

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar
Technika-, Mérnök- és Tudománytörténeti Doktori Iskola

**Békés megye gazdaság- és ipartörténetének
sajátosságai, eredményei a 19. század végétől a
20. század második feléig**

PhD értekezés

Leszkó Róbert

Témavezető: Dr. Németh József c. egyetemi tanár

2008

NYILATKOZAT

Alulírott *Leszkó Róbert* kijelentem, hogy ezt a doktori értekezést magam készítettem, és abban csak a megadott forrásokat használtam fel. Minden olyan részt, amelyet szó szerint, vagy azonos tartalomban, de átfogalmazva más forrásból átvettem, egyértelműen, a forrás megadásával megjelöltem.

Budapest, 2008. november

Leszkó Róbert

Jelen értekezés bírálatai és a védésről készült jegyzőkönyv a későbbiekben a Dékáni Hivatalban elérhető lesz.

TARTALOMJEGYZÉK

A témaválasztás indoklása	4
<i>I. Az iparfejlődés kezdetei Békés megyében</i>	5
<i>II. A megye ipara a kiegyezéstől az I. világháború végéig</i>	12
1. Az ipartelepítést meghatározó tényezők.....	12
1.1. A vasútvonalak kiépítése.....	12
1.2. Közutak állapota.....	21
1.3. Hidak, vízi közlekedés	22
1.4. A mezőgazdaság helyzete és technikai fejlődése	23
2. A gyáripar kialakulása Békés megyében.....	27
3. Az urbanizálódás kezdetei	39
<i>III. A megye gazdasága és iparszerkezete 1920 – 1945</i>	45
1. Az ipartelepítő tényezők változása.....	45
1.1. Vasút- és közútfejlesztés.....	46
1.2. Vízgazdálkodás.....	50
1.3. Agrotechnika	51
2. Az ipar fejlődése	52
3. Urbanizációs helyzetkép	67
4. Békéscsaba gazdasági központtá válása	68
<i>IV. Békés megye gazdaság- és iparszerkezete 1945 után</i>	73
1. A világháborús károk helyreállítása, az újjáépítés	73
2. Az ipartelepítő tényezők változásai a szocialista rendszerben	77
2.1. A közlekedési ágazatok fejlődése	77
2.2. A vízgazdálkodás helyzete	80
2.3. A mezőgazdaság átalakulása	81
3. Az ipar fejlődése az államosítást követően.....	82
3.1. Nehézipar.....	86
3.4. Élelmiszeripar.....	102
3.5. Könnyűipar.....	110
4. Az erőltetett iparosodás eredménye.....	125
<i>Irodalom- és rövidítésjegyzék</i>	131
I. Levéltári Források	131
II. Statisztikai közlemények.....	132
III. Összefoglaló munkák.....	133
IV. Tanulmányok.....	134
V. Újságcikkek (napi, heti, havi lapok), periodikák.....	137
<i>Tudományos közlemények (publikációs jegyzék)</i>	138

A témaválasztás indoklása

Dolgozatom témájának kiválasztásánál erősen motivált a szülőföldem iránti kötődésem. A hol negatív, hol pozitív felhanggal a „Viharsarokhoz” sorolt Békés megye nem tartozott sem Trianon előtt, sem azóta Magyarország iparilag fejlettebb vidékei közé. Ez azonban nem jelenti azt, hogy területén ne létesültek volna jelentős gyárak, üzemek. A mezőgazdaság produktív eredménye pedig mindig is meghatározó volt az ország életében. Békés megye fejlődésében, gazdasági súlyának alakulásában a mezőgazdaság és a hozzá kapcsolódó élelmiszer-feldolgozás mindig meghatározó volt, s nem érdemtelenül minősítik ma is az ország éléskamrájának.

Dolgozatomban Békés megye gazdaság- és ipartörténetét dolgoztam fel. Célom az volt, hogy felhívjam a figyelmet a megye ipartörténeti értékeire és emlékeire. Az első részben visszatekintek a kézműipar kialakulására. A második részben nyomon követtem az iparfejlődés megindulását, majd a két világháború közötti, és az 1945 utáni változást vázoltam fel a hetvenes évekig terjedően. Ez az időszak a megyében az extenzív jellegű iparfejlődést jelentette, annak minden ellentmondásosságával együtt. Kiemelten kezeltem a máig virágzó építőanyag-ipar, textilipar és a nyomdaipar bemutatását.

Mivel a korszak nagy részében a bányászati tevékenység nem volt jelentős, így az ipartelepítő tényezők közül felértékelődött a vízrajzi és közlekedés-földrajzi tényezők (utak, hidak, vasútvonalak) szerepe, valamint a mezőgazdasági termelésé, mely a legnagyobb mennyiségű nyersanyagot szolgáltatotta a megye ipara számára. Az egyes fejezeteket ezek felvázolásával indítom. Az ugyancsak fontos telepítő tényezőként számon tartott iskolázottsági, szakmai színvonal bemutatása túlmutatna dolgozatom elsősorban technikatörténetre összpontosító keretén. Elég legyen csak annyit megjegyezni, hogy 1897 előtt egyedül az 1802-ben Mezőberényben alapított, majd 1834-ben Szarvasra átkerülő gimnázium létezett a megyében. Bár azt sem feledhetjük, hogy a gazdasági oktatásban éppen Tessedik Sámuel 1780–1795 és 1798–1806 között, ugyancsak Szarvason működő iskolája volt a példaadó.¹

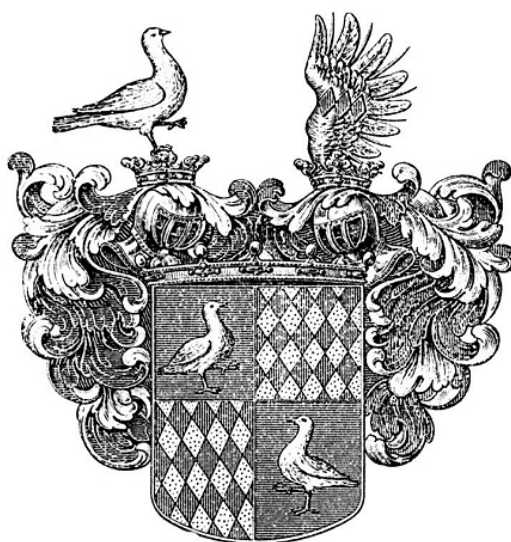
A dolgozat eredményeivel és az elérhető forrásokban rejlő ismeretanyag megosztásával a szakmai kultúra iránti érdeklődés elmélyítését, valamint a szakmai identitástudat megerősítését céloztam meg. Fel kívántam hívni a figyelmet arra is, hogy az erőltetett iparfejlesztés milyen hatással járt az iparilag kevésbé fejlett régiókban.

¹ Németh Cs. 43–46.

I. Az iparfejlődés kezdetei Békés megyében

Békés megye mai határait 1950-ben alakították ki. Bár Öcsöd községet Szolnok megyéhez csatolták át, ám a volt Csanád megyéből három járás, Bihar megyéből egy járásnyi rész, Szolnok megyéből Dévaványa és Ecsegfalva községek, Hódmezővásárhely határából pedig Kardoskút a megyéhez került. A székhelyét Gyuláról Békéscsabára helyezték át.²

A gazdasági-társadalmi előre lépés lehetőségét a török kiűzése nyitotta meg. A régió benépesítése a spontán vándorlás és szervezett betelepítések révén a 19. század közepéig tartott. A legkedvezőbb változás a „történelmi” megye területén következett be, amikor 1720-ban Harruckern János Györgynek adományozták annak nagy részét.³

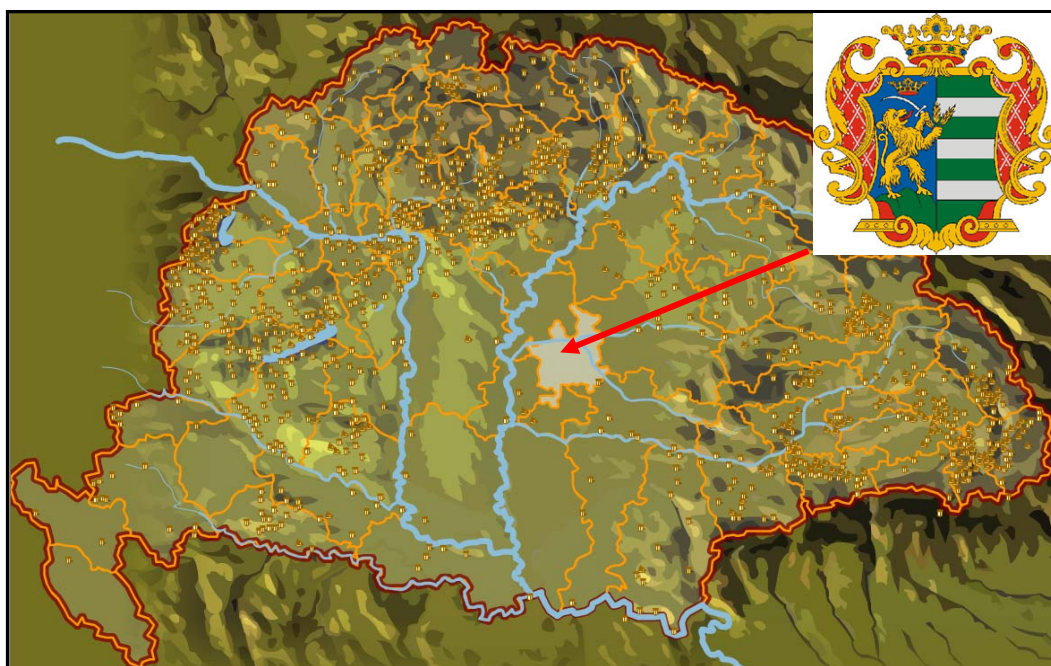


1. ábra: Báró Harruckern János György és a Harruckern család magyar bárói címere

A mai Békés megye bihari területe a 18. században magánföldesúri kézben volt. Községei fejlődését a Körösök szabályozatlansága akadályozta. Kivételt csupán Sarkad képezett, melynek fejlődésvonala a Békés megyei mezővárosokéhoz hasonlított. Dévaványa lakosságának nagyobb felét kispapok alkották.

² A 4343/1949. számú minisztertanácsi rendelet értelmében.

³ A megye újratelepítésére, és az egyes részek jellegzetességeire vonatkozóan lásd: Karácsonyi I–III. k., Harruckern János György, báró (Schenkenfeld, 1664. március 25. – Bécs, 1742. április 28.) nagybirtokos. A császári hadak élelmezési biztosaként tűnt fel Magyarországon a török elleni háború idején. Szolgálati elismerésül III. Károly előbb udvari kamarai tanácsosi tisztséget, majd bárói címet adományozott neki. Megkapta királyi adományként a Békés-, Csongrád- és Zaránd vármegyékben levő, a kincstárra visszaháramlott jószágokat, köztük Gyula és Szentés városokat is. 1729-től Békés vármegye főispánja volt. – Irod.: Kismarjai; Éble.



2. ábra: A történelmi Magyarország szívében elhelyezkedő Békés megye ábrázolása
(Szarvas volt az ország közepe) a megye címerével

Kedvezőtlenebbül alakultak a Csanád megyei részek viszonyai, ahol 1873-ig zömmel a kincstár maradt az úr. A 18. században csak Battonya és az 1785-ben alapított Mezőhegyes állt fenn. A terület pusztáinak nagyobb részét a kincstár bérbe adta. 1810 után a pusztákon kertésztelepek jöttek létre. Fejlődésüket gátolta, hogy szerződésük lejártával a bérbeadó megszüntethette magát a települést is. Csak az 1873. évi XXII. tc. meghozatala tette lehetővé a földek megváltását és a telepesek tulajdonába kerülését.⁴

Az árutermelésre gondot fordító paraszti gazdálkodás, a népesség gyarapodása, a környező területek piacának lassú erősödése segítette a céhes ipar kibontakozását. Több iparág alapját a meginduló uradalmi építkezések (istállók, malmok, kúriák) teremtették meg. A közszükségleti cikkek gyártó kézműves szakmák (csizmadia, szabó stb.) mellett főként az építőiparral kapcsolatos foglalkozások nyertek tért.⁵

Vidékünkön akkor kezdődött el a céhek számának gyarapodása, mikor a fejlettebb régiókban már megindult a bomlásuk. Az első céhek a XVIII. század második

⁴ Takács L. 95–126.

⁵ Hanzó 26.

felében alakultak, de megerősödésük csak a napóleoni háborúk utánra tehető. Az iparos réteg aránya 1820-ban még a kereskedőkkel együtt is csak a népesség 5%-a lehetett.⁶

Legtöbben a helyi viszonyokhoz alkalmazkodva és a helyi igényekre építve a ruházati cikkek készítésével, vagy a mezőgazdasági termékek feldolgozásával foglalkoztak. A céhmesterek nagy része ipari tevékenysége mellett földművelést is folytatott. 1828-ban is kevesebb, mint a harmad részük dolgozott csak egész éven át.⁷

1848-ig 58 céh alakult a mai megye területén. Az 1860-ból származó adatokkal összevetve megállapítható, hogy a két időszak között a céhek száma stagnált.⁸

A céhmesterek száma Békés vármegye nagyobb településein 1825-ben⁹ és 1860-ban¹⁰

Település	1825	1860	
		Helybéli	Vidéki
Gyula	257	484	40
Békéscsaba	141	326	38
Békés	79	249	27
Orosháza	174	213	6
Szarvas	96	128	49
Mezőberény	112	109	—
Gyoma	—	136	2
Tótkomlós	—	116	—
Szeghalom	—	87	4
<i>Békés vármegyében összesen</i>	—	<i>2011</i>	<i>218</i>

A céhrendszer célja ellenére erős verseny alakult ki az iparosok között. A bomlás jeleként elszaporodtak a hivatalosan is megtűrt „kontárok”. Csaba város például 1857-ben 71 „engedélyezett kontárt” (a céhekbe be nem jutott iparost) írt össze.¹¹

A megye gazdasági fejlődésének az az előremutató vonása, hogy amikor a céh már nem tudta betölteni a hivatását, egyre többen vállalkoztak arra, hogy a

⁶ MO 379.; BMKK. 109.

⁷ Erdei 23.

⁸ Eperjessy 222–230.; BML, B–Cs Megyh. ir. 1282/1860.

⁹ BML, közgy. ir. 61/1825.

¹⁰ BML, B–Cs Megyh. ir. 1282/1860.: a vidéki tagokon a környező kisebb települések mestereit kell érteni.

¹¹ BML, Bcs. v. ir. 1857.: közülük 12 kőműves, 4 ffaragó, 1 kerékgyártó, 2 kovács, 1 szabó, 4 ács, 1 kádár, 10 szücs akadt.

meggyökeresedett kereteken kívül folytassák ipari tevékenységüket.¹² A kisiparosság tökétes fejlődésének kereteit a céhek eltörlése, az 1872. évi VIII. tc. teremtette meg.

A kiegyezés előtt a manufakturális ipar megteremtésére elszórt és rövid életű próbálkozások történtek, mint pl. a békésszentandrás salétromfőző esetében.¹³ Az első tudatos kezdeményezés Tessedik Sámuel nevéhez fűződik, aki szarvasi gyakorlati iskolájában gyapjú- és selyemfonó manufaktúrát, valamint indigógyárat létesített.



3. ábra: Tessedik Sámuel

Tessedik első papi állomása Surány volt Nógrád megyében Sréter György kastélyában, ahol udvari lelkészként működött. Második papi állomása Szarvas volt. Különösen nagy buzgalommal tanította az iskolában a gyermekeknek a faültetést és selyemtenyésztést. 1782. szept. 2-án II. József császártól 25 arany értékű érmet kapott. 1798. ápr. 3-án kapta meg a jeni mineralogiai társaság diplomáját. A szarvasi gyakorlati gazdasági intézetnek megalapításában nagy érdemeket szerzett. 1809. február 17-én I. Ferenc király magyar nemességét adományozott neki.

Kísérletet tettek Gyulán egy olajütő, a nagyobb uradalmakban pedig szeszgyárak felállítása. Csaba határában az 1840-es években posztógyárral próbálkoztak. 1839-ben a kigyósi Weinckheim uradalomban répacukorgyár működött. Almásyak sarkadi uradalmában pedig egy olyan „... *nevezetes répacukorgyár, mely nemcsak nyers, hanem tisztált cukrot is szolgáltat.*”¹⁴ 1837 és 1846 között kendervásznat szövetett a megye az elítéltekkel a gyulai dologházban. Réthy Lipót 1847-ben nyitotta szarvasi nyomdáját.¹⁵

A 18–19. század egyik legnagyobb volumenű munkáját a Körös-szabályozás jelentette. Megindulását a vízimalmok elleni felháborodás váltotta ki, melyek gyakran árvizek előidézőivé váltak. 1772-ben a Sebes-Körösön Vésztő és Szeghalom határában kezdték meg a munkát Vay Miklós királyi biztos terve nyomán (1810 és 1818 között került sor az első jelentősebb építkezésekre). A munka érdemi része 1879-re fejeződött be. Ennek monumentális voltát tükrözi, hogy amíg 1867-ben 300.981 kh szántó volt a megyében, addig a szabályozások után ez a szám 451.978-ra emelkedett, vagyis a

¹² Hanzó 1957. 89.

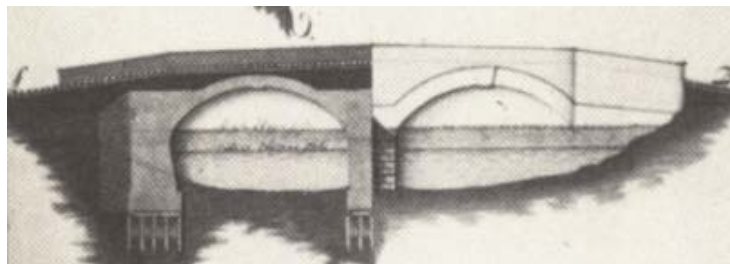
¹³ BML, közgy. jkv. 50/1792. és 598/1793.

¹⁴ Erdélyi 55. és 176.; Szabó F. 1961. 3–28.; Hanzó 34–35.; Fényes 1847. 109.

¹⁵ Szabó F. 1967. 116–121.: 1856-ban Gyulára, majd onnan Aradra települt.

másfélszeresére nőtt! . 1772-ben ásták ki a Csabai-csatornát is, melyet Békéscsabának a hajózási, fausztatási útba történő bekapcsolása miatt kezdeményeztek.¹⁶

Összeköttetés szempontjából fordulópontot jelentett a megyei postaút felállítása 1787-ben. A Körösökön fahidak biztosították az átkelést: Gyulán, Körösladányban kettő is, valamint Köröstarcsán.¹⁷



4. ábra: A gyulai kapus-híd tervrajza

1794-ben vetődött fel az utak kikövezésének a gondolata. A század végéig el is készült a gyulai főutca. Az első kőhidak is Gyulán épültek meg. A Bárdos-híd tervét 1804-ben készítette el Vertics József megyei mérnök. A kapus hidat Bodoky Károly tervezte meg, a kivitelezését pedig Nuszbeck Mihály végezte el 1816-ban.¹⁸

Békéscsaba újkori története az 1718. évi újratelepítéssel vette kezdetét. Alapítói főleg Közép-Szlovákia területéről (Hont, Nógrád, Zólyom, Gömör, Kishont megyékből) származó evangélikus szlovák (tót) családok voltak, akihez a 18. század közepén római katolikus szlovákok csatlakoztak (főleg Nyitra megyéből). A 18. század második felétől kis számban görögkeleti románokat, illetve pár cigánycsaládot is találunk a lakosok között. Kiváló minőségű búzájáról vált ismertté az akkori Európa legnagyobb falujaként:¹⁹ „Csaba szörnyű nagy falu, bővelkedik gabonával, marhával, juhval, kenderrel.”²⁰

Csabán önálló céhek csak 1817 és 1830 között alakultak. A jobbágyközösség 1841-ben mezővárosi jogállást harcolt ki, 1845-ben pedig megegyeztek földesuraikkal az önkéntes örökváltság kérdésében is. Az 1840-es évek közepén már több mint 25 ezren éltek a településen s a korábban zárt szlovák közösség egyre sokszínűbbé vált.²¹

¹⁶ Scherer I. 393–394.; Dóka 52–55. és 210–213.: a növekedés ennél is nagyobb mérvű, de az általa 1855-re hozott adattal nem tudom összehasonlítani a későbbieket, mivel ott Békés és Csanád megyét együtt szerepeltették.

¹⁷ Czeglédi 14.; Petik 31–32. és 40.

¹⁸ Czeglédi 17–19.; BML, közgy. ir. 1469/1814.

¹⁹ Fényes 1842. 96.

²⁰ Magda 468.

²¹ Áchim 9–10. és 83.; BML, közgy. ir. 7/1845. Ö. 377.: 25.171 főt vettek számba 1844-ben.; Karácsonyi II. 56.

Fejlődése sikerességét példázza a megye első gőzmalomának a megalapítása. A tanács 1850. február 3-án Pain Antal gépésznek 20 lóerejű, két emeletes és négy körre járó gőzmalom létesítését engedélyezte. A gőzgép Pesten készült Dobs és Zokkemannál és 9 munkással dolgozott.²² *„Fel is épült az első gőzmalom, de csak 1853-ban. Meg is bámulták, meg is dicsérték sokan a bölcs elöljáróságot... a malomnak a kis gépháza az utcára nézett s a fekvő gőzgép tolattyú rúdja egy üvegajtó nyílásán kibökdösött az utcára a mellette a gőz ki-ki csapdosott. A gyerekek, asszonyok és emberek – arra menet – megállták bámulni a csudát.”*²³



5. ábra: A Békéscsabai István Malom a 20. század elején

1851-ben szeszgyár épült, melyben egy 4 lóerejű gőzgép működött. Fával, szalmával és repcepogácsával fűtötték. Alapanyagul kukoricát, búzát és a beinduló sörgyártáshoz árpát használt fel. Naponta 18–19 akó, jó minőségű szeszt állított elő.²⁴

Békéscsaba ipartelepítő tényezőinek sorában a fokozatosan kiépített vasút- és úthálózatot, az egyre nagyobb tömegben piacra kerülő mezőgazdasági termékeket, és nem utolsósorban az olcsó munkaerőt említhetjük.

Az országos vérkeringésbe való bekapcsolódás lehetőségét a vasúthálózat teremtette meg. A Tiszavidéki Vaspálya Társaság Békéscsaba érintésével adta át a Pest–Szolnok vonal Aradig meghosszabbított szakaszát 1858. október 25-én: *„Forró meleg őszi napon robogott be az első személyvonat. A község apraja nagyja mind kint tolongott a... csudaszámba menő emeletes nagy állomás előtt.”*²⁵ Mivel *„az egész faluban nem sok ember akadt, aki ilyen csudát látott volna, ..., ezren és ezren nem hitték el, hogy ez lehetséges... amikor először prüszkölt be Csabára, mindenki látni akarta a*

²² BML, Bcs. v. tan. jkv. 26. és 68/1850.; Palugyai 109–110.

²³ Fábry 104–106.

²⁴ Karácsonyi II. 445.; Szekeres 190.

²⁵ Budapesti Hírlap 1858. október 27.: A próbamenetet október 23-án tartották. 12 óra alatt lehetett eljutni Aradról Pestre; Dénes 71.

csudát, s kitódult a nép a vasúti állomásra, amely szépen fel volt lobogózva s az első vonatot nagy Vivát kiáltással fogadta...²⁶



6. ábra: A békéscsabai vasútállomás a 20. század elején

1866-ban Békéscsabán ezek mellett működött még serház, gőzfürdő, két szél- és ötven szárazmalom is. Az asztalos, molnár, ács és pintér céhben 100, a szabó céhben 59, a tímár és szíjártó céhben 30, a csizmadia céhben 127, a szücs céhben 61, a kovács- és lakatos céhben pedig 78 személy dolgozott.²⁷

A kutatási eredmények összefoglalása:

- ***A török kiűzése után a szervezett betelepítés adta meg a potenciális munkaerőt ahhoz, hogy a térség gazdasági fejlődése megindulhasson.***
- ***Az első céhek a XVIII. század második felében alakultak meg, de azok megerősödése csak a napóleoni háborúk után történt meg. Mindezzel együtt az iparos réteg aránya 1820-ban még a kereskedőkkel együtt is csak a népesség 5%-a lehetett.***
- ***A manufakturális ipar megteremtésére csak néhány elszórt, rövid ideig tartó kísérlet akadt.***
- ***A továbbfejlődés lehetőségét a folyószabályozás és a vasútépítés teremtette meg.***
- ***Békéscsaba fejlődése az 1850-es években vette kezdetét.***

²⁶ Fábry 1924. 56–57.

²⁷ Haan 1866. 59.

II. A megye ipara a kiegyezéstől az I. világháború végéig

1. Az ipartelepítést meghatározó tényezők

1.1. A vasútvonalak kiépítése

1870–1871-ben építették ki az Alföld–fiumei vonal Eszéktől Nagyváradig tartó szakaszát. *„Anyagi érdekeink legfőbbike kétségbevonhatatlanul az alföld-fiumei vasút létrejötte Ehhez van kötve megyénk közgazdasági fejlődése és izmosodása, ettől függ népünk vagyonosodása és emelkedése, szóval: nekünk a vasút életszükséglet.”* – hangzott a vármegye 1867. április 29-i kérvénye gr. Mikó Imre közlekedési miniszterhez.²⁸ A vasút összeköttetést biztosított Kolozsvár, illetve a Dunántúl, meg Ausztria felé. A vasutat az 1884. XXXIX. tc. segítségével, december 1-ével államosították, az üzemeltetését átvette a MÁV. Közvetlen gyorsvonati összeköttetés Nagyvárad és Fiume közt csak 1913-ban létesült.²⁹

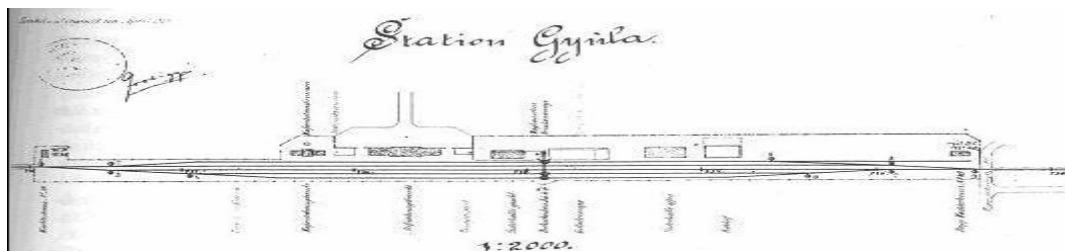
Az államosítást megelőzően a 38 mozdony és 800 kocsi évente kb. 1 millió utast és 3–600.000 tonna árút – főként építőanyagot, mezőgazdasági terményt és állatot – szállított. A mozdonyok tömege kiszerezve 31, üresen 28 tonna, tengelyterhelése tengelyenként 9,25 és 11 valamint 10,75 t volt. A tapadási vonóereje elérte a 4.340 kg-ot, míg gépezeti vonóereje 4.390 kg volt. Legnagyobb sebességük 55 km/h. 25 személykocsival kezdte meg működését a vasút, melyek száma 1879-ig 80-ra nőtt. Kéttengelyes, favázás és faszekrényes, szakaszos kialakítású I–III. osztályú kocsikat használtak Haddan-rendszerű kerékkel. Negyedrészükből volt fék, a saját tömegük 6.600–7.500 kg közt váltakozott. A vegyes I–II. osztályúakat 9 illetve 16 párnás ülőhellyel látták el. A III. osztályon 50 fapados helyet alakítottak ki, míg a IV. osztályú kocsikat tehervagonból alakították át s falócékkal látták el. Az államosításkor az 576 teherkocsijából 363 volt fedett, 162 nyitott, 23-at sertés, 9-et versenyló, 27-et más állat szállításához használtak. Ezek kéttengelyes, 2,5–2,9 m tengelytávolságú, 4.250–6.800 kg saját tömegű, 5.500–10.000 kg raksúlyú favázás kocsik voltak.³⁰

²⁸ Szabó F. 1996. 84.

²⁹ Horváth 1988. 82–86.; Békés 1870. július 24.; Szabó Gy. 190.

³⁰ Horváth 1996. 60–63.

Figyelemre méltó technikai megoldásokat is alkalmaztak. Gyula állomáson pl. különleges vágánykapcsolást építettek be. Valamennyi vágány közepébe egy-egy fordítókörong került, melyek a kocsik mérlegházhoz való kijutását tették lehetővé.³¹



7. ábra: A Gyulai állomás vágányszerkezete

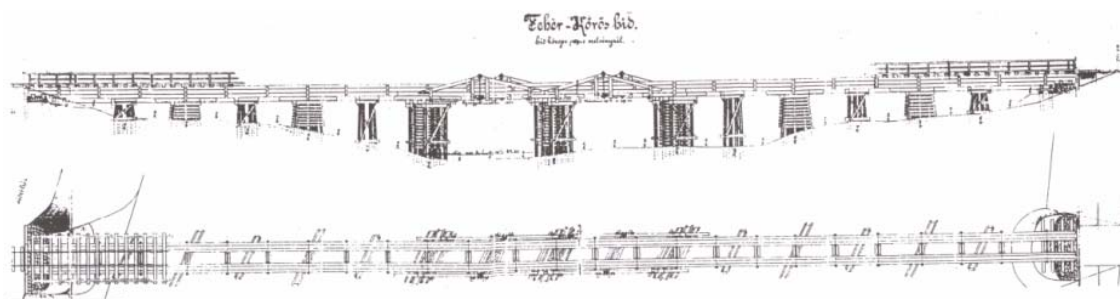
A vasút élen járt a távközlő berendezések meghonosításában is. Már építésekor a pálya mentén villamos távíróvezetékot szereltek fel. Siemens gyártmányú, rugós hajtóművel működő, fedett motorházú domborító gépeket helyeztek üzembe. 1873-tól fokozatosan tértek át az írásjeleket színes tintával megjelenítő kékírók használatára. 1880-tól gyors ütemben épültek ki a telefonvonalak is a nagyobb állomásokon a forgalmi iroda és a váltóórhelyek között. Ezek favázás kivitelű, falra szerelhető soros készülékek voltak. A nagyobb állomásokat összekötő, hosszabb vonalak kiépítése csak 1910 körül indult meg, immár párhuzamos kapcsolású hívőkörös készülékekkel. A vármegyében egyébiránt az első telefonvonalat 1892-ben állították fel, s a megye községházait összekötő hálózatot 1895-ben adták át. Két évvel később már 200 előfizetőt regisztráltak.³²

A hidak közül a Fekete-Körös hídja fából készült, fa jármokon, fa áthidaló szerkezettel, nyolc támközzel. Egy-egy támköz 12 m nyílású, a híd pedig 96 m hosszú volt. 1888-ban a meder fölé egy 51,2 m nyílású alsópályás, kéttámaszú, görbített felső-öví, rácsos vasszerkezet készült, de két oldalt az ártérben továbbra is maradt 7 db 3,6–6 m nyílású, felső pályás, ékelt fagerenda híd. A teljes hossz ezzel 104 m lett. 1907-ben az alátámasztó fajármok helyére keszon alapozással kő és beton pilléreket helyeztek, és átépítették a két hullámtéri fahidalást 26–26 m hosszú acélszerkezetre. A Fehér-Körös híd eredetileg hasonlóan készült. Ennek a meder feletti középső szakaszát 1887-ben cserélték ki 45,9 m nyílású, kéttámaszú, alsópályás, görbített felső öví acél szerkezetre. A két szélső ártéri részen nyolc db, 4–6 m nyílású ékelt fagerenda szerkezet maradt.

³¹ Horváth 1996. 46–47.

³² Kiss 170. és 180–182.; BMKK. 234.

1900-ban a középső részhez két 27,3 m hosszú, szegmens övű, oszlopos rácsozású, alsópályás szerkezetet csatlakoztattak.³³



8. ábra: A Fehér-Körös vasúti hídjának szerkezeti rajza, 1887.

A vasút felépítménye „b” rendszerű, minőségileg silány, 32,5 kg-os 6,5 m hosszúságú vassín volt, melyet 7 db talpfa támasztott alá. A maximális aljköz 93 cm, szilárd illesztéssel. 1895 és 1905 között ezt „c” jelű 33,25 kg-os acél, illetve részben erősített „c” jelű, 34,5 kg-os acél sínekre cserélték ki. Ezek 90–97 cm aljosztású faaljakon feküdtek, ami 50 km/h sebességet tett lehetővé. 1905-ig a vassínek eltűntek a pálya nagy részéről. Az államosításáig a talpfák 95%-át, a sínek 10%-át cserélték ki jobb minőségűre. A pálya mentén két villamosvezetékot szereltek fel: az egyiket a távírda, másikat a jelzővezeték céljaira.³⁴

A gyomai fahidat 1893-ban cserélték ki vashídra s 1917-ben erősítették meg a szerkezetét. Ma is azon keresztül bonyolítják le a Gyoma–Dévaványa közti forgalmat. A pest–aradi vonal megépítésekor „d” jelű, 37 kg-os vas síneket használtak, szilárd illesztéssel. Vágánymezőként 6 alj volt, a maximális távolságuk 102,7 cm. Az 1870-es évektől előbb 7,5–8 m hosszú „c” jelű 33,25 kg-os síneket, majd ugyancsak „c” jelű, de 34,5 kg-os, illetve „o” jelű 31 kg-os síneket építettek be. Az első világháború előtt megkezdett korszerűsítés során egy részét 12 m hosszú „I” rendszerű sínre cserélték ki, lengő illesztéssel, sínmezőként 14 db aljjal, 89 cm-es maximális aljtávolsággal.³⁵

A szeghalmi Berettyó-híd 1890-ben épült négy nyílással, felsópályás, gerinclemezes hídszerkezettel. Vele egyidős a vésztői Sebes–Körös-híd. Ennek falazatai terméskőből, áthidaló szerkezetei pedig hegeszvasból készültek. Megengedett tengelyterhelése mindössze 10 tonna.

³³ Horváth 1996. 28–30.

³⁴ Horváth 1996. 49.

³⁵ Horváth 44.



9. ábra: A Gyoma–Dévaványa közti vasúti híd ma

A Mezőtúr–Orosháza közti vonal hídja Szarvas határában keresztezi a Köröst. 11 nyílással hidalja azt át, a jobb és bal parti hullámtérben 5–5 felsőpályás gerinclemezes szerkezettel, a meder felett pedig egy alsópályás, rácsos szerkezettel. Az eredeti hidat 1925-ben építették. A falazatok betonból készültek, a mederpillérek facölöpös, az ártériek síkalapozásúak.³⁶

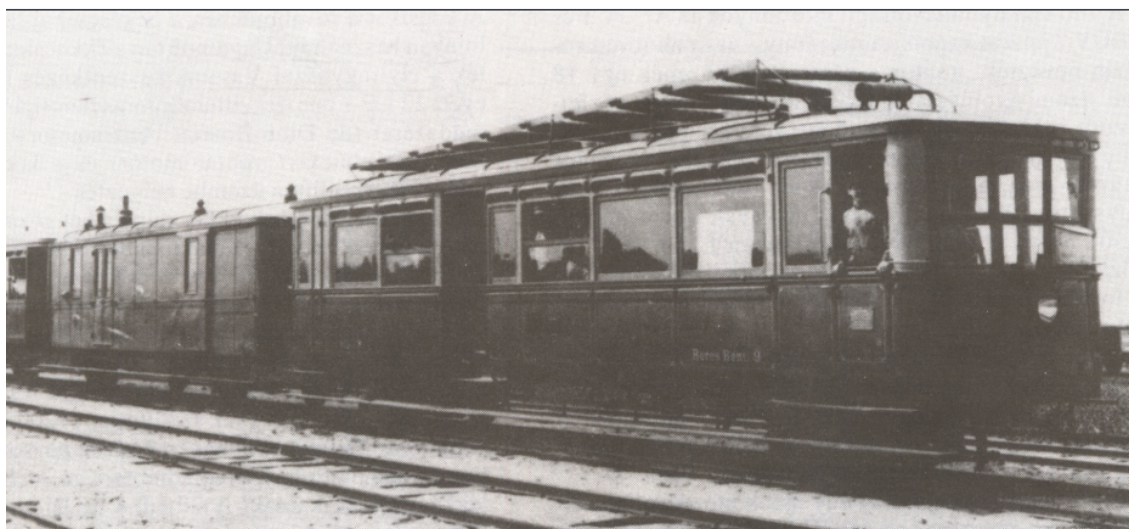
A vasúthálózatának kialakulásával megnyílt a lehetőség a termékek exportálására. A vasútvonalak irányát nagymértékben befolyásolta a 19. század közepétől kibontakozó gabonakonjunktúra. A helyi érdekű vasutak sűrűsége az I. világháború előtt jóval meghaladta az országos átlagot. A következő sorrendben adták át őket: 1880. május 1-én a Szarvas–Mezőtúr, 1882. november 25-én az Arad–Battonya–Mezőhegyes, 1883. május 20-án a Szeged–Makó–Mezőhegyes–Kétegyháza és november 17-én a Békés–Murony, 1884. január elsején a Kétegyháza–Elek–Kisjenő, 1887. november 1-én a Nagyvárad–Körösnagyharsány–Kótpusztá, 1889. szeptember 10-én a Gyoma–Kisújszállás, 1891. június 29-én a Dévaványa–Szeghalom–Kótpusztá vonalat helyezték üzembe füzesgyarmati elágazással. 1893. november 23-án a Szarvas–Orosháza–Mezőhegyes, és a Kiszénás–Kondoros, 1898-ban Füzesgyarmat–Püspökladány, 1899. június 9-én a Vésztő–Kötegyán, 1906. január 4-én pedig a Szentés–Orosháza közti szakaszt adták át.³⁷

Az első menetrendszerű motoros vonatjárat 1903. március 15-én Arad és Battonya között indult meg Láng Lajos kereskedelemügyi miniszter látogatása

³⁶ Tasi 20–21.

³⁷ Dénes 74. és Kószó 93–94.; Remes 20–21.; BML, közgy jkv. 6. és 674/1898. és Oh. képv. test. jkv. 30/1892.. valamint 44/1905.

alkalmából. Ez áttörést hozott a hazai motorkocsi üzem történetében. Ez volt az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak (ACSEV) fénykora. Ez a vasúttársaság közvetlenül a MÁV után következett a rangsorban, de technikai téren sok esetben megelőzte azt. 1904-ben teherforgalmát 1443 tonna cukorrépa, 20.003 tonna búza, 1903 tonna tengeri jellemezte az építőanyagok (kavics, mész stb.) mellett.³⁸



10. ábra: Az ACSEV Boros Béni 9. számú motorkocsija

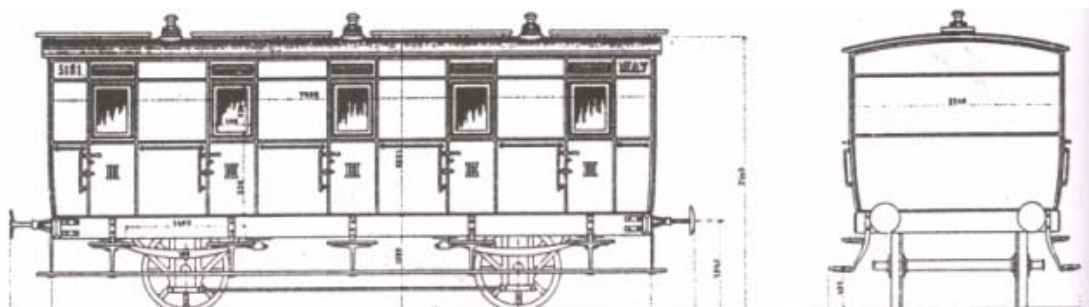
Gazdasági szerepük, súlyuk miatt érdemes megemlékezni a keskeny nyomtávú kisvasutakról is. Megépítésüket az uradalmak szükségletei hívták életre, mivel lovas kocsikkal lehetetlen volt a termények elszállítása a sáros utakon. E vonalak rugalmasságát a hordozható vágányrendszer biztosította. A hordozható (vagy repülő) vágányokat a kisvasút szállította a betakarítás helyére. Itt egy keretet (mezei váltót) helyeztek a meglévő vágányra, amely a járműveket a néhány perc alatt lefektetett repülővágányra terelte. Ezáltal a vonat a terményt a betakarítás helyétől közvetlenül a magtárba, vagy az átrakodó állomásra tudta szállítani.³⁹

Az Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt. (AEGV) vonalán az 1894. szeptemberében megnyitott Mezőkovácsháza és Kupapuszta közötti szakasz volt az első. Az AEGV a jól működő gazdasági vasutak példájául szolgált. Olcsó, egyszerű, mozgékony kisvasútként indult. Tarifáiban a vidék anyagi erejéhez, menetrendjében pedig a nagy vasutak

³⁸ Haraszti 102.; Kószó 95.; Hanzó 140.

³⁹ Bede 217.

csatlakozásaihoz igazodott.⁴⁰ A forgalom egy 1875, és egy 1879 óta üzemben álló 35 LE-s Krausz-cég gyártotta gőzmozdonnyal indult, melyekhez 60 kocsit szereztek be.⁴¹



11. ábra: Harmadosztályú vasúti kocsi szerkezeti rajza

1897-re elkészültek a vonal melletti tanyákra kiágazó vágányok. Ennek köszönhetően 3.585 Ft nyereség keletkezett. Elhatározták a bővítést a 49 km hosszú Békéscsaba–Mezőkovácsháza szakasszal. Bár a teherforgalom 1898-ban megindult, de hivatalosan csak 1899. július 22-én adták át. A vonal 90%-közúton haladt, abból 4 métert elfoglalva. Személyszállításra egy vonatpár közlekedett, de csak piaci napokon. A fő cél az olcsóság volt.⁴² „Sok időt és még több költséget takarít meg a szegény ember bevásárlásainál és sok értéktelen áru nyer értéket a szegény ember kezében, ha a helyi kis piacának határain túl mehet és felkeresheti a helyi központ piacát. Másrészt a kiskereskedő helyzete is javul, mert sokkal könnyebben szerezheti be áruit...” - összegezte a társaság főmérnöke, Sármezey Endre.⁴³

A teherforgalma zömét az őszi répa és a gabonaszállítás jelentette, melyhez egy januári, dohányszállítási hullám is társult. Mivel egy rossz termésű év is nagy kiesést jelentett, emiatt az igazgatóság szorgalmazta a személyforgalom növelését. Ehhez a motoros vontatás bevezetését találták célravezetőnek, mivel azt gyorsan menetkésszé lehetett tenni, ami sűrűbb járatokat tett lehetővé. Az üzemköltségei is kisebbek voltak a gőzmozdonyénál, így a menetjegyek árát is lehet csökkenteni.⁴⁴

Sármezeyt 1900. december 10-én megbízták a gőzmozdonyokkal való kísérletekkel. Ő a párizsi puteauxi de Dion et Bouton gyár kosijain alkalmazott gőzfejlesztőt és gőzmozdort találta a legalkalmasabbnak, bár azt vasúti járművekben még

⁴⁰ Haraszti 95–96.

⁴¹ MOL, Z. 1527. 9/1894.

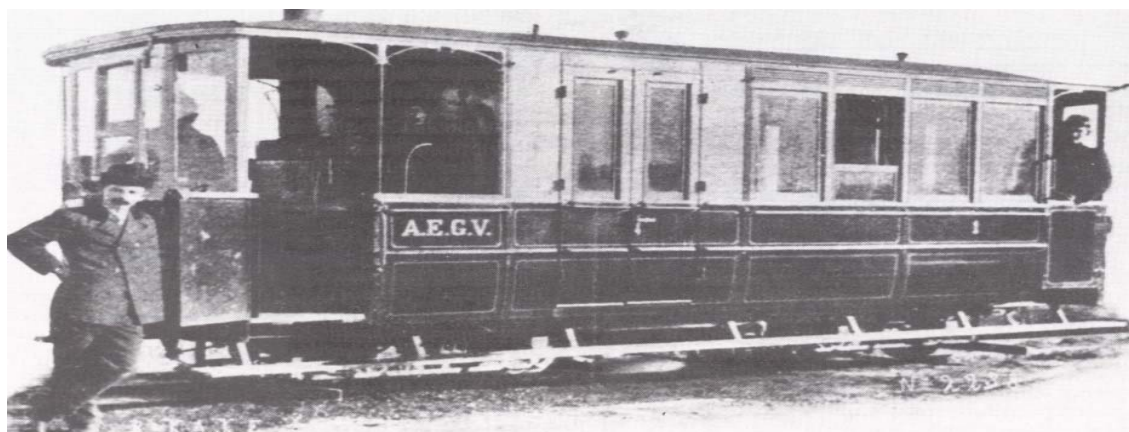
⁴² MOL, Z. 1527.: a II. közgyűlés jegyzőkönyve 1897. május 2. és 235/1898., továbbá 103/1899., valamint MOL, Z. 40. 1588. tétel

⁴³ MOL, Z. 1527. 7/1903.

⁴⁴ Haraszti 96–97.

nem alkalmazták. A kocsiszekrény legyártásához a Ganz gyárat sikerült megnyernie. A sötét meggy színű kocsi belsejét 4 részre osztották. Az első, másfél méter hosszú peronon helyezték el a gőzfejlesztőt és a 25 LE-s 2 hengeres, percenként 680 fordulatra képes gőzmotort. Kilométerenkénti fogyasztása 2 kg kocsz és 12 liter víz volt. Az úthoz szükséges kocszot és vizet itt tárolták. Ezután következett egy 1,5 m-es poggyászfülke. A kocsi egyetlen, III. osztályú utasterében 18 személy foglalhatott helyet. Fűtését az ülések alatt elhelyezett fáradt gőzzel oldották meg. Ide a hátsó peronról lehetett bejutni. A kocsi engedélyezett maximális sebessége 35 km/h volt és 30 tonna terhet (azaz 3–4 kis személykocsit) vontathatott.⁴⁵

A kocsit a gyár 1901 novemberében szállította le. 1901. december 22-én Mezőkovácsházáról 4 kocsival indult el, majd Újkígyóson még kettőt hozzácsatoltak, s Békéscsabára a menetidőt betartva érkezett meg. Menetrendszerően 1902. május elején állították forgalomba. Ennek köszönhetően a menetjegy árat 1,40 koronáról 50 fillerre csökkenthették, mégsem fizettek rá, mert az utaslétszám napi 53-ról 272 főre nőtt.⁴⁶ A teherforgalmat 3 db, 50 LE-s és 120 tonna vontatóképességű mozdony látta el, míg személyvonatként 5 motoroskocsi közlekedett.⁴⁷



12. ábra: Az AEGV első, 1001. számú gőzmozdonykocsija

Az 1903. szeptember 10-én megnyílt a vonal Békéscsaba–Békés közti szakasza, melyet 1904. április 9-én meghosszabbítottak Vésztőig. Ez a kisvasút volt Magyarország első kizárólag motoros üzemre berendezkedett vasútvonala! A falvak központjait érintő vonal tűzveszélyessége miatt gőzmozdonyokat nem is használhattak

⁴⁵ Haraszti 98.; MOL, Z. 1527. 78/1900.

⁴⁶ MOL, Z. 1527. 11/1901. és 64/1901., valamint 91/1902. , továbbá 61/1902.

volna. A MÁV Gépgyárától gőzmotoros mozdonyt rendeltek, amelyet traktornak neveztek. Ennek a gépterében egy 18 atmoszféra üzemi nyomással rendelkező de Dion-Bouton gőzfejlesztő állt. A mozdony két végén lévő kerékpárt egy amerikai Lifou rendszerű, 35 LE-s gőzmotor hajtotta meg, míg a középső futó kerékpár volt. 1.900 liter vizet s 180 kg faszénből készített kokszot vihetett magával. 10–12 kocsiálló vonatot is továbbítani tudott. 1906-ban egy 45 kW teljesítményű benzin-villamos üzemű mozdonyt is vásároltak az aradi Weitzer gyártól. Ez 73 t vontatott súllyal 28 km/h sebességet ért el. A békéscsabai belterületi személyforgalom lebonyolítására ugyancsak Aradról szereztek be egy kéttengelyű, 20 kW-os benzin-villamos motorkocsit, amely 18 ülő és 14 állóhellyel rendelkezett.⁴⁸

Újabb vonalát jelentette a Ludas–Vizesfás, majd 1905-ben a Géza megálló és Tótkomlós közötti szakasz. Fellendítette a vidék forgalmát, a nagybirtokosok sorra építették ki a hozzá csatlakozó gazdasági vasútjaikat: Bélmegyer–Fáspuszta, Újkígyós–Ókígyós, Szöllősi László major–Szöllősi Kis major, Kaszaper–Rózsa major, Tótkomlós–Békéssámson között. 1904-ben 43.781 tonna, míg a következő évben már 86.749 tonna árut szállított. Fénykorát az 1910-es években élte. 1910 és 1913 között a személyforgalma 645.895 főről 834.305 főre, teherforgalma pedig 89.345 tonnáról 176.410 tonnára emelkedett.⁴⁹

A Gyulavidéki HÉV 1894-ben épült meg. Gr. Almásy Dénes lóvontatású vasutat akart létesíteni Gyulától Paradicsom majoron keresztül Dénes majorig. Október 31-én át is adták a vasutat, mely a városon kívüli szakaszára gőzvontatásra is engedélyt kapott. 1905-ben alakították át keskeny, 760 mm-es nyomtávú vasútra, mely az Arad megyei Simonyifalváig 12 községet és 2 uradalmat érintett 40 km-es pályájával.⁵⁰

A Csorvási Gazdasági Vasutat a gr. Wenckheim-család építtette 1898-ban egy 9,5 km hosszú lóvontatású vasútként. A pályán 30 lóré látta el a forgalmat. A vasutat a falu vezetése is támogatta, mivel *„a községi lakosokra nézve, miután a vasútépítést nagyméretű cukorrépa-termelés teszi szükségessé, azáltal, hogy a lakosoknak állandó foglalkozást biztosít, igen előnyös...”*⁵¹ S valóban, amíg 1901-ben még csak 46.072, addig 1913-ban már 93.195 mázsa cukorrépát szállított be Csorváásra.⁵²

⁴⁷ MOL, Z. 40. 1588. tétel

⁴⁸ MOL, Z. 1527. 73/1903. és 16/1904., valamint 16. és 20 és 46/1904., továbbá 26/1907.

