

tételeket elfogadni nem akarták, különösen a hatalmi követeléseket nem. A kikötött legalacsonyabb órabér a munkaadók legnagyobb részénél már úgysis megvolt, csak vonakodtak magukat arra kötelezni, hogy minden felszabadult segéd azonnal 60 fillérnyi órabért kapjon.

Miután az egyezkedés eredménytelennek bizonyult, a munkások Győr városát elhagyták és legnagyobb részök Kecskeméten, a nagy földrendés utáni építkezéseken keresett munkát. Győrben a megkezdett építkezések abbamaradtak és csak a legsürgősebb munkát végezte egy-két munkaadó tanoncokkal és napszámosokkal. Természetes, hogy a sztrájk ennek folytán a közönségre igen nyomasztólag hatott és sok kárt okozott azáltal, hogy a november 1-i költözködéésre az új, legnagyobb részt kiadott lakások el nem készülhettek.

Két hónapi harcz után a munkások családjában a kereset hiánya miatt a nélkülözés mindinkább fenyegetővé vált és a tél közeledése a munkásokat arra bírta, hogy a sztrájkot — teljesen eredménytelenül — abbahagyják és a régi munkafeltételekkel újból munkába álljanak. Az abbahagyott építkezések most már újból lázasan megindultak, tető alá azonban a téli fagy előtt kevés épület került.

De nemcsak a munkaadóknak, az építtetőknak okozott a sztrájk anyagi kárt, hanem maguknak a munkásoknak is, mert a sztrájk sem anyagi, sem hatalmi eredménnyel nem végződött és e mellett 270 kőművesmunkás 61 munkanap alatt összesen 47.435 koronányi keresménytől esett el.

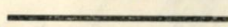
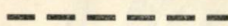
Munkagépek adományozásával az 1911. évben 19 kisiparos és gyárvállalat kapott támogatást. Győr szab. kir. városban 1 fa- és bőr-ipari közös gépműhely, 2 bádogos, 2 lakatos, 1 takaréktűzhelygyár, 1 tanszerkészítő, 1 cipésztanonciskola, 1 harisnyakötő és 1 szappanos; Győr vármegyében 1 asztalos; Moson vármegyében 2 bádogos, 1 géplakatos, 1 sodronyszövő, 1 bognár, 1 asztalos, 2 cipész. Ezek közül 2 kisiparosnak a gépek a kikötött feltételek teljesítése után végleg tulajdonukba bocsáttattak, ellenben 1 kisiparostól elvétettek, mert a segélyezés ellenében vállalt kötelezettségeinek nem tett eleget.

Az 1911. év végén a kerületben lévő, állami támogatást élvező ipartelepek száma a következő volt: csak adómentességet 2 mezőgazdasági szeszgyár és 6 egyéb gyártelep élvezett; adómentességet és segélyt 9 gyártelep és csak államsegélyt 5 gyár élvezett.

Győr szab. kir. város iparának fellendítése érdekében már több éve mozgalom indult meg egy ipari körvasút létrehozására, a minek, mint

az ipart oly közletről érdeklő tervnek, megvalósítása érdekében a hivatal is mindent elkövetett, s a miről már az előző évi jelentésekben is említés volt téve. Az 1911. évben a terv már előrehaladott állapotban volt, létesítése ellen azonban nehéz akadályok merültek fel; de ezek remélhetőleg leküzdhetők lesznek és a közel jövőben az iparvasút létesülni fog és ezzel Győr városának biztosítva lesz, hogy rövid idő alatt a Dunántúl legnagyobb ipari góczpontja legyen. A gyárvállalatok legnagyobb része Győr város keleti oldalán van; ez az úgynevezett gyárnegyed, hol a város sok szabad területtel rendelkezik, melyet új gyárak ide-telepítésére szánt. A már meglévő gyárvállalatok legnagyobb részének van ugyan iparvágánya, de a budapesti fővonalból való kiágazás olyan, hogy az ipartelepekre befutó vonatoknak előbb más ipartelepeken kell áthaladniok; ezért a körvasútnak keleti ága úgy terveztetik, hogy az körívben kerülné meg a gyárnegyedet és beleágazna a dunaparti rakodóvágányba. Ezen körívből ágaznának el az egyes, szorosan vett iparvágányok a már létező ipartelepekre és bevezethetők volnának minden újonnan létesítendő ipartelepbe a nélkül, hogy idegen ipartelep kel-lene érinteniök. A 750. lapon közölt térkép és az alább közölt kimutatás tünteti fel a tervezett iparvasutat és az érdekelt gyárakat.

