

MÓD LÁSZLÓ

A VASÚT HATÁSA A DÉL-ALFÖLD HOMOKI SZŐLŐ- ÉS BORTERMELÉSÉRE

Csongrád megyei példák

A borkereskedelemben a 19. századot megelőzően elsősorban azok a szőlő- és bortermelő térségek tölthettek be domináns szerepet, amelyek folyók vagy tengerek közelében helyezkedtek el, mivel ki tudták aknázni a vízi szállításban rejlő lehetőségeket. Ezt az előnyös pozíciót élvezték az ókori görög és római világban az Égei-tenger szigetei közül Khiosz, Naxosz vagy éppen Leszbosz, a középkorban pedig kikötője révén Bordeaux térsége vagy az észak-franciaországi vízhálózat miatt Champagne környéke. A vasútvonalak kiépülése Európában jelentős változásokat hozott, mivel olyan termékek is bekapcsolódhattak a távolsági kereskedelemben, amelyek korábban csak szűk körben számítottak ismertnek. A nagyvárosok lakossága könnyedén juthatott megfizethető áron kínált, alacsonyabb minőségű képviselő borokhoz. Ezek az italok gyakran olyan borvidékekről származtak, amelyek korábban egyáltalán nem kapcsolódtak be az árucserébe. A 19. század végén Languedoc és Roussillon tömegborai Franciaország déli részéről például vasúton juthattak el az ország északi felébe vagy Belgiumba, háttérbe szorítva ezzel az Orleans környéki szőlő- és bortermelő térséget. A 19. század közepén például a spanyolországi Jerez városa és a partvidék között kiépülő vasúti pálya jelentős mértékben megnövelte a sherry exportját. Nem feledkezhetünk meg ugyanakkor az olaszországi chianti vagy az észak-spanyolországi Rioja minőségi borairól sem, amelyek ismertségüket a szállítási technikák változásának köszönhették. Argentínában a vasúthálózat játszott fontos szerepet abban, hogy Mendoza vidéke jelentős borvidékké alakulhasson távol a fővárostól, Buenos Aires-től.¹

Majdán János a „Vasutak, restik és a bor” című írásában kiemelte azt, hogy a vasút időjárástól független, gyors és rázkódásmentes szállítást biztosított. A helyi érdekű vonalak kiépülésével a kisebb jelentőségű szőlő- és bortermelő térségek is bekapcsolódhattak a borkereskedelemben, ami új lehetőségeket teremtett számukra. A vasúti szállítás ugyanakkor jelentékeny módon fellendítette az étkezési szőlő kereskedelmét is, hiszen a termést viszonylag rövid idő alatt el lehetett szállítani a felvevő piacra, a nagyvárosokba vagy az üdülőhelyekre.²

A szakemberek a vasúthálózatban rejlő lehetőségekről a 19. század utolsó harmadában már rendszeresen kifejtették a gondolataikat, akik nem győzték hangsúlyozni az új szállítási technika előnyeit:

1 FAITH 2006. 560.

2 MAJDÁN 2003. 80–81.

*Tokaj-Hegyalja szőlőfürtjeinek jó hire átszárnyalta a Kárpátok magaslatait már a mult században is, s dacára a közlekedés roppant nehézségeinek, lovakon szállítják át Lengyelországba már századok óta a híres hegyaljai szőlőfürtöket. Könnyen fel lehet fogni, hogy mily nevezetes lendületet fog nyerni e meg nem vetendő neme a kereskedésnek, ha egyszer szolgálatára a vasutak szárnyai készen leendnek. De nemcsak az látható előre, hogy a gyors és kényelmes vasuton ezer meg ezer mázsa számra fogják kiszállítani a felséges hegyaljai szőlőfürtökben egy eddig az északi inyenczek előtt ismeretlen élvezet tárgyát, hanem ezen vasutak be is fogják szállítani e gyönyörű vidékre száz meg száz számra a gyengélkedőket, kik itt a szőlő-curában egészségüket visszanyerni fogják.*³

A vasúthálózat kiépülésével párhuzamosan az 1880-as évek második felében a *Borászati Lapok* hasábjain napvilágot láttak olyan írások is, amelyek a vasúti teherszállítás nehézségeivel foglalkoztak. A borkereskedelmet ebben az esetben jelentős mértékben megdrágította az a körülmény, hogy a hordókat az értékesítést követően rendszerint visszaszállították a származási helyükre. Számos problémát okozott ugyanakkor az is, hogy a vasúti kocsik befogadóképességét nem tudták megfelelő mértékben kihasználni, mivel megközelítőleg csak 85–90 hektoliter bor elhelyezésére biztosítottak lehetőséget. Megoldást a borok „tartányokban” történő szállítása jelenthette, amelyeket az 1880-as évek második felében Magyarországon még csak egy kismartoni borkereskedő alkalmazott:

*Külföldön számos czég, hazánkban csak egy kismartoni borkereskedő használ oly kocsikat borszállításra, melyeken szilárdul erősített hordók vannak alkalmazva. Ez az egy kocsi a győr-sopron-ebenfurthi vasut kocsitelepébe van sorozva s más kereskedők csak irigy szemmel nézik ezt a célszerű szállítási módot.*⁴

A „tartánykocsik” alkalmazásának előnyeit a *Borászati Lapok* hasábjain Bölcskey Pál a következő módon próbálta bemutatni az olvasóközönségnek:

*A tartányokban való szállításnál a hordók megmaradhatnak a szekéren és csövek segélyével lehet átüríteni. Kevesebb befektetés kell a hordókra s biztosabb szállítás mellett gyorsabb és nagyobb mennyiség továbbítás lehetősége áll elő a szállítási költségek tényleges csökkenése mellett. [...] Másrészt a tartányok ürtartalmának pontos megállapítása által megszűnnek azok a kalamitások, melyeket a hordók hitelességénél még mindig előforduló hibák miatt az eladó vagy a vevő szenvedni kénytelen.*⁵

3 *Borászati Lapok*, 1870. 2. évf. 4. sz. 245.

4 *Borászati Lapok*, 1887. október 1. 247.

5 *Borászati Lapok*, 1887. október 1. 247.

Mercz Árpád szerint a hordós borok szállítási költségeinek csökkentése céljából alakult ki az ún. tartálykocsi-hordó, melynek nyitott illetve zárt változatát különböztethetjük meg egymástól. Amíg az első típusnál a vasúti alvázra két darab, kb. 80 hektoliteres, addig a másiknál két 50 hektoliteres vagy három 35 hektoliteres hordót rögzítettek.⁶

A szőlősgazdák időnként kritikákat is megfogalmaztak a MÁV-val szemben, ahogyan tette ezt Szobonya Bertalan, Horgos-királyhalmi szőlőbirtokos is, aki a szállítási problémákról 1914-ben az *V. Országos Borászati Kongresszuson* tartott előadást. Ennek folyományaként a *Magyar Szőlősgazdák Országos Egyesülete* határozati javaslatot terjesztett elő, amelyet a rendezvény résztvevői el is fogadtak. A szőlőbirtokosok azt szerették volna elérni, hogy szülessen rendelkezés a hordók kíméletlen kezelése és megfúrásuk ellen, ugyanakkor sürgették a vagonok számának növelését, tartálykocsik beszerzését valamint a raktárhelyiségek bővítését.⁷

A Dél-Alföldön, Csongrád és Szeged térségében szinte a vasúthálózat kiépülésével egyidőben bontakozott ki jelentős mértékben a homoki szőlő- és bortermelés, ami egyértelműen összefüggésbe hozható a filoxeravésszel. Miután a hegy- illetve a dombvidéki készletek fokozatosan kimerültek, a kártevő pusztítása miatt egy ideig újabb mennyiségek felhalmozódásával nem lehetett számolni, így a homoki borok előtt megnyílt a lehetőség a kereskedelem területén. Ebben kulcsszerep jutott a vasútnak, mivel a viszonylag gyorsan fejlődő, alacsonyabb savtartalommal rendelkező nedűket minél gyorsabban el lehetett szállítani rendeltetési helyükre, nem kellett tartani a romlásuktól. A 19. század végén – ahogyan Égető Melinda leszögezte – egy másik áruféleség, a csemegeszőlő⁸ esetén is meghatározó szemponttá vált a szállítási idő viszonylagos rövidsége, mivel attól kezdve, hogy megnyílt a Kecskemét-budapesti vasútvonal, a kecskeméti, a nagykőrösi majd a ceglédi szőlő (és más gyümölcsök) számára is elérhetővé váltak a fővárosi és a külföldi piacok. A közlekedési és a szállítási viszonyok javulásával párhuzamosan egyre több alföldi körzet próbálkozott az étkezési szőlő termesztésével.⁹

A távolabbi piacok a 19. század elején a hosszú szállítási idő, valamint az olasz csemegeszőlők versenye miatt nem igazán kerültek elérhető közelségbe, jóllehet bizonyos elképzelések napvilágot láttak a közlekedési viszonyok kedvezőbbé tételére vonatkozóan:

Ha azonban a magyar élelmiszer-szállító részvénytársaság terve sikerül s létrejő egy naponkint közlekedő külön vonat romlandó élelmiszerek számára Budapest és London között Berlin felé és ez utóbbi piacot állítólag 35 óra alatt éri el, valószínűleg a szőlő-export is meg fog élni, feltéve, hogy

6 MERCZ 2000. 60–61.

7 *Borászati Lapok*, 1914. június 21. 448.