⁴⁹ BML, AEGV: a részvénytársaság jelentése és zárszámadása az 1910., 1913. üzleti évről.; Bede 223.; Hanzó 139.

⁵⁰ Bede 225–226.

⁵¹ BML. közgy. jkv. 324/1898.

⁵² Bede 221.

A Sarkadi Gazdasági Vasutat is a cukorgyár miatt építették. 1912-ben kapta meg az üzemengedélyt, amikorra elkészült a Sarkadi Cukorgyár–Fűszeg–Tarhos közötti szakasza. Fűszegen csatlakozott hozzá a dobozi uradalom kisvasútja. Ezen csak teherszállítást bonyolítottak le MK498 sorozatú gőzmozdonyokkal.⁵³

E kisvasutak bekapcsolták térségünket az országos forgalomba. Segítették a mezőgazdasági árutermelés fejlesztését, egyúttal viszont az építésükben részt vállaló települések jelentős eladósodásával is együtt jártak. A vasút ipartelepítő hatása (malmok, téglá- és cserépgyárak, cukorgyárak csoportosulása a nagyobb állomások körül) a nagy tömegű árút kínáló kereskedelmi cégek helyválasztása (főként a fatelepek) erőteljesebben csak az 1890-es évektől bontakozott ki. A vendéglátás létesítményei az olcsó kiskocsmáktól az igényesebb éttermekig, szállodákig s nemegyszer a nyilvánosházakig céltudatosan települtek a forgalmas vasútállomások mellé. Gyakran épültek laktanyák is a pályaudvarok közelébe. Mindez mutatja, hogy a vasútvonal általános fejlesztő erejének a településenkénti érvényesülése összetett és sokirányú lehetett. Mindazonáltal jól látható a vasútállomásnak a települések szerkezetére gyakorolt hatása. Az állomás a településtől nagyobb távolságra létesült. Ezt a hézagot azonban már az első világháborúig kitöltötték a nagy területigényű ipartelepek. A vasutasság életmódjának, mentalitásának kisugárzása pedig új elemeket hozott a paraszti világba, s urbanizáló hatással járt. Néhány helyen a vasúton túl külön falusias településrész alakult ki, otthont adva a vasúti dolgozóknak, s az állomás körüli üzemek munkásainak. Ez szembejelenően különbözött akár a módosabb gazdák, akár a napszámosok által lakott területtől.⁵⁴

A vasúthálózat kiépülése maga után vonta a kereskedelem fellendülését. 1877-ben 598, 1887-ben 1219, 1893-ban 1641 önálló kereskedő élt a megyében.⁵⁵ Megjelentek a hitelintézetek: az elsőt, a Békés megyei Takarékpénztár Egyesületet 1863-ban nagybirtokosok hívták életre. A kiegyezést követően egymásután jöttek létre a takarékpénztárak, népbankok, önszegélyező- vagy hitelszövetkezetek. Vidékünk bankjai a fővárosi pénzintézetek érdekkörébe tartoztak. A külföldi tőke beáramlása csak 1879 után vette kezdetét.⁵⁶

⁵³ Bede 227.

⁵⁴ Szabó F. 1996. 86–87.; Hanzó 114., 117.

⁵⁵ AKIK 1877. 119. és 1887. 87. és 1895. 80.

⁵⁶ Hanzó 1957. 103.; Hanzó 104–106.

1.2. Közutak állapota

Korszakunk elején kevesebb jelentőséggel bírtak az év nagyobb részében szinte használhatatlan közutak. Nagyobb szerepet a vasút kiépülésével nyertek, a vasútállomásokhoz történő áru fuvarozás kapcsán. A vasút által vált lehetővé nagyobb mennyiségben kövek szállítása az utak járhatóbbá tétele érdekében. Sok helyütt (pl. a Sárreéten) előbb a vasútnak kellett megjelennie ahhoz, hogy megkezdődhessen a közutak kiépítése. A századforduló táján felgyorsuló motorizáció újabb lökést adott a közútfejlesztésnek.

Csabán 1868-ban fogtak hozzá a kövesút építéséhez, de a Gyula melletti remetei hídtól a csabai vasútállomásig terjedő út csak 1875-re készült el. Gyulán a Béke sugárút kikövezését 1874-re fejezték be. 1883-ban Szarvason, 1884-ben Békéscsabán, Gyomán és Mezőberényben, 1885-ben Orosházán és 1886-ban Békésen is elkészült az indóházi út. Az 1889-re megépült Szarvas–Szentandrás és a Gyoma–Endrőd közötti út is a vasútállomásokhoz csatlakozott. 1892 és 1893-ban Csorvás és Kétegyháza, 1894-ben pedig Vésztő, Füzesgyarmat, Tótkomlós és Szeghalom is kövezett utakat épített a vasútállomásáig. A füzesgyarmati és tótkomlói utakon először építettek kísérletképpen aszfaltmakadám utat 200–200 méter hosszúságban.⁵⁷

Ezek az utak teremtették meg az áruszállítás zavartalanságát. Az indóházi utak közepe 3 m szélesen „idomított kővel,” két szélén pedig hasított kővel készült. Ezt hívták „vegyes építési mód”-nak. Orosházán, Gyulán és Békéscsabán több utcát is kiköveztek az 1880-as évek végére. Bár 1890-ben az indóházi- és törvényhatósági utak hossza 480 km-re nőtt, de ebből alig 40 km volt a kikövezett út. Közülük is csak 8 km-t tettek ki a makadám utak. A kövezett utak hossza 1904-ig 122 km-re nőtt.⁵⁸

Az 1901-ben Orosháza–Gádoros között épített út nevezetessége, hogy klinker téglából rakták ki. Az első alföldi transzverzális út részeként készült el a Gyula–Békéscsaba–Szarvas közti szakasz 1896 és 1898 között. Az 5 méter széles kőburkolatot az út közepén 3 méternyi idomkőburkolat és mellette 1–1 méteres ciklops kőszegély jelentette. 1903 és 1910 között épült meg az Orosháza–Csanádapáca–Békéscsaba–Körösladány–Szeghalom közti, újabb transzverzális út.⁵⁹

⁵⁷ Czeglédi 41–42., valamint 47. és 58.

⁵⁸ Czeglédi 43. és 49. valamint 55., továbbá BML, közgy ir. 511/1891.

⁵⁹ Czeglédi 50–54.

1906-ban vásárolta a megye az első gőzhengert, melyet egy újságíró „*Visszaélések a magyar ipar nevében*”⁶⁰ címmel támadott meg. Arra hivatkozott, hogy a budapesti Szivattyú és Gépgyár külföldről vásárolta a henger szerkezetét, ami ellentétes a beruházási törvénnyel. Bár a gyár megvette a szabadalmat, mégsem tudta legyártani a hengert, s azt egy osztrák cég adamsthali gyárában készítették el. Széntartójában 50 kg szénnel, víztartójában 220 l vízzel együtt 13.050 kg volt az összsúlya. Első tengelyére 5.170 kg, a hátsóra pedig 7.880 kg esett. Először április 24-én, a Gyula–Csanádapáca közti út építésénél alkalmazták.⁶¹

1910-ben már 350 km kikövezett út volt a megyében. A községi utak közül azonban egy sem, a törvényhatósági utaknak is csak 57% lett kiépítve, míg az állami utak kiépítettsége teljessé vált. 1915-re 422 km-re nőtt a köves utak hossza. Ám a világháború alatt a közutak úgy lekoptak, hogy sok helyen már az útalap is hiányzott.⁶²

1.3. Hidak, vízi közlekedés

A járműforgalom növekedése megkövetelte a hidak korszerűsítését is. 1870-es években épül hidakat 4 tonna teherbíró képességűre, míg az 1880-as évektől a fahidakat 6 tonnás, a vasszerkezetű hidakat 12 tonnás teherbírására tervezték. Szaporodott a kőhidak száma: 1875-ben Békéscsabán, majd 1883–1888 közt öt új híd épült: Gyomán, Gyulán, Békésen, Dobozon, s a Sebes-körösön a Foki zúgnál.

1891-re készültek el az első: a gyomai és a békés-dobozi vasszerkezetű hidak. Ezeket a Schlick gyár építette. A dobozi híd a mederszéleken kőpillérekre támaszkodott. Alapozásukat 18 db 30 cm átmérőjű 5,30 m hosszú facölöp alkotta. A két kőpillére 41,3 m hosszú, csonka szegmens alakú acélrácsos felszerelés került. A híd teljes hossza 180,3 m volt, szélessége a vasszerkezetnél 6 m lett, a régi faszervezeti részeknél viszont 3,50 m maradt. A hidak járófelülete továbbra is padló volt. 1885-ben Szarvason, majd Köröstarcsán, 1902-ben pedig Gyulavárinál készült új híd. Ez még ma is áll. 1904-ben adták át a békési, és a mezőberényi 1906-ban a békésszentandrás hidakat.⁶³

1909-ben emelték az átépített gyomai acélszegmens főtartós, alsó pályás ötnyílású, 174,4 m hosszú hidat. 1910-ben készült el a szeghalmi Berettyó-híd és a

⁶⁰ Pesti Hírlap 1906. április 26.

⁶¹ Czeglédi 56.

⁶² Czeglédi 57. és 60.

⁶³ Czeglédi 62.

szeghalmi Sebes-Körös híd. 1912-ben a remetei Fekete-Körös híd, 1914-ben a Fehér-Körös hidat is forgalomba helyezték. A Győri Vagon és Gépgyár szállította le. Ennek felszerkezete különbözik a megye többi, csonkaszegmens alakú hídjától, s inkább az Erzsébet-hídra emlékeztet. Korábban a békési Kettős-Körös hídnak csak 50 métere készült el vasból, így elhatározták az átépítését. A régi híd mellé fából szerkesztett mederpilléreket készítettek, s erre az ideiglenes lábazatra áttolták a régi híd vasszerkezetét. A felszabadult medernyílásba a 2 régi mellé 2 hidfő-pillért is építettek. A medernyílás 41,30, a három ártéri nyílás 42,50 fesztávolságra épült. A világháború előtt még az endrődi Hármaskörös-hídat adták át. Negyedszázad alatt 15 hidat építeni igazán elismerésre méltó vállalkozás volt. S emellett még 1910–1912 közt megépült a megye első közúti felüljárója Békéscsabán, az orosházi út végén, a vasút felett.⁶⁴

A hídépítésnél oda kellett figyelni a hajózhatóság biztosítására. Először a Dunagőzhajózási Társulat kísérletezett a gőzhajózást beindításával a Körösön. Ám 1875. október 2-án a csekély vízállás miatt „*a hajó Endrőd tájékáról visszafordulni kényszerült...*” Azután 1878-ban értesülünk róla, hogy augusztus 11-től Szarvas és Gyoma között a Petőfi nevű csavargőzös közlekedett.⁶⁵

1.4. A mezőgazdaság helyzete és technikai fejlődése

Az első ipari üzemek a helyben található nyersanyagra alapozva épültek. Nem véletlen, hogy az úttörők az élelmiszeripar területén jelentkeztek, hiszen Békés megye gazdaságában a mezőgazdaságnak jutott a vezető szerep, és a Monarchia határain belül biztos piacra számíhattak a feldolgozott mezőgazdasági termékek. Dolgozatomnak nem feladata a mezőgazdaság fejlődésének elemzése, csupán néhány adattal szeretném érzékeltetni azt a hátteret, amire a megye élelmiszeripara alapozódott.

1870-ben a vetésterület 68,5%-át, 1895-ben 63,5%-át, 1911 és 1915 között pedig 58,6%-át foglalták el a kalászosok. A búzáé volt a fő szerep. 1870-ben és 1895-ben a vetésterület 45,6%-át, az 1910-es évek elején pedig a 40,8%-át az őszi búza foglalta el. Ekkor Békés megyében termesztették az ország búzamennyiségének 3,6%-át, amivel a megyék között a hatodik helyet foglalta el.⁶⁶ 1883-ban az össztermelés meghaladta az egymillió mázsát, ami az 1900-as évek elejére mintegy másfélmillióra növekedett. Jó

⁶⁴ Czeglédi 63–64.

⁶⁵ Czeglédi 45.

években, mint például 1887-ben és 1895-ben, megközelítette a kétmillió mázsát is. A gabonapiac központja Orosháza volt, ahonnan kb. 900 kocsi búzát szállítottak el.⁶⁷

A javuló termésátlagok mögött erőteljes gépesítés figyelhető meg. 1871-ben már 88%-ban vasekével dolgoztak, s 1895-ben a vasborona használata is elérte az 50%-ot. Előbbi esetben a megyék közt a 7., utóbbival pedig a 4. helyet érte el Békés, sőt a vetőgépek használatában is az élen járt.⁶⁸

A faekét a fagerendelyű, vasfejú eke kezdte kiszorítani, de az uradalmakban már az 1840-as években megjelent a teljesen vasból készített eke. A századforduló előtti évtizedben vált általánossá a használata. Az ezt megelőző Vidacs-eke fagerendelye akácfaéből, az eke feje pedig vasból készült. Járása biztosabb, szabályozása tökéletesebb volt a faekéknél. A gőzeke egyenletesebben tudott szántani. Az első gőzekét Vésztőn 1902-ben szerezte be az egyik uraság. Az 5–10 cm-es fagyot is bírta, így egész télen járhatott. Ekekapából használtak kis- és nagykerékűt is. Az utóbbi jobb volt, mert nem imbolygott annyira. A régebbiek gerendelye és szarva fából volt, az újabbak teljesen vasból készültek. Egy nap alatt 3–4 kh-at műveltek meg vele.⁶⁹

Vetőgépek közül a sorosgép mellett szórógépet is használtak. Ez utóbbit akkor, ha a csöves vetőgép a lágy talajon bedugult. A földre egyenletesen szétszórta a magokat elfogasolták. Egy nap alatt a vetőgéppel 10 kh-at is be lehetett vetni.⁷⁰

Az aratógépek alkalmazása nem vált általánossá. 1914-ig minden 15. tanyán használták, de elterjedésüket a világháború megakadályozta. Egy részük marokrakó, más részük kévekötős volt. Naponta 5–6 kisholdat levágott.⁷¹

A lóval való nyomtatást kiszorító gőzcséplőgép rohamosan terjedt. Az 1873-as 35 darabról 1901-re 653-ra nőtt a számuk: ekkor Békéscsabán 80, Orosházán 73, Mezőberényben 59, Gyulán 17 üzemelt, a csanádi részekben pedig 181 volt munkába fogva. Már az I. világháború előtt géppel csépeltek a gabona 90%-át. *„A gőzcséplőgép elkergette a lovakat a szérűről épp úgy, ahogy a szél- és szárazmalmokat elpusztította. A gőzcséplő, amely még az 1870-es években raritás volt – ma (1920 körül – L. R.) már Csabán 84 db van és... jól jövedelmező vállalkozás.”*⁷²

⁶⁶ HSK. III. füzet és Mg. Stat. III. kötet 11., valamint a MSK 66. kötet 34–37. és 24–25. s 8–9.

⁶⁷ AKIK 1883. 9. s 1887. 16. és 1895. 13. továbbá 1903. 6., valamint MSK 66. kötet 72–73.

⁶⁸ Vargha I. 323–339. és Barbarits 142. és 198.

⁶⁹ BML, Wenckh. ir.: Kiadási főkönyv 1902.; Nagy 1973. 446–447. és 450. valamint 460.

⁷⁰ Nagy 1973. 454–455.

⁷¹ BML, alisp. ir. 248/1901 és 24/1907., illetve CSML, Közig. Biz. ir. 400/1901; Nagy 1973. 465.; Nagy 1965. 142–143.

⁷² Fábry 165.

Dobozon 1906-ig nyomtattak, de az uraság már 1890 óta csépelte. Orosházán már 1870-körül megjelentek a cséplőgépek.⁷³ A lóval hajtott „járgányos cséplőgép” esetében a járgány a földhöz volt rögzítve. A ló körbe-körbe járt. A járgányon szíjtárcsa volt, a cséplőben meg vasszeges dob. A cséplő csak kiverte, de nem tisztította a szemet. A hosszú szalmát a nagyolórosta külön szedte. A szalma a végén, a törek a hasán jött ki. A magot szelelőrostával tisztították.⁷⁴ A húzatós cséplőgépnek faküllös kerekei voltak. Orosháza táján az 1890-es években átalakították őket önjáróvá és 1906 után már zömmel ilyeneket lehetett látni. Dobozon viszont 1910-ben jelent meg az első húzatós gép, s csak 1920-as években alakították át őket önjáróvá.⁷⁵

A termelés eredményességéhez hozzájárult, hogy Mokry Sámuel kiváló minőségű búzát fejlesztett ki. De meg kell említeni Baross László nevét is, aki sikeresen folytatta ezt a tevékenységet. Mivel ekkor a szárazságtól szenvedett a mezőgazdaság, Mokry igyekezett a szárazságnak ellenálló, jól bokrosodó és nagy kalászt hozó búzafajtát előállítani. 1875-ben, Gyulán jelent meg Búzanemesítés című műve, mely ebben a témában az első magyar szakkönyvként látott napvilágot. Az állam nem ismerte fel munkája hasznát, de a gazdák szívesen vásárolták vetőmagjait.⁷⁶



13. ábra: Mokry Sámuel. 1832-ben, Bács megyében született. 1858-ban hívták meg tanárnak Békéscsabára, az Evangélikus Gimnázium elődjébe, melynek igazgatójává és a gyülekezet magyar hitszónokává is megválasztották. Szembetegsége miatt 1864-ben lemondott, s apósa biztatására és anyagi támogatásával Gerendápusztán kezdett el gazdálkodni. 1867-ben a Békés megyei Gazdasági Egylet titkára lett: kiállításokat szervezett, gépbemutatókat tartott. 1900-ban felköltözött a fővárosba, s 1909-ben ott is halt meg.

14. ábra: Baross László 1865-ben, Felsőzsemberén született. 1895-ben került József főherceg bánkúti (Elek melletti) uradalmába, melynek 1911-től jószágfelügyelője volt. Ott is halt meg 1938-ban. Növénynevelését a bánkúti lófogú kukorica megalkotásával kezdte, majd 1900-tól a cukorrépával, 1908-tól a búzával foglalkozott. 1928-ra kifejlesztette a B 1014-t, a B 1201-t és a B 1205-t. 1947-ben ezek adták az ország termése 60%-át.



⁷³ Nagy 1973. 467.; Nagy 1965. 159.

⁷⁴ BML, alisp. ir. 739/1873, illetve Közig. Biz. ir. 33/1886, 248/1901.

⁷⁵ A húzatós cséplőgépeket még lovak vontatták, nem volt önjáró. Nagy 1965. 159. és 1959. 7.

⁷⁶ Csabai olvasókönyv I. 166–167.

Fontos megemlíteni a mezőgazdasági termelés belterjessége irányába tett lépések között Stark Adolf szőlőnemesítőt. Az ő nevéhez fűződik a világ egyik legismertebb hibrid szőlőfajtájának (csabagyöngye) az előállítás. A szőlő nemesítése a világhírű Mathiász János (Tokaj-hegyaljai magyar szőlész-borász) nevéhez fűződik, de azt Stark Adolf nevelte fel. E legkorábban beérő csemegeszőlő halványsárga bogyóit a világ szinte minden szőlőtermelő országában termesztik. 1834-ben, Bártfán született. 1860-ban nyitott vas- és fűszerkereskedést Békéscsabán. Itt ismerkedett meg a kertészkedéssel. Ekkor kezdtek elterjedni a csemegeszőlők Európában. 1869-ben alapított csemegeszőlő telepén nemesítette ki hét világhírű szőlőfajtáját. Több mint húsz holdnyi szőlőültetvényt gondozott. 1920-ben hunyt el.⁷⁷

1903-ban már több mint 1.500 tonna csemegeszőlő került piacra a megyéből.⁷⁸

Az ipari növények termesztésében Békés vármegye az I. világháború előtt nem játszott vezető szerepet. Csanád viszont jelentős helyet foglalt el az ország dohánytermesztésében s az 1890-es évektől megindult a seprőcirok ültetése is. A századfordulótól a kelet-csanádi és az Arad megyei birtokosok a mezőhegyesi gyárnak szállították a répát, és a sarkadi cukorgyár is előmozdította az uradalmi répatermelést.⁷⁹

Békés megye húsiparának a mezőgazdaság adta meg az alapját. A vármegye több mint egymillió mázsás eredményével kukoricatermesztésben kilencedik helyen állt az I. világháború előtti Magyarországon. Az akkori termelés 2%-át adta. A mezővárosokban sok sertést hizlaltak s az 1870-es évektől megjelent az iparszerű hizlalás is. A Békéscsabai Sertéshizlaló Rt évente 10–15.000 sertést értékesített. Az állattenyésztés másik jelentős ágává a baromfitartás vált. 1895-ben a mai megye területén 1 millió 68 ezer baromfi volt. Két olasz baromfi exportcég 1900-ban már 1.610.907 darab vágott és élő baromfit szállított el orosházi telepéről.⁸⁰

Az állattenyésztés gépesítése még gyermekcipőben járt. Érdekes újdonságként számolt be azonban a Baromfitenyésztés című lap 1904-ben az orosházi Szabó István és Társa által a Hódmezővásárhelyi kiállításon bemutatott keltető gépről: *„Ez a gép villamossággal van berendezve. A melegségét villamoskészülék szabályozza. Az elemek feltöltése nagyon egyszerű. A gépből a lakásnak bármely részére villamos-csengő vezethető, amely a legkisebb rendellenességet folyamatos csengéssel jelzi.”* A gépben

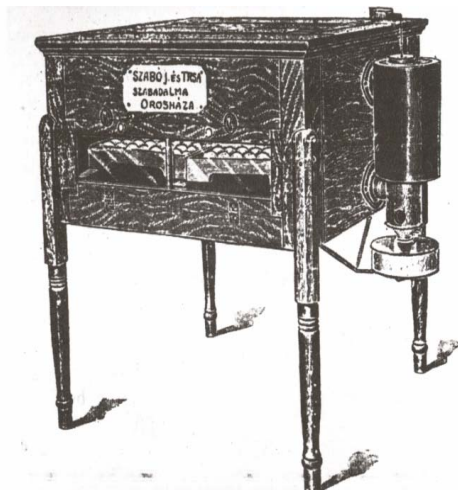
⁷⁷ CSOK I. 167–168.

⁷⁸ AKIK 1903. 15.

⁷⁹ MSK 66. kötet 24–25.

⁸⁰ MSK 66. kötet 13. és 168–169.; AKIK, 1913. 29.; Mg. Stat., illetve BML, fősip. ir. 185/1902.

lévő vizet a burkolatra erősített petróleumlámpa melegítette. A szerkezet felkeltette a minisztérium figyelmét is, s államsegélyt helyezett kilátásba a gyártására. Szabó eredendően ecetgyáros volt, s szabadalmát eladhatta, mert a következő évben „Elektra” nevű tojáskeltető gépét a Kogler és Rossner cég gyártotta.⁸¹



15. ábra: Szabó István és Társa csirkekeltető gépe 1904-ből

2. A gyáripar kialakulása Békés megyében

Bár a kiegyezés után nőtt az ipar szerepe, mégsem vált jelentőssé. Növekedési üteme nem érte el az országos átlagot. 1900-ban a népesség 10,5%-a (39.654 fő) élt az iparból, ez tíz év alatt 11,7 %-ra nőtt (47.981 fő).⁸²

Ha az ipari népesség területi eloszlását vizsgáljuk, három város jelentőségét emelhetjük ki: Gyuláét, Békéscsabaét és Orosházaét. Az ipar fejletlenségét mutatja, hogy a megye ipari kereső népességének a 60%-a önálló kisiparosokból tevődött össze még 1910-ben is. A sok széttagolt kis műhely, az erős agrárkötődés miatt ipari munkásságról az I. világháború előtt csak erős megszorítással beszélhetünk. 1910-ben is csak 17%-uk, 3.725 fő dolgozott húsz főnél többet foglalkoztató munkaadónál.⁸³

A kisipar kapitalista fejlődésének szervezeti kereteit a céhek 1872-es eltörlése teremtette meg. A megyében megszűnő 70 cég helyébe 44 ipartársulat lépett.⁸⁴ A legtöbb kézműves a paraszti élet igényeihez igazodó szolgáltatásokban dolgozott. 1910-

⁸¹ Baromfityenyésztés 1904. szeptember 25. és 1905. február 11. és Orosházi Újság 1904. augusztus 7. *Természetesen a „szabályozza” szó a korabeli szóhasználatnak felel meg. Csak jelzés adásáról lehet szó, amit emberi beavatkozásnak kellett követnie (a szerző).*

⁸² MSK 2. k. 1900. évi népszámlálás II. rész és 48. k.: 1910. évi népszámlálás II. rész.

⁸³ MSK 2. k. 1900. évi népszámlálás II. rész és 48. k.: 1910. évi népszámlálás II. rész.; Becsei 51.

ben 937 kovács, 932 asztalos, 1.965 szabó, 2.625 cipész és csizmadia, 244 pék, 479 hentes, és mészáros, 918 kőműves és 754 ács tevékenykedett Békés vármegyében.⁸⁵

Az ipari népesség száma és aránya⁸⁶

(I. Az ipari népesség száma; II. százalékos aránya)

	1900		1910	
	I.	II.	I.	II.
Békéscsaba	828	5,5	1522	9,0
Gyula	728	5,5	1424	6,9
Orosháza	487	0,9	1240	3,6
Szarvas	525	3,6	464	3,4
Békés	933	1,5	830	0,6
Mezőberény	765	3,6	906	4,3
Gyoma	374	1,9	438	2,0
Szeghalom	22	9,9	142	2,1
Battonya	1328	9,6	1312	10,1
Elek	161	4,1	1200	16,5
Déaványa	093	8,5	1318	9,8
Sarkad	36	10,7	1162	12,1
Mezőhegyes	164	15,8	1402	17,6

Az iparvállalatok nagysága Békés vármegyében, 1910.

	Összes	Segéd nélkül	1–2	3–5	6–10	11–20	21–50	50–100	100-nál több
Békés megye	8159	5039	2156	695	184	54	31	6	5
Békéscsaba	1198	684	313	123	53	14	11	2	3
Gyula	941	547	238	105	29	16	6	1	2
Orosháza	1041	605	270	122	23	12	9	1	-

A kézműipar területét az 1880-as évek végétől válság sújtotta. Ennek az oka a manufaktúris- és gyáripar meglepedésében keresendő. Egyes iparágakban az olcsó tömegtermékek kiszorították a kisipari árukat. Ám a szolgáltató jellegű iparosok tovább

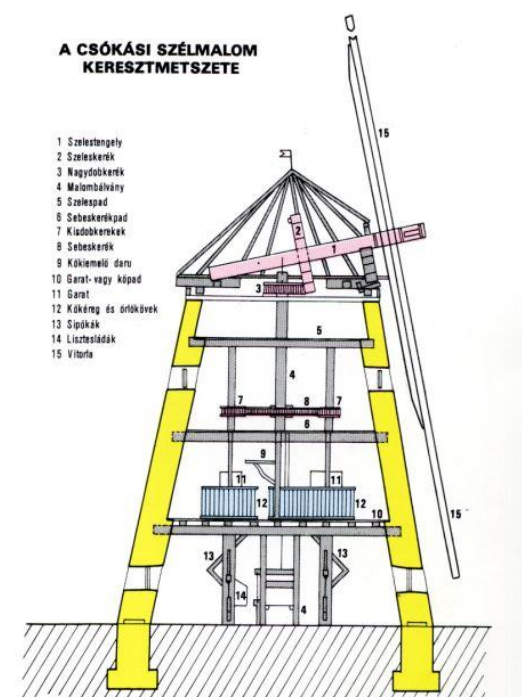
⁸⁴ AKIK 1877. 138–140.

⁸⁵ MSK 2. k. 1900. évi népszámlálás II. rész és 48. k.: 1910. évi népszámlálás II. rész.

⁸⁶ MSK. 2. k. 1900. évi népszámlálás II. rész és 48. k.: 1910. évi népszámlálás II. rész.

prosperáltak.⁸⁷ A háziipar legjelentősebb ága a közel ötezer családban űzött háziszövés volt. Ezt a tevékenységet Békéscsabán és Mezőberényben állami segítséggel újították fel. 1892-től több száz bedolgozót foglalkoztattak.⁸⁸

A kiegyezés korára esik két háziipari technikájú iparág meghonosodása. Az egyik a cirokseprőgyártás. Kisebb műhelyek után 1894-ben indult a szezonban 100–120, nyáron 30–50 munkást foglalkoztató orosházi Tafler-gyár, amely hosszabb ideig Orosháza legnépesebb üzeme volt. Termékeinek nagyobb felét exportálta.⁸⁹ A csorvási Wenckheim-uradalomban 1903-tól működött egy seprőkötő üzem, 30–40 dolgozóval.⁹⁰ A másik iparág a békési kosáripár, amely 1893–1896 között kosárfonó tanfolyamként, majd állami kosárfonó iskolaként átlagban 30 tanulóval működő intézményből nőtt ki. 1912-ig 120 kosárfonót képeztek ki Békésen.⁹¹



16. ábra: A „történelemmé váló” békéssámsoni csókási szélmalom

Az élelmiszeripar területén először a *malomipar* indult fejlődésnek. Ez az iparág nőtt ki leghamarabb a kisipari keretek közül és jelentős tőkés vállalkozásként működött tovább. A magasabb szervezettségű ipar első úttörői a gőzmalmok voltak. Az élelmiszeripari munkások egyharmada a malomiparban dolgozott. Az 1880-as évek

⁸⁷ Zsilinszky 123–127.

⁸⁸ Szabó F. 1973. 253–254.

⁸⁹ Orosházi Újság 1894. május 20. és június 24.: Mi újság? Három söprűgyár Orosházán. BML, főisp. biz. 2/1908.

⁹⁰ Magyar Ipar 1882. 15.

⁹¹ AKIK 1912. 86–88.

közepére a gőzmalmok háttérbe szorították a száraz- és szélmalmost, 1886-ban 75 működött Békés vármegyében. 1894-ben a magyarországi malomipar összteljesítményének 2,6%-a a megyei malmokból származott. A nagy gőzmalmok évi 43.700 tonna, míg a kisebb malmok 57.500 tonna búzát őröltek meg. A központ Békéscsaba lett, mellette Orosháza, Szarvas és Elek emelkedett ki.⁹²

Az Első Békéscsabai Gőzmalom Pain Antal alapította. Utána több tulajdonos váltotta egymást: 1860-ban Epstein Lipót, Simon, Mórítz és Lajos vették meg, majd 1866-ban Deutsch Bernát pesti kereskedő bérletébe került. 1872-ben vette át Rosenthal Márton gyulai szappan- és gyertyaöntő mester. Ezután kezdett felvirágozni az üzem. 1893-ban 9.638 tonna lisztet adott el, 1895-ben 180.000 q búzát őrölt. Mintegy 25.000 q finomlisztet szállított Angliába és Franciaországba, a többit Ausztriában és belföldön értékesítette. 1905-ben a malom területére is bevezették a gazdasági vasutat, 1907-ben 650 LE-s Erste Brrüner Triplex gőzgépet szereltek be. 1912-re félig automatikus 5 vagonos malommá fejlődött, 1913-ban teljesen új, 12 vagonos, automatikus malmot építettek a régi kibővítésével. Ekkorra a pécskai után ez lett a Dél-Alföld második legnagyobb malma (332.000 q búzalisztet őrölt ki 1914-ben). Később a vállalat Első Békéscsabai Gőzmalom Rosenthal Márton R.T. néven részvénytársasággá átalakult át. A következő márciusban lisztpor robbanás következtében az épület leégett: *„szörnyű tűz volt, két hétig folyton égett benne a sok felhalmozott gabona, liszt, néha óriási robbanásokkal, de hamvaiból Phonixként újraéledt s 5 emeletnyi magasra nőtt fel. Legmagasabb gyárépület Békéscsabán, majdnem vetekszik a nagytemplommal...”*⁹³ Decemberre egy 4 vagonos, hadiőrésre berendezett kismalmot helyeztek üzembe. Teljes újjáépítése után, 1916-ban azonban 15 vagonos malommá alakították át, amely 250 vagonos silóval rendelkezett. Az erőgép fordulatszámát százra emelték, így 800 lóerős géppé vált. A megnövekedett kapacitás miatt a szállítási gondjainak megoldására már kevésnek bizonyult a keskeny nyomtávú vasút. Az őrlemények nagyobb részét két teherautóval és szekérfuvarral vitték a csabai vasútállomásra. Az akkor ritkaságszámba menő első teherautót 1901-ben vásárolta a cég, a másodikat pedig 10 évvel később. Ám az alapvető megoldást az 1920-ban befejezett normálnyomtávú vasút jelentette. Békéscsabán jelentős malom volt még a Kovács Mihály gőzmalom, melyet 1888-ban alapítottak. A malom napi teljesítménye 1910-ben 3, majd 1916-ban 5 vagon volt.

⁹² AKIK 1886. 77–81.; MSK XIII. k. 44–45.

⁹³ Fábry 164.

Ezekon kívül még négy említésre méltó gőzmalom működött: az Erzsébet gőzmalom, Braun Hermann gőzmalma, a Gécs és társai gőz- illetve Dén József hengermalma.⁹⁴

Az orosházi malmok közül a négy legnagyobb: Ádász és Társai, Győri József és Társai, Schweighofer Lambert, Medgyaszai és Társa. Az előbbi kettő csak napi 60 mázsa őrlésére volt képes, míg az utóbbiak 200 illetve 384 mázsára.⁹⁵ A század első éveiben létesített gőzmalmot Gémes Ferenc, aki a csalásokra épített vállalkozói kedv megtestesítője volt. Kétszer is biztosítási csalással bővítette nagyobbra az általa felgyújtott malmot, míg a harmadik tűz után, 1913-ban kiderült a turpisság. Hitelezői elől Amerikába szökött. Mindenesetre ügyes reklámfogásaival hozzájárult az orosházi kenyér országos hírnevének megalapozásához.⁹⁶ Az I. világháborút megelőzően még Szarvas és Elek játszott szerepet az országos liszt piacon.⁹⁷

A cukoriparban két jelentős gyár létesült a megye mai területén: Mezőhegyesen és Sarkadon. Az elsőt osztrák tőkével alapították 1889-ben. Létesítésében jelentős szerepet játszott, hogy a cukorfogyasztásra kedvező adórendszert vezettek be, mert nem a feldolgozott nyersanyag mennyiségét, hanem az előállított cukorértéket adóztatták meg. Az állam a cukorgyárakat szállítási kedvezményekben és (1902-ig) cukorexport privilégiumban is részesítette, amennyiben a Monarchia vámterületén kívülre termelt. A sarkadi gyárat a cukorexport és a hazai fogyasztás gyors növekedése időszakában, 1911-ben alapították a Hatvani, a Wenckheim, a Tisza és az Almássy-családok tőkéjével. A két gyár közül a mezőhegyesi volt a nagyobb kapacitású. 1911 és 1914 között ott évente átlag 1 millió 905 ezer mázsa répából 240 ezer mázsa nyerscukrot állított elő 975 férfi és 295 női munkás. Sarkadon ugyanekkor 1 millió 286 ezer mázsa répából 165 ezer mázsa nyerscukrot termelt 400 férfi és 60 nő. 1911 és 1914 között a két gyárban dolgozták fel Magyarország cukorrépatermésének 8,5 %-át, s bennük állították elő a nyerscukor közel 8%-át.⁹⁸

A másik terület, ahol az első üzemek megjelentek az építőipar volt. Meghonosodását elősegítette, hogy elterjedőben volt a polgári igényeket kiszolgáló, téglás építkezési mód. Ráadásul nem kívánt nagy tömegű szakképzett munkaerőt, s azt időnyomkában is tudta foglalkoztatni. A napszámosok közül verbuválódott munkáság

⁹⁴ Tibori 123–124. Szekeres 190.; Gyöngyösi 294.

⁹⁵ BML, Oh. Közs. ir.: 5325/1892.

⁹⁶ Békés 1905. június 11., Orosházi Újság 1905. december 17., Békésvármegyei Ellenzék 1909. május 6., és december 25., valamint 1913. július 27.; Békés vármegye Hivatalos Lapja 1912. 231.

⁹⁷ AKIK 1886. 77–81.

⁹⁸ BML, Mh. Cuk. Rt ir.: a/1. 1899.; Sipitzky 1966. 17–30.; Márai-Leelössy 6–14.; MSÉ 1914. 130.

fizetése a legrosszabb volt az összes iparág közül. Előszeretettel alkalmaztak 16 éven aluli gyermekeket is a 2–3 koronás napszám töredékeért. Az 1880-as évektől a nagyobb településeken sorra megépültek a helyi nyersanyaggal dolgozó és a helyi igényeket kielégítő, manufaktúra szintű téglá- és cserépgyárak. Így a századforduló előtt Orosházán, Mezőberényben, Gyulán, Eleken, Battonyán is sor került az alapításukra. 1907-ben az aradi iparkamara területének négy legnagyobbja közé tartozott az orosházi Dászkál G. és Társa nevű cég. 1912-ben a legnagyobb orosházi üzem 163 munkással 4.185.900 téglát és 1.725.400 fedélcserepet állított elő.⁹⁹

Mindazonáltal az *építőanyag-ipar* területén is Békéscsaba tett szert vezető szerepre. Két téglagyára sokat szállított Budapestre, Aradra, és Erdélybe is. Az elsőt 1891-ben Csabai Góztéglagyár Társaság, Such–Wagner és Társai Rt. néven Such János, Haviár Dániel és Wagner József alapította 15.000 forint alaptőkével. Ez 1914-re 1.200.000 koronára szaporodott. Munkásait az alapításkor jórészt Csehországból, Kiskundorozsmáról, Szentesről hozták. 1910-ben 180 főt foglalkoztatott. 1903-ig folyt a kézi bányászás és kézi verésű, téglákat készített, melyeket boglya kemencében égettek ki. 1903-ban építették meg az akkor modernnek számító első körkemencét. 1910-ben már gőzkazán működtette a gépsorokat és kézi levágású téglalevágóval is rendelkeztek, míg a sajtolt cserepeket „revolver”-préssel állították elő. Kapacitásuk évi 5 millió téglára és 3 millió tetőfedő cserépre nőtt. Emellett gyártottak még kéménytéglát, kúttéglát és konyhaburkoló téglát is. 1916-ban átalakult a cég egy budapesti székhelyű részvénytársasággá.¹⁰⁰

A második téglagyára Békéscsabának az 1908-ban alapított Bohn téglá- és cserépgyár, az egyik legjelentősebb vidéki üzemmé fejlődött. 1908 őszére készült el a kemence, a gépház stabil gőzgéppel. Zombolyáról hoztak „revolver” cserépreseket. Nagymennyiségű, nagyméretű kézi téglát vertek, amit a szabadban szárítottak. 1909-ben épült fel a második körkemence, s elkészült az iparvágány is a vasúthoz. Megindult a gépi erővel gyártás: 1 téglaprés és 4 cserépprés működött ekkor és több mint 200 munkás dolgozott a gyárban.¹⁰¹

1911-ben Bohn Mihály az addig szokásos cserepekkal ellentétben újfajta, nagyméretű, dupla hornyolású tetőcserepet szerkesztett. Ez volt a 253-as Bohn. Eleinte

⁹⁹ AKIK 1908. 92. és 1913. 140–141.

¹⁰⁰ Szigeti 17–18.

¹⁰¹ Gyöngyösi 298.; Szónokyné 260.; Szigeti 17–18.

idegenkedtek tőle, de amikor az ácsok rájöttek az előnyére, elkezdtek ragaszkodni hozzá. Ekkortól a gyártó is a cseréptermelet helyezte előtérbe: míg téglából 4, addig cserépből 12 millió darabot állított elő. A Such gyár ennek csak egyharmadára volt képes, igaz kissé jobb minőségben. A vidéki téglagyárak (Gyula, Orosháza, Mezőberény, Battonya, Mezőmegyer, Békés, Dévaaványa, Elek, Füzesgyarmat, Gyoma, Körösladány) műszakilag alacsony színvonalat képviseltek, s idényszerűen mindössze 30-40 főt foglalkoztattak. A gyárakban kézi verés folyt, legfeljebb ha Hoffmann-típusú körkemencével rendelkeztek.¹⁰²

A könnyűiparról szólva mindenek előtt a *textilipart* kell kiemelni. Ennek üzemei az 1900–1913 közötti, az állami támogatást élvező textilipari konjunktúra idején jöttek létre. A világháborút megelőző években a megyében a ruházati ipar foglalkoztatta a legtöbb embert, az ipari munkásság egyharmadát. Nem csak a létszám, de a termelési értékét tekintve is bekerült a textilipar a megye vezető iparágai közé.¹⁰³

A lakosság körében űzött háziszövés és a bőségesen rendelkezésre álló olcsó női munkaerő egyaránt jó lehetőséget adott a telepítésére. Ráadásul Békés és Csanád megyében 1888-ban 3450 kh-on termeltek kendert és lent, amiből 10.000 mázsa fonalat állítottak elő. Ez ugyan egy gyárnak nem kínált elegendő nyersanyagot, de jó alapot számított a termelés idehelyezése szempontjából.¹⁰⁴

1900-ban helyi tőkével hozták létre a textilgyárat Gyulán, mely 70 munkással kezdte meg a termelését. A gyárat a helybeli Braun Mór, Czinczár Adolf, Deutsch Jakab, Reisner Zsigmond, Scherer Benedek, Schwimmer Arnold és Weisz Mór felhívására alapították, hogy „*városunknak legyen egy olyan ipartelepe, amelynek révén a szegényebb iparos osztályhoz tartozó női családtagok állandó tisztességes keresethez jussanak...Az Első Gyulai Kötött és Szövöttiparú Gyár egyelőre 30 évre alapítatik 100.000 korona... alaptőkével.*”¹⁰⁵

Az első berendezés kivétel nélkül kézzel hajtott gépekből állt. Újabb részvénykibocsátások segítségével – melyben Gyula városa 40.000 koronával volt érdekelve – a következő években fejlesztést hajtottak végre. Októberben Chemnitzből hoztak villamos erővel dolgozó gépeket, s a gyár megindult a modernizálódás útján. Az újságíró sajnálattal konstatálta, hogy „*amikor arról volt szó, hogy a szaporítandó*

¹⁰² Szigeti 19.; Szekeres 196.

¹⁰³ MSK 48. k.: 1910. évi népszámlálás II. rész: a 22159 munkásból 7460-at foglalkoztatott.

¹⁰⁴ AKIK 1888. 69.; Hanzó 136.

¹⁰⁵ A Békés 1900. július 18-i számában közölték a részvényjegyzési felhívást.

*munkáskéz, vagy a villamoserővel hajtandó új gépek készítsék-e a harisnyákat, a nagyobb részvényesek anyagi érdeke lépett előtérbe.*¹⁰⁶ 1906-ban már 450 főt foglalkoztatva az ország harmadik üzemévé lett az iparágban. Később 100.000 korona kamatmentes államkölcsönt kapva megvásárolták a gyulai törvényszék épületét, amelynek átalakítása után Temesváron is kötszövőgyárat létesítettek. A gyárat a Monarchia legnagyobb harisnyagyárává fejlesztették. Alaptőkéjét 1914-ig 2.000.000 koronára emelték. A háború alatt pénzügyi nehézségek miatt s a nyersanyagok könnyebb beszerzése végett érdekközösségre lépett a Magyar Általános Hitelbankkal.¹⁰⁷



17. ábra: Kézi gépek a gyulai harisnyagyárban

Békéscsabán 1907-ben helyezték üzembe az állami Selyemfonodát, amely csak 1916-ig működött. 1919-ben a román hadsereg itt székelő parancsnoka a gépeit leszereltette és Romániába szállította. 1910-ben 299 munkásnője volt. 1911-ben alapították a békéscsabai Hubertus Kötött- és Szövöttárugyár Részvénytársaságot Deutsch Vilmos és Detsch Iván gyulai nagykereskedők, alig félszáz munkással. Gépparkját kezdetben elavult, használt gépekből állították össze. A síkkötőgépek után a szőnyegszövő gépeket szerelték fel. A géppark szélesedése, a két korszerűbb lánckötőgép üzembe helyezése már szakembereket kívánt, akiket Németországból

¹⁰⁶ Békés, 1901. október 3.

¹⁰⁷ Czeglédi 1975. 15–26.; Scherer 1938. 312–313. és 422–423.

hozattak. Többszöri csőd után mások mellett érdekeltséget szerzett az üzemben az Olasz–Magyar Bank is. Új üzemrészt építettek a szőnyegszövőde számára, s több mint kétszáz fővel gyártották a híressé vált Torontáli szőnyeget.¹⁰⁸

Érdekes – jelenkori kitekintő -

Meglepett, hogy a torontáli szőnyeggyártásnak a hagyománya mennyire eleven még ma is. Békésszentandrás Art-Kelim szőnyegek vannak a windsori kastélyban, a királynő magánlakosztályában és a washingtoni Fehér Házban az ovális teremben is (kézi csomózású szőnyeg). Itthon a Sándor Palota Tükörtermében és a Parlament több helyiségében is találunk ilyen szőnyeget, legutóbb pedig a Nándorfehérvár terem freskójának színéhez és mintájához készült 100 négyzetméteres egyedi alkotás.



18. ábra: Torontáli szőnyegek

A textilipar harmadik megyebeli telephelye Mezőberény lett, amikor a századfordulót követő esztendőben megindult 25 állandó munkással és 250 bedolgozóval egy lenszövő üzem. Alapítását a Mezőberényi Népművelési Egylet kezdeményezte, s 1882-ben indult meg a termelés.¹⁰⁹

Horváth János 1892-ben egy Szepes megyei szövőmester felfogásával ideiglenes tanműhelyt állított fel a lakosság oktatására. Eleinte bedolgozói rendszerben működtek, 25 állandó munkással és 250 bedolgozóval. Kezdetben a megyén kívülről hozott kendert használtak fel, de 1894-ben Horváth János szövetkezetet alapított kender termesztésére és kikészítő telep felállítására. A Horváth-féle kezdeményezésbe kapcsolódott be Klein Mór és testvére.¹¹⁰ Az állami ipartámogatás keretében a kereskedelemügyi minisztertől 1901-ben húsz szövőszéket kapott a cég azzal a feltétellel, hogy három éven át 20–20 tanulót kell megtanítaniuk a finomabb anyagú

¹⁰⁸ Tibori 102.

