Csorna, Kapuvár-Garta, Eszterháza (ma Fertőd)-Fertőszentmiklós, Pinnye és Balf (távírdá)állomásokkal és megállóhelyekkel⁸⁷⁰ és napi két pár vegyesvonattal.⁸⁷¹ A megnyitóra még nem készült el a társaság saját fahídja a Rába felett, így annak átadásáig a MÁV hídját használta.⁸⁷² Az első, kamatgarancia nélkül kiépült vaspálya e szakasza 11,2 mérföld (83,75 km) hosszú és a Rábaköz termékeny vidékét szelte át két jelentős regionális központ között. Egyúttal, ha majd Ebenfurtig is elér a pálya, akkor Béccsel is közvetlen kapcsolatba kerülnek.⁸⁷³ Még ebben az évben két új megállóhely Kónyban és Farádon is megnyílt.⁸⁷⁴ Ezzel elmondható, hogy Győr 1876-ra egy újabb vasúti vonalat kapott, ezúttal nyugati irányba, – egyelőre csak – Sopronba, a két regionális centrumot összekötve. Győrből ebben az időszakban már napi két-két személyvonatpárral Bécsbe, Székesfehérváron keresztül Budapestre, Szombathelyen át Grazba és Sopronba is el lehetett jutni.⁸⁷⁵

1877-ben komolyabb előrelépés nem volt a GYSEV Sopron és az országhatár közötti 4 mérföldes (32 km) részének kivitelezésében. A vonal alépitménye már elkészült ugyan, de a munka mégis szünetelt, mert az engedélyes Erlanger – hivatkozva az engedélyokiratra – e vaspálya kiépítését a loebersdorf–ebenfurti szakasz létrehozásától és további támogatásoktól tette függővé.⁸⁷⁶ 1878-ban felmerült a GYSEV igazgatósági székhelyének esetlegesen Budapestről Győrbe való átköltöztetése az adminisztrációs költségek redukálása céljából.⁸⁷⁷ Ebből azonban nem lett végül semmi. Nyárra végre bekövetkezett az áttörés, amikor az osztrák csatlakozási rész munkálatai végre elkezdődtek, így a Soprontól az országhatárig vezetendő vaspálya építése is elmozdult a holtponjtjáról.⁸⁷⁸ Miután az engedélyes az Erlanger bankházzal,

⁸⁶⁸ Az építés és tervezés alatt lévő vasutak 1875-ben. *VéKK*, 1876. január 20. 3. szám, 18. p.

⁸⁶⁹ Közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1875 és 1880 között

⁸⁷⁰ Új vasúti távírdáállomások. *PN*, 1876. május 18. 115. szám, 63. p.

⁸⁷¹ Győr–Sopron–ebenfurti vasut. Megnyitási hirdetmény. *BK*, 1876. január 4. 2. szám, 52. p.; Győr–Sopron–ebenfurti vasut. Megnyitási hirdetmény. *VéKK*, 1876. január 6. 1. szám, 7. p.; A győr–sopron–ebenfurti vaspálya. *GYK*, 1876. január 1. 1. szám, 2. p.

⁸⁷² Lovas 2001. 84. p.

⁸⁷³ A győr–soproni vasut megnyitása. *E*, 1876. január 3. 2. szám, 5–6. p.; Lovas 2001. 84. p.

⁸⁷⁴ Új megállóhelyek. *VéKK*, 1876. augusztus 10. 32. szám, 254. p.

⁸⁷⁵ Vasúti menetrend. *GYK*, 1876. január 16. 5. szám, 4. p.

⁸⁷⁶ A győr–ebenfurti vasut. *GYK*, 1877. szeptember 23. 77. szám, 3. p.; A győr–ebenfurti vaspálya kiegészítéséhez. *VéKK*, 1877. szeptember 20. 38. szám, 306. p.

⁸⁷⁷ A győr–sopron ebenfurti vasut-társulat. *GYK*, 1878. október 6. 82. szám, 3. p.

⁸⁷⁸ A győr–sopron–ebenfurti vasut 1877-ben. *VéKK*, 1878. június 26. 26. szám, 203. p.

a cinfalvi (ma Siegendorf, Ausztria), illetve a félszerfalvi (ma Hirm, Ausztria) cukorgyár⁸⁷⁹ és az ebenfurti gőzmalom tulajdonosaival is sikeresen megállapodott a szükséges támogatásról, illetve a *Soproni Kereskedelmi és Iparkamara* is eléggé határozottan felkarolta az ügyet,⁸⁸⁰ nem állt már semmi az építkezés útjában, és 1879. március 31-én kezdetét vehette.⁸⁸¹ A kiépítendő vonal mellett működő Patzenhofer- és Rottermann-féle cukorgyáraknak, és a Schöllermalomnak alapvető érdeke fűződött ahhoz, hogy közvetlen vasúti kapcsolatba kerüljenek részint Győrrel, hiszen a város a magyar gabonaexport nyugati központja volt, részint a termékeny Rábaközszel és a szénbányával rendelkező Brennberggel (ma Brennbergbánya, Sopron településrésze).⁸⁸²

A GYSEV Sopron és határszéli szakaszának a vonalváltozatok és a félszerfalvi és a cinfalvi cukorgyárakhoz vezető szárnyvonalak miatti közigazgatási pótbefjárására végül áprilisban került sor,⁸⁸³ amely jelezte azt, hogy – bizonyos építési könnyítések után⁸⁸⁴ – őszre akár el is készülhet a szakasz. Ez nemcsak a soproniak szempontjából volt fontos, hanem Győr és az egész magyar vasúti közlekedést tekintve. Ugyanis így – a leobersdorf–St. Pölten-i vaspálya 1877-es átadásával és az ehhez tervezett, 1879-től már a kitűzési munkálatoknál tartó ebenfurt–leobersdorfi szakasszal⁸⁸⁵ – Bécsset és az Osztrák Államvasutat megkerülve lehetne magyar terményeket és árut szállítani – az Erzsébet Császárné Vasúton keresztül – Svájcba és Németországba (főként Bajorországba).⁸⁸⁶ A GYSEV már eddig is sok külföldi kereskedőt vonzott a győri gabonapiacra, de megjelentek a bor- és egyéb dolgokkal kereskedők és a nyerstermelők is.⁸⁸⁷ Ugyanakkor a GYSEV pályája Győrnél – szárnyvonallal – az Osztrák Államvasúthoz kapcsolódott, míg Budapest a Déli Vasút közvetítésével, Székesfehérváron keresztül volt elérhető. Erre megoldás egy Budapest és Győr közötti egyenes vonal kiépítése lehetne, amely függetlenítené a magyar szállításokat. Ennek vagy a MÁV, vagy a Nyugati Vasút⁸⁸⁸ égisze alatt kellene létrejönnie, ez felelne meg az ország érdekeinek, ugyanakkor az ország nem volt olyan helyzetben, hogy kincstári alapon ezt egyedül megépíthette volna.⁸⁸⁹

⁸⁷⁹ A győr–sopron–ebenfurti vasútnak. *GYK*, 1879. február 16. 14. szám, 3. p.

⁸⁸⁰ MNL OL K 173. 1874-9-1. Ebenfurti Vasút, 238. sz. 1879. február 12.; MNL OL K 173. 1874-9-1. Soproni Kereskedelmi és Iparkamara, 1879. február 18.

⁸⁸¹ Zwickl 2011. 19. p.

⁸⁸² Szenicey Rezső: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Közlekedési Közlöny*, 1956. február 12. 7. szám, (a továbbiakban: Szenicey 1956.) 122. p.

⁸⁸³ MNL OL K 173. 1874-9-1. Jegyzőkönyv, 2332. sz. 1879. április 3.; „A Győr–sopron–ebenfurti vasút”. *GYK*, 1879. április 10. 29. szám, 3. p.

⁸⁸⁴ A győr–sopron–ebenfurti vasút. *VéKK*, 1879. március 5. 10. szám, 74. p.

⁸⁸⁵ Tóth 2010. 43–48. p.

⁸⁸⁶ A győr–sopron–ebenfurti vasút és szárnyvonalai. *PN*, 1879. augusztus 21. 201. szám, 31–32. p.

⁸⁸⁷ Mócs Zsigmond: A győr–sopron–ebenfurti vasút és szárnyvonalai. *GYK*, 1879. augusztus 14. 68. szám, 1–2. p.

⁸⁸⁸ A Budát Győrrel. *VéKK*, 1879. július 23. 30. szám, 236. p.

⁸⁸⁹ Buda–győri vasút. *E*, 1879. április 12. 184. szám, 84. p.

A Nyugati Vasút előmunkálati engedélyt kért a közmunka- és közlekedésügyi minisztertől a fent említett viszonylatra. Céljuk a számukra kedvező nyomvonal kijelölése volt.⁸⁹⁰ A nyomjelzési munkálatokat elkezdték, a tőkebeszerzés volt még hátra. Egy francia csoport elfogadta a feltételeket, és készen mutatkozott az építési tőke beszerzésére.⁸⁹¹

Goldstein Henrik GYSEV-es főmérőknél felmerült ekkor a győri pályaudvarok Dunával való összekötése. A pangásnak induló helyi kereskedelemnek mindenképp megoldást kellett találnia arra, hogy az Al-Duna vidékéről hajón érkező gabonát gyorsan el lehessen juttatni mindkét pályaudvarra, vagy a belvárosi raktárakba. A GYSEV már 1876-ban létesített a város központjában egy gabonafeladási helyet, amely a Középutcán (ma Közép utca) és a Lóvonatú (ma Honvéd) utcán át lóvasúton keresztül kapcsolódott a társaság indóházához. Ezen keresztül Sopron felé könnyebben lehetett már vasútra rászállítani. A szekéren való szállítás sokkal drágább, nehezebb volt, és még sok kellemetlenséget is okozott a lakóknak. Egyetlen megoldásnak egy 600 méteres rakpart építése mutatkozott, ahonnan egy szárnyvonal vezethetne déli irányban az Osztrák Államvasút pályaudvarára. Az összekötő vonalból pedig egy másik szárnyvonal ágazna ki a GYSEV-indóház felé.⁸⁹² A 4 és fél km-es vonalat mindhárom vasúttársaság költségén kellene kiépíteni. A szerelvények 7–8 km/h-s sebességgel közlekedhetnének rajta.⁸⁹³ Az ötlet egyértelműen szolgálta volna Győr kereskedelmének fellendítését, a kivitelezése azonban egyelőre váratott magára.

Végül 1879. október 25-én került sor a Sopron és országhatár közötti rész műtanrendőri bejárására Kilényi Hugó osztálytanácsos vezetésével. Mivel a felülvizsgálat során mindent rendben találtak, október 28-án megnyílt a forgalom e 31 km-es viszonylaton is. Így most már a GYSEV 115 km-es vonala könnyítette meg Sopron és Győr vármegye iparának és produktív mezőgazdaságának, illetve Győr város kereskedelmének fejlődését. Ez azonban akkor válik a legteljesebbé, ha az ebenfurt–loebersdorf–St. Pölten-i és a győr–budapesti szakasz is elkészül, amivel 40 km-rel válik rövidebbé az út Budapest és St. Pölten között. Ez pedig a magyar főváros, sőt a Tisza-vidék iparára, mezőgazdaságára és kereskedelmére is jótékony hatással lesz, egyúttal függetlenedik az Osztrák Államvasúttól.⁸⁹⁴ A GYSEV létrejötte azért volt szükségzerű, mert az ország belsejéből Sopronba szállított árut – elsősorban gabonát – nem

⁸⁹⁰ Budapestet Győrrel. *GYK*, 1879. július 10. 55. szám, 4. p.

⁸⁹¹ A buda–esztergom győri vasut. *GYK*, 1879. október 16. 82. szám, 3. p.

⁸⁹² Goldstein Henrik: A győri pályaudvarok összeköttetése a győri dunaparttal I. *GYK*, 1879. szeptember 28. 78. szám, 1–2. p.; Türetetlen állapot. *GYK*, 1876. január 3. 1. szám, 2. p.; Torma 2022. 32–33. p.

⁸⁹³ Goldstein Henrik: A győri pályaudvarok összeköttetése a győri dunaparttal II. *GYK*, 1879. október 2. 79. szám 1. p.

⁸⁹⁴ A győr sopron–ebenfurthi vasut. *GYK*, 1879. október 23. 85. szám, 2. p.; A sopron–ebenfurthi vasut megnyitása. *PH*, 1879. október 28. 297. szám, 6. p.; A sopron-határszéli vasutvonal megnyitásához. *VéKK*, 1879. október 29. 68. szám, 443–444. p.

lehetett közvetlenül, csak a Déli Vasúton keresztül nyugatra szállítani.⁸⁹⁵ Másrészt a vonal mellett található települések mezőgazdasági terményeit az egész Monarchián belül teríteni lehetett már. A Kisalföldön jelentős volt a gabona- és cukorrépa-termesztés, de az állattenyésztés legalább ekkora súllyal bírt. Az új pálya illeszkedett a már meglévő vasúthálózatba is. A vonalban rejlő lehetőséget kiválóan felismerték a környék tőkésai és vállalkozói, akik rendszeres személy- és áruszállítást biztosítottak a GYSEV számára. Ebből arra lehet következtetni, hogy az új vonal nagyban kihatott a térség iparának fejlesztésére, fejlődésére.⁸⁹⁶

Nagy könnyítést jelentett időközben az, hogy a budapest–győri szakaszon a Déli Vasút személyvonatai közvetlenül közlekedtek már az Osztrák Államvasút vonalán is, így az utasoknak nem kellett innentől átszállniuk Székesfehérváron. Az utazóközönség üdvözölte a két társaság döntését.⁸⁹⁷

Még ugyanennek az évnek a végén felmerült az, hogy az Osztrák Államvasút esetlegesen meg kívánja vásárolni a GYSEV-et. A magyar kormány azonban teljesen elhatárolódott ettől, hiszen akkor az egyetlen nyugat felé irányuló független vasutat is elveszítené.⁸⁹⁸ A Budapest és Győr közötti – közvetlen – összeköttetés tervei is készültek időközben. Ez azért is volt már időszerű, mert 1877-ben a MÁV átadta az első, a Dunát a fővárosban átívelő, ún. Összekötő vasúti hidat Kelenföld és Kőbánya felső között, ezzel megnyílt az út a szintén ekkor felavatott Nyugati pályaudvar felé is.⁸⁹⁹ A Nyugati Vasút elképzelése szerint az új vonal a magyar fővárosból Bián, Bicskén és Tatán át vezetne Győrbe, ahol csatlakozna a GYSEV pályájához.⁹⁰⁰ A társaság mellett az Osztrák Államvasút is beszállt a versenybe.⁹⁰¹ Elképzelésük szerint a Duna jobb partján Újszönytől kellene továbbépíteni a vonalat Esztergomon át Budapestig.⁹⁰² Semmi sem dőlt el tehát.

Globális jelenségként volt tapasztalható az 1870-es évek végére kibontakozó agrárválság, amely a magyar mezőgazdaságot is súlyosan érintette, egyértelműen a modernizálás felé hajtva előre az ágazatot. A két évtizedig tartó gabonakrízis az összes európai országra kiterjedt. Ebben fontos szerepet játszott az USA rohamos mezőgazdasági fejlődése. Az Amerikai Egyesült

⁸⁹⁵ Berényi János: 125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1997. 10. szám, 361. p.

⁸⁹⁶ Szigeti József: A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról. *Közlekedési Közlöny*, 1980. április 27. 17. szám, 311. p.

⁸⁹⁷ A budapest–győri vonalon. *GYK*, 1879. március 2. 18. szám, 4. p.

⁸⁹⁸ A győr–sopron–ebenfurti vasutnak. *VéKK*, 1879. november 14. 75. szám, 484. p.

⁸⁹⁹ Kalla-Bishop 1973. 16–17. p.

⁹⁰⁰ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Magyar nyugoti vasut. 156. sz. 1879. július 7.

⁹⁰¹ A buda-győri vasut munkálatai. *VéKK*, 1879. november 26. 80. szám, 508. p.

⁹⁰² Az osztrák államvasut. *GYK*, 1879. szeptember 4. 71. szám, 3. p.

Államok agráriuma a polgárháború lezárása után rendkívül gyorsan modernizálódott. A magasfokú gépesítés, a bevándorlók általi munkaerő-szükséglet biztosítása és a hatalmas kiterjedésű szűzföldeken az alacsony termelési költségek mind-mind elősegítették az alacsony gabonaárakat. Ezzel szemben Európában a magasabb önköltségű termelés megemelte a kontinensről származó gabona árát. A tengeri szállítás fejlődésével az európai piacra beáramló amerikai gabona így óriási versenyt támasztott az európai gabonaexportőr országoknak, Magyarországnak is.⁹⁰³ USA majd 20 év alatt megkétszerezte búzatermelését, míg a népessége csak 50%-kal nőtt.⁹⁰⁴ Emellett Oroszország miután feleszmélt a krími háború okozta sokkból, szintén fokozta gabonatermelését és -kivitelét, ezzel összhangban fejlesztette a vasúthálózatát is.⁹⁰⁵ Franciaország és Románia ugyanígy növelte a búzatermelését és -exportját,⁹⁰⁶ sőt más – tengerentúli – országok (Egyiptom, Kanada, Argentína, Ausztrália, India) nagyarányú termésnövekedése és -kivitele is komoly konkurenciát jelentett az európai országok számára.⁹⁰⁷ A tengerentúli olcsó gabona tehát agrárválságot okozott Európában. A dekonjunktúra nem a termékek eladhatatlanságában, hanem alacsony árában jelentkezett. Ezt tetőzte, hogy a magyar mezőgazdaság legnagyobb vámkülföldi partnere, Németország erőteljesen felemelte a külföldi termékekre kiróható vámtarifákat, így a magyar – és ezzel együtt a győri piacról érkező⁹⁰⁸ – búza ottani értékesítése jelentősen visszaesett. Ezt a példát csakhamar követte – Anglia kivételével⁹⁰⁹ – a többi európai ország is. Magyarország szerencséjére a Monarchián belül a magyar mezőgazdaság termékei – elsősorban a gabonafélék – vámokkal körülhatárolt védettséget (több volt, mint vámunió: igazi közös piacként működött teljes monetáris integrációval és részleges adóunióval, sőt a termelési tényezők, a munkaerő és a tőke szabadon áramolhatott két ország között)⁹¹⁰ élveztek,⁹¹¹ sőt az idő múlásával globálisan a magyar

⁹⁰³ Berend – Szuhay 1973. 75. p.

⁹⁰⁴ Orosz István: Magyarország mezőgazdasága a dualizmus első évtizedeiben. In: Kovács Endre (főszerk.): Magyarország története 1848–1890. II. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979. (a továbbiakban: Orosz 1979.) 1054. p.

⁹⁰⁵ Krisztinkovich Ede: Győr. *Nemzetgazdasági Szemle*, 1886. I. füzet, (a továbbiakban: Krisztinkovich 1886.) 346. p.

⁹⁰⁶ Für Lajos: A kapitalista mezőgazdasági termelés megszilárdulása a századfordulón. (1890–1914). In: Gunst Péter – Hoffmann Tamás (szerk.): Agrártörténeti tanulmányok 4. A Magyar mezőgazdaság a XIX–XX. században (1849–1949). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1976. 158. p.

⁹⁰⁷ Berend – Szuhay 1973. 75. p.

⁹⁰⁸ Krisztinkovich 1886. 346–347. p.

⁹⁰⁹ Komlos 1983. 140. p.

⁹¹⁰ M. Eddie, Scott: A pénzügyi függetlenség korlátai a vámunió szuverén államaiban: az Osztrák–Magyar Monarchia mint „adóunió” 1868 és 1911 között. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 2004. 1. szám, 202–203. p.

⁹¹¹ Fehér György: A termelés változó feltételei. In: Estók János (szerk.): Agrárvilág Magyarországon 1848–2004. Budapest, Argumentum Kiadó–Magyar Mezőgazdasági Múzeum, 2008. 91–92. p., Vörös 1976. 34–35. p.

gabonapiac birodalmi szinten csak egyre integráltabbá vált.⁹¹² Így nem küzdött a birodalom „belső” piacán értékesítési nehézségekkel, de az árcsökkenés hatása alól nem vonhatta ki magát. Habár ekkortól kiszorult az Ausztrián kívüli piacokról, a Lajtán túli urbanizáltabb, tőkeerősebb, hegyvidéki terület⁹¹³ nagy felvevőképessége miatt ez leginkább „csak” árcsökkenésben volt érzékelhető, a magyar gabona monopolhelyezete megmaradt. Mivel a legfőbb árugabona a búza volt, az árcsökkenés is ez esetében volt a legnagyobb⁹¹⁴ 17%-os, mivel a kivitel mennyisége (Ausztriába) a nyugati piac elvesztése ellenére állandóan növekedett.⁹¹⁵ A kiegyezés utáni 40%-os búzakiviteli hányad növelésére a 90-es évek elejére már nem volt lehetőség, sőt az az egyharmadára hanyatlott. Ebben azonban már jóval jelentősebb súllyal szerepelt a lisztként exportált mennyiség.⁹¹⁶ Mindazonáltal a gabona- és gyapjúárak esése ellenére a vágóállatok és a tejtermékek árai is előnyösen alakultak a korszakban. Az állatértékesítés, főként a szarvasmarhaexport esetében még növekedést is mutatott.⁹¹⁷ Habár a piac átalakult, a magyar gazdaság Ausztriát felülmúlva⁹¹⁸ mégis ebben a periódusban érte el messze a legnagyobb gyarapodását (1870 és 1885 között évente 2,4%-os, az összidőszakban 42,5%-os relatív GDP-növekedés), és ezt döntően a primer szektornak, a mezőgazdaságnak köszönhetette.⁹¹⁹

Az 1870-es évek végére a kereskedés a győri piacon évről évre csökkent, számos nagykereskedő hagyta el a várost. Ennek oka az volt, hogy Bécs mindent megtett a közvetítő kereskedelmi központtá válása érdekében (többek között Gönyű és Bécs között a Duna mielőbbi kotratását sürgette), és ehhez partnere volt a DGT. A hajózás helyett azonban már a vasút primátusa elvitathatatlan volt,⁹²⁰ és ezt a kedvezőbb vasúti díjtételek is elősegítették.⁹²¹ A Duna partján épített óriási közraktárral (Lagerhaus) és a folyóval való közvetlen vasúti összeköttetésükkel a kereskedelemet egyre jobban magához ragadta. Erre jó példa volt, hogy

⁹¹² Lásd bővebben: Schulze, Max-Stephan – Wolf, Nikolaus: Economic nationalism and economic integration: The Austro-Hungarian Empire in the late nineteenth century. *Economic History Review*, 2012. 2. szám, 652–673. p.

⁹¹³ Schulze, Max-Stephan: Origins of catch-up failure: Comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. *European Review of Economic History*, 2007. 2. szám, 206. p.

⁹¹⁴ Orosz 1979. 1054–1055. p.

⁹¹⁵ Berend – Szuhay 1973. 76. p.

⁹¹⁶ Kövér 1997. 285. p.

⁹¹⁷ Vörös 1976. 33–34. p.

⁹¹⁸ A kiegyezéskor Ausztria javára meghatározott 70:30-as közös ügyeket finanszírozását célzó kvótaarány folyamatosan csökkent a vizsgált időszakban. Ausztria pedig mindig is szorgalmazta, hogy Magyarország vállalja magára a birodalom finanszírozásának egyre nagyobb részét, és e célok eléréséhez hajlandó volt politikai engedményeket is tenni. Ugyanakkor ebben az arányban az osztrák elfogultság tükröződött. Lásd bővebben: M. Eddie, Scott: Financing the common expenditures of the Dual Monarchy. The Dual Monarchy as an economic system. In: Halmos Károly – Klement Judit – Pogány Ágnes – Tomka Béla (szerk.): A felhalmozás míve. Tanulmányok Kövér György tiszteletére. Budapest, Századvég, 2009. 359–370. p.

⁹¹⁹ Schulze, Max-Stephan: Patterns of growth and stagnation in the late nineteenth century Habsburg economy. *European Review of Economic History*, 2000. 4. szám, 326–328. p.

⁹²⁰ Bay 1942. 156. p.

⁹²¹ Széphegyi Jakab: A győri gabonakereskedelem hanyatlásának okai. *GK*, 1880. október 17. 84. szám, 1. p.

egy nagybecskereki (ma Zrenjanin, Szerbia) kereskedőnek már jobban megérte Bécsbe vinni az árut, mint Győrbe.⁹²² A város ugyan elveszítette kereskedelmi primátusát, de kedvező fekvését nem. A hátrányos helyzet megszüntetéséhez az állam segítségét kérték. Itt a folyóhoz vezető szárnyvonal mielőbbi kiépítése, egy Duna-parti közraktár létrehozása és ezzel a regionális kereskedelem megszervezése szerepelt a fő célok között.⁹²³ A budapesti körök azonban ebben komoly konkurenciát láttak, így elgáncsolták a terveket.⁹²⁴ A térségi vasúti hálózatok (Győr–Pápa–Kisbuda–Szombathely–Graz és a Győr–Sopron–Ebenfurt vonalak) bővítésével viszont Győr elragadta Pápától a regionális gabonakereskedelem központi szerepét (gyakorlatilag a közép-dunántúli gabona előtt nyitott piaci lehetőséget), s az új vasútvonalak Bécs kikerülésével piaci irányokat is jelentettek.⁹²⁵

1880-ban ismét előkerült a pápa–keszthelyi vasút ügye. Woita József pápai polgármester értekezletet hívott össze február 3-ra a városba,⁹²⁶ de a győriek részéről senki sem volt jelen, pedig érdekükben állt a vaspálya kiépítése a közvetlen tengeri kapcsolat miatt. Itt felolvasták Lóskay főmérnök emlékiratát a vonalvezetéssel és a kivitelezéssel kapcsolatban, majd elfogadták a vonal irányát, és annak megvalósítására egy bizottságot állítottak fel.⁹²⁷ Egyúttal a győr–pápa–keszthelyi vasút volt konzorciuma kérte a korábbi, Sümegen lévő, de már porladásnak indult 1862-es tervek elővételét, illetve az állagmegóvás miatt a győri levéltárba való elhelyezését.⁹²⁸ Eitner Sándor, akinél voltak a tervek, ezt az intézménynek nemsokára át is nyújtotta, ugyanakkor ezek már semennyire sem voltak használhatók a pápa–keszthelyi vonal tervezésekor.⁹²⁹ Leszlényi Imre a helyi sajtóban méltatta gróf Esterházy Móric e vasút létesítésével kapcsolatos eszméjét, kitérve annak előnyeire. Győrre nézve kedvezőbb lenne, hogy olcsóbban juthatna hozzá a Balaton-vidék és a Bakony nyersanyagaihoz, terményeihez, továbbá rövidebb úton érhetnék el Fiumét és az Al-Dunát.⁹³⁰

⁹²² Széphegyi Jakab: Miért pang a gabnakereskedelmünk? *GYK*, 1879. június 26. 51. szám, 2. p.

⁹²³ Sály 2001. 12. p.

⁹²⁴ Völgyi 1940. 29. p.

⁹²⁵ Győri 1999. 99. p.

⁹²⁶ GYVL, IV. B. 1104/B. 162. Győr Város Tanácsának Iratai, 1868. II. 7–19. Meghívás, 1180. január 8.; GYVL, IV. B. 1104/B. 162. Győr Város Tanácsának Iratai, 1868. II. 7–19. Tekintetes Polgármester Úr! 97. 1880. január 9.

⁹²⁷ A pápa–keszthelyi vasut. *GYK*, 1880. február 8. 12. szám, 1–2. p.

⁹²⁸ Pápa, 1880. április 15. *GYK*, április 18. 32. szám, 1. p.

⁹²⁹ A pápa–keszthelyi vasut ügyéhez. *GYK*, 1880. május 6. 37. szám, 2. p.

⁹³⁰ Dr. Leszlényi Imre: A pápa–keszthelyi vasut. *GYK*, 1880. augusztus 19. 67. szám, 1. p.

5.8 A Győr és Budapest közötti vaspálya újabb tervei – az országos vasútfejlesztés mögött húzódó érdekek

Közben még inkább felpörgött a Budapest és Győr közötti szakasz terve. Az illetékes miniszter először a Rotschild-csoportot a háta mögött tudó *Magyar Általános Hitelbank*nak adott előmunkálati engedélyt egy budapest–esztergom–újszónyi irányra.⁹³¹ A Nyugati Vasút azonban továbbra is élénken érdeklődött utána, sőt, az előmunkálati kérvényét a kormány elé terjesztette. A francia Bontoux-tőkéscsoport,⁹³² majd az osztrák *Credit Anstalt* is tanulmányozta a vonalat, de a Kőbányáról kiinduló, az Osztrák Államvasút felett, Piliscsabán át a Duna mentén közvetlenül Győrig vezetendő vaspálya sem jövedelmezőnek, sem célszerűnek nem tűnt. A Nyugati Vasút Kelenföld állomásból tervezte a szakaszt két iránnyal: 1. Bia, Bicske, Tata, Győr (121 km); 2. Kistorbágy (ma Biatorbágy), Tinnye, Sárísáp, Tokod, Nyergesújfalu, Süttő, Naszály, Bábolna és Győr (135,5 km).⁹³³ A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium a két irány közül végül az első, az átmenő szállítmányokat tekintve rövidebb verziót fogadta el. Szárnyvonalról szó sem esett.⁹³⁴ Az ősz végére a vaspálya nyomjelzési munkálatait elvégezték már. A pénzügyi háttér megteremtése volt még kérdéses, amelynél időközben a főfelügyelőségét Győrből Sopronba áttevő⁹³⁵ GYSEV és az Erlanger-bankház is nyitottnak mutatkozott.⁹³⁶ Az Osztrák Államvasút ekkor felajánlotta a magyar kormánynak a győr–újszónyi vonalát cserében a Tiszavidéki Vasút cegléd–szolnoki szakaszért.⁹³⁷ Ez viszont azt is jelenhetné, hogy az újszónyi–budapesti vonal kiépítésének még nagyobb tétje van, hiszen az akár teljesen állami kézbe is kerülhetne.

A Budapest és Győr közötti kiépítendő vaspálya szükségessége az idő előrehaladtával csak fokozódott. A leendő vonal jövedelmezőségét kevesen vitatták már. Annál is inkább, mert a Nyugati Vasút által felvázolt és a kormány által elfogadott irány kitűnő minőségű barnaszénben gazdag területet szelne át, főleg az esztergomi kőszéntelep felé kiágazó szárnyvonallal. Ez

⁹³¹ GYVL, IV. B. 1104/B. 162. Győr Város Tanácsának Iratai, 1868. II. 7–19. doboz, Közmunka és Közlekedési M. K. Ministerium, 2646. sz. 1880. február 12.; Budapest–bicske–győri vasut. *GYK*, 1880. május 6. 37. szám, 2–3. p.

⁹³² A budapest–győri vasut. *GYK*, 1880. május 23. 42. szám, 5. p.

⁹³³ Schwarzel Sándor: A vasutak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. In: Schwarzel Sándor (Főszerk.): *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. Budapest, Fanda József Könyvnyomdája, 1880. 5. szám, 538–552. p.

⁹³⁴ Schwarzel Sándor: A vasutak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. *Az Építési Ipar* (a továbbiakban: *AEI*), 1880. december 5. 205. szám, 387–388. p.; A budapest–győri vasut ügye a „magyar mérnök- és építész-egylet”ben. *GYK*, 1880. december 12. 100. szám, 1–2. p.

⁹³⁵ A győr–sopron–ebenfurthi vasut. *GYK*, 1880. március 14. 22. szám, 3. p.

⁹³⁶ A buda–győri vasut. *Székesfehérvár és Vidéke* (a továbbiakban: *SZÉV*), 1880. november 6. 89. szám, 262. p.

⁹³⁷ Vasuti csere. *GYK*, 1880. november 21. 94. szám, 3. p.

eddig sem a győri, sem a budapesti piacon nem igazán jelent meg, annak nehézkes szállításából fakadóan.⁹³⁸ Az érintett vidék gazdag még vörös-, fehér- és szürkemárványban, mészből, homokkőben, téglában, tüzelőfában, borban, gabonában, burgonyában és pálinkában. Ez felvetette egyúttal azt is, hogy érdemesebb lenne közvetlenül Esztergom felé vezetni a vonalat.⁹³⁹ Ezzel már több vonalvezetési elképzelés is megfogalmazódott, hiszen ebből az egyszeri lehetőségből semmilyen település, vidék, nagybirtokos, vállalat és iparos sem akart kimaradni. Nagy volt a tétje annak, hogy egy, a két főváros között húzódó fő-, vagy csak szárnyvonal mennyire kerül közel hozzájuk. Több statisztika, kimutatás érvelt az egyes irányok mellett.⁹⁴⁰ Mind az esztergomi, mind a bia-bicske-tatai érdekeltségek nagy erőfeszítéseket tettek ezek után is azért, hogy a vonal az ő területüket szelje át.⁹⁴¹ Egyértelmű volt, hogy a legfontosabb szempontokat a legrövidebb irány, a versenyképesség és az állam kiviteli árszabásra vonatkozó befolyása jelentette.⁹⁴² Messze nem dőlt el még így az irány!

Időközben ismételten felmerült a győri összekötő vasút kiépítése is. A város törvényhatósági ülésén mutatták be az Osztrák Államvasút tervezetét, amely a DGT győri kikötőhelyét az Osztrák Államvasút pályaudvarával kapcsolná össze. Ez a többi érintett társaság által is használható lenne, díjtételeket csak a törvényhatóság beleegyezésével lehetne megállapítani és a vonal kiindulópontjánál nagy raktárakat kellett építeni.⁹⁴³ A tervezet kedvező fogadtatásra talált, a döntés hamarosan megszülethetett az ügyben.

Az 1867 utáni mintegy tíz évben a MÁV hozzávetőlegesen 1000, míg a magántársaságok 2400 kilométernyi új vonalat építettek. Megállapítható tehát, hogy a magánvasutak továbbra is kiemelkedő szerepet játszottak a hazai vasútfejlesztésben. A kiegyezési törvény aláírásával rögzítették: a magyarországi vasutak engedélyezése az országgyűlés jogkörébe tartozik. Pontosan meghatározták ennek a menetét. A kormánynak azonban az 5–6%-os kamatgarancia mellett sem volt kellő befolyása a magánvasutakra. A kamatbiztosítási rendszer a visszaélések, a „sápolás” melegágya lett.⁹⁴⁴ Ennek tükrében folytatódott tovább a vasútépítés Magyarországon.

A MÁV nagy jelentőségre tett szert már az 1867 és 1880 közötti időszakban is. Megalakulását követően egymás után épültek ki vonalai. Az 1868. évi XLIX. törvénycikk alapján

⁹³⁸ A budapestgyőri vasut. *VéKK*, 1880. július 28. 89. szám, 477–479. p.

⁹³⁹ A buda-győri vasut és Esztergom. *VéKK*, 1880. december 3. 144. szám, 756–757. p.

⁹⁴⁰ Schwarzel Sándor: A vasutak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. *VéKK*, 1880. december 12. 148. szám, 775–776. p.

⁹⁴¹ A budapest-győri vasut és Esztergom. *GYK*, 1880. december 5. 98. szám, 2. p.

⁹⁴² A buda-győri vasut ügyéhez. *GYK*, 1880. december 25. 104. szám, 1–2. p.

⁹⁴³ Az osztrák államvasut. *GYK*, 1880. augusztus 12. 65. szám, 3. p.; A győri összekötő vasut. *VéKK*, 1880. április 28. 50. szám, 269. p.

⁹⁴⁴ Czére 1997. 125–132. p.

meghatározták az állami vasút építési irányait. Ilyen volt a Zákány–Zágráb, Hatvan–Miskolc, Károlyváros–Fiume, Salgótarján–Besztercebánya (ma Banská Bystrica, Szlovákia) és Miskolcra a vasiparral foglalkozó vidék egyes völgyei felé vonalak létrehozása.⁹⁴⁵ Ezek mellett a MÁV a fent megjelölt időszakban még számos vasúti szakaszt helyezett üzembe.⁹⁴⁶ A társaság vonalai az államosítások következtében is bővültek, egyrészt a bukás előtti vasutak szanálásával. Másrészt a céltudatos államosítási politikának köszönhetően, mivel a kormánynak alig volt befolyása a gyakran az ország gazdasági érdekeivel szembekerülő magántársaságok működésére.⁹⁴⁷ A magánvasutak száma gyarapodott a kiegyezés előttihez képest. Érdekltségi területükön nagyobb hosszúságú hálózatot kívántak kiépíteni, anyagi nehézségeik vagy éppen államosításuk miatt azonban ezeket a célokat csak részben tudták megvalósítani.

Az 1880-ig tartó időintervallumban az alábbi vállalatok üzemeltettek vonalakat Magyarországon: Magyar Északkeleti Vasúttársaság, Alföld–Fiumei Vasúttársaság, Vágvölgyi Vasút, Magyar Keleti Vasút, Nyugati Vasút, Duna–Drávai Vasút, GYSEV, Arad–Csanádi Vasút, Magyar Északnyugati Vasút (vonalépítés előtt feloszlott),⁹⁴⁸ Első Erdélyi Vasút, Első Magyar Gácsországi Vasút, Kassa–Oderbergi Vasút, Pécs–Barcsi Vasút.⁹⁴⁹ A társaságok elnevezéséből adódóan is érzékelhető, hogy az ország egyre nagyobb területét sikerült bekapcsolni a vasút közlekedési vérkeringésébe. Magyarország vasúti térképe 1880-ra már nagy hasonlóságot mutatott a Széchenyi-féle koncepcióval.⁹⁵⁰ A fővonal (törzsvonal) struktúra jelentős része kialakult, melyből számos mellékvonal (elágazó, csatlakozó, szárnyvonal) ágazott ki. Az év végére 7097 kilométernyi vasúthálózattal rendelkezett Magyarország.⁹⁵¹

⁹⁴⁵ 1868. évi XLIX. a vasutak és a csatornák építésére felvett kölcsön hovaforrásáról szóló törvény cikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=86800049.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D28> (letöltési idő: 2021. augusztus 30. 7:27)

⁹⁴⁶ Többek között: Vámosgyörök–Gyöngyös, Miskolc–Bánréve Fülekig (ma Fiľakovo, Szlovákia) való meghosszabbítással, Zólyom (ma Zvolen, Szlovákia)–Besztercebánya, Feled (ma Jesenské, Szlovákia)–Tiszolc (ma Tisovec, Szlovákia), Bánréve, Rozsnyó (ma Rožňava, Szlovákia)–Dobsina (ma Dobšiná, Szlovákia), Miskolc–Diósgyőr, Füzesabony–Eger, – egy méteres nyomtávval – Garamberzence–Selmecebánya. In: Kerkápoly 1943. 38. p.

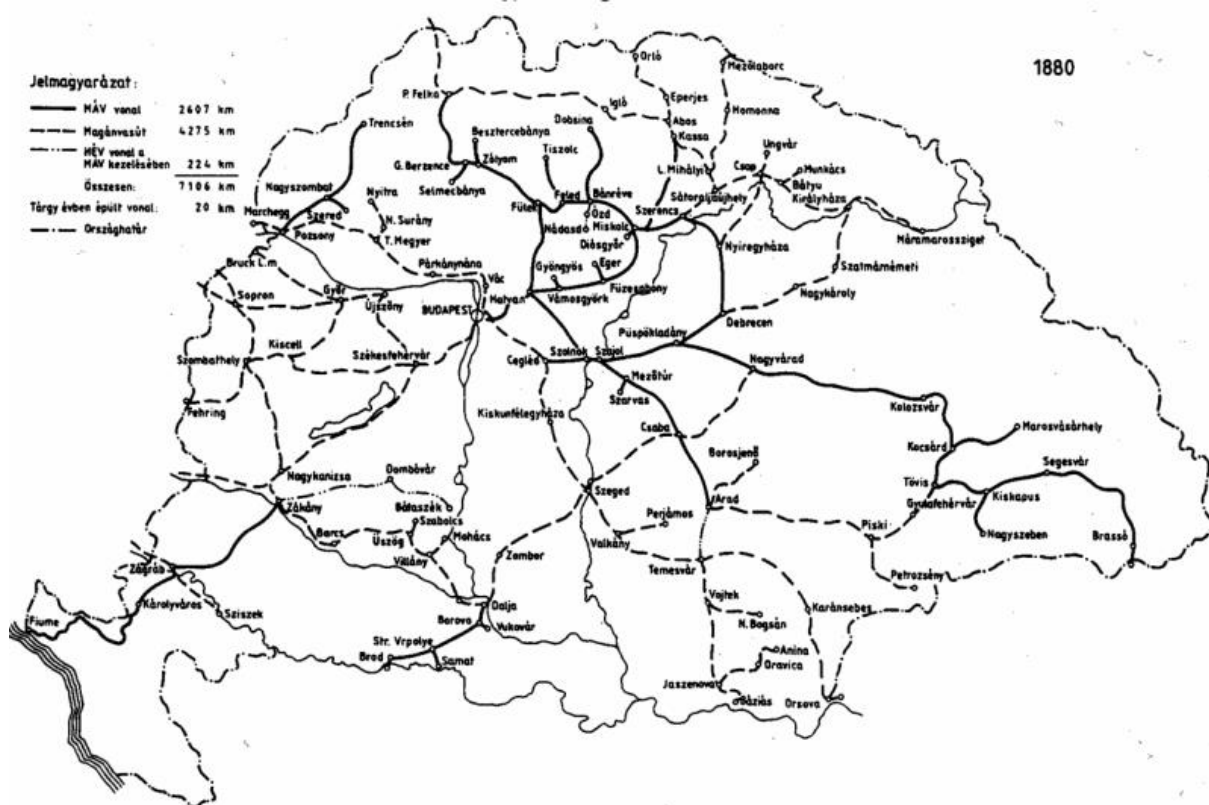
⁹⁴⁷ Czére 1989. 103. p.

⁹⁴⁸ Horváth 1994. 143–144. p.

⁹⁴⁹ Majdán 1987. 87–89. p.

⁹⁵⁰ Az 1880. évi vasúti térkép (Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1876 és 1900 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1876-tól 1900-ig. II. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1996. 185.) és a korábban idézett Széchenyi-féle koncepció irányvonalai összehasonlítása alapján jutottam erre a következtetésre.

⁹⁵¹ Frisnyák 2001. 77.



9. ábra: A magyar vasúthálózat 1880-ban

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [letöltési idő: 2023. január 17. 10:42])

Magyarországon a vasútépítés kezdetétől az országos fővonalak létrehozásáig terjedő időszakot megvizsgálva látható, hogy a – Győrt is érintő – hálózat fejlesztésében többféle érdek is fontos szerepet játszott. Erdősi Ferenc érdekkategorizálása alapján négy említhető: a birodalmi, országos (magyar állami), regionális és a provinciális érdek. Az elsőről azért beszélhetünk, mert a vasútépítkezések kezdetén az osztrák kormány Bécs központú elképzelései érvényesültek. Terveik alapján a magyarországi vonalak elkerülték volna Pest–Budát, és agrártermékeink Bécsbe, illetve Trieszton keresztül történő szállítását irányozták elő. Ezt a célt rövid ideig tudták csupán fenntartani és megvalósítani, hiszen egyrészt a magánvasutak építési irányvonalai csak részben volt beleszólásuk, másrészt az *Országos Magyar Gazdasági Egyesület* véleményét sem hagyhatták figyelmen kívül. 1867 előtt a vasúthálózatunk nagy része – főleg az alföldi – már Pest–Buda központúra formálódott. Erdősi tanulmányában hangsúlyozta, hogy bár hiányos a hálózat, de ez abból adódik, hogy teljesen még nem is alakult ki. Mindemellett a korabeli bírálatok szerinte nem teljesen helytállóak, mert országunk egyoldalú agrárstruktúrájából adódóan az osztrák, illetve a nyugati terményexport jobban szolgálta a gazdasági érdekünket, mint a nyugati piacon velünk konkurens, Délkelet-

Európa felé létrehozandó vaspálya.⁹⁵² Mindemellett a stratégiai–katonai szempontok is szerepet játszottak itt.⁹⁵³ A másik az országos érdek. Ennél 1867 cezúrára képez, mert előtte erről nem igazán lehetett beszélni. A viszonylagos állami függetlenségünk közepette létrejöttek az országos érdekek érvényesítésének gazdaságpolitikai feltételei. Az állam megalapította a MÁV-ot, és a magánvasutak építésének anyagi támogatását feltételekhez köthette. Erdősi szerint azonban egy ideig nem volt egyértelmű, hogy ez milyen szerkezetben szolgálná a magyar állam érdekeit. A hálózatfejlesztések közül végül nem az alföldi terményeket nyugati irányba szállító vonalak kiépítését támogatták hathatósan, hanem a kormányzat Budapestet⁹⁵⁴ a Monarchián belül Bécs ellenpólusának kívánta megtenni, ezen felül európai metropolisszá történő fejlesztését a közlekedési hálózaton keresztül. Ezt a törekvést tükrözte az állami fővonalak fejlesztése Budapest felé, a megkezdett transzverzális építkezések leállítása, valamint forgalmuknak a főváros felé való terelése is. Ennek köszönhetően is kötötték össze nem sokkal később Győrt Újszönyön keresztül Budapesttel. Harmadikként a regionális érdekek is fontos szerepet játszottak. A legnagyobb vidéki nagyvárosaink – így Győr is – a századfordulóra aztán kinőttek a vármegyéjükből (addig Győr Sopronnal és Szombathellyel vetekedett a központi funkciók betöltésén), igazi regionális centrumnak minősültek, amihez elengedhetetlenek voltak a közlekedési kapcsolatok. Végül a provinciális érdekek esetében Győr és Pápa vasúttal való összekötése váltott ki ellenséges magatartást Veszprém és Győr vármegyéből. A korban a politikai törekvések leginkább az adott megyék integritásának megőrzését tűzték ki célul maguk elé. Így egy szomszédos vármegye székhelyére vagy központja felé vezető vasút esetén fennállt annak a lehetősége, hogy a terület egy része a szomszédos vármegye központi települései vonzáskörzetéhez tartozzon, vagy elcsatlakozzon. Így e viszonylatban is valóságos „sajtóháború” folyt a számukra kedvezőbb irány megépítése miatt.⁹⁵⁵

Mindebből megállapítható, hogy Győr esetében mind a négy érdek jelen volt a vizsgált periódusban, erre az időszakra már a Dunántúl egyik legfontosabb vasúti centrumává vált. Az adott korszakra négyfelé ágazott már ki vasútvonal a városból, amely újabb távlatokat nyitott meg előtte, fő vasúti irányai kiépültek. Ugyanakkor kiemelendő, hogy a város kereskedelmi szerepe még inkább visszaszorult Budapest és Bécs mögé, amelyet szintén leginkább a vasútnak „köszönhetett”, mivel Győrt elkerülve is olcsón tudtak gabonához jutni, vagy éppen helyben

⁹⁵² Erdősi 1987. 46–52. p.

⁹⁵³ Lásd bővebben: Diószegi 1992. 19–29. p.

⁹⁵⁴ 1873-tól Budapest

⁹⁵⁵ Erdősi 1987. 52–56. p.

tárolni és a malmokban őrölni. Az új helyzethez alkalmazkodni kellett, átértékelve korábbi kereskedelmi szerepüket. A város új utakra lépett – nagymértékben a vasútnak köszönhetően – és befogadta a modern gyáripárt, megtörtént a modellváltás. Kereskedővárosból elindult az iparvárossá válás útján. A kérdés az volt, hogy próbálják-e – esetlegesen még újabb vasút megépítését – a még megmaradt kereskedelmet fellendíteni, vagy véglegesen a település gazdasági profilváltása kínálja a megoldást?

6 A helyiérdekű vasutak kora

6.1 Az „olcsó vasutak” megjelenése

A bécsi tőzsdén „fekete pénteknek” elkeresztelt 1873. május 9-e alapjaiban rengette meg a magyar pénzpiacot is, és közvetve megváltoztatta a magyarországi vasútépítés jellegét. A külföldi befektetők helyett a hazaiak kerültek előtérbe, és a magyar gazdasági életben továbbra is a kötöttpályás közlekedési eszköz létrehozása volt a legstabilabban jövedelmező ágazat.⁹⁵⁶

Az országos jelentőségű vaspályák kiépülése után, más teljesítőképes közlekedési ágazat hiányában, szükségszerű volt, hogy a fővonalaktól távolabb eső, elzárt, de nem jelentéktelen, közgazdasági értelemben fontos, főként mezőgazdasággal foglalkozó vidékek vasutat kapjanak. Erre a célra kezdték kiépíteni világszerte a fővonalakhoz képest várhatóan kisebb forgalommal és alacsonyabb műszaki színvonallal bíró helyiérdekű vasutakat.⁹⁵⁷ De mit is jelent a helyiérdekű vasút (HÉV) terminológia? Ez a klasszikus értelmű fogalom nem fedti napjaink HÉV kifejezését. 1880-ban jelent meg Magyarországon hivatalosan, előtte nem létezett. Előttörténetén a szárny- és mellékvonalak⁹⁵⁸ története értendő, amilyen értelemben Majdán János is használta a fogalmat a *Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon* című monográfiájában. A szerző egy másik tanulmányában úgy fogalmazott, hogy a HÉV-ek „a fővonalakra történő árufelhordást biztosító, elsősorban állami pénzből épült, másodosztályú vonalak”.⁹⁵⁹

Ebben az értelemben találunk utalást Széchenyi István *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkájában is az ilyen típusú vonalakra, természetesen nem olyan kiforrott formában, mint az a későbbiekben jelentkezni fog. Ő ezeket a magánipari tevékenységet serkentő „összeköttetési szárnyvonalakként” nevezi.⁹⁶⁰ Majd 1848-ban a XXX. *a felelős ministerségnek a közlekedés iránti teendőiről* rendelkező törvénycikkben meghatározták, hogy hat új vonal létesüljön Pest–Budáról, de ezek vegyék figyelembe a helyi

⁹⁵⁶ Majdán 1997. 94–95. p.

⁹⁵⁷ Ertl István: A helyiérdekű vasutak gazdaságtörténete. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1983. 8. szám, (a továbbiakban: Ertl 1983.) 367. p.

⁹⁵⁸ Majdán 1997. 31–36. p.

⁹⁵⁹ Majdán János: A helyiérdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In: Majdán 2010. 65. p.

⁹⁶⁰ Széchenyi 1848. 100. p.

igényeket is.⁹⁶¹ Ez a törvény intézkedett először Magyarország történelmében ideiglenes jelleggel mellék- és szárnyvonalakról.⁹⁶²

Hollán Ernő, a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet alapítójának és első elnökének 1865-ben jelent meg az ezzel kapcsolatos, *Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek az újabb kifejlődése* címet viselő monográfiája. „Az utazás kényelmével összekapcsolt időnyeres, a szükségletek könnyített beszerzése s elszállítása, a terményező erők növekedése, a birtok értékének emelkedése, s mindezek következtében a nemzeti közjöllét gyarapodása – ezek azon a jelenségek, melyekben a vasút terjedésének jótékony hatása mutatkozik.”⁹⁶³ Ez bizonyítéka annak, hogy a vasút a nemzetgazdaság ütőerét jelentette. Leírta azt is, hogy nem a gyáraknak és az üzemeknek kell a kötött pálya mellé települniük, hanem „a vasutaknak kell az iparos székhelyekig előnyomulni... Mert minél előbbre halad a világutháló kiépítése, annál több oldalpályákat látunk a mellékutakon kiágazni.”⁹⁶⁴ A szerző szerint „a világforgalommal” való érintkezés jelenti a gyárak fejlődésének zálogát, de hasonlóan gondolkodott a mezőgazdasági termények szállításával kapcsolatban is. Hollán kutatásaira támaszkodva megállapította, hogy az országos „nagy vonalak” nem tudják kielégíteni az aktuális forgalmi igényeket. Egyetlen módon lehetne javítani a közlekedést: a szárnyvonalak kiépítésével. De leszögezte azt is, hogy nagy kivitelezési költsége nehezé teszi ezek létrehozását, ezért ez esetben „a kisebb forgalomnak oly szállítási eszközökre van szüksége, melyek a helyi forgalmi viszonyokhoz alkalmazva, kevesebb költségbe kerülnek.”⁹⁶⁵ Végül kijelentette, hogy szükségszerű lenne tapasztalt külföldi szakemberek véleményére is támaszkodni az „olcsó, másodrendű vagy mellék-pályák” megépítése tekintetében. Hollán a skót példából kiindulva próbálta meg a magyar viszonyokra adaptálni a vasút e formáját. Ennek előnye a költséghatékonyabb kivitelezés, félreesőbb terület bekapcsolódása a közlekedés vérkeringésébe, és nem utolsó sorban ez „gazdagabb forgalmat fog a nagy vonalra közvetíteni”.⁹⁶⁶ Nem sokkal később jelent meg *A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni* című tanulmánya is. Ehelyütt megfogalmazta, hogy „a railways oconomics mintájára készült vasutak, alkalmas módokat nyújtanak arra nézve, hogy hazánkban a közlekedési főerekhez vezető mellékutakat javítsuk, s forgalmi szükségleteinkhez képest vasutakká

⁹⁶¹ 1848. évi XXX. a felelős ministerttségnek a közlekedés iránti teendőiről szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84800030.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> (letöltési idő: 2021. szeptember 1. 7:52)

⁹⁶² Majdán 1997. 37. p.

⁹⁶³ Hollán Ernő: *Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek az újabb kifejlődése*. Pest, Lauffer Vilmos kiadása, 1864. (a továbbiakban: Hollán 1864.) 1. p.

⁹⁶⁴ I. m. 1–2. p.

⁹⁶⁵ Ibid. 27. p.

⁹⁶⁶ Ibid. 3., 15., 28., 80. p.

*alakítsuk.*⁹⁶⁷ Hollán Ernő tehát egyértelműen a vicinális vasutak mellett érvelt, de azt is leszögezte, hogy a Skóciában és Franciaországban tapasztalt modellt a hazai viszonyokhoz kell kompatibilissé tenni. Először is azt saját forgalmi szükségleteinkhez kell igazítani, másrészt „*a magyar vasutakat olcsón és takarékosan kell kiállítani*”. Nem mellékesen a másodrendű vonalak az egyes vidékek érdekében épülnek, és a szerző szerint minden bizonnyal a helybeliek (ez alatt főként a földbirtokosokat, községbelieket, iparvállalat- és gyártulajdonosokat, illetve a nagy vasúti társaságokat érti) fogják megépíteni ezeket, hiszen hasznot húzhatnak a kötöttpályás közlekedési eszközökből. Mindazonáltal szükségeltetik egy építési rendszabály megalkotása is.⁹⁶⁸ Végül Hollán *Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata* című tanulmánya említhető még. Ebben a szakember az olcsó vasutakkal kapcsolatban az Országos Magyar Gazdasági Egyesület Közgazdasági Szakosztálya elé terjesztett véleményét publikálta 1865-ben. A munka részletesen bemutatja a másod- és harmadrendű vasutak létrehozásához szükséges társaságok jogait, kötelezettségeit, az államtól kapott szubvenciót, az al- és felépítmények technikai paramétereit, majd a szükségszerűen megépítendő vonalakat veszi sorra és azok megépítésének feltételeit is taglalja.⁹⁶⁹ Ebből megállapítható, hogy már az 1860-as években felvetődött a mellékvonalak megépítésének szükségessége. Hollán Ernő volt ennek az egyik legkorábbi zászlóvivője, de az igazi áttörés e tárgyban csak később jelentkezett.

Az országgyűlés 1868-ban jóváhagyta az ideiglenes vasút-engedélyező rendeletét. Ez kimondta, hogy magánhasználatra vagy saját területen való vasút létesítéséhez egyszerű építési engedély szükséges. Ennek a megadása a szakértői vélemények után a kormány kompetenciája. „*Oly vaspálya építésére ellenben, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállító eszközkép szolgáljon, vagy mely valamely országot bármilyen vaspályává átalakítandó, a kormányhatóság részéről különös engedély szükséges, még az előmunkálatokra, magának a pályának, s az ahhoz tartozó épületek előállítására.*”⁹⁷⁰ Ezzel bárki számára lehetővé vált – megfelelő feltételek mellett – egy-egy új vasút megalapítása. Haich Károly m. kir. udvari tanácsos, a későbbi GYSEV vezérigazgatója monográfiájában megemlítette, hogy 1870-ben Magyarországon az Osztrák–Magyar Államvasút által kiépített olcsó mellékvonalak hozzájárultak ahhoz, hogy a helyi érdekű vasút hazánkban meghonosodjon. Az első ilyenek az

⁹⁶⁷ Hollán Ernő: A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági Folyóirat*, 1865. 39. p.

⁹⁶⁸ *Ibid.* 35–47. p.

⁹⁶⁹ Hollán Ernő: Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági Folyóirat*, 1865. 314. füzet, 313–356. p.

⁹⁷⁰ 88. *A m. kir. közmunka és közlekedési minisztériumnak 1868. évi július hó 8-án kelt rendelete, a magyar korona területén létező mindennemű magán vaspályák építésére szükséges engedélyek tárgyában.* In: Magyarországi rendeletek tára. Második folyam. Pest, Ráth Mór, 1868. 247. p.; Dobiecki Sándor: Helyi érdekű vasutaink alapítása, építése és üzlete. Budapest, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, 1893. (a továbbiakban: Dobiecki 1893.) 13. p.

1870-ben átadott Valkányt (Valcani, ma Románia) Perjámossal (Periam, ma Románia) összekötő, majd a vojtek (Voiteg, ma Románia)–németbogsáni (Bocşa, ma Románia), tótmegyer (Slovenský Meder, ma Szlovákia)–nagyurány (Šurany, ma Szlovákia)–nyitrai (Nitra, ma Szlovákia) vicinálisok, végül a MÁV kezelésébe került „Gömöri iparvasutak” voltak.⁹⁷¹

Emellett megemlíthető az arad–körösvölgyi vasút létrejötte is. Ehelyütt az 1860-as években felmerült egy vonal létrehozásának az ötlete. A mozgalom élharcosa Atzél Péter birtokos Arad vármegyében szinte mindenkit meggyőzött terve támogatásáról. Ez az 1870-es években realizálódott is. Külföldi mérnökök is bekapcsolódtak a munkálatba, és emiatt az összegek óriásira rúgtak, de ezt Atzélék nem tudták teljesíteni. Ekkor, 1873-ban került kapcsolatba Atzél Boros Béni mérnökkel. Az ő tervei nyomán végre a helybeliek elérhető közelségben láthatták a hőn áhított vonalukat. Atzélék e dokumentumokat a kormányhoz benyújtották és 1875-ben a XLIV., az arad–körösvölgyi II-rendű vasút kiépítése tárgyában⁹⁷² című törvénycikk elfogadásával egyúttal az engedélyokiratot is megkapták tervezetükkel kapcsolatban.⁹⁷³ A pálya építésénél minden érintett település, ipartelep és magángazda érdekeit szem előtt tartották. Ezzel érték el, hogy a lokális kötődésű embereket is érdekeltté tegyék a vasútépítésben, és egyúttal anyagi támogatásukat is elnyerjék.⁹⁷⁴ Ilyenre korábban nem volt példa még Magyarországon.

Áttörést az 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk eredményezett. E vasutak célja, „*hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek*”. Emellett pontosan leírták az engedélyezési eljárás menetét, a vasutak jogait és kötelezettségeit.⁹⁷⁵ Ezt egészítette ki először egy 1886. évi szabályrendelet, mely arról intézkedett, hogy „*a vasútengedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganásított közigazgatási bejárások után fognak megtartatni, amidőn a közmunka- és közlekedésügyi minister már birtokában leend az ezen tárgyalások céljaira szükséges kimerítő adatoknak és*

⁹⁷¹ Haich Károly: A helyi érdekű vasutakról. Budapest, Wodianer F és Fiai Műintézete, 1910. (a továbbiakban: Haich 1910.) 10. p.

⁹⁷² 1875. évi XLIV. az arad–körösvölgyi II-rendű vasút kiépítése tárgyában című törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87500044.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagemum%3D29> (letöltési idő: 2022. december 27. 7:55)

⁹⁷³ Haich 1910, 10. p.

⁹⁷⁴ Majdán 1987. 129. p.

⁹⁷⁵ 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88000031.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagemum%3D30> (letöltési idő: 2022. december 27. 7:58)

ismerendi az összes érdekeltek kívánalmait is.”⁹⁷⁶ Ezután a korábbi törvény további tartalommal bővült 1888-ban a IV. *a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről*⁹⁷⁷ című rendelkezéssel. Pénzügyi és engedélyeztetési szempontból is érdemes megvizsgálni ezek létrejöttét. Az előmunkálati engedélyeseknek először össze kellett gyűjteniük az építési engedély kibocsátásához a tényleges építési tőke 35%-át. Ez törzsrészvény-jegyzés⁹⁷⁸ útján történt, amelynél leginkább az érintett települések, vármegyék, egy-két érdekelt (nagy)birtokos és gyártulajdonos és – támogatásokon keresztül – az állam jöhetett szóba. A fennmaradó 65%-os összeget elsőbbségi részvény⁹⁷⁹ formájában a hazai és külföldi (francia, osztrák, német) bankoktól, pénzügyintézetektől kapott kölcsönök képezték,⁹⁸⁰ és ennek függvényében nem volt mindegy, hogy ki mögött, milyen tőkécsoport áll.⁹⁸¹ A tervezett költségvetés összeállítását követően lehetett kérvényezni a vonal engedélyezési tárgyalásra való bocsátását. A „*műszaki osztály*” költségvetési átvizsgálását követően a miniszter összehívta az engedélyezési feltételeket megállapító „*állandó vasútengedélyezési bizottságot*”. Ezek nyilvánosságra hozása és tudomásul vétele után a miniszter a kauciót, az építési tőke 5%-át kérte az építetőtől, majd az illető kérvényezhette helyi érdekű vasút engedélyezését. Az eljárás ezt követően a miniszteri tanács előtt folytatódott. E beleegyezésével ez felterjesztésként a királyhoz került előzetes aláírásra. Végül azt törvényjavaslat formájában az országgyűlés tárgyalta meg, melynek kedvező döntését követően a kereskedelemügyi miniszter (1889-től) kibocsátotta az engedélyokiratot. E folyamatnak általában két buktatója volt, először a törzs-, majd az elsőbbségi részvények, tehát a banki finanszírozás megteremtése.⁹⁸² A helyi érdekű vonalak az intézkedések következtében gomba módra szaporodtak Magyarországon, újra fellendítve a hazai vasútépítkezéseket.⁹⁸³ A hálózat bővítése

⁹⁷⁶ 55. *A közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszternek, 40,003/1885. számú szabályrendelete, a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában.* In: Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam. Budapest, M. Kir. Belügyminisztérium, 1886. 252. p., Dobiecki 1893. 16. p.

⁹⁷⁷ 1888. évi IV. *a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről* szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=88800004.TV&txtreferer=89600029.TV> (letöltési idő: 2022. december 27. 8:05)

⁹⁷⁸ A törzsrészvény a részvények egyik alapfajtája. Tulajdonosát osztalékból való részesedésre, illetve szavazásra jogosítja fel. A tőzsdéi forgalom nagy részét törzsrészvényekkel bonyolítják. A törzsrészvényesek a mindenkori évi jövedelemből tarthatnak számat előre ki nem kötött vagy biztosított osztalékra. In: Maurer Vilmos: *A vasutak pénzügyei.* Budapest, Wodianer F., 1910. (a továbbiakban: Maurer 1910.) 27. p.

⁹⁷⁹ Az elsőbbségi részvények névre szóló részvények, a törzsrészvennyel szemben meghatározott előnyt biztosítanak, így például birtokosaik 5–6%-os osztalékra számíthatnak. In: Maurer 1910. 27. p.

⁹⁸⁰ Horváth 2018. 50. p.

⁹⁸¹ Kövér 1982. 78. p.

⁹⁸² Horváth 2018. 50. p.

⁹⁸³ Ertl 1983. 367. p.

indokolt volt, hiszen az ország kötőtpályás vonallal való ellátottsága a hazai adottságokhoz és a nyugati államokhoz képest eléggé alacsony szinten mozgott.⁹⁸⁴

6.2 Győri vasúti – infrastrukturális – fejlesztéseket érintő újabb tervek

Erre az időszakra a progresszív forgalomnövekedés miatt felmerült a győri indóház átalakításának igénye. A tervek szerint az akkor már szűknek és alacsonynak bizonyuló fedett csarnokot teljesen lebontják, és helyette egy „fedezett” peront építenek. A régi kétemeletes felvételi épület baloldalához egy 49,5 méteres földszintes szárnyat toldanak. Az új komplexumban helyeznék el a váró- és éttermet a vágányok felé, hogy azokból kilépve egyszerre fel lehessen szállni a vonatokra. Az előcsarnokban lévő árnyékszékeket és poggyásraktárakat pedig praktikus okokból lebontják. Felröppent ekkor a légszeszvilágítás bevezetése is.⁹⁸⁵ A város törvényhatósági bizottsága kérelmezte tehát a pályaudvar kibővítését az illetékes vasúttársaságnál.⁹⁸⁶ Maga az indóház környéke sem volt túl impozáns, sivár, poros vásártér volt, amelyet keletről a használaton kívüli belvárosi köztemető, nyugatról a régi közbúvághíd és egy gőzfűrésztelep határolt.⁹⁸⁷

A helyi érdekű vasutak építésének felvirágzása közepette további fővonalak is épültek. A Győr és Budapest közötti kötőtpályás összeköttetés létrehozása számított ezek közül az egyik legsürgetőbbnek nemzetgazdasági érdekből is. 1881-ben a GYSEV kapott előmunkálati engedélyt e viszonylatra egy évre.⁹⁸⁸ A késlekedés egyik oka, hogy a budapest–zimonyi vasút is a tervezőasztalon volt már, amely viszont birodalmi–katonai–kereskedelmi szempontból még inkább prioritást élvezett.⁹⁸⁹ Így ugyanakkor már három vállalat (Nyugati Vasút egyesülve a *Credit Anstalt*tal, GYSEV az Erlanger-bankházzal, Osztrák Államvasút) versenyzett a két város közötti szakasz kiépítéséért. Egyelőre önmagában az sem dőlt még el, merre vezessen pontosan a vonal. Ekkor a buda–bicskei irány tűnt már a leg támogatottabbnak, mivel a dorogi kőszénbányákat is érintené, illetve maga József főherceg és – többségben – a *Mérnök- és*

⁹⁸⁴ Horváth 1990. 7. 329. p.

⁹⁸⁵ A vasúti indóház. *GYK*, 1881. április 7. 28. szám, 4. p.

⁹⁸⁶ Vasúti indóházunk kibővítéséhez. *GYK*, 1885. június 21. 50. szám, 1. p.

⁹⁸⁷ Borbíró – Valló 1956. 259. p.

⁹⁸⁸ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Közmunka és közl. m. kir. ministeriumtól, 2036. sz. 1881. január 26.; Előmunkálati engedélyek. *AEI*, 1881. február 20. 8. szám, 63. p.; Előmunkálati engedélyek. *VéKK*, 1881. február 4. 15. szám, 83. p.

⁹⁸⁹ MNL OL K 173. 1879-9-5519. Nagy méltóságú magyar királyi közmunka és közlekedésügyi Miniszter Úr! Kegyelmes Urunk! 1879. november 9.; A buda–győri vasutat illetőleg. *Budapest* (a továbbiakban: *B*), 1881. február 3. 33. szám, 27. p.

*Építész-Egylet*⁹⁹⁰ is ezt támogatta.⁹⁹¹ Ekkor röppent fel egy új elképzelés, a bécsi *Länderbank* a *Société d'Union*nal egyesülve⁹⁹² mind az osztrák, mind a magyar kormányhoz egy kérvényt nyújtott be egy Budapest és Bécs között vezetendő új vasútvonal kiépítésére. Ez a két főváros között Hainburg an der Donau át a katonai–stratégiai támaszpont, Komárom felé vezetne, hat mérfölddel lenne rövidebb, mint a már meglévő Duna balparti szakasz, a Dunát kétszer hidalná át, Győrt viszont elkerülné! A két város közötti gyorsvonat kb. 4 óra alatt tenné meg az utat. Budapestnél kapcsolódna Belgrádon keresztül és Üskübön (ma Szkopje, Észak-Macedónia) át Szalonikiig (ma Thesszaloniki, Görögország) vezető és a kontinenst – ekkor még csak tervezetten – átszelő, Belgrádon, Nišen, Szófián át Konstantinápolyig vezetendő vonalhoz. Egyúttal szükségtelenné tenné a Budapest és Győr közötti, illetve a GYSEV esetében a leobersdorfi irány kiépítését.⁹⁹³ Győr vármegye nem nézte tétlenül a konkurencia tervét, azonnal feliratot intézett a képviselőházhoz és a miniszterelnökhöz, amelyben hangsúlyozta, hogy a legrövidebb és a legolcsóbb módon kell összekötni Budapestet Győrrel (és ezen keresztül Béccsel) a Duna jobb partján. Ez jelentős kereskedelemmel bíró városokat érintene, az állampénztárt kevésbé terhelné meg, ráadásul a szállítási tarifákra is hatást lehetne gyakorolni.⁹⁹⁴ Nem sokkal később Széll Kálmán pedig a *Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank* nevében Ordódy Pál⁹⁹⁵ közmunka- és közlekedésügyi miniszternek tett egy ajánlatot, miszerint kedvező körülmények között kamatgarancia és állami szubvenció nélkül kiépíti a kétvágányú vasutat és az államvasút rendelkezésére bocsátja, egyúttal a Nyugati Vasút magyar részeinek államosítását is felvetette. Ezzel a buda–győri viszonylatot mint államvasutat lehetne kiépíteni. Feltétele az volt, hogy a kormány vagy valamilyen befektető (bank) Győrben egy közraktárat építsen.⁹⁹⁶ Ebben az évben azonban komolyabb előrelépés már nem történt a vonalak ügyében.

Győr számára fontos volt ekkor már egy Duna-parti szárnyvonal mielőbbi kiépítése. Ezzel kapcsolatban megszületett végre a döntés, és februárban meg is jelent az Osztrák Államvasút számára a létesítés körülményeit pontosan vázoló szerződés. Az ehhez szükséges területet a város 40 koronányi áron átengedi, a társaság pedig nemcsak saját vonalaira, hanem minden

⁹⁹⁰ Szakosztályi ülések. In: Schwarzel Sándor (szerk.): *Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye*. Budapest, Khór és Wein, I–VI. füzet, 1881. 103–127. p.

⁹⁹¹ Buda–győri vasút. *B*, 1881. február 13. 43. szám, 125. p.

⁹⁹² A buda–győri vasutat illetőleg. *GYK*, 1881. február 6. 11. szám, 3. p.

⁹⁹³ Új vasútvonal Bécs és Budapest között. *Műszaki Hetilap*, 1881. június 26. 15. szám, 118. p.

⁹⁹⁴ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Győrvármegye közönségétől, 213. 1881. november 7.; GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Győrvármegye közönségétől, 213. 1881. november 7.

⁹⁹⁵ Közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1880 és 1882 között.

⁹⁹⁶ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Szab. Kir. Győr város közönségétől, 1881. augusztus 1.; A buda–győri vasútról. *EL*, 1881. december 2. 276. szám, 495. p.; A buda–bécsi vasút ügyében. *GYK*, 1881. december 1. 96. szám, 3. p.; A buda–győri vasút. *GYK*, 1881. december 4. 97. szám, 2. p.

vasúttársaság számára köteles az árut továbbítani. A díjszabást Győr városával közösen kell maximalizálnia. A település vámszedési joga megmarad. Egy, a parthoz 7 méterrel közelebb és mélyebben lévő második vágányt is létesíteniük kell a könnyebb kezelés céljából. A Dunakotrátás által kinyert anyagot a társaság rendelkezésére bocsátják. Végül a kezdeményezett a közmunka- és közlekedésügyi miniszter engedélyének megadásától egy év alatt kiépíti a vonalat.⁹⁹⁷ Júniusban engedélyezésért folyamodtak már a minisztériumhoz,⁹⁹⁸ majd augusztus 30–31-én sor került Laudon Gusztáv országos középítészeti felügyelő vezetésével a közigazgatási bejárásra. Az Osztrák Államvasút tervezete szerint a pályaudvarától a gőzhajózási társaság kikötőjéig, a Duna partjáig 400 méteres vontatóvágányt építene, és ez a köztemető melletti utat hosszában tekintve teljesen, szélességében félig elfoglalná. A bizottsági szemle alatt meghatározták a pontos építési és üzleti feltételeket. (lásd: Melléklet 13. kép)⁹⁹⁹ A vontató pálya létesítése ellen először a Nyugati Vasút szólalt fel, amely kérte, hogy addig halasszák el az ügyet, míg a pályaudvarát véglegesen el nem helyezik. Míg az *Első Dunagőzhajózási Társaság* a várossal és a GYSEV-vel együtt ebben a formában célszerűtlennek és számukra kedvezőtlennek ítélte meg a vonalvezetést. Ezzel világossá vált, hogy a tervezetet át kell alakítani olyan formában, hogy az a városnak és az érintett társaságoknak is jobban megfeleljen.¹⁰⁰⁰ Ezt követően az Osztrák Államvasút az üzleti feltételeket – a kérésekhez jobban igazodva – átdolgozta, amelyben a társaság vállalta, hogy forgalmát a nappali órákban korlátozza, menetsebessége 15, átjáróknál 10 km/h, az élőállatok biztonságos szállítását garantálja, továbbá kérték a minisztertől, hogy országos vásárok idején ne kelljen teljesen leállítaniuk a szállításokat.¹⁰⁰¹ Az Osztrák Államvasút nem sokkal később jelezte a miniszter felé a szomszédos vasutaknál felmerült kérésekkel kapcsolatos aggályait a szárnyvonal közös használatát és az üzemeltetési feltételeket tekintve.¹⁰⁰² Ennél többet azonban nem tett a vágány kiépítéséért, építési engedélyt sem kapott végül, mivel ekkor már felmerült, hogy az újszöny–Burck an der Leithai vonal a magyar állam tulajdonába kerül. Majd a MÁV

⁹⁹⁷ A Győrött létesítendő összekötő vaspályára nézve megállapított szerződési pontok. GYK, 1881. február 2. 10. szám, 2. p.

⁹⁹⁸ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 1889-9-8505. (a továbbiakban: MNL OL K 229. 1889-9-8505.) Cs. kir. szab. osztrák Állam-Vaspálya Társaság, 20500. sz. 1881. június 10.

⁹⁹⁹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 1881. augusztus 30–31.; GYVL, IV. B. 1104/B. 162. Győr Város Tanácsának Iratai, 1868. II. 7–19. Jegyzőkönyv, 1881. augusztus 30–31.

¹⁰⁰⁰ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Nagyméltóságú Minister Úr! Kegyelmes Uram! 1881. október 31.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. 1881. december 28.

¹⁰⁰¹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Cs. kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társulat, 1666. sz. 1882. március 24.

¹⁰⁰² MNL OL K 229. 1889-9-8505. A cs. kir. szab. osztrák államvaspálya társulat alázatos felterjesztése, 1882. 27/3. 1882. március 27.

állt elő a tervével, amely már sokkal inkább előtérbe helyezte az érintett vasúttársaságok, Győr és a DGT igényeit is.¹⁰⁰³

Ez idő alatt a magyar állam két nagy hullámban államosította a magánvasutakat. 1880 és 1885 között került sor a *Tiszavidéki Vasút*, az *Első Erdélyi Vasút*, a *Duna–Drávai Vasút* és az *Alföld–Fiumei Vasút* megváltására. Ennek az oka ekkor főként az volt, hogy a magas áru fuvarozási tarifáik miatt csökkent a magyar mezőgazdasági termékek versenyképessége, ráadásul a nekik nyújtott kamatgarancia megterhelte az állami költségvetést. Ebben a korszakban az állam pénzügyi okokból váltotta meg a magántársaságokat.¹⁰⁰⁴

6.3 A Budapest és Győr (Újszöny) közötti vaspálya irányának meghatározása

Ezzel párhuzamosan a Budapest és Bécs közötti közvetlen vonal ügye is haladt előre. A legfontosabb kérdés az volt, hogy az állam építse és kezelje, vagy egy tőkéscsoport, leginkább Paul Eugène Bontoux francia befektető, bankár vezetésével. Az első mellett az szólt, hogy egy ilyen fontos vaspályát az állam nem adhat ki a kezéből, főként úgy, hogy a nagy államosítási hullám már tartott. Emellett a kereskedelmi és (tarifa)politikai tényezők is megkövetelték a fővonal állami kezelését. Míg a másik esetben állami kamatgarancia nélkül épülhetne meg a szakasz, és Bontoux az osztrák területi engedélyhez is könnyen hozzájuthatna a Dévény (ma Devín, Szlovákia) és Bécs közötti részen. A miniszter azonban ekkor már az állami építés mellett érvelt,¹⁰⁰⁵ Győr után pedig már Sopron is kifejezetten ellenezte az elképzelést saját kereskedelmük érdekében.¹⁰⁰⁶ Ekkor a győriek megfogalmazták a maguk emlékiratát, és felküldték a képviselőházhoz. Ebben hangsúlyozták, hogy a pangó kereskedelmüket nagyban segíthetné a budapest–győri vasút mielőbbi kiépítése. Ez azonban nemcsak a város érdeke, hanem országos nemzetgazdasági igény is. A helyiek a legrövidebb utat, az állami építést és kezelést preferálták az Osztrák Államvasút példájából kiindulva a magántársaság monopóliumának elkerülése miatt is.¹⁰⁰⁷ Ráadásul a tőkéscsoportot ekkor egy válság is sújtotta,¹⁰⁰⁸ ezzel ez a terv teljesen füstbe ment, aminek viszont a győriek örülhettek igazán, hiszen e vonalvezetéssel egyelőre semmiképp sem kaptak volna közvetlen budapesti vaspályát. Ezt követően Győrre és vidékére nézve egy újabb terv is kísértett. Az Osztrák Államvasút egy

¹⁰⁰³ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. miniszterium, 10461. sz. 1882. május 4.

¹⁰⁰⁴ Frisnyák 1997. 64–65. p.

¹⁰⁰⁵ Budapest–Bécs. *GYK*, 1882. január 1. 1. szám, 2. p.

¹⁰⁰⁶ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Szab. Királyi Sopron városa közönségétől, 101. ikt. sz. 1882. január 4.

¹⁰⁰⁷ A buda–győri vasut. *GYK*, 1882. január 22. 7. szám, 1. p.

¹⁰⁰⁸ A buda–bécsi vasut. *GYK*, 1882. február 2. 10. szám, 3. p.

Budapesttől Újszönyig vezetendő vasútra folyamodott engedélyért a magyar kormányhoz. A pontos irány nem is volt ismert, az azonban igen, hogy ez a koncepció nem a magyar országos célokat és a kereskedelmet szolgálná, hanem a társaság saját érdekeit védené. A győriek érdeke az volt, hogy a legrövidebb irány, tehát Bicske és Tata érintésével jöjjön létre a vaspálya, a városukat semmilyen szín alatt ne kerülje el, kizárólag a magyar érdekek legyenek uralkodók és leginkább a magyar állam építse ki, semmi esetre sem az Osztrák Államvasút, vagy a DGT.¹⁰⁰⁹

Az államosítási hullám 1882-ben elérte az Osztrák Államvasút vonalait is, legfőképp azért, mert a budapest–zimonyi vasút – leendő – állami kiépítésével a vasúttársaság kiviteli és behozatali monopóliumát meg fogja törni. A magyar kormány így végérvényesen elhatározta, hogy a Duna jobb partján vezetendő vonalat is államvasútként hozza létre. Eredendően egy független Budapest–Győr–Bécs viszonylat volt tervben,¹⁰¹⁰ amely ellehetetlenítette volna a bécsi–győr–újszönyi irányt. A magyar kormány és az Osztrák Államvasút között 1882. április 25-én jött létre a magyar korona területéről az idegen állameszmét kiszorító szerződés. A társaság vonalait üzleti és tarifapolitikai szempontból teljesen kettéválasztották. Ezen kívül a társaság a magyar szakaszain tarifaengedményeket is adott inntól.¹⁰¹¹ Az Osztrák Államvasút így belátta, hogy nincs értelme a további viaskodásnak, és a közös vasutakról szóló törvény értelmében a kormány már megkövetelte, hogy a vállalat Budapestre tegye át igazgatósági székhelyét. Ekkor elhatározták, hogy a Duna jobbparti vasutat elcserélik a magyar kormánnyal a vágvölgy–trencsényi (ma Trenčín, Szlovákia) vasútra (amely esetében vállalta, hogy Zsolnáig tovább építi), a Bruck an der Leitha–Újszöny viszonylatot így átengedi a magyar kormány tulajdonába a szerződés tervezett 1883. január 1-jei megkötése után. Az újszöny–budapesti vaspálya kiépítésével tehát a magyar állam befolyása alatt lévő vasúti összeköttetés jöhetne létre Béccsel.¹⁰¹² Továbbá 1895-től a magyar kormánynak jogában állt megváltani a társulat vonalait.¹⁰¹³ Ezzel a Győr vidékéről Svájcba irányuló gabonaforgalom már nyugodtan terelődhet Bruck an der Leitha és Bécs vagy – a még mindig csak tervben lévő – Ebenfurt–Leobersdorf felé, a korábbi bécsújhely–leobersdorf–St. Pölten-i irányról.¹⁰¹⁴ Az osztrák kormány azonban aggodalmát fejezte ki az új szakasz megépítésével kapcsolatban, amely komoly elszívó hatással lehetne Bécsre. Hosszú alkudozás és érdekharc után végül 1882. június

¹⁰⁰⁹ A buda–győri vasút. *GYK*, 1882. március 19. 23. szám, 1. p.

¹⁰¹⁰ A budapest–bécsi vasutáról. *VéKK*, 1882. március 12. 31. szám, 206. p.

¹⁰¹¹ Budapest, 1882. április 25. *GYK*, 1882. április 30. 35. szám, 1–2. p.

¹⁰¹² Az osztrák államvaspálya-társulat kiegyezése Magyarországgal. *VéKK*, 1882. április 26. 49. szám, 324. p.; Az osztrák államvasút-társaság. *GYK*, 1882. december 7. 98. szám, 1. p.

¹⁰¹³ Az osztrák államvasúttal kötött egyezmény. *Magyar Polgár*, 1882. április 26. 95. szám, 377. p.

¹⁰¹⁴ Osztrák vasuti ügyek. *VéKK*, 1882. augusztus 27. 102. szám, 657. p.