Győr szabad királyi városban tervezett ipari körvasút és nagyobb ipartelepek térképének magyarázata:

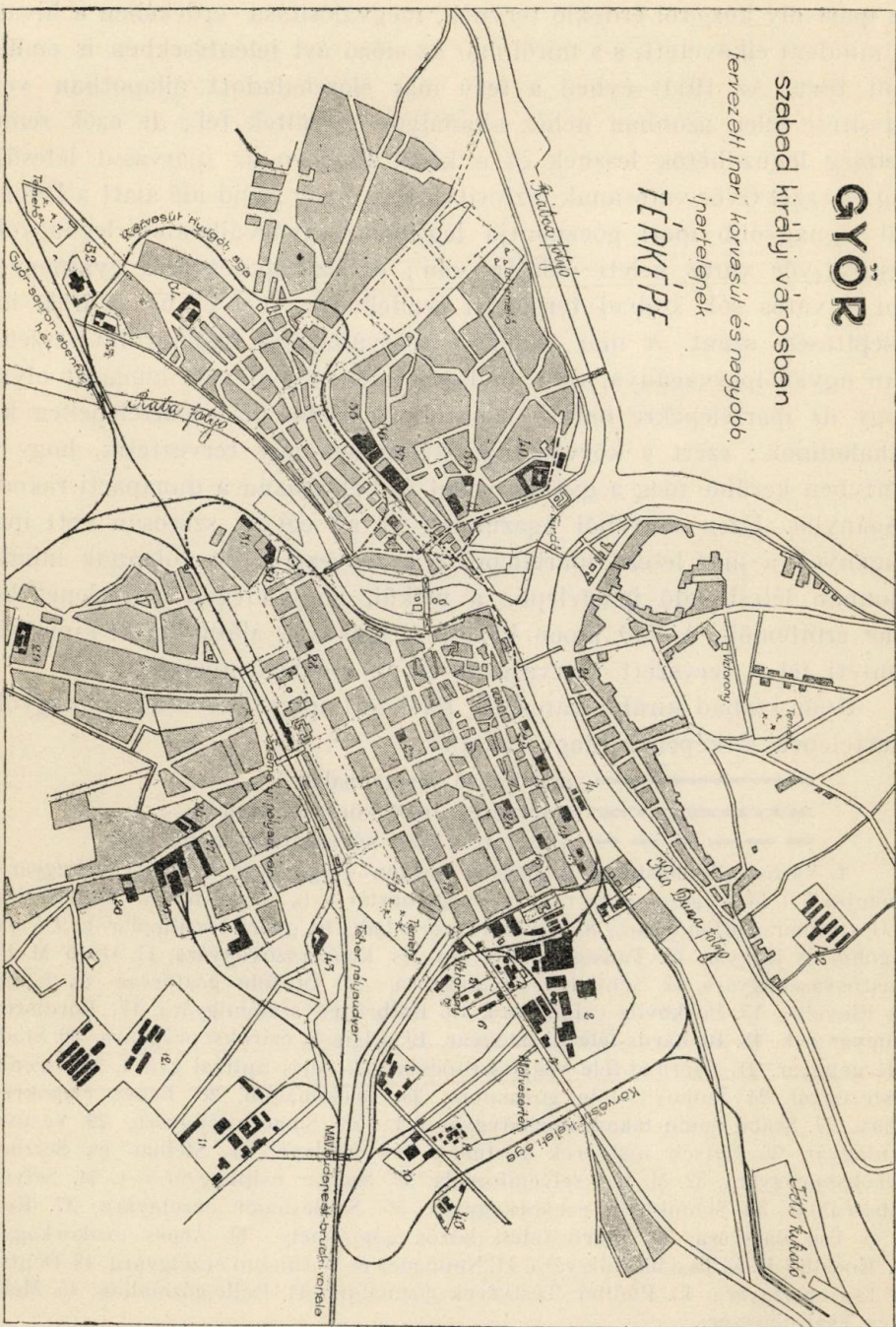
-  már létező vasútvonalak,  
 a tervezett ipari körvasút vonala,  
 a tervezett ipari körvasútnak mellékágai.

