

KRISTON PÁL

ADALÉKOK GYÖNGYÖS ÉS KÖRNYÉKE DUALIZMUS-KORI IPARTÖRTÉNETÉHEZ

1. A tőkés átalakulás feltételei, lehetőségei a XIX. századi Magyarország

Kelet-Közép-Európa többi államához hasonlóan hazánk még a XIX. sz. első felében is döntően agrárgazdaságú ország. Ezen a perifériára szorultságból következő hátrányon a polgári forradalom, s az azt követő ellentmondásos polgárosodás is csak nagyon lassan idéz elő számottevő változást.

Egy közép-európai méretű birodalmi piachoz csatolva, de elsősorban az osztrák–német gazdasági érdekeknek alárendelve még a neoabszolutizmus évtizedeiben is továbbél gazdaságunk egészének múltban gyökerező korszerűtlensége, tőkeszegénysége, az ipar másodlagossága, a kis- illetve a háziipar megmerevedése, a gőzenergiát és modern gépi technikát alkalmazó gyáripar, nagyon lassú kínos-keserves születése. Kelet-közép-európai sajátosság, hogy a felhalmozódó tőke először az élelmiszeripart találja meg, az élelmiszeriparba áramlik, s teremt ezáltal torz struktúrát az alakuló tőkés ipar egészét tekintve.

A kiegyezés, s az általa teremtett politikai konszolidáció kedvező hatása felpozícionálta gazdaságunk egészét, s az I. világháború kitöréséig tartó mintegy fél évszázad alatt kibontakozik és befejeződik a magyar ipargazdaság legfontosabb ágazatainak gőzenergiát és gépeket alkalmazó nagyüzemi termelésre való átállítása, a korábban szokásos kifejezéssel élve megy végbe nálunk az ún. ipari forradalom. E folyamat két szervesen összekapcsolódó fázisra bontható: egyrészt a kiegyezést megelőző és közvetlenül követő 1850-es, 70-es évekre, valamint az ipartörvények által is fémjelzett, 1880-90-es évtizedekre. Az első szakasz alapoz, feltételeket teremt: lezajlik a mezőgazdaság tőkés átalakulása, s az ebből akkumulálódó hazai tőke s vele együtt a külföldi pénzforrások nemcsak egy rendkívül prosperáló és magas színvonalú mezőgazdasági termékfeldolgozó, élelmiszeripari ágazat (lásd: malomipar) felvirágzását eredményezi, hanem a pénzforrások, a modern bank- és hitelrendszer kiépülését, s általa más területeken is mobilizálható pénztőke rendelkezésre állását eredményezi. Ekkor, a 60-as, 70-es években kezdődnek az infrastrukturális fejlesztések, mindenekelőtt a szállítást korszerűsítő vasúthálózat kiépülése, de nem hanyagolható el az osztrák bányatörvény

átvételével lendületet nyert hazai bányászat sem. Hiszen a nyersanyagbázis bővülése éppen az ipar egészére döntő befolyással bíró nehézipari ágazatok (vas- és fémipar, gépgyártás) fejlődésének volt elengedhetetlen feltétele.

Az 1860–70-es évek alapozták meg tehát a további fejlődést, amikor a 80-as, 90-es években már az ipar többi ágazatában is megtörténik az áttérés a nagyüzemi termelésre. Ekkor válik jelentős gazdaságpolitikai tényezővé a liberális elveket valló kormányzat direkt beavatkozása az iparosodás folyamatába. Kezdve a vasútépítés támogatásával, folytatva az ipartámogató törvényekkel, pontosabban a törvényhozási úton szabályozott ipartámogatással.

2. Az ipari ágazat helyzete a tőkés átalakulás időszakában Heves megyében, különös tekintettel Gyöngyös város és környékére

A magyar gazdaság s benne az ipari ágazat fent vázolt általános jellegzetességei kicsiben visszatükröződnek egy-egy megye, vagy egy szűkebb, tágabb régió gazdaságának trendjeiben is. Mégis voltak valamelyest kedvezőbb, éppúgy kedvezőtlenebb adottságú, vagy helyzetben lévő országrészek, tájegységek, megyék is. Az 1876-ban szétválasztott Heves és Külső-Szolnok vármegye egyik jogutódja, Heves vármegye a kizárólag mezőgazdasági jellegű csatolt rész leválasztása után sem vált iparosodottabb régióvá. Pedig a XVII–XVIII. században még virágzó kereskedelmet folytatott észak – északkeleti irányba, mindenekelőtt Galícia felé. Ez a kereskedelem egy nem jelentéktelen kisiparra támaszkodott, amelynek egy kortárs történetíró szerint komoly súlya volt az északkeleti országrészben.

Gyöngyös különösen fontos kereskedelmi csomópont volt a Mátra tövében. Főkövi Antal polgármester a képviselőtestület nevében az országgyűléshez eljuttatott beadványában Gyöngyös súlyponti szerepét az alábbiak szerint indokolja: „...mert kétségbevonhatatlan az, hogy Pesttől Miskolczig, s a Mátrától a Tiszáig, egy község sem dicsekedhetik oly kedvező társadalmi s helyi viszonyokkal, mint Gyöngyös – népessége, kedvező közlekedési eszközei: Pest, Losoncz, Eger, Miskolcz és a Jászság felé, nevelő intézetei, egyletei, úgy műveltségét, mint iparosai képzettségét s kereskedelmét első helyre emelik, fekvésénél fogva a Mátra tövében, szőlőkkel, erdőkkel, épültre alkalmas kő- és faneműkkel bőven megáldva, összekötő kapcsa a fel- és alföldnek – kölcsönös kicserélő helye azok különböző terményei- és anyagainak, s emellett, ha nem csalódunk, nevezetes hadművelési pont is...”¹

¹ Magyar Országos Levéltár Közmunka és Közlekedési Minisztérium irata (KKM) 173 – 9 Gyöngyös város képviselői testületének a hatvan- miskolczi vaspálya vonal érdemében a jelenleg együttülő országgyűléshez.

Fenti beadvány a XIX. század 60-as éveinek végén Gyöngyös gazdasági – társadalmi viszonyairól is tájékoztat. E szerint: „...Gyöngyös várost a vele összeépült Gyöngyös-Püspökivel 19 000 lélek lakja. Határának kiterjedése e tulajdonához tartozó és vele összezsátolt benei és encsi pusztákkal 10 305 hold, miből szőlő 2359, szántóföld és rét 2125 hold; erdő 4510 hold, a többi beltelek és legelő. Általában mindennemű kereskedést üz, minek főtényezői a 2000 lélekszámot tevő izraeliták egy legújabbán felállított kereskedelmi csarnokkal. Benei pusztáján egy a Mátrából eredő 8 lóerejű, soha ki nem apadó patakon van 37 felülcsapó nagy részben pitlés malma, s úgy Benén, mint Sólomoson száraz és vízépítésre alkalmas kőbányái.

A városban egy nagyobb és egy kisebbszerű gőzmalom, és négy szeszgyár van, melyek összesen 500 000 kosár kőszemet igényelnek. Ugyancsak ott egy timsós-vasas gyógyfürdő, s alig 2 mérföldre hozzá éjszak-keleti irányban a Máttra kebelében a parádi gyógyfürdő létezik.”²

a) A mátrai ércbányászat kezdetei

A kiegyezés körüli években tehát valószínű egy nagyobb gőzenergiát alkalmazó malom működése Gyöngyösön,³ mégis egy bányavállalat jelzi a Máttra-vidék tőkés vállalkozásainak tényleges megszületését.