8-án került sor a szerződéskötésre,¹⁰¹⁵ augusztus 15-én Schöller Ede lovag, nagyiparos, malomtulajdonos az engedélyokiratot is megkapta az adott viszonylatra.¹⁰¹⁶ Majd 1883. augusztus 23-án az illetékesek átadták a forgalomnak e rövid, az Osztrák Államvasút által üzemeltetett ebenfurt–leobersdorfi pályát. Ezzel a GYSEV a Nyugat-Európába irányuló átmeneti forgalomból is részesült.¹⁰¹⁷ A vasúttársaság jó kapcsolatot ápolt ezen felül egy konkurens vállalattal, az 1881-es alapítású Bécs–Aspangi Vasúttal. Ez a sollenauai állomásán csatlakozást biztosított a GYSEV számára Bécs és Aspang irányába is.¹⁰¹⁸

1882 tavaszára a kormány elhatározta a budapest–győri vonal irányát. Eldölt, hogy átveszik a Nyugati Vasút előmunkálatait és terveit, így Budaörs, Bia, Bicske, Bánhida, Tata és Újszöny felé kanyarodik a vaspálya. Biától a szárnyvonalat illetően még volt némi kérdés, hogy Pilisborosjenőn, Piliscsabán vagy Perbálon, Leányváron és Dorogon, vagy Únyon, Sárísápon és Tokodon át fog Esztergomba vezetni.¹⁰¹⁹ Természetesen ez sem az esztergomiaknak, sem más korábbi érdekeltnek nem tetszett. Közgazdasági szempontból a dorog–nyergesújfalu–dunaalmás–újszönyi vaspálya lenne kedvező a vidék kőszéntelepei miatt. A mogyorósbányaiak például Bicskén és Kisbéren át kívánták volna vezetni a vasutat saját gazdasági érdekükből fakadóan.¹⁰²⁰ Tolnay miniszteri tanácsos, a MÁV főigazgatója már Újszönyben is járt a nyomjelzési munkálatokat ellenőrizni, illetve az erődítményhez vezetendő vonalrészeket kitéríteni.¹⁰²¹ Egy Esztergom vármegyei küldöttség pedig Ordódy Pál miniszterhez ment, hogy eltántorítsák a bia–bicskei vonalvezetéstől, de ő kitartott emellett. Valóban több iparvállalat is volt Dunaalmás és Dorog környékén, de Bia és Bicske környezetében is működött számos elkerülhetetlen telep. Kilátásba helyezte azonban Biától egy másodrendű szárnyvonal kiépítését Esztergomig. A küldöttség azt kérte, hogy ha a kelenföld–újszönyi vonal valóban elkerülné a várost, akkor az előbbi állomásból Pilisvörösváron át Esztergomig, majd innen Újszönyig tanulmányozza a minisztérium egy párhuzamos vaspálya, fővonallal egyidejűleg való kiépítésének lehetőségét.¹⁰²² Ez azonban egyáltalán nem volt reális kérés, hiszen a fővonallal kapcsolatban sem dőlt el még minden.

¹⁰¹⁵ 1882. évi XLV. a császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulattal 1882. évi június 8-án kötött szerződés és az ennek 4. cikke értelmében kibocsátandó engedély-okmány becikkelyezéséről szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88200045.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fkeyword%3D1882%2520XLV> (letöltési idő: 2021. augusztus 30. 16:07)

¹⁰¹⁶ A győr–sopron–ebenfurti vasut folyttása osztrák területen. *GYK*, 1882. augusztus 27. 69. szám, 1–2. p.

¹⁰¹⁷ Tóth 2010. 43–48. p.

¹⁰¹⁸ Zwickl 2011. 25. p.

¹⁰¹⁹ A budapest–újszönyi, illetve esztergomi vasut. *GYK*, 1882. május 11. 38. szám, 3. p.; A buda–bécsi vasut. *AÉI*, 1882. június 25. 26. szám, 211. p.

¹⁰²⁰ A buda–újszönyi vaspálya. *GYK*, 1882. május 18. 40. szám, 2. p.

¹⁰²¹ A buda–újszönyi vasut. *GYK*, 1882. június 29. 52. szám, 1. p.

¹⁰²² A buda–újszönyi vasut. *GYK*, 1882. július 9. 55. szám, 1. p.

Végül 1882. november 25-én a képviselőház megtárgyalta a budapest–újszónyi vasút kiépítéséről szóló törvényjavaslatot. Megszavazták, hogy a vonal Bián, Bicskén és Tatán fog átvezetni annak rövidsége, csekély emelkedése és honvédelmi jelentősége miatt.¹⁰²³ Ez utóbbi esetben lényeges volt, hogy ekkor a stratégák még komoly jelentőséget tulajdonítottak az erődítményharcnak és mindkét vonaltervezetet a kiinduló állomás, Újszöny közelében levő, a Monarchián belül a legnagyobbak közé tartozó komáromi erődítmény védhetősége szempontjából is meg kellett ítélni. Az Esztergomon át a Dunához közel vezetendő pálya ellen az volt a fő kifogás, hogy az esetlegesen a Duna bal partjáig behatoló ellenséges csapatok könnyedén elzárhatnák ezt az állami vasútvonalat (míg a Duna bal partján a Budapestet és Bécsset összekötő vasút ekkor az Osztrák Államvasút tulajdona volt), így az utánpótlás szállítását sem lehetne már biztosítani az erődbe. Ezzel szemben a tata–bicskei irányú út előnye abban volna, hogy az alkalmas a háborús viszonyok beálltával a komáromi erődnek minden élelmi- és védműbeli cikkekkel való ellátására, hadászatiilag kedvezőbb, távolabb van a Dunától mint védelmi vonaltól, védi a Vértes hegység, Komárom és még ha az ellenség ellenőrzi is a Dunát, akkor is mehet rajta a forgalom.¹⁰²⁴ Ez tehát alapvetően befolyásolta a vonalvezetést is.

6.4 Az első, Győrt érintő helyiérdekű vasúti terv – a város elindult a modellváltás útján

A helyiérdekű vasútépítési láz kibontakozása után Győrt sem kerülték el a konkrét tervek. Jóllehet a város eddig csak fővonalakat kapott, és a legtöbb irányba volt is már kötőtpályás közlekedési kapcsolata, felröppent ekkor egy Zircig vezetendő másodrendű vonal kiépítése is.¹⁰²⁵ Mogyoródy Adolf ezredes és Krisztinkovich Ede ügyvéd, a győrszigeti választókerület országgyűlési képviselője kapott előmunkálati engedélyt egy év időtartamra egy Zircig vezetendő helyiérdekű gőzmozdonyú vasútra.¹⁰²⁶ Ők Győrben a vármegyeházára összehívták az érdekelt birtokosokat, és gróf Laszberg Rezső Győr vármegyei alispán vezetésével¹⁰²⁷ bizottságot választottak a további intézkedésekkel kapcsolatosan.¹⁰²⁸ A nem sokkal később megjelent *Emlékiratukban* pontosan megfogalmazták a tervüket: A zsákvasút tudvalevőleg

¹⁰²³ A budapest–újszónyi vasút kiépítéséről szóló törvényjavaslat tárgyalása a képviselőházban 1882 évi november hó 25-én. *VéKK*, 1882. december 3. 144. szám, 871–875. p.

¹⁰²⁴ Erdősi 1986. 585–586. p.

¹⁰²⁵ Győrtől Zircig. *FL*, 1882. augusztus 9. 181. szám, 1133. p.

¹⁰²⁶ Előmunkálati engedélyek. *VéKK*, 1882. augusztus 11. 95. szám, 619. p.

¹⁰²⁷ A győr–zirczi helyi érdekű vasút kiépítése tárgyában. *VéKK*, 1882. augusztus 30. 103. szám, 662. p.

¹⁰²⁸ Győr–zirczi helyi érdekű vasút. *GYK*, 1882. augusztus 31. 70. szám 1–2. p.; Győrött. *FL*, 1882. augusztus 30. 198. szám, 1237. p.

állami támogatás és kamatbiztosítás nélkül valósulhat csak meg. Az érintett vidék lakosságának forgalmi és közlekedési hiányait pótolná, annak termelésére, népességére és iparára kedvező hatást gyakorolna, így profitábilis lehetne a vonal. „*Michel Gyula*” francia mérnök azon téziséből indultak ki, hogy a vonalvezetést tekintve az érintett községek lakosság száma a legfontosabb, hiszen egy állomási lakos évente három utasnak és 40 vámmázsa árunak számít, amelyet megfelelően lehet egy hozzávetőleges képet kapni a valós kihasználtságról és igénybevételről. Krisztinkovichék a tervezett 40 mérföldre így a vonalvezetésükkel az érintett 31 000 lakosból 93 000 utast és 1 240 000 vámmázsat kalkuláltak, amelyet megfelelően 46 500 utast és 620 000 vámmázsa árut kaptak. Ez egy kilométerre levetítve 4735, míg 64 km-re 303 040 forintos bruttó éves nyereséget jelentene. A vasút létrehozásának egyik fő mozgatórugója ez esetben az volt, hogy a bécs–budapesti vonalhoz való győri kapcsolódás elősegítheti az érintett terület mezőgazdasági terményeinek világgazdasági forgalomba való bekapcsolódását. Az elképzelés a helyi érdekeket tartotta leginkább szem előtt, hiszen megvalósulásához az érintettek jóindulata és áldozatkészsége, természetbeni hozzájárulásaik elengedhetetlenek voltak. A pontos vonalvezetés meghatározásánál így kiemelt szempont volt minél több forgalmi központ érintése: Győrből kiindulva Kismegyert (ma Győr része), Kisbarátot (ma Győrújbarát), Nagybarátot (ma Győrújbarát), Nyúlt, Écset, Gyórszentmártont, Ravazdot, Tarjánpusztás, Gyórásszonyfa előtt a Bakonypéterd és Lázi közötti területet, Veszprémvarsány keleti oldalát, Csesznek, Oszlopot, Dudart, gróf Nádasdy Ferenc erdőjét, Nagyesztergár határát és a Flóra majort és Kardosrét szélét érintve Zircig. A felépítményt tekintve vagy 2,51 méter korona-szélességgel és 1,7 méter hosszú talpfákkal egy keskenyvágányú, vagy egy 3,3 méter korona-szélességű és 2,2 méteres talpfákkal egy rendes vágányú megoldás fogalmazódott meg. Az első verzió mellett az szólt, hogy olcsóbb a kivitelezése, míg a második bár költségesebb, de a stephensoni normál vágányszélességgel nem kellene sehol sem átrakodni a vonalról, hanem közvetlenül kapcsolatba kerülhetne a világkereskedelemmel. A kivitelezés pénzügyi háttérének megteremtéséhez az érintett uradalmak tulajdonosaitól, nagybirtokosaitól, községektől és törvényhatóságoktól kérvényeztek pénzbeli és természetbeni hozzájárulásokat. A létrehozandó részvénytársaság alaptőkéjét 1 800 000 forintban, a tényleges építési költségeket a keskeny nyomtávú vasút esetében 1 555 564, míg normál nyomtávnál 1 792 378 forintban határozták meg.¹⁰²⁹ Krisztinkovich pár nappal később a Mogyoródyhoz intézett levelében a finanszírozás egy esetleges lehetőségét vázolta garanciákkal, miszerint ha az engedélyesek a vasutat nem építik

¹⁰²⁹ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. R 211–438. Mogyoródy Adolf és Krisztinkovich Ede emlékirata a Győr–zirci helyi érdekű vasút ügyében. 1882. augusztus 24.

ki mégsem, akkor az elsőbbségi és törzsrészcsevényekből származó tőke után 10 évig évi 7% kamatbiztosítást fizetnek a befektetőknek.¹⁰³⁰ A terv azonban csak az íróasztalon maradt meg, vélhetően a zsákvasúti jellege és a kellő pénzügyi háttér hiánya miatt.

Erre az időszakra Győr kereskedelme egyre inkább apadt. Budapesten megépült 1883-ra a Duna-parti teherpályaudvar, a főváros legnagyobb közraktára, az ún. Elevátor-ház¹⁰³¹ és a gőzmalmok száma ugrásszerűen megnőtt. Magyarországon az élelmiszeripar maradt a korszak végéig a legjelentősebb feldolgozóipari ágazat, sőt ezen belül a nagyüzemi lisztörlés vált vezetővé. Ennek okai, hogy az alapanyag (főként a búza) az országban elérhető volt jó áron, minőségben és egyre nagyobb mennyiségben (egy ideig a román és szerb gabona importján keresztül is), Ausztria és Németország liszt iránti kereslete jelentősen növekedett, az előállítás folyamat nem igényelt szakképzett munkaerőt és Mechwart András világraszóló találmánya, a hengerszék a gabonafélék őrlését még finomabbá tette.¹⁰³² Ez Győr számára eléggé kedvezőtlen volt, hiszen Minneapolis után a világ második és Európa legnagyobb malomipari központja lett Budapest, raktározási kapacitásával, kedvező logisztikai helyzetével, centrális vasúthálózatával és az idegen vasúttársaságok hegemoniájának felszámolásával egyeduralgokodóvá vált a gabonakereskedelmet tekintve.¹⁰³³ Nemsokára a pesti tőzsde a zabkereskedelmi üzletek lebonyolítását is magához ragadta.¹⁰³⁴ A debreceni, temesvári (ma Timișoara, Románia), nagyváradi vonal kiépítésével magához szívtá az alföldi, Tisza-vidéki, bácskai és bánáti búzatömegeket, hogy kitűnő minőségű liszt alakjában – Győr kizárásával – vasúton keresztül exportálják azokat Nyugat-Európa országaiba.¹⁰³⁵ Míg a legtöbb magyar város életére a vasút kedvező hatást gyakorolt, addig Győr esetében ez átmenetileg hátrányokkal járt, mivel a budapesti nagymalmok, illetve gabonarakta felépítésével a gabonakereskedelmé folyamatosan visszaszorult, helyét a főváros vette át.¹⁰³⁶ Győr végleg kezdte elveszíteni az elzárkózottságából fakadó előnyeit, amelyet az általános európai agrárkonjunktúra hanyatlása és a kivitelezés alatt álló budapest–bécsi vasút csak tovább rontott.¹⁰³⁷ Az új vonalaknak köszönhetően a Rábaközt magához vonzó Csorna, illetve Pápa is versenyre kelt már a várossal.

¹⁰³⁰ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Krisztinkovich Ede levele Mogyoródy Adolffhoz, 2267. 1882. augusztus 29. Győr

¹⁰³¹ Juhász Lajos: A közraktár-kérdés Pesten a XIX. század közepén. In: Némethy Károly – Bodó Jusztin (szerk.): Tanulmányok Budapest múltjából. 8. Budapest, Budapest Székesfőváros, 1940. 83. p.; Maléter Zoltán: A magy. kir. államvasutak budapesti állomásainak fejlődése. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1884. 5. szám, 269–275. p.

¹⁰³² Komlos 1983. 112., 132., 137–138., 143. p.

¹⁰³³ Vörös 1965. 488–489. p.

¹⁰³⁴ Vörös 1971. 328. p.

¹⁰³⁵ Winkler 1934. 261–262. p.; Honvári 2023. 4–5. p.

¹⁰³⁶ Honvári 1995. 10. p.

¹⁰³⁷ Bay 1942. 161. p.;

A kivitel érezhetően csökkent, a helyi piac látogatottsága is zsugorodott.¹⁰³⁸ Hiába próbálkozott a magas vasúti szállítási tarifák csökkentésével, a Győrön vízen, majd onnan a Bécs felé menő gabonával kapcsolatban az áruraktárának reexpedicionális kedvezményeivel, ezt részint a főváros és annak malomipara nem nézte jó szemmel, részint igazi áttörést nem is eredményezett.¹⁰³⁹ Bár a városban a kereskedelem hanyatlása nem volt összeomlásszerű, nem kísérték látványos csődök és bukások, ám a nyerstermékek közvetítésében betöltött kulcspozíciók elvesztése után a győri gazdasági elitet új utak keresésére kényszerítette.¹⁰⁴⁰ Győr – számos konfliktus és feszültség árán – végül tudott alkalmazkodni a megváltozott feltételekhez.¹⁰⁴¹ A „*kalmárváros*” szelleme tovább élt a lakosokban, de a kereskedelmi élet vezető szerepét az ipar váltotta fel. Az élelmes helyi polgárok azonnal feltalálták magukat. A rendelkezésre álló erőket másképpen csoportosítva, más vonalon állítva be a fejlődés menetébe. A helyiek meglátták, hogy a gyáripar fejlődése milyen lehetőségeket rejt magában.¹⁰⁴² Már a válság első jeleire megkezdődött azoknak a stratégiáknak a kidolgozása, amelyek a kedvezőtlen gazdasági helyzetet voltak hivatva elhárítani. A technikai fejlődés, ebben az esetben a vasút kiépülése, teljesen átrendezte e térség gazdasági előnyeit és hátrányait.¹⁰⁴³

Nem volt más tehát hátra, mint előre. Győr előnyös helyzetben volt az 1880-as években is kedvező földrajzi fekvése, szerteágazó vasúthálózata és csomóponti jellege miatt, csupán alkalmazkodnia kellett az új helyzethez. A Lloyd és Khuen-Héderváry Károly főispán javaslata egyrészt a közraktárak építése, a – győr–bécsi – vasúti szállítási tarifák szabályozása és a gönyű–győri Dunaág kotratása,¹⁰⁴⁴ másrészt a tőkés kereskedők egyesülése és vállalatok létesítése, gyárak alapítása volt. A céhes keretből kinövő vállalkozások ebben az időszakban is folyamatosan fejlődtek, nagyüzemekké azonban nem váltak. A valóban gyárrá fejlődő üzemek a nyers termények feldolgozására jöttek létre. A város folyói biztosították a gyárak működéséhez szükséges ipari vizet. Habár a környék a korai iparosításhoz szükséges nyersanyagokkal egyáltalán nem rendelkezett, a vasúthálózat és a folyami hajózás révén ezek gyorsan és olcsón ideszállíthatók, a késztermékek pedig gyorsan és olcsón elszállítható

¹⁰³⁸ A „szenzál”. GYK, 1884. február 28. 17. szám, 1. p.

¹⁰³⁹ Reexpedicionális kedvezmény: a győri áruraktárba érkezett, majd onnan akár kül-, akár belföldre vasúton továbbított gabonaszállítmányokra vonatkozó kedvezmény. MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr sz. kir. város közönségétől, 1884. május 20.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. miniszterium, 45574. sz. 1884. december 9.

¹⁰⁴⁰ Honvári 1995. 10. p.

¹⁰⁴¹ Honvári 2007. 23. p.

¹⁰⁴² Völgyi 1940. 7. p.

¹⁰⁴³ Szakál 1997. 97. p.

¹⁰⁴⁴ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győri Lloyd, 2223/1883. 1883. február 28.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr megye és Győr sz. kir. város főispánjától, 79. sz. 1883. március 19.

voltak.¹⁰⁴⁵ Az első győri gyárak induláskor általában egyéni cégformát választottak, és ha később társas vállalkozássá alakultak át, akkor rendszerint a legegyszerűbb kereskedelmi társasági formát, a közkereseti társaságot preferálták. A városban a 19. század végéig e vállalkozási forma volt a legnépszerűbb, mert alakítása nem követelte sem bonyolult formai előírások betartását, sem okirat szerkesztését. Ilyenek voltak például *Szabó Samu és Fia* takaréktűzhely-gyára, *Stirling Tóbiás és Fia* kásagőzmalma, börgyára, zsiradék-, szappan-, és illatszergyára, *Neubauer Károly és Fia* gyufagyára. 1884 után azonban már a tőkekoncentráció modern piaci formája, a részvénytársaság volt meghatározó. Ezek közé tartoztak a gőzmalomok, a Kohn-féle és a Meller-féle olajgyár,¹⁰⁴⁶ Koestlin Lajos kekszgyára, Nagy Mihály téstegyára, két szódavízgyár és a világító gázgyár. Említést érdemelt – korábról – továbbá a Baden-Württembergi nemesi családból származó, de már Győrben született¹⁰⁴⁷ Stádel Károly 1845-ben alapított mezőgazdasági gépgyára és vasöntődéje, Christen Ferenc kocsigyára és a *Győri Gőzhajózási Rt.* hajógyára.¹⁰⁴⁸ A gyáralapítók jellemzően külföldiek, németországi, osztrák, leginkább cseh- és morvaországi zsidó családok leszármazottai voltak. Győr esetében fontos ipartelepítő tényezőnek számított földrajzi fekvése, modern infrastruktúrája, lakóházak, egészségügyi, oktatási, szociális és igazgatási intézmények, valamint bankok és pénzügyintézetek hálózata. Nem mellesleg a folyóinak vize fontos ipartelepítő tényezőnek minősült, hiszen a kazánok táplálásához, illetve bizonyos technológiai folyamatokhoz a Duna vizét használta például a kekszgyár, a vagongyár, a szeszgyár stb. Ezen kívül jelentős közigazgatási központ, és ezt sikeresen kapcsolták össze a modern iparosítással. Az igazságszolgáltatás, a gazdasági élet, a pénzügyigazgatás és a tanügyi igazgatás regionális centruma volt. A posta, távírda és távbeszélő hálózata a magyar átlagot is meghaladta. A céhrendszernek a kegyelemadókat az 1872-es első magyar általános ipartörvény¹⁰⁴⁹ adta meg, amely célja a tőke előtt még meglévő akadályok maradéktalan eltakarítása volt az ipari élet teréről is. Ezzel felszámolták a céhes kézművességet védő korlátokat. A kézművesipart alárendelték a gyáripar és a kereskedelem érdekeinek. Győrben azonban nem hullott atomjaira a kézműves, kisiparos társadalom, hanem megalapították szakmai szervezeteiket. Az 1884-es második általános ipartörvény¹⁰⁵⁰ után az ipartársulatok helyett végül megalakult a *Győr Szabad Királyi Városi Ipartestület*, amely

¹⁰⁴⁵ Honvári 2007. 23. p.; Valló 1930. 21. p.

¹⁰⁴⁶ Sáy 2001. 13. p.

¹⁰⁴⁷ Sinay Jenő: Az első győri gyár története 1845–1970. Győr, (kézirat) 1970. 2–11. p.

¹⁰⁴⁸ Pisztóry 1874. 319. p.; Bay 1942. 158. p.

¹⁰⁴⁹ 1872. évi VIII. törvénycikk *az ipartörvény*. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87200008.tv> (letöltési idő: 2022. június 28. 11:25)

¹⁰⁵⁰ 1884. évi XVII. törvénycikk *ipartörvény*.

<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=88400017.TV&targetdate=&printTitle=1884.+%C3%A9vi+XVII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> (letöltési idő: 2022. június 28. 11:29)

meghatározó szereppel bírt inentől mind az iparosok, mind a város életében. A 19. század utolsó harmadától kezdett Magyarországon egyre nagyobb teret nyerni a gyáripár. Győr kereskedői azonban a kockázatos gyáralapításoktól általában távol tartották magukat. Első nagyszabású ipari vállalkozásuk az 1884-ben létrehozott szeszgyár lett, amely a legközvetlenebb módon kapcsolódott a kereskedelemhez. A terményfeldolgozás három ága közül a szesziparban, 800 000 forint alaptőkével a győri gazdasági elit szervezésében és befektetésével létesült *Szeszgyár és Finomító Rt.* a Dunántúl legnagyobb ilyen jellegű üzeme lett. A vállalat által felhasznált nagy mennyiségű mezőgazdasági nyerstermény zömét az alapítók szállították, amitől a kereskedelem fellendülését és a befektetett tőkék gyümölcsöző megtérülését remélték. A szeszgyártás a kezdeti nehézségek után, kiváltképp a Lederer Ágoston új vállalkozói kultúrájának meghonosítása következtében virágzó üzletággá vált.¹⁰⁵¹ Ezzel párhuzamosan a vasúthálózat kiépítése – főként Bécs közelsége és elszívó hatása – azonban a kisipar,¹⁰⁵² a kézműipar hanyatlását idézte elő.¹⁰⁵³

1880-tól a mezőgazdasági dekonjunktúra időszaka következett – leginkább – a tengerentúli olcsó gabona miatt. Az árak folyamatosan csökkentek, a búzatermelés elveszítette korábbi jövedelmezőségét, a mezőgazdasági termelés válságos helyzetbe került. A világméretűvé szélesedett piaci küzdelemben a magyar mezőgazdaság részben a termelés extenzív irányú kiterjesztésével, részben pedig a termésátlagok fokozásával igyekezett helytállni. A búzakivitel a vizsgált korszakban végig csökkent, de ezt némileg ellensúlyozta a liszt kivitel folyamatos növekedése. A kiviteli statisztikák azt támasztják alá, hogy az adott időszakban a magyarországi mezőgazdaságnak kevésbé voltak már jó lehetőségei a gabonafélék értékesítésénél, mint az állatok, állati termékek esetében. Ami megmaradt, az is csak a Monarchia nyugati felére ment, mert Magyarország szinte teljesen elveszítette a tengerentúli gabona versenye és a nyugati országok védővamos politikája miatt a vámkülföldi gabonapiacot. Az 1890-es évek közepétől a század végére a nyugati piac elvesztése ellenére emelkedett Magyarország kivitele. A nyugati kereslet csökkenésével párhuzamosan bővült az osztrák piac olyannyira, hogy a századfordulóra a magyar termények és termékek (kiváltképp a búza és a liszt) szinte az egyedüli vásárlójává vált.¹⁰⁵⁴ A Monarchia felvevőképességének növekedése és védővamos politikája miatt tehát egyre több magyar gabonát – főként búzát – lehetett értékesíteni a Lajtán

¹⁰⁵¹ Honvári 1995. 13–14. p.; Szakál 2011. 29–35. p.; Szulovszky János: Győr kisipara. Az első általános ipartörvénytől az I. világháború végéig. In: Honvári 2021. 28–33. p.; Honvári 2021. 46–55. p.

¹⁰⁵² Hegyeshalmi Fischer Elemér: Ipar, kereskedelem, közlekedés és vízügy. In: Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Magyarország monográfiája. Budapest, Országos Monografia Társaság, 1910. (a továbbiakban: Hegyeshalmi 1910.) 125. p.

¹⁰⁵³ Völgyi 1940. 41. p.

¹⁰⁵⁴ Vörös 1976. 36. p.

túlon, így már nem volt kiviteli felesleg.¹⁰⁵⁵ Győr ugyanakkor megőrizte valamelyest a fontosságát, hiszen évi 2 millió mázsás (1889-es adat) gabonaforgalma országos szinten még mindig jelentős volt.¹⁰⁵⁶ Nagyforgalmú állatvásárokat továbbra is tartottak a városban. Különösen híresek voltak a 80-as évek táján a húsvéti lóvásárok, melyekre gyakran 2–3000 lovat is felhajtottak. Majd az úrnapi marhavásárok szintén 1000-en felüli állatfelhajtással. A lovakat Dél-Dunántúlról, az ökröt, tehenet Fejér vármegyéből, vagy a Tisza mentéről hozták. Az állatvásárok évi forgalma 20–30 000 darab körül mozgott. Német és francia kereskedők jöttek ide, és már egy héttel a vásárnyitás előtt folytak az elővásárlások. Az elsőrangú lóanyag legnagyobb részét a vármegye két méneséből, az ikrényiből és a lesváriból, később a szintén közeli kisbériből és bábolnaiból került ki. Különösen jó hírűek voltak a győri vásárra kerülő luxuslovak. A legnagyobb jelentőségű azonban továbbra is a sertéskereskedelem volt.¹⁰⁵⁷ Az innovatív, kereskedelmi technikaváltás, az adásvétel és az iparszerű hizlalás ötvözése meghozták az eredményüket. A kiépülő vasúti közlekedés pedig közel hozta az állandó fogyasztópiacot. A soproni börze az osztrák kereskedők nyomására átkerült Bécsújhelyre, a kőbányai konkurencia pedig egy súlyos sertésvész miatt időlegesen kiesett.¹⁰⁵⁸ A szerbeket (Deszponics, Osztovcics család) lassan a helyi kereskedők (Bauer, Gassner, Pfeiffer, Halbritter, Nirnsee stb.) váltották fel, akik megragadták a kínálkozó alkalmat és ezzel igyekeztek az egyre gyengülő gabonakereskedelmet ellensúlyozni.¹⁰⁵⁹ A fejlettebb szállítási eszközök igénybevételének lehetősége folytán ekkorra már a fiatalabb, gyengébb csontozatú, s így az Alföldről és a Bakonyból beszerzett ízletesebb és jobb minőségű hizott, páronként 400–450 kg-os sertés tenyésztése is lehetséges volt, mely a külföldi piacokon gyors ütemben kiszorította a távolabbi és a vasúti összeköttetést nélkülöző sertéshizláló helyekről feljövő goromba, öreg és silányabb minőségű, páronként 200–300 kg-os sertésanyagot. Ebben az időszakban kapcsolódott be a nagybani sertéshizlalásba és -kereskedelembé a győri ipari tenyésztés egy kiemelkedő alakja, az ajkai Nirnsee Ferenc, aki átlátva a kitűnő hizlalási és értékesítési lehetőségeket, mind nagyobb és nagyobb mértékben fejlesztette ez iparágat. Volt olyan időszak, amikor csak Nirnsee szállásaiban 15–20 000 db különféle súlyú hizott sertés volt.¹⁰⁶⁰ Győr ezzel a korszak végére a Dunántúl hivatalos és vezető exportsertéspiaccává vált.¹⁰⁶¹ Az ipari

¹⁰⁵⁵ Katus László: Magyarország gazdasági fejlődése (1890–1914). In: Hanák Péter (főszerk.): Magyarország története 1890–1918. 1. kötet, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 293–297. p.

¹⁰⁵⁶ Réti János: Néhány szó az orosz, román és magyar gabonatermelés és forgalomról. *EL*, 1889. június 135. szám, 548. p.

¹⁰⁵⁷ Völgyi 1940. 33. p.

¹⁰⁵⁸ Szakál 2011. 25. p.

¹⁰⁵⁹ Völgyi 1940. 33–34. p.

¹⁰⁶⁰ Gläser 1934. 234. p.

¹⁰⁶¹ Vörös 1971. 331. p.

sertéshizlálás és -kereskedelem tehát egy egyre inkább virágzó területe volt Győr gazdaságának, ugyanakkor nem vetekedhetett a gabonaközvetítés korábbi volumenével.

A győriek a város régi virágzó gazdaságának és kereskedelmének visszaállításán munkálkodtak, ahogy ezt Krisztinkovich Ede győri ügyvéd, a *Rábaszabályozási Társaság* igazgatója¹⁰⁶² is megírta értekezésében: „*Győr piacza egészséges viszonyok között hivatva van, hogy az Alföld-Budapest kereskedelmének irányítója, közvetítője, hazai terménykereskedésünk összpontosítója legyen; – Győr piacának rendezése elodázhatlan nemzeti létszükség, ez azon központ, melyen nyugat felé kereskedésünk fejlődése biztosan alapulhat.*”¹⁰⁶³ A kiépült vasútvonalak és a dunai vízi út „ügyes” felhasználásával e cél elérhető lenne. Az író – már ekkor – az intermodális közlekedés lehetőségére hívta fel a figyelmet azzal, hogy a vasút mellett a gazdaságos és olcsó hajózás fejlesztése lehetne prosperáló a városra nézve. Ehhez a Mosoni-Duna kotratását, hajózhatóvá tételét sürgette, ugyanis Dévénytől Passauig Ausztria ezt már elvégezte erre az időszakra, az olcsó hajózást segítve.¹⁰⁶⁴ Ehhez azonban szükség volt egy új impulzusra, ami Baross Gábort jelentette ez esetben.

¹⁰⁶² A Pallas Nagy Lexikona, XVIII. kötet. Budapest, Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, 1900. 117. p.

¹⁰⁶³ Krisztinkovich 1886. 347. p.

¹⁰⁶⁴ Ibid. 348–350. p.

7 Baross Gábor időszaka

7.1 Baross Gábor Győr országgyűlési képviselője lett

Baross Gábor 1848. június 6-án született egy Trencsén vármegyei kis faluban Pruzsinán (ma Pruzina, Szlovákia), egy elszegényedett nemesi családban. Apja bellusi Baross Antal Trencsén vármegyei járásbíró volt, anyja lébényszentmiklósi és magyaróvári Pongrácz Natália.¹⁰⁶⁵ Baross közepes tanuló volt, több vidéki gimnáziumban, Léván (ma Levice, Szlovákia), Győrben és Esztergomban tanult. 1867-ben Pestre ment és beiratkozott a jogi egyetemre. Szűkös anyagi lehetőségei miatt egyetemistaként napidíjas állást vállalt a fővárosnál. 1869-ben egyéves önkéntes katonai szolgálatot teljesített. Miután 1872-ben megszerezte az ügyvédi oklevelet, Trencsén vármegye aljegyzőjévé választották. A fiatalembert nem elégítette ki a munkája, érdeklődése az újságírás, újságkészítés felé fordult. 1873-tól az általa megálmodott, a vármegyéjével foglalkozó *Vágvölgyi Lap* felelős szerkesztője, amely nevét megyszerte ismertté tette. Ő írta a legtöbb vezércikket, fogalmazta meg a híreket és válaszolt az olvasói levelekre. Törvényeket magyarázott, bírálta a vármegyei közgyűlést, számon kért és harcolt. 1874-ben azonban a lap veszteséges volt, így a következő évtől már nem Baross volt a felelős szerkesztője. Közben megválasztották a vármegye főjegyzőjévé és az ideiglenes árvaszék elnökévé. Az agilis, temperamentumos és a bírálatai miatt igen kényelmetlen Barossra felfigyelt a vármegye nagyhatalmú főispánja, Kubicza Pál is. Hamarosan elérkezett az idő, hogy a főispán a neki sok kellemetlenséget okozó Barosstól megszabaduljon. Az 1875-ös országgyűlési választáson Kubicza mellőzte a Szabadelvű Párt helyi hivatalos jelöltjét, és Barosst indította helyette. Ez a választás a párt elsöprő sikerével zárult, Baross pedig győzött a puhó–illavai kerületben. Ezt követően megvált a vármegyei tisztségeitől és felutazott Budapestre.¹⁰⁶⁶ Ő volt a legfiatalabb magyar országgyűlési képviselő, mindösszesen 27 éves.¹⁰⁶⁷

Baross már képviselőse első ciklusában több tisztséget is elnyert. Jegyzőként ő szerkesztette az ülések jegyzőkönyveit, felolvasta az iratokat, összeszámolta a szavazatokat stb. Hozzászólásai rövidek, általában egy-egy törvényjavaslat paragrafusainak pontosabb megfogalmazására törekedett. Módosító javaslatait többször is megszavazták. Rengeteg energiát fektetett a vám- és kereskedelmi szövetség tervezetének tanulmányozására. Ezzel

¹⁰⁶⁵ Petrovics László: Bellusi Baross Gábor volt magyar kereskedelmi miniszter élete. Eperjes, Kósch Árpád Könyvnyomtató-Intézetéből, 1892. (a továbbiakban: Petrovics 1892.) 4. p.

¹⁰⁶⁶ Frisnyák 1997. 12–14. p.

¹⁰⁶⁷ Petrovics 1892. 11. p.

bebizonyította a képviselőháznak, a kormánypártnak és Tisza Kálmán miniszterelnöknek is ambíciózusságát, kemény munkabíráását, jártasságát a gazdaságpolitikai kérdésekben. Baross 1883-ig élte az országgyűlési képviselők szokásos életét. Sokat dolgozott a bizottságokban, egyike a legtöbbet szereplő képviselőknek. Kissé nyers modora miatt nem igazán népszerű, de képviselőtársai elismerték munkáját. Azon kevesek egyike, aki a képviselői állását, befolyását nem anyagi haszonszerzésre használta fel, hanem kötelességének tekintette.¹⁰⁶⁸ 1882-ben még európai körutazást is tett, amely célja a külföldi közigazgatási bíróságok megismerése volt. Járt többek között Németországban,¹⁰⁶⁹ majd Párizsban is, beszélt Léon Gambetta francia miniszterelnökkel. Ekkor Baross még jobban érdekelték a közigazgatási, közoktatási kérdések, pályafutása azonban másként alakult. 1882-ben Kemény Gábor került a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium élére, aki volt már korábban belügyminiszteri államtitkár, majd földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter is. A közlekedésüggyel korábban nem foglalkozott, így úgy tűnt, hogy államtitkárnak olyan szakembert kell választania, aki jártas a közlekedés kérdéseiben. Tisza választása azonban Baross Gáborra esett. Így történhetett meg, hogy a minisztérium két legfontosabb vezetőjének egyike sem volt tájékozott a tárca ügyeiben. A miniszterelnök emiatt sok bírálatot kapott, Baross pedig jó szándékú, de a feladatra alkalmatlan férfiként jellemezték. Az államtitkár az 1883. március 30-ai kinevezésekor még mindig csak 35 éves volt. Műszaki végzettséggel nem bírt, és hivatali elődjétől Hieronymi Károly vasúti mérnöktől nehéz örökséget vitt tovább. Baross államtitkári tevékenységének első idejét az ismeretszerzéssel töltötte. 1884-től a minisztérium rendeleteiben már egyre inkább megjelent Baross szellemisége.¹⁰⁷⁰ Egyik első intézkedése a posta és a távírda egyesítése volt.¹⁰⁷¹

Időközben a győri városvezetés és a polgárok mindent elkövettek helyzetük javításáért. Az 1884-es országgyűlési választásokra így olyan képviselőjelölt után néztek, aki országos tekintélyű, felkarolja a város érdekeit és tevékeny. Baross Gábor, akkori közmunka- és közlekedésügyi államtitkárnak találták meg ezt a személyt.¹⁰⁷² A Szabadelvű Párt győri köre mandátumot ajánlott neki, amelyet ő némi gondolkodás után el is fogadott. Ellenfelei országosan ismert politikusok voltak. Helfy Ignác és Ráth György úgyszintén nem véletlenül indult Győrben a mandátumért. Minden politikai irányzat igyekezett megszerezni magának a győri kerületet, ahol mindenki a gazdasági élet fellendítését ígerte. Baross nem riadt vissza a

¹⁰⁶⁸ Frisnyák 1997. 14–17. p.

¹⁰⁶⁹ Petrovics 1892. 15–23. p.

¹⁰⁷⁰ Frisnyák 1997. 17–20. p.

¹⁰⁷¹ Petrovics 1892. 37. p.

¹⁰⁷² Sály 2001. 13. p.

vetélytársaktól, óriási kihívást látott a feladatban, célja gyerekkori pezsgő életű városának fellendítése volt. Az első perctől azt vallotta, hogy meg lehet állítani a város hanyatlását és el lehet indítani a gazdasági növekedést. A jelölés elfogadása után indult a korteskedés. A választók tájékoztatására 1884. június 1-jén versbe szedve mutatták be a szabadelvűek jelöltjeként Baross:

*„.....Azért majd ha eljön a választás napja,
S arról lesz szó, kiki voksát kire adja,
Bizony, bizony mondom, öreg hiba lenne,
Szavazni habarék, vagy szélbal-jelöltre.
Jól' meg kell hát nézni, hogy az elvre nézve
Kit fogunk elküldni az országgyűlésre.
Azért a nép – voksát csak olyanra adja,
Szabadelvűpártnak elvét aki vallja
Ilyen Baross Gábor, akinek zászlóját
Városunk polgári fennen lobogtatják;
Derék jó hazafi, jellem-szilárd ember,
Szónoklata olyan, mint a zúgó tenger.
Meg is védi ő majd a mi jogainkat,
Azért minket tőle senki el nem ingat
S erőlködjenek bár ellene szélbalok,
ő mellette szégyent soha sem vallhatok.....”¹⁰⁷³*

Nem sokkal később, 1884. június 7-én Baross meg is érkezett a városba bemutatkozó beszédének megtartására. Amikor délután 3-kor befutott a vonata a pályaudvarra nagy éljenzés és népünnepély fogadta. E napon a díszmenet után a város egyik legpatinásabb szállodájába, a *Fehér Bárányba* (ma Király utca 5.)¹⁰⁷⁴ ment, ahol megszállt estére.¹⁰⁷⁵ Programbeszéde másnap fél 11-kor hangzott el a Lloyd-épület (ma Lloyd-palota) nagytermében. Ebben hangsúlyozta először a kormány programját, majd országos érdekeket a vasút államosításában, a Tisza-vidék, a Duna Dévénytől Dunaradványig (ma Radvaň nad Dunajom, Szlovákia) tartó szakaszának és a Vaskapu szabályozásának szükségességét és a magyar ipar fejlesztését. Helyi

¹⁰⁷³ Ki a vivát? Szózat Győr város és Győrvármegye választó polgáraihoz. GYK, 1884. június 4. 44. szám, 1. p.

¹⁰⁷⁴ Torma 2018. 87. p.

¹⁰⁷⁵ Baross Gábor megérkezése. GY, 1884. június 8. 46. szám, 1. p.

szinten Győr város ármentesítése és a Rába szabályozása szerepelt első céljai között ekkor. Végül ezzel fejezte be: „Szeretnék önöknek a legszebb szavakban köszönetét mondani; gondolkodtam, de nem találtam arra, hogy Győr sz. kir. város engem képviselőjelöltjévé megválasztott. Nincsenek összeköttetésem, nem is kerestem. Becsületes munka, szorgalom által igyekeztem magamnak egy munkakört teremteni és azon megállani. Ha ezen munkakört e téren fel nem találtam volna, akkor más feladatot választottam volna, melynek körében hazámnak szolgáljak, de hízélgés üzésével összeköttetést, pártot keresni nem fogok. Önök pedig köszönetéin mellett, legyenek meggyőződve, akármiképp dől el a választás, politikai és magán életem legszebb emléke lesz az, hogy reám gondoltak s ezért önökre hálás akarok maradni. ítéljenek fölöttem belátásuk és meggyőződésük szerint.”¹⁰⁷⁶ A beszéde alatt folyamatos volt az ováció. A helyi sajtó így vélekedett róla: „Mint egykor Caesar – Baross Gábor is elmondhatja magáról: „jöttem, láttam, győztem.”¹⁰⁷⁷ Egyértelmű volt tehát az, hogy Győrt „meghódította” ekkor már Baross. A *Győri Közlöny*ben „több iparos” a helyi társaik körében is Barosst propagálta, akitől – az ellenzéki jelöltektől eltérően – egyértelműen Győr felvirágzását lehetett várni.¹⁰⁷⁸

1884. június 16-án tartották meg a választásokat. Ezen az összes, 1160 leadott szavazatból Baross 730-at, Helfy 365-öt, Ráth pedig 65-öt szerzett, amelyet a városháza előtt megjelent tömeg éljenezve konstatált.¹⁰⁷⁹ Barosshoz még aznap eljutott a jó hír, majd ezt követően egy köszönőlevelet intézett a városhoz: „A kitüntető megtiszteltetésért, melyben Győrvárosnak országos képviselőjévé történt megválasztásom által részeltettek, fogadják mélyen érzett hálás köszönetemet, a melynek Önök szivélyes körében legközelebb leendő megjelenésem alkalmával személyesen is kifejezést adni, kedves kötelességemnek ismerendem.”¹⁰⁸⁰ A képviselő a régi-új kormány tagjaként folytatta a korábbi munkáját, és így személyesen nem látogatott azonnal el választóihoz. Sőt, tolódot a győri látogatás, amelyet az ellenzék kifogásolt is. Ugyanakkor a támogatói kiálltak Baross mellett arra hivatkozva, hogy a vasutak államosítási munkálatai miatt nem tudja most elhagyni Budapestet.¹⁰⁸¹ Az új képviselőház csak majd fél év elteltével ült össze a választási ügyek kivizsgálása miatt. Az alakuló ülés előtt küldte el Baross levelét a Szabadelvű Párt győri elnökének, Kovács Pálnak, amelyben tudatta arról, hogy lemondott a puhó–illavai

¹⁰⁷⁶ Baross Gábor programbeszéde. *GYK*, 1884. június 10. 46. szám, 1–2. p.

¹⁰⁷⁷ Baross Gábor Győrött. *GYK*, 1884. június 10. 46. szám, 2. p.

¹⁰⁷⁸ Tisztelt iparos-társainkhoz. *GYK*, 1884. június 12. 48. szám, 1. p.

¹⁰⁷⁹ A választások eredménye. *GYK*, 1884. június 19. 50. szám, 1. p.

¹⁰⁸⁰ Győr szab. kir Város Mélyen tisztelt választó polgáraihoz! *GYK*, 1884. június 19. 50. szám, 1. p.

¹⁰⁸¹ Képviselőink és az ellenzék. *GYK*, 1884. szeptember 4. 72. szám 1–2. p.

kerületéről és a győri mandátumát tartotta meg.¹⁰⁸² Elkezdődött tehát Győr és Baross közös munkája.

A város nem sokkal később ismételten szorgalmazta, hogy Baross látogasson el választóihoz. Erre végül 1885. február 21-én került sor először. A délutáni 4 órás vonattal érkezett Batthyány Lajos főispán és Sebő Imre szigeti kerületi országgyűlési képviselővel a fellobogózott vasútállomásra. Ezt követően a városházára mentek, ahol elmondta beszédét. Ebben egyrészt örömét fejezte ki, hogy Győr képviselője lehet, másrészt elmondta, hogy mindent megtesz a város felvirágoztatásáért, és ezzel fejezte be: „...*bár erőm, úgymond csekély, de megteszek javára s jóléte előmozdítására minden lehetőt, ami a haza közérdekével összefügg s amit egy buzgóságtól lelkesülő elmétől várni lehet s végül poharát Győrvárosának jólétére emelte, kívánva, hogy virágozzék itt minden jó és nemes!*”¹⁰⁸³ Baross meghallgatta és támogatta a vasútfejlesztéssel kapcsolatos elképzeléseket is, de legelőször az árvízvédelmi dolgokról tájékozódott. A sok folyó egy darabig előnyt jelentett a városnak, ám a 19. században meginduló vízszabályozás elől Győr sem térhetett ki. A város vezetői ismerték a problémát főként az 1883-as árvíz után.¹⁰⁸⁴ Továbbá Szeged példája lebegett minden vízparti település szeme előtt, ahol – közismerten – 1873-ban szinte minden épületet romba döntött az ár. A terjeszkedő Győr polgárai az építkezések során fokozatosan azokon a réteken emelték az új épületeket, amelyeket eddig kaszálónak használtak. Az iparosodáshoz szükséges földek és az ekkortájt épült utcák a folyóktól veszélyeztetett területeken feküdtek, s emiatt a város vezetői szerettek volna új, biztonságos töltéseket emelni a Duna és a Rába partján. Az óriási költségeket igénylő beruházást saját erőből nem tudták megvalósítani, s a kincstártól kívántak támogatást szerezni a munkálatokhoz. Így esett szerencsésen egybe az árvízvédelem megoldása Baross képviselővé választásával, aki mint az illetékes tárca államtitkára sokat segített ebben. Ő terjesztette be a Győrt érintő védelmi és talajvíz elvezetési terveket és költségeket a parlament ülésére.¹⁰⁸⁵ A javaslatot a képviselők elfogadták és május 27-én szentesítették is,¹⁰⁸⁶ melynek értelmében a város körüli árvízvédelmi munkálatokat teljesen az országos költségvetésből (6 600 000 forint) finanszírozták. Ezzel Baross is bizonyított Győrnek, hiszen rövid idő alatt

¹⁰⁸² Majdán János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán 2010. (a továbbiakban: Majdán 2010.) 94. p.

¹⁰⁸³ Vas Borona: Baross Gábor Győrött I. GYK, 1885. február 22. 16. szám, 1. p.

¹⁰⁸⁴ Bay 1942. 163. p.

¹⁰⁸⁵ Törvényjavaslat. A Rába és mellékfolyóinak szabályozásáról, valamint Győrváros és Győrsziget árvédelmi biztosításáról. GYK, 1885. február 26. 17. szám, 1. p.

¹⁰⁸⁶ 1885. évi XV. törvénycikk a Rába és mellékfolyóinak szabályozásáról, valamint Győr város és Győrsziget község árvédelmi biztosításáról.

<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=88500015.TV&targetdate=&printTitle=1885.+%C3%A9vi+XV.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> (letöltve: 2022. január 21. 8:57)

megszerezte azt a támogatást, amely elődeinek évekig sem sikerült.¹⁰⁸⁷ Baross közreműködésével indult meg a Rába és a két főváros közötti hajós közlekedést biztosító Felső-Duna szabályozása végül 1885–86-ban (első 1893-ig, a második 1895-ig tartott), mely rendkívül fontos volt a győriek számára az 1883-as nagy pusztítást végző jeges ár után.¹⁰⁸⁸ Az állam ekkor egyúttal a Mosoni-Duna kotratásáról is gondoskodott.¹⁰⁸⁹ Baross tehát gyorsan igyekezett meghálálni a győriek bizalmát, és ez még csak a kezdet volt.

7.2 Megnyílik az újszóny–budapesti vonal – győri (ipar)vasúti tervek

1884 őszén megjelent egy cikk a *Győri Közlöny* hasábjain a „*leendő polgármesternek*” címezve. Három olyan vasútvonal volt tervben ekkor, amelyek Győr hanyatló kereskedelmére kedvező hatással lehetnének: a pápa–keszthelyi vasút, amely 30 km-rel hozhatná közelebb Fiumét Győrhöz, továbbá a város felé terelné a petróleum- és balatoni borszállítást, illetve a Dunántúl déli vármegyéinek személy- és áruforgalmát is.¹⁰⁹⁰ Továbbá a pozsony–szombathelyi és a győr–zirci vonal. A cikk írója a leendő városvezető támogatását kérte, hiszen a település vonzáskörzete jelentősen növekedhetne a három vaspályán keresztül.¹⁰⁹¹ A Győr és Zirc, illetve Sárvár és Alsólendva (ma Lendava, Szlovénia) (innen Muraszerdahely [ma Mursko Središće, Horvátország] érintésével Tótszentgyörgyig) közötti vasút ötlete egyre élénkebben foglalkoztatta az érdekelteket.¹⁰⁹² Klein Antal Frigyes, Pálffy Ferenc és Fricke Henrik kapott egy évre előmunkálati engedélyt e viszonylatra.¹⁰⁹³ A kérdés az volt, melyik vasútvonal valósulhat meg a közeljövőben?

A Budaörs és Újszóny közötti szakasz közigazgatási bejárása már 1883 januárjának elején elkezdődött, Kelenföldnél viszont még a kiágazás helyét nem döntötték el, így az késett.¹⁰⁹⁴ Ezt követően sor került a vágvölgyi és budapest–újszónyi vasút cseréjére és az azzal összefüggő építkezési költségek fedezéséről szóló törvényjavaslat elfogadására a képviselőházban. A vágvölgyi vonal becsült értéke 7 648 013, míg az újszóny–Bruck an der Leithaié 7 611 764

¹⁰⁸⁷ Majdán 2010. 94–95. p.

¹⁰⁸⁸ Ihrig Dénes (összeáll. és szerk.): A magyar vízszabályozás története. Budapest, Országos Vízügyi Hivatal, 1973. 128–131. p.; Sály 2001. 14–15. p.; Hammer 1936. 15. p.

¹⁰⁸⁹ Völgyi 1940. 29. p.

¹⁰⁹⁰ Bay 1942. 206. p.

¹⁰⁹¹ Vas Borona: Győr haladása – Gőzerővel. *GYK*, 1884. november 27. 96. szám 1. p.

¹⁰⁹² Vasutügyünk. *VéKK*, 1885. március 13. 30. szám, 256. p.

¹⁰⁹³ GYVL, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. Közmunka és közlekedési Ministerium, 36792. sz. 1884. október 19.; Előmunkálati engedélyek. *VéKK*, 1884. november 23. 139. szám, 1030. p.; Vasúti előmunkálati engedélyek. *AÉI*, 1884. november 2. 44. szám, 455. p.

¹⁰⁹⁴ A budapest–szónyi vasut. *GYK*, 1883. január 6. 3. szám, 3. p.

forint.¹⁰⁹⁵ Ez utóbbi építési költsége 10 213 511 forint, plusz 173 700 forint a torbágyi bevágás boltozása. Az építkezés befejezését egyúttal 1884. június végére tűzték ki. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium várta az ajánlatokat a munkára.¹⁰⁹⁶ Végül tíz előterjesztés érkezett be a vasút kivitelezésével kapcsolatban.¹⁰⁹⁷ A két részre bontott vonalnál a Kelenföldtől Szárig terjedő szakaszra a *Wendler és Társai* prágai cég, míg a Szártól Újszönyig vezetendőt a Gabányi Antal, Hopf Dávid és Gettó Gyula társvállalkozók ajánlatát fogadta el a minisztérium.¹⁰⁹⁸ Végül az is eldőlt, hogy a magyar kormány az újszöny–Bruck an der Leithai vonalat csak akkor veszi át az Osztrák–Magyar Államvasúttól¹⁰⁹⁹, ha a budapest–újszönyi vaspálya elkészül, addig a saját számlájára kezeli azt.¹¹⁰⁰

A budapest–újszönyi vonal építése végül 1884-ben elkezdődhetett. A munkálatok kis csúszással haladtak előre. Az építési vállalkozók a kitűzött időre, július 1-jére nem készültek el, így a műtanrendőri bejárást is csak július 4-én lehetett megtenni.¹¹⁰¹ A vonal tervezett átadását július 15-re prognosztizálták.¹¹⁰² Végül ez azon a napon meg is történt.¹¹⁰³ A MÁV kezelésében megnyílt a régóta áhított Budapest és Újszöny (és Győr) közötti vaspálya is Budaörs, Bia-Torbágy, Herceghalom, Bicske, Szárliget, Bánhida, Tata-Tóváros, Almásfüzitő, Komárom-Újszöny állomásokkal és Törökbálint, Felsőgalla (ma Tatabánya városrésze) és Ószöny (ma Komárom városrésze) megállóhelyekkel.¹¹⁰⁴ Ez azért is volt égetően fontos a MÁV számára, mert innentől a saját vonalán keresztül, közvetlenül biztosított vasúti összeköttetést Budapest és Bécs között, versenyre kelve az Osztrák–Magyar Államvasút Duna bal parti vonalával.¹¹⁰⁵ Ugyanakkor a GYSEV számára is új helyzetet teremtett ez az összeköttetés. A MÁV és a társaság vezetői még a megnyitás előtt Pozsonyban megtárgyalták és elfogadták a mindkét fél számára elfogadható használati és szállítási feltételeket. Az utóbbinak le kellett mondania a vízi úton történő szállítás előnyeiről, kedvezményeiről és a mindkét vállalat közös

¹⁰⁹⁵ 1883. évi XXVI. a vágvölgyi vasutvonal csereértékéről és a budapest-újszönyi vasut, valamint az azzal összefüggő építkezések költségeinek fedezéséről szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88300026.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D31> (letöltési idő: 2021. augusztus 30. 15:20)

¹⁰⁹⁶ A budapest újszönyi vasut. *PH*, 1883. április 27. 96. szám, 7. p.; 1883. évi XXVI. a vágvölgyi vasutvonal csereértékéről és a budapest-újszönyi vasut, valamint az azzal összefüggő építkezések költségeinek fedezéséről szóló törvénycikk. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88300026.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D31> (letöltési idő: 2021. augusztus 30. 15:20)

¹⁰⁹⁷ A budapest-újszönyi vasut. *PH*, 1883. május 16. 134. szám, 7. p.

¹⁰⁹⁸ A budapest-újszönyi vasut. *PH*, 1883. május 29. 147. szám, 7. p.

¹⁰⁹⁹ Az Osztrák Államvasút neve 1883. január 1-jétől Osztrák–Magyar Államvasút.

¹¹⁰⁰ A bruck–újszönyi és a vágvölgyi vasut. *GYK*, 1883. február 1. 10. szám, 3. p.; Az újszöny-brucki vasutat. *PH*, 1883. december 21. 350. szám, 7. p.

¹¹⁰¹ Budapest. *Nemzet* (a továbbiakban: *Ne*), 1884. július 12. 669. szám, 85. p.

¹¹⁰² A buda-újszöny-brucki vonal. *BH*, 1884. július 12. 191. szám, 2. p.

¹¹⁰³ A budapest-újszöny-győri vaspályavonal. *GYK*, 1884. július 17. 58. szám, 3. p.

¹¹⁰⁴ Hirdetmény. *BK*, 1884. július 15. 163. szám, 12. p.

¹¹⁰⁵ Kalla-Bishop 1973. 70. p.

forgalmára vonatkozó díjmérséklésekről is. Végül a szerződés értelmében kidolgozták a mindenkire érvényes szállítási díjakat és az érintett vonalak forgalmának innentől követendő százalékos forgalmi arányait.¹¹⁰⁶ Augusztus 16-án adták át Budapesten a *M. Kir. Államvasutak Budapesti Központi személypályaudvarát* (Keleti pályaudvar) is, ahova onnantól érkeztek, és ahonnan indultak a győri közvetlen vonatok.¹¹⁰⁷ Ezzel egyidejűleg a győri állomás is a MÁV kezelésébe került.¹¹⁰⁸ Győr eleinte sokat remélt ettől az új vasúttól, hiszen ezzel igazi kelet és nyugat közötti hajózási és vasúti gócpontként funkcionálhatott volna már.¹¹⁰⁹ A Bécs és Budapest között fekvő várost forgalmának minél inkább a magyar fővároshoz való csatolása érdekében a MÁV alacsonyabb díjszabási övezetbe osztotta be. Az új vasútvonal később lehetővé tette Győr számára a tatai szénmedence nyersanyagának felhasználást is.¹¹¹⁰ Ezt követően novemberben Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter Tolnay Lajos kíséretében a budapest–Bruck an der Leithai vonalat bejárta, és meggyőződött a további rekonstrukciós munkálatokról, amelyek az év végére el is készültek.¹¹¹¹

Később azonban kiderült, hogy Győr gabonakereskedelmére ez az új vasútvonal mérte a legsúlyosabb csapást, hiszen ezt követően a budapesti kereskedők a gabonájukat és lisztjüket már nem szállították vízi úton Győrbe, majd onnan vonattal Bécs felé, hanem – a város kikapcsolásával – közvetlenül a vasúti kocsikra rakathatták. Ugyanekkor a pozsonyi Dunát is kikötötték, amely pedig a vízi szállításnál tette feleslegessé az átrakodást. A nagy hajók ettől kezdve akadálytalanul mehettek Budapesttől Bécsig. Győr közvetítő kereskedelmi szerepe ezzel megpecsételődött. Egy lehetőség azonban továbbra is állt a település előtt, hogy a Kisalföld déli és a Dunántúl északi részének gabonáját összegyűjtse és továbbszállítsa. Ehhez azonban a DGT-től és a vasúttól is szállítási kedvezményekre lett volna szükség, amelyek azonban Budapest kárára lettek volna.¹¹¹² Ezzel párhuzamosan a győrieket és a MÁV-ot is foglalkoztatta egy vasúti összeköttetés létesítése a pályaudvar és a Duna-part között. Ettől egyértelműen a győri kereskedelem fellendülését várták, hiszen a hajókról azonnal vasútra lehetne pakolni az árut.¹¹¹³

¹¹⁰⁶ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magy. kir. államvasutak, 6875. sz. 1884. április 8.

¹¹⁰⁷ A központi személypályaudvart. *FL*, 1884. augusztus 17. 193. szám, 1252. p.

¹¹⁰⁸ Figyelmeztetjük lapunk t. olvasóit. *GYK*, 1884. augusztus 17. 67. szám, 2. p.; Uj-szőnyi-brucki vasut. *Ne*, 1884. augusztus 8. 696. szám, 57. p.

¹¹⁰⁹ *Bay* 1942. 169. p.

¹¹¹⁰ *Vörös* 1971. 331. p.

¹¹¹¹ Az ujszőny-brucki vonalrész átadása. *BH*, 1884. november 1. 302. szám, 2. p.

¹¹¹² *Rúzsás* 1964. 189–190. p.

¹¹¹³ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 35706. sz. 1884. október 29.

1884-ben felmerült Back Hermann győri gőzmalomtulajdonos, a vízvezeték és a szeszgyár egyik fő részvényese¹¹¹⁴ által egy „közúti vasút” építésének ötlete. Back korábban, 1873-ban még árverésen vette meg Thoma János korábbi hengermalmát, és vitte tovább a vállalkozást.¹¹¹⁵ A tervezett vonal gyakorlatilag a mai belváros körül járt volna. A vasút a Káptalan-domb lábától indult volna és a Duna-parton érte volna el a DGT kikötőjét, és érintette volna a magtárakat is. Majd délnek fordulva a Homokgödör (ma Vas Gereben) utcán ment volna a vaspálya egészen a Császár útig. A vágányok itt nyugatra fordultak és a Császár úton végimentek volna szinte a Rába partjáig. A folyó kanyarulata előtt azonban a Gyár utcán északra fordulva az akkor már megépült Sétatéri hídig feküdtek volna, majd a karmeliták temploma előtt elhaladva a Király utcán végig a Széchenyi tér (ma Széchenyi tér) sarkán bekanyarodva érték el a kiindulópontot, a Felső-Duna (ma Jedlik Ányos) utca végében, a Duna partját (lásd: Melléklet 14. kép). Ezekből látható, hogy elkerülte volna a MÁV pályaudvarát, ugyanakkor összekötő vágányokkal érintette volna az építés alatt lévő szeszgyárat, a központi magtárakat és a gőzmalomokat. Ezzel megoldotta volna a város gazdasági szereplőinek szállítással kapcsolatos gondjait is. A tervezet egyelőre nem alsó- vagy felső áramszedővel működő villamosról, hanem egy iparvasútról szólt, amelynek 4,5 méteres, 40 lóerős „Tramway” mozdonyát gőzerővel hajtották volna.¹¹¹⁶ Back be is nyújtotta a minisztériumhoz a kérvényét, amelyet Győr város tanácsa is támogatott, már csak a törvényhatósági bizottság közgyűlésének kellett elfogadnia.¹¹¹⁷

1885 elején a pozsonyiak egy új vasútvonal tervével álltak elő, Szombathellyel és ezen keresztül Stettin (ma Szczecin, Lengyelország) és Fiume között közvetlen kötőpályás összeköttetést terveztek létesíteni. Az egyik csoport elképzelése szerint Oderbergtől (ma Bohumín, Csehország) kiindulva Zsolnán, Trencsénen, Nagyszombaton, Pozsonyon, Szombathelyen, Csáktornyan és Károlyvároson át vezetne a vonal Fiuméig. Ez a legtöbb esetben már meglévő vonalokhoz kapcsolódott volna, vagy azokat szelte volna át. A másik csoport Győrön keresztül kívánt kapcsolatot létesíteni. Ennek szerves része lenne a Csallóközt átszelő galánta (ma Galanta, Szlovákia)–győri 60 km-es vonal. E mellett szólt az mindenképp, hogy Győrnek még észak felé nem volt kiépült vasúti kapcsolata, amely a kereskedelmére is serkentőleg hathatna. Egyúttal az Oderberg, Galícia és az Adriai-tenger közötti forgalom még inkább magyar földön és vasúttársaságon keresztül bonyolódna, az északi, szláv területek magyarosítását is elősegíthetné.¹¹¹⁸

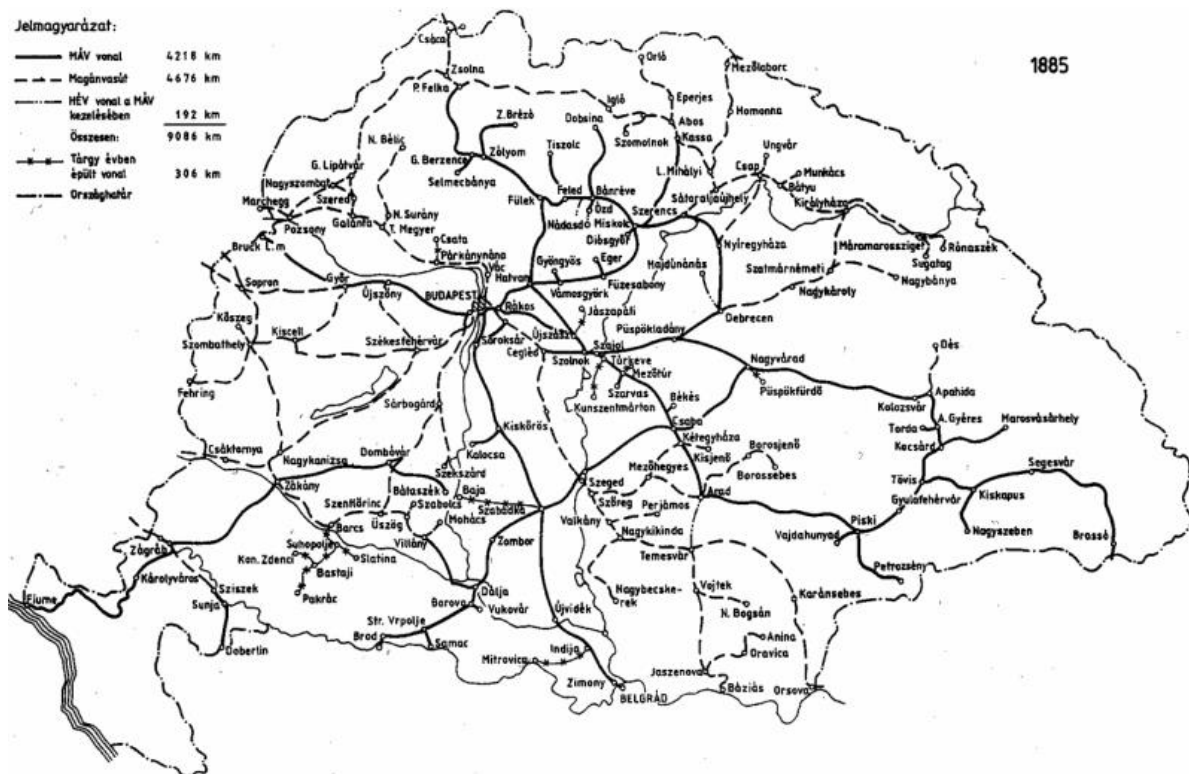
¹¹¹⁴ Bay 1942. 206. p.

¹¹¹⁵ Szakál 2011. 26. p.

¹¹¹⁶ Oross 2013. 99–100. p.

¹¹¹⁷ Közúti vaspálya Győrött. GYK, 1884. november 20. 94. szám, 2. p.

¹¹¹⁸ Vasúti tervek. VÉKK, 1885. február 4. 14. szám, 140–141. p.



10. ábra: A magyar vasúthálózat 1885-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [letöltési idő: 2023. január 17. 10:46])

7.3 Az első győri iparvágány – pályaudvarbővítés

Nem sokkal később előtérbe került a MÁV vonalából kiágazó, a győri szeszgyárat is érintő, a DGT kikötőjéig vezető szárnyvonal állampénzen való kiépítése.¹¹¹⁹ A szeszgyár külön beadványt intézett a MÁV-hoz, miszerint a naponként 150 hektoliter alkohol előállítására és 1800 darab marha hizlálására berendezett vállalat számára szükségessé vált a győri állomással való közvetlen vasúti összeköttetés.¹¹²⁰ Ez a győri pályaudvar további bővítését, raktárkapacitásának növelését is megkívánta. Back Hermann tervében viszont csak a szeszgyár hálózatba való bekötése szerepelt, amely bár továbbvezetett volna a Duna partjáig, de az állomásra nem. A MÁV részletesen kidolgozta az adott vonalvezetések költségszámításait. Az első, Back Hermann által is kívánt, a Duna-partig vezető vaspálya 41 000, míg gazdasági okokból a MÁV és a miniszter által – értelemszerűen – jobban preferált szeszgyárig kiépítendő szárnyvonal 20 000 forintba került volna. A benyújtott elképzelések közigazgatási bejárását a

¹¹¹⁹ Oross 2013. 100. p.

¹¹²⁰ MNL OL K 229. 1889-9-8505. 15602. 1885. február 24.

miniszter még tavasszal elrendelte.¹¹²¹ Erre május 9-én sor is került Gyöngyös János osztálytanácsos vezetésével (az ennek alapjául szolgáló tervrajz: 124247.), ahol kifejtette, hogy a kormány egyelőre csak a szeszgyárig óhajt összeköttetést létesíteni – a magánvállalkozó kizárásával – 20 000 forintos államköltségen. Ez viszont a győriek érdekét kevésbé szolgálta, akiknek fontos lett volna mielőbb a dunai vasúti kapcsolat. A szeszgyárig vezetendő iparvágány rentabilitása már ekkor borítékolható volt annak folyamatosan emelkedő forgalma miatt, így állami érdek is volt mielőbbi kiépítése.¹¹²² Back a közúti vasúthálózat létesítéséről már korábban szerződést kötött Győr városával, miszerint a tervezett vaspályák a MÁV győri állomásából a szeszgyárig, később esetlegesen a Duna-partig vezetendő szárnyvonalakkal együtt is megépíthetők.¹¹²³ Back számára a kormány döntése így kedvezőtlen hír volt, hiszen párhuzamosan nem épülhetett meg két vonal a szeszgyárig, ráadásul ő leginkább a Duna-partot kívánta ezzel elérni, terve így egyre inkább háttérbe szorult,¹¹²⁴ de még bízott a város esetleges támogatásában és a fellebbezésben.¹¹²⁵ Back Hermann ekkor egy újabb ötlettel állt elő. Már saját gőzmalmától szándékozott iparvágányt építeni a MÁV pályájáig. Egyértelmű célja volt, hogy a Nádorvárosban elhelyezkedő gőzmalmából az árukat gyorsan tovább lehessen szállítani. A Hosszú utca mellett lévő malomból az államvasutak rendező vágányaiig keleti irányban húzódtak volna a sínek, amelyek építési tervét a kiküldött bizottság már ebben az évben megtárgyalta és jóváhagyta.¹¹²⁶ A szeszgyár pedig végül a MÁV-val kötött szerződést a telep sorompójáig vezető szárnyvonal kiépítéséről és üzemviteléről, valamint a telepén elhelyezett vágányok fenntartásáról (lásd: Melléklet 15. kép), így a kivitelezés kezdetét vette.¹¹²⁷ Az építkezés szeptember 8-ra befejeződött, és szeptember 24-én sor is került a szárnyvonal sikeres műtanrendőri bejárására és az átadására.¹¹²⁸ Mivel 1885. szeptember elejétől az érintett terület tulajdonosaival a területmegvásárlásos tárgyalások nem vezettek eredményre, a közmunka- és közlekedésügyi miniszter elrendelte a kisajátítási eljárást,¹¹²⁹ amely október 19-én kezdetét is

¹¹²¹ Közigazgatási és műtanrendőri bejárások. *Ne*, 1885. május 8. 963. szám, 66. p.

¹¹²² MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 15612. sz. 1885. április 25.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 17621/1885. szhoz, 1885. május 9.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. minisztérium, 17621/1885. jegyzőkönyvi szám, 1885. május 23.; A magyar államvaspálya. *GYK*, 1885. május 10. 38. szám, 2–3. p.

¹¹²³ Közigazgatási bejárás. *VéKK*, 1885. május 6. 52. szám, 430 p.

¹¹²⁴ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 17621/1885. szhoz, 1885. május 9.

¹¹²⁵ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 470. 1886. augusztus 26.

¹¹²⁶ Városi közgyűlés. *GYK*, 1885. augusztus 2. 62. szám, 2. p.; Oross 2013. 101. p.

¹¹²⁷ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Szerződés, 60303. 1885. július 23.; A győri szeszgyár részvány-társaság. *Győri Híradó* (a továbbiakban: *GYH*), 1885. október 18. 42. szám, 2. p.

¹¹²⁸ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. kir. minisztérium, 1885. szeptember 8.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. ministerium, 3699/1885. sz. Jegyzőkönyv, 1885. szeptember 24.

¹¹²⁹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr sz. kir. város polgármesterétől, 176. sz. 1885. szeptember 5.; Hirdetés. *BK*, 1885. szeptember 24. 217. szám, 9. p.

vette az ármegállapításokkal,¹¹³⁰ és ez decemberre be is fejeződött.¹¹³¹ Ezzel tehát Győrben megnyílt az első, a szeszgyárat a központi pályaudvarral összekötő iparvágány.

Időközben a GYSEV 1885. június 1-jétől személyvonatait már győri állomásának kedvezőtlen fekvése miatt a MÁV-pályaudvarra közlekedtette az Újszöny–Budapest közvetlen vonal átadásának köszönhetően.¹¹³² A forgalomnövekedés viszont a központi indóház fejlesztését is felvetette a MÁV részéről.¹¹³³ Innentől a GYSEV saját, helyi indóháza nem volt nyitott a személyforgalom számára.¹¹³⁴ Baross közbenjárására sikerült szeptember 15-től az új vasúti menetrendben a győriek és a mosoniak igényeinek is jobban megfelelni. A győr–moson–Bruck an der Leithai viszonylaton egyes vonatok indulási időpontja megváltozott, illetve új személyszállító vonatokat is forgalomba állítottak, így igazodva jóval inkább a győriek kéréseihez is.¹¹³⁵ Az év őszére a győri állami pályaudvaron postahivatal nyílt, így a Budapest és Bécs közötti vasúti postajárat egy újabb állomással bővült.¹¹³⁶

Az egyre nagyobb igénybevételnek, a növekvő helyi és az átmenőforgalom kiszolgálásának azonban már az állomás alig tudott megfelelni. Ennek hangot adtak a város lakói is Barossot kérve a mielőbbi segítségre.¹¹³⁷ Az épület kibővítése már évekkel ezelőtt téma volt. A MÁV időközben Győr városához fordult, hogy adja át neki az építkezéshez szükséges telkeket ingyen. Emellett a vasúti átjárók problémáját is mielőbb orvosolni kellett, hogy a kocsiforgalom ne álljon le a vasúti közlekedés miatt. Már tervek is készültek a híddal kapcsolatosan: a Fehérvári utca (ez a mai Baross út tengelye) és a Hosszú utca irányába is benyúlna mintegy 100 métert, figyelve arra, hogy a Späth-ház és az *Angyal Vendéglő* (ma Bartók Béla utca 5.) ne károsodjon.¹¹³⁸ Innentől élénk vita folyt a pályaudvar átépítéséről, elhelyezéséről és az áthidalás kivitelezéséről. A MÁV Igazgatósága közzétette az indóház kibővítésének tervét. Újszöny felé lévő győrszentmártoni országúton a szabad átjárást továbbra is biztosítani kívánták. Az állomás Vásártér mellett fekvő részén az óriási igénybevétel miatt egy 15 méter széles gyalog- és kocsihíd építését helyezték kilátásba, ehhez egyúttal városi földek átadását kérvényezték.¹¹³⁹ Voltak, akik helyi szinten támogatták a tervet. Mások ugyanakkor a személypályaudvart a

¹¹³⁰ Az államvasutak építkezései. *GYH*, 1885. október 11. 41. szám, 6. p.

¹¹³¹ A győr–soproni vasut és Győrváros. *GYK*, 1886. január 14. 4. szám, 1. p.

¹¹³² MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. miniszterium, 13446. iktatókönyvi szám, 1885. május 9.; A győr–sopron–ebenfurti vasut. *GYK*, 1885. április 26. 34. szám, 3. p.; A magyar államvasut. *GYK*, 1885. június 4. 29. szám, 3. p.; Kubinszky 1955. 129. p.

¹¹³³ MNL OL K 229. 1889-9-8505. magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 18786. sz. 1885. április 9.

¹¹³⁴ Sternhart 1966. 10. p.

¹¹³⁵ Vasúti menetrendünk. *GYK*, 1885. szeptember 6. 72. szám, 1. p.

¹¹³⁶ Új postahivatalok. *Posta és Távirtda Rendeletek Tára*, 1885. október 18. 51. szám, 239. p.

¹¹³⁷ Majdán 2010. 95. p.

¹¹³⁸ Vasúti indóházunk kibővítéséhez. *GYK*, 1885. június 21. 50. szám, 1. p.

¹¹³⁹ A pályaház kibővítésére. *GYK*, 1885. június 25. 51. szám, 3. p.

köztemető mellé kívánták áthelyezni, ahova kis kerülővel a GYSEV szerelvényei is bejárhattak volna. A mostani indóház pedig így melléképületeivel teherállomásként szolgálhatna tovább. Az érveket ellenérvek követték.¹¹⁴⁰ A helyi sajtóban hangosabbak voltak az utóbbihoz tartozók. Ők mindenképp elvetettek egy 6 méter magas ferde alakú vashidat, amely a közlekedést szerintük teljesen ellehetetlenítené, hiszen a lovak megbokrosodnának a felcsapó gőz feletti közlekedésben. A köztemető melletti hely viszont annak ellenére, hogy ingoványos, posványos és a sírkert egy részét is exhumálni kellene, a Dunával viszont könnyebben lehetne összekötni és a belváros forgalmát sem zavarná ennyire.¹¹⁴¹ Felmerült esetlegesen egy alagút építése is a mödlingi állomás mintájára,¹¹⁴² de az árvizekkel gyötört városban ettől mindenki tartott. A próbafúrások ezt később alá is támasztották,¹¹⁴³ így hamar el is vetették.¹¹⁴⁴ A végső döntést törvényhatóságok hozták meg később.

Szeptember 9-én és 10-én végül meg is tartották a győri pályaudvar kibővítésének és az áthidalások tárgyában a közigazgatási bejárást Tolnay Lajos MÁV főigazgató jelenlétében. Itt ismertette, hogy a tervezet szerint a meglévő teherraktárakat lebontják, egy teherpályaudvart építenek a köztemető mellé egyelőre két nagy áruraktárral, de még kettő részére helyet hagynak, hogy szükség esetén azok is kivitelezhetőek legyenek.¹¹⁴⁵ Továbbá tervbe vették a kelenföld–újszönyi vonal megnyitása utáni forgalomnövekedés és az ebből adódó balesetek és közlekedési fennakadások miatt a Hosszú utcai átjárónál a 1401/1402. szelvények között egy kocsi-, a Kálvária utcánál pedig egy gyaloghíd építését. A Fehérvári országúton (ma a 81-es út kivezető szakasza) a tervezett teherpályaudvari bővítések miatt szintén híd építése volt szükséges. A MÁV és Győr vármegye ezt a megoldást kívánta,¹¹⁴⁶ míg a város és a GYSEV ellenezte, mivel a Kálvária utcánál a szekérközlekedést mindketten meghagyták volna.¹¹⁴⁷ A helyiek aggályai között szerepelt, hogy a híd megépítése tetemes költséget jelentene Győrre nézve. A másik szerint pedig a megépítendő átjáró egyenes- vagy oldalfeljárókkal is a város egyik legszebb helyét csúfítaná el, ezzel kevesebb új betelepülő jönne ide. Nem melleleg az építmény a Vásártértől is területet venne el, illetve megítélésük szerint Nádorváros fejlődési szempontjából is negatív hatású lenne, hiszen nehezebben lehetne elérni a belvárost onnan. A nádorvárosiak

¹¹⁴⁰ A pályaház kibővítése. *GYK*, 1885. június 28. 52. szám, 1. p.

¹¹⁴¹ Az államvasutak építkezései. *GYH*, 1885. július 5. 27. szám, 3. p.

¹¹⁴² Karvasy Kálmán: A vasuti átjárók kérdéséhez. *GYK*, 1885. július 5. 54. szám, 1. p.

¹¹⁴³ A vasut-áthidalás. *GYK*, 1891. február 26. 17. szám, 2. p.

¹¹⁴⁴ Némáné 2019.

¹¹⁴⁵ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 37414. 1885. szeptember 9–10.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. miniszterium, 37414. iktatókönyvi szám, 1885. október 3.

¹¹⁴⁶ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr sz. kir. város közönségétől, 315. sz. 1884. július 28.; Az államvasutak építkezései. *GYH*, 1885. szeptember 13. 37. szám, 2. p.

¹¹⁴⁷ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr szab. kir. város közönségétől, 6. sz. 1886. január 27.

külön is a miniszterhez fordultak, mivel ez esetben a kocsiforgalom a Hosszú utcán keresztül elárasztaná őket, ráadásul egy tűzvész esetén csak ez az egy átjáró maradna a menekülésre. Egyúttal féltették a sertéskereskedelmüket és az ottani lakók számát is. Így a tanács nem támogatta a Kemény miniszter által is kért 3–4 holdnyi városi terület e célra való átadását. Viszont azt az elképzelést kifejezetten felkarolták, hogy a teherraktárat, a fűtőházat, a vízvételi épületet és a szénraktárat a teherpályaudvarhoz helyezik át a tehervonatok tolatásaival együtt, így a személypályaudvaron a vonatközlekedést ez nem akadályozná többé. A helyiek mellett a GYSEV is kifogásolta a Hosszú utcai átjáró áthidalását. Szerintük az még inkább nehezítené a közlekedésüket a saját pályaudvarukhoz, különösen a teherszállítmányokat tekintve a lóvontatású szárnyvonalukon, amely esetében felmerült már 1884-ben a gőzüzeművé való átalakítás.¹¹⁴⁸ Eddig a Rába-part és a felrakódó hely között 640 méteres távolság volt, most 1320 lenne. Így a vasúttársaság kérte a minisztériumtól, hogy a Kálvária utcai átjárót hagyja meg az eredeti állapotában.¹¹⁴⁹ A GYSEV ekkor már egy Rába-parti szárnyvonal kiépítését is indítványozta.¹¹⁵⁰

Még ebben az évben megszületett a döntés, Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter elrendelte a személypályaudvar bővítését és egy teherpályaudvar kialakítását. A meglévő vágányok leginkább az átmenőforgalmat szolgálják ki innentől, míg a tolatási célokra újakat kell építeni. Ennek érdekében a régi áruraktárat le kellett bontani, és a köztemető mellé, a Szodtfried-féle magtárhoz megépítendő teher- és rendező pályaudvaron a szükséges számban szabványos áruraktárakat kellett építeni hozzávehető utakkal és vágányokkal. Emellett a közúti és a vasúti közlekedés folyamatos keresztezését fel kellett számolni, így a miniszter elrendelte a Hosszú utcánál egy kocsis, a Kálvária utcánál pedig gyalogos áthidalás kiépítését.¹¹⁵¹ A fűtőház, a vízvételi épület és a szénraktár személypályaudvarról való áthelyezését azonban nem támogatta, mert az 80–90 000 forint értékű épületek lebontását kívánta meg.¹¹⁵² A miniszter 1 165 000 forintot rendelt el e célra 1886-tól 1889-ig. A MÁV részletesen kidolgozta a bővítés tervét és költségeit. A sok technikai újítás (pl. kocsimosótelep, vízállomás) mellett kiemelten foglalkoztak többek között a folyton-folyvást növekvő utazóközönség fogadásával és a

¹¹⁴⁸ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Ebenfurti Vasut, 1590. sz. 1885. október 15.; A győr–sopron–ebenfurti vasut. *GYH*, 1885. december 13. 50. szám, 3. p.

