

Zalai György

A fejlődés útján III.

A vasút

Csorvás puszta önálló községgé alakulásában, majd a község fejlődésében jelentős szerepe volt a vasútnak. A község helyzetéből következően esélye volt arra, hogy vasút menti település legyen, és élhessen mindazon előnyös lehetőségekkel, amelyet az számára nyújt. Erre következtetni lehetett már az 1848. januárjában tartott országgyűlésnek a közlekedés fejlesztését és ezen belül a vasútépítésnek mikéntjét tárgyaló ülésen Gróf Széchenyi István által előterjesztett "A magyar közlekedés ügy rendezéséről" szóló javaslatból. /1/

Gróf Széchenyi István Magyarország közlekedési alapjául Budapestről "Az ország szívéből az ország határáig" építendő négy fő vonalat jelölt meg. Nyugatra a Duna bal partján Pozsonyon át: Déltre Székesfehérváron át Fiuméba a tengerig: Keletre Szolnokon - Aradon át Erdélybe és Észak Miskolc-Kassán át Poprád folyó völgyében Galíciába.

A fővonalak vezetésében elengedhetetlen szabályként jelölte, hogy a kijelölt végpontok felé egyenes irányba vezessenek e fővonalak, mert ez "mind az átviteli, mind a helyi forgalomnak feltétele."

A Keleti fővonal Pesttől Szolnokig meg is épült már 1847-ben. A Szolnoktól Aradig építendő vonal Széchenyi terve szerint az egyenes vonal-vezetés elvének megfelelően Szolnok - Szarvas - Csorvás - Dombegyháza - Arad útirányt követte. Mezőtúrt és Szentest Szarvasnál, Csabát és Gyulát Csorvásnál kőút kapcsolta a fővonalhoz. /2/

A Magyar középponti Vasúttársaság 1846-ban készített terve eltért az "elengedhetetlen szabály" egyenes vonalától. Szolnoktól Mezőtúron át Szarvasra, Onnan Mezőberényen át Békésre, onnan Gyulán át Kétegyházára és onnan Aradra vezette a fővonalat. /3/

A vasút vonalába eső települések lakosságának, földbirtokosainak hozzájárulása feltétele volt a vasút építésének. Hozzá kellett járulniuk a szükséges földterület kisajátításához, az építés költségeihez. Vállalniuk kellett a vasút működéséből eredő korlátozásokat, stb. Szarvason, Békésen és Gyulán nem kapta meg a társulat a szükséges egyetértést, támogatást. Ugyanakkor más települések felismerve a vasút fontosságát, előnyeit, felajánlották hozzájárulásukat és támogatásukat. Mindezt figyelembe véve a társaság változtatott a vasútvonal vezetésén. A változtatás lényegesen "egyenésített" a vonalon. Szolnoktól Mezőtúron át nem Szarvasra, hanem egyenesen, Gyomán át Mezőberénybe, onnan nem Békésre, hanem Csabára, innen nem Gyulára, hanem Kétegyházára vezette a vasút vonalát. /4/ Szarvas, Békés, Gyula kimaradt a fővonalból és kimaradt Csorvás is. Közben eltelt 10 év. Végül 1858-ban megnyílt a Szolnok, Mezőtúr, Gyoma, Mezőberény, Békéscsaba, Kétegyháza, Kurtics - Arad útirányú, Széchenyi által javasolt fővonal Budapest - Szolnok - Aradi szakasza.

