

A győri MÁV-pályaudvar áruforgalmi jellemzői az 1895-ös adatfelvétel alapján

Horváth Csaba Sándor
Széchenyi István Egyetem, Győr

Bevezetés

A vasúttörténet-írás kiemelkedően releváns forrásai közé tartoznak a korabeli összeírások. Mivel ezek a megírásuk és összegyűjtésük alkalmával sok időt, munkát és precizitást igényeltek, meglehetősen csekély számban állnak rendelkezésre. E tanulmányban a céloom az 1895-re véglegesített, Edvi Illés Sándor által szerkesztett, a Magyar Királyi Államvasutak és a kezelésükben lévő HÉV-ek áruforgalmi viszonyairól szóló összeírásból Győr vonzaskörzet-vizsgálatának ismertetése. A munka rendkívül értékes, ugyanakkor a GYSEV és a Déli Vasút állomási adatai nem szerepelnek benne. Mivel Győrt az előbbi érintette, pályaudvara is volt itt, így azzal kapcsolatban csak a MÁV-os indóházban található vagy onnan átkerült árukról szerepelnek adatok. Ettől függetlenül így is kiváló képet lehet alkotni az Északnyugat-Dunántúl legjelentősebb vasúti, kereskedelmi, ipari és gazdasági központjának vonzaskörzetéről.

1. Győr rövid vasúttörténete 1895-ig

Az első gőzvontatású, Pest és Vác közötti magyar vasútvonal 1846-os átadása után Győrnek még egy ideig bele kellett nyugodni abba, hogy nem kap vasutat (Czére 1989: 80). A Bécs és Pest–Buda közötti kötőpályás összeköttetés ugyanis a Duna bal partján, Pozsony érintésével valósult meg. A város ugyanakkor a jövőben a kereskedelmi és gazdasági funkcióinak megtartása érdekében mielőbb be kívánt kapcsolódni a kötőpályás közlekedési vérkeringésbe. A helyiek ettől remélték a város kedvező kereskedelmi pozícióinak megtartását és további felvirágzását. Előrelépést jelentett az ügyben ezzel egyidőben az, hogy Ausztriában 1846. szeptember 12-én megnyitották a Bécs és Bruck an der Leitha közötti vaspályát. Ezzel az osztrák vasút elérte a magyar határt, és elkezdődött a továbbépítése Sopron felé. A győriek számára felcsillant a remény, hiszen reménykedhettek abban, hogy akár a városig is folytatódhat annak építése. Ez azonban csak jelentős csúszással, 1855-re valósult meg, hiszen ekkor nyitották meg a Győr és Bruck an der Leitha közötti vaspályát az Osztrák Államvasút kezelésében. Ezzel a várost is elérte a vasút, majd ennek meghosszabbításaként 1856-ban már Újszönyig robogtak a szerelvények (Frisnyák 2001: 40–42).

A Győrt is érintő vasúthálózat 1860. július 1-jén tovább bővült, mivel az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvállalkozása, a Déli Vasút¹³ megnyitotta Újszöny és Székesfehérvár közötti 79 km-es vonalát (Nagy 1995: 20). Ennek folytatásaként 1861. április 1-jével a társaság 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 át Pragerhofnál a – teljes hosszában 1857-ben átadott – bécsi–trieszti vaspályához (Frisnyák 2001:

¹³ 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) (Kalocsai 2011: 196). A szaktudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.

45). Ezzel már Győr – és Magyarország – számára nemcsak Pest–Buda, hanem az Adria felé is megnyílt a közvetlen (vas)út.

A város kereskedelmi helyzete és szerepe azonban újabb és újabb vasutak kiépítését kívánta meg. Számos vasútfejlesztési elképzelés és ötlet után nagy érdekharok közepette átadták a Nyugati Vasút kezelésében a győr–pápai szakaszt, 1871. augusztus 5-én, míg a pápa–szombathelyi részt kisebb csúszással csak október 1-jén (Majdán 2020: 110–117). Az ehhez kapcsolódó, Székesfehérvártól Kiscellig és Szombathelytől az országhatárig vezető vonalat 1872. augusztus 9-én és szeptember 1-jén nyitották meg (Frisnyák 2001: 65). Ezzel újabb terület, Karintia és Stájerország felé vált lehetővé a vasúti közlekedés Győrből.

