

# Gazdálkodás és közlekedés

Csömörön a jobbágyfelszabadítás után szabad paraszti gazdaságok, illetve közepes magánbirtokok jöttek létre.

A közepes birtokok eredete a báró Sina Simon kezén maradt földesúri birtokra nyúlik vissza. Ez a birtokterület a belga banktól egy bécsi forgalmi bank kezére jutott, amelyik azt értékesítette. Először Boronkay László, majd Lukács Antal és örökösei kezére jutott ez az 1660 kataszteri holdas birtoktömb. A vizmai Lukács testvérek azután kastélyt építettek a községben.

Ez a birtok csak egy községre, Csömörrre terjedt ki, és 47 cselédet foglalkoztatott. Felszerelése: 1 gép, 2 járgány, 1 cséplőgép, 3 vetőgép, 4 rosta, 19 eke, 1 szecs kavágó, 4 borona, 4 henger, 26 igásszekér, 221 szarvasmarha, 48 ló. Mint látható az adatokból, a birtokon elsősorban szántóföldi művelés folyt és a szükséges igaerő eltartására legelő és rétgazdálkodás. A gazdálkodás gépesítése alacsony színvonalú volt.

Némileg jelentős a szőlőművelés, mely Csömör község egészének a fő jövedelemforrása volt még ekkoriban. Maga ez a szőlőkultúra volt az is, amelyik átalakította a község társadalmát, vonzóvá tette a beköltözést azok számára is, akik nem foglalkoztak szőlőműveléssel. A kispolgárság, polgárság, a művészvilág tagjai ebben az örömteli és viszonylag olcsó életben találták meg lehetőségeiket.

A csömöri Újhegy szőlőbirtokosai között már 1866-ban is megtalálhatók voltak a máshová valók, számuk idő haladtával csak növekedett.

A jobbágyfelszabadítás utáni első-második paraszti gazda-generáció a felemelkedés útját járta. Csömör esetében a fellendülés fő tényezője az 1873-ban Pest, Buda és Óbuda egyesítésével létrejött Budapest világvárossá növekedése volt. A gyorsan növekedő és iparosodó nagyváros, valamint a nem kevésbé fejlődő peremvárosai piacára termelni kifizető volt.

Ennek a nagyvárosi piaci vonzásnak a következtében átalakult a csömöri mezőgazdasági termelés szerkezete is. Az átalakulás fő vonulata a szemtermelésről a zöldség, a gyümölcsstermesztésre való áttérés volt az étiszőlő és a bortermelés jelentőségének a megőrzése mellett.

Ugyancsak növekedett a hústermelés is, mivel a marha, a sertés és a baromfi húsról egyre inkább növekedett a főváros igénye. Csömörön divat volt kecskét is tartani, amelyiknek a teje értékesebb, mint a tehéntej. Az I. világháború idején a kecskék és tejük igen jó szolgálatot tettek Csömör népének az ínséges időkben.

A honfoglalás ezredik évét 1896-ban ünnepelte az ország, ennek jegyében nagy reprezentatív statisztikák is készültek a Magyar Szent Korona Országairól. Ezek a statisztikák községsoros adatokat is tartalmaznak, azóta sem készültek hasonló jellegűek. Csömör mezőgazdaságának állapota 1897-ben már a jobbágyfelszabadítás után végbement jelentős változást és fejlődést mutatja.

A helyi ipar nem volt jelentős az I. világháború előtt, szinte csak önellátásra termelt. Csömörön – mint általában a falvakban – vendéglősök és kocsmárosok, mészárosok és hentesek, borbélyok, cipészek, kőművesek stb. dolgoztak. Összefogta őket az 1905. okt. 22-én alakult Rákosszentmihály-Csömör-Cinkota Ipartestület, melynek központja az előzőleg önállósult Rákosszentmihályon volt.

A már említett közpénzek hitelre kiadása után megjelent az új hitelintézet is, 1905-ben megalakult a Rákosszentmihály és Vidéke Első Takarékszövetkezet.

Csömör község az iparosság és a két háború közötti időben virágzott, abban a korszakban részletesen tárgyalni fogjuk.

Az I. világháború előtti fejlődés igen nagy lépése volt a község bekapcsolása egy modern közlekedési hálózatba.

A Pest-Kerepes-Hatvan stb. országút országos jelentőségéről már többször szó esett, helyi jelentősége is nagy volt természetesen. Az 1849-1853 között működött Magyarországi Császári és Királyi Országos

Építési Igazgatóság sokrendbeli munkái között elsőként törekedett az egységes útjelzések kialakítására. Ennek során megalkotta a tervezett irány- és távolságjelző oszlopok szabványrajzát, többek között a csömöri-mogyoródi, illetve a palota-mogyoródi utak kerszteződéséhez. Az útjelző oszlopok felállításáról nincs tudomásunk.

A Pest-Kerepes-Hatvan országúthoz Csömör bekötőúttal csatlakozott. Ez az út egyben postaút is volt, Csömörhöz legközelebbi postaállomásai Pest és Kerepes voltak. Ezt a posta- és személyszállító szervezetet tette elavulttá az 1867. máj. 19-én megnyitott Budapest-Hatvan-Salgótarján, majd az 1870. jan. 9-én átadott Hatvan-Miskolc közötti vasútvonal, mely Csömört elkerülte. A legközelebbi állomásai Rákoskeresztúr és Pécel voltak. Ezért az 1870-1880-as években Csömör község közlekedése térségében romlott, úgy látszott, hogy kimarad a közlekedés modern fejlődéséből, a vasútépítésből. Ez a községet a személyforgalom mellett érzékenyen érintette a mezőgazdasági termények piacra vitele szempontjából.

A remény a modern közlekedésbe való bekapcsolódásra akkor erősödött meg, amikor 1886-ban megépült a Budapest-Cinkota egyvágányú gőzvasút. Ennek a vasútnak a kiindulási pontja a Keleti pályaudvar déli oldala, az un. külső Kerepesi út vége volt.

Ettől kezdve sűrűn tárgyalta Csömör képviselőtestülete a vasút ügyét.

Csömör község kapcsolása a helyi érdekű vasútba 1900-ban történt meg, amikor a vasutat meghosszabbították Kerepesig, illetve megépítették a csömöri kitérőt, ekkor épült a csömöri vasúti aluljáró is. Ennek a vasútnak a gőzmozdonyai 1900-1911-ig a Szilas patak partján salakoltak, az összeégett és széthasadozott salaktömbök ott még jelenleg is láthatók.

Azután elkészült a HÉV Kerepes-Gödöllő közötti pályaszakasz, illetve villamosították az egész vonalat, és villamosvasútként adták át a forgalomnak 1911. nov. 25-én. Ekkoriban a következő állomásai voltak: Bp.-Ruggyantagvár, Ferencz-József-laktanya, Fehérút, Rákosfalva, Sárgacsikó, Rákosszentmihály, Almássy Pál-telep, Mátyásföld-felső, Mátyásföld, Mátyásföld-alsó, Czinkota, Caprera-fürdő, Árpád-telep, Csömör, Kistarcsa, Kerepes stb. 1900-ban naponta Mátyásföldig 47, Cinkotáig 36, Csömörig 20 és az egész vonalon 14 személy- és vegyesvonat közlekedett oda-vissza.