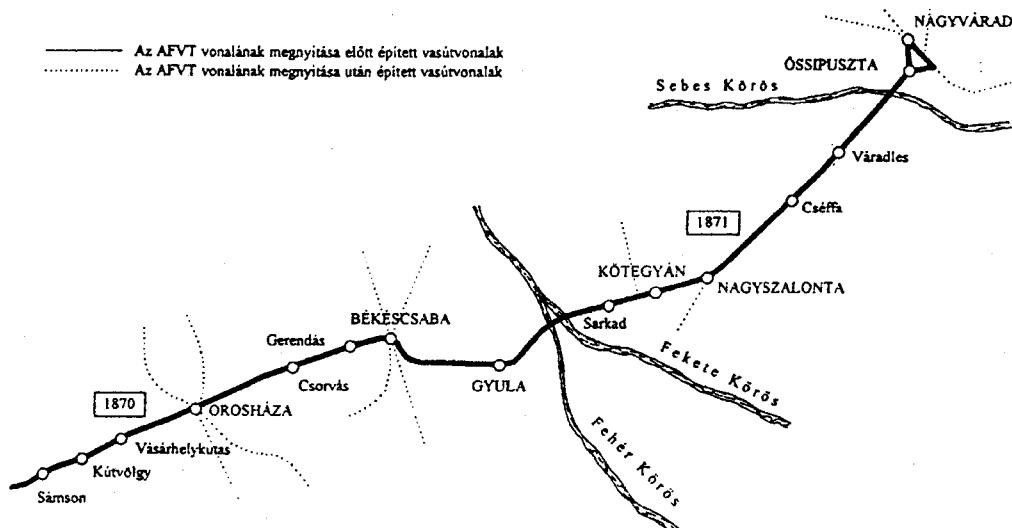
E fővonal megépítése után mozgalom indult a vasút térségébe tartozó területeket hozzákapcsoló szárnyvonal építésének céljával. Ebben kezdeményező és jelentős szervező- irányító szerepe volt az 1860-ban alakult Békés megyei Gazdasági Egyesületnek. Alapítói és tagjai a piacra termelő nagy és középbirtokok tulajdonosai, bérliői voltak. /5/

Az egyesület vezetői, Báró Wenckheim Béla, Báró Eötvös József, Trefort Ágoston és Gróf Károlyi Sándor 1862. szeptemberében azzal a kérelemmel fordultak a Magyar Királyi Helytartó Tanácshoz, hogy engedélyezze "a Tiszavidéki vasút Pest- Aradi vonalából kiindulva Mezőtúrról vagy Gyomárról Szarvason és Orosházán át a Tiszáig, és Csabáról Szegedig vasúti szárnyvonal építését." Az engedélyt már augusztus 10-én megkapták. /6/

A Csaba Szeged közötti vonal építési terve módosult. A vasút nélkül maradt Gyula a Bihar megyei Sarkad és Szalonta is vasúthoz akart jutni. 1858-59-ben elkészült a Nagyvárad-Szegedi vonal terve.

Mindezt figyelembe véve összehívták az érdekelteket "Az alföldi vasút ügyében" 1862. november 23-án tartandó tanácskozássára" ezen részt vettek Szolnok-Szalonta-Sarkad-Gyula-Csaba-Szarvas-Orosháza-Komlós, Makó-Szeged-Szabadka-Zombor és Csongrád megyei Gazdasági Egyesület Képviselői.

A tanácskozás 16 tagból álló bizottságot választott a "Nagyváradról indítandó, s Bihar, Békés, Csongrád és Bács megyéken keresztül a Dunáig vezetendő vaspálya" építésének előkészítésére. /7/ Az alábbi vonalterv szerint.



A Nagyvárad-Szeged-Eszék-Villány vasútvonal átnézeti rajza

A tanácskozás utasította a bizotmányt, hogy lépjen összeköttetésbe vidéken a vasút-építés segítésére alakult, ill. alakítandó bizotmányokkal. Gyűjtsön adatokat az illető vasutak termeléséről és forgalmáról, sajtó útján tudatosítsa, hogy e vasút építése országos érdek, lépjen érintkezésbe külföldi pénzintézetekkel Vasútépítési Társulat alakítására, a szükséges pénz megszerzése végett. Az előleges munkálatok fedezetére bocsájtson ki aláírási íveket, térjenek ki figyelemmel oly községekre, amelyek a pálya vonalához csatlakozva az építésre kerülő szárnyvonalhoz tartoznak.

