

A kolozsvári gyáripár fejlődését gátló tényezők a dualizmus korában

 erdelyikronika.net/2020/05/29/a-kolozsvari-gyaripar-fejlodesenek-gatlo-tenyezo-i-a-dualizmus-koraban/

2020. május 29.

A tanulmány elkészítését az EFOP-3.6.1-16-2016-00001 „Kutatási kapacitások és szolgáltatások komplex fejlesztése az Eszterházy Károly Egyetemen” című projekt támogatta.

A kiegyezés első évtizede nem hozott lényegbeli változást Kolozsvár kezdetleges, éppen csak pislákoló gyáripára számára, mivel a fejlődést számos külső és belső tényező akadályozta.[1] Tanulmányomban ezeket a gátló komponenseket[2] igyekszem feltérképezni és tömören összefoglalni, kezdve a reformkortól egészen a dualizmus korszakának végéig.

A reformkorban

A reformkori Kolozsvár iparát többnyire a céhes kisipar jellemezte, mely szoros összefonódásban állt a mezőgazdasági tevékenységekkel.[3] A város gazdasági szerepkörét csekély mértékben ugyan, de erősítették az ekkor alakult szervezetek, intézmények, például az Erdélyi Gazdasági Egylet (1844) vagy a Jégkármentesítő és a Tűzkármentesítő Társulat. A betelepült örmény és zsidó családok révén a kereskedelem is élénkülően volt, bár itt konfliktusok adódtak a helyi piac számára termelő céhek és a más termékeket behozni kívánó kereskedők között.[4] Az első említésre méltó gyárat az 1840-es években alapították, ám a cukor előállítás céljából alakult vállalat hamar csődbe ment, fennmaradt épületeit javítóintézetként alakították át.[5]

Mindazonáltal Kolozsvár, mint a régió egyetlen „nagyvárosa”, erőteljesen vonzotta a mesterembereket, a vállalkozó szellemű egyéneket. A frissen beköltözött szakemberek közt találjuk Rajka Pétert is, akinek az esete a korszakot jellemző optimista elképzelések és kemény realitások találkozásaként interpretálható. Példáján keresztül könnyen felvázolható a reformkorban jelentkező gazdasági nehézségek egész sora, főleg ami a gyáripár kibontakozását illeti.

A marosvásárhelyi születésű Rajka bécsi tanulmányait követően Kolozsvárra telepedett és megalapította Erdély első (mező)gépgyárát, ám a gyár fejlődését és a folyamatos termelést jelentősen akadályozta a munkások képzetlensége, a céhek ellenállása, a potenciális fogyasztók gyenge vásárlóereje, valamint a befektetések hiánya. Az akadályok elhárításához vállalkozását részvénytársasággá kívánta alakítani, de az érdektelenség következtében ez nem sikerült.[6] Nehéz helyzetét a következőképpen foglalta össze:

„hazámnak az erőművészi [értsd: gépgyártás] pályán nem kis szolgálatot tehetnék, ha a mostoha sors akaratom s ismereteim működését a vagyontalanság bilincseivel szűk korlátok közé nem szorítaná.”[7]

Az abszolutizmus idején

A neoabszolutizmus bevezetésének idején Erdély gazdasága válságos körülmények között sínylődött, ugyanakkor olyan intézkedések kerültek hatályba, melyek hosszú távon serkentőleg hatottak a régió fejlődésére: felszámolták a jobbágyságot, kialakították az egységes vámuniót,[8] elrendelték a kereskedelmi és iparkamarák felállítását. Erdélyben Kolozsvár és Brassó központtal két kamaraterületet alakítottak ki, az előbbi hatásköre Észak-Erdélyre, míg az utóbbié Dél-Erdélyre terjedt ki.[9]

A Kereskedelmi és Iparkamara létrehozása, a távíró bevezetése (ez elsősorban katonai szempontból volt fontos), majd az 1865-ben létesített szerény hitelbank némileg növelte Kolozsvár gazdasági jelentőségét. A korszakban emellett a város gyáripárát tekintve is apróbb fejlemények konstatálhatók: Sigmond Elek[10] 1851-ben alapított szeszgyárat, majd 1853-ban felállította Erdély első gőzmalmát.[11]