A Máttra keleti, délkeleti nyúlványai Gyöngyösorosi, Recsk és Parád térségében ércet rejtnek mélyükben. E kincs felkutatása már 1845 körül elkezdődött, amikor gróf Károlyi György nagybirtokos és Wrányi György pesti pénztőkés a Máttra különböző pontjain, mindenekelőtt a recski határban fekvő Lahoca-hegyen turzásokat végeztetett. Sőt az Orczyak, a Parádfürdő környéki hegyekben már 1780–1805 között is kísérleteztek ércbányászattal. De ez a művelés a napóleoni időkben megszűnt. Károlyiékön kívül más földbirtokos is próbálkozott birtokán sok pénzt beleölve, minden tervszerűség nélkül, ügyeskedő bányászoktól félrevezetve, akik például arany- és ezüsttartalmú rézérceket hoztattak selmeci és szepesi bányákból, s azokat mint parádi ércet mutatták be megvizsgálás végett a vállalkozóknak.⁴ Így csalták ki azok pénzét.

Az 1850-es évek közepén a recski Lahoca érceinek kiaknázására több bányatársulat alakult. Ezek egyike volt a Parád-Mátrai Bányamívelő Társulat, amely négy évig működött, s alapja lett az 1862-en Károlyi György által kezdeményezett, minden elemében tőkés bányavállalatnak, a Mátrabánya Egyesületnek. Legalábbis Károlyi György 1862. december 24-i leveléből

² MOL KKM K 173 – 9

³ MOL KKM K 173 – 9

⁴ Eger c. lap 1867. július 4. szám

erre lehet következtetni, amelyben a bányaegetlet jogvivőjét arra kéri, hogy a korábban volt Parád-Mátrai Társulat osztatlan birtokát képező, de a Mátrai Bányauió telekkönyvében Károlyi nevére kiállított néhány részvényt a Budai Bányakapitányságnál „igazítsa ki”.⁵ Egy-két éves előkészítő, szervezőmunka után 1862. március 20–21-én tartotta alakuló közgyűlését a Máttra Bánya Egyesület. Részvénytársasági alapon jött létre akképpen, hogy 12 800 db bányarészvényből – az addigi telektulajdonosok, tehát a megelőző években is ércutatással foglalkozó földbirtokosok összes bányabirtokaikért és a rajtuk lévő építményekért 4400 db részvényt kaptak a bányatársulattól, 4400 részvényt elárúsítottak, 4000 db-ot pedig tartalékban hagytak.⁶ Már az alakuló közgyűlésen 2000 részvényt jegyeztek. Legtöbbet, 658 db-ot Károlyi György, de sok részvényt vásároltak selmeci, kassai, késmárki lakosok is. Egerből a Kaszinó egy, a Heves Megyei Takarékpénztár két részvény tulajdonosa lett. Egy-egy részvényt 50 Ft-ért lehetett jegyezni. A kimutatott fém-tartalom reményt nyújtott a gyors jövedelmezőségre, ezért ígért a társulat már az induláskor évi 17%-os nyereséget.⁷

Az induláskor Kaufmann Kamill, majd 1863 közepétől Péch Antal, a későbbi Bányászati és Kohászati Lapok szerkesztője⁸ mint bányai igazgatók, nagy lendülettel kezdenek munkához. Új tárnákat nyitnak, olvasztó és zúzó művet állítanak fel, gőzgépet vásárolnak, hogy az ércet ezután ne kelljen nagy költséggel Selmece szállításra. Az első években általában 60 munkást foglalkoztatnak. Közülük 15 ércfejtéssel, 32 feltárással, 9 kutatással és 4 javítással foglalkozott. A munkabér 90 kr, napszamosoké 61 kr. volt.⁹

Az első évben 62 905 q zúzércet, 2546 q dúsércet termeltek, 20 516 Ft értékben. Az összérték 193 q réz, 57 font ezüst, 2,8 font arany értékéből állt össze. Az évi nyereség 2117 Ft volt. A nagyütemű és méretű beruházások már az első években többször is pénzügyi zavarba hozták a társulatot. Csak csordogált a pénz az építkezések költségeire, ezért Péch Antal többször panaszkodott, hogy a pénztár nem utalta ki az előirányzatot.¹⁰ A pénztár is többször felhívta Károlyi György elnök figyelmét arra, hogy az igazgató hitele elfogyott. Már 1865-ben kölcsönre szorult a társulat. A Kölcsönügyi bizottság 10 000.- Ft hitelt nyújtott a Bányai igazgatóság részére.¹¹ Még ebben az évben a közgyűlés az alelnök vezetésével egy bizottságot küldött ki a

⁵ Magyar Országos Levéltár, Károlyi Nemzetség Levéltára P 414. 14/1862. (MOL P414)

⁶ Magyar Sajtó, 1862. március 28. szám

⁷ MOL P 414, 9/1862.

⁸ Bányászati és Kohászati Lapok tartalommutatója 1868 – 1883.

⁹ A Hon, 1864. 90. szám

¹⁰ MOL P 414. 30/1863.

¹¹ MOL P 414. 21/1865.

„zilált üzleti viszonyok” kivizsgálására. A bizottság így sommázta véleményét: „üzletünk jelenlegi viszonyai lehangolóak. Az alkalmazott eljárással alig nyerik ki a zúzott érc fémtartalmának 20%-át. Az üzlet hiányai, fogyatkozásai, hibás, eltévesztett iránya nagyrészt Péch direktor úr tapasztalatlanságának, kedvenc rögeszméihez való makacs ragaszkodásának, a tudománybani elbizakodásának és túlzott önhittségének tulajdoníthatók.”¹² Az igen csak elfogult vélemény miatt Péch bányamérnök, az MTA későbbi tagja ezután felmentését kérte megbízatása alól, és 1873-tól a selmecbányai bányakerület igazgatói tisztségét vállalta el, és bányászati szaklapot is alapított.

Sem az ideiglenesen újból megbízott Kaufmann Kamill, sem az őt követő Marschalkó Leopold vezette új igazgatóság nem tud úrrá lenni az anyagi nehézségeken az 1870-es években sem. Már 1867-ben 50.- Ft-ról 20.- Ft-ra esett vissza a bányarészvények árfolyama.¹³ Ebben a helyzetben az üzlet továbbvitele lehetetlenné vált, s 1880. október 10-én a Mátrabánya Egyesület beszüntette tevékenységét. E nagy reményekkel és tervekkel induló vállalkozás életképtelenné bizonyult. Története és sorsa azonban olyan nagyszerű irodalmi alkotásnak szolgált hiteles forrásanyagul, mint Jókai Mór Fekete gyémántok című regénye.

b.) A közlekedési infrastruktúra kiépülése a Mátra vidékén – Gyöngyös vasúti összeköttetésének viszontagságai

A tőkés nagyipar létrejöttének, az ipari forradalom kiteljesülésének 1880–90-es éveket megelőző előkészítő szakaszában a mezőgazdaság modernizálása és a hitelrendszer kiépítése mellett legfontosabb feladata és követelménye a modern infrastruktúra megteremtése volt. Ezen belül is elsősorban a növekvő szállítási igényeket és lehetőségeket mindjobban kielégítő és megteremtő közlekedési hálózat létrehozása vált elengedhetetlenné. A korszerűség pedig azt diktálta, hogy a közlekedés átalakítása a vasutak elterjedését, az országos, s ezen belül a regionális, tehát megyei vasúthálózatok kiépülését eredményezze. E cél megvalósítása a Habsburg Birodalomban, s így Magyarországon is közép-kelet-európai viszonylatban elég korán, már az 1830–40-es években elkezdődött. Európának ezen a részén a tőkés átalakulás viszonylag rövidebb időtartama, felgyorsítottabb üteme, a nyugat-európaiktól eltérő előzményei nem az ipari forradalmat lezáró folyamattá teszik a modern vasúthálózat kiépülését, mint pl. Angliában, hanem éppen ellenkezőleg, mintegy a modern nagyipari átalakulás nyitányának, a gazdaság ipari szférája többi ágazatát előrelendítő, kihívásával felgyorsító katalizátorának.