8 Ebben az időszakban jelennek meg a hagyományos szőlőfélék (*kecskecsesű*) és a külföldiek (pl. *chasselas*) mellett a Mathiász János által létrehozott fajták, mint például az *ezeréves Magyarország emléke*, a *szőlőskertek királynője* vagy a *Mathiász Jánosné muskotály*, amelyek alkalmasnak bizonyultak a termesztésre illetve az értékesítésre. ÉGETŐ 2014. 218.

9 ÉGETŐ 2014. 218.

a kötendő kereskedelmi szerződés Németországgal a szőlő-vámtételeit nem fogja emelni.¹⁰

Tanulmányom első részében azt próbálom elemezni, hogy a vasúti szállítás, a vasúthálózat révén a Dél-Alföldön miképpen alakulhatott ki egy csemegeszőlők termesztésére szakosodott mikrokörzet, amely az első világháború előtt fontos szerepet játszott a nagyvárosok ellátásában. A második rész a két világháború közötti időszak vonatkozásában igyekszik nyomon követni azt, hogy a vasúthálózat milyen mértékben határozta meg az állami közpincék létrehozásának akcióját.

A Horgos-királyhalmi szőlőtelepek

A *Borászati Lapok* 1902. július 20-án megjelent, "Királyhalom" címet viselő tárcája szerint a homokbuckás, birkalegelőként hasznosított, 3200 kat. hold kiterjedésű birtokot Kárász Gézától 1888-ban vásárolta meg Ormódi Béla, akinek az üzlethez bécsi bankok támogatását sikerült megszereznie.¹¹ Több egykorú sajtótudósításban az szerepel, hogy a szőlőtelepítések kezdeményezésében és lebonyolításában Heinrich József játszott meghatározó szerepet, aki ebben az időszakban Szeged központtal borászati felügyelőként tevékenykedett. Az akció lebonyolítását követően Ormódi Béla a homokterületek nagy részét főleg a szegedi külső határ kisparasztrajai között parcellázta fel a vásárlási ár kétszereséért. A vevőknek a vétel alkalmával csupán csak öt forintot kellett fizetniük, a fennmaradó összeget pedig 12 év alatt törlesztették. A pusztá leghitványabb részét, mintegy 200 holdat az Ormódiából, Fritsch bécsi bankárból és más osztrák pénzemberekből álló részvénytársaság telepítette be szőlővel, amelynek irányításával Zauner Richárdot bízták meg, aki a klosterneuburgi szőlészeti akadémián szerzett szakirányú képesítést magának, később pedig a budafoki állami borpincéknél tevékenykedett. A borászati szakember feladata annak ellenőrzésére is kiterjedt, hogy a parcellát vásárlók betartják-e a szőlőtelepítésre vonatkozó szerződésbeli előírásokat.¹² A *Borászati Lapok*ban gyakran jelentek meg híradások¹³ a Horgos-királyhalmi pusztán létesített szőlőbirtokokról, amelyek a Szegedet Zomborral összekötő vasútvonal közelében helyezkedtek el.¹⁴ Úgy tűnik, hogy a tulajdonosok egy része nem telepedett le helyben, vagyis extraneus birtokos volt, ami azt jelentette, hogy területeik művelését szakavatott alkalmazott irányíthatta. Ormódi Béla, Szarvady

10 Szegedi Kamara Évkönyve (1902) a kerület közigazdasági viszonyairól. 1903. 53.

11 *Borászati Lapok*, 1902. július 20. 558.

12 FÜR 1983. 63.

13 Heinrich József homoki szőlőtelepe Királyhalmokon 1896. 118–120., Magyar Szőlőtelepítő Részvény-Társaság 1896. 126., Ormódi Béla szőlőtelepe Királyhalmokon 1896. 135., Rombay Zsigmond királyhalmoki immunis homok szőlőtelepe 1896. 139.

14 Az Alföld–Fiume vasútvonal egyik szakasza volt, amelyet 1863-ban kezdtek építeni, és 1869-ben adták át a forgalomnak.

Lajos Szegeden, Szobonya Bertalan Adán, Rombay Zsigmond Pankotán, Batizy Endre Nagyszöllősön, Korossy Emil Szabadkán Ormódi Vilmos pedig Budapesten élt.¹⁵

Amíg Heinrich József 1890-ben 10, addig 1892-ben 17 kat. holdat telepített, aki birtokát 40 kat. holdra tervezte. A borászati felügyelő saját telepére mintegy 167-féle szőlőt ültetett, amelyeket a következő csoportokra osztott a *Borászati Lapokban* megjelent tudósítás:

1. Különbféle csemegezőlőfajok (pl: *Ezeréves Magyarország emléke, Kossuth Lajos, halápi szagos, imperial, genuai, zsidóországi rózsza* stb.)
2. Chasselas-fajok.
3. Szagos vagy muskotályfajok (pl: *muscat Jézus, muscat ottonel, muscat Matthiasz* stb.)
4. Borfaj szőlők (pl: *bánáti rizling, bogdányi dinka, kövidinka, ménesi rózsza, szerémi zöld* stb.)
5. Amerikai fajok (pl: *riparia portalis, rupertris monticola*).¹⁶

Rombay Zsigmond birtokán fehér (*olasz rizling, kövidinka, mustos fehér* stb.) és kék borszőlőket (*nemes kadarka, nagyburgundi*), valamint csemegefajtákat (*chasselas rouge, muscat lunel* stb.) termesztett. A *Magyar Szőlőtelepítő Részvénytársaság* 1895-ben telepítette be az első, 1896-ban pedig a második száz holdat. A birtok tulajdonosai feltehetőleg Ormódi Béla, Eisenstädter Ignác szegedi, Kiss Mór nagybecskereki, Ormódi Lajos debreceni, Ormódi Vilmos budapesti, valamint Nasé Jahn, Schönau Frigyes és Nasé I. C. bécsi lakosok lehettek, akik közösen fektették be tőkéjüket.¹⁷ A *Magyar Szőlőtelepítő Részvénytársaság* területén a csemegefajták aránya elérte a 78%-ot, ami azt jelentette, hogy mintegy 140 magyar holdon termesztettek *fehér és piros chasselas*, a fennmaradó részre pedig borszőlőket (12 hold *kövidinka*, 6 hold *piros veltelini*, 5 hold *olasz rizling*, 3 hold *mustos fehér*) telepítettek. Ormódi Béla birtokán *piros* illetve a *fehér chasselas*-án kívül *muscat lunel, nagyburgundi, piros veltelini, passatutti, zöldszilváni, kadarka* és *kövidinka* fajták tenyészttek. Szinte mindegyik telepen külön fajtagyűjtemény is létesült, ami nemcsak a birtokosok szőlészeti iránti szenvedélyét, hanem kísérletező kedvét is jól példázza, mivel a homokon ki akarták próbálni az egyes szőlőfajták tűrőképességét, alkalmazkodását.

Alig hogy kezdtek termőre fordulni a szőlőültetvények, birtokosaik szerették volna mielőbb kihasználni a vasúthálózat által nyújtott lehetőségeket.¹⁸ Ormódi

¹⁵ Évi jelentés <1891> a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1892. 60.

¹⁶ *Borászati Lapok* 1896. 118–120.

¹⁷ Évi jelentés <1891> a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1892. 60.

¹⁸ Molnár Gergely doktori disszertációjában Kecskemét vonatkozásában részletesen foglalkozott a homoki szőlőtelepítések és a vasútvonalak szoros kapcsolatával. A nagyobb, 100 kat. hold feletti szőlőtelepek közelében önálló állomások vagy rakodók létesültek, ahonnan az árut könnyedén el lehetett szállítani. MOLNÁR 2015. 121–122.

Bélának és társainak a *Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara* útján sikerült elérnie azt, hogy “szőlőküldeményeiket” a “Királyhalmok” megállóhelyen¹⁹ feladhassák:

Ma érkezett meg a kamarához az igazgatóság válasza Ormódi Béla és társaihoz. E szerint az igazgatóság intézkedett, hogy a Királyhalmok megállóhelyen szőlő-küldemények átvétessenek és ez időszert az erre kijelölt 4361. és 4362. számú tehervonatokhoz berakassanak, illetve, hogy az odarendelt üresen visszamenő kosarak és egyéb göngyöletek a a vonatokról leadassanak. A küldeményeknek gyorsárúként való szabályszerű feladása, valamint kiváltása aállítás irányához képest Szabadka, illetőleg Horgos állomáson eszközöndő és azok után Szeged irányában történő szállítás esetén a Palicsra, Szabadka irányában történő szállításnál pedig a Horgosra megállapított díjtételek alkalmazatnak.²⁰

A Szegedi Híradó beszámolójában a fentiekén túl kiemelte azt is, hogy egy csonkavágány létesítésére is nagy szükség mutatkozna, az anyagi fedezetet az akció megvalósításához azonban az érdekeltek még nem tudták előteremteni.