Ugyancsak ekkortájt kezdte meg termelését az állam által létesített dohánygyár, mely a következő évtizedek alatt a város egyik legfontosabb üzemévé vált (munkásainak száma folyamatosan 1000 körül mozgott, éves forgalma 1879-ben 2 millió forint, 1906-ra már 11 millió korona volt[12]), viszont a Rajka Péter-féle gépgyár nagyobb befektetések hiányában stagnált. Helyzetét rontotta a környék lakosságának gyenge fizetőereje és a megjelenő konkurencia.[13] Az 1850-es években létesített papírgyár csak nagyon rövid ideig működött, mivel a gyár épületei egy árvíz során teljesen tönkrementek.[14]

A gyáripár kibontakozását nehezítette, hogy Erdély és az ennek szívében elhelyezkedő Kolozsvár nem rendelkezett korszerű közlekedési infrastruktúrával. A várost átszelő Szamos hajózásra alkalmatlan (többnyire faúsztatásokra és tutajozásra használták), az úthálózat alig volt kiépítve. Mindezekon túl a vasútvonal hiánya képezte a legnagyobb gondot. A neoabszolutizmus időszaka alatt ugyanis a vasút kiépítése elmaradt, így Kolozsvár többek között nem élvezhette az európai gabonakonjunktúrából származó gazdasági előnyöket. Ellenben Aradon, Nagyváradon és Temesváron a konjunktúra csúcspontján hatalmas gőzmalmok létesültek, malomipari részvénytársaságok alakultak, őrleményeiket a vasút révén külföldre exportálták.[15]

Itt azonban érdemes hozzátenni, hogy Kolozsvár valószínűleg nem tudta volna oly mértékben kihasználni a konjunktúrát, mint az Alföld peremvidékének városai, hiszen Erdély éghajlati viszonyai nem tették lehetővé a nagyobb mennyiségű búza termesztését, mindemellett a megművelhető földterületeken is inkább a kukoricatermesztést részesítették előnyben.[16] A megtermelt kis mennyiségű búzát elsősorban a helyi piac vásárolta fel, tehát külföldi piacra vihető feleslegről nem beszélhetünk, sőt, rosszabb termőévekben búzaimportra szorultak, ami általában a liszt drágulását vonta maga után.

A kiegyezés után

A kiegyezés idején csupán három gyár működött Kolozsváron: a neoabszolutizmus korában létesült dohánygyár, a Sigmond-féle szeszgyár, valamint a Rajka Péter által alapított gépgyár. Galgóczy Károly és Békésy Károly korabeli közgazdászok szerint ezek nem is nevezhetők gyáraknak, a dohányüzemet pedig eleve nem sorolták ide, mivel az

állami fenntartású vállalként, és nem a kapitalista piaci elvek szerint működött.[17] Kőváry László szintén kiemelte, hogy Kolozsvár ekkortájt semmilyen jelentősebb gyáriparral nem rendelkezett.[18]

Erdélyben, a nagyobb tőkealapú gyárak szempontjából csupán Nagyszeben tudott kiemelkedni. Brassónak egy ipari részvénytársasága volt, Marosvásárhelynek egy sem. A befizetett részvénytőkéjüket tekintve azonban mind a szebeni, mind a brassói vállalatok messze elmaradtak az aradi és temesvári gyáraktól. Ez utóbbi két városban már a hatvanas évek végén, hetvenes évek elején beindult a nagyipari fejlődés, a belső tőkefelhalmozás valamint a külföldi befektetések révén az ország legfontosabb kereskedelmi és ipari központjaivá váltak.[19]