¹⁰⁹ Békés 1882. július 22.: „Mező-Berényből”

kelmék szövésére. A századforduló után felvette az Első Békés megyei Kamuka (damaszt) vászonszövőde és Háziipari Szövészet Klein Mór és Társa nevet. 1909-től csehországi len szövésével is foglalkoztak, viszont a drágának bizonyuló kézi damasztszövést leállították.¹¹¹

Megyénk *nyomdaipara* kezdeteiről a sarvasi Réthy Nyomda kapcsán emlékeztünk meg. Ebben az iparágban már az I. világháború előtt országosan kiemelkedő minőséget nyújtó üzemek keletkeztek megyénkben. Az 1882-ben alapított gyomai Kner és az 1902-ben indult békéscsabai Tevan-nyomda nem csak a közigazgatási és kereskedelmi nyomtatványok készítésében, hanem a magas színvonalú könyvkiadásban is úttörő szerepet játszottak. A Tevan-nyomda mindössze egy kis taposó géppel kezdte meg működését a közigazgatási szakközépiskola helyén. 1909-ben indult fejlődésnek, amikor Bécsből hazatérve az ifjú Tevan Andor vette át a vezetését. Fejlett művészi érzék, bátor kísérletező kedv, a szép könyv szeretete és a modern irodalom szolgálata jellemezte. 1911-től foglalkozott könyvkiadással. 1913-ban megindított, s hamar közkedvelté vált olcsó sorozata, a Tevan-könyvtár a kortárs hazai és külföldi irodalom előtt nyitott utat. Ismert cikkei voltak a gyógyszergyárak részére készített többszínű dobozok, színes, képes gyógyszerismertető, kereskedelmi nyomtatványok és üzleti könyvek. 1917-ben átköltözött a Baross utcába.¹¹²

Nagy riválisa volt Kner Imre Gyomán. Az édesapja, Izidor 1882-ben alapított nyomdát, de a rendszeres könyvkiadás csak az ő Lipcséből történt hazatértét követően, 1907-ben indult meg. Azelőtt a közigazgatási nyomtatványokra specializáltan működött: míg 1890-ban 170, addig 1898-ban már 612 nyomtatványmintát használt. Emellett bál meghívók és levelező lapok nyomtatásával is foglalkozott. Kner Imre a nyomdát néhány hónap alatt országos viszonylatban is híressé tette. A valódi tradíció alapjaira helyezett magyar könyvstílust megteremtését tűzte ki céljául. Olyan betűket alakított ki, amelyek a nyomdatörténet nagy korszakainak jellemző vonásait dokumentálták. Igazi nép-nemzeti hagyományt akart állítani a pufogó frázisok helyébe. A magyar klasszikusok bibliofil kiadásával a külföldi kiállításokon óriási sikereket aratott, de itthon alig fogytak kiadványai. 1944-ig 570 művet, a hazai könyvgyártás 0,5%-át ő jelentette meg.¹¹³

¹¹⁰ AKIK 1893. 144. és 1894. 14.; Békés 1895. szeptember 22.: „Hírek. Békés megye háziipara.”

¹¹¹ Szeghalom-vidéki Hírlap 1901. június 2.: Hírek. Szövőiskola Mezőberényben.”; AKIK 1910. 165–166.

¹¹² Szekeres 194.

¹¹³ Elek 12.; Dinyáné 16. és 21–23.

A Kner és a Tevan Nyomdák gépeinek és munkásainak létszáma¹¹⁴

	szedő	gépmeister	tanuló	berakónő	nyomógép
Tevan, 1904	4	–	2	–	2
Kner, 1903	5	–	4	–	5
Tevan, 1913	3	1	1	3	4
Kner, 1913	14	6	2	35	13

Jelentős üzem volt még az 1860 óta fennálló gyulai Dobay nyomda. Gyorsan elszaporodtak a kis nyomdák: a háború előtt a mai megyeterületen közel húsz működött. Dobay 1873-ban Békéscsabán is alapított fióküzemet, melyet Povázsay Sándor virágoztatott fel a mai Szlovák Kultúra Háza helyén. A Szabadság téren 1879-ben Takács Árpád rendezett be nyomdát, melyet később Szihelszky József vezetett. Ő alapította a Corvina Nyomdát, melyet 1915-től Gruber Dezső vett át. 1890 óta Lepage Lajos is működtetett nyomdát, melyet később Tevan Adolf vett át. Gemsey Soma is ekkortájt nyitotta meg a régi posta épületet melletti üzemét. Orosházán 1875-ben 3 nyomdász is gyökeret vert: Böhm Lipót, Patzauer Lipót és Ausländer Pál. Békésen 1882-ben indult meg a munka Sipos Sándor üzemében, őt követte Povázsay fióknyomdája, majd 1895-től báró Drechsel Géza üzeme. Battonyán 1891-ben Ruber István, 1899-ben pedig Ruber István alapított nyomdát. Mellettük még Szeghalmon és Szarvason is jelen volt a nyomdaipar. 1910-ben a megye 210 nyomdászatból élő dolgozójából 58-at Gyomán, húszat pedig Békéscsabán találunk.¹¹⁵

Mint üzem is fontos szerepet játszott az 1904-ben létesített Békéscsaba város *villamosműve*, mely 1910-ben már 34 főt foglalkoztatott. 1904-ben 470 lóerő gépi teljesítménnyel helyezték üzembe, mintegy 500 fogyasztóval. 1910-ben Békés községet is hozzácsatolták. Évi áramtermelése 1905-ben 208.000, 1910-ben 397.000, 1914-ben 817.000 kilowattóra volt. Az energiaellátás két bázisa Békéscsabán és Orosházán alakult ki, nem számítva kisebb telepeket. 1912-ben a megye legtöbb villamosmotorja az orosházi műhelyekben működött.¹¹⁶

¹¹⁴ Nyomdász Évkönyv és Útikalauz. 1904–06. és 1911–12.. valamint 1914.

¹¹⁵ Gyöngyösi 301.; Malatyinszki 13. és 20.

¹¹⁶ Gyöngyösi 301–302., Ádám 1915.; BML, Oh. közs. ir. 1904. sz.n.; Békésvármegyei Ellenzék 1912. november 10.

A gyulai gyufagyár, megyénk egyik korai alapítása, 1881-ben jött létre. Neubauer Mór és Szmétán Fülöp létesítette a sugárúton.¹¹⁷ Az 1880-as években 70–100, a századforduló után 50–70 munkást foglalkoztatott, azonban a cseh gyufaiparral nehezen bírta a versenyt. Ám 1888-ban a „gyár berendezése nagy változásokon ment keresztül, amennyiben bevetve lőn szalon-gyufa gyártása nagy tokokban... melyekkel remélhetően sikerülni fog az osztrák gyártmányt e vidékről kiszorítani. Berendezve lőn továbbá papír-gyútapló gyártására is, végül berendezve lőn a gyár gyufa-dobozkák készítésére, melyet azelőtt a monarchia másik feléből hozott.”¹¹⁸ Az Ungvári és Társa által alapított gyufagyár 1886-ban csődbe ment, felszerelését a sugárúti gyár vette meg, melyet ekkor már Reisner Zsigmond és Czinczár Adolf üzemeltetett.¹¹⁹

1912-ben alakult meg a Gyulai Képkeretlécgyár Rt. 30–35 alkalmazottal. Előző évben pedig emeletes épületbe költözhetett az 1909-ben megszervezett Bakancsgyár, mely katonai lábbelik készítésére specializálódott.¹²⁰

A bútoriparban két kisebb üzem jött létre Békéscsabán. 1910-ben együttesen 122 munkásuk volt. Állami támogatásnak köszönhetően modernizálták a felszerelésüket.¹²¹

Bár a század elején még magas volt a kis műhelyek száma, ami mutatja a kisipar jelentőségét, a világháborúig örvendetesen megszorodtak a 20 főnél többet foglalkoztató üzemek. Ám arról nem szabad megfeledkeznünk, hogy mindössze a munkások 9%-a dolgozott 9 órát, vagy annál kevesebbet, míg a 60%-uk 10 óránál is hosszabb munkaidőben termelt.¹²²

A társadalmi szolidaritást illetően más alföldi településekhez képest a legnagyobb szervezettséget a csabaiak érték el. Áchim L. András – akivel Ady Endre is barátságot kötött – agrárreformot kitűző mozgalma nem csak a térségre, hanem az egész országra is hatással volt.

Az I. világháború megnehezítette az ipari termelést, derékba törte a gazdasági élet fejlődését. A kézmű- és a gyáripar teljesítménye is visszaesett a munkaerőhiány, illetve a hamarosan jelentkező fűtőanyag és nyersanyaghiány következtében.¹²³

¹¹⁷ Békésmegyei Híradó 1881. augusztus 31.

¹¹⁸ AKIK 1884. 150. és 1889. 104–105.

¹¹⁹ Békésgyulai Híradó 1887. július 23.

¹²⁰ Békés 1912. február 11. és december 29.

¹²¹ Békésmegyei Iparlap 1907. 9. sz.

¹²² Becsey 51.

¹²³ Pl. az építőipar vonatkozásában lásd: BML, kgy. jkv. 576/1914.

Az élelmiszeriparban azonban a hadi érdekek megkövetelték a szinten tartást a több liszt és cukor előállítás érdekében. A katonának bevonuló munkások pótlására a cukorgyárakban hadifoglyokat dolgoztattak. A Hangya és a Magyar Általános Hitelbank, továbbá a helyi tőke alapításaként jött létre Békéscsabán az Alföldi Sertéshízláló Rt, közel évi 60.000 hizott sertés kibocsátásával.¹²⁴

A Tanácsköztársaság alatt az üzemeket, a nyomdákat és a pénzüzeteket államosították. 1919. április 28-ig azonban megyénk egész területe román megszállás alá került.¹²⁵

3. Az urbanizálódás kezdetei

A fejlődés eredményeként területünk települései elindultak a polgárosultabb körülmények megteremtése felé vezető úton. A vasútvonalak kiépülése, a kereskedelem felélénkülése, a kézművesipar fellendülése következtében és a gabonakonjunktúrának köszönhetően kezdetben a mezőgazdasági centrumok indultak erősebb fejlődésnek. Mindez a megye települései jelentős részének módosította az arculatát, s részben a funkcióját is. A gyáripár fejlődésének beindulása után az agrárközpontok lemaradtak az iparilag megerősödő városok mögött. Jelentősebb településeink kisvárosias központjai csak egy parányi magot jelentettek a falusias házak tengerében. A lemaradás még élesebben rajzolódott ki a századforduló után, de már 1870-ben is rossz besorolást kaptak településeink az országos listán: Szarvas 65., Békés 78., Békéscsaba 79., Orosháza 100., Gyula 106., Mezőberény 107., Dévaványa pedig a 127. helyre került.¹²⁶

A dualizmus idején a települések érdemleges utcaszabályozásokat végeztek. A nagyobb helységeekben eredményesnek bizonyult a hatóságilag kezdeményezett liget-, illetve sétakert létesítő kampány. A fejlettebb helyeken a nyolcvanas évektől mérnökök alkalmaztak az építési- és községfejlesztési feladatok megoldására. Komoly befektetéssel járó kommunális létesítményeket jelentettek a modern technika vívmányait elterjesztő berendezések: a telefon- elektromos áram- és vízvezetékek kiépítése.

A nyolcvanas évek derekán indult meg az artézi kutak fúrása, s 1895-ig a mai megye területének 21 településén 68 kút adott egészséges vizet. Gyulán, Szarvason,

¹²⁴ Vass, G. 1969. 68.; BML, CBO. 304. sz. és Bes főszolgab. ir.: 5855/1918.

¹²⁵ HL. Magyar Tanácsköztársaság ir.: 5/14. 1248. és 5/15. 1308.

¹²⁶ Makkai 81–82.; Keleti 472. és 482.

Orosházán és Békésszentandrásán a központban a kutakra csatlakozva vízvezeték-rendszert is létesítettek.¹²⁷ 1892-től uradalmi és ármentesítő társulati magánvonalakon alkalmazták először a telefont, majd 1895 elejétől megkezdte működését a megyei hálózat is. Az áramszolgáltatás Gyulán 1899-ben, Békéscsabán és Orosházán 1904-ben, Békésen 1910-ben, Szarvason pedig 1913-ban indult meg. Az 1870-es évek óta egyre szélesebb körben folyt a nagyobb településen az utak kikövezése, első körben a centrumot a vasútállomással összekötő utcákban. Egyre több helyen létesítettek a századforduló előtt téglát, majd aszfaltjárdákat.

Az 1850-es évektől veszi kezdetét a vasútépítések kora és a gabonakonjunktúra, valamint a várossá fejlődés kezdeti időszaka. Békéscsaba életében közel másfél évszázad óta meghatározó szerepet tölt be a vasút. A város az Alföld egyik vasútforgalmi csomópontjává vált, amit a helyi közösség „vasútpártolása” is elősegített.

A piaci igények változása hatást gyakorolt a békéscsabai agrárgazdaságra és agrártársadalomra is. A szántóföld aránya az 1870-es évekre elérte a 70%-ot. A termékszerkezetet pedig a gabonafélék túlsúlya jellemezte. A 19. század második felétől lendült fel a kukoricatermesztéshez kapcsolódó sertéstartás, megteremtve a nemzetközileg is ismertté váló csabai kolbász alapanyagát. A dualizmus éveiben nemzetközileg is elismert növénynevelők (Stark Adolf, Mokry Sámuel) szereztek hírnevet Csabának.

A század végétől az állam is felkarolta a tudományos tevékenységet. 1898-ban Dohány Kísérleti Állomást hoztak létre.¹²⁸ 1900-ban pedig a szikjavító eljárások tanulmányozására 178 holdon létrehozták a rendkívül sikeres öntözött rétet, melyen 1902-ben egy növénykísérleti állomást alakítottak ki.¹²⁹

A békéscsabai földtulajdonviszonyok (más magyarországi térségekkel összehasonlítva) a 19. század második felében kedvezőnek mondhatók, mivel a határ közel 70%-át paraszti birtokok foglalták el, és a település életének alakításában fontos szerepet töltöttek be tulajdonosaik. A századfordulóra erős, mozgékony, a meggazdagodás vágyától hajtott gazdagparaszti vállalkozói réteg jött létre. Ugyanakkor egyfajta agrár-túlnépesedés is megjelent a múlt század fordulóján, vagyis a mezőgazdaságból felszabaduló munkaerőt az ipar csak részben tudta alkalmazni.

¹²⁷ Halváts 1896. 75.

¹²⁸ Békés megyei Népújóság 1989. VI. 2.: Dohány kísérleti állomás Csabán.

¹²⁹ Békésmegyei Közlöny 1926. V. 28.: a csabai öntözött rét dicsérete.

Országos visszhangot váltott ki az első világháború előtti években Áchim L. András radikális agrárreformot kitűző mozgalma. Áchim egységes érdekcsoportot tudott szervezni a helyi hatalomból részesedni kívánó vállalkozókból. A parasztság is tőle várta helyzetének gyökeres megváltoztatását. A gazdasági fejlődés hatására bekövetkező társadalmi polarizáció, a szociális kérdések részbeni megoldatlanságának problematikája később, a két világháború közötti évtizedekben is jelen volt a városban. A megoldást kereső politikai küzdelmeket és a társadalmi szolidaritást illetően más alföldi településekhez képest nagyobb szervezettséget értek el a csabaiak.



*19. ábra: Áchim L. András
Ady Endre több versét is Áchim L. András
hatására írta meg, amelyek az Illés szekerén
című kötetben jelentek meg.*

Bár hivatalosan 1872-vel megszűntek a céhek, ám azok tulajdonképpen tovább folytatták munkájukat a sorra létrejövő ipartársulatok keretei között. Békéscsabán ugyanis a törvény szellemével szemben nem történt meg az iparos réteg általános összefogása, hanem szakmánként külön társulatokat szerveztek. Egy 1876-os összeírás szerint a szabó és paszomántos ipartársulatnak 45, a lábbelikészítő társulatnak 105, a cipésztársulatnak 18, a kovács-kerékgyártó, lakatos ipartársulatnak 60, az Első Békéscsabai Általános Ipartársulatnak 56, a szücs ipartársulatnak 37, az építkezési foglalkozású ipartársulatnak 51, míg a tímár, szíjgyártó társulatnak 15 tagja volt. Ez összesen 387 iparost jelentett.¹³⁰ A csaknem húsz évvel korábbi jegyzékkel összehasonlítva több, mint ötszörös létszámbeli gyarapodásnak lehetünk tanúi.

¹³⁰ Áchim 125–163.; BML, Bcs. v. ir. 1876. 156. csomó.

A fejlődés iránya az volt, hogy a különféle társulatok elkülönülését felszámolva, az iparosokat összefogó, egységes szervezet jöjjön létre. Ez 1885. június 21-én, az első ipartestületi közgyűlés megtartásával vette kezdetét.¹³¹

Nem helytálló az a megközelítés, hogy a mesterek mereven elzárkóztak volna a fejlődés, üzemkorszerűsítés elől. Ebben elsősorban a tőkehiány gátolta őket. Papp Sándor például komoly feltűnést keltett 1907-ben, amikor szövetkészítő gépet kezdett működtetni.¹³² Nagyobb mennyiségű gépet szereztek be ilyen úton a békéscsabai Egyesített Csizmadia és Cipőüzem tagjai is: bőrmegmunkáló és excentersajtó gép, 60 db vágókés, kettős tűztalpátvarró gép, kettős tűzkifordító gép, olajozó gép, 60 db vasalt kaptafa és gomblyukkötő gép.¹³³ Ezek voltak a kisüzemek gépesítésének első kísérletei. Bennük már az emberi erő mellett jelentős szerepet kapott a gépek alkalmazása. Az egyes munkafolyamatokat teljesen gépesítettek, tehát ez az üzem átmeneti formát jelent a nagyipari termelést végző gyárak irányában.

A gépi gyáripár megjelenése az 1870-es évekre tehető. 1853-ban építették fel az első gőzmalmot, amelyet húsz éven belül még további négy követett. Az István malmot a 20. század elején az ország legnagyobb és legkorszerűbb üzemei között tartották számon. Országos ismertségre tett szert termékeivel (tégla, tetőcserép) Bohn gyár is. Az első világháború előtt pedig a textilipari üzemekben (Selyemfonoda, Hubertus) is megindult a termelés. A gazdasági élet fellendülésének velejárója volt a hitelélet fejlődése. Számos kisebb bank és takarékpénztár mellett az Osztrák–Magyar Bank helyi fiókja érdemel említést.

1913-ban a megye 365 üzeméből 94 a városban működött s itt élt a megyebeli munkások negyede, 697 fő. Ezzel szemben a megyeszékhely, Gyula 20 üzemében mindössze 253 személy dolgozott.¹³⁴

Békéscsaba, miután az 1870. évi igazgatási reform során elvesztette mezővárosi rangját, községként és járási székhelyként tagozódott be a dualizmus korának közigazgatási rendszerébe. Mégis a Sztraka Ernő építész irányításával végrehajtott átfogó „városrendezési” munkák jelezték, hogy a település megtette az első erőfeszítéseket a városiasodás irányába. Ezekben az években számos, a mai városképet is meghatározó köz- és magánépülettel gyarapodott a közösség. 1858: vasúti

¹³¹ Áchim 237.

¹³² Békésmegyei Hírlap 1907. 2. sz.

¹³³ Békésmegyei Iparlap 1907. 20. és 23. sz.

¹³⁴ Békésmegyei Közlöny 1913. május 4.

pályaudvar, 1861: gőz- és kádfürdő, 1863: algimnázium, 1868: Fiume szálloda, 1873: városháza, 1878: színház, 1881: kórház és 1899: a főgimnázium alapítása és felépítése jelezte ezt a folyamatot. Sztraka tervezte meg 1862-ben a Széchenyi-liget kialakítását, 1868-ban 100 petróleumlámpa segítségével a forgalmasabb részek közvilágítását. 1890-ben és 1892-ben díszes artézi kutak (Halászlány és Angyalos lány) és több iskolaépület megépítése is neki volt köszönhető. Az I. világháborúig így is csak 37 emeletes házzal büszkélkedhetett a város, melyek közül a laktanya mellett csak az Általános Takarékpénztár, a főgimnázium és a polgári fiúiskola emelkedett két emelet magasságba. Sztraka Ernőnek az addig görbe utcák szabályozásában is elévülhetlen érdemei voltak, s 1868-tól az ő kezdeményezésére kezdték meg a klinker téglajárók, azaz járdák kiépítését is városszerte, 1873-ban pedig kikövezték az Andrássy utat.¹³⁵

Nagy számban szerveződtek különböző körök és egyesületek. Közülük az első jelentősebb, a megye egészére kiterjedő szervezet a Békés vármegyei Gazdasági Egylet 1860-ban jött létre. Ez ötvözte egységes gondolkodású társadalmi csoporttá az itteni birtokosság jelentős részét s ez volt a katalizátora a helyi polgári társadalom kialakulásának, öntudatra ébredésének. A város addigi életét meghatározó presbitériummal szemben vele jelent meg az a polgári átalakuláshoz kötődő csoportosulás, mely túlsúlyra jutott a városvezetésben.¹³⁶

A polgári kultúra igazán nagy hatású szervezetévé az 1911-ben alakult Auróra Kör vált.¹³⁷ Első műsoros estjét a polgári fiúiskolában 1913. május 17-én tartották meg: *„Eleinte csak reménykedtünk, most már büszkélkedünk városunk kultúrkörével, amely...olyan impozáns, oly káprázatos erőt mutatott fel, hogy a csabai műértő közönséget a legnagyobb bámulatba ragadta.”*¹³⁸

S ha már technikatörténetről van szó, nem feledkezhetünk el megemlékezni a repülés történetében meghatározó szerepet betöltő békéscsabaiakról sem. Az 1910-es évek elején a Rákosmezőn összetákolt „hangár-városban” egybegyűlt fantaszták közt ott találjuk Kvasz András mechanikussegédet, aki első repülőgépét más gépek roncsaiból drótozta össze. Mégis olyan bámulatos eredményeket ért el vele, hogy a külföldi, gazdag kísérletezők repülői sem tudtak vele versenyre kelni. 1911-ben Gyulán és Csabán tartott bemutatókat, ennek ellenére is sokat nélkülözött. Ős Lajos, a helyi

¹³⁵ CSOK I. 160–165.; Fábry 138.; Haan 1866. 191. és Gyöngyösi 41–42.; Művelődéstörténeti adattár. 822.

¹³⁶ Zlinszky 1896. 46.; Köteles 1998. 23-30

¹³⁷ Köteles 1998. 31.

¹³⁸ Függetlenség 1913. május 21. sz.

takarékpénztár pénztárosa pedig minden addigitól eltérő rendszerű repülőgépet tervezett. Knezich utcai műhelyében építette meg szerkezetét, a mai helikopter őst. Sikeres kísérleteket folytatott 25 LE-s motorral, s bár szabadalmaztatta is a rendszerét, de nem tudott kellő tőkét szerezni ahhoz, hogy megfelelő minőségű szerkezetből meg is építhesse alkotását. Segédei között találjuk azt a Botyánszky Mihály asztalos inast, aki 1913-tól Kvasz mellett lett szerelő, majd maga is önálló konstruktórrá vált.¹³⁹

A kutatási eredmények összefoglalása:

- *Felismerték a vasúthálózat kiépítésének kezdetekor, hogy a megye elérhetőségének, megközelíthetőségének meghatározó szerepe lehet a gazdasági fejlődésben. A közlekedési csomóponttá válás ugyanis a térséget gazdasági centrummá tette.*
- *Békés megye iparvonzó tényezőinek sorában a kiépített vasút és úthálózatot, az egyre nagyobb tömegben piacra kerülő mezőgazdasági termékeket, és nem utolsósorban az olcsó munkaerőt említhetjük.*
- *A folyamszabályozással egyre növekedett a szántóterület nagysága, melynek kapcsán a megye az országban vezető búzatermelővé vált. A kiváló búzanesemítőknak köszönhetően az ágazatban nemzetközi hírnévre tett szert. A gazdasági folyamatban később a bankok is egyre nagyobb szerepet játszottak.*
- *A kiegyezés után az ipar szerepe nőtt, de továbbra sem vált nagy súlyúvá, s növekedésének üteme nem érte el az országos átlagot. 1910-ben a népesség 11,7%-a élt az iparból. Három város adta (Békéscsaba, Gyula és Orosháza) az ipari népességnek a 40,4 %-át, ami 1920-ra 47,8 %-ra emelkedett.*
- *A legtöbb kézműves a paraszti élet igényeihez igazodó szolgáltatásokban dolgozott.*
- *A gyáriparban a malomipar volt a legszámottevőbb, úgy a termelés mennyiségét illetően, mint az őrlemény kiváló minősége miatt is. Jelentős volt a húsipar teljesítménye az iparszerű hizlalás bevezetésével a sertés- és a baromfitartásban.*
- *Mezőhegyesen és Sarkadon működő üzemeknek köszönhetően a hazai cukorrépa termelésének 8,5 %-át dolgozták fel a megyében az 1911 és 1914 közötti időszakban.*
- *A építőanyag-ipar területén Békéscsaba tett szert vezető szerepre. Két téglagyára közül az első 1891-ben jött létre Csabai Gőztéglagyár Társaság, Such, Wagner és Társai néven. A második az 1908-ban alapított Bohn téglá- és cserépgyár, az egyik*

¹³⁹ Kőteles 30–31.

legjelentősebb vidéki üzemé fejlődött. 1911-ben Bohn Mihály újfajta, dupla hornyolású tetőcserepet szerkesztett, ami iránt megnőtt a kereslet, így a termelésben a cserépféleségek domináltak. A céghez tartozott a temesvári és a zombolyai gyár is.

- A könnyűiparban a textilipart kell megemlíteni, melyek üzemei az 1900-1913 közötti, állami támogatást élvező textilipari konjunktúra idején jöttek létre. Gyulán működött a Monarchia legnagyobb harisnyagyára. A Hubertus Kötött- és Szövöttárugyár Rt gyártotta a híres Torontáli szőnyegeket.

- A nyomdaiparban a gyomai Kner-nyomda, a békéscsabai Tevan-nyomda és a gyulai Dobay-nyomda volt jelentős. Tevan Andor és Kner Imre országos viszonylatban is híressé tették az általuk vezetett nyomdákat.

III. A megye gazdasága és iparszerkezete 1920 – 1945

1. Az ipartelepítő tényezők változása

Trianon után megyénk határmenti területté vált. Addigi gazdasági kapcsolatai megrendültek, elszakadt a korábban rá nagy vonzerőt gyakorló Arad és Nagyvárad körzetétől. Az igazságtalan békediktátum az egész gazdasági vérkeringést megfojtotta. Ennek mélyen érződött hatása Békés megyében is és tapasztalható mind a mai napig. Gondoljunk csak arra, hogy a vasúthálózatnak csak a 38 %-a került az új határok közé. Ez pedig súlyosan érintette Békés megyét, mivel a korábbi természetes piacok elvesztek, így a gazdasági tranzit szerepe leértékelődött. Az új országhatár alapvetően módosította a térség gazdasági kapcsolatait és a vonzáscentrumok kialakult rendjét. Területünk az ezt követő időben maradt le reménytelenül az ország fejlettebb vidékeitől.

Trianon megfosztotta az országot valamennyi feltárt szénhidrogén területétől és teljes kősóbányászatától. A széntermelés az I. világháború alatti 10 millió t/éves csúcstról a felére esett le. Az ipari termelés 1920-ban a háború előttinek 35 – 40 %-a volt és 1921-ben is csak 50%-a. A malomipar őrlő kapacitása 1920-ban 65 millió mázsa volt, ám az „új” szántóterületen csak 20 – 28 millió mázsa gabona termett. Tehát a malomipar kihasználtsága 30 – 35 %-os szinten állt. Békés megye, mint malomipari nagyhatalom óriási mértékű veszteséget szenvedett emiatt.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Németh J. 163–164. 27. MSK 71. k. az 1920. évi népszámlálás II. rész és 86. k. 1930. évi népszámlálás. II. rész. MSZS 1947.

Igen nagy erőfeszítés árán és a Horthy rendszer gazdaságpolitikájának köszönhetően mégis talpra tudott állni az ország. Gr. Bethlen István miniszterelnök kormánya stabilizálni tudta a gazdaságot.

1.1. Vasút- és közútfejlesztés

A vasutat tekintve nem sok fejlődés történt. A Szolnok–Arad közötti vonalat Lökösházánál keresztezte az új határ. A Nagyvárad–fiumei vonalat Kötegyánnál a román, Röszkénél a jugoszláv határ zárta le. Bár rövid időre Észak-Erdély (1940) és a Délvidék (1941) visszacsatolásával a pálya ismét járható lett Nagyváradtól a Duna-parti Gombosig.

A Magyarországon maradó szakaszt Gyula és Sarkad között 1925 karácsonyán az árvíz vitte el. A békéscsabai osztálymérnök 1926. február 18-i beszámolója szerint: december „29-én a 686/91. szelv. között az elmosta a salaktöltést mintegy 450 m hosszban és a pálya 1,30–1,50 m mélyen a víz alá került. A pálya helyreállítását folyó év január 7-én megkezdjük. A személyforgalmat jan. hó 9-től 11-ig ponton közlekedésével bonyolítottuk le mindaddig, míg a nagy hullámverés... azt lehetetlenné nem tette. ... A vasbetonpályának az 1,30–1,50 m mély vízből való kiemelését akképpen eszközöltük, hogy a pálya mindkét oldalán egymástól 6–7 m távolságban pilótákat vertünk le. A pálya két oldalán az egymással szemben lévő pilóták fejeit süveggerendákkal kötöttük össze. E süveggerendák csaptatónak (kétkarú emelőnek) használt szálfák segítségével kiemeltük a vasláncsal a csaptató végéhez kötött, majd a kiemelt pályát vasláncsal hozzákötöttük a süveggerendához. Így az egész kiemelt pálya a süveggerendákhoz kötve a levegőben függött. Pallót téve most a vasbeton aljakra a fölemelt pálya alá megépítettük a töltést, melyre most a pályát ráhelyeztük.”¹⁴¹

A pálya alatt folyamatosan cserélték ki a homokágyat zúzott kőre, mert a víztelenítés miatt elsárosodott, teherbírása romlott. Az 1940-es évek elején már csak 12 m és összehegesztett 16 m hosszú, 34,5 kg/fm súlyú „c” jelű sínek voltak. 75%-uk azonban 1912-es gyártmányú volt, csak negyed részük készült 1926–33 között.¹⁴²

A motoros forgalom bevezetése a mellékszárnyakon lehetővé tette a személy- és tehervonatok szétválasztását. 1925-től Békéscsabán fejlődött ki az egyik motoros

¹⁴¹ Kádár 116–117.

¹⁴² Kádár 106.

központ. Ezt részben az tette lehetővé, hogy 1919–20 folyamán Aradról és Piskiből mozdonyvezetők és fűtők nagy számban menekültek Békéscsabára. Sokáig a vasútállomás egyik csonka vágányán, vagonlakókként éltek. 1927-re megépült a villamos fordítókorong, a tízállásos körfűtőház, a víztorony (Incetorony), a széntér, felvonós rendszerű szénterelővel és egy egyemeletes iroda- és laktanyaépület. A mellékvonali motorkocsik bázisa Szentes mellett a Vésztői fűtőház lett. 1929-ben kapott benzinüzemű BC motorkocsit, s 1930-ban megépült a 4 motorkocsi befogadására alkalmas mai motorszín.¹⁴³

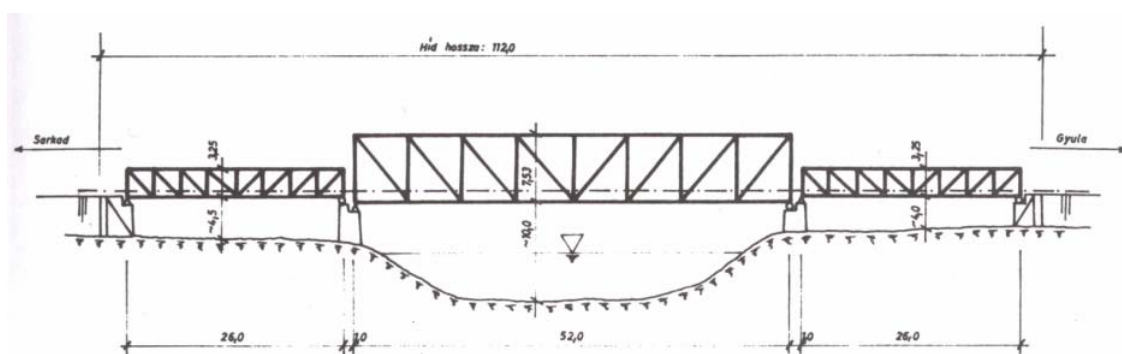


20. ábra: A békéscsabai 10 állásos körfűtőház a fordítókoronggal – mai mozdonyokkal

A hidak közül a Fehér-Körösit 1944-es felrobbantásáig változatlanul használták. A Fekete-Körösí híd kis teherbírású hegeszvas anyagú mederszerkezetét 1941-ben cserélték ki. Az új szerkezet párhuzamos övű, szimmetrikus rácozású, alsópályás szegecselt kialakítású, folytacél anyagú. Cserélésekor a pilléreket is át kellett alakítani. A régi saruköveket eltávolították a pillérekről és helyettük összefüggő vasalt betongerendát készítettek. Az új mederszerkezetet a híd mellett, a meder felett épített állványon szerelték össze. A híd másik oldalán épített bontóállványra kihúzott régi szerkezet helyébe oldalirányba húzták be. Hidraulikus sajtókkal eresztették le a sarukra. Az új mederszerkezetre keresztaljas, hídfás pálya került. A sínek között recéslemezes, a főtartók melletti üzemi járdán pedig telített keményfapadlós burkolatot készítettek. Bár ennek teherbírása 5x22 tonna volt, a híd teherbírását a még 1907-ben készített

¹⁴³ Susla–Szabó 129.; Fülöp–Kiss 154–157.

hullámtéri részek 4 x16 tonnás teherbírása szabta meg. 1941. szeptember 10-én adták át a forgalomnak.¹⁴⁴



21. ábra: A Fekete-Körösi vasúti híd szerkezeti rajza 1941-ből

Új híd épült Szarvas határában a Körösön 1925-ben. A falazatok betonból készültek, a mederpillérek facölöpös, az ártériek síkalapozásúak. 11 nyílással hidalja át a folyót, a jobb és balparti hullámtérben 5–5 felsőpályás gerinclemezes szerkezettel, a meder felett pedig egy alsópályás rácsos szerkezettel.¹⁴⁵

A II. világháborút a vasút is megszenvedte. Augusztus 21-én a szovjetek, szeptember 21-én pedig az amerikaiak bombázták a csabai vasútállomást, hogy meggátolják a német egységek tervszerű visszavonulását. A szőnyegbombázás következtében elpusztult a mozdony-fordítókörong, a víztorony, a laktanya, használhatatlanná vált a szénszerelő, s megrongálódott a mozdonyszín és a fűtőházi vágányzat is. 1944-ben a gyomai hídnak is megsérült mindkét vége, a szeghalmi Berettyó-hidat és a Gyula melletti Fehér-Körös hidat pedig felrobbantották. A vágányokat megrongálták, a szerelvényeket elhurcolták. A szegedi vasútigazgatóság területén mindössze 38 vontatójármű és 2.330 kocsi maradt a háború végére.¹⁴⁶

Az útjavítást a fedalaphiány gátolta. Csak 1923-tól vált folyamatosá a köellátás, miután Békés megye megvásárolta (Heves megyével közösen) az Apcvidéki Kőbányák Rt-t. A külföldi kölcsön révén aztán 1925-től felgyorsult az útépités. A gépkocsik számának növekedése a húszas évek végétől megkövetelte a gyorsabb, biztonságosabb utazási lehetőségek megteremtését. Megkezdődött a makadám utak modern kötőanyaggal való felújítása, illetve az új útburkolatokkal történő útépités. A gépkocsik erősen igénybe vették az utakat. Régebben a makadám utakat 4–6 évente elég volt

¹⁴⁴ Evers 145–149.

¹⁴⁵ Tasi 120.

újraterhelni, ami ekkorra már 2–3 évente szükségessé vált. Az alispán kénytelen volt bizonyos korlátozást elrendelni a teherforgalommal szemben. A megnövekedett forgalom megkövetelte a könnyebb tájékoztatást is, így 1926-ban intézkedtek útjelző és veszélyjelző táblák felállításáról. Út menti korlátok felállításáról 1924-ből értesülünk. 1927-ben a törvényhatósági utak mentén sodronykötél-korlátokat alkalmaztak. Az 1927–28-ban végzett forgalomszámlálásból kiderült, hogy a Baja–Csongrád–Gyula közti út országosan is az elsők között szerepelt 859 tonnás forgalmával. A Szeged–Berettyóújfalu közti út 757 tonnás forgalma közepesnek tekinthető. Erős állati erővel vont járműforgalmat mutattak ki Orosháza–Békéssámson, illetve Békéscsaba–Békés közt, valamint Szarvas és Gyoma térségében. Feltűnően magas gépkocsiforgalmat regisztráltak Békéscsaba és Békés, valamint Gyula és Békéscsaba között.¹⁴⁷

Az 1920-as években 120 km makadámút és 9 km kőburkolatú út épült újonnan, s 1935-ig újabb 97 km, amivel 643 km-re nőtt a burkolt utak hossza. A megye 1929 végén egy 4 éves útépítési programot dolgozott ki, hogy a még közúttal nem rendelkező községeket is bekapcsolják az úthálózatba, illetve a tanyacsoportokat bekötőúthoz juttassák. Így készült el 1931-ben betonból a Csorvás-gerendási út. Az Orosháza-szentetornyai utat pedig „váci aszfaltból” építette meg az eljárást szabadalmaztató Váci Aszfalt- és Útépítő Vállalat.¹⁴⁸

Az állami utak állapotában némi javulást 1937-től tapasztalunk. A Szarvas-szentandrás utat portalanított úttá építették át. 1935 és 1940 közt újabb 123 km utat építettek át, amivel a kiépített utak hossza elérte a 766 km-t. Ebből 200 km volt állami út, de közülük csak 66 km rendelkezett állandó útburkolattal: 20 km-en maradt a régi terméskőburkolat, 30 km kapott beton, 7 km pedig aszfaltbeton burkolatot. Többféle portalanítási eljárással is kísérleteztek: Csanádban a terméskő, Biharban a cementmakadám, Békésben pedig a betonutat kedvelték.¹⁴⁹

A negyvenes években inkább az útfenntartásra, mint új út építésére helyezték a hangsúlyt. Ám a Kecskemét–Békéscsaba út átépítése betonúttá erre az időszakra esett, noha ezt teljesen csak 1947-re sikerült befejezni. Ennek részeként készült el 1941 májusában Békéscsabán a szarvasi úti felüljáró. A kiépített utak hossza elérte 1943

¹⁴⁶ Szabó Gy. 194–195.; Fülöp–Kiss 157.; Tasi 120–121.; Susla–Szabó 130.

¹⁴⁷ Czeglédi 65–67.

¹⁴⁸ Czeglédi 68.

¹⁴⁹ Czeglédi 69–70.

végére a 863 km-t. Ennek 92%-a még makadám és kőburkolatú volt. Ugyanekkor 326 km törvényhatósági út földút maradt.¹⁵⁰

Míg 1930-ban a megyék rangsorában csak ketten álltak Békés mögött a kiépített közutak hosszúságát (521 km) tekintve. 1940-re elérte az országos átlagot, benzinfogyasztás tekintetében pedig az élenjárók között volt. 1930-ban 38 benzinkút és 1457 telefonállomás üzemelt a megyében.

1.2. Vízgazdálkodás

Békés megye vízfolyásokkal jól behálózott terület, azonban a Trianoni békeszerződés értelmében a vízutánpótlást biztosító hegyvidéki vízgyűjtő területek az Erdélyi medencében román fennhatóság alá kerültek. A Trianoni békeszerződés fontos és súlyos kitételeket tartalmazott az alvízi országok érdekében (sajnálatos és furcsa, hogy ezt a Párizsi békeszerződés nem erősítette meg). A román-magyar vízgazdálkodási együttműködés ugyan sok fontos kérdést szabályozott, de ezek első sorban az árvízvédelemre vonatkoztak, nyilvánvaló, hogy az egyre gyakrabban előforduló és épp a nyári tenyészidőben kritikussá váló természetes vízhozamok csökkenése esetén a felvízi ország érdekérvényesítő lehetőségei sokkal jobbak.

Elődeink ennek veszélyeit felismerték és a 30-as években Sajó Elemér fogalmazta meg a magyar vízgazdálkodás előtt álló feladatokat, felismerve, hogy a trianoni Magyarországon a magyar alföld eltartó képességének növelése a magyarság létérdeke. Sajó Elemér és munkatársai (Lampl Hugó, Mosonyi Emil) gondolatainak jó partnerei akadtak a megyében, ahol a nagy hagyományú ármentesítő és belvízmentesítő társulatok a 30-as években létrehozták a Körösvölgyi Vízhásznotító Társulatot, melynek célja a növénytermesztés biztonságának növelése a körösvölgyi öntözés fejlesztés segítségével és ennek első és mai napig fő létesítménye a békésszentadrási duzzasztó és hajózsilip felépítse volt 1938 és 1942 között.

Megjegyzem, hogy a Hármas-Körös tiszai torkolata felett pár kilométerre már 1905-ben létesült egy duzzasztómű és hajózsilip Zielinsky Szilárd műszaki egyetemi professzor tervei alapján, aki egyben a Magyar Mérnöki Kamara első elnökeként is beírta nevét a műszaki történelembe. Ez ekkor Európa első folyami vasbeton

¹⁵⁰ Czeglédi 72–73.

nagyműtárgya volt. A Bökényi vízlépcső Békésszentandrásig biztosította a Körös hajóhatóságához szükséges 2 méteres vízszintet.¹⁵¹

A Bökényi és a Békésszentandrás duzzasztó azonban nem csak vízkészlet gazdálkodási feladatokat volt hivatott ellátni. Már a 30-as években felismerték, hogy Békés megye a szállítási útvonalak szempontjából hátrányos helyzetben van és ezért 1942-re a Hármás, illetve Kettős-Körösön Békésig, a Sebes-Körösön pedig Körösladányig megteremtették a hajózás feltételeit.¹⁵² Az 1940-es évek elején ehhez Békésen korszerű kikötő, gabonatarház és gépi rakodás megteremtése járult. Az elképzelés az volt, hogy a vízi út felhasználásával a mezőgazdasági termékek a megye szívéből olcsón kiszállíthatók legyenek a Tisza és a Duna felhasználásával, egészen a tengeri kikötőig. Bár 1942-től Békésig hajózhatóvá vált a Körös, de sajnos a hajózhatóvá tételéhez fűzött remények, mint a vízi úton történő olcsó és tömeges búzaszállítás, nem valósultak meg.¹⁵³

1.3. Agrotechnika

Békés megyében a jó minőséggel elérhető áráktól hajtva tovább nőtt a búza vetésterülete, mely 1933-re elérte a 43,8%-ot az árpa és zab vetésterülete pedig a kukorica javára csökkent.¹⁵⁴ A növekvő sertés- és baromfitartás több szemestakarmányt kívánt. A jóval kisebb országterületen megnőtt a megye jelentősége, noha a hozamok tekintetében nem tudta túlszárnyalni a világháború előtti jobb évek eredményeit. Ez azt is jelzi, hogy keveset fejlődött az agrotechnika.

Az uradalmakban már kettes, hármás vasekéket használtak. Ezek elé négy, illetve hat ökröt kellett befogni. Mivel tökéletesen elvágta a tarackot, nehezebb lett volna a lovaknak elhúzni. A Sack-ekének már minden része vasból készült. Ez jobban fordította a földet, mert a lemeze meg is fordította azt. A Vidacs-eke viszont csupán élére állítani tudta a kiemelt darabot. Mivel a vaseke kormánylemezt egybeépítették az ekefejjel, azt nem lehetett szabályozni, ezért különböző nagyságúra készítették. A hatos ekét a kisebb földű emberek két lóval, a nyolcast a nagyobb igaerővel rendelkező gazdák használták.¹⁵⁵

¹⁵¹ Dóka 225.

¹⁵² Dóka 225.

¹⁵³ Kováts G., Mérnök Újság (saját jegyzet)

¹⁵⁴ MSÉ 1933.

¹⁵⁵ Nagy 447.

A gabonamunkák gépesítésében az önjáró gőzcséplőgépeket fokozatosan kiszorították a traktorvontatású cséplőgépek. 1925 és 1938 között 835-ről 944-re nőtt a cséplőgarnitúrák száma, de az utóbbiak 40%-a már belsőégésű motormeghajtású volt. A nagybirtokon és a gazdagparaszti földeken teret hódított a traktor. Ezek száma az 1925-ös 58 darabról 1935-ig 380 darabra nőtt. Általánossá vált a gőzeke. Mindemellett is országos szinten csak átlagosnak számított Békés megye gépellátottsága.¹⁵⁶

Az ipari növények a vetésterület 2,5%-át foglalták el. Jobb arányokat a kelet-csanádi nagy- és középbirtokok mutattak fel Battonya és Kunágota térségében. A ciroktermesztés értékes táji kultúrává fejlődött, melyet a Mezőkovácsházán 1933-ban alakult Tiszántúli Ciroktermesztők Egyesülete fogott össze. 1943-ban a hazai cirokvetés 72%-a Csanád, 10%-a Békés megye területére esett.¹⁵⁷

A belterjességi törekvések közt az öntözéses gazdálkodás fokozatos erősödését kell kiemelnünk. Az 1930-as évek végére már kb. 1000 kat. holdat öntöztek, melynek nagyjából a fele zöldségtermesztési célt szolgált. Az 1942-ben elkészült békésszentandrás duzzasztóműnek köszönhetően 20.000 hold öntözése vált lehetővé.¹⁵⁸

A 30-as évek elejétől a kormány is felismerte, hogy a válságból való kilábalás egyik legjobb eszköze a minőségi mezőgazdasági termelés elősegítése. A parasztgazdaságokban is elterjesztette a Baross László által nemesített minőségi búzavetőmagot: Bánkúti 1201-et, 1014-et stb. A Békéscsabán létrehozott vegykísérleti (lisztvizsgáló) állomás az ország második ilyen intézménye volt.¹⁵⁹

2. Az ipar fejlődése

Az I. világháború után is megmaradt az ipar alapvetően kézművesipari jellege, ám az a békéscsabai gyári- és manufaktúra szintű üzemek gyarapodásával és bővülésével számottevően módosult. A lakossági igényeket kiszolgáló kisipari ágazatok megmaradtak, és némelyek a polgárosodó igények növekedésével erősödni is tudtak. Az ipart alapvetően és közvetlenül érintették a gazdasági élet hullámváltozásai, főképp az 1929-es és 1933-as gazdasági világválság. Az iparosodás érzékelhető haladást mutatott a húszas évek közepén, s a harmincas évek derekától fogva. A válság előtt elsősorban a

¹⁵⁶ MSÉ 1923–1925., 1929. és MSK 112. k.

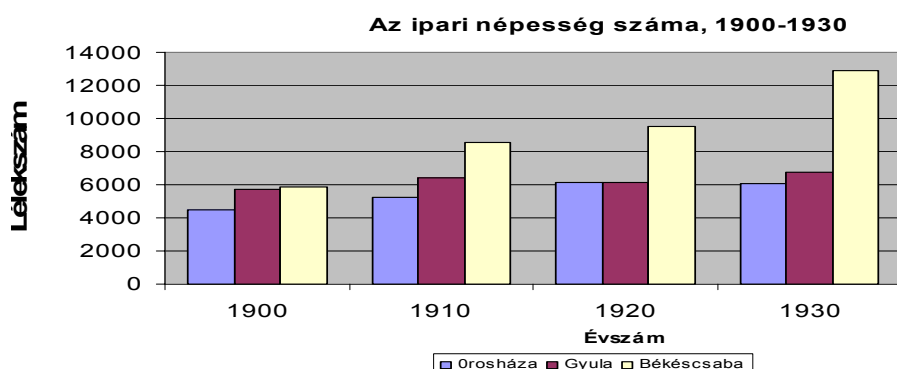
¹⁵⁷ Az un. „körmös” traktor megjelenése segítette a gőzeke elterjedését is. CSML. Gazd. Egy. ir. 2/1928., 1/1930., 100/1937. és 144/1929. továbbá 146/1933., valamint .201/1944.

¹⁵⁸ Palov 562.; Albel–Vincze 9–12.

¹⁵⁹ Szuhay 106–107.; BML, alisp. ir. 7839/1933. és OMK 50.

kézműipar, a válság után a manufakturális és gyáripar számottevő haladást ért el. Ennek ellenére az iparból élők aránya a megye össznépségén belül mindössze 3 százalékkal, mintegy 17.000 fővel nőtt. 1920-ban 14,7 %, 1930-ban 16,8 %, 1941-ben 17,8 % volt.¹⁶⁰

Békéscsaba központi szerepe viszont megnőtt, míg Gyula és Orosháza stagnált, legalábbis az iparból élők számát tekintve. Az iparból élők közel fele ezután is e három városban tömörült: 1920-ban 47,8%, 1930-ban 46%-uk élt ezeken a településeken. Ez tehát minimális területi dekoncentrációt jelez 1910-hez képest.



Míg 1910-ben az ipari kereső népesség 60%-a önálló kisiparos volt, addig 1930-ra az ipari keresők 65%-a már bérmunkás, segéd vagy tanonc, melyek 63%-a a három városban tömörült.¹⁶¹ A harmincas évekre tehát kialakult a nagyobb üzemek köré csoportosultan a megyei ipari munkásság gerince: kb. 5–6000 ember, melynek fele nő.

Az ipari népesség (keresők és eltartottak) száma és aránya Békés vármegyében¹⁶²

(I az ipari népesség száma, II. aránya)

	1920		1930	
	I.	II.	I.	II.
Békéscsaba	520	0,4	12867	6,0
Gyula	155	4,7	6726	6,6
Orosháza	117	5,4	6097	4,5
Szarvas	484	3,8	3626	4,2
Békés	189	1,3	4213	4,6
Mezőberény	968	4,6	2260	5,7
Gyoma	893	5,9	2178	7,8
Szeghalom	044	1,0	1352	3,1

¹⁶⁰ MSK 71. k.: 1920. évi népszámlálás II. rész és 86. k.: 1930. évi népszámlálás II. rész. MSZS 1947.