A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara tudósításai részletes felvilágosítást adnak arra vonatkozólag, hogy a királyhalmi homokpusztáról milyen mennyiségű csemegeaszőlőt szállítottak el.²¹ A beszámolók különösen értékesek, hiszen feltüntetik azokat a városokat is, ahol az árut értékesítették. Amíg 1896-ban 33 167, addig a rá következő esztendőben már 67 000 kosár (1 kosár = 5–7 kg) csemegeaszőlőt vettek meg a kereskedők, ami 32–34 krajcáros kilonkénti felvásárlási ár mellett 1897-ben 120 000 forint értéket képviselt. 1901-ben a részvénytársasági és az Ormódi-féle telepről 65 000 kosárban, mintegy 3650 mázsa étkezési szőlőt szállítottak el. A birtokosok nagy gondot fordítottak a szőlő piaci előkészítésére, ami nagy mértékben hozzájárult az értékesítés sikeréhez. A részvénytársaság Dél-Tirolból, Meran vidékéről szerződtetett alkalmi munkásokat, akik a *chasselas* különleges csomagolását végezték. Heinrich József birtokáról a termést olyan 4 kg-os kosarakban szállították el, amelyeket hántolt fűzfavesszőből készítettek. A rendelkezésünkre álló források segítségével könnyen megrajzolhatjuk a Horgos-Királyhalmon termelt szőlő értékesítési körzetét, azaz számbavehetjük azokat a településeket, ahova évről évre rendszeresen szállítottak kisebb-nagyobb mennyiségben az áruból. A csemegeaszőlő nagy részét az Osztrák-Magyar-Monarchián belül adták el, de Németországba, főként Berlinbe is jutott a termésből. Az 1896-ban elszállított 33 617 kosár szőlő Budapestre, Bécsbe, Prágába, Berlinbe, Lembergbe, Krakkóba, Kassára, Kolozsvárra és Szamosújvárra került. 1902-ben a termés két legfontosabb felvevő piaca Bécs és Budapest volt, de nagyobb mennyiséget vittek Észak-Magyarországra, Galíciába, Felső-Ausztriába és Erdélybe is. A csemegeaszőlő szállítását segíthette elő a Szobonya Bertalan által

¹⁹ 1890-ben nyilvánították a Palics és Horgos közötti 113-as őrházat vasúti megállóhelyé.

²⁰ *Szegedi Híradó*, 1894. október 7. 5–6.

²¹ Évi jelentés (1896) a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1897. 37., Évi jelentés (1897) a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1898. 49., A Szegedi Kamara évkönyve (1901.) a kerület közgazdasági viszonyairól. 1902. 57.

kifejlesztett rácsos vagonberendezés, amelynek a MÁV megvásárolta a szabadalmi jogát. A találmány jelentős mértékben hozzájárult a vasúti kocsik hiányának mérsékléséhez, mivel a raktérben 100 métermázsa árut lehetett a korábbi 30 helyett elhelyezni.²²

Az első világháborút követően az új államhatárok megrajzolása és az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlása teljes mértékben új helyzetet teremtett a Horgos-királyhalmi szőlőgazdaságok számára is, hiszen az értékesítési lehetőségek fokozatosan beszűkültek, és egy új államalakulat keretei között voltak kénytelenek tevékenykedni.

A vasúthálózat és a borközraktárak kapcsolata: a csongrádi állami közpince

Az első világháborút követően a területi változások ugyan kevésbé érintették a magyarországi szőlőültetvényeket, a borok értékesítésében azonban óriási problémák jelentkeztek. A békeszerződés következtében a korábban biztosnak számító piacok bezárultak, és hatalmas készletek halmozódtak fel. A meglévő ültetvények radikális csökkentése súlyos szociális problémákat eredményezett volna, mivel ebben az időszakban a szőlő- és bortermelés megközelítőleg félmillió embernek nyújtott valamilyen szintű megélhetést. A világgazdasági válság után a szőlő- és borágazat valamelyest javulást mutatott, ami jórészt az állami intézkedések következtében megélnékülső belső piacnak tudható be. Felére szállították le a bor forgalmi adóját, ugyanakkor széleskörben engedélyezték azt, hogy a termelők saját boruk értékesítése céljából bormérést nyissanak. A szeszgyárak a korábbiaknál nagyobb mennyiségű bort dolgoztak fel borpárlattá, a hadseregben pedig bevezették a napi boradagot.

A közpincék létrehozása alapvetően a tárolási problémákon illetve bőséges termés esetén az alacsony felvásárlási árakon kívánt segíteni. Az 1934-ben megalakult *Magyar Szőlősgazdák Országos Borértékesítő Szövetkezete* (MASZOB SZ) irányításával az 1930-as évektől Izsákon, Kecskeméten, Szegeden, Csongrádon, Cegléden, Kiskunhalason, Kiskőrösön, Szabadszálláson, Kecelen, Jánoshalmán, Bácsalmáson, Kiskunmajsán, Jászberényben, Hevesen, Tiszakürtön, Bátaszéken illetve Sóstóhegyen létesültek pincék, amelyek nagy mennyiségű bor tárolására bizonyultak alkalmasnak.²³ 1943-ban a szervezet pincehálózata mintegy 250 000

22 A találmány tulajdonképpen egy mobil, gyümölcscsállításra alkalmas, összecuszkodható, fűrészes szerkezet volt, melynek pontos leírását Tóth Tamás közreműködésével Szlávics Károly találta meg, aki a Szabadka térségéről összeállított, megjelenés előtt álló szőlészeti-borászati monográfiájában fogja teljes terjedelemben ismertetni.

