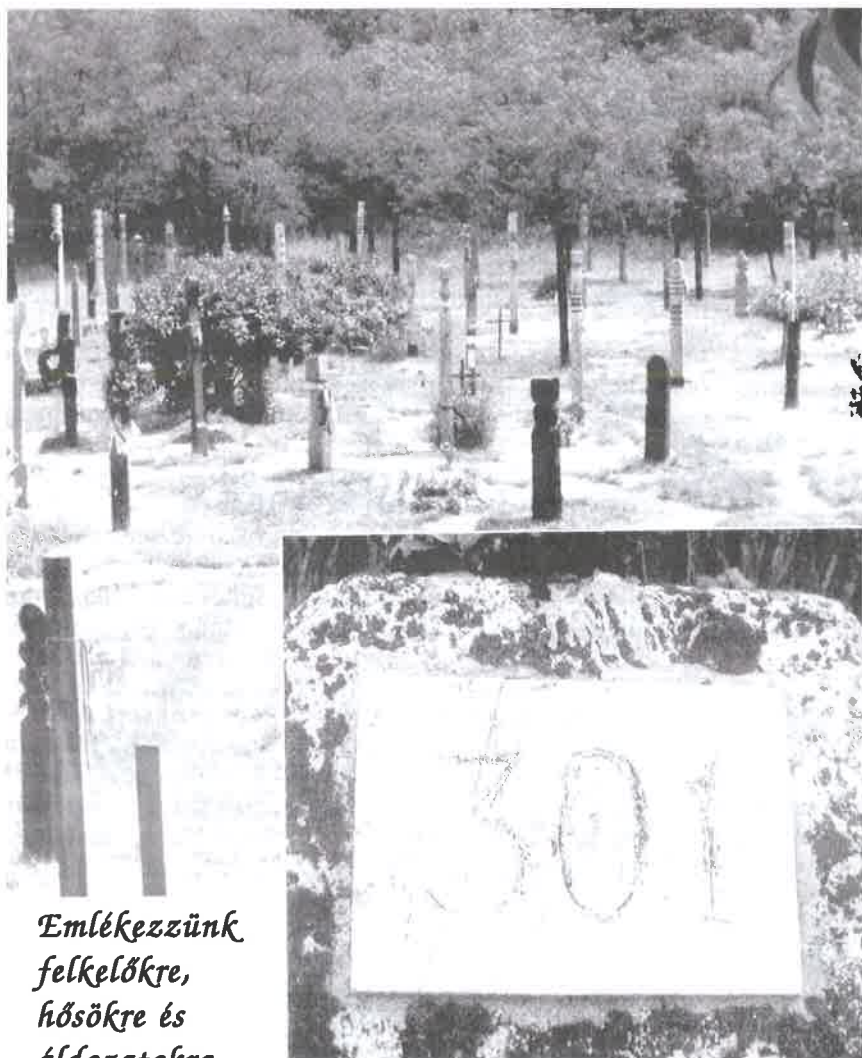




# FÜZESABONYI

A VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK TÁJÉKOZTATÓJA



*Emlékezzünk  
felkelőkre,  
hősökre és  
áldozatokra*

## **Tisztelt Olvasó! Kedves Barátom!**

*Az elmúlt hónapokban, hetekben akarva-akaratlanul társadalmi és politikai események tanúi és részesei voltunk mindannyian. Önök döntöttek arról, kinek a kezébe teszik le a város sorsát, irányítását.*

*Bízom abban, hogy józan ítéletalkotásukkal városunk és az itt élők érdekeit tartották és tartják továbbra is szem előtt.*

*Mindannyian tudatában vagyunk annak, hogy az elkövetkezendő időben nehéz út előtt állunk.*

*Ígérem, ha bizalmukkal és türelmükkel továbbra is megtisztelnak, az Önök véleményére támaszkodva képviselőtársaimmal olyan önkormányzat megvalósításra törekszünk*

*- amely gyermekeinknek biztosítja jövőjét, s többet ad nekik, mint amit mi kaptunk,*

*- amely valamennyi korosztály számára biztosítja, hogy a városban otthon érezze magát és a várost otthonának tekintse.*

*Tisztelettel kérem Önöket, továbbra is támogassák és segítsék munkámat. Én pedig ígérem, hogy méltó leszek bizalmukra, és minden füzesabonyi polgárnak jó polgármestere akarok lenni.*

Gulyás László  
polgármester

## **Október 23**

### **Ünnepi program**

- Október 20.** 16.óra: Szíki Károly dokumentumfilmje 1956-ról  
17.óra: „1956 a világtörténelemben”  
Dr. Nagy József főiskolai tanár előadása  
(Városi Könyvtár)
- Október 22.** 15 óra: „Hontalanul” Balogh András színművész  
irodalmi összeállítása  
Ünnepi hangverseny - A Cantandó kórus és a  
zenetanárok műsora (Műv.központ)
- Október 23.** 9.óra: Sportcsarnok  
Női és férfi kézilabda „Október 23.” kupa