¹⁶¹ MSK 71. k.: 1920. évi népszámlálás II. rész és 86. k.: 1930. évi népszámlálás II. rész.

¹⁶² MSK 71. k.: 1920. évi népszámlálás II. rész és 86. k.: 1930. évi népszámlálás II. rész.

A mai Békés megye más területei

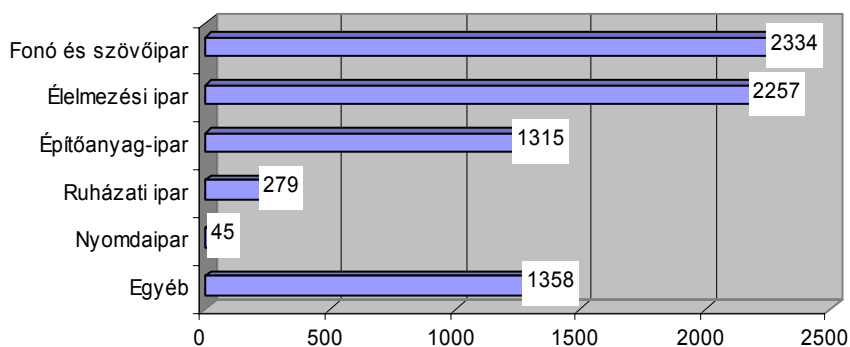
	1920		1930	
	I.	II.	I.	II.
Battonya	1669	2,2	1856	4,5
Elek	310	7,3	1442	7,0
Dévványa	412	0,6	1624	1,1
Sarkad	469	3,7	2345	9,2
Mezőhegyes	432	9,1	1615	9,3

Az iparvállalatok nagyságának megoszlása a munkavállalók száma szerint 1930-ban¹⁶³

	Segéd nélkül	1–2	3–5	6–10	11–20	20-nál több	Együtt
Békés megye	5199	2363	537	125	39	33	8296
Békéscsaba	662	424	128	34	12	17	1277
Gyula	529	198	84	22	9	5	847
Orosháza	661	327	75	18	7	3	1091

Az önálló kisiparosok illetve alkalmazottaik száma 1920 és 1930 között a fonó és szövőiparban 799-ről 1.924-re (141%), az építőanyag-iparban 2.623-ról 4.853 főre (85%), a nyomdaiparban 257-ről 387 főre (50%), míg az élelmezési iparban 2.019-ről 2.721-re (35%) nőtt. Ezzel szemben csökkent a vas- és fémiparban, továbbá a ruházati iparban dolgozók száma.¹⁶⁴

Munkáslétszám Békés vármegyében a főbb iparágak szerint, 1944



¹⁶³ MSK 86. k.: 1930. évi népszámlálás II. rész.

¹⁶⁴ MSK 71. k.: 1920. évi népszámlálás II. rész és 86. k.: 1930. évi népszámlálás II. rész.

Csak hozzávetőlegesen becsülhető meg a szakképzett iparosok aránya. A harmincas évek végén Békéscsabán 1.000, Orosházán, Gyulán és Szarvason 500, míg Békésen 300 fő körüli segédet tartott nyilván az ipartestületi statisztika.¹⁶⁵ Ez alapján a szakképzett munkások arányát alig 10–20%-ra becsülhetjük. Területünk ipara tehát változatlanul az olcsó, szakképzetlen munkaerőre alapozódott. A textil, a baromfi- és az építőanyag-ipar kifejezetten a tömegével rendelkezésre álló, gyengén fizetett női munkaerővel tudott versenyképesen termelni. A cukor- és téglagyárak pedig a férfi idénymunkát hasznosították.

1920-ban mindössze 9 olyan üzem működött a megyében, mely 100 főnél több munkást foglalkoztatott: Békéscsabán két téglagyár, egy malom és egy kötszövőüzem, Gyulán a kötszövőüzem és a gyufagyár, a sarkadi és mezőhegyesi cukorgyár, valamint egy gépjavitó üzem Mezőhegyesen. Ezek száma 1942-re 16-ra emelkedett. Ekkorra alakultak ki, igaz még számottevő idényjelleggel, az első 500 munkásnál többet foglalkoztató középüzemek, mint a békéscsabai „Rokka” Kötszövőgyár (531 fő), a Bóhn M. és Társai Cserép- és Téglyagyár (937 fő) és a Schneider-féle baromfifeldolgozó (680 dolgozó).¹⁶⁶

1925-ben Békéscsabán 100 főnél több ember a Bóhn M. és Tsa Göztéglagyárban (650 fő), a Hubertus Kötszövőgyár Rt-ben (398 fő), a Rokka Kötszövőgyár Rt-ben (332 fő), a Rosenthal Malom Rt-ben (183 fő), a Such és Wagner Göztéglagyárban (173 fő), illetve a Mercur Szövőgyár Rt-ben (148 fő) dolgozott. Jelentősebb munkáslétszámmal üzemelt még a Kovács Gőzmalom (80 fő), az Excelsior Textilművek Rt. (70 fő), a Békéscsabai Szövőgyár Rt. (58 fő), a Lipták György Textilmű Rt. (45 fő), a Reisz Miksa Bútorgyár Rt. (38 fő), a Réthy Gyógycukorka Gyár (30 fő) és a Belanka Mihály betongyár (24 fő).¹⁶⁷

Az 1930-as népszámlálás szerint a megyében 10.966 önálló műhelyben dolgoztak az iparban foglalkoztatottak. Ezek 63,8%-a segéd nélkül, 28%-a pedig csak 1–2 segéddel dolgozott. 3–5 segédet csak 600 személy foglalkoztatott, míg a 6–20 segédet alkalmazók száma 300 volt. Mindössze 42-en alkalmaztak 20 személynél több dolgozót. Mivel köztük akadt kereskedelmi és pénzügyi vállalkozás is, így a gyáripari telepek száma mindössze huszonkettőre tehető.¹⁶⁸

¹⁶⁵ SzKIJ 1938., 1940.

¹⁶⁶ BML, GyK. Iparf. ir.: Gyárvizsg. jkv. 1942.

¹⁶⁷ BML, Bcs. Rkap. 1925. szeptember 26-i kimutatása.

¹⁶⁸ BMTF 37.

A világválságot követően 1934-től lassan, majd a háborús konjunktúra miatt gyorsabb ütemben fejlődött az ipari tevékenység. Az üzemek száma általában csökkent, jelentős koncentráció ment végbe. Ennek következtében az utolsó békeévben Békéscsaba munkásainak száma már meghaladta a válság előtti állapotot. Ekkor a fonó- és szövőipar 1.531 főt, az élelmiszeripar 1.257 főt foglalkoztatott, míg egyéb iparágakban 1.226 munkás kereste kenyerét. Az összes ipari munkás létszáma tehát megközelítette a négyezret.¹⁶⁹

A háborús termelés, illetve a katonának bevonultatott munkaerő pótlása érdekében a nagyüzemek a II. világháború idején több gépi beruházást végrehajtottak. Az 1944-es bombázások megrongálták a téglagyár egy részét, a Hubertust és a Rokka Kötszövőgyárat. Ez utóbbi 7 találatot is kapott, így gépei nagy kárt szenvedtek. A Rosenthal malmot is találat érte, de a többi malom termelése is leállt.¹⁷⁰

Az 1920 utáni Magyarország leggyorsabban fejlődő iparága a textilipar volt. Az osztrák és cseh gyárak versenyétől megszabadult iparágnak megyénk lett az egyik hazai bázisa. A békéscsabai Hubertus Kötött és Szövöttárugyár Rt. átlagban 500 alkalmazottal dolgozott. 1923-ban épült egy kétemeletes üzemrésze, itt helyezték el a harisnyakötő, lánckötő és a motorikus síkkötő részleget, valamint a fonalraktárt. A második emeletre a konfekció részleg került. 1925-ben bővítették a kézi síkkötődét és itt kötötték a finom, divatos gyapjúkötöttárukat és kötött kesztyűket. 1939-ben felépítették a cérnázó üzemrészt, melynek korszerű cérnázógépein effekt és kézimunkafonalakat gyártottak.¹⁷¹

A húszas évek elején Békéscsabán három új üzem létesült: 1920-ban a Rokka Kötszövőgyár, 1921-ben a volt Selyemfonoda helyén a Merkúr szövöde, és 1924-ben az Excelsior Harisnyagyár Rt. Békéscsaba további 11 textilüzemében a II. világháború idején 1.631 munkás dolgozott.¹⁷²

A Rökkát 1920. július 23-án alapították. A felszerelését egy szegedi ócskavas nagykereskedőtől vásárolták meg, aki az I. világháború során a németek által Romániából elhurcolt gépparkot őrizte. A gépeket 18 hónapi karbantartás után tudták használhatóvá tenni. A 40 síkkötő-, 4 körkötő-, 50 körhurkoló- és 25 lánckötőgép mellett megfelelő festődével, saját áramfejlesztő és gőztermelő berendezéssel is rendelkeztek. Első gyártmányaik az akkor nagyon keresett parasztkabát, illetve

¹⁶⁹ Illyefalvi 1940.

¹⁷⁰ Szekeres 213.

¹⁷¹ Tibori 102.; SzKIJ 1924., 1938. és 1940.

¹⁷² BML, GyK Iparf. ir.: 1945. áprilisi jelentés; SzKIJ 1924.

mellények, lábszárvédők, nyári trikók, berliner kendők, wattelin és műselyem sálak és sapkák voltak. A wattelin és műselyem áruk után 10 évi állami kedvezményt kaptak, mivel ezeket korábban csak importból lehetett beszerezni. Lánckötő üzemük ugyanis első volt az országban, így ezzel úttörő munkát végeztek. A körhurkolt árú jó része is addig importból származott. Mivel a kötszővő szakma nálunk még gyerekcipőben járt, szükség volt 1926-ig német és cseh mesterek foglalkoztatására. 1935-ben 4 db Kettenstuhlgépet vásároltak, amivel az addigi kommersz cikkek mellett már a magasabb igényeket kielégítő műselyeming, kombiné, hálóing gyártását is megkezdhatték. Később a nagykörkötő gépek (interlock) beállításával finom téli ingek és svájci nadrág előállításával növelték a kapacitást.¹⁷³

Ez maga után vonta a létszám növelését is: az induló 230 fő megduplázódott. Emellett 25–30 főt otthoni munkával is foglalkoztattak. 1939-ben megvették az Excelsiort, s ezzel 3 Kettenstuhl, 8 Rundstuhl, 7 kötőgép és 22 varrógép került a birtokukba. A harisnyagépeket átengedték a gyulai Columbiának. 1926-ban Budapesten rendezték be központi irodájukat. A szűk varroda mellé egy kétemeletes épület felhúzásával elhelyezték a kötődét és a selyemvarrodát. 1940-ben a szomszéd házban lánckötő, orsózó, javító és körhurkoló termeket alakítottak ki. 46 varrógépet, 3 lánckötőgépet, 3 gombolyítót, 2 feszítőkereket és 1–1 felvető- és bolyhozógépet helyeztek üzembe. 1942-ben 2 körhurkoló és 4 lánchurkoló géppel gazdagodtak. 1944. november 1-én német repülőgépektől 7 találatot is kapott a gyár. Több mint egy éven át eltartott a gépek rendbehozatala. Míg 1929-ben 105 tonna, addig 1940-ben 266 tonna termelést értek el késztermékben.¹⁷⁴

1921-ben a Selyemfonodák Haszonbérlete Rt kibérelte a volt selyemfonoda épületét. A Merkúr szövöde a működését alig néhány szövőszékkal kezdte, amit fokozatosan gyarapított: 1922-ben 40, 1923-ban 120, 1927-ben 47 és 1929-ben 10 új géppel dolgoztak a főépület emeletén. 1923-ban a földszinten is megindult a termelés. 1924-ben felépítették a Békési út felőli III. sz. szövöde épületét, ahol 95 szövőgépet helyeztek el. Ekkor korszerűsítették a festődét és 2 bolyhozógépet is beállítottak a flanel áruk bolyhozására. A körgát felől pedig megépítették az árutisztító és kikészítő épületeit. 1926-ban a III. szövödébe újabb 48 szövőgépet állítottak be. Ekkor már nyüstösgépeken finom zefíreket, hermelin flaneleket, szaténokat, köpereket is

¹⁷³ Tibori 133–134.

¹⁷⁴ Tibori 135–139.; BML, Bm. Iparf. ir. 87/Bcsaba – 48.

gyártottak. Az akkor modernnek számító lánchengeres festőberendezést szereltek fel. A gazdasági világválság idején, 1931-ben megvette a gyárat a Soroksári Textilipari Rt., s ezzel megszűnt a finom áruk itteni előállítására. A bolyhozót és a festődét is Soroksárra szállították. 1939-ben a III. sz. szövőterem gépeit Hidrina-féle automata cséveváltó készülékekkel cserélték fel. A szövőde 150–180 fővel indult, s létszáma 1938–1941-ig 230–240 főre emelkedett.¹⁷⁵

Az Excelsior Harisnyagyár a Békéscsabai Általános Takarékpénztár Rt érdekeltségében alakult meg. Eleinte hímző és horgoló pamutfonalak gyártásával foglalkozott, majd áttért a harisnyagyártásra. A gyárban 2–300 személy dolgozott.¹⁷⁶

A válság után legelőször a könnyűipar tért magához. 1937–38-ban 18 üzemegységét írták össze Békéscsabán. A nagyobb üzemek mellett a harmincas évek második felében tíz-tizenkét manufaktúra szintű szövőműhely, szőnyegszövő működött a városban.¹⁷⁷ Már nem csak a belföldi kereslet kielégítését tudták elérni, hanem külföldi piacokat is visszaszerezték. A Hubertus rendszeresen exportálta cikkeit Angliába. Ekkor épült fel a cernázó üzemrésze. 1942-ben új kazánházat létesítettek a festőde gőzellátására, végül 1943-ban új szívógázmotort és generátort építettek be a villamos energia biztosítására. A Rokka 1939-ben megvette az Excelsior Harisnyagyárat. Továbbfejlesztette gépparkját, s ez sokféle termék gyártását vonta maga után. A Merkúr 1939-ben felszerelte III. szövőtermében az új automata cséveváltó készüléket. A Hubertus 1942-ig három műszakban dolgozott, akkor négy műszakra tért át. 1940-ben beszerzett egy 4,5 LE elektromotort és egy 240 orsós, gyűrűs cernázót. A Pamutszövő vállalat a M. Kir. Fm. Soroksári Textilipari Rt. Csabai Telepeként 1941-ben vezette be a három műszakot. Ekkor 1 vető-csévélő gépet, 1 selyemgombolyítót és 2 vetőlék-csévélők szereztek be.¹⁷⁸

A szőnyegipar új iparágként jelentkezett. A csabai üzemek között az 1926 óta fennálló Weisz-féle szőnyegszövő volt a legnagyobb, a háborús években már 70–80 állandó alkalmazottal. 40–60 fővel további két szőnyegműhely is dolgozott a városban. A szőnyegipar jelentős telephelye lett a megyében Békésszentandrás is, ahol 1924-ben és 1931-ben alakult egy kisüzem, együttesen 100–120 nőt alkalmazva.¹⁷⁹

¹⁷⁵ Tibori 141.; Gyöngyösi 295–297.; SzKIJ 1924., 1938. és 1940.

¹⁷⁶ Gyöngyösi 295–297.

¹⁷⁷ BML, Kimutatás a békéscsabai szövőüzemekről, gyárakról és kézműves jellegű üzemekről. 1937.

¹⁷⁸ Szekeres 203–204.; BML, Bm. Iparf. ir. 87/Bcsaba – 46–47.

¹⁷⁹ Szekeres 199–203.; BML, GyK. Iparf. ir. Gyárvizsg. jkv.

A textilipar másik két bázisa a megyében Gyula és Mezőberény. Trianon után a Harisnyagyár Romániához kerülő temesvári telepét államosították, terheit azonban a gyulai gyárnak kellett átvállalnia. A válságos helyzetbe kerülő részvénytársaság a Hitelbank támogatásával tudta tovább vinni üzemét. 1931-ben egyesült a veszprémi és óbudai harisnyagyárakkal, székhelyét Budapestre helyezte át, és felvette a Columbia Textilipari R.T. nevet. Létszámát 300–450 munkásra bővítette.¹⁸⁰

Mezőberényben két jelentős kisüzem alakult: Az Alföldi Szövőgyár (1920-tól) és a Schön és Társa Szövőgyár, a századforduló utáni műhely kifejlődésével. Az elsőnek említett üzem maximális létszáma közel 220 fő, a másodiké mintegy 180 fő volt.¹⁸¹

1920. július 18-án már megtörtént az Alföldi Szövőgyár Rt cégbejegyzése. Ötven, főként bedolgozó munkást foglalkoztattak, akik kézi szövőszéken dolgoztak. 1921-ben a 40 kézi szövőszék mellett 3 lánchajtásos vetülékcsevélő és 1 lábajtásos lánccsevélővel dolgoztak.¹⁸² A 10 LE-s gázgenerátor a világosításhoz szükséges áramot adta. 1923-ban 70 kézi szövőszéssel és egy mángorlóval nőtt a géppark. A következő évben már 20 db mechanikai szövőszéket is üzembe állítottak, valamint két, összesen 90 orsós vetülékcsevélőt. A gépek meghajtására 60 LE-s generátorgázmotort alkalmaztak. 1927-ben újabb 6 szövőszék mellett 250 orsós cernázót és 60 orsós csévélőt vásároltak. Majd gőzkazánt és 60 LE-s kipufogódugattyús gőzgépet állítottak munkába. 1934-től transzmisszió keresztül ugyan, de villanymotorokkal hajtották meg a gépeket. 1939-ban már csak 20 kézi szövőszék működött az 58 mechanikus mellett. 1931-ben vásároltak saját tehergépkocsit. 1930-ban kétműszakos termelésre tértek át, s 210 főt alkalmaztak.¹⁸³

Kezdetben törülközőket, abroszokat, lepedővásznak gyártottak, az 1930-as évek közepétől került előtérbe a férfi és női pamutszövet előállítás. Ezt a váltást a mechanizálás megkezdése tette lehetővé. Fonalfelhasználása a kezdeti 42.000 tonnáról 1934-re 182.000 tonnára emelkedett. Innentől fokozatosan csökkent. Ennek közel 50%-a volt a pamut, s valamivel kevesebb a vigogne s igen kevés a műselyem, a kender és a len. A II. világháború éveiben a nyersanyag-beszerzési nehézségek miatt csökkent a munkáslétszám, s előtérbe kerültek a pamutot helyettesítő anyagok. 1944 májusában az

¹⁸⁰ Scherer 1938. 422–423.

¹⁸¹ Dütsch–Jakab 61–63.; BML, Mb. ir., főjegyzői biz. 36/1936.

¹⁸² Dütsch–Jakab 16.; BML, Bj. főszb. ir.: 2178/1921.

¹⁸³ Dütsch–Jakab 19–24.

üzemet bezárták, mert a németek tank- és motorjavítót szereltek fel a helyén. 24 gépét a Schön-féle szövőgyárban állították fel.¹⁸⁴

A textiliparhoz kapcsolódva kell megemlítenünk a mezőhegyesi kendergyárat (1930-ban 105 munkás) és az 1921-ben alapított sarkadi kendergyárat. Az 1892-ben alapított mezőhegyesi üzem sorsa a világháború után kérdésessé vált, végül mégis a rekonstrukciója mellett döntöttek, mely 6 évet vett igénybe. Lecserélték a régi gépeket, s 1924-ben már arról számolhatott be az igazgatóság, hogy jobb minőségű tilott kendert tudnak előállítani. A gyár átalakítása összekapcsolódott a villamosítással. Ekkor épült fel egy gép- és fűtőház, a központban pedig a kapcsolóház. Egy 500/550 LE-s turbógenerátor és egy 150 LE-s gőzgép szolgáltatta az áramot. A gépekhez szükséges fűtőanyagot a kenderkészítés melléktermékeként fennmaradó pozdorja adta, de a tarlókon összegyűjtött kukoricacsöveket és a lemorzsolt kukorica csutkáját is felhasználták. 1923 karácsonyán gyulladt ki a villany a ménesbirtokon. A gyár 14 állandó munkás mellett 60 időszakos dolgozót foglalkoztatott.¹⁸⁵

A két háború között jelentek meg megyénkben a bőr- és ruházati iparhoz tartozó és kisüzemszámba menő népesebb műhelyek. A korábbi alapítású Gyulai Hitel- és Bőryanagbeszerző Szövetkezet a háborús években szezonban 130–140 alkalmazottal dolgozott. 1933-ban két kisebb cipőgyár jött létre Békéscsabán: az Adria mintegy 100 és a Viktória 20–30 munkással. Említést érdemel a csabai Martincsek-féle szűcsüzem, amely a háború idején az 1938-as létszám négyszeresét (átlag 60 főt) foglalkoztatta.¹⁸⁶

A téglá és cserépiparban az élelmiszeriparral ellentétben az I. világháború visszaesést hozott. Ezt csak a húszas évek konjunkturális időszakában követte fellendülés, melyet újra megakasztott a világválság. Az 1930-as évek végétől viszont korszerű áruk gyártása indult meg. A termékek iránti kereslet egy újabb fejlesztést tett lehetővé. 1922-ben megszűnt a kézzel való agyagbányászás: beállítottak egy kotrógépet. 1927-ben az alapító fia, Bohn József vette át az irányítást, aki újabb kotrógépet s egy nagyobb teljesítményű gőzgépet is vásárolt. Villanyvilágítás és az üzemszerek között távbeszélő hálózatot épített ki. A munkáslétszám 1.000 főre emelkedett. 1930-ban részvénytársasággá alakult át a gyár. A világválság igen megviselte az üzemet, 1934-ig alig 50 főt foglalkoztatott. Ekkor a lóvontatású anyagmozgatásról áttértek a saját

¹⁸⁴ Dütsch–Jakab 29–33.

¹⁸⁵ MOL, K. 1923–5–17.910.; BML, Mh. Mbir. f/3.

¹⁸⁶ BML, GyK. Iparf. ir. Gyárvizsg. jkv.

műhelyük által gyártott villamos vontatókra s különleges áruk: Bohn-födémteglák, üreges, soklyukú téglák gyártását indították be. Ez olyan sikeres volt, hogy Szegeden, Debrecenben és Nyíregyházán lerakatot hoztak létre. A termelés elérte téglából a 10,5 millió, cserépből a 25 millió darabot. Az országos szinten is a legmodernebbek közé tartozó gyár a karbantartó műhelyét olyan gépekkel szerelte fel, melyek alkalmasak voltak nagy teljesítményű kotrógépek előállítására. Gépkocsikat is vásároltak.¹⁸⁷

Az átlagos munkáslétszám 1938–1943-között a Such, Wagner és Társai Gőztéglagyárban 250–300 fő körül mozgott. Ez 10–12 millió téglá gyártására volt képes. A két világháború közötti időben három kisebb, 20–60 munkást foglalkoztató betonáru- és műkögyár is dolgozott a városban. Beton-áteresztőcsöveket, itatókat, etetővályúkat, kútgyűrűket, épületburkoló lapokat, lépcsőket és betonjárdákat gyártottak. A csabai építőanyag-ipar termékei eljutottak Aradra, Budapestre, és Erdélybe is. A válság idején azonban ezek az áruk nem találtak vevőkre.¹⁸⁸

A II. világháború folyamán kotrógépet, tisztítógépet, kavicsgépet, idomporzót, faeszterga padot, csapoló gépet, valamint 3–3 szalagprést és körfűrészszert szereztek be. Mivel védőket nem szereltek a gépekre, így erős porártalom mellett gyenge volt a világítás, amit a Békés megyei iparfelügyelő is kifogásolt. 1939-től áttértek a három műszakos termelésre. A békéscsabai gyárak országos szinten is a legmodernebbek közé tartoztak. 1943-ban hadiüzemmé nyilvánították őket, de nehézkessé vált az anyagbeszerzés. 1944-ben már többet voltak óvóhelyen a dolgozók, mint munkában.¹⁸⁹

Helyi jelentőségű téglagyár több volt a megyében: Orosházán, Mezőberényben, Szarvason, Gyulán, Eleken, Battonyán és másutt. Huszonöt telephelyen 1.351 dolgozót foglalkoztatott az építőanyag-ipar. A II. világháború idején a két nagy csabai téglagyár termelése (évi 9,3 millió db téglá és 27 millió db cserép) mellett Mezőberény két üzemének (évi 2,5 millió db) és Szarvas egy gyárának (évi 1,8 millió db) téglagyártása emelkedett még ki.¹⁹⁰

A két világháború között tovább erősödött a helyben termelt nyersanyagot feldolgozó élelmiszeripar súlya. A sarkadi és a mezőhegyesi cukorgyár a Magyarországon maradt tizenegy gyár közt a középmezőnyben helyezkedett el. A termelési volumennel csökkent a feldolgozott cukorrépa mennyisége is, s közel 40%-al

¹⁸⁷ Szigeti 22–26.

¹⁸⁸ Szekeres 200–201.

¹⁸⁹ Szekeres 207.; BML, Bm. iparf. ir. 87/Bcsaba – 22

¹⁹⁰ BML, GyK. Iparf. ir.: 1945. áprilisi jelentés

esett vissza a termelt cukor mennyisége. A harmincas évek második felében Sarkadon 80–82 ezer, a negyvenes évek elején kevesebbet, 70 ezer tonna répát dolgozott fel.¹⁹¹

A malomiparban Békéscsaba és Orosháza őrizte a vezető szerepét, az 1929–1933-as világgazdasági válság is kevésbé viselte meg a malmokat. A békéscsabai Rosenthal (1930-as évek végétől Első Békéscsabai, Miskolci, Debreceni István Malom) napi teljesítménye az 1930-as évek elején napi 16 vagon volt. 1925-ben egy vasbetoncellás 200 vagonos silót és egy 150 vagonos pálmaoszlopos, gombfödemes lisztraktárat építettek hozzá. 1924-ben 273.000 q, 1926-ban 310.000 q, 1927-ben 333.000 q, 1928-ban 404.000 q búzát őrölt. Termékei belföldön kívül főként Ausztriában és Csehszlovákiában értékesítette, ezen kívül szállított Hollandiába, Angliába és Svájcba. 1938-tól háborús termelésre állt át, s termékeit a német piacon értékesítette. A háború alatt egy 2,5 vagonos – később kukoricaörlésre átszerelt – rozsmalmot is felépítettek mellé.¹⁹²

A Kovács-malom napi teljesítménye a háború után napi 6 vagon volt, ami 1926-ra 10 vagonra növekedett. Az orosházi Tóth Malom 1930-ban részvénytársasággá alakult, s érdekeltségi körébe vonta a helyi téglagyárat, a jéggyárat és a villanytelepet is.¹⁹³ Jelentősebb teljesítménnyel dolgozott még a gyulai, a mezőberényi, gyomai, szarvasi, tótkomlói és a békési malom is.

A húsipar az 1930-as években tett szert nagyobb jelentőségre. Gyulán Stéberl András 1914-ben nyitotta meg hentesüzletét, amit hosszú évek munkájával a megye legismertebb húsfeldolgozó gyárává sikerült fejlesztenie. Termékeit nemcsak a hazai, de a nemzetközi piacon is bevezette: 1937-ben a brüsszeli világkiállításon aranyérmet nyert. A gyulai kolbász gépesített gyártása 1938-ban 65, 1942-ben 95, 1943–44-ben már közel 150 alkalmazottal folyt. Békéscsabán két sertéshizlaló telep is működött: a Békéscsabai Sertéshizlaló és Húsipari Részvénytársaság és az Alföldi Sertéshizlaló Részvénytársaság. A Húsipari Rt. első telepének befogadóképessége az 1920-as évek végén 10.000 sertés volt, és átlag évente 8.000 sertést hizlaltak fel. Két és fél vagon őrlelképességű darálómalom és hőlég szárító volt a takarmányozás gondjainak megoldására. Széles körben kedvelt termékévé vált a népi hagyományokon alapuló csabai kolbász gyártása.¹⁹⁴

¹⁹¹ Márai–Leel-Össy 91.

¹⁹² Szekerese 20.; Tibori 124–125.; BML, alisp. ir. 17.765/1933.

¹⁹³ Gyöngyösi 294.; BML, Tóth Malom Rt üzletévi jelentés az 1930. évről.

¹⁹⁴ SzKIJ 1922. és 1935.

Érdekes - jelenkori kitekintő -

A kolbászkultúra hagyományörzőinek áldozatos munkája nyomán ma már a „Csabai kolbászfesztivál” a Nemzetközi Gasztronómiai Napok esemény naptárába is feliratkozott, ezzel is világhírt adva a csabai kolbásznak.



22. ábra: Képek a hangulatos kolbászfesztiválról

A baromfifeldolgozó ipar Orosházán és Békéscsabán tett szert nagyobb jelentőségre. Orosháza három baromfiüzemében szezonban 450–520 dolgozót foglalkoztattak, s ettől nem sokkal maradt el Békéscsaba két gyártelepe sem. Az üzemek hármas funkciót láttak el, a feldolgozáson kívül a felvásárlást, értékesítést is elvégezték. Orosházáról például 1936-ban 900 vagon élőállatot szállítottak el, ebből 244 baromfi volt, ami 22.300 kg-nak felelt meg és az országos átlag 25%-át is elérte. Mindezt a Dénes- és Eisner-féle, valamint a Bernardinelli-telep produkálta a Magyar Mezőgazdák Szövetsége baromfi-kiviteli kirendeltsége mellett.¹⁹⁵

Blum Lajos és felesége, Schneider Ilona 1923 őszén a csabai Vasút utcán bérelt egy górért csirkeraktárnak. Egy sráfkocsival járva a környéket felvásárolták a tyúkokat és a tojásokat. Este 2–3 asszony megkopasztotta a baromfikat és a becsomagolt árut kiskunhalasi üzemükbe továbbították. Egy év múlva már építettek egy kis jéggyárat a Szigligeti u. 2. alatt, s az árut már jegelve továbbították Halasra. 1926-ban megvásárolták Jaminában egy Belanka nevezetű tulajdonostól a majolika-gyárat, s a helyén 1928 tavaszára felépítettek egy háromvagonos hűtőházat kompresszorral és jéggyárral. A felső részén hizlaldát állítottak fel Schneider Ignác Utódai néven. Majdnem minden országban volt bizományosuk. 1931-ben az Orosházi útig terjeszkedve újabb hizlaldákat létesítettek. Már két teherautóval jártak s 5–700 munkást alkalmaztak. 1933-ban bővítették a hűtőházat, felépítették a malmot, az asztalosműhelyt és a szortírozó színt. 1936-ra tovább bővítették a hűtőházat nyolc kamrával s beállítottak

¹⁹⁵ Gyöngyösi 293.; Orosházi Friss Újság 1936. december 25. és BML, alisp. ir. 533/1945.

két nagy ammóniás hűtőkompresszort és egy gőzkazánt a hizlalásra szánt eledel megfőzésére. Tojásraktárat, tollüzemet létesítettek s bevezettek egy iparvágányt a céghez. A dolgozói létszám szezonban elérte az 1.100 főt. Az idényjellegű 1938 után a gyümölcspulpozással és a zöldfőzelék (zöldpaprika és zöldbab) felvásárlásával próbálta meg kiküszöbölni.¹⁹⁶ Áruikat Anglia, Németország, Ausztria, Svájc, Olaszország piacain értékesítették. Londonban vezérképviselőt szerveztek. A céget 1938-ban a Hangya vette át, s az új neve „Schneider Ignác Utódai Hangya bérletében” lett. 1943-ban 4 libatépővel, 5 villanymotorral és 1 szalagfűrészsel gyarapodott a vállalat.¹⁹⁷

Végül az élelmiszeriparról szólva meg kell emlékeznünk a világháborúk között megyénk területén újnak számító két ágazatról. Gyulán 1935-ben nyitotta meg kapuit a tejporgyár, mely Dehydro néven alakult meg, a Reisner-malom csődjét követően. Békéscsabán működött a pemetefű cukorkájáról híres Réthy-féle laboratórium és gyógycukorkagyár. Az előbbi 1938-ban 82, 1943-ban 98, az utóbbi 1938-ban 56, 1942-ben 147 alkalmazottal dolgozott.¹⁹⁸

A II. világháború végén az ipari munkásság 20%-a az élelmiszeriparban dolgozott. A malomiparban összeírt 55 őrlőüzem közül Békéscsaba (8 db), Orosháza (6 db), Szarvas (5 db), Békés (7 db), Gyula (7 db), Tótkomlós (3 db) és Gyomaendrőd (7 db) állított elő napi 500 mázsánál nagyobb mennyiségű lisztet. A kenyérgyártás, a tészta-, a szesz- és ecetgyártást meg az olajütést jórészt kisipari műhelyek végezték. Nagyobb üzem csak a gyulai Stéberl-féle szalámigyár volt 180 dolgozójával, valamint a Dehydro tejporgyár és zöldségszárító, ahol 160 fő dolgozott. A vadhúskivittel is foglalkozó békéscsabai baromfiüzem 600 munkást, a Sertéshízaló Rt 110–140 közötti létszámot, a Réthy-féle gyógycukorka gyár pedig 90–110 dolgozót foglalkoztatott. A két jelentős orosházi baromfifeldolgozó (Élelmiszer- és Terménykiviteli Vállalat és Magyar Mezőgazdák Telepe), a pósteleki uradalmi gyümölcsfeldolgozó és a nagyszénási Vitafix tápszergyár említhető még a fentiekén kívül.¹⁹⁹

A nyomdaiparban a kis nyomdák elszaporodása a magas színvonalon dolgozó Kner és a csabai Tevan nyomdának nagy versenyt jelentett. A húszas évek közepétől már öt nyomda működött Békéscsabán, de számuk a II. világháborúig megduplázódott.

¹⁹⁶ Tibori 113–114.

¹⁹⁷ Szekeres 204.; BML, Bm. iparf. ir. 87/Bcsaba – 21.

¹⁹⁸ BML, GyK. Iparf. ir. Gyárvizsg. jkv.

¹⁹⁹ Réti 472.; BML, alisp. ir. 1945. január 31. és GyK. Iparf. ir.: 409/1944., továbbá SZEB ir.: 1945. február 13-i jelentés; alispáni ir. 36/1944.

Tevan a húszas évek közepén bővítette, átalakította üzemét. A könyvkiadással felhagyott, s az üzleti nyomtatványok mellett a gyógyszergyáraknak vállalt színes munkákat és dobozkészítést. A többszínnyomású csomagolóeszközök előállításának haszna megengedte a nyomda bővítését 1936-ban és korszerűsítését. Békéscsabán csak itt volt vonalazógép, sarokvágó és 3 kötészeti prés. 1939-ben elektromotort, 1940-ben villanymotort, 1941-ben pedig egy Auto-Láng automata gyorsajátót állítottak munkába. Ezáltal Békéscsaba legnagyobb sokszorosító üzemévé váltak.²⁰⁰ Papírfelhasználásuk 1939-ben 180, míg 1943-ban már 216 tonnára rúgott.²⁰¹

A békéscsabai nyomdák munkáslétszám és gépi ellátottsága, 1938–39²⁰²

	sajtó				elektromotor		
	munkás	gyors	tégely	Viktória	amerikai	db	LE
Tevan	33	2	2	1	2	8	10,2
Corvina	7	-	-	-	1	1	2
Gemsey	1	-	-	-	2	1	0,5
Körösvidék	13	2	-	-	1	4	3,9
Petőfi	1	-	-	1	1	2	3,9
Friedmann	1	-	-	-	2	-	-
Ackermann	1	-	-	-	2	-	-
Holländer Izidor	1	-	1	-	-	-	-
Kossuth	nincs	-	-	1	-	2	3,5
Holländer Bernát	1	-	2	-	-	-	-

A háborús években a Kner nyomda és a Tevan-cég egyaránt 70 állandó munkást foglalkoztatott. Az akkori 25 nyomda közül Békéscsabán 9, Orosházán 4, Gyomán, Gyulán és Szarvason 3–3, Békésen, Mezőberényben és Szarvason pedig 1–1 működött. Húsznál több alkalmazottja csak kilencüknek volt.²⁰³

Az energiaellátás két megyei bázisa Békéscsabán és Orosházán alakult ki. A békéscsabai városi villamosmű áramtermelése 1929-ig elérte az 1914. évi háromszorosát, s ennek mintegy a 40 százaléka (1 millió kilowattóra) üzemi célra, motorikus felhasználásra került. A csabai telep 1938–1943 között 90–100 fővel

²⁰⁰ Szabó 1978. 27–31.

²⁰¹ BML., TNY i. „P” dosszié, 1946. január végén kelt visszatekintp kimutatás

²⁰² BML., GyK. Iparf. ir.: Gyárvizsg. jkv.

²⁰³ Kner 1931.; Nyomdász Évkönyv és Útikalauz. 1944.

dolgozott. A harmincas évektől Gyulát is ellátta. „A termelési diagram 1924 után majdnem egyenes, meredeken emelkedő vonalat mutat, tehát olyan emelkedést, amely páratlan a hazai villamos telepek sorában.”²⁰⁴ 1925-ben 1.500 lóerős turbógenerátor és egy 300 köbméteres kazánt szereltek fel. 1928-ban egy 2.200 lóerős turbógenerátorral és további két 300 köbméteres kazánnal gazdagodott a telep. 1933-ban Gyulát is rákapcsolták a vezetékre, s a következő évben már termelése meghaladta a 4 millió kilowattórát. 1939-től Mezőberény is rákapcsolódott. A villamosmű tehát igen fontos szerepet töltött be nem csak a város, de a környék ipari fejlődésében is. Orosházán a Tóth-malommal kapcsolatosan a húszas évek derekán alakult ki jelentős villanytelep, amely a Békés-Csanádi Villamossági Rt. néven a környékbeli községeken kívül Mezöhegyest és Battonyát is ellátta. 1939–1943 között 40–50 munkása volt. Az energiaellátást a villamosművek, illetve – mint Csorvás és Doboz esetében – a malmokkal egybeépített áramtermelő egységek biztosították. A legnagyobbak mellett Szeghalmon, Vésztőn és Békéssámszonban kisebb üzemek működtek.²⁰⁵

A háborús években a jelentősebb üzemeket hadiüzemmé nyilvánították, s bevonták a központi anyag- és termékgazdálkodásba. A területünkön kifejlődött iparágak mind fontosak voltak a magyar vagy a német hadsereg élelmezése, ruházati ellátása szempontjából. Ebből következett létszámuk gyors gyarapodása.

Tótkomlós és Kaszaper térségében az 1940-es évek elején egy német érdekeltség révén a kőolaj és földgázfeltárás, és kis mértékben a kitermelés is megkezdődött.²⁰⁶

A háziipari gyökerű iparágakban csak mérsékelt fejlődésnek lehetünk szemtanúi. A békési kosárfonó iskolát a „Salix” Kosáripari és Kereskedelmi Rt. vette bérbe, s átlag 200 embert foglalkoztatott. A harmincas évek végén a Hangya Ipar Rt. is felállított itt egy kisebb kosárfonó és seprűkötő üzemet. A régebbi orosházi seprűgyár szezonban 100–200 főnek adott munkát és nagy exporttevékenységet bonyolított le. A harmincas években újabb gyárat is alapítottak Orosházán. Gyulán a megyei közigazgatás a háború elején egy 100 munkást foglalkoztató szőrfeldolgozó üzemet létesített.²⁰⁷

²⁰⁴ Nigrinyi 11–12.

²⁰⁵ Pataki 105–117.; BML, GyK Iparf. ir.: 1945. februári jelentés; alispáni ir. 220/1945.

²⁰⁶ BMK 602.

²⁰⁷ BML, alisp. ir. 1864/1933.; Gy. polgm. ir. 6990/1926.; Békés vm. Hivatalos Lapja 1942. szeptember 5.

Az 1950 után a megyéhez csatolt területek iparából mezőhegyesi Ménesbirtok emelhető ki. 680 embert foglalkoztatott a Mezőgazdasági és Ipar Rt. Mezőhegyesi Cukorgyára s a 7 szeszgyára mellett hengermalma és kendergyára is volt.²⁰⁸

A sarkadi cukorgyár 100.000 q kristály- és 2.000 q nyerscukor előállítására volt képes 700.000 q cukorrépa feldolgozásával. 12 gőzkazánból álló, s együttesen 1.950 lóerős teljesítményű, hat – összesen 919 ezer kWh energia előállítására képes – áramtermelő egységének évente 150.000 q szénre és 7.000 q kocszra volt szüksége. 6–700 munkást tudott foglalkoztatni. A Kendergyár 1926 óta nem működött.²⁰⁹

Medgyesegyházán hentesáru- és szalámigyárat, bőrfeldolgozó- és lábbelikészítő üzemet, 2 szeszfőzdet és egy hengermalmot tartottak nyilván. A Csolnoky-féle szalámigyár 50 munkással napi 80 sertést és 10 szarvasmarhát használt fel. A bőripar 5 munkása évente 30 mázsa bőr feldolgozására volt képes. Battonyán a 3 malom és 1 olajütő mellett dohánybeváltó is működött. A malmok együttes teljesítménye sem érte el a 100 mázsát, míg a dohánybeváltó idényben 70 munkást foglalkoztatott.²¹⁰

3. Urbanizációs helyzetkép

A korszakot az ipari városok jelentős arányú fejlődése mellett a mezőgazdasági központok súlyos tempóvesztése, lemaradása jellemezte. Területünkön ez alól Békéscsaba fejlődése jelentett kivételt. Orosháza mérsékelten haladt előre, Gyula pedig csak stagnált, mivel korábbi vonzásterületének kétharmadát elveszítette. Békéscsaba fontossága megnőtt, bekerült az ország első 15 városa közé. A húszas évek konjunktúrája idején pl. 900.000 fő körüli vasúti személyforgalma még Szegedét és Győrét is felülmúlta.²¹¹

A lakóházak építésében a tökéletes gazdaság változó helyzete tükröződött. A konjunktúra idején, 1927–28-ban csak Békéscsabán épült 450 lakás, míg a harmincas években az egész megyében is alig 300-at építettek. A II. világháború elején, a megyét ért súlyos belvízkárt követően és az un. ONCSA-akció révén mintegy 700 lakóházat emeltek. Ám a városok képe keveset változott. 1930-ban az emeletes lakóépületek

²⁰⁸ CSML, I. Mh. közs. ir. 45., 375., 415. és 613., valamint 1032/1945.

²⁰⁹ BML, Sarkadi Cukorgyár Rt. ir. 85. dosszié: Statisztikai kérdőívek 1941–1944. és Sarkadi Kendergyár iratai 1–7. dosszié

²¹⁰ CSML, I. Medgyh. közs. ir. 661., 709., 863–864. és 956/1945. és Battonya közs. ir. 1378, és 1421., valamint 1424/1945.

²¹¹ MSÉ 1929.

száma nem érte el még a százat sem. Elsősorban a vályog- illetve a vertfalu épületek száma gyarapodott a Nagyatádi-féle földreform során kiosztott parcellákon. 1930 és 1949 között a régi megye területén lévő lakóházak száma 72.143-ról 85.431-re emelkedett. Közülük a vályogházak száma 75,7%-al, a téglalapú vályogból vagy sárból készülté 18,2%-al, míg a teljesen szilárd építőanyagból készítetté mindössze 6%-al nőtt. A pala, cserép, vagy bádogtetővel készült házak aránya azonban 88,6%-al, míg a nád vagy zsúptetősöké csak 11%-al emelkedett. A vízvezetékkel történő ellátottság nem érte el az 1300 házat, ám a villannyal ellátott lakóházak száma 23%-al: 10.845-ről 27.689-re emelkedett. Míg 1930-ban a 120.151 lakószoba kétharmada földpadlóval rendelkezett, 1949-re ez az arány 64%-ra módosult.²¹²

A közművesítés jelentéktelen arányban javult. Az áramszolgáltatás viszont a húszas évek végén minden nagyobb községben megindult. Komolyabb haladásról a közutak tekintetében beszélhetünk. Míg 1929-ben csak 521 km-nyi kiépített úttal rendelkezett a megye, s ezzel a területre és lélekszámra vetített értékben az utolsók közt kullogott, addig az 1948-ra kiépített 810 km-el már bekerült a középmezőnybe. A benzinfogyasztás tekintetében a megyék első harmadában foglalt helyet Békés, míg a lakosságszámhoz mért rádiókészülékeket tekintve a 3. helyet érte el.²¹³

A városrendezésben az önkormányzatok pénztelensége folytán kevés előrelépés történt. Korszerű elvek alapján, az 1937. évi városépítési- és rendezési törvény szerint elkészült Békéscsaba, Gyula és Orosháza rendezési terve, de a végrehajtás alig indult meg. A többszöri házhelyosztások révén a települések kiterjedése nőtt, de még a kezdetleges közművesítést sem tudták biztosítani ezeken a területeken. A húszas években a nagyobb helységekben elkülönülő proletár-telepek alakultak ki általában a távoli fekvésű, vizes területeken.

4. Békéscsaba gazdasági központtá válása

Az első világháborút követő években mintegy ezer–ezerkétszáz erdélyi magyar menekültet fogadott be a város, ezzel a szlovákság elveszítette addigi számbeli fölényét.

Az 1918 novemberében jogilag is várossá vált Békéscsaba. A trianoni békediktátum után a közeli nagyvárosok elvesztése és Szeged határvárossá válása

²¹² MSK 96. kötet: 1930. évi népszámlálás II. rész és 1949. évi népszámlálás 5. kötet.

²¹³ MSÉ 1929., 1938. és 1942.

hozzájárult ahhoz, hogy Békéscsaba gazdasági vonzását a Körösök-vidékére és a Körös–Maros-köz nagyobb részére is kiterjessze. A város forgalmi-közlekedési csomópont szerepe megerősödött. A vasútvonalak találkozása mellett a fokozatosan kiépülő közúthálózat centrumává is Békéscsaba vált. A helyi igényekre épült ipari létesítményei közül többet az egész Délkelet-Alföld ellátására is alkalmas nagyüzemmé kellett fejleszteni. Bankélete is nagyobb térségre terjedt ki. A fejlődés azonban nem járt együtt a gyorsabb ütemű urbanizációval.

Erdei Ferenc a harmincas évek végén Békéscsabát további 30 várossal (nagyközséggel) együtt az ún. alföldi mezővárosok között tartotta számon. E sajátos magyar várostípus egyik jellemzője, hogy határa nagykiterjedésű, népessége relatíve magas, és annak egy része (harmada, negyede) a külterületen, a tanyákon él. A tanyavilág azonban szerves része a városnak, nem különül el tőle. Békéscsaba tanyavilága a 18. század közepétől folyamatosan alakult ki. Igazi virágkorát a 19. század közepétől a 20. század közepéig tartó évszázadban élte. A tanyavilág egy részének önállósodása már 1923-ban, Gerendás községgé alakulásával megtörtént. Békéscsaba azon mezővárosok közé tartozott, ahol a negyvenes években az agárnépesség aránya alacsonyabb (35,6%) volt, a társadalmi átrétegződés itt gyorsabban ment végbe. 1949-ben a város népességének 31,5% az iparból, 32,9%-a pedig egyéb ágazatból élt. A város a korszakban továbbra sem rendelkezett közigazgatási funkcióval.

Az 1918 és 1948 közötti időszakban a város iparában lényeges ágazati-szerkezeti változás nem történt. Az élelmiszer-, az építőanyag- és a textilipari üzemek jelentették az ipar gerincét, de a termelés és beruházás volumenében előrelépést tapasztalhatunk. A legnagyobb arányú fejlődés a textiliparban ment végbe, mivel az új országhatárok közötti kevés üzem képtelen volt kielégíteni az igényeket. Így létesült Békéscsabán is újabb kötőszövőgyár és harisnyagyár, és megalapították az első szőnyegszövőt is. A negyvenes évek elejére Békéscsaba országos viszonylatban is jelentős építőanyag-ipari központtá vált. A malomipar a húszas években az alapanyag hiánya miatt nem tudta kapacitását kihasználni. A harmincas évek közepétől Békéscsabát (Schneider-cég) a szomszédos Orosházával együtt Magyarország legjelentősebb vágottbaromfi-exportőreként tartották számon. A kisebb vállalkozások közül a Tevan-nyomda, a csabai kolbászt elállító húsüzemek és néhány bútor- és cipőüzem érdemel említést. A modern technológiát képviselő ágazatok közül országosan is ismertté vált a Réthy-féle

gyógyszervegyészeti gyár (gyógycukorka). A század első éveiben alapított villanytelep a húszas-harmincas években a város tágabb környékét is ellátta (Gyula, Békés).