23 Magyarországon a borközraktárak létesítésének terve már az 1910-es évek elején felmerült, amiről a *Délmagyarország* is részletesen beszámolt, sőt az elképzelés nyomán kirobbant nézeteltérésekről is tudósított. A témával foglalkozó írások kiemelték azt, hogy a borpincék több szempontból is hasznos szerepet tölthetnek be. A kisbirtokosoknak hordó, pince hiányában tárolási lehetőséget biztosíthat, míg a borkereskedőket megkímélheti a megfelelő minőségű tételek felkutatásával együtt járó idővesztéstől illetve megvásárolt tételeket egyenesen a vevőknek szállíthatják. 1912 decemberében a *Délmagyarország* arról számolt be, hogy az országban hét borközraktárt már átadtak a közhasználatnak. *Délmagyarország* 1912. december 22. 13.

hektoliter befogadóképességgel rendelkezett, ahol az intervenciós vásárlások tételei mellett a kereskedőknek és a termelőknek is lehetősége nyílt arra, hogy boraikat beraktározzák. 1939-ben a földművelésügyi kormányzat létrehozta a Tartánykocsi és Borforgalmi Részvénytársaságot, amely 200 bortartánykocsi megépítését vette tervbe, ám 1943-ig csak 129 darab készült el.²⁴ A szállítóeszközök elsősorban a belföldi kereskedelem lebonyolításában játszottak fontos szerepet, de külön engedéllyel, sürgős esetekben a külföldre irányuló borkivitelből is kivették a részüket.

Az 1930-as években tehát egy széleskörű akció keretei között Magyarországon borközpontok vagy állami borpincék sora épült, amelyek szervesen hozzátartoznak egy-egy borvidék, egy-egy bortermelő település épített örökségéhez. A földművelésügyi miniszter elvárta az adott település előljárástól, hogy kivegye a részét a költségekből:

A felállítani tervezett közpincék megépítésének előfeltétele azonban az, hogy az érdekelt községek erre a célra mintegy 2 kat. holdnyi kiterjedésű és lehetőség a helybeli MÁV. vasútállomás közelében fekvő megfelelő és alkalmas területet idejében díjtalanul bocsásanak a fenti célra rendelkezésre.²⁵

Ahogy a fenti idézet is alátámasztja, a helyszín kiválasztását alapvetően meghatározhatták a szállítási lehetőségek, éppen ezért a közpincék többsége vasútállomások, vasúti megállók közelében létesült. Ennek háttérben nyilvánvalóan az húzódott meg, hogy a borközpontokban elhelyezett borokat könnyedén el lehetett szállítani a felvevő piacokra.

A csongrádi közpince létrehozásában fontos szerepet játszott Piroska János polgármester, aki felismerte azt, hogy a létesítmény jelentős mértékben hozzájárulhat a szőlő- és borágazat fellendítéséhez illetve az első világháborút követően kialakult válságos helyzet enyhítéséhez. A város 2000 négyszögöl kiterjedésű területet biztosított, amit 2000 pengő értékű munkabérrel és az építkezéshez felhasznált homokkal egészített ki. Ezen felül ígéretet tettek az illetékesek arra is, hogy a borközpontot bekapcsolják a villany- és a vízhálózatba, a pincemester részére pedig egy két szoba-konyha-kamra beosztású szolgálati lakást biztosítanak. Ennek fejében a magyar állam egy 10 000 hektoliteres borpincét létesít, amelyben fahordókban illetve nagyobb részben cementtartályokban nyer a termés elhelyezést. Szeptember 11-én a borközponthoz tervezett, a vasútállomástól kiágazó iparvágány közigazgatási bejárására is sor került, amit az ügyben illetékes, kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium rendelt el. A mellékvágányt helyszíni szemléről készített jegyzőkönyv a következőképpen jellemezte:

²⁴ Erre azért mutatkozott szükség, mivel szüret idején a Magyarországon is működő Metzger cég tartánykocsijait kellett igénybe venni, amely szüret idején 3–400 kocsival növelte meg járműparkját. WINKLER 1943. 170.

