

tartozik még egy-egy vízlágyító (sótalanító és gáztalanító) berendezés és egy vízvizsgáló laboratórium.

Az üzem műhelyei közül az elektromos targoncákat karbantartó és javító-műhely a legfiatalabb. Ezt két szerelő látja el. A műhely különálló töltőhelyén egyszerre tizenhárom gép akkumulátorát tudják tölteni.

A mai üzemekben nélkülözhetetlen a köszörűsműhely. A baromfi bontásánál, a húсок darabolásánál, csontozásánál éles késekre van szükség, ezért a két műhelyben naponta több száz kést élesítenek.

A 60-as évek közepén telefon-alközpontot létesítettek, s ennek önálló helyiséget alakítottak ki. Az üzem több különböző munkahelyén lévő városi vonalát az alközpontba vezették be. Ugyanakkor az üzem területén ötven mellékvonalat építettek ki. Ezzel az egyes munkahelyek és irodák között a kapcsolat gyorsabbá és egyszerűbbé vált.

Külön helyiségben üzemel a géptáviró, gyakrabban használt nevén a telex, amely az üzemen kívüli üzleti világgal teszi lehetővé a kapcsolatot.

1947-ben rendelet jelent meg a baromfifeldolgozó üzemek állandó állatorvosi ellenőrzéséről. A szolgálat számára irodát, kényszervágót, utólagos vizsgálóhelyet és bonctermet alakítottak ki. (A korábbi években még egy párolóhelyiség is üzemben volt.)

1966-ban üzemorvosi rendelőt létesítettek, hogy az üzem dolgozóinak ne kelljen kis panasszal a városi rendelőhelyekre menni, és ott sok időt veszteni. A későbbiekben az orvosi ellátást bővítették. 1974-től az üzemben egy bőrgyógyász szakorvos, az óvodában pedig egy gyermekorvos látja el a betegeket. 1978-ban a meglévő orvosi rendelőhöz a fogorvos számára is építettek egy rendelőhelyiséget.

Amíg pecsenyekacsát is vágott az üzem, az ornithosis (állatról emberre terjedő) betegség megelőzése végett, a pecsenyekacsát a dolgozók külön köpenyben kopasztották és szájkendőt használtak. E köpenyek tárolására az előírás szerint külön helyiséget biztosítottak.

Az üzem higiéniáját szolgálja az 1953-ban felállított mosoda, ahol a dolgozók üzemi köpenyeit és fejkendőit mossák. Két ipari mosógép üzemel, és segítségével naponta hatszáz köpenyt mosnak.

Az államosított üzem létesítményei még az üzemi konyha és a mellette lévő büfé. A konyhán napi átlagban 550 ebédet főznek, míg a büfében a dolgozók reggelit, konzerveket és feketekávéét vásárolhatnak.

9. Baromfiüzemi udvari munkák

a) Mérés és osztályozás

E munkák sora a telepre szállított baromfi lerakásával kezdődött. A tőkés üzemekben a ketrecek mielőbbi leszedésére nagy gondot fordítottak. Sokszor a más területen dolgozókat is a lerakáshoz irányították, hogy a gépkocsi minél előbb visszatérhessen a piacra.

A gépkocsi tetejéről 2 rakodó adogatta le a ketreceket. A legfelsőket féloldalra kellett billenteniük, hogy a kocsi mellett álló két ember elérhesse. Ezekben a ketrecekben a baromfi rendszerint egymásra csúszott. A leszedés nehéz munka volt, különösen esős időben, mivel a 60—80 kg súlyú ketrecek csúsztak az emberek kezében. Ezért érthető is, hogy 1950-ben az orosházi műszakiak első újításai között éppen e munka könnyítését szolgáló ketreclerakó elevátor megszerkesztése szerepelt. (26. sz. kép.)

Az első időben az elevátorról leemelt ketreceket kézben vitték a mérlegre, de két év elteltével egy másik újítás révén már háromkerekű kocsikra rakták, és úgy húzták a rakodótér szintjére süllyesztett mérlegre. Innen a hizlaldába, vagy a pihentetőbe került a jószág. A csirke és a tyúk ketrecből való kiszedését az osztályozás követte, mely fontos szakmunka volt a telepen. Az osztályozó szakembernek 6—7 vagy még több beosztott is segédkezett. Az osztályozásnak kétféle módja volt ismeretes.

