

Az erdélyi vasútállomások vonzáskörzete¹

A magyarországi vasútépítések két évtizeddel követték az angliai és nyugat-európai beruházásokat. Az 1848 előtti, majd a szabadságharc leverése utáni időszakban is az elsődleges cél a Bécsen keresztül történő európai vasúti kapcsolat felvétele volt. Mind az első esztendőik építkezéseit, mind az alkotmány nélküli időszakban történt beruházásokat a magyar termékek világpiacra juttatása siettette. Ezzel és az országon belüli fő exportálási körzetek és fogyasztói piacok elhelyezkedésével magyarázható, hogy az épülő vasutak elérték, de nem lépték át az erdélyi hágokat.

Vasutak Erdélyben

Az *Első erdélyi vasút* vonalát még az 1866. augusztus 18-án Bécsben kiadott engedélyokirat alapján kezdték el építeni, de az *első szerelvény* már az osztrák–magyar kiegyezés megkötése után, 1868. december 22-én haladt végig az Aradtól Gyulafehérvárig megnyitott pályán. A térség második vasútvonalát a Királyhágón át vezették, s az 1870-es évek elején több ütemben forgalomba helyezett *Keleti vasút* neve az óriási sápolási botránny miatt egész Európában ismertté vált. Harmadikként a régió északi peremén húzódo, Debrecen és Máramarosziget közötti *Magyar északkeleti vasút* forgalma indult meg 1872-ben.²

Az erdélyi fővonalak olyan nyomvonalakon készültek el, melyeket évtizedek óta mindenki javasolt. A Maros völgyében megnyitott 290 kilométer, a Királyhágón átvezetett 603 kilométer és a Tisza völgyében megnyitott 150 kilométer hosszú vasutat magántársaságok építették meg. Az ország leghosszabb vasútjai Erdélyben épültek, de ez a régió elhelyezkedéséből eredt. Mind a három esetben az állam hosszabb-rövidebb

¹Készült az OTKA T 024180. számú program támogatásával

²Az erdélyi vasútépítésekről lásd részletesebben:

- Majdán János: A vasútépítések, mint a modernizáció előfeltételei Erdélyben.
- In.: *Híd a századok felett*– Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára. Pécs, 1997. 255–267. o.
- Az utóbbi időben több fiatal kolléga írt tanulmányt a térség vasútépítéseiről. Jól sikerült összefoglalót adott közre Kánya József *A Székelyvasút Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Csíkygyimes–országhatár vonalának építése és a társadalomra gyakorolt modernizációs hatása* címmel a Nyíregyháza 1999-ben megrendezett Erdély történeti földrajza című konferenciakötetében. Hasonló feldolgozást készített Gidó Csaba *A székelyföldi vasúthálózat kiépülése* címmel az Erdélytörténeti könyvek 3. kötetében (291–340. o.), amely Debrecenben jelent meg 2000-ben, amelyben a témakör eddigi legpontosabb bibliográfiája is megtalálható.

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

ideig beavatkozott a vasútépítés menetébe, de a kivitelezést és a megnyitást idején a működtetést részvénytársaság végezte. A fővonalak az 1873. évi pénzügyi krach előtt elkészültek, s a régió nagyvárosait bekapcsolták az európai gazdasági vérkeringésbe.

Az erdélyi vasutak mellett természetesen az ország többi nagy táján is épültek fővonalak, s 1884-ben elkészült a budapesti központtal működő centrális hálózat, melyhez csatlakoztak az Alföld keleti és déli peremén, illetve az északi folyóvölgyekben átadott átlós vasutak (a Nagyvárad–Fiume és a Kassa–Oderberg Vasút). A magánvállalatok által megépült 18 fővonal közül kettő Erdélyben, egy a régió határán haladt. A 6200 kilométer hosszú magánvállalat által működtetett fővonalból körülbelül 1000 kilométer érintette Erdélyt. Az első fejlesztési ütemben elkészült fővonalak megteremtették a kapcsolatot az Erdélytől nyugatra eső térségek és a régió között. A távolsági szállítások jelezték a gazdasági átalakulás megindulását, s az új fogyasztási szokások kialakulását. Az erdélyi polgárok mindennapi életében és gazdálkodásában gyökeres változásokat az 1880-as években kibontakozott helyi érdekű vasutak építése hozott.

Már az 1860-as években lezajlott szakmai vitákon bemutatta és a magyar viszonyokhoz igazította Hollán Ernő a skót és francia tapasztalatokat, s megalkotta a *helyi érdekű vasút* fogalmát. Úgy képzelte el a vasúti hálózatot, mint az emberi test vérkeringését. A fővonalakhoz csatlakozva „*sorakoznak azután a mellékpályák, melyek a forgalom természetes irányában, a fontosabb termő vidékekre vezetnek, s élető erek gyanánt... a kiviteli forgalom, főfolyamába ömlenek*”.¹ A helyi érdekű vasutak legfontosabb elve: *Domestice építeni s domestice kezelni*. Ezen elveket vette át Mikó Imre, az 1867-ben megalakult magyar kormány szakminisztere, aki erdélyi származása miatt különösen az ottani vasútépítéseket akarta támogatni. A három erdélyi fővonal megépülése megteremtette a lehetőségét a kevésbé fontosnak tartott vicinálisok kiépítésére. Ezt a fejlesztést hátráltatta ugyan az 1873-ban kitört pénzügyi krach hatására Magyarországról időleges visszavonult európai pénzintézetek tőke kivonása, de az *olcsó vasút* éppen az Alföld keleti peremén, az erdélyi térséggel szoros kapcsolatot tartó városok között épült meg elsőként. Az Arad környékén jelentkező szállítási igények hatására komoly előkészületek történtek egy vicinális vonal megépítésére, s 1875-ben Magyarországon megszületett az *olcsó vasút* kiépítését engedélyező törvény.² Egy évvel az engedély megkapása után átadták a 62 kilométer hosszú vasutat, melynek költségei a tervezettnél megfelelően alakultak. A sikeres kezdeményezés arra ösztönözte a magyar kormányt, hogy törvény segítségével támogassa a helyi kezdeményezésekből épülő vasutakat. A parlament 1880-ban és 1888-ban hozott törvényt, melyekben leszögezték a helyi érdekű vasutak fogalmát: „*vagyis oly vasutak, melyeknek fő célja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljen*”.³

Az első törvény tárgyalásával egy időben Erdélyben is *Szamosvölgyi vasút*⁴ néven vállalat szerveződött másodrendű vonal építésére. A fővonalból Apahida állomáson kiágazó és egy év alatt elkészült 47 kilométeres vasutat *Erdély első mellékvonalaként* nyitották meg. Az ország keleti térségében más módon indult meg a helyi érdekű vasutak építkezése, mint a nyugati régiókban. A *nyugati térségben* a közeli osztrák nagyvárosok olyan piaci lehetőséget biztosítottak, amellyel minden érdekelt gazdaság gyorsan kívánt

¹ Hollán Ernő idézett művéből, 13. o.

² 1875. évi XLIV. törvénycikk. Magyar Törvénytár. Budapest, 1896.

³ 1880. évi XXXI. törvénycikk. Magyar Törvénytár. Budapest, 1896. 1888. évi IV. törvénycikk. Magyar Törvénytár. Budapest, 1896.

⁴ 1880. XXXIII. törvénycikk. Magyar Törvénytár. Budapest, 1896.