A Sopron és Győr között vaspálya kiépítésének ötlete már 1846-ban felmerült, de akkor ebből még semmi nem lett.¹⁴ Az 1860-as évek közepén aztán ismét előkerült a terv, de a megvalósulására egészen 1876-ig kellett várni, amikor a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasúttársaság (GYSEV) kezelésében átadták a két város közötti vasutat. Majd ennek meghosszabbításaként 1879-ben került sor a Sopron és országhatár közötti rész megnyitására (Zwickl 2011: 5–17).

Ezt követően már csak egy fővonal kiépítése vált Győr számára egyre sürgetőbbé, Újszönyön át a főváros, Budapest felé, ezzel megteremtve a közvetlen összeköttetést, elkerülve a székesfehérvári kitérőt. A MÁV kezelésében lévő vonal átadására végül 1884-ig kellett várni, átvéve egyúttal az Újszöny–Bruck an der Leitha viszonylatot is az Osztrák Államvasúttól (Sáry 2001: 1–13).

Ezzel Győr fővonalai hálózata teljesen kiépült. A forrás publikálásának időpontjában négy irányból érkeztek ide és közlekedtek innen vasúti szerelvények. A város kötőpályás csomóponti szerepe már ezzel kiemelkedő jelentőségűvé vált. Az összeírásban ugyan még nem szerepelhetett, de 1895–1896-ban átadták a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV-et is a forgalomnak, ezzel vált teljessé a városba befutó vasútvonalak sora.

2. A forrás történeti háttere

A magyar vasúttörténet-írás szempontjából felbecsülhetetlenül értékes forrásnak minősül az Edvi Illés Sándor vezetésével lezajlott, a Magyar 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 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 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 kötelék előadóját bízták meg a munka összeállításával. Nem állt tőle távol az írói munka, a rábízott feladatot rendkívül következetesen és precízen végezte el. Edvi 1892–1893-ban mintegy 100-120 vasútállomás beküldött adatait dolgozta fel, de felismerte, hogy a kapott adatok és a valóság közötti eltérés miatt muszáj az adatgyűjtést újrakezdeni. Ez el is kezdődött, majd Edvit felmentették a napi irodai munkától, hogy csak erre a feladatra koncentrálhasson. 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.

¹⁴ Ausztria. *Pesti Hirlap*, 1846. szeptember 22. 748. sz. 197.

Majd a véglegesítés után 1895 márciusában a kereskedelemügyi miniszter elrendelte a kötetek kinyomtatását ötszáz példányban. 1895 augusztusától folyamatosan, de nem egyszerre, hanem kisebb-nagyobb részletekben, az éppen elkészült kézirat fejezetei nyomdába, majd az olvasók kezébe kerültek. Edvi a vasútállomások forgalmi adatait tartalmazó adattáblákat „szigorú kritikai megrostálás” alapján készítette el. A kötet kéziratának lezárása pillanatában (1895. március vége) a Magyar Királyság vasúthálózatának teljes hossza 13 242 km volt, ebből Magyarország területére mintegy 11 677 km esett. Az adatbázisban 9047 km-nyi vasútvonal forgalmi adatai szerepelnek. Mindez azt jelenti, hogy a teljes hazai vasúthálózat 77%-nak adatait kimerítő részletességgel ismerjük. Mindent összevetve az Edvi-féle kötetek a hazai vasúti szakirodalom páratlan, egyedi darabjai. Képet alkothatunk belőle a vasútállomások vonzaskörzetéről, a vonzaskörzetükben termelt áruk fajtájáról, a Magyarországon belüli tipikus árumozgásokról, az egyes települések szűkebb vagy szélesebb környezetükre gyakorolt kereskedelmi vonzóerejéről (Frisnyák 2022: 19–23).