125 éves a Füzesabony - Eger szárnyvasút

# Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában

A tőkés nagyipar létrejöttének előfeltétele - a múlt század utolsó harmadának Magyarországon - a mezőgazdaság modernizálása, a hitelrendszer kiépítése mellett a modern infrastruktúra megteremtése volt. Ezen belül is a megnövekedett szállítási igények miatt a közlekedési hálózat létrehozása vált elengedhetetlenné. A korszerűség pedig az diktálta, hogy a közlekedés átalakítása a vasutak elterjedését az országos és a megyei vasúthálózatok kiépülését eredményezze. E cél megvalósítása közép - kelet európai viszonylatban is elég korán, az 1830-40-es években megkezdődött hazánkban. A nyugat európaiktól eltérő előzmények, a fejlődés felgyorsítottabb üteme nem az ipari forradalmat lezáró folyamatá teszik a modern vasúthálózat kiépülését, mint például Angliában, hanem éppen ellenkezőleg, a nagyipari átalakulás nyitányának. A közlekedés fejlődése katalizátorként hatott a gazdaság különböző szféráira.

## Vasútépítési tervek és megvalósulások 1848 előtt, s a forradalom időszakában

Birodalmi szempontokat és az osztrák élelmiszerelexport igényeit figyelembe véve indult el a magyarországi vasútépítés. Első vasúttörvényünk 1836-ban 13 vasúti vonal kiépítését kívánta előmozdítani, amelyből az egyik Heves megyén is áthaladt volna Pestről- Miskolc- Kassa - Galícia felé.

Széchenyi 1848-as nagyívű vasúti elképzeléseiben is a hat fővonal egyikeként szerepelt a Pest - Miskolc- Kassa összekötés megteremtése.

## Az 1850-es évek vasút-politikája

1848 után az abszolutista kormányzat állami kézbe veszi a vasútépítést, majd néhány év után a pénzügyi helyzet romlása következtében az építések terhét leveti a válláról, s 1854-ben törvényben biztosítja a magántőke részvételét a vasúti munkálatokban. Koncessziót ad, s a kamatgaranciális rendszer bevezetésével már az induláskor garantálja a hasznot a külföldi tőke számára a három nagy vasúttársaságnál.

## Az első remény Heves megye fő vasúti vonalának klépítésére

1856-ban alakult a Tiszavidéki Vasúttársaság, amely meg is építi többek között a Szolnok-Debrecen, Miskolc-Kassa vonalakat, csak épp a pest-miskolci vonal kiépítését hagyja el, amit 1862-ig kellett volna kiviteleznie. E helyett Miskolc bekapcsolását északkelet felé Debrecenből kiindulva teremtette meg. Érthető volt hát Borsod és Heves vármegyék csalódottsága. A Pesti Napló egyik számában meg is vádolták a vasúttársaságot, hogy országuk érdekeivel ellentétesen cselekedtek, amikor a Pesttől-Miskolcig húzódó egyenes pálya helyett egy roppant félkör által Debrecenből Nyíregyháza és Tokajon át vitte a vasutat Miskolcra. Elsősorban Heves vármegye érdekében cselekedett ellentétesen, amely a gazdasági felgyorsulást várta a vasút révén az országos vérkeringésbe való bekapcsolódástól.

## Megyel tervek és azok kudarcra a pest- miskolci vonal ügyében

1868-ig hiábavaló próbálkozások sora jellemezte Heves vármegye képviselőinek ténykedését, amit a vasút ügyében kívántak szorgalmazni az országgyűlésen. Már a Kassai Kereskedelmi és Iparkamara megkezdi e hosszú küzdelmet a

Helytartótanácsához írott levelével - 1863-ban. A következő évben udvari rendelet születik e tárgyban, amely elismeri a vasútvonal szükségességét, de közli, hogy „építésének kérdése jelenleg sikerrel meg nem oldható”.