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

élni.¹ A sűrű magánvasúti hálózat mellett ezért épültek a kisebb kereskedelmi központokat, közigazgatási székhelyeket összekapcsoló helyiérdekű vasutak.

Erdélyben öt évig nem készült új vicinális vonal. A következő jelentős vasútátadásra 1886-ban került sor, amikor a Szamos-völgyi HÉV folytatta a hálózat bővítését és megnyitotta 92 kilométer hosszúságú vonalát Nagykároly és Zilah között. A zilahi végállomásról 1890-ben továbbindulhattak a szerelvények Désig, amely pontosan 100 kilométer hosszúságú újabb pályát jelentett és Erdély északkeleti táját összekapcsolta az alföldi hálózattal. Az új társaságok beruházásai a térségben egy új építési hullám kialakulását mutatták, amely az 1880-as évek második felében indult és 1892-ig tartott. Ebben az időszakban minden évben hírt adtak az újságok egy jelentős erdélyi vasútavatásról. Ennek során elsősorban az Erdélyi-medencében épültek vonalak, s vasúton megközelíthetővé váltak a megyeszékhelyek és a nagyobb városok: Székelyudvarhely, Szászrégen, Sepsiszentgyörgy, Fogaras. A brassói, a nagyszebeni állomásokra a környező vidékek lakói ettől az időtől vonaton utazhattak. Erdélyben az 1890-es évtizedben nyitották meg a zalatnai bányavidékre vezetett keskenynyomtávú vasútvonalat, amely a természetföldrajzi adottságok mellett a kis tőkeigénye miatt vált népszerűvé.

Az 1895. évi adatok forrása

A magyar állam ezeréves fennállásának ünnepei zajlottak 1896-ban. Ehhez a különleges eseményhez kapcsolódva, az országban minden szakterület beszámolt a fejlődéséről, rögzítették a századvégi állapotokat. Ilyen összegzések készültek az országos kiállításához kapcsolódva és az egyes minisztériumok felügyelete alatt is. A világ elé lépő magyar gazdaság egyik sikeres vállalatának számított az Államvasutak, amelyet Baross Gábor minisztersége idején sikerült nyereséges állami vállalattá alakítani. „*A legutóbbi nagy államosítás befejezte után elérkezettnek látta a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az időt arra, hogy a rég érzett hiány végre pótoltságát utasítsa a m. kir. államvasutak igazgatóságát a munkálatok megkezdésére*”² – írta az adatfelvételtől készült könyv előszava. A miniszter Edvi Illés Sándort bízták meg a munka szervezésével és a feldolgozás vezetésével. A statisztikában a MÁV és az üzletkezelésében lévő helyi érdekű vasutak egész évi forgalmát rögzítették. Minden vasútvonaltól készült egy összefoglalás, amelyet a korabeli egyéb adatfelvételek és tudományos feldolgozások segítségével állítottak össze.

Elsőként bemutatták azt a *földrajzi környezetet*, amelyen átvezették a pályát, majd a vasút mentén élő *lakosság anyanyelvi ismertetésére* került sor. A forgalomhoz közvetlenül kapcsolódott a III. fejezet, amelyben a *földművelés általános ismertetését* végezték el. Ebből az összegzésből kiderült, hogy a vonal mentén kik, hol és mekkora mezőgazdasági nagyüzemmel rendelkeznek? A tulajdonosok mellett a gazdaközösségek ugyanúgy bekerültek a feldolgozásba, mint a bérlők. Ebben a fejezetben rögzítették, hogy az érintett területeken milyen termésátlagokkal rendelkeztek az előző években a

¹ A nyugati térségben Szombathely és Kőszeg között nyitották meg az első helyi érdekű vasutat 1883. július elsején. Erről részletesebben: Majdán János: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon*. Budapest, 1998. 185. o.

² Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai*. I–II. kötet. Budapest, 1896.

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

gazdaságok. A gabonaféléket, az ipari növényeket, a kereskedelmi növényeket és a takarmányokat külön csoportosítva adta közre a felmérés, amelyben a vasúton elszállított termények nagy felhasználóit is megismerteti az összegzés. A negyedik fejezetben a *szőlőműveléssel* kapcsolatos adatokat rögzítették. A *gyümölcsstermelésről* szóló ötödik fejezetben időnként a fajtákat is feljegyezték a felhasználók mellett. Ugyanígy szempontok szerint rögzítették az érintett vonal melletti *zöldségtermelést*, amelyről esetenként akkor is beszámoltak, ha a gazdák nem vették igénybe a vasút szolgáltatásait. A VI. fejezetben a vasúti szállításba bekapcsolódott *állattenyésztő gazdaságok* adatait tették közzé. Külön közölték a szarvasmarha-, a ló-, a sertés- és a juhtenyésztők gazdaságait, illetve szerte az országban egyre fontosabb baromfitartókról szóló forgalmi adatokat. A szállítási irányok bemutatása és számszerű közlése mellett a statisztika készítői figyeltek arra is, hogy közreadják az állatok fajtafelsorolását ismertető adatokat, amivel jól érzékelhető, hogy a szállításba bekapcsolódott gazdaságokban a hagyományos, vagy az új fajták terjedtek el. A hetedik fejezetben az *állati termékek* nem nagy mennyiségű szállításait is feljegyezték, amely jól mutatta a gazdaságok piacra termelését. Az *erdőgazdaságok* fakitermelései és szállításai mellett külön feljegyezték az *erdei termékek* begyűjtését és forgalomba hozatalát, amely szintén a specializációt jelezte. Az *ásványok kitermeléséről* szóló IX. fejezetben a bányák termelési adatait, munkaslétszámát, technikai felszereltségét rögzítették. A vasút mellett működő *ipari létesítményekről* adtak átfogó képet a tizedik fejezetben. Közölték 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, a célállomást és időnként név szerint a fogyasztót. Mindezeket ágazati bontásban közölték, ahol egységes elvek alapján csoportosították az ipari létesítményeket. A vonalak általános bemutatása és leírása a *kereskedelmi élet* részletezésével fejeződött be. A XI. fejezetben összesítve bemutatott minden fontosabb kereskedelmi központot, leírták az ottani híresebb vásárokat, melyek a vasút forgalmában szállítási növekedést okoztak. (Egyes vasútvonalak esetében további részletezések történtek, melynek eredményeként a fejezeteken belüli kisebb alcsoportokat hoztak létre, illetve a különlegességeket bővebben tárgyalták.)

A leghosszabb és legrészletesebb adatsort a XII. fejezetben tették közzé, amelyben a vasút *állomásainak forgalmát* mutatták be. *Az egyes állomások forgalmának számszerű ismertetése* három csoportra bontva került rögzítésre. Először az állomás, s az odaszállítási okokból *vonzódó településeket* írták le. Kilométerben megadták az adatfelvétel évében az adott állomás vonzáskörzetébe került települések állomástól mért távolságát, az odavezető utak minőségét. Úgyszintén itt rögzítették az állomás vonzáskörzetében működő 1000 kataszterholdnál nagyobb mezőgazdasági, illetve erdészeti üzemeket, azok tulajdonosait és pontos nagyságukat.

Az állomáson *feladott áruk* részletezése található a *második* adatsorban. Az áruk részletes felsorolása mellett rögzítették a főbb rendeltetési helyeket is. A métermázsában, hektoliterben, illetve darabszámban megadott áru az egész évi forgalom összesítését jelezte. A célállomásokat aszerint csoportosították, hogy Magyarországon belül, az osztrák területen vagy a vámhatáron túl volt-e.