1. Városi villamostelep, 2. Magyar vagon- és gépgyár, 3. Győri szeszgyár és finomító r.-t., 4. Légszeszgyár r.-t., 5. Gyógyszertár r.-t., 6. Szabó és Vig fatelepe, 7. Gestettner nádfonógyára, 8. Egyesült wernstadti és győri textilipar r.-t., 9. Városi vágóhid és jéggyár, 10. Tausig Sámuel len- és kenderszővőgyára, 11. Grab M. Fiai viaszosvásongyára, 12. Schlichter téglagyára, 13. Ott-féle gőzfűrés- és fatelep, 14. Elevator, 15. Boskovitz cipőgyára, 16. Halbritter szalámigyára, 17. Bórdíszmú-árúgyár r.-t., 18. Richárds-féle posztógyár, 19. Klein S. czirokseprűgyára, 20. Stadel-féle gépgyár, 21. Csermát-féle vegytisztítógyár, 22. Zeiss optikai gyára, 23. Brenner füstcsőgyár, 24. Jankovits-féle gőzmalom, 25. Back-malom, 26. Benes cipőkrém-gyára, 27. Szabó Samu takaréktűzhelygyár r.-t., 28. Singer gépgyára, 29. Vesuvius gyufagyár, 30. Hetsch testvérek gőzfűrés- és fatelepe, 31. Steiner és Sulzbeck czirokseprűgyára, 32. M. kir. selyemfonóda, 33. Magyar csipkegyár r.-t. 34. Selyem-gubó-raktár, 35. Schmidl L. czukorkagyára, 36. Schlesinger eczetgyára, 37. Kohn A. és Tsa olajgyára, 38. Ipartestületi közös gépműhely, 39. Árpás czukorkagyár, 40. Koestlin L. és Tsai biscuitgyára, 41. Neubauer és Wittmann eczetgyára, 42. Deutsch és Tsa eczetgyára, 43. Pfeiffer Testvérek gőzmalom, 44. Relle-gőzmalom, 45. Meller I. és Tsai olajgyár.

szabad királyi városban  
tervezett ipari körvasút és nagyobb.

inartelepek

TERKEPE



(749. laphoz.)

A győri gyárvállalatok másik része a város nyugati oldalán van elhelyezve a városon kívül, valamint Győr-Újváros és Győr-Sziget gyárnegyedekben a betöltött Rábczameder jobb- és balpartján. Ezek a gyárak iparvasúttal egyáltalában nincsenek ellátva és a teherpályaudvartól, mely a város keleti oldalán az előbb említett gyárnegyed mellett épült, felette messze vannak s így ezek a város keleti oldalán létesült ipartelepekkel szemben sokkal rosszabb helyzetben vannak, mert áruik be- és kifuvarozása tetemesen drágább. Így az ipari körvasút létesítése sokkal inkább érdekük ezen gyáraknak, mint a keleti fekvésű gyáraknak.