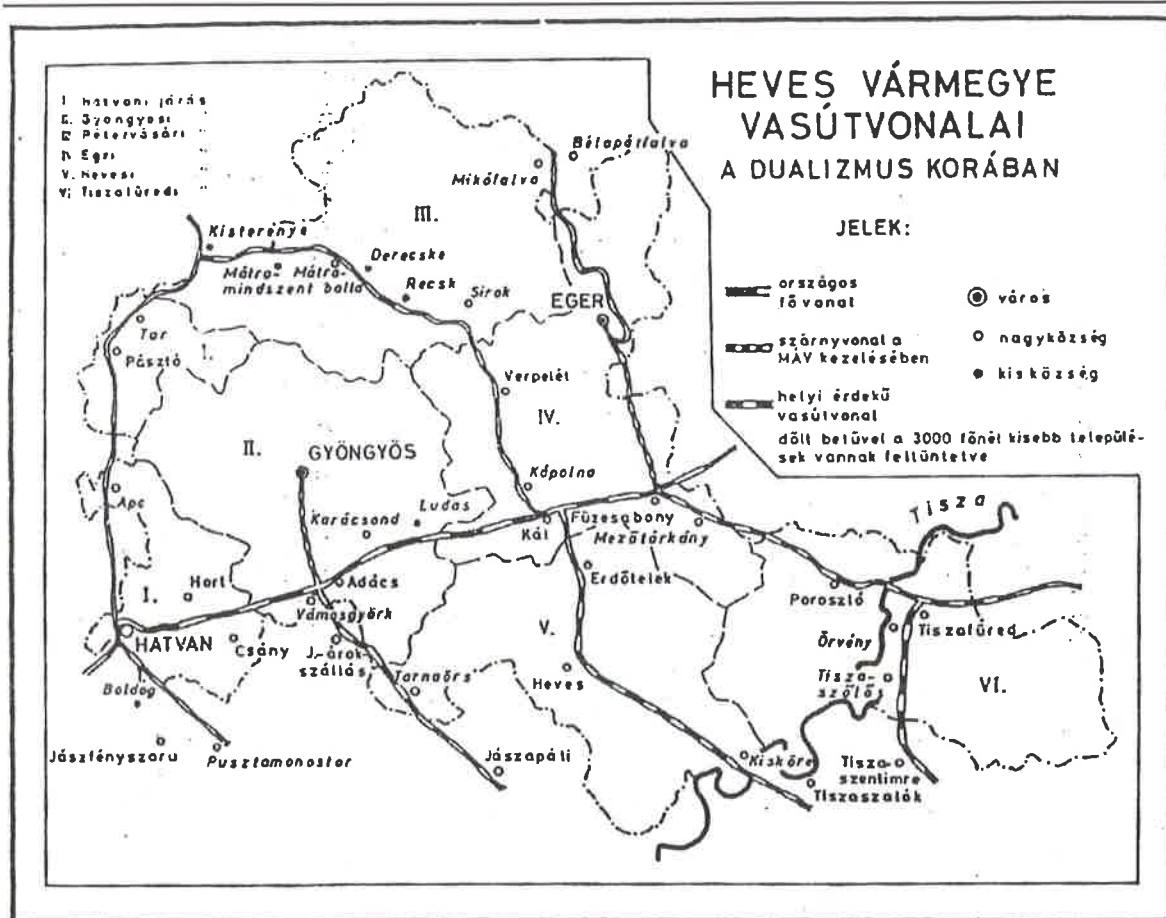
Heves megye egyenlőre várni volt kénytelen, de az 1864-68 közötti évek sem teltek tétlenül. Gyöngyös és Eger részben egymás mellett, részben egymás ellen támogatta a vasútépítési terveket - függően a pálya irányától. Mindkét város azt szerette volna elérni, hogy közvetlenül kapcsolódjanak a pest-miskolci vasútvonalba. Gyöngyös beadvánnyal fordult a császárhoz, míg Eger a Tiszavidéki Vasúttársaságnál próbálkozott. Végül egy olyan - mindkét városnak megfelelő terv is született - amely a Hatvan - Gyöngyös - Eger - Miskolc pályaépítést körvonalazta. A Tiszavidéki Vasúttársaság olyan utasítást kapott, hogy az építkezéshez szükséges tőke beszerzését kezdje el. Ennek ellenére „Bécs kedvence” nem tett egyenlőre egy lépést sem.

## Vasútpolitikánk a kiegyezés után, törvény a hatvan-miskolci vonal klépítésére

A kiegyezés a vasútiügy terén is hamarosan érezte jótékony hatását. Az 1867. Évi XIII. tvc. 60.000.000 forintnyi kölcsönt biztosított a vasutak és csatornák építésére. Mikó Imre közmunka- és közlekedési miniszter személyében ambíciózus és széles látókörű politikus került a tárca élére, aki a harmadik legfontosabbnak tartotta a kérdéses szárnyvonal megépítését a fejlesztési tervek közül. Eger és Gyöngyös is tudomást szerez a kormány pártoló állásfoglalásáról, ezért újabb beadványokkal fordulnak a minisztériumhoz, majd az 1868-ban összeülő országgyűléshez. Ekkorra a kormány viszont már eldöntötte, hogy a két várost szárnyvasút útján kívánja a fővonalhoz csatolni. A gyöngyösi és az egri képviselők látván a határozati javaslati vitákban, hogy a pályavonal kérdése már eldöntött, legalább az szerették volna elérni, hogy az országos költségen megvalósuló két szárnyvonal építését egyszerre kezdjék meg, nehogy valamilyik város jogosulatlan előnyhöz jusson, ha hamarabb kap vasutat. Ilyen előzmények után fogadták el a törvényjavaslatot, s született meg az 1868. évi XII. tvc. a Hatvantól Miskolcig terjedő vasút építésére. Többek között a hatvan-miskolci vasútépítésekkel tér vissza a kormány az állami építések politikájához, hogy majdan teljes egészében saját kézbe vegye a fő, majd a többi fontos vasútvonalat is.

## A hatvan-miskolci vasútvonal megépítése

Ezek után fogott a megbízott vállalkozó, Weikersheim, 1868 második felében a pest-miskolci fővonal második vonalrészének a kiépítéshez, miután a pest-hatvani szakaszt a Magyar Északi Vasúttársaság 1867-ben már átadta. Weikersheim hozzátevőlegesen egyenes irányt tartva Hatvan - Hort - Vámosgyörk - Adács - Karácsond - Ludas - Kál - Füzesabony érintésével vezette a vasutat. Közben számtalan nehézség merült fel: Hatvan és Kál is útvonal-módosítást kért határuk kímélése és védelmére hivatkozva, nem volt folyamatos nyersanyagellátás, birtokosok kártérítésével kapcsolatos huzavona, birtokviták, Hatvan állomásépületének építési terv- bővítése - közben tönkrement az építési vállalkozó, továbbá lassította az is a munkákat, hogy figyelembe kellett venni a hadügyminisztérium kérését, mert Vámosgyörk és Ludas állomásokon ágyú-rakodót szándékozott építeni. Min-



még ez évben az építési tőke beszerzésének sikertelensége miatt visszalépett az építkezéstől.