A *harmadik* nagy adatsort az állomásra *érkezett áruk* listája jelentette. Az árucikk megnevezése mellett föltüntették a mennyiségét és a származási helyét is.

A két kötetben rögzített áruforgalom minden hibája és hiányossága ellenére kiemelkedő adatfelvétele volt a magyar statisztikának. Olyan adatsor állt a kortársak és áll az

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

utókor rendelkezésére, amely a maga nemében egyedülálló, hiszen egy-egy vasúthoz igazodva részletes gazdasági teljesítőképességet mutatott be. Ilyen településekre és gazdaságokra lebontott adatfelvételt sem azelőtt, sem azután nem készítettek Magyarországon.¹

A hivatalos adatgyűjtés lezárása – 1895. december 31. – után öt hónappal Edvi Illés Sándor nyilvánosságra hozta az áruforgalmat, s az előszóban megköszönte ifj. Bellagh Imre hivatalnok társának a segítséget. Ketten gyűjtötték be, rendszereztek és dolgozták fel ezt a hatalmas adatsort, melynek segítségével átfogó kép rajzolható a korabeli erdélyi gazdálkodásról, áruforgalomról, fogyasztási szokásokról.

Az erdélyi vasútállomások körzetszervező hatása 1895-ben

Előljáróban ismételtelen tisztázni kell Erdély határait, melyet a szerző földrajzi okok és történeti előzmények alapján keleten és délen az országhatárnak számító Kárpátok láncában, északon és nyugaton az Alföldtől elválasztó hágók és folyóvölgyek sorában értelmezett.

Ugyancsak szót kell ejteni az összegzések címében is feltüntetett tényről, miszerint a forrás alapján áruforgalmi körzeteket lehet megállapítani, de ezek nem jelentettek sem akkor, sem ma gazdasági körzeteket. A vasutak által lebonyolított áruforgalom Erdélyben nem vonta be a régió valamennyi települését, mivel a korábban elemzett okok miatt a térségben nem épült ki sűrű szállítási háló. Mindezekben túl a vasúti forgalomba általában a felesleges áru került, a körzeteken belüli önellátó árucseréről ezek alapján nem szerezhet tudomást az utókor. A vasútállomások azért sem gazdasági körzeteket alakítottak ki, mivel létezett közúti forgalom is, ha a korabeli Erdélyben – a rossz utak miatt – nem is volt számottevő. Végezetül szót kell ejteni a rendkívüli külső tényezőkről – természeti csapások, a családi körülményekben beállt váratlan változásokról, a különféle adókról, melyek befolyásolhatták egy-egy családi gazdaság eladási és fogyasztási szokásait, áruba küldhettek vagy vásárolhattak olyan cikkeket is 1895-ben, amire más esztendőben nem volt szükség vagy példa.

¹A részletes áruforgalmi adatok egyfelől pontos képet adnak a vizsgált állomás éves forgalmáról, de egyúttal két hibalehetőségre fel kell hívni a figyelmet. Az első probléma abból adódik, ha az állomások vonzásába tartozó településeket vizsgáljuk. Ebben az esetben ugyanis nem rögzítették külön, hogy egy-egy árucikk honnan került feladásra. Így előfordulhat, hogy a vonzaskörzetbe sorolt településről egy vagy néhány árut adtak föl vasúti továbbításra, s esetleg csak néhány mázsa súlyú volt az említett cikk, mégis ugyanúgy nyilvántartja a statisztikai adatfelvétel, mint azt a települést, ahonnan nagy tömegű termékeket fuvaroztak el a vasúti kocsik. Nem sikerül a vonzaskörzetbe került települések között a forgalomnak megfelelő rangsort felállítani, nincs mód ebben az esetben súlypontozásra. Itt kell felhívni arra a gondra is a figyelmet, hogy voltak települések, melyek adottságaikból eredően egyszerre több vasútállomás szolgáltatásait is igénybe vehették. Sajnos a forrás nem teszi azt sem lehetővé, hogy kiderüljön: kik és milyen indokok alapján szállítottak erre vagy arra a vasútállomásra? Az áruforgalmi adatok másik pontatlansága az érkezett cikkek esetében tapasztalható, ahol feltüntetik ugyan a feladó állomást, de nincs rögzítve a összes mennyiségből az egyes feladó helyekre vonatkozó részadatok. Az összes érkezett árun belüli részletes bontás emiatt ismeretlen, bár ezt a gondot időnként megoldja, hogy az általános leírásban közlik egy-egy nagyobb feladó célállomásait, s az ottani adatok egybevetethők az érkezési adatokkal. A két adatsor összevetésével esetenként sikeres kísérletet lehet tenni az érkezett áru mennyiségének pontosítására.

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

Az adatfelvétel évében rögzítettek alapján az országban a következő nagy áruforgalmi körzetek állapíthatók meg: Budapest, Alföld, Dunántúl, Felvidék, Erdély, Horvátország. E nagy tájakon belül alközpontokhoz kötve körzetek alakultak ki: Budapest és száz kilométeres vonzáskörzete, Északnyugat-Dunántúl, Dél-Dunántúl, Délnyugat-Dunántúl, Északnyugat-Magyarország, Északkelet-Magyarország, az Alföld északi pereme, Észak-Tiszamente, Dél-Tiszántúl, az Alföld déli körzete, a Tisza–Maros szöge, Szlavónia, a Száva völgye és a tengerpart.

Az erdélyi vasutak adatait elemezve egyértelmű, hogy a Királyhágón túli körzet egy önálló egységet alkotott. Az önellátást is biztosító körzetben három belső központ emelkedett ki a vasúti forgalom alapján.

1. Kolozsvár, ahol 10 különféle típusú és nagyságú pénzüintézet szervezte a gazdasági életet. A városban működtek Erdély legnagyobb tárolóházai, amelybe az egész körzetből érkezett – később részletezésre kerülő – áru.

A vasútállomásról 35féle feladott árucikk közül a legnagyobb tétel a Mezőségből, a Maros és az Aranyos mentéről begyűjtött és itt tárolt gabonaneműek és a tengeri adta. A vasúti vágányokkal is összekötött tárházakat a Sigmund és a Back társaságok működtették, ahonnan a gabona nagyobb része belföldi (196 500 q), a kisebb (2300 q) a monarchiabeli és zabból egy kis tétel (200 q) a német fogyasztókhoz került. A betárolt tengeri nagy mennyiségben (13 460 q) főváros környéki és a nagyváradi hízaldákba került a vasút segítségével. A minőségi termelésre való áttérést jelezték a kisgazdaságokból felvásárolt repce (200 q), a lóheremag (250 q) németországi és a bab (1000 q) hazai szállítmányai. A város környékén termelt széna és szalma vámkülföldre került (6000 q). A tojást nagy mennyiségben gyűjtötték be a Szamos völgyében és Gyulaféhérvárig, illetve a hetipiacon vásárolták össze, vasúton kizárólag Bécsbe és az osztrák fogyasztókhoz szállították (6960 q). A város kereskedői közül többen foglalkoztak – szőlővidéki háttér nélkül is – bor forgalmazásával, amelyhez az alapanyagot a Maros és a Küküllő menti mustok felvásárlása adta. A filoxéra-vész miatt országos borhiány keletkezett, s a Kolozsvárról forgalomba hozott ital – karcossága ellenére – népszerű volt a magyarországi fogyasztóknál (2000 hl), de az osztrák (300 hl) és a vámtáron kívüli (100 hl) borivókhöz is került. A heti- és országos vásárookra felhajtott évi tízezer szarvasmarha majdnem felét (4290 db) vasúton továbbszállították, míg a nyolcezer ló nagy része helyben cserélt gazdát, vonattal mindössze 25 darabot vittek belföldi és 30 darabot monarchiabeli vásárlókhöz. Az erdélyi belső medencében a fehér, a kondorszörű, a báznai és balázsházi fajokat tenyésztették a sertéstartók. A medence északi részéről felvásárolt és Kolozsvárról felhizlalt sertésekből vasúti szállítással részben bécsi (2230 db), részben belföldi (8580 db) felhasználókhöz vittek állatokat vasúton. A belföldi fogyasztásra került állatokat Budapestre vitték, illetve másik részét Erdélyen belül, a nagyszebeni szalámigyárakban dolgozták fel. A feladott áruk forgalmából nagy százalékban részesült a liszt, melyet belföldre (13 200 q) és az osztrák állomásokra (6560 q) egyaránt feladtak Kolozsvárról.