¹¹⁴⁹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr szab. kir. város közönségétől, 535. sz. 1885. november 6.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Nagyméltóságú Minister Úr, Legkegyelmesebb Urunk! 1885. november 14.; Az államvasutak építkezései. *GYH*, 1885. június 7. 23. szám, 2. p.; Az államvasutak építkezései. *GYH*, 1885. szeptember 13. 37. szám, 2–3. p.; Az áthidalások ellen. *GYH*, 1885. október 18. 41. szám, 2. p.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka- és Közlekedési m. kir. Miniszter, 37414. sz. 1885. december 19.

¹¹⁵⁰ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut, 203. sz. 1886. február 9.

¹¹⁵¹ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 6. 1886. január 27.

¹¹⁵² Az államvasut átjárói. *GYH*, 1885. december 25. 52. szám, 2. p.

vágányokhoz való biztonságos terelésével, illetve marharakodó építésével is. Ekkor már felmerült a felvételi épület és a peronok közötti alagút építésének gondolata.¹¹⁵³ Az első esztendőben 200 000 forintot különítettek el Győr állomásának bővítésére és átalakítására.¹¹⁵⁴ A híd megépítésének szükségességét inentől azonban továbbra is élénken vitatták a helyi sajtóban.¹¹⁵⁵

7.4 Vicinális vasúti tervek – a Rába- és a Duna-parti szárnyvonalak

1886-ban egy újabb helyiérdekű vasúti elképzelés látott napvilágot. Az erre az időszakra gyáripari központtá fejlődő Győr figyelme egyre inkább az építőipar számára szükséges fa és kőszén beszerzése felé fordult. Ezért szükségessé vált a Bakony belső területeinek forgalomba való bekapcsolása, és az is szempont volt, hogy milyen költséggel juthat hozzá a város a Mecsek szénkészletéhez.¹¹⁵⁶ Továbbá a győri sertéshizlalók szlavóniai és bakonyi állatokkal való ellátása is a célok között szerepelt.¹¹⁵⁷ Ez újabb lökést adhatna a város pangó kereskedelmének, nem mellesleg az első helyiérdekű vasutat jelentené Győr esetében, amely végre a regionális szerepkörét is javíthatta volna így. A város emellett a közmunka- és közlekedésügyi miniszternél is kopogtatott egy kedvezményesebb vasúti díjtételt illetően a győr–bécsi vonalon. Ugyanis ennek a Bécsig történő dunai hajózás komoly konkurenciát jelentett már a kedvezőbb díjtételek miatt. A városnak és a MÁV-nak az volt azonban az érdeke, hogy a kedvezőbb szállítási költségek miatt Győrben vasútra rakodják át az árut, és azon keresztül jusson el az osztrák fővárosba. Ez azonban csak kedvezményekkel lett volna elérhető.¹¹⁵⁸

Tisza László országgyűlési képviselő és érdektársai ugyanekkor kértek és kaptak előmunkálati engedélyt egy Győrtől Györszentmártonig vezetendő közúti,¹¹⁵⁹ továbbá az állami pályaudvartól Gönyüig egy gőzmozdonyú vasútra.¹¹⁶⁰ Inentől viszont vita bontakozott ki e

¹¹⁵³ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 75141. sz. 886. november 2.; A közmunka- és közlekedési miniszter 1886 évi költségeloirányzata, különös tekintettel a vasuti budgetre. *VéKK*, 1885. november 2. 140. szám, 1076. p.

¹¹⁵⁴ 1887-re 200 000, 1888-ra 375 000 és 1889-re 390 000 forintot. Közmunka és közlekedési ministerium. In: Részletes jelentés az 1886. évre, az állami háztartás, az állami vagyon kezelése körül szerzett számviteli tapasztalatokról és az állami adósságok ellenőrzéséről. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1887. szeptember 15. 108. p.

¹¹⁵⁵ Kell-e a vashid Győrnek? *GYK*, 1886. február 7. 11. szám, 2. p.; Hogyan lehetne elkerülni Győrtől a vasúti áthidalást? *GYK*, 1886. február 11. 12. szám, 1. p.

¹¹⁵⁶ Kerekes 2012. 1126. p.

¹¹⁵⁷ Majdán 2014. 103. p.

¹¹⁵⁸ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr szab. kir. város közönségétől, 115. sz. 1886. február 27.

¹¹⁵⁹ GYLV, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 414. 1886. július 12.; Hivatalos rész. *VéKK*, 1886. július 7. 80. szám, 635. p.; Előmunkálati engedélyek. *AÉI*, 1886. október 3. 40–509. szám, 437. p.; A győr–gönyü–szenmártoni vasut. *GYK*, 1886. szeptember 9. 72. szám, 1. p.

¹¹⁶⁰ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 515. 1886. szeptember 7.

kérdésben, hogy ez a vasút valóban előnyös-e Győrnek?! A Lloyd kezdeményezésére a városi közgyűlés egy bizottságot hívott össze a tervezet megvizsgálása céljából. Megállapították, hogy Győrre nézve káros lenne ez a vasút, és nem támogatják kiépítését.¹¹⁶¹ A helyi sajtóban azonban ellenvélemény is megfogalmazódott, hiszen a Győr és Gönyű közötti vasút a városukba szállítaná a Dunáról ott lepakolt árut, tehát nem kerülné el őket. Győrnek csakis az a vaspálya ártana, amely elterelné innen a forgalmat.¹¹⁶² Sőt, egyes elképzelések szerint, ha a vasutat megfelelően támogatnák, Zircig, Veszprémig és a Balatonig is vezethetne. Gönyűnél összeköthetné Csallóközt egy gőzkomppal, és Győr érdekeit is szolgálná. Nem kell félniük a helyi kereskedőknek és a közraktáraknak, hiszen az csak forgalomnövekedést hozna.¹¹⁶³

A helyi lakosság kezdeményezésére a városi törvényhatósági bizottság még 1886-ban megtiltotta a GYSEV-nek a tűrhetetlen állapotokat eredményező, életveszélyes és az érintett házak állagromlását¹¹⁶⁴ eredményező nádorvárosi lóvontatású teher- és gabonafuvarozást.¹¹⁶⁵ A megoldást keresve a GYSEV-nél is újból felmerült egy, a – városon kívül fekvő¹¹⁶⁶ – győri állomásától a Rába partjáig vezetendő szárnyvonal kiépítése a győr-belvárosi töltés egy részét is felhasználva, a Rábaszer (ma Zechmeister) utca mentén egészen a Karmelita térig, ahol a torkolatnál kikötő hajók közvetlenül a vasúti kocsikra rakodhatnának. A parton teherpályaudvart, a Gyár utca kijáratával szemben áruraktárakat is tervezett.¹¹⁶⁷ A társaság be is terjesztette elgondolását a győri közgyűléshez, amely – elméleti síkon már – támogatta azt.¹¹⁶⁸ 1886. március 30-án sor is került az elképzelt vonal közigazgatási bejárására.¹¹⁶⁹ Városi szinten egy szűkebb kiküldött bizottság vizsgálta a vállalat tervét, meghatározta az építési és üzleti feltételeket,¹¹⁷⁰ amelyeket a következő közgyűlésen beterveztett és el is fogadott.¹¹⁷¹ A GYSEV a győri vasútjának 0. szelvényéből (tehát a teherpályaudvarából) kiágazólag a MÁV pályatestének áthidalásával a Sétatérig (ma Radó-sziget) szándékozott szárnyvasutat építeni. A város minimális korrekcióként – több műszaki előíráson túl – a Hosszú hídnál tervezett őrházat annak déli oldalára kívánta áthelyezni, a Gyár utcai raktárat a Sétatéri híd¹¹⁷² felé kérvényezte

¹¹⁶¹ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 550. 1886. szeptember 27.; A győr-gönyűi vasút. *GYK*, 1886. szeptember 26. 77. szám, 2. p.

¹¹⁶² A győr-gönyűi vasút. *GYK*, 1886. október 3. 79. szám, 1. p.

¹¹⁶³ A gönyű-győr-szentmártoni vasút. *GYK*, 1886. október 7. 80. szám, 1. p.

¹¹⁶⁴ Nyilasi Lajos: Tűrhetetlen állapot. *GYK*, 1886. január 3. 1. szám, 2. p.

¹¹⁶⁵ Vasut városunk szívében. *GYK*, 1889. szeptember 5. 105. szám, 2. p.; Némáné 2019/2.

¹¹⁶⁶ Vasuti hírek. *PH*, 1886. április 2. 92. szám, 9. p.

¹¹⁶⁷ A győr-sopron-ebenfurti. *GYK*, 1886. február 14. 13. szám, 2. p.

¹¹⁶⁸ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 71. 1889. február 11.

¹¹⁶⁹ A győr-sopron-ebenfurti vasút. *Ne*, 1886. április 1. 1288. szám, 6. p.

¹¹⁷⁰ A győr-sopron-ebenfurti vasutnak. *GYK*, 1886. március 28. 25. szám, 2. p.

¹¹⁷¹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Bizottsági javaslat, 1886. április 5.

¹¹⁷² Ez a híd is faszervezetű volt eredendően. 1894-ben két részletben adták át az új vashidat a forgalomnak, a nagy híd 51,84 a kis híd 50,2 méter hosszú volt, a Rába, az Árapasztó csatorna felett és a Radó-szigeten ívelt át. A főág

eltolni.¹¹⁷³ Emellett még a szárnyvasút vágánya a Hosszú híd melletti tilalomfán¹¹⁷⁴ túl nem terjedhetett.¹¹⁷⁵ A *Rábaszabályozási Társaság* támogatta, vízműtani műszaki véleményét már korábban ismertette,¹¹⁷⁶ míg a MÁV¹¹⁷⁷ a GYSEV által építendő, a vonala felett átívelő áthidalás és a dunai hajós kereskedelemről számukra hátrányt jelentő pozíció miatt ellenezte ilyen formában az elképzelést.¹¹⁷⁸ A GYSEV végül a település kéréseit maradéktalanul elfogadta. Győr város rendkívüli törvényhatósági közgyűlése így támogatta a tervet,¹¹⁷⁹ elindult a terület kisajátítása is, a kiépítése innentől már csak a minisztériumtól függött.¹¹⁸⁰ A GYSEV a megfelelő pótadatokat és -rajzokat nem sokkal később be is nyújtotta a minisztériumba a mielőbbi pozitív döntést remélve. Ebben már a Rábán átívelő GYSEV-es híd modernizációja is szerepelt tervként.¹¹⁸¹

Erre mintegy válaszul már a MÁV is elkezdte saját Duna-parti szárnyvonalának előmunkálatait. Az illetékes miniszter nem sokkal később elrendelte a társaság győri indóházától a Duna partjára kiépítendő vaspálya közigazgatási bejárását. A két szárnyvonalról a város pangó kereskedelmének felélesztését várták.¹¹⁸² Vasútépítési tervek tehát bőven voltak a hanyatlás megállítására, de újabb közraktárak felállítása és tarifaengedmények is kellettek a város régi kereskedelmi volumen visszaállításához.¹¹⁸³ A Duna-parti iparvágányt (a MÁV pályaudvarától a már működő szeszgyárig vezető iparvágány meghosszabbításaként) illetően nagy előrelépés történt. 1886. július 24-én megtartott sikeres közigazgatási bejárás alkalmával a bizottság minden pontos műszaki részletet rögzített és a város által kért módosításokat is elfogadta.¹¹⁸⁴ A szárnyvonal építésére 23 500 forintot¹¹⁸⁵ irányoztak elő és a MÁV szabványa

feletti híd középrésze felvonható volt, így uszályok is át tudtak rajta haladni, kiváltképp az 1891-ben átadott GYSEV-rakodó, rakpart felé. Ma a Rába Kettős híd van a helyén. In: Zoltán Vilmos: Győr. In: Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Magyarország monografiája. Budapest, Országos Monografia Társaság, 1910. (a továbbiakban: Zoltán 1910.) 73. p.; Mentés – Galgóczi 1993. 32. p.

¹¹⁷³ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 7549/87. sz. 1886. március 30.; Rendkívüli városi közgyűlés. *GYK*, 1886. április 1. 26. szám, 2. p.

¹¹⁷⁴ Határszéleken felállított oszlop, szobor, cölöp, amely táblával van ellátva és a köztilalmat hirdeti.

¹¹⁷⁵ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 1891-28-14452. (a továbbiakban: MNL OL K 229. 1891-28-14452.) Jegyzőkönyv, 1886. március 30.

¹¹⁷⁶ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Rábaszabályozótársulat műszaki osztály, 36. sz. 1886. február 12.

¹¹⁷⁷ A közigazgatási bejárásról. *GYK*, 1886. április 1. 26. szám, 3. p.

¹¹⁷⁸ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 29917/86. 1886. április 16.

¹¹⁷⁹ A győr–sopron–ebenfurti vasúttársaság rábaparti szárnyvasútja és rakodója. *GYK*, 1886. április 4. 27. szám, 1–2. p.

¹¹⁸⁰ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 316. 1886. május 12.

¹¹⁸¹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút, 924/337. sz. 1886. június 11.

¹¹⁸² A m. kir. államvasút dunaparti szárnyvonaláról. *Ne*, 1886. július 24. 1400. szám, 137. p.

¹¹⁸³ Győri dolgok. *BH*, 1886. augusztus 7. 217. szám, 7. p.

¹¹⁸⁴ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 467. 1886. augusztus 26.

¹¹⁸⁵ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar kir. államvasutak, 43900/86. A győri szeszgyári szárnyvonal folytatását képező dunaparti szárnyvonal költség-számítása,

szerint lesz építendő, a rajta megengedett sebesség mindösszesen 15 km/h. A bizottság a Duna partjára tervezett egy helyett, két vágányt javasolt és nem a raktárak elé, hanem azoktól 18 méterre (a MÁV ezt 14-re változtattatta) a védőtöltés tetejére és végül a *Rábaszabályozó Társasággal* is minden részletet kidolgoztak a töltést és a védőfalat illetően. Mivel a vonalat a szeszgyári iparvágány folytatásaként tervezték, annak egy részét a MÁV meg is kívánta váltani, és a gyárban telepítendő váltóberendezés költségét is fedezné, ugyanakkor ez költségtöbbletet jelentett az eredetileg meghatározott építési kiadáshoz képest. A szeszgyárban ugyanakkor aggodalmukat fejezték ki azért, hogy a gőzmozdonyok számának növekedése a tűzbiztonsági kockázatot jócskán emelni fogja.¹¹⁸⁶ Ez a problémát a *Cs. és Kir. Katonai Kincstár* is felvetette, hiszen a vaspálya a katonai kórház,¹¹⁸⁷ a városi Fatelep (ma Kandó Kálmán utca 2., az IGM Global Welding Technologies AG cég helyén volt) és a Puskaport-torony mellett vezetett. A DGT mindenképp azért ágált, hogy a kikötőjét is bekössék a szárnyvonalba, amelyet a MÁV és a minisztérium is fontolóra vett.¹¹⁸⁸ A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség embere a kérések nagy részét elfogadta, de a MÁV tervezetében felvázolt vonalvezetés tűztávlatát elégségesnek vélte, így nem kellett ezen módosítani.¹¹⁸⁹ Baross Gábor a bejárás alkalmával felvett jegyzőkönyvet tudomásul vette és a Duna-parti szárnyvonal kiépítését ezt követően engedélyezte, a kisajátítási tárgyalások megkezdődhettek.¹¹⁹⁰ Így pont került Back közúti vasúti projektjének végére. A szeszgyári vonallal is összekötendő 5559 méteres gőzüzemű közúti vasúti tervét¹¹⁹¹ a városi közgyűlés is végleg elutasította arra hivatkozva, hogy az 4 méter széles helyet foglalna el a belváros szűk utcáiban,¹¹⁹² így a Gyár és a Császár utcai szekérforgalmat nagyban akadályozná, míg a Felső-Duna utca közlekedését teljesen ellehetetlenítené.¹¹⁹³ A plénum csak a MÁV-pályaudvar és a Duna-part közötti szárnyvonal kiépítését támogatta.¹¹⁹⁴ A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium ellenvéleményét elküldte a városhoz, hogy vegyék fontolóra mégiscsak a Back-féle közúti vasút létesítését, hiszen – több külföldi példára

¹¹⁸⁶ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 43900. sz. 1886. június 25.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 1886. július 24.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 73065. sz. 1886. október 28.

¹¹⁸⁷ A mai Vas Gereben (akkor Homokgödör) utca mellett, nagyjából a vagongyár központi épületével szemben, a mai Árkád melletti nagy körforgalom környékén volt ez a katonai kórház.

¹¹⁸⁸ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Kömunka és közlekedési m. k. miniszterium, 30084. iktatókönyvi szám, 1886. augusztus 8.

¹¹⁸⁹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Nagyméltóságú Ministerium! 1886. július 27.

¹¹⁹⁰ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. Ministerium, 1886. augusztus 14. A dunaparti vasúti szárnyvonal. *GYK*, 1886. augusztus 22. 67. szám, 3. p.

¹¹⁹¹ A győri közúti vaspálya. *GYK*, 1886. július 22. 58. szám, 1–2. p.

¹¹⁹² A közúti vasut. *GYK*, 1886. augusztus 22. 67. szám, 2. p.

¹¹⁹³ GYVL, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 156. 1886. március 12.

¹¹⁹⁴ Városi közgyűlés. *GYK*, 1886. július 25. 59. szám, 2. p.

hivatkozva – az a település kereskedelmét jócskán előmozdíthatná.¹¹⁹⁵ A közgyűlés azonban ennek ellenére sem támogatta,¹¹⁹⁶ így ez sosem valósult meg.

A GYSEV jelezte a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium felé, hogy a Rába-parti vágányát ugyanolyan feltételekkel használhatja a MÁV is, a közös szállítmányokhoz a kocsikat is adhatják, nem állít fel az Első Dunagőzhajózási Társasággal külön díjtételeket, belső rakodóhelyét a győri helyi forgalom számára rendelkezésre bocsátja a MÁV számára kedvezményes költségelszámolással.¹¹⁹⁷ A MÁV továbbra is foglalkozott a számára konkurenciát jelentő Rába-parti szárnyvasút ügyével, és nem ellenezte abban az esetben, ha ugyanolyan feltételekkel épül ki a vaspálya, mint az ő esetükben, és a használata nem károsítja a vasúttársaságot. Ezt jelezték is a miniszter felé. A megegyezés meg is történt.¹¹⁹⁸ Baross Gábor időközben a Rába-parti szárnyvasút átdolgozott – részletesen leírt – terveit 1887. március 30-án elfogadta, és az építési engedélyt kiadta ezzel a szöveggel: „*A győr-sopron-ebenfurti vasút 0. szelvényétől kiágazólag, a m. kir. államvasutak pályatestének áthidalásával – a győri séta-térig, a győr-sopron-ebenfurti vasúttársaság Ital kiépíteni szándékolt szárnyvasutnak, a hivatali elődöm által m. é. 17877. sz. alatt kiadott utasítás nyomán átdolgozott terveit jóváhagyván, ezen szárnyvonal építésére az engedélyt egyidejűleg megadtam.*”¹¹⁹⁹ Ezt követően a tervezett Rába-parti szárnyvonalon elkezdődtek a kisajátítások, a város nem adott ingyen területet a társaságnak.¹²⁰⁰ A vasúttársaság az előmunkálatok mielőbbi lebonyolítása után hozzá akart már látni a vaspálya kivitelezéséhez.¹²⁰¹ A város közgyűlése viszont csak akkor járult hozzá a szárnyvonal kiépítéséhez, ha a Rába felett átívelő hidak kérdése véglegesen megoldódik.¹²⁰² A Duna-parti szárnyvonalnál ez idő alatt valamelyest módosítani kellett az irányt, mivel a Zánthó bástyát (ma a Dunakapu tér területe) lebontották. A vonal így a gőzhajóállomástól egyenes irányban haladhatott a bástya kiszögellő sarkáig, ezzel a vonal 40 méterrel meghosszabbodott. Az építkezésnél az épület anyagát a vállalkozók megvásárolták és felhasználták, a város területeket sem volt hajlandó ingyen átengedni a vasútnak. A

¹¹⁹⁵ A Back-féle közuti vasut. *GYK*, 1886. szeptember 26. 77. szám, 2. p.

¹¹⁹⁶ A Back-féle közuti vasutra. *GYK*, 1886. szeptember 30. 78. szám, 2. p.

¹¹⁹⁷ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Ebenfurti Vasut, 1787. sz. 1886. december 3.

¹¹⁹⁸ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Állmavasutak Igazgatósága, 88787. sz. 1887. február 16.

¹¹⁹⁹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka és közlekedési m. k. minisztérium. 7549. iktatókönyvi szám, március 16.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Közmunka- és közlekedésügyi Miniszter, 7549. sz. március 30.; A rábaparti szárnyvonal. *GYK*, 1887. április 17. 31. szám, 2. p.; *GYVL*, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 112. 1887. április 14.

¹²⁰⁰ *GYVL*, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 172. 1887. május 23.

¹²⁰¹ A rábaparti vasuti szárnyvonal. *GYK*, 1887. június 23. 50. szám, 4. p.

¹²⁰² *GYVL*, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 323. augusztus 29.; *GYVL*, IV. B. 1401/a 17. Közgyűlési jegyzőkönyv, 15. 1888. január 3.

kitérővágányt 400 méter hosszúra tervezték.¹²⁰³ A munkálatok júliusban meg is kezdődtek a budapesti *Fischer és Gregersen G. és Fiai Építő Vállalat* kivitelezésében Bachl József osztálymérnök és Ódor István segédmérnök felügyelete alatt.¹²⁰⁴ A Duna-parti szárnyvonal kiépítése nem sokkal később a győriek örömére végre megkezdődhetett.¹²⁰⁵ Egyúttal a győri kereskedők Back Hermann vezetésével a mosoni-dunai rakpart felújítását is elhatározták már, amelyért a hajótulajdonosok magasabb karópénzt (a hajó kikötésekor kellett fizetni)¹²⁰⁶ is hajlandóak voltak fizetni.¹²⁰⁷ 1887-ben további 150 000 forintot költöttek a győri állami pályaudvar bővítésére és átalakítására.¹²⁰⁸

Végül 1888 májusára elkészült a Duna-parti szárnyvonal, amely a MÁV győri pályaudvarából ágazott ki és a szeszgyári szárnyvonal kiegészítéseként már a folyó partjáiig is elért.¹²⁰⁹ A 2078 méteres szakasz hivatalos átadására a sikeres műtanrendőri bejárást követően augusztus 18-án került sor.¹²¹⁰ Mire megnyílt a város gabonaforgalma már nem jelentett veszélyt Budapestre,¹²¹¹ és hamar kiderült az is, hogy elhelyezése egyáltalán nem észszerű. Nem épült elég közel a vízparthoz, amely nehézkessé tette és megdrágította a ki- és bepakolást, továbbá egy áradás esetén használhatatlan volt. Egy utolsó esélyként egy új Duna-rakpart építése kínálkozott.¹²¹² Győr mindent elkövetett annak érdekében, hogy a Duna mentén egy rakodópartot létesítsen, de a vasúttársaság nem vállalta sem a sínáthelyezés költségeit, sem az új sínpár lefektetését.¹²¹³ E projekt végül csak 1891-re valósult meg Győr kezdeményezésére a Mosoni-Duna városi rendezésének keretében. (lásd: Melléklet 27. kép)¹²¹⁴ Eközben 1888-ban 305 173 forintnyi összeget fordítottak a győri állami pályaudvar bővítésére és átalakítására.¹²¹⁵

¹²⁰³ Lovas Gyula (összeáll.): Dokumentumok Győr és Sopron közlekedésének történetéből. *Győri Közlöny* 1875–1896. (kézirat) é. n., 65. p.; GYVL, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 163. 1887. május 23.; GYVL, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 169. 1887. május 23.

¹²⁰⁴ A dunaparti szárnyvonal. *GYK*, 1887. július 27. 58. szám, 6. p.

¹²⁰⁵ A dunaparti szárnyvonal. *Ne*, 1887. szeptember 3. 1799. szám, 19. p.

¹²⁰⁶ Torma 2012. 15. p.

¹²⁰⁷ Rakpart építése Győrött. *Gazdasági Mérnök. Gazdasági és Műszaki Hetilap* (a továbbiakban: *GM*), 1887. december 11. 50. szám, 444. p.

¹²⁰⁸ Közmunka és közlekedési ministerium. In: A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1887. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1888. augusztus 26. 78. p.

¹²⁰⁹ A győri dunaparti államvasuti szárnyvonal. *Ne*, 1888. május 13. 2050. szám, 96. p.

¹²¹⁰ GYVL, IV. B. 1401/a 17. Közgyűlési jegyzőkönyv, 202. 1888. október 15.; A dunaparti szárnyvonal. *GYK*, 1888. május 13. 39. szám, 4–5. p.; Az 1888 év folyamán megnyílt új vasutak átlagos üzemhossza. *VéKK*, 1889. július 21. 87. szám, 857. p.; A m. kir. államvasutak. *GYK*, 1888. augusztus 19. 67. szám, 4. p.

¹²¹¹ Sáry 2001. 12. p.

¹²¹² Győrváros kereskedelme. *GYK*, 1888. február 16. 14. szám, 2. p.

¹²¹³ A dunai rakodópart. *GYK*, 1892. április 3. 29. szám, 1. p.

¹²¹⁴ Győr Megyei Jogú Város Levéltár Műszaki Levéltára, IV. B 1406/29. Győr város Műszaki Hivatala iratai, Tervtár 29–30. (a továbbiakban: GYVL ML IV. B 1406/29.) Győr szab. kir. város mérnöki hivatala 122/891. 1891. február

¹²¹⁵ Kereskedelemügyi ministerium. In: A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1888. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1889. augusztus 30. 72. p.

Tisza Kálmán időközben annyira meg volt elégedve Barossal, hogy az egészségügyi állapota miatt a felmentését kérő Kemény Gábor miniszter helyére őt javasolta a tárca élére. A miniszterelnök választásával az ellenzék is egytértett, hiszen az államtitkár rövid minisztériumi tevékenysége mindenkit meggyőzött arról, hogy Barosznak részint vannak tervei, elképzelései az e tárcához tartozó feladatokról, részint rendelkezik elegendő energiával és kitartással a munkák elvégzéséhez. Decemberben a *Győri Közlöny* is nyilvánosságra hozta Baross miniszteri jelölését, hosszan méltatva az országos és Győr városért tett intézkedéseit.¹²¹⁶ Tisza végül a szerényen élő, de kiváló képességű¹²¹⁷ Baross Gábort ki is nevezte 1886. december 29-től a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium élére, amely a győriek számára is még nagyobb előnyökkel kecsegtetett,¹²¹⁸ egyúttal a város törvényhatósági bizottsága Győr díszpolgárává választotta.¹²¹⁹ Ezek után nem csoda, hogy a Szabadelvű Párt ismét őt jelölte a kerület országgyűlési képviselőjévé. Nem csak ők, hanem a szavazók többsége is támogatta a második mandátumában, hiszen az 1204 szavazatból 766-ot kapott, míg a vetélytársa, a Függetlenségi Pártot képviselő – egyébként nagyon népszerű – Krisztinkovich Ede 438-at.¹²²⁰ Egyértelmű volt tehát, hogy a város Barosst akarja a továbbiakban is. Most már csak az volt kérdés, ő mit akar, hiszen a korabeli választójogi törvényeknek megfelelően egy személynek több körzetből is felajánlhatták a mandátumot. Ez történt Barossal is, akit – tudta és beleegyezése nélkül – Pozsonyban is megválasztottak képviselőnek. A győri városi vezetőséggel azonban májusban levélben tudatta, hogy „*Baross Gábor miniszter ur csakis a győrvárosi jelöltséget fogadja el.*”¹²²¹ Mandátumának ünnepélyes átvételére június 14-én került sor a Lloyd székházában, ahol a miniszter ismertette programbeszédét is. Ebben leginkább az országos fejlesztésekre tért ki, leghosszabban az árvízvédelemre és az egyes folyók szabályozására, amivel a külkereskedelmi lehetőségei nőnek az országnak. A vasutat illetően új tarifapolitika bevezetését hangsúlyozta, amely a belföldi forgalmat jócskán fokozhatná. Ahogy fogalmazott: „*Helyes forgalmi és közgazdasági politikával lehet csak elérni anyagi jólétünket.*” Végül kitért a helyi érdekű vasutak jövedelmezőségére is. Ezekkel a szavakkal búcsúzott: „*Én Győr sz. kir. város iránt a legőszintébb tisztelettel viseltetem s csak azt kérem az uraktól, tartsanak meg szives barátságukban s legyenek meggyőződve, hogy valamint eddig, ugy ezután is csekély erőm Győr*

¹²¹⁶ Baross Gábor. – miniszterjelöltsége alkalmából – I. GYK, 1886. december 5. 97. szám, 1. p.; Baross Gábor II. GYK, 1886. december 9. 98. szám, 1. p.

¹²¹⁷ Frisnyák 1997. 24. p.

¹²¹⁸ Baross Gábor közmunka- és közlekedési miniszter. GYK, 1887. január 1. 1. szám, 1. p.

¹²¹⁹ Baross Gábor díszpolgársági okmánya. GYK, 1887. január 23. 7. szám, 1. p.

¹²²⁰ A választás lefolyása. GYK, 1887. január 7. 8. szám, 1. p.

¹²²¹ Baross Gábor levele. GYK, 1887. május 15. 39. szám, 1. p.

sz. kir. város emelésére lesz irányozva.”¹²²² Baross még az ősz folyamán értesítette Győrt, hogy nem fogadta el Pozsony felkínált mandátumát, maradt – immáron másodszor – a város képviselője.¹²²³

1887 első felében megfenekleni látszott a MÁV által tervezett vasúti áthidalás ügye. Magát Baross is azzal támadták, hogy az ő terve ennek megvalósítása. A győrieknek azonban kijelentette, hogy ha ennyire ellenzik a híd kiépítését, akkor az nem fog megépülni, legalább az állam számára megmarad annak a költsége. Ugyanakkor tartott attól, hogy a forgalom folyamatos növekedése miatt nemsokára ezt a város maga fogja kérni, de akkor meg nem lesz rá fedezet.¹²²⁴ A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség megvizsgálta a győri pályaudvaron „uralkodó” helyzetet, amelyet tragikusnak ítélt meg, és ezt követően a MÁV-hoz és a közmunka- és közlekedésügyi miniszterhez is eljuttatta a részletes, a körülmények javítását célzó javaslatait. Megítélésük szerint a személyforgalom lebonyolítása jelen állapotában ételveszélyes, ezért javasolták a peronok és a felvételi épület közötti alagúrendszer kiépítését. Nem szorgalmazták még egy felvételi épület létrehozását, sokkal inkább a régi helyett egy sokkal nagyobb újat, és, hogy az ezen tervezett lakóépület a vonatmozgatási telep szomszédságában lévő területen épüljön ki.¹²²⁵

A *Győri Közlöny*ben 1887 áprilisában „*Barabás*” tollából egy érdekes leírás jelent meg a győri MÁV-pályaudvar mindennapi életéből egy rövid időszakot kiragadva: „*A vásártérről térjünk be az indóházba. Úgy fekszik ott az az idomtalan épület mint egy lomha tekenősbéka, melyből az a satnya keskeny vendéglői rész mint a kagylóból kidugott vékony fej hosszúra kinyúlik. Megrohan a honvédliget mellett egy csomó tizenkét és tizennégy év körüli siheder, bizonyára utasnak néz, s addig kísérget és nyavalog néhány krajczárért, míg az ember még nem unja és odavet nekik valamit, alig mégy néhány lépésre már hallod, hogyan beosztják magoknak, hogy ez cigarettára futja ki a keresmény; eme sarcolás a déli és esti vonatoknál napirenden van és igen jó volna ha András bácsi, ki Argus szemekkel őrzi a pénztárnál, hogy egyik utas a másikat véletlenül meg ne előzze a jegyváltásban, – néha-néha ide is kitekinthetne. A tágas perronon csak úgy hemzseg a nép. Utasok futnak egyik kocsitól a másikig, a fürge ganimed neked szalad egy fél tuczat pohár sörrel, s nem elég hogy kénytelen fürdőben részesít, még a sör áráért is kárpótlást keres. Egy másodvirágzásnak örvendő hölgy drága czoczójára vadászik (czoczó az öleb) de czoczó örvend szabadságának és a sínek közt szívja a szabad levegőt, úrnője nem kis*

¹²²² Baross Gábor programbeszéde. *GYK*, 1887. június 16. 48. szám, 1–3. p.

¹²²³ Hírek Baross Gáborról. *GYK*, 1887. október 13. 82. szám, 2. p.

¹²²⁴ Választási mozgalmak. *GYK*, 1887. január 20. 6. szám, 1. p.

¹²²⁵ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Pótív a 440043. szhoz, 1887. február 5.

rémületére, mígvégre egy derék Pokrócz Ádám megörvendezteteti s egyszersmind méltatlankodásra készíti a derék hölgyet, mert megfogja czoczót és úgy behajítja a perronra, hogy éktelen visítással igyekezik úrnője mellé. S így az igazi nagyvárosi jelenetek egész sorozata. Panaszos utas, ki az állomási főnököt keresi és a fehérló arany sapkás portásának panaszolja el baját és az a derék ember méltósággal hallgatja a panaszokat. Egy csomó éneklő szabadságra menő Mars fia, ki csak azért kurjongat, hogy mielőbb észre vegyék milyen jól áll neki az extra moudur; targonczás podgyászbordárok majd leszednek a lábodról, amott egy kis legényke anyja után pityereg, azt hiszi hogy elvesztette, pedig az ott szorong a jegypénztárnál, tarka változatos képek egy félórára, aztán megint csend, csak az ellenőrző készülék csilingel, és lomha tehermozdonyok dübörögnek végig, nagyokat sivitva. De mára elég kedves olvasóm én eleget csavarogtam s bizonyosan te is elfáradtál velem együtt, menjünk haza.”¹²²⁶ Ebből is egyértelműen kitűnt, hogy mennyire forgalmas volt már ekkor a győri indóház, és a városi társas élet egyik fontos színterévé vált. Baross ekkor a Lloyd kérésére a Bécs és Győr közötti szállítási tarifát csökkentette.¹²²⁷

7.5 A győr–veszprém(–dombóvári) és a Rába-parti (szárny)vasút formálódó terveit – a teherpályaudvar átadása

Időközben a közmunka- és közlekedésügyi miniszter Tisza Lászlónak és érdektársainak a MÁV győri indóházától Gönyűig, illetve Győrtől Győrszentmártonig kiépítendő rendes nyomtávú helyi érdekű vasúti előmunkálati engedélyét újból egy évvel meghosszabbította.¹²²⁸ A Lloyd továbbra is élesen kritizálta a tervet várhatóan a városra gyakorolt kártékony hatásai miatt. Ez főleg abból fakadt, hogy a vonal kiépítésével a győr–gönyűi víziút forgalma jelentősen visszaesne, egyúttal a Győrben raktározandó áruk mennyisége is, így elesnének sok bevételről. A településre nézve kereskedelmi előnnyel így nem járna, csak a kivitelező magántársaság számára, de országos hadászati relevanciája sem lenne. Egyúttal a várost is megkérte a terv elutasítására.¹²²⁹ 1888-ban ismételt hosszabbításra került sor, továbbá a miniszter egyúttal előmunkálati engedélyt adott – kvázi ennek folytatásaként – Győrszentmártontól Ravazdon, Győrasszonyfán, Veszprémvarsányon, Bakonyszentkirályon, Zircen, Eplényen, Gyulafirátóton

¹²²⁶ Győri séták. GYK, 1888. április 26. 34. szám 2. p.

¹²²⁷ Bay 1942. 233. p.

¹²²⁸ GYVL, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 324. 1887. augusztus 29.; Uj helyi érdekű vasut. BH, 1887. augusztus 23. 231. szám, 10. p.

¹²²⁹ Bay 1942. 231–232. p.

át egészen egy Veszprémig vezetendő helyi érdekű vasútra.¹²³⁰ A leendő vicinális forgalmát a Bakony fakitermelése és -szállítása, valamint a makkon felhizlalt sertések győri piacra történő beszállítására alapozták. Győr kereskedelme ekkor újból elkezdett fellendülni, így a fában, szénben, sertésben, borban és mészből gazdag Bakonyban a város kereskedelmébe való bekapcsolása nagy előnyökkel kecsegtetett.¹²³¹ Az előmunkálatok így nem sokkal később el is kezdődtek a vonalon Gregersen Guilbrand norvég származású magyar mérnök, budapesti vállalkozó megbízásából Strasser Miksa mérnök vezetésével.¹²³² Az év végén még egy engedélyes társaság is megjelent. A bécsi *Central Bureau für Local- und Trambahnen* cég kért és kapott egy évre előmunkálati engedélyt egy Győrtől Györszentmártonon át Kisbérig vezetendő helyi érdekű kiépítésére, amely a városhoz fordult 200 000 forintos szubvencióért. Mivel ezt a vonalvezetést Győr számára kedvezőtlennek ítélte, megtagadta a támogatását.¹²³³ Ezzel párhuzamosan tűnt fel dr. Matkovich Tivadar országgyűlési képviselő, aki kért és 1888. december 7-én kapott a minisztertől a Veszprém és Dombóvár közötti viszonylatra tervezett helyi érdekű vasútra egy évre előmunkálati engedélyt.¹²³⁴ Már ekkor egyértelmű volt, hogy a Győr és Veszprém között vizionált HÉV folytatásaként óriási perspektíva lehetne ebben a vaspályában is.

1889 és 1891 között zajlott a vasútállamosítások második nagy hulláma Magyarországon. Az állam többek között az *Első Magyar Gácsországi Vasutat*, a *Budapest–Pécsi Vasutat*, az *Arad–Temesvári Vasutat* és a *Magyar Északkeleti Vasutat* váltotta meg ekkor már nem pénzügyi kényszerből, hanem gazdaságpolitikai lehetőségként. Baross a magyar külkereskedelem hatékonyságát kívánta növelni a folyamattal.¹²³⁵ 1889-ben nyújtotta be az országgyűlésbe a Nyugati Vasút – magyar vonalainak – január 1-jével történő megváltásáról, államosításáról szóló törvényjavaslatát.¹²³⁶ A képviselőház közlekedésügyi és pénzügyi bizottsága megtárgyalta az ügyet, és el is fogadta arra hivatkozva, hogy a társaság magyar részeinek államosítása a Dunántúlnak újabb gazdasági lendületet adhat.¹²³⁷ A képviselőház végül

¹²³⁰ Hivatalos rész. *VéKK*, 1888. október 14. 124. szám, 1203. p.; Előmunkálati engedélyek. *Építő Ipar* (a továbbiakban: *ÉI*), 1888. október 28. 617. szám, 486–487. p.; Új vasút. *FL*, 1888. október 16. 286. szám, 2102. p.

¹²³¹ Sály 2001. 17. p.; Győr–szt.-márton–zircz–veszprémi vasut. *GYK*, 1888. július 12. 56. szám, 2–3. p.

¹²³² Új vasut. *SZÉV*, 1889. december 10. 148. szám, 230. p.

¹²³³ Új vasutvonal. *GYK*, 1888. december 2. 97. szám, 3 p.

¹²³⁴ MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalásáról felvett jegyzőkönyv, 1894. május 12.

¹²³⁵ Frisnyák 1997. 65. p.

¹²³⁶ Törvényjavaslat az első magyar–gácsországi és a magyar nyugoti vasutak magyar vonalainak megváltásáról. *VéKK*, 1889. március 31. 39. szám, 409–413. p.; Törvényjavaslat az első magyar–gácsországi és a magyar nyugoti vasutak magyar vonalainak megváltásáról. *Ne*, 1889. március 26. 2361. szám, 179. p.; Vasutak államosítása. *BH*, 1889. március 27. 85. szám, 2. p.

¹²³⁷ A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése. *VéKK*, 1889. április 7. 42. szám, 449–450. p.; A képviselőház pénzügyi bizottsága. *PH*, 1889. április 2. 91. szám, 4. p.

elfogadta a javaslatot, amely így XIV. törvénycikkeként jogerőre emelkedett.¹²³⁸ A győriek egyúttal kérvényezték, hogy a volt Nyugati vasúti helyett létesítendő MÁV üzletvezetőséget tegyék át Szombathelyről Győrbe.¹²³⁹ A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium pedig megszavazta a következő évre az újabb 100 000 forintos támogatást a győri állami pályaudvar bővítésére és átalakítására.¹²⁴⁰

1889-ben fordulatot vett a győr–zirc–veszprémi vasútvonal kiépítésnek terve. A városi közgyűlés a Lloydal karöltve felterjesztést intézett a minisztériumhoz, mert megítélésük szerint a vaspálya – a gönyői iránnyal – a település kereskedelmének hanyatlását és vámjödelmének csökkenését okozná, illetve a nádorvárosiak üzleteire is káros lenne.¹²⁴¹ Ez azonban nem szegte fejét az érdekelteknek. Az előzetes terepfelvételi munkálatok és ezzel a végleges építési engedély megkapásához szükséges tervek elkészítése céljából szerződöttetett *Gregersen G. és Fiai Építő Vállalat* június 20-ára befejezett mindent, így ezeket be lehetett nyújtani tárgyalás céljából a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz.¹²⁴² Az engedményes Tisza László a terveket és a költségvetést az érintett vidék érdekeltségeivel megismertette és a vármegyékhez is benyújtotta.¹²⁴³ Augusztusban Tisza már Veszprémben tárgyalt Matkovits Tivadar országgyűlési képviselővel és engedményessel. Ennek eredményeként a bakonyi vasút kiépítése így már Kádártáig biztosítva volt.¹²⁴⁴

Eközben Győrben a teherpályaudvar munkálatai 1889 elején végre megkezdődtek és gyorsan haladtak előre.¹²⁴⁵ Amennyiben elkészül, a vonatrendezés itt és a tehervonatok indítása és érkezése már innen lesz bonyolítható, amely nagy könnyítést jelent majd a személypályaudvarnak,¹²⁴⁶ kiváltképp azért is, mert a MÁV és a GYSEV szerződést kötött a győri állami pályaudvaron a közös személy- és poggyászforgalom lebonyolításáról. Innentől a GYSEV-es személyszállító szerelvények végleg bejárhattak az állomásra, az utasok pedig

¹²³⁸ 1889. évi XIV. törvénycikk *az első magyar-gácsországi és a magyar-nyugoti vasutak magyar vonalainak megváltásáról.*

<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88900014.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D33>
(letöltési idő: 2021. január 4. 11:13)

¹²³⁹ A magyar nyugoti vasut. *GYK*, 1888. szeptember 2. 71. szám, 4. p.

¹²⁴⁰ A közmunka és közlekedésügyi ministerium költségvetésének tárgyalása a képviselőházban. *VéKK*, 1889. május 19. 60. szám, 636. p.

¹²⁴¹ GYVL IV. B. 1401/a 18. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1889. 28. 1889. janur 15.; A városi közgyűlés. *GYK*, 1889. január 17. 8. szám, 2. p.

¹²⁴² A Földművelés-, Ipari- és Kereskedelemügyi Minisztériumot 1889. június 15-én kettéválasztották egy Földművelésügyi és egy Kereskedelemügyi Minisztériummá. Az utóbbiba integrálták a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumot ugyanekkor.

¹²⁴³ A győr–zirczi vasut ügyében. *GYK*, 1889. június 29. 76. szám, 4. p.

¹²⁴⁴ A győr–zirczi. *GYK*, 1889. augusztus 22. 99. szám, 2. p.

¹²⁴⁵ A vasuti raktár. *GYK*, 1889. február 21. 23. szám, 2. p.

¹²⁴⁶ A vasuti teherpályaudvar. *Győri Hirlap* (a továbbiakban: *GYőH*), 1889. május 26. 43. szám, 3. p.

szabadon használhatták a felvételi épületet.¹²⁴⁷ Ekkor még úgy tűnt, hogy a teherpályaudvar július 1-jén átadható lesz, ez azonban végül kissé csúszott. Baross Gábor 1889 szeptemberében inkognitóban látogatást tett Győrben vasúton keresztül. Vonatmenettel először a dunai szárnyvonalat tekintette meg, majd betért a győri szeszgyárba is, végül megszemlélte a szeptember 5-én átadott, négy vágánnyal és két raktárral rendelkező – köztemető mögötti – teherpályaudvart.¹²⁴⁸ A régi raktárakat dohány- és sótárolásra alakították át, valamint itt zajlott a vámkezelés is.¹²⁴⁹ Két héttel a teherpályaudvar megnyitása után azonban a győriek azt konstatálhatták, hogy a kedvezőtlen, személypályaudvar körüli közlekedési helyzetük (sokszor vannak továbbra is zárva az átjárók) sok mit nem változott. Ennek oka az volt, hogy az új épületkomplexum túl szűk volt a rakodáshoz és a tolatásokhoz, és víz sem volt. A helyiek azonnali megoldást sürgettek a MÁV-tól egy esetleges raktárbővítéssel, újabb vágányok építésével vagy egyéb infrastrukturális fejlesztésekkel.¹²⁵⁰ Ugyanakkor a személypályaudvar kérdése is – ismét – akuttá vált, mert az akkori állomásépület már nem volt képes megfelelni a növekvő igénybevételnek.¹²⁵¹ Ugyanígy a vasúti átjárók kérdése is megoldatlan volt.¹²⁵² Olyannyira megnövekedett a forgalom a személy- és teherpályaudvart összekötő vasúti szakaszon és az érintett átjáróban is, hogy célszerűnek látszott egy felüljáróval biztosítani az állandó közúti közlekedést. Baross fel is szólította a város tanácsát, hogy vegye ismét fontolóra az áthidalás tervét. November elején a város törvényhatósági közgyűlése tárgyalta a hídépítés ügyét. A testületben vita bontakozott ki arról, hogy egy vagy két híddal lenne szerencsésebb megoldani a zavartalan forgalmat. Az építmény anyagáról is vitatkoztak a városatyák. Voltak, akik megelégedtek az olcsó fahíddal, míg mások a drágább, de tartósabb vashíd mellett kardoskodtak. A vita eldöntését és a híd magasságának megállapítását a minisztériumtól kérték.¹²⁵³

1889 nyarára a GYSEV kicsit belealudt a Rába-parti vasút kiépítésébe, mivel az átadott Duna-parti szárnyvasút meglátásuk szerint feleslegessé tette az elképzelésüket. A minisztérium ugyanakkor ősszel utasította a vállalatot, hogy a munkálatokat haladéktalanul kezdje meg. Ez áttörést jelentett a mellékvágány létrehozásában.¹²⁵⁴ A vállalat különben a korábbi tiltás ellenére is folytatta tovább a Kálvária utca melletti rakodó használatát. A GYSEV nem sokkal később

¹²⁴⁷ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Szerződés, 1849/89. sz. 1889. április 29.

¹²⁴⁸ Baross Gábor körútja. *PH*, 1889. szeptember 10. 249. szám, 5. p.

¹²⁴⁹ Megnyitás. *GyK*, 1889. szeptember 5. 105. szám, 2. p.; Az új teherpályaudvar. *GyóH*, 1889. szeptember 5. 72. szám, 3. p.

¹²⁵⁰ Az új teherpályaudvar. *GyK*, 1889. szeptember 22. 112. szám, 1–2. p.

¹²⁵¹ Pályaházunk kibővítése. *GyK*, 1889. szeptember 8. 106. szám, 3. p.

¹²⁵² Győri vasutügyek. *PH*, 1889. december 8. 338. szám, 11. p.

¹²⁵³ Majdán 2010. 100. p.

¹²⁵⁴ Vasut városunk szívében. *GyK*, 1889. szeptember 5. 105. szám, 2. p.

felhívást tett az 1600 méteres Rába-parti szárnyvonalának földmunkáira.¹²⁵⁵ Ez azonban nem igazán tetszett mindenkinek. A győriek egy része, a rábaszeri háztulajdonosok aggódtak, hogy az új szárnyvonal miatt a városrész károkat fog elszenvedni, a folyó partját „*eléktelenítené*”. Ugyanakkor a vonal megépítése növelné az érintett házak és magtárak értékét és újabb gabonaraktárak építését kívánná meg.¹²⁵⁶ Elrettentő példaként hivatkoztak a Duna-parti szárnyvonalra, amelyen az átadása után a forgalom folyamatosan szünetelt, vagy éppen a nem túl esztétikus fiumei vasúti rakodóvágányra.¹²⁵⁷ Az építkezés október végén kezdődött el a Práterben a fák kivágásával,¹²⁵⁸ de ismételten egyre több ellenkezés érkezett ezzel kapcsolatban, továbbra is a Rába-part és Győr város eredeti kultúrtáját féltve. (lásd: Melléklet 21. kép) Egy bizottság kivonult helyszíni szemlét véve, és az alábbi állapotot állapította meg: „*Ha e szárnyvasut kiépítése csakugyan a győr-sopron-ebenfurti vasut által producált terv szerint foganatosíttatnék, akkor a hosszuhid melletti kocsi közlekedés a rábaszeri irányban teljesen lehetetleníttetnék, sőt a csibéspiacz körüli részen is annyira korlátoltatnék, hogy ez által nem forgalom élénkítés, hanem a forgalomnak tönkretétele következnek be. De mi történnék a rábaparti kirakodással, ezt sűrű homály fedi, erre senki semmit nem tud válaszolni.*”¹²⁵⁹ Így a bizottság és a város egy újabb közigazgatási bejárást kezdeményezett a minisztériumnál,¹²⁶⁰ ahol az érintettek vázolhatják javaslataikat, sérelmeiket. A sajtóban eközben nem csitultak az indulatok. A győriek a megépítendő vaspályát a Rába-partjuk tönkretételeként aposztrofálták már. Nem mellékesen szerintük a GYSEV építési terve homlokegyenest ellenkezett a korábbi közigazgatási bejáráskor jegyzőkönyvbe foglaltakkal. A MÁV pedig kifogásolta a pályájuk felett a Rába-parti szárnyvonal 5. és 6. szelvényei között tervezett 16,6 méteres áthidalás tervét, mivel alatta a GYSEV által javasolt összefüggő négyvágányos megoldás indokolatlan volt, hiszen a vizionált híd csak három vágányt keresztezett. Ezt a kereskedelemügyi miniszter később kisebb módosításokkal el is fogadta.¹²⁶¹ A helyiek azzal bojkottálták az építkezést, hogy a kisajátítandó területek egy részének átadását megtagadták, feltételekhez kötötték.¹²⁶² A szárnyvonal kiépülése ekkor már gyakorlatilag megakadályozhatatlan volt, viszont bizonyos módosításokra még volt lehetőség a helyiek – közforgalmi, -biztonsági és -egészségi –

¹²⁵⁵ Győr. *GM*, 1889. október 6. 40. szám, 475. p.

¹²⁵⁶ A rábaparti vasut ügye. *GYK*, 1889. szeptember 8. 106. szám, 2. p.

¹²⁵⁷ A győrvárosi rábaparti vasút ellen. *PH*, 1889. október 23. 292. szám, 10–11. p.

¹²⁵⁸ Rábaparti szárnyvasut. *GYK*, 1889. október 27. 127. szám, 4. p.

¹²⁵⁹ A rábaparti vasut. *GYK*, 1889. október 20. 124. szám, 1–2. p.

¹²⁶⁰ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr szab. kir. város közönségétől, 265. sz. 1889. november 27.

¹²⁶¹ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut, 1076. sz., 1889. október 29.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 88428. sz. 1889. november 19.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Kereskedelemügyi m. k. minister, 62184. sz. 1889. december 3.

¹²⁶² MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut, 1061. sz. 1889. október 22.

szempontjait is szem előtt tartva. Ezen felül a Rába partját szabályozni is kellene, továbbá egy modern rakpartot is szükséges lenne kialakítani. Gazdasági szempontból azonban a város és a vasúttársaság is profitálhatna belőle, így a győriek végül nem zárkóztak el a megegyezéstől.¹²⁶³ A GYSEV a rá zúduló kritika miatt már novemberben hajlandó volt az eredeti tervektől eltérni. Ennek egyik elemeként a Sétatéri hídtól 250 méteres kőrakpartot épített, emellett a vágányokat annyira eltolta a Rába medre felé, hogy az a rábaszeri kocsiutat ne szűkítse le, amelyet a helyiek leginkább kifogásoltak. A város ezt pozitívan fogadta már a kereskedelemének fellendülését látva benne, ugyanakkor a Rába felső folyásának hajózhatóvá tételét is megfogalmazta egyúttal. Maga a vasúttársaság kérelmezte ekkor már egy új közigazgatási bejárás kiírását a minisztériumtól.¹²⁶⁴ Erre nem sokkal később sor is került. A kiépítendő szárnyvonal legkritikusabb részét a Hosszú hídtól kezdődő rábaszeri vonal képezte, ahol a réten összegyűlő víz levezetését kellett megoldani. Az ottani háztulajdonosok a környezetük egészségtelenné válásától is féltek. Emellett a lövészársulat aggályai is kivizsgálásra kerültek, miszerint a lőpálya használhatóságát korlátozzák a munkálatok. Végül a raktár elhelyezését úgy oldották meg, hogy nem közvetlenül a házak elé, hanem a meder felé eltolva építették meg, ezzel minimalizálva a kitakarást. A bejárás alkalmával úgy tűnt, hogy az érdekeltek és a helyiek közelebb kerültek a kompromisszumos megoldáshoz.¹²⁶⁵ Hiába dolgozott már több száz ember időközben a Rába-parti szárnyvonalon, Baross végül a sok huzavona után leállította az építkezést a GYSEV tiltakozása ellenére, mivel a korábban kiadott építési engedély óta valóban változtak a viszonyok, és újra kellett tárgyalni az engedélyezést.¹²⁶⁶ A győriek folyamatos ágállása így meghallgatásra talált, most már a döntés a kezükben volt, hogy támogatják, vagy elutasítják a vasutat.¹²⁶⁷ A város törvényhatósági bizottsági közgyűlése végül úgy határozott, hogy *”a szárnyvasut kiépítését szükségesnek, üdvösnek tartja”*, egyúttal kéri az új közigazgatási bejárást.¹²⁶⁸ Ekkor a szárnyvonal támogatói kezdtek már aggódni, félve attól, hogy a GYSEV mégiscsak eláll a megvalósításától.¹²⁶⁹ A MÁV pedig azért szólalt fel, hogy nem ellenzi a szárnyvonal kiépítését, de az eredeti tervektől való eltérést nagyon is, mivel az hátrányosan

¹²⁶³ Mégegyeszer a rábaparti vasut. *GYK*, 1889. október 29. 128. szám, 2–3. p.

¹²⁶⁴ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Jegyzőkönyv, 1889. november 1.; A rábaparti szárnyvasut. *GYK*, 1889. november 3. 130. szám, 2. p.

¹²⁶⁵ A rábaparti vasut. *GYK*, 1889. november 17. 136. szám, 4. p.

¹²⁶⁶ MNL OL K 229. 1889-9-8505. Ebenfurti Vasút, 1171. sz. 1889. november 27.; Beszűntett munkálatok. *GYK*, 1889. november 26. 140. szám, 3. p.

¹²⁶⁷ A rábaparti vasut. *GYK*, 1889. november 28. 141. szám, 1–2. p.

¹²⁶⁸ GYVL, IV. B. 1401/a 18. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1889. 265. 1889. november 27.; Városi közgyűlés. *GYK*, 1889. november 28. 141. szám, 3. p.

¹²⁶⁹ Győri vasutűgyek. *PH*, 1889. december 8. 338. szám, 11. p.

befolyásolhatná az általuk üzemeltetett és a szeszgyárral kötött szerződés értelmében tulajdonolt Duna-parti vaspálya forgalmát.¹²⁷⁰

1888 végére sor került a MÁV és a GYSEV által közösen tervezett és építendő, új Rába-híd sikeres közigazgatási bejárására, ezzel megoldást találva a régi, faszerkezetű áthidalás lecserélésére és a folyton növekvő igénybevétel biztonságos kielégítésére.¹²⁷¹ A két vasúttársaság számára a kisajátítások¹²⁷² és a kivitelezés után még 1889-ben¹²⁷³ átadták a korábbi Rábán átívelő, elavult két fahíd helyén felépített – első győri – vashidat.¹²⁷⁴ Ekkor egyazon pilléren szorosan egymás mellett két vashíd épült, azonos kivitelben, rácsos tartókkal, 170 méteres össznyílással, mindkét vasúttársaság igényeit kielégítve.¹²⁷⁵ Az előbbi vállalatnak egy, míg az utóbbinak két vágánya volt az építményen.¹²⁷⁶ Győr vasúti csomóponti jellege az adott időszakra vitathatatlan volt. Fontosságát jócskán növelte volna a MÁV üzletvezetőségének idehelyezése, amely 1889-ben terveként újfent előkerült.¹²⁷⁷

7.6 Baross zónatarifa-rendszerének hatása Győr – vasúti – infrastrukturális fejlesztéseire – újraindul a Rába-parti vonal kivitelezése

A MÁV 1889. augusztus 1-jén vezette be új díjtételeit vonalain,¹²⁷⁸ ezzel életbe lépett Baross zónatarifa-rendszere.¹²⁷⁹ Korábban mind a hazai, mind az európai vasútépítéseknel a magántársasági időszakban az állammal kötött szerződések szabad kezet adtak a vállalatok vezetésének a díjszabás területén. Egyre-másra nyíltak a vonalak Európában és Magyarországon is, de ezzel párhuzamosan nem nőtt arányosan az utasok és fuvarok száma. A vállalatok és a részvényesek nem végeztek alaposabb elemzést, s a költségek növekedésére hivatkozva a legtöbb országban lassan, de növekedtek a díjtételek. A vasutak így egy közgazdaságilag nehezen kezelhető helyzetbe kerültek: a befektetők nagy összeget és hosszú

¹²⁷⁰ MNL OL K 229. 1889-9-8505. M. kir. államvasutak, 11077/1888. sz. Szerződés, 1889. március 19.; MNL OL K 229. 1889-9-8505. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 95501. sz. 1889. december 4.

¹²⁷¹ GYVL, IV. B. 1401/a 17. Közgyűlési jegyzőkönyv, 201. 1888. október 15.

¹²⁷² GYVL, IV. B. 1401/a 18. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1889. 32. 1889. január 15.; GYVL, IV. B. 1401/a 18. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1889. 78. 1889. március 29.

¹²⁷³ Hidpróba. GYK, 1889. november 19. 137. szám, 3. p.

¹²⁷⁴ A győr-sopron-ebenfurti vasúttársaság. A *Hitel*, 1890. július 27. 4. szám, 22. p.

¹²⁷⁵ Mentés – Galgóczi 1993. 56. p.

¹²⁷⁶ Zwickl 2011. 27. p.

¹²⁷⁷ Mondello Károly: Közgazdasági havi krónika. In: Jekelfalussy József (szerk.): *Nemzetgazdasági Szemle*. Budapest, Athenaeum Irodalmi S Nyomdai R. Társulat, 1889. 297. p.; Forgalmi főnökség Győrött. GYK, 1889. október 20. 124. szám, 4. p.

¹²⁷⁸ Egészen pontosan a MÁV összes vonalán, az időközben államosított Magyar Nyugati Vasúton, a budapest–pécsi vonalon és a Magyar Északkeleti Vasút egész hálózatán a kezelésében lévő HÉV-ek kivételével. A magyar államvasutak személydíjszabásának reformja. *VéKK*, 1889. június 9. 69. szám, 712. p.

¹²⁷⁹ A magyar államvasutak személydíjszabásának reformja. *VéKK*, 1889. június 9. 69. szám, 711–714. p.

távra ruháztak be, de az új vonalakon is csökkent a bevételük, s így a nyereségük is. A veszteséges vasutakon utazók és szállítók egyre magasabb díjtételeket fizettek, és ez nem növelte a forgalmat. Hazai viszonylatban a MÁV – Barosshoz is köthető módon – egyre több magántársaságot váltott meg, vett át kezelésébe, így gyorsan növekedett hálózatának hossza. A bevételek azonban nem emelkedtek ezzel arányosan. A MÁV nyereség helyett veszteséget termelő nagyvállalat volt. A legnagyobb állami munkáltatónak és egyúttal az ország gazdasági életének, honvédelmének és a polgári életmód fontos elterjesztőjének mérlege alapításától fogva negatív volt. Ezt elégelte meg Baross és nyúlt radikálisan a tarifákhoz. A már egybefüggő vasúthálózat ténye is megkövetelte az egységes díjszabásokat.¹²⁸⁰ A nemzetközi adatok elemzése után arra a következtetésre jutott, hogy „*nálunk az összes lakosságra fejenként átlag véve alig esik egy vasuti utazás egy évben, holott Austriában 2-nél is többször, Németországban 5-ször, Angliában pedig épen 15-ször utazott egy lakos évenként vasúton.*”, továbbá „*az utasok által megtett ut átlagos hossza nálunk kétszerte nagyobb, mint Austriában vagy Németországban. Egy utas teszen ugyanis vasúton átlag véve Németországban 28, Austriában 37, a m. kir. államvasutakon pedig 61 kilométert.*”¹²⁸¹ Mindezek után arra kérte kollégáit, hogy közösen becsüljék meg egy itthoni feltételezett utas még elfogadható, erre fordított költségét. E logika alapján alakította ki a viteldíjakat, amelyet zónatarifának nevezett.¹²⁸² Ennek a lényege, hogy XIV zónára osztották fel az országot, és ezek alapján, nem pedig kilométerenként szabta meg a tarifákat. Sőt, 225 (XIV. zóna) kilométer felett már nem kellett felárat fizetni, akármennyit is utazott az illető. A legolcsóbb menetjegy, a legtávolabbi viszonylatban (225 km-től) 4 forintba került a III. osztályra egy személyvonaton, amely a korabeli hazai munkabérek, jövedelmek, bevételek alapján még kifizethető volt mindenki számára. Ez volt a kiinduló összeg, ehhez igazították a többi tarifát. Ha korábban valaki a magyar fővárosból Brassóba (711 km) kívánt utazni, akkor III. osztályon azért 19,20 forintot kellett fizetnie. Az új szabályozás után ez mindösszesen 4 forint volt, tehát ugyanannyiba került a viteldíj ez esetben, mintha csak Nagyváradig utazott volna az illető, az e feletti kilométerek ingyenesek voltak.¹²⁸³ Ekkor hangzott el a vasminiszter híressé vált mondása is: „*Azt akarom, hogy a brassói ténsasszony is Budapestre jöjjön kalapot venni!*”¹²⁸⁴ Mivel korábban a magyarok alig utaztak távolabbi helyre, ez az ilyen típusú utazásokra is serkentőleg hatott. Ez Budapest érdekeit is szolgálta innentől,

¹²⁸⁰ Majdán János: Baross Gábor zónatarifája. Emlékezés a 125 éve elhunyt miniszterre. In: Horváth et alii 2018. (a továbbiakban: Majdán 2018.) 408–409. p.

¹²⁸¹ A magyar államvasutak személydíjszabásának reformja. *VéKK*, 1889. június 9. 69. szám, 711. p.

¹²⁸² Majdán 2018. 410. p.

¹²⁸³ A magyar államvasutak személydíjszabásának reformja. *VéKK*, 1889. június 9. 69. szám, 712. p.; Majdán 2018. 410. p.

¹²⁸⁴ Frisnyák 1997. 69. p.

hiszen e kedvezmény csak akkor járt, ha a főváros volt a célállomás. Ezzel azt akarta, hogy e város legyen a vásárlók, az üzletkötők és a kulturális rendezvényekre látogatók fókuszában. Egy győr–budapesti (Keleti pályaudvar) út ezek után egy személyvonat III. osztályán 2,25 forintba került¹²⁸⁵ a korábbi 10 (1888-as adat) helyett.¹²⁸⁶ Ugyanígy támogatta a rövidtávú utazásokat is, ahol az volt a célja, hogy a környékbeli településekre ne az olcsóbb, de igen lassú szekerekkel vigyék az áruikat a gazdák és ne gyalog menjenek be a legközelebbi városba. A szomszédos állomások forgalmát támogatta az I. zóna kedvezménye, amely az 1 és 25 kilométer közötti utazásra vonatkozott. Ezen belül két alkategória is volt, amely szerint az első és a második állomásra ezen belül is mennyiért lehet innentől utazni. Az első indóházig 10, a másodikig 15, a zónán belül tovább pedig 25 krajcárba került a viteldíj a személyvonatok III. osztályára.¹²⁸⁷ A bevezetett zónatarifa óriási nemzetközi vihart kavart. Hónapokon keresztül folyt a vita a sajtóban a rendszer életképességéről. Külföldön is felfigyeltek rá, felmerült több esetben az átvétele, de a franciák és a britek is teljesen megvalósíthatatlannak tartották saját országukban.¹²⁸⁸ A radikális újítás itthon azonban bevált. Az első évben a személyszállításban 21%-os, a poggyászok feladásánál 54,7%-os növekedés következett be a MÁV és az általa kezelt helyi érdekű vasutak vonalain. Számszerűleg 1889. augusztus 1-jétől 1890. július 31-ig a korábbi év 5 186 227-ről 13 060 751-re, 1894-re több mint 28 000 000-ra emelkedett az utasszám. A poggyászokkal együtt az első zónatarifás év bevételi többlete 2 018 033 forint volt,¹²⁸⁹ amely óriási sikert jelentett.

A zónatarifa bevezetésével Győr személyforgalma megkétszereződött, így a pályaudvar, benne a várótermekkel és a restivel túlszűfolt volt egy átlagos nap is, nem még a vásárok alkalmával. A győri indóház vasúti vendéglőjéről 1876-ból származik az első említés. Az akkori bérlője Weber József volt,¹²⁹⁰ akinek a fia az ehhez tartozó szállót üzemeltette. A következő bérlő Schuster Ernő lett, aki még vonzóbbá tette a fogadót, és 1881-ben kibővítette, újonnan bebútorozta és a kor követelményeinek megfelelően felszerelte.¹²⁹¹ Az étlapon kitűnő italok és ételek jelentek meg: 1882-ben Martonfalvy Elek palackozott somlói bora,¹²⁹² 1883-ban friss Pilsner,¹²⁹³ 1884-ben schwechati csapolt,¹²⁹⁴ 1886-ban pedig kőbányai sör szerepelt már a

¹²⁸⁵ A magyar államvasutak személydijszabásának reformja. *VéKK*, 1889. június 9. 69. szám, 712. p.; Majdán 2018. 410. p.

¹²⁸⁶ Magyar kir. államvasutak. *BK*, 1888. március 17. 65. szám, 12. p.

¹²⁸⁷ A magyar államvasutak személydijszabásának reformja. *VéKK*, 1889. június 9. 69. szám, 712. p.

¹²⁸⁸ Majdán János: Baross Gábor zónatarifájának nemzetközi visszhangja. In: Horváth et alii 2021. 125–126. p.

¹²⁸⁹ A zónatarifa érvényének első éve. *VéKK*, 1890. augusztus 8. 95. szám, 953–953. p.; Majdán 2008. 95. p.

¹²⁹⁰ Figyelmeztetés. *GyK*, 1876. június 11. 48. szám, 3. p.

¹²⁹¹ Vendéglő-megnyitás. *GyK*, 1881. november 20. 93. szám, 3. p.

¹²⁹² Martonfalvy Elek. *GyK*, 1882. március 19. 23. szám, 3. p.

¹²⁹³ Valódi pilseni sör. *GyK*, 1883. március 15. 22. szám, 3. p.

¹²⁹⁴ A m. k. államvaspálya indókázi vendéglőjében. *GyK*, 1884. december 11. 100. szám, 4. p.

hirdetéseiben.¹²⁹⁵ Nem meglepő ezek után, hogy a resti is egyre felkapottabbá vált.¹²⁹⁶ 1889 júliusában 9800 utas érkezett és indult az állomásról, de a zónatarifa bevezetése utáni első hónapban, augusztusban ez már 16 800, szeptemberben 19 700 volt. Ehhez hozzávéve az átutazókat augusztus és szeptember hónapban több mint 200 000 utas fordult meg a győri állomáson.¹²⁹⁷ A délelőtti és a délutáni csúcsgyörgalom idején 200–300 ember várakozott a felvételi épületben, míg a várótermekben mindösszesen 10–15 ember fért el kényelmesen. Az ekkor érkező tranzitutasokkal sokszor megesett, hogy sem az ét-, sem a váróteremben nem találtak maguknak már helyet, és egy–másfél órát a huzatos nyílt tornácra vagy a főcsarnok egyik sarkában kellett várakozniuk. Az előcsarnokban a pénztáraknál szintén nagy volt a tolongás.¹²⁹⁸ Panasz volt a vasúti étterem szűkösségére is, amelynél tervben volt már a másodosztályú váróteremmel való kibővítése.¹²⁹⁹ A Kereskedelemügyi Minisztérium megismerte és tanulmányozta már a problémát.¹³⁰⁰

Ez idő alatt újra előkerült Back Hermann terve, hogy ipartelepét magánhasználatra szánt lóvasúttal kívánja a győri teherpályaudvarral a budapest–bécsi vonal 1404. szelvényénél egybekapcsolni. Január 25-én sikeresen meg is tartották a közigazgatási bejárást,¹³⁰¹ majd márciusban már engedélyekért folyamodott a hatóságokhoz.¹³⁰² Az államvasúttal gyorsan sikerült megegyezni minden technikai kérdésben. Back többek között minden költséget magára vállalt, minden évben köteles volt fizetni a vállalatnak az iparvágány által elfoglalt területért, a pályaudvaron ő rendezte a fel- és lerakodás díjtételeit, és még számos üzemeltetési feltételt is leszögeztek a pontos helyszínrajz megadása után (lásd: Melléklet 17. kép).¹³⁰³ A város tanácsa, közgyűlése és a közigazgatási bizottsága hozzájárulása és felterjesztése után Baross Gábor miniszter ezt követően engedélyezte a kiépítését.¹³⁰⁴ Az engedélyokiratban Baross pontosan meghatározta az építési és üzleti feltételeket, illetve az al- és felépítmény kritériumait. Az iparvágányt csak nappal lehetett használni és a vagonok 15 km/h-nál nagyobb sebességgel nem

¹²⁹⁵ Az államvasúti vendéglőben. *GYK*, 1886. augusztus 12. 64. szám, 3. p.

¹²⁹⁶ Torma 2018. 192. p.

¹²⁹⁷ Vasúti dolgok. *GYK*, 1889. október 27. 127. szám, 2–3. p.

¹²⁹⁸ A győri indóház. *GYK*, 1889. november 21. 138. szám, 1–2. p.

¹²⁹⁹ A vasúti étterem. *GYK*, 1889. július 11. 81. szám, 3. p.

¹³⁰⁰ GYVL, IV. B. 1401/a 18. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 290. 1889. december 30.

¹³⁰¹ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Jegyzőkönyv, 1889. január 25.

¹³⁰² MNL OL K 229. 1889-9-14366. Győr. szab. kir. város tanácsától, 1410./889. sz. 1889. március 14.; MNL OL K 229. 1889-9-14366. Közmunka- és közlekedésügyi m. k. minisztérium, 14366. iktatókönyvi szám, 1889. április 4.

¹³⁰³ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 1889-9-14366. (a továbbiakban: MNL OL K 229. 1889-9-14366.) Magy. kir. államvasutak, 29181/89. szám, Jegyzőkönyv, 1889. június 25.

¹³⁰⁴ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Kereskedelemügyi m. k. minister. 47666. iktatókönyvi szám, 1889. szeptember 19.; MNL OL K 229. 1889-9-14366. Győr. szab. kir. város közigazgatási bizottságától, 161. sz. 1889. augusztus 21.; Lóvonatu vasut engedélyezése. *GYK*, 1889. október 13. 121. szám, 4. p.

közlekedhettek.¹³⁰⁵ Győr azzal a kitételrel támogatta a projektet, hogy Back a vonalon szállított áru után kövezetvámot fizet. 1889. október 30-án el is készült a Back-féle hengermalom és a MÁV hálózatát összekötő szárnyvasút. A sikeres műtanrendőri bejárás után átadták az iparvágányt a forgalomnak¹³⁰⁶ a MÁV-val kötött szerződés értelmében annak üzemvitelével.¹³⁰⁷ Back 1890-ben kérvényezte a várostól a kövezetvám elengedését, amely azonban nem állt el ettől.¹³⁰⁸

A város infrastruktúrájának fejlődésében óriási innováció az volt, hogy még 1889-ben elkészült a budapest–bécsi telefonhálózat magyar része Győrig.¹³⁰⁹ Nem sokkal később pedig a *Rábaszabályozási Társaság* már Sárvár és Répcelak felé tervezte bővíteni a hálózatot.¹³¹⁰ Majd Baross hathatós támogatásával a hazai városok közül Győrben az elsők között indult meg a telefonszolgálat 1891. január 19-én 72 előfizetővel, amely szintén a város modernizációját szolgálta.¹³¹¹ 1894-től aztán Sopronnal is kiépült Győr telefonos összeköttetése.¹³¹²

A győri állami pályaudvar bővítése és átépítése pedig 1890-ben is tovább folytatódott. Az V. ütemben 248 352 forintot költöttek a fejlesztésekre,¹³¹³ többek között beépítették az ún. „*block-szerkezetet*”, amely a vágányváltással kapcsolatos biztosítóberendezés volt.¹³¹⁴ Ennek keretében írta ki az illetékes *M. Kir. Államvasutak Dunajobbparti Vonalainak Üzletvezetősége* a nyilvános ajánlati versenytárgyalást a pályaudvarát keresztező győr–székesfehérvári út áthelyezésére.¹³¹⁵ Márciusban végre napvilágot látott a MÁV terve a személypályaudvar átépítéséről. Két elképzelésük volt: az egyik szerint az új indóház az akkori felvételi épület és a fűtőház között, míg a másik szerint a régi raktár helyén lenne elhelyezendő. A helyiek a második verziót támogatták, mivel szerintük az első esetében a Honvéd liget jelentős részét is fel kellene áldozniuk a kocsiforgalom miatt, továbbá újabb bővítésekre már nem lenne hely. A másik esetében viszont lehet az épülethez újabb részeket építeni, mert van elegendő hely hozzá.¹³¹⁶ Novemberben végül elkészültek a pályaudvar átalakítási tervei. Pfaff Ferenc, a MÁV főépítésze elgondolásai alapján az addig szabadon álló nagy, romantikus tömböt az új

¹³⁰⁵ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Engedélyokirat, 1889. október 7.

¹³⁰⁶ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Jegyzőkönyv, 1889. október 30.; Forgalom-megnyitás. *GYK*, 1889. október 31. 129. szám, 3. p.

¹³⁰⁷ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 90345. sz. 1889. november 14.

¹³⁰⁸ Back Hermann kérelme. *GYK*, 1890. január 12. 4. szám, 3. p.

¹³⁰⁹ A budapest–bécsi telefon. *FL*, 1889. október 23. 291. szám, 2159. p.

¹³¹⁰ Győrött. *FL*, 1890. április 21. 109. szám, 806. p.

¹³¹¹ Telefon. *GYK*, 1891. január 18. 6. szám, 6. p.; Majdán 2010. 101. p.

¹³¹² Hollós József: A telefon. *VÚ*, 1897. január 24. 4. szám, 56. p.

¹³¹³ Kereskedelemügyi ministerium. In: A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1890. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1891. augusztus 23. 98. p.

¹³¹⁴ A győri vasuti állomás biztonsága. *GYK*, 1891. június 18. 49. szám, 5. p.

¹³¹⁵ M kir. államvasutak. Duna jobbparti üzletvezetőség. *VéKK*, 1890. január 17. 8. szám, 135. p.

¹³¹⁶ Az állomás kibővítése. *GYK*, 1890. március 6. 27. szám, 2. p.

kompozícióba bevonták.¹³¹⁷ A régi indóházban lakásokat és mellékhelyiségeket alakítanak ki. Az új épület a mödlingi pályaudvar mintájára készül el a Fehérvári utcával szemben lévő vasúti átjáróig.¹³¹⁸ A régi és az új épület teljes hosszát veranda szegélyezi, vele párhuzamosan ugyanolyan hosszúságban két szigetperont építenek. (lásd: Melléklet 19. és 20. kép) A várótermekből alagútszerű földalatti aluljárók vezetnek a váróhelyiséggel ellátott – két öntöttvas oszlopsoron nyugvó, W alakú, vasszerkezetű tetővel fedett peronokra,¹³¹⁹ ezzel a vasúti baleseteket is megelőzve. Az építkezésre 250 000 forintot irányoztak elő.¹³²⁰ Ez év nyarán végre a teherpályaudvar bővítésére sor került. A MÁV a kereskedők igényeit figyelembe véve a nagy őszi forgalomra készülve a kisebb áruraktárat az útig meghosszabbította, egy szekér- és sima hídmérleget és két fordítókorongot épített 250 000 forint értékben. A személypályaudvar kivitelezését a budapesti *Gregersen G. és Fiai Építő Vállalat* kapta meg 180 000 forintos ajánlatával.¹³²¹ Emellett ősztől elrendelték Győrben a MÁV-nál a gabona éjjeli ki- és berakodását a nagy forgalomra való tekintettel.¹³²²

A Rába-parti szárnyvonal ügye 1890-ben ismét jó irányt vett. A városi tanács által kiküldött bizottság egyeztetett a Lloydal és a hajózási vállalatok képviselőivel is ez ügyben. Végül elfogadta a tervet, csupán bizonyos részletek átdolgozását indítványozta. E szerint a szárnyvonalnak a Hosszú hídtól két kiágazása lenne: az első két vágánnyal a Rábaszer fasora mellett húzódna, míg a második egy vágánnyal, csak rakodási célra közvetlenül a Rába-meder mellett vezetne. Mindkét vonal mellett kőrakpart épülne és az alsó- és felsőrakpart közötti tér szabadon maradna a teherszállító szekerek számára. Ezek pontos műszaki adatait is meghatározták. Ezen felül a GYSEV vállalta saját költségén a Rába kotratását, illetve a két rakpart közötti kocsitú kavicsolását, illetve a vágányok és a házak közötti utat sokkal szélesebbre tervezték. Ezen kívül az esetlegesen fellépő magánigények rendezése is a vasúttársaság feladata volt.¹³²³ A mérnöki hivatal nem sokkal később elkészítette és a tanács elé terjesztette a tervet. Szóts Árpád technikai tanácsos és Ódor István mérnök eközben tanulmányozta a budapesti, szegedi, bécsi, szentesi és zimonyi rakpartot, hogy tapasztalataikat a győri Rába-part kiépítése során kamatoztathassák.¹³²⁴ 1890. február 25-én sor került végül a

¹³¹⁷ Kubinszky 1983. 31. p.

¹³¹⁸ Uj indóház. *GYK*, 1890. november 1. 121. szám, 5. p.

¹³¹⁹ Kubinszky 1983. 62. p.

¹³²⁰ Uj indóház. *GYK*, 1890. november 1. 121. szám, 5. p.

¹³²¹ Vasúti építkezés. *GYK*, 1890. július 15. 81. szám, 3. p.; A vasúti építkezés. *GYÖH*, 1892. december 1. 98 szám, 3. p.

¹³²² Éjjeli szolgálat. *GYK*, 1890. július 15. 81. szám, 3. p.

¹³²³ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút, 153. sz, 1890. február 4.; A rábaparti szárnyvasut. *GYK*, 1890. január 19. 7. szám, 2–3. p.

¹³²⁴ A rábaparti szárnyvasut. *GYK*, 1890. február 6. 15. szám, 2. p.

várva-várt közigazgatási pótbejárásra, ahol a felmerült helyi igényeket, követeléseket szem előtt tarthatták már.¹³²⁵ Az aktus az adott napon Márk Károly vasúti és hajózási főfelügyelő vezetésével meg is történt. Itt többek között olyan részletekre is kitértek, mint az érintett területen összegyűlő víz elvezetése, a Práterhez vezető kocsiátjáró jövőbeli fenntartása, a vágóhíd zsilip áthelyezése, a lövészársulat kérésére egy még magasabb golyófogó megépítése és a kereskedők és magánszemélyek számára átjárók, lejárók kivitelezése. Emellett a GYSEV a 200 méteres rakpartot a közforgalom szabad rendelkezésére bocsátotta, három kocsinál nem akaszthatott többet össze, a medret köteles volt a rakpart egész hosszában megtisztítani (ennek későbbi fenntartása azonban a várost terhelte már), sorompókat nem szerelhetett fel, helyette az egész vonalon a Hets-féle átjáróig csak 15 km/h-ás sebességgel közlekedhettek a szerelvények és csak kocsz lehetett a mozdonyok fűtőanyaga annak csekélyebb füstje miatt. A bejárás alatt a bizottság – gyakorlatilag – az összes igény teljesítéséhez hozzájárult.¹³²⁶ Nem sokkal később elkészült a Rába-parti rakodó helyszínrajza is. (lásd: Melléklet 18. kép)¹³²⁷ A kereskedelemügyi miniszter közben a GYSEV-nek egyenes ki- és bejárást engedélyezett a MÁV állomására, ugyanis eddig a Sopronból érkező vonatok először a társaság pályaudvarára közlekedtek, majd onnan mentek be a MÁV indóházába. A szerződés értelmében a GYSEV-nek a jövőben a Rába-hídtól az államvasút vonaláig saját költségen második vágányt kellett építenie.¹³²⁸ A szárnyvonal építése újra megkezdődhetett, de a práteri anyagödrök kiaknázása közben a szabálytalanságok miatt – rövid időre – ismételten szünetelt.¹³²⁹ Nyárra már gőzerővel folytak a munkák a Rába-parton, a rakpart kőfalai, cölöpözése, a Hosszú hídtól a vágóhídi zsilipig terjedő védtöltés is átkerült a vasúti töltésbe már. A GYSEV építkezésének fedezésére másfél millió értékű elsőbbségi kötvényt bocsátott ki.¹³³⁰ Egyúttal felmerült a volt Nyugati Vasút kiscelli vonalának közvetlen összekötése a GYSEV-pályaudvarával. Ekkor még nem volt készen a társaság deltavágánya, amely a teherpályaudvarának kikerülésével nyitott később¹³³¹ közvetlen utat a MÁV indóháza felé (lásd: Melléklet 23. és 24. kép).¹³³²

¹³²⁵ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 26475. iktatókönyvi szám, 1890. április 23.; A rábaparti vasut. *GYK*, 1890. február 25. 23. szám, 2. p.

¹³²⁶ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Jegyzőkönyv, 1890. február 25.; A rábaparti szárnyvasut bejárása. *GYK*, 1890. március 2. 25. szám, 2–3. p.

¹³²⁷ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Rábaparti rakodó helyszínrajza, 1890. március 7.

¹³²⁸ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Szerződés, 1890. július 8.

