

Csendes Tünde

A gabonakereskedelem és a zsidó gabonakereskedők Győrben

A győrszigeti zsidó közösség a kezdetektől jelentős vonzerőt gyakorolt a környékbeli, soproni, mosoni és a távolabbi, főleg a Duna menti kereskedelmi kapcsolatok révén Győrrel szoros összeköttetésbe került zsidóságra.¹ Kapcsolati hálójuk fontos szerepet játszott abban, hogy a helyi zsidók a 19. század közepére kezükbe vették a győri terménykereskedelem irányítását. Ezt a folyamatot az 1840. évi törvények tették lehetővé.² 1851-ben Győrszigetben összesen 1350 zsidót írtak össze, míg Győrben 300 főt, ebből 149 volt kereskedő, 71 önálló iparos, 74 ház-, 6 szőlő- és földtulajdonos és 6 fő pedig orvos.³ Mint az adatok is mutatják, a helyi zsidóság jelentős szerepet játszott a város gazdasági életében. A zsidó kereskedőknek nemcsak szerteágazó kereskedelmi kapcsolataik, nagyobb tőkeerejük és hitellehetőségeik voltak, de az is nagyobb kereskedési szabadságot biztosított nekik, hogy nem vonatkoztak rájuk a Kereskedelmi Testület szabályai, mivel annak csak keresztények lehettek a tagjai.⁴ Amint azt Szakál Gyula kutatásai megmutatták, a győri zsidó és keresztény kereskedők és iparosok virágzó kapcsolatait a piacorientáltság, a rugalmas alkalmazkodás, a többféle vállalkozásban való részvétel és a gyáripari befektetések iránti érdeklődés jellemezte.⁵ A nagy kereskedelmi központokba szállított gabona 84%-a Győrön keresztül került oda.⁶ A sikernek egyaránt feltétele volt a polgári mentalitás és a tudatos, gazdaságot pártoló politika. A győri kereskedők – köztük Fischer György, Fischer József és Ferenczi József – hajói fordultak meg a leggyorsabban, általában 10 napon belül voltak Szegeden.⁷ A pesti kereskedők 88%-a, a győrieknek 60%-a távoli piacokra is szállított.⁸

Tanulmányomban azt vizsgálom, hogy mely törvényi és gazdasági változások tették lehetővé 1840-től, hogy a győri és a győrszigeti zsidóság szerepvállalása a város gabonakereskedelmi életében jelentőssé válhatott, valamint azt, hogy ez a változás milyen hatással volt a győri kereskedelem és a kereskedő közösség dinamikájára. Bácskai Vera kutatásaiból tudjuk, hogy a nyugati exportra került gabona felvásárlásának és szállításának lebonyolítása a győri kereskedők kezében

¹ Vörös 1971: 382.

² Vörös 1971: 382. (Heller Jakab gabonakereskedő is ettől kezdve birtokolhatta a saját, és nem más nevében a házat.)

³ Vörös 1971: 382.

⁴ Bácskai 2007: 346.

⁵ Szakál 2002, 2010, 2011.

⁶ Bácskai 1986: 265.

⁷ Bácskai 1986: 265.

⁸ Bácskai 1986: 268.

összpontosult,⁹ így a 19. században Győr városa vált a nyugati piacokra irányuló magyar gabonakereskedelem legfontosabb átrakó-továbbító központjává.

A helyi és a távolsági kereskedelem működésének és a benne résztvevők kapcsolathálójának terén végzett kutatásaim több adalékkal szolgálnak arra vonatkozóan, hogy a város terménykereskedelmét elsősorban a győri zsidó kereskedők irányították. Győr gabonakereskedelmének gazdasági adatait Pest városának gabonakereskedelmével összehasonlítva írásom kitér arra is, hogy a század végén miért volt szükség gazdasági profilváltásra Győr város életében, illetve hogy a gabonakereskedelemből meggazdagodott győri zsidó kereskedők miként képzeltek el boldogulásuk további útját. Back Henrik pályájának felvázolása révén betekintést kaphatunk abba, hogy milyen szerepet játszottak a vagyonos zsidó polgárok a város gazdasági életében és modernizálásában.

GYŐR SZEREPE A GABONAKERESKEDELEMBEN ÉS MALOMIPARBAN

Győr városának szerepvállalása a magyar gabonakereskedelemben a 18. században elkezdődött,¹⁰ mert a császári megbízottak és ügynökök itt vásárolták fel az udvar és a hadsereg gabonaszükségletét. Vahot Imre erről 1845-ben így írt: „Ha valaki végigsétált [...] lenyűgözve látta a Duna-parti mozgalmas életet – a hajók érkezését, a gabona kirakását, a magtárak körüli sürgést-forgást –, hallotta a műhelyek zaját [...]”¹¹ Az első Kereskedelmi Gyűlés 1856-ban alakult meg Győrött, és a testület magvát a győri gabonakereskedők alkották.¹² Az 1830-as évektől kezdve néhány évtized alatt vált Győr a nyugati piacokra irányuló magyar gabonakereskedelem legfontosabb átrakó-továbbító központjává.¹³ Ennek köszönhetően a Győr–Sopron útvonalon is fuvaros falvak alakultak ki, amelyek mindig a jelentős kereskedelmi központokat összekötő utak mentén tudtak fennmaradni. A szekerezés jelentőségét, a lebonyolított forgalom volumenét mutatja, hogy Győrött a gabonaszállításban részt vett fuvarosokon kívül még további 441 napszámosnak biztosítottak megélhetést a ki- és berakodási munkák. Meg kell jegyezni, hogy a fuvarosok hivatalosan nyilvántartott és valóságos száma között Győrben és Komáromban¹⁴ is nagyságrendnyi különbségek voltak, mivel számos nyilván nem tartott fuvarosnak is alkalmi munkát jelentett a gabonaszállítás.¹⁵

Az 1860-as években már határozottan Győr játszotta a vezető szerepet a magyar gabonakereskedelemben. A városban sorra alapítottak később világhírré

⁹ Bácskai 1986: 262–272.

¹⁰ Az 1840-es évektől „roppant anyagi erő” felhalmozódását a távolsági kereskedelembe történő bekapcsolódásnak köszönhette. Balázs 1980: 7.

¹¹ Idézi Balázs 1980: 11.

¹² Winkler 1934: 260.

¹³ Honvári 2014: 1.

¹⁴ Komáromban csak 43 szekeres gazdát tartottak nyilván 1820-ban, Győrre vonatkozóan nem áll rendelkezésre pontos adat.

¹⁵ Glósz 2014: 131.

szert tett nagy gabonacégeket, melyek az egész osztrák birodalomban, majd később Németországban, Svájcban, sőt a skandináv államokban is piacot teremtettek a magyar gabonának. A bácskai és a bánáti nagybirtokosok és hajózási vállalkozók itt adtak találgozót az osztrák molnároknak és a győri hizlalóknak, a Dungyerszky-, a Ferribach-, a Lellbach-dinasztiák szinte kizárólag Győrött értékesítették búza-, zab- és tengerikészleteiket, az üzleti tranzakciók lebonyolítását pedig a mindenről jól tájékozott győri gabonakereskedők végezték.¹⁶

Az 1856-ban alakult Kereskedelmi Gyűlde Győr kereskedőinek, különösen a gabonakereskedőknek testülete volt, amely a kereskedelmi forgalom további fellendítését tűzte ki céljául.¹⁷ A győri gabonagyűldében jegyezték a gabonaárakat, és a nagyobb gabonapiacok árait is közzétették. A gyűlde tagjai már 1857-ben felhívták a város figyelmét a győr–gönyüi Duna-ág karbantartásának fontosságára. Alacsony vízállás esetén ugyanis a nagyobb hajók nem tudtak bejönni Győrbe, így kénytelenek voltak terhüket kisebb hajókra átrakni, ami idővesztéssel és költségnövekedéssel járt.¹⁸

A *Pesti Hírlap* egyik tudósítása szerint a hajón érkezett győri gabonakereskedelem 1856-os forgalma háromszorosa volt a pestinek.¹⁹ Ekkoriban tehát Győr volt a központja a nyugatra irányuló gabonaszállításnak, és egyben a kiviteli gabonakereskedelem fő piaca is. E tekintetben még a fővárost is háttérbe szorította, ahol a behozatali áruk kereskedelme volt hangsúlyos.²⁰

1. táblázat

A győri gabonakereskedés forgalma 1840–1858 között

Év	1840	1846	1846	1858
Mennyiség	1,8 millió mérő	5 millió mérő	0,3 millió mérő	6,3 millió mérő
Megjegyzés	berakodott gabona és kukorica	repcével és kukoricával	szárazföldi úton	

Forrás: Glósz 2014: 124.