De nagy előnyére válna a Máv.-nak is, mert a mai teherpályaudvar a forgalmat alig tudja lebonyolítani és a teherpályaudvar bővítése csak óriási áldozatok, kisajátítások árán volna lehetséges. Az ipari körvasút nyugati szárnyának kiépítése nagy mértékben tehermentesítené a teherpályaudvart, elsősorban az »Olajművek r.-t. Kohn Adolf és társai« czég nagy forgalmának elvonásával és a többi nyugati fekvésű gyárak szállítmányainak elterelésével; azonban nagy szolgálatot tenne az iparvasút magának a városnak is, mert megszűnne a nehéz gyári társzekereknek a városon való átvonulása és így sok kövezetjavítási költségtől szabadulna meg. Ezen igényeket kielégítő úgynevezett nyugati iparvasútág a bécsi vonalágból kiágazva a várost nyugatról megkerülné s a betöltött Rábczameder egyik oldalán végighaladva érintené az előbb említett gyártelepeket és majdan a Rábát áthidalva belefutna a keleti ágnak dunaparti vágányába és ezzel Győr városa gyűrűalakban iparvasúttal volna körülövezve és a várost egy tökéletes gyárvárossá alakíthatná át. A nyugati iparvasút többféle irányban terveztetett, melyek a térképen szaggatott vonallal jeleztettek, de az előbb ismertetett vasúti terv a legelőnyösebb és legolcsóbb megoldás volna.

Mindezen fontos érdekek az ipari körvasút eszméjét mindinkább megérlelték és a gyárosok által felajánlott összegből a Magyar mérnök- és építészegylet győri osztálya pályázatot írt ki az ipari vasút tervezésére azon kikötésekkel, hogy szem előtt tartandó a gyárak kívánalmainak kielégítése s a városnak már megállapított rendezési terve is. A bíráló-bizottságban a város, a Máv., valamint a hivatal is képviselve volt. A pályázat szép eredménynyel járt, mert némi változtatásokkal teljesen kivihető és minden igénynek megfelelő terv mutattatott be. A tervek a térképről leolvashatók. A keleti ágra egy, a nyugatira háromféle terv adatott be.

Miután a keleti városrészen kívül fekvő ipartelepek legnagyobb részének van iparvágánya és az itt létesítendő körvasútnak feladata tulajdonképen csak a kiágazások rendszeresítése és a létesítendő telepek telkeinek vágánynyal való ellátása, a körvasút keleti ágának létesítése az építési költségek nagysága miatt ez idő szerint csak terv maradt s csak a gyárnegyed helyes rendezésére fog egy időre szolgálni.

A nyugati ág azonban feltétlenül megépítendő, hogy az ezen vonal mellett fekvő gyárak is iparvágánynyal legyenek elláthatók. Miután a körvasút nyugati ágának megépítése főként a betöltött Rábczameder melletti gyáraknak érdekük és elsősorban az előbb említett olajgyárnak, ezen gyárak a körvasút megépítését erősen szorgalmazták, mert költség szempontjából a pályanyertes terv igen előnyös. A vasút megépítését megkönnyíti az olajgyárnak a várostól nyert azon biztosítéka is, melyet a Rábczameder elvezetésekor kapott; e szerint a város kötelezte magát arra, hogy az olajgyárnak egykor építendő iparvágányára ingyen városi területet bocsát rendelkezésére. Ezen kötelezettség volt az egész körvasút keleti ága megépítésének alapja, sajnos azonban, ez a terv megvalósulásának akadályja is. A nyugati ágnak, miután a főérdeket képviselő gyárak a Rábcza betöltött medre mellett vannak, ezen kellene áthaladnia, időközben azonban a város a Rábcza betöltött medrén park létesítését határozta el; e végből a vasúti terv úgy készült, hogy a meder baloldalán haladva, csak annyi tért foglalna el a betöltött mederből, a mennyit egy vágány elfoglalna s csak éppen az olajgyár előtt a vontatási vágány mellett épülne egy rakodóvágány is, miután a gyárba a vonattal bejutni technikai akadályokba ütközik.