A minisztérium Csiky - egri képviselő - interpellációi miatt versenytárgyalást írt ki, melyen a Pesti Népbank ajánlata volt a legkedvezőbb, de a pénztintézet röviddel ezek után visszalépett. Az 1871. februári versenytárgyalást Riesbach Károly porosz vállalkozó nyerte meg, de mivel hazánkban ismeretlen volt, egy magyar bankár kezességét kellett volna megszereznie. Ez nem sikerült neki, s így a minisztérium a versenytárgyaláson a hozzá legközelebb álló Angol - Magyar Banknak adta a vonal kivitelezését. Az átadási határidő

dezen nehézségek ellenére 1869. november 26-án megvolt a próbamenet, december 11-én pedig a rendőri bejárás Hatvantól Miskolcig.

Mikorra elkészült a hatvan-miskolci vasúti pálya, létezett már a Magyar Királyi Államvasutak, a miniszter 1869. október 31-iki rendelete alapján, így a MÁV üzemeltetése alatt nyílt meg 1870. január 9-én a Hatvan - Miskolc közötti 115 km hosszú pálya. Ezzel megvolt a gerinc, melyhez az oldal-szárnyak csatlakozhattak.

### A fővonalhoz csatlakozó Vámosgyörk-Gyöngyös és Füzesabony - Eger szárnyvonalak kiépítése

Hiába volt az országgyűlés határozata, a képviselők törekvése, a szárnyvonalak kiépítése csak a gyöngyösi szárnyon kezdődött meg, de ez háttérbe szorult a fővonal munkálataihoz képest is. A Vasútépítészeti Igazgatóság a közlekedési minisztériumnak ígéretet tett, hogy 1870 március közepéig a szárnyvonalakat is át fogják adni. Az építők tartották az ígéretüket, így a MÁV újabb vonalrésszel bővült: 1870. március 16-én bekapcsolták a hálózatba a Vámosgyörk - Gyöngyös közötti szakaszt. A vasútra leginkább rászoruló Egernek még mindig várnia kellett. Beadványaikkal ostromolták a minisztériumot: 1869-ben a késedelmek okáról is tudomást szereztek: a szárnyvonal kiépítéséhez szükséges 450-500 000 Ft költség biztosításáról a törvényhozás nem gondoskodott...

Közben a Visontai Kovách László és érdektársai is kérelemmel fordultak a minisztériumhoz egy Eger - Poroszló közötti lóvasút kiépítésére. Ha meg tudták volna nyerni tervüknek a minisztériumot, akkor Eger kénytelen lett volna beérni 1870-ben lóvasúttal. Eger szerencséjére a szakértő bizottság csak a Füzesabony - Poroszló közötti szakaszra javasolta az engedélyek kiadását, csak annyit kértek a kivitelezőktől, hogy a pályát később gőzerejű vasúttá lehessen alakítani. Visontai

1872.október 1-e volt.

Végre megvolt a konkrét terv, megvolt a kivitelező, de az egriek ekkor kezdtek el azon vitatkozni, hogy hová épüljön a vasútállomás. A terv az épületet az érseki kertbe nyúlva helyezte volna, de ebbe az érsek nem egyezett bele, tiltakozásának a közlekedési miniszterhez írott levélben adott hangot. A városi sajtó is különböző véleményeket ütköztet, majd a huzavona után megállapodtak a vasútállomás jelenlegi helyében.

A pályaszakaszk építése 1871. késő őszén kezdődött el. Lassította a munkát az andornaki vonalrész kisajátítása. A helyi sajtó tudósítója tudni véli, hogy az ottani földbirtokos - Mocsáry Lajos -, olyan nehézségeket gördített a kivitelezések elé, melynek kiegyenlítése hosszabb időt vesz igénybe”.

Majd miután a töltést egész hosszában kiépítették, kiderült, hogy az áradások veszélye miatt az egészet pár lábbal följebb kell emelni.

Ennek ellenére kisebb csúszással a vasút elkészült, 1872. november 3-án átadták a forgalomnak.

Lemaradt Heves megye, illetve fejlődésbeli hátránya tovább nőtt az iparosodás terén előtte álló megyékkel szemben, s ebben nem kis részben a közlekedési helyzet a ludas. Mindezek ellenére nem lehet a városi vezetőséget hibáztatni, mert ők minden tőlük telhetőt elkövettek, csak az országos érdekek ellen kevés esélyük volt. Eger mindenestre bekapcsolódott az ország kereskedelmi vérkeringésébe, melynek pozitív kihatásait a későbbiekben tapasztalhatta.

125 éve épült tehát a Füzesabony - Eger szárnyvasút melynek születésnapját november 3-án ünnepeljük. Ebből az alkalomból október 20-án 10 órakor emléktáblát helyeznek el az állomás épületén.

A Füzesabonyi Híradó következő számaiban olvashatnak majd még a közlekedéstörténet érdekes eseményeiről, feltalálókról, találmányaikról.