Régebben ez élő baromfi-szállítások idején az udvaron való osztályozás volt szokásban. Az osztályozó köré annyi ketrecet raktak, ahány felé osztályozták a csirkét. A piaci ketrecekből a csirkéket egy *kiszedő* szedte ki és adta át az *elhordónak*, aki azokat az osztályozóhoz vitte.

A szakember az egyedenkénti elbírálást úgy végezte, hogy a csirkét mellénél fogva rövid ideig tenyerében tartotta. Megbecsülte a súlyát, majd az állat szemét figyelte. Ha abban váladékot látott, vagy ha duzzadt volt a szemkörnyéke, akkor mint *taknyos* csirkét, vagy mint *náthás* csirkét további vizsgálat alá vette, és összeszorította a mellét. Amelyik csirke az egyszeri és megismételt összeszorításra sem adott hangot, azt *lazának* mondta, és külön tette. Amelyik csirkét ezek után is egészségesnek talált, azt minőség és súly szerint külön ketrecbe dobta, ügyelve arra, hogy a csirke lábbal érjen a ketrec aljára, és ne üsse meg a mellét. A ketreceknél egy-egy segédkező vigyázott arra, hogy a csirkék ki ne repüljenek.

Az osztályozás négy súlycsoport szerint történt: extra, nagy, közép és kicsi. Amíg élő szállítások is voltak, addig az extra, nagy és középsúlyú csirke külföldre került, a *pikoló* a kicsi pedig belföldi piacokra. A nagy csirkét *grósznak*, a középezt *mitlinek*, a beteg vagy beteggyanusat pedig *maródinak* nevezték.

A másik osztályozási módnál a szakember a hizlalda beépített ketreceinél állt, s ide hordták be hozzá a csirkéket. Elbírálás során a betegeket itt kiszedte. Az egészségesek egyik fajtáját ő rakta a ketrecekbe, rendszerint azt, amelyikből több volt. A más súlycsoportbelieket visszaadta a behordóknak, akik azt külön ketrecsorba tették. Ha minden csirkét beraktak, akkor az osztályozó a ketrecsor végére felakasztott táblára fölírta a berakás keltét, a csirkék minőségét és a megtelt ketrecek számát.

A piacról beszállított kövér kacsák és libák telepi átvétele különböző volt. Ahol a kereskedők maguk vásároltak, ott az állatokat egyenesen a pihentetőbe vitték. Bernardinelliék csak darabszámra vették át a bevásárlóiktól, míg máshol a súlyt is mérték. Az átvétel után a megkötözött libát, kacsát *fölldozták*, és a szalmával aljazott rekeszekbe hajtották. Rövid pihentetés után megtömték őket. Amelyik liba néhány óra múlva vágásra került, annak csak *féltömést*

adtak. A többiit rendszeresen tömték, s utána vizet öntöttek a vályúkba. A megtömtött liba teltebb maradt, „nem esett be a hasa”, s így pótolták a szállítási súlyvesztéséget.

Egyes üzemekben főtt kukoricával is tömték a libát, hogy az mielőbb a *zúzába* jusson. Máskor meg sós vízzel itatták őket, hogy fehér színű legyen a bőrük. A vasárnapi piac megszüntetése, és ezzel együtt a vasárnapi vágás megszűnése után a szombaton vásárolt libákat vasárnap is megtömték.

1974-ben minden gépkocsira rögzíthető fémketreceket szereltek föl. A szállítmány beérkezése után a baromfit nem osztályozzák, hanem a gépkocsiról közvetlenül a felsőpályára függesztik. A beteggyanusakat a pályáról szedik le. A baromfit a kopasztás után minősítik. A gépkocsit a beérkezéskor és a baromfi kiszedése után mérik le.

b) Hizlalás

A múlt század végén kialakuló baromfiüzemekben csakhamar megkezdték a csirkehizlalást. A külterjesen nevelt csirkék húsa és bőre kevés zsírt tartalmazott, azért sötétnek látszott. Rájöttek, hogy a minőség és a tetszetős forma üzemi hizlalással javítható. Amelyik csirkét 8—10—12 napig a hizlaldában tartottak, annak súlya növekedett, a bőr alatt zsír rakódott le, *színt* kapott, s ezzel piacképesebbé vált.