A Sigmund-testvérek hengeralmában és Vécsei Samu üzemében egyúttal jól látszott az iparosodás átmeneti foka, mivel mind a két helyen a gőzgépek mellett vízi energiával hajtott hengerek is működtek. Ugyanakkor a továbblépés iránya is kirajzolódott, hiszen a Sigmund-testvérek a malmaikban őrölt gabona korpájával és a tulajdonukban lévő szeszgyár moslékjával egy 1200 darabos szarvasmarha-hizlaló telepet is működtettek, ahonnan Bécsbe szállították az állatokat. A szeszgyárunk magas technológiai színvonalat képviselt, mivel a forgalmi adatok szerint a kolozsvári állomásról

Erdélyi Magyar Adatbank

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

szárított moslékot is fuvaroztak belföldi felhasználókhoz 2000 q mennyiségben. A kiválóan összekapcsolt felvásárló, tároló és feldolgozó rendszer működése figyelhető meg a Sigmund-testvérek családi vállalkozásában, ugyanakkor a városban működött másik szeszgyár több tulajdonosa – Áron Mihály, Breunner Izsák, Weisz Mór és Wertheimer József – a helyi befektethető tőke alacsony voltát jelezte. Ez a kettősség nem akadályozta meg a szeszgyártást, s az ország finomítóiba évente 8600 hl, az osztrák piacra 14 500 hl szesz került vasúti kocsik segítségével. Az Erdélyi-medencéből és részben az Alföld keleti pereméről kapta a feldolgozásra szánt levelek nagyobbik részét (16 100 q) az állami dohánygyár, ahol a 90 férfi és az 1010 nő évente 12 690 q pipadohányt, 23 300 000 darab különböző szivart és 55,8 millió szivarkát készített. A belföldi dohányfelvásárlás mellett romániai és bulgáriai nyersanyagot is szállít a gyár számára a vasút 1730 mázsa mennyiségben. A késztermékeket belföldön forgalmazták (19 533 q), amelynek nagyobb része Erdélyben került fogyasztásra. A körzetben termelt mezőgazdasági termékek közül ipari feldolgozásra került a repce Kis Sándor olajgyárában. Az Erdélyben felvásárolt 3000 q repce és 4000 q lenmagból termelt olajat, kencét belföldön (250 q), de nagyobbbrészt a román és bolgár felhasználókhoz szállítják. A melléktermékként keletkezett olajpogácsát Porosz-Sziléziába viszik vasúton (800 q). A Sigmund-testvérek vállalatoként működött a kolozsmonostori sörfőzde, amelynek termékét a medence északi településeiben fogyasztották (1000 hl). Ez a mennyiség kevés volt az egyre növekvő igények ellátására, s Dréher György jó üzletet látott egy erdélyi lerakat és töltőállomás létesítésében. Mivel a medence déli részében, illetve a száz városokban saját igények ellátására helyi – általában kis kapacitású – főzdeket üzemeltettek, ezért Kolozsvárott nyitotta meg a lerakatát. Ennek forgalmát kitűnően mutatják a vasúti adatok, miszerint az erdélyi fogyasztókhöz elszállított sör a vizsgált évben 15 680 hl volt. A város fejlettségének kettős arculatát mutatta a két helyi téglagyár is, amelyből egyiket a Kolozsvári Hitelbank és zálogkölcön-társulat, a másikat a Szent-Györgyhegyi Rt. birtokolta. Az itt készült téglá és eszerép nagyobb részét a városban és környékén forgalmazták, vasúton csak évi hétszáz mázsa került forgalomba, s így ezzel a termékkel kicsiny vonzáskörzete alakult ki a városnak. A kályhakészítéssel foglalkozó Gál B. János, Frank-Kiss János és Fischer Vilmos cégei által előállított elemeket a vasút szállította el az erdélyi megrendelőkhoz (1000 q). Szintén az építkezésekhez készítettek cementlapokat és a díszítésekhez gipszöntvényeket a kolozsvári mesterek, akikről 4000 mázsa terméket fuvaroztak vasúton erdélyi megrendelőkhoz. Az erdélyi római katolikus egyház tulajdonában lévő mészkőbányából évente átlagosan 30 000 mázsa faragott követ fuvarozott Budapestre, Szalontára, Békéscsabára, Szabadka építkezéseire a vasút, s további 15 000 mázsa darabos követ Marosújvárra. A régióban zajló városiasodás fokát is mutatta a vasúton szállított fűrészeltfa és parketta, amelyet három helyi üzemben állítottak elő. Back Lajos 1869 óta termelő, s az adatfelvétel időszakában 34 munkás által kezelt két keret-, 1 szalag-, hét körfűrész, valamint három gyalugép, egy marógép segítségével bútorkhoz, épületasztalos-munkákhoz és parkettagyártáshoz készítettek termékeket. Az éves termelés (300 q) felét Budapestre, a másik felét az erdélyi állomásokra szállították vasúton. Az ország egyik legnagyobb fafeldolgozó cégének számító Neuschloss és fiai 1889-ben nyitott üzemet Kolozsvárott, ahol 80 munkást foglalkoztattak és a három fűrészkerettel 39 000 mázsa feldolgozott lécet, deszkát az Alföldre, 2100 mázstát Belgrádba küldtek. A harmadik vállalatot Frankel Simon és fia birtokolta, ahonnan évente 56 000 mázsa épületfát, zsindelet, bútorfát és parkettát adtak fel az ország különböző településeire, az osztrák állomásokra és Szerbiába. A sokoldalú ipar