¹² MOL Nem iktatott anyag. 1865. szeptember 22.

¹³ Eger, 1867. július 12. szám.

Az első remény Heves megye fő vasúti vonalának kiépítésére 1856-ban csillant föl, amikor megalakult a Tiszavidéki Vasúttársaság, melynek engedélyokmányában benne szerepel a Heves megye fő vasúti vonalának számító pest – miskolci gőzerejű vasút kiépítésének kötelezettsége is.¹⁴ A vasúttársaság meg is valósítja többek között a Szolnok–Debrecen, Debrecen–Miskolc, Miskolc–Kassa vonalakat, csak éppen a pest–miskolci vonal kiépítését hagyja el.

A Pesti Napló 1862-es egyik számában Kormos Béla a vasúttársaságot azzal vádolta, hogy országunk érdekeivel ellentétben cselekedett, amikor a Pestről Miskolcig húzódó egyenes pálya helyett egy roppant félkör által Debrecenből Nyíregyházára és Tokajon át vitte a vasutat Miskolcra.¹⁵ Természetesen elsősorban Heves vármegye érdekével cselekedett ellentétesen, de nagyon is érthető a nyilván hevesi érületű cikkíró kifakadása, hiszen Heves vármegye XIX. század első felében fokozatosan romló közgazdasági viszonyainak ismételt fellendülését várták a vasút révén az országos vérkeringésbe való bekapcsolódástól. Ez a vidék „becsapott”, írja Kormos Béla, s számára már 1862-ben úgy tűnt, hogy a „pest–miskolci vonal elkészítése határtalan időre, talán évekre elhalasztott”. Az ezt követő évek az 1868-as XII. törvénycikk megszületéséig, vagyis már a hatvan–miskolci vonalrész kiépítésére vonatkozó országgyűlési döntésig, Heves vármegye és tekintélyes képviselőinek ismételt, de jórészt hiábavaló próbálkozásainak jegyében telnek el az építés megsürgetésére, s a pálya irányának számukra legkedvezőbb kijelölésére. A Helytartótanács 1864-ben Heves vármegye főispán helytartóját azonban arról értesíti, hogy „...a vasútvonal hasznos és szükséges lenne, de építésének kérdése jelenleg még sikerrel meg nem oldható.”¹⁶

A kiegyezés a vasútügy terén is hamarosan érezte a jótékony hatását. A továbblépés alapjaként az 1867. évi XIII. törvénycikkkel 60 000 000.- Ft-nyi kölcsönt biztosított a vasutak és csatornák építésére.¹⁷ Mikó Imre közmunka- és közlekedési miniszter személyében ambiciózus és széles látókörű politikus került a tárca élére, aki miniszteri felterjesztésében a Galícia felé vezető vasutat a harmadik fővonalnak jelöli, mely Pestet a legrövidebb úton, Hatvanon át kötné össze Miskolccal.¹⁸ Ezután felgyorsulnak az események. Eger és Gyöngyös is tudomást szerezve a kormány e vasúti vonal kiépítését szorgalmazó állásfoglalásáról, beadvánnyal fordulnak először a minisztéri-

¹⁴ Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó története. Budapest. 1937. 267.

¹⁵ Pesti napló, 1862. október 21. szám

¹⁶ Magyar Országos Levéltár Helytartótanácsi Iratok. (MOL HT) K 173-9. 7412/1863.

¹⁷ Magyar törvénytar 1836-1868. évi törvénycikkek. 1896. 346. (MTT)

¹⁸ Dr. Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig. Budapest 1964. 89.

umhoz, majd az 1868-ban összeülő országgyűléshez, kérve annak városokra nézve legkedvezőbb döntését.

Az ún. Alázatos értesítés Gyöngyös város képviselőtestületének álláspontját foglalja össze a tervezett hatvan-miskolci vaspálya irányának kérdésében. A képviselőtestület érvelésében a következők találhatók:

„...Ahhoz értő szakértőkre hagyjuk megvitatni azon kérdést, hogy országos szempontból nem leendett-e célszerűbb azon vonal, mely egyenes, s így több mérfölddel rövidebb, s két nagyobb szerű, borral bővelkedő, s ásvány előállítására képesített kereskedő várost – mint Gyöngyös és Eger – érint, bár itt-ott s talán egészében is költségesebb; mint oly kerülő vonal mely mintegy 3 mérfölddel hosszabb, s így aligha sokkal olcsóbb is, de mely igénytelen – pusztán gabonaneműek előállítására képesített községet fut be...”¹⁹

„... nem tudunk kibékülni azon következtetéssel, hogy mert Eger és Miskolcz között az akadályok az egyes vonalat gátolják, azért vétessék el Gyöngyöstől is ezen vonal, a hol illetően természeti akadályok éppenséggel elő nem fordulnak...”²⁰

A kérdés persze már akkor eldőlt, amikor a fenti két város beadványa nyomán a közlekedési minisztérium a nemrég megalakult Vasútépítészeti Igazgatóság véleményezését kérte, s az a vasúti pályának Hatvantól Mezőkövesdig egyenes vonalban való kiépítését javasolta, átvéve a Gazdasági Egyesület 1862-es „Emlékirat”-ának koncepcióját. Vagyis Gyöngyöst és Egert szárnyvasút útján kívánta a fenti fővonalhoz kapcsolni.²¹ Az országgyűlés törvényhozatalát megelőzően a határozati javaslat vitája során felszólt többek között Keglevich Béla gróf, Visontai Kovách László Gyöngyös környéki képviselő, Csiky Sándor egeri képviselő, Tisza Kálmán, Podmaniczky Frigyes és Hollán Ernő közlekedési államtitkár is. A megyei képviselők is úgy érezhették, hogy a kérdés eldöntetett, egyik város sem kapcsolódik közvetlenül a fővonalhoz.

¹⁹ MOL KKM. K 173-9.

²⁰ MOL KKM. K 173-9.

²¹ MOL KKM. K 173-9. 1933/68.

A képviselőház 1868 évi június hó 27-én
társott 271-ik ülésé jegyzőkönyvének
Kivonata.

