

AZ OROSHÁZI VASÚTÁLLOMÁS ÁRUFORGALMA (1895)

MAJDÁN JÁNOS

THE AREA OF ECONOMICAL INFLUENCE OF THE OROSHÁZA TRAIN STATION

The building of the railway system in Hungary already started before 1848. The main goals were to reach the borders of the country and to increase the central role of Budapest. After the civil rebellion and war of freedom was brought to an end by the Austrians, the developing of the railways in the Habsburg Empire were formed according to the interests of Vienna. In the first period of this era (between 1849 and 1855), they intended to continue funding the constructions from government money, but the investments were too much for the treasury, and soon further development were handed over to private companies. In the second period, much of the new railways were built simultaneously by private companies, and the Hungarian National Railways (MÁV), which was established in 1868. Tax contributions made by the increasingly successful hungarian economy have enabled the purchase of the private railway companies by the treasury in the second half of the XIX century. This happened to the line of the Alföld-Fiume Vasút (Great Plain-Fiume Railway) which passed through the city of Orosháza: from 1884 it was operated in the within the framework of the MÁV. By the end of the century the majority of the railways were in the hands of the MÁV. Grand festivities were organized to commemorate the millennial jubilee of the Hungarians arriving in the Carpathoan Basin. In the line of preparations all railway data were recorded for a whole year in 1895, and were published in two volumes four month later. The geographical traits along the railways, the mother language of the population, the specific numbers of agriculture, stock-raising, forestry, industrial companies, mines and trade centres were also recorded besides the traffic data. After the comprehensive summary of the railway lines, the traffic of each train station was described as well. Such a series of data was produced concerning the train station of Orosháza too, and this paper deals with that data in detail. Orosháza, located in Békés county in the eastern reaches of the hungarian Great Plains, had expansive administrative boundaries despite not having city status. Cargo was delivered to its train station from three more nearby villages. The six large estates residing in the boundaries of the settlement dealt mainly in traditional grain production, while among the neighboring small and medium sized peasant farms some have begun modernization. This is clearly shown in the traffic data of the train station of Orosháza: mostly grain was transported to German and Swiss consumers. Eggs also went abroad, which were gathered weekly, and their collecting and transporting meant a serious challenge. Great amounts of swine, lots of live and dead chicken and other products of animal origin (bacon, bone, wool and egg) was transported to Austria by train. It is interesting to note, that the cargo transported within the country was the smaller amount, but with the greater diversity of goods. (The numbers can be seen in the tables) The incoming goods show that Orosháza had only taken few steps towards modernization: for example residents still brought in commodity for thatch roofs, not tiled ones, and barely any coal or other fuel was transported. There is no trace of buying those kinds of furniture, clothes or store-bought provisions that commonly arrived by train in these years to the western parts of the country. In Orosháza at the end of the century the railway traffic shows the continuity of traditional production, along with signs of intensive husbanding (eggs, poultry). The settlement certainly had the opportunity to join in to the economic

circulation, but according to the data collected at the train station, this only just started by the end of the XIXth century.

BEVEZETÉS

A gazdaság és a társadalom polgári átalakulása az 1848-ban megkezdett rendszerváltással jogi keretek között zajlott Magyarországon, bár a szabadságharc bécsi leverése után a vezető központ áttevődött a birodalmi fővárosba. A mezőgazdaság termékei és a nyersanyagok feldolgozókhöz szállítása, az ipari létesítmények működése, a fogyasztási eszközök vevőkhöz való eljuttatása, illetve a személyszállítás előtérbe kerülése mind a vasutak segítségével valósult meg. Az új szárazföldi kötőtpályás közlekedési eszköz eredményei az évi vállalati üzletjelentésekből ugyan igen bonyolultan nyomon követhették a kortársak és az utókor érdeklődői is, de a sok időt kívánó feltárásokat kevesen végezték el (*FRISNYÁK 2010, MAJDÁN 2010*). Az elemzésben egy XIX. század végén rögzített adatbázis került bemutatásra, amely az orosházi vasútállomás egy éves áruforgalmát rögzítette.