# Füzesabony keleti iparterületének részletes rendezési terve

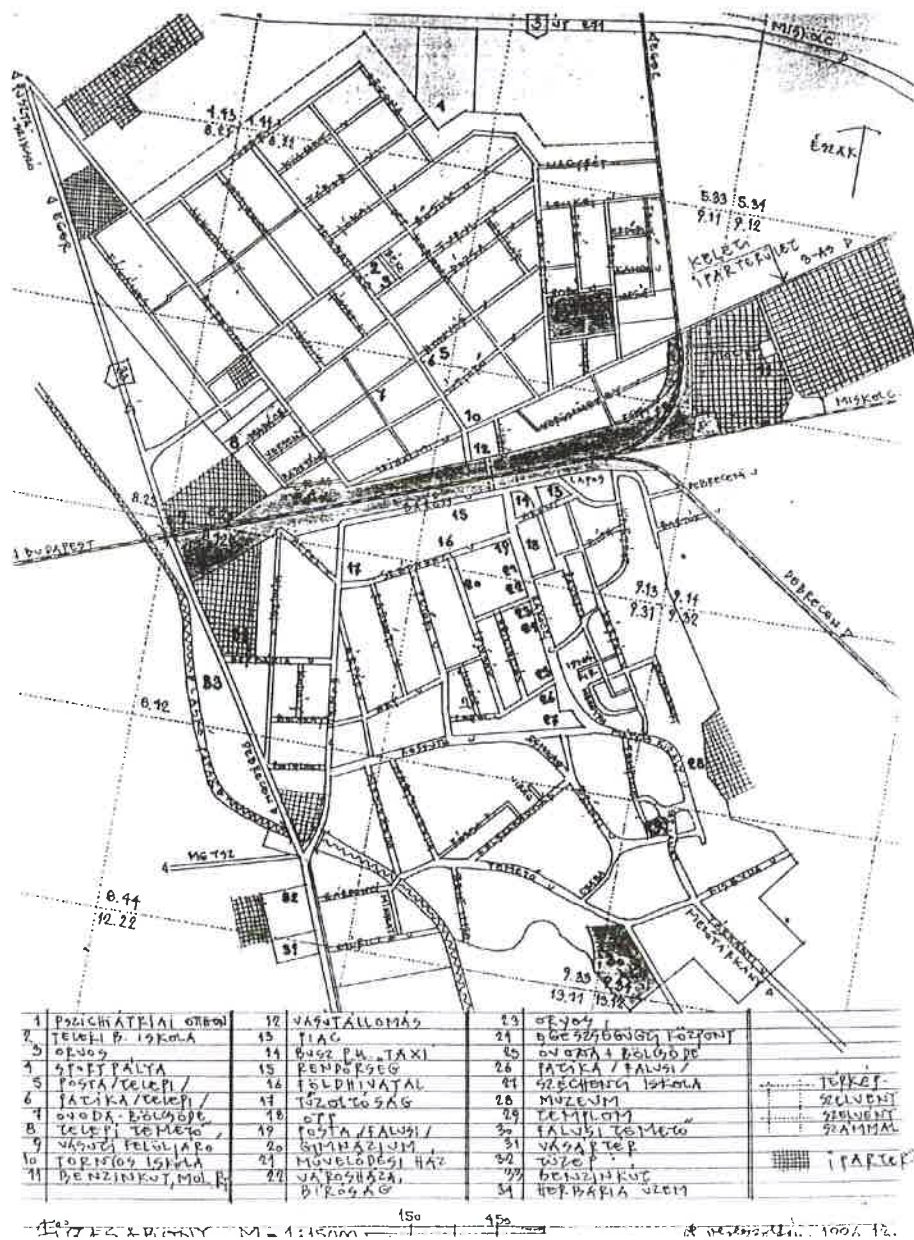
Füzesabony földrajzi elhelyezkedése révén kedvező helyzetben volt mindig. Nem véletlenül alakult ki az úgynevezett „füzesabonyi kultúra” ezen a vidéken. A település a magyarság történetében is megőrizte közlekedési kulcsszerepét, emiatt pusztult el többször is. A második világháború után a térség-szervező szerepe erősödött, járási székhely lett, később várossá vált. Ebbeli szerepéhez több évtizedes fejlesztő munka segítette.

1997. évben elkészült „Heves megye területfejlesztési koncepciója”, továbbá „Füzesabony és társult települései komplex terület- és településfejlesztési koncepciója”. Füzesabonyt mindkét tanulmány érinti. Az 1990-es évek gazdasági, területfejlesztési politikai változásai a város gazdasági életét megváltoztatták, illetve további változások várhatók. A térségi gazdasági hatás további erősödése mellett a város térségi központ szerepköre fog megnőni. Ennek gazdasági és településrendezési hatásaival a városnak nemcsak számolnia kell, hanem tudatosan elébe is kell mennie.

Az előbb említett kistérségi fejlesztési koncepció 10 települést sorol a füzesabonyi kistérségbe kb. 23 ezer lakossal. Ezek: Füzesabony, Besenyőtelek, Dormánd, Egerfarmos, Mezőszemere, Mezőtárkány, Poroszló, Sarud, Szihalom, Ujlőrincfalva. A gazdaságfejlesztési stratégia fő elemei: tőkehelyettesítés (élőmunka), mezőgazdasági feldolgozó ipar, beszállító ipar, turizmus, kereskedelem. A tanulmány 1.számú melléklete igen részletes, hasznos és megiszívlelendő projekteket tanácsol.