A kolozsvári gyárak fejlődését, vagy újak létesítését akadályozta az 1870-es években jelentkező gazdasági válság és az ezt követő természeti katasztrófák sorozata. **1873-ban kolerajárvány, 1876-ban tűzvész, 1879-ben pedig árvíz sújtotta a várost.** Simon Elek polgármester a kiegyezés utáni éveket sovány esztendőknak nevezte, ezzel utalva a város sanyarú helyzetére.[20] Ezek mellett az 1873-as tőzsdekrach szintén nehezítette az ipar fejlődését. A pénzintézetek ugyanis sokkal szigorúbb hitelezési feltételek mellett adtak kölcsönt, melynek következtében egyre kevesebb lehetőség adódott nagyobb tőkebevonásokra. Ebből kifolyólag a kolozsvári pénzintézeteknél lévő 4 millió forintos forgalmi tőkének még a 10%-át sem tudták felhasználni a helyi vállalkozások.[21]

1881-től javultak a hitelezési viszonyok. Az ekkor hozott ipartámogató törvény számos vállalat számára adókedvezményt és olcsó hitelt biztosított. Erdélyben ezt leginkább a brassói vállalatok használták ki,[22] a kolozsváriak kevésbé éltek a lehetőséggel. Azt viszont lényeges kiemelni, hogy az állam csupán a befektetett tőke 20-30%-áig adott szubvenciót, tehát a tőkeszegény vállalatok (mint amilyenek a kolozsváriak voltak) csak kisebb támogatási összegekhez tudtak jutni. Mindazonáltal az sem volt mindegy, hogy az elnyert támogatásból milyen fejlesztéseket hajtottak végre. Akadtak ugyanis olyan kolozsvári vállalkozók, akik néha elég furcsa módját választották a szubvenció felhasználásának.

Példának okáért ott van Kolozsvár egyik legnagyobb gépgyárának esete: a gyár tulajdonosa, Solymossy Olivér, miután felvette a 20.000 korona állami támogatást, fogta magát és kihajózott az Egyesült Államokba. [23]

A hön áhított vasút megérkezése sem lendített sokat a gyáripár helyzetén, ugyanakkor két új gyár megalakulását vonta maga után. Ezek közül az egyik a piaci alapon szerveződő gázgyár volt, a másik pedig az állami fenntartású MÁV műhelye. Ez utóbbi a korszak alatt Kolozsvár egyik legfontosabb üzemévé tornázta fel magát. 1880-ban több, mint kétszáz dolgozója volt, az 1890-es évek derekára a munkások száma már megközelítette az ötszázat.[24] A lakosság számára fontos kereseti lehetőséget nyújtott, ami a város gazdaságát élénkítette, viszont állami fenntartású üzemként nem a piaci szempontok szerint működött.

Az 1870-ben alakult gázgyár szolgáltatás-orientált vállalként üzemelt, termelése kizárólag Kolozsvár területére koncentrálódott. A gyár szinte az egész korszak alatt biztos alapokon működött, bevétele évről évre növekedett. Sikerének hátterében egy olyan szerződés állt, melyben a gáztermelésre kizárólagos jogot szerzett. Stabilitását ilyformán a versenytársak kizárása révén biztosította, ami hosszútávon a minőség csökkenéséhez, a gázárak emelkedéséhez, valamint az egész kolozsvári ipar fejlődésének megakadásához vezetett. A mesterségesen fenntartott magas árak miatt a helyi ipar nem tudta a gázt nagyobb mennyiségben felhasználni, de ennél is súlyosabb hátrányt jelentett, hogy a monopóliumot biztosító szerződés által a gázgyár vezetői évtizedekig gátolták a villanyáram bevezetését, ami jelentős kihatással volt az olcsó energia-hiánytól szenvedő ipar versenyképességére.[25]

De miért küszködött Kolozsvár energiahiánnyal?

Egyrészt azért mert az Egeres mellett felfedezett barnaszén nagyobb mértékű kiaknázását gátolta a fejletlen (keskeny nyomtávú és lóvontatású) szállítás. Mellesleg ez minőségileg sem volt a legjobb.[26] Másrészt pedig a zsil-völgyi szén szállításának magas vasúti tarifája miatt. Tehát az egyikhez a korszerű szállítási infrastruktúra hiánya folytán, a másikkhoz pedig a költséges szállítás okán volt nehéz hozzájutni. Ebből kifolyólag a város számos üzeme továbbra is kénytelen volt gőzgépeit fatüzeléssel működtetni. A dualizmus első évtizedeiben csupán három fontosabb szénfogyasztó üzem volt Kolozsváron: a gázgyár, a Sigmond Testvérek szeszgyára és a MÁV javítóműhelye. [27]