2393. A közminika és közle-
kedési miniszter jeleni, hogy
a Kassai Miskolcai vasutvo-
nalon helyesített vizsgálata eredmény
folytában mind forgalmi,
mind pedig költségköltségek,
méllette való tekinteteket
fogva sokkal előnyösebb és
szerűbbnek mutatkozott Gyön-
gyös város és vidékét a fővonal
mal országgyűlési határozata al-
tal felállítására engedélyesen
elhajlítása helyes; a teherelő-
egyenes irányban vezetendő
Kassai Miskolcai vasutvo-
nal Gyöngyös és Nagyszőlősi szárny-
vonal kiépítése által eleget
tér ki; és mivel fogva ezen pály-
vonal kiépítését kívánja el-
delelni

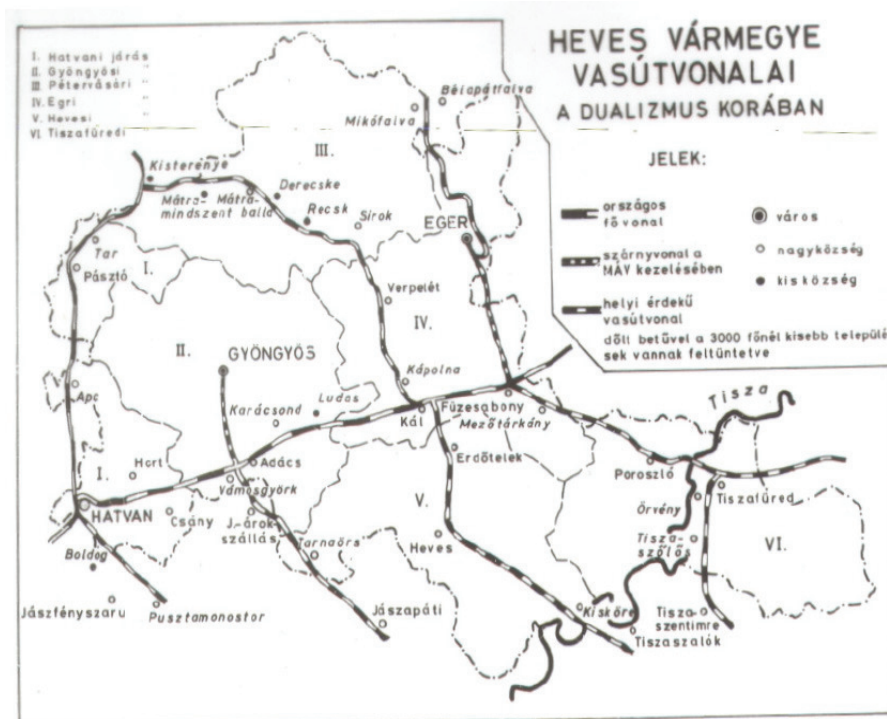
A szöveg jeleni helyben
lag tudomásul vették.

Páris
Képviselőház

Ezért inkább a szárnyvonal kiépítésének pontosítását javasolja Csiky Sándor is. Azt kéri, egészítsék ki a határozati javaslatot azzal a mondattal, hogy „Gyöngyös és Eger egyidejűleg és szintén országos költségen építendő szárnyvonal által kapcsolódik a fővonalhoz.”²² Az elfogadott 1868. évi XII. tc. értelmében a Hatvantól Miskolcig terjedő vasútvonal építése országos költségen történik, olyanképpen, hogy a vállalkozó Weikersheim és Társa bécsi bankház, a velük 1868. január 18-án kötött szerződés szerint, minden mérföld után 339 500.- Ft-ot kap a vonal teljes előállításá fejében. Weikersheim hozzávetőlegesen az egyenes irányt tartva, Hatvan után Hort-

²² Képviselőházi Napló, 1868. május 26.

Vámosgyörk–Adács–Karácsond–Ludas–Kál Füzesabony érintésével vezette át a vasúti vonalat Heves megye déli részén. Lassította a munkát a Hadügyminisztérium Vámosgyörk és Ludas állomásokon ágyúrakodók építése iránti igénye, továbbá egy-két nagybirtokos kártérítésével kapcsolatos huzavona, valamint Adács község panasza, mely még a képviselőházhoz is eljutott, és közel 25 hold szántó és legelő elvételével, illetve a Kovách László-féle birtok szándékos kikerülésével és kímélésével vádolta a nyomvonalat kijelölő Vasútépítészeti Igazgatóságot.²³ Mindezen nehézségek ellenére az építés úgy előrehaladt, hogy 1869. november 25-én sor kerülhetett a próbamentre, december 11-én pedig a rendőri bejárásra Hatvantól Miskolcig.²⁴ Az új, 115 km hosszú pálya már – az 1869. október 31-én életre hívott – Magyar Királyi Államvasutak üzemeltetésében nyílt meg 1870. január 9-én.²⁵



Bár az Országgyűlés határozata a Vámosgyörk – Gyöngyös és a Füzesabony – Eger közötti szármvonal kiépítését a fővonal építésével egyidejűleg

²³ MOL KKM K 173-9. 2411/18

²⁴ MOL KKM K 173-9. 16230/1869.

²⁵ Dr. Ruzitska, 123

rendelte el, a munka csak a gyöngyösi szárnyon kezdődött meg, de a fővonal építése miatt kezdetben ez is teljesen háttérbe szorult. A Vasútépítészeti Igazgatóság a Közmunka és Közlekedési Minisztériumhoz írott 1869-es felterjesztésében az elmaradást azzal indokolta, hogy az erőket a fővonalra összpontosították, s ezért az oldalszárny megnyitására csak 1870. március közepén kerülhet sor.²⁶ Az építők tartották ígéretüket, így a MÁV újabb vonalrészsel bővült: 1870. március 16-án bekapcsolták a hálózatba a Vámosgyörk–Gyöngyös közötti 13 km-es szakaszt.

c.) A tőkés hitelrendszer kiépülése a Gyöngyös–Mátra térségben

A rendszeres gazdasági növekedés, az ipari forradalom, s vele a tőkés nagyipar kibontakozásához a tőkés átalakulás társadalmi, jogi, intézményi kereteinek megteremtése után a legfontosabb előfeltétel a modern, tőkés hitelrendszer kiépítése volt. Az infrastruktúra, s a mezőgazdaság tőkés átalakítása, modernizálása mellett a pénzügyi hálózat kiszélesítése, a tőkeforgás meggyorsulása nélkül a gazdaság, benne elsősorban az ipar fejlesztése elképzelhetetlen.

Magyarországon az 1848 előtti évtizedekben a feudális társadalmi-gazdasági berendezkedés válságával, s a tőkés tendenciák megjelenésével egyidejűleg hiába volt tőkefelhalmozódás a terménykereskedők kezén, a Habsburg gazdaságpolitika, az elavult ősi törvények és szokások az 1840-es évekig meggátolták a hitelezést, a pénzügyi intézetek létrejöttét. Csak az 1830-as évek második felében megszületett hiteltörvények, s az 1840-es váltótörvény változtatja meg a korábbi helyzetet. A Regulativum²⁷ 1844-es kiadása már a hitelügy kedvező változását jelzi, hiszen a szabályzat kiadására a Habsburg kormányzatot az egymás után születő takarékpénztárak ösztönözték. 1848-49-ig 36-ra emelkedett a takarékpénztárak száma, s működött már a hitelintézetek másik fajtája, egy bank is.

Az előzmények alapján természetes, hogy az 1848 előtti pénzügyi intézetek nem tudták kielégíteni a tőke iránti egyre növekvő igényt, sőt 1849 után is sokáig alig enyhül a pénztőkehiány. 1849 után a centralizált abszolutisztikus hatalom az osztrák ipar védelme érdekében vagy, a „rebellis tartomány”-ok megbüntetésének szándékával akadályozta az új hitelintézetek alapítását, az egyleti törvény érvényesítése, vagy a kamat mértékeinek megszabása révén, de a bizonytalan politikai helyzet is visszatartotta a Lajtán túli, sőt a nyugat-európai tőkések is pénzük magyarországi elhelyezésétől.

²⁶ MOL KKM K 173-9. 3150/1870.

²⁷ „Regulativ über die Bildung, Errichtung und Überwachen der Sparkassen” – közli: Jirkovszky Sándor: Takarékpénztáraink és a Regulativum. Budapest, 95. szám. 33.