2. táblázat

A pesti gabonakereskedés forgalma 1820–1850 között

Év	1820	1840	1854	1850-es évek
Mennyiség	1 millió mérő	2,5 millió	3 millió	3,3 millió mérő
Megjegyzés		be- és kirakodott gabona, és kukorica	a heti gabonaeladás kb. 60 ezer mérő	

Forrás: Glósz 2014: 124.

¹⁶ Winkler 1934: 261.¹⁷ Antaliné Hujter 2016.¹⁸ Antaliné Hujter 2016.¹⁹ Antaliné Hujter 2016.²⁰ Antaliné Hujter 2016.

Amint azt a fenti két táblázat is mutatja, a 18. század első felében Győr gabonakereskedelme megelőzte Pestét.

„A Győr és Pest között meginduló küzdelmet alapvetően a két városnak a korabeli hazai gabonakereskedelem adott útvonalain elfoglalt földrajzi helyzete, illetve az e fekvéséből származó előnyöket és hátrányokat befolyásolni képes közlekedési és szállítási lehetőségek alakulása határozta meg. Az olcsó szállítást biztosító dunai útvonalon [...] a nyugati piacokhoz – elsősorban a bécsihez – közelebb eső Győr Pestnél lényegesen kedvezőbb kereskedelmi lehetőségekkel rendelkezett. Ezt fokozta az a körülmény, hogy a Duna a 19. század közepéig nagyobb gabonás hajókkal csupán Gönyüig, ettől kezdve pedig tovább már csak a Kis-Duna-ágban – de ott is csak Mosonig – volt hajózható. A Nyugat felé vízi úton tartó gabonának Győrben vagy Mosonban mindenképpen meg kellett állania ahhoz, hogy útját szárazföldön vagy legalábbis kisebb gabonahajókon folytathassa Bécs felé. [...] 1855-ben²¹ Győr közvetlen vasúti kapcsolatba került Béccsel²² (párosulva ez a Kis-Duna-ág a meginduló folyamszabályozások következtében rohamos, Moson gabonaforgalmára is halálos csapást mérő eliszaposodásával), Győrnek nemcsak a gabonaforgalma nőtt még nagyobbra, de ily módon Bécs viszonylatában mintegy monopolhelyzetre is szert tett, és kereskedői számára még inkább megnövekedtek a spekuláció lehetőségei is. A délről érkező gabona számára a már korábban is meglevők mellé egyre több új raktár épült. A 60-as évek végére a városban 147, kifejezetten magtárnak épült épület volt. Győr épületei ezekben az években mintegy 4 millió mérő gabonát tudtak befogadni. Ez olyan óriási mennyiség volt, mely Ausztria és Bécs ellátásában is rendkívüli jelentőséggel bírt²³”

Az 1860-as években a gabonakivitel Dél-Magyarországról, Szerbiából, Romániából és Bulgáriából is Győrön keresztül történt Bécs irányába. A környékbeli gabonafelhozatal is jelentős volt, de a Csallóköz és a Rábaköz termékei is a győri piacokon keresztül kerültek be a nagykereskedelmi forgalomba. Az 1860-as évek végén a győri kereskedőkörökben megfogalmazódott a Győr–Graz vasútvonal igénye, amely végül a győri gabonakereskedők tőkájéből valósult meg. A helyi kereskedők összegyűjtötték a Győr környéki megyék gabonáját, és az új útvonalon Bécs elkerülésével, rövidebb úton szállították a tengerhez.²⁴

²¹ Már az 1840-es évektől a Mosoni-Duna eliszaposodása folyamatosan nehezítette a városból a gabona vízi úton történő szállítását. Az osztrák–magyar vasúttársaság 1854-től 1856-ig Győrig kiépítette a bécsi vasutat, így a vasúthálózat kiépülése új helyzetet teremtett a város számára. Antalné Hujter 2016.

²² A gabona jelentős részét Bécsben lerakták, ahol a győri gabonaszállítmányok számára külön lerakodó helyet tartottak fenn. *Győri Közlöny* 1871. március 5. 2.

²³ Vörös 1965: 471–472.

²⁴ *Győri Közlöny* 1871. március 16. 1–2.

3. táblázat

A győri gabonakereskedés forgalma vasúton és gőzhajón

Év	Győrből elszállításra került különböző fajta gabona (mázsa)					
	1860	1861	1862	1863	1864	1865
Vasúti szállítás	3 523 491	3 778 148	3 043 375	3 335 690	3 678 466	3 960 900
Gőzhajón	1 315 527	946 506	772 425	449 610	407 458	559 742
Összesen	4 839 018	4 724 654	3 815 800	3 785 300	4 085 924	4 520 642
Összesen	25 771 338					

Forrás: Legújabb Nagy-Győri Naptár (1.) 34–35.

4. táblázat

Az 1865–1869 között Győrbe érkezett gabona mennyiség

	Gabonakereskedés forgalma				
	Győrből elszállításra került különböző fajta gabona (vámházsa)				
	1865	1866	1867	1868	1869
A szabadalmazott Duna-gőzhajózási Társulat hajóin	582 479 58% búza, 27% tengeri	754 400 66% búza	566 528 65% búza, 22% zab	376 689 55% zab	598 041 44% zab
A Győri Gőzhajózási Társaság hajóin ²⁵	–	–	835 896	1 112 995	922 305 búza
Vontató- és evezőshajókon	2 223 000	2 666 000 66% búza, 17% zab	2 486 000	2 790 000	2 752 000 44% zab
A heti vásárokra hozott évenkénti átlag	300 000 vámházsa, melynek fele búza	300 000	300 000	300 000	300 000
Államvaspálya társaság vonalain	25 545	8533	42 600	58 616	43 270
Összesen	3 131 024	3 728 933	4 231 024	4 638 300	4 615 616

Forrás: Pisztóry 1871b: 2–3.

A statisztika és nemzetgazdaság elismert korabeli szakértője, dr. Pisztóry Mór²⁶ számításai kimutatták, hogy 1863-ban hajón 945 000 vámházsa gabona érkezett a városba. 1864-ben egyedül vontatóhajókon ez már 1 246 000 mázsa és 1865-ben 2 100 000 mázsa volt. 1864. szeptember 17-én egy nap alatt 30 ezer mérő, 24-én 20 ezer mérő gabona érkezett szekéren és burcsellákon²⁷ a városba. 1867-ben már megkezdte működését a Győri Gőzhajó Társaság. 1858-ig átlag 4 200 000 vámházsa érkezett vontatóhajón a Győri Gőzhajó Társaság révén, és

²⁵ 1867-ben kezdte el működését.

²⁶ 1869 és 1874 között a győri jogakadémián, később Kolozsvárott egyetemi tanár, illetve a Magyar Tudományos Akadémia statisztikai és nemzetgazdasági bizottságának tagja, képviselő.

²⁷ A burcsella fából készült, lapos fenekű dereglye volt, melyekre az erősen megrakott hajók terhének egy részét átrakták, hogy azok a sekélyebb folyószakaszon áthaladhassanak, vagy sekély bejáratú kikötőkbe befuthassanak. Mezeiné Bogdán – Antalné Hujter 2015.

1867-ben már 3 400 000 vámmázsa. A táblázatokból kiolvasható (3–4. táblázat), hogy a gabona jelentős része vízi úton a Dunán érkezett a városba. A Rába össze tudta volna gyűjteni Zala, Vas, Veszprém, Fejér, Moson és Sopron megyék termékeit, de a folyó elhanyagolt állapota miatt a szállításra nem volt alkalmas. Az összes szállítmány a Dunán alulról érkezett. Fejér és Komárom megye terméneinek csekély részét, 30–40 ezer vámmázsát az állami vasúti társaság szállította Győrbe.²⁸ Az elszállításra kerülő gabona legnagyobb része az állami vasúton és részben a szabad Dunagőzhajó Társaság²⁹ hajóin történt Bécs felé.³⁰ Wehle Benedek,³¹ a győrszigeti zsidó kölcsönös segítő egyesület megalapítója, a gabonaforgalom élénkítésére 1865-ben létrehozta a Győri Gőzhajózási Társaságot. Ebből fejlődött ki a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR).³² A győri gőzhajózási társaság létét szintén a helyi gabonakereskedelemnek köszönhette. A társulatnak hat hivatalnok volt és Győrött egy 30–40 embert foglalkoztató hajógyára.³³