Gépgyárak

A MÁV üzemén túl más gépgyárak is alakultak (Senn, Simonffy, Solymossy és Junász[28]), azonban ezek közül egy sem tudott hosszútávon sikeres lenni. Fejlődésüket állandó ingadozás jellemezte, mivel az nagyban függött az aktuális mezőgazdasági idénytől.[29] A problémákat tetőzte, hogy a gépgyárak többsége nemigen tudott exportra termelni,[30] így amennyiben a környék piaca kiesett, a gyárak gyakran felszámolás alá kerültek.[31] Természetesen ez nem jelentette azt, hogy egyáltalán nem adódott lehetőségük kisebb kivitelek lebonyolítására. Ezek azonban annyira instabil alapokon álltak, hogy folyamatos exportról, tartós felvevőpiacról nem beszélhetünk. Mindemellett a kolozsvári gépgyárak a konkurenciával sem tudták felvenni a versenyt. Az osztrák nagyipari vállalatok azon túl, hogy olcsó termékeket állítottak elő, géplerakatokat hoztak létre, ügynököket alkalmaztak, valamint termékeiket hitelre kínálták.[32] Dietrich Sámuel kolozsvári vállalkozó például a külföldről behozott olcsó árucikkek miatt volt kénytelen felhagyni a gépgyártással – derül ki a Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara 1880-as jelentéséből.

A gépgyárak nehéz helyzete nem csak Kolozsváron, hanem országos szinten is érzékelhető volt, ugyanakkor a századfordulót követően Magyarországon jelentős mértékben megélénkült a gépgyártás, valamint a gépgyárak száma. Ezzel ellentétben a Kolozsváron működő gépgyárak termelése stagnált.[33] Az intenzívebb fejlődését a tőkehiány és a befektetések elmaradása hátráltatta. Erdélyben a legnagyobb külföldi tőkeberuházások főleg Brassóban koncentrálódtak.[34]

Szeszipar

Kolozsváron a szeszipar sem tudott lényeges fejlődést produkálni. Míg a korszak elején ez egy viszonylag stabil iparágnak mutatkozott, a későbbi évtizedek során jelentősége nagymértékben csökkent. Az 1870-es években a Sigmond Testvérek szeszgyárán kívül hat szeszfőzéssel foglalkozó kisebb-nagyobb vállalat működött.[35] Simon Elek polgármester ekkortájt a szeszipart a város egyik legfontosabb iparágának nevezte,[36] ám az 1880-as évektől a helyzet megváltozott, és a kolozsvári szeszipar fejlődése megakadt. A hol bőséges, hol silány kukoricatermés kiszámíthatatlanná tette a termelését, az évi 200.000 hektolitert felvásárló osztrák piacról kiszorultak, a román piac pedig beszűkült. Sőt, ez utóbbi a vámháború idején teljesen kiesett, ami nemcsak a piac elvesztése szempontjából volt súlyos, hanem a szesz gyártáshoz szükséges nyersanyag beszerzését illetően is problémákat okozott. Gyengébb termőévekben ugyanis Romániából importálták a szükséges kukoricamennyiséget, viszont a két ország közti kereskedelmi vita ezt teljesen ellehetetlenítette.[37]

Az 1890-es évek elején hét szeszipari vállalat üzemelt Kolozsváron, de 1897-re ebből négy teljesen megszűnt, kettő pedig mezőgazdasági szeszgyárrá alakult.[38] A nehézségek miatt Kolozsváron csak a Sigmond Testvérek gyára tudott fejlődni, ám a gyár sikerességét nem piaci alapon, hanem különféle szabályellenes (adócsalás) tevékenységek révén érték el. A törvényszegésre 1898-ban derült fény,[39] aminek következtében a vállalat csődbe ment, a gyár pedig állami tulajdonba került. Mivel azonban a szeszgyár sok kolozsvári számára jelentett biztos megélhetési forrást, az állam nem állította le az üzem termelését.[40]