Mindezek okozták, hogy az 1850-es években jóformán nem alapítanak pénzügyintézetet Magyarországon. A meglévő néhány takarékpénztár és bank alig hitelez, számuk csupán 1860-ra haladja túl az 1848 előtti. Csak a növekvők mezőgazdasági konjunktúra, a kiegyezéshez közeledve a belpolitikai helyzet érzékelhető konszolidálódása eredményezi az 1860-as évek második felében a hitelintézetek számának gyors növekedését, a külföldi tőke megjelenését, a betétállományok megtöbbszöröződését. E folyamat a kiegyezést követően felgyorsulva az 1870-es évek elejének krízise után elvezet a modern, széles körű tőkés hitelrendszer kialakulásához.

Ami országos viszonylatban kedvezőtlenül befolyásolta a hitelélet kibontakozását 1848 előtt és a tőkés korszakra való áttérést követően, természetesen Heves megyére is érvényes, sőt hatványozottan érvényes.

Heves megyében a hitelintézetek egyik fajtája, a takarékpénztár – igaz, hosszú ideig csak egy, – már az 1840-es években megalakult. Létrehozásában a megyei nemesi előkelőségek fontos szerepet játszottak. Almásy Pál megyei alispántól, országgyűlési képviselőtől származott az ötlet, akinek a kivitelezésben is meghatározó szerepe volt.²⁸ A vármegyei közgazdasági viszonyok javítására hivatkozva rövidesen számos pártfogót és támogatót szerez. Pártfogásába veszi a tervet a vármegyei közgyűlés és Pyrker László érsek, főispán is. Így jön létre a megye első pénzügyintézte, a Heves megyei Takarékpénztár 1846-ban részvénytársasági alapon, 40 000.- Ft alaptőkével, 400 db 100 ezüst forintos részvényre alapítva, 10 éves időtartamra.²⁹

Az alapszabály értelmében a pénzügyintézet a nála elhelyezett pénzüsszegek után 5, illetve a nagyobb betétek után 4% kamatot fizetett, a kihelyezett kölcsönök kamatait pedig 1%-kal magasabban, 6%-ban állapították meg. Kölcsönt nyújtott – eleinte kizárólag Heves megye területén – a megyei birtokosok és lakosok részére kézi zálogra, a nemesi és polgári javakra, az úrbéri telkekre jelzálogkölcson formájában és váltóra három kezes esetén. Az intézet vezetőinek az 1848–49-es forradalom és szabadságharcban játszott szerepe miatt Világos után a pénztár császári biztos felügyelet alá került. Az 1850-es választmányi ülésen a győztes hatalom számára nem kívánatos Almásy helyett Babicsot választották elnökké, s Csiky Sándor is kimaradt a választmány tagjai közül.

1867-ig tart a Heves Megyei Takarékpénztár kizárólagossága. A kiegyezés évében születik meg ugyanis a megye második pénzügyintézte, a Gyöngyösi Takarékpénztár, hosszas előkészítés után. Visontai Kovách László, mint a Gyöngyösi Takarékpénztár ideiglenes elnöke 1864-ben arról szá-

²⁸ Szederkényi Nándor: A Heves Megyei Takarékpénztár ötven éves működésének története. (1849-1896) Eger, 1896. 3.

²⁹ Szederkényi, 5.

mol be az Eger c. napilapban, hogy az intézet már a múlt évben, azaz 1863-ban ideiglenesen megalakult, miután az engedélyt a Helytartótanáctól megkapta. Azt is leírja ugyanakkor, hogy „a Helytartótanács a részvények 100.-ról 200.- Ft-ra való felemelését kívánja”, s ezért „a részvényeket már korábban aláírók azóta nem nagyon nyilatkoztak”.³⁰

1864 októberében előzetes közgyűlést hívott össze az elnök, melynek döntenie kellett a megalakulásról. A döntés bizonyosan a megalakulás elődázásáról szólhatott, mert a Gyöngyösi Takarékpénztár csak három év múlva, 1867-ben kezdte meg tényleges működését.

A második hitelintézet megalakulása csak a nyitánya volt a kiegyezés után kibontakozó pénzügyi-alapításoknak. A szabadabb, konszolidálódó politikai légkör, a konjunkturális tényezők, kedvező termékek fölszabadították az addig visszatartott tőkéket,³¹ másrészt a lakosság növekvő pénzkészletei is az alapításokat ösztönözték.

Heves megyében 1867 és az 1873-as túltermelési és pénzügyi válság között fél évtized alatt hat pénzügyi intézet jött létre. Ezek a következők az alapítás sorrendjében:³²

Gyöngyösi Takarékpénztár	1867
Gyöngyösi Népbank	1869
Gyöngyösi Takaréék és Hitelintézet	1870
Heves Város és Vidéke Takarékpénztár	1870
Hatvan Vidéke Takarékpénztár	1872
Egri Kereskedelmi és Ipar Hitelintézet	1873

Feltűnő, hogy Gyöngyös az alapítás ütemében jóval megelőzte a megye többi települését. Miként az is, hogy Visontai Kovách László, a Heves Megyei Gazdasági Egylet elnöke milyen gyorsan reagált a pénzforrások újfajta összefogásának – még az országban is csak a kiegyezés táján fölvetett eszméjére –: a kisbirtokosok és kisiparosok hitelszükségletének kielégítésére szolgáló, s az önszegély elvén alapuló népbankok és kölcsönös hitelegyletek alapításának lehetőségére.

Szintén az Eger című napilap egyik 1865. évi száma tudósít arról, hogy a Heves Megyei Gazdasági Egylet Kovách László elnöklete alatt egy bizottságot hozott létre „a kölcsönösen segélyező népbankok különféle szabályainak vizsgálat alá vétele, s Gyöngyös vidéke részére az ottani viszonyokhoz

³⁰ Eger, 1864. 39. szám.

³¹ Vargha Gyula: Magyarország pénzügyi intézetei. Budapest, 1885. 100. o.

³² Ethei Sebők László: Gyöngyös és vidéke története. é. n. h. n.

alkalmazkodó alapszabály-tervezet elkészítésére.”³³ A bizottság a tervet 1865 májusában elkészítette, mely szerint a Gyöngyösön felállítandó népbank a környező 19 községre terjedne ki, s minden hónapban 40 Kr-t kellene betenni azoknak, akik az intézet tagjai kívánnak lenni.

Ez a Schulze-Delitsch-től származó elképzelés melynek célja tehát a kis tőke szervezése, összefogása a nagy tőkével szemben, ha országosan nem is elsőként valósult meg Heves megyében, de 1869-ben és 1870-ben a Gyöngyösi Népbank és a Gyöngyösi Takarékpénztár és Hitelintézet már ezen elvek gyakorlati megvalósulását jelentik. Igaz, a Népbank talán csak egy évtizedig létezett, az 1880-as statisztikák már nem említik.

Pénzintézetek Gyöngyösön az 1880-90-es években

A 80-as évek végén Gyöngyösön egy pénzintézet jön létre, a Gyöngyösi Bank Részvénytársaság.³⁴ A 90-es években viszont gombamód szaporodnak a nagy alaptőkével, kizárólag részvénytársasági alapon szerveződő takarékpénztárak, bankok Most már a takarékpénztárak is letéti bankoknak tekinthetők.

Az 1890-es évtizedben pedig a Gyöngyösi Kereskedelmi és Gazdasági Bank Rt. alakult meg, 300.000.- Kr. alaptőkével, 1896-ban.