1. AZ ALFÖLD-FIUME VASÚT

Előbb magántársaságok, majd az 1868-ban magalakult Magyar Államvasutak vonalain is zajló forgalom mellett a század utolsó két évtizedében egyre több helyiérdekű vasút nyújtott közlekedési lehetőséget a településeknek. A magyar nemzetgazdák és politikusok már az 1830-as években felismerték a tengeri kapcsolat fontosságát, s a fiumei kikötő vasúti elérhetősége érdekében komoly befektetések születtek. A Déli Vasút magánvállalatként megkezdte ugyan Horvátország területén a pálya megépítését, de a magyar főváros és Fiume között a MÁV teremtette meg a közvetlen kapcsolatot. Részben államvasúti beruházként, részben a Déli Vasút érintett vonalának államosításaként 1882 után a fiumei kikötőig MÁV pályákon futottak a szerelvények Magyarországról. (*MAJDÁN 2014*)

A tengeri szállítás fontosság ismert volt az Alföld keleti és déli megyében fekvő gazdák előtt is, s e cél elérésére magántársasági alapon vasutat építettek. A döntően érintett birtokosok és politikusok által szervezett Alföld - Fiume Vasút társaság a magyar és az osztrák fővárost kikerülő, átlós vonalat épített (*MAGYAR TÖRVÉNYTÁR 1896*). Az Erdély kapujának is hívott Nagyváradról Szegeden, Szabadkán, Zomboron át Eszékre vezetett a vasút, ahonnan a Dráván át Villányig húzódott (*1. táblázat*). A hosszú – 390 kilométer – pálya több ütemben készült el, teljes hosszúságban 1871. szeptember 14-e után haladhatott rajta végig szerelvény. (*125 ÉVES AZ ALFÖLDI VASÚT 1996*). A Dunán csak 1910-ben nyílt meg a vasúti híd, addig gőzkomp vitte át a folyón a szerelvényeket Erdut és Dálja között (*MAJDÁN 2010*).

1. táblázat: Az Alföld-Fiume Vasút szakaszainak forgalomba helyezése
 Table 1: The opening dates of the sections of the Alföld-Fiume Railway

<i>szakasz</i>	<i>megnyitás dátuma</i>	<i>a szakasz hossza</i>
Szeged–Szabadka–Zombor	1869. szeptember 11.	101 kilométer
Szeged Rókus–Szeged Nagyállomás	1869. szeptember 11.	4 km
Csaba–Hódmezővásárhely	1870. június 16.	61 kilométer
Hódmezővásárhely–Szeged	1870. november 16.	24 kilométer
Zombor–Eszék–Villány	1870. december 20.	113 kilométer
Csaba–Nagyvárad	1871. szeptember 14.	87 kilométer
Összesen		390 kilométer

Forrás: Edvi (1895).

Villányban az új első osztályú pálya csatlakozott a már működő Mohács-Pécsi Vasúthoz, s ennek folytatásaként Barcs-Gyékényes át további magánvállalatok vonalain haladhattak az áruszállító kocsik.

A korszakban egyre bővülő és ezért egyre hatékonyabb Magyar Államvasút sok magántársaságot is átvett, s így az egységes állami hálózatban gazdaságosabban működtek a vonalak. Az Alföld – Fiume Vasút is vásárlással került állami tulajdonba 1886. január elsején. Az államosítást ugyanaz a Baross Gábor államtitkár, majd miniszter hajtotta végre, aki az évtized végén radikális menetdíj és fuvardíj csökkentését hajtott végre. Az új tarifák bevezetése után ugrásszerűen megnőtt a vasutakat igénybe vevő utasok és a szállítatók száma. A Magyar Államvasutak nyereséges állami vállalattá vált és ez is nagyban hozzájárult a költségvetés pozitív tartományba fordulásához (KOZÁRI 2005).