Az egykor (erdélyi viszonylatban) jelentős szeszipar hanyatlása nemcsak Kolozsváron, hanem az egész kamarakerületben[41] jelentkezett. A korszak végére csupán két ipari szeszgyár működött ebben a régióban: az egyik Kolozsváron (a bebukott Sigmond Testvérek szeszgyárat Czell Frigyes brassói vállalkozó bérelte az államtól, később pedig teljes egészében Hirsch Ödön tulajdonába került), a másik Gyulafehérváron.[42]

Malomipar

Érdekes néhány mondat erejéig kitérni a város malomiparának helyzetére is. Korábban már említettem, hogy Erdély éghajlati viszonyai nem tették lehetővé a nagyobb mennyiségű gabona termesztését. A megtermelt kis mennyiséget elsősorban a helyiek vásárolták fel, tehát külföldi piacra vihető feleslegről nem beszélhetünk, ráadásul rosszabb termőévekben importra szorultak. Az 1870-es évek derekán Simon Elek polgármester még azzal dicsekedett, hogy a városi műmalmok gyorsan fejlődnek és folyamatosan szorítják ki az idegen termékeket a helyi piacról.[43] Ugyanakkor minden próbálkozás ellenére a kolozsvári malomipar nem tudott lényeges iparággá fejlődni. A város legnagyobb műmalma a szeszgyártásban érdekelt Sigmond Testvérek tulajdonában volt (ez nem meglepő, hiszen akkortájt a szeszipar szoros kapcsolatban állt a malomiparral).

A malomüzemet 1894-ben külső befektetők felvásárolták és megalapították a Kolozsvári Múmalom részvénytársaságot. A vállalat jelentős alaptőkével (500.000 korona)[44] kezdte működését, de így sem tudott komolyabb tényezővé válni. Az iparág fejlődését több minden akadályozta. 1.) az élénkülő verseny: miután a fővárosi malmok az amerikai verseny hatására kiestek az európai piacról, figyelmük a belső piacra terelődött, ezzel erős konkurenciát hozva létre. Az alföldi peremvidék városai szintén komoly versenytársat jelentettek. 2.) a régió gyenge termése, silány minősége. 3.) a dupla fuvaroztatás: mivel a környéken csak kevés búza termett, ezért a gabonát máshonnan kellett Kolozsvárra szállítani.[45]

A városi malomipar nehéz helyzetét mutatja, hogy az 1894-ben alakult Kolozsvári Múmalom Rt. 1907-re végleg beszüntette működését.[46]

Összegzés

A korszak során alakult gyárak legtöbbje a tőkehiány és a nagyobb befektetések elmaradása miatt nem tudott jelentősebb iparvállalattá fejlődni. Ennek következtében a gyárak javarészt helyi jellegűek maradtak, és csak ritkán adódott lehetőségük exportra termelni. A gépgyárak mindvégig stagnáltak, a szeszgyárak jó része felszámolás alá került, a város egyetlen malomipari részvénytársasága csődbe ment. A körülményeken a vasút kiépítése sem változtatott sokat, mely ugyan megteremtette a felzárkózás lehetőségét, azonban a helyi iparvállalatok, a kedvezőtlen pénzügyi helyzet és a befektetések híján ezt nem tudták kihasználni. Ezek mellett az olcsó energiaforrás biztosítása szintén akadályozta a városi ipar fejlődését. Sokatmondó, hogy a két legnagyobb üzemet (MÁV gépgyár, dohánygyár) az állam működtette. Kolozsváron csupán az 1899-ben alapított Reitter gyufagyár, az 1906-ban alakuló Heinrich szappangyár, valamint az 1911-ben létrejött Renner bőrgyár tudott komolyabb vállalattá válni. Mindazonáltal ha kizárólag Erdélyt nézzük, akkor a kolozsvári gyáripár, minden nehézség ellenére, a régió élmezőnyébe tartozott, országos viszonylatban azonban messze elmaradt a nagyobb gyáripari központoktól.

Jegyzetek

[1] Egyed Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Kvár. 2002. 223–224.