A két vaskos kötetben közreadott összegírás 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, a birtok nagyságát lehet megtudni. A 4. fejezetben a szőlőműveléssel kapcsolatos adatok szerepelnek, míg a következőben a gyümölcsstermelésről esik szó. A 6. fejezetben a vasúti szállításba bekapcsolódott állattenyésztő gazdaságok adataiban külön közlik a 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 kép a 10. fejezetben van, amelyben közlik minden üzem és gyár alapítási évét, az ott megtalálható gépparkot, a dolgozói létszámot, 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 bemutatják a vonal mentén fekvő fontosabb kereskedelmi központokat, leírják az ottani híresebb vásárokat, melyek a vasút forgalmában szállítási növekedést okozhatnak. A leghosszabb és legrészletesebb adatsort a 12. fejezet közli, amelyben a vasút állomásainak forgalmát adják közre. „Az egyes állomások forgalmának számszerű ismertetése” három csoportra bontva került rögzítésre (Majdán 2003: 60–61). 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.

3. Győr vonzaskörzete 1895-ben

Az áruforgalom elemzése először az állomás, s az oda szállítási okokból vonzódó települések felsorolásával kezdődik, melynek során kilométerben megadják a két település közötti korabeli távolságot, s közlik az odavezető utak minőségét (Majdán 2003: 60–61). 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 Táp-Szentmiklós voltak, míg a legközelebbieket Pinyéd,

Győr-Révfa és Győrsziget. Majdán János tanulmányában arra világított rá, hogy az észak-dunántúli megyeszékhelyek (Székesfehérvár, Veszprém, Szombathely, Győr, Moson, Komárom, Esztergom) közül egyértelműen Győrnek volt a legnagyobb vonzása¹⁵ (Majdán 1990: 182).

| Győr vasútállomásától számított távolság km-ben | Települések |
|---|---|
| 0–5 között | Pinnyéd, Győrsziget, Győr-Révfa |
| 5,1–10 között | Kis-Barátfalu, Csanakfalu, Csanakhegy, Ménfő, Ikrény, Abda, Zámoly, Újfalu, Vámos, Szabadi, Bácsa, Kis-Bajcs |
| 10,1–15 között | Ság, Nyúlfalu, Kismegyer puszta, Nagy-Barátfalu, Gyirmót, Börcs, Dunaszeg, Ladamér, Nagy-Bajcs, Szógye, Vének |
| 15,1–20 között | Pér, Nyalka, Győr-Pázmánd, Töltéstava puszta, Nagy-Écs, Duna-Szentpál |
| 20,1–25 között | Mező-Örs, Asszonyfa, Ravazd, Győr-Szentmárton, Bőny-Rétalap |
| 25,1 felett | Táp, Táp-Szentmiklós |

1. táblázat: Győr MÁV-pályaudvaron rakodó települések 1895-ben. Forrás: Edvi 1896: 381.

Ezt követően esik szó az állomás vonzáskörzetében működő 1000 katasztrális holdnál nagyobb mezőgazdasági, illetve erdészeti üzemekről, azok tulajdonosairól és pontos nagyságukról (Majdán 2003: 61). A győri MÁV pályaudvarának környékén fekvő és ezáltal a vonzáskörzetében található uradalmak: a pannonhalmi főapátság győr-szentmártoni, ravazdi és véneki 7948, Esterházy Miklós gróf mezőörsi 1437, tápszentmiklósi 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 uradalma. E birtokok terményeinek egy részét itt adták fel a vasútra (Edvi 1896. II.: 381).

A második adatsorban az állomáson feladott áruk részletezése található, ahol e mellett megismerhető azok főbb rendeltetési helye is. A métermázsában (100 kg), 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 (Majdán 2003: 61). Az alábbi táblázatban a győri állomáson feladott főbb tömegárak láthatóak.

¹⁵ Sopron nem szerepelt az összeírásban, így nem lehet róla pontos képet alkotni.