1.1. EGY KÜLÖNLEGES FORRÁS 1895-BŐL

A századforduló ezeréves ünnepségeihez kapcsolódva az országban nagy adatfelvételek zajlottak. Minden szakterület beszámolt a dualista államkeretben megvalósult fejlődéséről és rögzítették a századvégi állapotokat. A vasutakról is készült ilyen összegzés, amely különleges adatfelvétellel segítette a további fejlesztési irányokat.

"A legutóbbi nagy államosítás befejezte után érkezettnek látta a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az időt arra, hogy a rég érzett hiány végre pótoltsék utasítá a m. kir. államvasutak igazgatóságát a munkálatok megkezdésére."

- írta az adatfelvétellel készült könyv előszava. A miniszter Edvi Illés Sándort bízta meg a munka szervezésével és a feldolgozás vezetésével. A statisztika a MÁV és az üzletkezelésében lévő helyi érdekű vasutak egész évi forgalmát rögzítette – előre közölt szempontok alapján.

A két kötetben közreadott összegzésben minden működő állomás adatait rögzítették. Elsőként szó esik a pálya mentén fekvő *földrajzi környezetéről*, majd a vasút mentén élő *lakosság anyanyelvi ismertetésére* kerül sor. A forgalomhoz közvetlenül kapcsolódik a III. fejezet, amelyben kiderül a *földművelés általános ismertetése*, amelyből megtudja az olvasó a vonal mentén működő mezőgazdasági nagyüzemek tulajdonosainak, gazdaközösségeinek, bérlőinek nevét, a birtokok nagyságát. Az országos statisztikákból átvett adatok segítségével itt van mód az összehasonlításokra, mivel ebben a fejezetben adják közre, hogy az érintett területeken az előző években milyen termésátlagokkal rendelkeztek a gazdaságok. A gabonaféléket, az ipari növényeket, a kereskedelmi növényeket és a takarmányokat külön csoportosítva közli a felmérés. A negyedik fejezetben a *szőlőműveléssel* kapcsolatos adatok szerepelnek, míg a következőben a *gyümölcsstermelésről* van szó, ahol időnként a fajtákat is feljegyezték. Ugyanilyen szempontok szerint esik szó az érintett vonal melletti *zöldségstermelésről*. A VI. fejezetben a vasúti szállításba bekapcsolódott *állattenyésztő gazdaságok* adataiban külön közölik a szarvasmarha, a ló-, a sertés- és a juhtenyésztők gazdaságait, illetve a baromfitartókat. A szállítási irányok bemutatása és számszerű közlése mellett a statisztika készítői közreadják az állatok fajtafelsorolását is, amivel jól érzékelhető, hogy a szállításba bekapcsolódott gazdaságokban a hagyományos, vagy az új fajták terjedtek el. A hetedik fejezetben az *állati termékek* nem nagy mennyiségű szállításait jól mutatják a gazdák szemléletét. Az *erdőgazdaságok* fakitermelései és szállításai mellett külön feljegyzésben esik szó az *erdei termékek* begyűjtéséről és forgalomba hozataláról, amely szintén a specializáció fel mutat. Az *ásványok kitermeléséről* szóló IX. fejezetben a bányák termelési adatai, munkáslétszáma, technikai felszereltsége tanulmányozható. A vasút mellett működő *ipari létesítményekről* adott átfogó kép a tizedik fejezetben van, amelyben közlik minden üzem és gyár alapítási évét, az ott megtalálható gépparkot, a dolgozói létszámot, a termelési mutatókat. Minden esetben megadták a vasúti szállítások szempontjából fontos nyersanyagbeszerzések és a késztermékek pontos súlyát, esetenként még a név szerinti fogyasztót is. A vonalak általános bemutatása és leírása a *kereskedelmi élet* részletezésével fejeződik be. A XI. fejezetben összesítve bemutatják a vonal mentén fekvő fontosabb kereskedelmi központokat, leírják az ottani híresebb vásárokat, melyek a vasút forgalmában szállítási növekedést okozhatnak.