Orosházán Steinberger Salamon baromfi-kereskedőnél az 1890-es évek elején egy Bécsből jött fiatal házaspár kezdte meg a csirkék hizlalását. Az eleség, amelyet ők összeállítottak, elsősorban tejes zsömlét tartalmazott, ezért a bécsi és a budapesti péküzletekben az eladatlanul maradt száraz zsömlét vagonételekben vásárolták össze. A többi kereskedő is épített hizlaldát, és igen változatos eleséggel etették csirkéiket. Tudunk róla, hogy a kukorica és az árpa mellett darált tepertőt, kölest és törött szemű rizst, valamint főtt vért is adtak állataiknak. A takarmány összetételét sokszor piacaik szerint változtatták. Egyes országokban csak a fehér bőrű csirkét kedvelték, ezért az oda szánt csirkéknek a kukoricadara helyett árpadarát tettek az eleségükbe, hogy a bőr alatti zsírréteg fehér színű legyen. A favályúkba vizesen adták az eleséget, hogy az állatok meg ne szomjazzanak. Az államosított üzemben az 50-es évek közepétől hosszabban kettéválasztott alumíniumvályúkat használtak, s annak egyik felében állandóan vizet tartottak.

A hizlaldába rakott csirkék az első napon csak *féladagot* kaptak. Ekkor még *törődöttek és félénkek* voltak, hiába tették elébük az eleséget, a rácsok között nem merték kidugni a fejüket. Egy nap múlva azonban megszokták az új helyet, s „megtanultak enni”. Ezután megelégnék a hizlalda is. Napközben általában csendben voltak, de amint meghallották az etetőkocsik zörgését, és meglátták a hizlaldásokat, minden csirkefej a rácson kívül volt, s hangoskodva várták az eleséget. Naponta kétszer etettek, próbálkoztak háromszori etetéssel is, de nagyobb eredményt nem értek el. A dézsában elkészített eleséget háromkerekű helyben forduló kocsikon húzták a ketrecesorok között. (66. sz. kép.) Általában ketten etettek, az egyik etető leszedte és felrakta a vályúkat, ezalatt

társa a dézsa tetején megtöltötte azokat. A vályú felrakásánál ügyelniük kellett, nehogy a csirkék a kezükbe csípijenek, mert kapkodtak az enivaló felé. Az eleséget kőműveskanállal szedték a dézsákból. Adagoltak *púposkanállal*, *csapott kanállal*, vagy csak *fél kanállal*. Etetéskor figyelték az állatokat, s amelyik ketrecren a csirkék nem *törtettek*, azoknak kevesebbet adtak.

A reggeli etetés után átvizsgálták a ketreceket, mintegy 80 cm hosszú léccel a csirkék közé nyúltak, s megmozgatták őket. A betegeket, beteggyanusakat és a hullákat kiszedték onnan. Ezt a munkát *dögözésnek* mondták. Az 50-es évektől kezdve a vizsgálatot villanylámpával végezték. A csirkék farácson álltak, alattuk trágyafelfogó deszka volt, amelyet 2—3 naponként vagy még ritkábban takarítottak. A gyakorlott hizlaldások még az ürülék színét, összeállítását is figyelték. Ha sok volt a híg ürülék, betegségre gyanakodtak, ha meg egyenletesen sárga volt a színe, akkor már hizottnak tartották az állatokat. Hizlaláskor az etetők vasárnap is dolgoztak.

Az egyes csirkecsoportok levágása után a ketreceket lemosták és fertőtlenítették. Tavasszal a ketreceket szétszedték, megtisztították, fertőtlenítették, s a hizlaldában lévő aknába eresztették és gázolajban megfürdették. Ezzel a kezeléssel a farepedésekben és az összeillesztésekben megbúvó élősködőt, a vérszívó óvantagot igyekeztek elpusztítani.

c) Az élő baromfi szállítása

A Békés megyei Gazdasági Egylet értesítője szerint Orosházáról 1876 előtt kezdtek meg az élő baromfi szállítását Budapestre és Bécsbe.⁵⁵ Ekkor az aprójószágokat kosarakban, darabárúként adták fel a vasúton. A vasúti szállítás során tapasztalták, hogy a fonott kosaraknak sok hátránya van, többek között nem rakhatók egymásra, és ezért később fából készített ketreceket használtak. Méretük a 1974 előtt használt szállítóketrecek méretétől eltért, mintegy 20 cm-rel magasabb volt. A vasúti kocsikban a ketreceket 30—40 cm-re rakták egymástól, így a jószág elegendő levegőt kapott.