²⁵ Mód 2014. 22

Csongrád állomáson a IV. sz. azaz gróf Károlyi László uradalma rakodó vágányának Szentes felé mintegy 190 m-el való meghosszabítása terveztetik. A meghosszabított vágányból ágazik ki a tervezett iparvágány, amely gróf Károlyi László uradalmának keskenyvágányu vasutjának és a Szentes felé vezető községi utak metszése után a borközraktár területén ér véget. Az iparvágány hossza mintegy 250 m.²⁶

Az új létesítmény működési engedélye október 23-án érkezett meg Csongrádra, így a borközraktár hivatalosan is fogadhatta tárolás céljából a termelők borait. Eleinte csak nagyobb, 40 hektoliter feletti tételek beraktározására nyílt lehetőség, ám a termelők társulását nem tiltotta semmilyen rendelkezés. A tárolási díjat hektoliterenként havi 16 fillérben állapították meg, ami magában foglalta a kezelési, szűrési és derítési munkálatok elvégzését is. Először a *kadarka* borok vásárlására kerülhetett sor, amelyekből a termelőknek vizsgálat céljából fél liternyi mennyiséget kellett bevinniük. 1937. november 12-én, pénteken a Tiszavidék már arról az örömteli hírről tájékoztatta olvasóit, hogy a csongrádi borközraktár hamarosan megkezdje a felvásárlásokat, amelyek egyelőre csak és kizárólag a *kadarkából* szűrt borokra vonatkoztak, mivel fehérek vételére a csekély külföldi kereslet miatt nem kapott a létesítmény engedélyt. A szőlőbirtokosoknak másnap délig kellett egy-egy fél literes üvegben mintát vinni, amelyeket november 14-én vizsgáltak meg. A megfelelő minőséggel rendelkező borokat Malligand fokenként 1,3 filléres áron bármilyen mennyiségben meg vásárolták.²⁷ Az első tételek november 16-án érkeztek meg az új borközraktárba, amelyeknek a szállításához kölcsönhordók álltak rendelkezésre.²⁸

A közpince hivatalos műszaki átvételére 1938 februárjában került sor az illetékes minisztérium szakembereinek a jelenlétében, akik elismerésüket fejezték ki mind a tervezőnek, mind pedig a kivitelezőnek. Külön kihangsúlyozták azt, hogy az 1937-ben épült 12 pince közül a csongrádi sikerült a legtükételesen a kivitelezés tekintetében. A borközraktárak működésére a hatóságok egységes szabályzatot alkottak, a létesítményeket pedig a tárolóedényeken kívül különböző eszközökkel szerelték fel.²⁹

Összegzés

Magyarországon más európai és Európán kívüli szőlő- és bortermelő országokhoz hasonlóan a vasúthálózat kiépülése jelentős hatást gyakorolt a borkereskedelemre, hiszen az új közlekedési technika alkalmazása drasztikusan csökkentette a szállítási időt illetve olyan térségeket is bekapcsolt az árucserébe, amelyek korábban ezt a lehetőséget szinte egyáltalán nem vagy csak korlátozott módon

²⁶ MÓD 2014. 22.

²⁷ *Tiszavidék*, 1937. november 12. 2.

²⁸ MÓD 2014. 26.

²⁹ *Tiszavidék*, 1938. február 24. 1.

tudták kihasználni. A Horgos-királyhalmi mikrokörzet az 1890-es években nem alakulhatott volna ki, ha az Osztrák-Magyar Monarchia vasúthálózata nem biztosít összeköttetést a csemegeszőlő termesztésére szakosodott szőlőgazdaságok és a felvevő piacok között. A befektetők, akik szőlőbirtokokat létesítettek, nyilvánvalóan tisztában voltak azzal, hogy csak úgy érdemes nagy arányban asztali fajtákat telepíteni, amennyiben adottak a szőlőkereskedelem lehetőségei.

A két világháború között a kormányzat a közpincehálózat létrehozása során már kifejezetten hangsúlyt fektetett arra, hogy az új létesítményekben raktározott borok a vasúthálózat révén könnyedén eljuthassanak a célállomásokra. Csongrád város két világháború közötti szőlő- és borgazdálkodására jelentős hatást gyakorolt az 1930-as évek második felében, országos akció keretében létrehozott borközpont, amely az ágazat válságos helyzetén kívánt segíteni azáltal, hogy nagy mennyiségű bor befogadására és tárolására bizonyult alkalmasnak. Ezek a létesítmények, köztük a csongrádi is, lehetőséget kínáltak arra, hogy szétaprózott birtokstruktúrával rendelkező bortermelő településeken, térségeken típusborok készüljenek, amelyeket nagy tételekben könnyebb volt értékesíteni.

IRODALOM

ÉGETŐ Melinda

2014 Az alföldi borvidék újkori nagy sikertörténete: a homoki szőlőkultúra. In: Mód László–SIMON András (szerk.): *Hajdanvolt szüretetek, zsendülő gerezdek. Szőlészeti-borászati hagyományok a Kárpát-medencében (1875–1920)*. Szőlőföld Kiadó, Gencsapáti, 211–222.