A leghosszabb és legrészletesebb adatsort a XII. fejezet közli, amelyben a vasút *állomásainak forgalmát* adják közre. "Az egyes állomások forgalmának számszerű ismertetése" három csoportra bontva kerül rögzítésre.

Először az állomás, s az oda szállítási okokból *vonzódó településeket* részletezik, melynek során kilométerben megadják a két település közötti korabeli távolságot, s közlik odavezető utak minőségét. Úgyszintén ebben a rovatban esik szó az állomás vonzáskörzetében működő 1000 kat. holdnál nagyobb mezőgazdasági, illetve erdészeti üzemekről, azok tulajdonosairól és pontos nagyságukról.

A második adatsorban az állomáson *feladott áruk* részletezése található, ahol az áruk részletes felsorolása mellett ismertté válik azok főbb rendeltetési helye is. A métermázsában, hektoliterben, illetve darabszámban megadott áru az egész évi forgalom összesítését jelenti. Külön csoportosították a célállomásokat: Magyarországon belüli, az osztrák területen, vagy a vámhatáron túli kategóriákban.

A harmadik nagy adatsort az állomásra *érkezett áruk* listája jelenti, melyben az árucikk megnevezése mellett föltüntetik a mennyiségét és a származási helyét is.

Bár az áruforgalom rögzítése több hibát és hiányosságot is mutat, mégis az 1895. évről a maga nemében párhát ritkító olyan adatsor állt a kortársak és áll az utókor rendelkezésére. Ez a ma is követésre méltó adatsor egy - egy vasúthoz igazodva részletes gazdasági teljesítőképességet mutat, melynek elemzésére nagyon ritkán adódik mód.¹

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

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

2. AZ OROSHÁZI VASÚTÁLLOMÁS ÁRUFORGALMA ÉS VONZÁSKÖRZETE 1895-BEN

A vasútállomások áruforgalmi adatait az adott település jogi helyzete csak kismértékben befolyásolta, döntő volt az adott település és környezetének gazdaság teljesítőképessége. Ezzel ellentétben a személyforgalom esetében befolyásoló tényező lehetett a megyei, vagy járási székhelység, mivel hivatali ügyintézésre, az ott található iskolák, kórházak látogatására a mindennapi és az eseti utazás növelhette a vasutakat igénybe vevők számát. Az elemzésre kerülő forrás adatai így elsősorban az adott település magyarországi gazdasági fontosságát, az áruforgalomban betöltött szerepét jelezték. Ilyen kiindulásból kerül sor az Orosháza vasútállomásán felvett adatok elemzésére (1. kép).

1. kép: Orosháza vasútállomása
Picture 1: The train station of Orosháza



Forrás: korabeli képeslap

A vasútállomásra viszonylag kevés településről hordtak be feladni árut. Akkor Orosháza központja is másfél kilométerre feküdt az állomástól, még Pusztatornya és Szabad Tornya 6,6, Pusztaföldvár 9,5 kilométerre volt. A hatalmas kiterjedésű határokkal rendelkező falvakban hat ezer kat. holdnál nagyobb birtok működött. Legnagyobb méretű gazdaságot Schossberg Zsigmond birtokolta (2356), majd Székács József örökösei (2093), Sváb János (1956), Geiszt Gáspár (1922), báró Eötvös Józsefné (1766), Károlyi Viktor gróf (1600) rendelkezett nagybirtokkal a vasútállomás vonzókörzetében. Jól jelzi a

megindult polgári átalakulást, hogy a hat nagybirtokos közül kettő volt csak főúri családhoz tartozó.