Pisztóry Mór már 1871-ben rámutatott arra, hogy a kereskedés jelentőségét abból is megítélhetjük, ha a beérkezett és az elszállított árumennyiséget összehasonlítjuk. Ez az adat azt is jól tükrözi, hogy a város lakosainak hány százaléka élt a gabonakereskedelemből. Pestre a gabona jelentős része a gőzmalmok megrendelésére érkezett. Míg Győrbe 4,5 millió vámmázsa gabona érkezett, és ebből 4,2 millió vámmázsát szállítottak tovább, addig Pesten és Budán 9,1 millió vámmázsából csak 5,2 millió vámmázsa került továbbszállításra.³⁴

A GYŐRI LAKOSOK MEGÉLHETÉSI FORRÁSA

A gabonakereskedelem nemcsak a kereskedőknek, hanem bizományosoknak, hitelezőknek, hivatalnokoknak, zsákkölcsönzőknek, hajósoknak, fuvarosoknak, alkalmazottaknak, napszámosoknak és családjaiknak is megélhetést biztosított. 1870-ben minden tizedik lakos gabonakereskedelemből élt.³⁵

„A városba a Dunán beérkezett gabonát a vasúti indóházhoz szállították vagy egy időre magtárakban helyezték el. Mind a két esetben jelentős számú fuvarosra és zsákhordóra volt szükség, e munkások állandó és folyamatos bevételi forrását a győri

²⁸ Pistóry 1871b: 2.

²⁹ A dunagőzhajózási vállalatok megalakulása véget vetett az uszályosok, dereglyések világának, a rohamosan épülő budapesti nagymalmok, melyek Európa leghatalmasabb malomüzemeivé fejlődtek, magukhoz szívták az alföldi, Tisza-vidéki, bácskai és bánáti búzatömegeket, hogy liszt alakjában exportálják azokat úgyszólván Európa valamennyi országába. Winkler 1934: 261.

³⁰ Pistóry 1871b: 2.

³¹ Wehle Benedek volt a Győr Városi és Megyei Takarékpénztár Rt. alapító elnöke is.

³² Néma Sándor: *A győri zsidók gazdasági szerepvállalása*. A győri Menház kiállítási anyaga.

³³ Pistóry 1871c: 1–2.

³⁴ Pistóry 1871a: 1.

³⁵ Pistóry 1871b: 1–2.

gabonakereskedelem adta. A városban 150 fuvaros kizárólag a gabona vaspályára és a magtárba fuvarozásával foglalkozott. 160 és 180 fő közé volt tehető azon munkások száma, akik folyamatosan zsákhordással, gabonaforgatással foglalkoztak, ők is keresetüket kizárólag a gabonakereskedelemnek köszönhették. Továbbá 6 zsákvarró intézet folyamatosan zsákvarrással, foltozással és zsákkölcsonzással foglalkozott, amely tevékenység 30-40 nőnek biztosít állandó keresetet. A győri Kereskedelmi Gyűlés tagjai között 232 egyén volt bejegyezve, akik kizárólag gabonakereskedelemmel foglalkoztak. A gabonaszállítók és a be nem jegyzett kereskedők száma meghaladta a 30 főt.³⁶

A gabonaszállító hajók részben – összesen 31 nagyobb hajó – a győri kereskedők és hajósok tulajdonát képezték. A legénységet szinte csak a város biztosította, és családjaik is a városban laktak. Az 1869-ben létrejött győri hajósegyületnek 285 tagja volt, ebből arra következtethetünk, hogy a nem győri hajók legénysége is részben győri lakos volt.³⁷ Az alapszabályzat értelmében az együletbe csak jó erkölcsű és feddhetetlen győri hajósok léphettek be. A hajótulajdonosokat és hajósokat Győrött burcsellásoknak (1. kép) nevezték.³⁸

„Ha a kereskedők és a fuvarosok számát a családtagjaikkal és ezen családok szolgazemélyzetével számoljuk, és számításba vesszük, hogy egy kereskedő után még három további személy, egy fuvaros után pedig még egy további személy megélhetése volt biztosított.”³⁹

Pisztóry Mór számítása szerint a győri gabonakereskedelem mintegy 2000 embernek nyújtott megélhetést. 1871-ben 250 jómódú és részben gazdag kereskedővel számolt.⁴⁰ A város legnagyobb gabonakereskedője Schreiber Ignác volt, részben az ő érdeme, hogy a város ebben az időben a sertés- és marhakereskedelem egyik elosztóközpontjává is vált.⁴¹

A vasútépítés, amely a gazdasági fejlődés fő hajtóerejévé vált, Győr városát is elérte. Az osztrák–magyar vasúttársaság 1854-től 1856-ig építette ki Győrig a bécsi vonalat. Először a Győr–Komárom szakasz készült el. A Mosoni-Duna eliszaposodása miatt délről érkezve utoljára Komáromban tudták kirakni a vízen érkező gabonát, hogy azt vasúton tovább szállíthassák nyugatra.

A VÁROS GABONAKERESKEDELMÉNEK POZÍCIÓVESZTÉSE

Győr városának gabonakereskedelme rövid ideig még annak ellenére is jelentős tudott maradt, hogy a déli vasúti pálya megnyitása által a gabonakivitel Trieszt felé könnyebbé vált. 1867-ben a Pest-Budáról továbbszállított gabonamennyiség

³⁶ Pistóry 1871c: 1–2.

³⁷ Pistóry 1871c: 1–2.

³⁸ Mezeiné Bogdán–Antaliné Hujter 2015.

³⁹ Pistóry 1871c: 1–2.

⁴⁰ Pistóry 1871c: 1–2.

⁴¹ Néma Sándor főlevéltáros kézirata.



1. kép. Ludwig Rohbock metszete a győri Dunakapu téren kirakodó burcsellásokról

Forrás: Mezeiné Bogdán–Antalíné Hujter 2015.

legnagyobb része, 3 240 010 vámmáza a budai pályafőtől került elszállításra. Pest az állami vasútvonalon 1868-ban 3 391 850 mázsa gabonát, míg Győr 4 073 042 vámmázsát szállított kivitelre. Győr kereskedelme számára tehát kihívást jelentett a déli pálya hálózatának Magyarországot Trieszttel összekötő vonala és a Mohács–Pécs–Bars vasútnak a nagykanizsai vonallal való összeköttetése, valamint a Buda–Pragerhof vonal megnyitása, amely a gabonakereskedelem irányát Trieszt felé terelte.⁴² E tényezők hatására Győr városában folyamatosan érzékelhetővé vált a hanyatlás: több gabonakereskedő Nagykanizsára tette át lakhelyét, így számos gabonamagtár üresen maradt, néhányat lakássá alakítottak át. A válságjelenségeket a győri kereskedőknek rövid ideig sikerült orvosolni, majd a 19. század utolsó harmadára a „kalmárváros” iparvárossá változott.⁴³

Győr az átmenő gabonakereskedelemnek továbbra is fontos városa maradt, de az 1870-es évektől folyamatosan veszített jelentőségéből.⁴⁴ Ennek okai közé

⁴² Pisztóry 1871a: 1.

⁴³ Pisztóry 1871a: 1.

⁴⁴ Az 1880-as években közel 600 családot foglalkoztatott Győrött a gabonakereskedelem és a gabonafuvarozás, ez a város akkori lakosságának majdnem 10%-a, mintegy 2000 személy. Ötven évvel később alig 300–350 család, tehát csak 1000 ember, vagyis Győr lakosságának alig 20%-a. E csökkenéshez hozzájárult a győri sertéshizlalás hanyatlása is, mert a győri gabonakereskedelem tengeri- és árpaforgalmának vevőkörét mindig a hizlalók alkották. Az 1880-as és az 1890-es években Győrött átlagosan mintegy 40 000 sertést hizlaltak állandó jelleggel, vagyis 4000–4500 vagon telt ki évente Győr tengeri- és árpafogyasztása, mely mennyiség az 1930-as évekre egyharmad részére csökkent. Az 1900-as évek elején búzában, rozsban, árpában, zabban és tengeriben Győrött mintegy 2,5 millió métermázsát forgalmaztak évente a gabonakereskedők, mely mennyiségnek

tartozott az is, hogy 1875-ben Bécs kiépítette közraktárait, és ezzel jelentősen csökkentette Győr közvetítő szerepét. De a vasúti díjtételek megállapítása is Bécsnek kedvezett – Győr kárára.⁴⁵ Pest pályaudvart épített a Duna partján, megnyitotta közraktárát és az elevátort, és ezzel megpecsételődött Győr gabonakereskedelmének jövője. A nagyobb gabonakereskedők elhagyták Győrt, és Bécsbe vagy Pestre költöztek. Az ingatlanok értéke csökkent, megkezdődött a magtárak visszaalakítása lakásokká. A teljes vasúthálózat kiépítésével Győr közlekedési kulcs szerepe megmaradt, és ennek kihasználására a városi kereskedők mindent meg is tettek, ám az új körülmények⁴⁶ új kihívások elé állították a helyi lakosságot.⁴⁷