A második világháborúig tartó időszakban a városban dolgozó munkások száma csaknem megduplázódott, kb. négyezer főre emelkedett. A kisipar és a szolgáltatások továbbra is jelentős számú munkavállalót foglalkoztattak. Az ipari fejlődés ütemét tekintve Győr mellett a legjelentősebb vidéki várossá Békéscsaba vált. A vállalkozók a textilipari üzemek alapításával, fejlesztésével sikeresen használták ki az országhatár-változások okozta kapacitás- és áruhiányt. Békés megye hitellete, pénzforgalmának kétharmada a városban koncentrált. További bankfiókok (Hitelbank, Kereskedelmi Bank, Pesti Első Hazai Takarékpénztár, Magyar–Olasz Bank) nyíltak, és bővült a biztosító társaságok köre is.

Az agrárgazdaság mérsékelt fejlődést mutatott. A termésátlagok növekedését a korszerűbb talajművelési eszközök és a nemesített vetőmagvak alkalmazása tette lehetővé. A gabonafélék túlsúlya jellemző maradt, a takarmányfélék részaránya azonban valamelyest emelkedett és megjelentek a kertészeti kultúrák is. Az állattartásban a sertés és a baromfi előretörése volt a jellemző, amit az ágazatokhoz kapcsolódó feldolgozóipar kereslete alapozott meg. A húszas években a társadalmi igényeknek megfelelően a gyakorlati ismeretek elsajátítását célul tűző intézményekkel (mezőgazdasági és kereskedelmi középiskola) bővült a város középiskolai hálózata.

A két világháború közötti évtizedektől a városközpont, illetve az innen kiinduló utak, utcák (Andrássy út, Baross utca) egy része városias külsőt öltött, amihez hozzájárultak az új középületek (posta, vasútállomás, városi bíróság, iskolák) és az új bérházak, banképületek is. Ugyancsak a városias övezet kiterjedését segítette az Élővíz-csatornán túli villanegyed kiépülése. A második világháború előtti évekre körvonalazódnak az „ipari negyedek” (Élővíz-csatorna, Jamina vasúthoz közeli része). A város lakásállománya mintegy harmadával gyarapodott az 1920 és 1944 közötti időszakban, aminek következménye lett a belterület tágulása (Jamina, Oncsa-telep).

A stabil közélet kedvező hatással volt a fejlődésre. Látványosan bontakozott ki az urbanizáció: 1923-tól megkezdődött a betonjárdák építése, megnyílt az Apolló mozi. 1925-ben megindult a helyi és távolsági autóbusz közlekedés. 1927-ben megnyílt az Árpád-fürdő, 1928-ban újabb mozi kezdett működni. Leánygimnázium és

felsőkereskedelmi iskola jött létre. 1932-ben adták át az evangélikus egyház által alapított szeretetházat, 1935-ben új épületbe költöztetett a kórház.²¹⁴

A polgári életforma részét képező sportnak olyan modern ágai honosodtak meg, mint az autó- és motorsport. 1939-ben már 200 autó és 80 motorkerékpár volt a városban. Széles körben elterjedt a rádiózás: 1931-ben 1.843 készülék üzemelt. Sikeres népfőiskolai tanfolyamokat szerveztek. Nagy jelentősége volt az 1923-ban felépített Munkás Otthonnak, amely a Munkás kultúrmozgalom központja volt. A társadalmi-kulturális élet sokszínűvé vált. Megkezdődött a módosabb parasztság polgárrá válása.²¹⁵

A várost 1944 szeptemberében súlyos légitámadás érte, ami számos halálos áldozatot követelt, és jelentősek voltak a pályaudvar környéken az anyagi károk is.

A kutatási eredmények összefoglalása:

- Trianoni döntés következtében beállt gazdasági összeomlásból a csodával határos módon talpra tudott állni Békés megye is. Megmaradt az ipar kézművesipari jellege. A gyári és manufaktúra szintű üzemek gyarapodása elsősorban Békéscsabán indult meg. A lakossági igényeket kiszolgáló kisipari ágazatok erősödni is tudtak. Később a gazdasági világválság ellenére a manufakturális és a gyáripar számottevő haladást tudott elérni.

- A húszas évektől Békéscsaba igyekezett betölteni a környező nagyvárosok elcsatolása miatt keletkező "ürt", és a délkelet-alföldi térség gazdasági centrumává nőtte ki magát, jóllehet közigazgatási szerepkörrel ekkor még nem rendelkezett. Gyula és Orosháza, legalábbis ami az iparból élők számát illeti, stagnált. Az iparból élők közel fele ezután is e három városban tömörült: 1920-ban 47,8%, 1930-ban 46%-uk élt ezeken a településeken. Az iparból élők aránya a megye össznépességén belül növekedni tudott. 1920-ban 14,7 %, 1930-ban 16,8 %, 1941-ben 17,8 % volt.

- Leggyorsabban fejlődő iparág a textil- és bőripar volt (Hubertus Kötött és Szövöttárugyár Rt., Rokka Kötszövőgyár, a Merkúr szövöde, az Excelsior Harisnyagyár Rt., Weisz-féle szőnyegszövő, a Békésszentandrás szőnyegszövő, Columbia Textilipari Rt. - a korábbi Gyulai harisnyagyár -, Alföldi Szövőgyár, a

²¹⁴ Művelődéstörténeti adattár 823–824.

²¹⁵ Kötetes 35–36.

Schön és Társa Szövőgyár, a Mezőhegyesi és a Sarkadi kendergyár, a Békéscsabai Adria és Viktória cipőgyár, Csabai Martincsek-féle szűcsüzem).

- A tégl- és cserépiparban a fellendülés a gazdasági világválság után indult meg. A Bohn Gyár újszerű termékfejlesztése terelte a siker útjára az ágazatot. Az átlagos munkáslétszám 1938-1943-között a Bohn-gyárban 900-1050 fő volt, a Such, Wagner és Társai Gőztéglagyárban pedig 250-300 fő körül mozgott.

- A Sarkadi és a Mezőhegyesi Cukorgyár a Magyarországon maradt tizenegy gyár sorában a középmezőnyben helyezkedett el.

- A malomiparban Békéscsaba és Orosháza őrizte a vezető szerepét. Az 1929-1933-as világgazdasági válság csak kevésbé viselte meg a malmokat. Termékei belföldön kívül főként Ausztriában és Csehszlovákiában értékesítette, ezen kívül szállított Hollandiába, Angliába és Svájcba is.

- A húsipar az 1930-as években tett szert nagyobb jelentőségre. Gyulán Stéberl András 1914-ben nyitotta meg hentesüzletét, amit a megye legismertebb húsfeldolgozó gyárává sikerült fejlesztenie. Termékeit nemcsak a hazai, de a nemzetközi piacon is bevezette: 1937-ben a brüsszeli világkiállításon aranyérmert nyert. A Békéscsabai Sertéshizlaló és Húsipari Részvénytársaság és az Alföldi Sertéshizlaló Részvénytársaság széles körben kedvelt terméké vált készítménye volt a „csabai kolbász”. Csanádban jelentős kisüzem volt a medgyesegyházi Csolnok-féle szalámigyár. A baromfifeldolgozó ipar Orosházán és Békéscsabán tett szert nagyobb jelentőségre. Az üzemek a feldolgozáson kívül a felvásárlást, értékesítést is elvégezték.

- Gyulán 1935-ben nyitotta meg kapuit a tejporgyár. Békéscsabán működött a pemetefű cukorkájáról híres Réthy-féle laboratórium és gyógycukorkagyár

- Érdemes megemlíteni, hogy Tótkomlós és Kaszaper térségében az 1940-es évek elején kezdődött egy német érdekeltség révén a kőolaj és földgázfeltárás, ahol a kitermelés is beindult.

- Az iparfejlesztés tekintetében fontos, hogy a békéscsabai városi villamosmű áramtermelése 1929-ig elérte az 1914. évi háromszorosát s ennek mintegy a 40 százaléka (kerekén 1 millió kilowattóra) üzemi célra, motorikus felhasználásra került.

IV. Békés megye gazdaság- és iparszerkezete 1945 után

1. A világháborús károk helyreállítása, az újjáépítés

A Vörös Hadsereg 1944. október 6–8-a között szállta meg megyénk területét. 1944. októberének végére a megyei apparátus, novemberre a járási hivatalok is megkezdtek a munkát. Minden településen nemzeti bizottság alakult, melyek kezdetben a közigazgatási funkciót is ellátták, majd később ellenőrizték azt. 1945 januárjától álltak fel – pártok szerinti delegálás útján, és a Vörös Hadsereg szigorú kontrollja mellett – a helyi képviselőtestületek.

A népesség nagyarányú lélekszámbeli csökkenéséhez a háborús veszteségek (front, hadifogság, bombázás, a zsidó lakosság deportálása), a németek elhurcolása (deportálás a Szovjetunióba, illetve kitelepítésük Németországba) és a magyar–csehszlovák lakosságcsere-egyezmény végrehajtása egyaránt hozzájárultak.

Az 1945. évi földreform végrehajtása, a nagybirtok teljes felszámolását jelentette, ami életképtelen kisgazdaságok sorát hozta létre

Az újjászerveződő közigazgatás feladatai közé tartozott a károk, a rendelkezésre álló erőforrások felmérése. A légitámadások, az átvonuló hadseregek, majd a megszálló szovjet és román csapatok „tevékenysége”, a háborúval járó és azt követő rendezetlen viszonyok következtében a gazdaság újraindítása számos nehézségbe ütközött. Békés vármegyében az üzemek 39%-a még 1945 júniusában is hiányos felszereléssel dolgozott, és csak 29%-uk érte el a háború előtti teljesítményt. Általános volt az üzemanyag- és felszerelésihiány.²¹⁶

A csanádi területeken a szezonban 680 embert foglalkoztató Mezőgazdasági és Ipar Rt. Mezőhegyesi Cukorgyára még 1945 szeptemberében sem üzemelt. Ugyancsak állt a Kendergyár és a Ménesbirtok hét szeszgyára. Csak a hengermalom működött.²¹⁷

A szerszámok, gépek, felszerelések pótlása a vasút- és úthálózat károsodása, a szállítóeszközök elhurcolása miatt számos nehézségbe ütközött. Az országos és a helyi áruforgalom megbénult. Így az egyik legfontosabb feladatot a hidak és utak, vasutak helyreállítása lett. A közúton Endrődnél egy 51 m nyílású ideiglenes híd készült el 1946-ban s ekkor fejezték be a Gyula–Békéscsaba–Szarvas közti út kikövezését. 1947-

²¹⁶ Réti 475.

²¹⁷ CSML., Mh. közs. ir.: 45., 375., 415. és 613., valamint 1032/1945.

ben, a hároméves terv keretében, több bekötőút földmunkái kezdődtek meg. A kőszállítások csak 1948-tól váltak folyamatossá, ekkor állították helyre a megrongálódott Gyoma–endrődi utat is. Öcsődön egyelőre komppal oldották meg a közlekedést. 1949-ben adták át a szeghalmi ördögárki hidat, s az endrődi és öcsői híd romjainak kiemelésével hajózhatóvá tették a Hármasköröst.²¹⁸

Megindult a megrongált vágányok és hidak helyreállítása, a rendelkezésre álló, megmaradt kocsik és mozdonyok megjavítása. 1945 júliusára kijavítottak 500 sérült vagon, 3 mozdonyt és az 540 tönkrement békéscsabai lakásból háromszázat. A Fekete-Körös hídját a robbantás csak kis mértékben érintette. A Fehér-Körös híd középső mederszerkezetét viszont 1944-ben felrobbantották. A cölöpjármos ideiglenes hídszerkezeten csak 20 km/h sebességgel lehetett közlekedni. A Szarvas határában álló Körös-híd mederszerkezete is megrongálódott. 1946-ban ideiglenesen, 1948-ban véglegesen helyreállították. A gyomai Körös-híd mindkét vége megsérült. Helyreállítása csak 1950-ben készült el. A szeghalmi Berettyó-hidat felrobbantották, helyreállítására 1946-ban került sor.²¹⁹ Az ország egyik elsőnek megnyitott vonala lett a Szeged–Békéscsaba közti vasút.²²⁰

A közlekedési nehézségek miatt általánossá vált a tüzelő-, az energia és a nyersanyaghiány, amihez hozzájárult a megye iparához szorosan kötődő mezőgazdasági termelés hanyatlása. A Szövetséges Fegyverszüneti Ellenőrző Bizottsághoz írt, 1945 tavaszán és nyarán kelt jelentések szerint: *„az ipari munka részben anyagihiány miatt csaknem teljesen szünetel, az élelmiszerüzemek, a malmok üzemanyag és felszerelés hiányában csak nagy nehézségek árán tudják üzemben tartani vállalataikat, hogy a kenyérszükségletet biztosíthassák.”*²²¹

Jellemző, hogy sok volt a munkanélküliek száma. A megyei iparfelügyelőség szerint 1944 őszén Békés vármegye gyári üzemeinek és kisipari műhelyeinek száma 815 volt, melyben 7.588 munkás dolgozott. Békéscsabán az 1944-ben a bejegyzett

²¹⁸ Czeglédi 75.; Viharsarok 1945. november 3.

²¹⁹ Tasi 120–121.; Evers 146–149.

²²⁰ Szabó Gy. 194–195.; Fülöp–Kiss 157.; Susla–Szabó 130.

²²¹ BML. SZEB ir. 1945. március 1-i jelentés, 1945. június 26-i és július 23-i jelentés.

munkáslétszám 2.800 fő volt, 1945 januárjában ennek mindössze 57,1%-át, 1.600 főt foglalkoztatta a 21 üzem.²²²

Mindehhez hozzáadódott a pénzviszonyok rendezetlensége. Az országot a világtörténelem legnagyobb inflációja sújtotta.²²³ Ezen csak a forint 1946-os bevezetése segített. Ekkor 1 új forint 400.000 kvadrillió pengővel volt egyenértékű.²²⁴

A felsorolt tényezők a megye iparának gerincét alkotó gyáripar visszaesésének következtében akadályozták a kis- és kézműipar termelését is. „Az iparosok szakmájukban – nyersanyag-, szerszám-, alkatrész- és megrendelési hiány miatt – munkanélkülivé váltak.” – olvasható Békéscsaba városának polgármesteri iratanyagában.²²⁵



23. ábra: Hiperinfláció Magyarországon 1945. augusztus és 1946. augusztus között

²²² Vass, G. 157.; Réti hivatkozott tanulmányában az alispáni iratokra alapozva példaként közöl két adatot. Ezek szerint a békéscsabai Rokka Kőtszövőgyár 200–230, a Bohn téglagyár nem kevesebb, mint 900–950 munkást volt kénytelen nélkülözni. Tudjuk, hogy a Rokka munkásainak létszámát 1938–1941-re több mint ötszázra emelte, így 1944. november eleji lebombázását követően valóban hihető, hogy dolgozóinak kevesebb, mint felét foglalkoztathatta. A Bohn esetében azonban kétségbe vonható ez az adat. Ez azt jelentette volna, hogy az 1938–1941 közötti 1000 fölötti létszám töredékének adott volna csak munkát. Réti 475. Egy másik forrás 1945-ben az építőanyag-iparban dolgozók számát 218-ra teszi, ami a háború előttinek 4-5%-a: Dövényi 160.

²²³ Dr. Kurtán. L.: Piaccgazdaság: Az 1945. április 5-én kibocsátott 50 és 100 pengős után július 15-én már 1000 és 10 000, november 16-án 1 000 000 és 10 000 000, 1946. április 29-én 10 000 000 000 és 100 000 000 000 (tízezer milpengő és százezer milpengő, azaz tíz és százmilliárd pengő), 1946. június 3-án – ezek a végső kibocsátások – egyszerre hét, százmillió milpengőtől (az egyes után 14 nulla!) százmillió bilpengőig (az egyes után 20 nulla!) terjedő címletű bankók láttak napvilágot!

²²⁴ Romsics 307.

²²⁵ BML., Bcs. polgm. ir. 220/1945.

A szovjet megszállás azzal is járt, hogy több üzemnek a hadsereg részére kellett termelnie, s ez elsősorban a textilipar és az élelmiszeripar kapacitásának kötötte le jelentős részét. A Bóhn-téglagyárat 1945 májusában, a baromfifeldolgozó pedig csak 1946 elején indulhatott be. A három nagy békéscsabai szövőgyár csak 1947 elejére érte el korábbi termelési színvonalát. Akkor is csak azért, mert be tudtak kapcsolódni a Szovjetunióknak végzett jóvátételi munkákba.

A gazdasági élet helyreállítása az állam fokozódó gazdasági beavatkozásának keretében folyt. Az első hároméves tervben megfogalmazott fő célkitűzés, a helyreállítás, elsősorban az ehhez közvetlenül kapcsolódó téglá- és cserépiparnak kedvezett a megyében. A tervperiódus végére a gyáripari termelésnek országos szinten az 1938-as évet 27%-al kellett meghaladnia. Ugyanakkor a terv már előkészítette a sztálinista gazdasági fordulatot. A beruházások szerkezetének módosítása 1948. második felétől a nehézipar egyoldalú fejlesztésének jegyében történt. A Szovjetunió és az Egyesült Államok közötti szembenállás éleződése miatt az ipar, ezen belül is a nehézipar fejlesztésére még nagyobb hangsúly helyeződött. Ebben az időszakban indult meg a magántulajdon felszámolása. 1948. március 25-én rendelettel államosították a száz főnél többet foglalkoztató vállalatokat, ami Békés megyében tizenkettőt érintett (a rendeletet az 1948. április 22-én elfogadott XXV. tc-el szentesítették). 1949 decemberében törvényerejű rendelettel a legalább tíz főt foglalkoztató üzemeket államosították. A rendelet hatálya alkalmazotti létszámtól függetlenül kiterjedt az összes villamosenergia termelő- és elosztó vállalatra, nyomdára, azokra a malmokra, amelyeknek őrlési kapacitása a 150 q-t elérte. A gazdaság irányítását 1949-től a tervgazdaság keretein belül, a gazdaság szereplőire részletesen lebontott, kötelező tervmutatók által végezték. Az 1947-ben létrehozott Országos Tervhivatal feladata lett a népgazdasági tervek kidolgozása. Az államosított vállalatokból szervezett nemzeti vállalatok önálló döntéshozatali jogkörrel gyakorlatilag nem rendelkeztek. Felügyeletüket az iparigazgatóságok közbeiktatásával az Ipari Minisztérium látta el. Az ötvenes években az ágazati alapon több minisztériumra bomlott iparügyi minisztérium fölött az azok munkáját koordináló Népgazdasági Tanács állt.

2. Az ipartelepítő tényezők változásai a szocialista rendszerben

2.1. A közlekedési ágazatok fejlődése

Az ötvenes évek elején az az elv érvényesült, hogy a megyeszékhelyeket a fővárossal korszerű utak kössék össze. 1950-ben a megyében található 231 km portalanított útból 167 km kőburkolattal, 2 km keramittal, 54 betonnal, 8 km pedig aszfalttal volt ellátva.²²⁶

A Szarvas–Békéscsabai út szélességének 6 méterre növelése és itatott makadámmal való portalanítása 1956-ra fejeződött be. A másik fővonalat a 47. sz. út jelentette. Ezt is 6 méteresre kellett szélesíteni, s részben itatásos hengerléssel, részben aszfaltszőnyeggel burkolni. Kádár János jelenlétében, 1959. december 20-án adták át a forgalomnak. Az ötvenes évek második felében a járási központok és a megyeszékhelyek közti összeköttetést akarták 6 m széles utakkal biztosítani. A járműforgalom miatt az utak teherbíró képességét is emelni kellett. A közúthálózat a megyében 1.500 km körül állandósult, ebből 225 km volt főközlekedési út.²²⁷

1966-ban Békéscsaba, Gyula, Orosháza és Szarvas mellett Békésen, Mezőberényben, Gyomán, Sarkadon és Vésztőn bonyolítottak le helyi autóbuszforgalmat mintegy 6,5 millió utassal. A teherautók 72.469 vagon elszállítására kaptak megbízást.²²⁸

1966-ban készült el a szarvasi Holt-Körös 27 méteres hídja, az ideiglenes endrődi híd 50 méteres nyílásának átépítésére pedig 1968-ban került sor. 1965-re a békéscsabai felüljárót is átépítették 8,5-ről 12 m szélesre. 1968-ban bevezették a főbb útvonalakon a sózást. Míg 1965-ben 582 km volt pormentes és 836 km makadám, addig 1970-re 767 és 759, 1975-re 966 és 469 km volt a hosszuk. 1970-ben a portalanított utak aránya országosan 60%, a megyében csak 50%-nyi volt. A 100 km²-re jutó aszfalt és bitumenutak aránya pedig 17% és 11%, tehát itt is mutatkozott lemaradás. A 2.000 km belterületi tanácsi út alig 17%-a lett portalanítva. A megyében 1965-ben 2.855 db, 1980-ban 32.593 db személygépkocsi közlekedett.²²⁹

²²⁶ Czeglédi 76.

²²⁷ Czeglédi 77.; Békés megyei Népiújság 1959. december 20. és 22.

²²⁸ BMTF 51.

²²⁹ Czeglédi 78–80.: a statisztika a portalanított makadámot nem számítja a portalanított utak közé.

Az ötvenes évek végén a Ganz gyár megkezdte az 5 tengelyes vasúti dízelmotorkocsik gyártását. Az ABmot motorkocsis üzem a területünkön 1958 második felében vette kezdetét. Ezt követte a korszerűsített vezérléssel épített Bbmot motorkocsik üzembe helyezése. A Békéscsaba–Szeged közti vonalon való közlekedésük különlegessége, hogy a MÁV területén elsőként itt valósult meg a zárt motorvonatként való üzem: motorkocsi + 3 vagy 5 db Bh személykocsi + motorkocsi összeállítás formájában. A vasútvonal dízelmozdonyokkal való kiszolgálása az 1960-as évek elején kezdődött. Az utolsó gőzmozdonyt 1984. március 28-án búcsúztatták. Fénysorompókat 1966 óta készítenek, az elsőt a Mezőtúr–Szarvas közti vonalon állították fel.²³⁰

1960. október 1-én közúti forgalomátterelést hajtottak végre a Békéscsaba–Békés (14 km), majd 1962. január elsején a Békéscsaba–Véztő AEGV (30 km), illetve a gyulai gazdasági vasút (26 km) pályáján. Ez utóbbi 20.803 tonna árút és 489.391 személyt fuvarozott még az utolsó évében is.²³¹

A közlekedéspolitikai koncepciót 1968 őszén fogadta el az országgyűlés. Célkitűzése volt a technológiai korszerűsítés mellett a veszteséges üzemek felszámolása. Elkerülhetetlenné vált a kis forgalmú vasútvonalokról a forgalom közútra terelése. Az 1970-ben elfogadott megyei közlekedési koncepció részeként az 512 km kisforgalmú vasútvonalból 470 km-t megszüntettek.²³²

A dízelesítés hatására megrövidült fél órával a menetidő Budapestig. A Szajol–Lökösháza közti villamosított vonalon nem volt ritka a napi 22 pár tehervonat. Ezt az országos törzshálózati vonalak közé számították, ahol a pályasebességet 120–160 km/óra-ra, a tengelyterhelést 25 tonnára kívánták emelni a legalább 54,4 kg/fm önsúlyú, hézagmentes sínpályán. A törzshálózaton kívüli fővonalak és összekötő vonalak közé sorolták a Szeged–Kötegyán közötti vasutat. Ennek szállítási teljesítménye évi 3–6,5 millió elegytonna kilométerenként. Itt 100–120 km/h sebesség, 23 tonnás tengelynyomás elérése és a 48,3 kg/fm súlyú sínrendszer kiépítése volt a cél.²³³

A normál nyomtávú vonalak közül először 1971. január elsején a Kétegyháza–Elek közti szakaszt (7 km) zárták be. A gazdasági vasutak közül 1969 szeptembere és 1972. február 2. közt a Sarkadi GV. vonalait (48,5 km), 1969 március és 1976. január 1. között a Mezőhegyesi GV vonalait (289 km), 1970 április és 1971. október 1. közt

²³⁰ Oláh–Takács 183.

²³¹ Remes 24.; Bede 226.

²³² Susla–Szabó 135.; Czeglédi 80–82.

²³³ Remes 25.: A javasolt műszaki paraméterek elérése csak 1988-ra sikerült.

pedig a Szeghalmi GV vonalain (42 km) állt le a forgalom. A Békéscsabai MÁV Kisvasutak vonalait 1967 márciusa és 1971. november elseje között számolták fel. Óriási hiba volt a megszüntetésük. Még 1968-ban is 75.9356 tonna volt a teherforgalma s 1.119.000 fő utazott a kisvonaton. Ezzel párhuzamosan a kisforgalmú kocsirakományú áruforgalom körzetesítése is megtörtént.²³⁴

Kandó Kálmán már a század elején felismerte, hogy az indukciós motor vasúti vontatás céljára is alkalmassá tehető. Létrehozta a fázisváltós, négyféle pólusszámra átkapcsolható aszinkronmotoros villamos mozdonyt. A fázisváltó egy egyfázisú szinkron motor, egy transzformátor és egy többfázisú generátor szerepét látta el egyszerre. A Kandó által létrehozott vontatási rendszer előnye, hogy energiaellátása az országos nagyfeszültségű energiaellátási rendszerbe egyszerű transzformátor állomásokkal beépíthető. A Szajol–Lökösháza vonal villamosítási munkáit 1972. novemberében kezdték el. Feszültség alá helyezése 1974. december 8-án, forgalomnak történő átadása pedig december 18-án történt meg. A nyílt vonalon pörgetett vasbeton oszlopok, az állomásokon az új magyar keresztállásos felsővezeték rendszer épült ki.²³⁵

Az 1960-as évektől szalagszerű vágányfenntartást végeztek. Ennek legfontosabb elemei a használt, javított aljakkal való csere és az alázuzalékolás. Az 1970-es évek elején megjelentek a felépítmény-karbantartó gépek (FKG, KIAG), ami minőségi változást hozott. A korszerűsítésnél használt, 24 m-es 48-as vágánymezőket fektettek, padkalevágás után a régi ágyazatot elterítették és 50 cm vastagságban új, zúzottkővel kiegészítették.²³⁶

A Fehér-Körös híd új mederszerkezetét 1954-ben építették. A híd mellett készített cölöpözött állványon szerelték össze és oldalirányú behúzással juttatták a helyére. A csonkaszegmens alakú, oszlopos rácsosású szegecselt és bal ferdeségű szerkezetet 7x25 tonna terhelésre méretezték. A hídpilléreket a sarukövek aljáig elbontották és helyettük összefüggő vasalt beton sarugerendákat készítettek. A gyenge teherbírású hullámtéri szerkezetet 411 sorozatú mozdonyteherre megerősítették. A hidat 1955. január 10-én helyezték forgalomba. Ez a leggyengébb híd a vonal Sarkadig tartó szakaszán, mert két szélső szerkezetének teherbírása kedvezőtlen maradt.²³⁷

²³⁴ Remes 26–27. és 29–31.; Bede 225.

²³⁵ Fülöp 163–164.; Oláh–Takács 179.

²³⁶ Kádár 104–105.

²³⁷ Evers 149–150.; Tasi 121.



24. ábra: A mai vasúti híd a Fehér-Körösön

A gyomai Körös-híd esetében a vonal korszerűsítése során a régi áthidaló szerkezetet a tervezett bal vágány tengelyébe – a jelenlegi Dévaványa–Gyoma vonalba – 1962-ben áthúzták. Eredeti helyére a falazat felső részének átépítése után új, négytámaszú, folytatólagos főtartójú, alsópályás, szegecselt, rácsos vashidat építettek. 1963. augusztus 17-én helyezték forgalomba. A szeghalmi Berettyó-híd gyenge szerkezete nem felelt meg a forgalomnak, így 1958-ban a meder fölé új, alsópályás, gerinclemezes hídszerkezetet építettek. Ám a híd ennek ellenére is szűk keresztmetszete maradt a Szeghalom–Vésztő közti vonalnak.²³⁸

2.2. A vízgazdálkodás helyzete

Békés megye mezőgazdaságát mindenkor meghatározta az adott időszak vízgazdálkodása. Napjainkban különösen a tenyészidőben jelentkező vízhiány pótlása képezi az intenzív mezőgazdasági termelés biztonságának alapfeltételét.

Sajó Elemér koncepcióját követve, de évtizedekkel később kiépült a Kettős-Körösön a békési, a Sebes-körösön pedig a Körösladányi duzzasztó, mivel azonban a Körösökön Romániából nyáron alig érkezik vízhozam, a tiszai duzzasztó terekből Kisköréről és Tiszalökről jelentős vízátvétel valósult meg. Ezek nélkül a Békés megyei mezőgazdaság és a rajta alapuló élelmiszeripar működésképtelen lenne. Ebben a munkában szerzett elvülhetetlen érdemeket Bede László főmérnök.

1954–56 között adták át a Kelti-, majd 1964-ben a Nyugati-Főcsatornát. Ekkortól üzemel a Szarvas–Kákai öntözőcsatorna is. A víz megfelelő mozgását szivattyútelepekkel, duzzasztókkal igyekeztek biztosítani. A csatornahálózat kialakítása

²³⁸ Tasi 120.

szorosan kötődött a nagyüzemi termelészövetkezetek igényeihez, így ezek fenntartása a mai birtokviszonyok mellett nincs kellően biztosítva.²³⁹

Újabban a legnagyobb gondot az ismétlődően jelentkező belvizek levezetése jelenti, valamint az a tény, hogy a Románia felől érkező árvizek egyre magasabb szinten tetőznek. Így a töltések megerősítése mellett el kell gondolkodni egy új, az adottságokat maximálisan figyelembe vevő területhasznosítási rendszer kialakításáról.

2.3. A mezőgazdaság átalakulása

Az 1950-es évek iparfejlesztését a mezőgazdaságból élők, a falusi emberek szenvedték meg leginkább. A földreform során életre hívott életképtelen parcellákon folytatott termelés nem tudta biztosítani még az ország önellátását sem. Ráadásul az egyre keményebb beszolgáltatási rendszer már a földet művelők megélhetését is kezdte veszélyeztetni. A kulákuhdözés révén nem csak az életképebb gazdaságokat tették tönkre, de a gazdálkodáshoz értők tömegeit idegenítették el a mezőgazdasági termelés folytatásától. Ilyen körülmények között fejlesztésre és gépesítésre gondolni sem lehetett.

1962-re befejeződött a mezőgazdaság szocialista átszervezése, a téészesítés. Az egyéni gazdaságok területe 4,5 millió kh-ról 0,3 millió kh-ra esett. A termelés 10%-al csökkent, az ország gabona-behozatalra szorult. Ezt látva Kádárék 1 kh háztájit engedélyeztek, s a részesművelést is elfogadták. A kistermelők a termőföld 10%-át kitevő háztáji gazdaságokban állították elő az agrárium termelési értékének egyharmadát! Nőtt a műtrágya-felhasználás és a gépesítést is kezdték támogatni.²⁴⁰

A gépesítettség a gabona betakarításában az 1963-as 43%-ról 1970-re 93%-ra emelkedett, a kukorica esetében az 1960-as nulla szintről 1980-ra 74%-ot ért el. A 60-as években 3 milliárdos beruházást kapott a megye mezőgazdasága, s ennek következtében a traktorok száma az 1959-es 2.500-zal szemben 1971-ig 5.100-ra emelkedett. A 60-as évek végén az újabb 3 milliárdos beruházás építkezéseket (istállók, gabonátárolók) jelentett. Megengedték melléküzemágak létesítését. A hetvenes évek folyamán nagy koncentráció ment végbe: a 170 tsz-ből 1975-re csak 90 maradt. A fentiek együttesen

²³⁹ Dóka 225–226.

²⁴⁰ Erdmann 304.

járultak hozzá a termelés növekedéséhez, melynek volumene 24%-al nőtt. Az állattenyésztésben is kialakultak az iparszerű termelés (sertés, baromfi) feltételei.²⁴¹

Az egyre kiterjedtebb háztáji rendszer következtében a mezőgazdaság jövedelmezősége megnőtt. A meginduló magánberuházások a házépítésben, illetve autóvásárlásban s a háztáji gazdaság fejlesztésében öltöttek testet. Ám a gépállomány lassú elöregedése, és az újabb állami beruházások elmaradása miatt a hetvenes évek végétől stagnálás, majd lassú hanyatlás jellemezte az ágazatot.²⁴²

3. Az ipar fejlődése az államosítást követően

Békés megye a szövetkezeti mozgalom jelentős bázisát képezte. Már 1945-ben létrejöttek az első kisipari termelészövetkezetek (ktsz-ek) mint a medgyesegyházi Bőrtex, a csabai Textilfeldolgozó- és Faipari Ktsz., valamint a tótkomlói Szabó Szövetkezet. A cipészek a megye 8 népesebb településén ugyancsak ktsz-be tömörültek. 1953-ra a csaknem 100 szövetkezetben 4.000 kisiparos tevékenykedett. A gyengébben működők 1953 után feloszlottak, az 1.500 főnyi, felszabaduló munkaerő az elvándorlás mellett döntött.²⁴³ Békés megye a hatvanas-hetvenes évek során több mint 50.000 főt veszített a vándorlások egyenlegeként, ami akkori népességének 11%-át jelentette! A kisiparosság létszáma 1953-ra 2.500 főre csökkent, s ez komoly zavarokat okozott a javító- és szolgáltató tevékenység ellátásában.²⁴⁴

Az I. ötéves terv (1950–1954) idején létrehozott jelentős üzemek a Békéscsabai Forgácsoló Szerszámgépgyár kivételével a hagyományos textil- építő- és élelmiszeripar területén jöttek létre: Békéscsabán Szörmeipari Vállalat, Vegyesipari Vállalat, Húsipari Vállalat, Gyulán Cementipari Vállalat, Bútoripari, Kötőipari Vállalat, Orosházán Faipari, Sütőipari Vállalat, s Gyomán is Sütőipari Vállalat alakult.²⁴⁵ 1952 és 1954 között mindössze 200 millió forintnyi ipari beruházás valósult meg a megyében, ezáltal lemaradása tovább fokozódott az ország fejlettebb régióitól.²⁴⁶

²⁴¹ Erdmann 304–305.; BMSÉ 1671. 150.

²⁴² Nagy–Nagy 72.; Erdmann 304–305.

²⁴³ BMTF 40.

²⁴⁴ Nagy–Nagy 71.; BMTF 40–41.

²⁴⁵ BMTF 39.

²⁴⁶ Első 5 éves tervünk 4.

Az ipari foglalkoztatottak száma és aránya a megyék szerint 1949–1970

Terület	1949		1960		1970	
	1000 fő	%	1000 fő	%	1000 fő	%
Békés	21,7	2,8	31,0	2,3	55,5	3,0
Baranya	25,5	3,3	47,4	3,6	67,5	3,7
Bács-Kiskun	21,9	2,8	36,7	2,8	66,4	3,6
Borsod-Abaúj-Zemplén	58,7	7,5	102,8	7,8	145,6	8,0
Csongrád	25,2	3,2	43,2	3,3	72,0	3,9
Fejér	15,4	2,0	43,5	3,3	62,2	3,4
Győr-Sopron	32,9	4,2	56,5	4,3	82,3	4,5
Hajdú-Bihar	21,7	2,8	31,6	2,4	56,1	3,2
Heves	16,6	2,2	36,2	2,7	52,7	3,0
Komárom	32,3	4,1	56,1	4,2	75,0	4,2
Nógrád	19,5	2,5	32,5	2,4	39,5	2,2
Pest	59,3	7,6	132,3	10,0	106,5	5,8
Somogy	14,9	1,9	21,3	1,6	37,4	2,0
Szabolcs-Szatmár	19,3	2,5	22,5	1,7	38,3	2,1
Szolnok	20,4	2,6	34,1	2,6	57,9	3,2
Tolna	11,7	1,5	18,6	1,4	30,9	1,7
Vas	17,1	2,2	25,3	1,9	44,7	2,4
Veszprém	25,9	3,3	50,9	3,8	73,0	4,0
Zala	11,7	1,5	20,2	1,5	35,6	1,9
Budapest	308,4	39,5	481,3	36,4	624,2	34,2
Magyarország	780,1	100	1324	100	1823,3	100

A nehézipar fejlesztését célzó gazdaságpolitika elmélyítette az ország területei közötti fejlettségbeli különbségeket. A nehézipar gyorsütemű fejlődésének erőszakolása elsősorban az energia – és nyersanyagforrással rendelkező területekhez kapcsolódott. Békés megyében a beruházások mértéke 1950 és az 1960-as évek között az országos beruházásoknak mindössze 0,7 %-a volt, 881 millió forint, és azt is nagyrészt az ún. tanácsi és szövetkezeti ipar fejlesztésére költötték.²⁴⁷ Ennek egyik következménye volt, hogy megyénkből fokozódott a munkaerő elvándorlása.

²⁴⁷ Takács J. 45

Az 1959–1960-as jelentős rekonstrukciókat (cukorgyárak, baromfifeldolgozók, kötöttárugyár, battonyai kenyérgyár, gyulai húsipar) követően ismét emelkedett az ipari népesség. Javult a munka gépesítettsége, így cukorból 54%-al, vágott baromfiból 44%-al, kolbászból 40%-al, férfi ingből pedig 35%-al tudtak többet előállítani. Ekkor Békés megye szolgáltatta az ország cseréptermelesének 35%-át, vágott baromfiainak 24%-át, férfi ingeinek 22%-át, cukorgyártásának 19,5%-át. A magánkisiparosok számának csökkenése azonban főként a mezőkovácsházi és a szeghalmi járás területén az igények kielégítetlenségét vonta maga után. Míg 1945 előtt csak 28 település volt villamosítva, 1958 végéig a falvak 81%-ában már égett a lámpa. A községek villamosítása 1960-ra befejeződött.²⁴⁸

Az 1960-as években került előtérbe a vidéki ipar fejlesztése, mely a téészesítés során felszabaduló mezőgazdasági munkaerőre épített. A II. ötéves tervidőszakban (1961–1965) a megye 7 milliárd Ft értékű beruházásban részesült, amelynek 32%-át az ipar kapta. 1960–62 során jelentősen bővítették a pusztaföldvári kőolaj- és földgázmezők termelését. Korszerűsítették a sarkadi és mezőhegyesi cukorgyárakat, a mezőberényi téglagyárat és megkezdődött a békéscsabai konzervgyár építése. 1.500 új ipari munkahely létesült. 1963-ban a konzervgyár és hűtőház, az orosházi üveggyár valamint a csabai tojásfeldolgozó és a szarvasi sütőüzem üzembe helyezése 7.000 fővel növelte az iparban foglalkoztatottak számát. Ez felére csökkentette az évi 8.000 főt meghaladó megyén kívüli elvándorlást. A szövetkezetek létszáma 3.075-ről 5.113-ra emelkedett. Kiemelendő a Szarvasi Vas- Fém, a Gyulai Fa- Fém Ktsz megalakulása. A nagy volumenű beruházások miatt az építőipar 46%-al emelte a munkások számarányát. A termelékenység emelkedése azonban elmaradt az országos átlagtól. Az újonnan létrehozott üzemek megfelelő szakemberek híján erős létszám-túlbiztosítással termeltek. Országos mértékben is számottevővé (10%) vált megyénk olaj- és földgáztermelése. A megyében állították elő hazánk síküveg termelésének 66%-át, öblösüvegeinek 38%-át. Kilenyszeresére emelkedett a gyermekfehérnemű, 14-szeresére a gyermekcipő és 16-szorosára a női ruha előállítása. Az ipari termékek 20%-ban exportra kerültek.²⁴⁹ Csak Békéscsabán 600 millió Ft-ot fordítottak ipari beruházásra. Az iparban foglalkoztatottjai száma 10.390 főről 14.377-ra, míg termelési értéke 1,8 millió Ft-ról 3,2 millióra nőtt.²⁵⁰

²⁴⁸ BMTF 41–43. és 53.

²⁴⁹ BMTF 44–48.

²⁵⁰ Békéscsaba város 1.

A III. ötéves terv (1966–1970) alatt a lekötetlen munkaerő nagy száma miatt a további extenzív iparfejlesztésre került sor: 17.500 fővel nőtt az ipari munkásság. Az orosházi üvegyár öntött- és síküveg gyártási üzembrésszel bővült. A csabai hűtőgyár megújult. Növelte kapacitását a konzervgyár, a kötöttárugyár és békési kosárfonó is. Az állami iparban 1968 végén 53.651 fő (a lakosság 12,1%-a), a szövetkezetekben pedig 8.000 fő dolgozott. Még így is 9.000 személynek a megyén kívül kellett dolgoznia.²⁵¹

Az 1960-as évek iparfejlesztése a városokra koncentrált. Ekkorra vált Békéscsaba, Orosháza s kisebb részben Gyula ipari centrummá. Ez kiélezte a megyén belüli területi különbségeket.²⁵² A korábban háttérbe szorított kommunális ellátás ekkor kezdett fellendülni. A községi tanácsoknak juttatott községfejlesztési alap elérhető közelségbe hozta a legsürgősebb kommunális igények kielégítésének a lehetőségét. 1971-re a lakosság 44%-a részesült közműves vízszolgáltatásból, ám a csatornázottság előnyeit alig 5% élvezhette. Az 1960-as felmérés szerint a lakások 29%-a még az előző évszázadban épült, s 68%-uk vályogból, alap nélkül készült. 71%-uk egyszobás volt. Vízzel 4%-uk, villannyal kicsit több mint a felük, gázzal alig 1%-uk volt ellátva. A lakásépítési ütem 1960 után gyorsult fel: 1961–1965 között 8.483 új lakás épült fel. 1968-ban 600 fölé emelkedett a gázfogyasztásba bekapcsolt lakások száma.²⁵³

A szövetkezeti ipar az ország többi részéhez képest Békés megyében fontosabb szerepet játszott: 1970-ben az iparban foglalkoztatottak 22,5%-a, kb. 10.000 munkás dolgozott szövetkezetekben. 1962-ben a korábbi 70 szövetkezet 38 közösséggé alakult át, s még 10 építőipari szövetkezet is működött mellettük. Ezután fejlesztették ki árutermelő tevékenységüket a kis szériájú, sok kézi munkát kívánó cikkekre. Állami támogatással a szétszórt kis üzemek helyett megfelelő épületeket emeltek. Ám a készárutermelés előtérbe kerülése csökkentette a javító-szolgáltató tevékenységet. Főként a fémtömegcikk, bútorok és lábbelik gyártása emelkedett meg. Főként azokon a településeken: Szarvason, Mezőberényben, Gyomaendrődön és Békésszentandrason töltöttek be fontos szerepet, amelyeket az állami iparfejlesztés elkerült.²⁵⁴

A megyét az ipar területi elhelyezkedése szerint középső, északi és déli részre oszthatjuk. A középső részt Békéscsaba, Gyula, Orosháza képviselte a körülöttük lévő

²⁵¹ BMTF 49.; Krajkó 238–239.; Bm. 1966–1970. 7–8.

²⁵² Nagy–Nagy 72.

²⁵³ BMTF 51–54.

²⁵⁴ Szabó F. 1974. 307.

településekkel. A megye északi részén Gyomát, a délin Mezőhegyest leszámítva jelentős gazdasági központ nem alakult ki.²⁵⁵

3.1. Nehézipar

A nehézipar jelentősége továbbra is az élelmiszer- és könnyűipar mögött maradt, annak ellenére, hogy a foglalkoztatottai száma megnőtt. A vidék iparosítása előtérbe kerülésével újonnan telepített üzemek között már gépipariak is voltak: Békéscsabai Forgácsoló, Békéscsabai Öntöde. Ezek a megye munkaerő-tartalékaira épültek.²⁵⁶

Az ötvenes évek második felében a decentralizáltság enyhítésére vállalatokat vontak össze, meglévő üzemeket bővítettek, és gépipari üzemeket létesítettek. Az Orosháza környékén talált homok enyhített a nyersanyaghiányon. Kedvezően változott az energiahelyzet a földgáztermelés 1959-es megkezdésével. A nehézipar fejlesztése így összekapcsolódott a földgáztermelés bázisának megteremtésével, mint az Orosházi Üveggyár esetében. Az 1960-as évek közepén a nehézipar fejlődése meggyorsult, ám ez nem jelentette az ipari struktúra arányainak alapvető megváltozását. Az ipartelepítés már nem csak Orosházára és Békéscsabára szorítkozott. Ám a IV. ötéves terv idején létrehozott új ipari objektumok ugyancsak ezekben a városokban koncentráálódtak: Orosházi Síküveggyár, Békéscsabai Gépgyár. A mezőgazdasági gépgyártás mellett az üvegipar indult fejlődésnek.²⁵⁷

A téglá- és cserépipar vezető szerepe az 1960-as évekig megmaradt. Az 1964-től induló fejlesztés eredményeként azonban 1971-re a gépiparban lett a legmagasabb a foglalkoztatottak száma. Az 1960-as évtizedben legdinamikusabban a nehézipar fejlődött. Nem csak a szénhidrogén-bányászat szerepe jelentkezett ebben, hanem a fővárosból vidékre telepített üzemek hatása is. A feltárt szénhidrogén-kincs megoldotta a helyi ipar energiahányát és új ágazatok tevékenységét is elősegítette. Összességében mégis csak járulékos maradt a hatása, mert petrokémiai feldolgozó kapacitások nem a megyében települtek le.²⁵⁸

A nehéziparon belül a foglalkoztatottak száma megkétszereződött, különösen a gépiparban volt nagy a fejlődés. A technikai felszereltséget mutató állóeszközérték több

²⁵⁵ Krajkó 250–254.

²⁵⁶ BMTF 39.

²⁵⁷ Szónokyné 255.

²⁵⁸ Krajkó 237–238.; Nagy–Nagy 74.

mint kétszeresére, a felhasznált villamos energia és gépi kapacitás pedig több mint a háromszorosára emelkedett. E téren a legnagyobb fejlődés az állóeszköz-igényes bányászatban látható. Az egyes ágazatok nehéziparban elfoglalt helye nem változott, annak ellenére, hogy a foglalkoztatottak arányát tekintve a gépipar fejlődött, míg a tégl- és cserépipar visszaesett. Ám a technikai felszereltséget vizsgálva pont fordított a helyzet, a tégl- és cserépipar fejlődése számottevő, míg a gépiparnál visszaesést tapasztalunk. Gépipari egységek bővítésére a nagyüzemi mezőgazdasági termelés fokozatos gépesítésére alapozva került sor. Meghatározó szakággá vált a mezőgazdasági gépgyártás, de kisebb jelentőséggel megjelent a műszeripar, vákuumtechnikai ipar és a fémtömegcikk gyártása is.²⁵⁹

Az állami nehéziparban foglalkoztatottak ágazati megoszlása (%)²⁶⁰

	1955	1959	1964	1971
<i>bányászat</i>	–	–	5,3	13,7
<i>villamos energia ipar</i>	–	–	10,1	3,6
<i>gépgyártás</i>	–	–	11,1	35,7
<i>közlekedési eszköz gy.</i>	–	–	0,8	2,6
<i>híradástechnika</i>	–	–	0,5	0,7
<i>műszeripar</i>	–	–	–	0,9
<i>fém-tömegcikk ipar</i>	24,9	26,1	15,1	9,8
<i>téglaipar</i>	75,1	73,9	39,4	18,8
<i>üvegipar</i>	–	–	17,7	14,2

Az 1970-es évek közepére a közepes nagyságú üzemek domináltak, az ipartelepek száma másfélszeresére nőtt. 1971-től több vidéki település (Békés, Szeghalom) is új üzemekkel gyarapodott. A további fejlődést a meglévő munkaerő-tartalék és a helyi energiabázis biztosította.²⁶¹

²⁵⁹ Szónokyné 256–257.; Nagy–Nagy 75.

²⁶⁰ Szónokiné 256.

²⁶¹ Szónokyné 257.

3.3.1. Szénhidrogén-bányászat

Orosháza térségében már a 20. század első harmadában észlelték, hogy a mélyebb kutakból gáz tör fel. Orosházán és Csanádapácán gőzmalmokat is üzemeltettek vele. Az ipari méretű kitermelés 1959-ben vette kezdetét. A kardoskúti gázüzem helyét 1961-ben jelölték ki. 1966-ban érkezett meg a kardoskúti gáz Dunaujvárosba. Megyénk olajtermelése 1960–65 között 31.000 tonnáról 191.000 tonnára, illetve a gáz esetében 12 millió m³-ről 111 millió m³-re emelkedett. 1966–67-ben évi 50.000 tonna kapacitású tankállomást építettek Pusztaföldváron. 1968-ra készült el a Kardoskút–Hódmezővásárhely–Algyő és a Kadroskút–Békéscsaba–Gyula gázvezeték. Ekkor már évi 867 millió m³ volt a gázkitermelés volumene. Mivel a rétegenergia már nem volt elégséges az olaj felhozatalára, a hetvenes években mélyszivattyúkat telepítettek. 1970-re 115.019 tonna kőolajat és 893,6 millió m³ földgázt termeltek ki.²⁶²

A bányászat által 1971-ben a felhasznált villamos energia 6,1 millió kWh-t tett ki, a hajtóerő elérte a 19.467 kW teljesítményt. Állóeszközeinek bruttó értéke 1,6 milliárd forintot jelentett, melyből a gépi berendezések értéke 428 millió Ft-ot ért.²⁶³

3.3.2. Téglá és cserépipar

Békés az ország legtöbb téglát és cserepet exportáló megyéje volt ebben az időszakban. 1947-re vált folyamatosná a termelés a békéscsabai gyárakban: 2 téglá- és 10 cseréppréssel 10 millió téglát és 25 millió cserepet állítottak elő. Az 1949-es államosítás után a megye minden téglagyárát üzembe helyezték, s jelentős szállítást végeztek a téglahiányos megyékbe, különösen az északi iparvidék területeire. A fejlődés megindulása (új ipari objektumok, lakások építése) fokozott igényeket támasztott az építőanyag-ipar iránt. A megnövekedett igények eredménye az iparág extenzív fejlesztése lett.²⁶⁴

Az államosítás tényét a megyében először a Bohn-gyár udvarán megtartott gyűlésen hirdették ki 1948. március 26-án. Egyesítették a két csabai és a gyulai téglagyárat és még ebben az évben megalakították a Tiszántúli Téglá- és Cserépipari Központot Békéscsaba székhellyel. Ez 1949-ben, a kis gyárak államosításakor szűnt

²⁶² Erdmann 325.; BMSÉ 1975. 56., BMTF 44–49.: Füzessyarmat körül az intenzív kutatások csak 1980-ban vették kezdetüket.