¹³²⁹ Betiltott munkálatok. *GYK*, 1890. március 30. 37. szám, 4. p.

¹³³⁰ Egyről-másról. *GYK*, 1890. június 10. 60. szám, 2. p.

¹³³¹ Érdekességként megjegyezhető, hogy a közvetlen vasúti kapcsolat a GYSEV és a MÁV között Győrben a deltavágányon keresztül csak már 1914-re készült el. In: GYVL ML IV. B 1406/29. A győri távvidai páncélos kábelfektetés vázrajza. Győri Vízállomás tervrajza, 1914. május.

¹³³² MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 80241. Jegyzőkönyv, 1890. december 12.; MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 80241. sz. 100034. sz. 1890. december

7.7 A későbbi Baross híd és a vicinális vasút tervei

Baross sokat és személyesen foglalkozott a győri híd építésével. Ennek eredményeként 1890 tavaszára elkészült a minisztérium terve ennek megoldására. Ezzel kapcsolatban először a miniszter választáson alulmaradt ellenfele, Krisztinkovich Ede fejtette ki negatív véleményét, miszerint a városra nézve nem lenne kedvező. A vashíd jó, de a szélességét kevesellte. Baross válaszában kifejtette, hogy ő a város fejlődése szempontjából nem is a pályaudvar mellett, hanem a Mészáros majori (ma Eszperantó út, Mészáros Lőrinc utca), vagy a Kálvária utcai átjárónál építené fel. A végleges tervek decemberben váltak ismertté. A szaktárca állásfoglalása szerint nemcsak a város, hanem a vasút érdekeinek a szem előtt tartása is fontos.¹³³³ Megállapodás egyelőre nem született, de nem került le az asztalról az ügy. Ezzel egyidőben viszont elkészült a Fehérvári országút teherpályaudvarnál való áthidalása. Richter mérnök tervezte a 12 méter széles, 47 méter hosszú, 9 vágányt átívelő vashidat. Szélességéből 9 méter a kocsiknak, 3 méter a gyalogosoknak épült, a szerkezet súlya 150 tonna volt.¹³³⁴ Ezzel a győriek egy újabb nagy kérése teljesült, hiszen a Fehérvári országút feletti átjáróval nem kellett már a sok vágányt keresztezniük.

Ekkorra már a város egyre nagyobb szükségét látta a vasúti sínek feletti áthidalási megoldás megtalálásának. Míg a MÁV a hidat preferálta, a helyiek egy, a város határában felépítendő új személypályaudvar ötletét és a jelenlegi indóház fejállomássá való átalakítását szorgalmazták. A vasúttársaság ötlete azonban kivitelezhetőbbnek tűnt még akkor is, ha a helyiek szerint egy átjáró nem oldaná meg a város összes ilyen jellegű problémáját. A kérdés csak az, hogy hol és milyen feltételek mellett épülhetne meg? A 1891-es pótbejáráskor a győriek szomorúan vették tudomásul, hogy a MÁV a cselekmény alapjául szolgáló terveket előre nem közölte titkos tartalmukra hivatkozva. A résztvevők így voltak kénytelenek belemenni a tárgyalásba. Ott helyben szembesültek azzal, hogy a kérdést a személypályaudvar elhelyezése dominálja, amelyet a felvételi épülettől a korábbi tervektől eltérően nem nyugatra, hanem keletre kívánták megépíteni. Emellett a vasúttársaság vezetői a Vásártér és a Lópróbáló tér (ma a Bisinger sétány egy része) között kocsis áthidalással, a nádorvárosi részen pedig a Békavári árok (később Malom árok,¹³³⁵ ma Eörsy Péter utca) mentén létesítendő új úttal a Hosszú utcához való

22.; MNL OL K 229. 1891-28-14452. Jegyzőkönyv, 1891. január 28.; MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. miniszter, 14452. iktatókönyvi szám, 2465. sz. 1891. március 10.

¹³³³ Majdán 2010. 100. p.

¹³³⁴ Uj vasuti-hid. *GYK*, 1890. november 20. 127. szám, 4. p.

¹³³⁵ Torma 2022. 26. p.

csatlakozással és a Kálvária utcánál egy gyalogos közlekedésre alkalmas híddal kalkuláltak. A helyiek a pótbejárás alkalmával aggályaikat fejezték ki a tervezet több elemével kapcsolatosan is.¹³³⁶ A korábbiakhoz képest például azt kérték, hogy a 15 helyett 12 méter szélességűre tervezzék csak a hidat költségsökkentés miatt és esztétikai okokból, és a Fehérvári utca tengelye hosszában helyezték el.¹³³⁷ Az aktus azonban igazi eredményre nem vezetett. Zechmeister Károly polgármester az áthidalási terv irányába foglalt ekkor állást, amelyet a közgyűlés támogatott.¹³³⁸ Így azonban ismét távolabb került a város a megoldástól. Az áthidalás kérdése ugyanakkor már túlmutatott a döntéshozók és a lakosság igényein, hiszen a győri nagyipar is megszólalt a kérdésben. Többek között Back Hermann, Jankovics Ferenc, Neubauer Károly, Pfeiffer László a Barosznak köszönhetően a soproniról leváló önálló *Győri Kereskedelmi és Iparkamarához*¹³³⁹ intézett levelükben kifejezték, hogy mielőbbi érdekük a Nádorváros és a belváros közötti híd kiépítése, azonban sajnálattal konstatálták, hogy a bejárásra meg sem hívták őket. Ugyanakkor érdekükben állt az olcsó kocsis fuvarozás és beleszólást kívántak a projektbe. Véleményük szerint a hidat a vasúti vágányokkal párhuzamos feljárókkal a Fehérvári utca folytatásánál kellene létesíteni. Emellett kérvényeztek egy kocsiatjárót a Rét és a Domb utca között hozzájáró utakkal, továbbá három gyalogátjáróhoz is.¹³⁴⁰ Baross a probléma mielőbbi konszenzusos megoldása érdekében április 1-jére tárgyalást hívott össze győri küldöttekkel.¹³⁴¹ Itt Batthyány Lajos főispán hiába igyekezett Barosst meggyőzni a két áthidalásos ötletével, a vasminiszter viszont hajthatatlan volt, és költségkímélés miatt ragaszkodott az egy híd megépítéséhez. Ennek elhelyezését azonban végül a győriekre bízta.¹³⁴² A városi közgyűlés április 6-án össze is ült, és megvitatta a kérdéskört. Itt óriási vita alakult ki a helymeghatározásról, és nehezen jutottak dűlőre a képviselők. Végül – nem egyhangúlag – elhatározták, hogy az átjárót a Nádorváros felől a Hosszú és a Fehérvári utca tengelyében kívánják elhelyezni három lejáróval és két gyalogátjáróval.¹³⁴³ A miniszteriumba felküldött határozatot Baross tudomásul vette, így a Hosszú utcai átjárót jelölte meg végleges helyként. A híd építésével kapcsolatban bizonyos körülményeket azonban kétségesnek talált, így a bajuszos feljárók kiépítését is. A Domb utcai átjárót nyitva hagyták, a

¹³³⁶ A m. kir. államvasutak győri pályaudvarának áthidalási ügye. A megtartott közigazgatási pótbejárás tárgyában beterjesztett jelentés. *Győr Szab. Kir. Város Hivatalos Értesítője* (a továbbiakban: *GYSZKVVHÉ*), 1891. 2. szám, 10–12. p.

¹³³⁷ A vasut-áthidalás. *GYK*, 1891. február 26. 17. szám 2–3. p.

¹³³⁸ Vasutáthidalás. *GYK*, 1891. március 8. 20. szám, 2. p.

¹³³⁹ Majdán 2010. 100–101. p., Völgyi 1940. 27. p.

¹³⁴⁰ A győri nagyipar és az áthidalások. *GYÖH*, 1891. március 8. 20. szám, 2–3. p.

¹³⁴¹ Baross Gábor. *GYK*, 1891. március 29. 26. szám, 3. p.

¹³⁴² Az áthidalás. *GYK*, 1891. április 5. 28. szám, 4. p.

¹³⁴³ Városi közgyűlés. *GYK*, 1891. április 9. 29. szám, 2–4. p.

többit elzárták. A Kálvária utcai gyaloghíd megépítését viszont nem engedélyezte a MÁV számára.¹³⁴⁴ Ezzel nagy előrelépés történt a híd kivitelezését tekintve. A tényleges munkálatok azonban még hátra voltak.

1891-ben is további 100 000 forintos támogatást kapott a győri állami pályaudvar a bővítésére, átalakítására¹³⁴⁵ és áthidalására,¹³⁴⁶ amely ezúttal arra szolgált, hogy a váltóbiztosítási berendezést fejlesszék. Az állomás csomóponti jellege miatt minden irányban csatlakozásokat biztosított, de a technológiai színvonal ehhez már elégtelen volt. A MÁV a miniszternél a Kálvária utcánál a 3 helyett 6, a Hosszú utcai átjárónál pedig a 4 helyett 8 vágányt kérvényezett.¹³⁴⁷ Az új elképzelés értelmében a pályaudvaron pedig innentől 5 vágány a személy- és 2 a tehervonatokat fogja biztonságosan kiszolgálni. A kiscelli pálya GYSEV-teherpályaudvarba való beágazása továbbra is terítéken volt, ezzel is jobban elosztva a forgalmat (lásd: Melléklet 26. kép).¹³⁴⁸ Ennek a költségszámításait is elvégezték, amely szerint a GYSEV-pályaudvar bővítése 7000, a kiscelli vonal beágazásának átépítése pedig 16 000 forintot jelentett volna.¹³⁴⁹ Ez azonban nem valósult meg. Nyárra a hídépítéssel kapcsolatban történt előrelépés, a MÁV mérnökei serényen dolgoztak már a tervrajzokon. Ekkorra már Baross egyértelműsítette, hogy az átjáró a helyiek kívánsága szerinti helyen, tehát a Fehérvári utca tengelyében fog megépülni. Erre 180–200 000 forintot irányozta elő.¹³⁵⁰ A szakemberek ezekkel nyár közepére elkészültek, és Baross a híd és az új személypályaudvar terveit is elfogadta.¹³⁵¹

Még szeptember 1-jén megjelent a híd építésével kapcsolatos pályázat is.¹³⁵² A föld- és feltöltési és kövezési munkákat Wellisch Hugó budapesti vállalkozó nyerte el végül.¹³⁵³ A MÁV Igazgatósága megküldte a városnak a terveket, egyúttal Győrnek határoznia kellett a felhasználandó területek átengedéséről. A közgyűlés ehhez hozzájárult, de konkrét műszaki feltételekhez kötötte, amelyek be nem tartása esetén a földekért a piaci árakat fogják kérni.¹³⁵⁴

¹³⁴⁴ A vasuti áthidalás. *GYK*, 1891. május 10. 38. szám, 3. p.

¹³⁴⁵ Beruházások. In: A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1891. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1891. augusztus 25. 100. p.

¹³⁴⁶ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 1891. július 4.

¹³⁴⁷ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 66652. sz. 1891. június 18.

¹³⁴⁸ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 50687. iktatókönyvi szám, augusztus 10.; MNL OL K 229. 1891-28-14452. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 75511. sz. 1891. július 30.

¹³⁴⁹ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Költségszámítás a győr–sopron–ebenfurti vasut győri teherpályaudvarának kibővítéséről. MNL OL K 229. 1891-28-14452. 1891. május 22.; Költségszámítás a győr–kis–czelli vonal számára a m. kir. államvasutak győri pályaudvarába ágazólag tervezett új bejáratnak munkálatairól. 1891. május 22.

¹³⁵⁰ Az áthidalás. *GYÖH*, 1891. május 4. 45. szám, 3. p.

¹³⁵¹ A győri vasuti építkezések. *GYK*, 1891. július 12. 56. szám, 4. p.

¹³⁵² A győri vasuti áthidalások. *GYK*, 1891. augusztus 30. 70. szám, 5. p.

¹³⁵³ A hosszú-utcai vasuti hid. *GYK*, 1891. szeptember 17. 75. szám, 5. p.; A vasuti építkezések *GYÖH*, 1892. december 1. 98. szám, 3. p.

¹³⁵⁴ A vasuti áthidalás. *GYK*, 1891. október 18. 84. szám, 5. p.

Baross e feltételek megszabását követően újabb közigazgatási pótbejárást rendelt el.¹³⁵⁵ Ezen a régi terv mellett a város műszaki osztályának új elgondolása is előkerült. Ennek értelmében többek között a híd egy esztétikus épület lenne, a forgalom levezetése róla szabályosan derékszögű utakon lenne lehetséges. Az áthidalás konkrétan a Fehérvári utca vonalából indulna, és egyenesen nekivágna a *Szőlőhöz* vendéglőépületének (ma a Baross híd déli lejárója helyén)¹³⁵⁶ úgy, hogy a Hosszú utcát nem érintené, így a Späth-ház (ma Bartók Béla utca 1.) előtt tágas tér maradna, a konstrukció vasíves hídtete alatt párhuzamosan a vasúti vágányokkal három alagúton keresztül közlekedési út vezetne. Nádorvárosban a híd a *Szőlőhöz* vendéglő épületénél lehajolna a Héberling-ház (ma Bartók Béla utca 19.) felé, ahonnan derékszögben fordulva a Schlichter-ház és telek (Eszperantó út 12.)¹³⁵⁷ mellett jönne ki a sertéspiactérre (véltetően ma a Zrinyi utca környéke). A városi közgyűlés végül az új terv felé hajlott, és azt el is fogadta.¹³⁵⁸

Még ebben az évben ismételtelen téma volt a győri közraktár felállítása is. A *Győri Kereskedelemi és Iparkamara* Barosstól reexpedicionális kedvezményt kért, aki arra biztatta őket, hogy mielőbb építsenek a városban közraktárat, és ahhoz minden támogatást meg is kaptak tőle. Erre azért is volt szükség, mert ez Budapest érdekeit sértette.¹³⁵⁹ A város így maga vette kezébe a közraktárak megvalósítását, hogy megmentse pusztuló értékeit, ehhez azonban hatalmas tőkére volt szükség.¹³⁶⁰

A gönyű–győr–zirc–veszprémi vonal ügye is végre kimozdult a holtpontról 1890-re. Tavasszal már nagyban folytak a nyomjelzési munkálatok.¹³⁶¹ Az előzetes bejárás alkalmával pedig az is eldőlt, hogy a gönyűi végénél rakpartot építenek a hajókról vasútra való közvetlen átrakódás céljából.¹³⁶² A vasúttervet már maga a *Pannonhalmi Főapátsági Konvent* is támogatta, a célra 90 000 forintot szavazott meg. Előzetes számításaik szerint Győrtől Csesznekig a birtokaikat átszelő, tervezett vonal éves szinten 2–3000 forintos éves hasznot jelenthetne számukra.¹³⁶³ A vonal előmunkálatai nyárra be is fejeződtek, Gregersen-cég mérnökei már a részletes terveken dolgoztak.¹³⁶⁴ Ekkor jelent meg Matkovich Tivadar országgyűlési képviselő tollából a Veszprém, Enying és Dombóvár között létesítendő

¹³⁵⁵ Az áthidalás kérdése. *GYK*, 1891. december 3. 98. szám, 1. p.

¹³⁵⁶ Torma 2018. 127. p.

¹³⁵⁷ Torma 2022. 88–89. p.

¹³⁵⁸ Az áthidalás kérdése. *GYÖH*, 1892. január 1. 1. szám, 4. p.

¹³⁵⁹ Baross izenete. *GYK*, 1891. június 21. 50. szám, 4. p.

¹³⁶⁰ Völgyi 1940. 29. p.

¹³⁶¹ A győr–zirczi vasutvonal. *GYK*, 1890. március 27. 36. szám, 2. p.

¹³⁶² Vasuti bejárás. *GYK*, 1890. április 17. 44. szám, 3. p.; A győr–zirczi–veszprémi helyi érdekű vasut. *GYK*, 1890. április 20. 45. szám, 4. p.

¹³⁶³ Kerekes 2012. 1127. p.

¹³⁶⁴ A „Gönyű–győr–zircz–veszprémi”. *GYK*, 1890. június 10. 60. szám, 4. p.

helyiérdekű vasúttal kapcsolatos emlékirat. E vonal kvázi folytatása lenne a Győrből tervezett vaspályának, Veszprémet és az attól északra fekvő területet kötné össze a termékeny Mezőfölddel. A 122 km-esre vizionált vonal két várost, 25 falut, 69 pusztát érintene, amely az utazást is jócskán megkönnyíthetné az érintett vidéken, egyúttal bekapcsolhatná a vasúti vérkeringésbe, megnyitva az utat többek között Bécs és Budapest felé is. Nem utolsósorban komoly hadászati potenciált jelenthetne a déli irányú mozgósítást tekintve. A vonal trasszírozását nem sokkal később meg is kezdték Veszprémből kiindulva, bízva a mielőbbi erkölcsi és anyagi támogatásban.¹³⁶⁵

Ezzel egy időben Tisza László és engedményescsoportja a tervezett vonalára újabb egy évig megkapta az előmunkálati engedélyt,¹³⁶⁶ egyúttal Veszprém vármegyéhez is folyamodott anyagi segítségért. Az állandó vasúti és vármegyebizottsága meg is tárgyalta az ügyet, és kimondta, hogy 200 000 forintnyi törzsrészvényjegyzéssel támogatja a vonal megépülését, mivel ez az érintett terület legfőbb érdeke. Ezzel együtt ugyanilyen támogatást szavaztak meg az – e vonal kvázi folytatásaként aposztrofálható – veszprém–enying–dombóvári szakaszra is.¹³⁶⁷ Tisza külön levélben fordult Győr városához is támogatásért, és részletezte, hogy milyen előnyökkel kecsegtetne a település számára a vasút. A gönyői kivezetéssel kapcsolatos aggályokat is megpróbálta eloszlatni, de egyelőre többre nem jutott.¹³⁶⁸ Főként azért sem, mert a helyi sajtóban továbbra is problémásnak ítélték meg ezt a szárnyvonalat. Azt javasolták az engedményeseknek, hogy a győr–gönyői vonal gondolatát ejtsék, helyette építsék inkább ki a győri dunai rakpartot és helyezzenek oda közraktárat.¹³⁶⁹ Zirc városa viszont 20 000 forintnyi törzsrészvényjegyzést szavazott meg a vasút számára. Lassan végre úgy tűnt, hogy a vaspálya kivitelezése is elindulhat, amely kezdetét ekkor 1891 tavaszára datálták.¹³⁷⁰ Emellett Győr vármegye,¹³⁷¹ az érintett települések és birtokosok is támogatták a vizionált HÉV-et.¹³⁷²

Egy új engedményescsoport is feltűnt a veszprémi vonal létesítésével kapcsolatban. Baross gróf Batthyány Géza Fejér vármegyei nagybirtokosnak, a főrendiház tagjának és Reé Jenő veszprémi jószágkormányzónak a győri állami pályaudvarból kiindulva Györszentmártonon, Győrasszonyfán, Veszprémvarsányon, Zircen és Gyulafirátóton át Veszprémig vezetendő

¹³⁶⁵ MNL OL K 229, 423. Emlékirat a veszprém–enying–dombóvári vasut érdekében, 1890. július

¹³⁶⁶ Vasúti előmunkálati engedély. *Ne*, 1890. szeptember 16. 2892. szám, 100. p.

¹³⁶⁷ Veszprém megye közgyűlése. *BH*, 1890. október 7. 276. szám, 7. p.

¹³⁶⁸ Tisza László: A győr–veszprémi vasut. *GYK*, 1890. augusztus 31. 100. szám, 4. p.

¹³⁶⁹ Győr, 1890. okt. 29. *GYK*, 1890. október 30. 120. szám, 1–2. p.

¹³⁷⁰ A gönyő–győr–zirc–veszprémi vasut. *BH*, 1890. december 28. 355. szám, 13. p.

¹³⁷¹ Gönyő–, győr–, zirc–veszprémi vasut. *Ne*, 1890. október 7. 2913. szám, 54. p.

¹³⁷² Bakonyvidéki vasut. *Nemzet*, 1890. szeptember 7. 2884. szám, 47. p.

helyiérdekű gőzmozdonyú vasútra adott előmunkálati engedélyt egy évre.¹³⁷³ Ezt már a győriek is támogatták, hiszen nem szerepelt benne a gönyői kiágazás.¹³⁷⁴ Az új engedélyesek így már Győrhöz is fordulhattak anyagi támogatásért,¹³⁷⁵ amely erkölcsi és – törzsrészvények jegyzésével – anyagi segítségnyújtást is megszavazott ennek a konzorciumnak.¹³⁷⁶ Már két vállalkozócsoporthoz rendelkezett tehát előmunkálati engedéllyel, de egyelőre komolyabb előrelépés mégsem történt az ügyben, pedig a bakonyiak akkori sanyarú helyzetük miatt sokat reméltek a létrehozandó vonaltól.¹³⁷⁷ Némi reményt jelentett, hogy a korábbi engedményeseknek – a Gregersen G. és Fiai és Gfrerer Miklós által készített tervek benyújtása után¹³⁷⁸ – Baross már mint kereskedelemügyi miniszter elrendelte a tervezett vicinális közigazgatási bejárást ez év tavaszára Győrből kiindulva Veszprémig,¹³⁷⁹ amelyre május 19-én sor is került.¹³⁸⁰ Batthyányék időközben Győr vármegyétől is szubvenciót kértek. A vármegyei választmány a Tiszáéknak korábban megszavazott 70 000 forintot már annak szándékozott odaadni, aki előbb kiépíti a veszprémi vonalat.¹³⁸¹ A műszaki szemlekor egyúttal eldőlt,¹³⁸² hogy az engedményesek – a miniszter nyomására – a győr–gönyői szakasztól végleg elálltak,¹³⁸³ amelyet így már Győr is elfogadott.¹³⁸⁴ Ugyanis a város sem erkölcsileg, sem anyagilag nem támogatta ezt a szárnyvonalat, mivel a kereskedelmére nézve károsnak ítélte meg.¹³⁸⁵ Tiszáék ekkor lemondtak korábbi engedélyükről Batthyány és Reé javára.¹³⁸⁶ A *Ciszterci Rend Zirci Apátság*a, az Esterházy család rédei és szentlászlói tagjai viszont támogatásukról biztatták az engedélyeseket.¹³⁸⁷

¹³⁷³ Hivatalos rész. *VéKK*, 1891. január 11. 5. szám, 42. p.; Előmunkálati engedélyek. *BH*, 1891. január 13. 13. szám, 10. p.

¹³⁷⁴ Győr–Veszprém. *GYK*, 1891. január 18. 6. szám, 4. p.

¹³⁷⁵ Győr–Zirc–Veszprém. *GYK*, 1891. február 19. 15. szám, 3–4. p.

¹³⁷⁶ Győr–Zirc–Veszprém. *GYK*, 1891. május 17. 40. szám, 2. p.

¹³⁷⁷ Tömeges kivándorlás a Bakonyból. *BH*, 1891. március 22. 80. szám, 3. p.

¹³⁷⁸ A gönyő–győr–zirc–veszprémi. *GM*, 1891. február 1. 5. szám, 58. p.; A gönyő–győr–zirc–veszprémi. *PN*, 1891. április 14. 102. szám, 57. p.

¹³⁷⁹ A gönyő–győr–zirc–veszprémi vasut. *BH*, 1891. április 15. 103. szám, 7. p.

¹³⁸⁰ MNL OL K 229, 423. Kereskedelemügyi m. k. minister, 6608. iktatókönyvi szám, 1895. január 23.

¹³⁸¹ Győr–veszprémi vasut. *GYK*, 1891. április 16. 31. szám, 5. p.

¹³⁸² Mondello Károly – Mandello Gyula: Közgazdasági havi krónika. In: Jekelfalussy József (szerk.): *Nemzetgazdasági Szemle*. Budapest, Pesti Könyvnyomda-Részvénytársaság, 1891. 530. p.

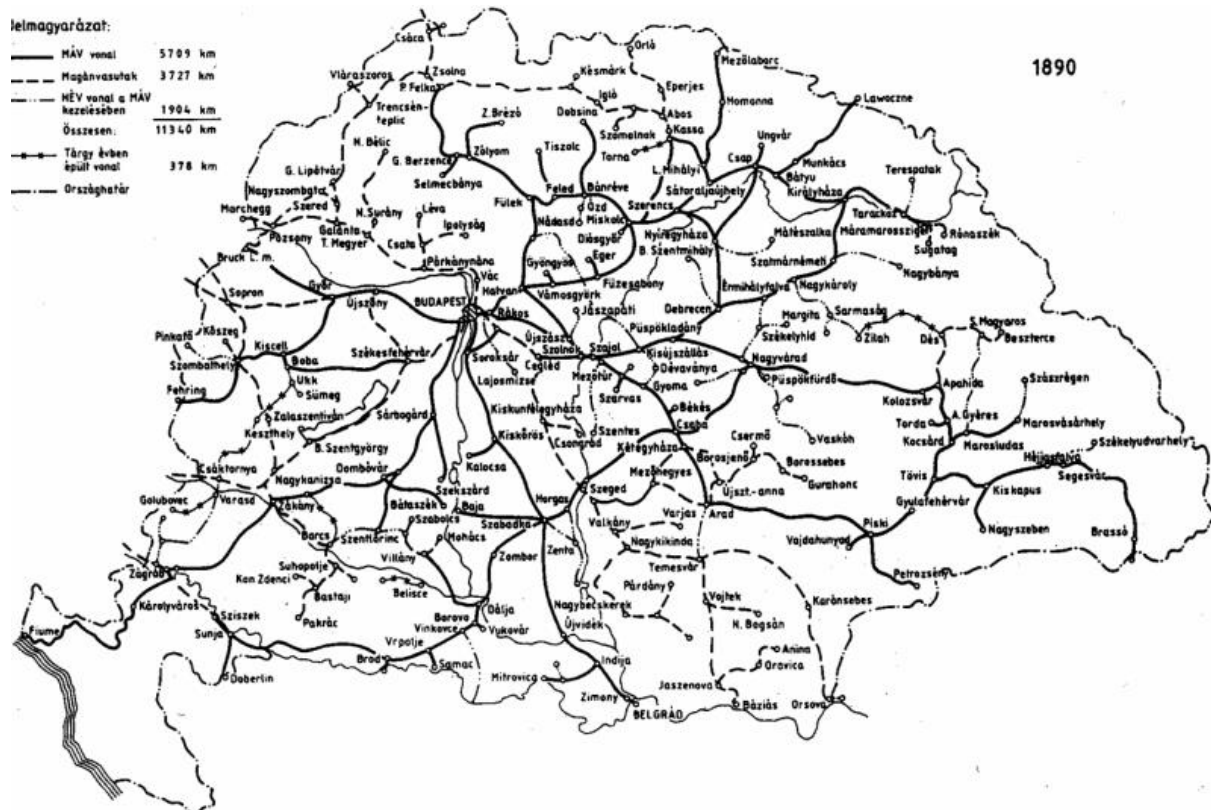
¹³⁸³ A győr–veszprémi vasut. *FL*, 1891. május 22. 139. szám, 1038. p.

¹³⁸⁴ Kerekes 2012. 1128. p.

¹³⁸⁵ Győr–zirc–veszprémi vasút. *GYSZKVHÉ*, 1893. 11. szám, 35. p.

¹³⁸⁶ Cáfolat. *FL*, 1891. november 22. 321. szám, 2401. p.

¹³⁸⁷ Győr–Zirc–Veszprém. *GYK*, 1891. június 4. 45. szám, 4. p.



11. ábra: A magyar vasúthálózat 1890-ben

(Forrás: <http://realzoldok.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [Letöltési idő: 2023. január 17. 10:49])

Már 1887-ben felröppent az a hír is, hogy a fővárost nem érintő vasúttársaságok igazgatóságait az üzleti forgalmukhoz közel eső városokba helyezik át. A Nyugat Vasút esetében így Győr és Veszprém is esélyes volt erre.¹³⁸⁸ A Győr vasúti csomóponti jellege már régóta vitathatatlan volt, ezért a helyiek több ízben előhozakodtak a vasúti üzletigazgatóság idehelyezésének ötletével. A városban 1891-re már több mint 350 ember dolgozott a vasúton. Emellett királyi táblát is kapott, a Felső-Dunántúl székvárosa lett. A MÁV Forgalmi Főnöksége már itt székelt, és egyúttal a Budapesten lévő *M. Kir. Államvasutak Dunajobbparti Vonalainak Üzletvezetőségének* egyre sürgetőbb áthelyezésekor Győr egy ideális új helyszínt jelenthetett volna. Ugyanakkor Szombathely is hasonlóan gondolta ezt.¹³⁸⁹

Lényeges módosítást jelentett, hogy még ebben az évben Baross elrendelte a GYSEV vonalain az államvasutak zónadíjszabási rendszerének bevezetését.¹³⁹⁰ Továbbá folytatta a vasúti díjak megreformálását is, és ekkor a teherforgalom tarifáit változtatta meg. Célja a hazai gazdasági

¹³⁸⁸ Vasúti igazgatóságok áthelyezése. *GM*, 1887. október 16. 42. szám, 348. p.

¹³⁸⁹ Vasúti üzletigazgatóságot Győrnek. *GYK*, 1891. április 19. 32. szám, 2. p.

¹³⁹⁰ Törvényjavaslat, a győr–sopron–ebenfurti vasut-részvénytársaság némely ügyeinek rendezéséről. *VéKK*, 1890. június 6. 66. szám, 648. p.; A zóna-díjszabás érvényesítése a győr–sopron–ebenfurti vonalon. *GYK*, 1890. július 20. 83. szám, 3. p.

élet fellendítése volt. Ennek érdekében 78 magyar iparcikket kedvezményes áron szállított inntól a MÁV. A díjmérséklés csak a belső piacon történő fuvarozásra volt érvényes, és ezt gyűjtődíjszabás keretében adta a vállalat. Ausztriában ez óriási felháborodást váltott ki. Ezzel párhuzamosan támogatást kaptak az exportra szánt áruk (pl. liszt, szesz, cukor) és az országban található, vagy nem elegendő nyersanyagok. Egyúttal egy tarifabizottságot hozott létre, és a továbbiakban nem a miniszter, hanem a szakemberek javaslatára változtak a támogatott cikkek és útirányok.¹³⁹¹

7.8 A győri vasúthoz kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések és vicinális tervek

Időközben egy újabb iparvágány létesítésének gondolata is felmerült Győrben. Pfeiffer László sertéskereskedő kezdeményezte és a város közigazgatási bizottságához fel is terjesztette a tervét,¹³⁹² miszerint a telepétől a MÁV indóházába beágazólag egy lóvontatású szárnyvonal épüljön ki. Február 27-én le is zajlott a sikeres közigazgatási bejárás. Itt pontosan kitézték, hogy az iparvágány a pályaudvar 1412+73,3 szelvényétől a Mészáros majori közút bal oldalán a Vasút sor (ma Eszperantó út) utcán át Pfeiffer László sertéstelepéig fog vezetni. Győr fenntartotta vámjövendelmi jogát az ezen szállított árukra is.¹³⁹³ Ezt a bizottság március 14-én helybenhagyta, és meghatározta az építési és üzleti feltételeket.¹³⁹⁴ Pfeiffer augusztusban megkötötte a szerződést a MÁV-val a vaspálya építése, fenntartása és üzletvitele tárgyában. Ennek egyik legfontosabb elemeként többek között minden felmerülő költséget az építető volt köteles fizetni. Az üzemvitelét az államvasút végezte, de a sertéstelepen a kocsik fel- és lerakódása Pfeifferék feladata volt. Minden kocsiért, itt közlekedő vagonért 50 krajcárt számítottak fel neki. (lásd: Melléklet 25. kép)¹³⁹⁵ Miután megkapta az építési engedélyt, el is kezdődött a kivitelezés. 1890. december 29-én a sikeres műtanrendőri bejárást követően pedig át is adták a forgalomnak.¹³⁹⁶

¹³⁹¹ Az új magyar helyi díjszabás. *VéKK*, 1891. február 4. 15. szám, 133–140. p.; Majdán 2018. 414–415. p.

¹³⁹² MNL OL K 229. 1889-9-14366. Kereskedelemügyi m. k. minister, 18893. iktatókönyvi szám, 1890. március 27.

¹³⁹³ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Jegyzőkönyv, 1890. február 27.

¹³⁹⁴ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Építési és üzleti feltételek, 1890. március 14.; MNL OL K 229. 1889-9-14366. Kereskedelemügyi m. k. minister, 18893. iktatókönyvi szám, Pótív, 1890. április 2.

¹³⁹⁵ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Szerződés, 50008. sz. 1890. július 14.; MNL OL K 229. 1889-9-14366. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága, 75094. sz. 1890. augusztus 31.

¹³⁹⁶ MNL OL K 229. 1889-9-14366. Győr szab. kir. város Közigazgatási bizottságából, 346. sz. 1890. december 31.; MNL OL K 229. 1889-9-14366. Kereskedelemügyi m. k. minister, 482. iktatókönyvi szám, 1891. január 3.

1891 tavaszára már nagyon jól haladtak előre a Rába-parti szárnyvonal munkálatai, elkészült a győr–hegyeshalmi vonal feletti átvezető rácstartós vasúti híd is,¹³⁹⁷ és már mozdonyok hordták a földet az építkezés helyszínére. (lásd: Melléklet 22. kép) Adódott egy probléma azonban, mivel a mozdonyokat kőszénnel üzemeltették, a füstjük máris lecsapódott az érintett területen. A tiszti főorvos azonnal felszólította a vasúttársaságot, hogy – a hivatalos megállapodásnak megfelelően – kokszt használjanak.¹³⁹⁸ Eredetileg a vaspálya átadását április 20-ra tervezték, de a forgalmi akadályok miatt ezt egy kissé el kellett halasztani.¹³⁹⁹ Végül április 30-án kezdődött meg a Rába-parti szárnyvasút műtanrendőri bejárása Márk Károly vezetésével, aki még pár műszaki észrevételt jegyzőkönyvbe vetetett, majd délután fél 2 magasságában ünnepélyesen üzembe helyezte¹⁴⁰⁰ az 1620 méteres, Goldstein Henrik főmérnök tervei alapján és vezetésével épített vonalat. A kivitelezéshez végül 150 000 köbméter földmunka kellett, amely Boór Nándor és Fischer Henrik vezetésével zajlott. A szárnyvonal és a rakpart 800 000 forintba került.¹⁴⁰¹ A nap a GYSEV *Fehér Hajó* „beszálló vendéglő” (ma Szent István út, a Danubius Hotel Rába mellett)¹⁴⁰² emeleti helyiségében egy elegáns bankettel fejeződött be. Ezzel Győr egy újabb eszközt kapott arra, hogy a vízi és vasúti közlekedését összekapcsolja és ezzel kereskedelmét még inkább fellendíthesse.¹⁴⁰³ A rakodóhely vasútállomásán állami és magántáviratok kezelésével nem foglalkozó távirtdahivatalt is létesítettek.¹⁴⁰⁴ Az átadással egyidőben a korábbi GYSEV-es belvárosi lóvontatású rakodóvágányt felszámolták.¹⁴⁰⁵ Ezzel azonban még korántsem tért nyugovóra az ügy. 1892 végére egyre jobban kiéleződtek az ellentétek a GYSEV és a város között a szárnyvasút és a rakpart használatát illetően. Az ügy a Kereskedelemügyi Minisztériumig is eljutott, amely elrendelte annak kivizsgálását. Erre decemberben a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség jelenlétében egy helyszíni szemlével került sor. A bizottság kikötötte a GYSEV-nek, hogy árvíz idején az alsó rakpart használhatatlansága miatt a felsőn pakolhatnak ki a hajók. Ezen kívül egyéb közbiztonsági határozatot hoztak a ki- és bepakolásról. A GYSEV köteles volt a bizottság javaslatait betartani a Rába-parti rakodóállomás vágányainak használatát illetően. A társaság és

¹³⁹⁷ Mentés – Galgóczi 1993. 57. p.

¹³⁹⁸ A rábaparti szárnyvasút. *GYK*, 1891. március 19. 23. szám, 5. p.

¹³⁹⁹ Vasutas hírek. *GYK*, 1891. április 19. 32. szám, 5. p.

¹⁴⁰⁰ Rábaparti rakpart és szárnyvasút. *GYSZKVVHÉ*, 1893. 11. szám, 30. p.

¹⁴⁰¹ A rábaparti szárnyvasút. *GYK*, 1891. május 3. 36. szám, 4. p.

¹⁴⁰² Torma 2018. 90. p.

¹⁴⁰³ Rábaparti szárnyvasút. *GYK*, 1891. május 3. 36. szám, 2. p.; A kereskedelemügyi m. kir. minister 1891. évi jelentése. *VéKK*, 1892. december 12. 146. szám, 1208. p.

¹⁴⁰⁴ Változások a távirtdavezetékek lajstromában. *A Magyar Királyi Posta és Távirtda Rendeletek Tára*, 1891. május 31. 29. szám, 131. p.

¹⁴⁰⁵ Torma 2022. 101. p.

Győr közötti feszültség ezzel időlegesen csökkent.¹⁴⁰⁶ 1895-ben azonban ismételen előkerült a Rába-parti szárnyvasút ügye. A legnagyobb problémát az jelentette, hogy a Rába csekély vízszintje miatt az uszályok nem tudtak elmenni a rakpartig. Ez sem a városnak, sem a GYSEV-nek nem volt jó, így a folyó kotratása a Püspökvártól a Hosszú hídig egyre inkább előtérbe került.¹⁴⁰⁷ Ezt nemsokára meg is kezdték, melynek a költségét a vasúttársaság a városnak megtérítette.¹⁴⁰⁸ Egy vitás kérdést azonban a megnyitás óta sem sikerült rendezniük. A város követelte a vasúttól, hogy adja vissza neki azt a szerződésbe nem foglalt 14 méter hosszú területet, ahova a síneket lerakta. Ez az akkori Auer Kávéházzal (a mai Bécsi kapu téren a Sforza bátyát nyugatról határoló részen állt)¹⁴⁰⁹ szemközt volt.¹⁴¹⁰ A kérdésben a következő évben sikerült véglegesen megegyezniük, amikor a városi közgyűlés elfogadta a vasúttársaság ajánlatát, miszerint a GYSEV 5 és fél métert hajlandó volt visszaadni.¹⁴¹¹

1891-ben átadták a Győrt közvetlenül nem érintő Pozsony–Szombathelyi HÉV-et a Dunántúli HÉV 514 km-es hálózatán belül,¹⁴¹² amely Hegyeshalmon keresztül teremtette meg a vasúti összeköttetést a korábbi fővárossal, regionális központtal, ezen túl Bécset elkerülve nyitotta meg az utat Csehország és Németország felé, végül Pozsony vasúti kapcsolatba került Szombathelyen át Zágrábbal és Fiumével.¹⁴¹³ E transzverzális vonal konkurenciát jelentett Győrnek, hiszen azt elkerülve, tőle nyugatra hozott létre kötőpályás közlekedési összeköttetést Szombathely és Pozsony, illetve a két város vonzáskörzete között, továbbá növelte azok vasúti gócponti jellegét.

A győriek továbbra is meg voltak elégedve Baross munkájával, így 1892-ben delegációt küldtek hozzá a képviselőségre való ismételt felkérés céljából. A miniszter ezt újfent elfogadta annak ellenére, hogy a Függetlenségi Párt az országos híró Eötvös Károlyt indította ellene.¹⁴¹⁴ Ezt követően nem sokkal találkozott is helyi támogatóival.¹⁴¹⁵ Január 25-én a Lloyd nagytermében ismét megtartotta a programbeszédét, amelyben hangsúlyozta többek között: *„Különös figyelemben részesítendjük, úgy mint eddig, a jövőre is, a helyi érdekű vasutakat, illetve ezen hálózatunk kiépítését..... Az ipar is emelkedőben van; nem egy gyár keletkezett és erősödött meg, sőt működik itt oly gyár is, melyről öt év előtt vajmi aggályos nézetet halottam.*

¹⁴⁰⁶ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Jegyzőkönyv, 2806/1893. 1893. január 3.

¹⁴⁰⁷ GYVL, IV. B. 1401/a 23. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 221. 1894. október 19.; A Rába kikotratása. *Dunántúli Hírlap* (a továbbiakban: *DH*), 1895. június 20. 49. szám, 5. p.;

¹⁴⁰⁸ A Rába kotratása. *GYK*, 1895. június 20. 50. szám, 6. p.

¹⁴⁰⁹ Torma 2018. 167. p.

¹⁴¹⁰ A soproni vasút vitás helye. *GYK*, 1895. július 14. 57. szám, 5–6 p.

¹⁴¹¹ Kanapé-kérdés. *GYK*, 1896. július 30. 90. szám, 2. p.

¹⁴¹² Kubinszky – Nagy – Turóczy 2009. 75. p.

¹⁴¹³ Horváth 2018. 81. p.; Vörös 1971. 331–332. p.

¹⁴¹⁴ A győri választás. *GYK*, 1892. január 10. 4. szám, 1–2 p.

¹⁴¹⁵ Baross Gábor Győrött. *GYK*, 1892. január 24. 9. szám, 1. p.

*A Győrre nézve főfontosságú közforgalmi téren sem maradt el a haladás. A pályaudvarok rendezése és kiépítése folyamatban van...Vizparti vágányok övezik a várost minden oldalról s minden irányban meg van nyitva a forgalom útja; csakhogy e forgalmat éleszteni szükséges..... Győr egyébiránt más irányban is központjává lett egy nagy vidéknek....”*¹⁴¹⁶ A beszédét folyamatos éljenzés kísérte, így nem csoda, hogy a választásokon végül felülmúlta ismét ellenfelét. Nemcsak Győrben, hanem Pécsen és Szombathelyen is megválasztották, ugyanakkor hű maradt a korábbi városához, és annak mandátumát fogadta el.¹⁴¹⁷ Addigi munkásságát Ferenc József is elismerte, hiszen az Osztrák Császári Lipót-rend nagykeresztjét adományozta neki.¹⁴¹⁸ Baross már ekkor támogatta a budapesti Duna jobbparti üzletvezetőség Győrbe való áthelyezését, hiszen a város a térség vasúti hálózatának központja és főállomása volt. A városra nézve többek között olyan előnyökkel is kecsegtette, hogy 100–120 új család telepedne meg itt.¹⁴¹⁹ A vasúti központi jellegét a forgalmi adatok is alátámasztották, hiszen ekkor már naponta 38 vonat érkezett és indult a városból különböző irányokba.¹⁴²⁰

A város végül a Baross által kérvényezett módosításokkal elfogadta azt az áthidalási tervet, hogy a lejárók nem a felüljárókkal párhuzamosan, hanem a megnyitni tervezett új utcák felé irányulnak. A vízvezetéket a sínek alatt, a légszuszvezetéket pedig a felüljárón vezetik el. A híd fenntartása és világítása a várost és a vasúttársaságot terhelte. A miniszter a Kálvária utcai gyalogfelüljárót viszont továbbra is időelőttinek tartotta. A felvételi épület kibővítésénél Baross méltányolta Győr azon kívánságát, hogy az indulási csarnok és az I. és II. osztályú várótermeket megnagyobbítsák.¹⁴²¹ Így már semmi sem lehetett az akadály a építkezések megkezdésének.

Mindeközben a kereskedelemügyi miniszter Batthyány Gézának a Győr állami pályaudvartól Györszentmártonon, Győrasszonyfán, Veszprémvarsányon, Gyulafirátóton át Veszprémig vezetendő helyi érdekű vasútra előmunkálati engedélyt adott.¹⁴²² A másik „oldalon” nagy előrelépés volt, hogy a Matkovich által kidolgozott tervek alapján 1892. március 14-én megtartották a veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút közigazgatási bejárását, amelyen az egyik legvitatottabb kérdés az volt, hogy Veszprémhez miként kapcsolódjon a vonal: Vilonyán keresztül közvetlenül, vagy a Nyugati Vasút Hajmáskérnél Kádártáig vezető, már meglévő

¹⁴¹⁶ Baross Gábor Győrött. *GYK*, 1892. február 27. 10. szám 1–4. p.

¹⁴¹⁷ Győr Barossnál. *GYK*, 1892. január 31. 11. szám, 1. p.

¹⁴¹⁸ Baross kiténtetése. *GYK*, 1892. február 11. 14. szám, 1. p.

¹⁴¹⁹ A máv. Győrben. *GYK*, 1892. április 14. 32. szám, 1. p.

¹⁴²⁰ Bay 1942. 249. p.

¹⁴²¹ A győri vasúti áthidalás. *GYK*, 1892. február 4. 12. szám, 5. p.

¹⁴²² Hivatalos rész. *VéKK*, 1891. december 18. 151. szám, 1335. p.; Előmunkálati engedély. *ÉI*, 1892. február 25. 8.–790. szám, 49. p.

vaspályájához.¹⁴²³ Egyúttal Reé Jenő korábbi előmunkálati engedélyét is meghosszabbította a miniszter egy évvel.¹⁴²⁴ Időközben Győr városa a vicinális Veszprémig két éven belül való megépítésére 20 000, de ha Dombóvárig 3 éven belül kiépíti egy győri javítóműhellyel, illetve a 10 évre idekerülő igazgatóságra és az üzletvezetésre 40 000 forintot szavazott meg.¹⁴²⁵ Egy sajnálatos és nem várt esemény történt ekkor. Baross már márciusban ledöntötte a lábáról a láz, hastífuszt kapott, de ezt nem vette komolyan, hanem elutazott Orsovára (ma Orșova, Románia), a Vaskapu szabályozását megtekinteni. A visszafelé úton már félrebeszél, elvesztette eszméletét. Ezt követően nem sokkal mellhártyagyulladás is lett, amelyet tovább súlyosbított a tüdőgyulladás. Többszöri ellenkezése után végül beleegyezett a műtétbe, de már túl későn volt. 1892. május 9-én délelőtt 11-kor otthonában szívszélhűdésben elhunyt.¹⁴²⁶ A 44 évesen elhunyt miniszter halála egy nemzet gyásza volt,¹⁴²⁷ amely a győrieiket is mélyen megrázta. A *Győri Közlöny* május 10-én egy rendkívüli kiadással emlékezett meg róla. Egyúttal a város törvényhatósági bizottságának közgyűlése elhatározta, hogy „*Baross Gábor emlékét a közgyűlés jegyzőkönyvileg megörökítse, az elhunyt miniszter ravatalára Győrváros nevében koszorút helyezzen.*”¹⁴²⁸ Május 15-én Szávay Gyula már ekkor indítványozta, hogy a Fehérvári utcát és a folytatásaként épülő hidat a volt miniszter emlékeként Baross útnak nevezzék el.¹⁴²⁹

Baross korai halálával a veszprémi vonal ügye is megfenekleni látszott, pedig a vállalkozók már Gyulafirátóton akartak főállomást építeni, a települést gócpontnak megtenni Veszprémmel ellentétben.¹⁴³⁰ Az új kereskedelmügyi miniszter, Lukács Béla¹⁴³¹ nyárra már kikötötte, miként lehet a tervezett vonal csomópontja Veszprém: amennyiben a Gyulafirátótig való vezetéshez képest felmerülő pluszkiadásokat, hozzávetőlegesen 300 000 forintot vállalja a város, akkor megépülhet a vonal a településig.¹⁴³² Győr vármegye ekkor megszavazta a vasút számára a 70 000 forintos szubvenciót.¹⁴³³ Az 1850-es években a Monarchiában a fővonalak kiépítésekor már hadászati szempontokat is figyelembe vettek, így nem véletlen, hogy Itália és Poroszország

¹⁴²³ MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalásáról felvett jegyzőkönyv, 1894. május 12.

¹⁴²⁴ A kereskedelmügyi magyar kir. minister által 1892 január 1-étől március 31-éig kiadott s a > Vasúti és közlekedési közlöny < -ben kihirdetett vasúti előmunkálati engedélyek jegyzéke. *VéKK*, 1892. április 3. 41. szám, 352. p.; Előmunkálati engedély. *ÉI*, 1892. március 10. 10.–792. szám, 66. p.

¹⁴²⁵ Győr–zircz–veszprémi vasút. *GYSZKVVHÉ*, 1893. 11. szám, 35. p.; A zirci vasút. *BH*, 1892. április 20. 110. szám, 11. p.

¹⁴²⁶ Petrovics 1892. 67. p.

¹⁴²⁷ Frisnyák 1997. 29–31. p.

¹⁴²⁸ Baross Gábor halála. *GYK*, 1892. május 10. 41. szám, 1. p.

¹⁴²⁹ Baross-ut. *GYÖH*, 1892. május 15. 40. szám, 1. p.

¹⁴³⁰ Jönnék haza Amerikából. *PH*, 1892. július 29. 209. szám, 2. p.

¹⁴³¹ MNL OL K 229, 423. Veszprém vármegye közönségétöt, 10578. 1893. május 1.

¹⁴³² Veszprém. *PH*, 1892. augusztus 14. 225. szám, 4. p.

¹⁴³³ Kerekes 2012. 1128. p.

felé vezettek ezek. Az 1859-es, majd 1866-os háborús vereségek elkezdtek felértékelni a vasút mobilizációs szerepét. A katonai gondolkodásban a vasút mindazonáltal a porosz–francia háború hatására nyerte el igazi jelentőségét. Ezt követően a politikusok és a katonák sok országban ”vasútmániakusokká” váltak, a biztonságot a stratégiai vasútvonalak meglétében mérték.¹⁴³⁴ Nem meglepő ezek után, hogy a győr–veszprém–dombóvári vonal mielőbbi kiépítését katonai körök is támogatták stratégiai szempontól, így a vasutak vonalvezetésének hadászati szempontú elemzését, annak katonai okokból történő megváltoztatását és az építés szigorú követelményeit előírták az engedélyeztetési eljárás során. Vagy a szaktárcánál bemutatott tervezett vonalvezetésekor, vagy a kivitelezési tervek végleges rögzítésekor mindig jelen volt a közös hadügyminisztériumi képviselő. Az országhatárokhoz vezető vasutaknál, a nagy tájakon átívelő pályák esetében is érthető volt így a katonák közvetlen véleménynyilvánítása. Ez történt a győr–veszprém–dombóvári vonal esetében is. A pálya gazdasági jelentőségén túl kiváló logisztikai eszköz lehetett a déli mozgósításhoz. Az 1878-as boszniai okkupáció ugyanis megmutatta, hogy a megszálláshoz szükséges katonai átcsoportosítások esetén biztonságot ad és gyorsítja a lebonyolítást, ha nem egy vasút áll rendelkezésre. A Dunántúlon észak–déli irányba végigfutó vicinálist tartalék vonalként kezelték a bécsi minisztériumban, kiépítését támogatták és stratégiai vasútként tekintettek rá,¹⁴³⁵ mivel lehetővé tenné a hadgyakorlatok, sőt az esetleges balkáni hadműveletek miatt szükségessé váló mozgósítás idején a Dél-Dunántúl nagy katonai arzenálja, a pécsi sátoztábor rövidebb idő alatti elérését és meggyorsítaná a katonaság összpontosítását. Az engedélyes részéről a stratégiai szempontokkal való indoklás ugyanakkor, azon felül, hogy ügyes politikai fogás volt, nem látszott túl reálisnak. Annál inkább az a gazdasági érv, hogy a Tolna vármegyei gabona útját Bécsbe 38%-kal, az eszéki bécsi utat 101 km-rel lerövidítené.¹⁴³⁶

7.9 Az új győri személypályaudvar és híd átadása

A város erre az időre egyre nagyobb vasúti csomópont lett. Ezt bizonyítja az az összehasonlítás is, miszerint 1884-ben még csak napi 10 személy- és 18 tehervonat érkezett a városba, ez 1892-re 32-re és 85-re nőtt.¹⁴³⁷ Így szükséges volt az infrastruktúra folyamatos fejlesztése. 1892-ben a VII. részletként újabb 100 000 forintot kapott a MÁV a győri állomás

¹⁴³⁴ Diószegi 1992. 19–20. p.

¹⁴³⁵ Majdán 2014. 103. p.

¹⁴³⁶ Erdősi 1986. 588–589. p.

¹⁴³⁷ A vasut köréből. *GYK*, 1892. május 8. 39. szám, 6. p.

bővítésére és átalakítására.¹⁴³⁸ A végső megállapodások és megegyezések után április 1-jével elkezdődött a személypályaudvar átépítése és a híd kivitelezése,¹⁴³⁹ és a postahivatalt is áthelyezték, a régi épület bal szárnyába került előcsarnokos külön bejárattal és négy hivatali helyiséggel.¹⁴⁴⁰ Május 22-én megnyíltak az új váróhelyiségek és éttermek a régi állomás bal oldalán. Az utazóközönség a jegyváltás után a főbejáraton keresztül mehetett a peronra, vagy az utcáról az új részekbe. Egyúttal megkezdték a jobb oldali földszintes épület lebontását.¹⁴⁴¹ November végére álltak a híd falazott tartóoszlopai és szinte el is készültek az indóház szárnyai. Ezek lettek az elemei: 1. a főposta, amely hivatalos helye végül az épület nyugati szárnyában volt egy pavilonban. A korábbi négy helyiségben távirtda- és telefonállomások funkcionáltak már. 2. az indóház középső részét, a korábbi pénztárakat, a postahelyiséget, a felvételi részt, várótermeket és restit megszüntették és átépítették hivatalos szobákká. 3. az új – egyemeletes – felvételi épület, a korábbi indóház keleti szárnyán épült meg, a bejárat is ebbe a részbe vezetett, ide került a resti, az emeletre pedig a vendéglős lakása. Jobbra és balra az 50–50 méteres szárnyakon várótermek, személypénztárak, ruhatár, dohányszivar-árusító hely és málházó helyiségek nyíltak. A főbejárat előtti üvegfedél vasszerkezete is készült már Prettenhoffer műlakatos jóvoltából. 4. a – később átadott – aluljáró a vágányokhoz való biztonságos, földalatti közlekedést szolgálta. Az építkezés költségei az aluljáró (ami további 70 000 forint volt) nélkül 180 000 forintot tettek ki.¹⁴⁴² Az év végére már sokat haladt előre az építkezés.¹⁴⁴³

Jól haladtak a munkálatok a híd tekintetében is. A konstrukció vasszerkezete 1893 márciusára teljes egészében megérkezett Győrbe. A *Szólóhoz* vendéglőépületének lebontását is elkezdték.¹⁴⁴⁴ Áprilisban már óriási volt a pályaudvar környéki sürgés-forgás. A munkások egy része az épületet bontotta, míg a másik része óriási vasgerendákat és síneket rakott le a falazott oszlopokra.¹⁴⁴⁵ 1893-ban VIII. ütemként további 190 000 forintos támogatást kapott a MÁV a győri indóháza bővítésére és átalakítására.¹⁴⁴⁶ 1893 májusára már teljesen állt az új győri MÁV-

¹⁴³⁸ Kereskedelemügyi ministerium. In: A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1892. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1893. augusztus 31. 88. p.

¹⁴³⁹ A győri vasuti építkezések. *GYK*, 1892. április 3. 29. szám, 4. p.; A személypályaudvar felvételi épülete. *GYSZKVVÉ*, 1893. 11. szám, 35–38. p.

¹⁴⁴⁰ A posta a vasuton. *GYK*, 1892. január 6. 3. szám, 4. p.

¹⁴⁴¹ A vasuti építkezések. *GYK*, 1892. május 22. 45. szám, 4. p.

¹⁴⁴² Az új pályaház és főposta. *GYK*, 1893. május 7. 40. szám, 3. p.; Az új indóház és a főposta. *GYK*, 1892. november 27. 102. szám, 4–5. p.

¹⁴⁴³ A vasuti építkezések *GYŐH*, 1892. december 1. 98. szám, 3. p.

¹⁴⁴⁴ A vasuti áthidalás. *GYŐH*, 1893. március 23. 25. szám, 5. p.

¹⁴⁴⁵ Az áthidalás. *GYK*, 1893. április 6. 29. szám, 5. p.

¹⁴⁴⁶ II. Beruházások. In: A m. kir. állami számvevőszék jelentése az 1893. évi zárszámadásról, valamint az államháztartás, államvagyon és állami adóságok kezelése körül az 1893. évben szerzett tapasztalatairól. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1894. 132. p.

os indóház, csupán az utolsó simításokat kellett elvégezni rajta. Baross életében sajnos már nem készült el az épült, pedig ő is sokat segített abban, hogy a város új, nagyobb, esztétikusabb és funkcionálisabb létesítményt kapjon. Május végén a vasútállomás új épületében világításpróbát tartottak. Ezt a gázvilágítást a *Győri Légszszvilágítási Részvénytársulat* építette ki, míg az ét- és váróterem bútorozása és az épülethez vezető út rendezése is nagyban folyt már.¹⁴⁴⁷ A pompás neoreneszánsz személypályaudvar ünnepélyes átadására végül 1893. június 1-jén került sor,¹⁴⁴⁸ amelyet egy nagyszabású bankett követett a III. osztályú vasúti étteremben mintegy 150 előkelő személy részvételével.¹⁴⁴⁹ A közforgalom számára június 3-án 11 órától nyílt meg.¹⁴⁵⁰ Az első jegyet Hajas Gyula csornai főszolgabíró váltotta a 10 óra 37 perckor induló budapesti gyorsra. A 11 órakor induló bécsi gyorsra várakozókkal már aznap szinte megtelt a III. osztályú váró. Schuster Ernő vendéglős is aznap este nyitotta meg felújított restijét zeneszó mellett.¹⁴⁵¹ Itt többek között elterjedt a bécsi szelet, hamuban sült pogácsa, fasírozott, a frissen csapolt sör, málna- és eperszörp, a Zwack Unikum.¹⁴⁵² A peronon asztalokat helyezett el, ahonnan a berobogó vonatokat lehetett látni. Emellett minden szerdán és szombaton zenés műsor volt.¹⁴⁵³ Az új egységnek jeles vendégei is voltak ezt követően, József, Jenő és László főhercegek és gróf Széchenyi Ernő is felkereste és megreggelizett itt.¹⁴⁵⁴ A megnyitással egyidejűleg elkezdődött a régi épület földszintjének átalakítása és az ideiglenes vasúti vendéglő épületének lebontása. A nagy kiadás azonban végül meghaladta a bérlő lehetőségeit, és 1895-ben csődeljárást kért maga ellen. A vendéglőt átadta főpincérének, Dreiszker Józsefnek,¹⁴⁵⁵ aki a Millenniumkor érkező nagy tömeg kiszolgálását zökkenőmentesen oldotta meg.¹⁴⁵⁶ Az új épületben továbbhaladva a forgalmi hivatal a volt várótermekben és az előcsarnokból átalakított helyiségben kapott helyett. Az állomásfőnöki hivatal pedig személypénztári helyiségbe került.¹⁴⁵⁷ A helyiek annyira várták már a város új építészeti ékkövének átadását, hogy sokat gyönyörködtek ez épületben és még verset is írtak neki:

¹⁴⁴⁷ Próbavilágítás. *GYK*, 1893. június 1. 48. szám, 5. p.

¹⁴⁴⁸ Hírek a vasutról. *GYK*, 1893. június 1. 48. szám, 5. p.; Pécs ismét nem kap semmit. *Pécsi Újság* (a továbbiakban: *PéÚ*), 1894. május 20. 119. szám, 3. p.

¹⁴⁴⁹ Bankett a vasúti állomáson. *GYK*, 1893. június 4. 49. szám, 4–5. p.; Felavató bankett a máv.-on. *GYÖH*, 1893. június 4. 48. szám, 2–3. p.

¹⁴⁵⁰ Személypályaudvar, áthidalás és az új felvételi épület. *GYSZKVVHÉ*, 1894. 8. szám, 21. p.

¹⁴⁵¹ Az új pályaház megnyitása. *GYK*, 1893. június 4. 49. szám, 5–6. p.

¹⁴⁵² János Majdán: The Impacts of the Railways on the Lifestyle in Hungary until 1918. In: Mârza, Radu (szerk.): *Shaping Modernity: The Railway Journey Across Two Centuries*. Cluj-Napoca, MEGA, 2022. 107–108. p.

¹⁴⁵³ Az új pályaudvarról. *GYK*, 1893. június 8. 50. szám, 6. p.

¹⁴⁵⁴ Főhercegek városunkban. *GYK*, 1893. szeptember 24. 83. szám, 5. p.

¹⁴⁵⁵ A vasúti vendéglő új bérlője. *GYK*, 1895. augusztus 22. 68. szám, 6. p.

¹⁴⁵⁶ Torma 2018. 193. p.

¹⁴⁵⁷ Az új személyfelvételi állomás megnyitása. *GYÖH*, 1893. június 4. 48. szám, 4. p.

Az új indóház

Készen az indóház,

A pasasert várja:

M. Á. V. itteni népe

Büszkén tekint rája.

A város is régi

S bánatosan mondja:

Építettem én is

S így tettem szert én is:

*teher-forgalomra.*¹⁴⁵⁸

A vasút megnyitásától kezdődően új értékeket és életmódbeli szokásokat is közvetített. A polgári életforma gyors terjedését idézte elő és az „ünnepi öltözékben” való utazás mindennaposá vált. Akik a helyi állomásra siettek számos újszerűséget tapasztalhattak Győrben is. Ilyen volt például a zúzott kővel, kavicssal leszórt, a nagy esőzések közepette is járható út. Az utast a pályaudvar előtt tágas tér fogadta, ahol a bérkocsisok megállhattak és várakozhattak. Maga az átadott állomásépület is új vizuális élményt nyújtott az utazni vágyóknak, hiszen a MÁV Magyarországon az 1870-es évektől típustervek alapján építtette azokat, jóllehet a győrit ettől eltérően a mödlingi mintájára tervezték. Az indóház előtt virágoskert, kút, árnyékszék; a teherforgalmat is bonyolító állomáson áruraktár, állatrakodó, mázsaház és őrház állt. (lásd: Melléklet 34 és 35. kép) Az épületekbe belépve az emberek nagy hasonlóságot tapasztalhattak, mivel minden állomáson egyforma berendezéseket találtak. Újdonság volt a várótermekben elhelyezett vaskályha, a falí óra, az írott menetrend és a reklámok.¹⁴⁵⁹

Augusztus 1-jén a főpostát is áthelyezték már az indóházba, innen történt ettől fogva a levél- és csomagkézbesítés.¹⁴⁶⁰ A régi épület átalakítása után a hivatali irodákon túl a rendőrség is kapott egy szobát.¹⁴⁶¹ Egyúttal egy gépműhely felállítása is felmerült a MÁV állomásán.¹⁴⁶² Nem sokkal később Európa nagyvárosaihoz hasonlóan a ruhatár mellett egy könyvtárat is

¹⁴⁵⁸ Pityi Pál: Az új indóház. *GYŐH*, 1893. június 4. 48. szám, 4. p.

¹⁴⁵⁹ Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In: Majdán 2010. 125–134. p.

¹⁴⁶⁰ Az új pályaház és főposta. *GYK*, 1893. május 7. 40. szám, 3. p.; A főposta berendezés. *GYŐH*, 1893. július 27. 63. szám, 5. p.

¹⁴⁶¹ Rendőrszoba a vasuti állomáson. *GYK*, 1893. július 13. 61. szám, 6. p.

¹⁴⁶² Gépműhely a vasuti állomáson. *GYK*, 1893. július 13. 61. szám, 6. p.

berendeztek az új pályaudvaron.¹⁴⁶³ 1894 nyarán a MÁV elhatározta, hogy bevezeti a villanyvilágítást az új győri indó- és fűtőházába, illetve a teherpályaudvarára. A társaság részéről meg is történt az ehhez szükséges izzó- és ívlámpák felmérése.¹⁴⁶⁴ Az év elején még mindig engedték a Kálvária utcai vasúti átjárónál az áthaladást, míg teljesen el nem készül a híd.¹⁴⁶⁵ Őszre a vasúti aluljárók kivitelezése jól haladt előre, hiszen novemberre már a vonatok az alagutak befedését követően ismét a régi vágányokon közlekedhettek, a korábbi korlátozott vágányhasználat után. A várható használatba helyezés azonban csak a következő év tavaszára volt várható ekkor.¹⁴⁶⁶ További bővítésként elrendelték a peron meghosszabbítását, a 2. és 3. vágány között új, fedett peron építését, váltók modernizálását, térfelügyelőségi épület létrehozását és a Mészáros majori úti gyalogos híd kiépítését abban az esetben, ha a város a híd lejáró útjának végső szárnyát nem akarja támfalak közé szorítani.¹⁴⁶⁷

A vasúti híddal kapcsolatos munkálatok is a végükhöz közeledtek. 1893. július végén a munkások már a vasrácsozatot helyezték el az oldalfalakon, illetve az út mindkét oldalán 6–6 díszes, Oetl Antal és Svadlo Ferenc budapesti vasöntödéjéből származó öntöttvas kandelábert állítottak a homokkőtalapzatra a gázlámpák számára.¹⁴⁶⁸ Ugyanekkor már Szávay névváltoztatást kérő indítványa a városi közgyűlés előtt volt,¹⁴⁶⁹ amely ekkor el is fogadta, hogy a Fehérvári utca innentől Baross út legyen, az épülő áthidaló pedig Baross híd.¹⁴⁷⁰ Szeptember végére már olyan jól állt az építkezés, hogy megtartották a konstrukció próbaterhelését mintegy 2000 métermázsa acélsínnel. A híd szerkezete több nyugpontú vasgerendából állt, 12 nyílású, 140 méter hosszú és a járdákkal együtt 12 méter széles volt. A MÁV finanszírozásában (250 000 forint) épült, és a maga nemében egyedülálló és modern volt az országban. Ezzel egyidőben a korábbi átjárót megszüntették, a személypályaudvar végleges rendezését pedig megkezdték.¹⁴⁷¹ 1893. október 5-én 14 órakor hosszú előkészület, sok vita és tervezet után elkészült végre a MÁV pályája felett emelt áthidalás, a Baross híd. A megnyitón Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter távollétében Szöcs Áprád tanácsos, Szily Zoltán tisztii főügyész és Ódor István főmérnök és a MÁV képviselői voltak jelen. Az ünnepélyes aktuson így írták le az építményt: „A hatalmas híd, mely szép kivitelével a szemre is kedvező benyomást tesz, úgy hosszúságával mint szélességével imponál. Az óriási hosszúság teszi, hogy lejtői két oldalt

¹⁴⁶³ Hírek a vasutról. *GYK*, 1893. július 30. 66. szám, 5. p.

¹⁴⁶⁴ Villamos világítás Győrött. *GYK*, 1894. június 24. 59. szám, 5. p.

¹⁴⁶⁵ GYVL, IV. B. 1401/a 23. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 13. 1894. január 14.

¹⁴⁶⁶ A vasúti alagutak. *GYK*, 1894. október 25. 96. szám, 6. p.

¹⁴⁶⁷ Az Allamvasutak győri építkezései. *PN*, 1894. november 15. 316. szám, 12. p.

¹⁴⁶⁸ A vasúti áthidalás. *GYK*, 1893. július 30. 66. szám, 5. p.

¹⁴⁶⁹ Baross út – Baross-híd. *GYÖH*, 1893. augusztus 13. 68. szám, 1. p.

¹⁴⁷⁰ A városi közgyűlés. *GYÖH*, 1893. augusztus 13. 68. szám, 2. p.

¹⁴⁷¹ A Baross-híd próbája. *GYÖH*, 1893. szeptember 28. 81. szám, 4. p.

nagyon szelíden emelkednek s a följutás épen nem fárasztó. A széles kocsiutat mindkét oldalon gyalogjáró szegélyezi, s ezek szélét a faragott kővel szegélyezett vastag téglafal képezi, mely csinos vasráccsal van ellátva. Két oldalt, úgy a hid északi, mint déli részén ráccsal ellátott lépcsőzet vezet a gyalogjárókra. A falon arányos távolságban gyönyörű kivitelű három és ötágú gázkandeláberek állanak. A tulajdonképeni híd vasoszlopokon nyugszik s e legmagasabb pontjáról igen szép kilátás nyílik a pályaudvarra, a városra és a déli hegyes vidékre.”¹⁴⁷² A hidat eddig lezáró korlát eltávolításával az átvevőbizottság megszemlélte, megfelelőnek találta, majd átadta a forgalomnak. Zechmeister polgármester kocsija után egész kocsisor és néptömeg ment át a hídon. (lásd: Melléklet 32. kép) A régi átjárókat egyúttal lezárták.¹⁴⁷³ A korábban sokak által kritizált, vagy éppen teljesen elutasított átjáró inentől elkezdett beépülni Győr belvárosi kultúrtájába, a város díszé, büszkesége lett, és átmenetileg megoldotta a belváros és Nádorváros évtizedek óta tartó, a vasúti forgalom által okozott közlekedési problémáit. Nem mellesleg az 1914 előtti történelmi Magyarország közlekedéstörténetéből Győrön kívül mindösszesen csak Szombathelyen (Zanati úti aluljáró, 1899) épült még a vasút által elvágott két városrész között alul- vagy felüljáró.

Mindenképp érdemes megemlíteni, hogy az Osztrák–Magyar Monarchián belül 18 perces időeltérés nehezítette a két ország vonalszakaszai közötti forgalmat, mivel Magyarországon a budapesti, míg Ausztriában a prágai idő volt érvényes.¹⁴⁷⁴ Mivel nem volt egységes időzóna, meghatározták azon vasútállomásokat, ahol a cisz- és a transzlajtán területeket összekötő vonatok esetében az átállás történt. Győrt érintve ez Bruck an der Leithánál volt.¹⁴⁷⁵ A menetrendekben mindig az adott helyi idő alapján tüntették fel a vonat érkezését, azonban ez az egyre sűrűbbé váló közlekedés miatt sok bonyodalmat okozott, így első ízben 1880-ban Angliában, majd máshol is a vasúti időt kezdték el standardként használni. Ennek nyomán 1884-ben a washingtoni nemzetközi konferencián időzónákra osztották fel a világot, és ezzel végérvényesen megoldódott a probléma.¹⁴⁷⁶ A Monarchiában 1892-ben történt meg ez egységesen, amikor bevezették a problémát orvosló közép-európai időszámítást.¹⁴⁷⁷ Ez a budapestivel szemben 16 percet késett, míg a prágait megelőzte 2 perccel. A német vasutak is ehhez az időzónához igazodtak 1893-tól. Baross a posták és a távírdák esetében is elrendelte e

¹⁴⁷² A „Baross-áthidalás” átvétele. GYK, 1893. október 8. 87. szám, 2. p.

¹⁴⁷³ Ibid.

¹⁴⁷⁴ Sternhart 1966. 11. p.

¹⁴⁷⁵ Kalocsai 2023. 269. p.

¹⁴⁷⁶ Schivelbusch 2008. 51–52. p.

¹⁴⁷⁷ Szenicey 1956. 122. p.

használatát.¹⁴⁷⁸ Az egységes idő a menetrend elolvasását és értelmezését is megkönnyítette innentől. Nem mellesleg az emberi életre és mentalitásra is komoly hatást gyakorolt.

Még 1892-ben szárnyra kelt az az akkor még futurisztikus hír, hogy Bécs és Budapest között villamosvasutat terveznek építeni. Zipernovszky Ferenc, a Ganz-gyár igazgatója állt elő azzal az elképzeléssel, hogy a Duna jobb partján Budapestről kiindulva Bánhidán, Győrön, Mosonon, és Fischamenden át Bécsig kellene megépíteni az új vaspályát. Mivel 200 km-t tenne meg egy óra alatt, így egy 1 óra 25 perc alatt el lehetne érni az egyik városból a másikba. A szerelvény 45 méter hosszú, 2,15 méter széles, 2,2 méter magas és 60 tonnás lenne. A továbbítást négy, egyenként 200 lóerős villanymotor végezné. A kerekek átmérője két és fél méteres lenne (SIC!!). Az áramot a föld felett vezetnék.¹⁴⁷⁹ Az eléggé hihetetlen terv jóval megelőzte a korát, és ebben a formában sosem valósult meg.

7.10 A Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV megalapítása

Batthyány Géza és Reé János előmunkálati engedélyét külön-külön a kereskedelemügyi miniszter 1893-ban egy évvel meghosszabbította.¹⁴⁸⁰ A főállomás helye még mindig kérdés volt. Veszprém városa e céllal 150 000 forintot szavazott meg a vasútnak akkor, ha a városban építik ki azt. Veszprém vármegye közgyűlése ugyanakkor a 480 000 forintos szubvencióját ahhoz kötötte, hogy a vasút Veszprém elkerülésével Hajmáskér faluban építse ki a főállomását. A kérdés egyelőre nem dőlt el, a vita csak fokozódott az ügyben.¹⁴⁸¹ A korábbi közigazgatási bejárás alkalmával kiderült, hogy a vonal számára előnyösebb forgalmi, hadászati és tarifapolitikai szempontból – a vilonya–veszprémi helyett – a hajmáskér–vilonyai beágazás (onnan a már meglévő vasúton péage-szerződéssel Kádártáig), ugyanis ez mintegy 10 km-rel rövidebb és 383 000 forinttal olcsóbb lenne.¹⁴⁸² A kedvezőtlen földrajzi fekvésű Veszprém nem igazán tudta elfogadni, hogy nem kap olyan főállomást, amelyen a győri és a dombóvári vonalak csatlakozhatnának egymáshoz.¹⁴⁸³ Ugyanakkor a többletköltséget sem volt hajlandó

¹⁴⁷⁸ Uj vasuti idő. *GYK*, 1891. szeptember 24. 1–2. p.

¹⁴⁷⁹ A budapest–bécsi villamos vasut. *GYK*, 1892. december 1. 103. szám, 5. p.; A budapest–bécsi villamosvasút. *GM*, 1892. november 27. 48. szám, 496. p.

¹⁴⁸⁰ Hivatalos rész. *VéKK*, 1893. február 19. 22. szám, 237. p.; Hivatalos rész. *VéKK*, 1893. február 22. 23. szám, 249. p.; Előmunkálati engedélyek. *ÉI*, 1893. május 18. 20. 854. szám, 97. p.; Előmunkálati engedély. *ÉI*, 1893. március 9. 10.–844. szám, 47. p.

¹⁴⁸¹ A győr–veszprém–dombóvári vasut. *BH*, 1893. október 30. 300. szám, 6. p.

¹⁴⁸² MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalásáról felvett jegyzőkönyv, 1894. május 12.; Küzdelem a vasutért. *BH*, 1893. november 2. 303. szám, 3. p.

¹⁴⁸³ MNL OL K 229, 423. Veszprém vármegye közönségétől, 10578. 1893. május 1.

fizetni.¹⁴⁸⁴ Végül örvendetes fordulat állt be az ügyben. Sikerült a két vonal engedményeseinek és a veszprémieknek megállapodni abban Szabó István Veszprém vármegyei alispánnal, hogy a vicinális nem Hajmáskérnél – vagy Kádártánál – fog beágazni északról, hanem a veszprémi külső állomáson (Jutaspuszta, ma Veszprém része) keresztül megy, ezzel egy kompromisszumos megoldás született.

Erre az időre a győr–veszprémi szakasz engedményesei pedig belátták, az általuk elképzelt vonal annyira lokális jelentőségű, hogy a leendő részvényeseknek csak csekély hasznot hozna.¹⁴⁸⁵ Így egyesültek a veszprém–dombóvári vicinálist vizionáló és erre a viszonylatra már előmunkálatti engedéllyel rendelkező Matkovich Tivadarral, az enyingi választókerület országgyűlési képviselőjével és érdektársaival a tervezett két vonal egységes helyi érdekű vasútként való kiépítése érdekében, ekkor már *Győr–Veszprém–Dombóvári Helyi Érdekű Részvénytársaság* név alatt, ezzel bízva a könnyebb megvalósításban.¹⁴⁸⁶ Az engedményesek ezen felül a világhírű, első francia gabonakereskedő párizsi *Dreyfus Frères et Compagnie* céggel kötöttek megállapodást a finanszírozás kérdésében.¹⁴⁸⁷ A projektet felkaroló cég megbízottja Győr vármegyében és városban, Veszprém vármegyében, Enyingen és Mezőkomáromban lobbizott a minél nagyobb támogatásért.¹⁴⁸⁸ Ekkor Tolna vármegye is 200 000 forintot szavazott meg törzsrészvények jegyzésére a vasúttal kapcsolatban.¹⁴⁸⁹ Győr város közgyűlése viszont a korábbi 40 000-es támogatását nem emelte fel a kért 48 000 forintra.¹⁴⁹⁰ Sőt, ezt a támogatást is ahhoz kötötte, hogy Szabadhegyen (ma Győr-Szabadhegy, Győr városrésze) megálló legyen és a vasút igazgatósága és üzletvezetősége legalább 10 évre a városba kerüljön.¹⁴⁹¹ Győr vármegye viszont a korábbi 70 000 után további 30 000-et,¹⁴⁹² így a törvényhatósági bizottság összesen 100 000 forintos törzsrészvényjegyzéséhez járult hozzá.¹⁴⁹³ A vármegye pusztai járásából pedig Kisbarátfalu, Kisbaráthegy, Nagybaráthegy és Nagybarátfalu¹⁴⁹⁴ is törzsrészvények jegyzése mellett döntött 7000 forint értékben, amennyiben a vasútvonal a településekhez közelebb kerül, vagy Nagy- és Kisbarát között a táplánypusztai

¹⁴⁸⁴ MNL OL K 229, 423. Veszprém vármegye közönségének, Pótív a 47510. számhoz, 1893. július 26.

¹⁴⁸⁵ Kerekes 2012. 1128. p.

¹⁴⁸⁶ MNL OL K 229, 423. Nagyméltóságu Lukács Béla kereskedelemügyi m. kir. Minister urnak, 1893. november 30.; Országgyűlés. *PH*, 1896. március 7. 66. szám, 5. p.

¹⁴⁸⁷ Vasutépítés. *Pécsi Napló* (a továbbiakban: *PéN*), 1893. augusztus 15. 187. szám, 106. p.

¹⁴⁸⁸ A győr–veszprémi vasút. *GYŐH*, 1893. szeptember 28. 81. szám, 4. p.

¹⁴⁸⁹ MNL OL K 229, 423. Tolna vármegye törvény hatósági bizottságának, 661. sz. 1893. október 14.; Tolnamegye őszi közgyűlése. *PH*, 1893. október 18. 288. szám, 4. p.

¹⁴⁹⁰ Kerekes 2012. 1128. p.

¹⁴⁹¹ Győr–zircz–veszprémi vasút. *GYSZKVHÉ*, 1894. 8. szám, 47. p.

¹⁴⁹² Győr. *PH*, 1893. október 5. 275. szám, 6. p.

¹⁴⁹³ MNL GYL. Győr Vármegye Törvényhatósági Bizottsága Közgyűlési IV. B. 402a/19. Jegyzőkönyv. 1895 évről. 459/B.

¹⁴⁹⁴ E négy település egyesülés után 1969. január 1-jétől a Győrújbarát nevet viseli.

útnál vezet át.¹⁴⁹⁵ Egyes kisebb települések tehát befektetéssel próbálták magukhoz közelebb „csalogatni” a vasutat. Győr és Veszprém között már folytak az előmunkálatok, ugyanakkor az még nem dőlt el, hogy az utóbbi város a határában egy rendező pályaudvar és egy szárnyvonal építési engedélyét is megkapja-e a Kereskedelemügyi Minisztériumtól.¹⁴⁹⁶ Eközben a felsőiregiek (ma Iregszemcse) emlékiratot fogalmaztak meg azért, hogy a Tolna vármegyei vonalvezetés mindenképp érintse a településüket, ez ugyanakkor egyúttal azt is jelentette volna, hogy Tamási nem kap állomást. Ezt azzal támasztották alá, hogy mezőgazdasági, ipari és kereskedelmi érdekek miatt sokkal rentábilisabb, „ezen vidék központja felső-ireghre gravitál”, nem mellesleg egyenesebb lenne ez az irány.¹⁴⁹⁷ A végleges irány kijelölése még nem dőlt el, de a bejárás alkalmával az új variáns terepnehézségeire és magasabb építési költségeire fény derült, így aligha valósulhatott meg ezzel a vonalvezetéssel.¹⁴⁹⁸ Közben Matkovich előmunkálati engedélyét is meghosszabbította egy évvel a miniszter.¹⁴⁹⁹

Végre áttörés következett be a HÉV ügyében. Kis J. Jenő mérnök, Fejér Márton budapesti ügyvéd és Szél Kálmán (szül.: Steiner Adolf)¹⁵⁰⁰ vállalkozó közkereseti társaságot alapított a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV építése céljából. Kis főmérnök még Esterházy Miklósnál is járt, akinek Tolna vármegyei birtokait szelné át a vasút. A herceg mindennemű támogatásáról biztosította az előengedélyeseket.¹⁵⁰¹ Az igyekezetük ellenére azonban nem kapták meg az építési engedélyt. Szél ekkor nem sokkal később kitette Kis szűrét a cégből, aki erre követelte tőle az általa készített építési terveket.¹⁵⁰² Mivel ezeket a vicinálisra vonatkozó szerződéseket és minden jogot Szél édesapjára, Steiner Ignácra ruházott át, továbbá a tervek eladta Batthyányéknak, Kis Fejér ügyvéddel ellene csalás és sikkasztás miatt feljelentést tett. Az ügyet a Budapesti Törvényszék vizsgálta,¹⁵⁰³ amely az év végére megszüntette az eljárást, megállapítása szerint nem történt sikkasztás és csalás. Az ügy polgári úton folytatódott tovább.¹⁵⁰⁴ Batthyányék ekkor viszont nagyot léptek előre, hiszen 1894. május 12-én végre

¹⁴⁹⁵ MNL GYL, Győr Vármegye Törvényhatósági Bizottsága IV. B. 402/19. Közgyűlési Jegyzőkönyv 1893ik évről. 336/B.

¹⁴⁹⁶ A győr–zirc–veszprém és dombóvári h. é. vasut. *BH*, 1893. december 13. 344. szám, 12. p.

¹⁴⁹⁷ MNL OL K 229, 423. Emlékirat, 1893. november 20.; MNL OL K 229, 423. Nagyméltóságu Kereskedelemügyi Minister Úr! Kegyelmes Urunk! 1893. november 22.

¹⁴⁹⁸ MNL OL K 229, 423. Kereskedelemügyi m. k. minister, 80421. iktatókönyvi szám, 1893. november 14.

¹⁴⁹⁹ MNL OL K 229, 423. Veszprém vármegye alispánjától, 29494. 1893. december 26.; Előmunkálati engedély. *BH*, 1893. december 9. 340. szám, 8. p.

¹⁵⁰⁰ Széll Kálmán és Szilágyi Dezső. *Magyarország* (a továbbiakban: *M*), 1899. április 27. 116. szám, 8. p.