A KÖZRÁKTÁRAK HIÁNYA

Ahogy azt korábban bemutattuk, a 18. és 19. században Győr nem termelési központ, hanem gyűjtő és kereskedelmi közvetítő, vagyis szállítási központ volt. A gabonát a szállítási kapacitás függvényében hosszabb-rövidebb ideig a raktárakban tárolták.⁴⁸ Az 1830-as évektől a Duna felőli bástyák lebontásával helyet teremtettek a két-háromemeletes gabonaraktárak számára, amelyek száma 1848-ra 147-re nőtt. A gyönyörűen megépített új házak ablakain télen is lehúzva tartották a redőnyöket, mivel azok magtárul szolgáltak, így a gabonán kívül egyedüli lakóik az egerek és patkányok voltak.⁴⁹ A forgalmi adatok alapján a városban átmenetileg tárolt gabona mennyisége egy év alatt akár a 2 millió mérőt is elérhette. A raktári kapacitás néhány százezer mérő volt, vagyis a felhalmozott mennyiség több havi forgalomhoz biztosított árut. (1844 októberében Triesztben a zab raktári készlete másfél hónapra, a búzáé kettő hónapra, ezzel szemben a rozse egy évre volt elegendő.) A Győrrel szoros üzleti kapcsolatban álló Mosonban, hasonlóan Bajához, majdnem minden háznál volt raktár.⁵⁰ Győr tárolókapacitása folyamatosan nőtt. A Duna és a Rába partján és a közeli utcákban több he-

mintegy fele része Győrről került kirakásra vagy átrakásra. Ezzel szemben a legutóbbi években átlagosan 1–1,2 millió métermáza gabonát forgalmaztak a győri cégek, és ennek az árumentységnek is még csak fele sem érinti a győri rakodóhelyeket, hanem többnyire közvetlenül a termelési helyekről egyenesen külföldre szállítják vasúton a felvásárolt gabonát. Az 1930-as években évi 200–250 000 mázsára tehető az a gabonamennyiség, mely a Dunán Győrbe beérkezik, vagy Győrből hajón továbbítják. Ezek a számok azt mutatják, hogy a győri gabonakereskedelem „Hinterland”-jának nagy részét elveszítve, kisebb méretekben fejthette ki működését. Winkler 1934: 262. Oroszország, USA, India az 1850-es és 1860-as években ismét megjelentek az európai piacon, hosszan elnyúló gabonaváságot idézve ezzel elő. Honvári 2014: 1.

⁴⁵ Széphegyi 1879: 2.

⁴⁶ Az I. világháború kitérője után a gabonavásárlás, illetve -gyűjtés állami monopólium lett, a Haditermény Rt. vette át, és a hat éven át tartó kötött forgalom teljesen megbénította a gabonakereskedelmet. A háborút követő gazdasági világválság pedig végső csapást mért a győri gabonakereskedelmre is. Winkler 1934: 262.

⁴⁷ Antalné Hujter 2016.

⁴⁸ Gráfik 2004: 13.

⁴⁹ Pisztóry 1871c: 1–2.

⁵⁰ Glósz 2014: 145.

lyen is kétemeletes házak álltak. A mai Árpád és Bajcsy-Zsilinszky úton sorakozó raktárak 4 millió mérő gabonát tudtak befogadni. A Duna-parton, a Rábaszeren, a Belvárosban magtársorok épültek.⁵¹ Győr városképének több mint száz éven át meghatározója volt az a Mosoni-Duna partján magasodó raktárépület, amelyet a helyiek az emelőszerkezetéről csak „Elevátor”-ként emlegettek. Eredetileg közraktárnak készült, építésekor azonban már csak annak a küzdelemnek a jelképe lehetett, amelyet Győr városa Béccsel és Pesttel folytatott, hogy a megváltozott természeti, közlekedési, kereskedelempolitikai körülmények ellenére megőrizzen valamennyit egykori pozíciójából.⁵²

1872-ben a Kereskedelmi Gyűlde megújította alapszabályát, és a nevét Győri Lloydra változtatta. 1881 februárjában azzal a kéréssel fordult a városi közgyűléshez, hogy jóléte érdekében a város nyújtson anyagi támogatást közraktárak építéséhez: „A közraktár intézmény itt meghonosításának célja: az áruforgalmat Győr felé irányozni és a Győrött megállapodó áruforgalomnak az olcsó raktározást és kezelést biztosítani – főleg kedvezményi szállítási díjtételeket kieszközölni.”⁵³

A közraktár ügyéhez hozzátartozott a célszerű árumozgatás, ez pedig szorosan kapcsolódott a vasúti szárnyvonal megépítéséhez, illetve a rakpart rendezéséhez. A Duna-parti vasúti szárnyvonal megépült ugyan, de nem elég közel a vízparthoz: a kirakodás nehézkes volt (igaz, árvíz esetén egyenesen lehetetlen).⁵⁴ Baross Gábor 1891-ben vasúti ellenőrzés alatt álló áruraktár felállítását javasolta, amelyhez a minisztérium támogatását próbálta elnyerni.⁵⁵ Természetesen jól tudta, hogy a győri közraktár felállítása sértené a főváros érdekeit. De a győri gabonakereskedelem talpon maradásához közraktárakra volt szükség, hogy a helyi kereskedők akkor tudják a gabonát a piacon értékesíteni, amikor annak az értéke a legmagasabb. Győr városának közgyűlése 1893-ban döntött a rakodópart és a közraktár a millenniumra történő megépüléséről. Zechmeister Károly polgármester 1895-ben kész tervvel állt elő, amely az áruraktár építésére alakult konzorciumi részvényesekkel egyeztetve született. 1899-re végül megépült a győri közraktár.⁵⁶ Hat évvel később, 1905. október 18-án azonban ismeretlen okok miatt az épületben begyulladt a gabona, és 1906-ban Győr szab. kir. város közgyűlése felszámolta az áruraktárat.⁵⁷ Pesten viszont nagy számban és sikeresen üzemeltették a közraktárakat, a fővárosi kereskedők a legkedvezőbb időszakban tudták értékesíteni gabonájukat, így jelentős profitot értek el. Egyre kevesebb gabonát hoztak a győri gyűjtőpontokra. A Mosoni-Duna eliszaposodott, a kereskedők is elköltöztek, a tehetősebbek Bécsbe he-

⁵¹ Pisztóry 1871c: 1–2.

⁵² Antaliné Hujter 2016.

⁵³ Antaliné Hujter 2016.

⁵⁴ *Győri Közlöny* 1888. február 16. 2.

⁵⁵ *Győri Közlöny* 1891. június 21. 4.

⁵⁶ *Győri Közlöny* 1895. április 28. 3.

⁵⁷ Antaliné Hujter 2016.

lyezték át vállalkozásukat. Végül Győr városa a századfordulóra alulmaradt a gabonakereskedésben a fővárossal szemben.

„Győr városának profilváltásra volt szüksége, a város a jövőjét az ipari üzemek további gyarapodásában látta. A város egyik húzóága már korábban is a gyáripar volt. Annak ellenére, hogy a gabonakereskedelemben játszott korábbi szerepét Győr a vasútvonalak kiépülésével a 19. század hatvanas éveiben elveszítette, mégsem süllyedt a lehanyagló városok közé, amelyeket előbb az 1870. évi XLII. törvénycikk,⁵⁸ majd pedig az 1878. évi XX. törvénycikk⁵⁹ kiostált, s gyakorlatilag a városi címtől is megfosztott. A kereskedelmi pozícióvesztést a város vezetése a (gyár)ipar tudatos támogatásával ellensúlyozta, amely olyannyira sikeres volt, hogy míg 1870-ben Győr az iparból élő népesség számát tekintve az országos rangsor 15. helyét foglalta el, harminc év múltán már a 4. lett, 1910-ben pedig – a történeti Magyarország összes települését tekintve – már a népesség legnagyobb hányada élt itt iparból, Budapest is csak utána következett.”⁶⁰

A 19. század 80-as éveire Győr gabonakereskedelme végleg lehanyaglott, mintegy rákényszerítve a város gazdaságát az ipar fejlesztése útján való továbbhaladásra.⁶¹

PROFILVÁLTÁS A VÁROS ÉLETÉBEN

A város a 19. század második felétől kezdve kalmárvárosból folyamatosan iparvárossá fejlődött.⁶² A századfordulón az ipar munkaerő-kereslete más megyék lakosságára is szívó hatást gyakorolt, ez is hozzájárult a nemzetiségi szerkezet átalakulásához. Az 1920-as években a határon túli területről menekült magyar nemzetiségű tisztviselők, középosztálybeli rétegek duzzasztották fel a lakosságot. Hammer Gyula az 1930-as években úgy fogalmazott, hogy „nincs a régi Magyarországnak olyan megyéje, amelynek szülőtteiből ne találunk itt. Sőt, a lakosság kb. 2,0%-a külföldi születésű.”⁶³

A gyáralapítók jellemzően külföldiek – németországi, ausztriai, leginkább azonban cseh- és morvaországi zsidó családok – leszármazottai voltak. A győri nagykereskedelem és gyáripar jórészt idetelepülő zsidó vállalkozók nevéhez kötődik.⁶⁴

Az első világháború előtt Győr városában az iparban foglalkoztatottak száma majdnem elérte a lakosság felét (48,96%), így ezen a téren még a fővárost is

⁵⁸ 1870: 42. tc.