Az 1890-es évek elején, a növekvő és egyre távolabb irányuló exportszállítások során a kereskedők a darabárúként való feladás helyett már élő csirke szállítására alkalmas német vagonokba rakták árujukat. Később a német és olasz kocsik mintájára készült magyar vasúti kocsik is megjelentek. Az Mb jelzésű vasúti kocsik két oldalán és a két végén 15 cm hosszú, 3 cm széles, ovális alakú nyílásokat készítettek. Ezek a nyílások sűrűn helyezkedtek el egymás mellett, és ezáltal a levegőcserét biztosították. A ketrecek 6—8 sorban voltak egymás felett. A vasúti kocsi oldalfalai mellett egy-egy ketreccfalat helyeztek el, középen pedig két ketreccfal volt egymásnak háttal. A ketrecek között keskeny utca alakult ki, s ezen közlekedett a gondozó. Az álló ketrecek rögzíthetők és egybeépíthetők voltak, vasrácsból készítették. Minden ketrecren volt egy *sárdeszka*. A vagonokban nagyságuk szerint volt 72, 84 és 112 ketrec, minden ketrechez bádogból vagy deszkából készült etető-itatóvályú tartozott. Voltak olyan vasúti kocsik is, melyek egy-egy oldalán 3—4 ajtó volt. Az ilyen kocsikban az ajtó irányában alakították ki a ketrecek közötti utcákat, s ezekbe

a gondozó csak kívülről tudott bejutni. A kocsi padlója alatt a két ajtó között lemezből készült láda (kb. 70x70x70 cm) volt, amely víztárolásra és a takarmány keverésére szolgált. A két ajtó közötti részre még néhány zsák darát tettek. Ezekre feküdt le éjszakánként a kocsi kísérője.

Az export élőbaromfi-szállítás az olaszok letelepedése után növekedett. Az olasz kereskedők az őszi idényben naponta 2—3 *élővagont* is útnak indítottak. Éveken át csak élőszállítással foglalkoztak. Bernardinellinek 16 saját vasúti kocsija is volt, rajta nagy betűkkel: „BERNARDINELLI OROSHÁZA” felirattal. E kocsikat az I. világháborúig használta, majd átadta őket unokaöccsének Bulgáriába.

A szállítmányokkal kísérők utaztak. E különleges foglalkozásnak ma már csak egy résztvevője él Orosházán: Kulcsár Sándor 79 éves orosházi lakos. Rajta kívül még többen foglalkoztak élőbaromfi-szállítmányok kíséréssel, közülük emlékszik még Balázné Rosta Rozália, Bencsik Lajos, Cseh Ferenc, Csizmadia Sándor, Fekete Lajos, Gulyás Sz. János, Gulyás Sz. Sándor, Hegyi Ádám, Jankó József, Juhász Lajos, Keresztes Imre, Lénárt György, Süle Erzsébet, Kissné, Kunosné és társaik nevére. 1941-ben hagyták abba az élőszállítást. A világháború miatt az utolsó szállítmányokat már csak asszonyok kísérték. (67. sz. kép.)

Az élő tyúk szállítását rendszerint február hónapban kezdték. A csirkét sokszor már április végén vagonokba rakták, és az május 1-re Olaszországba érkezett. Az állatok vagonba rakását, számolását és mérését rendszerint az exportőr valamelyik hozzátartozója végezte. Amikor a 30-as években az üzemek szomszédságában elkészült a különálló iparvágány, az élőrakodás könnyen ment. Kinyitották a hátsó kaput, és már rakodtak is a kapu elé állított vagonokba. (68. sz. kép.) Ennek előtte kocsival szállították ki a telepről, vagy a hátsó kis ajtón át 15—20 asszony hordta kézben a csirkéket a távolabb álló vasúti kocsikba.