A nagy mennyiségű áru feladása jól mutatja, hogy az érintett gazdaságok és gazdák kihasználták a vasút adta lehetőségeket. A húsz fajta áru nem túl sokszínű feladást jelez, de a mennyiség – egyéb állomások adatait ismerve az országban – a közepes forgalmú feladóhelyek közé sorolja Orosházát (2. táblázat). Az érkezett áruk a feladottak harmadát tették ki. Összességében a vasútállomást használó térség árukibocsájtó volt (3. táblázat).

2. táblázat: Orosháza vasútállomás áruforgalma (1895)²
Table 2: The cargo traffic of the Orosháza train station (1895)

<i>feladott</i>	<i>érkezett</i>
20 fajta áru	13 fajta áru
509 822 q	186 920 q

Ha részletesebb elemzés alá kerülnek az adatok, akkor meglepetésre az rajzolódik ki, hogy vámkülföldre, vagyis az Osztrák-Magyar Monarchia határán kívülre indították a legnagyobb mennyiségű árut a vasútállomásról. Ausztriai céllal is nagyobb mennyiséget rakodtak be a vagonokba, mint belföldre.

3. táblázat: Orosháza vasútállomásán feladott áruk (1895)
Table 3: The amount of transported goods from Orosháza train station (1895)

<i>belföldre</i>	<i>Ausztriába</i>	<i>Vámhatáron kívülre</i>	<i>összesen</i>
14 áru	4 áru	2 áru	20 áru
127 142 q	162 930 q	219 750 q	509 822 q

Mi ment vámkülföldre? Mindössze két áru: búza (hatalmas mennyiségben: 214 300 q) és kövér sertés (5450 q). Ismertek a felhasználók is: Bajorország területén, Németország egyéb tartományaiban és Svájcban fogyasztották el az orosházi búzát. A hizott sertéseket szintén német vágóhidakra vitték a vasúti kocsik.

A Monarchia másik felébe útnak indított áruk között is a búza volt a döntő tétel, melyből legtöbbet Bécsben használták fel, de került cseh fogyasztókhoz is Orosházáról. (Sajnos a pontos mennyiség rögzítése mellett nem tüntették fel minden vagon végső célállomását, így a belső arány nem követhető.) Az állomáshoz kötődő gazdaságok speciális termelését mutatja a többi Bécsbe küldött áru (4-5. táblázat). Az élő és a leölt baromfi hatalmas tételű szállításnak számított a korabeli Magyarországon és Orosházán kívül néhány dél-alföldi és

² Valamennyi további táblázat forrása a bemutatott adatfelvétel: Edvi Illés (1896)

bácskai állomásról szállítottak hasonló nagyságban libát, kacsát a nagyvárosi fogyasztókhoz.

4. táblázat: Orosházán Ausztriába feladott áruk (1895)

Table 4: The amount of goods transported from Orosháza to Austria (1895)

<i>áru</i>	<i>menyiség (q)</i>	<i>célállomás</i>
búza	156 500	Bécs, cseh fogyasztók
kövér sertés	1 200	Bécs, Bécsújhely
élő baromfi	500	Bécs
leölt baromfi	2 230	Bécs
tojás	2 500	Bécs

5. táblázat: A belföldre föladott mezőgazdasághoz kapcsolódó áruk (1895)

Table 5: The amount of goods related to agriculture and transported inland (1895)

<i>áru</i>	<i>menyiség (q)</i>	<i>célállomás</i>
sovány sertés	2 500	Kőbánya
kövér sertés	1 350	Budapest
élő baromfi	4 600	Budapest, Kőbánya
leölt baromfi	3 700	Budapest
tojás	420	Budapest, Szabadka, Eszék, Mezőberény, Nemesmiletics
gyapjú	500	Szeged
szalonna	850	Budapest
csont	400	Budapest

Bár tojást a működő állomások közül inkább a Dunántúlról fuvaroztak vasúti kocsikban, de az akkori feladások között az orosháziak két és fél mázsás mennyisége a nagy szállítási tételek közé tartozott. A világvárossá vált Bécsben, illetve a nagy vágóhidjairól híres Bécsújhelybe küldött kövér sertés az Orosházán működő hizlaldákból indult útnak, de országos szempontból kis tételnek számított. Bár a vasútállomásról feladott áruk legkisebb tételének számított a belföldi forgalom, de az összetétele igen sokszínű volt.