⁵⁹ 1878: 20. tc.

⁶⁰ Honvári 2021: 34.

⁶¹ Vörös 1965: 471.

⁶² Szakál 2002: 137–141.

⁶³ Hammer 1936: 61.

⁶⁴ Honvári 2021: 67.

meghaladta.⁶⁵ 1939-ben a győri iparosok és kereskedők 25%-a zsidó volt. A helyi neológ zsidók száma meghaladta a hagyományhoz hűen ragaszkodó ortodoxokét. A zsidó kereskedők és gyáralapítók részben átvették a többségi társadalom szokásait, elsajátították a magyar nyelvet.

A BACK-DINASZTIA SIKEREI

Back Hermann morvaországi zsidó munkásságának példáján a továbbiakban azt kívánom bemutatni, hogy Győr városa a kedvező földrajzi⁶⁶ és a népsűrűségi mutatóknak köszönhetően mindig is vonzotta a folyamatosan változó körülményekhez alkalmazkodni tudó vállalkozókat. Már a 19. század első harmadában megfogalmazódott az az elképzelés, hogy a gabona helyett a liszt kivitel kellene előnyben részesíteni.⁶⁷

5. táblázat

<i>A győri malomipar kezdetei</i>	
1873	Stirling Tóbiás gőzdaráló
1874	Back Hermann hengermalom ⁶⁸
1888	Pfeiffer László darálómalom
1890	Pfeiffer testvérek gőzmalom

Forrás: Néma Sándor: *A győri zsidók gazdasági szerepvállalása*. A győri Menház kiállítási anyaga.

A Back-dinasztia anyagi biztonságát Bernhard Back teremtette meg, aki 1870-ben hunyt el Bécsben, így már nem érhetette meg fiai magyarországi sikereit.⁶⁹ Fia-talabb fia, Ernő 1838-ban született a morvaországi Olmüztől mintegy 20 km-re fekvő Proßnitzban. Hermann, 14 évvel idősebb bátyja is Morvaországban látta meg a napvilágot.⁷⁰ Felismerve a dualista állam nyújtotta 19. századi gazdasági lehetőségeket, a család a század közepén Bécsbe és Magyarországra költözött: az apa, Bernhard Back Bécsbe, Back Hermann, az idősebbik fiú 1848-ban Győrbe, leánytestvére, Back Szófia Brunnbe.⁷¹ Back Hermann unokaöccse, Back Szófia fia, Max

⁶⁵ Honvári: *Győr vázlatos története*.

⁶⁶ Pest és Bécs között félúton, folyók mentén és öt irányból összefutó csomópont mentén fekszik Győr. Győr népsűrűsége 1910-ben 820,4 fő/km², Debrecené 98,9 fő/km². A város lakosainak a száma 1890-ben (Révfalut és Győrszigetet is beleszámítva) 30 021 volt, és 1910-re 44 300-re nőtt. Honvári 2021: 54.

⁶⁷ Gráfik 2004: 30.

⁶⁸ „Back Hermann győri hengermalma győri cég, melynek egyforma képviselői joggal felruházott tagjai bégavári Back Hermann és Richards Richard bécsi lakosok, bejegyeztetett. – A Pesti molnárok és sütők gőzmalmi részvénytársasága cégénél Bischitz Arthur igazg. tag ebbeli minősége és cégjegyzési jogosultsága megszűnt.” *Molnárok Lapja*, 1904. június 25.

⁶⁹ Felletár 2016: 186–187.

⁷⁰ Honvári 2021: 75.

⁷¹ Honvári 2021: 75.

Kohn 1867-ben született Brünnben, és a győri finomposztógyár⁷² megalapításakor Richards Richardra változtatta nevét.

A kereskedő Bernhard Back Bécsben megalapította a Back Bernát és Fiai céget, amelyhez 1868-ban Szegeden megvásárolt egy kisebb malmot. Ezt később továbbiak követték, köztük például a sokkal jelentősebb Szegedi Kiviteli Malom.⁷³ A két fiú, Ernst Back (Back Ernő)⁷⁴ és Hermann Back 1872-ben ezen vállalatok összevonásából megalapította a Szegediner Dampfmühle & Wasserleitung von Bernhard Back Söhne (Szegedi Gőzmalom és Vízvezeték Vállalat) közkereseti társaságot. A fiúk az előző évben elhunyt apjuk nevét beépítették a társaság nevébe.⁷⁵

Back Hermann tehát előbb lett szegedi, mint győri malomtulajdonos. A nyitrai Árpád-malom részvénytársaság 1863-ban alakult, és Back Ernő ettől vásárolta meg a család legkisebb malmát.⁷⁶ Ernst Back (Back Ernő) Nyitra megye földbirtokosa volt, és 1888-tól mint magyar nemes a bégavári előnevet használta. Fia, Back Bernát 1871-ben született, majd a magyar ipari világnak, azon belül a magyar malomiparnak is jelentős szereplőjévé vált.⁷⁷ Az ország malomipara már az 1860–1870-es években világvizonylatban az élen járt.⁷⁸

⁷² Dunaréti Richards Richard 1908-ban indította meg posztó-szövetgyárát 36 munkással. A gépeket Brünnből és Angliából hozatta, az államtól és a várostól a győri gyáralapításához 200 ezer korona vissza nem térítendő támogatást kapott. A gyárban elsősorban kabátszövetet készítettek, aminek a legnagyobb megrendelője az állam volt. Még a rendszerválás előtt az 1980-as évek közepén a vidéki telephelyekkel együtt közel 3000 dolgozót foglalkoztató üzem termelési értéke meghaladta a 4 Mrd Ft-ot. Győrött gyártották az ország pamutszövet termelésének az ötödét. (*Ipártörténeti emlékhelyek: Richards Richard posztó-szövetgyár.*)

⁷³ Honvári 2021: 75.

⁷⁴ A szegedi kiviteli gőzmalomnak is van már gazdája, Back Ernő gazdag bécsi bankár, és magyarországi nagybirtokos vette meg. Felletár 2016: 191.

⁷⁵ Felletár 2016: 190–192.

⁷⁶ Honvári 2021: 76.

⁷⁷ „Back Bernát Bécsben folytatott közgazdasági tanulmányokat, de aktív élete a Back Bernát és Fiai Szegedi Gőzmalom és Vízvezeték Rt. tulajdonosaként nagyrészt Szegedhez kötődik (a névben szereplő Bernát egyébként nem rá, hanem nagyapjára utal). Továbbá alapítója és társelnöke volt a Vidéki Malomiparosok Országos Egyesületének, elnöke a Szeged-Csongrádi Takarékpénztárnak, a Közraktár és Malomipar Rt.-nek, a Szegedi Kenderfonógyár Rt.-nek, és a felsorolás nem teljes. Az első világháborúban tartalékos hadnagyként a fronton szolgált, ahol több kitüntetést kapott. Alapítója és szervezője volt 1919-ben a Horthy Miklós budapesti bevonulását anyagilag támogató Antibolsevista Comiténak. 1924-től kormányfőtanácsos és németalföldi konzul, 1927 és 1939 között felsőházi tag. Mint felsőházi tagnak, Budapesten is volt lakása. 1944-ben a szegedi malmát a bombázások elpusztították, ekkor végleg Budapestre költözött. A 20. század elején a Magyar Iparban publikált, 1900-ban Szegeden jelent meg Engel Lajos nyomdájában Lisztkivitelünk és az őrlési forgalom című műve, 1921-től a Pester Lloydban jelentek meg írásai.” Verő 2017: 87.