A koncepció területrendezési vonatkozásaként a területbiztosítás jelenik meg, szó szerint az ipari-raktár terület kijelölése. A város még ma is mezőgazdasági jellegű, ipara nem túl jelentős. A meglévő ipartelepei elsősorban a nyugati oldalon elszórtan települtek a 33-as út szomszédságába, közlekedési tengelyre kapcsoltnak. (Pl. textilhulladék feldolgozó, Herbária, Pikopack, Kenyérgyár, volt költségvetési üzem, OVIT-telep, járműjavító-mosó-értékesítő telep.) A volt ÉVIZIG a későbbi Állami Gazdaság telepe mellett új kis ipartelep jött létre. Jelentős ipari-raktár terület a MOL Rt. (volt ÁFOR) telepe a város keleti szélén.

Ennek keleti szomszédságában az általános rendezési terv tartalék iparterületet jelöl a belterületi határig érően. A területre



beépítési tervet ír elő. Az 1990-es években a város ipari tevékenysége alig fejlődött (pl. Szabó János Madách úti telepe, a RIMA-PACK telep a volt Mg.Tsz. telepén, Nyirbau aszfaltgyár a vásártér mellett, a PIKOPACK üzem kisebb fejlesztést hajtott végre). Több esetben is volt ugyan jelentkező új üzem létesítésére, de a megvalósításig ezek nem jutottak el. (Pl. malomipar, tejüzem, szerelőüzem stb.)

A külterületen is lehetőség lenne ipartelep kialakítására, természetesen belterületbe-vonás után. A külterületen a kavics, a lignitbányászat hozhat a jövőben e téren változást. Összefüggő, aránylag nagyobb iparterületre a város belterületén alig van hely. Szóba jöhető terület lehet: északon a Szociális Otthontól keletre eső rész, a MOL Rt. teleptől keletre, a Szihalmi úttól északra eső rész (jelenleg külterület).

A Budapest - Miskolc, illetve a Füzesabony - Debrecen vasútvonal keleti deltájánál a hidrogeológiai védőidom miatt nem lehet iparterület. A külterületen a már meglévő két nagy majorban (Agro-Füzes Rt., Termelőszövetkezeti I.sz.major) mezőgazdasági jellegű tárolás-feldolgozás elképzelhető. A külterületen újabb mezőgazdasági telephely létesítése szerepel a külterületi rendezési terv módosításában.

A keleti tartalék iparterület részletes rendezési tervi feldolgozását az előbb kifejtettek miatt szükségesnek tartva végeztem el. A terület belterület, szántó művelésű, Tsz. földhasználatú. A területet többféle villamosvezeték, termékvezeték szeli át. A tervezési terület északon a Szihalmi út (volt 3-as út), nyugaton a MOL Rt. telep, keleten a MOL Rt. szivattyútelepéhez vivő magánút, délen a Budapest - Miskolc vasútvonal melletti szántó, illetve az Eger csatorna határolja. A terület közel sík, enyhén lejt az Eger csatorna irányába. A terület a városi lakóterülettől kb. 450 méterre van. A terület közművel nincs ellátva. A legközelebbi vízhálózati pont a MOL Rt. telepen található, villamosenergia-vezeték, trafó van a területen, a Szihalmi úton a gázellátás megoldott. A közművek kiépítése lehetséges.

Az iparterületre ipari tevékenység (elsősorban kisüzemi), mezőgazdasági feldolgozó ipar - árusítással egybekötve -, raktározás, szintén eladással párosítva, javasolt. Tiltott a környezetszennyezéssel járó üzem létesítése, hiszen a min. 1000 méteres védőövezetbe esik a lakóterület. A telep nagyságára a terv pontos választ, az igények ismerete nélkül, nem ad. Többféle útfeltárás többféle telekosztással jár. Ezt a terv 8 lapon mutatja be. A teljes tervezési terület 175.165 m<sup>2</sup>-éből kb. 6-12 db ipari telek alakítható ki, melyek nagysága - az igény szerint - változhat.

A terv szabályozási lapján a közlekedés a Szihalmi útról indított új úton van tervezve. A jelenlegi 3-as útról a Szihalmi út jól megközelíthető, azaz az innen jövő forgalomtól a lakott terület mentesülhet. A közművek a szolgáltató vállalatok által szabott feltételekkel kiépíthetők. Mind az út, mind a közmű a leendő tulajdonosok költségére épül ki (víz, villany, gáz, telefon, szennyvíz, csapadékvíz, út).

Az iparterületek saját telken belül oldják meg a parkolást, 15 méteres elő-, oldalkertjük parkosított. A szabályozási előírásból kiemelhető, hogy csak megfelelő út és közmű kiépítése után lehet építeni, a környezetvédelem előírásait be kell tartani (technológiai hatások, hulladék eltávolítás, kezelés, járműforgalom stb.).