Erdélyi Magyar Adatbank

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

kialakulását jelezték a fuvarlevelek, melyeken a felsorolt termékeken túl gépeket is gyártottak Kolozsvárott. Simonffy István mezőgazdasági gépgyára és Senn Ede gépgyára és vasöntődjé kisebb gépeket, alkatrészeket gyártott, és évente átlag 1200 mázsát az erdélyi felhasználókhoz küldött. Az erdélyi egyházak rendeléseit elégítette ki Adrásófszky Efraim és Adrásófszky János harangöntő, akikről 200 mázsa árut fuvarozott el a vasút. A medence északi részén élők számára készített és szállított 1000 mázsa szappant és gyertyát Henter Mihály üzeme. A városban működő vállalatok termékei közül egész Erdélyt ellátta csomagolópapírral és egyéb papíráruval Babos Sándor és Varga Dezső gyára, ahonnan 800 q került vasúton elszállításra. A hulladékokból és a rongyokból készített papír vasúti forgalma egyúttal jelezte a kistételű begyűjtés erdélyi jelenlétét. A házaló kereskedők által összegyűjtött ócskavasból 1200 mázsa a belföldi vasgyárakba, a rongyból 800 q hazai, 1700 q osztrák papírgyárakba, csontból 2500 q a bécsi feldolgozókhöz, nyersbőrből (900 q) a magyarországi, a többi (650 q) a Monarchián belüli felhasználókhöz indulva került a MÁV kocsijaiba. (Ezt a begyűjtőhálózatot a Weiss és a Mayer család mozgatta.) Külön meg kell említeni az erdőkben begyűjtött cserhéj vasúti fuvarozását, amelyet a Stein és Majer, a Schmiel és Ungar vezette cégek mellett Klemm Pál és Varga Dániel vásárolt fel és indított útnak a cseh (500 q), illetve a németországi bőrgyárak felé (26 000 q). A feldolgozó hálózat bizonyos területen jól kiépült rendszerét jelezte a hizlaldákból és vágóhidakról összeszedett 50 mázsa száraz marhabél vasúti feladása, melyet a bécsújrhelyi hentesek számára küldtek Kolozsvárról.

A városi életmód terjedését mutatta a világítógázgyár működése, amely semmilyen árut nem adott vasútra, annál több szemet kapott a működéséhez Porosz-Sziléziából (13 400 q). Ezenfelül a városban szükséges kőszén Salgótarjánból és Petrozsényből érkezett (százezer mázsa felett), s ez tette ki a legnagyobb súlyt a Kolozsvárra szállított árukból. A 74 ezer mázsa feletti gabonanemű, a hasonló nagyságrendű tengeri (76 800 q) részben a tárházakba, részben a malmokba és hizlaldákba érkezett a medence északi településeiről. A felvásárolt borok, bőrök, dohánylevelek, tojás, bab és egyéb kerti növények a feldolgozásnál említett begyűjtés eredményeként került Kolozsvárra, s innen továbbították a felsorolt helyekre. 22 ezer hektoliter sör érkezett a vasútállomásra a Dréherek gyarából, palackozás és kimérés céljából. A Budapestről, Brassóból és Hermándról útnak indított néhány vagonnyi papír a helyben nem készült termékek mellé, választékbővítés céljából került a városba. Hasonló volt a helyzet a Székelyudvarhelyen és Hódmezővásárhelyen feladott téglákkal és cserepekkel is, melyek a nagyarányú építkezésekhez szolgáltak alapanyagként (8000 q). A korban egyre jobban elterjedő cementből nagy tétel érkezett Lábatlanból és Újvidékről (10 200 q). Az erdélyi állomásokról érkezett épületfa (23 300 q) és a Szamosvölgyi Vasút, illetve a Nagyvárad–Kolozsvár közötti állomásokról ideszállított mész mennyisége (7750 q) is jelezte a helyi építkezéseket. A Zólyom–Brezsnóból, Salgótarjánból, a Zalán–Zeykfalváról érkezett vas és acél (12 400 q), a Budapestről, Bécsből és Prerauból feladott acélárak (18 190 q) és a prágai, bubnai, bécsi s budapesti gyárakban termelt gépek (5000 q) a városban és az állomás vonzaskörzetében találtak vevőre. Az állati zsiradékokat Debrecenből, Budapestől, Grácból és Szegeдрől adták vasútra (3900 q), míg a gépekhez szükséges olajat Triesztből, a magyar fővárosból és Palota–Újpestről küldték (2500 q). Bár volt Erdélyben gabona és őrölték lisztet a városban, mégis érkezett ide őrlemény Debrecenből és Nagyváradról (8300 q), hogy a jó minőségű alföldi termékkel bővüljön a pékek és a családok felhasználási lehetősége. A városiasodást a fogyasztási cikkek sokszínűsége jól mutatta: gyufa Budapestről, Marosvásárhelyről,

Erdélyi Magyar Adatbank

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

Gyuláról, vegyszerek a két főváros mellett Kisbocskóról, só Marosújvárról érkezett vasúton. Az élesdi cseresepes portékái mellett Csehországból porcelán- és üvegáru került vasúti kocsikkal a városba (4700 q). A Kőbányán feladott sör (22 900 hl) egy részét helyben, nagyobb mennyiséget az Erdélyi-medence fogyasztói számára hoztak vonaton. Az egész országból érkezett gyümölcs (500 q), kézmű- és rövidáru (7850 q), Fiuméből, Triesztből és Budapestről gyarmat- és fűszeráru (10 440 q). Románia irányába nagyon kevés közvetlen kapcsolata volt a kolozsvári állomásnak, egyedül a kőolaj és származékai érkeztek Budapest mellett Orsováról és Brassóból (12 000 q), ahonnan ploiești-i terméket hoztak vasúton. A város tűzfifaigényét a Szamos völgyéből és a Nagyváradig húzódó vonal mentéről szerezték be (225 700 q), míg az ásványvizet (2600 hl) zömmel Erdélyből – Szászrégen, Földvár, Sepsiszentgyörgy, Beszterce állomásokról – rendelték. A Felvinc környékén termelt gyenge minőségű almából készült bort kolozsváriak fogyasztották el.

A kolozsvári áruforgalmi körzet beszállítói nagyrészt erdélyi állomásokon rakodták fel termékeiket, másrészt a városból vasúton útnak indított áru többsége is a régióban került felhasználásra. Néhány – a polgári életmód kialakulását jelző – termék esetében volt nagyobb tételű régió kívüli forgalom, amely a magyar és az osztrák fővárossal tette szorossá a kapcsolatokat. Vámkülföldi városok kereskedőivel nagyon kis-tételű forgalmat bonyolított le Kolozsvár.

II. A régió másik központjának számító Marosvásárhely vasútállomása a Mezőség középső és déli részét, illetve részben a székely településeket, részben az Érc-hegység keleti völgyeit vonzotta magához. Az innen feladott termékek közül a búza nagy részét erdélyi és nagyvárad malmokba (9000 q) adták fel, míg egy kis része osztrák fogyasztókhoz került (500 q). Hasonló volt a nagysága és a felhasználók aránya a tengeri esetében is. Az állomás vonzaskörzetéből felvásárolt és belföldre feladott bab nagysága (1600 q) jelezte, hogy a kisk gazdaságokban is megindult a termék-szerkezet váltása, s a vasúti szállítás adta lehetőséget sokan már kihasználták. A specializálódást mutatta a lóheremag termelése és forgalomba hozatala (800 q) is. Szénából a hazai fogyasztókön kívül (5 000 q) osztrák gazdákhöz (1000 q) szállítottak vasúton a környéken begyűjtött termékből. Az évente és hetente megrendezett országos és helyi vásárokra Marosvásárhelyre hajtják a körzet eladásra szánt szarvasmarháit – 60 000 darabot –, amelyek nagy részét belföldi és osztrák kereskedők vásárolták fel és fuvaroztatták el vasúton. A sertések hasonló módon kerültek a hazai (2000 db) és a Bécs környéki (1000 db) hizlaldákba. Bár az egész Erdélyben ismert állatvásárokra évente 3000 darab lovat is felhajtottak, ezek mind a környékbeli gazdaságokba kerültek, és emiatt nem jelentek meg a vasúti forgalomba – bizonyítva a forrás bemutatásakor jelzett problémát. A baromfitenyésztés Erdélyi-medencében történt növekedését jelezték a tojás fuvarozási adatai. A kiemelkedően nagy szállítmányokat az Auer Ignác által vezetett *Marosvásárhelyi tojáskiviteli társaság* néven tevékenykedő cég gyűjtötte be és adta vasútra a Monarchián belülré (8800 q), Londonba (4000 q) és hazai fogyasztókhoz (1700 q). A Farkas Gergely tulajdonában lévő szeszgyárban a környékbeli burgonya-pityóka feldolgozásából keletkezett termékből 2600 hektolitert további feldolgozásra belföldi gyárakba küldtek vasúton, míg a környéken begyűjtött nyersbőröket a budapesti és debreceni feldolgozókhöz küldték (2400 q). A Maroson idáig léusztatott fa nagy részéből fűrészelt épületfa készült, s a hazai fogyasztókhoz került (11 200 q), a kisebb részét a város üzemeiben további feldolgozás alá vették. A Mesticz Mihály vezette bútorgyárban az erdélyi vásárlók számára készítettek nagy