⁷⁸ Szávai 2009: 65.

BACK HERMANN VÁLLALATBIRODALMA

A vasúthálózat kiépítése előtt az ország nagykereskedelmi forgalma vízi úton zajlott.⁷⁹ Győr város a fentiekben tárgyalt gabonakereskedelmének és malomiparának megteremtése és felvirágoztatása a javarészt győri zsidó vállalkozók nevéhez köthetik. A város első gőzmalomát 1845-ben üzemelte be Toma János (Thoma János), majd több tulajdonosváltáson is átment. Az akkoriban már nem üzemelő Fischer-féle gőzmalom 1874-ben vásárolta meg és fejlesztette Észak-Dunántúl legnagyobb malmává Back Herman.⁸⁰ (A Back-féle malom mögött építette fel Hermann unokaöccse, Richards Richard a finomposztógyárát.) Ez modernizálása után, 1875-ben Back Hermann győri hengermalma néven kezdte meg működését.⁸¹ Back Hermann kezdetben két malmot működtetett, a másikat Szigetben – itt lett később a piskótagyár –, ezt adta el Koestlin Lajosnak. A nádorvárosi malmot a Hosszú utcában a legmodernebb eszközökkel szereltette fel. 1896-ban nemesi címet kapott. 1904. november 3-án Ferenc József „a közjóság terén szerzett érdemeiért” elismerésben részesítette. A malom 1907. szeptember 9-én leégett, 1908-ban Weisz Oszkár tervei alapján Hlatky-Schlichter Lajos építette fel újra. Back Hermann hengermalmát 1910. február 7-én családi részvénytársasággá alakította, és az üzlet vezetését unokahúga férjére, Richards Richardra bízta.⁸²

A malom Győr-Nádorvárosban működött, a mai Bartók Béla utcában, és mintegy 120 embert foglalkoztatott. Az 1890-es években több mint száz munkás 6–700 mázsa örleményt állított elő naponta, az üzem éves gabonaszükséglete 200–250 000 mázsára rúgott. Back Herman folyamatosan bővítette, fejlesztette vállalkozását, így az a 1910-es évek elején már a Dunántúl legnagyobb

⁷⁹ Az 1830-as évektől Győr volt a nyugati piacokra irányuló gabona- és élőállat-kereskedelem legfontosabb magyarországi átrakó-továbbító központja. Győrnek a mezőgazdaságtermény-kereskedelemben játszott szerepe nem szűnt meg, de a 19. század második felében a hazai vasúthálózat fő útvonalainak kiépítése után pozícióját kénytelen volt a fővárosnak átengedni. Honvári 2021: 95. 1867 és 1872 között az országgyűlés hús vasútvonal építését engedélyezte. Katus 2012: 434. A vasúthálózat hossza az 1867. évi 933 km-rel szemben 1890-re 11 246 km-re nőtt, és jelentősen előrehaladt a Baross Gábor nevével fémjelzett vasút államosítása. 1890-re a vasúthálózatnak a fele, az I. világháború idejére pedig túlnyomó többsége állami tulajdonba került, és a még megmaradó magánvasutak nagy részét is a MÁV üzemeltette. Honvári 2021: 95.

⁸⁰ Honvári 2021: 51. A dualizmus korában a magyarországi vasútvonalak hossza 2160 km-ről 22 000 km-re nőtt. Katus 2012: 436.

⁸¹ *Szabad Polgár* 1875. május 20. 4.

⁸² Richards Richard Back Szófia fia, született Max Kohn, Back Hermann unokaöccse. Back Hermann-nak nem volt gyereke, ezért leánytestvérének a fiát, Richards Richardot tette meg társtulajdonosnak a győri Back-malom közkereseti társaságban Honvári 2021: 76. Három nagy malom volt a család tulajdonában, a Back Hermann győri hengermalom, a Back Bernát fiai szegedi gőzmalma és vízvezetéke és a Back Ernő vezette Árpád-gőzmalom Nyitrán Honvári 2021: 75. A két testvér halála után (Ernő 1914. szeptember 21-én, Hermann 1916. július 4-én hunyt el Ischlben) a győri hengermalmot Richards Richard, a szegedit és a nyitrai Back Bernát vezette. Honvári 2021: 76.

teljesítményű malma volt.⁸³ Győr szabad királyi város közgyűlése 1914. március 12-én fontosnak tartotta Back érdemeit külön is méltatni.⁸⁴

A Back család tulajdonában lévő három magyarországi malom 1910 elején családi részvénytársasággá alakult.⁸⁵ Ekkor lett Richards Richard a győri malom tulajdonosa. Az üzem iparvágánnyal, saját víztoronnyal rendelkezett, a jó minőségű búzából készült őrlemény jelentős részét külföldön értékesítették. 1941-ben⁸⁶ napi 10 vagon búzát és 2 vagon rozst öröltek a gépek.⁸⁷

A BACK CSALÁD ÉS VÁLLALKOZÁSAIK JELENTŐSÉGE

A Back testvérek nem „self-made man”-ek voltak: tudásuknak, neveltetésüknek és hajlandóságuknak köszönhetően állították a családi vagyont és a családi kapcsolatokat a kor adta lehetőségek szolgálatába.⁸⁸ Ifj. Back Bernát családtagjaival – Back Alfréd (Back Bernát bátyja), Back Ernő (az apja), Eisenstádtter Nándor (az apósa), Back Hermann (a nagybátyja), König Jenő, Back Viktor (a testvére), Engelsmann Mór – valósította meg vállalatbirodalmát.⁸⁹ A külső tőkeforrásra nem szoruló Back Hermann gőzmalma a 20. század elején azért alakult át családi részvénytársasággá, hogy az utódok az alapítók halála után a vállalat fizikai egységének megtartása mellett örökölhessék a rájuk eső részvényeket.⁹⁰

1907. szeptember 9-én kigyulladt a Back-malom, és a tűzvész összesen 11 halálos áldozatot követelt.⁹¹ Az épület a tűz martalékává vált, de a kazánházat és a gyár egy részét a győri tűzoltóknak sikerült megmenteni. A tűz terjedését is megakadályozták, így a környék faszindelyes és nádtetes házai megmenekültek. A Back-malom katasztrófája után, 1908-ban létrehozták Győr törvényhatósági jogú város tűzoltóságát 1 tiszttel és 12 tűzoltóval, melynek az izraelita vallású dr. Erdély Ernő⁹² lett a parancsnoka.

⁸³ *Molnárak Lapja* 1904. június 25. 566.

⁸⁴ Grábics–Horváth–Kucska 1999: 18–19.

⁸⁵ *Molnárak Lapja* 1904. június 25. 566.

⁸⁶ Back Hermann a folyamatos fejlesztéseinek köszönhetően az 1880-as évekre a napi maximális termelés terén elérte az 500 méterhátszát.

⁸⁷ Az 1910-es években a malom már 24 óránként 8-10 vagon búzát és 2-3 vagon rozst tudott megőrölni, külön-külön malomban. Az országban szinte az elsők közt kezdték el a búza őrlés előtti mosását. Antalíné Hujter 2015.

⁸⁸ 1867–1914 (változatlan árak mellett): a mezőgazdaság részesedése a GDP-ben (1913-as áron) 66%-ról 44%-ra csökkent, az iparé 11%-ról 25%-ra nőtt, a szolgáltató ágazatoké 23%-ról 31%-ra nőtt. A föld értéke nélkül a nemzeti vagyon 5,3 milliárd koronáról 23 milliárdra nőtt. Katus 2012: 425, 467.

⁸⁹ Thomas János gőzmalma Back Hermann révén, Nagy Mihály tésztagyára Stadler József, később Back Hermann, még később Koestlin Lajos tulajdonában „valódi” gyárakká fejlődtek. Honvári 2021: 45.

⁹⁰ Honvári 2021: 47.

⁹¹ *Győri Hírlap* 1907. szeptember 9. 1.