A tanácskozás határozata alapján a bizottság elnöke Gróf Károlyi György, alelnöke Trefort Ágoston, csabacsúdi földbirtokos és három tagja: Báró Eötvös József, Gróf Károlyi Sándor és Báró Wenckheim Béla 1862. december 20-án terjesztette fel a királyi helytartó tanácshoz a tervezett vasútvonal előmunkálatainak engedélyezését kérő folyamodványt. /8/

Az előmunkálati engedélyt a kereskedelmi, Ipari és Középipészeti Minisztérium, a Belügyi és Hadsereg Parancsnokság egyetértésével adta ki. Ez volt az építési engedély megadásának alapokmánya, ennek során el kellett készíteni a vaspálya építési tervét, kijelölni a pályavonal irányát, helyét, szükség szerint igénybe vennie a földterületeket, megegyezni annak tulajdonosaival. Ennek sikertelensége esetén hatósági /bírói/ kisajátítást kellett lefolytatni. Ezekhez kellett készíteni a pályavonal leírását, elvégezni a szükséges méréseket. Költségvetést kellett készíteni és igazolni, hogy a szükséges pénzeszközök biztosítva vannak. Indokolni, hogy a megépített vasút közérdeket fog szolgálni, mellékelten csatolni a vállalati tervet, az építendő vaspálya tervét, költségvetését.

Az előmunkálatokhoz jelentős segítséget adott a Magyar Gazdasági Egyesület. Önkéntes pénzgyűjtést kezdeményezett és szervezett. Megbízta az egyesület statisztikai és közgazdasági szakosztályát a pályavonal tanulmányozására, a várható forgalom adatainak gyűjtésére és feldolgozására. /9/

E segítség is hozzájárult, hogy fél év múlva 1863. augusztus 24-én befejeződtek az előmunkálatok és megtartották a Csaba-Szeged közötti vonal közigazgatási bejárását. Jegyzőkönyvbe vették a bizotmány észrevételeit, javaslatait és véleményét, indítványozva a vasútépítés engedélyezését, kivéve a vasútvonal Csorvás község határában építendő részét.

Ennek a vonalrésznek az engedélyezését a Farkas József földbirtokos és Csorvás község elöljárói által felterjesztett vonalmódosítási kérelem elbírálása fogja eldönteni. /10/

Ezzel befejeződtek az előmunkálatok, indulhatott az építés engedélyezési eljárása. A kérelmet a közlekedési miniszterhez kellett benyújtani, aki szakértői bizottságának véleményezése után továbbította a királyi helytartó tanácshoz és az tett javaslatot a királynak a kérelem engedélyezésére.

Ezzel párhuzamosan folyt a csorvási vasútvonal módosítására benyújtott kérelem vizsgálata is. Farkas József békési tisztartó csorvási földbirtokos és Csorvás község elöljárósága 1863. szeptember 8-án kérte a vasútvonal módosítását. Farkas József kérelmét azzal indokolta, hogy a kijelölt pályavonal nagy kárt okozva osztja ketté földbirtokát. Kérte, hogy a pálya vonalát birtokának a Csorvás község felőli mezsgyéjére helyezték át. /11/

Az elöljáróság a kérést támogatta, mert a kitűzött pályavonal az orosházi határtól a csabai határig úgy szelte ketté a gerendási határ és Fűzfás dűlő közti területet, hogy az ott lévő földbirtokok, közöttük a panasztevő Farkas József birtoka is kétharmad részben, több birtoknál a tanyával együtt a vasút és gerendási határ közötti területre, egyharmad része pedig a vasút másik oldalára került. Az egymástól elkülönített birtokrészek művelése csak a vasúti átjárón keresztül lett volna megoldható. A több, mint 7 km hosszú vasútvonalon összesen 4 átjáró volt tervezve. Az elválasztott birtokrészek 2-3-4 km-es úttal voltak megközelíthetők. A módosítási javaslat az orosházi határból érkező pályavonalat felvezette a birtokok község felőli szélére és az eredeti vonallal párhuzamosan haladt, majd a csabai határ előtt tért vissza az eredeti, Orosháza-Csaba közti egyenes vonalba.