A csirkét súly és szín szerint osztályozták. Az ajtó melletti ketrecekbe a kakasokat rakták. Ügyltek a külsőre. A piros taréjú kakasok a vagonajtó megnyitása után szebben mutattak, mint a jércék. Ugyancsak tetszetősebb volt az állomány, ha a különböző színűeket nem vegyesen, hanem külön-külön rakták. Olaszországba fekete színűt nem küldtek, mert azt az olaszok nem szerették. A ketrecekbe csirkéből 32-t, tyúkból átlag 20—22 db-ot raktak be. Egy-egy vagonba 3—4000 db csirkét tettek. Tyúkból 2—2,5 ezer fért bele. Ezután 8—10 zsák darát tettek a vagonba, valamint az etetéshez szükséges felszereléseket, vödört, lapátot, etetőkanalat, továbbá petróleumlámpát. A kísérő személyi felszerelések közé tartozott a suba, amely éjszakánként nélkülözhetetlen volt. Vinniük kellett 7—8 napi élelmet is. Télen a vonatkísérők kocsijában töltötték éjszakájukat, más évszakban az állatoknál voltak nappal és éjjel is. Az odautazás 4—5 napig tartott, visszafelé már gyorsvonattal jöttek.

Sok esetben még az út magyarországi szakaszán találkoztak Békéscsabáról és Hódmezővásárhelyről indított kocsik kísérőivel. A határon kívül szerb, vagy bolgár szállítókkal kerültek egy szerelvénybe.

Feladatuk volt az állatok etetése és itatása. Vizet nagyobb állomásokon gyűjtöttek a padló alatti vastartályokba. Naponta átvizsgálták a ketrecekben

lévő jószágot, különösen ügyeltek a határállomásokhoz való közeledéskor. Itt ugyanis állatorvos is megszemlélte az állományt, ezért még a beteggyanus állatokat is megsemmisítették. Igaz, hogy ez a megsemmisítés csak számukra volt megnyugtató. Legtöbbször nádas, ingoványos helyeken dobták ki, amikor pedig erre nem volt lehetőség, akkor a mozdony vezetőjével léptek egyezsére, aki egy-két egészséges csirke ellenében a „dögöket” eltűzelte. Voltak kísérők, akik a „maródi” csirkét néhány liráért „eltovábbították” egyes állomásokon a reájuk várakozó vevőknek.

A tyúkszállítás megengedett mellékjövedelmet is hozott. A szállítás során megojtj tojásokkal a kísérők szabadon rendelkeztek, megsütötték rántottának, vagy eladták. A gondjaikra bízott vasúti kocsit még lelakatolt állapotban sem volt tanácsos elhagyniok. Előfordult, hogy a vagonajtót feltörték, és az állományt megdézsmálták. Amikor a rendeltetési állomásra értek, átadták a vevőnek a szállítmányt és az okmányokat.

A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara 1924. évi jelentéséből olvashatjuk, hogy a baromfi-kereskedők sérelmezték a MÁV-nak az évben megjelent rendelkezéseit. Az egyik hátrányos rendelet alapján a baromfizállító kocsik után 10% pótdíjat számoltak fel. A másik rendelet szerint pedig az addig díjmentesen szállított eleségért külön fuvardíjat kellett fizetni. E hátrányok ellensúlyozásának módját a baromfi-kereskedők is megtalálták. Élő baromfi rakodásánál a vasút csak a csirkével berakott ketrecek után számította a fuvardíjat. Ez évtől kezdve az orosházi állomáson csak az alsó 5—6 sor ketreceibe rakták a jószágot. Az ellenőrzések után, amikor a vonat elindult, a zsúfoltan rakott ketreceket megritkították, s a felül üresen maradt egy vagy két sor ketrecbe rakták szét az állatokat.

A hazautazó kocsikísérőkkel az is előfordult — amikor sok volt a kiszállítás, és az útlevéllel rendelkező kísérők mind úton voltak —, hogy az újabb szállítmány már a határon várta őket, és fordulhattak vissza. A vágni való csirkéken kívül néha tenyészbaromfit is szállítottak.

A sok utazás, éjszakázás, a hideg huzatos vagonban való tartózkodás fárasztó volt, de mégis úgy emlékeznek vissza, hogy megérte, mert a díjazásuk is kétszerese volt a telepi fizetésnek. Akik Rómáig kísérték az árut, azok megtanulták, hogy az olasz határtól félárú jeggyel is utazhatnak, ha múzeumlátogatási jegyet is vesznek hozzá. Itthon természetesen egész jegyet számoltak el. Mindezen felül sok vidéket, országot, s azok népeit ismerték meg. Jártak Csehszlovákiában, Ausztriában, Németországban, Olaszországban, Franciaországban és Spanyolországban.