⁹² Részt vett az 1912-es szentpétervári, az 1923-as müncheni, az 1924-es nantes-i, az 1925-ös salzburgi és az 1930-as bécsi tűzoltó kongresszusokon. Az 1912-es turini világkongresszuson és

A leégett gyárak újjáépítésénél már ügyeltek a tűzbiztonságra. Ennek is köszönhető, hogy a két világháború között a szeszgyár főző- és finomítóhelyiségek égésén kívül nagyobb gyártűz már nem következett be a városban. Emberéletet pedig szerencsére már ez sem követelt. A malom újjáépítésében jelentős szerepet vállalt Richards Richard Ágost is, aki 1900 márciusától hengeralmi cégvezető, 1904-től társtulajdonos volt. A sajtóforrások szerint 1900 óta ő volt a Back-malom kiszemelt tulajdonosa. 1905-ben Richards Richard Ferenc Józseftől a közgazdaság terén szerzett érdemeiért „dunaréti” előnévvel nemesi rangot kapott.⁹³ 1905-ben a Back-malom egyik üres raktárát berendezette szövő tanműhellyé, hogy később szakképzett, helybeli munkásai legyenek. Az apja brnói üzeméből hozatott 8 szövőszékkel, fonalakkal, Ditró (eredetileg Diamant) Károly vezetésével kezdődött meg a gyapjúszövés.⁹⁴ 1906-ban szerzett gyáralapítási engedélyt, majd önálló szövőüzemet is elindított. Back Hermann kezdeményezésére az országban működő Back család által működtetett malmok (a győri, a szegedi és a nyitrai) 1910-ben fúzióra léptek egymással, három részvénytársasági igazgatóság alakult meg Győrben, amelyek megerősítették együttműködésüket. Az újjáépült malomban közel 16 ezer négyzetméteres területen 36 funkciójú létesítményt hoztak létre, amely a fejlett gyártási technológiát mutatja.

A malom 24 óránként 8–10 vagon búzát és 2–3 vagon rozst tudott megörölni, külön-külön malomban. Az országban szinte az elsők között kezdték el a búza őrlés előtti mosását. Az üzem saját víztoronnyal rendelkezett, naponta 200 köbméter vizet használtak gabonamosásra. A mosott gabonából jobb minőségű lisztet tudtak előállítani, amely kelendőbb volt a magyar és a külföldi piacokon.⁹⁵

versenyen a győri tűzoltók harmadik helyezettek lettek, és I. Ferenc József koronás arany érdemkereszttel tüntette ki Erdély Ernőt. A szakmában nemzetközileg is elismert szakembert több európai város (Lódz, Hamburg, Konstantinápoly) vezetősége kérte fel tűzoltóparancsnokául, de ő ragaszkodott szülővárosához, és az ajánlatokat elutasította. 1944-ben a németek elhurcolták. Auschwitz-Birkenauban halt meg feleségével együtt 1944. június 18-án. Némáné 2015.

⁹³ Dunaréti Richards Richárd mint Back Hermann hengeralmának cégvezetője, majd társtulajdonosa már 1905-ben szövőműhelyt létesített a malom területén, ahol három szövőmunkás és egy művezető nyolc gépen kezdte meg a munkát. Az 1908. január 2-án 36 munkással, 35 szövőszékkel beindított posztó-szövetgyárba a gépeket már Brünnből (ott született) és Angliából hozatta, az államtól és a várostól a győri gyáralapításhoz 200 ezer korona vissza nem térítendő támogatást kapott. A gyárban elsősorban kabátszövetet készítettek, aminek a legnagyobb megrendelője az állam volt. Ez a tanműhely az 1907-es Back-malombeli tűzvész során szintén elpusztult, de ekkor már álltak az új gyár épületeinek alapjai a tízezer négyszögöles területen. A győri gyár alapításához Richards a várostól 15 évi adó- és kövezetvám-mentességet kapott. *Ipartörténeti emlékhelyek: Richards Richard posztó-szövetgyár.*

⁹⁴ Némáné 2017.

⁹⁵ Az üzem utolsó nagy átszerelése 1928–1929-ben volt, a Ganz gyár hengersizékei és az Első Magyar Gazdasági Gépgyár (EMAG) gabonatisztító és -szítáló berendezései kerültek beszerelésre. A fejlesztés után a korábbi visszaöntési technológiát „összekötött” rendszerű őrlés válthatta fel. A búzalisztet 44, a rozslisztet 8 őrlőrendszeren át őrlték meg. Sokféle, jó minőségű terméket állítottak elő, csak kenyérlisztből 5-6 féle készült. A malom alföldi, bánkúti búzát vásárolt a külföldre szánt „luxus” minőségű liszthez. A szállítást részben a győri kikötőből, másrészt vasúton bonyolították. A telepet szinte behálózta a vagonfordítókkal ellátott iparvágányrendszer. A malom fő meghajtó erőgépe egy 500 lóerős gőzgép volt. A telep áramellátása saját

Az I. világháború után egyrészt a nyugati piacok beszűkülése másrészt a gazdasági világválság hatása miatt a győri malomipar értékesítési, elhelyezési gondokkal küzdött. Az 1930-as években az évi 300 000 mázsás kapacitású hengermalom termelési lehetőségeinek 50-70 százalékát használta ki, átlagban 140 munkást foglalkoztatott. A gazdasági válságot sikerült túlélnie,⁹⁶ majd a II. világháborúig folyamatosan korszerűsítették. A telephelyen parkosított udvarrész, kertészet létesült. A parkot övező tiszta vízű csatornában nyáron még fürdőzni is lehetett. 1938-tól 1945-ig id. Oszter Sándor volt a malom üzemvezető főmolnára, aki sokat tett a munkások szociális körülményeinek javításáért is. A Győri Hengermalomnak önálló labdarúgó-, teke- és asztalitenisz-csapata is volt, valamint társadalmi munkával felépített tekepályája és klubháza. Az 1. osztályúvá lett labdarúgócsapatát 1936-ban alapították *Győri Hengermalom SE* néven.⁹⁷

A győri malom 132 fős személyzete az 1940-es évek elején többek között 15 tisztviselőből, 1 főmolnárból, 1 főgépészből, 3 gépkezelőből és 40 molnárból állt. A II. világháború évei alatt a malom hadiüzemként működött, hadiőrlelt végzett a magyar alakulatoknak, később a németek ellátására is. 1944-ben német katonák felügyelték a termelés zavartalanságát. A Back-malom az 1944-es légitámadásokat sértetlenül túlélte, csak a visszavonuló német csapatok robbantották fel 1945-ben. A háború után a hatóságok nem engedték, hogy régi helyén újjáépüljön.⁹⁸ Nevét még őrzi a helyén létesített Malom-liget.⁹⁹

Back Hermann esete jól példázza, hogy a régi izraelita vallású kereskedelmi elitek helyét a város fejlesztésében új, nyugatról érkező tőkeerős zsidó vállalkozó polgárok vették át.¹⁰⁰ 1848-ban települt át Győrbe, és rövid idő leforgása alatt jelentősen megnövelte befektetéseinek számát, így tulajdonostársait is számottevő jövedelemhez juttatta. A Back-dinasztia főként az Osztrák–Magyar Monarchián belül építette ki széles körű kereskedelmi kapcsolatait. A család tucatnyi vállalkozót számlált Németországban, Ausztriában és Magyarországon. Back Herman 1916-ban hunyt el, óriási vagyont – 8 494 675 koronát – hagyva örökösire.¹⁰¹

áramfejlesztőről történt. A telepen 3-3 fős asztalos- és lakatosműhely biztosította a termelés zavartalanságát. Jól felszerelt laboratóriumban ellenőrizték a készterméket, a minőség vizsgálatát képezték próba kenyérsütések is. Az őrlésre váró gabonát silókban tárolták, amely szükség esetén tárolás előtt szárítóberendezéseken haladt át. A központi telepen kívül a malomhoz tartozott a Pápai úti telep, ahol 6000 sertés hizlalására alkalmas disznószállás működött. Abda mellett is volt egy sertéstelepük. A malmokhoz tartozó sertéshizlalda természetes volt, hiszen a melléktermékek „hasznosítására” ideális megoldásnak számított. Antaliné Hujter 2015. A győri szeszgyárban (1885) a kezdetekben a szeszt gabonából, leginkább kukoricából készítették, és a melléktermékként keletkező szeszgyári moslékot marhahizlálásra használták. Tehát a gyárak melléktermékeit helyben hasznosították.

⁹⁶ Nem úgy, mint a nála kisebb Jankovich-féle gőzmalomnak.

⁹⁷ Antaliné Hujter 2015.

⁹⁸ Honvári 2021: 52.

⁹⁹ Antaliné Hujter 2015.

¹⁰⁰ Szakál 2002: 162.

¹⁰¹ Szakál 2002: 164.

Élete végéig tevékeny lokálpatrióta volt.¹⁰² Alapítványt hozott létre a kezdő vállalkozók segítésére,¹⁰³ 1914. szeptember 10-én 50 ezer koronát adományozott a nehéz helyzetbe jutott iparosok támogatására, és létrehozta az iparossegélyt.¹⁰⁴ 1914-ben róla nevezték el a nádorvárosi 16. számú utcát. Elszántan küzdött Győr ivóvízhálózatának kiépítéséért,¹⁰⁵ bizonyítva, hogy a győri zsidók a város modernizációjához is hangsúlyosan hozzájárultak.