Új irányok és lehetőségek a nevelés-, humán- és társadalomtudományok területén
XXVI. Apáczai-napok Tudományos Konferencia tanulmánykötete

| 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 díszműáruk | 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 | | |
| rézműáruk | 50 | | |
| takaréktűzhely | 70 | | |
| kálisó | 3000 | | |
| kristályszóda | 6000 | | |

2. táblázat: A győri MÁV-pályaudvaron feladott főbb tömegáruk. Az évi mennyiségek a termékek és termények esetében métermázsában, hektoliterben, az állatoknál darabban értendő. Forrás: Edvi 1896: 381.

A táblázatból egyértelműen megállapítható, hogy a tradicionális győri nyerstermények és az élőállatok továbbra is meghatározóak voltak 1895-ben is. 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 a sertéskereskedelem. Győrött ipari sertéshízlalás folyt, a városban átlagban 50–55 000 darab disznót neveltek. Ezek egy részét a városban és környékén fogyasztották el, nagyobb hányadát azonban Ausztriába és Németországba exportálták. A kisiparban Győrben a fazekasok, épületasztalosok és lakatosok termékei a szűkebb fogyasztói körön túl is piacképesek voltak. A fegyházban pedig pokróc-, kötött- és kosárfonóárúk készültek elszállításra is. Ezen túl, mint késztermék, a szesz, az őrlemények, az olaj- és a zsírfélék képviseltek nagyobb tételeket a feladott áruk között. A szeszt legnagyobb részt Magyarországon értékesítették, illetve Ausztriában, Boszniában és Trieszten át az Oszmán Birodalomban és Afrikában. Az őrlemények nagy hányada Ausztriába és Németországba került. Az olaj harmadrészben az országban, kétharmadrészt Ausztriában, míg az olajpogácsa főként Poroszországban és Ausztriában talált magának piacot. Ez pedig már jelezte az iparosodás felfutását is a városban, illetve az ilyen jellegű főbb termékek fajtáit. A gép- és járműgyártás megindulását is visszatükrözik az adatok. Érdekességként elmondható, hogy a bor hiányzik a feladott árucikkek közül. Ez arra vezethető vissza, hogy a filoxéra ez előtt nem sokkal óriási pusztítást végzett a Győr vonzáskörzetében található pannonhalmi borvidéken (az ültetvények mintegy 80%-a kipusztult), és hiába ültették be amerikai hibrid vesszőkkel a katasztrófa sújtotta területet, ennek produktivitása egyelőre nem engedte, hogy a bor vasúti forgalomba kerüljön. Győr így ebből 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 közepére (Edvi 1896. II.: 367–375).

A harmadik nagy adatsor az állomásra érkezett áruk listáját tartalmazza, melyben az árucikk megnevezése mellett feltüntették a mennyiségét és a származási helyét is.

Új irányok és lehetőségek a nevelés-, humán- és társadalomtudományok területén
XXVI. Apáczai-napok Tudományos Konferencia tanulmánykötete

| Termék, termény, állat | átlagos évi mennyiség | gyakoribb származási hely |
|---|-----------------------|---|
| tűzifa | 79200 | Gyömöre, Devecser, Bánhida |
| szén | 193000 | Ajka, Tokod, Annavölgy-Sárisáp, Dombrau, Ostrau |
| só | 22400 | Máramaros-Sziget |
| 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, darabáraküldemények | 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 |
| halzsír | 100 | Németország |
| bőrök | 1100 | magyar állomások |
| nyers faggyú | 1490 | Pozsony |
| kén | 1500 | Trieszt |
| szalmapapír | 800 | magyar papírgyárak |
| kőgyagesővek | 500 | Floridsdorf |
| nyers réz | 200 | Budapest, Bécs |
| foszfor | 25 | Fiume |
| klórsavas káli | 40 | Csehország |
| ólompapír | 150 | Klagenfurt |
| ónfehér | 50 | Bécs |
| parafin | 60 | Bécs |

3. táblázat: A győri MÁV-pályaudvarra érkező főbb tömegárak. A termények és termékek éves szinten métermázsában, az élőállatok darabban értendők. Forrás: Edvi 1896: 381.