/I.sz. melléklet: térkép/

A vonal módosítás engedélyezése a király felségjoga volt. A kérelmet a közlekedési miniszter véleményezve továbbította a Királyi Helytartó Tanácshoz, amely szintén véleményezve terjesztette a király elé. A miniszter vizsgálatot indított annak megállapítására, hogy kellően indokolt és teljesíthető e a módosítás. A vizsgálat vezetésére kiküldött vasúti felügyelő mérnök mellé "minthogy ebbeni eljárásához egy közigazgatási tisztviselő és a vaspálya igazgatója is szükségeltetett", felkérte a miniszter a Békés megyei főispánt, rendelje ki a vizsgálatra az illető személyeket. /12/

A főispán a megyei hatóság részéről az alispánt, az orosházi szolgabíró és a gyulai államépítészeti hivatal főmérnökét rendelte ki a panasz kivizsgálására. /13/

A miniszter által megbízott felügyelő nem vonta be a vizsgálatba sem a megyei hatóság, sem a vasúti vállalat megbízottját. Saját véleménye alapján tett nyilatkozatot a módosítás megvalósítására és ennek alapján dolgozta át a vonal építését vezető mérnök a vonal tervét. E szerint a vonal 1 egész 1/12 mérföld hosszúságban eltért az eredeti vonaltól. /14/

A vasúti társulat óvást emelt ez ellen, azzal indokolva, hogy a döntés önkényes volt, nem hallgatták meg az érdekelteket, nem vették be a vizsgálatba sem a közigazgatás, sem a vasúti vállalat képviselőit. A miniszter az óvást figyelmen kívül hagyva felterjesztette a Királyi Helytartó Tanácshoz, javasolta a módosítás jóváhagyását.

Október 31-én kelt az első értesítés Bécsből a főispánhoz, hogy "a Csorvás határában eszközlendő változásokra nézve az utasítás legközelebb kiadatni fog". /15/

A miniszter november 10-én kelt leiratában értesítette a főispánt, hogy "Csorvás község és Farkas József folyamodványa, mely szerint az Alföldi vasút Csorvás község határában kijelölt vonalának megváltoztatását kérték elrendelni, oly felhívással küldetik Méltóságodnak, értesítse folyamodókat, hogy kérvényüknek helyt adván, ez irányban a szükséges intézkedés megtéetett". /16/

Az "értesítést" megkapta Csorvás község elöljárósága. A módosítás engedélyezése után a Csorvási határban is meg kellett volna kezdődnie a vasúti töltés-készítő földmunkáknak. Mivel ennek jelét sem látta, kérelmet nyújtott be a főispánhoz, amelyben hivatkozva az értesítésre kérte "az inséggel küszködő községünkbeli néposztály segedelmezése érdekében elrendeltetni a földmunka megkezdését a csorvási határban". A főispán a kérelmet felterjesztette a királyi Helytartó Tanácshoz, indítványozva, hogy "Csorvás község méltányos kérése szempontjából rendelje el a földmunka folytatását a csorvási határban. Annál is inkább, mert e célra utalványozott csekély összegű pénzből az orosházi járásban, ahová Csorvás község tartozik, összesen csak 200 egyén foglalkoztatható, s ezek között legyenek csorvásiak is." /17/

1863. november 14-én kelt leirat értesítette a főispánt, hogy a Királyi Kancellária jóváhagyta a csorvási vasútvonal módosítására vonatkozó határozatot és felkéri, hogy "teendőket minden közegei által eszközöltetni szíveskedjék". Ezzel elhárult az akadálya annak, hogy a töltés készítéséhez szükséges munkálatok Csorvás határában is megkezdődjenek. /18/

1863 inséges év volt. A különösen nagy aszály miatt rendkívül rossz volt a termés. A termés eredményéről készült megyei kimutatásban arra a kérdésre, hogy jó, közepes, vagy rossz volt-e a 10 legfontosabb termény termése, a 23 község egyöntetűen azt a választ adta, hogy "rossz". Az őszi vetések a rendkívüli szárazság miatt az elvetett magot sem adták meg, a tavaszi vetések, valamint a kaszálók teljesen kiszáradtak. /19/ Ebből következően a szokásos növényápolási, betakarítási munkára nem volt szükség. Országos, megyei, városi és községi "inségi bizottmányok" alakultak az inségbe jutottak számontartására és támogatására.