Az 1890-es évek új jelensége a községi hitelszövetkezetek és takarékpénztárak megjelenése és gyors térhódítása, valamint a postatakarékpénztárak megjelenése. Ez az ismét csak a kistőkék összegyűjtését célzó gyakorlatias kezdeményezés szintén több mint egy évtizedes késéssel ér el Heves megyébe, hiszen már az 1880-as évek elején terjed az országban.³⁵

Heves megye pénzintézetei az első világháborút megelőző másfél évtizedben

A XX. század első évtizede a takarékpénztárak, ipari és kereskedelmi bankok, községi takarékpénztárak és hitelszövetkezetek számának további jelentős emelkedését hozza. 1902-ben 13 takarékpénztár és bank működik a megyében. Ebből 4 Gyöngyösön. Számuk egy évtized alatt 28-ra emelkedik. Az 1902-es és 1912-es mérlegadatokat az évi nyereség megsokszorozódását bizonyítják.

³³ Eger, 1865. 23. szám

³⁴ Vargha Gyula, 90. o.

³⁵ Eger, 1877. 33. szám.

1902³⁶

s.sz.	A pénzintézet neve	alaptőke	tartaléktőke	évi nyereség
		k o r o n á b a n		
1.	Heves Megyei Takarékpénztár	40 000	263 184	71 508
2.	Heves Megyei Agrártakarékpénztár	400 000	110 000	58 244
3.	Egri Takarékpénztár	500 000	24 810	40 062
4.	Gyöngyösi Takarékpénztár	160 000	208 000	62 713
5.	Gyöngyösi Takaréék és Hitelintézet	300 000	240 000	74 632
6.	Gyöngyösi Bank Rt.	250 000	250 000	60 802
7.	Gyöngyösi Kereskedelmi és Gazdasági Bank	300 000	164 000	46 897
8.	Heves Vidéki Takarékpénztár	200 000	64 318	28 014
9.	Tiszafüredi Takarékpénztár	200 000	62 434	22 507
10.	Hatvan Városi Takarékpénztár	80 000	9 524	15 504
11.	Hatvani Népbank	173 000	47 000	25 110
12.	Hatvan Vidéki Takarékpénztár	160 000	55 000	33 237
13.	Pásztói Takarékpénztár	100 000	18 400	11 071

1912³⁷

s.sz.	A pénzintézet neve	alaptőke	évi nyereség	részvény utáni osztalék
		k o r o n á b a n		
1.	Heves Megyei Takarékpénztár	800 000	160 350	120
2.	Heves Megyei Agrártakarékpénztár	1 200 000	150 000	30
3.	Egri Takarékpénztár	250 000	52 503	12
4.	Heves Megyei Hitelbank	200 000	30 289	14
5.	Heves Megyei Népbank	250 000	35 129	13
6.	Heves Megyei Általános Bank	400 000	-	-
7.	Gyöngyösi Bank Rt.	1 000 000	131 065	22
8.	Gyöngyösi Takaréék és Hitelintézet	340 000	114 035	42
9.	Gyöngyösi Takarékpénztár Egyesület	1 000 000	139 101	50
10.	Gyöngyösi Kereskedelmi és Gazdasági Bank	200 000	107 036	75
11.	Magyar Hitelbank (Gyöngyös)	400 000	77 687	30
12.	Gyöngyösi Forgalmi Bank	100 000	51 685	5
13.	Gyöngyösi Népbank	800 000	123 143	12
14.	Mátra Bank	400 000	40 955	14
15.	Agrár Bank	500 000	24 016	8
16.	Hatvani Városi Takarékpénztár	500 000	-	-
17.	Gazdasági Bank	100 000	24 730	10
18.	Hatvani Népbank	400 000	39 943	12
19.	Hatvan Vidéki Takarékpénztár	300 000	45 227	9
20.	Hatvani Munkáshitel	20 000	695	-

³⁶ Alispáni Jelentés, 1902.³⁷ Alispáni Jelentés, 1912.

21.	Pásztói Takarékpénztár	200 000	35 309	7
22.	Heves Város és Vidéke Takarékpénztár	300 000	55 148	25
23.	Hevesi Népbank	100 000	17 127	8
24.	Tiszafüredi Takarékpénztár	200 000	41 354	10
25.	Tiszavidéki Bank	100 000	10 049	5
26.	Tiszanánai Takarékpénztár	110 000	3 114	-
27.	Pétervásárai Takarékpénztár	100 000	10 203	6
28.	Füzesabony és Vidéke Takarékpénztár	200 000	16 532	12

A 100 000 korona fölötti évi nyereséget már egész sor pénzüintézet eléri, de az egy részvényre jutó osztalék tekintetében nem is mérhető a többi a Heves Megyei Takarékpénztárhoz. Még a második legnyereségesebben működő Gyöngyösi Kereskedelmi és Gazdasági Bank is csak 75 koronát fizet egy részvény után.

A másik feltűnő jelenség, hogy Gyöngyös tovább növeli vezető pozícióját a pénzüintézet-alapítások ütemét tekintve. 1912-ben már 10 pénzüintézete működik, míg Egerben csak 5, Hatvanban pedig 4.

Az első világháború előtti évtized további új jelensége a pénzüintézetek életében a részvénytársasági forma kizárólagossá válása, valamint ezzel is összefüggésben az alaptőkék rendkívül magas értéke. Nem ritka az 1 000 000 Korona feletti alaptőke. Az új alapítások már eleve ilyen magas alaptőkékkel indulnak, de a korábbi hitelintézetek is óriási mértékben fel-emelik alaptőkéjüket, így a Heves Megyei Takarékpénztár, a megye első pénzüintézete 40 000 koronáról 1912-re 800 000 koronára.³⁸

A községi hitelszövetkezetek is egyre-másra alakulnak a megye szinte minden részén, de Gyöngyös környéke e tekintetben is élen jár: Domoszló, Ecséd, Gyöngyöshalász, Gyöngyöspata, Gyöngyös-Visonta, Csány, Nagyréde, Verpelét, Visonta hitelszövetkezetei a megye 19 hitelszövetkezetének közel 50%-át teszi ki már 1902-ben.³⁹ Ha e zömében községekben alakuló hitelszövetkezetek nyeresége nem is mérhető a városi nagy takarékpénztárak évi jövedelméhez, néhány hitelszövetkezet 1000–1500 koronás bevételt könyvelhetett el, fontos továbbá, hogy taglétszámuk is elég magas volt, tehát a falusi kistőkét mindinkább hatáskörükbe vonták.

3. Tőkés iparvállalatok Gyöngyös térségében a XIX. század végén s a XX. század első évtizedében.

Az ipari forradalom előszele az 1880-90-es évekre ért el Heves megyébe. Az addig alig mozduló ipari szféra átalakulása más ütemet, gyorsabb

³⁸ Alispáni Jelentés, 1912.