[2] Ezen belül elsősorban a gépipar, szeszipar és malomipar fejlődésének gátló tényezőit vizsgálom.

[3] Csetri Elek: *Kolozsvár népessége az utolsó két évszázad alatt (1784-1995)*. In: Horváth Imre et al. (szerk): *Alkotás és társadalomtudományok határán*. Emlékkötet a 80 éves Kovacsics József tiszteletére. Bp. 1999. 21; Szász Zoltán (szerk): Erdély története II.

[4] Egyed Ákos: *Kolozsvár vonzáskörzete a XIX. században*. Korunk 1982. 4. sz. 282–283; Békésy Károly: *Kolozsvár*. Kvár. 1903. 34–35.

[5] Békésy Károly: *Kolozsvár közgazdasági múltja és jelene*. Kvár. 1889. 56; Galgóczy Károly: *Kolozsvár város múltja, jelene és jövője*. Kvár. 1872. 18.

[6] Gelleri Mór: *A magyar ipar úttörői. Élet- és jellemrajzok*. Bp. 1887. 52; Farkasné Imreh Mária: *Rajka Péter, az erdélyi gépgyártás úttörője*. In: Somai József et al. (szerk): *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából*. Kvár. 2001. 144–145.

[7] Idézi: Farkasné Imreh Mária: *i. m.* 145.

[8] A belső vámhatár lebontása miatt kieső vámjövedéki adót a feudális viszonyok megszűntetése révén igyekeztek pótolni. In: Kövér György: *Iparosodás agrárországban*. Bp. 1982. 15.

[9] Egyed Ákos: *Magyar gazdasági gondolkodás Erdélyben a XIX. században*. In: Somai József et al. (szerk): *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából*. Kvár. 2001. 40.

[10] Sigmond Elek helyzete egy meglehetősen egyedi esetet tár elénk, ugyanis akkoriban, sőt a későbbiekben is elég ritka volt, hogy egy magyar földbirtokos kereskedelmi tevékenységet folytasson, majd végül gyári nagyvállalkozóvá váljon.

[11] Gelleri Mór: *i. m.* 9–10.

[12] KKI 1879. 152; KKI 1906. 124.

[13] Farkasné Imreh Mária: *i. m.* 148–149.

[14] Békésy Károly: *Kolozsvár köz.* 56.

[15] Szász Zoltán (szerk): *Erdély története III.* Bp. 1987. 1556.

[16] Szász Zoltán (szerk): *Erdély története III.*

[17] Békésy Károly: *i. m.* 56; Galgóczy Károly: *i. m.* 18.

[18] Kőváry László: *Kolozsvár sz. kir. város lakosai és lakásai az 1869-70-ki népszámlálás szerint*. Kvár. 1870. 35.

[19] Egyed Ákos: *Falu i. m.* 223–226.

[20] Lásd: Simon Elek: *Visszatekintés Kolozsvár törvényhatóságának hat évi önkormányzati közigazgatására*. Kvár. 1880. 18. Egyed Ákos: *A korszerűsödő Kolozsvár három évtizede (1867–1900)*. In: Németh Zsófia – Sasfi Csaba (szerk.): *Rendi társadalom – Polgári társadalom 7. Kőfallal, sárpalánkkal*. Debrecen, 1997. 92.

[21] Simon Elek: *Évi jelentése Simon Elek polgármesternek Kolozsvár 1875-dik évéről*. Kvár. 1876. 45; Békésy Károly: *i. m.* 59.

[22] Egyed Ákos: *Falu i. m.* 226.

[23] Honi Ipar 1902/8. 2

[24] KKI 1880. 110–111; KKI 1895–1896–1897. 196.

[25] Bővebben erről: Fazakas László: *Ipar és infrastruktúra kapcsolata a dualizmus kori Kolozsváron*. Erdélyi Múzeum 2020/1. sz. 103.

[26] Az ebből adódó problémák áthidalására külföldi befektetőket kerestek, végül egy Belga-magyar Kőszénbánya Rt. nevű vállalat szállt be a kitermelésébe, de a bányát még így sem tudták nyereségessé tenni. KKI 1892. 11; KKI 1893. 146; KKI 1895–1896–1897. 188–189; KKI 1900. 35; KKI 1901. 59; KKI 1902. 77.