A századvég liberalizmusának központi eszméje a haladás, a polgárosodás volt, amelyen Győr a városában is a nyugatosodást, a modernizációt és a gazdasági fejlődést, a munka, az ipar és a kereskedelmi tevékenység társadalmi elismertségét értették.¹⁰⁶ A rendelkezésre álló források azt mutatják, hogy Győr kapitalista fejlődésében vitathatatlan érdemeket szerzett a város zsidósága, hagyatékuk gyümölcseit napjainkban is élvezzi a város lakossága. Az erre vonatkozó mikrotörténelmi adatok mind megerősítik Bácskai Vera, Katus László és Halmos Károly kutatásainak azon következtetését, hogy az ország tőkés piaccgazdaságának kiépítésében számottevő jelentőséggel bírt a magyarországi zsidó polgárok szerepvállalása.

FORRÁSOK

Áldozó István és Néma Sándor győri levéltárosok kiadatlan kutatásai.

Néma Sándor: *A győri zsidók gazdasági szerepvállalása*. A győri Menház kiállítási anyaga.

Néma Sándor főlevéltáros kézírata.

N. N. 1869: Győrvármegye, Statisztikai vázlat. In: *Legújabb Nagy-Győri Naptár* (1.) 1.

Dunántúli Hírlap, 1895.

Győri Hírlap, rendkívüli kiadás, 1907.

Győri Közlöny, 1857, 1888, 1891.

Molnárok Lapja, 1904.

Pesti Hírlap, 1857.

Szabad Polgár, 1875.

¹⁰² Szakál 2011: 52.

¹⁰³ Szakál 2010: 40.

¹⁰⁴ Grábics–Horváth–Kucska 1999: 18–19.

¹⁰⁵ Szakál 2002: 164.

¹⁰⁶ Takáts 2007: 79.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Antalíné Hujter Szilvia 2015: *A nádorvárosi Back-malom – a Győri Hengermalom*. *GyőriSzalon.hu. Vároštörténeti puzzle* 29. <https://www.gyoriszalon.hu/news/3585/61> – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Antalíné Hujter Szilvia 2016: Elevátor a Mosoni-Duna partján. *GyőriSzalon.hu. Vároštörténeti puzzle* 83. <https://www.gyoriszalon.hu/news/7564/61/> – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Bácskai Vera 2007: *Városok és polgárok Magyarországon I.* Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- Bácskai Vera 1986: Adalékok az 1840-es évek gabonakereskedelmének történetéhez. *Agártörténeti Szemle* (28.) 1–2. 262–272.
- Balázs Péter 1980: *Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Felletár Zsolt 2016: Az 1896. januári malomtűz – a katasztrófa publikálatlan részletei. In: Bárkányi Ildikó – F. Lajkó Orsolya (szerk.): *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*. Új folyam 3. General Nyomda Kft., Szeged.
- Glósz József 2014: *Gabonakereskedelem Magyarországon a 19. század első felében*. L'Harmattan, Budapest.
- Grábics Frigyes – Horváth Sándor Domonkos – Kucska Ferenc 1999: *Győri Életrajzi Lexikon*. Győri Városi Könyvtár, Győr.
- Gráfik Imre 2004: *Hajózás és gabonakereskedelem*. Molnár Nyomda, Pécs. <https://doi.org/10.1515/semi.2004.059>
- Hammer Gyula 1936: *Győr. Vároštörténeti tanulmány*. Győr szab. kir. város kiadása, Győr.
- Honvári János (szerk.) 2014: *Győr fejlődésének mozgatórugói*. Universitas Győr Nonprofit Kft., Győr.
- Honvári János (szerk.) 2021: *Győr iparának története kezdetektől napjainkig*. Győri Ipartörténeti Alapítvány közreműködésével a GYŐR+ MÉDIA Zrt., Győr.
- Honvári János: *Győr vázlatos története a két világháború között*. <https://vlevertar.gyor.hu/post/63/> – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Ipartörténeti emlékhelyek: Richards Richard posztó-szövetgyár*. <https://ipartortenet.hu/hu/ipartorteneti-emlekhelyek/richards-richard-poszto-szovetgyar/> – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Katus László 1988: Nemzetek és népszaporulat. In: Glatz Ferenc (szerk.): *Magyarok a Kárpát-medencében*. Pallas, Budapest.
- Katus László 2012: *A modern Magyarország születése*. Kronosz, Pécs.
- Mezeiné Bogdán Beatrix – Antalíné Hujter Szilvia 2015: Régi győri mesterségek: a burcellás. *GyőriSzalon.hu. Vároštörténeti puzzle* 16. <https://www.gyoriszalon.hu/index.php?mact=News,cntnt01,detail,0&cntnt01articleid=2941> – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Némáné Kovács Éva 2017: 150 éve született Richards Richard Ágost (1867–1942) nagyvállalkozó, a győri Richards textilgyár alapítója. *GyőriSzalon.hu*. <https://www.gyoriszalon.hu/news/10377/63/150-%c3%a9ve-sz%c3%b4letett-Richards-Richard-%c3%81gost-1867-1942-nagyv%c3%a1llalkoz%c3%b3-a-gy%c5%91ri-Richards-textilgy%c3%a1r-alap%c3%adt%c3%b3ja> – utolsó letöltés: 2022. július 10.

- Némáné Kovács Éva 2015: Egy győri polihisztor tűzoltóparancsnok: Erdély Ernő (1881–1944). *Győri Szalon.hu. Városthörténeti puzzle 19.* <https://www.gyoriszalon.hu/news/3093/61> – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Palatinus József – Halász Imre (szerk.) 1931: *Győr szab. kir. városi és Győr-Moson-Pozsony k. e. e. megyei fejek.* Pohárnik Pál, Győr.
- Pisztóry Mór 1871a: Gyárváros gabonakereskedése összehasonlítva Pest városéval. *Győri Közlöny* 1871. március 2. 1–2.
- Pisztóry Mór 1871b: Gyárváros gabonakereskedése összehasonlítva Pest városéval. *Győri Közlöny* 1871. március 5. 2–3.
- Pisztóry Mór 1871c: Gyárváros gabonakereskedése összehasonlítva Pest városéval. *Győri Közlöny* 1871. március 16. 1–2.
- Szakál Gyula 2002: *Vállalkozó győri polgárok.* L'Harmattan, Budapest.
- Szakál Gyula 2010: A győri elit értékrendszere és magatartása az 1870 és 1945 közötti gazdasági és politikai válságok idején. In: *Tér és Társadalom* (24.) 2. 31–43. <https://doi.org/10.17649/TET.24.2.1312>
- Szakál Gyula 2011: Győr a modellváltó város 1867–1918. In: Bana József (szerk.): *Győri Tanulmányok. Források a dualizmus kori Győr történetéből.* Győr megyei jogú város önkormányzatának Tudományos Szemléje 33. 13–62.
- Szávai Ferenc 2009: A dualizmus gazdasági élete. In: Gulyás László (szerk.): *A modern magyar gazdaság története.* JATEPress, Szeged. 61–71.
- Szávai Ferenc 2009: Volt-e szerepe a gazdasági tényezőnek az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásában? *Közép-Európai Közlemények* (2.) 1. 61–72.
- Széphegyi Jakab 1879: Miért pang gabonakereskedelmünk. *Győri Közlöny* 1879. június 26.
- Takáts József 2007: *Modern magyar politikai eszmetörténet.* Osiris, Budapest.
- Ujvári Péter (szerk.) 1929: *Zsidó lexikon.* Pallas, Budapest.
- Verő Mária 2017: Back Bernát, gyűjtő és mecénás. *Ars Hungarica* (45.) 1. 88–113. http://www.epa.oszk.hu/01600/01615/00007/pdf/EPA01615_ars_hungarica_2017_1_087-114.pdf – utolsó letöltés: 2022. július 10.
- Vörös Károly 1965: Győr és Pest Harca a Dunai Gabonakereskedelemért 1850–1881. *Arrabona* (7.) 471–491.
- Vörös Károly 1971: Gazdaság és társadalom a dualizmus korában. In: Dávid Lajos – Lengyel Alfréd – Z. Szabó László (szerk.): *Győr. Városthörténeti Tanulmányok.* Győr Megyei Város Tanácsa, Győr, 323–404.
- Winkler Antal 1934: A győri gabonakereskedelem a múltban és ma. *Győri Szemle* (5.) 260–266.