Meglepő, hogy a nagy gabonatermő békési táj Orosháza környéki részéről belföldre sem búza, sem liszt nem került vasúton keresztül forgalomba. Az adatok egyértelműen jelzik, hogy a helyi gazdák komoly állattartásra rendezkedtek be, a termelt gabona egy részét takarmányként saját maguk használták fel. A sovány sertések tartása és eladása gyakorlatban a kis- és közepes gazdaságoknál alakult ki, melyet a vasúti szállítás lehetősége fokozott. A korábbi időszakokban a környék híres sertésvásárára (Nagyszalontára) kevés

orosházi gazda vitte el a hizlalni való állatát. A vasút megjelenése biztosította a távolabbi piacokra irányuló szállítást, amely legtöbbször együtt járt a nagyobb eladási árak elérésével. A sovány sertést Kóbánya hatalmas hizlaldája vette meg, s a magyar főváros hússal való ellátását segítették az orosházi disznók is. Az országos viszonylatban nagy mennyiségnek számító (de nem kiemelkedő!) feladott sertés a vasútállomás vonzaskörzetében fekvő határban nevelkedett, s nem egy-két nagyüzem, hanem a kis- és középparaszti családoktól került eladásra. A Budapestre küldött kövér sertéseket szintén a parasztgazdaságok adták föl és közvetlenül a hentesekhez kerültek, de darabszámuk az országos forgalmon belül közepesnek számított. A baromfik belföldi feladási adatai kiemelkedő nagyságúak, s jól jelzik a céltudatos, piacorientált állattartást. A korban mind az élő, mind a leölt libákat, kacsákat, tyúkokat, kakasokat a családi gazdaságok tartották, az említett nagybirtokosok nem foglalkoztak ilyen állattartással. A gazdákat otthonukban felkereső – általában zsidó vallású – kereskedők begyűjtötték még a kis háztartásokból is a baromfikat, s heti rendszerességgel ketrechen küldték tovább a budapesti piacokra, illetve feldolgozókhoz. A családi igényeket túli baromfitartás országos szokása mellett Orosházán és környékén leölt állatok feldolgozása és szállításra való előkészítése után vasútra adása komoly szervezést kívánt. Mivel a korabeli vasúti kocsikat úgy tudták levágott állatok szállítására alkalmassá tenni, hogy télen kivágott jéggel bélelték ki belül, ezért az Orosházáról feladott nagy mennyiségű áruhoz további háttér beruházások is kapcsolódtak (6. táblázat).

Az állati termékek közül a tojás – vasúti kocsikban – az osztrák fogyasztókon túl hazai felhasználókhöz is nagy tételben került. A kiemelkedően magas tojás forgalomba kerülése két felhasználói irányba vitték a vonatok. Egyrészt Mezőberénybe, a bácskai Nemesmiliticsbe, ahol nagy begyűjtő központok működtek, másrészt a városi lakosság ellátására (Budapest, Szabadka, Eszék). A gazdaságokban nevelt sertések egy részét feldolgozva adták el, melyből a szalonna kiemelkedő tételét a magyar fővárosba fuvarozta a MÁV. A környéken nevelt sok baromfi, feldolgozott állat csontjait is házalók gyűjtötték be, s az enyv alapanyagaként Budapestre adták fel. A vasúton Szegedre küldött gyapjú mennyiségben nem volt jelentős, de az áru jellegéből eredően a félezer mázsa komoly begyűjtést kívánt. A nagy uradalmakban tartott juhnyájak mellett a kis- és közepes gazdaságokban lenyírt gyapjú is forgalomba került.