¹⁵⁰¹ Győr–zirc–veszprém–dombóvári vasut. *GYK*, 1894. március 15. 23. szám, 5. p.; Győr–zirc–veszprém–dombóvári vasut. *PéÜ*, 1894. március 17. 65. szám, 2. p.

¹⁵⁰² Az elveszett vasut. *PN*, 1894. október 23. 293. szám, 8. p.

¹⁵⁰³ A vitás vasut. *GYÖH*, 1895. január 10. 4. szám, 5. p.; Az elsikkasztott vasuti tervek. *FL*, 1894. szeptember 13. 253. szám, 2171. p.

¹⁵⁰⁴ Tizenhat ives felebbezés. *FL*, 1894. december 8. 339. szám, 2919. p.; Az elsikkasztott építési tervek. *PH*, 1894. szeptember 20. 163. szám, 14. p.

megtartották a tervezett győr–veszprém–dombóvári vasút építését engedélyező tárgyalást Reiszig Ede államtitkár elnökletével a Kereskedelemügyi Minisztériumban.¹⁵⁰⁵ Egyúttal elfogadták a HÉV építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételeket is.¹⁵⁰⁶ A Dunántúl északi és déli részét – a Balatontól keletre – összekötő transzverzális vonalat részvénytársaság építhette, üzemét a MÁV kapta, és a személy- és áruzártarifája az állami vasúttársasághoz igazodott,¹⁵⁰⁷ a legnagyobb megengedett sebességet 40 km/h-ban határozták meg.¹⁵⁰⁸ Eldőlt az is, hogy Szabadhegyen nemcsak kitérő, hanem a helyi igényeket figyelembe vevő személy- és áruforgalmi állomás épül 21 600 forintból.¹⁵⁰⁹ A győri polgármester ugyanakkor felterjesztésben kérte a minisztériumtól, hogy ez közelebb kerüljön az érintett külvároshoz.¹⁵¹⁰ Míg építés és használat céljából a MÁV-val is sikerült peagé-szerződést kötni a Hajmáskér és Kádárta állomás közötti szakasz használatáról.¹⁵¹¹ Az építés kezdetét szeptember 15-re tűzték ki, megnyitását a magyar nemzet állami fennállásának ezeréves emlékünnepe keretében tervezték.¹⁵¹² Az építési tőkét ekkor 8 150 000 forintban állapították meg. Ennek 65%-át elsőbbségi részvények útján kellett biztosítaniuk.¹⁵¹³

Ezt követően Szélék a vonal mentén további érdekelteket vontak be a finanszírozásba, és már 1 450 000 forintnyi törzsrészvény-jegyzésnél tartottak.¹⁵¹⁴ 1894. augusztus 10-én Batthyány Géza gróf és érdektársai – háttéralkuk után – átruházták a vicinális építésének koncesszióját Festetics Andor gróf földművelésügyi miniszterre,¹⁵¹⁵ aki augusztus 19-én átengedte ezt az ő házi kereskedőjének, Szél Kálmán vállalkozónak és érdektársainak.¹⁵¹⁶ A Kereskedelemügyi Minisztérium ezt követően elrendelte, hogy Szélék rakjanak le a vasút engedélyezési

¹⁵⁰⁵ MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalásáról felvett jegyzőkönyv, 1894. május 12.; A győr–veszprém–dombóvári vasút. *ÉI*, 1894. május 23. 21.–907. szám, 261. p.

¹⁵⁰⁶ MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. 1894. május 7.

¹⁵⁰⁷ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 422. doboz, (a továbbiakban: MNL OL K 229, 422.) Kereskedelemügyi m. k. miniszter, 64500. iktatókönyvi szám, 53380. sz. 1894. augusztus 10.; A győr–veszprém–dombóvári vasút. *BH*, 1894. május 17. 135. szám, 12. p.

¹⁵⁰⁸ A győr–veszprém–dombóvári vasút. *PN*, 1894. május 17. 135. szám, 8. p.

¹⁵⁰⁹ MNL OL K 229, 422. Magyar kir. államvasutak, 68465/1895. Költségszámítás; A győr–veszprém–dombóvári vasút. *GYK*, 1894. május 20. 45. szám, 2. p.

¹⁵¹⁰ GYVL, IV. B. 1401/a 23. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 64. 1894. március 8.

¹⁵¹¹ MNL OL K 229, 422. Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága. 94672. sz. 1894. július 12.

¹⁵¹² A győr–zirc–veszprém–dombóvári vasút. *ÉI*, 1894. szeptember 12. 37.–923. szám, 447. p.

¹⁵¹³ Mennyibe kerül a győr–veszprém–dombóvári vasút? *GYK*, 1894. május 24. 47. szám, 6. p.

¹⁵¹⁴ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 423. doboz, 1895-2-5221 (II.) (a továbbiakban: MNL OL K 229, 423.) Nagyméltóságú Magy. kir. kereskedelmi Miniszter úr, 1894. június 2.

¹⁵¹⁵ Festeticset később e vasútvonallal kapcsolatban több ízben panamázással vádolták meg, miszerint a miniszteri befolyását magáncélokra használta fel. In: Végül sikerült tisztázni magát az ügyben. *B*, 1896. február 2. 32. szám, 3. p.; Excellenciás vasúti vállalkozók. *Pécsi Közlöny* (a továbbiakban: *PK*), 1894. szeptember 25. 108. szám, 2. p.; MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. kir. miniszter, 64500. iktatókönyvi szám.

¹⁵¹⁶ Országgyűlés. *BH*, 1896. március 6. 65. szám, 3. p.

biztosítékeként 400 000 forintot készpénzben vagy értékpapírokban az államkincstárnál.¹⁵¹⁷ Tolna vármegye eközben ismételten 200 000 forintot szavazott meg a területén 64 km-es vasút segélyezésére abban az esetben, ha december 1-jéig az engedélyesek lerakják az építési biztosítékot a *M. Kir. Központi Állampénztárnál*, ellenkező esetben közútépítésre fordítják.¹⁵¹⁸ Az építés előfeltételei tehát már megvoltak,¹⁵¹⁹ így októberben végre elkezdődtek a vonal előmunkálatai a kereskedelemügyi minisztertől kapott előleges építkezési engedéllyel,¹⁵²⁰ mivel még a hivatalos építési engedélyt nem szavazta meg a képviselőház! Ebben szerepeltek a költségekkel kapcsolatos pontos adatok, illetve az, hogy Veszprémben „*Veszprém-városi*” elnevezéssel egy új állomást kell létrehozni. Továbbá Győr felől Jutaspusztánál, míg Dombóvár irányából Hajmáskérnél ágazik be a vonal. Veszprém azonban főállomást akart a városban, míg a határában egy rendező pályaudvart.¹⁵²¹ Szélék állami kedvezményekért is folyamodtak az illetékes minisztériumnál a szállítási, a postai és az építési díjtételeket illetően, amelyeket a miniszter részben támogatott, részben elvetett.¹⁵²²

Örvendetes tény volt, hogy erre az időszakra már virágzó sertéskereskedelme volt Győrnek. A nagy fellendülést annak köszönhetette, hogy kitűnő vízi és vasúti közlekedéssel bírt, és ezért is rendelkezésére álltak a takarmányként szolgáló olcsó szemes termények, továbbá előnyt jelentett ez a soványsertés beszerzésénél is. A készre hizlalt szállásdisznó szállításánál pedig használható volt számos rakodóvágány, amelyeken keresztül a kényes készdisznó berakását sokkal könnyebben és kényelmesebben megoldhatták már.¹⁵²³ A Földművelésügyi Minisztérium e kedvező földrajzi, közlekedési viszonyokból kifolyólag egy nemzetközi sertéskiviteli piac létesítését határozta el a városban. Ehhez a sertésvásárok bővítése elengedhetetlen volt, amelyen már dolgozott is Győr. A városban és a környékén ekkorra már állandóan 50 000–55 000 – főként az Alföldről, Sarkad és Nagyvárad környékéről beszerzett – állatot tartottak hizlalás alatt. A kihizlalás átlagosan 6 hónapig tartott, mely idő alatt egy-egy sertés átlag 5–6 mázsa kukoricát fogyasztott el. A legnagyobb telepet a Pfeiffer testvérek tartották fenn, akik 31 akolban tartottak sertéseket. E telep a legkorszerűbb eszközökkel volt felszerelve: gőzdaráló, vizes medencék, csatornák és vasúti rakodó. A nagy hizlalda mellett sok

¹⁵¹⁷ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 53380. iktatókönyvi szám, 1894. augusztus 27.

¹⁵¹⁸ MNL OL K 229, 422. Nagyméltóságu Minister Úr! Kegyelmes Urunk! 1894. november 30.; A győr-veszprém-dombóvári vasut. *PN*, 1894. szeptember 6. 246. szám, 13. p.

¹⁵¹⁹ Mandello Károly: Közgazdasági havi krónika. In: Jekelfalussy József (szerk.): *Közigazgatási Szemle*. Budapest, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság, 1894. 1109. p.

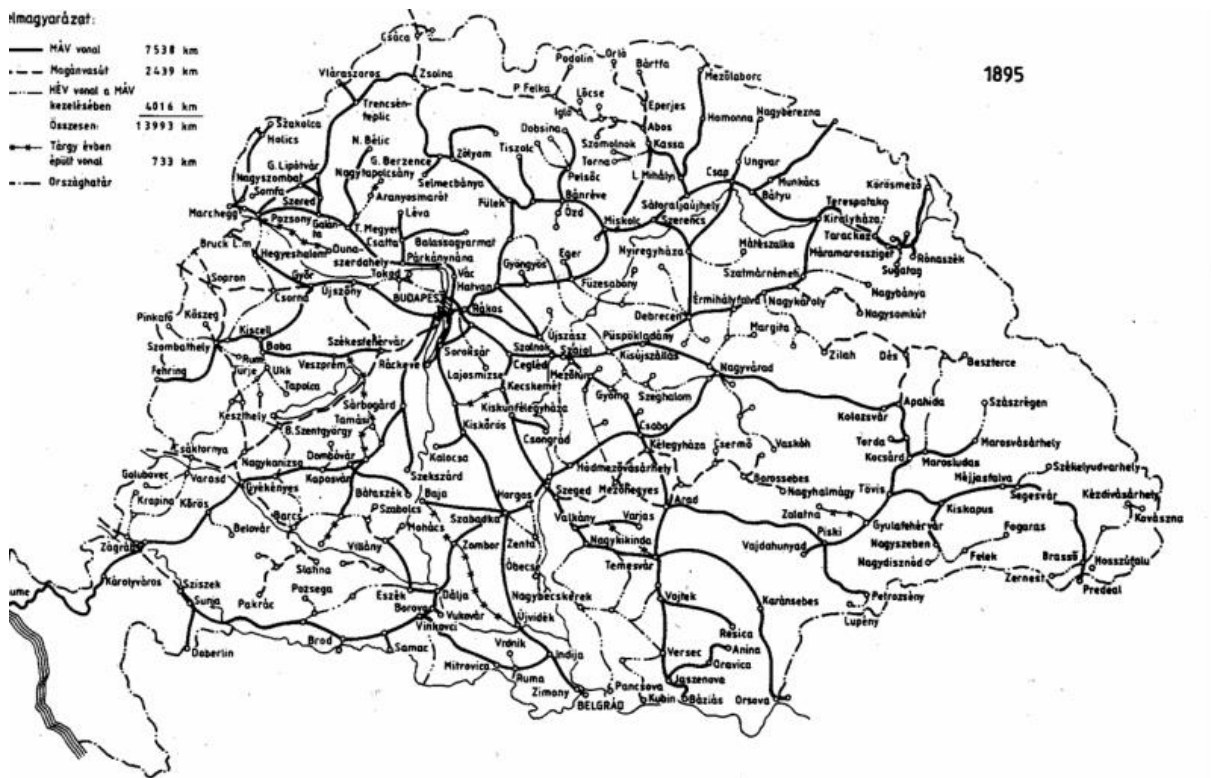
¹⁵²⁰ MNL OL K 229, 422. A győr-veszprém-dombóvári h. érd. vasút engedélyezésére vonatkozó adatok.; A győr-veszprém-domóvári vasut. *PK*, 1894. október 7. 113. szám, 3. p.

¹⁵²¹ A kereskedelmi költségvetés. *BH*, 1896. március 6. 65. szám, 3. p.

¹⁵²² MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 80466. iktatókönyvi szám, 1895. február 1.

¹⁵²³ Gláser 1934. 233. p.

kis gazdaságban is berendezkedtek sertések tartásával. A magángazdák sertésszállásait a győri teherpályaudvarral vasúton keresztül tervezték összekötni. Ezt végül a Back-féle malomvágányból kiágazó szárnyvasút segítségével oldották meg. A régi hizlaldások közül a Pfeiffer testvérek három, Halbritter Ferenc három és Niernsee Ferenc egy szállását nyilvánították hivatalos szállítói helynek. A kivített ellenőrző állategészségügyi hivatal külön felügyeletet alakított ki Győrben, ahol a szakemberek megvizsgálták az egy időben szállításra váró 20 000 nagy-, és 2800 átmeneti szálláson tartózkodó állatot, melyeket részben helyben fogyasztottak el, illetve dolgoztak föl, míg a nagyobb részét a Sankt Marxi piacról osztrák és német hentesek vásárolták meg. A kiviteli piac végül a korábbinál több, 65 000 sertéssel nyílt meg, amely az addigi centrum, Kőbánya számára nem okozott visszaesést.¹⁵²⁴ Együttal meg lehetett ezzel fékezni a Dunántúl sertéskereskedelmének Bécs felé való terelődését.¹⁵²⁵



12. ábra: A magyar vasúthálózat 1895-ben

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [letöltési idő: 2023. január 17. 10:51])

¹⁵²⁴ Sertéskiviteli piac Győrött. *Köztelek*, 1894. augusztus 4. p. 62. szám, 1049. p.; Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai (Kereskedelmi monográfia). II. Budapest, Magy. Kir. Államvasutak Igazgatósága, 1896. (a továbbiakban: Edvi 1896. II.) 368–369. p.; Majdán János: A vasutak és a dunai kikötő kapcsolata 1895-ben. *Közép-Európai Közlemények*, 2009. 4–5. szám, (a továbbiakban: Majdán 2009.) 107. p.

¹⁵²⁵ Sertéskiviteli piac Győrött. *M*, 1894. augusztus 28. 243. szám, 8. p.

A helyi érdekű vasutak Magyarországon való megjelenésével egy új korszak kezdődött a hazai vasúttörténetben. Ennek ellenére Győr és az érdekkörök erre az időszakra a terveken és egy konkrét részvénytársaság alapításán nem jutottak tovább. Jóllehet a várost négy fővonal érintette, voltak még hozzá nem kapcsolt területek, főként a Bakony és a Csallóköz. Az előbbi érintően kezdett is formálódni egy vicinális vasút, de még koránt sem dőlt el, mikor szállhatnak rá fel a helyiek. Ezen kívül Győrnek 1884-től – Újszönyön keresztül – immáron közvetlen vasúti összeköttetése volt Budapestről is. E vonal azonban csak tovább rontotta akkorra sem rózsás kereskedelmi helyzetét. A város ekkor leginkább belső fejlesztésekbe kezdett, hiszen a GYSEV a Rába-parti, a MÁV pedig a Duna-parti szárnyvasútját adta át, mi több egyéb iparvágányok is kapcsolódtak már a hálózathoz. További jelentős előrelépés a folyamatosan növekvő forgalom kiszolgálása céljából épített teher- és személypályaudvar, illetve a belvárosi közlekedést segítő Baross híd átadása volt.

8 Végre elkészül a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV

8.1 A Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV építése

1895 év elejét még mindig Szélék pereskedése árnyékolta be. A büntető törvényszék januárban semmi kivetnivalót nem látott Szél módszerében, így megszüntette az eljárást. A polgári bíróság viszont azt az ítéletet hozta, hogy a vasúti előmunkálati engedélyen alapuló összes jogot zárlat alá veszi.¹⁵²⁶ A rendkívül sok természeti szépségben gazdag, ugyanakkor a nagyobb forgalmi pontoktól elzárt bakonyiak lassan a reményüket is kezdték elveszíteni, amikor végül a *Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank* vállalta a vonal finanszírozását,¹⁵²⁷ tehát az építési tőke 65%-át kitevő elsőbbségi részvények jegyzését.¹⁵²⁸ Az engedményesek a 400 000 forintos kaucióit is lerakták végre a *M. Kir. Központi Állampénztárnál*.¹⁵²⁹ Nemsokára a peres felek is meg tudtak egyezni egymással, így a bíróság visszavonta a zárlatot.¹⁵³⁰ A Kereskedelemügyi Minisztérium ezt követően az engedményeseknek kiadta az építési engedélyt. Eldőlt, hogy Veszprém a helyi lobbizásnak köszönhetően – gyengébb minőségű – szárnyvonalat kap Jutaspusztától (Veszprém-városiig).¹⁵³¹ A miniszter egyúttal egy határozatot is küldött Győr városának, amelyben elutasított a korábbi közigazgatási bejárás alkalmával általuk megfogalmazott igényeket, miszerint a párhuzamos utat a Pándzsa-érig meghosszabbítsák, illetve a szabadhegyi állomást máshova helyezték.¹⁵³² A győriek nem sokkal később támogatásuk megtagadását helyezték kilátásba, amennyiben nem oda kerül az állomás, ahova ők kívánják.¹⁵³³ A miniszter a Hajmáskértől délre eső vonalrészben Tamásinál, Berhida és Küngös, illetve Kecsegepuszta (ma Tamási városrésze) és Fornádpuszta (ma Tamási városrésze) községek határában közigazgatási pótbejárást rendelt el a részletes építési tervek benyújtása céljából.¹⁵³⁴ A *Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank* tulajdonjogát eközben

¹⁵²⁶ A pörös vasut. *GYK*, 1895. január 10. 3. szám, 4. p.; Egy vasut. *FL*, 1895. január 7. 7. szám, 80. p.

¹⁵²⁷ Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. I. rész. 7. szám, Budapest, Brózsza Ottó Könyvnyomdája, 1896. 135. p.

¹⁵²⁸ Maurer 1910. 27. p.

¹⁵²⁹ MNL OL K 229, 423. Kereskedelemügyi m. k. minister, 6608. iktatókönyvi szám, 1895. január 23.; A győr–zircz–veszprémi vasut. *FL*, 1895. február 18. 49. szám, 556. p.

¹⁵³⁰ A szenzációs vasúti pör vége. *GYÖH*, 1895. február 7. 12. szám, 6. p.; Pörös vasut. *BH*, 1895. február 6. 36. szám, 9. p.; Vitás koncesszió. *FL*, 1895. február 6. 37. szám, 417. p.

¹⁵³¹ A győr–veszprémi vasut. *GYÖH*, 1895. március 14. 22. szám, 6. p.

¹⁵³² A győr–zirczi vasut. *GYÖH*, 1895. március 24. 25. szám, 3. p.

¹⁵³³ GYVL, IV. A. Győr szab. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 86. 1895. május 9.; GYVL, VI. A. Győr szab. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 186. 1895. október 10.

¹⁵³⁴ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 16725. iktatókönyvi szám, 1895. május 11.

megvásárolta a Von Erlangen & Söhne frankfurti bankház.¹⁵³⁵ Április 1-jén elkezdődtek a tényleges kivitelezési munkálatok Szabadhegynél a már meglévő vaspályából kiágazólag, ahol a szigetközi ármentesítési munkálatokhoz felfogadott, majd elbocsátott alföldi kubikusok dolgoztak. A teljes vonalon ekkor 3200 földmunkás, 160 kőműves, 300 kőfejtő, kötőre és 300 kocsifuvaros dolgozott.¹⁵³⁶ Dániel Ernő¹⁵³⁷ kereskedelemügyi miniszter ezalatt a véglegesített törvényjavaslatát¹⁵³⁸ benyújtotta a képviselőház közlekedésügyi bizottságához,¹⁵³⁹ majd a képviselőházhoz,¹⁵⁴⁰ amelyek ezt megszavazták, végül 1895. június 15-én a király szentesítette a XXXI. „a győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasut engedélyezéséről” szóló törvénycikket,¹⁵⁴¹ így végre már semmi sem állt a vicinális megvalósításának útjába. Nem sokkal később Dániel kiadta a HÉV építésére és üzemeltetésére vonatkozó engedélyokiratot Szél Kálmán építési vállalkozónak és Steiner Ignácnak,¹⁵⁴² akikkel a társaság júliusban szerződést is kötött.¹⁵⁴³ Ebben lefektette a 109,9 km-esre tervezett vicinális építési, üzleti, üzemeltetési és egyéb feltételeit. A vasút építési tényleges tőkét 8 150 000 forintban határozta meg.¹⁵⁴⁴ 22 új állomást terveztek megépíteni, amelyeken felül több korábban átadott indóház is kapcsolódott a vonalhoz.¹⁵⁴⁵ Pont került Győr határában a vasútépítés számára kisajátítandó terület átvételére

¹⁵³⁵ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 22702. iktatókönyvi szám, 1895. április 2.

¹⁵³⁶ A győr–zirci vasut. *GYÖH*, 1895. április 4. 28. szám, 5. p.; Fodor Miklós: Bakonyszentlászló helytörténeti olvasókönyve. Bakonyszentlászló, Bakonyszentlászlói Önkormányzat, 2014. 256. p.

¹⁵³⁷ 1895. január 15. és 1899. február 26. között kereskedelemügyi miniszter

¹⁵³⁸ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister. 19699. iktatókönyvi szám, 1895. március 11.; MNL OL K 229, 422. Iratjegyzék, 12872. sz. 1895. február 26.

¹⁵³⁹ Törvényjavaslat. *VéKK*, 1895. március 29. 38. szám, 285–286. p.; A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a győr–veszprém–dombóvári h. é. vasut engedélyezéséről szóló törvényjavaslathoz. *VéKK*, 1895. 56. szám, május 10. 442. p.

¹⁵⁴⁰ Országgyűlés. *FL*, 1895. május 4. 121. szám, 1404. p.

¹⁵⁴¹ Az 1895. évi XXXI. törvény cikk a győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasut engedélyezéséről. *BK*, 1895. május 21. 141. szám, 6. p.; 1895. évi XXXI. törvény cikk a győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasut engedélyezéséről

<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=89500031.TV&targetdate=&printTitle=1895.+%C3%A9vi+XXXI.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikkek&referer=1000ev> (letöltési idő: 2021. január 6. 10:49)

¹⁵⁴² MNL OL K 229, 423. Kereskedelemügyi m. k. minister, 45632. iktatókönyvi szám, 1895. június 19.; MNL OL K 229, 423. Győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyu vasutra vonatkozó engedélyokirat. 1895.

¹⁵⁴³ MNL OL K 229, 422. Győr–Veszprém–Dombóvári h. é. vasut részvénytársaság, 6/895. 1895. július 8.

¹⁵⁴⁴ MNL OL K 229, 422. A Győr–Széprém–Dombóvári Helyi Érdekű gőzmozdonyu vasutra vonatkozó engedélyokirat. 1895. június 25.; A kereskedelemügyi m. kir. minister által f. évi 45.632. sz. alatt a győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozólag kiadott Engedélyokirat. *BK*, 1895. július 25. 169. szám, 1–4. p.; Kiegészítő melléklet a győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű vasutra vonatkozó 45.632/95. számú engedélyokirathoz. *BK*, 1895. július 26. 170. szám, 1–3. p.; A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó Engedélyokirat. *VéKK*, 1895. október 16. 124. szám, 994–995. p.; A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó Engedélyokirat. *VéKK*, 1895. október 18. 125. szám, 999–1003. p.; MNL OL K 229, 423. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. 1895.; A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *VéKK*, 1895. október 20. 126. szám, 1005–1007. p.

¹⁵⁴⁵ *Győr MÁV-pályaudvar*, Győr-Szabadhegy (ez után a győr–kiscelli vonalból kiágazólag), Kismegyery, Nyúl, Gyórszentmárton (kérvényezve a Pannonhalma elnevezést), Győrasszonyfa, Veszprémvarsány, Bakonyszentlászló, Zirc, *Veszprém külső*, Veszprém-városi, Kádárta, *Hajmáskér*, Papkeszi, Berhida, Küngös,

is. Mivel a város és a társaság nem tudott egyezsége jutni a vételárat tekintve, Dániel kereskedelemügyi miniszter a 10 hold és 1291 négyszögölnyi terület átadását elrendelte.¹⁵⁴⁶

Veszprém rendezett tanácsú városa 60 000 forintos törzsrészvényjegyzést szavazott meg bizonyos létesítmények elhelyezésére a számukra megfelelő tarifapolitika és vonalvezetés mellett. Kimondta egyúttal azt is, hogy a vasútépítés számára szükséges városi területeket és a helyi, Jutaspuszta–Veszprém-városi szárnyvonal mellett fekvő kő- és murvabányákat díjtalanul a HÉV engedélyeseinek rendelkezésére bocsátja.¹⁵⁴⁷ A Szélékkel való sikeres megállapodás után eldőlt, hogy Kádárta helyett¹⁵⁴⁸ Jutaspusztából ágazik ki a szárnyvonal, és meghatározták annak pontos irányát is, illetve a Győrből vezető vonal is ide ágazik be. A helyiek ezt mindenképp Kiscell felől kívánták létrehozni állomásbővítéssel hadászati okokra hivatkozva és, hogy a jutaspusztai csatlakozási pont ne fejállomás legyen. A település mindent megtett azért sikeresen, hogy a saját érdekeit minél jobban érvényesítse, hiszen a jutaspusztai állomás a városhatáron túl helyezkedett el, de a budapest–kiscelli fővonal megállóhelyeként funkcionált. A belvárosi állomástól viszont a város iparának és kereskedelmének fellendülését várták. Ez ügyben még az illetékes miniszterhez is fordultak, hogy a két állomásra ugyanazok a szállítási és utazási díjszabások legyenek érvényesek, ezzel is jobban elősegítve azt, hogy ne szálljanak le az utasok, vagy ne pakolják le a teherárut a külső, de frekvenciáltabb jutaspusztai indóháznál. Előbbi esetében Veszprém Győrből, Dombóvárról, Kiscellből és Budapestről is közvetlen kocsik közlekedtetését kérvényezte.¹⁵⁴⁹ 1895. július 1-jén az alakuló közgyűlés¹⁵⁵⁰ és az alapszabályok¹⁵⁵¹ elfogadása után budapesti székhellyel bejegyezték a *Győr–Veszprém–Dombóvári Helyi Érdekű Részvénytársaságot*.¹⁵⁵² A sok nehézség és huzavona ellenére a vonal kiépülését sokan várták, kiváltképp a Győr és Veszprém közötti vaspálya megnyitását, mivel az a MÁV budapest–bécsi és korábbi Nyugati Vasút budapest–grazi vonalát fogja összekötni,

Balatonfőkajár, *Lepsény*, Enying, Mezőkomárom-Hídvég, Felsőnyék, Fürged, Fornád, *Tamási-Miklósvár*, Ság-Kónyi, Kocsola-Dalmand, Konda, *Dombóvár*. Ebből a dőlt betűsök már meglévő állomások, míg a Győr MÁV-pályaudvar, Dombóvár és Veszprém-városi minősült végállomásnak. A győr–veszprém–dombóvári helyi érdekű gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *VéKK*, 1895. október 20. 126. szám, 1005–1007. p.; Kubinszky – Nagy – Turóczy 2009. 271–272. p.

¹⁵⁴⁶ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 49096. iktatókönyvi szám, 1895. július 5.

¹⁵⁴⁷ MNL OL K 229, 422. Határozat, 75./1895. k. gy., 1895. április 10.; MNL OL K 229, 422. Magyar Királyi Pénzügy Minisztérium, 84726. sz. 1895. december 2.

¹⁵⁴⁸ MNL OL K 229, 422. 25./1895. k. gy. 1895. március 28.

¹⁵⁴⁹ MNL OL K 229, 422. Kivonat, 97./1895. k. gy., 1895. augusztus 13.; MNL OL K 229, 422. 97./1895. k. gy.; MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 25096. iktatókönyvi szám, 1895. május 17.

¹⁵⁵⁰ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 47457. iktatókönyvi szám, 1895. június 27.; MNL OL K 229, 423. Jegyzőkönyv, 1895. július 1.

¹⁵⁵¹ MNL OL K 229, 423. A Győr–Veszprém–Dombóvári helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai. 1895. július 1.; MNL OL K 229, 422. Nagyméltóságú Minister Úr. Kegyelmes Urunk. 1897. július 7.

¹⁵⁵² Kivonat a magyarországi kereskedelmi cégjegyzékből. *Központi Értesítő*, 1895. augusztus 27. 75. szám, 1491. p.

így ellensúlyozva a Déli Vasút újszöny–székesfehérvári viszonylatát. A vicinális jelentősége így felülemelkedett a helyi érdekeken. Egész viszonylatát tekintve Dombóvárig pedig négy fővonalat fog metszeni és egy gazdag vidéken halad majd át,¹⁵⁵³ Veszprémen át érintve a Balaton partját, attól délre Dombóváron át Péccsel és a gazdag mezőföldi agrárvidékkel is összeköttetést teremtve.¹⁵⁵⁴ Nem mellékesen hadászati relevanciája is van a Monarchia déli irányú mozgósítását tekintve.¹⁵⁵⁵

Az építkezés ekkor már mindkét vonalrészén jól haladt előre. Főként a déli, a Veszprém és Dombóvár közötti szakaszon folytak a munkálatok gyorsabban.¹⁵⁵⁶ E szakaszon nyáron már a töltések és a műtárgyak készen voltak, majd a sínek lerakása következett, míg az északi részen a 321 méteres eplényi alagút¹⁵⁵⁷ fúrását kezdték meg időközben.¹⁵⁵⁸ Őszre elkészült a Győrtől Bakonyszentlászlóig vezető 34 km-es vonal. A Cuha-völgyben három alagutat már átfúrtak, ezeket 1300 munkás bővítette ekkor. Hajmáskértől Dombóvárig pedig szinte minden megépült már a Tamási melletti Koppányon átívelő 10, a mezőkomáromi a Sión átívelő 20 méteres és a Berhidánál a 10 és 16 méteres Séd feletti¹⁵⁵⁹ vashidakkal együtt, a kavicsoláson dolgozott 800 ember.¹⁵⁶⁰ Nehezítette a munkát, hogy 1895-ben magas volt a Balaton vízállása, s így a Sió vízszintje is csak az év őszére csökkent. A töltésekhez szükséges kavicsot távolról, egy 64 km-re lévő MÁV tulajdonú bányából, illetve a 120 km-re fekvő Drávától kellett a helyszínre szállítani.¹⁵⁶¹ Győr viszont ekkor a vasút építésére korábban megszavazott 40 000 forintos törzsrészcélt megtagadta, mivel az építők a város által megszabott feltételeknek nem feleltek meg¹⁵⁶² azzal, hogy a szabadhegyi állomás 300 méterrel arrébb került az eredetileg kijelölt és a város által óhajtott helytől, így sem Győrben, sem Szabadhegyen nem volt.¹⁵⁶³ Emellett november végén sor került a Déli Vasút Lepsény csatlakozó állomásán a még szükséges bővítések felmérésére és meghatározására, amelyekkel a két társaságnak december 5-ig végezni kellett.¹⁵⁶⁴ A társaság és a MÁV az üzemkezelési szerződést is aláírta, miután díjszabási joggal kapcsolatban is megegyeztek, és az államvasút kapta meg, de éves szinten

¹⁵⁵³ Három helyi érdekű vasút. *PN*, 1895. március 21. 79. szám, 17–18. p.

¹⁵⁵⁴ Vörös 1971. 332. p.

¹⁵⁵⁵ Majdán 2014. 103. p.; Erdősi 1986. 589. p.

¹⁵⁵⁶ A győr–dombóvári vasút. *Pécsi Figyelő* (a továbbiakban: *PéF*), 1895. szeptember 22. 217. szám, 3. p.

¹⁵⁵⁷ Fonyó Sándor: Vasútvonal két megyeszékhely között. Vasúti alagutak és támfalak a Bakony völgyében (2. rész). *Sínek Világa*, 2010. 4. szám, 27. p.

¹⁵⁵⁸ A győr–dombóvári vasút. *Pécsi Közlöny*, 1895. június 11. 66. szám, 3. p.

¹⁵⁵⁹ A dombóvár–veszprémi vasút megnyitása. *PéN*, 1895. december 20. 303. szám, 5. p.

¹⁵⁶⁰ A győr–veszprém–dombóvári vasút. *PK*, 1895. október 6. 120. szám, 5. p.

¹⁵⁶¹ Kerekes 2012. 1132. p.

¹⁵⁶² GYVL, IV. A. Győr szab. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 229. 1895. november 19.; Győrváros közgyűlése. *PH*, 1895. november 21. 320. szám, 7. p.

¹⁵⁶³ A város vasúti politikája. *GYK*, 1896. március 19. 35. szám, 1. p.

¹⁵⁶⁴ MNL OL K 229, 422. Jegyzőkönyv, 1895. december 5.

egyeztetve a társasággal.¹⁵⁶⁵ A HÉV fele még 1895 végére elkészült, és megjelent a tervezett menetrend is. E szerint az első szakaszon naponta két-két vegyesvonat közlekedne 4.45-ös és 15.10-es veszprémi és 4-es és 14.40-es dombóvári indulással.¹⁵⁶⁶ December 30-ra a kereskedelemügyi miniszter végre elrendelte a veszprém–hajmáskér–dombóvári vonal műtanrendőri bejárását, amelyet követően azonnal átadták a forgalomnak, és a Szombathelyi Üzletvezetőséghez sorolták. A másik rész megnyitását a következő júliusban tervezték.¹⁵⁶⁷

8.2 A vasúthoz kapcsolódó helyi infrastrukturális bővítések – Győr üzletvezetőséget kap?

A városi közgyűlés már 1893 nyarán elhatározta, hogy az új rakpart és a közraktár a tervezett Millenniumra felépüljön.¹⁵⁶⁸ 1895 tavaszára végre ez realizálódott is. A Zechmeister Károly polgármester vezetésével lezajló ülés 150 000 forintban határozta meg a szükséges befektetés alaptőkéjét. Ehhez ekkor már a város, több helyi pénzintézet és vállalkozó támogatást is ajánlott fel, így a *Győri Első Takarékpénztár*, *Győrvárosi és Megyei Takarékpénztár*, Back Hermann, Nirnsee Ferenc stb. A komplexum pontos helyét is kijelölték a Duna-parton a Pálffy utcáig terjedő területen, amelyet a város ingyen a konzorcium részére bocsátott. Győr ezzel ismét – egy kisebb kör számára – gabonakereskedelmi gócponttá kívánt válni.¹⁵⁶⁹ Nirnsee azzal is próbálta növelni forgalmát, hogy a városi tanácsnál egy lóvontatású iparvágány kiépítésének engedélyéért folyamodott. A sikeres közigazgatási bejáráson a város egyértelműsítette, hogy a szárnyvonalat támogatja, de minden szállítmány után a vámszedés jogát fenntartotta.¹⁵⁷⁰ Ilyen körülmények között épült ki a Szeszgyárral szemben lévő Nirnsee-féle sertéstelep¹⁵⁷¹ és a MÁV vonala közötti iparvágány. Ugyanígy tárgyalták a Halbritter-féle iparvágány engedélyezését is. A feltételek itt is a fentivel azonosak voltak a vámszedési jogot fenntartva. A *Halbritter Ferenc*

¹⁵⁶⁵ MNL OL K 229, 422. Győr–Veszprém–Dombóvári h. é. vasut részvénytársaság, 151./895. 1895. november 2.; MNL OL K 229, 422. Nagyméltóságú Minister Úr! Kegyelmes Urunk! 1895. március 30.

¹⁵⁶⁶ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister, 86553. iktatókönyvi szám, 1895. december 10.

¹⁵⁶⁷ MNL OL K 229, 422. Győr–Veszprém–Dombóvári h. é. vasut részvénytársaság, 169./895. 1895. november 13.; A veszprém–ujdombóvári vonalrész megnyitása. *VéKK*, 1896. január 8. 4. szám, 32. p.; Vasutmegnyitás. *FL*, 1895. december 20. 349. szám, 3337. p.; Vasutmegnyitás. *PH*, 1895. december 24. 353. szám, 10. p.; Műtanrendőri bejárás. *VéKK*, 1895. december 27. 155. szám, 1258. p., A magy. kir. államvasutak. *GM*, 1896. január 12. 2. szám, 23. p.; Az új vasut. *GYÖH*, 1895. december 31. 159. szám, 2. p.

¹⁵⁶⁸ A milleniumi bizottság ülése. *GYK*, 1893. július 9. 60. szám, 3. p.

¹⁵⁶⁹ A győri áruaktárak. *GYK*, 1895. április 28. 34. szám, 2–3. p.

¹⁵⁷⁰ GYVL, IV. A. Győr szab. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 46. 1895. március 15.

¹⁵⁷¹ Az új vágóhid. *GYÖH*, 1897. április 2. 75. szám, 2. p.

és *Fiai* cég is szintén elfogadta ezt, és a Pfeiffer-féle szárnyvonalhoz kapcsolódóan megépítették.¹⁵⁷²

Habár az új pályaudvar már teljes kapacitásával működött, az odavezető út tragikus állapotban volt. Az utazóközönség főként a havas, esős időben meglehetősen nehezen tudta megközelíteni az épületet. Emellett többször fordult az is elő, hogy esténként a vonatok érkezésekor sem hordár, sem bérkocsi nem volt az indóháznál. A helyiek a városhoz fordultak ezek megoldása érdekében.¹⁵⁷³ 1895. július 8-án átadták végre a forgalomnak a MÁV személypályaudvarán kialakított díszes, majolikamintájú 33 és 35 méteres aluljárókat.¹⁵⁷⁴ A város nagy örömmel fogadta ezt az országosan is első innovációt, amely innentől a győri – hétvágányú (ebből csak ötöt használnak személyforgalomra¹⁵⁷⁵) – állomáson való közlekedést jócskán megkönnyítette és biztonságossá is tette még akkor is, ha az idősebbek számára a sok lépcsőzés nem volt kellemes.¹⁵⁷⁶ Júliusban pedig az első igazán illusztris vendég, Ottó főherceg is keresztül sétált rajta, amikor a bécsi vonatra ment.¹⁵⁷⁷ Nem mellékesen a pályaudvar korszerűsítése győri vállalkozóknak is adott munkát, hiszen a fedett peronok vasmunkálatait 35 000 forintért Prettenhoffer Imre győri lakatos, a föld- és kőműves munkákat Buresch Lipót, míg az asztalosmunkákat Galgóczy Ferenc iparos csinálta.¹⁵⁷⁸ Ezen kívül további építkezések voltak folyamatban, így például a mozdonyszíné, a fűtőházé, a biztosítóberendezéseké és a térfelügyelőségi épületé is. A Kálvária utcai és a Mészáros major úti gyalogos hidak kivitelezése is javában folyt már, és 1896 tavaszára el is készültek.¹⁵⁷⁹ További innováció volt, hogy a Baross hídnak már nemcsak a felét, hanem teljes egészében légszeszlámpákkal világították ki, mert a nádorvárosi lejárónál alkalmazott kőolajlámpák nem feleltek meg az élénk forgalomnak.¹⁵⁸⁰

1894-től már folyamatos téma volt, hogy a MÁV hol állít fel a Dunántúlon üzletvezetőséget. Három nagyobb központ jött szóba: Győr, Pécs és Szombathely.¹⁵⁸¹ Győr város közgyűlése már

¹⁵⁷² GYVL, IV. A. Győr szab. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 47. 1895. március 15.; GYVL ML IV. B 1406/29. A győri távirdai páncélos kábelfektetés vázrajza. Győr vízállomás térképe, 1914. május.; Majdán 2009. 107. p.

¹⁵⁷³ A vasúthoz vezető ut. *GYŐH*, 1895. március 21. 24. szám, 4. p.

¹⁵⁷⁴ A győri vasúti alagut megnyitása. *GYK*, 1895. július 7. 55. szám, 5. p.

¹⁵⁷⁵ I. vágány: Budapest felé, II. vágány: Bécs felé, III. vágány: Pápa–Kiscell–Graz felé, IV. vágány: Graz felől Kiscell és Pápa felé, V. vágány: Sopronból és Sopron felé. A pályaudvari alagut megnyitása. *GYŐH*, 1895. július 7. 58. szám, 2. p.

¹⁵⁷⁶ A győri vasúti aluljárók megnyitása. *GYK*, 1895. július 11. 56. szám, 3–4. p.

¹⁵⁷⁷ Ottó főherceg az új vasúti alagutakban. *GYK*, 1895. július 18. 58. szám, 6. p.

¹⁵⁷⁸ A pályaudvari alagut megnyitása. *GYŐH*, 1895. július 7. 58. szám, 2. p.

¹⁵⁷⁹ A győri vasúti építkezések. *GYK*, 1895. október 27. 93. szám, 4. p.; A vasúti felüljárók megnyitása. *GYŐH*, 1896. április 2. 77. szám, 3. p.

¹⁵⁸⁰ A Baross-hid megvilágítása. *GYŐH*, 1895. szeptember 22. 81. szám, 4. p.

¹⁵⁸¹ Szombathelyi üzletvezetőség. *GYŐH*, 1895. április 11. 30. szám, 3. p.

az első adandó alkalommal támogatta az ügyet, felterjesztést is intézett ezzel kapcsolatosan a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz. Mindenképpen ütköztetését jelentett az, hogy a település vasúti és hajózási gócpontként funkcionált.¹⁵⁸² Eközben nyilvánvalóan Pécsen sem tétlenkedtek, de ehhez ott az állomás bővítése és az üzletvezetőség épületének felállítása is szükséges volt, amivel kapcsolatban 1894 júniusában már egy bizottság bejárta az indóházat. A jelenlévők akkor egyértelműen a pécsi üzletvezetőség felállítását támogatták.¹⁵⁸³ Győr hiába küzdött végül a központ odaköltöztetéséért.¹⁵⁸⁴ A MÁV új területi beosztása a Budapesten lévő három üzletvezetőség egyikét, a Délit megszüntette, és – helyette – 1895. november 1-jétől végül Szombathelyen állított fel önálló üzletvezetőséget, amely alá ekkor 10 vonal és 821,5 km vasúthálózat tartozott.¹⁵⁸⁵ Ez egyrészt a Vas vármegyei Széll Kálmán politikus, a Tisza Kálmán-féle kormány első pénzügyminisztere, későbbi miniszterelnök és Radó Kálmán korábbi főispán politikai lobbijának volt köszönhető.¹⁵⁸⁶ Másrészt a szombathelyi pályaudvar személy- és teherforgalma az 1890 és 1910 között összesített adatok alapján a Dunántúlon a legnagyobb és országosan is dobogós (személyforgalma Budapest és Pozsony utána a harmadik) volt.¹⁵⁸⁷ Végül a vonalhálózat szempontjából is kedvezőbb fekvésű volt a Vasi vármegyeszékhely. Három héttel a megnyitása után a *Győri Közlöny*ben már az elhelyezés célszerűtlenségéről cikkeztek. A nagyszámú személyzetnek rosszak a lakás-, illetve a város egyre romló politikai és társadalmi viszonyai. Ez azt predesztinálná a helyiek szerint, hogy Győr megfelelőbb központ lett volna, mint Szombathely.¹⁵⁸⁸ Ugyanakkor ez a kérdés már erre eldőlt. 1895-ben felmerült esetlegesen az is, hogy a GYSEV Sopronból Győrbe teszi át az üzletvezetőségét abban az esetben, ha a Sopron–Pozsonyi és a Fertővidéki HÉV átadása után a tervezett Sopron–Kőszegi¹⁵⁸⁹ és Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV-nek is átvenné az üzemét. Amennyiben így történe, a vasúttársaság egy igazgatósági palotát is építene. Egyúttal egyre inkább elodázhatatlan volt egy pécsi üzletvezetőség felállítása is, hiszen részint a győr–veszprém–dombóvári vonal az újonnan létrejött és tőle távol eső szombathelyi központhoz való sorolása is abszurdum volt, illetve több, a várost érintő vonal adminisztrációját észszerűen Zágráb

¹⁵⁸²GYVL, IV. B. 1401/a 23. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 44. 1894. február 16.

¹⁵⁸³ Vasuti üzletvezetőség Pécsre. *PéÚ*, 1894. február 14. 41. szám, 1. p.; Fecerunt magnum áldomás. *PéÚ*, 1894. június 13. 140. szám, 2. p.

¹⁵⁸⁴ Bay 1942. 264. p.

¹⁵⁸⁵ A kereskedelemügyi magyar kir. minister 1895 évre szóló jelentéséből. *VéKK*, 1896. december 13. 150. szám, 1346. p.; A szombathelyi. *GYÖH*, 1895. november 8. 117. szám, 3. p.

¹⁵⁸⁶ Panaszok a Szombat-. *PéN*, 1895. november 19. 275. szám, 4–5. p.

¹⁵⁸⁷ Kalocsai 2023. 270. p.

¹⁵⁸⁸ A szombathelyi üzletvezetőség. *GYK*, 1895. november 17. 102. szám, 5. p.

¹⁵⁸⁹ A Sopron–Pozsonyi, Fertővidéki és Sopron–Kőszegi HÉV történetét lásd bővebben: Horváth 2018. és Hahnenkamp, Hans: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Eisenstadt, k. n., 1994.

helyett csak Pécsről lehetne koordinálni, elvégezni.¹⁵⁹⁰ A századfordulón ismételen felmerült annak az eshetősége, hogy Győr a MÁV-tól üzletvezetőséget kap.¹⁵⁹¹ A bizakodás után azonban hamar kiderült, hogy az államvasút azt Pécsre kívánja ezt helyezni. Győr annak ellenére, hogy óriási forgalommal bírt és az észak-dunántúli vasúthálózat – egyik – központja volt, végül sosem kapott üzletvezetőséget, fontossága inkább az ekkor már vizionált budapest–bécsi vonal kétvágányúsításában¹⁵⁹² volt tetten érhető.¹⁵⁹³

Egy újabb veszélyt jelentett a győri piacra az 1895-ben átadott Dunaszerdahelyet is érintő, 44 km-es Pozsony–Dunaszerdahelyi HÉV.¹⁵⁹⁴ A Csallóköz a dunai átkelés ellenére korábban Győrben kereskedett. Ez az új vonal viszont egyértelműen károsan hatott a helyi kereskedelemre. Ez ellen egy új vasút jelenthette a megoldást. A csallóköziek visszaterelésére legjobb lett volna egy győr–dunaszerdahelyi vaspálya kiépítése. Ez a 16 km-es vonal népszerű lehetne az eddig még vasúttal Gyórhöz nem kapcsolt területen élők számára. Pozsony eleve messzebb van tőlük, míg Komárom zsákutcába vezet. Egyúttal a dunaszerdahely–galántai vonalon keresztül a Felvidék és a németlakta területek is közelebb kerültek volna Gyórhöz. A mozgalom élére Üchtritz Zsigmond báró, Pfeiffer László és Sebő Imre álltak.¹⁵⁹⁵

8.3 A győri MÁV-pályaudvar áruforgalmi jellemzői az 1895-ös adatfelvétel alapján

Rendkívül értékes forrásnak minősül az Edvi Illés Sándor vezetésével lezajlott, a Magyar Királyi Államvasutak és a kezelésükben lévő HÉV-ek áruforgalmát rögzítő 1895-ös adatfelvétel. A kötet létrehozásának ötletét maga Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter vetette fel még 1888-ban. Ezt követően a MÁV Igazgatóság elrendelte az adatgyűjtést. Az adatszolgáltatásra kötelezett vasútállomásoknak rendkívüli utasításban írták elő teendőiket. Ez a folyamat azonban lassan és nehézkesen haladt csak előre. A monográfia

¹⁵⁹⁰ Vasuti üzletvezetőség Győrött. *PéN*, 1895. december 21. 304. szám, 3–4. p.

¹⁵⁹¹ Pécs végül a kereskedelemügyi miniszter 1913. április 23-án kiadott rendeletével, augusztus 1-jétől kapott üzletvezetőséget. Sülle Ferenc: A pécsi üzletvezetőség története. In: Imre Lászlóné – Majdán János (szerk.): *Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből*. Pécs, Magyar Államvasutak Zrt., 2013. 39. p.

¹⁵⁹² A Budapest és Győr közötti részt végül 1907-ben kétvágányúsították elsőként, majd Hegyeshalmon át az országhatárig vezető részt 1926-ban. In: Horváth 2020. 326. p.; Horváth 2021. 87. p.

¹⁵⁹³ Öt új üzletvezetőség. *PN*, 1900. október 7. 228. szám, 6. p.

¹⁵⁹⁴ 1896. november 17-én ehhez kapcsolódóan átadták az 53 km-es Komárom–Dunaszerdahelyi HÉV-et is. 1904-től a két vicinális fűzőja után Pozsony–Komáromi Egyesült HÉV-ként üzemelt tovább. Horváth Csaba Sándor: *A Komárom és Esztergom vármegyék vasútjai és Trianon*. In: Ifj. Gyüsi László (szerk.): *A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020*. Tatabánya, Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára, 2021. 211. p.

¹⁵⁹⁵ A győr–dunaszerdahelyi vasút. *GYK*, 1895. október 17. 89. szám, 1–2. p.

előkészületei 1892 nyarán, Baross halála után kaptak igazi lendületet. Az első szerkesztőt, Ferenczy Benő főellenőrt ekkor felmentették a munkavégzés alól, és Edvi Illés Sándort, a MÁV német–osztrák–magyar tengeri kötelékének előadóját bízták meg a munka összeállításával, akitől nem állt távol az írói munka, a rábízott feladatot rendkívül következetesen és precízen végezte el. Edvi 1892–1893-ban mintegy 100–120 vasútállomás beküldött adatait feldolgozta, de felismerte, hogy a kapott információk és a valóság között akkora az eltérés, hogy muszáj az adatgyűjtést újratekinteni. Ez el is kezdődött, majd Edvit felmentették a napi irodai munka alól, hogy csak erre koncentrálhasson már. Nem az volt a célja, hogy mázsákra lebontott és a vámtarifa árufőcsoportjai szerint rendezett kimutatás készüljön, hanem az, hogy a legfontosabb belföldi áruforgalmi tendenciákra fény derüljön. A vasútállomások 1895 első hónapjaiban visszaküldték az átlagos áruforgalmi adataikat tartalmazó kitöltött kérdőíveket a MÁV Igazgatóság székházába. Majd a véglegesítés után a kereskedelemügyi miniszter 1895 márciusában elrendelte a kötetek kinyomtatását ötszáz példányban. 1895 augusztusától folyamatosan, de nem egyszerre, hanem kisebb-nagyobb részletekben, az éppen elkészült kézirat fejezetei nyomdába kerültek, végül az olvasók kezébe. Edvi a vasútállomások forgalmi adatait tartalmazó táblázatokat „*szigorú kritikai megrostálás*” alapján készítette el. A kézirat lezárásának pillanatában (1895. március vége) a magyar korona alá tartozó vasúthálózatának teljes hossza 13 242 km volt, ebből Magyarország területére mintegy 11 677 km esett. Az adatbázisban 9047 km-nyi vasútvonal forgalmi információi szerepelnek. Mindez azt jelenti, hogy a teljes hazai vasúthálózat 77%-ának adatait kimerítő részletességgel ismerjük. Mindent összevetve az Edvi-féle kötetek a hazai vasúti szakirodalom páratlan, egyedi darabjai. Képet alkothatunk belőle a vasútállomások vonzásokörzetéről, a vonzásokörzetükben termelt áruk fajtájáról, a Magyarországon belüli tipikus árumozgásokról, az egyes települések szűkebb vagy szélesebb környezetükre gyakorolt kereskedelmi vonzerejéről.¹⁵⁹⁶

A két vaskos kötetben közreadott összegzés minden vasút esetében egységes elvek alapján mutatta be az érintett vonalat és a működő állomásokat. Elsőként szó esik a pálya földrajzi környezetéről, majd a vasút körül élő lakosság bemutatására kerül sor. A forgalomhoz közvetlenül a 3., a földművelés általános ismertetése című rész kapcsolódik, amelyből a vonal mentén működő mezőgazdasági nagyüzemek tulajdonosainak, gazdaközösségeinek, bérlőinek nevét és a birtok nagyságát lehet megtudni. A 4. fejezetben a szőlőműveléssel kapcsolatos adatok szerepelnek, míg a következőben a gyümölcsstermelésről van szó. A 6. fejezetben a vasúti szállításba bekapcsolódott állattenyésztő gazdaságok adataiban külön közlik a

¹⁵⁹⁶ Frisnyák 2022. 19–23. p.

szarvasmarha, a ló-, a sertés- és a juhtenyésztők gazdaságait, illetve a baromfitartókat. A szállítási irányok bemutatása és számszerű közlése mellett, a statisztika készítői közreadták az állatok fajtafelsorolását is. A 7. fejezetben az állati termékek nem nagy mennyiségű szállításai jól mutatják a gazdák szemléletét. Az erdőgazdaságok fakitermelései és -szállításai mellett külön feljegyzésben esik szó az erdei termékek begyűjtéséről és forgalomba hozataláról. Az ásványok kitermeléséről szóló 9. fejezetben a bányák termelési adatai, munkáslétszáma, technikai felszereltsége tanulmányozható. A vasút mellett működő ipari létesítményekről átfogó képet ad a 10. fejezet, amelyben közlik minden üzem és gyár alapítási évét, az ott megtalálható gépparkot, a dolgozói létszámot és a termelési mutatókat. Minden esetben megadták a vasúti szállítások szempontjából fontos nyersanyagbeszerzések és a késztermékek pontos súlyát, esetenként még a név szerinti fogyasztót is. A vonalak általános bemutatása és leírása a kereskedelmi élet részletezésével fejeződik be. A 11. fejezetben összesítve tárgyalják a vonal mentén fekvő fontosabb kereskedelmi központokat, leírják az ottani híresebb, a vasút forgalmában szállítási növekedést okozó vásárokat. A leghosszabb és legrészletesebb adatsort, a vasút állomásainak forgalmát közreadó 12. fejezet közli. „Az egyes állomások forgalmának számszerű ismertetése”-t három csoportra bontva rögzítették.¹⁵⁹⁷ Érdeemes megvizsgálni ez alapján Győr 1895-ös adatait, még akkor is, ha a GYSEV és a Déli Vasút állomásai nem képezték a felmérés tárgyát, így a két társaság vaspályái által érintett falvak és városok indóházai ehelyütt nem fellelhetők, viszont az e vonalokról érkező, és azokra továbbított áruk szerepelnek.

Az áruforgalmat illetően először az állomást, s az oda szállítási okokból vonzódó településeket elemzik, melynek során kilométerben megadják a két település közötti korabeli távolságot, s közlik az odavezető utak minőségét.¹⁵⁹⁸ A hivatalos felmérés alapján Győrnek egy 26 km sugarú körben 39 település tartozott a vonzaskörzetéhez és üzletköréhez, ahol a nagy, városi lakosságot (22 795 fő) túlszárnyalta a faluban élők száma. Ezen belül a legtávolabbi települések Táp és Tápszentmiklós voltak, míg a legközelebbieket Pinnyéd, Révfalu és Győrsziget (ma mindhárom Győr városrésze). Majdán János tanulmányában arra világított rá, hogy az észak-dunántúli vármegyeszékhelyek (Székesfehérvár, Veszprém, Szombathely, Győr, Moson, Komárom, Esztergom) közül egyértelműen Győrnek volt a legnagyobb vonzása.¹⁵⁹⁹

¹⁵⁹⁷ Majdán János: A celdömölki vasútállomás vonzaskörzete 1895-ben. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények*, 2003. 2. szám, (a továbbiakban: Majdán 2003/B.) 60–61. p.

¹⁵⁹⁸ Ibid.

¹⁵⁹⁹ Sopron nem szerepelt az összeírásban, így nem lehet róla pontos képet alkotni. Majdán János: Az Észak-Dunántúli vármegyeszékhelyek vasútállomásainak vonzaskörzete (1896-ban). In: Nemes István (szerk.): *A Dunántúl településtörténete*, Pécs, MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 1990. 182. p.

Győr vasútállomásától számított távolság km-ben	Települések
0–5 között	Pinnyéd, Gyórsziget, Révfalu
5,1–10 között	Kisbarátfalu, Csanakfalu, Csanakhegy, Ménfő, Ikrény, Abda, Zámoly, Újfalu, Vámos, Szabadi, Bácsa, Kisbajcs
10,1–15 között	Ság, Nyúlfalu, Kismegyery puszta, Nagybarátfalu, Gyirmót, Börcs, Dunaszeg, Ladamér, Nagybajcs, Szogye, Vének
15,1–20 között	Pér, Nyalka, Győr-Pázmánd, Töltéstava puszta, Nagy-Écs, Dunaszentpál
20,1–25 között	Mezőörs, Győrasszonyfa, Ravazd, Gyórszentmárton, Bőny-Rétalap
25,1 felett	Táp, Tápszentmiklós

Győr MÁV-pályaudvaron rakódó települések 1895-ben¹⁶⁰⁰

Ezt követően szó esik az állomás vonzáskörzetében működő 1000 katasztrális holdnál nagyobb mezőgazdasági, illetve erdészeti üzemekről, azok tulajdonosairól és pontos nagyságukról.¹⁶⁰¹ A győri MÁV pályaudvarának környékén fekvő és ezáltal a vonzáskörzetében található uradalmak: a pannonhalmi főapatság gyórszentmártoni, ravazdi és véneki 7948, Esterházy Miklós gróf mezőörsi 1437, tápszentmiklói 1710 és sági 1032, a győri püspökség péri 1100 és börcsi 1061, Lamberg Ferencné grófnő és Lamberg Ferenc gróf ikrényi 1997, Bay Géza mezőörsi 2275, Lévy Henrik péri 1754, Bezerédj István ménfői 1165, Khuen-Héderváry Károly gróf zámolyi 3400 és Győr szab. kir. város győri 3480 hektáros területe. E birtokok terményeinek egy részét itt adták fel a vasútra.¹⁶⁰²

A második adatsorban az állomáson feladott áruk részletezése található, ahol a termékek részletes felsorolása mellett ismertté válik azok főbb rendeltetési helye is. A métermázsában, hektoliterben, illetve darabszámban megadott áru az egész évi forgalom összesítését jelenti. Külön csoportosították a célállomásokat: Magyarországon belüli, az osztrák területen, vagy a vámhatáron túli kategóriákban.¹⁶⁰³ Az alábbi táblázatban látható, hogy melyek voltak a győri állomáson feladott főbb tömegárúk.

¹⁶⁰⁰ Edvi 1896. II. 381. p.

¹⁶⁰¹ Majdán 2003/B. 61. p.

¹⁶⁰² Edvi 1896. II. 381. p.

¹⁶⁰³ Majdán 2003/B. 61. p.

Termény, termék, állat	magyarországi állomásra	osztrák állomásra	egyéb külföldi állomásra
búza	7700	80900	900
rozs	3000	57200	1700
árpa	1600	8200	
tengeri (kukorica)	8700	36800	21800
zab	37300	35700	600
burgonya	800	1000	
bab	7600	7300	
konyhakertészeti termék	1070	2280	100
ló	550	2090	50
juh		4340	
sertés	1730	53400	680
szarvasmarha	60	2450	
gyapjú	35	1485	470
bőrök	1035	1065	
csont	920	2180	
nyers trágya	7380	250	
faggyú		2000	
köles		8900	400
szesz	64700		
őrlemények		126000	5700
olaj	5575	10375	
olajpogácsa	3200	8570	18800
cukor	3000		
fűrészáru	3000		
gyufa	2610		
műtrágya	2300		
gépek és gépalkatrészek	180		
járművek	890	5060	
kézmű-, rövid- és díszműárúk	2700	3680	520
kőolaj	6540	800	
mész és cement	2800	1370	
só	5060	430	
sör	1600	300	
sertéstrágya	1000	300	
nádszövet	800	1200	
nyers hamuzsír	21200		
finomított hamuzsír	11100		
rézműárúk	50		
takaréktűzhely	70		
kálisó	3000		
kristálysóda	6000		

A győri MÁV-pályaudvaron feladott főbb tömegárúk. Az évi mennyiségek a termékek és termények esetében métermázsában, hektoliterben, az állatoknál darabban értendő¹⁶⁰⁴

A táblázatból egyértelműen megállapítható, hogy a tradicionális győri nyerstermények és az élőállat továbbra is meghatározóak voltak 1895-ben. A gabonafélék még mindig nagy mennyiségben mentek keresztül az állomáson, és az is egyértelmű, hogy ezek főbb piacai az országhatáron túl, Ausztriában és más külföldi helyeken voltak, úgy ahogy a babnak is Bécsben, vagy a fiumei kikötőn keresztül más országokban. A burgonyát az almásfüzitői keményítőgyár dolgozta fel. Győr vármegye fejlett szarvasmarha- és lótenyésztése is tükröződött az adatokból. A hizott marha és borjú piaca Bécsben volt. Az utóbbi esetében pedig a messze földön híres győri lóvásárok is serkentették a forgalmat. Még ennél is jelentősebb volt a juh- és sertéskereskedelem. Győrött – ahogy feljebb is olvasható – ipari sertéshizlalás folyt, a városban átlagban 50–55 000 darab disznót hizlaltak évente. Ezek egy részét Győrben és környékén fogyasztották, nagyobb részét azonban Ausztriába és Németországba exportálták. A győri kisiparban a fazekasok, épületasztalosok és lakatosok termékei a szűkebb fogyasztói körön túl is piacképesek voltak. A fegyházban pokróc-, kötött- és kosárfonóárúk készültek elszállításra is. A helyi cigánykovácsok különlegessége pedig a hajóeszkába-készítés¹⁶⁰⁵ volt. Ezen túl mint késztermék a szesz, az örlemények, az olaj- és a zsírfélék képviseltek nagyobb tételeket a feladott áruk között. A cukorszörpből gyártott szeszt legnagyobb részt Magyarországon értékesítették, illetve Ausztriában, Boszniában és Trieszten át az Oszmán Birodalomban és Afrikában. Az örlemények nagy része Ausztriába és Németországba került. A repce- és lenolaj harmadrészben az országban, kétharmadrészt Ausztriában, míg az olajpogácsa főként Poroszországban és Ausztriában talált magának piacot. Ez utóbbihoz az alapanyag, a repce is vasúton érkezett a Kohn Adolf-féle gyárba Hajdú, Ung és Bereg vármegyékből. Mindez pedig már jelezte az iparosodás felfutását is a városban, illetve azt, hogy mik ezen belül a főbb termékek. Az adatok a gép- és járműgyártás (mezőgazdasági gépek, rézöntvényárúk, kazán- és gépfelszerelések stb.) megindulását is visszatükrözik. Érdekességként elmondható, hogy a bor hiányzik a feladott árucikkek közül. Ez arra vezethető vissza, hogy a Győr vonzaskörzetében található pannonhalmi borvidéken a filoxéra óriási pusztítást végzett (az ültetvények mintegy 80%-a kipusztult) ez előtt nem sokkal, és hiába ültették be amerikai hibrid vesszőkkel a katasztrófa sújtotta területet, ennek a produktivitása egyelőre nem engedte, hogy vasúti

¹⁶⁰⁴ Edvi 1896. II. 381. p.

¹⁶⁰⁵ Eszkába: U alakú lapos vaskapocs, amely főleg hajók alkatrészeinek összekapcsolására szolgált.

forgalomba kerüljön a bor. Győr így borból behozatalra szorult. Mindent összegezve elmondható, hogy a Győrben feladott termények, termékek és élőállatok mennyisége és felvevőpiacuk is rávilágít arra, hogy a város igazi elosztó és vasúti központként funkcionált a 19. század végére.¹⁶⁰⁶

A harmadik nagy adatsort az állomásra érkezett áruk listája jelenti, melyben az árucikk megnevezése mellett a mennyiségét és a származási helyét is feltüntették. Az alábbi táblázatban a győri MÁV-pályaudvarra érkezett főbb tömegárakat lehet látni származási helyükkel együtt.

Termék, termény, állat	átlagos évi mennyiség	gyakoribb származási hely
tűzifa	79200	Gyömöre, Devecser, Bánhida
szén	193000	Ajka, Tokod, Annavölgy-Sárisáp, Dombrau, Ostrau
só	22400	Máramarossziget
bor	7500	Bécs, Tapolca, Fiume, Budafok
sör	20900	Magyaróvár, Pozsony, Schwechat, Bécs
őrlemények	46500	Budapest, Debrecen, Arad
citrom, narancs	4400	Trieszt
vas	3850	Ózd, Zólyombrézó
sovány sertés	23900	Debrecen, Mezőberény, Gyula, Szabadka, Barcs, Eszék
szarvasmarha	730	Zimony, Šabac, Szentgotthárd, Eszék
ló	1460	Székesfehérvár, Budapest, Pápa, Arad, Szabadka
zab	8700	különféle magyarországi állomásokról
tengeri (kukorica)	41200	
rozs	20160	
búza	78100	
árpa	19900	
finomított cukor	9000	magyar cukorgyárak
kereskedelmi áruk, kézmű-, rövid- és szövöttárak, darabárúkdemények	144000	Bécs, Graz
szörplé	174500	magyar és osztrák cukorgyárak
nyers szesz	27600	a közeli mezőgazdasági szeszgyárak
ozmózis víz	33000	magyar állomások
köles	4000	magyar állomások
repce	42400	Hajdú, Ung és Bereg vármegye
nyers cukor	3000	Vulkapordány

¹⁶⁰⁶ Edvi 1896. II. 367–375. p.

halzsír	100	Németország
bőrök	1100	magyar állomások
nyers faggyú	1490	Pozsony
kén	1500	Trieszt
szalmapapír	800	magyar papírgyárak
kőagyagcsövek	500	Floridsdorf
nyers réz	200	Budapest, Bécs
foszfor	25	Fiume
klórsavas káli	40	Csehország
ólompapír	150	Klagenfurt
ónfehér	50	Bécs
parafin	60	Bécs

A győri MÁV-pályaudvarra érkező főbb tömegárúk. A termények és termékek éves szinten métermázsában és hektoliterben, az élőállatok darabban értendőek¹⁶⁰⁷

A feljebbi táblázat adataiból megállapítható, hogy a győri állomásra érkezett nagymennyiségű termékek, a gabonafélék és az őrlemények – 1894-ben közel 300 000 métermázsa mennyiségben – főként hazai, osztrák és külföldi állomásokra továbbszállított tranzitárúnak minősültek. A búza a – helyi felhasználás és őrlés (győri malmok) mellett – bécsi tárházakba és távolabbi vidékekre került. Itt leginkább Back Hermann hengermalma kiemelendő. A 100 munkást foglalkoztató gyár naponta 6–700 métermázsa őrleményt állított elő. Az évente 200–250 000 métermázsára rúgó gabonaszükségletét részben a helyi piacon, részben a Duna, Tisza, Béga-, Ferenc-csatorna és a Maros mentéről vízen szállította Győrbe. Az előállított lisztmennyiségből kb. 2000 métermázsát a helyi piacon és a környékén értékesítettek, 116 000 métermázsát az osztrák örökös tartományokban és 5700 métermázsát a vámvonalon kívül fekvő külföldi helyekre szállítottak el. A GYSEV állomásán is adtak fel 30 000 métermázsányi őrleményt Ausztria felé. A termelőegységnek az éves szénszükséglete 30 000 métermázsa volt, amelyet vasúton keresztül az annavölgyi és az ajkai szénbányából fedezett. Jankovics Ferenc gőzmalma, Pfeiffer László és Bódog hizlaló daráló gőz- és Stirling Tóbiás kásamalma kisebb mennyiségben, de hasonló helyekről szerezte be az alapanyagokat, majd értékesítette késztermékeit. A kukorica (helyben fontos volt a sertéshizlaláshoz is) és az árpa Szász- és Bajorországba, Sziléziába, Csehországba, Svájcba ment tovább. Egy másik kategóriába az itt feldolgozott, vagy felhizlalt nyerstermékek, illetve élőállatok tartoztak. Utóbbinál kiemelendő a sovány sertés és a szarvasmarha. Míg a másik csoportot a gyárak (olajgyárak, szeszgyár, fűrésztelep, gépgyár, bőrgyár, művajgyár, gyufagyár, cukorgyár, szalámigyár, nádszövetgyár, ércöntöde stb.) működéséhez és késztermékeinek előállításához szükséges nyersanyagok

¹⁶⁰⁷ Edvi 1896. II. 381. p.

képezték. Itt nagyobb mennyiséget a szén, tűzifa, nyers szesz, szörplé, só, repce, ozmózis víz jelentett. Végül két, nagymennyiségben a városba szállított tételt kell kiemelni, a szörplét és a kereskedelmi, kézműves és szövött árukat a darabáru küldeményekkel. Az előbbi – az ozmózisvízzel együtt – leginkább magyar és osztrák cukorgyárakból érkezett és helyi fogyasztásra és szeszipari felhasználásra szánták, míg a második szintén a lokális igények kielégítését szolgálta, illetve tranzitárúnak is minősült. Érdekességként találunk a listán déligyümölcsöket, amelyek a trieszti kikötőn át érkeztek Győrbe, és Németországból halzsírt (bőrccserzésre és szappangyártásra használták). Az összeírásból tehát megállapítható, hogy a vasúton érkező áruk nagy részét Győrből továbbították leginkább nyugati irányba, vagy pedig a helyi fogyasztási és ipari igényeket szolgálták ki.¹⁶⁰⁸

Még egy tényezőt számításba kell venni: a GYSEV egy magánvasúttársaság volt, amely Sopronon át Ausztria felé szállította a terményeket, állatokat. Az Edvi-féle statisztika kevésbé részletesen, de foglalkozott a győri GYSEV-állomáson át továbbszállított, vagy az éppen onnan a MÁV vonalára továbbított árukkal is. Az alábbi táblázatból kivehetőek azok az árucikkek, amelyek a győri MÁV-pályaudvaron keresztül mentek a két társaságot összekapcsolva. Ez viszont értelemszerűen nem a győri helyi igényeket tükrözi, hanem sokkal inkább mutatja a város és a vasút kelet–nyugat összekötő szerepét, illetve azt, hogy milyen nagy volumenben ment át Győrön egy-egy termék, amelyet Ausztriába, nyugatra, vagy éppen ellenkezőleg keletre, Budapestre és még más városokba szállítottak.¹⁶⁰⁹

¹⁶⁰⁸ Edvi 1896. II. 367–375. p.

¹⁶⁰⁹ Edvi 1896. II. 382. p.

A GYSEV-ről és az azon túlról a MÁV vonalaira továbbított árucikkek	mázsa/db
bor	16550
tengeri (kukorica)	3580
búza	4900
árpa	940
rozs	500
ló	70
szarvasmarha	415
sertés	6920
épület- és haszonfa	75650
gyanta, kátrány	710
göngyölegek	14290
vegyészeti szerek	600
kézműárúk	3200
olajok	460
papír	5630
vasáru	22310
cement	2380
tégla	24380
szeszes italok	670
robbanó árúk	130
cukor és szörp	65520

A MÁV vonalairól a GYSEV-re és azon túlra továbbított árucikkek	mázsa/db
bor és bormust	22600
cukor	30950
épület- és haszonfa	52200
göngyölegek	5400
hulladékok	7880
mész és cement	7850
őrlemények	84100
só	13100
szén	31860
gabonaneműek	134800
szesz	2020
vas és acél	20400
sertés	30200
egyéb élőállatok	2640
üveg, papír, zsiradékok, gépek, kézműárúk és egyéb árúk	9100

A MÁV vonalairól a GYSEV-re, illetve a GYSEV-ről a MÁV vonalaira Győrben továbbított árucikkek 1895-ben¹⁶¹⁰

Frisnyák Zsuzsa az összeírással kapcsolatos vizsgálatában azt állapította meg, hogy a kapott adatok alapján a győri MÁV-os pályaudvar az általa létrehozott négy kategóriából az elsőbe tartozik. Ugyanis Győrött a feladott és érkező árúk tömege egymással kiegyensúlyozott arányú, de értelemszerűen eltérő szerkezetű. A vasútállomás egy jelentős regionális központot szolgált ki, ahol fejlett a kereskedelem és számottevő a polgárság. Vonzáskörzetében a népesség árufogyasztó és -termelő képessége megközelítően azonos.¹⁶¹¹ Ugyanakkor megjegyzendő, hogy a város gazdasági szerkezetének megváltozása következtében a századfordulót követően többszöröse volt már a Győrbe érkezett árúk (nyersanyagok) súlya, az innen elszállított késztermékek súlyának.

Az Edvi-féle 1895-ös vasúti statisztikát megvizsgálva megállapítható, hogy Győr egyrészt egyértelműen kiemelkedő tranzitszereppel bírt kelet, dél és nyugat között, amelyet a négy (nem

¹⁶¹⁰ Ibid.

¹⁶¹¹ Frisnyák 2003. 309. p.

sokkal később öt), a városba befutó vonalnak köszönhetően (Észak-Dunántúlon ekkor csak Szombathelyre ágazott be több vaspálya vármegyeszékhelyként). Az átmenőforgalom volumene kiemelkedően magas volt. Másrészt a vonzaskörzetéből származó – főként szekéren odaszállított vagy lábon odahajtott – termények, termékek és élőállatok is nagy mennyiségben szerepeltek a városból elszállított áruk között. Fontos volt, hogy a város a vasúton kívül is kapcsolatot létesített a vonzaskörzetében fekvő településekkel. A korábban tradicionális kereskedelmi tételei, a sertés, egyéb élőállatok, a gabonafélék mellett ugyanakkor egyre inkább a helyi nagyipar termékei is szerepeltek a továbbított árucikkek listáján. A növekvő ipari jellege emelte a város vasútközponti szerepét is, amelyet a – töredékes – éves statisztikák is bizonyítanak.

8.4 Megnyílik a Győr és Veszprém közötti vasút – a vasút városmorfológiai hatásai

1896 januárjára már a veszprémi vonal munkálatai szépen haladtak előre. A vonal alépitménye teljesen kész volt, az alagút kivitelezése pedig télen is folytatódott.¹⁶¹² Két műszakilag megoldandó kérdés volt már csak. A kivitelezőknek még pontosítaniuk kellett a veszprém–gyulafirátóti és a jutaspuszta–Veszprém-városi szakaszok technikai részleteit és irányát.¹⁶¹³ Február 25-én közigazgatási pótbejárást tartottak a veszprém–gyulafirátóti vonalon, ahol pontosan kijelölték a vonalvezetést és az építési feltételeket. A sikeres megállapodások után az építési engedélyt is kiadták erre a viszonylatra. Veszprém város és vármegye képviselői azonban ekkor a hozzájárulásuk folyósítását a Veszprém-városi végállomás elhelyezésének módosításához kötötték.¹⁶¹⁴ Május 27-én ezért újabb közigazgatási pótbejárást kellett tartani. Majd a jutaspuszta–Veszprém-városi szakasz műszaki szemléje után Getto Gyula mérnök, vállalkozó megkezdhetette végre a kivitelezési munkálatokat.¹⁶¹⁵

¹⁶¹² A győr–veszprémi vasút. *GYK*, 1896. január 28. 12. szám, 2. p.

¹⁶¹³ MNL OL K 229, 422. Kereskedelemügyi m. k. minister. 89222. iktatókönyvi szám, 1895. Vélemény.; MNL OL K 229, 422. Győr–Veszprém–Dombóvári h. é. vasút részvénytársaság, 1895. december 12.

¹⁶¹⁴ Közigazgatási pótbejárást. *VéKK*, 1896. május 20. 61. szám, 59. p.

¹⁶¹⁵ Győr–veszprém–dombóvári vasút., A jutás–veszprémi vasút. *Magyar Kereskedők Lapja* (a továbbiakban: *MKL*), 1896. május 31. 22. szám, 6. p., A Veszprém-városi pályaudvar akkor értékelődött fel igazán, amikor 1909. július 9-én átadták a veszprém–káptalanfüred(–alsóörsi) vonalat, amelynek egy fontos állomása lett, ugyanakkor e vonal hivatalos végállomása is Veszprém külső állomás (Jutaspuszta). E szakasz megnyitásával a győriek közvetlenül már a Balatonhoz is utazhattak. Vö.: Simon Károly: A Veszprém-környéki vasutak kialakulásáról /1899–1909/. In: Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete. Falvak, városok és puszták a Dunántúlon. XI–XIX. század). Veszprém, MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 1987. 407. p.; Rásky Mihályné: Dr. Óvári Ferenc, Balatonalmádi mecénása. *Veszprémi Szemle*, 2013. 2. szám, 98–99. p.

Győr város törvényhatósági bizottsága elhatározta, hogy a győr–veszprém–dombóvári vasútra jegyzett 40 000 forintos törzsrészcélt végül méltósági okból beváltja¹⁶¹⁶ (a végleges beváltásra azonban csak 1898-ban került sor kisebb huzavona után).¹⁶¹⁷ 1896. június 15-én reggel 9 órától a kereskedelemügyi miniszter elrendelte a hajmáskér–dombóvári vonalrész műszaki felülvizsgálatát.¹⁶¹⁸ Augusztus 11-én – a műtanrendőri bejárást követően¹⁶¹⁹ – adták át végül a Győr–Bakonyszentlászló viszonylatot,¹⁶²⁰ majd december 16-án a 199,03 km-es vicinális teljes hosszában is üzembe helyezték,¹⁶²¹ mivel – a műtanrendőri bejárást követően¹⁶²² – megnyílt az utolsó, Bakonyszentlászló és a 4 km-es¹⁶²³ Veszprém és Veszprém-városi közötti része is.¹⁶²⁴ Üzletkezelését a veszprémi osztálymérnökség végezte.¹⁶²⁵ Az utolsó, a Cuha-völgyet is átszelő szakaszon a négy alagút, illetve a viaduktok kivitelezése több időt vett igénybe a tervezetthez képest.¹⁶²⁶ Nem mellékesen a hivatalos megnyitás után 1897 januárjában további pótmunkákra volt még szükség a pályán.¹⁶²⁷ A régóta áhított, turisztikai vonzerővel is bíró vonal végül elkészült, hiszen a Bakony természeti szépségein, így a vadregényes Cuha-völgyön¹⁶²⁸ túl Győr vármegyében érintette a Szent Benedek-rendi főapátságot, Veszprém vármegyében a *Ciszterci Rend Zirci Apátságát*, Veszprém-városi állomása pedig a várhegy püspökségének közelében állt.¹⁶²⁹ Mindemellett a termékeny Mezőföldet kapcsolta a városhoz és gazdasági jelentőségén túl hadászati is fontossá vált a déli irányú mozgósítást tekintve. A vicinális Győrt az utolsó szomszédos – dunántúli – vármegyeszékhellyel is összekötötte. Magyaróvárral, Sopronnal, Szombathellyel, Komárommal és – Hegyeshalmon keresztül –

¹⁶¹⁶ GYVL, IV. B. 1401/a 25. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1896. július 14.; Az első felebezés. *GYÖH*, 1896. július 21. 165. szám, 1. p.; Győr. *BH*, 1896. július 16. 194. szám, 8. p.

¹⁶¹⁷ Győr–Zirc–Veszprém–Dombóvári vasút. *GYSZKVVHÉ*, 1898. 14. szám, 37–38. p.

¹⁶¹⁸ Műszaki felülvizsgálat. *VéKK*, 1896. június 10. 70. szám, 678. p.

¹⁶¹⁹ Az új vasut megnyitása. *GYK*, 1896. augusztus 11. 95. szám, 1–2. p.; A győr–veszprém–dombóvári vasut. *MKL*, 1896. augusztus 16. 33. szám, 4. p.; A győr–veszprém–dombóvári vasut győr–bakonyszentlászlói szakaszának műtanrendőri bejárása. *VéKK*, 1896. augusztus 2. 93. szám, 880. p.; Az új vasut. *GYÖH*, 1896. augusztus 11. 183. szám, 1–2. p.

¹⁶²⁰ A kereskedelemügyi m. kir. minister, f. évi 61.204. sz. alatt, a nemzetközi egyezmény hatálya alá eső vasutak jegyzéke tárgyában a következő rendeletet adta ki. *BK*, 1896. október 1. 231. szám, 1. p.; A kir. igazságügyministernek 52.212/1896. I. M. számú rendelete. *Igazságügyi Közlöny*, 1896. december 27. 12. szám, 415. p.; Vasutmegnyitás. *VéKK*, 1896. augusztus 12. 97. szám, 915. p.

¹⁶²¹ A veszprémi vasut megnyitása. *GYÖH*, 1896. december 16. 288. szám, 1. p.; A bakonyszentlászló–veszprémvárosi vasutvonal megnyitása. *VéKK*, 1896. december 18. 152. szám, 1362. p.

¹⁶²² Vasutmegnyitás. *PéF*, 1896. december 19. 291. szám, 4. p.

¹⁶²³ Tóth Róbert: Anekdota vagy valóság? Veszprém küzdelme a fővonalai pályaudvarért. In: Horváth et alii 2018. 193. p.

¹⁶²⁴ Vasutmegnyitás. *BH*, 1896. december 23. 353. szám, 12. p.

¹⁶²⁵ Hegyeshalmi 1910. 139. p.

¹⁶²⁶ A győr–zirc–veszprém–dombóvári vasut győr–bakony-szent-lászlói szakasza. *MKL*, 1896. november 22. 47. szám, 5. p.

¹⁶²⁷ Vicinális bajok. *M*, 1897. január 24. 24. szám, 6. p.

¹⁶²⁸ Zoltán 1910. 70. p.

¹⁶²⁹ Kunbinszky – Nagy – Turóczy 2009. 87. p.