Természetes, hogy a város azon kötelezettsége, miszerint az olajgyárnak iparvágánynyal való ellátására ingyen telket biztosított, a várost arra is kötelezi, hogy a rakodóvágányra is adjon telket, mert nem képzelhető, hogy egy város oly segílyt akarjon adni, hogy iparvágány létesítését biztosítja, de úgy, hogy azt a gyár egyáltalában ne tudja használni; a város azon indokolással, hogy a betöltött Rábczamedret parknak szánta és az iparvasút a park levegőjét megrontaná, csak egy vágányra akar ingyen telket adni és a rakodóvágányra a telket sem ingyen, sem örökárért átengedni nem hajlandó.

Csodálatos, hogy Győr szab. kir. város, mely az iparfejlesztés iránt oly helyes érzékkel van és iparfejlesztési tevékenységével tette a várost nagygyá, ezen ipari szempontból oly nagy horderejű kérdésben ily merev

álláspontot foglal el ; mert hiszen, ha a park mentén az iparvágányt engedélyezi, semmivel sem teremt rosszabb helyzetet azzal, ha a rakodóvágányt 400 méteren is engedélyezi, s ezzel a park levegője nem fog rosszabbodni ; különben is a tolatás az éjjeli órákra korlátozható, mikor a parkot már senki sem látogatja. Nehézséget okoz még az iparvágánynak a bécsi fővonalból való kiágazása is, ez azonban csak oly természetű, mely a vasút építési költségeit emeli, de létesítését meg nem akadályozza ; egyedüli akadály csak a város merev álláspontja, de remélhető, hogy a város, mely annyszor tanujelét adta helyes iparfejlesztő politikájának, a 400 méternyi hosszú rakodóvágányra is fog áldozni a majdan létesítendő park területéből és akkor a körvasút nyugati ága már a jövőben megépülhet, a mi számos győri iparvállalat fejlődését fogja előmozdítani.

## B) Telepengedélyezések.

A győri kerületi iparfelügyelőség területén az 1911. év folyamán 47 telepengedélyezési tárgyalás tartatott, melyeknek iparcsoportonkénti felsorolását a 754. lapon közölt kimutatás adja.

Ezen telepengedélyezési tárgyalások közül 16 tárgyaláson a hivatal is részt vett, még pedig 3 tárgyaláson a fél kérelmére és 13 tárgyaláson hivatalból, mely utóbbiak mind a kerület székhelyén tartattak ; 31 tárgyalásra pedig a hivatal szakvéleményt adott. Azon telepek közül, melyek engedélyezése végett tárgyalás tartatott, 34 telep az év végéig üzembe is helyeztetett, illetve a közel jövőben való üzembehelyezése biztosítva volt ; megjegyzendő azonban, hogy ezen telepek közül csak 20 teljesen új telep, míg 14 telep lényegesen kibővítettett régibb gyár.

A hivatal a következő telepek tárgyalásán vett részt :

2 viaszosvásongyár (1 új, 1 bővítés), 2 olajgyár (1 bővítés), 1 gőzfavágó, 2 ipari szeszgyár (bővítés), 1 vegytisztító (bővítés), 1 villamoskőfűrésztelep, 1 mechanikai asztalosműhely, 2 gépgyár (bővítés), 1 csipkegyár, 1 kenyérgyár, 1 lehorganyzógyár, 1 aszfalt- és bitumengyár.

Úgy ezekre a telepekre, valamint azokra vonatkozólag, a melyek engedélyezési tárgyalása alkalmából a hivatal szakvéleményét csak írásban közölte, minden esetben a szükséges munkásvédelmi, tűzbiztonsági, munkáegészségügyi intézkedések, valamint gyakran munkásjóléti intézmények létesítése kikötetett.