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

mennyiségű lakásberendezést, s ebből 750 mázsát vasúton továbbítottak a régió háztartásaiba. A ffeldolgozás teljesen új ága bontakozott ki az adatfelvétel évtizedében, amely egyúttal az állami oktatási formák közül az tanoncképzéssel is összekapcsolódott. Megalakult az államilag segélyezett gyermekjátékokat gyártó szakiskola, amelynek tanulói és tanárai a fahulladékokból készítették a termékeiket. A különleges játékok mellett fadíszműveket is forgalmaztak, melyeket a bécsi, budapesti nagykereskedők mellett Bukarestbe is szállítottak (450 q). A Parajdon működő gyufagyár a marosvásárhelyi állomásról adta fel az erdélyi térségben lakók számára készített 320 000 csomag gyufát. A Reiter József-féle budapesti gyár részeként dolgozó gyárból a készterméken túl a gyártás alapanyagának számító fadrótot is adtak el, és azt vasúton Bukarestbe szállították, s erre alapozták az ottani gyufagyártást (1000 q). A régió gyér romániai kapcsolatát jelezte az ottani kőolajmezőkről érkezett (7000 q) és a Baruch Adolf helyi finomítójában feldolgozott nyersolaj, amelyből zömmel petróleumot állítottak elő a helyi és az erdélyi háztartások számára. A régióban keletkezett igényeket kisebb tételekben közvetlenül a boltokon keresztül elégítették ki, de Besztercén és Szászrégenben kisebb tárolókapacitást is kiépítettek Erdély északi, illetve déli tájainak ellátására. A Maros mentén és a mellékfolyók partjain nőtt gyékényből készült háztartási sásfonatokat egy kereskedő cég vásárolta össze és 3000 mázsa mennyiséget zömmel a belföldi konyhákba, de osztrák és bukaresti gazdasszonyokhoz is adott el. A vasúti forgalomba került gyarmatárúk és fűszerek a vásárhelyi kereskedőktől indultak útnak a mezőségi árudák felé, amelyek ugyan kis tételt jelentettek (50 q), de e cikkek megjelenése jól jelezte a polgári életmód terjedését és a város körzetszervező szerepét a régióban. Az 1894-ben megnyitott marosvásárhelyi cukorgyár egy évvel később már jól kimutatható módon befolyásolta a vasúti forgalmat. A nyerscukor előállítására berendezkedett gyárból további finomításra adtak fel 32 000 mázsa árut Mezőhegyes, Szerencs és Fiume úticéllal. A gyártási folyamat melléktermékeként keletkezett szörplé Kolozsvár és Brassó szeszyáraiba került a vasút segítségével (1200 hl), míg a répaszeletből a termelők kapták vissza (40 000 q) a kisebb hányadot, a nagyobb részét a gyár mellett működő 400 férőhelyes marhahizlaldában hasznosították.

A cukorgyár nemcsak a legnagyobb feladók között szerepelt, hanem ide érkezett vasúton a legnagyobb mennyiségű nyersanyag is. A korabeli gazdasági módszereknek megfelelően egy pontosan körvonalazott és szerződésekből rögzített körzet alakult ki a gyár körül, amely Erdély középső és északi részéből 76 települést érintett. Már az első feldolgozó évben sikerült az ország más régióiban bevált termelhető rendszert kialakítani, s ennek eredményeként hatalmas mennyiségű (250 000 q) répa érkezett vasúton. (További százezer mázsa pedig a környékbeli gazdaságokból szekéren.) A gyár vonzáskörzete Balázsfalváig terjedt, s a termelési rendszerbe bekapcsolódott gazdák számára szállította visszaárúként a vasút a répaszeletet. A cukorgyártáshoz szükséges meszet (4800 q) az erdélyi bányákból szerezték be (Rév, Alsórákos, Nagydomda), a szenet Ágostonfalváról és Petrozsényből (7000 q) kapták. A cukorgyár ezáltal az erdélyi körzet egyik legfontosabb szervezőközpontjává vált és nagyban hozzájárult Marosvásárhely szerepkörének bővüléséhez. Mivel a gyár nyerscukrot termelt, ezért a városban és a környékén élők finomítottcukor-igényét a botfalusi gyár termékeivel elégítették ki. A polgári életmód meglétét jelezték a magyar fővárosból feladott fonalak (200 q) és bútorok (1700 q), a trieszti kikötőből érkezett (800 q) és itt raktározott fűszerek, a Budapestről, Bécsből és Kolozsvárról útnak indított kézmű- és rövidárúk (4800 q). A gyulafehérvári borok (650 hl), a brassói és szászrégeni szesz (2000 hl) a kolozsvári, nagyvárad, dési liszt (4000 q), a temesvári, kolozsvári, fiumei, kassai

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

gyárakból küldött dohány (2500 q) a helyi igények kielégítésére érkezett az állomásra. Ugyancsak a városban talált gazdára a két fővárosból, Kolozsvárról és Kézdivásárhelyről feladott gazdasági gépek és alkatrészek (360 q), a székelyudvarhelyi gyárból érkezett téglá, cserép (300 q), a földvári, ágostonfalvai ásványvíz (250 q). A marosújvári só (3600 q), a Prázsinarból érkezett papír (900 q), a budapesti és parádi üvegtermékek (350 q) az újvidéki cement (200 q), a klagenfurti minium (500 q) és a triezti kén (400 q) jelezték a vásárhelyi gazdasági élet átalakulását, a helyi polgári igények meglétét, de a kis mennyiségek azt is jól mutatták, hogy ez a folyamat még csak megindult. Az érkezett áruk második legnagyobb tételét a már említett romániai nyers kőolaj jelentette (12 000 q). A Mezőségéből felvásárolt és begyűjtött gabonát, illetve hüvelyeseket (10 000 q) a helyi kereskedők továbbították osztrák és magyar fel dolgozókhöz.

A marosvásárhelyi állomás forgalmát összegezve elmondható, hogy kialakult a vonzáskörzete, amely döntően Erdély középső és északi településeire terjedt ki, s amelyet az új gyár tovább növelt. Az áruforgalomban látszanak az új polgári életmód megjelenésének apró jelei, a gazdaság átalakulásának megindulása, de döntően hagyományos kereskedelmi feladatokat látott el a város.