Pozsonnyal megvolt már a vasúti kapcsolata. E vonal átadásával minden szomszédos vármegyeszékhellyel, már Veszprémmel is vasúti kapcsolatba került.¹⁶³⁰ Nem sokkal később a kereskedelemügyi miniszter engedélyezte a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV vonalán Zirc és Veszprém állomásain távírdahivatalok megnyitását, így innentől az állami és a magántáviratok kezelését is.¹⁶³¹ Még 1896-ban átadták a régóta áhított kiscell–keszthelyi vonalat is, amellyel Győr a korábbiakhoz képest 34 km-rel közelebb került Trieszthez.¹⁶³² Ezt követően Győrből már napi szinten közlekedett több – általában két – gyors- és vegyesvonat Budapestre és Bruck an der Leitha-i átszállással Bécsbe, gyorsvonat Pápán át Szombathelyre, egyes vonatok onnan közvetlenül Grazba, személyvonat Komáromon¹⁶³³ át Székesfehérvárra, Sopronba, míg vegyesvonat Veszprémbe.¹⁶³⁴

Időközben a győri MÁV-os személypályaudvar 2. peronján sörcsapolót helyeztek el, hogy a nyári forróságban az utazóközönség könnyedén tudjon vásárolni az italból.¹⁶³⁵ Az indóház környezete is dinamikusan fejlődött, hiszen a korábbi poros, sivár – elhanyagolt – Vásártér képét az 1880-as évektől induló dinamikus építkezések átrajzolták. Az ügyet az 1885-ben alapított *Győr Városi Szépítő Egylete* is felkarolta a saját városrendezési terveivel. A Deák Ferenc utca torkolatánál 1885-ben átadták az eklektikus stílusú törvényszéki épületet, majd a Jókai utca végén a városi bérházakat is. Ezek mögött felépült a királyi tábla székháza és a reáliskola, közöttük egy szép köztérrel. A nagy építkezések sorát 1896–98 között Hübner Jenő építész tervei alapján a millenniumi évek pompázatos ízlésében elgondolt Városháza épülete zárta le. (lásd: Melléklet 33. kép) Ezzel a belváros és a déli külváros közötti Vásártér korábbi pusztaasága eltűnt, városiassá, Győr reprezentatív részévé vált. Habár a terület egészen jól beépült, az épületek elhelyezése mégis esetleges volt. A két igazságügyi épület közé illesztett kis kerten kívül nagyobb átfogójú építészeti kiképzésre, nagy egységes városi térformálásra nem került sor. A nagyon is reprezentatív Városháza bejárata előtti teret gondozott közkertté alakították, de kelet felé elhatárolatlan maradt, bár a vasúti felüljáró sivár támfala ott volt. A pályaudvarról kilépő ember közvetlenül a Városháza díszes hátsó homlokzata előtt találta magát, amely azonban meggátolta abban, hogy egyenesen a városba menjen. A Városháza felépítése után a vasúti felüljárótól nyugatra a Vásártér szert (ma Szent István út) és a vasútvonal

¹⁶³⁰ Horváth Csaba Sándor: Győr és a helyiérdekű vasutak a 19. században. In: Horváth 2023. 243–244. p.

¹⁶³¹ Új távírdahivatalok. *FL*, 1897. január 24. 24. szám, 8. p.

¹⁶³² Borbíró – Valló 1956. 251. p.

¹⁶³³ Újszóny és Komárom egyesült 1896. július 1-jével az utóbbi nevet használva innentől.

¹⁶³⁴ A m. kir. államvasutak f. évi nyári menetrendje. *GYK*, 1896. május 3. 53. szám, 6. p.; Az új vasúti menetrend. *GYK*, 1896. augusztus 26. 102. szám, 4. p.; A győr—Veszprém—új dombóvári és Veszprém— Veszprém városi vonalakon. *BH*, 1897. április 29. 119. szám, 17. p.

¹⁶³⁵ Sörcsap a perronon. *GYK*, 1896. június 7. 68. szám, 4. p.

közötti Vásárteret hatalmas, közel fél km hosszú, 120 méter széles parkká alakították, majd később annak déli oldalát házsorral szegélyezték. Nevét Bisinger József győri üvegesmestertől nyerte.¹⁶³⁶ A kereskedelmi szerep lecsengésével megváltozott Győr képe. Teljesen kialakult a 19–20. század fordulójára a pályaudvar és környékének kinézete, Győrben jelentős térszerkezeti változások mentek végbe. A település múltbeli fontossága, arculata, tekintélye és az akkori gazdasági élete vált már a bemutatás alapjává, azonban nem tartozott a szép fekvésű városok közé, nem volt erdővel borított hegysége.¹⁶³⁷

Ebből tehát megállapítható, hogy az indóház és környékének modernizációja alapvető városmorfológiai változásokat eredményezett. Az új indóház és az ahhoz tartozó és kapcsolódó infrastruktúra átadásával Győr e városrészének képe jócskán megváltozott, modernizálódott. Több, az adott kérdéskört vizsgáló történész a város és a vasút viszonyát vizsgálva, általánosságban véve is hasonló eredményekre jutott. Ralf Roth azt hangsúlyozza, hogy a pályaudvar egy-egy város kapuját jelentette. Az 1860-as évektől egyre fontosabbá vált az épületek funkciója mellett azok külső – gyakran a villa- és kastélyépítészetből vett – formáinak reprezentációja is. Céljuk sok esetben a közvélemény lenyűgözése volt. A pályaudvarok a város és/vagy a vasúttársaság státuszszimbólumává is váltak, a települések identitásának részét képezték.¹⁶³⁸ Granasztói Pál megállapítása szerint a vasút a városfejlődésben fontos szerepet játszott, hiszen a helyi infrastruktúrát fejlesztette azzal, hogy e helyeken ekkor épültek ki a pályaudvarok és az azokhoz – sokszor tervszerűen – kialakított főutcák. Ebből következett, hogy az ilyen jogállású települések – így Győr is – profitáltak a kötöttpályás közlekedési eszköz megjelenéséből, mivel az azok köré szerveződő infrastruktúra modernizálta őket a korszakban.¹⁶³⁹ Hendel József részletesen kifejtette munkájában ennek okait. Tapasztalata szerint az állomás környéke sokkal gyorsabban fejlődött, mint a város hasonló fekvésű, de távolabbi részei. A pályaudvarok mellett szállodák, üzletházak és ipartelepek épültek ki, és ezek még akár a vasút későbbi terjeszkedését, fejlődését is megakadályozhatták, ezért volt szükség városszabályozási tervekre. A szerző megjegyezte, hogy nemcsak az állomás környéke, hanem maga az indóház is fejlődött, hiszen mind a vágányzatot, mind az épületkomplexumot összhangba kellett hozni a növekvő forgalommal.¹⁶⁴⁰ Wolfgang Schivelbusch is kifejtette a könyvében részletesen, milyen hatással voltak a pályaudvarok (vasútállomások) egy város fejlődésére. A szerző itt többek között kiemelte azt, hogy ezek a „közlekedési épületek” egyrészt

¹⁶³⁶ Borbíró – Valló 1956. 261–262. p.

¹⁶³⁷ Szakál 1995. 44. p.

¹⁶³⁸ Roth 2022. 33–49. p.

¹⁶³⁹ Granasztói 1982. 147. p.

¹⁶⁴⁰ Hendel József: Vasútállomások tervezése. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1959. 57–58. p.

új építészeti stílusokat is meghonosítottak, másrészt térbelileg is megbontották a városokat. Ez leginkább azokon a helyeken tapasztalható, ahol a vasút fizikailag is kapcsolatba került a településsel, tehát ahol a vaspálya és a pályaudvar felépült. Ezek azonban nagyon ritkán érintették a városközpontokat, mivel általában a vasútvonalak csak a centrum pereméig vezettek, amelynek okai részint az itteni alacsonyabb telekárak voltak, részint az, hogy a vasútnak nagy területre volt szüksége. Emellett a vasút által előidézett jelentősen nagyobb forgalom valósággal felrobbantotta a települések hagyományos belső szerkezetét. A pályaudvar közelében elterülő utcák szinte egyik napról a másikra megváltoztak. Mindez megkövetelte a városok infrastrukturális modernizációját is, és ennek egyik fontos szegmense a helyi közlekedés fő ütőerének számító, az állomás és a központ, illetve egy pályaudvarok közötti út fejlesztése volt.¹⁶⁴¹ A 19. századi racionalizált várostervezés egyre inkább hangsúlyt fektetett a közlekedésre, hiszen a vasútforgalom egy korábban nem tapasztalt fejlődést generált.¹⁶⁴² Kalocsai Péter szintén e témakörben való vizsgálódása alkalmával arra a következtetésre jutott, hogy Magyarországon a dualizmus korában a városok is törekedtek a korszerű infrastruktúra kiépítésére, és ezzel e települések innovációs gócponttá váltak. Ennek egyik legfontosabb szegmense a közlekedés volt.¹⁶⁴³ Meg kell jegyezni, hogy Magyarországon komoly problémát jelentett a város és a vasút viszonya. Hunyár Algernon *Városok Lapjában* megjelent cikke kiválóan érzékelteti ezt a dilemmát: „*Alig van fejlődő városaink közül néhány, amelyekben a vasuti állomás körüli városrész problémáikat ne termelt volna. A vasuti állomás környékének helyes szabályozása a városépítésnek kétségkívül egyik legkényesebb és legnehezebb feladata.*”¹⁶⁴⁴ Hunyár rávilágított a pályaudvarok városba való integrálásának nehézségeire, amelyet a későbbiekben a városvezetéseknek, a vasúttársaságoknak és a kivitelezőknek együtt kellett megoldaniuk. A győri indóház és környékének majd fél évszázadon át tartó rendezésének és fejlesztésének történetét tekintve is hasonló megállapítások tehetőek. Két ellentétes elvárásnak is meg kellett volna felelni: egyrészt, hogy az a lehető legközelebb legyen a használóihoz (utasok lakhelyéhez, gyárakhoz, intézményekhez), másrészt a lehető legmesszebb legyen a sűrűn lakott városrészekről, mert a zaj, füst, korom, por nagyon zavaró volt. A vasutakat ezért sok esetben a város szélén vezették. Ez Győrben is így volt a kezdetekkor, de a pályaudvar környéke aztán beépült egyre inkább. Különösen nagy problémát okozott az, hogy észak (Révfa) és részben nyugat felé (Újváros, Mákosdűlő) a kedvezőtlen

¹⁶⁴¹ Schivelbusch 2008. 190–199. p.

¹⁶⁴² Bán 2011. 31–33. p.

¹⁶⁴³ Kalocsai 2011. 185. p.

¹⁶⁴⁴ Hunyár Algernon: Város és vasut. *Városok Lapja*, 1913. augusztus 30. 35. szám, 423. p.

talajviszonyok (mocsaras, lápos, erdős területek) miatt komoly lecsapolás és feltöltés nélkül nem lehetett építkezni. A város így hosszú időn át csak délfelé (Nádorváros, vasúton túli terület) terjeszkedhetett, amely terület sokkal alkalmasabb volt az építkezésre. A vasúton való túlterjeszkedés azonban egy sor problémát generált, hiszen az elválasztotta a két városrészt egymástól és áthidalók létrehozására volt szükség, új indóház máshol meg nem épült. Ezek mind azt eredményezték, hogy a pályaudvar, a Vásártér és környékének képe teljesen átalakult, modernizálódott, új épületek, jelentek meg és a vasút a város egy forgalmas, frekventált és rendezett helyévé vált, a két városrész között pedig egy korszerű híd teremtette meg az akadálymentes közlekedést.

8.5 Újabb iparvágányok és vicinális vasúti tervek

1896-ban kezdett körvonalazódni Győrben egy vagongyár létesítésének ötlete. A vállalat részvénytársasági alapon működne, és kiváló hely lenne számára a szeszgyárral összefüggő dombos nagy üres – „gyárvárosi”¹⁶⁴⁵ – terület. Mellette munkásházakat lehetne kialakítani kerttel.¹⁶⁴⁶ Az első konkrét elképzelések után nem kellett sokat várni a további fejleményekre. A *Győri Szeszgyár és Finomító Rt.* még márciusban a városi közgyűléshez beadványt küldött. Ebben megfogalmazták, hogy gép- és vagongyárat kívánnak létrehozni abban az esetben, ha a törvényhatósági bizottság is támogatja a tervet. Előfeltételként megadták, hogy a gyár 15 éves állami kedvezményben részesüljön, a nyersanyagokra és a késztermékekre is vasúti szállítási kedvezményt kapjon, a létrehozandó iparvágányon a MÁV kedvező díjszabást állapítson meg, a vasútállalat hasonló mértékben rendeljen tőlük vasúti kocsikat, mint az aradi vagy a Schlick-féle gyárból, Győrből az átvételi pontra díjtalanul lehessen elszállítani a gördülőanyagot, végül, hogy az Rt. 15 évig a városban vám- és illetékmentes legyen.¹⁶⁴⁷ Ez egyrészt előrevetítette már, hogy a létrehozandó egység a termelőkapacitása miatt mindenképp előnyös lehet Győr fejlődésére, egyúttal kapcsolódna iparvágánnyal a MÁV hálózatához. A város törvényhatósági bizottságának következő közgyűlése ennek tükrében a tőle telhető módon támogatta is a szeszgyár törekvéseit helyi szinten és a magyar kormánynál is.¹⁶⁴⁸ Győr város ez utóbbival kapcsolatos felterjesztése még áprilisban a kormányhoz és a miniszterelnökhöz került,

¹⁶⁴⁵ Ez a korabeli Városrét, amelyet a város Sina báró rokonaitól vásárolt meg gyárak telepítése céljából. Ez a város első „ipari parkja”.

¹⁶⁴⁶ Gárdonyi Géza – Kölkedi István – Kiss Rudolf – Iróffy Kázmér: Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár története 1896–1956. Győr, Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár, 1956. (a továbbiakban: Gárdonyi et alii 1956.) 9–10. p.

¹⁶⁴⁷ A győri vagongyár. *GYÖH*, 1896. március 27. 72. szám, 2. p.

¹⁶⁴⁸ A város közgyűlése. *GYÖH*, 1896. március 28. 73. szám, 1–2. p.; Gárdonyi et alii 1956. 12. p.

amelyben a gyár létesítéséhez szükséges – feljebb már említett – állami kedvezmények megítélését kérvényezték.¹⁶⁴⁹ A kormány pozitív hozzáállása és a város telekátadása után végül 1896. december 28-án a Monarchiában gép- és vagongyártásban is tevékenykedő Lederer Emil bécsi és Lederer Richárd prágai gyárosok megalapították a *Magyar Waggon- és Gépgyár Részvénytársaságot*. Ezzel egyúttal megkezdték az üzemtelep átalakítási (szeszgyár volt istállóiból) és építési munkálatait.¹⁶⁵⁰

A *Győri Waggon- és Gépgyár Rt.* 1897 első felében felépült, iparvágánnyal kapcsolódva a MÁV – Duna-parti szárny- – vonalához. Ez lett az első komoly, országosan is egyedülálló, európai szintű beruházás a településen. Eközben városszabályozási kérdések is felmerültek, hiszen az új komplexum az adott városrészt teljesen átszabta. A gyár vezetői pedig már a nagyobb üzleti lehetőségeket keresték, kiváltképp a MÁV-val. Végül a tervezettnél kicsit később, július 11-én indult csak el a termelés 1000 emberrel¹⁶⁵¹ korlátozott mértékben. Az első szállítmány szeptember közepére készült el: 30 darab petróleum-tartálykocsi a *Galíciai-Kárpát Petroleum Rt.*-nek¹⁶⁵² és külföldi vasutak számára.¹⁶⁵³ Ezt innentől egyre több belföldi megrendelés követte, a MÁV mellett főként a Kassa–Oderbergi Vasúttal üzemeltek az elején. Nem sokkal később pedig már Egyiptomba, Kelet-Indiába, Sziámba (ma Thaiföld), Argentínába, Chilébe, Angliába, Olaszországba, Spanyolországba, Oroszországba, Belgiumba exportálta a vasúti gördülőanyagát. A teherkocsik után a legelegánsabb és legmodernebb személyszállító és szalonkocsik is innen kerültek ki,¹⁶⁵⁴ a győri vagongyár termelését és Győr kedvező – kereskedelmi – pozícióját folyamatosan növelve már a 19. században is.

Még 1897 májusában Győr város közgyűlése elhatározta egy új közbúvághíd felépítését. E helyének az Árpád út meghosszabbítása és a vagongyár keleti oldalán tervezett észak–déli irányú út és a Nirnsee-féle sertésszállások közötti szántóföldet jelölték ki. A telep – a Nirnsee-iparvágányon keresztül – kapcsolódott végül a MÁV hálózatához, amelyet a vasúttársaság épített meg saját költségen.¹⁶⁵⁵

Egy újabb, a győr–mezőörs–kisbéri vicinális vasút ötlete röppent fel 1896-ban. A tervek szerint a két végpont között Ászárt, Ürgemajort (ma Tárkány része), Tárkányt, Bábolnát, Banát, Bőnyt, Pért, Táplánypusztát és Kismegyert (ma Győr városrésze) kötötte volna össze a

¹⁶⁴⁹ A waggon-gyár. *GYŐH*, 1896. április 15. 86. szám, 1–2. p.

¹⁶⁵⁰ A győri vagongyár. *GYŐH*, 1896. december 29. 296. szám, 1. p.

¹⁶⁵¹ Völgyi 1940. 54. p.; Szakál 2011. 45. p.

¹⁶⁵² Tabiczky Zoltánné: *A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1. 1896–1945.* Győr, Rába Magyar vagon- és Gépgyár, 1972. 15. p.

¹⁶⁵³ A vagongyár első szállítmánya. *GYH*, 1897. szeptember 17. 211. szám, 2. p.; Gárdonyi et alii 1956. 15–17. p.

¹⁶⁵⁴ Hegyeshalmi 1910. 129. p.

¹⁶⁵⁵ Közbúvághíd. *GYSZKVEHÉ*, 1898. 14. szám, 10. p.

vonat.¹⁶⁵⁶ Nem sokkal később az illetékesek el is kezdték az építéshez szükséges előmunkálatokat. Ekkor úgy tűnt, hogy a közigazgatási bejárásra is hamarosan sor kerülhet, de egyelőre a pénzügyi háttér megteremtésén és a részletes terveken dolgoztak.¹⁶⁵⁷ Újra előkerült a győr–dunaszerdahelyi vasút ügye is. E vonalat az érdekeltek az épülő Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV folytatásaként aposztrofálták már, amellyel a város felszabadulhatna Budapest nyomása alól és észak–déli irányban is fontos vasúti központ lehetne. Elsőként a dunaszerdahely–csilizpatasi (ma Pataš, Szlovákia) részt tervezték kiépíteni, amelynek a folytatásaként készülhetne el a vaspálya Győrig. Az előzetes kalkulációk alapján 800 000 forintos építési költséget jelentene. A kérdés az volt, hogy a város mennyivel járulna ehhez hozzá?¹⁶⁵⁸

Nem sokkal később a kereskedelemügyi miniszter Fischer Kálmán Győr, Milkovics Imre Győr és Komárom vármegyei fölbirtokosoknak és dr. Bornett Sámuel a *Kisbér-Füzitői Egyesült Gyári Rt.* igazgatójának a MÁV győri állomásától Böny, Bana, Bábolna, Ölböpuszta (ma Tárkány része), Ótarcspuszta (ma Kerékteleki része) és Ászár érintésével Kisbérig helyi érdekű vasútra is egy évre előmunkálati engedélyt adott. Ezt a győriek üdvözlötték, hiszen így közvetlen vasúti összeköttetésbe kerülhetnének az állami ménesteleppel rendelkező Kisbérrel és Bábolnával.¹⁶⁵⁹ Fischerék a győr–mezőörs–kisbéri vasútra szóló előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi miniszter 1898-ban egy évvel meghosszabbította.¹⁶⁶⁰ Ekkor az érdekcsoport Győr városához fordult először szubvencióért,¹⁶⁶¹ majd Komárom vármegyétől 50 000 forint értékben kért törzsrészcsoportjegyzést.¹⁶⁶² Ezt a közgyűlés megszavazta, de addig felfüggesztette, míg az érintett települések támogatása nem ismert.¹⁶⁶³ Győr pénzügyi választmánya 15 000 forintos törzsrészcsoportjegyzést terjesztett fel a városi közgyűlés elé,¹⁶⁶⁴ de a végső döntés előtt a város értekezletre hívta az engedélyeseket a feltételek megvitatása céljából.¹⁶⁶⁵ Fischerék a vármegyéhez is kérvényt intéztek, hogy a vasútépítési tervüket és azok pozitív hozadékait

¹⁶⁵⁶ A kisbér–győri vasut. *MKL*, 1896. március 15. 11. szám, 5. p.

¹⁶⁵⁷ A győr–kisbéri vasut. *GYÖH*, 1896. szeptember 2. 200. szám, 3. p.; Győr–kisbéri vasut. *MKL*, 1896. augusztus 30. 35. szám, 6. p.

¹⁶⁵⁸ A győr–dunaszerdahelyi vasut. *GYK*, 1896. április 5. 42. szám, 4. p.

¹⁶⁵⁹ A kereskedelemügyi m. kir. minister által 1897 évi január 1-étől március 31-éig kiadott s a > Vasuti és közlekedési közlöny<ben közzétett vasúti előmunkálati engedélyek jegyzéke. *VéKK*, 1897. szeptember 8. 108. szám, 1039. p.; Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész, 8. szám, Budapest, Légrády Testvérek, 1897. 436. p.; Előmunkálati engedély. *MKL*, 1897. február 14. 7. szám, 4. p.; Uj vasut a megyében. *GYÖH*, 1897. február 11. 33. szám, 2. p.

¹⁶⁶⁰ Hivatalos rész. *VéKK*, 1898. március 11. 30. szám, 305. p.; Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész, 9. szám, Budapest, Légrády Testvérek, 1898. 497. p.

¹⁶⁶¹ A győr–kisbéri vasut. *GYÖH*, 1898. március 23. 66. szám, 2. p.

¹⁶⁶² Uj vasut. *GYÖH*, 1898. április 3. 76. szám, 3. p.

¹⁶⁶³ Győri ügyek a szomszédban. *GYÖH*, 1898. május 28. 120. szám, 2–3. p.

¹⁶⁶⁴ A város a bábolnai vasutra. *GYÖH*, 1898. augusztus 6. 177. szám, 3. p.

¹⁶⁶⁵ A győr–kisbéri vasut. *GYÖH*, 1898. október 16. 236. szám, 3. p.

bemutassák, illetve támogatásért folyamodjanak.¹⁶⁶⁶ Ebben az évben azonban már nem volt előrehaladás az ügyben. Érdemes megemlíteni még 1898-ból Kállay Nándor győri mérnök próbálkozását, aki előmunkálati engedélyt kért egy Győrből induló, Halászin át Magyaróvárig, esetleg Rajkáig vezetendő helyi érdekű vasútra. A kereskedelemügyi miniszter ezt azonban megtagadta.¹⁶⁶⁷

A Győr és Kisbér között vezetendő helyi érdekű vasút közigazgatási bejárását a kereskedelemügyi miniszter végül 1900. május 22-re kiírta.¹⁶⁶⁸ Ezt azonban később a tervezők kérésére bizonytalan ideig elhalasztották.¹⁶⁶⁹ Ettől függetlenül a győr–kisbéri vasút kiépítése ekkor még valós cél volt. Az engedményesek 40 000 koronás¹⁶⁷⁰ törzsrészvény jegyzését kérték Komárom vármegyétől, amelyet a törvényhatósági bizottság ekkor a fedezet hiányából fakadóan elutasított. Ugyanakkor amint lehetséges az útdóalap terhére, azt kilátásba helyezte.¹⁶⁷¹ Bábolnán is bizakodóak voltak ekkor még az emberek, amely ősszel és tavasszal az utak járhatatlansága miatt nehezen megközelíthető volt. Egy esetlegesen kiépítendő vasút sokat segítené a helyzetén és a világhírű méntelepük elérhetőségén is jócskán javítana. A kormány azonban már ekkor sem támogatta a vasutat.¹⁶⁷² Komárom város törvényhatósága sem pártfogolta ebben a formában a vicinálist.¹⁶⁷³ A kereskedelemügyi miniszter 1899-ben Fischerék előmunkálati engedélyét ismételten meghosszabbította egy évvel.¹⁶⁷⁴ Ezt követően sor került a vaspálya menetirányának kimérésére is, de ekkor már aggályok merültek fel a helyiekben. A vonal ugyanis ebben a formában leginkább pár család érdekeit szolgálta volna. Leginkább a périek voltak felháborodva, hogy a tervezet szerint 4 km-re lenne tőlük a vasút és a megálló. Így viszont ők nem támogatták az elképzelést.¹⁶⁷⁵ Az engedményesek hamar válaszoltak is a *Dunántúli Hírlap* hasábján erre a feltevésre. Való igaz, hogy a fent nevezett állomás 4 km-re lenne Pértől, de Táplánypusztánál még egy megállót is kapna a település. A vonalvezetés pedig így racionális és a lehető legegyszerűbb módon tervezték.¹⁶⁷⁶ Ezzel azonban

¹⁶⁶⁶ A kisbéri vasut. *GYŐH*, 1898. szeptember 30. 222. szám, 3. p.

¹⁶⁶⁷ Megtagadott vicinális vasut. *GYŐH*, 1898. szeptember 11. 205. szám, 5. p.

¹⁶⁶⁸ A Győrtől Kisbérig tervezett helyi érdekű vasut közigazgatási bejárása. *VéKK*, 1900. április 22. 48. szám, 460. p.

¹⁶⁶⁹ Közigazgatási bejárás elhalasztása. *VéKK*, 1900. május 18. 59. szám, 569. p.

¹⁶⁷⁰ A koronát Wekerle Sándor reformjával 1892-ben vezették be, de csak 1900. január 1-jétől vált kötelezővé a koronával történő számítás. A korábbi osztrák értékű forint 1:2 arányban viszonyult a koronához, tehát ennek értéke volt kétszer akkora. Így a források tükrében én is a koronát használom ezen időponttól kezdődően.

¹⁶⁷¹ A győr–kisbéri vasut építésére. *MKL*, 1900. november 4. 44. szám, 7. p.

¹⁶⁷² Vasut Bábolnára. *GYŐH*, 1900. november 30. 275. szám, 3. p.; Vasut Bábolnára. *M*, 1900. november 29. 312. szám, 11. p.

¹⁶⁷³ Győr–kisbéri vasut. *GYŐH*, 1900. október 28. 248. szám, 4. p.

¹⁶⁷⁴ A győr–kisbéri vasut. *GYŐH*, 1899. március 12. 59. szám, 4. p.

¹⁶⁷⁵ Peéri: A családi vasut. *DH*, 1899. november 12. 92. szám, 2. p.

¹⁶⁷⁶ Válasz a „Családi vasut” című cikkekre. *DH*, 1899. november 16. 93. szám, 4. p.

nem oldódott meg a périek problémája. Sőt, hiába voltak ígéretesek az előzetes forgalmi számítások, a megfelelő érdekeltségi támogatások hiányában a HÉV sosem vált valóra.¹⁶⁷⁷

A helyiérdekű vasutakat tekintve voltak további ötletek a századfordulón. Még 1899-ben ismét felmerült egy szigetközi vasút létesítésének gondolata. A Győr vármegye tanácsstermében megjelent érdekeltek Wrede főhercegel és Kállay fővállalkozóval ismételten a Győr és Magyaróvár közötti vasút kiépítésének szükségességét hangsúlyozták.¹⁶⁷⁸ A kezdeményezők egyúttal a város infrastrukturális fejlődését is szolgáló villamos világítási és erőátviteli telepet is kívántak létrehozni Győrben.¹⁶⁷⁹ Ez sem valósult meg azonban soha. Végül a szigetközi (Moson–Mosonszentjános–Mosonszolnok, Magyaróvár–Halászi–Rajka) Magyaróvár–Halászi–Révfalu–Győr) vicinális tűnt még kivitelezhetőnek, azonban később ebből sem lett semmi.¹⁶⁸⁰

1897. szeptember 1-jén egy nagyon kedvezőtlen vasúti tarifa lépett életbe vidéken, ugyanakkor – Budapestnek – ez sem segítette azt, hogy a magyar gabona és liszt piaca egyre inkább visszaszorult külföldön és még a Lajtán túl is az amerikai árunak köszönhetően. Ez legfőképp a vidéki malmokat juttatta kedvezőtlen helyzetbe, így a győrieket is. A budapestiek elérték végül, hogy a MÁV a vidéki szállítási tarifákat aránytalanul megemelje. Míg a fővárosiak szállítási díjtételeit örleményekre csak 2–4, addig a győrieknek 4–28 fillérrel emelték meg, amellyel óriási hátrányba került a helyi malomipar. Ugyanígy más győri termékek külföldi exportjára is kedvezőtlen hatást gyakorolt ez, például a szeszipar sem tudott terjeszkedni.¹⁶⁸¹ Ugyanakkor elérték azt, hogy – a kormány által Béccsel egyenragú várossá és gazdasági központtá fejleszteni kívánt – Budapest rövid idő múlva versenytárs nélkül állt az ország kiviteli kereskedelmében.¹⁶⁸² Ennek voltak pozitív hatásai Győrre nézve is, hiszen a két várost összekötő, Duna jobbparti vasútvonalon olyan mértékű forgalomnövekedés volt már, amely felvetette a kétvágányúsítás gondolatát is.¹⁶⁸³ Május 25-én sor került a közigazgatási bejárásra Győr és Kelenföld között. Mivel ez óriási forgalomnövekedést eredményezne, Győr város képviselői jelezték a MÁV felé, hogy a személypályaudvaron nem lehetséges már további terjeszkedés. Egyúttal felvetették, hogy az indóházat helyezték ki a városból, ezt azonban a

¹⁶⁷⁷ Sály 2001. 17. p.

¹⁶⁷⁸ Szigetközi vasút. *GYŐH*, 1899. február 9. 32. szám, 2. p.

¹⁶⁷⁹ Villamos vállalat Győrött. *GYŐH*, 1899. február 10. 33. szám, 2. p.

¹⁶⁸⁰ Sály István: A szigetközi vasútépítés tervezetének története. In: Sály István: „A városszépítő”. Válogatott cikkek, tanulmányok Győr város és megye múltjából. Győr, Győr-Moson-Sopron Megye Levéltára–Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 2008. 225–240. p.

¹⁶⁸¹ Bay 1942. 274. p.

¹⁶⁸² Völgyi 1940. 28. p.

¹⁶⁸³ A győri vasúti forgalom fejlesztése. *GYŐH*, 1897. április 18. 88. szám, 10. p.

tárgyaláson azonnal elvetették, hiszen most nemrég adták át az új épületet.¹⁶⁸⁴ A kereskedelemügyi miniszter a bejárás jegyzőkönyvét jóváhagyta és az engedélyt megadta. A második vágány Kelenföldtől Tata-Tóvárosig a pálya jobb, meg innentől Győrig annak a bal oldalán fog kiépülni.¹⁶⁸⁵ Az építkezés nem sokkal később kezdetét is vette 1898-ban Kelenföld és Torbágy között.¹⁶⁸⁶

Győr városa a századforduló előtt kedvező helyzetének javításán dolgozott. A törvényhatósági bizottság közgyűlése elhatározta újabb nyilvános áruraktárak és – esetlegesen – ezekhez elevátorok mielőbbi létesítését, a város kereskedelmi helyzetén ezzel is segítve.¹⁶⁸⁷ Még mindig bízott abban, hogy visszaszerezheti korábbi agrárkereskedelemben betöltött pozícióját, és ebben bízva 1899. november 30-án átadták végre – a városban korábban szétszórta elhelyezkedő tárolóhelyek pótlására – a MÁV duna-parti állomásán a *Győr. Szab. Kir. Város Árukatári Rt.*¹⁶⁸⁸ állami teherpályaudvarral vasúti összeköttetésben lévő nyilvános, hétemeletes, 700 000 métermázsas, azaz 600 vagonnyi gabona befogadására alkalmas,¹⁶⁸⁹ elevátorral rendelkező közraktárát. (lásd: Melléklet 36. kép) A gép óránként 400 mázsa, azaz három vagon gabonát emelt át, jócskán megkönnyítve a hajókról a szerelvényekbe való berakodást.¹⁶⁹⁰ A gabonakereskedésre az áruraktár kedvező befolyással volt, amelyet gabonaforgalma már 1900-ban bizonyított a 265 930 métermázsás forgalmával.¹⁶⁹¹ 1900. február 15-től a város pedig ún. reexpedicionális kedvezményt is élvezett már. Ennek az volt a lényege, hogy az eredeti feladási állomástól a végleges rendeltetési helyig a továbbítás idején fennálló közvetlen díjtételt kellett alkalmazni. Ez a kedvezmény ezen felül csak akkor volt érvényes, ha a feladott küldemény a fent említett áruraktárba volt címezve, és azok a betárolás napjától kezdve 12 hónapon belül továbbítják az árut, amely csak vasúton keresztül érkezhetsen, és Magyarország vagy Ausztria tárházaiban tárolt és reexpediált gabona-, hüvelyes, olajmag-, olajpogácsa-, olajpogácsaliszt-, őrleményküldemény lehetett.¹⁶⁹² Az országos terménykereskedelmi empóriumából Győr azonban így már csak a saját körzete termékeinek forgalmazását bonyolító regionális központtá vált. Erre az időszakra a *Győri Gőzhajózási Rt.* is áttette székhelyét Budapestre, ahol az 1895-ben alapított *Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt.*-nek,¹⁶⁹³ az állami hajózási vállalatnak

¹⁶⁸⁴ A máv. győri állomása. *GYŐH*, 1897. augusztus 26. 193. szám 1. p.

¹⁶⁸⁵ Kettős vágány Kelenföld s Győr között. *GYŐH*, 1897. december 7. 279. szám, 2. p.

¹⁶⁸⁶ A kelenföld–győri második vágány. *GYŐH*, 1899. február 8. 31. szám, 3. p.

¹⁶⁸⁷ Nyilvános áruraktárak Győrött. *M*, 1897. január 15. 15. szám, 11. p.

¹⁶⁸⁸ Győr Szab. Kir. Város Árukatára Részvénytársaság alapszabályai. Győr, Pannonia-Könyvnyomda, 1899. 1. p.

¹⁶⁸⁹ Völgyi 1940. 30. p.; Valló 1930. 20–21. p.

¹⁶⁹⁰ Az áruraktár megnyitása. *GYŐH*, 1899. december 1. 279. szám, 2. p.; Vörös 1971. 329. p.

¹⁶⁹¹ Hegyeshalmi 1910. 135. p.

¹⁶⁹² Hirdetmény. *Hazánk*, 1900. február 23. 46. szám, 10. p.

¹⁶⁹³ Huszár 2013. 63–69. p.

szolgált egyik bázisául, a hajógyár pedig Komáromba költözött. A szállítási kedvezmény és az új közraktár létesítése nem bizonyult azonban már megoldásnak Győr gabonakereskedelmének feltámasztására, amelynek visszaesése nemcsak Budapest szerepének felértékelődésében és a vasutak kiépülésében keresendő, hanem a tengerentúli olcsó, óriási mennyiségű gabona európai piacon való megjelenésében és az ellátás folyamatosságában is. Az 1860-as évektől ugyanis a kereskedelem hangsúlya a minél nagyobb mennyiségek megszervezésére és a folyamatos távolsági szállítására tevődött át. Ez végül Budapestet és a különben leghamarabb arató és a közelsége miatt leggyorsabban szállító magyar gabonakereskedelmet is visszavetette.¹⁶⁹⁴

Két további iparvágány kiépítésének ötlete is hamarosan megfogalmazódott. Az Áruraktár Részvénytársaság és a vagongyár is kérvényezte szárnyvasút kiépítését, amelyek közigazgatási bejárására már 1899 júliusában sor került.¹⁶⁹⁵ Utóbbi a kibővített telepéről kívánt új, a Duna-parti vonalba torkolló vasúti kiágazást építeni. Mindkét bejárás sikeresen lezajlott, és a vagongyárnak az előleges építési engedélyt is megadták.¹⁶⁹⁶ Az engedélyező tárgyalást követően a kereskedelemügyi miniszter leiratában megerősítette a korábbi szóbeli hozzájárulást a vonal megnyitásához.¹⁶⁹⁷ A vállalat ezt követően területet kért a várostól az építkezéshez.¹⁶⁹⁸ Végül a miniszter elrendelte a Duna-parti szárnyvonalból kiágazólag a Leon-féle szövőgyárig vezetendő iparvasút közigazgatási bejárását.¹⁶⁹⁹ A cselekmény sikeresen lezajlott 1900. augusztus 26-án.¹⁷⁰⁰ Ezek megvalósítására azonban csak a következő században került sor. (lásd: Melléklet 39. kép)

¹⁶⁹⁴ Vörös 1971. 329–330. p.

¹⁶⁹⁵ Közig. bejárások. *GYŐH*, 1899. július 12. 157. szám, 2. p.

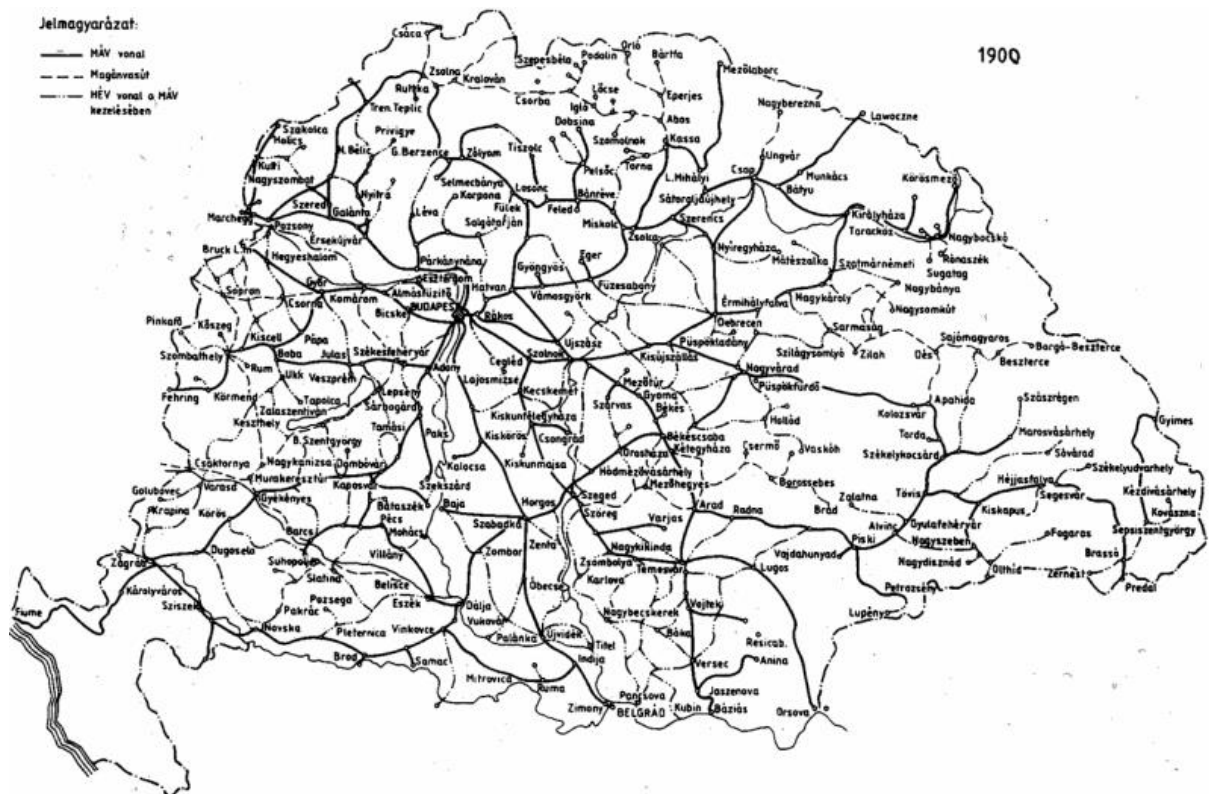
¹⁶⁹⁶ A vagongyár iparvasútja. *GYŐH*, 1899. július 19. 163. szám, 3. p.

¹⁶⁹⁷ A vagongyári szárnyvasút. In: Szablár Gyula (összeáll.): *Dokumentumok Győr és Sopron közlekedésének történetéből. Győri Hírlap 1899–1902.* Győr, (kézirat) 1973. (a továbbiakban: Szablár 1973.) 34. p.

¹⁶⁹⁸ Szablár 1973. 37. p.

¹⁶⁹⁹ A szövőgyári szárnyvasút. *GYŐH*, 1900. augusztus 22. 191. szám, 3. p.

¹⁷⁰⁰ Újabb iparvasút. *GYŐH*, 1900. augusztus 26. 195. szám, 3. p.



13. ábra: A magyar vasúthálózat 1900-ban

(Forrás: <http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833> [letöltési idő: 2023. január 17. 10:53])

8.6 Győr helyzete a századfordulón

A város lakossága az első hivatalos 1784–1787-es népszámlálás alkalmával 13 421 fő volt. Ez 1900-ra 27 758-ra (36 308-ra az 1905-ben hozzákapcsolt Győrszigettel és Révfalupataházával) emelkedett. A népességnövekedést megvizsgálva azt a következtetés lehet levonni, hogy Győr populációja a vasúti közlekedés megindulását követően 1890 és 1900 között ugrott meg kiugróan a kor átlagos – természetes szaporodáson alapuló – 10%-os emelkedéséhez képest a 21,8%-os eredményével (lásd: Melléklet 2. táblázat).¹⁷⁰¹ Ez főként a gyáripar megteremtésével és Majdán János szerint is¹⁷⁰² – e vállalatok terjeszkedésével van relációban, hiszen ekkor sok iparos és munkás telepedett le a városban, továbbá közintézmények egész sora került Győrbe.¹⁷⁰³ Emellett a vasúton dolgozók száma is

¹⁷⁰¹ A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Első rész. A népesség általános leírása községenként. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1902. 22. p. Hammer 1936. 59–60. p.; Danyi – Dávid 1960. 368. p.

¹⁷⁰² Majdán 1995. 199. p.

¹⁷⁰³ Völgyi 1940. 51. p.

kiemelkedően, 34%-kal gyarapodott,¹⁷⁰⁴ amely nyilvánvalóan összefüggésbe hozható a – zónatarifa-rendszer miatti – folyamatos forgalomműveléssel, az azt kiszolgáló humánerőforrás-fejlesztéssel és a város vasúti infrastruktúrájának fejlődésével: többek között az új állomásépület és a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV átadásával. A vasutasok főként Nádorváros, Szabadhegy és Gyárváros területén éltek a pályaudvar közelsége és az olcsó telkek miatt. Külön kiemelendő a Vasút soron álló MÁV által épített többlakásos épület, amelyben vasúti munkások és magasabb beosztású hivatalnokok is éltek. Ez is egyértelműen jelezte a város gazdasági erejének gyors növekedését, továbbá kereskedelmi, ipari, kulturális és közlekedési – vasúti – központi szerepét. A 19. század második felére az egyik legfontosabb városformáló tényezővé a vasút és annak nagyra nőtt pályaudvara, illetve a növekvő számú gyárak jelentették.¹⁷⁰⁵ Ebben a mérőszámokban is előkelő helyen állt Győr. Ugyanakkor a vizsgált időszakban így is az egyik legkisebb lélekszámú törvényhatósági jogú város maradt Magyarországon.¹⁷⁰⁶

A 19. század végére Győrnek a környék mezőgazdaságában csak vezető szerep jutott. A városra hárult a helyi és a térség termékeinek feldolgozása és értékesítése. Németország gyümölcsbevitelének egy kisebb hányadát már a Magyarországról szállított gyümölcs tette ki. Győr különösen a bécsi piac ellátására rendezkedett be. Mint az ország nyugati gyümölcstermelő központja, legkisebb költséggel tudta áruját Bécsbe és onnan tovább szállítani, amely az 1890-es évektől egyre inkább fellendült. A város ezért gondoskodott már korábban is kiállítások, kirakodóvásárok (itt a fókuszban a kézműves és ipari termékek voltak)¹⁷⁰⁷ és állatvásárok rendezéséről, gabonátárolásra alkalmas raktárépületről és a megfelelő közlekedésről. A sertéshizlalók, malmok, szeszgyár, cukorka-, olaj-, ecetgyár stb. szintén ezt a célt szolgálták. Összességében elmondható, hogy a város a századfordulóra jelentős élelmiszeriparral rendelkezett.¹⁷⁰⁸

Győr ipari fejlődése a 19. század végén sem állt meg. Sikeres kereskedővárosból modern gyáripari várossá vált minden szerkezeti és életmódelemével együtt. A település fizikai képe is erőteljes változáson ment keresztül, a városi tér átformálódott.¹⁷⁰⁹ A sikeres modellváltásának

¹⁷⁰⁴ A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Negyedik rész. A népesség foglalkozása részletesen. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1905. 991. p.

¹⁷⁰⁵ Borbíró – Valló 1956. 254. p.; Hammer 1936. 78. p.; Torma 2022. 20. p.

¹⁷⁰⁶ Népességszáma e kategóriában csak Selmec- (ma Banská Štiavnica, Szlovákia) és Bélabányát (ma Banská Belá, Szlovákia), Komáromot, Baját, Szatmárnémetit (ma Stau Mare, Románia), Versecet (ma Vršac, Szerbia), Pancsovát (ma Pančevo, Szerbia) és Marosvásárhelyet (ma Târgu Mureș, Románia) előzte meg 1900-ban. Szakál 2011. 17. p., Thirring 1912. 52. p.

¹⁷⁰⁷ Torma 2012. 41. p.

¹⁷⁰⁸ Völgyi 1940. 22., 36. p., Szakál 1997. 98. p.

¹⁷⁰⁹ Szakál 2011. 62. p.

köszönhetően a városban gombamódra szaporodtak a gyárak, amelyek már kivitelre is termeltek: Ausztriába, Svájcba, Németországba és Olaszországba, de különösen Szerbiába, Bulgáriába, Romániába, az Oszmán Birodalomba és Egyiptomba szállították áruikat, vagy legalább a Kárpát-medence fogyasztási igényeit tartották szem előtt. Ez egyre inkább látszott a lakosság foglalkozásán is, mivel a századfordulóra már 10 733 ember élt az iparból, amely a helyi populáció 38,6%-át tette így ki. Országos szinten is kiemelkedő volt a település gyáripari fejlődése, hiszen a kereskedelmi szerepük visszaesése után erre építettek egyre inkább. Ezt elősegítette a város egyre növekvő lakossága, továbbá a vasútvonalak kiépítése, mely gyors kapcsolatot teremtett a legkülönbözőbb jellegű tájak között. Ezen adottságok kihasználásának reménye indította el a tervszerű, céltudatos gyári fejlődést.¹⁷¹⁰ A századfordulós Győrben jelentős volt a könnyű- és a textilipari tevékenység is. Ehhez hasonlóan a nehéziparban is központi szerepet vívott ki magának. A gyáripar megteremtése során a helyi igények, szándékok és törekvések szorosan kapcsolódtak a Monarchia fejlettebb tartományai által nyújtott lehetőségekhez. Az előnyös befektetési kilátások, a kedvező földrajzi fekvés szinte vonzotta a tőkét. A feljebb említett cégek és gyárak alapításai jelzik, hogy a városban a helyi és beköltöző vállalkozók részéről felhalmozott tőke, a szakértelem és a kockázatvállalási hajlam a modern gyáripar megalapozása felé fordult. A rátermett városvezetés és a fogadóképes városi polgárságnak köszönhetően Győr a Monarchia felbomlásakor pedig már a legiparosodottabb vidéki város volt.¹⁷¹¹ Aki Nyugatról érkezett Magyarországra, az a határt átlépve itt találkozott először gyárvárossal.¹⁷¹² Habár a régi „*kalmárváros*” jelző még jó ideig ott élt az emberek tudatában, lassacskán elkezdett megváltozni iparvárossá, amelyet az is egyértelműen alátámasztott, hogy a századfordulóra az iparból élők aránya a vidéki városok közül már Győrben volt a legmagasabb.¹⁷¹³

A város vasúti gócponti jelentősége a statisztikákból is könnyen lemérhető. Az 1890 és 1900 közötti időszak MÁV-os és a GYSEV-es győri állomások forgalmáról meglehetősen töredékes, több évben hiányosan, vagy egyáltalán be nem szolgáltatott adatokat közlő *Győri Kereskedelmi és Iparkamara* jelentéseiből és a Thirring-féle 1912-es összeírásból kaphatunk egyfajta képet. Az adatsor alapján megállapítható, hogy mindkét vasúttársaság győri indóházának áruforgalmában – egy-egy csökkenő, vagy inkább stagnáló időszakától eltekintve – leginkább emelkedő tendencia figyelhető meg az éves bontású statisztikából. (lásd: 1. táblázat) Ennél

¹⁷¹⁰ Völgyi 1940. 57–65. p.

¹⁷¹¹ Szakál 1997. 98–99. p.

¹⁷¹² Hegyeshalmi 1910. 124. p.

¹⁷¹³ Szakál 2002. 137. p.

dinamikusabb a növekedés, ha kitekintésként ezt az 1908-as adatokkal is összehasonlítjuk, jóllehet itt csak a MÁV pályaudvarának teheráruforgalmáról áll rendelkezésre információ: az 1890-ben 1 263 000 métermázsányi érkező és 299 000 métermázsányi feladott árus forgalommal szemben 1908-ra már 1 721 450, illetve 1 172 623 métermázsányi árumozgás mutatható ki. A 20. század elejére Győr 3 522 433 métermázsás teheráruforgalmát tekintve a vidéki városok közül már csak Temesvár (4 806 772 métermázsas), Szabadka (ma Subotica, Szerbia) (4 367 867 métermázsas) és Szombathely (4 042 579 métermázsas) szárnyalta túl, Pozsony (3 488 651 métermázsas) pedig megközelítette. A forgalmon belül viszont a gyorsáru (mezőgazdasági termékek) szinte teljesen eltűnt. Ez a dinamikus emelkedés főként a nagy mennyiségben a városba szállított építő-, fűtőanyag, gépeknek, és nyersanyagoknak volt köszönhető, tehát ez is összefüggött az iparosodással. Ezt pedig a fekvéséből fakadó előnyökön túl a három folyója által biztosított állandó és bőséges vízellátásának, az urbanizáltságának, az infrastrukturális és tőkés fejlettségének és a megmaradó terménykereskedelemből és a sertéshizlalásból eredő olcsó élelmiszerellátás biztosításának is köszönhette. A személyforgalomról ugyanez a tendencia mondható el. Az 1890 és 1900 közötti időszak adatai meglehetősen hiányosak. Ugyanakkor az látható, hogy az emelkedés itt folyamatos. (lásd: Melléklet 1. táblázat) A rendelkezésre álló Thirring-féle 1912-es statisztikai évkönyv alapján viszont képet kaphatunk arról, hogy 1900-ban a dunántúli törvényhatósági jogú és a rendezett tanácsú városok közül Győr egyértelműen kiemelkedett a MÁV pályaudvarán felszállt 349 215 utasával (lásd: 3. táblázat), ezzel is bizonyítva vasúti csomóponti jellegét. Érdekességként megjegyezhető, hogy az 1900 körül Győrbe érkezők már vasúttal kapcsolatos képeslapokat (pályaudvar, Baross híd) is feladhattak!¹⁷¹⁴ Kitekintésként érdemes megemlíteni, hogy ugyanezen statisztika alapján a két pályaudvarra (MÁV és GYSEV) 1908-ra pedig már 416 164 fő érkezett, és 542 731 fő utazott el onnan, tehát ez 958 895 utast jelentett összesen. Ezt bizonyítja Frisnyák Zsuzsa vizsgálata is, amely szerint 1890-ben 10,88, míg 1900-ban már 13,09 volt az egy főre eső, a városban felszálló utasok száma. 1890 és 1910 között 17 millió összes utasával is előkelő helyet foglalt el a magyarországi városok sorában, ahol a Dunántúlról mindössze Pozsony és Szombathely előzte csak meg az új évszázad első évtizedében akkor már a település vonzó energiáinak megcsappanása miatt.¹⁷¹⁵ E nagyarányú forgalomnövekedés generálta leginkább a pályaudvar fejlesztését, kapacitásának bővítését.¹⁷¹⁶

¹⁷¹⁴ A hivatalos álláspont szerint Magyarországon az 1896-os Milleniumtól indult meg a képeslapkiadás. Ezt követően jelentek meg a Győrrel kapcsolatos üdvözlőlapok. In: Kalocsai Péter – Molnár József: „Balra tarts, jobbra előzz!” Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. Szombathely, B. K. L. K., 2001. 10., 26. p.

¹⁷¹⁵ Frisnyák 2013. 13–15. p.

¹⁷¹⁶ Vörös 1971. 332–333. p.; Thirring 1912. 366., 369. p.

Győr gazdasági élete a századfordulóra leginkább stagnált, kereskedelme a kedvezőtlen vasúti tarifák miatt visszaesett. Ezt a természet erői sem segítették, hiszen a rossz termékek az egész magyar malomipart, így a győrit is visszavetették.¹⁷¹⁷ A várost legutoljára elérő vasút, a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV ipari fejlődést elősegítő hatását Győrre nézve lehetetlenség kimutatni. A település nehéziparának fellendülése bár az 1890-es években történt meg, de ez aligha köthető a korábban is már vasúti csomópontként funkcionáló Győrt tekintve a helyi érdekű vasút kiépüléséhez.¹⁷¹⁸ Viszont a vicinális már a város közvetlen vonzaskörzetének piacszervezési igényét jelentette.¹⁷¹⁹

A vasúthálózat kiépítése nagy változást hozott Győr életében, monopolisztikus helyzete, kisalföldi egyeduralma egyre zsugorodott. Vonzaskörzete összébb húzódott, mert a fejlett közlekedés a Győrtől távolabb eső vidékeknek másirányú gazdasági bekapcsolódást tett lehetővé. Győr kereskedelmének jelentősége fokozatosan csökkent és helyet adott az iparváros kifejlődésének.¹⁷²⁰ A Beluszky-féle városhierarchia-vizsgálat alapján Győr a századfordulón egy regionális szerepkörrel is rendelkező város,¹⁷²¹ 1910-ben pedig – hiányos – regionális központ.¹⁷²² Míg a városok komplex típusai klasszifikáció alapján egy teljesértékű fejlett vármegyeszékhely, városi társadalmú, jelentős városi tradíciókkal rendelkező, urbánus megjelenésű középváros.¹⁷²³ Ugyanakkor az Északnyugat-Dunántúl számos városa (Szombathely, Győr, Sopron, Székesfehérvár, Komárom) egymás között osztotta fel a regionális szerepkört.¹⁷²⁴ Vonzaskörzetében ekkorra 62–65 000 ember élt, de a tényleges hatósugara kiterjedt Csallóközre (még ha – állandó híd hiányában – csak egy, télen nehézkesen közlekedő kompjárat kötötte is össze Medvével) és Komárom vármegye déli részére is.¹⁷²⁵ Győr 20. század előestéjére gazdasági és kereskedelmi stagnálása ellenére a Dunántúl és Magyarország egyik legfontosabb vasúti csomópontjává vált, öt vonal ágazott be a városba, amelyből csak egy volt helyi érdekű vasút, a többi fővonalnak minősült. A vicinális átadása után a korszakban további iparvágány- és helyi érdekű vasúti tervek fogalmazódtak meg, de ebből

¹⁷¹⁷ Bay 1942. 275–276. p.

¹⁷¹⁸ Kerekes 2012. 1135. p.

¹⁷¹⁹ Győri 1999. 99. p.

¹⁷²⁰ Völgyi 1940. 9. p.

¹⁷²¹ Beluszky 2003. 166. p.; Beluszky 2007. 723. p.

¹⁷²² Beluszky és Győri ugyanakkor megjegyezte, hogy Győrt az 1900-ra vonatkozó vizsgálatukban nem találták meg a regionális központok között. Beluszky – Győri 2005. 104–105., 193. p.

¹⁷²³ Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tóth József (szerk.): Tér – idő – társadalom. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 1990. 114–118. p.; Beluszky 2003. 176–177. p.

¹⁷²⁴ Beluszky 2003. 166. p.

¹⁷²⁵ Győri Róbert: A határ két oldalán. (Városi vonzaskörzetek és a trianoni határmegvonás a Nyugat-Dunántúlon). In: Győri Róbert – Hajdú Zoltán (szerk.): Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák. Pécs–Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja–Dialog Campus Kiadó, 2006. 287. p.

csak alig pár valósult meg, leginkább az iparosodással összefüggésben szárnyvonalak. Szerepkörének átalakulása sem akadályozta tranzitforgalmának növekedését, csak ez erre az időszakra leginkább vasúton bonyolódott már le. E funkcióját a későbbiekben majd csak fokozta a trianoni békeszerződés. Ezt Nagy Lajos tökéletesen érzékeltette egy későbbi, 1933-as írásában: „.....*Bécsből Budapestre s még tovább a Balkánra, Győrön keresztül vezet az út.*”¹⁷²⁶

¹⁷²⁶ Nagy Lajos: Három magyar város. Budapest, Kosmos Könyvkiadó Vállalat, 1933. 67. p.

9 Vasúti csomópont, helyi közlekedés

Habár szigorúan véve a kutatás fő tárgyköréhez csak érintőlegesen kapcsolódik, de fontos említést tenni arról is, hogy Győr vasúti csomóponti jellege mindenképp kedvező hatást gyakorolt a pályaudvarhoz csatlakozó omnibuszos és közúti közhasználatú vasúti tervezetek megjelenésére a 19. század végén. A vasútállomásra érkező utasok a város egyes, frekvenciált pontjaiba való gyors eljutási igénye alapvetően megkívánta az ezzel kapcsolatos innovációkat. Ugyanez igaz az indóházba siető helyiekre is. A kérdés az, hogy Győrben megvoltak-e a fejlett városi közlekedés feltételei?

Először 1867-ben merült fel egy „tramway”, lóvontatású közúti közforgalmú vasút létesítésének ötlete a városban. Schmith de Wilde vállalkozó vetette fel az elképzelést, de különösebb részletek nélkül. A városi közgyűlés ezek hiányában egy krajcárral sem kívánta támogatni a projektet.¹⁷²⁷ Ebben a formában le is került a napirendről.

1893 elején vetődött fel aztán konkrétan egy városi közhasználatú villamosvasút kiépítésének gondolata Győrben. A villamosokról tudni kell, hogy gyorsak és halkak voltak, nem bocsátottak ki füstöt, jól gyorsultak és lassultak, így könnyebben integrálhatóak voltak az utcai közlekedési rendszerbe, mint a gőzvasutak. Nagel Arnold ny. alezredes győri lakos és Paupié Sándor budapesti gépészmérnök kérvényezte már az előmunkálatokat a hatóságoknál.¹⁷²⁸ A személy- mellett olcsó áruszállítást is terveztek rajta. A vizionált személyszállító vonal a Pálffy (ma Tarcsay Vilmos) utcától indulna, elmenne a Karmelita (ma Bécsi kapu) térig, ahol elágazna a vasútállomás felé, illetve a Sétatéren át az újvárosi piacig. A teherszállítás a DGT mellett létesítendő rakpartról indulna, majd a Pálffy utcánál ágazna el a Duna-soron át a Duna utcáig (ma Móricz Zsigmond alsórakpart), míg a másik a Pálffy utcán át a Császárszék útjára, itt fordulna a teherpályaudvar felé, és a Császárszék úton és a Hosszú hídon át a *Fehérló Vendéglő*nél (ma a Kossuth Lajos utca 30. helyén állt) torkollna az újvárosi vonalra. A pálya hossza 5,45 km lenne, 5 személy-, 3 villamos motor- és 8 teherkocsi közlekedne rajta. Az építési és beruházási költségeket ekkor 210 000 forintra taksálták. A *Győri Kereskedelmi és Iparkamara* megvizsgálta a tervezett villamosvasút rentabilitását is, amelyet rendkívül előnyösnek és reálisnak tartott, így támogatta.¹⁷²⁹ Ugyanakkor egy villamos igazi célja Győrben

¹⁷²⁷ A győri tramway. *GYK*, 1876. február 10. 12. szám, 2. p.

¹⁷²⁸ Villamos vasut Győrött. *FL*, 1893. január 3. 3. szám, 27. p.; Roth 2022. 73. p.

¹⁷²⁹ A győri villamos vasut. *GYK*, 1893. június 11. 51. szám, 4. p.

inkább a település külvárosainak, a nyaralótelepek és Szabadhegy belvárossal való összekötése lett volna.¹⁷³⁰

1895 januárjában Schneider Vilmos mosoni társaskocsi vállalkozó Győr város tanácsánál kérvényezte a település területén egy omnibusz üzemeltetését 8 évi kizárólagos joggal. Schneider ezt megelőzően már 10 évig működtette a számára kellő referenciát jelentő *Moson–Magyaróvári Társaskocsi Vállalatot*.¹⁷³¹ Egyelőre egy kényelmes, modern társaskocsival számolt, de később igény szerint növelné a járművek számát. Terve szerint a közlekedési útvonala: a földrajzi és építészeti tekintetben is a városon belül egyfajta határnak minősülő¹⁷³² Puntigám-háztól (ma Kossuth Lajos utca 70.) indulva a Sétatéren, a *Fehér Bárány* szállodán és a Baross úton át egészen a pályaudvarig, illetve a Széchenyi térről Győr egyetlen kirándulóhelyéig, Kiskútig (ma Kiskút liget, a Xantus János Állatkert található itt) vezetne.¹⁷³³ A viteldíjat egy szakaszra 6, a teljes vonalra 12 koronában maximalizálta, és május 1-jétől télen–nyáron minden nap hajnali fél 5-től 21 óráig működne. A vállalkozó két pavilont is létesítene a Puntigám-ház előtt és a szigeti híd körül.¹⁷³⁴ Késlekedésre adott azonban okot, hogy a magyar születésű bécsi vállalkozó Rosenfeld Bernát Győr város tanácsánál egy villamosvasút építésére kért engedélyt. Az ügy itt nem állt meg, mert részletes tervezet benyújtására szólították fel a Kereskedelemügyi Minisztériumból. Rosenfeld és a polgármester végül Győr város térképét és a tervezett villamosvonal-hálózat rajzát terjesztették fel a főhatósághoz. (lásd: Melléklet 30. kép)¹⁷³⁵ A villamos végállomása a MÁV pályaudvaránál lett volna, pontosabban tett volna egy kört a pályaudvar, a törvénykezési épület és a Baross híd előtt. A terv három viszonylatot szabott meg, egyrészt a felüljárón keresztül szándékoztak egy kiágazást tenni a Hosszú utcán át Nádorvárosba, végig a veszprémi országúton. Bekapcsolták volna az Újvárost is, hiszen a Sétatéri hídon mentek volna a sínek végig a külváros fő utcáján, a Kossuthon. A harmadik szakaszon a Kazinczy utca–Széchenyi tér–Vármegyeháza (ma Széchenyi tér, Liszt Ferenc) utca vonalán egészen a Homokgödör utcáig tartottak volna a vágányok, elérve a város keleti felében lévő gyárakat. A tervezett villamosvonalak közös szakasza pedig a város ütőérének számító Fehérvári utca lett volna, amelyen a Tűztorony (ma az Arany János utca és a Baross út kereszteződése) lebontását követően már nagyobb biztonsággal javasolhattak

¹⁷³⁰ Szakál 2011. 48. p.

¹⁷³¹ Kalocsai 2011. 171. p.

¹⁷³² Lásd bővebben: Perger Gyula: Újváros. Győr, Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér, 2021. 140–143. p.

¹⁷³³ Kiskút volt a régi vízvezeték forrástelepe, ahol a város nagy áldozatokkal egy parkot létesítette gyönyörű fenyvesekkel. In: Zoltán 1910. 70. p.

¹⁷³⁴ Omnibusz-közlekedés Győrött. *GYK*, 1895. január 24. 7. szám, 6. p.; Omnibusz-közlekedés Győrött. *GYŐH*, 1895. január 24. 8. szám, 6. p.

¹⁷³⁵ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr szab. kir. város polgármestértől, 216. sz. 1895. március 22.

villamos síneket, akár sínpart is. Egyértelműen változás volt a korábbi tervhez képest a külváros (Újváros, Nádorváros) bekapcsolása is, ezzel a lakosság belvárosba való közlekedését és a szekeres áruszállítás kiváltását is megoldhatták volna.¹⁷³⁶ Rosenfeld azonban a tervnél tovább már nem jutott.¹⁷³⁷ A város törvényhatósági bizottsága Schneider kérelmét tárgyalta meg, de egyelőre elvetette, mivel az új – nádorvárosi – köztemetőhöz vezető utat is biztosítani kívánta.¹⁷³⁸ A közgyűlés végül augusztus 8-án tárgyalta¹⁷³⁹ és el is fogadta az új indítványt, amelyben Schneider hozzájárult harmadik útvonalként a temetői járathoz.¹⁷⁴⁰ A várossal való megegyezés után végül október 27-én indult először útjára Győrben az első omnibusz a tervezett vonalon.¹⁷⁴¹ A forgalom a kezdetekkor olyannyira nagy volt, hogy Schneider már novemberben még egy kocsit indított.¹⁷⁴² Ez jelentette a győri városi tömegközlekedés kezdetét. A helyiek azonban a kezdeti lelkesedés után nem szálltak omnibuszra, pedig más vidéki városokhoz képest nem volt drágább a viteldíj. A kihasználatlanság miatt így sajnos csak rövid ideig közlekedett omnibusz Győrben. A város tanácsa 1896. augusztus 1-jével adott engedélyt az üzem beszüntetésére.¹⁷⁴³

Nagel és Paupié 1896-ban meghosszabbították a három éve kapott előmunkálati engedélyüket egy évre, amely már nemcsak a villamosról szólt, hanem egy nagy teljesítményű áramfejlesztő telepet is létre kívántak hozni az elektromos világítás és a közúti vasút energiaellátása céljából.¹⁷⁴⁴ A vasutat személy- és teherszállításra is berendeznék, a 760 mm-es pálya hossza 3,4 km lenne. A fővonal az újvárosi Községházától (a mai Radnóti utca 22. helyén állt) indulna, és a Sétatéren át a Városrétig¹⁷⁴⁵ vezetne. Innen két mellékvonal ágazna ki a Homokgödör utcán a DGT állomásáig, esetleg a Duna-part valamely alkalmas pontjáig, illetve egy másik irány a teherpályaudvarig. A két kiágazás kizárólag a teherszállítást szolgálná. A személykocsik 11 percenként közlekednének és 16 ülőhely lenne rajtuk. A megvilágításukhoz egyelőre 2000 db 16 gyertyás izzólámpát terveztek, de bíztak a központi telepen táplált elektromotorok mielőbbi bekötésében is.¹⁷⁴⁶ Győr város polgármestere azonban jogértelmezési vitába keveredett az

¹⁷³⁶ Oross 2019. 102–103. p.

¹⁷³⁷ Kalocsai 2011. 171. p.

¹⁷³⁸ Omnibusz-közlekedés. *GYÖH*, 1895. május 26. 45. szám, 3. p.

¹⁷³⁹ Omnibusz közlekedés. *GYÖH*, 1895. augusztus 8. 67. szám, 3. p.

¹⁷⁴⁰ Városi közgyűlés. *GYÖH*, 1895. augusztus 11. 68. szám, 3. p.

¹⁷⁴¹ Omnibusz közlekedés Győrött. *GyK*, 1895. október 29. 94. szám, 4. p.; Omnibusz-közlekedés. *GYÖH*, 1895. október 27. 107. szám, 4. p.

¹⁷⁴² Az omnibusz-közlekedés. *GYÖH*, 1895. november 3. 113. szám, 5. p.

¹⁷⁴³ Kalocsai 2011. 172. p.; Volt – nincs, – lesz. *GYÖH*, 1896. július 28. 171. szám, 3. p.

¹⁷⁴⁴ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr szab. kir. város Polgármesterétől, 1849. sz. 1895. december 30.; Villamos vasut. *GYÖH*, 1896. január 1. 1. szám, 5. p.

¹⁷⁴⁵ Ahol korábban a vagongyár központi telephelye volt, ma az Árkád, lakóházak és a szeszgyár van a helyén.

¹⁷⁴⁶ Villamos vasut és világítás Győrött. *GYÖH*, 1896. január 8. 5. szám, 2. p.; Villamos vasut Győrött. *VéKK*, 1896. január 8. 4. szám, 32. p.

előmunkálati engedély kapcsán a minisztériummal, mivel a vonal nem csak a város belügyének számított, hiszen állami vaspályát és vízi utat is érintene.¹⁷⁴⁷ Ekkor Dániel kereskedelemügyi miniszter felszólította a polgármestert, hogy túllépte hatáskörét és a továbbiakban ilyen esetekben előmunkálati engedélyt ne adjon ki.¹⁷⁴⁸ Ezzel megfeneklett ez a közúti vasúti terv is.

Ezt követően budapesti vállalkozók, Réthey Ferenc, Latesz Jakab és érdektársai is folyamodtak a győri polgármesternél előmunkálati engedélyért egy villamos közúti vasút létesítésével kapcsolatban.¹⁷⁴⁹ Ezt meg is kapták,¹⁷⁵⁰ de Dániel kereskedelemügyi miniszter – a korábbi esethez hasonlóan – ezt is megsemmisítette hatáskörtúllépés miatt, és ő bírálta el a kérelmet. Ennek értelmében megadta a kérvényezőknak az előmunkálati engedélyt egy évre egy villamos közúti vasútra a DGT győri kikötőjétől a Felső-Duna, Kazinczy Ferenc és Deák Ferenc utcán át a MÁV pályaudvaráig, és ebből kiágazólag a Karmelita téren, a Sétatéren és a Kossuth Lajos utcán át a Fióklaktanyáig (ma a Városháza közben, Kossuth Lajos és a Bálint Mihály utca közötti rész), illetve a Széchényi és a Vármegyeháza téren át a Vármegyeházáig (ma Liszt Ferenc utca 13.). (lásd: Melléklet 31. kép)¹⁷⁵¹ Alapvető különbség volt a korábbi tervekhez képest, hogy a városon átvezető észak–déli vágányokat immáron nem a Fehérvári, hanem a Deák Ferenc utcán kívánták megépíteni. A külvárosok közül már csak Újváros szerepelt elérendő célként, míg Nádorváros kikerült a Baross hídon való átvezetés nehézségei miatt. A Rábca és a Duna között fekvő Győrszigetről, illetve a Mosoni-Dunától északra lévő Révfaluról azért nem esett szó a tervek egyikében sem, mert ezek még ekkor is különálló települések voltak. Az előmunkálati engedélyek azonban senkit sem köteleztek semmire.¹⁷⁵² Az illetékes miniszter hiába hosszabbította meg 1897-ben, majd többször is még újabb egy évvel ezt az előmunkálati engedélyt, a tervekből végül nem lett semmi.¹⁷⁵³ Réthey egyúttal átruházta ezt a *Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára* budapesti cégre,¹⁷⁵⁴ azonban így sem történt előrelépés. Mindazonáltal egyre több csoportot

¹⁷⁴⁷ A villamosvasutak. *GYÖH*, 1896. február 23. 45. szám, 4. p.

¹⁷⁴⁸ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 2407. iktatókönyvi szám, 1896. január 22.; Oross 2013. 103–104. p.

¹⁷⁴⁹ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kérvénye Latesz Jakab és Réthey Ferenc győri lakosoknak egy közúti vasútra vonatkozólag az előmunkálati engedély megadásával, 1896. január 14.

¹⁷⁵⁰ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr szab. kir. város polgármesterétől, 69. sz. 1896. január 14.

¹⁷⁵¹ MNL OL K 229. 1891-28-14452. Kereskedelemügyi m. k. minister, 5652. iktatókönyvi szám, Pótív 5652. számhoz, 1896. február 26.; Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész. 7. szám, Budapest, Brózsza Ottó Könyvnyomdája, 1896. 410. p.; Előmunkálati engedély villamos vasútra. *GYÖH*, 1896. március 27. 72. szám, 3. p.; Kalocsai 2011. 172. p.

¹⁷⁵² Oross 2013. 104. p.

¹⁷⁵³ Előmunkálati engedély. *MKL*, 1897. május 2. 18. szám, 5. p.

¹⁷⁵⁴ A győri villamos vasut. *GYÖH*, 1897. április 29. 96. szám, 2. p.; Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész, 9. szám, Budapest, Légrédy Testvérek, 1898. 498. p.; A győri villamos vasut. *GYÖH*, 1898. április 7. 79. szám, 2. p.; A győri villamos vasut. *GYÖH*, 1899. április 7. 79. szám, 2. p.; Vasuti

foglalkoztatott a győri villamosvasút kiépítése. Ez követően a *Magyar Vasúti Forgalmi Részvénytársaság* intézett kérvényt Zechmeister Károly polgármesterhez egy ló, esetleg gőz közúti vasút létesítésével kapcsolatban. A későbbiek során villamosüzemre is átalakítaná a vonalat, a telepét pedig villamos áramtermelésre használná.¹⁷⁵⁵ Ez is csak terv szintjén maradt meg.

A századfordulón újra felröppent a hír, hogy Győrben végre megépülhet a villamosvasút. Két cég is élénken érdeklődött iránta. Kammer Ármin a genfi *Compagnie de l'Industrie Électrique et Mécanique* osztrák–magyar monarchiabeli vezérképviselője tervezett Győrben villanytelepet építeni. A cég egyébként már Szombathelyen és Sopronban is épített, de referenciája volt a svájci Genfben, St. Moritzban és Lausanne-ban, illetve Grazban is. Mellette Sonnenschein Lipót ugyancsak 1900-ban jelezte, hogy helyi villamosvasutat építene egy külföldi céget képviselve.¹⁷⁵⁶ Ennél több azonban nem derült ki a forrásokból, és így a 19. század végéig és később sem épült ki villamosvasúti hálózat Győrben.

Győrben végül így a 19. század végére – az egy éves omnibuszos kísérlettől és a két tucat konfliktustól eltekintve – kevésbé fejlődött ki a városi tömegközlekedés. Ennek oka lehetett, hogy a város központjában volt a pályaudvar és a kikötő, a település belterületi kiterjedése sem volt nagy. A helyi közlekedés fő irányainak végpontjai nem estek messze egymástól, pl. a pályaudvar–belváros, kikötő–városközpont.¹⁷⁵⁷ Továbbá a középkori belváros szűk, zezugos utcái, a Dunára vezető utak 90 fokos fordulói és a városrészeket elválasztó folyók felett vezető hidak konstrukciója is alkalmatlanná tették erre Győrt. A würzburgi Leo Woerl ottjártakor is hasonlót tapasztalt, és így is írta le az 1893-ban megjelent győri útikönyvében: „*Vom Bahnhofe aus vermittelt Mietkutschen den Verkehr in die Stadt, doch liegt der Bahnhof so nahe, dass die Benutzung eines Wagens kaum nötig erscheint.* (A pályaudvarról bérkocsik biztosítják a közlekedést a városba, de a pályaudvar olyan közel van, hogy a kocsinhasználat alig tűnik szükségesnek – fordítás a szerzőtől)”¹⁷⁵⁸ Valószínűleg e tényezők játszottak meghatározó szerepet abban, hogy a településen a helyi közlekedés iránti igény csak kevésbé jelentkezett. A tehetős polgárok, akik nem kívántak gyalogolni, ugyanakkor használhatták a – csekély számú (még 1908-ban is csak 24) – bérkocsikat.¹⁷⁵⁹

előmunkálati engedélyt nyert. *MKL*, 1899. április 23. 17. szám, 6. p.; Villamos-u Győrött. *GYŐH*, 1900. március 27. 71. szám, 2. p.; Vasúti előmunkálati engedélyt nyert. *MKL*, 1900. április 8. 14. szám, 4. p.

¹⁷⁵⁵ Villamos vállalatok Győrött. *GYŐH*, 1897. május 11. 106. szám, 2. p.

¹⁷⁵⁶ Oross 2013. 105. p.

¹⁷⁵⁷ Kalocsai 2011. 172. p.

¹⁷⁵⁸ Leo Woerl: Führer durch Raab und Umgebung. Würzburg, Woerlschen Reisehandbücher, 1893. (a továbbiakban: Woerl 1893.) 7. p.

¹⁷⁵⁹ Más törvényhatósági jogú várossal összehasonlítva sem nagy ez a 24 számú bérkocsis, hiszen ugyanakkor például Pozsonyban 86, Pécsen 64, Székesfehérváron 39 és Komáromban 32 vállalkozó tevékenykedett. A

Mindent összevetve elmondható, hogy Győrben a 19. század végére a helyi tömegközlekedési elképzelésekből az omnibuszos rövid időszakot tekintve semmi sem valósult meg. A villamosvasúti ötletek kudarca a város történelmi építészeti adottságaira, a zsúfoltságára, szűk utcáira, illetve a forgalmas részeinek egymáshoz közeli elhelyezkedésére vezethető vissza.

Dunántúlon ennél egyedül Sopronban volt kevesebb, számszerint 15 bérkocsis. In: Kalocsai 2011. 172. p.; A kereskedelemügyi m. kir. minister által 1897 évi április 1-étől június 30-áig kiadott s a »Vasuti és közlekedési közlöny«-ben közzétett vasuti és csatornai előmunkálati engedélyek jegyzéke. *VéKK*, 1897. október 10. 122. szám, 1135. p.; Thirring Gusztáv (szerk.): A magyar városok statisztikai évkönyve. I. évfolyam. Budapest, Budapest Székesfőváros Házinyomdája, 1912. (a továbbiakban: Thirring 1912.) 357. p.

10 Következtetések

A mai Győr területén már a neolitikum időszakában megjelentek élelemtermelő közösségek. A település fejlődése inentől szinte folyamatosnak tekinthető. Arrabona a Római Birodalom időszakában Augustus alatt a Pannonia provincia (később Pannonia Superior) részeként stratégiai helyzetéből fakadóan az egyik fő katonai, kereskedelmi és közlekedési csomópont. Ekkor már elkezdtek kialakulni az innen kiinduló, vagy ide vezető fontosabb útirányai a mai Szombathely, Budapest, Bécs, Veszprém és – Kádártán keresztül – Pécs felé. Ezek a főútvonalak a helység történetében mindig fontosak voltak inentől. A birodalom bukását követő népvándorlások időszakában a polgári település elnéptelenedett a rendszeresnek mondható barbár betörések miatt. Több népcsoport is megszállta a területet, ezek közül a legjelentősebbek az avarok, majd a frankok voltak, akik alatt Győr közigazgatási központ lehetett. A morvák ezt követő pusztítása után újabb fellendülést a honfoglalás jelentett. A jelenkorban is használt nevét is ekkor nyerte el, és az Árpád-korban már jelentős politikai, egyházi, katonai, közigazgatási és kereskedelmi centrummá vált. Főútvonalainak iránya gyakorlatilag nem változott semmit a római időszak óta, eggyel egészült ki, az Ikrényen és Csornán át Sopronba vezetővel. A szállításban a szárazföldi utak mellett a Duna vízi útja is óriási előnyt jelentett. Az ezt követő tatárjárás ugyan megtépázta, de meg nem semmisítette a települést. Majd egy virágzóbb időszak köszöntött be. A kézművesipar fejlődött, rendszeressé váltak az itteni vásárok és piacok, ezzel kulcsszerepet biztosítva Győrnek az ország északnyugati területén lebonyolódó kereskedelemben. Ennek is köszönhette, hogy 1271-ben városi rangot kapott. Ezt követően is kedvező földrajzi fekvésének köszönhetően kiemelkedő tranzitpont Bécs és Buda között, már Erdéllyel és Moldvával gazdasági kapcsolatba kerülve. A két előbbi várost összekötő út – a túlzottan magas igénybevétele miatt – Esztergom helyett ekkor már Bicskén keresztül is vezetett. Győrnek Medvén keresztül a csallóközi úthálózatba is volt beágazása. Ezzel a fő közlekedési irányai kialakultak, efelett csak kisebb mellékútvonalai voltak például Rábapatonna felé. A vegyesházi uralkodók alatt több katonai fenyegetés is érte a várost. Kedvező fekvéséből fakadó előnyeit azonban továbbra is kihasználta, és a Bécs–Pozsony–Komárom–Tata–Buda útvonal hiába jelentett igazi konkurenciát számára, igazán nem tudta elszívni tőle a forgalmat. Az oszmánok megjelenése előtt az 5–6000 fős lakosságú Győr egy komoly piackörzettel bíró középkori magyar nagyváros és az Északnyugat-Dunántúl egyik közlekedési csomópontja. Az első céheket is ekkor alapították meg a helyiek. A törökök pusztításai azonban nem kímélték. Győr ebből is hasznot húzott, hiszen a nyugati kereskedők

már csak a településig tudtak utazni, ahol továbbra is vásárokat és piacokat tartottak. A korábbi kereskedelmi útvonalai változatlanul megmaradtak, eggyel egészült ez ki mindösszesen, a Kisbéren és a Móri-árkon keresztül Székesfehérvárig és innen Szegedig vezetővel. A 17. században privilegiális mezőváros, amely újabb előnyökhöz juttatta az itt egyre nagyobb számban élő kereskedőket. Az oszmán veszély elmúlásával végvári szerepe és katonasága folyamatosan csökkent, várát azonban a karlócai békét követően sem kellett lerombolnia. A 18. századra a Habsburgok a magyar mezőgazdasági terményeket, főleg a gabonát egyre nagyobb mennyiségben szállították a Lajtán túlra. Ebben a Dunának óriási szerepe volt, ekkor kezdett Győr közvetítő szerepe még inkább felértékelődni. A pestist és természeti csapásokat is elszenvedő település 1743-ban Mária Teréziától szabad királyi városi rangot kapott, amellyel az uralkodó is elismerte politikai, gazdasági, kereskedelmi és közigazgatási jelentőségét. A már kb. 10 000 fős Győrben ekkorra számtalan meggazdagodott gabona- és marhakereskedő élt. Útvonalai gyakorlatilag változatlanok voltak, de erre az időszakra a Buda és Bécs közötti irány primátusa vitathatatlan. A század végére az ország egyik lefontosabb közlekedési és kereskedelmi gócpontja volt már. Mind szárazföldön, mind vízi úton óriási tranzitforgalmat bonyolított. A napóleoni invázió ezt csak rövid ideig vetette vissza. A gőzhajózás 1830-as évekbeli megjelenésétől és a Mosoni-Duna jó hajózhatóságának köszönhetően Győr a Dunán a legjelentősebb kereskedelmi központ, formálódó terménykereskedő város. Itt összpontosult a nyugatra irányuló gabonaszállítás, és egyúttal ez volt a kiviteli gabonaárucsere fő piaca, háttérbe szorítva ekkor már Pest–Budát is. Fő kereskedelmi útvonalai kialakultak és prosperálóak voltak. A vasút megjelenése azonban e kedvező helyzetére akár veszélyt is jelenthetett, ha számára kedvezőtlen irány(ok) épülnek ki. Innentől tehát nagy tétje volt már annak, merre is vezetnek a pályák.