³⁹ Alispáni Jelentés, 1912

tempót vett fel. Most már alakulnak ipari vállalkozások, elsősorban a hagyományos iparágakban, de a megyében addig ismeretlen új iparágakban (pl. a fém- és lakatosipar) is. Fokozatosan tér hódít a gőzenergia, s szorul háttérbe az ipari termelés összértékét tekintve a kisipar. Az ipar ágazati struktúrájában is kezdetét veszi bizonyos aránymódosulás. De az élelmiszer- és az azzal összefüggő egyéb könnyűipari ágak továbbra is döntő súlyt képviselnek a megye tőkés iparának egészében.

a) Élelmezési- és élvezeti ipar

Malomipar

Az 1880–90-es évtizedekre nem elsősorban a malmok számának emelkedése jellemző – az 1880-as 40-ről 1900-ban csak 46-ra nő – hanem inkább a gőzenergia mind szélesebb körű elterjedése. Az alábbi táblázat a malomiparban, illetve az ipar egészében alkalmazott gőzkazánok számának változását mutatja a XIX. sz. utolsó két évtizedében.⁴⁰

Év	A megyében alkalmazott gőzkazánok száma db	Ebből liszt őrlésére db	%
1880	145	28	19
1888	204	41	19
1899	376	57	15

A fenti táblázatból kitűnik, hogy két évtized alatt abszolút értékben megduplázódik a malomiparban alkalmazott gőzkazánok száma, de relatíve csökken ezek aránya az iparban alkalmazott gőzgépek egészéhez viszonyítva. Ennek ellenére a malomipar részesedése a gőzenergia felhasználásában csakúgy, mint országosan, Heves megyében is rendkívül magas. Az 1880-90-es évek több mint 40 gőzmalma közül kiemelkedik négy, 20 munkásnál többet foglalkoztató fűmalomipari üzem: a *két egri gőzmalom*, *Hatvanban a Deutsch Ignác és Fia cég gőzmalma*, valamint *Gyöngyösön a Gőzfűrész és Faipari Rt. gőzmalma*.

Az 1880-90-es években Gyöngyösön nem volt jelentős önálló malomipari vállalat, annak ellenére, hogy már 1891-ben részvénytársasági alapon tervbe vettek egy gőzmalom-alapítást, de sikertelenül.⁴¹ Gabonaőrléssel azonban foglalkozott a Gőzfűrész és Faipari_részvénytársaság 1898-tól, ami-

⁴⁰ Alispáni Jelentés, 1880; 1888; 1899.

⁴¹ Eger, 1891. 6. szám.

kor is üzembe helyezett egy gőzmalmot.⁴² Termeléséről annyit tudunk, hogy napi 150 q különféle lisztet állított elő. A vállalkozás 140 fős munkáslétszámmal dolgozott,⁴³ de hogy ebből hány ember foglalkozott gabonaőrléssel s hány fűrész- és faáruk előállításával, a forrásokból nem derül ki. A Heves Vármegyei Hírlap 1899. évi 127. számában még arról ír, hogy a gőzmalom 1899-ben leégett. 1901-ben viszont a Büchler testvérek mint az újjáépült malom tulajdonosai Gyöngyös és vidéke közönségét tájékoztatják, hogy „a leégett első gyöngyösi gőz- és hengermalom részőrlési osztályát ismét üzembe helyezték.” Büchlerék felvirágoztatták a malmot. 1908-ban a helybeli gazdasági kiállításon a Klein- és Weinberger céggel együtt egyesületi ezüstéremmel tüntették ki. 1911-ben részvénytársasággá alakultak. Létrejött: a „Büchler Testvérek Hengermalom részvénytársaság”.

A fent ismertetett négy nagymalom mellett további 40–46 kisebb gőzmalom működött Heves megyében 1880–1900 között. Közülük talán kiemelkedik a horti, a bodonyi, a verpeléti, a poroszlói gőzmalom.⁴⁴ Hogy a kis gőzmalmok sem voltak teljesen jelentéktelenek, mutatja 1894. évi össztermelésük: liszt- és egyéb őrleményből 124 029 q-át termeltek. Ugyanebben az évben a nagy gőzmalmok termelése 413 770 q volt.⁴⁵

Szeszipar

Eger- és Gyöngyös vidékének fejlett gyümölcskultúrája megalapozta a szeszgyártás széleskörű elterjedését. A tőkés korszak nyitányán „a debrői uradalomban már egy, évente 1500 akó szeszt előállító szeszgyár” működött.⁴⁶ Gyöngyösön is működött egy „Liquer, rum és pálinkagyár”, Schwartz Adolf tulajdonában.⁴⁷ Termelésére, további sorsára vonatkozóan csak annyi ismert, hogy valószínűleg még 1891-ben is üzemelt. A Miskolci Kereskedelmi és Iparkamara 1891. évről szóló jelentése annyit közöl a gyárról, hogy „egy gyöngyösi cég cognac gyártással is foglalkoznék, a kért adatokat azonban nem kaptuk meg, s így bővebbel nem szolgálhatunk. Ez volna az ország legrégibb cognac-gyára.”⁴⁸

⁴² Gyöngyösi Újság, 1898.

⁴³ Borovszky Samu: Heves vármegye. Budapest, 1909. 138.

⁴⁴ Borovszky Samu, 138.

⁴⁵ Magyar Statisztikai Közlemények, Új folyam. XIII. kötet. Magyarország Malomipara 1894-ben. 60–63.

⁴⁶ Montedegói Albert Ferenc: Heves és Külső-Szolnok törvényesen egyesített vármegyék leírása. Eger, 1868. 374.

⁴⁷ Miskolci Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évről

⁴⁸ Miskolci Kereskedelmi és Iparkamara jelentése 1893.

Az 1890-es évek elejétől a Miskolci Kereskedelmi és Iparkamara jelentései már valóban gyári szesztermelésről adnak helyzetképet.

Preszler Ferenc szeszgyárát	Egerben,
Bogdán József	„ Gyöngyösön,
Téven Zsigmond	„ „
Schönfeld Lázár fiai	„ „
Brak Áron	„ „
Zmeskal Zoltán	„ Nádújfalun.

Preszler és Bogdán gyára gőzerőre volt berendezve.⁴⁹ Részletes adatokat termelésükről nem közöltek. Az iparkamarai jelentés a királyi pénzügyi igazgatóságtól nyert adatokra hivatkozva annyit közöl, hogy Heves megyében „a termelt szesz mennyisége 313 234 hl fokra rúgott. Szeszadó címén befolyt Hevesben 105 518.- Ft.”⁵⁰

Bogdán József gyöngyösi szeszgyára szesz-élesztőt is termelt, melyet a környéken és Galíciában helyeztek el. A szeszgyártás súlyára mutat, hogy 1890-ben a megyében használt 264 gőzkazánból 10-et a szeszgyárakban alkalmaztak, kb. annyit, mint a cukorgyártás területén.⁵¹

b) Építő- és építőanyagipar

Ha hagyományi nem is, bizonyos előzményei voltak az építőtéglagyártásnak Heves megyében. A XIX. század közepén már termelt a káptalan tégláégetője Egerben.

Az alispáni jelentések az 1880–90-es években a téglagyárak, vagy inkább tégláégető kemencék számának rohamos gyarapodásáról számolnak be; 1887-ben 3 téglagyárat említ, 1889-en 9-et, 1890-ben 15-öt, 1896-ban pedig már 28-at.⁵² Az 1890-es évtizedben különösen gyors a fejlődés. 1893-ban alkalmaznak először gőzenergiát a téglagyártás során, valószínűleg Jiraszek és Krausz téglagyárában Gyöngyösön.⁵³ Az 1893. évi alispáni jelentés egy gőzkazán téglagyári alkalmazását említi.

Elsősorban Gyöngyös, de Hatvan is megelőzi építőipari alapításokban a megye székhelyét. A századfordulón sorra keletkeznek a gőztéglagyárak:

⁴⁹ Miskolci Kereskedelmi és Iparkamara jelentése 1893.

⁵⁰ Miskolci Kereskedelmi és Iparkamara jelentése 1893.

⁵¹ Alispáni Jelentés, 1890.