III. A régió déli térségében működött Erdély harmadik körzetszervező központja: Brassó. A XIX. század első évtizedeiben felújult levantei kereskedelmi útvonal mentén fekvő város hagyományosan a távolsági kereskedelem központjának számított és nem véletlenül szerepelt minden vasúti fejlesztési terv erdélyi végállomásaként. A megépült vasutak tovább növelték szerepét, mivel a kereskedelem mellett a gyáripar és az életmód változását elősegítő elosztóhálózat szervezését is megoldotta.

A vasútra feladott árucikkek listája a brassói állomáson volt a legváltozatosabb. Az éghajlati adottságoknak megfelelően a mezőgazdasági termelők jórészt árpat, rozstot vetnek a szántóföldeken, s ebből a brassói tárházakban nagy tételeket vásároltak össze. A város tíz pénzintézete biztosította a felvásárlás és tárolás pénzügyi hátterét. Közülük kettő – az *Első erdélyi bank* és az *Albina* – saját tárházrendszert épített, amely közvetlen vasúti összeköttetésben állt a MÁV vonalával. A raktárakban tárolt árpa belföldi (8500 q), osztrák (4500 q) és német (7000 q) fogyasztókhöz, a rozs osztrák, cseh (6000 q) és német (11 500 q) kereskedőkhöz került a vasúti szállítás segítségével. A környékről forgalomba hozott tengerit (5000 q) és burgonyát (13 500 q) az erdélyi bányavárosokban fogyasztják (Zalatna, Petrozsény, Abrudbánya, Brád, Puj, Verespatak, Offenbánya). A városban hat vízi energiával hajtott malom, két vízzel és gőzzel egyaránt működő és egy nagy teljesítményű gőzmalom működött. A vízimalmok közepes kapacitásúak voltak, 2–5 hengerjáráttal működtek, évi 10–12 000 mázsa liszt előállítására rendezkedtek be. Ilyen malmot működtetett Binder Frigyes, Fartler Márton, Schmied Júlia és további kettőt a Brassói Takarékpénztár. A városban lévő, illetve Alsótömösön található két banki tulajdonban lévő malom jelezte a pénzintézet tekeerejét is. Van a Takarékpénztárnak ipari befektetése, de kisebb befektetést igénylő vízimalmot tudott fenntartani. A kettős energiára berendezkedett malmokat Königes János és Szervald Rudolf birtokolta és a közepes üzemek kategóriájába tartoztak. Az *Első erdélyi bank* 1893-ban nyitotta meg a 14 hengerjáráttal örlő, évi 20 000 mázsa végerméket előállító gőzmalomát, amely Dél-Erdély legnagyobb ilyen ipari vállalata volt. Brassó vonzáskörzetét mutatta, hogy a felsorolt közepes- és nagyteljesítményű malmok mellett a Bolgárszeg nevű külvárosban további négy, a környéken lévő településeken szintén négy vízimalom készített helyi fogyasztásra lisztet. A korabeli for

Erdélyi Magyar Adatbank

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

rások egyértelműen utaltak arra, hogy a városban kiépült gabonafeldolgozó-kapacitáshoz a gabona 30%-át a helyi termelőktől, 70%-át a Barcaságból, Háromszék, a Marosvidék és a Mezőség gazdáitól vásárolták fel. A berendezéseket megpróbálták ugyan újabb típusú gépekkel lecserélni, de a már említett tökehiány miatt erre nem került sor. További gondot jelentett, hogy a korszerűtlen hengerjáratok kapacitását sem tudták kihasználni, mert az aradi és nagyváradai korszerű malmok mintegy *kiszippantották* Erdélyből a gabonafelesleget. A vasútra adott liszt (39 760 q) a környékbeli településekre és Székelyföldre indult útnak.

A kisgazdaságok piacra termelését jelezte a nagy mennyiségű bab vasúti elszállítása, amelyet egész Erdély területéről gyűjtöttek be az itteni tárházakba és belföldön (7000 q), illetve Brăilán át Franciaországba szállították hajókkal. Az állam fenntartásában működő kolozsmonostori gazdasági intézet tangazdasága, a nagyenyedi gyümölcscsészeti egyesület kertészei által nemesített és erdélyi éghajlati viszonyokhoz igazodó gyümölcsökből legnagyobb tételt a Brassó vonzásában lévő Barcaságból, Királyföldről küldték vasúton a belföldi fogyasztókhoz (5500 q). Ismertek a korabeli fajták is, mint a Ponyik, a Batul és a Gyógyi. A brassói piacon összevásárolt burgonya nagy része a dél-erdélyi fogyasztókhoz került (13 500 q). A vasútállomásról nagy tételben küldtek havasokon kaszált és szárított szénát (13 000 q) Franciaországba és Németországba. A környék nagyobb gazdaságaiban termelték a cseh településekre (100 q) és a Hamburgba, Porosz-Sziléziába (1400 q) útnak indított lucernamagot. A gazdálkodásbeli változásokat jól tükrözte ez az új termék is, de a kortársak feljegyezték, hogy a gazdák még nem fektettek kellő súlyt a jó minőségű vetőmag beszerzésére. Állatokból kevés juhot (1300 db) osztrák állomásokra és gypajút (3760 q) belföldi feldolgozókhöz fuvaroztak a vasúti kocsik. A háztartásokban keletkezett állati melléktermékeket a brassói kereskedők gyűjtötték be és a csontot (2200 q), az enyvbőrt (6000 q), a szarvat (1000 q) budapesti cégekhez továbbították. A dél-erdélyi körzetben sok településen működtek szalámit kisebb-nagyobb tételben gyártó hentesek, vállalkozók. Közülük Fleischer M. és társa a saját vágóhidján évente feldolgozott sertésképből hatszáz mázsa szalámit, négyszáz mázsa zsírt és kétszáz mázsa szalonnát küldött a két fővárosba és romániai fogyasztókhoz. A másik helyi feldolgozó cég – Mutzing és Staminek – kapacitása nagyjából fele a Fleischer vállalatáénak, ahonnan a szalámit romániai, a zsírt és a szalonnát morvaországi állomásokra adták fel. A város sokoldalú élelmiszeriparát mutatta a Vogt és Eitel tulajdonában működött ecetgyár, ahonnan az áru döntő többségét Romániában adták el (300 hl). Kenyeres Kálmán rum-, likőr- és konyakgyárában előállított évi áru tizede (200 hl) szintén vasúti kocsikban indult Bukarest felé. Az *Első erdélyi cukorkagyár* Thiess és Seidl tulajdonosai a szomszédos botfalui cukorgyárra alapozva rendezték be üzemüket, amelyből a termékek nagyobb része (350 q) a régió boltjaiba került. A térségben működő sörgyárak közül Habermann örökösei által működtetett főzdeből az éves termelés felét (5500 hl) vasúton viszik el Háromszékre és Tövisig. A környékbeli ásványvizből juttott a régión belülre is, de a nagy tételt (14 000 hl) a határon túli román fogyasztókhoz szállították. A városban működött üzemek közül a Schmidt-testvérek gőzüzemű, 16 körkemencés, ötven munkást foglalkoztató téglagyárából a termékek romániai építőkhöz kerültek (2500 q). A másik építőanyagot előállító céget négy vállalkozó alapította 1891-ben: Angele, Koch, Kugler és Paul. A cementgyár 55 000 mázsás évi termelésének nagyobb részét a helyi és környékbeli építkezéseken, kisebb részét (5000 q) Romániában használták fel. A brassói vasútállomáshoz vágánnyal csatlakozott az *Albina* bank fatelepe, ahová közel 90 000 mázsa alapanyag érkezett, s ahonnan feldolgozás