Az első vasútvonal Angliában való 1825-ös megnyitását követően az új közlekedési eszköz egyre több vidéket és országot hódított meg. A híre hamar eljutott Magyarországra is, illetve arisztokrata utazók, így Széchenyi István is hamar kipróbálta Liverpool és Manchester között. Egyértelmű volt, hogy a különben óriási tőkeigényű vasút meghonosítása a „*feudális Magyarország*” gazdasági elmaradottságát csökkenthetné és infrastruktúráját fejleszthetné. A közlekedés fejlesztése már az 1825–1827-es diéta napirendjén is szerepelt, és a honatyák akkor 13 fontos és létrehozandó útról beszéltek, amelyek közül egy Győrt (Bécs–Magyaróvár–Győr–Buda) is érintette volna, és itt került elő először a „*vas út*” fogalma. Ettől kezdve több vasúthálózat-fejlesztési koncepció is megfogalmazódott az első magyar pálya átadásáig. A külföldi, főként osztrák elképzelések szerint a legfontosabb összbirodalmi szempont Bécs, Pest–Buda és a termékeny magyar Alföld mielőbbi összekötése volt. Mivel Győr a két főváros

közötti kereskedelem korábban jelentős tranzitpontjának számított már, így általában ezekben az elgondolásokban is szerepelt. A magyar politikusok, közgazdászok azonban nem egy ilyen csápszerű fejlesztésben gondolkodtak, hanem Pest–Buda központú vasúthálózatban, amelynek szintén részét képezte volna a győri irány. Ez a helyieket mindenképp bizakodással tölthette el. Az 1830-as évekre két érdekcsoport formálódott már a két főváros közötti vasútfejlesztésre. Az egyiket Sina György bécsi bankár, kereskedő vezette. Céljuk Bécsből Sopronon, illetve Bruck an der Leithán át Győrig, onnan pedig Gönyűig vezetendő vaspálya kiépítése volt. Ezt a későbbiek során kívánták csak Pesttel, majd Debrecennel összekötni. E mozgatórugóját egyértelműen az Ausztria felé irányuló gabonakereskedelem elősegítése képezte. A másik érdekeltség Ullmann Móric pozsonyi származású pesti nagykereskedő körül tömörült, akik Pest és Bécs között a Duna bal partján, tehát Győrt elkerülve vizionáltak vaspályát. A tét tehát nem volt kicsi, Győrt érinti vagy elkerüli az első magyar gőzüzemű vaspálya!? Mindazonáltal a város számára előnyösebb lett volna egy onnan csak Bécs felé menő vonal, mint a két fővárost – akár Győr érintésével is – összekötő, hiszen azzal korábbi kereskedelmi közvetítő szerepét megkerülték volna már. 1838-ban már a Bécs–Győri Vasúttársaság is megalakult, de ez sem volt perdöntő az ügyben. Az hamar nyilvánvalóvá vált, hogy párhuzamosan két vasútvonal nem épülhet. Hiába támogatta a közvélemény, sőt maga Széchenyi is jobban a Duna jobbparti irányát, végül az Ullmann által alapított Magyar Középponti Vasúttársaság kerekedett felül. Ennek oka az volt, hogy Sina a bécs–bécsújhelyi vonalának átadása után inkább Gloggnitz és Trieszt felé kívánt építkezni, illetve az osztrák pénzügyi válság és a konkurencia is visszavetette. Sina később hiába visszakozott, az évek csak teltek és múltak, de vaspálya nem épült. Ráadásul meghatározó szempont volt a Bécs és Pest–Buda közötti vasúti összeköttetésnél Pozsony érintése, amellyel nem tudott Győr versenyezni. Mindezt kihasználva Ullmann végül megkapta az építési engedélyt a Duna balparti vasútvonala, amely első szakasza, Pest és Vác között 1846-ban megnyílt. Ez azonban óriási veszélyt jelentett Győrre nézve, hiszen a város kedvező kereskedelmi helyzetét jócskán rontotta. A helyiek továbbra is mindent megtettek azért, hogy mielőbb elérje őket a vasút. Szerencsésükre a dunai szállítás egyelőre kedvezőbb tarifájú volt.

Ezt követően egyértelművé vált az is, hogy Győr vasutat Bruck an der Leitha irányából várhat, Bécs felé gravitálva. 1850-ben teljes hosszában megnyílt a Bécset Pozsonyon és Érsekújváron át Pesttel összekapcsoló vasútvonal. A birodalmi fővárosnak így egyre sürgetőbbé vált a győri irány kiépítése, hiszen ha a magyar gabonakereskedés útja eltolódna a pest–pozsonyi vasútvonalra, akkor búcsút inthetnek a Győrön keresztül érkező olcsó búzának. A projektet a holtpontján ez a nyomás, a terv Osztrák Államvasút általi átvétele és a magyar állam

kamatbiztosítása lendítette át. 1855-ben így átadták az első Győrt érintő vasutat, amely nem ment tovább a korábban elgondoltak szerint Gönyűig a helyi politikai körök ellenkezése miatt, hiszen az elterelte volna a kereskedésük útvonalát. A rá következő évben viszont üzembe helyezték e meghosszabbítását Újszönyig, így Győr már két szomszédos vármegyeszékhellyel, Komárommal és Magyaróvárral is közvetlen kapcsolatba került, de a vaspályák létrehozásának érdekei ezen ekkor még túlmutattak. Győr gazdasági helyzetét ez egyelőre jócskán javította, hiszen a hajókon a városig felszállított búzát innentől át lehetett rakni vonatra, és úgy továbbszállítani. A település a 19. században ekkor élte virágkorát, a helyi kereskedők, a raktárak és a fuvarosok száma rohamosan nőtt. Győr igazi „*kalmárváros*”-sá vált, amelyet nem a vasútnak köszönhetett, hiszen kereskedelmileg már ezelőtt is számottevő volt, viszont kihasználta egyelőre az abból fakadó előnyöket. Az első győri vasútvonal tehát nem helyi kezdeményezés volt, hanem sokkal inkább birodalmi, katonai érdek, hogy a kiváló minőségű magyar gabonát és élőállatokat a lehető legolcsóbban lehessen Bécsbe szállítani, ekkor „intermodálisan” először hajóval, majd erről átrakodva vasútra. A vonal illeszkedett az osztrák fővárosból kiágazó sugaras rendszerhez, egyértelműen nyugat felé gravitálva, irányát is ehhez igazodva a nagypolitika határozta meg. Erre és Győr ekkori remek helyzetére veszélyt jelentett azonban több dolog: a csökkenő vasúti szállítási díjak, amelyek elterelhetik a forgalmat a Duna balparti irányába, újabb konkurens vasútvonalak megépítése, Bécs és Pest–Buda törekvései a kereskedelemben való vezetőszerep átvételére és a világkereskedelmi helyzet. Nagy tétje volt tehát ezek után is annak, hogy milyen vasutak érintik még a várost, illetve a magyar kötöttpályás közlekedési infrastruktúra miképp épül tovább átalakítva ezzel a korábbi gazdasági erőteret.

A várost érintő vasútfejlesztési koncepciók ezt követően is láttak napvilágot. A győrieket, a Gyüldét leginkább a Pápa és Keszthely, illetve Sopron, míg az OMGE-t a Graz és Stájerország felé vezetendő vasút ötlete foglalkoztatta. E két irány új területekkel kapcsolhatná össze Győrt, kereskedelmi helyzetét javítva. Ugyanakkor 1860-ban az Újszöny és Székesfehérvár, illetve az 1861-ben a Buda–Nagykanizsa szakaszok átadásával a város szerepe jelentősen megváltozott, hiszen ezen keresztül Győrt elkerülve vált elérhetővé a bécs–trieszti vaspálya és az Adria, illetve ez Pest–Buda terménykereskedelmi központi funkcióját is erősítette. Az 1860-as évek első felében már érezhető is volt a város kereskedelmének és gazdaságának visszaesése. Ennek legfőbb oka egyértelműen a Déli Vasút buda–trieszti és sziszek–steinbrücki vonalainak elszívó hatásában keresendő. Ezzel ugyanis Győr korábbi kereskedelmi irányai teljesen ellehetetlenültek. A település kezdte elveszíteni a térségen túlnyúló szerepének jelentős részét, a kiutat ebből a regionális árucseréjének megszervezése jelenthette.

A kiegyezés után legelőször a Pápán és Szombathelyen át Grazig vezetendő vasút foglalkoztatta a helyieket. A székesfehérváriak hozzájuk hasonlóan akartak vasutat Stájerországba. A hosszas viták és érdekharcok után végül a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium azt a döntést hozta, hogy mindkét város felé épül vonal kiscelli kiágazással és kamatbiztosítással. Az 1871–72-ben átadott pályát a Nyugati Vasút kezelte, és Győr számára újabb piacokat nyitott meg. Ugyanígy felmerült, majd 1876-ra meg is nyílt a Győr és Sopron (1879-re Ebenfurtig) közötti vaspálya a GYSEV égisze alatt. Ezzel pedig a termékeny Rábaközt is sikerült a városhoz kapcsolni, továbbá az Osztrák Államvasút vonalának és így – ha ennek a meghosszabbítása is elkészül – Bécs elkerülésével lehetett már nyugati irányban szállítani. Mindkét pálya esetében hosszas iránymeghatározási folyamatok játszódtak le. Utóbbit kamatbiztosítás nélkül egy részvénytársaság építette, így nem meglepő, hogy az 1873-as recesszió egy ideig le is lassította a kivitelezését. Mindkét új vasút egy másik vármegyeszékhellyel, Sopronnal és Szombathellyel – is – összekapcsolta Győrt, így e vasutak már nem birodalmi, hanem provinciális érdekek alapján valósultak meg. Iránymeghatározásukat tekintve a Nyugati Vasút esetében országos politikai, vármegyei, városi és az érintett nagybirtokos arisztokrácia érdekei játszották a fő szerepet. Míg a GYSEV-nél már részvényjegyzőként a természetes és jogi személyek (különböző termelőegységek), illetve a települések is döntő befolyással bírtak erre. Időközben az 1868-tól létező Magyar Királyi Államvasutak első államosítási hulláma is elkezdődött, de ez még nem érintette Győrt. A városból ezzel a két új szakasszal már négyfelé ágazott ki vaspálya, és a Dunántúl egyik legfontosabb vasúti centrumává vált. Ezzel ellentétben Győr kereskedelmi szerepe Budapest és Bécs mögött egyre inkább visszaszorult, amelyet pont a várost elkerülő és az olcsó gabonaszállítást biztosító vasút, a megfelelő méretű raktárak hiánya és az általános európai agrárkonjunktúra hanyatlása idézett elő. Jóllehet a magyar főváros gabonátároló és -őrlő funkciója európai, sőt világszintűre és nagyiparivá fejlődött, ezzel pedig nem lehetett versenyezni, de Bécs is sokat tett azért a DGT-vel, hogy átvegye a közvetítő kereskedelmi központ szerepét. Győr kissé belekényelmesedett a kiváló földrajzi helyzetéből korábban fakadó kereskedelmi virágzásába. A közlekedési viszonyok megváltozásával azonban átalakult a gazdasági erőter, ahol a település útelágazódáshoz érkezett. Dönteni kellett arról, hogy gazdasági profilváltás, vagy esetlegesen a hanyatló kereskedelmének a megmentése jelenti-e a kiutat, esetlegesen újabb vasútvonalak építésével?!

A helyi érdekű vasutak korára a magyar vasúthálózat fővonalainak nagy része létrejött már. Győr számára hálózat- és területfejlesztési szempontból még két jelentős vaspálya kiépítése volt hátra. A helyiek korábban is élénken foglalkoztak a témával, hogy a városukból Budapestig

lehesen – Székesfehérvár elkerülésével – közvetlenül utazni. Több vasúttársaság és több vonalvezetési elképzelés is napvilágot látott. Végül a tata–bicskei győzedelmeskedett az esztergomi iránnyal szemben, főként katonai–logisztikai megfontolásból, miszerint a komáromi erőd utánpótlással való ellátását jobban szolgálja. Az 1884-ben átadott pálya egy korábbi szerződésnek megfelelően Bruck an der Leithától Budapestig a MÁV tulajdonába és kezelésébe ment át, amely így a szállítási tarifákat is meghatározhatta már. Győrrre ez a vonal hatott a legkárosabban, mivel a pesti gabonakereskedők terményeiket már vasúti kocsikra rakták és onnan közvetlenül Bécsbe szállították, kiiktatva a dunai hajózást. Ráadásul ugyanekkor kotorták meg a pozsonyi Dunát is, így a vízi szállításnál az átrakodás már szükségtelenné vált. Győr közvetítő kereskedelme így végleg megpecsételődött. Korábbi szerepköre korlátozódott, így kiutat két dolog: a regionális gyűjtőfunkciójának növelése és a gazdasági profilváltás jelenthetett. Az előbbihez egy helyi érdekű vasút kiépítése kínálkozott. Már korábban is több érdekelt felvetette egy Zircig vezetendő vaspálya ötletét. Ez a zsákvasúti terv azonban nem bizonyult rentábilisnak. A bakonyi piac Győrhöz való kapcsolásában az áttörést a helyi érdekű vasúti törvények kiadása hozta el. Az újabb érdekeltek már Veszprémig kívántak vicinálist építeni. Hosszas huzavona, érdekharok, lobbitevékenység és vonalvezetési viták után végül 1895–96-ban adták át a forgalomnak a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV-et, így Győr újabb szomszédos vármegyeszékhellyel került vasúti kapcsolatba. A részvénytársasági formájának köszönhetően a részvényjegyzők összegyűjtése is hosszadalmas folyamat volt. Leginkább az érintett – vagy csak megközelített – települések, vármegyék, (nagy)birtokosok és termelőegység tulajdonosok vették ki ebből a részüket, így a vonalvezetés is így a regionális és helyi igényekhez igazodott. Mivel a korábbi vonallal párhuzamosan Dombóvárig is terveztek egy vicinálist, hamar nyilvánvalóvá vált, hogy ezek egyesítése gazdaságosabbá teheti a vasutat, nem mellesleg katonai–logisztikai funkcióját is mindvégig szem előtt tartották még Bécsben is, hiszen a Monarchia déli irányú mozgósítását segíthette elő. Kiemelendő ugyanakkor, hogy a Bakonyban a vasútépítés eléggé nehézkes volt a terepakadályok miatt. Több alagutat is kellett fúrni és meglehetősen vadregényes tájat szelt át, de a vicinális későbbi turisztikai funkcióját ez jócskán növelte. Ez volt a várost érintő egyetlen helyi érdekű vasút. Fogalmazódtak még meg tervezetek a 19. század végén főként Kisbér és Dunaszerdahely irányába, de ezek várható gazdaságtalanságuk miatt meghíúsultak.

A második kiút esetében Győr konfliktusok és feszültségek árán alkalmazkodott a megváltozott helyzethez. A korábbi „*kalmárváros*”-ból a század végére iparváros lett. Kedvező földrajzi fekvése, szerteágazó vasúthálózata és csomóponti jellege miatt csupán idomulnia kellett az új helyzethez, amelyet sikeresen meg is tett. Ugyanakkor a század végéig még mindig

voltak arra irányuló próbálkozások, hogy a megmaradt – főként – sertéskereskedelmét fejlessze, például az elevátor megépítésével. Szintén reményforrást jelentett a városnak Baross Gábor, akit több ízben is Győr országgyűlési képviselőjének választottak. Az államtitkár, majd közmunka- és közlekedésügyi miniszter sokat tett a település felvirágoztatásáért. Országos jelentőségű volt a vasúton utazók számát szignifikánsan megnövelő zónatarifa-rendszerének bevezetése. Mindez Győrre is pozitívan hatott, hiszen gyorsan nőtt a forgalma. Ezt támasztották alá a kvantitatív – sajnos az iparkamarai jelentések esetében eléggé töredékes – források is. A város a 19. század végére egyértelműen kiemelkedő tranzitszereppel bírt kelet, dél és nyugat között. Az itt átmenő személy- és teherforgalom volumene leginkább emelkedett. A korábbi tradicionális tételei mellett pedig egyre inkább szerepeltek már a helyi nagyipar termékei is a továbbított árucikkek listáján. Győr vasúti csomóponti szerepe továbbra is vitathatatlan, ezt jelezte az is, hogy Észak-Dunántúlon öt irányból ágazott be ide vaspálya (ezt csak Szombathely múlta felül), már minden dunántúli vármegyeszékhellyel kötöttpályás kapcsolatba került és 1900-ban a MÁV-pályaudvaron felszállt utasok száma a dunántúli törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városok közül itt volt a legmagasabb. Ugyanakkor Győrrel ellentétben – részben politikai nyomásra – Szombathely kapott üzletvezetőséget. A városnak a század végére a szomszédos vármegyeszékhelyekkel, Magyaróvárral, Sopronnal, Szombathellyel, Komárommal, Veszprémmel és – Hegyeshalmon keresztül – Pozsonnyal is létrejött közvetlen vasúti kapcsolata.

Városmorfológiai szempontból két csoportra bonthatóak a vasút által előidézett változások. Az elsőbe a pályaudvar és környékének átalakulása, míg a másodikba a városon belüli szárnyvasút, iparvágányok és az azokhoz tartozó infrastruktúra kiépítései tartoznak. Győr első indóházát 1855-ben adták át az óriási Vásártér egy részét erre a célra felhasználva. A kétemeletes, romantikus stílusú épület a sivár tér ékkövévé vált. Fűtőház, áruraktár és kétvágányú csarnok tartozott hozzá. A nagy helyigényű állomás elhelyezése az 1850–60-as években még logikus volt, hiszen nem a belvárosba került. A helyieknek ugyanakkor egyre nagyobb gondot okozott, hogy a Mosoni-Dunáról áthordják és -rakodják a terményeket a vasútra. Az idő múlásával egyre forgalmasabbá vált az indóház, amely felvetette a bővítés kérdését. Ennek megfelelően fejlődött a környezete is, egyre több helyet elvéve a Vásártérből. Először a Nyugati Vasút, majd a GYSEV megjelenésével újabb, vagy egy közös pályaudvar ötlete is felmerült. A hosszas viták és alkudozások után a GYSEV a periférikus Kálváriánál kapott indóházat, míg a Nyugati Vasút – bővítésekkel – közösen használhatta a meglévő központi felvételi épületet. Nem sokkal később pedig már a GYSEV vonatai is ide jártak be. Az újabb vasútvonalak kiépítése és a forgalom – zónatarifa bevezetése utáni – drasztikus

megnövekedése azonban az átjárók kérdését is felvetette, hiszen a győrieknek egyre nagyobb keserűséget okozott a várakozás, főként az állomástól keletre található Hosszú utcánál és a teherpályaudvar 1889-es átadását követően a Fehérvári úton. Egyúttal a déli irányba terjeszkedő Győr két részét, a bel- és Nádorvárost el is vágta egymástól. Baross Gábor segítségével mindkét probléma megoldódott a század végére. Először a jóval tágasabb és funkcionálisabb – sajnos a második világháborús bombázások során lerombolt – Pfaff Ferenc által tervezett neoreneszánsz pályaudvart adták át, majd az ahhoz tartozó aluljárót, végül pedig a Baross hidat is. Az indóház környezete megváltozott, ekkor leginkább a Szépítő Egylet foglalkozott a területet érintő városrendezési tervekkel. A korábban elhanyagolt Vásártéren az 1880-as évektől építkezések folytak. A törvényszék, városi bérházak, királyi tábla székháza, reáliskola és végül a Városháza kivitelezésével a korábbi tér urbanizálttá, Győr reprezentatív részévé vált. A kereskedelmi szerep lecsengésével megváltozott Győr képe. Megállapítható tehát, hogy a 19–20. század fordulójára jelentősen átalakult a pályaudvar és környékének kinézete, a vasút egyfajta gravitációs erővel bírt, frenkventáltsága miatt vonzotta a polgárokat, azok bérházait és a közintézményeket is.

Ugyanígy jelentős változásokat idézett elő az iparvágányok, vagy szárnyvasutak kiépítése is. Az első a sorban a GYSEV lóvontatású rakodóvágánya volt, amely a városközpontba, egy gabonafeladási helyre vezetett és később sok bosszúságot jelentett a helyieknek. Ugyanígy kellemetlenséget szült a helyi fuvarosok kikötői az indóházig való közlekedése a meglehetősen rossz helyi utakon. Az iparosodás következtében megjelenő gyárak pedig csak fokozták ezt az igénybevételt. Így a szeszgyár és a század végére a vagongyár is épített iparvágányt az üzeméhez, de a GYSEV és a MÁV is létrehozta a saját kikötőjéhez vezető szárnyvonalakat. A sertéskereskedelem fellendülésével a helyi teleptulajdonosok és egyéb gyárosok is törekedtek a fővonalba – akár lóvasúton keresztül – való mielőbbi bekapcsolódásra. Az innovatívabbaknak és ebbe pénzt investálóknak ez már a 19. század végére sikerült, így például Back Hermannak, Pfeifferéknek vagy Nirnseeéknek. Ezek – a képi forrásanyaggal bizonyíthatóan is – alapvetően változtatták meg a városképet. Itt megjegyzendő, hogy Győrben bár voltak tervek jócskán, de sosem épült közúti villamosvasút. Maga a helyközi közlekedés sem volt túl fejlett. Bérkocsizás folyt, illetve egy rövid ideig omnibusz is működött. Ennek okai abban lehettek, hogy a város földrajzi kiterjedése nem volt nagy, és a belvárosból könnyen és gyorsan el lehetett érni minden frenkventáltabb helyet, így például a vasútállomást és a kikötőt is, nem beszélve a szűkös, zsúfolt utcákról.

Társadalomtörténeti szempontból fontos megállapítani, hogy a város lakosságának egy részét a közlekedésben dolgozók az abból élők alkották. Fontos látni, hogy ez nemcsak a vasúton

dolgozókat jelenthette, hanem a hajósokat és egyéb fuvarosokat is. Ez a szám 1870-től folyamatosan emelkedett, és 1891-től a forrás külön a vasutasokat is számba vette. Itt is emelkedés volt tapasztalható, amelyet nem a helyi érdekű vasút megnyitásának, sokkal inkább a zónatarifa-rendszer miatti – folyamatos forgalomnövekedésnek és az azt kiszolgáló humán erőforrás-fejlesztésnek, illetve a városi vasúti infrastruktúra korszerűsítésének és bővítésének eredménye. Maguk a vasúton dolgozók a Nádorváros, Szabadhegy és Gyárváros területén éltek a pályaudvar közelsége és az olcsó telkek miatt. Másik fontos adalék az új közlekedési eszköz kultúráközvetítő és mentalitásbeli tényezőket előidéző hatása. Habár konkrétan erről kevés forrás tanúskodott, de maga a vasúti közlekedés és annak a helyi infrastruktúrája (az indóház és a resti) önmagában életmódformáló hatással bírt. A görög utazási szokásai is megváltoztak, az utazni szándékozók életét alapvetően átalakította az idő fogalmának megváltozása, először a vasúti, utána az egységes időhöz kellett igazodniuk. A zónatarifa bevezetése után még többen ültek vasútra, egy átlagember számára is elérhető vált az utazás e formája. Az olvasás ismerete is egyre fontosabbá vált a menterendek, reklámok és hirdetések értelmezésénél. Maga a pályaudvar egy új közösségi térré vált, ahol mindenféle ember megfordulhatott. Nemcsak ennek épülete, hanem berendezése és a környezet is lenyűgözte a korabeli görögöket. Az indóházban nem csupán gyönyörködtek, hanem verset is írtak neki. A restiben új ételekkel (például Wiener Schnitzel, hamuban sült pogácsa) és italokkal (például csapolt sör, Zwack Unikum, málnaszörp) kerültek kapcsolatba.

Mindezekből is megállapítható, hogy a 19. század végére egy sikeres gazdasági profilváltáson esett át. Hipotézisem beigazolódott, hiszen a vasút megjelenése ambivalens hatásokkal járt a város életében. A korábbi rendkívül kedvező kereskedelmi helyzetén a vasút megjelenése mindenképp rontott. Ehhez alkalmazkodva és az iparosodás útjára lépve az időszak végére már a(z) (Észak–)Dunántúl, sőt Magyarország igazi vasúti csomópontjaként működött, jobban kihasználva az új közlekedési eszköz adta előnyöket is, és nagyjából belenyugodva korábbi szerepének elvesztésébe. A vasút kiépülése Győr városképét is alapjaiban változtatta meg, hozzájárult annak urbanizálódásához.

Melléklet

Év	Társaság	Áruforgalom	Felszállt utasok	Leszállt utasok	Összesen
1890	MÁV	1 562 576	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1891	MÁV	1 840 117	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1892	MÁV	1 867 777	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	491 500	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	2 359 277	328 893	332 457	661 350
1893	MÁV	2 044 916	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	562 540	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	2 607 456	354 127	359 812	713 939
1894	MÁV	2 018 337	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	491 300	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	2 509 637	356 418	348 720	705 138
1895	MÁV	1 961 257	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	580 069	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	2 541 326	n.a.	n.a.	n.a.
1896	MÁV	2 096 606	n.a.	n.a.	310 983
	GYSEV	727 152	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	2 823 758	n.a.	n.a.	n.a.
1897	MÁV	2 117 391	n.a.	n.a.	n.a.
	GYSEV	527 742	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	2 645 133	n.a.	n.a.	n.a.
1898	MÁV	n.a.	284 714	n.a.	n.a.
	GYSEV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1899	MÁV	n.a.	327 696	n.a.	n.a.
	GYSEV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1900	MÁV	n.a.	349 215	n.a.	n.a.
	GYSEV	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Összesen	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

1. táblázat: A MÁV és a GYSEV töredékes forgalmi adatai az 1890 és 1900 közötti időszakról¹⁷⁶⁰

¹⁷⁶⁰ A Győri Kereskedelmi és Iparkamara jelentése Győr és Komárom szab. kir. városok, úgy Győr, Esztergom, Komárom és Veszprém vármegyék 1891. évi közgazdasági viszonyairól. Győr, Fischer István és F. utóda Nitsmann József, 1892. 81–85. p.; A Győri Kereskedelmi és Iparkamara jelentése Győr és Komárom szab. kir.városok, úgy Győr, Esztergom, Komárom és Veszprém vármegyék 1892. évi közgazdasági viszonyairól. Győr, Fischer István és F. utóda Nitsmann József, 1893. 122–128. p.; A Győri Kereskedelmi és Iparkamara jelentése Győr és Komárom szab. kir. városok, úgy Győr, Esztergom, Komárom és Veszprém vármegyék 1893. évi közgazdasági viszonyairól. Győr, Pannonia Könyvnyomda, 1894. 276–288. p.; A Győri Kereskedelmi és Iparkamara jelentése Győr és Komárom szab. kir. városok, úgy Győr, Esztergom, Komárom és Veszprém vármegyék 1894. évi közgazdasági viszonyairól. Győr, Pannonia Könyvnyomda, 1895. 207–219. p.; A Győri

	Lakosság szám	Közlekedésben dolgozók	Közlekedésből élők
1784–1787	12 822	n.a.	n.a.
1850	16 213 (+26,4%)	n.a.	n.a.
1857	17 834 (+10%)	n.a.	n.a.
1870	20 035 (+12,3%)	486	980
1881	20 981 (+4,7%)	n.a.	1324
1891	22 795 (+8,6%)	536 (357 ebből a vasúton)	1755
1900	27 758 [36 308 ¹⁷⁶¹] (+21,8%)	720 (472 ebből a vasúton)	2582

2. táblázat: Győr polgári lakosság számának változása, a közlekedésben dolgozók és az abból élők száma a 18. század végétől 1900-ig¹⁷⁶²

Városok	A felszállt utasok száma 1900-ban
Győr	349 215
Pécs	252 236
Székesfehérvár	169 503
Komárom	196 740
Kaposvár	166 541
Szombathely	241 325
Pápa	115 488

3. táblázat: A felszállott utasok száma 1900-ban a MÁV állomásain a dunántúli törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városokban¹⁷⁶³

Kereskedelmi és Iparkamara jelentése Győr és Komárom szab. kir. városok, úgy Győr, Esztergom, Komárom és Veszprém vármegyék 1895. évi közgazdasági viszonyairól. Győr, Pannonia Könyvnyomda, 1896. 205–216. p.; A Győri Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól. 1896. évről. Győr, Pannonia, 1897. 193–204. p.; A Győri Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól. 1897. évről. Győr, Pannonia, 1898. 183–196. p.; Vörös 1971. 332. p.; Thirring 1912. 369. p.

¹⁷⁶¹ Győrsziget és Révfalupataháza lakosaival együtt, amelyeket csak 1905. január 1-jével csatolnak hivatalosan a városhoz. Zoltán 1910. 70. p.

¹⁷⁶² Az 1850. és 1857. évi népszámlálás. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 1993. 147., 161. p.; A magyar korona országaiban az 1870. év elején végrehajtott Népszámlálás eredményei a hasznos házi állatok kimutatásával együtt. Pest, Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1871. 282. p.; A magyar korona országaiban az 1881. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei némely hasznos házi állatok kimutatásával együtt. I. kötet. Budapest, Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1882. 22. p.; A magyar koronai országaiban az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei. I. rész. Általános népleírás. Budapest, Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1893. 40. p.; A magyar koronai országaiban az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei. II. rész. A népesség foglalkozása. Budapest, Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1893. 56. p.; A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Első rész. A népesség általános leírása községeinkint. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1902. 22. p.; A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Negyedik rész. A népesség foglalkozása részletesen. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1905. 991. p.; A magyar korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Budapest, 1912. Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1912. 25. p.; Thirring 1912. 52. p.; Danyi – Dávid 1960. 368. p.

¹⁷⁶³ E statisztika itt csak a MÁV felszálló utasait rögzítette, így arról nem kaptunk képet, hogy a többi vasúttársaság adatai – Győrben és a többi városban is – ezt miként emelnék. Thirring 1912. 369. p.

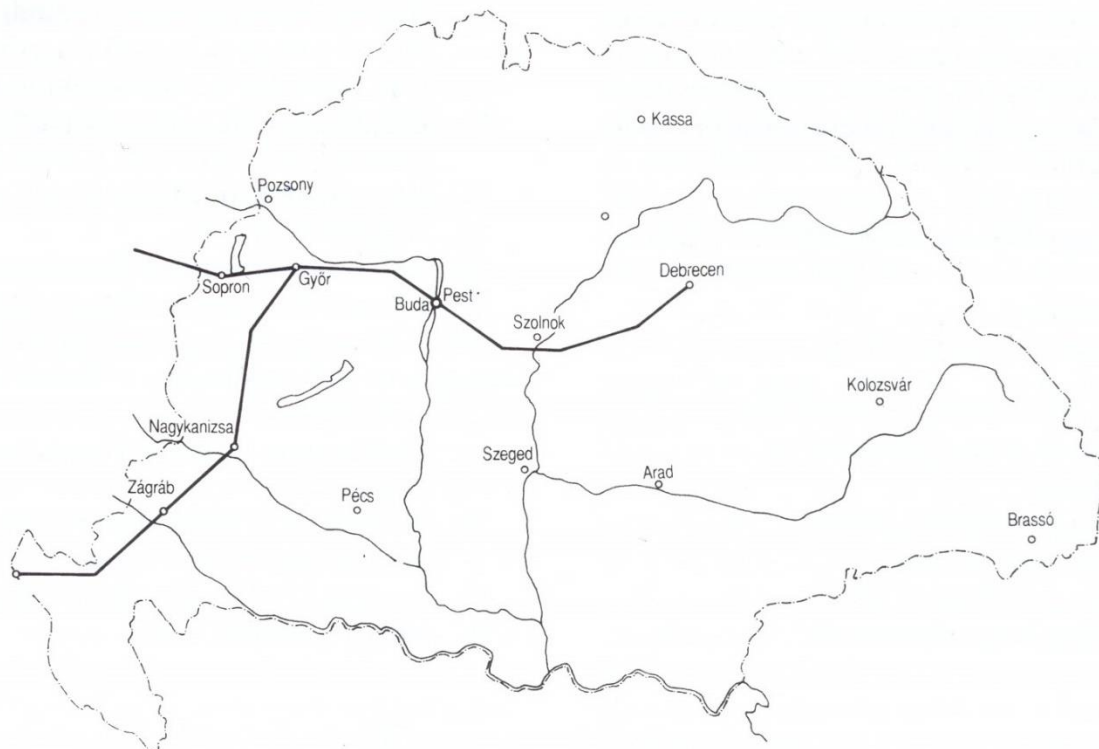


1. kép: Győr térképe az első katonai felmérés alkalmával (1782–1785)

(Forrás: [https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-](https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=147&bbox=1949760.6652705534%2C6051480.240460323%2C1974169.3331342917%2C6060173.518481575)

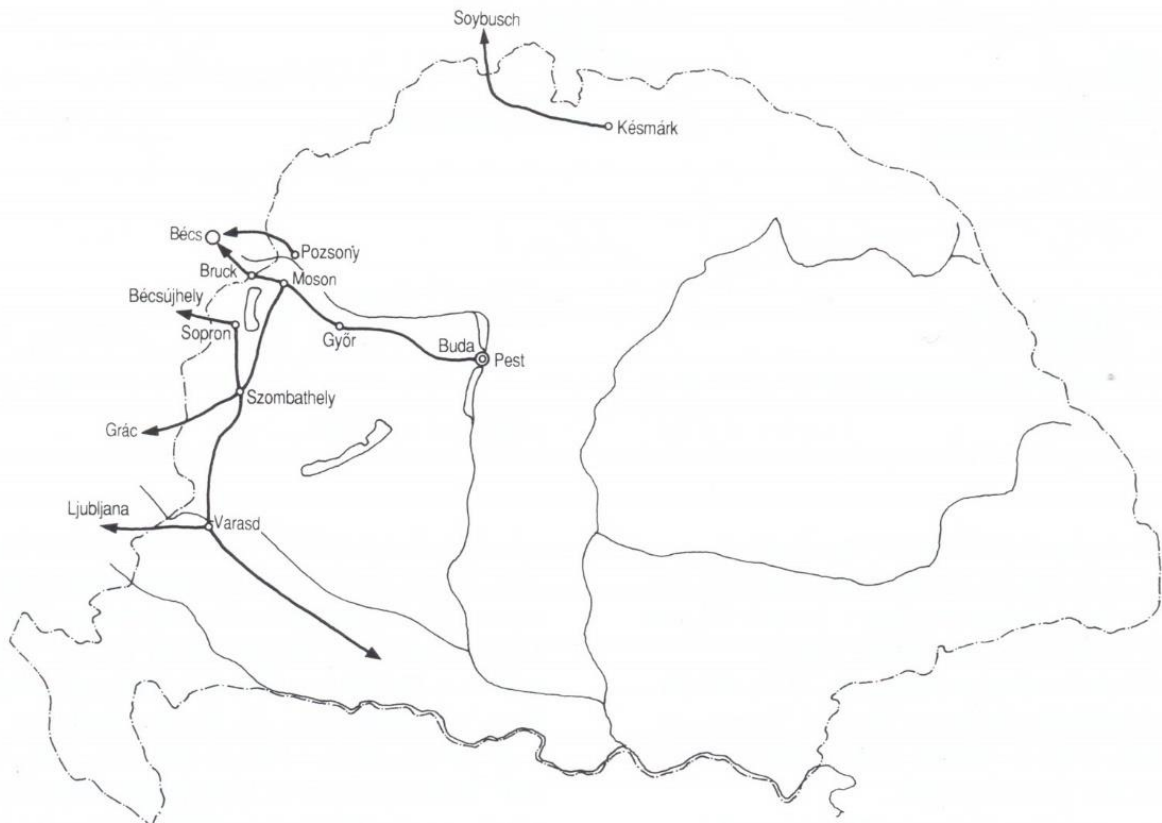
[hungary/?layers=147&bbox=1949760.6652705534%2C6051480.240460323%2C1974169.33](https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=147&bbox=1949760.6652705534%2C6051480.240460323%2C1974169.3331342917%2C6060173.518481575)

[31342917%2C6060173.518481575](https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=147&bbox=1949760.6652705534%2C6051480.240460323%2C1974169.3331342917%2C6060173.518481575) letöltési idő: 2022. június 3. 7:12)

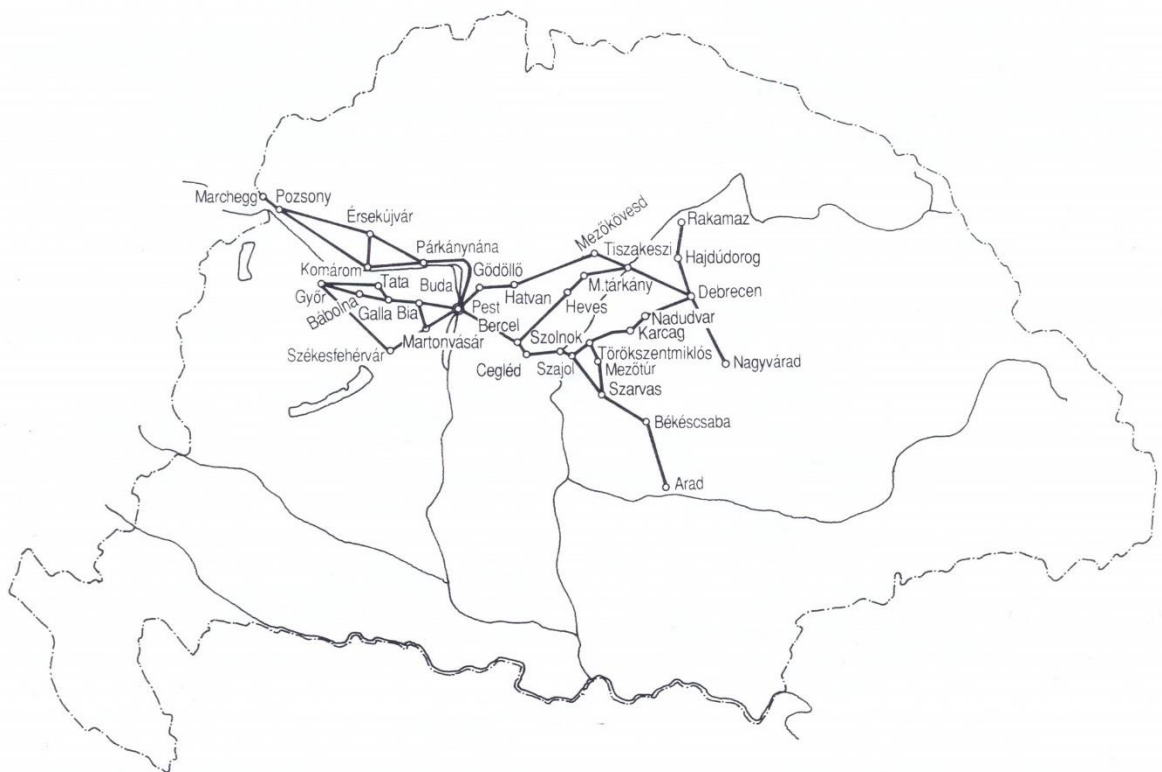


2. kép: A „lebegővasút” tervezett vonalai

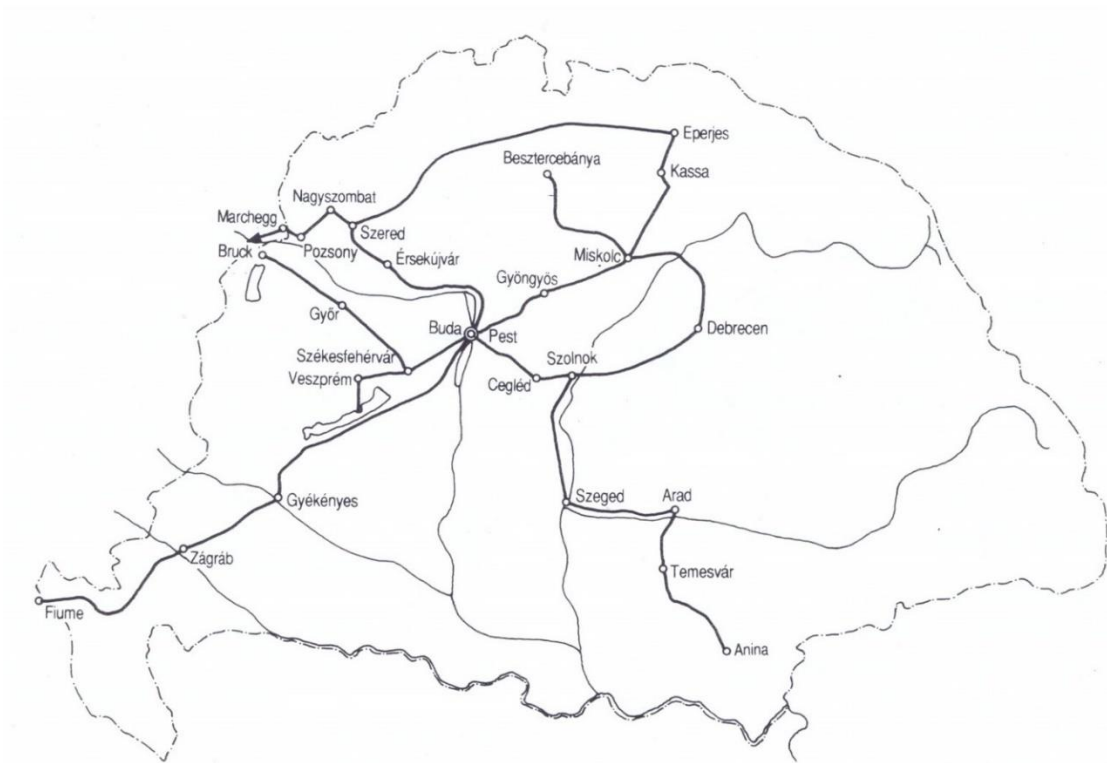
(Forrás: Horváth 1994. 118. p.)



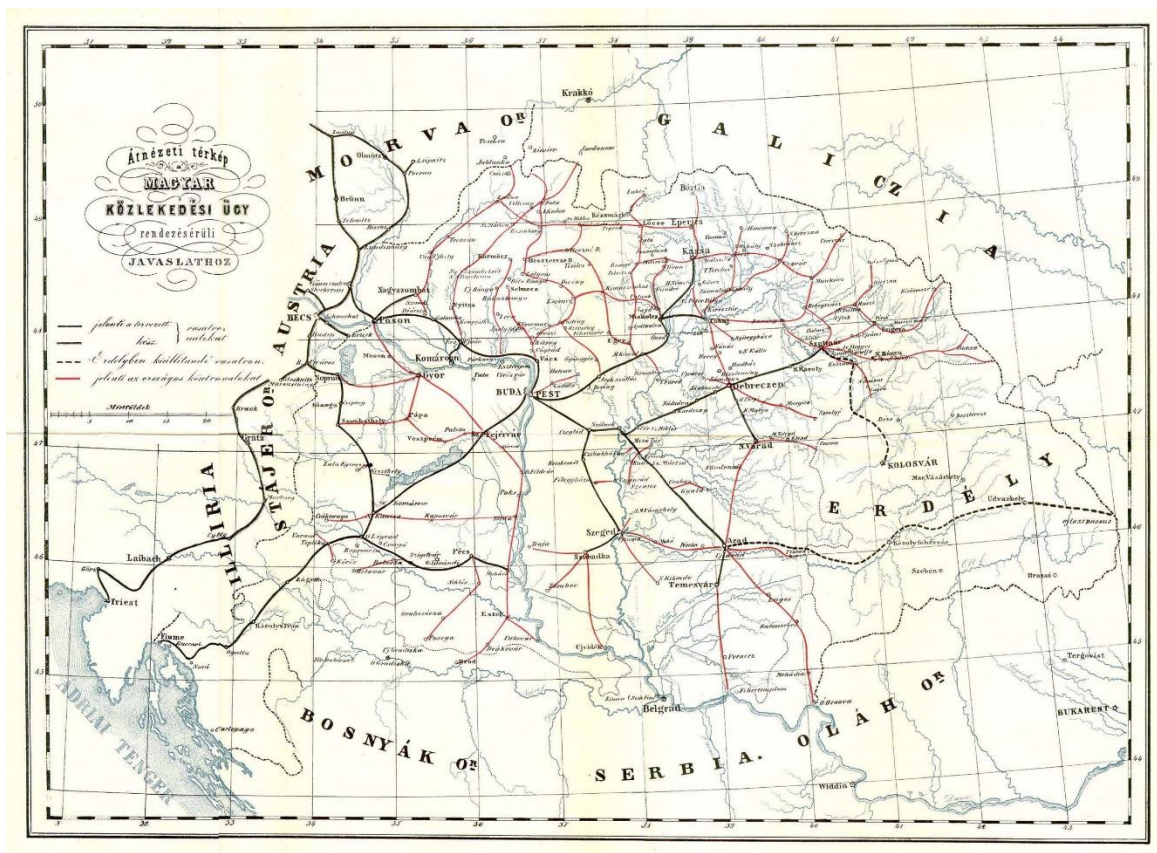
3. kép: Franz Xaver Riepl birodalmi vasúthálózatának magyarországi része
(Forrás: Horváth 1994. 119. p.)



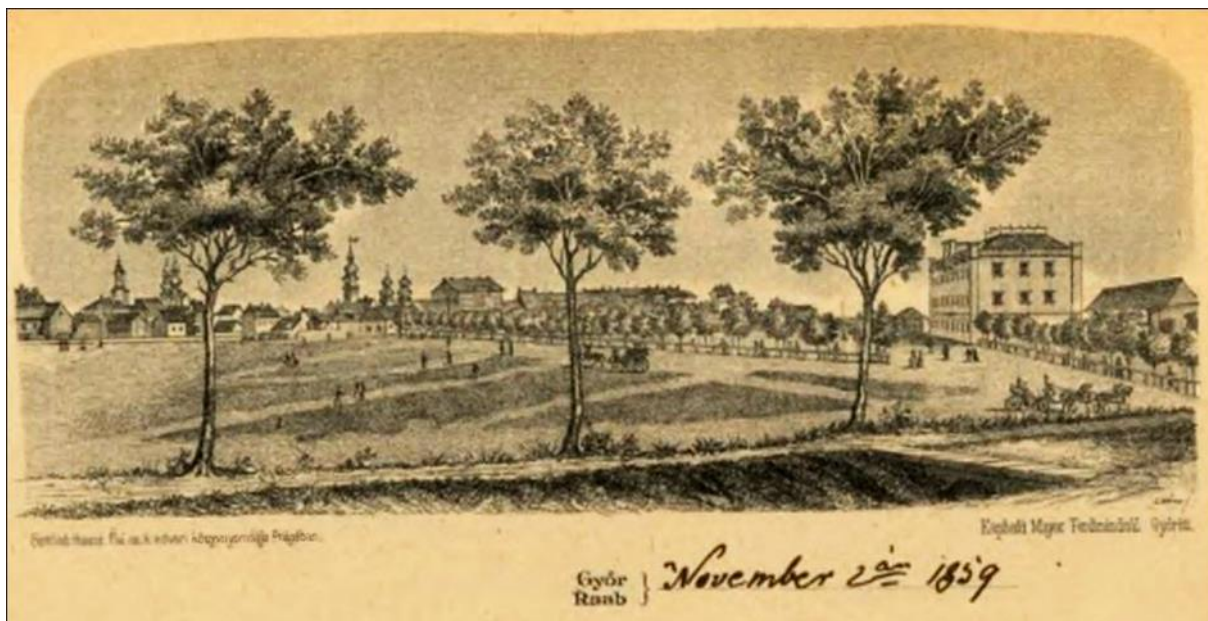
4. kép: Carl-Friedrich Zimpel javaslata
(Forrás: Horváth 1994. 121. p.)



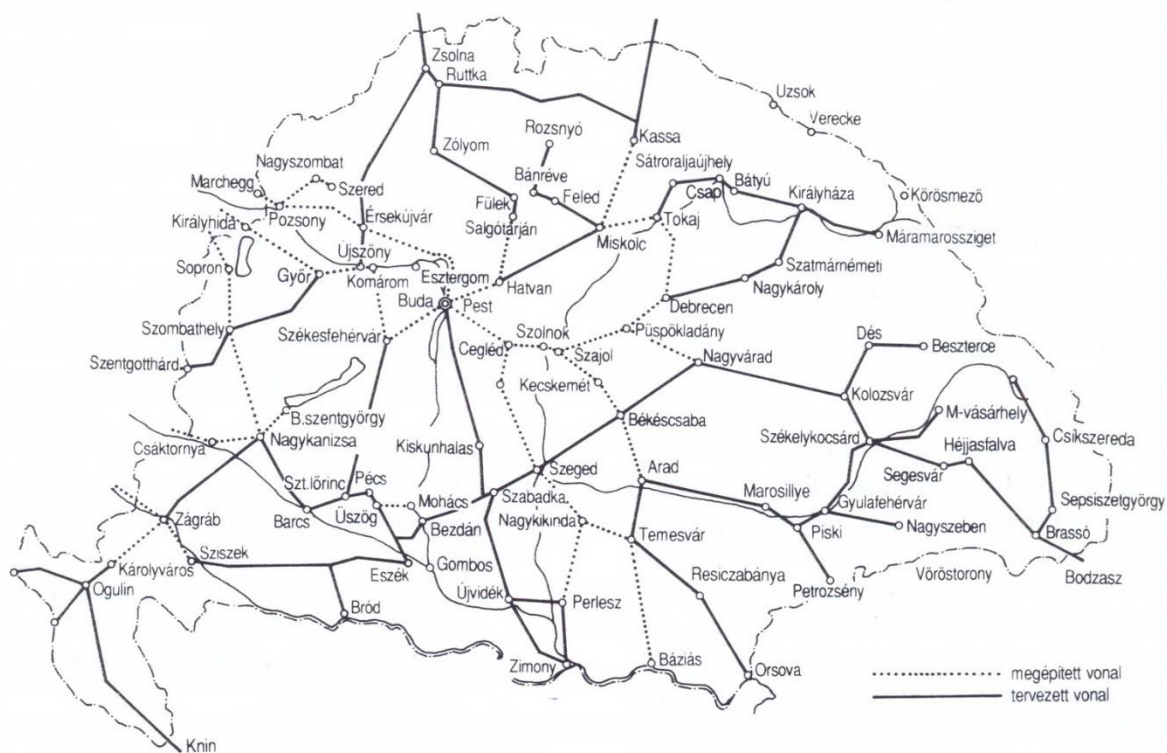
5. kép: Pulszky Ferenc vasútépítési javaslata
(Forrás: Horváth 1994. 124. p.)



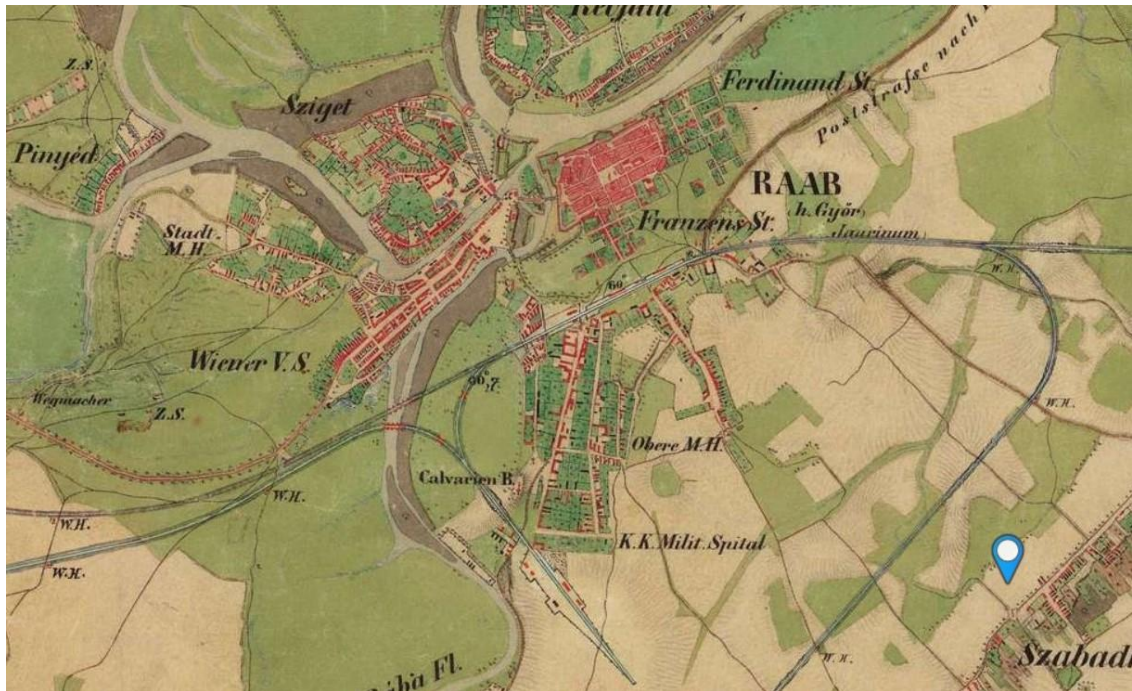
6. kép: A Széchenyi István-féle vasútfejlesztési koncepció
(Forrás: https://lemil.blog.hu/2012/11/15/vasut_es_kosut [letöltési idő: 2023. január 17. 14:25])



7. kép: Az első ábrázolás a győri vasállomásról 1859-ből (Forrás: Bedő 2019.)

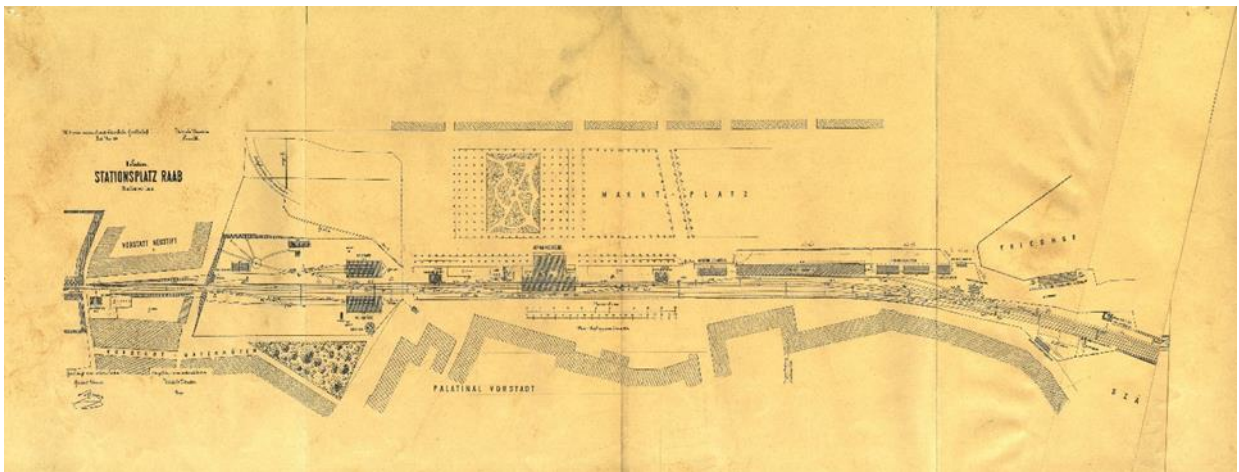


8. kép: Mikó Imre vasútfejlesztési terve (Forrás: Horváth 1994. 141. p.)

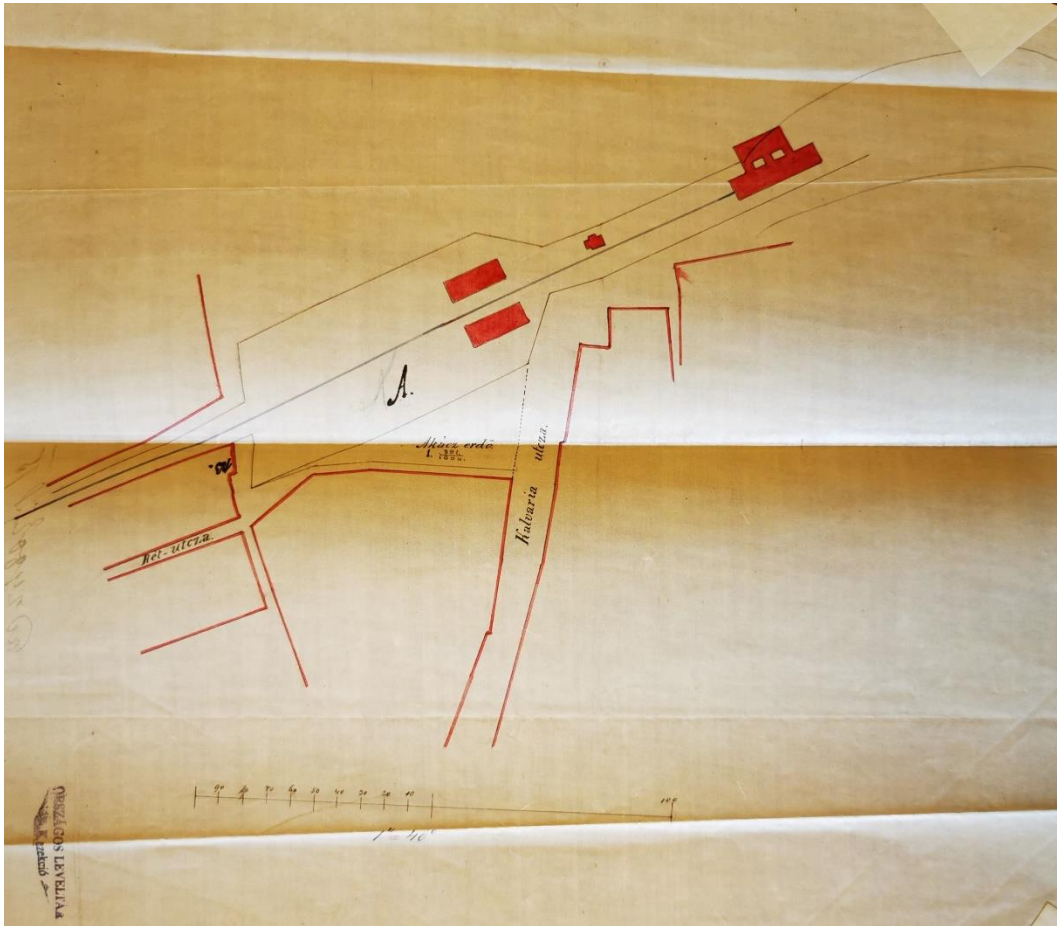


9. kép: Győr térképe a második katonai felmérés alkalmával (1819–1869)

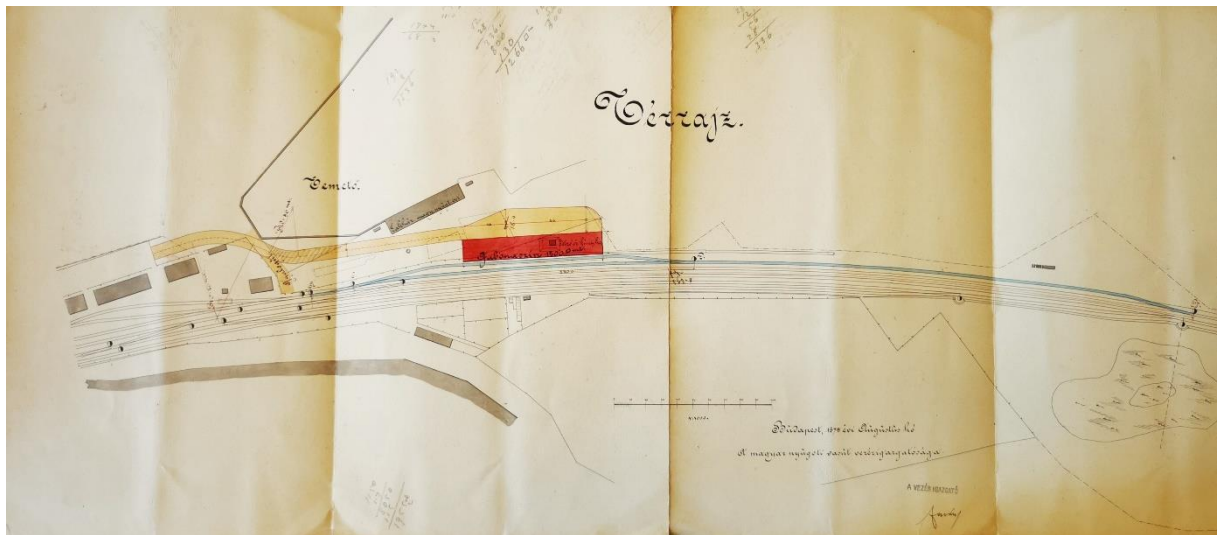
(Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/?layers=5&bbox=1955573.4520563246%2C6051337.4916266585%2C1970086.9328019726%2C6056506.545664444> letöltési idő: 2022. június 3. 7:08)



10. kép: A győri állomás és az előtte található tér 1875-ös helyszínrajza (Forrás: GYVL ML IV. B. 1406/29. Stationsplatz Raab)



11. kép: A közös pályaudvar elhelyezésének terve (Forrás: MNL OL K 173. 1879-1-5519. Tervrajz. 1875.)



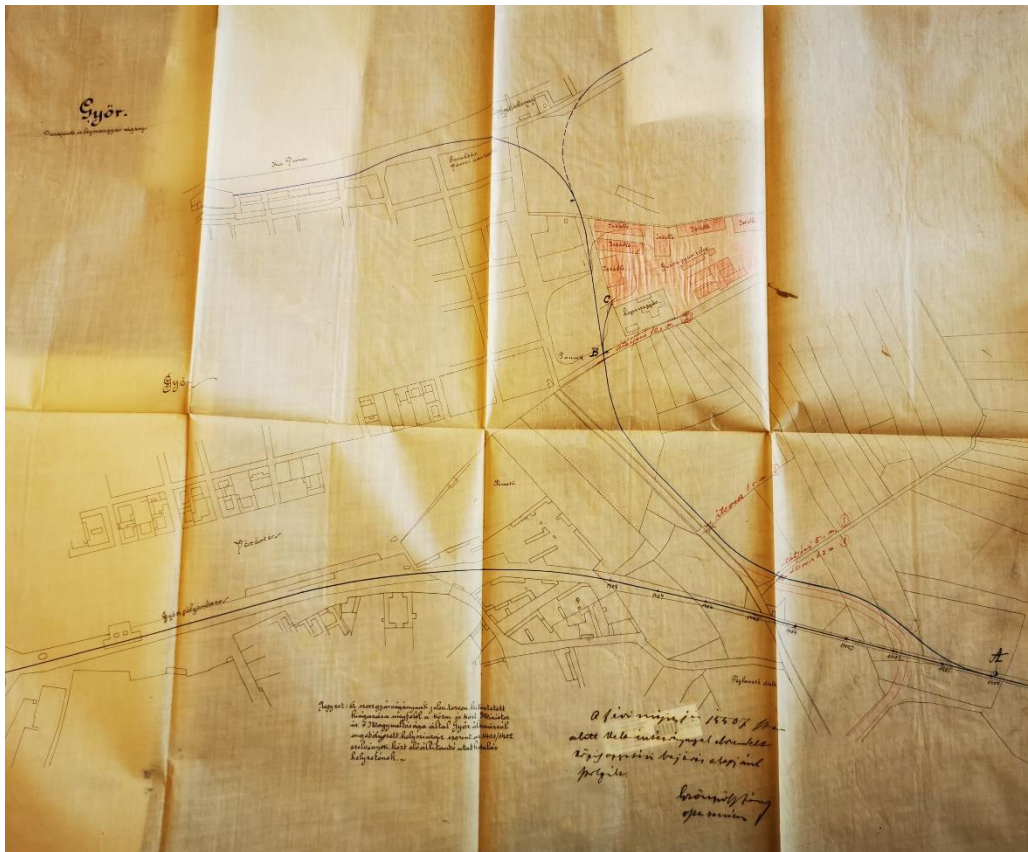
12. kép: A Nyugati Vasút két új vágányának és a gabonaszínek terve (Forrás: MNL OL K 173. 1879-1-5519. Térrajz 1875. augusztus)



13. kép: A Duna-parti szárnyvonal terve (Forrás: GYVL, IV. B. 1104/B. 162. Győr Város Tanácsának Iratai, 1868. II. 7–19. Tervrajz 1881.)



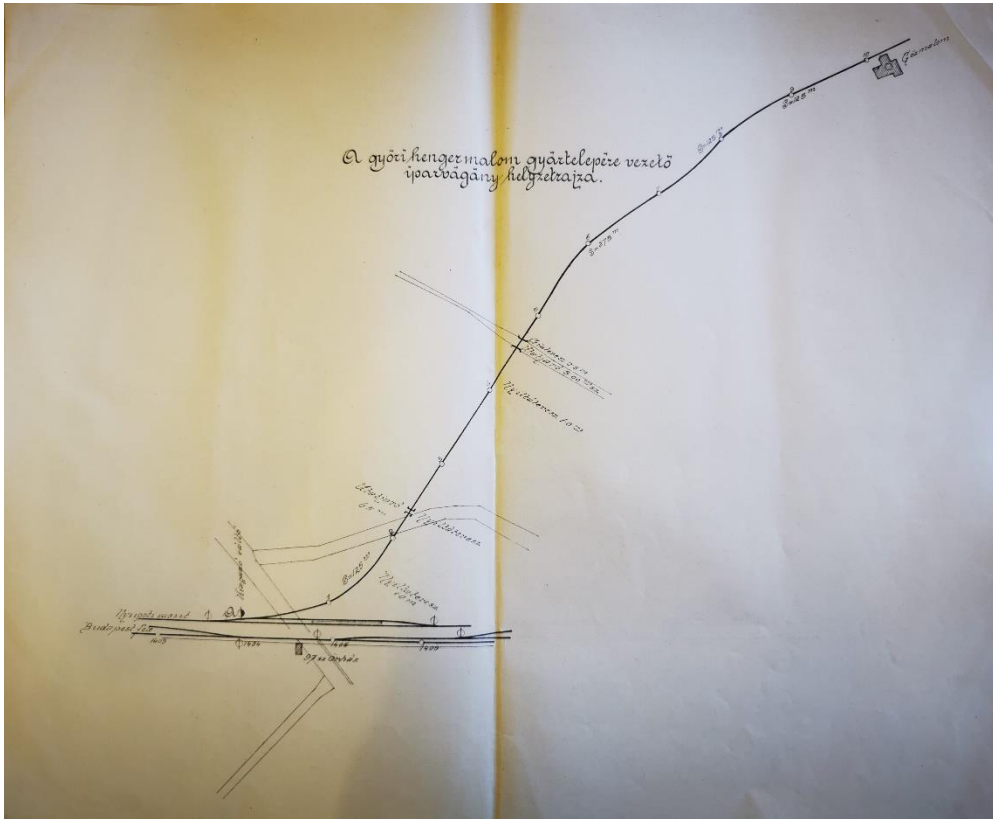
14. kép: Back Hermann közúti vasúti terve 1884-ből (Forrás: Oross 2013. 147. p.)



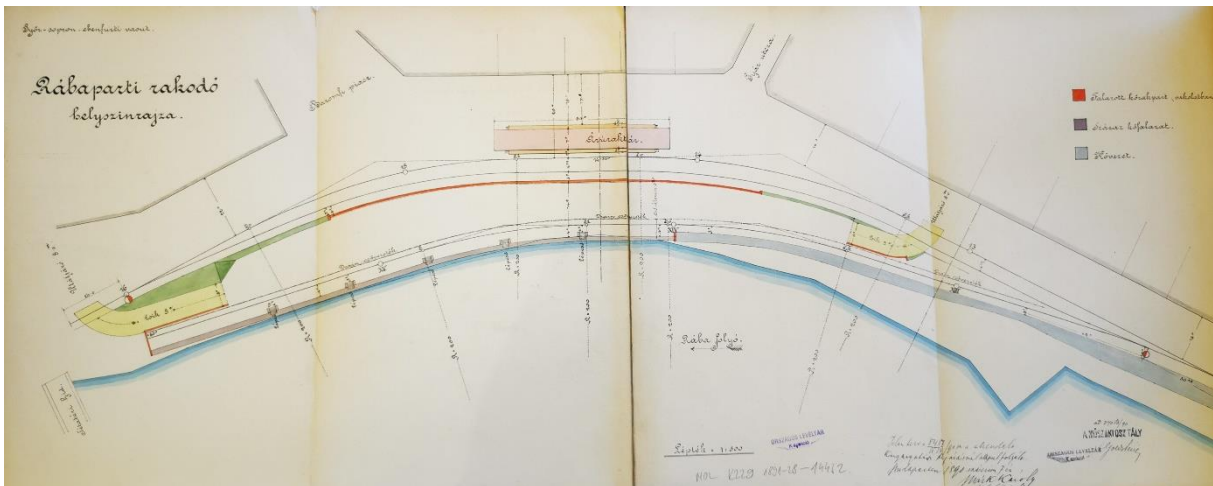
15. kép: A szeszgyári és Duna-parti szárnyvonal tervrajza (Forrás: MNL OL K 229. 1889-9-8505. Győr Dunaparti és légszeszgyár vágány 1885.)



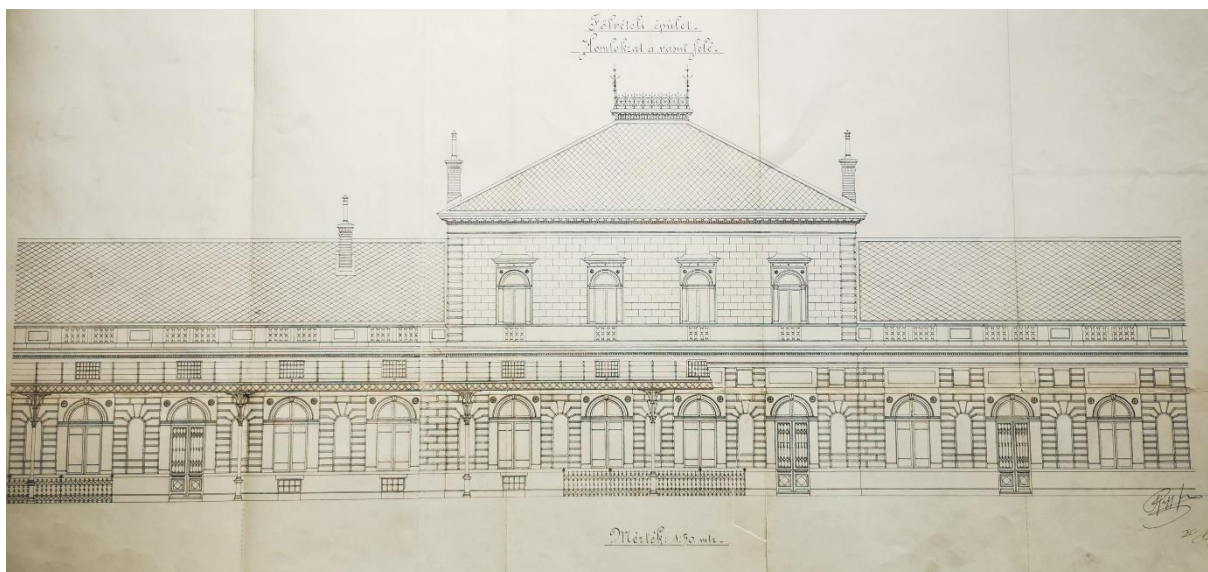
16. kép: Győr térképe a harmadik katona felmérés alkalmával (1869–1887) (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey75000/?layers=43&bbox=1947588.3037870035%2C6050981.941839259%2C1978164.174014096%2C6061871.702071555> letöltési idő: 2022. június 3. 7:00)



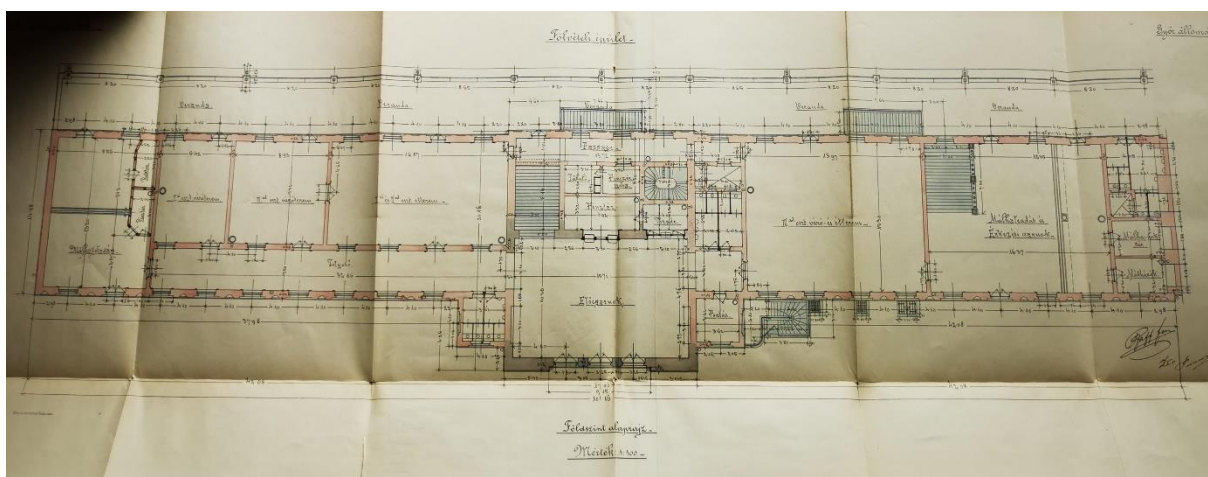
17. kép: Back Hermann szárnyvasútjának terve (Forrás: MNL OL K 229. 1889-9-14366. A győri henger malom gyártelepére vezető iparvágány helyzetrajza 1889.)



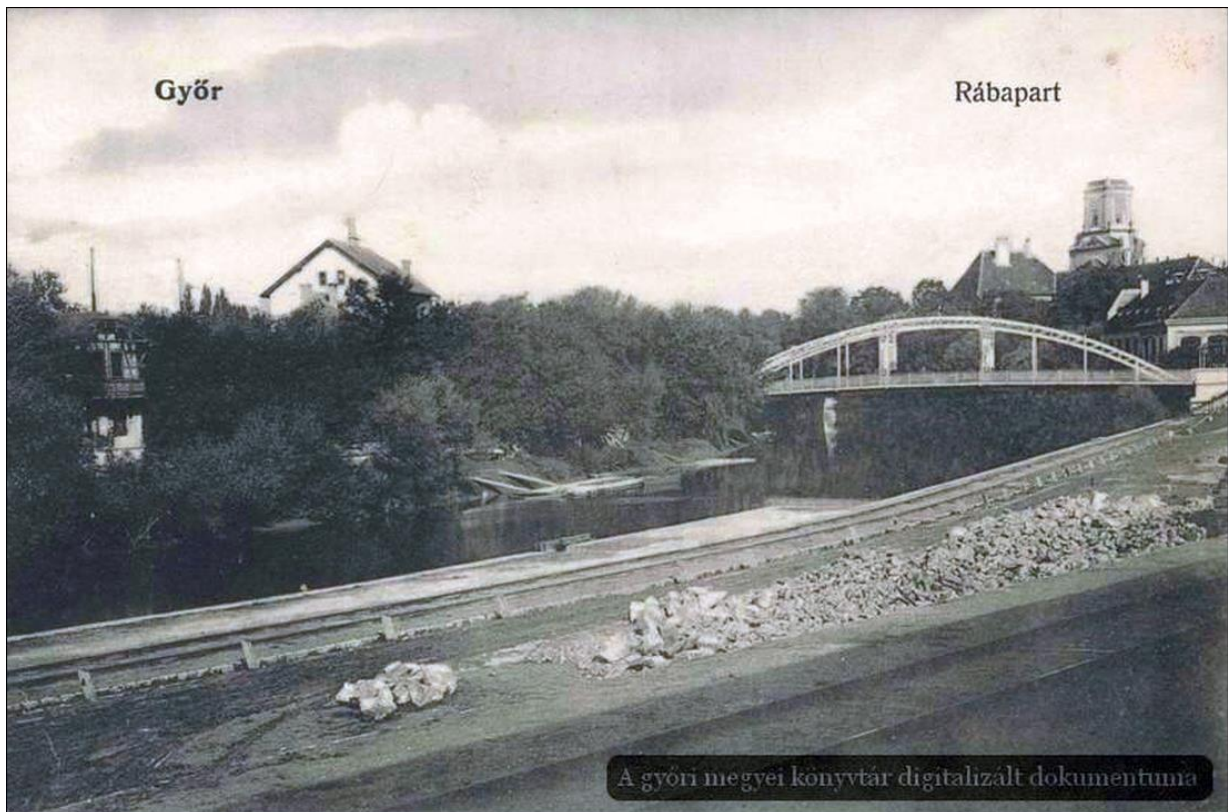
18. kép: A Rába-parti rakodó helyszínrajza (Forrás: MNL OL K 229. 1891-28-14452. Rábaparti rakodó helyszínrajza, 1890. március 7.)



19. kép: A MÁV felvételi épületének terve (vágányok felőli nézet) Pfaff Ferenc aláírásával (Forrás: GYVL ML IV. B. 1406/29. Fölvételi épület, Homlokzat a vasút felé 1890.)



20. kép: A MÁV felvételi épületének földszinti alaprajza (Forrás: GYVL ML IV. B. 1406/29. Fölvételi épület, Földszint alaprajz 1890.)



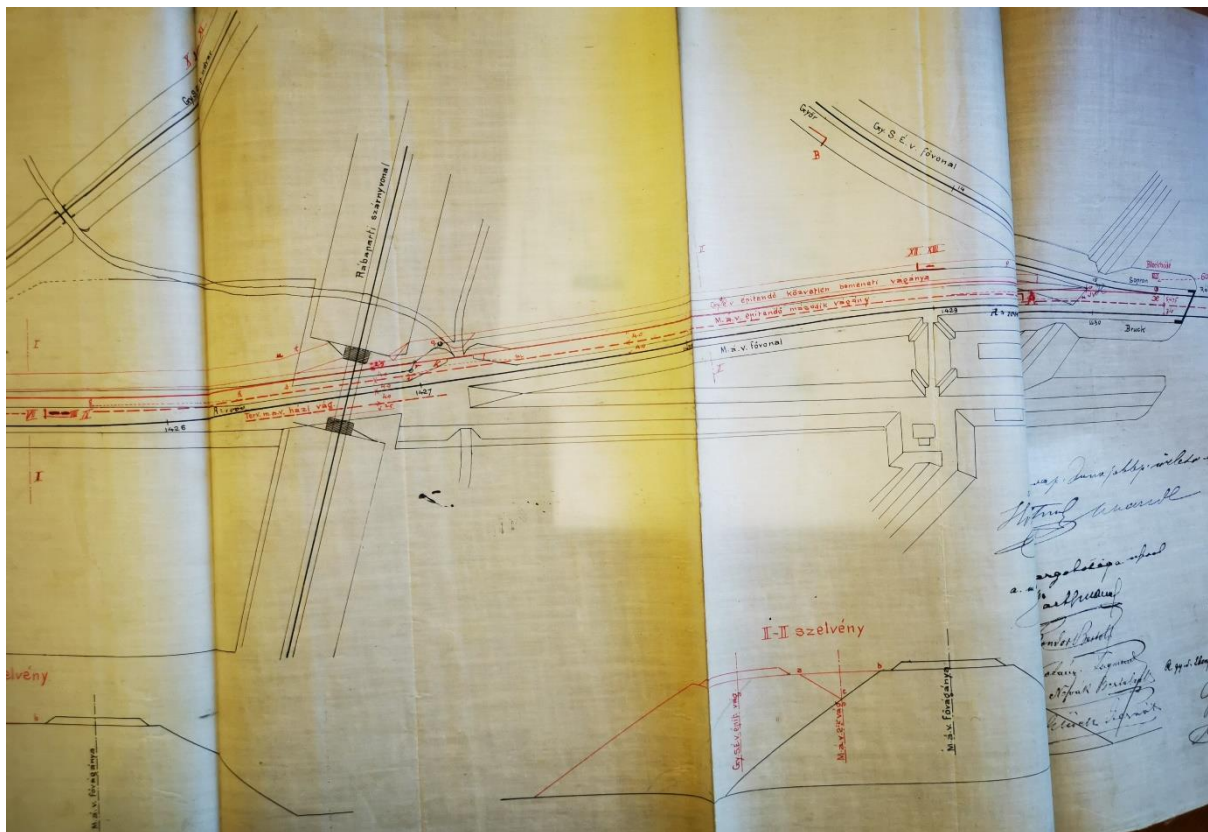
21. kép: A földmunkák a Rába-parti szárnyvasút építése előtt egy vélhetően 1890 környékén készített felvétel alapján egy képeslapon (Forrás: Némáné 2019/2.)



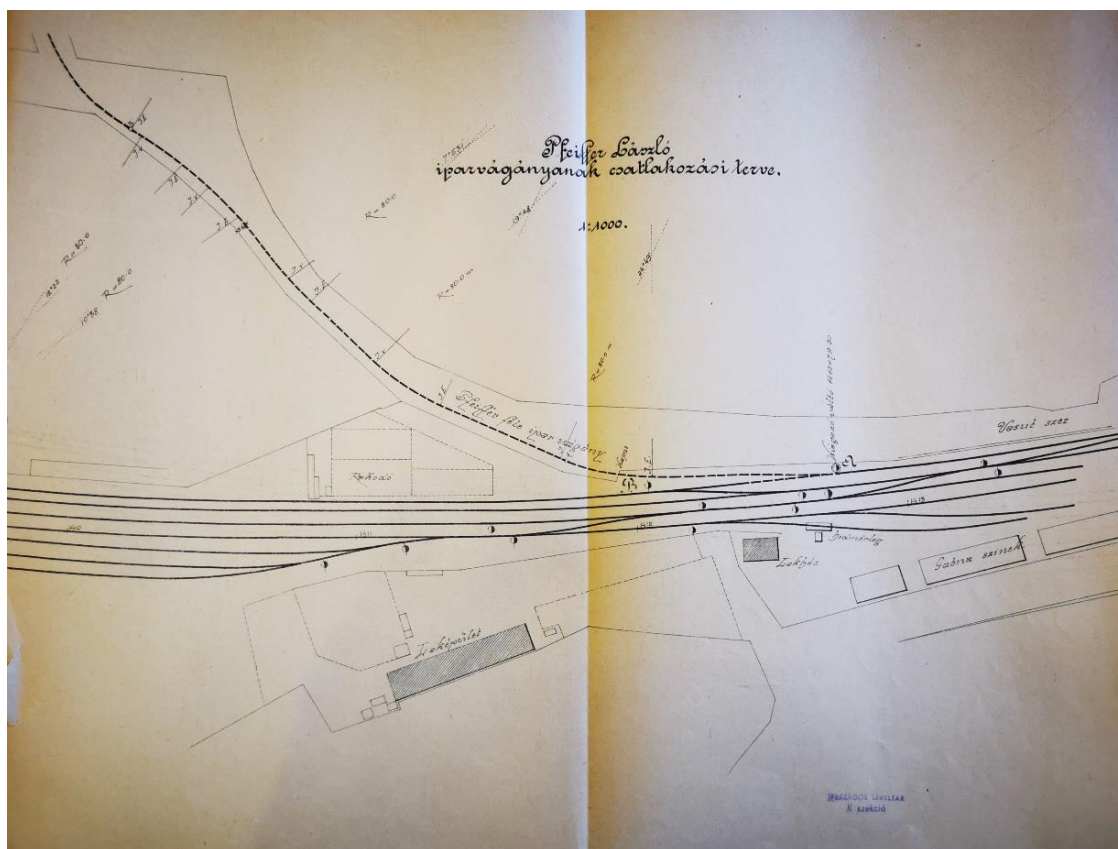
22. kép: Az épülő Rába-parti szárnyvasút egy vélhetően 1890 környékén készített felvétel alapján egy képeslapon (Forrás: Némáné 2019/2.)