²⁶³ BMSÉ 1971. 52.

²⁶⁴ Szónokyné 259–260.

meg és átadta helyét a Békés megyei Téglagyárak Nemzeti Vállalatnak. Ez helyezte üzembe a kisebb vidéki gyárakat Gyulán, Orosházán, Mezőberényben, Battonyán, Békésen, Dévaványán, Eleken, Füzesgyarmaton, Gyomán és Körösladányban. 1949-ben csak Gyulán és az orosházi I. sz. gyárban folyt termelés: 6 millió téglát gyártottak. A többi helyen csak 1950-ben sikerült beindítani a munkát. A legtöbb helyen még téglavágó automaták sem voltak. Az agyagtermelés kézi erővel folyt, egyetlen korszerű berendezésüknek a Hoffmann-féle körkemence számított. Sok helyütt a téglagyártása még kézi veréssel folyt, s a nyerstéglát a szabad ég alatt szárították. A békéscsabai tartalék gépekkel látták el a vidéki gyárakat. A munkát hátráltatta az I. téglagyárban 1949. november 17-én keletkezett tűz. A helyreállítás 630.500 forintba került.²⁶⁵

Az első ötéves terv idején, 1952-ben építették meg pl. a gyulai téglagyár napi 35.000 téglára égetésére alkalmas kemencéjét. Minden gyárban színeket építettek, hogy a téglák ne a szabad ég alatt száradjanak, s intézkedtek a kézi verés megszüntetéséről. Ezt préházak építésével (Mezőberény I., Orosháza II., Gyula) és kemence-toldásokkal (Orosháza II., Battonya, Eklek, Békés, Körösladány) 1952-re el is érték.²⁶⁶

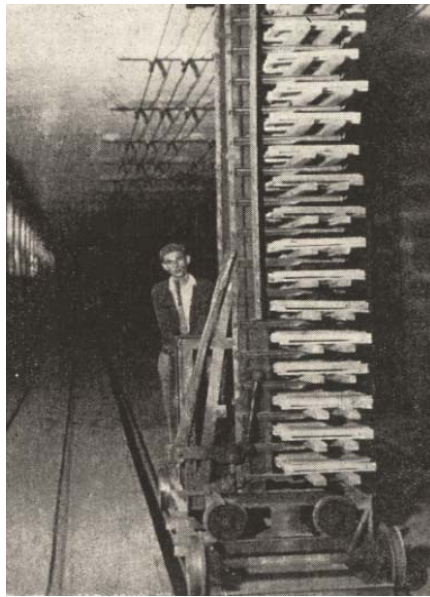
1959 után indulhatott be a nagyobb mérvű fejlődés, a régi gyárak korszerűsítése most már a termelékenységét is fokozta. 1960-ban Mezőberényben az I. sz. gyáregységben épült meg az ország első, automatikával ellátott alagút kemencéje. Később utó- és előszárítót, s teljesen automatizált nyerstégla-gyártó sort helyeztek itt üzembe. A bányából szalagon került az agyag a szekrényes adagolóhoz, majd megfelelő előkészítés után az automata présgépbe. Az előszárító után kézi erővel rakták át, s a nyerstégla az utószárítóba került. A kemencekocsira rakott téglák az alagútkemencében szakaszosan haladva kiégett. A másik mezőberényi gyárat 1969-ben modernizálták, azóta emberi kéz érintése nélkül jutott a téglák a szárítóba. A szárítás Hartman és Keller típusú szárítóknak történt. A téglát a műszárítóban készítették elő az égetéshez, ahol a kemence hűlő melegét használták fel. A Hoffmann rendszerű körkemencében az égetés 600–700 °C fokon történt. 1968-tól tértek át gázfűtésre. A szabadban lévő szárítóknak álló nyers téglák általában két hét után váltak égethetővé. A termelt áru 80%-a kőszivacs, 20%-a pedig válaszfaltégla volt. Az 1970-es években 200 embert foglalkoztattak.²⁶⁷

²⁶⁵ Szigeti 28.

²⁶⁶ Első ötéves terv 4.

²⁶⁷ Szigeti 28.; Dütsch 507–508.; Simon 97.

1957-ben Békéscsabán az I. körkemence kigyulladt s a cserépszárító leégett. Ezért került sor a rekonstrukcióra, majd új turbinaház és a megnövekedett mennyiségű nyersárú szárításához szükséges gőzt előállító BW kazán felépítésére. A kemencék feletti nagy térszárítókban áttértek a gőzbefúvásos, thermo-ventillátoros korszerűbb szárításra. 1962-ben a cseréptermelet szalagosították, a villamos vontatók helyébe motorosok kerültek, a vontató mozdonyokba a gyár újítói Zetor motorokat szereltek be. Más újításokat is bevezettek: az import gépeket kiszorították a cserépvágó automatával, s az 1966-ban felszerelt cserépszedő automata kiküszöbölte az elszedők fáradságos munkáját. A régi, kis kapacitású gerincprés helyett olasz „Morandó” prést állítottak munkába, amivel ötszörösére növelték a termelést. 1967-ben 85 millió db nyerstéglát, 73 millió égetett téglát, illetve 73 millió nyers és 67 millió égetett cserepet állítottak elő. A cseréptermelet további gépesítést egy automatikus rendszerű, „Roller” típusú nyersgyártó automata gépsor beállításával kívánták megoldani.²⁶⁸



25. ábra: Villamos energiával hajtott Keler-kocsi

1963-ban a megye téglagyárait Békés megyei Téglá és Cserépipari Vállalat néven összevonták, s azóta tervszerűen fejlesztették a vidéki gyárat is.²⁶⁹

Békéscsabától északra csak kis kapacitású és kisméretű tömör téglát előállító gyárat, míg délre közepes nagyságú, vegyes profilú gyárat találhatók. A békéscsabai és mezőberényi bányákban ásványi felépítésükben különböző agyagfajták fordulnak elő, s

²⁶⁸ Szigeti 29–30. és 50–52.

²⁶⁹ Szónokyné 260.

ezek keveréséből kiváló kerámiamassza készíthető. Ezzel szemben az orosházi, gyulai, battonyai és eleki téglagyárak infúziós lösz és agyag rétegeinek egynemű keverékeiből előállított massza csak tömör és vastag falú üreges téglá gyártására alkalmas, míg Békés, Gyoma, Dévaványa és Füzesgyarmat bányáiból csak tömör falazótégla állítható elő. A termelés nagy mennyiségű villamos energiát igényelt, melyet széntüzeléssel nyertek. A felhasznált energiahordozók szempontjából pozitív, hogy az 1970-es évek közepéig a csabai, battonyai, orosházi és békési gyárakban áttértek gáztüzelésre.²⁷⁰

1966-ból ismerjük a békéscsabai gyárak technikai berendezéseit. A 4 gőzkazán, 2 tápvíz melegítő, 4 gőzhevítő, 1 gőzturbina, 4 generátor s a villanymotorok teljesítő képessége elérte a 5.721 kW-t, s ebből csak a turbina kitett 530 kW-ot. Anyagmozgatásra 436 száraztégla kocsi, 123 nyerstégla kocsi és 726 db háromnegyed köbméteres billenőkocsi állt rendelkezésre. Az I. gyárban 36, a II. gyárban pedig 24 motoros vontató dolgozott a 7 cserépvágó és a 7 téglavágó automata mellett. Az I. gyárban az 1. sz. kemence 1909-ben épült és 2 db 60 méteres kémény csatlakozott hozzá. A 2. sz. kemencét 1908-ban emelték, hasonló kéményekkel, míg 3. sz. kemencét 1 db, 43-m-es kéménnyel 1912-ben üzemelték be. 45 thermo ventilátor és 20 állvány nélküli szín mellett 4 állványos szín a gerinccserepek szállítására, szolgált, továbbá 4 nagy, kemence feletti térszárító, 1 alsó radiátoros, természetes huzatú Bohn-féle műszárító és 1 Sümegi-féle csatornaszárító elven működő műszárító, valamint 24 szabadbanketta tér is kialakításra került. A II. gyárban a 3. sz. kemence 1910-es építésű volt, 1 db 70 méteres, a 4. sz. pedig 1908-as, ugyancsak 1 db 60 méteres kéménnyel. A 20 állvány nélküli szárítószín mellett 42 szabad bankettás részt, 1 kemence feletti térszárítót és 1 recirkulációs rendszerű mesterséges huzatú műszárítót használtak. Az I. sz. téglagyárban az égetéshez fajlagosan 701.000 kalóriát, míg a II. számúban 635.000 kalóriát használtak fel. A gyárak szénfelhasználása ekkor 61.385 tonnát igényelt.²⁷¹

Az építőipar egyre inkább kerámia betétes panelekre tartott igényt, melyek csak nagy üregtérfogatú vázkerámiából készülhettek. Ezeket nem lehetett hagyományos módon előállítani csak nagy présfej nyomás mellett vákuumozott agyagból. Ehhez korszerű, alagútkemencés égetésre, a nyersáru automatikus rakására és szállítására, valamint műszárítóban való kezelésére volt szükség. Ennek figyelembevételével került sor a békéscsabai II. sz. gyárban a nyersgyártóból, szárítóból és alagútkemencéből álló

²⁷⁰ Szónokyné 261.

komplexum megépítésére 1967 és 1971 között. Ehhez kapcsolódott a gáztüzelésre történő átállás is. A szárítókocsin lévő termék 2 db, egyenként 36 m-es előmelegítő csatornába kerül, melyekhez 2 db 65 m-es előszárító csatorna csatlakozik. Innen automata tolópad segítségével a kocsik a 45 m hosszú utószárító csatornába kerülnek. A téglá égetését a 100 méteres alagútkemence végezte. A szárításnál termogenerátorokat alkalmaztak. A kézi rakodás megszüntetése további 2 milliárd forintos beruházással 1972-re történt meg. 47 vagonrakodót szabadított fel a nehéz fizikai munka alól, akiket a létszámhiánnyal küzdő gyár a cseréptermelesben hasznosított. A fölgáz tüzelésre történő átállás a tűzsebesség növelését és a tűzzóna lerövidülését tette lehetővé. Ezáltal évi 12 millióval több cserép előállítására vált elérhetővé. A beruházás 67.219 millió Ft-ot tett ki. Ebből csak 63 milliót jelentett a devizaigény (Morandó prés, SABO gázégők, olasz cserépprés, svájci vágó automata, jugoszláv tisztító, illetve rakodó gép). Ez a beruházás tette lehetővé, hogy a Békés megyei Állami Építőipari Vállalat nagy falelemet gyártó poligon üzeme felépülhetett az 5. sz. kemence mellett. Az üzem különleges gyártmányok előállítására is alkalmas: földem- és falpanel, BÉTA 7/K, FB 50-es blokk, D jelű falpanel mellett kerítés téglát és falburkoló elemeket is elő tud állítani. Termelése az 1970-es 7.657 m³-ről 1972-re 18.631 m³-re nőtt. Nem hagyhatjuk említés nélkül a téglagyár mellett működő gépműhely teljesítményét sem. Szakemberei téglavágó automatákat fejlesztettek ki, melyeket exportáltak is. Vedersoros kotrógépet konstruáltak, Zetor motoros vontatókat és pneumatikus daraboló automatát, elektromos kocsitolópadokat állítottak elő saját fejlesztésben. Ez a technológiai háttér biztosította, hogy szinte azonos munkaerőlétszám mellett 1948 és 1972 közt téglából 243%-al, cserépből pedig 348%-al tudta növelni a termelését a gyár. Míg 1959-ben 1000 téglá előállításához 18 munkaóra volt szükség, ez 1972-re 12,4 órára csökkent. Cserép esetében még szembetűnőbb a változás: 28,7 órától 16,2-re csökkent a ráfordítási idő.²⁷²

A megye ezáltal az ország legnagyobb téglá- és cserépgyártója lett. 1966-ban 6 cm-es és 10 cm-es válaszfal téglából a gyár látta el a Tiszántúlt és a Duna–Tisza közét. Magasított és kisméretű téglából emellett Budapestre és környékére is szállított, míg cserépféleséget ezeken a területeken kívül Pécs és Szekszárd vidékére is vitt. Részesedése az országos termelésből 1965 és 1975 között a téglá 9%-ról 10%-ra, a

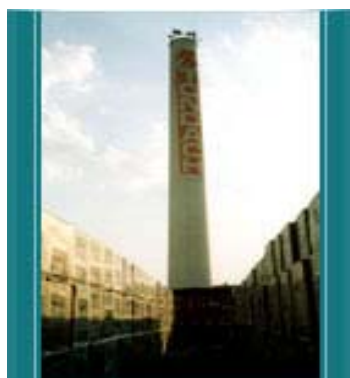
²⁷¹ Szigeti 41–44.

²⁷² Békés megyei Téglá- és Cserépipari Vállalat. 53–76. és 86–87.: 1971-ben új cserépgyárat építettek. Kézirat. Békés Megyei Könyvtár.

cserép 23%-ról 43%-ra nőtt. A korszerű téglá és a cserép termelése döntően a békéscsabai és mezőberényi téglagyárakra koncentrált. Az országban elsőként helyezték üzembe a békéscsabai nagy térszáritót és a külföldi automata gépekkel felszerelt új cserépgyárat. Míg az 1960-as évekig döntően az északi iparvidéket látta el, az 1970-es években már termékeinek legnagyobb fogyasztója az Alföld volt. Különösen Csongrád megye emelkedik ki, ahová a téglá 50%-át és a cserép 16,7%-át szállították. Nagy távolságokra csak különleges cikkek szállítása gazdaságos, ez érvényesül a dunántúli megyék esetében, ahová döntően kőszivacsot szállítottak. A szekszárdi Poligon üzemet a békéscsabai téglagyár látta el a helyi téglagyár felépüléséig.²⁷³

Érdekes - jelenkori kitekintő -

A képen látható egykori Békés Megyei Téglá- és Cserépipari vállalat ma a Tondach Magyarország Téglá- és Cserépgyártó Rt. (az ausztriai Tondach Gleinstätten érdekeltségébe tartozik) néven működik. Országos jelentőséggel bír a foglalkoztatottak számát- és a termelési volumen tekintetében. Jelenleg a „Jamina” gyárban évi 18 millió darab, a csabai gyárban pedig évi 30 millió darab tetőcserepet állítanak elő. 1999 közepétől új modellek gyártására került sor, a Csárdás és a Keringő a jól bevált Csabai és Holland típusok továbbfejlesztett változatai, a Tangó változtatható léctávolságával a felújításoknál vált kedvelté. Az új tetőcserepek három színben készülnek: natúr, valamint piros és barna engóbos. A Jamina Rt. 2000 elején újabb cserepet vezetett be – Polka néven –, amely formájával és az állítható léctávolsággal jól kiegészíti a meglévő palettát. A 2007-2008 között 8,5 milliárd forintos fejlesztést valósítottak meg, ami új munkahelyeket teremtett. Ezzel Európa legnagyobb gyára lett az ágazatában!



26. ábra: A Tondach Téglagyár és termékei

²⁷³ Szónokyné 262–264.; Szántó 45.

A békéscsabai téglagyárak termelési adatai (millió tonna)									
	1948	1950	1955	1958	1960	1965	1970	1972	1975
Tégla	79	93	92	125	149	175	197	192	157
Cserép	25	30	39	45	53	58	79	104	111

A Békés megyei Tégla- és Cserépipari Vállalat helye az iparágban (1972)			
	az iparág egésze	a vállalat részesedése	
Termelési érték	2.410,9 millió Ft	328,9 millió Ft	13,6 %
Égetett tégl	2.065,9 millió db	191,5 millió db	9,3 %
Égetett cserép	199,9 millió db	104,2 millió db	52,1 %
Foglalkoztatott	20.615 fő	2643 fő	12,8%

3.3.3. Üvegipar

Az Orosházi Üveggyár hazánk legmodernebb és legnagyobb kapacitású üveggyáraként épült. Az országban elsőként itt vezették be a legkorszerűbb építészeti üveg, a Hungaropán gyártását. 1963-ban indult az öblösüveggyár, 1965-ben a síküveggyár. Ezek az ország üvegtermelésének 40%-át adták az 1970-es években. Ekkor öntött síküvegből 3.561 m³-t állított elő.²⁷⁴

Az ipari célokra alkalmas gáz, az iparilag fejletlen területek iparosításának elősegítése, a környék mezőgazdaságból felszabaduló munkaerő-tartaléknak lekötése egyaránt a gyár létesítése mellett szólt. A főleg konzervüveg és zöld palacküveg gyártására berendezkedő üzem termékstruktúráját befolyásolta, hogy évről évre több iparág (boripar, tejipar, szeszipar, gyógyszeripar stb.) jelentkezett igényeivel. 1970-re fehér palackból 32.841 tonnát, zöld palackból 29.004 tonnát, míg konzervipari és háztartási üvegből 32.435 tonnát állított elő.²⁷⁵

A gyár részben hazai, részben külföldi nyersanyagot használ. A kvarchomokot Kisörs (zöld kvarchomok) és Fehérvárcsurgó (barna kvarchomok), a dolomitport

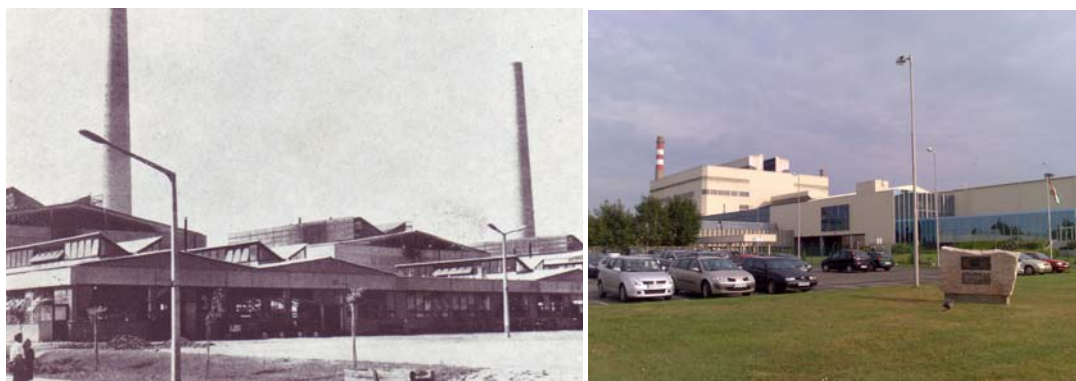
²⁷⁴ BMSÉ 1975. 56.

²⁷⁵ Szónokyné 265.; BMSÉ 1975. 56.

Pilisvörösvár bányái adták. Részt vett a nyersanyagellátásban Mosonmagyaróvár (vörösiszap) és Salgótarján (lágyszal) is, de a távolság miatt ez nem volt kifizetődő, ezért később Budapestről szereztek be azokat. Nyersanyagot vásárolt Romániából, Bulgáriából, NDK-ból, Svájc-ból, az NSZK-ból. 1973-ban Magyarországon elsőként itt vezették be a Hungaropan üveg gyártását, az előállításához fontos síküveget Salgótarjánból és a Szovjetunióból kapta a síküvegüzem beindulásáig. A földgáz Kardoskútról vezetéken érkezett. A gyár háromszor annyi energiát használt fel, mint a megye téglagyárai együttesen.²⁷⁶

Érdekes - jelenkori kitekintő -

Az egykori Orosházi Üveggyár ma a Hunguard-Float Üveg Kft (az amerikai Guardian érdekeltségébe tartozik), valamint O-I Manufacturing Magyarország Üvegipari Kft néven működik. Országos jelentőséggel bírnak a foglalkoztatottak számát- és a termelési volumen tekintetében. Magyarországon a TOP százas cégek között található a nettó árbevételük alapján történő besorolás szerint.



27. ábra: Orosházi Üveggyár egykori régi és új arca (Guardian)

A szakmunkások Budapestről és vidéki városokból kerültek Orosházára. A gyár létszáma 1.083 főről 1972-ig 2.280-ra emelkedett, a szakmunkások száma eközben 33,4%-al, 762 főre növekedett. Az alapanyag előállítása és adagolása automata gépsorokkal történt. Fő profilja az öblösüveg és a hengerelt üveg gyártása. Ezen kívül új termékei a nyomásálló szörpös palackok, a Pepsi Cola, a Coca Cola, a Traubisoda, a 2 literes szikrai, a paksi boros és az 1,5 literes pezsgős üvegek. A hengerelt síküvegből különböző mintázatú és huzalhálós üveget termelnek. Az eredmények javítása

²⁷⁶ Szónokyné 266.

érdekében a gyár öntödéjében készítették a szükséges formaöntvényeket. Dolgozóinak a száma 3.400 főre, az előállított üveg mennyisége pedig 115.000 tonnára nőtt.²⁷⁷

Kezdetben csak a környező konzervgyáraknak (Békéscsaba, Szeged, Kecskemét stb.) szállított. Később az ország többi konzervgyarával és más ipari vállalatokkal is bővült a vevőköre, valamint exportra is termelt. Síküveg vonatkozásában az építőipar igényeit elégíti ki. 1972-ben kereskedelmi partnerei: Szovjetunió, NDK, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Olaszország, Izrael és az NSZK, de az orosházi üveg eljutott Máltára, Kenyába és Líbiába is. Tovább folytatódott az öblösüveggyártás mennyiségi növelése, a síküveggyártásban pedig a választék bővítése.²⁷⁸

A megye építőanyag ipara 1971-ben 43.871.000 kWh villamos energiát használt fel, míg a munkagépek hajtásához használt erőgépek és az összes villamosmotorok teljesítőképessége elérte a 16.861 kW teljesítményt. Összes állóeszközeinek értéke meghaladta az 1,1 milliárd forintot, melyből a gépek 594 millió Ft-al részesedtek. A megyében alkalmazott 4640 fő az ország 81.000-es állományának 5,7%-át jelentette.²⁷⁹

3.3.4. Gépipar

Békés megye gépipari termékei a külföldi piacokon is megtalálhatók voltak. Míg kezdetben kis volumenű vasipari vállalatok jellemezték, amelyek zömmel szolgáltató- és karbantartó jellegűek voltak, az 1960-as évektől meglódult a fejlődés:

Békés megye gépipari fejlődése				
	1955	1959	1964	1971
<i>Ezer lakosra jutó foglalkoztatottak száma:</i>	1,8	2,0	3,8	15,3

A gépipar fejlődése nem volt egyenletes és szerkezeti aránytalanságokat is mutatott. Az 1950-es évek első felében az alacsony szintű gépiparban nem jelentett változást a Békéscsabai Forgácsoló Szerszámgyár, a Békéscsabai Öntöde létesítése és néhány vasipari vállalat összevonása. Az 1950-es években jött létre Békéscsabán a

²⁷⁷ Szónokyné 267.; Erdmann 325.

²⁷⁸ Szónokyné 267–268.

²⁷⁹ BMSÉ 1971. 46. és 52–53. 1970-ben ebből a csabai téglagyárak összes eszközállománya 481 millió Ft-ot tett ki.; ÉAIA 188.

Hajtómű és Felvonógyár 5. számú gyáregysége, míg a mezőgazdasági gépállomásokat gépjavitókká alakították át.²⁸⁰

A Békéscsabai Forgácsoló Szerszámgyárat a mezőgazdaság gépesítése következtében fellépő szerszámhiány enyhítésére hozták létre. Profilját menetfűrők, menetmetszők, dörzsárak, marók, csigafűrők és fémgorgácsoló szerszámok képezték. Termelését 1951. október 1-én kezdte meg a Vandhádi úton, a volt vágóhid épületében. Gépparkját csak néhány régi, másutt leselejtezett gép alkotta. Speciális import szerszámgépeiket 1953–54 folyamán szerezték be. Motoralkatrészeket, csavarokat, háztartási- és hadiipari eszközöket gyártott a forgácsolószerszámok mellett. 1963-ban 4 vállalat összevonásával egy nagyvállalat egységévé vált. 1968-ban épült új épületét 1973-ban új csarnokkal bővítették s az északi ipartelepen új telephelyet kapott.²⁸¹



28. ábra: A Békéscsabai Forgácsoló Szerszámgyár az 1950-es évek elején

Lényeges változás a hatvanas évek végére következett be. 1969-ben létrehozták a Mezőgazdasági Gépjavitó és Karbantartó Vállalat 9 telepét, és Békésen a Budapesti Mezőgazdasági Gépgyár gyáregységét. Ezzel vette kezdetét a mezőgazdasági gépek gyártása. A Csepel Autógyár szeghalmi telepe 1970-ben kezdte meg a termelést. Elődjét egy régi malomépületben a szarvasi Vas- és Fémpipari Szövetkezet hozta létre. Az 1971-ben automata gépekkel felszerelt üzem 800 főt foglalkoztatott. Különféle járművekhez, motorokhoz, kormányművekhez szállított alkatrészeket.²⁸²

²⁸⁰ Szónokyné 269.

²⁸¹ Tibori 109–110.; Szónokyné 269.; Erdmann 326.

²⁸² Szónokyné 269.; Erdmann 303.



29. ábra: A Szeghalmi gyárban számos alkatrészt gyártottak az egykor világhírű Csepel autókhoz

1969-től üzemelt az orvosi műszerek gyártásával foglalkozó Orosházi Röntgen és Kórháztechnikai Vállalat. A lakosság földgázfelhasználásának növekedésével nőtt a gázkazánok iránti kereslet, s a földgáz kitermelés fokozásával a bányászati gépek iránti alkatrész-igény. Ezért az OKGT átvette az Orosházi Vas- és Kályhaipari Vállalatot 1969-ben és Alföldi Kőolaj- és Gázipari Gépgyárrá profilizotta át. Termelési értéke 1964 és 1974 között 42,5%-al nőtt. Az ipartelepek száma kétszeresére emelkedett a III. ötéves tervidőszak során. Míg 1964-ben Magyarország gépiparának 0,4%-át, 1971-ben már 1,2%-át a megyénk adta. Ennek ellenére 1974-ben is csak 3 önálló gépipari vállalata volt, a többi kihelyezett gyáregységként üzemelt.²⁸³

Az 1970-es évek közepére a gépipari telepek fele már közepes nagyságú, 100–500 főt foglalkoztató üzemként dolgozott. Az alapanyagok döntő hányadát külföldről szerezték be. Az acélt a Szovjetunióból, Csehszlovákiából és Svédországból hozták. A megyéből az anyagellátásba egyedül a Békéscsabai Öntöde kapcsolódott be. A nehéziparban foglalkoztatottak 50%-a a gépiparban dolgozott. A szakmunkások száma 50–60% körüli lehetett.²⁸⁴

A mezőgazdasági gépek gyártása vezető szerepet töltött be a megye gépiparában. A mezőgazdasági Gépgyártó és Karbantartó Vállalat termékei mezőgazdasági kisgépek (kukorica betakarító adapter, rendsodró), pótalkatrészek és ipari fém szerkezetek. Kooperált az Ikarusz Autóbusz- és Karosszériagyárral. A békési gépgyár fő termékei a raktáranyag-mozgató gépek, műtrágyázás és csávázás gépei. Termelési értéke 1972-ben elérte a 77 millió forintot. Termelésének 40%-a félkész termék volt, melyet Budapestre szállított. A Forgácsoló Szerszámgyár az egyélű és több élű forgácsoló szerszámok

²⁸³ Szónokyné 269–270.: a Mezőgazdasági Gépgyártó és Karbantartó Vállalat, az Alföldi Kőolaj- és Gázipari Gépgyár és a Békés Megyei Vegyipari Vállalat.

²⁸⁴ Szónokyné 270.

mellett szerszámgépek gyártására specializálódott. Kiemelkedő a kompresszorszelep gyártása, amelyben az ország egyetlen termelője és ellátója volt.²⁸⁵

Érdekes - jelenkori kitekintő -

Jelenleg a Linamar Hungary Nyrt a megye legnagyobb mezőgazdasági gépgyártó vállalata. 1998. október 9-én a Társaság az angliai Newage International Ltd-vel kötött szerződésre alapozva Precision Part Manufacturing (PPM) néven egy új, 4.540 m² alapterületű divíziót hozott létre békéscsabai telephelyén.



A mezőgazdasági gépgyártás mellett különböző, multinacionális autóiipari cégek megrendeléseire forgácsolt alkatrészeket készítenek (sebességváltó házakhoz, motorokhoz és gépjárművek egyéb főegységeihez). 2007-ben a nettó árbevétele alapján a 14. helyen végzett a TOP százas listán.



30. ábra: A Linamar Hungary Nyrt gyáregységei

A gépi berendezések gyártásában Hajtómű- és Felvonógyár békéscsabai gyáregysége járt élen. Az 1960-as évek végétől átállt elektrosztatikus kézi és beépített üzemi festékszóró berendezések gyártására. A mezőgazdasági gép- és pótalkatrészek gyártása a Mezőgép Vállalat profilja lett, 1974-ben pl. 1.200 európai színvonalú kukorica adaptert épített.²⁸⁶

A Műszeriparon belül a 100 fős Orosházi Röntgen- és Kórháztechnikai Vállalat röntgen gyártása, míg a közlekedési eszközök előállításában a Csepel Autógyár

²⁸⁵ Szónokyné 270.

²⁸⁶ Békés Megye Kézikönyve 423.; Szónokyné 270.; Békéscsaba város 8.

szeghalmi telephelye emelhető ki. A fémtömegcikk ipart a Békés megyei Vegyipari Vállalat képviselte javító és szolgáltató tevékenységével, míg a híradás- és vákuumtechnikai ipar telepei is csak javítással foglalkoztak.²⁸⁷

A Szarvasi Vas- és Fémipari Szövetkezet 1952-ben alakult. 1954-ben vasöntödét építettek, mely a megye legnagyobb öntödéjévé vált. Kezdetben csempekályhákat, majd épületvasakat, lefolyócsatornákat tízezres szériákban gyártottak. Az 1970-es években már 1.530 munkatársuk volt, s folyamatosan tértek át a világítótestek, elektroakusztikai berendezések előállítására.²⁸⁸

Néhány jellemző adat megyénk gépipari termeléséről 1970-ből. Vasöntvényből 750 tonnát, központi fűtésű kazánból 2534 db-ot, takarmánybetakarító gépből 25.963 db-ot, állattenyésztési célú gépből 4.829 db-ot, világítótestből 82.000 db-ot, míg villanyvasalóból 170.958 darabot állítottak elő.²⁸⁹ 1971-ben 4726 fő dolgozott a gépek- és gépi berendezések gyártásában, 352 fő foglalkozott közlekedési eszközök gyártásával, 5008 fő képviselte a fémtömegcikk ipart, míg híradástechnikai ágazat csupán 582, a műszeripar pedig 186 főt foglalkoztatott. Jól látható, hogy épp a húzóágazatok képviselték megyénk gépiparában a legkevesebb súlyt! Az 10.854 fős békés megyei gépipari állomány alig 2%-át érte el az országban dolgozó 550.000 gépipari munkásnak.²⁹⁰

A gépipari ágazatok technikai ellátottsága 1971-ben²⁹¹

	villamos energia	hajtóerő	állóeszköz	gépek
	felhasználás (kWh)	(kW)	érték (mFT)	értéke
<i>gépgyártás</i>	6.122.000	8.247	333,5	129,7
<i>közlekedési eszközgyártás</i>	556.000	854	34,6	10,4
<i>műszeripar</i>	71.000	29	7,0	3,5
<i>fém-tömegcikk ipar</i>	10.246.000	5.862	321,6	136,3
<i>híradás- és</i>				
<i>vákuumtechnikai ipar</i>	408.000	166	22,6	10,5
<i>összesen</i>	17.403.000	15.158	719,3	290,4

²⁸⁷ Szónokiné 270.

²⁸⁸ Erdamnn 328.

²⁸⁹ BMSÉ 1975. 56.

²⁹⁰ BMSÉ 1971. 46.

²⁹¹ BMSÉ 1971. 52.

3.3.5. Vegyipar

Az 1951-ben alapított Fa-, Vas- és Vegyipari Ktsz gyökereiből nőtt ki a Henkellel folytatott sikeres együttműködés eredményeként a Henkel Magyarország Kft. körösladányi gyára. A szövetkezetet 18 fő hozta létre, akik kezdetben fa- és vasipari tevékenységgel foglalkoztak, ami utóbb vegyi részleggel is bővült. 1957-ben, a cipőipar számára gyártott ragasztóanyag előállításával kezdték meg a vegyipari tevékenységet. A későbbiekben megalakították a Metakémia Kiszövetkezetet, melynek fő profiljává a vegyipari tevékenység vált.²⁹²

Villamos energia felhasználása 1971-ben mindössze 38 ezer kWh-t érte el, a teljesítménye pedig 28 kW volt. Álló eszközeinek bruttó értéke 91,8 millió forintot tett ki, míg ebből a gépi berendezések értéke csak 6,5 millió forintra rúgott. Mindössze 282 főt dolgozott az iparágban.²⁹³

Érdekes – jelenkori kitekintő -

A vállalat vezetése időben ismerte fel, hogy a fennmaradáshoz külföldi befektetőkre van szükség. Ez éppen akkor történt, amikor a Henkel magyarországi partnereket keresett. Így jött létre 1993-ban az üzletrészek felvásárlásával a Henkel Magyarország Kft.

A Henkel a világ egyik vezető vegyipari vállalata, a világ tíz vezető cége között szerepel. A körösladányi gyárában textilöblítőket (Pril, Pur), cipőápoló-szereket (Pico Bello, Polifix, Bagarol), különféle tisztítószerket (Clin, Sofix, Bref, Chlorox, Opti) és növényi tápoldatokat (Substral) állít elő. Az itt termelt árukból a világ 22 országába Svájcba, Szaúd-Arábiába és Japánba is exportál.



31. ábra: A Körösladányi Henkel Magyarország Kft.

²⁹² BMK 627.

²⁹³ BMSÉ 1971. 52. és 47.

3.4. Élelmiszeripar

A megye ipari munkásainak 18%-át foglalkoztatta az élelmiszeripar. 1971-ben az országos termelésnek gyulai kolbászból 40,4%-át, száraztésztából 26,2%-át, cukorból 15,8%-át, vágott baromfiból 14,9%-át, főzelékkonzervből 11,7%-át, gyorsfagyasztott főzelék- és zöldségféléből 19,9%-át, feldolgozott tojásból 14,2%-át a megye ipara állította elő.²⁹⁴

Az élelmiszeripar a hazai termelést meghaladó mértékben fejlődött. Két évtized alatt megkétszereződött, bár aránya a megye iparán belül fokozatosan csökkent. A felszerelt erőgépek teljesítménye 1954-től 1970-ig 2,2-szeresére, a felhasznált villamos energia mértéke pedig 3,7-szeresére nőtt. 1970-ben 52,2 millió kWh-t használt fel és a teljesítménye elérte az 50.871 kW-ot. Villamos energia felhasználása a megye állami iparának 34%-át, a hajtóereje pedig a 44%-át tette ki. Az energiaköltség 1,2–3% között alakult a késztermékek értékében. A hőenergiát maguk állították elő. Bruttó állóeszközei értéke 2,66 milliárd forint volt, melyből a gépek és berendezések 1 milliárd Ft-al részesedtek.²⁹⁵

Az iparág 14 ágazatából 12 volt képviselve és mintegy 9 településen koncentrálódott: Békéscsaba (32%), Orosháza (20%), Gyula (12%), Mezőkovácsháza (11%), Szarvas (10%), Szeghalom (7%), Sarkad (4%), Mezőhegyes (3%), Tótkomlós (1%). A foglalkoztatottak száma az 1954-es 6.453 főről 1971-ig 10.617 főre emelkedett. Közülük 39% volt a nők aránya. Különösen vízigényes a tej-, konzerv, üdítő és szikvízipar, valamint a húsipar. Részben saját ártézi kútjaikból, részben hálózatról fedezték szükségletüket.²⁹⁶

3.4.1. Húsipar

A békéscsabai Sertésenyésztő és Hizlaló Vállalat az államosítást követően lendült fel, mintegy 16.000 darab sertéssel. 1950-ben korszerűsítették a II. sz. telepet is, majd 1952-re a hizlalás teljesen iparszerű jelleget öltött. Az 1950-es évek végére a hizott sertések száma már meghaladta a 30.000 darabot.²⁹⁷

²⁹⁴ Abonyiné 273.: 10 évvel korábban így alakultak ezek az értékek: 34,8%, 2,52%, 21,5%, 29,3%, 0%, 0%, ?%

²⁹⁵ Abonyiné 275 és 281.; BMSÉ 1971. 52–53.

²⁹⁶ Abonyiné 277–281.: a feldolgozásra került nyersanyag (1970-es évek közepén számított) értékének százalékos megoszlása alapján.

²⁹⁷ Tibori 119.–120.; Békés megye fontosabb statisztikai adatai 1958. 131–133.

1959–1960-ban jelentős rekonstrukción esett át a gyulai Húsipari Vállalat.²⁹⁸ 1967-ben helyezték üzembe az érlelőtermék kapacitását bővítő, az érlelés hatékonyságát növelő egységes klímarendszert. Megoldották a hőmérséklet- és hűtés szabályozását a füstölés, a tárolás, a csomagolás irányított hőmérsékleten történő végzését.²⁹⁹

Az 1969-ben megalakult Békés Megyei Állatforgalmi és Húsipari Vállalat hazánk egyik legnagyobb vállalatává vált. Ide kapcsolódott a békéscsabai hizlaldák 30.000 darabos férőhelye is. Foglalkoztatottjainak száma 1.300 fő. Központja Gyula. Itt üzemelt a vágóhid és a húsfeldolgozó. A felvásárlási Főosztály Békéscsabán, járási kirendeltségek Gyulán, Békésen, Orosházán, Mezőkovácsházán, Szarvason és Szeghalmon működtek. A gyulai húsüzemben évente 23.000 tonna húskészítményt állítottak elő. A vállalat nyersanyagellátását a megye és környéke biztosította. 1974-ben sertésfelvásárlásban az első helyen állt. 1960-ban 222.782, 1970-ben 288.670 db-ot vásárolt. Békés megyében 24 szakosított sertéstelep épült, melyek 230.000 kiváló hizott sertést produkáltak.³⁰⁰

A megnövekvő nyersanyagbázis feldolgozására a Tiszántúl legnagyobb húsfeldolgozó üzeme épült fel Gyulán 1974 és 1978 között. Ennek kapcsán az évi sertésvágást 168.000 darabról 550.000-re, a szarvasmarha-feldolgozást pedig 7.500 darabról 25.000-re emelték. A dolgozók létszáma meghaladta a kétezer főt.³⁰¹

A csabai és gyulai kolbász termelésének és exportjának alakulása (q)³⁰²

	gyulai kolbász		csabai kolbász	
	termelés	export	termelés	export
1954	4674,3	2493,9		
1960	9679,1	7868,6		
1965	17919,2	15995,0		
1967	24389,8	20051,3	329,1	
1970	23296,0	21951,8	4088,0	2598,2

²⁹⁸ BMTF 42.

²⁹⁹ Húsos Krónika I/9. sz., 2003. november

³⁰⁰ Abonyiné 281–283.; Húsos Krónika I/9. sz., 2003. november

³⁰¹ Abonyiné 284.; Húsos Krónika I/10. sz., 2003. december

³⁰² Abonyiné 283–284.: sertéshúsból 1966 és 1971 közt 45.060 q-ról 68.610 q-ra nőtt a termelés.

A vállalat szervezte az élőállat-forgalmat, szaktanácsadással segítette a sertésstenyésztést, vágóhídi tevékenységet folytatott, valamint a nyers húst feldolgozta. Termelésének kétharmadát exportálta (Csehszlovákiába, Szovjetunióba, NDK-ba, Angliába, Svédországba, NSZK-ba, Belgiumba, Olaszországba, és Finnországba), ám a hűtőkapacitás szűkössége előre vetítette az export beszűkülését.³⁰³

3.4.2. Baromfi- és tojásfeldolgozó ipar

Az élelmiszeripar legdinamikusabban növekvő vállalata vágóbaromfi termelése. Ez 1970-ben 13.575 tonna volt, amit 17.164 tonna vágóbaromfi felvásárlásával ért el. Jelentős részét exportálták. Az ágazat dolgozói 20%-át a megyében foglalkoztatták.³⁰⁴

A Békéscsabai Baromfifeldolgozó vállalat 1946 és 1954 közt megháromszorozta a termelését a fokozott gépesítés révén. 1945 után az USA-ból hozatott két géppel elérték tyúkok kopasztását és a Svájc-ból behozott gyorsfagyasztó géppel már gyors-hűtött árut is tudtak produkálni. Az államosítást követően bevezették a többi baromfifajta kopasztásának gépesítését. Újítként alkalmazták az állatok kopasztás előtti 2–3 perces gőzölését a tollazatuk meglazítása érdekében. 1954-ben építették meg a modern, világos libakopasztót. Felszerelték a vállalat laboratóriumát és új hűtőgépeket szereztek be. Megvalósították a tojás szalagszerű feldolgozását. 1957-ben a baromfihulladék felhasználása érdekében 1500 férőhelyes sertéshizlaldát hoztak létre.³⁰⁵



32. ábra: Gőzkopasztás a Barneválban

³⁰³ Abonyiné 283.; Húsos Krónika I/10. sz., 2003. december és II/1. sz., 2004. január

³⁰⁴ Abonyiné 285.

³⁰⁵ Tibori 115–117.

1959–1960-ban jelentős rekonstrukciót hajtottak végre. 1963-ban helyezték üzembe a Tojásfeldolgozót.³⁰⁶ Az 1950-ben elkészült orosházi gyorsfagyasztó kapacitását 1970-ben tovább növelték. A konzervgyártás 1967-ben indult meg.³⁰⁷

Az orosházi üzem nyersanyagellátó községei közül Mezőkovácsháza 14, Nagyszénás 14, Battonya 11, Kondoros 11, Szarvas 10 millió Ft értékű nyersanyaggal emelkedik ki. A békéscsabai központ esetében Mélykút 14, Dusnok 12, Kisszállás 10 millió Ft nyersanyaga jelentős. 2.300 vagon baromfit vásároltak fel. Az 1972-es állatszámolás azt mutatta, hogy tyúkfélék esetében Békés a megyék közt az első helyen áll, tehát a nyersanyagbázis szilárdnak mondható.³⁰⁸



33. ábra: Az orosházi baromfifeldolgozó fagyasztójának adagolója

1970-ben 13.575 tonna vágott baromfit és 105,4 millió tojást állítottak elő megyénkben.³⁰⁹

3.4.3. Tejipar

1970-ben 268 főt foglalkoztatott, 20%-uk ingázott. 1973-ban négy tejjari tejfeldolgozó telep működött. Kiemelkedik közülük a gyulai tejüzem, kisebb kapacitású az orosházi, a szeghalmi Mgtsz és a Tejipari Vállalat közös vállalkozása a „Sárréti tej” és a nagybánhegyesi Zalka Tsz feldolgozója.³¹⁰

A gyulai tejporgyár 1973-ra a város egyik legjobban felszerelt, nagyrészt automatizált gyárává, a Tiszántúl egyik legmodernebb tejüzemévé vált. Termelési értéke megduplázódott.³¹¹

³⁰⁶ BMTF 42. és 45.

³⁰⁷ Gulyás 114–116.

³⁰⁸ Abonyiné 285.; Erdmann 302.

³⁰⁹ BMSÉ 1975. 57.

³¹⁰ Abonyiné 285–286.

³¹¹ Kollárik 184., 190–191.

Néhány tejjipari termék termelésének alakulása³¹²

	1960	1970
<i>tej</i>	7.756.000 liter	10.767.000 liter
<i>vaj</i>	1.328 tonna	1.084 tonna
<i>sajt</i>	90 tonna	21 tonna
<i>tejpor</i>	–	521 tonna

3.4.4. Cukoripar

Sarkadon és Mezőhegyesen működtek cukorgyárak. Elhelyezkedésük nyersanyagellátó körzetükön belül excentrikus volt. Szezonban a sarkadi gyár 1948-ban 1.115 főt is foglalkoztatott. 1959–1960-ban jelentős rekonstrukciót, majd az 1960-as évek elején további korszerűsítést hajtottak végre, ami 1973-ra fejeződött be. A termelést teljesen automatizálták. A 150 napos szezonban Sarkadon 500 ember dolgozott, míg Mezőhegyes 920 embernek adott munkát. Az élelmiszeriparon belül a harmadik legtöbb munkaerőt foglalkoztató ágazat helyét a cukorgyártás töltötte be.³¹³

Míg 1960-ban a két gyár 81.906 t cukrot gyártott, addig 1970-re 44.399 tonnára csökkent a termelés. Ezt nyersanyaghiány okozta, mivel alacsony volt a répa felvásárlási ára. Mikor ezt kormányhatározattal 30%-al emelték, s a gépeket államilag preferálták, a termelőket jó vetőmaggal és import szelektív gyomirtó szerrel látták el, ismét nőtt a termelés. A gyárak is korszerűsítésre szorultak, s születtek is eredmények a tárolás mechanizálása és a letisztítás automatizálása terén.³¹⁴

Mára a cukorgyártás megszűnt a megyében. A Sarkadi gyár helyén (1,7 milliárd forintos beruházás révén) egy bioenergetikai üzem működik, ahol nyersolajat és olajpogácsát gyártanak. Mindezt az Olympiatrade Hungary Kft. tulajdonában lévő BIO-MA Magyarország Energiaszolgáltató és Ipari Zrt magántőkéből finanszírozta.³¹⁵

³¹² Abonyiné 286.

³¹³ BMTF 42–45.; Abonyiné 286.; Erdmann 324.

³¹⁴ Abonyiné 286.

³¹⁵ Békés megyei Hírlap 2007. december 18.

3.4.5. Tartósító ipar

Az egyik leggyorsabban fejlődő iparágban különösen az 1958–1969 közötti szakaszt jellemezték dinamikus változások. Nemcsak a mennyiség, hanem a termelés gépesítettsége is nőtt, javult az áruk minősége, korszerűbbé vált a kiszerelés és bővült a választék.³¹⁶

A Békéscsabai Konzervgyárat 1962-ben telepítették. Az új feldolgozó az ipari zöldségtermesztés fellendítését segítette. Az élelmiszeriparon belül a legtöbbet, 2.255 főt foglalkoztatta a tartósítóipar, ez a hazai ágazat 6,5%-át jelentette. 1966-ra elkészült a térsztaüzeme is. Ekkor 42.000 tonna konzervet állított elő. Az 1960-as évek végén a kapacitását 3250 vagonról 6500-ra növelte az üzem.³¹⁷



34. ábra: A Békéscsabai Konzervgyár

A konzervipar nyersanyagai közül kiemelkedett a zöldborsó, zöldpaprika, uborka, paradicsom, vöröshagyma. A termelés volumenének 5–6%-a gyümölcsprofilú, volt, de ezek beszerzése nagy távolságról történt. Termékei a főzelékkonzervek, a zakuszká és a szárított hagyma. A termékek 60%-a exportra került. A legjelentősebb exportőr a Szovjetunió (szocialista relációban 75%) az NDK és Csehszlovákia. A többi kivitel az NSZK, Anglia és Kanada között oszlott meg.³¹⁸

A hűtőház – az egykori Weiss-család alapítású üzem – az államosítás után Budapest Konzervgyár néven vált ismertté. A vállalat a dobozos készételeivel (bakonyi borda, csikós tokány, székelygulyás), a brüsszeli világkiállításon aranyérmet nyert 1958-ban. 1963-ban tovább fejlesztették, majd a III. ötéves terv (1966–1970) alatt szinte

³¹⁶ Abonyiné 286.

³¹⁷ Abonyiné 287–288.; BMTF 49.; Erdmann 324.