⁵² Alispáni Jelentés 1887; 1889; 1890, 1896.

⁵³ MKIK Jelentése 1893.

1899-ben Gyöngyösön Saier és Opravi Gőztéglagyára, a Kertész-féle Edény-, Téglá-, és Cserépszindelygyár, a Dudás-féle gőztéglagyár.⁵⁴

c.) Faipar

A megye legjelentősebb dualizmuskori faipari üzeme az 1897-ben részvénytársasági alapon létrejött Gyöngyösi Gőzfűrész és Faipari Részvénytársaság volt. Az új nagy vállalat két helyi pénzüintézet, a Gyöngyösi Takarékos és Hitelintézet és a Gyöngyösi Bank Részvénytársaság, valamint három kereskedő összefogásából született.⁵⁵ Az elsőbbségi részvények felét a két pénzüintézet jegyezte. Az alapítke induláskor 30 000.- Ft volt, mely a XX. század elejére már 160 000-re emelkedett.

Az első években amerikai és francia parkettákat, bútorokat, furnierlemezeket, faesztergályos árukat, ablakokat, ajtókat, fűrész-árukat készített.⁵⁶ 1900-tól üzletkörének bővítése céljából a nagyon kelendő rajzeszközök gyártására is berendezkedett. Vonalzókat, rajzsíneket, rajztáblákat készített, amelyek a külföldi cikkekkel is kiállták a versenyt. Termékeit átlagban 30–40 munkással állította elő. Az üzemben 250 LE-s gőzgép és 40 különféle famegmunkáló gép dolgozott.⁵⁷ Bár a gyár két ízben is súlyos tűzkárt szenvedett, a XX. század első évtizedében mégis tovább fejlődött, anyagilag erősödött.

d) Villamossági ipar

A gőzenergia mellett a XIX. század utolsó harmadában az elektromosság is belép az ipar továbbfejlesztőinek sorába. Az új energiaipari alkalmazásra először a világítás területén került sor.⁵⁸ Áramfejlesztő telepek sora keletkezik az 1880-as 90-es években, elsőként Temesvárott 1884-ben.

Heves megyében az 1890-es évek elején jelenik meg a villamos energia, Eger közvilágítását biztosító áramfejlesztő telep 1894-ben lép üzembe.

Gyöngyös nem akarván lemaradni a megyeszékhelytől, már az 1890-es évek elején tervbe veszi a város elavult közvilágításának modernizálását. A város képviselő-testülete egy bizottságot választott a „villanyvilágítás létesítése” céljából. Ez a bizottság véleményezte, és utasította vissza már 1889.

⁵⁴ Gyöngyösi Újság, 1899. 16. szám

⁵⁵ Gyöngyösi Újság, 1897. 21. szám

⁵⁶ Alispáni Jelentés, 1901.

⁵⁷ Heves Vármegyei Hírlap, 1899. 127. szám

⁵⁸ Berend T. Iván – Szuhay Miklós: A tőkés gazdálkodás története Magyarországon. Budapest, 1978. 106.

március 23-i ülésén az első komoly ajánlatot, melyet a város tőkeerős malomüzeme, az „Első Gyöngyösi Hengergőzmalom-Büchler Testvérek” nevű cég tett.⁵⁹ Büchlerék épületeket is hajlandók lettek volna átengedni, s hivatkoztak arra, hogy „...gőzgépük, kazánjaik olyan méretűek, melyekkel a malomhoz szükséges gőzön kívül a villamosság előállításához szükséges gőzerőt is előállítanak...”⁶⁰ Valószínűleg az ajánlattevők nem lehettek igazán szimpatikusak a villanyvilágítási bizottságnak, mert közel három évig elfektetették a beadványt, majd visszautasították azt. Az 1896 és 1900 közötti négy évben mindössze annyi történt, hogy különböző cégektől és magánmérnököktől javaslatokat kértek a városi világítás megoldására. Így pl. „Popelka és Társa” olajgázzal, az „Acetyléngáz Részvénytársaság” acetiléngázzal való világítást javasolt. Az „Általános Aerogéngáz Rt.” 1900-ban azt ajánlotta Gyöngyösnek, hogy bevezeti a városba a „Van-Vriesland”-féle aerogéngázt.⁶¹ A „Baksay és Társa” cég Aradról még előmunkálati engedélyt is kért, ennek ellenére a nagy felbuzdulásból Gyöngyösön nem sok minden született. 1901-ben a modern világítás előállítására megválasztott bizottság ülésén egy új pályázati felhívás közzétételére vonatkozó döntés született. Három ajánlat érkezett a pályázatra: Büchler Testvérek, a Gyöngyösi Gőzfűrész és Faipari Rt. valamint pályázott a későbbi megvalósító, a Ganz és Társa Villamossági Rt. is.⁶² Ekkor sem volt még egyik ajánlat sem meggyőző. S a következő négy évben megint csak üléseztek, szerződésmintákat kértek Székesfehérvártól, Munkácstól, Szolnoktól, Losonctól és Szentestől. Előszerződést kötöttek, majd felbontották a „Részvénytársaság Villamos és közlekedési Vállalatok számára” céggel valamint az „Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt.”-vel. A beérkezett ajánlatok véleményezését olyan kiváló szaktekintélytők kérték, mint Zipernovszky Károly.⁶³ A szakértő hiába javasolta a telepnek saját erőből való létesítését, a villamosügyi bizottság a vállalkozóval való megvalósítás mellett döntött, s az 1907. szeptember 30-i versenytárgyaláson a hét pályázó vállalat közül az Egert korábban cserbenhagyó, de nagyhírű Ganz Villamossági Részvénytársasággal kötött szerződést a város.⁶⁴ E szerződésnek is volt néhány érdekes kitétele. A vállalkozó mint a város tulajdonát majdan képező villanytelep bérlője 50%-nyi tisztahaszonrészesedést biztosít a városnak, amely így ebből a haszonból fogja törleszteni az építési számlát, s azt a 40 000.- Ft-ot, amit a közvilágítás szolgáltatása

⁵⁹ Heves Megyei Levéltár V-101/b. 294/28. Gyöngyösi Villanyvilágítási ügyiratok (GyV)

⁶⁰ HML GyV V-101/b. 294/28.

⁶¹ HML GyV V-101/b. 294/28.

⁶² HML GyV V-101/b. 289/129. Elnöki iratok

⁶³ Gyöngyösi Újság, 1904. 11. szám

⁶⁴ Gyöngyösi Újság, 1904. 11. szám

fejében a vállalkozó a várostól kap.⁶⁵ A bérlő vállalkozó iránt táplált remények hamar szertefoszlottak, ugyanis már a munkák kezdete is nem keveset csúszott, nem is beszélve az átadásról. 1908 decembere helyett közel egy év késéssel 1909 szeptemberében helyezte üzembe a villamosteletet. Ettől kezdve 400 db gyertyafényű izzólámpa és 12 db ívlámpa szolgálta Gyöngyös közvilágítását. A magánfogyasztók száma 500 volt.⁶⁶ A világhírű cég nemcsak az átadási határidő be nem tartásával, de azzal is lerontotta hitelét Gyöngyösön, hogy „az utcai ívlámpák jórészét felváltva nem égette, fele olyan áramot adott, mint kezdetben, s rossz villanyórákat szerelt fel”.⁶⁷

⁶⁵ Gyöngyösi Újság, 1908. 6. szám

⁶⁶ Alispáni Jelentés, 1909.

⁶⁷ Gyöngyösi Újság, 1910. 2. szám