1863. júliusában a Királyi Helytartó Tanács leiratában értesítette a főispánt "Azon rendszabályok közé, melyek az ország egy részében nevezetesen pedig az Alföldön uralkodó inség leküzdésére, vagy legalább enyhítésére javallatba hozva vannak, nagyobbszerű közmunkák is tartoznak, hogy általuk a lakosság azon része, mely földbirtok hiányában kizárólag munkabérből él, s mely most az inség folytán rendes keresetétől elesett, munkát nyervén, annak béréből önmagát és családját fenntarthassa." /20/ Kéri a főispánt, hogy Békés megyében települések szerint vegyék számba azokat a lakosokat, "kik földet nem bírnak, munkabér után élnek, s kiket munkával kellene ellátni." Békés megyében ekkor már településenként számba vették a jelzett lakosokat.

KIMUTATÁS			
Azon megyei lakosokról, számszerint, kik földdel nem bírván munkabér után éltek, s kiket munkával kellett ellátni.			
A község neve	azoknak a száma, akik munkabér után élnek	ezek közül a községben munkával elláttattak	száma azoknak, kiket közmunkával kellene ellátni
Orosházi Járás			
Orosháza	1.174	-	1.174
Bánfalva	1.139	-	1.139
Szt. Tornyá	92	-	92
Csorvás	92	-	92
Tótkomlós	<u>972</u>	-	<u>972</u>
Összesen:	3.469		3.462
Csabai Járás			
Csaba	3.300	-	3.300
Endrőd	3.569	-	3.569
Gyoma	3.944	-	3.944
Kígyós	<u>366</u>	-	<u>366</u>
Összesen	11.206	-	11.206

/21/

Békés megyében az összes munkanélküliek száma 44.696 volt. Ezen kívül munkával ellátandónak vették azokat a lakosokat is, kiknek kevés földjét, melyből családjukat táplálták az aszály terméktelenné tette, továbbá azon szegény sorsú mesterembereket, kiknek mesterségük a szűk pénzügyi viszonyok között teljesen fennakadt, ennél fogva napszámba járnak kénytelenek". Ezekkel együtt a "munkával ellátandók száma 59.594 volt. /22/

Az inségenyhítő "nagyobbszerű közmunkák" közé vették a folyók vízszabályozásához szükséges gátépítő földmunkát, az országos közutakon végzendő munkát, és a vasútépítésnél szükséges földmunkát. Békés