6. táblázat: Egyéb Orosházán föladott áruk (1895)
Table 6: Other goods transported from Orosháza (1895)

<i>áru</i>	<i>mennyiség (q)</i>	<i>célállomás</i>
ócskavas	150	Budapest
rongy	250	Budapest
tégla	4 000	környező települések

Bár a vasútállomás vonzaskörzetében sem nagyobb forgalmat kiváltó ipari létesítmény, sem kitermelő vállalkozás nem működött, mégis a MÁV mezőgazdasághoz nem kötődő egyéb cikkeket is továbbított teherkocsijaival. A század második felében Magyarországon gyors ütemben kialakult egy rendszeres begyűjtést végző hálózat, melynek lebonyolítói heti, havi ütemben keresték fel az adott településeket, az egyéni háztartásokat, s szedtek össze mindenféle fölöslegessé vált tárgyat, cikket. Így került feladásra Orosházán is ócskavas, melyet a vasgyártásban hasznosítottak újra. A kidobásra ítélt ekedarabokat, elhasználódott vasedényeket, stb. összegyűjtő hálózó kereskedő egyúttal elvitte a háztartásokban keletkezett rongyokat is, s nagyobb tételeket összevárva adta fel Budapestre. A vasútállomás forgalmában teljesen új árucikk volt a helyi üzemben gyártott téglá, melyet a környékbeli falvak építkezéseiben használtak fel. A gyár döntően helyi igényeket elégített ki, s a vasúti feladás alacsony mennyisége jelzi, hogy kis kapacitással működött, nem volt regionális hatása sem.

A feladott áruk után essen szó az Orosházára vasúton érkezett termékekről. A hat érkezett árut mind belföldön adták fel, s valamennyi a napi élethez kapcsolódott (7. táblázat). A kőszén feladási helyét sajnos nem tüntették fel, de a környék legtöbb állomására Salgótarjánból érkezett a tüzelő. A szénből kevésnek számító mennyiség egyértelműen mutatja, hogy Orosházán valószínűleg csak a közintézményekben használtak szenet. A hatalmas kiterjedésű településen a tűzhelyekben elégetett fából is kevés érkezett a közeli (Nagy)Szalontáról. ahonnan a Kőrösök völgyében kitermelt fával látták el a bihari, békési fogyasztókat. Az ugyancsak Szalontáról érkezett deszkák és épületfák, a Magyar Bólyból nagy tételben jött mészs mutatják, hogy Orosházán a századfordulón komoly építkezések zajlottak. A házak épültek, szépültek, de a modernizáció még alig kezdődött el a településen. Ezt a szokatlanul messziről és nagy mennyiségben ideszállított nád mutatta, amely a hagyományos tetőfedést jelezte. Bár volt Orosházán téglagyár, de a kis kapacitása miatt a szomszédos Hódmezővásárhelyről hoztak cserepet. A pár vagonnyi cserep csak néhány ház befedésére volt elegendő, de megkezdődött a településen is a tetők cseréje.

7. táblázat: Orosháza vasútállomására érkezett áruk (1895)
Table 7: The amount of goods arriving at Orosháza train station (1895)

<i>áru</i>	<i>mennyiség (q)</i>	<i>célállomás</i>
kőszén	50 800	
tűzifa	31 000	← Szalonta
deszka, épületfa	40 000	← Szalonta
mész	4 800	← Magyar Bóly
nád	7 200	← Duna mellől
cserép	620	← Hódmezővásárhely

A MÁV szerelvényei bekapcsolták Orosházát és a vasútállomás vonzaskörzetében működő településeket és gazdaságokat a gazdasági vérkeringésbe.