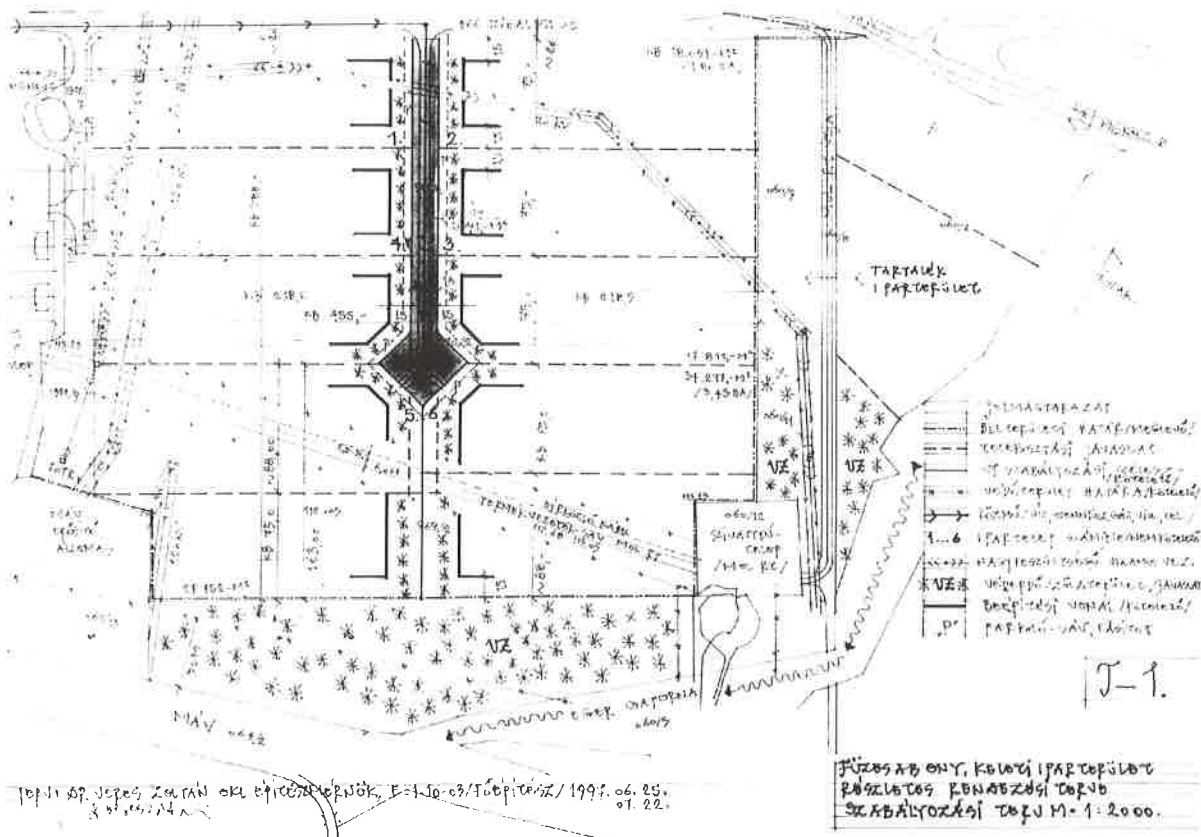
Költségbecslés ugyan nem tartalma a rendezési tervnek, de mellékletben szerepel a telekmegszerzés, az útépítés és a közmű létesítés költségbecslése (1997.évi).

A terv intézkedési javaslata utal a földtulajdon megszerzésére (a kisajátítás ez esetben nem lehetséges), a közös közmű-útépítés szükségességére (habár ez lehet többütemű is!).

A füzesabonyi keleti iparterület részletes rendezési terve a legnagyobb összefüggő iparterületre próbál javaslatot adni, ezzel „testközelbe” hozta az általános rendezési tervet. Ezen cikkben egyben a város ipari területi kérdésével általánosságban is szó esett, hisz az ipari munkahelyteremtés fizikai feltételei a helyben foglalkoztatás megoldását teremthetik meg.

A rendezési terv a település jelenlegi és jövőbeli életére kihatással van. Jóváhagyása előtt, az érintett szakhatóságokon kívül, a helyi társadalom véleményére is szükség van. Ezúton és ez esetben is a polgármesteri hivatal köszönettel veszi a lakossági véleményeket. A teljes tervanyag a hivatalban, az építési irodában megtekinthető, illetve ugyanott szóbeli felvilágosítást kaphatnak az érdeklődők. A terv testületi jóváhagyása ezek után várható.

Dr. Veres Zoltán  
városi főépítész



## Sikeres volt az abonyi állásbörze

A Heves megyei Munkaügyi Központ városi kirendeltségei szeptember utolsó hetében tartották állásbörzéiket, melyeken elsősorban a pályakezdők elhelyezkedési gondjain próbáltak segíteni a munkaügyi szakemberek, ám az ajánlatok, illetve az elhelyezkedést segítő programok nemcsak a fiataloknak szóltak. Füzesabonyban a környékbeli cégek standjai várták a munkanélkülieket, de egri, gyöngyösi és hevesi jövedelemszerző lehetőségekről is pontos információt lehetett kapni a helyszínen. Az első ízben megrendezett börzének otthont adó Művelődési Központban csoportos foglalkozásokon vehettek részt a tartós munkanélküliek és a fiatalok, de álláskeresési módszertani tájékoztatót is tartottak, valamint jogi tanácsokat is kérhettek az arra rászorulóknak. Az abonyi rendezvényen közel nyolcvan előzetes megállapodás született az elhelyezkedés tekintetében, de még aznap jó néhányan munkaviszonyt is létesítettek.