megyében mindhárom közmunka sem nyújtott elegendő alkalmat az igények kielégítéséhez. Ennek pénzügyi okai is voltak. E célra fordítható összeg kevés volt ahhoz, hogy a munkát keresők folyamatosan keresethez jussanak. Csaba, Csorvás és Orosháza munkát igénylő lakosai számára a vasúti földmunka ígért lehetőséget. Ez csak 1863 végén kezdett valóra válni. A vasút építéséhez szükséges földterület kisajátításának, tulajdonjogi változásának érvénybelépéséig a törvény szerint nem lehetett megkezdeni az igénybevett földön a "földet mozgó" munkát, csak ha a tulajdonos erre engedélyt adott. A kisajátításnak elsősorban a tulajdonossal kötött egyezség, adás-vételi szerződés volt a jogi alapja. Különböző okok miatt az egyezségkötés lassan haladt. A telekkönyvi átírásig hosszú volt az eljárás útja, az építésnek azonban meg kellett kezdődnie. Több helyen, mint Csorváson is, vonalmódosítási eljárás miatt nem lehetett megkezdeni a földmunkát amíg a módosításra engedélyt nem adtak. A földmunka megkezdését pénzihiány is késleltette. A Királyi Helytartó Tanács október 22-én értesítette a vasúti választmányt, hogy az Alföldi vasút Csabától Szegedig terjedő vonalán a földmunkálatok megkezdődhetnek kölcsönképpen 750 ezer Ft-ot bocsájt a választmány rendelkezésére. Ez az összeg csak az inség enyhítésének céljára folytatott közmunkára fordítható. Ebből a 750 ezer Ft-ból a Csaba-Csorvás-Orosházi vonalra 30 ezer Ft jutott. Ezt az összeget úgy kellett beosztani, hogy elég legyen 1864. január 17-ig, mert csak akkor várható újabb összeg. A felhasználásról részletes, kötelezvénynek tekintendő nyugtát kell adni és a választmány ezáltal kötelezi magát, hogy a felhasznált összeget kamatostól visszafizeti. Az összeg felhasználásában magánvállalkozók nem vehettek részt a vasútépítő munkában. Ez az összeg csak a vasútvonal mentén fekvő és az inség által gyötört községek lakosait illetik. Hogy milyen arányban kell megosztani az inség munkát, általa a pénzt Békés, Csanád, Csongrád és Bács megye között azt az inség sújtott községek rászorultjainak száma alapján kell meghatározni. A 750 ezer Ft-ból csak a földmunkában teljesített és a kormány által megbízott ellenőr által bizonyított munka fizethető. A földmunkálatokhoz kapcsolódó egyéb kiadások /szükséges eszközök, szerszámok, menedéket nyújtó helyek létesítése, a dolgozók ellátása, a munkát irányítók és ellenőrök díjazása ebből a pénzből nem fizethető.

/23/

Az elvégzendő munkát az építésvezetőség a pályaterv alapján jelölte meg szelvényenként a vonalszakasz határáig. kijelölte a töltés méreteit, a szükséges föld kitermelésének helyét, területét. A foglalkoztatott munkásokat a járási szolgabíró irányításával a községi inségi bizottság válogatta össze a megadott szempontok szerint. Általános gyakorlat volt, hogy a község határában lévő vonalon a község inséggel sújtott lakosai kapjanak munkát. "Ezt a lehetőséget a lakosságnak nem azért nyújtották, mert a község a vasútvonal határában van, hanem azért, hogy az inségsújtotta lakosok keresethez jussanak". A foglalkoztatásban irányadó egyedül az inség nagysága és enyhítésének sürgőssége volt a döntő. /24/

A földmunkálatok november 21-én megkezdődtek. A Csaba-Csorvás közötti vonalon 63 fő állt munkába. A Csorvás-Orosháza vonalon később november 30-án 200-an kezdték a munkát. A munkában résztvevők és a ledolgozott munkanapok száma látható az alábbi kimutatásban.

KIMUTATÁS							
A vasút földmunkálatainál inségi munkán alkalmazottak számáról							
Dátum		Csaba és Csorvás között	Csorvás és Orosháza között	Dátum		Csaba és Csorvás köz.	Csorvás és Orosháza k.
1863. XI.	24.	63	—	1863. XII.	14.	265	—
"	25.	83	—	"	15.	246	—
"	26.	136	—	"	16.	389	—
"	30.	249	200	"	17.	398	—
Összesen:		531	200	"	18.	410	—
				"	19.	416	—
1863. XII.	01.	318	200	Összesen:		2124	
"	02.	337	324	1863. XII.	21.	490	725
"	03.	351	344	"	22.	512	725
"	04.	341	344	"	23.	463	725
"	05.	350	344	Összesen:		1438	2500
Összesen:		1697	1756	1863. XII.	28.	416	725
				"	29.	410	801
1863. XII.	07.	365	350	"	30.	381	801
"	08.	310	—	"	31.	160	801
"	09.	380	350	Összesen:		1367	3128
"	10.	392	350	1864. I.	02.	—	801
"	11.	400	350	Mindösszesen:		9410	10835
"	12.	412	650				
Összesen:		2259	2050	Együtt:		20.245	