³¹⁸ Abonyiné 288.; Békéscsaba város 7.

teljesen megújult: 1000 vagonosra bővítették. Az ország legmodernebb hűtőgyáraként svéd kooperációban is dolgozott. 1974-re elérte az 1500 vagonos kapacitást.³¹⁹

A feldolgozásra kerülő nyersanyag átlagos szállítási távolsága 40 km körül alakult, de igen nagy szóródást mutat: a maximális szállítási távolság 1970-ben 291 km volt. Jelentős az export-értékesítése mind szocialista, mind tőkés relációban.³²⁰ Ekkor 3.393 tonna gyümölcskonzervet (ebből 577 t volt gyorsfagyasztott) és 24.241 tonna főzelékkonzervet (ebből 5374 t volt gyorsfagyasztott), valamint 1718 t paradicsom konzervet és 3130 tonna savanyúságot állított elő.³²¹

3.4.6. Malomipar

Az István-malomban 1949-ben építették át az egyik kazánt modern, láncrostélyos kazánra. Folyamatos üzemeléséhez szükség volt 1952-ben egy újabb kazán beállítására. Száz éves fennállása idején érte el termelési csúcsát, az évi 6.000 vagonos termelést. 1954-ben modernizálták, s az ország egyetlen puffasztóüzemének a kapacitását is kétszeresére emelték. Az addig kézzel való kazánfűtést futómacska beiktatásával automatizálták. Profiljába tartozott a gabonaneműk őrlése mellett a tengeri morzsolás, gabona- és tengeriszállítás, lisztkészítés, továbbá az országban egyedülállóan burison és puffarinagyártás. Az évi nyersanyagszükséglete 6.000 vagon búza volt, amiből 468.000 q kenyér- és finomlisztet, valamint 138.000 q takarmánycikket állított elő. Jelentős szolgáltatási tevékenységei között a 28.000 q tengeri morzsolását és 20.000 q búzaszállítást, valamint 48.000 q lisztkiszerezést kell megemlíteni. Átlagban 250 munkást foglalkoztatott.³²²

Az 1960-as évek közepéig hazánk kenyérgabona termelése nem volt kielégítő, de az 1965-től a gazdaságpolitikai intézkedések hatására fordulat állt be. Ugyanakkor a malmok kapacitása nem volt kihasználva. Megyénk kapacitásának kihasználtsága jobb volt az országos átlagnál: 70,9 % -os volt, az országos 66,2 %-kal szemben. Békésben a gabona 58%-át a 60 tonnánál nagyobb, 42%-át a 20–60 t őrlési kapacitással rendelkező malmokban őrölték. Az évi összes őrlési kapacitás 1970-ben 223.565 tonna, a megőrölt

³¹⁹ BMTF 45. és 49.; Abonyiné 288.; Erdmann 302.

³²⁰ Abonyiné 288.

³²¹ BMSÉ 1975. 57.

³²² Tibori 126–129.

búza mennyisége pedig 168.510 tonnát tett ki.³²³ Megyénk malomipara 1970-ben 123.405 tonna lisztet és 148.015 tonna takarmánykeveréket állított elő.³²⁴

A megyében számottevő az állattenyésztéssel összefüggő, fiatal, gyorsan fejlődő ágazattá vált a takarmánykeverő ipar. E tekintetben Békés mind az üzemek számát, mind pedig a kapacitás összegeket tekintve az első helyen állt. Az István malom mellé 1970-re, az orosházi malom mellé pl. 1972-ben építettek fel egy 2.000 vagonos tárolót s 1973-ban közel 3.000 vagon táptakarmányt szállítottak a termelősövetkezeteknek.³²⁵

3.4.7. Sütőipar

A békéscsabai kenyérgyár 1953-ban épült. Szárasztésza termelvényeit a megyén kívül is értékesítette.³²⁶ Az első ötéves terv idején hozták létre az Orosházi Sütőipari Vállalatot és a Gyomai Sütőipari Vállalatot. 1959–1960 folyamán jelentős rekonstrukciót hajtottak végre a battonyai kenyérgyáron. 1963-ban pedig üzembe helyezték a szarvasi sütőüzemet.³²⁷

1970-ben a sütő- és tésztaipar összesen 1.075 főt foglalkoztatott, ezzel a megyék rangsorában a negyedik helyen állt:

1–2	<i>munkást foglalkoztató sütőüzem</i>	7
3–5	<i>munkást foglalkoztató sütőüzem</i>	11
6–10	<i>munkást foglalkoztató sütőüzem</i>	12
10	<i>munkást foglalkoztatónál nagyobb</i>	17

Békés megye mindig friss és jó minőségű kenyeret tudott biztosítani a lakóinak. 1970-ben 46.725 tonnát gyártott kenyérből és 51,9 millió darabot péksüteményből.³²⁸

3.4.8. Szesz- és keményítőipar

Egyedül a Budapesti Szeszipari Vállalat békéscsabai 720-as számú üzeme képviselte ezt az ágazatot. Mindössze 6–8 fő gyártott itt ecetet. A Győrből szállított nyersanyagot 5 képzőkádban hígították. Évi termelésük 8–10 ezer hl. tiszta ecet, mellyel

³²³ Abonyiné 288.

³²⁴ BMSÉ 1975. 57.

³²⁵ Abonyiné 288.; BMK 423.; Békéscsaba város 7.

³²⁶ Tibori 55. és 146.

³²⁷ BMTF 39–42. és 44–45.

³²⁸ Abonyiné 289.; BMSÉ 1975. 57.

kielégítették a Békéscsabai Konzervgyár, a Szabadkígyósi Tangazdaság és az újkígyósi MTSZ teljes ecetszükségletét, és alkalmanként szállítottak a szegedi, nyíregyházi és a debreceni konzervgyárnak is.³²⁹

3.4.9. Bor-, sör, ásvány-, szikvíz- és dohányipar

A megyében az 1970-es évek elején 13-an foglalkoztak bor kiszerelésével. Ellenben a Kőbányai Sörgyárnak több kirendeltsége is volt: legnagyobb a békéscsabai, aztán a szarvasi, majd az orosházi telep, összesen 115 munkással. A Budapesten előállított sört tankkocsikban szállították, és a helyszínen palackozták. Így a friss sör 24 órán belül a fogyasztókhoz jutott. Ám a három palackozó sem tudta kielégíteni a megye szükségletét. A sör 10–15%-a külföldről érkezett.³³⁰

A Békés megyei Szikvíz- és Szeszipari Vállalat központja Békéscsabán volt, ahol szikvizet és üdítőitalt, míg Gyulán szikvizet és szörpöt, Orosházán szikvizet és üdítőt, Szarvason és Gyomán szikvizet gyártottak, Dévaványán pedig palackozó üzemelt. Ezekon kívül 14 szeszfőzde tartozott a vállalathoz. Dolgozói létszáma 190 fő. A békéscsabai gyár kedvenc és ismert termékei a Schweppes üdítők, de palackoztak benne Coca Colát is.³³¹ 1970-ben ásványvízből és szikvízből 3,9 millió litert, míg üdítőitalból 1,1 millió litert állítottak elő a megyében.³³²

Az élelmiszer- és élvezeti cikkek gyártó iparhoz sorolható a dohányipar. A megye területén Békéscsabán és Battonyán dolgoztak dohánybegyűjtők és fermentálók. A begyűjtött, szárított és osztályozott árut Debrecenbe és Szolnokra szállították feldolgozásra. 1970-ben a dohányiparban foglalkoztatottak száma: 55 fő.³³³

3.5. Könnyűipar

A megye könnyűiparának szerkezetében a cellulóz és papíripar kivételével megtalálhatók a főágazatok. Az ágazatok közötti különbségek jelentősek, ha egyenként a megye könnyűiparából való részesedését nézzük. A foglalkoztatottság mértékében a textilipar és a háziipar magasodott ki, mellettük még a fafeldolgozó ipar bírt jelentőséggel. A bruttó állóeszközből való részesedésben a nagyobb állóeszköz-

³²⁹ Abonyiné 289.

³³⁰ Abonyiné 290.

³³¹ Abonyiné 290.; Békés Megye Kézikönyve 185.

³³² BMSÉ 1975. 57.

³³³ Abonyiné 290.

igényes nyomdaipar emelhető ki. Magas volt a feldolgozó ágazatok részaránya az alapanyag-termelő és a szolgáltató ágazatokkal szemben. Alapanyag-termelést csupán a textilipar folytatott. Bár a megyében jelentős munkaerőt kötött le, az országos termelésből csak kis hányadot képviselt. Mind a 26,8%-os foglalkoztatottság, mind a 20%-os állóeszközérték-lekötés alapján elmaradt az országos átlagtól. Az alapanyag-termelő ágazatoknál is gyengébb volt a szolgáltató ágazat részaránya. A lakosság közvetlen igényeit kielégítő szolgáltatásokat a szövetkezeti ipar és a magánkisipar biztosította. A megye könnyűipari profilját tehát a feldolgozó ágazatok adták.³³⁴

A szocialista könnyűipar ágazatainak %-os megoszlása 1970-ben

Ágazat	Foglalkoztatottság	Állóeszköz bruttó értéke	Felhasznált villamos energia	Gépi kapacitás
Textilipar	7,7	18,4	31,8	23,1
Textilruházati ipar	36,4	30,8	30,1	27,4
Cipőipar	6,6	3,3	3,9	5,4
Bőr és szőrmeipar	0,8	0,2	0,3	3,9
Nyomdaipar	4,7	31,1	11,3	10,4
Fafeldolgozó ipar	12,2	11,8	14,5	25,6
Háziipar	28,9	2,7	3,2	4,3
Szolgáltató ipar	1,3	0,9	0,8	0,9
Egyéb	1,4	0,8	4,1	2,4

Az üzemek a városokban és néhány nagyobb településen összpontosultak, amelyek közül kiemelkedett Békéscsaba. A legtöbb településen vagy nem volt könnyűipar, vagy csak néhány fővel dolgozó ktsz képviselte azt. Különösen alacsony iparosodottságot mutatott a szeghalmi és a mezőkovácsházi járás. Jelentős növekedés 1964 és 1970 között a korábban is centrumként szolgáló településeken következett be. Csak néhány községben létesítettek új ipari telephelyet, ami nem változtatott a területi aránytalanságon. Békéscsaba és Gyula az átlagosnál fejlettebb könnyűiparral rendelkezett. A közepesen fejlett területek közé tartozott Szarvas és Orosháza a szarvasi és a békési járással együtt.³³⁵

³³⁴ Döbrönténé 292–293.

³³⁵ Döbrönténé 294–295.

Szövetkezeti iparhoz tartozott a cipőipari, a házipari és egyéb könnyűipari tevékenység, s a fafeldolgozó ipari háromnegyed részben. Az eszközigenyes nyomda- és textilipar teljesen, a textilruházati ipar pedig háromnegyed részben minisztériumi vagy tanácsi ellenőrzés alatt állt. Az állami és a szövetkezeti szektor közel azonos szerepet töltött be a megye könnyűiparában az 1970-es évek közepén.³³⁶

Az 1960-as években elsősorban mennyiségi változás következett be a megye állami könnyűiparának szerkezetében. A foglalkoztatottság 1,5 szeresére, az állóeszköz-állomány bruttó értéke pedig 1,9 szeresére növekedett. A foglalkoztatottság növekedését követték a szerkezeti arányok. Kis mértékben csökkent a textilipar, bőr- és szőrmeipar és a fafeldolgozó-ipar részesedése, de ezt kiegyenlítette a textilruházati és a nyomdaipar növekedése. A nyomdaiparban 1964-ben az országos átlagnak csak a fele volt a foglalkoztatottak aránya, míg 1970-ben már a másfélszerese. A bőr- és szőrmeiparban a változás ennek az ellentéte volt, az országos fejlesztés ellenére. Ám azt se feledjük, hogy a fejlesztések többségét a textil- és textilruházati iparban az elavult gépek cseréjére fordították, de az ötvenes években felhalmozott lemaradást így sem sikerült behozni. A hetvenes évek elejére a berendezések 40%-át hivatalosan is elavultnak minősítették. Ebből adódóan az egy foglalkoztatottra jutó termelés országos szinten 10 év alatt csupán 25%-al nőtt, szemben a romániai 80%-al, vagy a portugáliai 200%-al.³³⁷

A nyomdaipar dinamikusabb fejlesztését takarja, hogy míg állóeszköz-állományának bruttó értéke 1964 és 1970 között a megye könnyűiparán belül 13,6 %-ról 38,0%-ra növekedett, addig a textilipari állóeszköz-állomány 43,1%-ról 22,5%-ra csökkent. Az országos átlaghoz viszonyítva a nyomdaipar Békés megyében 1964-ben 1,2-szeres, 1970-ben pedig 2,8-szeres fejlettségi szintet mutatott.³³⁸

A foglalkoztatottságban jellemző a városok, mindenekelőtt Békéscsaba és Gyula túlsúlya, valamint Orosháza magas részesedése. Mellettük Mezőberény, Mezőhegyes, Sarkad és Gyoma rendelkezett még némi könnyűipari ágazattal.³³⁹

³³⁶ Döbrönténé 296.

³³⁷ Döbrönténé 296.; ISz. 143. és 149.

³³⁸ Döbrönténé 296–297.

³³⁹ Döbrönténé 297.

A három városban foglalkoztatottak a megye könnyűiparában
foglalkoztatottainak százalékos arányában

	1964	1970
<i>Békéscsaba</i>	52,9 %	49,6 %
<i>Gyula</i>	21,9 %	18,8 %
<i>Orosháza</i>	11,5 %	10,1 %

Annak ellenére, hogy 1970-ig már 12 településen működött könnyűipari ágazat, s ezek közül nyolc 1964 után létesült, a területi elosztás torzulása alig mérséklődött. A nagymértékű munkaerő elvándorlás ellenére sem küzdött az állami könnyűipar munkaerő-gondokkal, mivel a hatvanas évtized extenzív iparfejlesztési politikája a helyi és szövetkezeti iparban jelentkezett, míg az állami ipar telephelyei a népesebb településeken voltak, s jelentős mértékben női munkaerőre építettek. A foglalkoztatottak átlag 10,5%-a volt ingázó (Békéscsaba 13,4%, Gyula 10,7%, Mezőberény 16,9%). 1970-ben a megye 57.400 ipari munkása közül 24.900 fő a könnyűiparban dolgozott.³⁴⁰

3.5.1. Textilruházati ipar

A megye könnyűiparának legjelentősebb ágazata: a fejlettsége mind a foglalkoztatottság, mind az állóeszköz-lekötési érték tekintetében meghaladta az országos szintet. Az 1945-öt követő 30 évben ebben az iparágban jött létre a legtöbb telephely a megyében. A kötszövő, az alsó- és a felső ruházatot előállító konfekcióipar és a harisnyagyártás is képviselve volt. Az ágazat értékesített termékeinek 75%-a belföldre került, 20%-a tőkés, és 5%-a pedig a szocialista országokba.³⁴¹

Gyulán 1952-ben hozták létre a Gyulai Kötőipari Vállalatot a harisnyagyár hulladékának hasznosítására. 1965-től saját anyagiutaláshoz jutva megindult az üzem fejlődése. 76–77 cikkcsoportba tartozó terméket: bébi holmit, sálát, sapkát, alsó- és felsőruházati termékeket gyártott. Csorváson és Békéssámsonon a Hódmezővásárhelyi Divatkötőtárugyárnak működött telepe.³⁴²

³⁴⁰ Döbrönténé 299.; BMSÉ 1971. 47–48.

³⁴¹ Döbrönténé 201.

³⁴² Döbrönténé 301–302.



35. ábra: Szovjet gépsor a kötöttárugyárban

A Rokka Kötszövőgyárba 1949-be integrálták Molnár Béla üzemét és a szegedi Zwickl-féle üzemet és ekkor vette fel a Békéscsabai Kötöttárugyár nevet. Készárú termelése az 1949-es 262 tonnáról 1957-re 644 tonnára nőtt. A további fejlődést a konfekció szűk keresztmetszete hátráltatta, amelyen egy varroda felállításával kívántak enyhíteni. A dolgozók létszáma az ötvenes évek végén meghaladta a 700 főt.³⁴³

Az egyik legrégebbi kötszövő üzem a Békéscsabai Kötöttárugyár. Neki volt a belföldi értékesítésben a részesedése a legnagyobb. Kezdetben pulóvereket, nyári trikókat gyártottak, ez kiegészült kézi hímzésű női pulóverek és torontáli szőnyegek készítésével. Három fő vertikuma a fonalelőkészítés, kelmekötés, a festés és kikészítés, valamint a kötött kelme konfekcionálása. 1959–1960-ban jelentős rekonstrukción esett át s a hatvanas évek végén tovább növelte a kapacitását. Újabb profilmódosítások után 1974-re főként pamut és pamuttípusú fonalból csecsemőruházati, gyermekruházati és felnőtt alsóruházati termékeket gyártott. 1968 és 1971 között telephelyeket létesített Békésen, Sarkadon, és Mezőkovácsházán.³⁴⁴

³⁴³ Tibori 138–140.; Békés megye fontosabb statisztikai adatai 1958. 44.

³⁴⁴ BMTF 42. és 49.; Döbrönténé 301–302.



36. ábra: A Békéscsabai Ruhagyár az ötvenes években

A Hubertusban alkalmazott sokféle gép nem tette lehetővé a nagyipari termelést, ezért 1949 októberében megszüntették, dolgozóit a Békéscsabai Kötöttárugyár vette át. Ám 1950. február elsejével a gyár egykori épületének átalakításával beindították a Békéscsabai Ruhagyár működését. Teljesen új, szovjet varrógépeket kaptak az üzem dolgozói, akiknek az lett a feladatuk, hogy munkaruhával lássák el az országot. 1951-től fehéreneműket is gyártottak. A kezdeti 70-ről 1954-re ezer feletti dolgozót foglalkoztatva a megye legnagyobb üzemévé vált. Az átalakítás révén világos, fűtő- és szellőző berendezésekkel ellátott munkahelyet építettek. 1951-ben először itt került bevezetésre a kétrészes munkaruháknál a komplett-gyártás, vagyis a nadrág és a zubbony egy folyamatban történő gyártása.³⁴⁵

Az ötvenes évek elején a békéscsabai Ruhagyár a bővítéssel új üzemévé alakult. 1953-tól igényesebb termékek is megjelentek, de a fő profil a férfi fehérenemű gyártása lett. A termelési érték az első 10 év alatt 48,5 millió Ft-ról 253,5 millióra nőtt.³⁴⁶

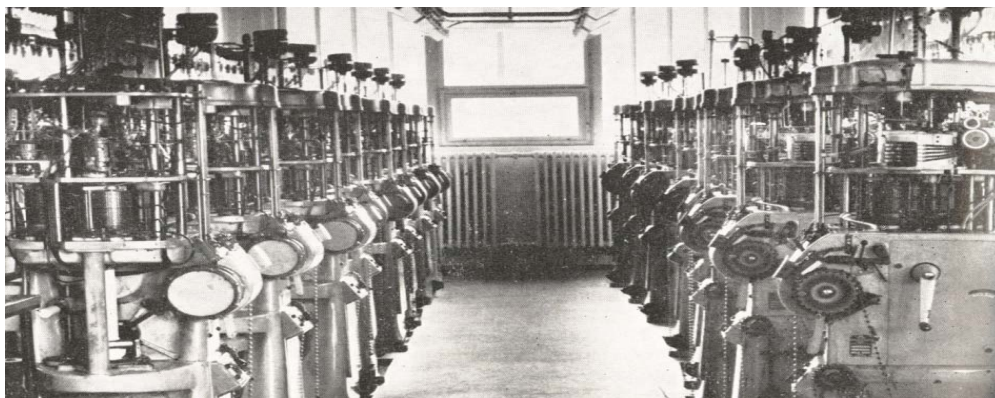
A Békéscsabai Férfi fehéreneműgyár a konfekcióipar legjelentősebb üzemévé vált, szintén az államosításokkal került szocialista tulajdonba. 1954-ben a felsőruházati termékek előállításától 70%-ban fehérenemű gyártására álltak át. 1960-tól kezdtek kooperálni a bajai és a budapesti üzemekkel, és 1963-ban az iparági összevonás keretében a Budapesti Fehéreneműgyár gyáregységévé váltak. 1958-ban Orosházán

³⁴⁵ BMFT 39.; Tibori 104–106.

³⁴⁶ BMFT 39.; Gyáregységünk 7–8. és 13.

létesítettek telepet. 1964-ben áttértek a csomagrendszerű gyártásra, ami azt jelentette, hogy a munkadarabokat nem egyenként adták tovább. 1966-ban tűző interloch gépeket szereztek be s kiépítették a bedolgozói hálózatot. Az alsóruházati termékek mellett férfi és gyermek felsőruházati cikkeket is gyártottak. Eleinte olcsóbb flanel és festett zefír anyagokat használtak fel, majd áttértek a finomabb puplinra és tért hódított a szintetikus, kevert alapanyag. Emiatt új technológiát kellett alkalmazniuk: 1970-re új csarnokot építettek és gépi rekonstrukciót hajtottak végre: új, gyorsvarrógépeket, tűző interloch gépeket, félautomatákat és vasalógépeket szereztek be. A hurkolt alapanyag földolgozásához 1972-ben 215 új gépet vásároltak, 15%-ukat tőkés importból. A frottír alapanyagból készült szabadidőruhákat exportra is gyártották. Az 1974-ben felépített 1000 m²-es, 2 szintes új csarnokban került elhelyezésre a varroda és a befejező részleg. Ennek hatására 20,7%-al nőtt az üzem termelékenysége.³⁴⁷

A Fővárosi Ruhaiipari Vállalat 1969-ben hozta létre szeghalmi telepét divatáru cikkek termelésére. A konfekcióipar termékeinek 64,4%-át belföldön, 12%-át a szocialista országokban (főleg a Szovjetunióban) 11%-át tőkés piacon értékesítette: fő vásárlói Anglia és az NSZK.³⁴⁸



37. ábra: Bata D3V gépek a Harisnyagyárban

A Gyulai Harisnyagyár államosításával egyidőben több gyár harisnyaüzemét Gyulára helyezték, ami a nagyüzemi termelés beindítását jelentette. 1952-ben a Budapesti Harisnyagyár üzemegységévé vált az üzem. 10 láncoló gépet kapott az NDK-ból. A harisnyanadrág konfekcionálására 1969-ben Dobozon üzemegységet hoztak létre. Készárut nem termeltek helyben, a befejező kikészítést Budapesten és Nagyatádon

³⁴⁷ Gyáregységünk 14–27.

³⁴⁸ Döbrönténé 302.

végezték, hogy azután annak 20–30 %-át exporton értékesítsék. Az export 2/3-a a nyugati országok mellett Líbiába, Etiópiába, Kuvaitba irányult, 1/3-a pedig a Szovjetunióba, Mongóliába és Jugoszláviába. Fejlesztése 1974-re fejeződött be: gépeiket modern, termelékeny gépekre cserélték. Új, több szintes üzemrésze tágasabb munkahelyet jelentett, bár a városközpont városképének nem tett jót. Az 1963 óta tartó évtizedben csaknem megháromszorozta a termelését: 17 millió harisnyát és 5 millió harisnyadrágot gyártott, míg dolgozói száma 20%-al növekedett, 1.400 főnyire.³⁴⁹

A termelési érték alakulása a textilruházati iparban (ezer forint)³⁵⁰

	1955	1959	1964	1970
<i>Kötszövőipar</i>	46 201	58 768	133 189	324 847
<i>Konfekcióipar</i>	196 975	250 501	302 895	257 982
<i>Harisnyagyártás</i>	42 786	47 892	114 683	203 410
<i>Összesen</i>	285 962	357 161	550 767	786 239

A kötszövőipar fejlődését a szintetikus alapanyagú termékek arányának növelésében látták elérhetőnek. A foglalkoztatottságot pedig a konfekció-bedolgozási tevékenység kiszélesítésével oldották meg. 1970-ben az ágazat energiafelhasználása elérte az 1,8 millió kWh órát, hajtóerő szükséglete pedig az 1036 kW-ot. Bruttó állóeszköz állománya 85,6 millió Ft, melyből a gépek értéke 36,4 millió volt.³⁵¹

1970-ben alsóruházati termékből 1459 tonnát, felsőruházati termékből 577 tonnát, kötött hurkolt kelméből 1940 tonnát, férfi ingből 4 millió darabot, női kosztümből 7 ezret, női ruhából 637.000 darabot, míg ágyneműből 21.000 db-ot gyártottak megyénk üzemei.³⁵²

3.5.2. Textilipar

A Békéscsabai Pamutszövő Nemzeti Vállalat az államosítás során jött létre. 1950-ben az alsó és felsőtermi szövődében Jakubiner nedvesítőt szereltek fel, ami nem csak nedvesítésre, de a téli fűtésre is alkalmas volt. Kalendert, csiszoló és hajtógépeket is kaptak. Mivel csökkentették az Inlet-gyártást, a Hidrina cséveváltó szerkezeteket

³⁴⁹ Kollárik 189–190.; Döbrönténé 302.; Erdmann 326.; Első öt éves terv 4.

³⁵⁰ Döbrönténé 303.

³⁵¹ Döbrönténé 303.; BMSÉ 1971. 52–53.

1952-ben leszerelték az Inletet gyártó automata gépekről. Korszerű transzformátorhálózatot építettek ki. 1953-ban a felső terem 92 gépét egyes motormeghajtásra szerelték át. Kibővítették az erező és befűző épületét, s ezzel lehetővé vált a mezőberényi erező üzem ide történő áthelyezése. Az előhengerek beemelése végett villamos csigasort állítottak munkába.³⁵³

Az 1954 nyarán létrehozott Pamutszövőipari Vállalat 8. sz. gyáregységévé vált az üzem, s ebben az időben még az állagmegóvásra sem jutott elegendő pénz. 1956-ban be is akarták zárni, de a tiltakozás hatására mégis jutott fél millió Ft az életveszélyessé vált tető kijavítására. 1957 végén ismét üzembe helyezték a szárazkikészítőt és a transzmisszióról egyedi gépmeghajtásra tértek át. 1963-tól újabb fellendülés kezdődött az 5 gyáregységből álló Pamuttextilművel létrehozásával. Ekkor 312 gép dolgozott a szövődében, s 498 fő a gyárban. 1967 nyarán beindult a cérnázóüzem is, de mivel a szövőde egy részét leállították, a dolgozók létszáma 376 főre csökkent. Vésztői üzemében 108, a kevermesiben pedig 91 munkást foglalkoztat.³⁵⁴

A mezőberényi gyárat 1950-ben modernizálták. Ekkortól a gépek közvetlenül kapcsolódtak egy villanymotorhoz és megszűnt a transzmissziós meghajtás. Az egyedi meghajtással növelni lehetett a fordulatszámot, s egy-egy gép javítása nem okozott hosszú gépállást.³⁵⁵

A korábbi Pamutszövő Vállalatot kiegészítették fonodával és kikészítő üzemmel, hogy egy zárt vertikumú nagyvállalat jöjjön létre, így született meg az 1963–64-es összevonás után a békéscsabai és a mezőberényi telepen dolgozó Pamuttextilművek. Két fonoda, hat szövőde és egy kikészítő üzem tartozott hozzá. A szövőde termelésének 25%-át szolgáltatta Mezőberény. Míg 1966-ig 212, addig 1967-ben már 324 szövőgéppel rendelkezett. A szövéshez szükséges vetülék előállítását megoldotta az 1970-ben beállított automata gép. 1957-ben 593 tonna fonalat használt fel, ami 1971-re 1.802 tonnára emelkedett miközben az állomány 299 főről 651-re nőtt. A fonál többsége 16 és 33%-os viscos műszállal kevert pamutfonal. A gyáregységek termékei a vállalaton belül kerültek továbbfelhasználásra, a mezőberényi részleg kivételével kereskedelmi tevékenységet nem folytattak. E részleg termékeinek 60%-át a bársonyféseségek tették ki, amelyeket főként az NSZK-ba és Svédországba vittek, a szocialista országok közül

³⁵² BMSÉ 1975. 57.

³⁵³ Tibori 141–143.

³⁵⁴ Malatyinszki J. 4–5.

³⁵⁵ Dütsch–Jakab 52.

Lengyelország volt a fő partnerük. A profitváltás 1967 után gyorsult fel. A korábbi években zömmel tarkán szőtt munkaruhát állítottak elő, ezután jelentősebb lett az ágynemű, illetve a farmer és Fikusz divatnadrág gyártása.³⁵⁶

A pamutiparban 1945 után a fő termelési ág a zefír, flanell, cajg, női ruhaszövet gyártása volt. A későbbiekben a munkaruha szövetek, a műszaki szövetek, ágyneműféleségek kerültek előtérbe, s az 1970-es évek közepén jelentős volt a bársonyféleségek gyártása is.³⁵⁷

Összevonással került a korábbi Sarkadi Kendergyár és a Mezőhegyesi Kendergyár a Szegedi Rostkikészítő Vállalathoz. Tilott kender, kenderrostot és szálkendert állítottak elő.³⁵⁸

A textilipar termelési értékének változásai: 1955-ben 77.685 000 Ft, 1959-ben 87.524.000 Ft, 1964-ben 156.954.000 Ft, 1970-ben 220.588.000 Ft. A dolgozói 65%-a nő volt. Ekkor villamos energia igénye elérte a 10,4 millió kWh-t, míg hajtóerőben 3764 kW-ot teljesített. A bruttó állóeszköz állománya 389 millió forintot tett ki, melyből a gépek és berendezések 195 milliót értek.³⁵⁹

Jelentős szövetkezetek is alakultak, melyek közül említésre méltó a békéscsabai Textilfeldolgozó Kisipari Szövetkezet, illetve a Szőnyegszövő Háziipari Termelőség Szövetkezet. Előbbi Bőripari Munkások Szövetkezetéből jött létre, miután 1951-ben 40 szabó, 1953-ben pedig 30 gépihurkoló csatlakozott hozzájuk. Az egyesülés után létszámuk elérte a 140 főt. A szőnyegszövők közül 15-en álltak össze 1951-ben, s a régi Fikker-kocsma épületében kezdték meg a termelést a saját maguk által összeállított szövőszékeken. Év végéig elkészítettek 1.500 m² torontáli gyapjúszőnyeget. 1954 tavaszára kinőtték telephelyüket, s a következő évben megalakult a perzsaszőnyegszövő részleg, majd 1956-ban a harisnyagyári hulladékot feldolgozó rigliszővő részleg. Tagjaik többsége háztartásban dolgozó többgyermekes anya, vagy csökkent munkaképességű nő. Nagy részük a saját lakásán végezte a szőnyeg- az egyéb takácsáru- vagy a törülközők szövését. Termelésük 75%-a exportra került. Nem csak a nyugat-európai államok, de még a keleti szőnyegek hazája, Szíria is a vásárlóik között volt. Az ötvenes évek végén már 975 taggal állítottak elő mintegy 50.000 m² textíliát.³⁶⁰

³⁵⁶ Dütsch 492–493.; Dütsch–Jakab 84.; Döbrönténé 305.

³⁵⁷ Döbrönténé 305.

³⁵⁸ Döbrönténé 305.

³⁵⁹ Döbrönténé 305.; BMSÉ 1971. 52–53.

³⁶⁰ Tibori 156–159.

1970-ben nyers pamut szövetből 9,6 millió m²-t, kész pamut szövetből 519.000 m²-t, míg kész gyapjúszövetből 193.000 m²-t gyártottak megyénkben.³⁶¹

3.5.3. Nyomdaipar

A békéscsabai Tevan és Körösvidék nyomdát 1949-ben Békési Nyomda néven államosították. Ekkor 50 munkása között 4 kézi szedő, 8 gépmester és 8 könyvkötő dolgozott. A nyomdaipar válságos helyzetbe került. 22 kis kapacitású, elavult felszerelésű nyomdát megszüntettek, majd az addig önálló Gyomai Nyomdát 1952-ben hozzá csatolták. A csomagolóanyagok, újságok egyszerűbb kivitelben készültek, nem a minőségen, hanem a tömegtermelésen volt a hangsúly. A munkaerő létszámot felduzzasztották: 1953-ra elérte a 158 főt, amivel a gépesítés nem tartott lépést. A korábbi 7 gyorssajtó gép mellett 1 rotációs gép, 9 tengelysajtó, 6 szedőgép, 1 stancológép, 3 vágógép, 2 fűzőgép és 6 szedőgép alkotta a felszerelést 1951-ben. 1953-ig nem is került sor fejlesztésre. A gépek állapota leromlott, a betűk cseréje elmaradt. Ennek ellenére a termelési érték az 1949-es 1,2 millió forintról 1953-ig 7,5 millióra emelkedett.. Ennek zömét ügyviteli-kereskedelmi nyomtatvány és faltkarton tette ki, de a zöme a budapesti gyógyszergyárak szükségleteinek kielégítésére irányult.³⁶²

1954-ben 1 tégelysajtót, 1 automata gyorssajtót és a Láng automatát, valamint a szedőgépek mellé transzformátort helyeztek üzembe. A következő évben az NDK-ból egy Poligraph-automata gyorssajtó és 2 tégelysajtó érkezett, majd 1 Odin stanca és 1 Viktoria Front gyorssajtó is munkába állt. Új betűanyagot is kapott a nyomda, s tisztábbá vált a profilja is mivel a laprészleg és a gyomai nyomda átkerült a tanácsi vállalathoz. Egy gépjavító műhelyt is kialakítottak.³⁶³

Az 1957-ben kezdődött az I. fejlesztési szakasz a csabai nyomda életében. 12 tégelysajtó, 3 automata vágógép, 3 stancgép, 1 modern bronzozó gép, 1 marógép beszerzése 737.000 Ft-ot vett igénybe. Ezt követte még 5 Poligraph automata gyorssajtó és 3 Viktória tégelysajtó munkába állítása. A helyigény kielégítésére a Lenin (ma: Baross) u. 11. sz. alatt 1960-ban beköltözhetek egy új, egyemeletes házba. Ennek beruházási költsége elérte a 3 millió Ft-ot. A műszaki fejlődést a nyomtatás utáni

³⁶¹ BMSÉ 1975. 57.

³⁶² Malatyinszki 64–68.

³⁶³ Tibori 144.; BMTF 45.; Malatyinszki 70.: a gyomai üzem 38 munkást és a termelési érték ötödét vitte el.

infralámpás szárítás, a festék-előkeverés, a színmintakönyv bevezetése, a nyomóformák galvanizálása, a hengeröntés megszervezése, a hazai bronzfesték használata és a grafikus csoport létrehozása mutatja. A termelési érték 1960-ra elérte a 9,6 millió forintot. Dobozból 538 tonnát, vegyes anyagból (borcímkek, édesipari címkek) 213 tonnát, tájékoztatókból 16, míg könyvből 9 tonnányit állítottak elő.³⁶⁴

A hatvanas évtized során végrehajtott II. fejlesztési szakaszban mintegy 100 millió Ft-os beruházással képessé vált a nyomda a gyógyszeripari csomagolóanyagok gyártására, s dolgozói létszáma mintegy 400 fővel emelkedett. A gépterembe egy heidelbergi gépsort állítottak fel, s modern, az olasz Nebiolo cég B/2-es formátumú megállóhengeres gyorsajtói kerültek megvételre. A dobozok ragasztása azonban továbbra is kézzel történt. Ezek 50%-át az EGYT, 30%-át a Kőbányai gyógyszergyár rendelte meg, a többin pedig a Chinoin és a Forte osztozott. A vegyes anyagok 30%-át a 3 gyógyszergyár 25–25%-át pedig 6 állami pincegazdaság és 3 édesipari üzem részére gyártották le. A tájékoztatókat 3 külkereskedelmi vállalat (NIKEX, MEDIMPEX, KOMPLEX) az Orion és a Magyar Hirdető igényelte. 1962 óta egylemezes nyomóformákat alkalmaztak. 1963-ban az országban elsőként itt tértek át a pneumatikus alátétek bevezetésére. 1965-ben indultak meg az ofszet- és mélynyomtatási, illetve formakészítési kísérletek: beállítottak egy 70x100 cm-es, íves Palatia mélynyomó gépet. A nyomóformák nyomásbírása elérte a bővös 1 milliós határt. 1966-ban kezdték meg a magassfényű fémfólia-nyomású dobozok gyártását. 1967-ben vezették be az öntapadós címkek gyártását és az alufóliára történő mélynyomtatást, a következő évben pedig színesfotó műtermet létesítettek.

Az ország 16 nagy nyomdájának összes termelési értéke 1967-ben 1,455 milliárd forintot ért el, amelyből a Kner Nyomda 88,9 millió Ft-al részesedett. 1971-ben adták át a III. fejlesztési szakaszban felépített 9 szintes irodaépület, mely a csomagolóeszköz-kapacitást bővítő 162 millió forintos beruházás kelképe volt.³⁶⁵

³⁶⁴ Malatinszki 74–77.

³⁶⁵ Békéscsaba város 1. és 7.; Malatinszki 79–80. és 84–86., valamint 93.

A Békési, majd a Kner Nyomda termelése, munkáslétszáma és árbevétele³⁶⁶

	1960	1965	1970
<i>könyv (tonna)</i>	9,1	98,2	368,8
<i>tájékoztató (tonna)</i>	16,1	67,2	98,9
<i>vegyes anyag (tonna)</i>	213,4	366,4	1114,6
<i>doboz (tonna)</i>	537,7	1995,4	4741,3
<i>munkás (fő)</i>	274	477	799
<i>árbevétel (millió Ft)</i>	17,6	62,0	206,0

A gyulai Dürer Nyomda 13 fővel dolgozott az államosításkor. A megyei tanács 1954-ben vette át, s szervezte meg a Békés Megyei Nyomdaipari Vállalatot. Ennek a kihelyezett részlege lett a Békéscsabai Lapnyomda, és az 1968-ban Gyulaváriban létrehozott papírfeldolgozó üzemegység. A gyomai nyomda is ennek a részlege volt 1963-ig. Ekkor a békéscsabai Békési Nyomda telepévé vált, amely 1964-ben felvette a Kner Nyomda nevet. Azután két vállalat működött a megyében: a tanácsi irányítású gyulai és a minisztériumi felügyelet alá tartozó békéscsabai székhelyű Kner Nyomda.³⁶⁷

A gyomai nyomdát a művészi szintű bibliofil könyvek és színes prospektusok gyártására jelölték ki. Kicserélték gépi és kötészeti felszerelését. 1962-ben 80 dolgozóval 45,3 tonna könyvet állított elő 3,7 millió Ft-os termelési értékkel.³⁶⁸

A Békés Megyei Nyomdaipari Vállalat termelése, létszáma és árbevétele³⁶⁹

	1952	1960	1968	1975
<i>termelés (tonna)</i>	12	55	538	1121
<i>könyv (tonna)</i>	–	–	28	287
<i>árbevétel (millió Ft)</i>	–	–	18,9	49,9
<i>létszám (fő)</i>	13	48	158	318

³⁶⁶ Malatyinszki 83–84.

³⁶⁷ Döbrönténé 303.

³⁶⁸ Elek 39.; Malatyinszki 79.

³⁶⁹ Malatyinszki 109.

A Békés megyei nyomdaipar termelési értéke 1955-ben 7,118 millió Ft volt, míg 1970-ben elérte a 240,461 millió Ft-ot. Ebből a Kner Nyomda részesedése az 1950-es években kb. 60%-os volt, ami az 1960-as években 85%-osra emelkedett. Az ágazat az 1970-es években könyvet, napilapot, tájékoztatókat, és vegyes nyomtatványokat, címkéket, gyárismertetőket és prospektusokat gyártott. Fontos volt még a kartondobozgyártás, mint feldolgozó tevékenység. Az 1971-es rekonstrukció lehetőséget adott a termelési érték 2,5-szeresére történő emelésére. A csabai nyomda 840 dolgozójának évi papírszükséglete 12.000 tonnára nőtt, dobozból 5000 tonnával, egyéb csomagolóanyagból 1020 tonnával növelték a termelést. A megyei nyomdaipar energiai igénye ekkor 4,3 millió kWh volt. 371 milliárd Ft-os bruttó állóeszköz értékéből 205 milliót a gépek értéke tette ki.³⁷⁰



38. ábra: A Békéscsabai Kner Nyomda

Nyomdaipari vállalatok közös beruházásával kezdett munkához 1967-ben a Knerben a Trimetál üzem, mely a társvállalatok részére gyártott ofszetlemezeket. A lemezek acél alapon speciális réz és matt krómréteg galvanizálásával készülnek és fényérzékeny réteggel vannak ellátva. A korszerű üzemben grafikusok készítették a nyomóformákat, majd fototechnikai eljárások után következett a nyomtatás magas- ofszet- és mélynyomó technológiával.³⁷¹

³⁷⁰ Döbrönténé 304.; Elek 39.; BMSÉ 1971. 52–53. és 56.: 1970-ben dobozból 5827 tonnát, könyvből 423 tonnát, napilapból 367 tonnát, vegyes nyomtatványból pedig 420 tonnát produkáltak megyénk nyomdái.

³⁷¹ Erdmann 326.

3.5.4. Fafeldolgozó ipar

Békés megye fafeldolgozó ipara nem volt jelentős. Az ágazat szövetkezeti iparként települt meg 1949-ben. Az 1950-es évek elején alakult Orosházi Faipari Vállalat tanácsi, a Gyulai Bútoripari Vállalat minisztériumi ellenőrzés alá tartozott, s az 1963-as összevonások után ez utóbbi a Budapesti Bútoripari Vállalat VIII. számú gyáregységeként működött.³⁷²

Profiljába eleinte épület- és üzletberendezések, seprű és fatömegcikk gyártása tartozott. Az 1950-es években bekövetkezett profilmódosítás eredményeképpen a bútorgyártás vált a legfontosabbá. A seprű, ecset, kefe, fatömegcikk gyártása 20%-ot tett ki az 1970-es évek közepén. Ez utóbbiak gyártása az orosházi vállalat és a Szegedi Seprűgyár kooperációjának az eredménye volt.³⁷³

A Gyulai Fa- Fém Ktsz az 1960-as évek elején alakult. Fejlődési ütemében több vállalatot is maga mögé utasított. A székek, ülőbútorok gyártására specializálódott.³⁷⁴

A termékek 90%-ának a belkereskedelem a felvásárlója, de a gyulai vállalat össztermékének 20%-át a Szovjetunióba exportálta. 1960-ban már megyénkben állították elő az ország kombinált szekrényeinek a 10%-át. Az ágazat termelési értéke 1964-ben 52,982 millió Ft, ami 1970-re több mint kétszeresére, 108,580 millió Ft-ra nőtt, melyből a gyulai üzem részesedése volt a jelentősebb. Fényezett szekrényből 51.801 darabot, konyhabútorból 3961 garnitúrát, kárpitozott ülőbútorból 206.289 darabot, fekvőbútorból pedig 19.703 darabot állítottak elő helyben. Az ágazat által felhasznált villamos energia 2,7 millió kWh volt, a hajtóerő pedig elérte a 2276 kW-ot. Az állóeszközök bruttó értéke 93 millió Ft, melyből a gépeké csak 25 milliót tett ki.³⁷⁵

³⁷² BMTF. 39.; Döbrönténé 306.

³⁷³ Döbrönténé 306.

³⁷⁴ Kollárik 178.

³⁷⁵ BMTF 43.; BMSÉ 1971. 52–53. és BMSÉ 1975. 56.

4. Az erőltetett iparosodás eredménye

1970-ben Békés megye az ország területének 6,1%-át, népességének 4,2%-át adta. Ehhez képes még 1972-ben is csak 3,1%-al részesült az ország ipari foglalkoztatottságából, míg a bruttó állóeszköz állomány értékének 2,3%-a, a villamos energia felhasználásának pedig csupán 1,5%-a esett a megyére. Kissé még ekkor is meghaladta a mezőgazdaságban dolgozók aránya (37,8%) a szocialista iparban tevékenykedők (34,9%) arányát. A megye ekkori foglalkoztatási arányai az 1960-as országos helyzetképek feleltek meg! Az is megyénk agrárjellegét emelte ki, hogy itt állították elő az ország mezőgazdasági termelésének 9%-át.³⁷⁶

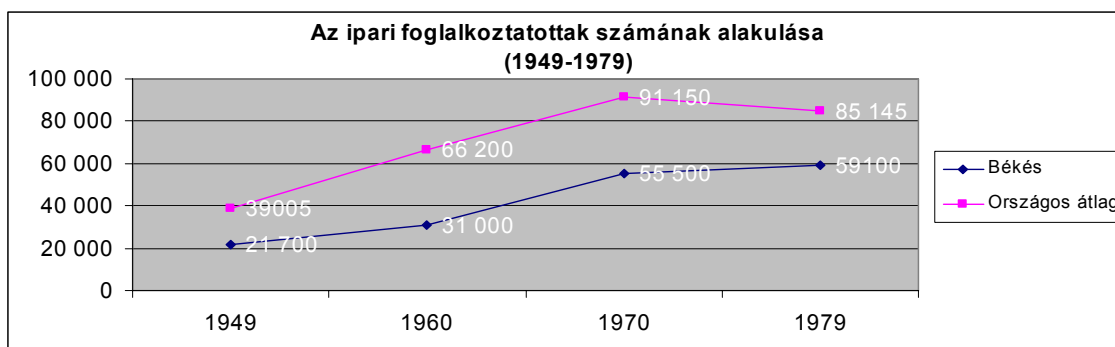
Békés megye az ötvenes évek iparfejlesztéséből kimaradt, lemaradása nőtt az ország más részeihez képest. A mezőgazdaság átalakítása teremtette meg a nagyobb arányú ipari fejlődés lehetőségét. Az iparfejlődés ezért csak 1963 után kezdte éreztetni a hatását. Ha a megye 1963-as ipari termelési indexét 100-nak vesszük, akkor ez 1970-re 224-re emelkedett – míg az országos mutató csak 153-ra! Az 1971-ben befejezett beruházások összege csaknem harmincszorosa volt az 1956-os 186 milliós értéknek. A fejlődés igen gyors ütemű volt, de így is elmaradt Csongrád és Bács-Kiskun megyékétől. A Dél-Alföldön belül így Békés megye részesedése az ipari dolgozók köréből 27,6%-ról 25%-ra csökkent. Ráadásul a foglalkoztatottak számának nagyarányú növelése jelzi az iparfejlesztés alapvetően extenzív voltát. Ezt húzza alá a technikai mutatószámok változása is. A megyében az állóeszközök bruttó értéke 1963 és 1970 között 3,1 milliárd forintról 7,1 milliárdra nőtt, ezzel az országon belüli aránya 1,6%-ról 2,3%-ra emelkedett. Ez a növekedés jóval kisebb arányban haladta meg az országos átlagot, mint a munkaerő számának emelkedése. Eszerint az 1 főre eső állóeszköz értékének a növekedése (31,4%) elmaradt az országos átlagtól (32,9%). Még fokozottabban mutatkozik ez meg a villamos energia felhasználásban. A megye fogyasztása 1963 és 1971 között 45 millió kWh-ról 141 millió kWh-ra növekedett. Ám ez az országos arányból mindössze 0,7%-ról 1,3%-ra történő emelkedéssel volt egyenértékű. Az állóeszköz és foglalkoztatottság növekedése közti különbség még kifejezőbbé válik, ha figyelembe vesszük az olajbányászat magas állóeszköz igényét.³⁷⁷

³⁷⁶ Krajkó 227–229.

³⁷⁷ Krajkó 230–323.; Nagy–Nagy 74.