FAITH, Nicolas

2006 Railways. In: ROBINSON, Jancis (ed.): *The Oxford Companion to Wine*. Oxford University Press, New York–Oxford, 560.

FÜR Lajos

1982 *Kertes tanyák a futóhomokon*. Tájérténeti tanulmány. Akadémiai Kiadó, Budapest

MAJDÁN István

2003 Vasutak, restik és a bor. *Rubicon* 14. évf. 1–2. sz. 80–81.

MERCZ Árpád

2000 *A boroshordó*. Hermész Kör, Budapest,

MÓD László

2014 „Borközraktárat Csongrádnak!” Állami közpince létrehozása egy alföldi városban. Bor, kultúra, örökség füzetek 2., SZTE Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, Szeged

MOLNÁR Gergely

2015 *A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980)*. Budapest (Doktori disszertáció)

WINKLER István

1943 *Mit kell tudnia a borkereskedőnek?* A Magyar Bornagykereskedők és Bor-közvetítők Országos Egyesülete, Budapest

László MÓD

The Impact of the Railways on the Vine and Wine Production in the South Part of the Hungarian Plain (Examples from Csongrád County)

In Hungary like in other European and non-European wine-producing countries the railways had an enormous impact on the trade of vine and wine. On the one hand the time of delivery reduced, on the other hand railways introduced new regions into the trade. The first part of the article deals with a special micro-region which had specialized on the production of table grapes. The second part attempts to analyse how railways had influenced the development of state cellar system in the interwar period.



1. Ormódi Béla villája Horgos-Királyhalmon (Zempléni Múzeum gyűjteményéből)

**Magyar Szőlősgazdák
Országos Borértékesítő
Szövetkezete
(MASZOB SZ)**
Mint a Magyar Mezőgaz-
dák Szövetkezetének tagja

Budapest,
VI., Eötvös-utca 25/a.
TELEFON: 113 — 247
120 — 968
120 — 093
118 — 503
128 — 297
120 — 842

Budafokon, Izsákon, Kecskeméten, Sze-
geden, Csongrádon, Cegléden, Kiskun-
halason, Kiskörösiön, Szabadszálláson,
Kecelen, Jánoshalmán, Bácsalmáson, Kis-
kunmajsaán, Jászberényben, Hevesen,
Tizsakürtön, Soltvadkerten, Báticaszéken
és Sóstóhegyen tart fenn szakszerűen ke-
zelt borpincészetet, ahol tagjainak borait
az állami pincék részére előírt szabályzat
szerint tárolja és arra hitelt nyújt ked-
vező feltételek mellett.

2. MASZOB SZ hirdetése (Borászati Zsebnaptár 1943)

3. A Metzger cég hirdetése
(Borászati Zsebnaptár 1943)

Bor, bormust vasúti díjtétele.
(Hordókban vagy tartánykocsikban.)
Az árudíjszabás 1. rész B. szakasz áruosztályának B. 7—a—1. tételei T2 osztály.

Feladási állomásról	Kilométer	Díjtétel 100 kg-kint f lérebben				
		5. t.	10 t.	15 t.	vidéki	
					feladás esetén	különdíj
Abaújszántó	246	397	318	303	6 fillér 20 fillér	
Albertfűrső	63	152	121	116		
Alcsút-Felcsút	72	170	136	129		
Alsódabas	55	137	110	105		
Alsóhernád	62	143	120	115		
Alsósőrs	149	284	226	215		
Apc-Zagyvaszántó	86	197	158	151		
Apostág	85	195	157	149		
Aszófőihany	163	309	247	235		
Ágasegyháza	109	230	184	174		
Ágfalva	330	475	380	362		
Badacsonytomaj	194	345	279	266		
Baja	237	390	310	298		
Bájmok	205	356	285	272		
Balatonalmádi fűrdő	143	284	226	215		
Balatonfüred	158	295	236	226		
Balatonszentgyörgy	206	356	285	272		
Bácsalmás	194	345	279	266		
Bácsbokod-Bácsborsód	219	367	293	279		
Báta	208	356	285	272		
Bátaszék	199	345	279	266		
Bicske	62	149	120	115		
Bodakajtor-Felsőszent- iván	111	244	195	186		
Bodrogkeresztúr	236	390	310	298		
Bodrogolaszi	254	408	327	312		
Bodrogszerdahely	281	442	354	336		

4. Vasúti szállítási díjak 1943-ban
(Borászati Zsebnaptár 1943)



5. A csongrádi közpince homlokzata (készítette: Mód László, 2014, Csongrád)



6. Használaton kívüli vasúti sínek a borpince rakodójánál (készítette: Mód László, 2014, Csongrád)