1941 óta hosszú időn át nem volt élőbaromfi-szállítás Magyarországról. Ennek egyik oka az volt, hogy a 40-es években behurcolták hazánkba a legveszedelmesebb baromfibeetegséget, a baromfipestist. Az 50-es évek közepén néhány állami gazdaság zárt területről küldött ki pestismentes élő csirkét, de a további szállítások elmaradtak, feltehetően a gyenge minőség miatt. Orosházáról 1957-ben próbaképpen Nyugat-Németországba és Olaszországba küldtünk egy-egy vagon kisüzemekből származó élő csirkét. Kísérőik ekkor csak a magyar határig utaztak. A külföldi vevők elismerő írást küldtek a minőségről, további megrendeléseket helyeztek kilátásba, de mivel abban az időben a

kisüzemi baromfitartás nem kapott kellő támogatást, így az élőbaromfi export-szállítások elmaradtak. Ez volt az utolsó élőbaromfi-szállítmány, amit vasúton Magyarországról kivittek.

1966-ban újból megindult az élőbaromfi szállítása. Olasz cégek saját pótkocsis gépkocsikkal jöttek a magyar bronzpulykáért. A gépkocsik eleinte fából készült ketrecekkel jöttek, de néhány év múlva könnyű, műanyagból készült ketrecekkel voltak felszerelve, s egy-egy alkalommal 10—13 tonna baromfit vittek el. A következő években már élő gyöngyöst és házinyulat is szállítottak.

Az államosítás után a baromfifeldolgozó vállalat feladatai között szerepelt a budapesti piacnak élőbaromfival való ellátása is. Ennek a feladatnak úgy tették eleget, hogy — a hideg évszakot kivéve — hetenként több gépkocsi csirkét vagy tyúkot szállítottak föl. A pesti szállítások napján a piacokról behozott állatokat mindjárt osztályozták, és amelyik megfelelt a pesti piacnak, azt tiszta ketrecbe rakták. Ezután *vizes darát* szórtak szét a ketrecükben. A gépkocsik rendszerint este 10 órakor indultak és hajnalban érkeztek a Nagyvásártelepre. A vállalatiak ezeket a szállításokat tehernek tartották, mert ősszel, a nagy árufelhozatal idején hiányoztak a Pesten lévő gépkocsik. Az ötvenes évek végétől kezdve a fővárosiak igénye csökkent az élőbaromfi iránt, s így a hatvanas évek elején ezek szállítása megszűnt.

10. A baromfi feldolgozása

A baromfi hagyományos feldolgozása alatt azok levágását, kopasztását, begyézését, belezését, hűtését, formázását, osztályozását, bontását és csomagolását értjük. Orosházán az utóbbi 20 évben a feldolgozási műveletek bővültek, a termékválaszték is nagyobb lett. Gyártanak már konyhakész baromfitermékeket, baromfikonzerveket és a baromfihúsból készült vörösárut.

Államosítás óta az egyes műveletek igen sokféle változáson mentek át. Korábban az üzemekben minden műveletet kizárólag kézzel végeztek, ma már gépek segítségével dolgoznak. Régen évtizedek teltek el, míg egy megszokott feldolgozási módot egy jobbal fölcserélték. Az üzem tulajdonosának nem volt érdeke a korszerűsítés, mert sok és olcsó munkaerő állt rendelkezésére. A mai üzemekben a 10 éves gépek és technológiák már réginek számítanak. Ma állandóan újítani kell, hogy a gyár versenyképes maradjon termékével a piacon, és gazdálkodása eredményes legyen.

a) A vágás

Az elvéreztetést maga a vágó végezte, vagy irányította. A 20-as évek végéig a vágók kizárólag férfiak voltak. A csirkét és tyúkot ülve vágták. A vágó bal oldala mellett egy láda volt, amelybe a vágásra kerülő baromfit tették, míg a jobb oldali ládában a tollat gyűjtötték. Lába előtt az elvéreztető edény, a *véres*