ÖSSZEGZÉS

A vasút nyújtotta időjárástól független szállítási lehetőséget Orosháza – magyarországi viszonyok között – korán, már az 1970-es évtizedtől kezdve élvezte. A település lakói és a vasútállomás vonzásába fekvő gazdaságok tulajdonosai a Baross Gábor által 1891-ben bevezetett új tarifák után kezdtek el nagy tömegű árut feladni, illetve a rendeléseket vasúton leszállíttatni. Az 1895-ben országosan egységesen felvett állomási adatok alapján Orosháza a közepes forgalmú kereskedelmi helyek sorába tartozott. A vonzaskörzetből kiszállított áruk a búzatermelés döntő jelentőségét mutatták, amely olyan kiváló minőségű árualapot képezett, melynek nagyobb része vámkülföldön került felhasználásra. A szántóföldi kultúrák közül mást nem is küldtek vasúton. Sajnos a gabona nem feldolgozott, hanem szemes állapotban került vagonokban, s a nagy tételek ellenére nem – kapacitások híján – nem sikerült Orosházáról nagyobb árfekvésű lisztként feladni. A sertések tartása és vasúti szállítása ilyen áruknál az ország többi állomáshoz képest közepes típusúak csoportjába tartozott. A baromfik esetében Orosházáról mind az élő, mind a leölt állatok esetében kiemelkedő feladási forgalom volt, s hasonlóan nagy mennyiségű tojást is útnak indítottak. Az egyéb árucikkek nem jelentettek túl nagy feladást, s az ország más vidékein is megszokott forgalmat váltottak ki. Az érkezett áruk jeleztek bizonyos modernizációt, de a vasúti szállítások alapján Orosházán még csak elkezdődött a váltás, de az életmódra, a szokásokra még nem gyakorolt hatást, mivel az étkezésekhez, a napi életvitelhez kapcsolódó árukat nem szállított a vasút. A XIX. század utolsó évtizedében az állomás vonzaskörzetében még a hagyományos termékek voltak túlsúlyban, de a baromfi specializáció már szépen kirajzolódott és a vasút adta szállítási lehetőségeket a nagyüzemek mellett a kis- és közepes gazdaságok is kihasználták. Az állomási adatok alapján a vasút nyújtotta szállítási előnyök lassan Orosházán is tért nyertek.

IRODALOM

- EDVI ILLÉS S.** (1896): A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. Budapest, I. - II. kötet
- FRISNYÁK ZS.** (2011): A nagytávolságú alföldi áruszállítás térbeli jellemzői (1858–1880). In: Frisnyák S. – Gál A. (szerk): Kárpát-medence: tájak, népek, tevékenységek. Szerencs, pp. 111–120.
- KOZÁRI M.** (2005): A dualista rendszer (1867 - 1918). Budapest, Pannonica Kiadó, p. 319

- MAGYAR TÖRVÉNYTÁR (1896):** 1868. VIII. tcz. Magyar törvénytár 1868. évi törvények, Budapest (www.1000ev.hu)
- MAGYAR TÖRVÉNYTÁR (1896):** 1884. XXXIX. tcz. Magyar törvénytár 1884. évi törvények, Budapest, 1896. (www.1000ev.hu)
- MAJDÁN J. (2010 A):** Modernizáció – vasút – társadalom (Második, bővített kiadás) Baja,.
- MAJDÁN J. (2014):** A közlekedés története Magyarországon (1700-2000). Pro Pannonia Pécs, p.240
- MAJDÁN J. (2010 B):** A folyók felett átívelő nagy vasúti hidak kiépítése Magyarországon 1914-ig. In: Fischer F. – Hegedűs K. – Rab V. (szerk.): A történelem száalai. Pécs, pp. 321-329.
- 125 ÉVES AZ ALFÖLDI VASÚT (1996):** Tanulmánykötet. Horváth Ferenc (szerk.) Vasúthistória Könyvek, MÁV Rt. Budapest p.240