[27] KKI 1878. 189–190; KKI 1879. 99; KKI 1880. 87; KKI 1881–1882. 117; KKI 1883–1884–1885. 194–195; KKI 1891. 223; KKI 1892. 11; KKI 1893. 145; KKI 1895–1896–1897. 188–189.

[28] Ez utóbbi kettő lényegében egy vállalat, csak a nevet Solymossyról Junászra változtatták, miután a gyár Junász Lajos tulajdonába került.

[29] A gyárak többsége mezőgazdasági gépek gyártására szakosodott, felvevőpiacukat pedig a környék lakossága képezte; ám egy gyenge idény után ezek vásárlóereje csökkent, ami a gyári termelés visszaeséséhez vezetett. A másik, hogy a gépipart nagyban meghatározta a szintén erős mezőgazdasági függőségben lévő szeszgyárak és malmok működése, ugyanis ezek képezték a gépgyárak felvevőpiacának másik felét, viszont egy gyenge mezőgazdasági idény után a szeszgyárak és malmok jelentős bevételektől estek el, így hatva a gépgyárak működésére is. Lásd: Simon Elek: *Évi jelentése Simon Elek polgármesternek Kolozsvár 1875-dik évéről*. Kvár. 1876. 41; KKI 1899. 26; KKI 1900. 43; KKI 1904. 93–95; KKI 1880. 111; KKI 1881–1882. 152–153; KKI 1883–1884–1885. 220; KKI 1890. 104.

[30] Kolozsvárról 1882-ben mindössze 1 métermázsányi gépet vagy gépalkatrészt exportáltak. Külföldről viszont 12 métermázsányi gép és gépalkatrész érkezett a városba. Lásd: KKI 1881–1882. 262.

[31] KKI 1893. 167; KKI 1902. 81–82; KKI 1904. 93–95; KKI 1905. 121–122; *Magyarország*, 1901. ápr. 3; *Pesti Napló*, 1901. ápr. 4.

[32] KKI 1880. 111; KKI 1886–1887–1888–1889. 72–73; KKI 1890. 104; KKI 1891. 181–182; KKI 1892. 191; KKI 1894. 77–78; KKI 1895–1896–1897. 119. 122; KKI 1899. 26; KKI 1903. 83; KKI 1904. 93–95.

[33] Berend Iván–Ránki György: *Magyarország gyáripára 1900–1914*. Bp. 1955. 206–207. 212.

[34] Nagy Róbert: Külföldiek tőkebefektetései a dualizmus kori Erdélyben. Korunk 2005/10.

[35] KKI 1879. 149. Marosvásárhely ekkor még a kolozsvári kamaraterület alá tartozott.

[36] Simon Elek: *Évi jelentése Simon Elek Kolozsvár polgármesterének az 1877-es évről.* Kvár. 1878. 77 –78.

[37] KKI 1880. 131; KKI 1881–1882. 81. 175; KKI 1883–1884–1885. 252; KKI 1886–1887–1888-1889. 90–91; KKI 1890. 137.

[38] KKI 1881–1882. 81. 175; KKI 1895–1896–1897. 225–227. 231.

[39] *Pesti Napló*, 1898. aug. 3; *Budapesti Napló*, 1898. aug. 3.

[40] KKI 1900. 62–65. Később a Sigmond szeszgyárat Czell Frigyes szeszgyáros vette át és tette újra – ezúttal törvényes keretek között – nyereségessé.

[41] Marosvásárhely ekkor már nem tartozott ide.

[42] KKI 1908. 102; KKI 1910.

[43] Simon Elek: *Évi jelentése Simon Elek polgármesternek Kolozsvár 1875-dik évéről.* Kvár. 1876. 41.

[44] *Központi Értesítő*, 1894. júl. 29.

[45] KKI 1881–1882. 170; KKI 1893. 189; KKI 1894. 85; KKI 1895–1896–1897. 223; KKI 1899. 34–35; KKI 1910. 106.

[46] Magyar Compass 1907/2. Budapest, 1908. 270.