Erdélyi Magyar Adatbank

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

után hasonló nagyságban indult belföldi állomásokra épületfa, cserfa és dongafa. A Kárpátok erdőiből érkezett fa a Fink G. és társa cég fűrészüzemébe is, amely a város legrégebbi ipari létesítményei közé tartozott. Az 1887 óta üzemelő telepen fenyőt és tölgyet dolgoztak fel a gőzzel hajtott gatterek. A deszkából és durván kidolgozott termékekből 1300 mázsa került a romániai asztalosokhoz, s ennek háromszorosát a helyi bútorgyártók használták fel. A parketták, hajlított faszékek, asztalostermékek nagy többsége Romániába került. A városban működő iparvállalatok között három ágazatban magas műszaki fejlettséget mutató gépparkkal rendelkező cégek is működtek: a posztógyártásban, a gépgyártásban és a kőolajfinomításban. A hagyományosnak számító posztógyártásban Brassóban egymás mellett dolgoztak a kézműipari módszerekkel termelő mesterek – akik elsősorban lompos pokrócot (csergét) adtak vasútra évente átlag 15 000 darabot a Monarchián belüli és az olasz vásárlókhöz –, valamint a nagy létszámmal dolgozó vállalatok. Az utóbbiak közül négy nagyüzem működött a századvégen, melyek közül a legrégebbi az 1828-ban alakult és Scherg Lajos és társai tulajdonában volt. A kétszáz munkást foglalkoztató üzemben finom posztót, flanelt, divatszöveteket gyártottak szövőtvenezér méter hosszban a romániai üzletek számára. Ugyancsak régi üzemet működtetett a Lang család, akik 1847-től kezdve termeltek gyárukban, ahol hatvan dolgozó évente hatvanezer méter posztót és flanelt állított elő, amelyet zömmel Bulgáriában és Törökországban adtak el a vasút segítségével. Brossek Antal tulajdonában 1849 óta termelt egy kisebb gyár, ahonnan a posztót és a flanelt jórészt erdélyi városokba fuvarozták. A legmodernebb, ugyanakkor a tőkehiányos térség miatt legjobb működési formát találták meg a Fellmann, Thalmayer és társaik cég tulajdonosai, mivel megalakították a *Brassói posztógyárak szövetezete* néven a társulásukat, amely 1887-től termelt belföldi fogyasztásra. A helyi és az erdélyi posztógyártók gépparkját a korábbi évtizedekben osztrák és cseh területeken működő üzemekből rendelték meg. A század végére érdemes volt a városban gépgyárat működtetni, melyekből három is gyártott alkatrészeket és teljes berendezéseket. A Schiel-testvérek, Teutsch Gyula és a Wilmann-család vasöntődéekkel és gépgyárakkal rendelkeztek, ahol elsősorban gyapjúfonókat és gyapjúmintákat állítottak elő, de üzemekből kikerültek mezőgazdasági gépek, egyéni berendezések alkatrészei, tűzi fecskendő és tűzhelyek is. A posztógyártáshoz szükséges gépek Erdélyben találtak vevőkre, a többi terméket exportálták Romániába. A régió nyersvastermelését dolgozta fel a Bernhard Rezső és társa tulajdonában működő vasbútorgyár, ahol különféle berendezési tárgyakat és iskolapadokat készítettek, az erdélyi oktatási intézményeket innen szerelték fel. A harmadik nagy ipari kapacitás a kőolajfinomításban és a hozzá kapcsolódó termékek előállításában alakult ki. A brassói állomás üzleti körében négy feldolgozó működött, melyekben Romániából érkezett nyersanyagot dolgoztak fel. A legnagyobb kapacitású az Erdélyi Bank közraktárainak iparvágányaival összekötésben álló Kőolajfinomítógyár Rt. volt, ahol évente 42 000 q finomított petróleum készült, amelyből Dévág és Désig terjedően ellátták egész Erdélyt, de jutott belőle a szabadkai és a budapesti elosztóba is. A melléktermékként keletkezett parafint a magyar fővárosba, a vazelint és a gázolajat erdélyi felhasználóknak adták el. A Joanides tulajdonában lévő finomítóban évente előállított 8500 q világítóolaj nagy részét a Kolozsvárig terjedő körzetben adták el, míg a 400 q kátrányt Temesvárra fuvarozta a vasút. A harmadik feldolgozót Otrobán Nándor működtette, akinek üzemében 7500 q petróleumot termeltek évente, amelyet a Küküllő völgyében, a Székelyföldön, Kolozsvár és Beszterce környékén használtak fel, illetve jutott belőle Aradra és Temesvárra is. Grünfeld Sándor üzemében évente termelt

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

6500 q petróleumot szintén vasúton szállították a fogyasztókhoz és Kolozsvárig, illetve Aradig terjedt a gyár eladási körzete.

Brassó fejlett gazdasági életét mutatta az érkezett áruk sokasága is, melyből a legnagyobb tételeket – 200 ezer q feletti mennyiségben – a romániai nyerskőolaj és a feldolgozáshoz kötődő, Budapestről, Kisbocskórról és Gorlicéből érkezett vegyi anyagok tették ki. Elsősorban az ipari vállalatok számára érkezett a városba a gyártáshoz szükséges szén, melyet zömmel a régió belülről, Petrosényből szállították a vasúti kocsik.

A harmadik legnagyobb tételt a fa és faárúk fogalma jelentette, amelyek a Déli- és Keleti-Kárpátokból érkezett a városba további feldolgozásra. A vasárúk, a bőrök egy részét a magyar fővárosból adták vasútra, de a többség az erdélyi állomásokról indult útnak Brassó felé, a gyapjú- és a bőrfeldolgozóknak felhasznált festékeket Budapestről és német vegyi üzemekből szereztek be. A sör, a liszt, a cukor, a szörp, a só nagy tételű forgalma jól mutatja, hogy a város a dél-erdélyi körzet legfontosabb ellátó- és elosztóközpontja. A kőolajon túl a malmok számára szükséges gabona nagy része került be Romániából. A körzetben megtermelt küküllői borok mellett szekszárdi és villányi vörösbort is fogyasztottak a brassói polgárok. A környékről érkezett nagy mennyiségű kő (8500 q) a folyamatos városi építkezéseket és az utak javítását mutatja. Az Erdélyben kialakult három nagy kereskedelmi, ipari és ellátóközpont az egész régió életét megszervezte. Mellettük kistáji központok is működtek, amelyek segítettek a polgárosodás folyamatát. Ilyen volt Nagyszeben, Torda, Balázsfalva, Medgyes, Segesvár, melyek forgalmának elemzése külön feldolgozást igényel. A száz évvel ezelőtti forgalom részletes ismerete segíthet az újból helyreállt magángazdaságok termelésének megindulásában, a régi termékek ismételt előállításában, a helyi viszonyokhoz alkalmazkodó árukínálat kialakításában. Ritka történelmi pillanat, hogy Erdélyben és a Székelyföldön a múlt tapasztalatait közvetlenül felhasználhatják a jelen vállalkozói.