Az aktív keresők számának alakulása foglalkozási főcsoportonként

	1949		1960		1970	
	ezer fő	%	ezer fő	%	ezer fő	%
Békés megye						
<i>ipar, építőipar</i>	28,7	13,4	43,9	19,3	65,2	31,5
<i>mezőgazdaság</i>	153,9	71,7	139,1	61,2	93,1	44,9
<i>egyéb</i>	31,9	14,9	44,1	19,5	48,9	23,6
Magyarország						
<i>ipar, építőipar</i>	963,5	23,2	1680,2	34,5	2197,0	43,9
<i>mezőgazdaság</i>	2196,2	52,9	1872,7	38,4	1287,8	25,8
<i>egyéb</i>	994,9	23,9	1321,3	27,1	1516,4	30,3



A fejlődés eredményeként 1970-re megyénk földgáztermelése elérte a hazai termés negyedét, de ennek csak 5%-át hasznosították helyben. Öntött síküvegből az országos mennyiség 74%-át, zöldpalackból 78%-át, cserépből 45%-át, gyulai kolbászból 41%-át, férfi ingből 33%-át, konzervipari és háztartási idényüvegből 28%-át, száraztésztaból 25%-át, cukorból pedig 21%-át állították elő helyben. Az ipar termelése 13%-al, míg az építőiparé 40%-al nőtt, miután bevezették a nagypaneles lakásépítést.³⁷⁸

Az 1970-es években a szabad munkaerőre alapozva falusi környezetben is történt ipartelepítés. Ezeket az üzemeket általában külső központból irányították. A telephelyi infrastruktúrájuk alacsony színvonalon rekedt meg, s gépesítettségük is alacsony szintű

volt. Nem a nyereségesség, hanem a munkaerő foglalkoztatása volt a fő céljuk. A másik kísérlet a falusi munkaerő lekötésére a tömegközlekedés fejlesztése. Ezáltal pontosan körülhatárolható ingázási övezetek jöttek létre a városok körül. A harmadik fejlesztési irányt a mezőgazdasági termelőszövetkezetek által alapított ipari-szolgáltatási melléküzemágak jelentették. Ezek az idénymunka után felszabaduló munkaerő-felesleg lekötését szolgálták. Az agráriumban kiterjedt a háztáji rendszer, s a mezőgazdaság jövedelmezőségének növekedése elindította a magánberuházásokat. A városi feldolgozóipar növekvő nyersanyagszükségleteire a hetvenes évektől a lakosság a „második gazdaság” (háztáji, mezőgazdasági kistermelés, gazdasági munkaközösségek és hasonló szervezetek létrehozása) kiépítésével reagált. A megye felzárkózása megkezdődött, s a területi egyenlőtlenségei is mérséklődtek.³⁷⁹

A vidéki ipartelepítés utolsó hullámával a hetvenes években sikerült még néhány üzemet alapítani, de köztük a kor húzóágazatai: az elektrotechnika, az informatika és a telekommunikáció alig képviseltette magát, míg a gépek és berendezések gyártása is alacsonyabb szintet ért el a kívánatosnál.³⁸⁰

A megye ipari szerkezetében tehát nem következett be alapvető változás. Részesedése 1971-ben az ország nehézipari termelésében mindössze 1,8%-os volt, szemben a könnyűipari 5%-al és az élelmiszeripari 5,6%-al. Az állóeszköz bruttó értékében azonban ekkor a nehézipar már megelőzte a könnyűipart, míg az élelmiszeripar itt is őrizte vezető helyét. Az elmúlt évtizedet a nehézipar dinamikus növekedése jellemezte. Míg 1963-ban csak a megye ipari munkásságának 20%-át, addig 1971-ben már 33,3%-át alkalmazta. Állóeszköz értéke megháromszorozódott, s a megye iparának felét képviselte. E mögött zömmel a szénhidrogén bányászat és az üvegipar felfutása áll. Az ipar koncentráltága alacsony maradt. 1000 főnél nagyobb üzemekben az országos 46,7%-al szemben csupán a munkások 12,4%-a dolgozott.³⁸¹

Az ipari kapacitások legnagyobb problémáját azonban az irányítás kérdésében lehet fellelni. A megyében előállított termelési érték egynegyedét a megyén kívüli központokhoz tartozó egységek produkálták, amelyek fele a fővárosi ipar nyulványának

³⁷⁸ BMTF 49.; Krajkó 238–239.; Bm. 1966–1970. 7–8.

³⁷⁹ Nagy–Nagy 72.

³⁸⁰ Nagy–Nagy 75.

³⁸¹ Krajkó 235. és 237–239.

tekinthető. A megye gazdasági fejlődését érintő kérdések jó része tehát a megyén kívüli döntéshozó centrumokban dőlt el.³⁸²

A nyolcvanas évtizedre a mezőgazdasági jövedelmek csökkenése miatt elmaradtak a fejlesztések, a hatékonyság előtérbe kerülése miatt a külső irányító központok a ráfizetésesen termelő egységektől igyekeztek megszabadulni. A megyén belüli kiegyenlítődési folyamat így a visszájára fordult. Megjelentek az első, elmaradott térségeket bemutató munkák s az állami szintű területi politika kritikája.³⁸³

Az élelmiszeriparon belül a húsipar, a baromfifeldolgozás, a malomipar és a tejipar technikai színvonala volt elfogadható. A könnyűiparban a nyomdaipar, a nehéziparban pedig az üvegipar s egyes építőanyag-ipari egységek felszereltsége ütötte meg a kellő szintet. Nagy gondot okozott a minőségi termelésre történő átállás, hiszen az élelmiszeripari termékek 15%-át az akkori ellenőrzési rendszer mellett sem lehetett tolerálni. Termékei jó részét csak a KGST piacán értékesíthette, s problémát okozott a keményebb versenykörnyezetben történő helytállás. Ennek részbeni okát a beruházások mérsékelt szintjében kereshetjük. Néhol ez az amortizáció szintjét sem érte el, ami miatt a termelés technikai háttere, a gépállomány elöregedett, noha az ipar állóeszköz-értéke az 1966-os 4,3 milliárdról 1980-ra 15,3 milliárd forintra emelkedett.³⁸⁴

A megye nem csak ipari, de az infrastrukturális és a kommunális fejlesztésekben is kevés súlyt képviselt. Úgy konzerválódott a gazdasági struktúrája, hogy a szerkezeti átalakuláshoz szükséges infrastruktúra modernizációja is elmaradt. Az infrastruktúra fejlesztésében a lakossági források súlya az országos átlagot jelentősen meghaladta.³⁸⁵

A 70-es évekig bekövetkező fejlődés csak arra volt elég, hogy a megye mutatói (foglalkoztatottsági, fajlagos termelési és hatékonysági értékek) az országos átlag felét–kétharmadát elérik. Gazdasági teljesítménye még alföldi szinten sem nevezhető kedvezőnek. A rendszerváltás előtti évtized felszínre hozta a meglévő szerkezeti problémákat, a jövedelmezőség és hatékonyság körüli gondokat. A legmaradandóbb fejlődés a lakásviszonyok terén következett be.³⁸⁶

³⁸² Nagy–Nagy 75.

³⁸³ Nagy–Nagy 72–73.

³⁸⁴ Erdmann 303.

³⁸⁵ Nagy–Nagy 76–77.

³⁸⁶ Nagy–Nagy 78.; Békés Megye Kézikönyve 47.

A kutatási eredmények összefoglalása:

- Békés vármegyében az üzemek 39%-a még 1945 júniusában is hiányos felszereléssel dolgozott, és csak 29%-uk érte el a háború előtti teljesítményt. Békéscsaba üzemeinek 63,1%-át érte veszteség. Mindehhez hozzáadódott a pénzügyi viszonyok rendezetlensége, melyen csak a forint 1946-os bevezetése segített.
- Az országos és a helyi áruforgalom megbénult. Általános volt a tüzelő- energia és a nyersanyaghiány, ami utóbbihoz hozzájárult a mezőgazdasági termelés hanyatlása is.
- Ekkor indult meg a magántulajdon felszámolása. Az államosított vállalatokból szervezett nemzeti vállalatok önálló döntéshozatali jogkörrel alig rendelkeztek.
- A nehézipar erőszakos fejlesztése azt eredményezte, hogy fokozott munkaerő elvándorlás indult meg. Ebből a folyamatból csak Orosháza maradt ki.
- A vidék iparosítása előtérbe kerülésével az újonnan telepített üzemek között már gépipariak is voltak. A IV. ötéves tervben új nehézipari objektumokat hoztak létre (Orosházi Síkúveggyár, Békéscsabai Gépgyár). A kardoskúti gázüzem összekapcsolódott az Orosházi Üveggyár működésével.
- A téglá- és cserépipar vezető szerepe az 1960-as évekig megmaradt. Az 1964-től induló fejlesztés eredményeként 1971-re a gépiparban lett a legmagasabb a foglalkoztatottak száma. A technikai felszereltséget mutató állóeszközérték több mint kétszeresére, a felhasznált villamos energia és gépi kapacitás háromszorosára emelkedett. E téren a legnagyobb fejlődés a bányászatban volt.
- A nehéziparon belül foglalkoztatottak száma megkétszereződött. Megjelentek új iparágak, mint pl. a műszeripar és a híradás- és vákuumtechnikai ipar. Az egyes ágazatok helye mégsem változott. A technikai felszereltséget vizsgálva a téglá- és cserépipar fejlődése látható, míg a gépipar visszaesett.
- A megye az ország legnagyobb téglá- és cserépgyártója lett. Részesedése az országos termelésből 10 év alatt a cserép 23%-ról 43%-ra nőtt. Békéscsabán 1971-től kerámia-béléstesteket készítenek a Poligon-üzem részére. Az országban elsőként üzemelt Mezőberényben és Békéscsabán alagútkemence. 1973-ban Magyarországon elsőként bevezették a Hungaropan üveg gyártását az Orosházi Üveggyárban.
- 1964-ben Magyarország gépiparának 0,4%-át, 1971-ben 1,2%-át adta Békés megye. 1969-ben létrehozták a Mezőgazdasági Gépjavító és Karbantartó Vállalat 9. telepét, és Békésen a Budapesti Mezőgazdasági Gépgyár üzemegységét. 1969-től üzemelt az

Orosházi Röntgen- és Kórháztechnikai Vállalat. A Csepel Autógyár szeghalmi telepe 1970-ben kezdte meg a termelést. Az ipartelepek száma kétszeresére nőtt.

- A megye ipari dolgozóinak 18%-át az élelmiszeripar foglalkoztatta. A malomipar őrlési kapacitás 1970-ben 223.565 t, a megőrölt búza mennyisége pedig 168.510 t, ami azt jelenti, hogy a megye kapacitás kihasználtsága 70,9 % volt, szemben az országos átlag 66,2 %-kal. Számottevő a takarmánykeverő ipar.

- A megye könnyűiparának szerkezetében a főágazatok a cellulóz- és papíripar kivételével megtalálhatók. A megye nyomda és textilipara nemzetközileg is ismert volt.

- A városi feldolgozóipar növekvő nyersanyagszükségleteire a hetvenes évektől a lakosság a „második gazdaság” kiépítésével reagált.

- Az 1960-as és 70-es években bekövetkező fejlődés csak arra volt elég, hogy a megye mutatói az országos átlag felét-kétharmadát elérjék. A legmaradandóbb fejlődés a lakásviszonyok terén következett be.

- A nyolcvanas években a kedvezőtlen gazdasági folyamatok felerősödtek. Elmaradtak a fejlesztések, a külső irányító központok pedig először a ráfizetésesen termelő egységektől igyekeztek megszabadulni. A megyén belüli kiegyenlítődési folyamat így a visszájára fordult.

- A mezőgazdaság és az élelmiszeripar ellentmondásossága:

1962-re befejeződött a mezőgazdaság „szocialista átszervezése”, a térszesítés. Az egyéni gazdaságok területe 4,5 millió kh-ról 0,3 millió kh-ra esett. A termelés 10%-al csökkent, az ország gabona-behozatalra szorult. Ezt követően vezették be a háztájit, s a részesművelést is elfogadták. A kistermelők a termőföld 10%-át kitevő háztáji gazdaságokban állították elő az agrárium termelési értékének egyharmadát! Nőtt a műtrágyafelhasználás és a gépesítést is kezdték támogatni. A gépesítettség a gabona betakarításában 93%-ra emelkedett, a kukorica esetében az 1960-as nulla szintről 1980-ra 74%-ot ért el. A 60-as években 3 milliárdos beruházást kapott a megye mezőgazdasága, s ennek következtében a traktorok száma 5.100-ra emelkedett, míg a 60-as évek végén az újabb 3 milliárdos beruházás építkezéseket (istállók, gabonátárolók) jelentett. Megengedték melléküzemágak létesítését. A hetvenes évek folyamán nagy koncentráció ment végbe (TSZ-ek összevonására került sor). A fentiek együttesen járultak hozzá a termelés növekedéséhez, melynek volumene 24%-al nőtt. Az állattenyésztésben is kialakultak az iparszerű termelés (sertés, baromfi) feltételei. Az egyre kiterjedtebb háztáji rendszer következtében a mezőgazdaság jövedelmezősége megnőtt. Ám a géppálmány lassú elöregedése, és az újabb állami beruházások elmaradása miatt a hetvenes évek végétől stagnálás, majd lassú hanyatlás jellemezte az ágazatot.

Végül szeretném köszönetemet kifejezni Dr. Németh József professzor úrnak, aki munkám során mindvégig hasznos tanácsokkal látott el és értékes szakmai segítséget nyújtott.

Irodalom- és rövidítésjegyzék

I. Levéltári Források

a., MOL = Magyar Országos Levéltár

- 1., MOL, Harruckern–Károlyi levéltár Kennt-Amst Rechnung auf das Jahr 1786.
- 2., MOL, K. = MOL, Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium, Vízépítészeti osztály 1923–5–17.910.
- 3., MOL, S = MOL, Helytartótanácsi térképek 12. Div. 13. No. 335.
- 4., MOL, Z. 40. 1588. tétel
- 5., MOL, Z. 1527. = MOL, AEGV iratok 1894., 1897., 1898., 1899., 1900., 1901., 1902., 1903., 1904., 1906., 1907.

b., HL = Hadtörténeti Levéltár.

- 1., HL. Magyar Tanácsköztársaság iratai: 5. doboz (Hadügyi Népbiztosság 5. oszt.)

c., BML = Békés Megyei Levéltár, Gyula

- 1., BML, IV. A. 6. Ö. 28. = BML, IV. A. 6. dicalis conscriptio. 107. kötet Ö. 28., illetve Ö. 377.
- 2., BML, AEGV = BML, Az Alföldi Első Gazdasági Vasút Részvénytársaság jelentése és zárszámadása 1910., 1913.
- 3., BML, alisp. ir = BML, Békés vármegye, alispáni iratok 1873., 1901., 1907., 1933., 1944., 1945.
- 4., BML, B–Cs. megyh. ir = BML, Békés-Csanádi megyehatósági iratai 1860.
- 5., BML, Bcs. főszolgab. ir = BML, Békéscsabai főszolgabírórság iratai 1918.
- 6., BML, Bcs. képv. test. jkv. = BML, Békéscsaba nagyközség képviselőtestülete jegyzőkönyvei 1848.
- 7., BML., Bcs. polgm. ir. = BML, Békéscsaba város polgármesteri iratai 1945.
- 8., BML, Bcs. Rkap. = BML, Békéscsabai Rendőrkapitányság 1925. szeptember 26-i kimutatása.
- 9., BML, Bcs. v. ir. = BML, Békéscsaba város iratai.
Békéscsabai iparosok és kereskedők összeírása 1857.: 150. csomó 84/188.
Csabai iparosok és kereskedők összeírása 1876.: 156. csomó
Örökváltsági egyezmény 1845.: a/26. csomó
- 10., BML, Bj. főszb. ir = BML, Békés járási főszolgabírói iratok 1921.
- 11., BML, Bcs. v. tan. jkv. = BML, Békéscsaba város tanácsülési jegyzőkönyvei 1850.
- 12., BML, Bm. Iparf. ir. = BML, Békés megyei iparfelügyelő iratai 87/Békéscsaba – 21–22. és 46–48.
- 13., BML, CBO = BML, Gyulai, törvényszék iratok: Cégbírórsági Okmánytár 304. sz.
- 14., BML, főisp. ir. = BML, Békés vármegye, főispáni iratok 1902., 1945
15. BML, főisp. biz. = BML, Békés vármegye főispáni bizalmas iratok 1908.
- 16., BML, GyK. Iparf. ir.: Gyárvizsg. jkv. = BML, Gyulai Kerületi Iparfelügyelőség iratai: Gyárvizsgálási jegyzőkönyvek 1938,1942, 1945.
- 17., BML, Közig. Biz. ir. = BML, Békés vármegye Közigazgatási Bizottság iratai 1886., 1901.
- 18., BML, közgy. ir. = BML, Békés vármegye, közgyűlési iratok 1736., 1768., 1792., 1793., 1814., 1825., 1845., 1891., 1938.
19. BML, közgy. jkv. = BML, Békés vármegye közgyűlési jegyzőkönyvei 1792., 1793., 1898., 1914.
20. BML, Csaba iratai 126. csomó, 1800.
21. BML, Gy. polgm. ir. = BML, Gyula, polgármesteri iratok 1926.

- 22., BML, Kimutatás a békéscsabai szövőüzemekről, gyárakról és kézműves jellegű üzemekről. 1937.
23. BML, Mb. ir., főjegyzői biz. = BML, Mezőberény iratai. Főjegyzői bizalmas iratok 1936.
24. BML, Mh. Cuk. Rt ir. = BML, Mezőhegyesi Cukoripari Rt iratai 1899.
25. BML, Mh. Mbir. = BML, Mezőhegyesi Ménesbirtok f/3.
- 26., BML, Oh. Képv. test. jkv. = BML, Orosháza község képviselő testülete jegyzőkönyvei 1892.
- 27., BML, Oh. közs. ir. = BML, Orosháza község iratai 1892.; 1904.
- 28., BML, Sarkadi Cukorgyár Rt. Iratai, 85. dosszié: Statisztikai kérdőívek 1941–1944.
- 29., BML, Sarkadi Kendergyár iratai 1–7. dosszié
- 30., BML, SZEB ir. = BML, Szövetséges Ellenőrző Bizottság iratai: Kimutatás a megyei üzemek állapotáról 1945.
- 31., BML., TNY i. = BML., Tevan nyomda iratai. Üzleti levelezés
- 32., BML, Tóth Malom Rt üzletévi jelentés az 1930. évről.
- 33., BML, Wenckh. ir. = BML, Wenckheim-uradalmak iratai 1902.

d., CSML = Csongrád Megyei Levéltár, Szeged

- 1., CSML, Gazd. Egyl. ir. = CSML, Csanád vármegye Gazdasági Egylet iratai 1929., 1928., 1930., 1933., 1937., 1944.
- 2., CSML, Közig. Biz. ir. = CSML, Csanád vármegye. Közigazgatási Bizottság iratai 1901.
- 3., CSML, Battonya közs. ir. = CSML, I. Battonya község iratai 1945.
4. CSML, I. Medgyh. közs. ir. = CSML, I. Medgyesegyháza község iratai 1945.
5. CSML, Mh. közs. ir. = BML, Mezőhegyes község iratai 1945.

e., HBML = Hajdú-Bihar Megyei Levéltár

1. HBML BMÖ 62. sz. = Hajdú-Bihar megyei Levéltár, Bihar vármegyei összeírások. 62. szám: Bihar vármegye adószedői iratai. 1746. évi összeírás.

II. Statisztikai közlemények

- 1., AKIK = Aradi Kereskedelmi és Iparkamara jelentései. Arad, 1877., 1883., 1884., 1886., 1887., 1889., 1893., 1895., 1903., 1912., 1913.
- 2., Az 1941. évi népszámlálás. Demográfiai adatok községek szerint. 3/a. kötet: Anyanyelv, nemzetiség, nyelvismeret. KSH, Bp. 1947. (Történeti statisztikai kötetek)
- 3., BMSÉ = Békés Megye Statisztikai Évkönyve 1971. Békéscsaba, 1972.
- 4., BMSÉ = Békés Megye Statisztikai Évkönyve 1975. Békéscsaba, 1975.
- 5., ÉIA = Építőanyag-ipari adattár. 1950–1973. KSH Bp., 1975.
- 6., HSK = Hivatalos Statisztikai Közlemények Bp., 1873. III. füzet
- 7., ISz = Iparunk színvonala és fejlődése nemzetközi összehasonlításban 1960–1974. KSH, Bő., 1976.
- 8., Mg. Stat. = A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája Bp. 1895. III. kötet
- 9., MSÉ = Magyar Statisztikai Évkönyv 1914., 1923–1925., 1929., 1933., 1938., 1914. 130. . és 1942.
- 10., MSK XIII. k. = Magyar Statisztikai Közlemények új folyam XIII. k.: Malomipar 1894-ben. Bp., 1896.
- 11., MSK 2. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat. 2. k. 1900. évi népszámlálás II. rész. Budapest, 1904.
- 12., MSK 35. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat 35. kötet: Hitelintézetek 1894–1909. Bp., 1913.

- 13., MSK 48. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat. 48. k.: 1910. évi népszámlálás II. rész. Budapest, 1913.
- 14., MSK 66. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat 66. kötet: 1901–1915. évi mezőgazdasági termelés Bp. 1924.
- 15., MSK 71. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat. 71. k. az 1920. évi népszámlálás II. r. Budapest, 1925.
- 16., MSK 86. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat. 86. k. 1930. évi népszámlálás. II. r. Budapest, 1934.
- 17., MSK 112. kötet = Magyar Statisztikai Közlemények új sorozat 112.: Mezőgazdaság főbb üzemi adatai Bp., 1941.
- 18., MSK 1949. = Magyar Statisztikai Közlemények. 1949. évi népszámlálás 5. kötet.
- 29., MSZS = Magyar Statisztikai Zsebkönyv Bp., 1947.
- 20., Népszámlás 2001. 4. kötet: Nemzetiségi kötődés. A nemzeti, etnikai közösségek adatai és 5. kötet: Vallás, felekezet. 6.4.: Békés megye II. kötet. KSH. Bp. 2001–2002.
- 21., OMK = Az Országos Mezőgazdasági Kamara jelentése Bp., 1934.
- 22., SzKIJ = Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése 1922. és 1924., 1935., 1938. és 1940.

III. Összefoglaló munkák

- 1., Áchim = Áchim János: Békés-Csaba ipari szervezeteinek története. Céhek, ipartársulatok, ipartestület. Békés-Csaba 1896.
- 2., Ádám = Ádám Gusztáv: Jelentés Békéscsaba nagyközség villamos művének első tíz évi működéséről. Békéscsaba, 1915.
- 3., Bácskai = Bácskai Vera: Gyula gazdasága és társadalma a XV–XVI. században. Gyulai Füzetek 3. Szerk.: Erdmann Gyula, Gyula, 1991.
- 4., Barbarits = Barbarits Lajos: A vetés gépesítésének kezdetei és elterjedése Magyarországon. Bp. 1965.
- 5., BMK = Békés Megye Kézikönyve. Főszerk.: Kóváry E. Péter. Szeged 1999.
- 6., BMTF = Békés megye társadalmi fejlődése 1945–1970. Szerk.: Cserei Pál. Gyula, 1970.
- 7., Czeglédi 1975. = Czeglédi Imre: A gyulai Harisnyagyár 75 éve. Gyula, 1975.
- 8., Czeglédi = Czeglédi Imre: Békés megyei utak. Békéscsaba, 1986.
- 9., CSOK = Csabai olvasókönyv I. Felelős szerk.: Chlebniczky János. Békéscsaba, 1996.
- 10., Dóka = Dóka Klára: A Körös és Berettyó vízrendszer szabályozása a 18–19. században. Gyula, 1997.
- 11., Elek = Elek László: Kner nyomda múzeum. Gyoma, 1970.
- 12., Eperjessy = Eperjessy Géza: Mezővárosi és falusi céhek az Alföldön és a Dunántúlon. 1686–1848. Budapest, 1967.
- 13., Erdei = Erdei Aranka: Békés megye társadalma és gazdasága 1828-ban. Gyula, 1986.
- 14., Erdélyi = Erdélyi János: Nemzeti Iparunk. 2. kiad. Pest, 1846.
- 15., Éble = Éble Gábor: A Harruckern és a Károlyi család Bp., 1895.
- 16., Fábry 1924. = Fábry Károly: Csabai élet (Tallózások Csaba múltjából) Mezőberény, 1924.
- 17., Fábry = Felsőalmási Fábry Károly: A csabai nagy árvíz és egyebek. Békéscsaba. é. n.
- 18., Fényes 1842. = Fényes Elek: Magyarország statisztikája. Pest, 1842.
- 19., Fényes 1847. = Fényes Elek: Magyarország leírása. Pest, 1847.
- 20., Gallacz = Gallacz János: Monográfia a Körös–Berettyó-völgy ármentesítéséről s ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról. Nagyvárad, 1896. I.
- 21., Haan 1866. = Haan Lajos: Békés Csaba mezőváros hajdanáról 's mostani állapotjáról. Pest 1866. 59.
- 22., Haan 1870. = Haan Lajos: Békés megyei okmánytár. Pest, 1870.

- 23., Halváts = Halváts Gyula: A magyarországi artézi kutak története. Bp. 1896.
- 24., Illyefalvi = Illyefalvi I. Lajos: Csonka hazánk városai a statisztika tükrében II. Bp., 1940.
- 25., Karácsonyi = Karácsonyi János: Békés vármegye története. Gyula, 1896. I–III.
- 26., Keleti = Keleti Károly: Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statistika szempontjából 2. kiad. Bp., 1873.
- 27., Kismarjai = Kismarjai Konrád Emil: Harruckern János György br. és telepítései. Gyula. MCMXXV.
- 28., Kner = Kner Izidor: Fél évszázad mezsgyéjén. Gyoma, 1931.
- 29., Kovacsics = A történeti statisztika forrásai. Szerk.: Kovacsics József. Budapest, 1957.
- 30., Kováts G. = Dr. Kováts Gábor: Gondolatok a vízgazdálkodásról c. jegyzet
- 31., Magda = Magda Pál: Magyar Országnak és a határőrző katonaságnak vidékeinek legújabb statisztikai és geographiai leírása. Pest, 1819.
- 32., Malatyinszki = Malatyinszki József: A békéscsabai Tevan Nyomda egy évszázada. Békéscsaba, 2003.
- 33., Magyar Ipar 1882.
- 34., MO = Magyarország története 1790–1848. I. köt. Főszerk.: Mérei Gyula, Szerk.: Vörös Károly. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1983.
- 35., Németh J. = Dr. Németh József: A technika és mérnökség magyarországi története. Bp., 1999
- 36., Nigrinyi = Nigrinyi János: Jelentés Békéscsaba megyei város villamosművének huszonötévi működéséről. Békéscsaba, 1930.
- 37., Palugyai = Palugyai Imre: Békés-Csanád-Csongrád és Hont vármegyék leírása. Pest, 1855.
- 38., Petik = Petik Ambrus: Békés megye leírása 1874. Sajtó alá rendezte: Dankó Imre. Gyula, 1962.
- 39., Romsics = Romsics Ignác: Magyarország története a XX. században. Bp., 2002.
- 40., Scherer 1938. = Scherer Ferenc Gyula város története. Gyula, 1938.
- 41., Szigeti = Szigeti Lajos: Békéscsabai Téglagyár 1908–1968. Békéscsaba, 1968.
- 42., Szuhay = Szuhay Miklós: Állami beavatkozás és a magyar mezőgazdaság az 1930-as években. Bp., 1962.
- 43., Takács J. = Takács János: Terület- és településfejlesztés Békés megyében. Békéscsaba, 1981.
- 44., Takács L. = Takács Lajos: Dohánytermesztés Magyarországon Bp. 1964.
- 45., Tibori = Tibori János: A felszabadult Békéscsaba másfél évtizedes története. 1944–1960. Békéscsaba, 1961.
- 46., Veress = Veress Endre: Gyula város oklevéltára. Budapest, 1938.
- 47., Zsilinszky = Zsilinszky István: A Békés vármegyei Gazdasági Egylet története. Békéscsaba 1896.

IV. Tanulmányok

- 1., Abonyiné = Abonyiné dr. Palotás Jolán: Békés megye élelmiszeripara. In: Békés megye gazdasági földrajza. Főszerkesztő: Krajkó Gyula. Békéscsaba, 1974.
- 2., Albel–Vince = Albel Andor – Vincze Ferenc: Békés megye öntözéses gazdálkodása. A Gyulai Erkel Ferenc Múzeum kiadványai 47. sz. Gyula, 1963.
- 3., Becsi = Becsei József: Békés megye mai területének gazdasági és társadalmi struktúrája a tanácsköztársaság előtti évtizedekben. In.: A tanácsköztársaság Békés megyében. 1919. Szerk: Szabó Ferenc. Békéscsaba 1969.
- 4., Bede = Bede András: Az Alföldi Vasút tiszántúli vonalához csatlakozó egykori keskeny nyomtávolságú vasutak. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 5., BMKK = Daróczyné Leiszt Emma–Dusnoki-Draskovich József–Héjja Julianna Erika–Kereskényi Miklós–Kereskényiné Cseh Edit–Nagyné Martyin Emília: Az újjáépítéstől a reformkorig. 1711–1848. In: Békés megye képes krónikája. Szerk.: Erdmann Gyula – Havassy Péter. Békéscsaba, 2001.

- 6., Dankó = Dankó Imre: Békéscsaba iparának és kereskedelmének fejlődése a gyáripár megindulásig. In: Tanulmányok Békéscsaba történetéből. Békéscsaba, 1970.
- 7., Dénes = Dénes Béla: A Szolnok–Békéscsaba–aradi vonal története. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 8., Dinyáné = Dinyáné Bánfi Ibolya: Kner Izidor gyomai nyomdája. Záródolgozat, 1997.
- 9., Döbrönténé = Döbrönténé, dr. Kajdócsy Katalin, dr.: A megye könnyűipara. In: Békés megye gazdasági földrajza. Főszerkesztő: Krajkó Gyula. Békéscsaba, 1974.
- 10., Dövényi = Dövényi Zoltán: Békéscsaba gazdasági és településfejlődésének korszakai. In: Békéscsaba földrajza. Szerk.: Tóth József. Békéscsaba Város Tanácsa. Békéscsaba, 1976.
- 11., Dütsch = Dütsch Zsolt: Mezőberény gazdasági és társadalmi fejlődése 1957–1971 között. In.: Mezőberény története. Szerk.: Szabó Ferenc. Mezőberény, 1973.
- 12., Dütsch–Jakab = Dütsch Zsolt – Jakab Mihály 50 éves a Pamuttexilművek Mezőberényi Gyára. A Gyulai Erkel Ferenc Múzeum Kiadványai. Gyula, 1970.
- 13., Erdmann = Erdmann Gyula: Békés megye és az ország 1948–1989. In.: Békés megye képes krónikája Szerk.: Erdmann Gyula – Havassy Péter. 2001
- 14., Evers = Evers Antal: A Kőtegyán–Röszke vonalszakasz nagyhidjainak helyreállítási és átépítési munkái (1920–1995) In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 15., Fülöp = Fülöp Imre: A villamosítás története. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 16., Gulyás = Gulyás Mihály: A baromfi-feldolgozás és baromfi-konzervgyártás története Orosházán. A Békés megyei múzeumok közleményei 12. Szerk.: Szabó Ferenc. Békéscsaba–Orosháza 1987.
- 17., Gyöngyösi = Gyöngyösi János: Ipar, kereskedelem, hitelviszonyok In: Békéscsaba. Történelmi és kulturális monográfia. Békéscsaba, 1930.
- 18., Hanzó = Hanzó Lajos: Feudalizmuskori árutermelés és iparfejlődés Békés megyében. A gyulai Erkel Ferenc Múzeum kiadványai. 5. sz., Szerk.: Dankó Imre. Gyula. 1959.
- 19., Haraszi = Haraszi Viktor: A hazai motorosvasút kezdetei. In.: Vasúthistória évkönyv 1994. Szerk.: Mezei István. 1994.
- 20., Horváth 1988. = Dr. Horváth Ferenc: A felépítmény fejlődése a Szegedi Vasútigazgatóság (üzletvezetőség) vonalhálózatán. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 21., Horváth = Dr. Horváth Ferenc: Az Alföld–fiumei vasút. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 22., Horváth 1996. = Dr. Horváth Ferenc: Az Alföldi vasút történetéből. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 23., Kádár = Kádár Pálné: A Kőtegyán–Szeged–Röszke vasútvonal pályájának korszerűsítése 1920-tól napjainkig. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 24., Kaposvári = Kaposvári Péter: A vasútvonalon közlekedő járművek és a vontatási szolgálat (1885–1995) In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 25., Kiss = Kiss Károly: A vasútvonal biztosító és távközlő berendezéseinek fejlődése. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 26., Kollárik = Kollárik János: Gyula iparának fejlődése. In.: Három szabad évtized Gyulán. Szerk.: Marsi Gyula – Szabó Ferenc. Gyula, 1975.
- 27., Kószó = Kószó János: Az ACSEV és az Arad–Mezőhegyes–Battonya vasútvonal története. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 28., Köteles = Dr. Köteles Lajos: Békéscsaba évszázadai. In.: A művelődés évszázadai Békéscsabán. Szerk.: Käffer István–Köteles Lajos. Békéscsaba, 1998.
- 29., Krajkó = Krajkó Gyula: A megye iparának általános jellemzése. In: Békés megye gazdasági földrajza. Főszerk.: Krajkó Gyula. Békéscsaba, 1974.
- 30., Makkai = Makkai László: A magyar városfejlődés történetének vázlata. In.: Vidéki városaink. Szerk.: Boros József. Bp., 1961.

- 31., Művelődéstörténeti adattár. Összeállította: Köteles Lajos. In.: A művelődés évszázadai Békéscsabán. Szerk.: Käffer István–Köteles Lajos. Békéscsaba, 1998.
- 32., Nagy 1959 = Nagy Gyula: Adatok Doboz gabonatermesztéséhez. Gyula, 1959. Erkel Ferenc Múzeum Kiadványai 7. sz.
- 33., Nagy 1965. = Nagy Gyula: Földművelés. In.: Orosháza néprajza Szerk.: Nagy Gyula. Orosháza, 1965.
- 34., Nagy 1973. = Nagy Gyula: Hagyományos földművelés Vésztőn. In.: Vésztő története. Szerk.: Szabó Ferenc Vésztő, 1973.
- 35., Oláh–Takács = Oláh János – Takács Mihály: A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat fejlődése. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 36., Remes = Remes Jenő: A közlekedéspolitikai koncepciók érvényesülése a 100 éves MÁV Szegedi Igazgatósága területén. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 37., Réti = Réti R. László: Az ipar szerkezeti sajátosságai Békés megyében, erőfeszítések az ipari termelés megindítására (1944–1945). In: Békés megye 1944–1945-ben. Szerk.: Dér László és Szabó Ferenc. Békéscsaba, 1975.
- 38., Scherer 1941. = Scherer Ferenc: Békés vármegye társadalma 1695–1848. (Gyulai dolgozatok 3.) Gyula, 1941.
- 39., Simon = Simon Imre: Mezőberény ipara. In.: Mezőberény, a helyét kereső kisváros. Szerk.: Tóth József. Békéscsaba, 1980.
- 40., Susla–Szabó = dr. Susla János – Szabó Gyula: A Vasútigazgatóság forgalmi és kereskedelmi szolgálatának története. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 41., Szabó F. 1961. = Szabó Ferenc: Dologház Gyulán (1837–1846). A Gyulai Erkel Ferenc Múzeum Kiadványai. Gyula, 1961.
- 42., Szabó F.: Orosháza története a kiegyezéstől az első világháborúig (1867–1914). In.: Orosháza története. Szerk.: Nagy Gyula. Orosháza, 1965.
- 43., Szabó F. 1973. = Szabó Ferenc: Mezőberény története a Habsburg-önkényuralom korában és a kiegyezéstől az első világháborúig. In.: Mezőberény története. Szerk.: Szabó Ferenc. Mezőberény, 1973.
- 44., Szabó F. 1974. = Szabó Ferenc: A szövetkezeti ipar. In: Békés megye gazdasági földrajza. Főszerk.: Krajkó Gyula. Békéscsaba, 1974.
- 45., Szabó F. 1978. = Szabó Ferenc: A Tevan nyomda üzemtörténetéből. In.: A Tevan nyomda- és kiadvállalat történetéből. Békéscsaba, 1978. Szerk.: Szabó Ferenc
- 46., Szabó F. 1996. = Szabó Ferenc: Az Alföld–Fiumei Vasút építésének köztörténeti háttere. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 47., Szabó Gy. = Szabó Gyula: A vasútvonal üzeme az államosítástól napjainkig. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 48., Szekeres = Szekeres Béla: Adalékok Békéscsaba gyáriparának történetéhez. In: Tanulmányok Békéscsaba történetéből. Békéscsaba 1970.
- 49., Szónokyné = Szónokyné Ancsin Gabriella: Békés megye nehézipara. In: Békés megye gazdasági földrajza. Főszerkesztő: Krajkó Gyula. Békéscsaba, 1974.
- 50., Tasi = Tasi Gábor: A Vasútigazgatóság hídjai. In.: Százéves a MÁV szegedi igazgatósága 1888–1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged, 1988.
- 51., Tóth = Tóth Gyula: A vasútvonal épületeinek felújítása 1920 és 1995 között. In.: 125 éves az Alföldi vasút. Szerk.: Dr. Horváth Ferenc. Szeged, 1996.
- 52., Vargha = Vargha Gyula: A parasztság munkaeszközei. In.: A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914. I. kötet. Szerk.: Szabó István. Bp., 1965.
- 53., Vass, G. 1969. = G. Vass István: A két forradalom előzményei, a forradalmi helyzet kialakulása. A Tanácsköztársaság Békés megyében 1919. Szerk.: Szabó Ferenc, Békéscsaba. 1969.
- 54., Vass G. 1970. = G. Vass István Békéscsaba a felszabadulástól a fordulat évéig. In.: Tanulmányok Békéscsaba történetéből. Békéscsaba, 1970.

V. Újságcikkek (napi, heti, havi lapok), periodikák

- 1., Baromfitenyésztés 1904. szeptember 25. és 1905. február 11.
- 2., Bm. 1966–1970. = Békés megye 1966–1970. Eredményei és Célkitűzései 1971–1975. Gyula, é.n.
- 3., BRMT = Békésvármegyei Régészeti és Mívelődéstörténelmi Társulat évkönyve. XI. kötet. Gyula, 1885.
- 4., Békés 1882. július 22., 1895. szeptember 22., 1900. július 18. és 1901. október 3.; 1912. február 11. és december 29.
- 5., Békéscsaba város = Békéscsaba város második öt éves terv eredményei és a harmadik öt éves terv célkitűzései. Békéscsaba é.n.
- 6., Békésgyulai Híradó 1887. július 23.
- 7., Békés megye fontosabb statisztikai adatai 1958.
- 8., Békésmegyei Híradó 1881. augusztus 31.
- 9., Békésmegyei Hírlap 1907. 2. sz.
- 10., Békésmegyei Iparlap 1907. 9., 20. és 23. sz.
- 11., Békésmegyei Közlöny 1913. május 4., 1926. május 28.
- 12., Békés megyei Népújság 1959. december 20. és 22.; 1982. február 8., 1989. június 2.
- 13., Békés vármegye Hivatalos Lapja 1912. 231. sz.; 1942. szeptember 5.
- 14., Békésvármegyei Ellenzék 1902. november 10.; 1909. május 6., és december 25., 1913. július 27.
- 15., Budapesti Hírlap 1858. október 27.
- 16., Első öt éves terv = Első öt éves tervünk eredményei Békés megyében (é.n.)
- 17., Függetlenség 1913. május 21.
- 18., Gyáregységünk = Gyáregységünk negyedszázada. Készült a Férfi Fehérneműgyár békéscsabai gyáregysége 25. évfordulója alkalmából. Békéscsaba, 1975.
- 19., Hanzó 1957. = Hanzó Lajos: Az iparfejlődés néhány kérdése Békés megyében a XIX. században. In.: Körös Népe II. 1957.
- 20., Haan 1884. = Haan Lajos: Regesták Békésvármegye közgyűlési jegyzőkönyveiből 1715–1795. In.: Békésvármegyei Régészeti és Mívelődéstörténelmi Társulat évkönyve. X. kötet. Gyula, 1884.
- 21., Húsos Krónika 2003–2004. (a Gyulai Hírlap időszaki melléklete)
- 22., Malatyinszki J. = Malatyinszki József: 80 éves a Pamuttextilművek békéscsabai gyára. Bcs. é.n.
- 23., Márai–Leelőssy = Márai György – Leelőssy Kálmán: A Sarkadi Cukorgyár története 1910–1963. (Sokszorosított kézirat.) 1965.
- 24., Nagy–Nagy = Nagy Erika – Nagy Gábor: Békés megye gazdasági fejlődése az államszocialista rendszer időszakában. In.: Bárka 2001/4. sz.
- 25., Németh Cs. = Dr. Németh Csaba: Az evangélikus egyház oktatási, kulturális és szociális tevékenysége Békés megyében. In.: Világnak világa. Egyházak a Körösök vidékén. Gyulai katalógusok. 8. Szerk.: Havassy Péter. Gyula, 2000.
- 26., Nyomdász Évkönyv és Utikalauz. Bp., 1904–06.; 1911–1912. és 1944.
- 27., Orosházi Friss Újság 1936. december 25.
- 28., Orosházi Újság 1894. május 20. és június 24., 1904. augusztus 7.; 1905. december 17.,
- 29., Pavlov = Palov József: Adatok a Békés megyei zöldségöntözések fejlődéstörténetéhez. In.: Békési Élet 1971/6.
- 30., Pataki = Pataki László: Emlékek Békéscsaba villamosításáról. In.: Békési Élet 1968/1.
- 31., Sipitzky = Sipitzky András: A Mezőhegyesi Cukorgyár története az alapítástól napjainkig (1889–1966). In. Békési Élet I/ 3. sz. 1966.
- 32., Szabó F. 1967. = Szabó Ferenc: 120 éves a nyomdászat Békés megyében. In.: Békési Élet II. 1967.
- 33., Szilágyi = Szilágyi Miklós: A gyulai Képkeretlécgyár alapítása. In.: Békési Élet 1970/1.
- 34., Szeghalom-vidéki Hírlap 1901. június 2.
- 35., Viharsarok 1945. november 3.

Tudományos közlemények (publikációs jegyzék)

Magyar nyelvű publikációk

1. Gazdaság- és ipartörténet mozaikokban – 1. rész. Leszkó Róbert: *Békés megye céhes iparának fejlődése*. Mérnök Újság, 2008. 5. szám, 54-55. oldal (lektori vélemény csatolva. Interneten: www.mernokujsg.hu)
2. Gazdaság- és ipartörténet mozaikokban – 2. rész. Leszkó Róbert: *A folyószabályozás kezdetei, a közúthálózat fejlődése és a közúzó gép*. Mérnök Újság, 2008. 6. szám, 58. oldal (lektori vélemény csatolva). Interneten: www.mernokujsg.hu
3. Gazdaság- és ipartörténet mozaikokban – 3. rész. Leszkó Róbert: *Békéscsaba sajátos gazdasági fejlődése az úratelepítés és a kiegyezés időszakában*. Mérnök Újság, 2008. 7. szám, 57-59. oldal (lektori vélemény csatolva. Interneten: www.mernokujsg.hu)
4. Gazdaság- és ipartörténet mozaikokban – 4. rész. Leszkó Róbert: *A mezőgazdaság helyzete és technikai fejlődése Békés megyében a kiegyezéstől az I. világháború végéig*. Mérnök Újság, 2008. 12. szám. Interneten: www.mernokujsg.hu
5. Gazdaság- és ipartörténet mozaikokban – 5. rész. Leszkó Róbert: *A textilipar kialakulása és fejlődése Békés megyében a kiegyezéstől az I. világháború végéig*. Mérnök Újság, 2009. 1. szám. Interneten: www.mernokujsg.hu
6. Leszkó Róbert: *Korszerű diagnosztika a szakképzésben*. Autószaki (főszerkesztő: Dr. Nagyszokolyai Iván) 2004. 5. szám, 54. oldal. (nem lektorált)
7. Leszkó Róbert: *Ilyen volt a MARTA autógyár*. Járművek (főszerkesztő: Dr. Kardos Károly) 2003. A kiadvány a lap megszűnése miatt nem jelent meg. (nem lektorált)

Idegen nyelvű lektorált publikációk

1. A mosaic survey of the economic and trade history – 1.
Róbert Leszkó: *The characteristic development of trade guilds in Békés county*.
Várható megjelenés: 2008 (peer review attached hereto)
2. A mosaic survey of the economic and trade history – 2.
Róbert Leszkó: *Early years of river regulation, development of the public road system and the stone-crusher*. Várható megjelenés: 2009 (peer review attached hereto)
3. A mosaic survey of the economic and trade history – 3.
Róbert Leszkó: *The characteristic economic development of Békéscsaba in the period of re-settlement and the compromise*. Várható megjelenés: 2009 (peer review attached hereto)

Magyar nyelvű könyvrészlet

Dr. Melegh Gábor: *Gépjárműszakértés* című egyetemi tankönyv
ISBN 963 9005 66 5 – 2004. (lektorált) Leszkó Róbert: 406-408. oldal

Idegen nyelvű könyv szerkesztése

Anna Divičanová-Juraj Ando: Národopis Slovákov v Maďarsku – ISSN 0324-3001 – Magyar Néprajzi Társaság, 2004. (lektorált) Ing. Leszkó Róbert: 202. old

Egyetemi jegyzet szerkesztése

Dr. Péter Tamás: Alkalmazott matematika c. előadás sorozata – Igazságügyi Műszaki Szakértői Szakmérnöki Szak (BME – Gépjárművek Tanszék). *Kivonatos előadás vázlat szerkesztése*. 1999. Leszkó Róbert: 1-69. oldal (nem lektorált)

Publikált tanulmány

Leszkó Róbert: *Digitális taneszközök használata a szakképzésben* (továbbképzési modulok oktatási segédanyagai). Oktatási Minisztérium → Sulinet program - 2006)

A./ IKT a közlekedési szakmacsoport tantárgyainak komplex tanításában 6.1-6.3 fejezet (lektorált)

http://ikt.sulinet.hu/17_szakmacsoport/kozlekedes/kozlekedes_06.html

B./ Speciális számítógéppel segített módszerek a közlekedési szakmacsoport tantárgyaiban 7.1-7.3. fejezet (lektorált)

http://ikt.sulinet.hu/17_szakmacsoport/kozlekedes/kozlekedes_07.html

Tudományos Diákköri Konferencia (TDK)

Leszkó Róbert: *Fejezetek Békés megye közlekedés-történetéből*. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) Gazdaság- és Társadalomtudományi Karán (GTK) rendezett Tudományos Diákköri Konferencia. PhD – Filozófia, szociológia és innovációmenedzsment szekció. 2000. 11. 10. St. Fsz 17. , 26. oldal

Kiállítás rendezés

I. Cím: *Békés megye közlekedés és ipartörténete*. A kiállítási anyagot összeállította és szerkesztette: Leszkó Róbert.

Rendező szervek: Közlekedési Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Békéscsaba Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala, Békéscsabai Munkácsy Mihály Múzeum, Kemény Gábor Műszaki Szakközépiskola. Békéscsaba, 1999. április 26-30.

II. Cím: *Mozaikok a közlekedés országos és megyei múltjából*. A kiállítási anyagot összeállította és szerkesztette: Leszkó Róbert.

Rendező szerv: Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (MTESZ), Békéscsaba Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala, Békéscsabai Munkácsy Mihály Múzeum, Kemény Gábor Műszaki Szakközépiskola. Békéscsaba, 2000. április 11-15.

Magyar nyelvű kiadványban megjelent konferencia előadás:

1. / Dr. Palkovics, L. – Leszkó, R.: *Ipari kultúra szerkezetének változása a Dél-alföldi Régióban 1989 és 2005 között.* (A Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége, a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft és a Kemény Gábor Műszaki Szakközépiskola által szervezett tudományos konferencia). Békéscsaba, 2002. április 3-8, 19-25. oldal
- 2./ Dr. Melegh Gábor – Leszkó Róbert: *Közúti gépjárművek ütközésének elmélete –* Igazságügyi Műszaki Szakértői Konferencia. Veszprém, 2003. március 07, 1-12. oldal
- 3./ Leszkó Róbert: *A vasúthálózat kialakulása Békés megyében – Közlekedésbiztonsági Konferencia* (Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége – Békéscsaba Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala). Békéscsaba, 2004. október 4-8, 16-18. oldal
- 4./ Leszkó Róbert: *Közlekedési környezet és közlekedésbiztonság fejlődésének anomáliája Békés megyében – Közlekedésbiztonsági Konferencia* (Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége - Békéscsaba Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala). Békéscsaba, 2005. április 4-8, 16-18. oldal

Idegen nyelvű kiadványban megjelent konferencia előadás:

- 1./ Leszkó,R. – Kratzsch,D.: *Der Vergaser historie ... (konferenz)*
EuropTMisches Bildungswerk für Beruf und Gesellschaft e. v. (EBG)
Magdeburg, Deutschland, april 22, 1994; pp 25-42
- 2./ Leszkó, R: *The short history of motor-car production in Hungary.* (AUDI studying mproduction process). Audi AG, Ingolstadt, Deutschland, february, 10-16, 1995; pp 15-19
- 3./ Leszkó, R: *European Car of the Year awards and USA Car of the Year awards.* Békéscsaba, Hungary, april 30, 2004; pp 11-17. Dél-alföldi Regionális Szakmai Konferencia egybekötve a Citroën vállalat speciális oktató laboratóriumának átadásával. Fővédnök: Dominique de Combles de Nayves Franciaország nagykövete. Konzulens: Jean-Marie Walch a Citroën Hungária Kft igazgatója.

Számítógépes programfejlesztés:

Leszkó Róbert: *Linear Crash 1. 02 szoftver* Szakmérnöki diplomamunka, BME - 2001.
12.Gépjárművek ütközési sebességeinek visszafelé történő számítása lineáris baleseteknél (felhasználó felület: WinNT/WIN2000, adatbázis típusa: standard dbase IV dbf formátum, fejlesztő rendszer: Delphi 5 professional)

TV Riport műsor

Két interjú adása a Magyar Televízió 1. műsorában. Téma: *Oktatásfejlesztés a Dél-alföldi régióban.*
Műsor: Dél-alföldi Krónika (a műsört szerkesztette: Balázs Alexandra - Fodor Balázs - Pölhe Árpád). Időpont: 2004. május.

Igazságügyi Műszaki Szakértői Vélemény

Leszkó Róbert: kb. 850 db 2003 és 2008 között.