Szajlai Csaba

## Széchenyi-nap

Hagyományainkhoz híven intézményünkben idén is megrendeztük névadónk napját. Már hat éve annak, hogy mindig más-más módon ünnepelünk.

Ez alkalommal valami különlegessel rukkolt elő a tanári kar a diákok számára. A tanulók tizennyolc állomáson bizonyíthatták tudásukat és ügyességüket.

Minden osztály készített egy menetlevelet, melynek kapcsolódnia kellett Széchenyi életéhez, munkásságához: így lánchídépítéssel, keresztretjvényfejtéssel, Széchenyi családi körének és barátainak felismerésével, totó kitöltéssel, kirakós játékkal és papírhajó hajtogatással emlékeztünk meg a legnagyobb magyarról.

A 48-as szabadságharchoz fűződő dalokat is elénekeltük, és a feladatokhoz kapcsolódó elméleti kérdéseken is törtük a fejünket. Mindezeket pontokkal díjazták az állomásokon tanáraink. A korabeli Magyarország térképén városokat, folyókat és eseményeket kellett felismernünk és elmesélnünk.

Másnap az eredményhirdetésen kiderült melyik osztály tudta ezeket a feladatokat a legjobban teljesíteni, vagyis kik lettek a Széchenyi-nap győztesei. A szép, napsütéses őszi délelőttön vidáman jártuk be a város különböző részeit.

Hasznos, tanulságos és kellemes volt ez a nap!

Makai Boglárka  
Matina Anett  
Nagy Katalin  
8/c

## Népi kalendárium

## Az őszi jeles napjai

### Szeptember - Szent Mihály hava

1. Egyed: Ezen a napon lépnek szolgálatba a juhászok, a kondások, a szőlőpásztorok. A szőlőhegyen zárónap, ettől kezdve tilos szekérral, abroncsos edénnyel a szőlőhegyen járni. Megkezdődik a szőlőőrzés. A disznót hízóba fogják. Az Egyed napi időjárásból az egész őszi következtetnek.

5. Lőrinc: A lassan beköszöntő őszi utal, hogy ez a szabadban fürdés utolsó napja. A „Lőrinc” dinnye, körte már nem igazán ízes. Ezen a napon fordul az időjárás: ha szép idő van hosszú lesz az ősz. Lőrinc napja után a fás növények megállnak a fejlődésükben, és a kígyó is odvába bújik.

8. Kisasszony: Őszi pogány őszi kezdő nap. „Fecskehajtó” kisasszonynak is nevezik. E naptól kezdve indulnak útnak a fecskék és vándormadarak. Sok helyen a dióverés napja.

21. Máté: (- hete a pelyvahét) Ha ezen a napon tiszta az idő, jó lesz a szőlőből készült bor. Vetésre viszont Máté hete nem kedvező - a göcsöji szokások szerint.

29. Mihály: Őszi évnegyedkezdő nap. Európa szerte ismert a pásztorünnepe. Ezen a napon hajtják be a legtöbb helyen az állatot a faluba a hegyi legelőkről, ekkor lépnek szolgálatba az új pásztorok. Hideg vidékeken a téli halászat kezdete, a hegyi pásztorok farkasünnepe. Megszakad a fű gyökere, megszűnik a mézelés, a halak a víz fenekére húzódnak. Megkezdődik az őszi vetés. Ha ezen a napon még itt vannak a fecskék, újévig nem lesz hideg. A Mihály napi égdörgés szép őszt, de kemény telet jelent.

### Október

2. Leodgedár - Petra: Az első komoly lombhullató nap.

4. Ferenc: Hete a búzahét, vagy Ferenc hete - vetésre leginkább alkalmas. A lovakkal vagy ökörral gondosan megszántott, majd elboronált „megfogasolt” talajba került a vetőmag. A vetés napjának kiválasztása nagy körültekintést igényelt. Holdfogytával például tilos volt a vetés. Ennek oka a hasonlósági mágia. A feltételezés szerint hasonló hoz létre. Azért kell a búzát is a hold növekvő szakaszában vetni, mert akkor a holddal együtt a búza is szépen, egyenletesen fog nőni. A hasonlósági mágia szerint a menyasszonynak is azért kellett sok vidéken az esküvő után belenéznie a kormos szabadkéménybe, hogy barna szemű gyermekei legyenek.

A gabonásveremből kiszedett, gondosan kiválogatott vetőmagot előző este meszes vagy rézgálicos oldatban gombaölővel, csávázták (ez a gabonaüszög elleni védekezésül szolgált). E mosás arra is jó volt, hogy kissé megpuhult gabonamag a földbe kerülve gyorsabban kezdjen csírázni. Erdélyben szokás anyatejet is keverni hozzá, hogy a búza tiszta, tejes legyen.

A vetés művelete valóságos szertartás volt. A magvetőnek előző este tetőtől talpig meg kellett mosakodnia, tiszta ruhát húznia, s csak így kezdhetett a munkába. Az is előfordult, hogy zsebébe fokhagymát tett a boszorkányok rontása elleni védekezésül.

A 19. századtól a vetésnek szántással készítették elő a talajt.