A fentebbi táblázat adataiból megállapítható, hogy a győri állomásra érkezett, nagy mennyiségű áruk, a gabonafélék és az őrlmények főként tranzitárúnak minősültek. A búza – a helyi felhasználás és őrlés (győri malmok) mellett – bécsi tárházakba és távolabbi vidékekre, a kukorica és árpa Szász- és Bajorországba, Sziléziába, Csehországba, Svájcba ment tovább. Egy másik kategóriába az itt feldolgozott, vagy felhizlalt nyerstermények, illetve élőállatok tartoztak. Utóbbinál kiemelendő a sovány sertés és a szarvasmarha. Míg a másik csoportot az gyárak (olajgyárak, szeszgyár, fűrésztelep, gépgyár, bőrgyár, művajgyár, gyufagyár, cukorgyár, szalámigyár stb.) működéséhez és késztermékeinek előállításához szükséges nyersanyagok képezték. Itt nagyobb mennyiséget a szén, tűzifa, nyers szesz, szörplé, só, repce, ozmózis víz jelentett. Végül két, nagy mennyiségben a városba szállított tételt kell kiemelni, a szörplét és a kereskedelmi, kézműves és szövött árukat, a darabáru küldeményekkel. Az előbbit minden bizonnyal 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 (bőrcserzésre és szappangyártásra használták). Az összeírásból tehát megállapítható, hogy a vasúton érkező áruk nagy részét Győrből leginkább nyugati irányba továbbították, vagy pedig a helyi fogyasztási és ipari igényeket szolgálták ki (Edvi 1896: 367–375).

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 kivehető, melyek voltak azok az árucikkek, amelyek a győri MÁV-pályaudvaron keresztülmentek, 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 (Edvi 1896: 382).

| 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 |
| göngyöletek | 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 |
| göngyöletek | 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 |

4. táblázat: A MÁV vonalairól a GYSEV-re, illetve a GYSEV-ről a MÁV vonalaira Győrben továbbított árucikkek 1895-ben. Forrás: Edvi 1896: 382.

Összegzés

Az Edvi-féle 1895-ös vasúti statisztikát megvizsgálva megállapítható, hogy Győr egyrészt egyértelműen kiemelkedő tranzitszereppel bírt kelet, dél és nyugat között, amelyet a négy, majd az egyetlen HÉV átadása után öt, a városba befutó vonalnak köszönhetett (Észak-Dunántúlon ekkor ezt csak Szombathely mondhatta még el magáról megyeszékhelyként). Az átmenő forgalom 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.

Irodalom

- Czére B. 1989. *A vasút története*. Budapest: Corvina Kiadó.
- Edvi I. S. 1896. *A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai (Kereskedelmi monográfia)*. II. Budapest: Magy. Kir. Államvasutak Igazgatósága.
- Frisnyák Zs. 2001. *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História–MTA Történettudományi Intézete.
- Frisnyák Zs. 2022. *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút – ember – tér kapcsolatok*. Budapest–Nyíregyháza: MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága–Nyíregyházi Egyetem Földrajztudományi Tanszéke.
- Kalocsai P. 2011. *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914*. Szombathely: Vasi Múzeumbarát Egylet.
- Majdán J. 1990. Az Észak-Dunántúli megyeszékhelyek vasútállomásainak vonzaskörzete (1896-ban). In: Nemes I. (szerk.): *A Dunántúl településtörténete*. Pécs: MTA Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottsága, 181–187.
- Majdán J. 2003. A celledömölki vasútállomás vonzaskörzete 1895-ben. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények* 2: 58–65.
- Majdán J. 2020. A Magyar Nyugati Vasút kiépülése. *Tudásmenedzsment* 1: 110–120.
- Nagy T. 1995. A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale* 3–4: 18–26.
- Pesti Hírlap 1846.
- Sáry I. 2001. Győr és a vasutak. *Győri Tanulmányok Füzetek. Tudományos Közlemények* 6: 1–13.
- Zwicky, L. 2011. *GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien*. Wien: BAHNmedien.at.