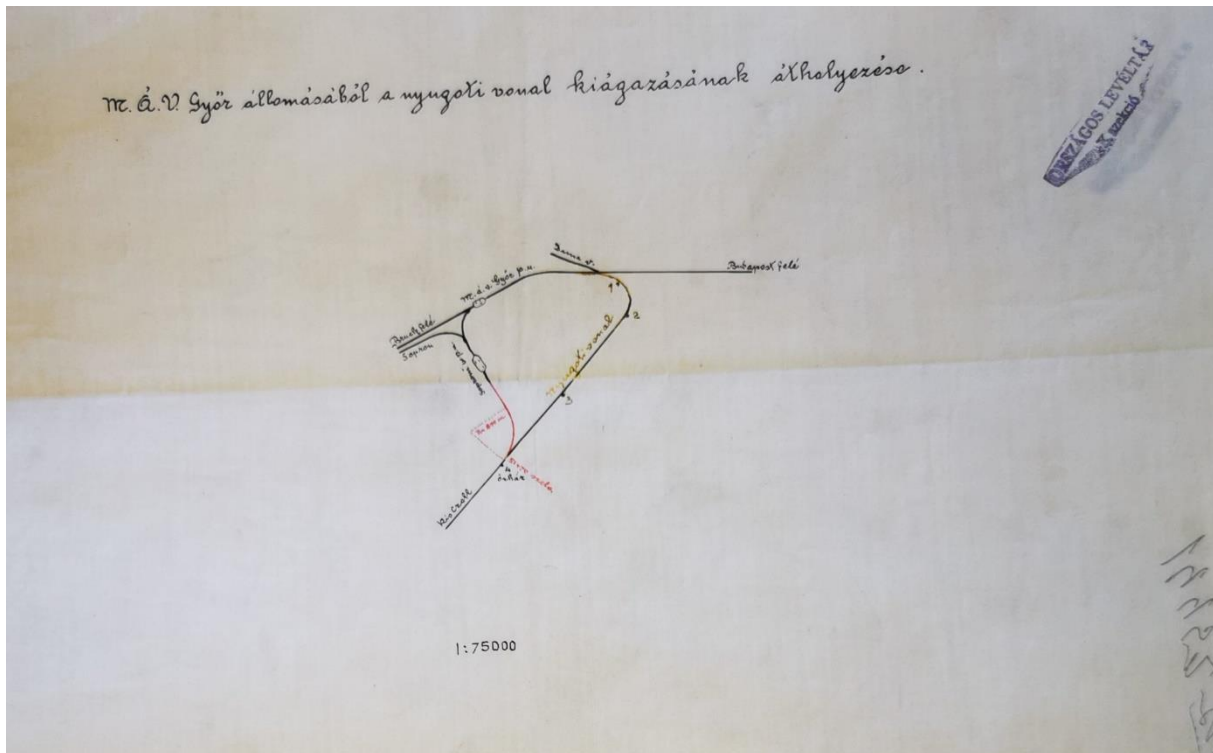
23. kép: A Nyugati Vasút kiscelli vonalának és a GYSEV-pályaudvarának összekötési terve (Forrás: MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr 1890.)



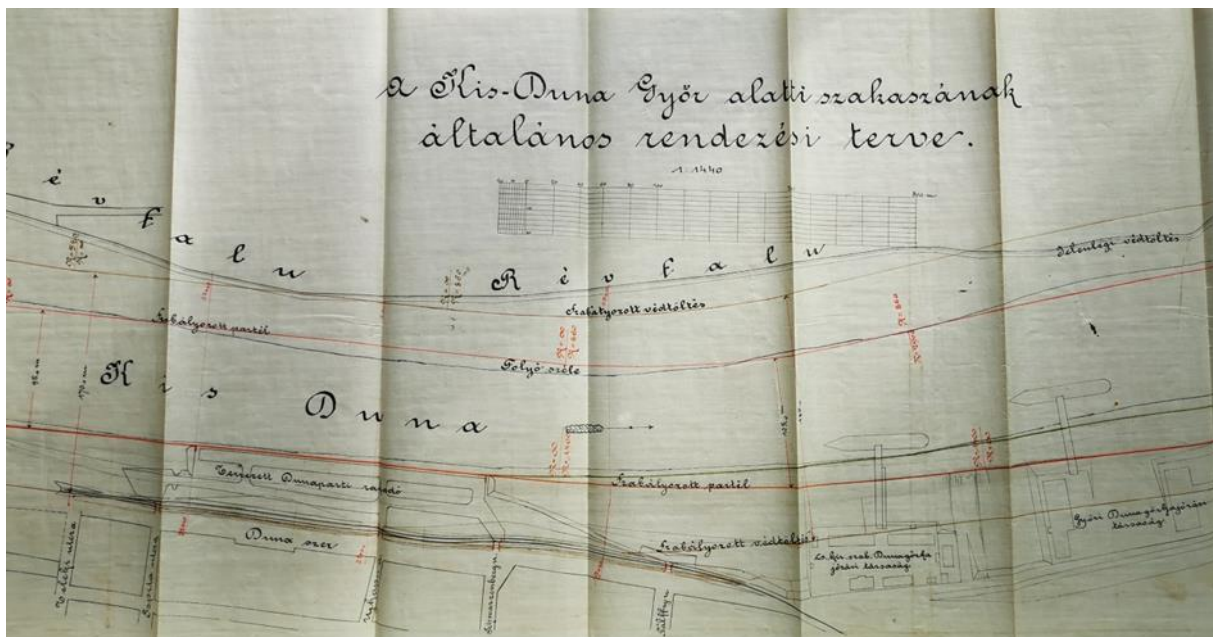
24. kép: A GYSEV deltavágányának tervrajza (Forrás: MNL OL K 229. 1891-28-14452. Tervrajz 1890.)



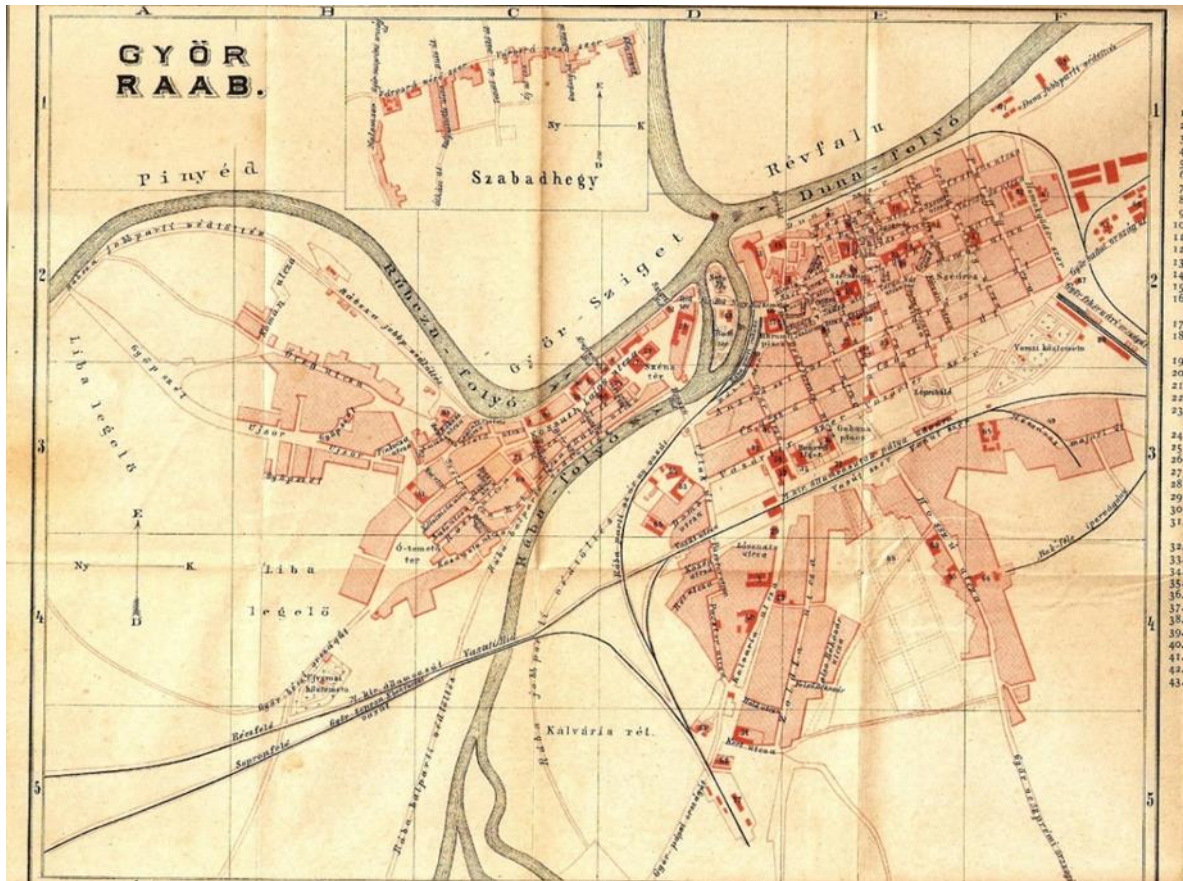
25. kép: A Pfeiffer-féle iparvágány terve (Forrás: MNL OL K 229. 1889-9-14366. Pfeiffer László iparvágányának csatlakozási terve 1890.)



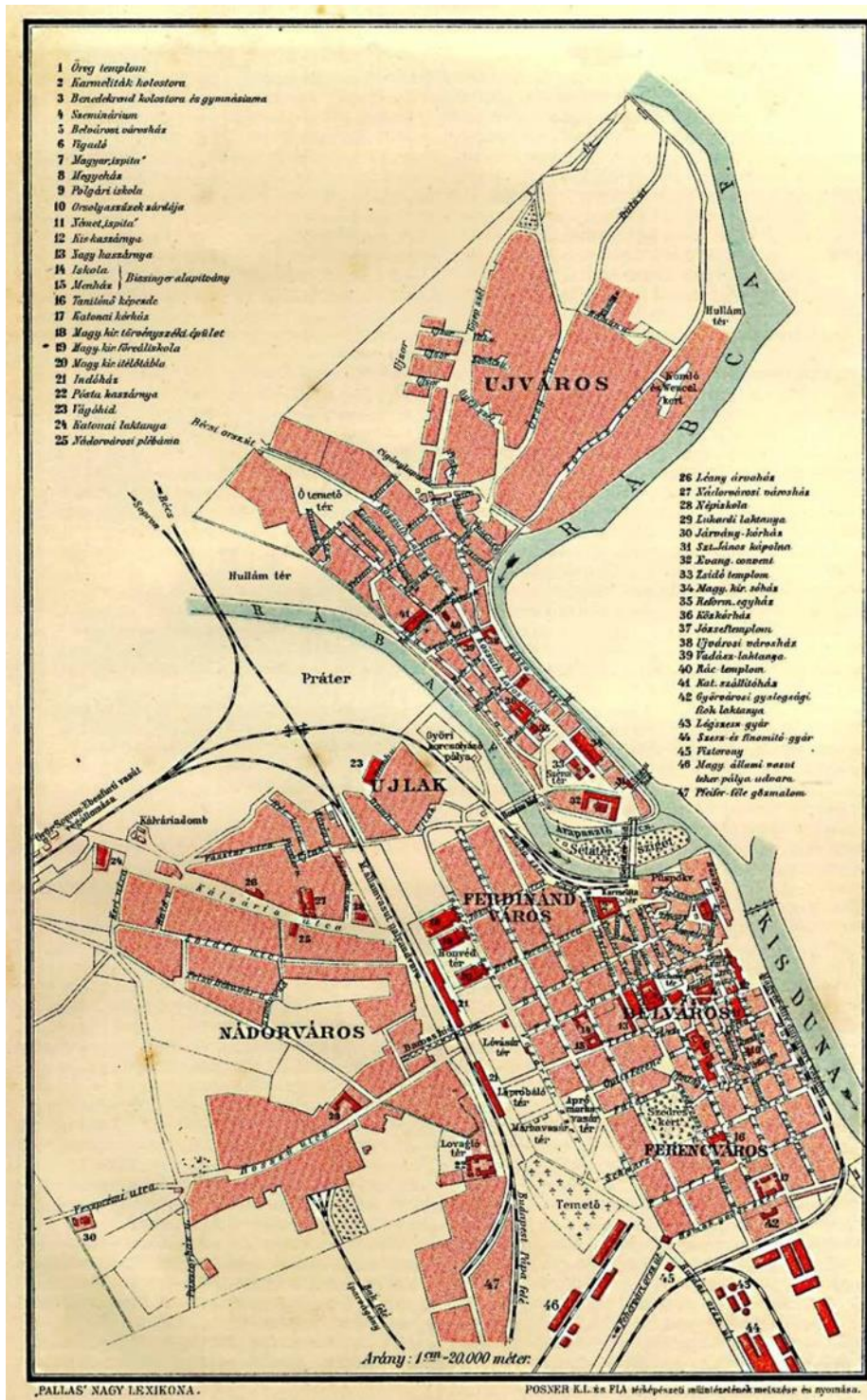
26. kép: A Nyugati Vasút tervezett beágazása a GYSEV-pályaudvarba (Forrás: MNL OL K 229. 1891-28-14452. A M.Á.V. Győr állomásából a nyugati vonal kiágazásának áthelyezése 1891.)



27. kép: A Duna-parti szárnyvonal rakodójának és a Kis-Duna győri szakaszának általános rendezési terve (Forrás: GYVL ML IV. B. 1406/29. A Kis-Duna Győr alatti szakaszának általános rendezési terve 1891.)

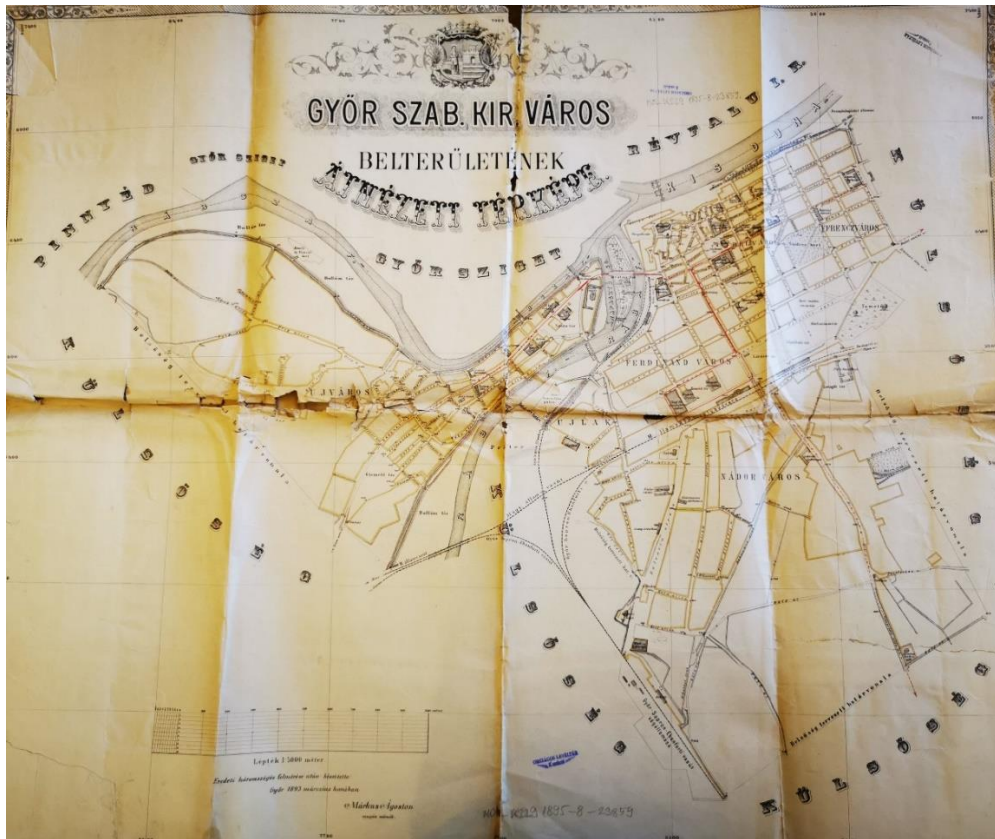


28. kép: Győr térképe 1892 környékéről (Forrás: Woerl 1893. melléklet)



29. kép: Győr térképe 1893 környékéről

(Forrás: A Pallas nagy lexikona. Az összes ismeretek enciklopédiája. VII. kötet. Budapest, Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, 1894. 849. p.)



30. kép: Rosenfeld Bernát villamosvasúti terve (Forrás: MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr. szab. kir. város belterületének átnézeti térképe 1895.)



31. kép: Réthey Ferenc és Latesz Jakab villamosvasúti terve (Forrás: MNL OL K 229. 1891-28-14452. Győr. szab. kir. város belterületének átnézeti térképe 1896.)



32. kép: A Baross híd és a Nádorváros egy korabeli képeslapon (Forrás: Némáné 2019.)



33. kép: A győri városháza és mögötte az indóház egy kis részlete egy korabeli képeslapon (Forrás: Némáné 2019.)



34. kép: A győri pályaudvar egy korabeli képeslapon (Forrás: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=4938&f=1727> letöltési idő: 2023. június 2. 10:50)



35. kép: A győri állomásépület és az előtte található tér egy korabeli képeslapon (Forrás: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=4952&f=1727> letöltési idő: 2023. június 2. 11:03)



36. kép: Az Elevátor és környéke egy 1900-ban lebélyezett képeslapon (Forrás: Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér képeslapgyűjteménye)



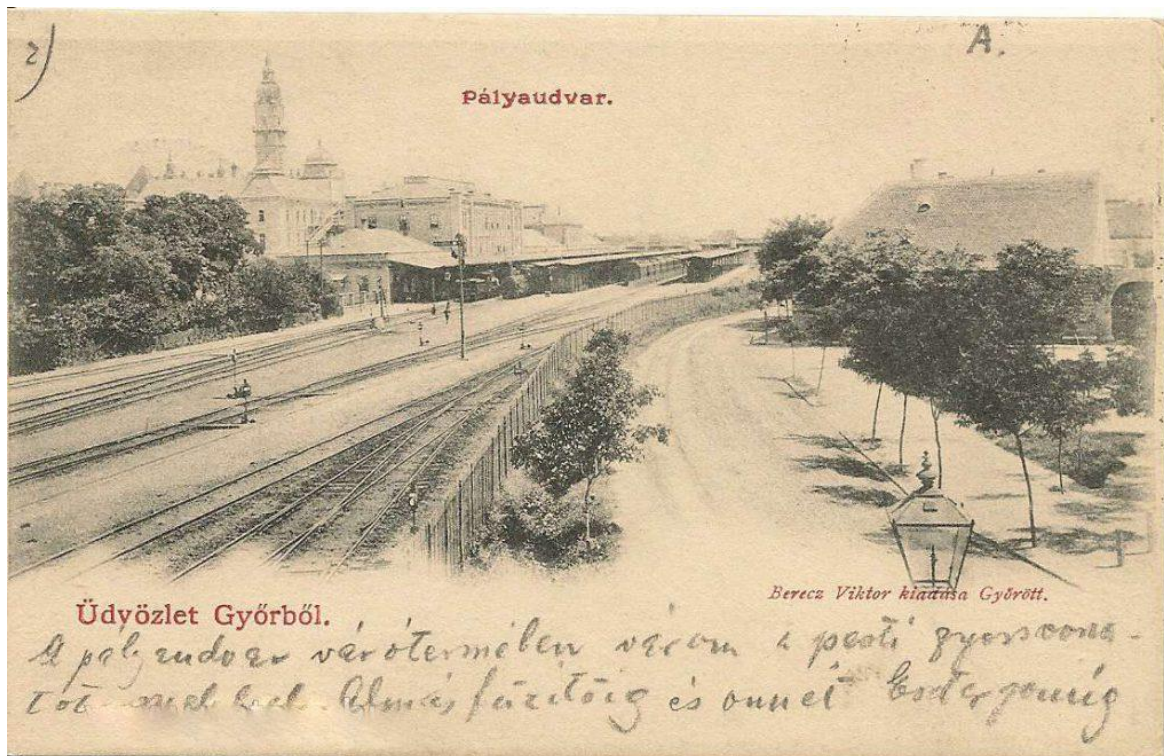
37. kép: Látkép Győrről és a Rába-parti szárnyvasútról 1900 környékén (Forrás: Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér képeslapgyűjteménye)



38. kép: A Rába-rakpart 1900 környékén (Forrás: Winkler – Kuresics 1998. 101. p.)



39. kép: A vagongyár az iparvágánnyal 1900 környékén (Forrás: Winkler – Kurcsics 1998. 112. p.)



40. kép: A győri pályaudvar egy 1901-ben lebélyezett képeslapon (Forrás: <https://regigyor.hu/wp-content/uploads/2017/12/Gyor-palyaudvar-rehidrol-1901.jpg> letöltési idő: 2023. június 2. 10:34)



41. kép: A győri pályaudvar belső fele egy 1902-ben lebélyezett képeslapon (Forrás: <https://regigyor.hu/wp-content/uploads/2017/12/Vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s-1902.jpg> letöltési idő: 2023. június 2. 10:28.)



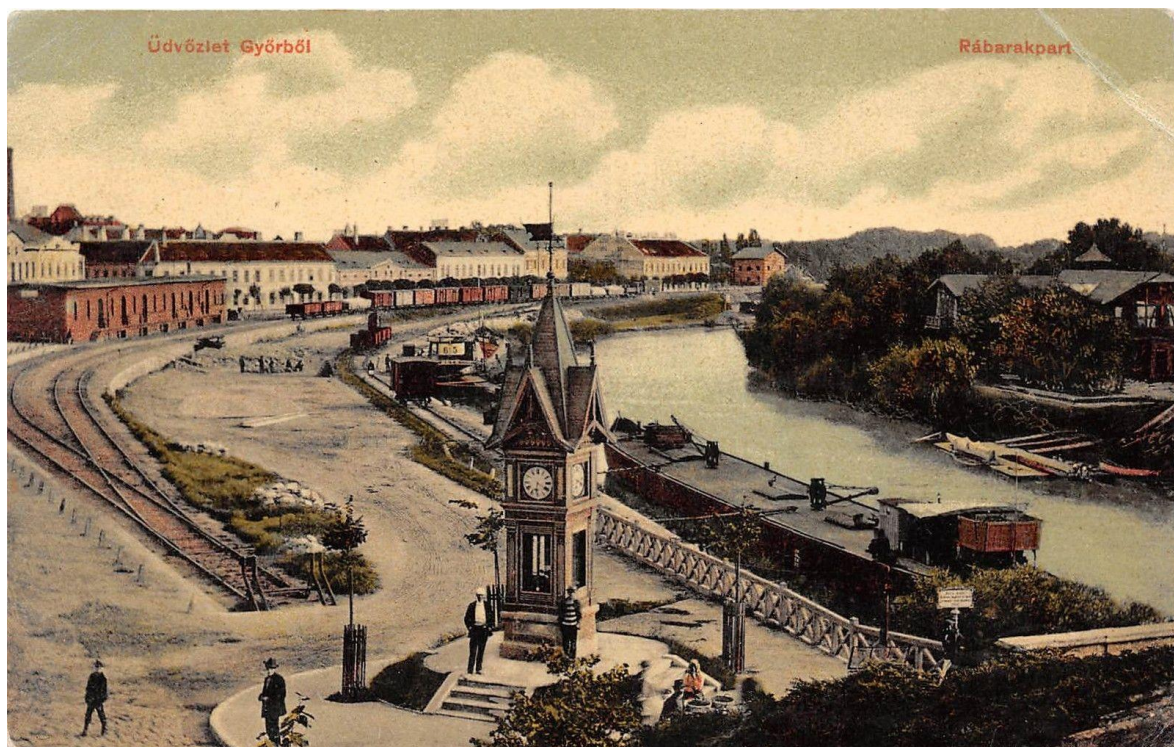
42. kép: A Rába-parti szárnyvasút egy 1902-ben feladott képeslapon (Forrás: <https://regigyor.hu/wp-content/uploads/2017/08/Karmelita-1902-nv.jpg> letöltési idő: 2023. június 4. 9:28)



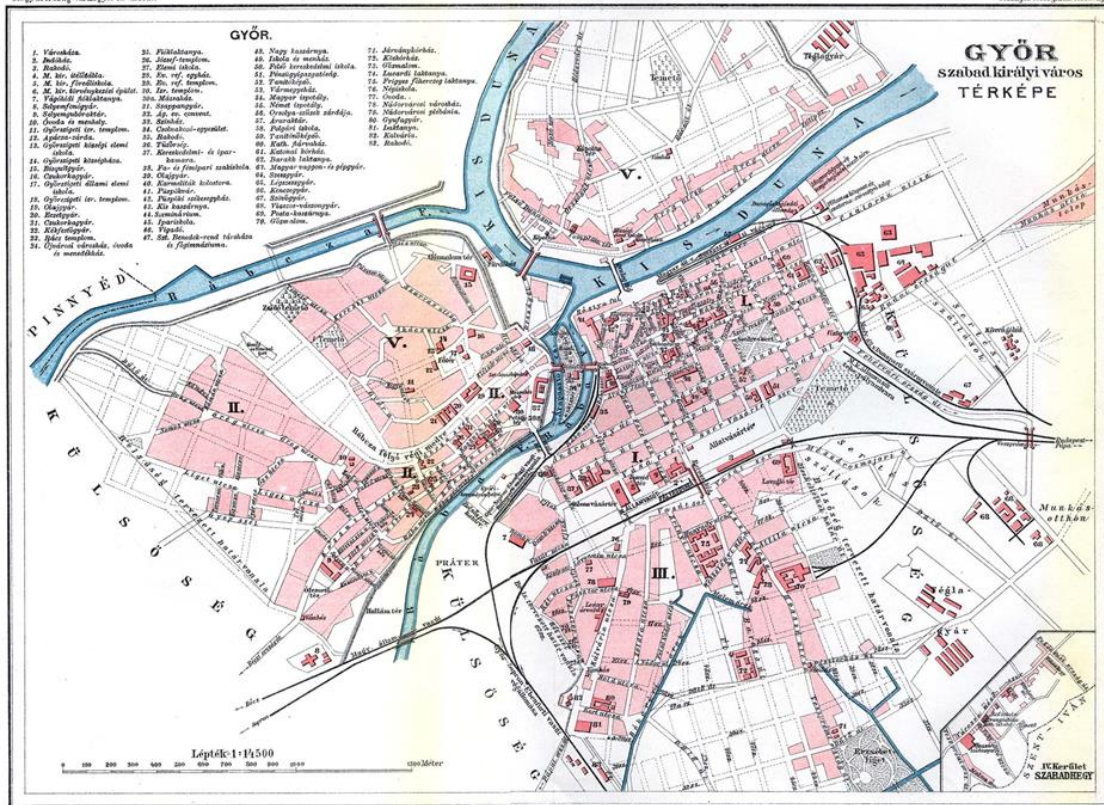
43. kép: A győri indóház eleje egy 1903-ban lebélyezett képeslapon (Forrás: <https://regigyor.hu/wp-content/uploads/2017/12/Gyor-landohaz-1903-bp.jpg> letöltési idő: 2023. június 2. 10:31)



44. kép: A győri pályaudvar 1903-ból (Forrás: <https://regigyor.hu/wp-content/uploads/2017/12/Gyor-vasutallomas-aluljaro-kepeslap-1903..jpg> letöltési idő: 2023. június 2. 10:26)



45. kép: A Rába-parti szárnyvasút egy 1908-ban feladott képeslapon (Forrás: <https://regigyor.hu/wp-content/uploads/2017/08/Gyor-rabarakpart-1908.jpg> letöltési idő: 2023. június 4. 9:15)



46. kép: Győr szabad királyi város térképe 1908-ból (Forrás: Zoltán 1910. 67. p.)
 A térképen két olyan iparvágány is szerepel, amellyel nem foglalkozok, mivel csak 1900 után készültek el: a „villamos központ és csatorna-szivattyú telep”-hez (1903–1904) és a „viaszos-vásongyár”-hoz (1906) vezetők.

Felhasznált források és szakirodalmak

Levéltári források

Győr Megyei Jogú Város Levéltár Műszaki Levéltára, IV. B 1406/29. Győr város Műszaki Hivatala iratai, Tervtár 29–30.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. A. 1056. Győr Szabad Királyi Város Tanácsának iratai, a. Tanácsülési jegyzőkönyvek, 1838.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. A. Győr szab. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 1895.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1104/B. 162. Győr Város Tanácsának Iratai, 1868. II. 7–19. doboz

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1401/a 15. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 1886.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1401/a 16. Győr szab. kir. város Közgyűlési jegyzőkönyve és Iktatókönyve, 1887.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1401/a 17. Közgyűlési jegyzőkönyv, 1888.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1401/a 18. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1889.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1401/a 23. Győr sz. kir. város Közgyűlési Jegyzőkönyve, 1894.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1401/a 25. Közgyűlési Jegyzőkönyv, 1896.

Győr Megyei Jogú Város Levéltára, IV. B. 1402/212. 1880. II. 6–26. doboz

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltára. IV. A 1/c Győr vármegye nemesi közgyűlésének iratai. 222. doboz

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Vármegye Győr Levéltára. Győr Vármegye Törvényhatósági Bizottsága Közgyűlési IV. B 402a/19. 1895.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 1889-9-14366.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 422. doboz

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 423. doboz, 1895-2-5221 (II.)

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 1891-28-14452.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, K 229. Kereskedelemügyi Minisztérium Vasúti és Gyári Szakosztály, 1889-9-8505.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1867-9-1488.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1874-9-1.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-1-5519.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 1879-9-5519.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 173, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumi Levéltár, Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Útépítészeti, Vízépítészeti és Vasúti Szakosztály, 194. doboz

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Krisztinkovich Ede levele Mogyoródy Adolffhoz, 2267. 1882. augusztus 29. Győr

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. R 211–438. Mogyoródy Adolf és Krisztinkovich Ede emlékirata a Győr–zirci helyi érdekű vasút ügyében

Magyar Nemzeti Levéltára Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltára, Győr Vármegye Törvényhatósági Bizottsága IV. B. 402/19. 1893.

Sajtó

A Hítel, 1890.

A Hon, 1869–1875.

A Magyar Királyi Posta és Távirtda Rendeleték Tára, 1891.

A Népbarát, 1864.

Anyagi Érdekeink, 1869–1870.

Az Építési Ipar, 1880–1882., 1884., 1886.

Budapest, 1881., 1896.

Budapesti Híradó, 1846–1847.

Budapesti Hírlap, 1853–1858., 1884., 1886–1887., 1889–1897.

Budapesti Közlöny, 1867–1872., 1874–1875., 1884–1885., 1888., 1895–1896.

Budapesti Szemle, 1882–1883.

Budapesti Visszhang, 1856.

Divatcsarnok, 1856.

Dunántúli Hírlap, 1895., 1899.

Ellenőr, 1870–1871., 1873., 1876., 1879.

Ellenzék, 1881., 1889.

Építő Ipar, 1888., 1892–1894.

Erdély, 1875.
Fővárosi Lapok, 1864., 1882, 1884., 1888–1891., 1893–1895., 1897.
Gazdasági Lapok, 1851., 1857., 1861., 1865.
Gazdasági Mérnök. Gazdasági és Műszaki Hetilap, 1887., 1889., 1891–1892., 1896.
Győr Szab. Kir. Város Hivatalos Értesítője, 1893–1894., 1898.
Győri Hírlap, 1889., 1891–1900
Győri Közlöny, 1857–1900.
Hasznos Mulatságok, 1836.
Hazai's Külföldi Tudósítások, 1838–1839.
Hazánk, 1900.
Hetilap, 1846–1847.
Hírnök, 1838–1840., 1844.
Hölgyfutár, 1856., 1863.
Igazságügyi Közlöny, 1886.
Jelenkor, 1838–1839., 1842., 1844., 1846.
Közlekedési Közlöny, 1947.
Központi Értesítő, 1895.
Köztelek, 1894.
Látcső, 1864.
Magyar Kereskedők Lapja, 1896–1897., 1899–1900.
Magyar Polgár, 1882.
Magyar Újság, 1871.
Magyarország és a Nagyvilág, 1868–1869.
Magyarország, 1899, 1894., 1897., 1900.
Műszaki Hetilap, 1881.
Nefelejts, 1862., 1864.
Nemzet, 1884–1890.
Nemzeti Újság, 1843–1844.
Orvosi Hetilap, 1860.
Pécsi Figyelő, 1895–1896.
Pécsi Közlöny, 1894–1895.
Pécsi Napló, 1893., 1895., 1900.
Pécsi Újság, 1894.
Pesti Hírlap, 1841–1842., 1844–1847., 1879., 1883., 1886., 1889., 1892–1893., 1894–1895.
Pesti Hírnök, 1862., 1865.

Pesti Napló, 1850–1851., 1853–1858., 1862–1863., 1865., 1867–1868., 1870–1872., 1876., 1891., 1894–1895.

Politikai Hetilap, 1865.

Politikai Újdonságok, 1855–1856., 1859., 1862–1863., 1867., 1870.

Posta és Távirida Rendeletek Tára, 1885.

Pressburger Zeitung, 1855.

Rajzolatok, 1836.

Sürgöny, 1862., 1864.

Századunk, 1838., 1841.

Székesfehérvár és Vidéke, 1880., 1889.

Szépirodalmi Figyelő, 1862.

Társalkodó, 1836–1838.

Vasárnapi Újság, 1854., 1856., 1858–1859., 1861–1862., 1869–1870., 1890., 1897.

Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1871–1900.

Világ, 1842.

Képeslapgyűjtemény

Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér képeslapgyűjteménye

Forráskiadványok

1. Magyarország vasúthálózata. In: Szily Kálmán (szerk.): *A Magyar Mérnök-Egyesület Közlönye*. Pest, Kilián György Egyetemi Könyvtáránál, 1867. 65–83. p.

A győr-sopron-ebenfurti vasutvonalak győri állomásánál fölásott római temető. In: *Értesítő a Pannonhalmi Szt-Benedek-Rend győri Főgymnasiumáról az 1875/6. tanév végén*. Győr, Gross Gusztáv- és Társa, 1876. 7–8. p.

A m. k. szab. nyugati vaspálya győr-kis-czel-szombathelyi szakaszának. In: Ambrozovics Béla (szerk.): *A Magyar Mérnök-Egylet Közlönye*. Pest, Athenaeum Nyomda, 1870. 288–289. p.

A m. kir. állami számvevőszék jelentése az 1893. évi zárszámadásról, valamint az államháztartás, államvagyon és állami adóságok kezelése körül az 1893. évben szerzett tapasztalatairól. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1894.

A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. In: Csengery Antal (szerk. és kiad.): *Budapesti Szemle*. Pest, 1862. 15. kötet, 112–131. p.

A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Első rész. A népesség általános leírása községenként. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1902.

A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Negyedik rész. A népesség foglalkozása részletesen. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1905.

A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1887. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1888. augusztus 26.

A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1888. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1889. augusztus 30.

A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1891. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1891. augusztus 25.

A magyar korona országainak állami zárszámadása az 1892. évre. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1893. augusztus 31.

A Pallas Nagy Lexikona, XVIII. kötet. Budapest, Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, 1900.

A' Bécs–Győri vasút' Programjára. In: Tudományos Gyűjtemény. III. kötet, 22. évfolyam, Pest, Trattner-Károlyi, 1838. 108–110. p.

Bel, Matthias: Notitia Hungariae novae historico geographica ... Comitatum ineditorum tomus tertius, in quo continentur ... Comitatus Iaurinensis, Comaromiensis et Strigoniensis. Edendo operi praefuit et praefatus est Gregorius Tóth; textum recensuerunt notisque instruxerunt Bernadett Benei – Rudolphus Jarmalov – Gregorius Tóth. Budapestini, MTA BTK TTI, 2016.

Beschreibung der Bodmerischen schwebenden doppelgeleisigen, und der verbesserten Palmerischen schwebenden eingleisigen Eisenschienenbahn. *Polytechnisches Journal*, 1828. 29. szám, 248–252. p.

Bognár József: A' vasútak, különösen a' Bécs és Brochnia közötti vasút' terve. In: Luczenbacher János – Almási Balogh Pál (szerk.): Tudománytár. 3. kötet. Buda, A' Magyar Tudós Társaság, 1838. 260–267. p.

Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Magyarország monografiája. Budapest, Országos Monografia Társaság, 1910.

Bölöni Farkas Sándor: Utazás Észak-Amerikában. Bukarest, Irodalmi Könyvkiadó, 1966.

Bölöni Farkas Sándor: Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek. Marosvásárhely, Mentor Kiadó, 2008.

Die ersten fünfzig Jahre Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836–1886. Wien, K. k. pr. Kaiser Ferdinand-Nordbahn, 1886.

Dobiecki Sándor: Helyiérdekű vasutaink alapítása, építése és üzlete. Budapest, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, 1893.

Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai (Kereskedelmi monográfia). II. Budapest, Magy. Kir. Államvasutak Igazgatósága, 1896.

Fehér Ipoly (szerk.): Győr megye és város egyetemes leírása. Budapest, Franklin-Társulat Nyomdája, 1874.

Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára, milyen minden város, falu és pusztá, betűrendben körülményesen leiratik. I. kötet. Pest, Nyomtatott Kozma Vazulnál, 1851.

Fényes Elek: Magyarország leírása. Pest, Nyomtatott Beimelnél, 1847.

Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története. Budapest, Magyar Tud. Akadémia Könyvkiadó-Hivatala, 1883.

Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész, 8. szám, Budapest, Légrády Testvérek, 1897.

Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész, 9. szám, Budapest, Légrády Testvérek, 1898.

Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész, 9. szám, Budapest, Légrády Testvérek, 1898.

Galgóczi Károly: Magyarország, a Szerbvajdaság s Temesi bánóság mezőgazdasági statisztikája. Pest, k. n., 1855.

Gonda Béla: A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1936. április 5. 28. szám, 288. p.

Győr Szab. Kir. Város Áruháza Részvénytársaság alapszabályai. Győr, Pannonia-Könyvnyomda, 1899.

Haich Károly: A helyi érdekű vasutakról. Budapest, Wodianer F és Fiai Műintézete, 1910.

Hegyeshalmi Fischer Elemér: Ipar, kereskedelem, közlekedés és vízügy. In: Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Magyarország monografiája. Budapest, Országos Monografia Társaság, 1910. 124–146. p.

Hollán Ernő: A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági Folyóirat*, 1865. 35–47. p.

Hollán Ernő: Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. *Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági Folyóirat*, 1865. 314. füzet, 313–381. p.

Hollán Ernő: Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek az újabb kifejlődése. Pest, Lauffer Vilmos kiadása, 1864.

Hunfalvy János: Hazánk közlekedési eszközeiről. Székfoglaló értekezés Hunfalvy János r. tagtól. Pest, Eggenberg Ferdinánd magyar akadémiai könyvtár, 1867.

Hunfalvy János: Magyarország viszonyainak statisztikai vázlat. In: Statisztikai Közlemények: A hazai állapotok ismeretének előmozdítására kiadja a Magyar Tudományos Akadémia Statisztikai Bizottmánya. V. kötet (1863–1864). Pest, 1863. 3–88. p.

Hunyár Algernon: Város és vasut. *Városok Lapja*, 1913. augusztus 30. 35. szám, 423–424. p.

Keleti Károly: Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statistika szempontjából. Pest, Athenaeum, 1871.

Kossuth Lajos: Országgyűlési Tudósítások. 1834. augusztus 27–1836. május 2. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1961.

Krisztinkovich Ede: Győr. *Nemzetgazdasági Szemle*, 1886. I. füzet, 346–352. p.

List Frigyes: Emlékirat. A magyar közlekedésügy reformjáról. Közli Földes Béla. Budapest, MTA, 1916.

Lovas Gyula (összeáll.): Dokumentumok Győr és Sopron közlekedésének történetéből. *Győri Közlöny 1857–1874.* (kézirat) é. n.

Lovas Gyula (összeáll.): Dokumentumok Győr és Sopron közlekedésének történetéből. *Győri Közlöny* 1875–1896. (kézirat) é. n.

Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam. Budapest, M. Kir. Belügyminisztérium, 1886.

Magyarországi rendeletek tára. Második folyam. Pest, Ráth Mór, 1868.

Maléter Zoltán: A magy. kir. államvasutak budapesti állomásainak fejlődése. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1884. 5. szám, 266–282. p.

Mandello Károly: Közgazdasági havi krónika. In: Jekelfalussy József (szerk.): *Közigazgatási és Közgazdasági Szemle*. Budapest, Pesti Könyvnyomda-Részvénytársaság, 1894. 1109–1111. p.

Mendelényi István: Győr szabad király város' Monographája. Győr, (kézirat) 1897.

Mondello Károly: Közgazdasági havi krónika. In: Jekelfalussy József (szerk.): *Nemzetgazdasági Szemle*. Budapest, Athenaeum Irodalmi S Nyomdai R. Társulat, 1889. 292–299. p.

Mondello Károly – Mandello Gyula: Közgazdasági havi krónika. In: Jekelfalussy József (szerk.): *Nemzetgazdasági Szemle*. Budapest, Pesti Könyvnyomda-Részvénytársaság, 1891. 527–532. p.

Nagy Lajos: Három magyar város. Budapest, Kosmos Könyvkiadó Vállalat, 1933.

Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. I. rész. 7. szám, Budapest, Brózsá Ottó Könyvnyomdája, 1896.

Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle MAGYAR COMPASS. II. rész. 7. szám, Budapest, Brózsá Ottó Könyvnyomdája, 1896.

Persz Adolf: A népesség számviszonyai. In: Fehér Ipoly (szerk.): Győr megye és város egyetemes leírása. Budapest, Franklin-Társulat Nyomdája, 1874. 164–176. p.

Petrovics László: Bellusi Baross Gábor volt magyar kereskedelmi miniszter élete. Eperjes, Kósch Árpád Könyvnyomtató-Intézetéből, 1892.

Pisztóry Mór: Győr város gabnaforgalma és gabnakereskedése. In: Keleti Károly (szerk.): Statisztikai és Nemzetgazdasági Füzetek. A Hazai Állapotok Ismeretének Előmozdítására. Pest, Magyar Tudományos Akadémia, 1871. 8. kötet, 1. füzet, 35–58. p.

Pisztóry Mór: Ipar és kereskedelem. In: Fehér Ipoly (szerk.): Győr megye és város egyetemes leírása. Budapest, Franklin-Társulat Nyomdája, 1874. 317–331. p.

Részletes jelentés az 1886. évre, az állami háztartás, az állami vagyon kezelése körül szerzett számviteli tapasztalatokról és az állami adósságok ellenőrzéséről. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda, 1887. szeptember 15.

Schwarzel Sándor: A vasútak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. In: Schwarzel Sándor (Főszerk.): *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. Budapest, Fanda József Könyvnyomdája, 1880. 5. szám, 538–552. p.

Szablár Gyula (összeáll.): Dokumentumok Győr és Sopron közlekedésének történetéből. *Győri Hirlap* 1899–1902. Győr, (kézirat) 1973.

Szagosztályi ülések. In: Schwarzel Sándor (szerk.): *Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye*. Budapest, Khór és Wein, I–VI. füzet, 1881. 103–127. p.

Szávay Gyula: Győr. Monografia a város jelenkoráról a történelmi idők érintésével. Győr, Győr Szab. Kir Város Törvényhatósága, 1896.

Gróf Széchenyi István: Hitel. Pest, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi István Könyvnyomtató Intézet, 1830.

Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony, Belnay, 1848.

Szitányi Ullmann Móricz: Programmája a' középponti magyar vasutnak. Pest, k. n., 1839.

Thirring Gusztáv (szerk.): A magyar városok statisztikai évkönyve. I. évfolyam. Budapest, Budapest Székesfőváros Házinyomdája, 1912.

Tominac József: Magyar szent korona országainak vasutai 1845–1904. Budapest, Klösz Gy. és fia Térképészeti Műintézet, 1905.

Uj közlekedési hálózatunk. In: Ambrozovics Béla – Ney Béla (szerk.): *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. Pest, Athenaeum Nyomdája, 1873. 2. szám, 66–72. p

Vas út Magyar Országban. In: Tudományos Gyűjtemény. III. kötet, 22. évfolyam, Pest, Trattner-Károlyi, 1838. 106–107. p.

Woerl, Leo: Führer durch Raab und Umgebung. Würzburg, Woerlschen Reisehandbücher, 1893.

Szakirodalom

Aldcroft, Derek H.: Railways and economic growth. *Journal of Transport History*, 1972. 4. szám, 238–249. p.

Babics András (szerk.): A Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézete. Értékezések 1961–1962. Budapest, Akadémiai Nyomda, 1963.

Bácskai Vera: Győr társadalmi összetétele a XVIII. században. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 165–195. p.

Bácskai Vera: Városok és polgárok Magyarországon. I. kötet. Budapest, BFL, 2007.

Bácskai Vera: Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1988.

Bácskai Vera: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Budapest, Osiris Kiadó, 2002.

Bácskai Vera – Nagy Lajos: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1984.

Balázs Péter: „A MAGYAR MARSEILLE” (Társadalmi harcok Győrött és Győr megyében 1848-ban) (Első rész). *Arrabona – Múzeumi Közlemények*, 1961. 3. szám, 111–124. p.

Balázs Péter: Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980.

Balázs Péter: Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 197–299. p.

Bán Dávid: Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig. Budapest, Matura TN–L'Harmattan, 2011.

Bana József – Katona Csaba (szerk.): Szigorúan ellenőrzött vonatok. A Győri Mediawave Fesztivál keretében 2008. április 29-én megrendezett tudományos konferencia előadásai. Budapest–Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára–Magyar Országos Levéltár–Mediawave Közalapítvány, 2009.

Bana József – Morvai Gyula (szerk.): Győr története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 1997. (Városi Levéltári füzetek, 1. szám)

Bay Ferenc: A Győri Lloyd városáért és kereskedelméért 1856–1936. Győr, Baross-Nyomda, 1942.

Bárczi Géza – Országh László (főszerk.): A magyar nyelv értelmező szótára. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1959–1962.

Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza. II. kötet, Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2008.

Beluszky Pál: Magyarország településföldrajza. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003.

Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tóth József (szerk.): Tér – idő – társadalom. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 1990. 92–133. p.

Beluszky Pál: Regionális központok kialakulása Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 2007. 6. szám, 721–729. p.

Beluszky Pál – Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Budapest–Pécs, Dialóg Campus, 2005.

Berend, T. Ivan: History derailed. Central and Eastern Europe in the long nineteenth century. Berkeley–Los Angeles, University of California Press, 2003.

Berend T. Iván – Ránki György: Európa gazdasága a 19. században. 1780–1914. Budapest, Gondolat Kiadó, 1987.

Berend T. Iván – Szuhay Miklós: A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848–1944. Budapest, Kossuth Könyvkiadó–Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1973.

Berényi János: 125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1997. 10. szám, 361–365. p.

Bíró Szilvia – Melis Eszter – Molnár Attila – Tomka Péter – Ujvári Ferenc: Győr területének története az államalapításig. In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. 13–46. p.

Bojkó Béla: Államkapitalizmus Magyarországon (1919–1945). Budapest, Püski Kiadó, 1997.

Borbíró Virgil – Valló István: Győr városépítéstörténete. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1956.

Brownlie, David: John George Bodmer, his life and work, particularly in relation to the evolution of mechanical stoking. *Transactions of the Newcomen Society*, 1925. 1. szám, 86–110. p.

Cottrell, P. L. – Ottley, G.: The beginnings of the Stockton & Darlington Railway. People and documents, 1813–25: a celebratory note. *Journal of Transport History*, 1975. 2. szám, 86–93. p.

Czére Béla: A közlekedés és az emberi élet. *Közlekedési Közlöny*, 1947. december 21. 52. szám, 542–544. p., 1947. december 28. 53. szám, 555–556. p.

Czére Béla: A közlekedés, mint társadalomformáló tényező. *Közlekedési Közlöny*, 1947. április 20. 16. szám, 138–140. p., 1947. április 27. 17. szám, 146–148. p.

Czére Béla: A magyar vasutak hőskora. In: Mezei István – Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Budapest, MÁV Rt., 1996. 7–32. p.

Czére Béla: A vasút története. Budapest, Corvina Kiadó, 1989.

Czére Béla: Közlekedésünk a dualizmus korában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1994. 3. szám, 5–14. p.

Czére Béla: Magánvasút – államvasút. *Közlekedési Közlöny*, 1947. október 12. 42. szám, 441–443. p., 1947. október 19. 43. szám, 452–454. p.

Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században. 1780–1914. Budapest, MÁV Rt., 1997.

Czére Béla – Nagy Ernő: A legyőzött távolság. Budapest, Minerva Kiadó, 1967.

Csiba József – Koltai Mariann – Mezei István (szerk.): A 125 éves MÁV 1868–1993. Budapest, MÁV Rt., 1993.

Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök. A vasutak, posták, távirdák és a gőzhajózás története. I–II. kötet, Budapest, Franklin-Társulat Könyvnyomdája, 1882–1883.

Csorba László: Az önkényuralom kora (1849–1867). In: Gergely András (szerk.): Magyarország története a 19. században. Budapest, Osiris Kiadó, 2005. 279–326. p.

Danyi Dezső – Dávid Zoltán (szerk.): Az első magyar népszámlálás (1784–1787). Budapest, Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára–Művelődésügyi Minisztérium Levéltári Osztálya, 1960.

Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971.

Diószegi István: A stratégiai vasútvonalak kiépítésének ügye a közös tanács előtt az 1880-as években. In: Rác István (szerk.): Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok. Debrecen, KLTE, 1992. 19–29. p.

Döbör András – Jancsák Csaba – Kiss Gábor Ferenc – Nagy Tamás – Zakar Péter (szerk.): Katonák, papok, polgárok 1848/49-ben. Tudományos konferencia a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszékén, 1998. szeptember 24. Szeged, Belvedere Meridionale, 1999.

Edvi Illés Aladár: A pest–kőbányai próbavasút. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1895. 6. szám, 217–223. p.

Erdősi Ferenc: Hadászati szempontok érvényesítése a magyarországi vasúthálózat tervezésekor. *Hadtörténeti Közlemények*, 1986. 3. szám, 571–589. p.

Erdősi Ferenc: Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1987. 1. szám, 46–65. p.

Ertl István: A helyiérdekű vasutak gazdaságtörténete. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1983. 8. szám, 367–372. p.

Estók János (szerk.): Agrárvilág Magyarországon 1848–2004. Budapest, Argumentum Kiadó–Magyar Mezőgazdasági Múzeum, 2008.

Fehér György: A termelés változó feltételei. In: Estók János (szerk.): Agrárvilág Magyarországon 1848–2004. Budapest, Argumentum Kiadó–Magyar Mezőgazdasági Múzeum, 2008. 91–156. p.

Filesz Lajos: A magyar közlekedéspolitika összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In: Ladányi Miksa (főszerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Budapest, Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, 1936. 119–142. p.

Fodor Miklós: Bakonyszentlászló helytörténeti olvasókönyve. Bakonyszentlászló, Bakonyszentlászlói Önkormányzat, 2014.

Fonyó Sándor: Vasútvonal két megyeszékhely között. Vasúti alagutak és támfalak a Bakony völgyében (2. rész). *Sínek Világa*, 2010. 4. szám, 25–29. p.

Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Budapest, Tankönyvkiadó, 1999.

Frisnyák Zsuzsa (szerk.): Baross Gábor. Budapest, Dinasztia Kiadó, 1997.

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest, História–MTA Történettudományi Intézete, 2001.

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: Katona András (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII. 2001–2002. Budapest, Közlekedési Múzeum, 2003. 305–320. p.

Frisnyák Zsuzsa: A vasút és a térbeli mobilizáció jellemzői a 19. században. In: Gecsényi Lajos – Izsák Lajos (szerk.): Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó–MTA Társadalomkutató Központ, 2011. 195–204. p.

Frisnyák, Zsuzsa: A vasút hatása a magyarországi városokra. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2013. 52. szám, 5–20. p.

Frisnyák Zsuzsa: Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút – ember – tér kapcsolatok. Budapest–Nyíregyháza, MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága–Nyíregyházi Egyetem Földrajztudományi Tanszéke, 2022.

Für Lajos: A kapitalista mezőgazdasági termelés megszilárdulása a századfordulón. (1890–1914). In: Gunst Péter – Hoffmann Tamás (szerk.): Agrártörténeti tanulmányok 4. A Magyar mezőgazdaság a XIX–XX. században (1849–1949). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1976. 153–274. p.

Gábler Dénes: Győr a rómaiak korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 19–47. p.

Gárdonyi Géza – Kölkedi István – Kiss Rudolf – Iróffy Kázmér: Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár története 1896–1956. Győr, Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár, 1956.

Gecsényi Lajos: Vázlat Győr XVI–XVII. századi történetéről. In: Bana József – Morvai Gyula (szerk.): Győr története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 1997. (Városi Levéltári füzetek, 1. szám) 35–48. p.

Gecsényi Lajos – Izsák Lajos (szerk.): Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó–MTA Társadalomkutató Központ, 2011.

Gergely András (szerk.): Magyarország története a 19. században. Budapest, Osiris Kiadó, 2005.

Gergely András: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1982.

Gláser Gyula: Győr város mint sertéshizlaló- és sertéselexport-központ. *Győri Szemle*, 1934. 233–238. p.

Gonda Béla: A magyar hajózás. Budapest, Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, 1899.

Granasztói Pál: Építészet, városépítés, társadalom. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1982.

Granasztói Pál: Városfejlődés, infrastruktúra Magyarországon a dualizmus korában. In: Granasztói Pál: Építészet, városépítés, társadalom. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1982. 144–154. p.

Gunst Péter – Hoffmann Tamás (szerk.): Agrártörténeti tanulmányok 4. A Magyar mezőgazdaság a XIX–XX. században (1849–1949). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1976.

Győri Róbert: A határ két oldalán. (Városi vonzáskörzetek és a trianoni határmegvonás a Nyugat-Dunántúlon). In: Győri Róbert – Hajdú Zoltán (szerk.): Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák. Pécs–Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja–Dialóg Campus Kiadó, 2006. 279–292. p.

Győri Róbert: Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön. *Tér és Társadalom*, 1999. 4. szám, 77–106. p.

Győri Róbert – Hajdú Zoltán (szerk.): Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák. Pécs–Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja–Dialóg Campus Kiadó, 2006.

Ifj. Gyüszti László (szerk.): A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020. Tatabánya, Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára, 2021.

Hahnenkamp, Hans: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Eisenstadt, k. n., 1994.

Halmos Károly – Klement Judit – Pogány Ágnes – Tomka Béla (szerk.): A felhalmozás míve. Tanulmányok Kövér György tiszteletére. Budapest, Századvég, 2009.

Hammer Gyula: Győr városföldrajzi tanulmány. Győr, Győr Szab. Kir Város, 1936.

Hanák Péter (főszerk.): Magyarország története 1890–1918. 1. kötet, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978.

Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Budapest, Útügyi Kutató Intézet, 1960.

Hara, Teruyuki – Matsuzato, Kimitaka (szerk.): Empire and society. New approaches to Russian history. Sapporo, Hokkaido University, 1997.

Hendel József: Vasútállomások tervezése. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1959.

Hermann Róbert – Ligeti Dávid (szerk.): Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából. Budapest, Országház Könyvkiadó, 2018.

Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata–Győri Ipartörténeti Alapítvány–GYŐR+ MÉDIA ZRT., 2021.

Honvári János (szerk.): Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig. Budapest, Aula Kiadó, 1997.

Honvári János: A győri gyáripár a kezdetektől az I. világháború végéig. In: Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata–Győri Ipartörténeti Alapítvány–GYŐR+ MÉDIA ZRT., 2021. 43–108. p.

Honvári János: A nyugati periféria történeti folyamatai. In: Rechnitzer János (szerk.): A Kárpát-medence régiói 5. Nyugat-Dunántúl. Pécs–Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja–Dialóg Campus Kiadó, 2007. 21–55. p.

Honvári János: Győr gazdaság- és társadalomtörténete a kiegyezéstől a II. világháború végéig (1867–1945). Győr, (kézirat) 2023.

Honvári János: Kis magyar ipartörténet. A győri szeszgyár története. Budapest, Glória Kiadó, 1995.

Horváth Csaba Sándor (szerk.): Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2023.

Horváth Csaba Sándor: A Cuha-völgyi vasút mint kulturális örökség. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XIII. Apáczai Napok 2009 – Nemzetközi Tudományos Konferencia – Tanulmánykötet: Kreativitás és innováció – Álmodj, alkoss, újíts! Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2010. 255–265. p.

Horváth Csaba Sándor: A Győrt érintő vasútfejlesztési elképzelések a kiegyezésig. *Győri Tanulmányok*, 2022. 1. szám, 47–68. p.

Horváth Csaba Sándor: A Komárom és Esztergom vármegyék vasútjai és Trianon. In: Ifj. Gyüsi László (szerk.): A József Attila Megyei és Városi Könyvtár Évkönyve 2020. Tatabánya, Tatabánya Megyei Jogú Város József Attila Megyei és Városi Könyvtára, 2021. 197–231. p.

Horváth Csaba Sándor: A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2013. 52. szám, 43–68. p.

Horváth Csaba Sándor: A vasút két tömb közötti összekötő szerepe a hidegháború alatt Magyarországon: 1. rész. *Vasi Szemle*, 2020. 3. szám, 322–336. p.

Horváth Csaba Sándor: Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 2017. 1. szám, 81–101. p.

Horváth Csaba Sándor: Győr és a helyiérdekű vasutak a 19. században. In: Horváth Csaba Sándor (szerk.): Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2023. 221–249. p.

Horváth Csaba Sándor: Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2018.

Horváth Csaba Sándor: The role of railways between two blocs during the Cold War in Hungary. El papel de los ferrocarriles entre dos bloques durante la Guerra Fría en Hungría. *TST Revista de Historia – Transportes, Servicios, y Telecomunicaciones*, 2021. 46. szám, 80–111. p.

Horváth Csaba Sándor: Vasútfejlesztési koncepciók a nyugat-dunántúli régióban. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XIV. Apáczai Napok 2010 – Nemzetközi Tudományos Konferencia. Európaiság, magyarság Közép-Európában. Tanulmánykötet. Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2011. 539–551. p.

Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút. Vasút – Történet – Írás. Budapest–Pécs, Virágmandula Kft.–Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány, 2016.

Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet. Pécs, Közlekedéstudományi Egyesület, 2018.

Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú közlekedés I. Fókuszban a vasúti járművek. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2021.

Horváth Ferenc: A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1990. 7. szám, 329–337. p.

Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Budapest, KÖZDOK Kft., 1994. 109–152. p.

Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021.

Huszár Zoltán: A 150 éves Mohács–Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. *Tudásmenedzsment*, 2007. 2. szám, 98–107. p.

Huszár Zoltán: A Duna vonzásában. Fejezetek a Dunagőzhajózási Társaság történetéből. Pécs, Virágmandula Kft., 2013.

Ihrig Dénes (összeáll. és szerk.): A magyar vízszabályozás története. Budapest, Országos Vízügyi Hivatal, 1973.

Illés Pál Attila – Juhász-Laczik Albin (szerk.): Örökség és küldetés. Bencések Magyarországon. Budapest, Magyar Egyháztörténeti Enciklopédia Munkaközösség, 2012.

Imre Lászlóné – Majdán János (szerk.): Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből. Pécs, Magyar Államvasutak Zrt., 2013.

Jenei Ferenc: A középkori Győr. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 119–164. p.

Juhász Lajos: A közraktár-kérdés Pesten a XIX. század közepén. In: Némethy Károly – Bodó Jusztin (szerk.): Tanulmányok Budapest múltjából. 8. Budapest, Budapest Székesfőváros, 1940. 60–84. p.

Kalla-Bishop, Peter Michael: Hungarian railways. Newton Abbot, David and Charles, 1973.

Kalmár Gusztáv: A földrajzi energiák szerepe Győr településföldrajzában. *Földrajzi Közlemények*, 1923. 1. füzet, 57–74. p.

Kalocsai Péter: A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968). *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2013. 52. szám, 113–144. p.

Kalocsai Péter: A közlekedési folyosók és Szombathely mint közlekedési csomópont az ókortól napjainkig. In: Horváth Csaba Sándor (szerk.): Ezerarcú közlekedés II. Fókuszban a személyszállítás. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2023. 251–298. p.

Kalocsai Péter: A nyugat-magyarországi közlekedési hálózat változásai a trianoni békeszerződés következtében. *Világtörténet*, 2022. 4. szám, 241–268. p.

Kalocsai Péter: A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig. In: Kalocsai Péter (szerk.): Közlekedés- és várostörténeti tanulmányok (19–20. század). Pécs, Virágmandula Kft., 2018. 9–22. p.

Kalocsai Péter: A vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában. In: Katona András: (főszerk.), Frisnyák Zsuzsa (szerk.): Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Budapest, Közlekedési Múzeum, 2003. 109–120. p.

Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Szombathely, Vasi Múzeumbarát Egylet, 2011.

Kalocsai Péter – Molnár József: „*Balra tarts, jobbra előzz!*” Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. Szombathely, B. K. L. K., 2001.

Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete. 1700–2000. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002.

Katona András (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII. 2001–2002. Budapest, Közlekedési Múzeum, 2003.

Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-UNIVERSITAS Kft., 1999.

Katona András: (főszerk.), Frisnyák Zsuzsa (szerk.): Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Budapest, Közlekedési Múzeum, 2003.

Katus László: A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711–1914. Pécs, Kronosz Kiadó, 2021.

Katus László: A monarchia közös piaca. *Magyar Tudomány*, 1989. 10–11. szám, 808–820. p.

Katus László: Magyarország gazdasági fejlődése (1890–1914). In: Hanák Péter (főszerk.): Magyarország története 1890–1918. 1. kötet, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 263–401. p.

Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: Lengvári István (szerk.): In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére. Pécs, JPTE TK Kiadó Iroda, 1996. 385–393. p.

Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: Komlos, John (szerk.): Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century. New York, Columbia University Press, 1983. 183–204. p.

Kerekes Hubert: A Győr–Veszprém–Dombóvári Helyi Érdekű Vasút építése és első évtizede. In: Illés Pál Attila – Juhász-Laczik Albin (szerk.): Örökség és küldetés. Bencések Magyarországon. Budapest, Magyar Egyháztörténeti Enciklopédia Munkaközösség, 2012. 1124–1136. p.

Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet. Budapest, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1943.

Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980.

Komlos, John (szerk.): Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century. New York, Columbia University Press, 1983.

Komlos, John: The Habsburg Monarchy as a customs union. Economic development in Austria–Hungary in the nineteenth century. Princeton, Princeton University Press, 1983.

Kovács Endre (főszerk.): Magyarország története 1848–1890. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979.

Kovács Endre (főszerk.): Magyarország története 1848–1890. II. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979.

Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1876-tól 1900-ig. II. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1996.

Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig. I. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1995.

Kövér György: 1873. Egy krach anatómiája. Budapest, Kossuth Kiadó, 1986.

Kövér György: A reformkortól az I. világháborúig. In: Honvári János (szerk.): Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig. Budapest, Aula Kiadó, 1997. 243–311. p.

Kövér György: Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914. Budapest, Gondolat Kiadó, 1982.

Kövér, György: Market integration, economic intervention of the state and the decline of empires: Austria–Hungary and Russia. In: Hara, Teruyuki – Matsuzato, Kimitaka (szerk.): Empire and society. New approaches to Russian history. Sapporo, Hokkaido University, 1997. 93–105. p.

Kubinszky Mihály: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Soproni Szemle*, 1955. 3–4. szám, 129–130. p.

Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Budapest, Corvina Kiadó, 1983.

Kubinszky Mihály – Gombár György: Vasútállomások Magyarországon. Épületek 1846–1988. Budapest, Népszava Kiadó Vállalat, 1989.

Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez. Budapest, Stil Nuovo, 2009.

Ladányi Miksa (főszerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Budapest, Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, 1936.

Lám Frigyes: Egy győri polgár a reformkorszakban. Győr, Győr Szab. Kir. Város, 1928.

Legény József: A vasút története. In: Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-UNIVERSITAS Kft., 1999. 67–86. p.

Lengvári István (szerk.): In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére. Pécs, JPTE TK Kiadó Iroda, 1996.

Lengyel Alfréd: A Bach korszakban. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 301–322. p.

Lengyel Alfréd: A középkori Győr. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 79–108. p.

Lovas Gyula: 125 éves a Bécs–Győr vasútvonal. In: Bana József – Katona Csaba (szerk.): Szigorúan ellenőrzött vonatok. A Győri Mediawave Fesztivál keretében 2008. április 29-én megrendezett tudományos konferencia előadásai. Budapest–Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára–Magyar Országos Levéltár–Mediawave Közalapítvány, 2009. 85–123. p.

Lovas Gyula: 125 éves a Győr–Sopron közötti vasútvonal. *Soproni Szemle*, 2001. 3. szám, 71–92. p.

Lovas Gyula: 90 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Közlekedési Közlöny*, 1969. november 9. 45. szám, 839–841. p.

Lovas Gyula: Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945. (kézirat) 1976.

Lőrincz Ildikó (szerk.): XIII. Apáczai Napok 2009 – Nemzetközi Tudományos Konferencia – Tanulmánykötet: Kreativitás és innováció – Álmodj, alkoss, újíts! Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2010.

Lőrincz Ildikó (szerk.): XIV. Apáczai Napok 2010 – Nemzetközi Tudományos Konferencia. Európaiság, magyarság Közép-Európában. Tanulmánykötet. Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2011.

Majdán János (szerk.): Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010.

Majdán János: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Budapest, Kossuth Kiadó, 1987.

Majdán János: A celldömölki vasútállomás vonzaskörzete 1895-ben. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények*, 2003. 2. szám, 58–65. p.

Majdán János: A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In: Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő. Veszprém, MTA Pécsi és Veszprémi Bizottsága, 1986. 447–456. p.

Majdán János: A helyiérdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In: Majdán János (szerk.): Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskola Kiadó, 2010. 63–78. p.

Majdán János: A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000. Pécs, Pro Pannonia, 2014.

Majdán János: A Magyar Nyugoti Vasút kiépülése. *Tudásmenedzsment*, 2020. 1. szám, 110–120. p.

Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. 121–134. p.

Majdán János: A vasutak és a dunai kikötő kapcsolata 1895-ben. *Közép-Európai Közlemények*, 2009. 4–5. szám, 102–108. p.

Majdán János: Az Észak-Dunántúli megyeszékhelyek vasútállomásainak vonzáskörzete (1896-ban). In: Nemes István (szerk.): A Dunántúl településtörténete, Pécs, MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 1990. 181–187. p.

Majdán János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán János (szerk.): Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Kiadó, 2010. 85–106. p.

Majdán János: Baross Gábor zónatarifája. Emlékezés a 125 éve elhunyt miniszterre. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet. Pécs, Közlekedéstudományi Egyesület, 2018. 401–424. p.

Majdán János: Baross Gábor zónatarifájának nemzetközi visszhangja. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú közlekedés I. Fókuszban a vasúti járművek. Budapest, Közlekedéstudományi Egyesület, 2021. 114–135. p.

Majdán János: Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, MÁV Rt., 1997.

Majdán János: Magyarország közlekedése. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza. II. kötet, Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2008. 72–109. p.

Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010.

Majdán János: Pécs, mint közlekedési központ (1846–1946). In: Vargha Dezső – Szirtes Gábor (szerk.): Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből: Tanulmányok. Pécs, Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara–Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, 2005. 55–85. p.

Majdán János: Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In: Majdán János (szerk.): Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. 9–19. p.

Majdán, János: The Impacts of the Railways on the Lifestyle in Hungary until 1918. In: Mârza, Radu (szerk.): Shaping Modernity: The Railway Journey Across Two Centuries. Cluj-Napoca, MEGA, 2022. 91–111. p.

Majdán János – Varga Gábor: GYSEV. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Rubicon*, 2014. 8. szám, 80–85. p.

- Maurer Vilmos: A vasutak pénzügyei. Budapest, Wodianer F., 1910.
- Mârza, Radu (szerk.): Shaping Modernity: The Railway Journey Across Two Centuries. Cluj-Napoca, MEGA, 2022.
- M. Eddie, Scott: A pénzügyi függetlenség korlátai a vámunió szuverén államaiban: az Osztrák–Magyar Monarchia mint „adóunió” 1868 és 1911 között. *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 2004. 1. szám, 202–217. p.
- M. Eddie, Scott: Financing the common expenditures of the Dual Monarchy. The Dual Monarchy as an economic system. In: Halmos Károly – Klement Judit – Pogány Ágnes – Tomka Béla (szerk.): A felhalmozás míve. Tanulmányok Kövér György tiszteletére. Budapest, Századvég, 2009. 359–370. p.
- Mentes Zoltán (szerk.): Győr–Sopron megyei utak története. Győr, Győri Közúti Igazgatóság, 1987.
- Mentes Zoltán – Galgóczi József: Hidak Győr-Moson-Sopron megyében. Győr, Győri Közúti Igazgatóság, 1993.
- Mezei István (szerk.): A 150 éves magyar vasút 1846–1996. Budapest, MÁV Rt., 1996.
- Mezei István – Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Budapest, MÁV Rt., 1996.
- Nagy Mariann: Vámszövetség és kvóta – A gazdasági kiegyezés. In: Hermann Róbert – Ligeti Dávid (szerk.): Megosztó kompromisszum. Az 1867. évi kiegyezés 150 év távlatából. Budapest, Országház Könyvkiadó, 2018. 173–190. p.
- Nagy Tamás: A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale*, 1995. 3–4. szám, 18–26. p.
- Nagy Tamás: A magyar vasútügy az 1848-49. évi forradalom és szabadságharc idején. In: Döbör András – Jancsák Csaba – Kiss Gábor Ferenc – Nagy Tamás – Zakar Péter (szerk.): Katonák, papok, polgárok 1848/49-ben. Tudományos konferencia a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszékén, 1998. szeptember 24. Szeged, Belvedere Meridionale, 1999. 87–101. p.
- Nemes Gábor: Háború és béke. Győr története (1387–1447). In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. 139–160. p.
- Nemes István (szerk.): A Dunántúl településtörténete, Pécs, MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 1990.
- Nemesné Matus Zsanett: Győr kézművesipara a kezdetektől 1872-ig. In: Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata–Győri Ipartörténeti Alapítvány–GYŐR+ MÉDIA ZRT., 2021. 9–26. p.
- Némethy Károly – Bodó Jusztin (szerk.): Tanulmányok Budapest múltjából. 8. Budapest, Budapest Székesfőváros, 1940.
- Oross András: Tervezetek a győri villamos megvalósítására a 19–20. század fordulóján. *Győri Tanulmányok*, 2013. 34. szám, 97–109. p.

Orosz István: Magyarország mezőgazdasága a dualizmus első évtizedeiben. In: Kovács Endre (főszerk.): Magyarország története 1848–1890. II. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979. 1039–1118. p.

Pammer, Michael: Austrian private investments in Hungary, 1850–1913. *European Review of Economic History*, 1998. 2. szám, 141–169. p.

Paturi, Felix R. (összeáll.): A technika krónikája. Budapest, Officina Nova Kiadó, 1991.

Perger Gyula: Újváros. Győr, Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér, 2021.

Petrik Ottó – Szegő Ferenc: 125 éves a magyar vasút. Budapest, MAVOE, 1971.

Pogány Mária: Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980.

Rácz István (szerk.): Politikai gondolkodás – műveltségi áramlatok. Debrecen, KLTE, 1992.

Rásky Mihályné: Dr. Óvári Ferenc, Balatonalmádi mecénása. *Veszprémi Szemle*, 2013. 2. szám, 94–101. p.

Rechnitzer János (szerk.): A Kárpát-medence régiói 5. Nyugat-Dunántúl. Pécs–Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja–Dialóg Campus Kiadó, 2007.

Regős Szilveszter: A magyarországi közúthálózat fejlődésének története. In: Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-UNIVERSITAS Kft., 1999. 21–39. p.

Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1876 és 1900 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1876-tól 1900-ig. II. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1996. 113–120. p.

Robbins, Michael: What kind of railway history do we want? *Journal of Transport History*, 1957. 2. szám, 65–75. p.

Roth, Ralf: Interactions between Railways and Cities in Nineteenth-Century Germany: Some Case Studies. In: Roth, Ralf – Polino, Marie-Noëlle (szerk.): *The city and the railway in Europe*. Aldershot, Ashgate, 2003. 1–27. p.

Roth, Ralf: *The City and the Railway in the World: Looking Back over Two Centuries*. In: Roth, Ralf – van Heesvelde, Paul (szerk.): *The city and the railway in the world from the nineteenth century to the present*. London, Routledge, 2022. 1–119. p.

Roth, Ralf – Polino, Marie-Noëlle (szerk.): *The city and the railway in Europe*. Aldershot, Ashgate, 2003.

Roth, Ralf – van Heesvelde, Paul (szerk.): *The city and the railway in the world from the nineteenth century to the present*. London, Routledge, 2022.

Rúzsás Lajos: A városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII–XIX. században. In: Babics András (szerk.): *A Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézete. Értekezések 1961–1962*. Budapest, Akadémiai Nyomda, 1963. 279–315. p.

Rúzsás Lajos: *Városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII–XIX. században*. 2. rész. Budapest, Akadémiai Nyomda, 1964. 179–223. p.

Sáry István: A szigetközi vasútépítés tervezetének története. In: Sáry István: „A városszépítő”. Válogatott cikkek, tanulmányok Győr város és megye múltjából. Győr, Győr-Moson-Sopron Megye Levéltára–Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 2008. 225–240. p.

Sáry István: „A városszépítő”. Válogatott cikkek, tanulmányok Győr város és megye múltjából. Győr, Győr-Moson-Sopron Megye Levéltára–Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 2008.

Sáry István: Győr és a vasutak. *Győri Tanulmányok Füzetek. Tudományos Közlemények*, 2001. 6. szám, 1–48. p.

Schivelbusch, Wolfgang: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században. Budapest, Napvilág Kiadó, 2008.

Schulze, Max-Stephan: Origins of catch-up failure: Comparative productivity growth in the Habsburg Empire, 1870–1910. *European Review of Economic History*, 2007. 2. szám, 189–218. p.

Schulze, Max-Stephan: Patterns of growth and stagnation in the late nineteenth century Habsburg economy. *European Review of Economic History*, 2000. 4. szám, 311–340. p.

Schulze, Max-Stephan – Wolf, Nikolaus: Economic nationalism and economic integration: The Austro–Hungarian Empire in the late nineteenth century. *Economic History Review*, 2012. 2. szám, 652–673. p.

Simmons, Jack: Rail 150: 1975 or 1980? *Journal of Transport History*, 1980. 1. szám, 1–8. p.

Simon Károly: A Veszprém-környéki vasutak kialakulásáról /1899–1909/. In: Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete. Falvak, városok és puszták a Dunántúlon. XI–XIX. század). Veszprém, MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 1987. 403–408. p.

Sinay Jenő: Az első győri gyár története 1845–1970. Győr, (kézirat) 1970.

Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő. Veszprém, 1986.

Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete. Falvak, városok és puszták a Dunántúlon. XI–XIX. század). Veszprém, MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 1987.

Somogyi Ede (szerk.): Magyar Lexikon, az összes tudományok enciklopédiája. 3. kötet. Budapest, Rautmann Frigyes, 1879.

Sternhart, Hans: Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr–Sopron–Ebenfurter-Eisenbahn. Wien, Josef Otto Verlag, 1966.

Sülle Ferenc: A pécsi üzletvezetőség története. In: Imre Lászlóné – Majdán János (szerk.): Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből. Pécs, Magyar Államvasutak Zrt., 2013. 39–47. p.

Szabad György: Az önkényuralom kora (1849–1867). In: Kovács Endre (főszerk.): Magyarország története 1848–1890. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979. 439–694. p.

Szabolcsy Antal: A közlekedés története. Budapest, Wodianer F., 1910.

Szakál Gyula: A polgár és városa. *Műhely: Kulturális Folyóirat*, 1995. 2–3. szám, 41–47. p.

Szakál Gyula: Győr a modellváltó város 1867–1918. *Győri Tanulmányok*. Győr a modellváltó város 1867–1918. Források a dualizmus kori Győr történetéből. 2011. 33. szám, 13–62. p.

Szakál Gyula: Győri elit a 19. és a 20. század fordulóján. In: Bana József – Morvai Gyula (szerk.): Győr története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Levéltára, 1997. (Városi Levéltári füzetek, 1. szám) 95–108. p.

Szakál Gyula: Polgárosodás és politikai magatartás Győrben a 19. és a 20. század fordulóján. *Műhely – Polgárosodás és modernizáció a Monarchiában*. Győr, Hazánk Kiadó, 1993. 47–54. p.

Szakál Gyula: Vállalkozó győri polgárok 1870–1940. Sikeres történelmi modellváltás. Budapest, L'Harmattan, 2002.

Szávai Ferenc: Volt-e szerepe a gazdasági tényezőnek az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásában? *Közép-Európai Közlemények*, 2009. 1. szám, 61–72. p.

Széchenyi István: Napló. Budapest, Gondolat Kiadó, 1978.

Szenicey Rezső: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Közlekedési Közöny*, 1956. február 12. 7. szám, 121–123. p.

Szigeti József: A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról. *Közlekedési Közöny*, 1980. április 27. 17. szám, 310–313. p.

Szulovszky János: Győr kisipara. Az első általános ipartörvénytől az I. világháború végéig. In: Honvári János (szerk.): Iparváros. Győr iparának története a kezdetektől napjainkig. Győr, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata–Győri Ipartörténeti Alapítvány–GYŐR+ MÉDIA ZRT., 2021. 27–42. p.

Tabiczky Zoltánné: A Magyar Vagon- és Gépgyár története 1. 1896–1945. Győr, Rába Magyar vagon- és Gépgyár, 1972.

Tanel, Franco: A vasút története. A gőzmozdonyoktól a gyorsvasútig. Budapest, Geographia Kiadó, 2007.

Tisza István: A magyar állami és magán vasúttársaságok kialakulása 1847 és 1875 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig. I. kötet. Budapest, MÁV Rt., 1995. 82–104. p.

Torma Attila: Régi győri szállodák, vendéglők, kávéházak... Turizmus és vendéglátás (1850–1950). Győr, Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér, 2018.

Torma Attila: Városrészek születése: Nádorváros, Jancsifalu. I. kötet. Győr, Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér, 2022.

Torma Attila: Vásárterek, piachelyek Győrben a 19. század közepétől a rendszerváltozásig. Győr, Hazánk Kiadó, 2012.

Tóth Endre: Római utak Pannoniában. *Ókor*, 2004. 1. szám, 43–48. p.

Tóth József (szerk.): Tér – idő – társadalom. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 1990.

Tóth László: Magyarország közútjainak története. Budapest, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatósága, 1995.

Tóth Róbert: Anekdota vagy valóság? Veszprém küzdelme a fővonalai pályaudvarért. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet. Pécs, Virágmandula Kft., 2018. 179–204. p.

Tóth Sándor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút kronológiája képekben. Sopron, GYSEV, 2022.

Tóth Sándor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az országhatár közötti vonalak építéstörténetéhez. Sopron, 2010. (Soproni Szemle kiadványai, Új sorozat 19.)

Ujhely Géza: A vasútügy története. Budapest, Atheneum Irodalmi és Nyomdai R.-T. 1910.

Uzsoki András: Győr településtörténete az őskorban. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 7–18. p.

Váczy Péter: A város az ókor és a középkor fordulóján. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 49–78. p.

Vajk Ádám: A rövid 14. század: a fejlődő Győr az Anjou-korban (1301–1387). In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. 111–138. p.

Valló István: Győr ismertetése és tájékoztatója. Győr, Győr Barátai Köre, 1930.

Vargha Dezső – Szirtes Gábor (szerk.): Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből: Tanulmányok. Pécs, Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara–Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, 2005.

Verdier, Nicolas: A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2008. 32. szám. 31–59. p.

Veszprémi György: Győr első vashídjának története. *Honismeret*, 1993. 1. szám, 76–79. p.

Völgyi Ferenc: Győr gazdasági élete 1867-től. Győr, k. n., 1940.

Vörös Antal: A magyar mezőgazdaság a kapitalista átalakulás útján (1849–1890). In: Gunst Péter – Hoffmann Tamás (szerk.): Agrártörténeti tanulmányok 4. A Magyar mezőgazdaság a XIX–XX. században (1849–1949). Budapest, Akadémiai Kiadó, 1976. 9–152. p.

Vörös Károly: Gazdaság és társadalom a dualizmus korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): Győr várostörténeti tanulmányok. Győr, Győr Megyei Város Tanácsa, 1971. 323–404. p.

Vörös Károly: Győr és Pest harca a dunai gabonakereskedelemtől 1850–1881. *Arrabona*, 1965. 7. szám, 471–491. p.

Winkler Antal: A győri gabonakereskedelem a múltban és ma. *Győri Szemle*, 1934. 260–266. p.

Winkler Gábor – Kurcsics László: Győr 1539–1939. Győr, Műhely Folyóiratkiadó Közhasznú Társaság, 1998.

Zelovich Kornél: A magyar vasutak története. Budapest, Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925.

Zelovich Kornél: Széchenyi és a magyar közlekedésügy. Budapest, MTA, 1925.

Zelovich Kornél: Széchenyi mérnöki alkotásai. Budapest, Németh József Technikai Könyvkiadóvállalat, 1923.

Zwickl, Ludwig: GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. Wien, BAHNmedien.at, 2011.

Zsoldos Attila: Győr az Árpádok királyságában. In: Horváth Richárd (szerk.): Győr története I. A kezdetektől 1447-ig. Győr, Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 2021. 47–84. p.

Internetes források

Antaliné Hujter Szilvia: Elevátor a Mosoni-Duna partján.
<https://www.gyorisalon.hu/news/7564/61/>

Bedő Mónika: A győri vasútállomás átépítése a 19. század végén.
<https://www.gyorisalon.hu/news/12822/61/>

Némáné Kovács Éva: A „monumentális” Baross híd építésének története.
<https://www.gyorisalon.hu/news/13420/66/>

Némáné Kovács Éva. Gőzmozdonyok a város szívében: a Rába-parti szárnyvasút.
<https://www.gyorisalon.hu/news/12522/61/>

https://lemil.blog.hu/2012/11/15/vasut_es_kosut

<https://maps.arcanum.com>

<https://net.jogtar.hu>

<http://realzoldek.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>

<https://regigyor.hu/>

<http://www.vasutallomasok.hu/>