

A Pécsi Bányavasutak gazdasági szerepe az iparvidék történetében 1854 és 1944 között

Dr. Bércesi Richárd PhD

történész (MA), történelem-, hon-, és népismeret szakos tanár (MA)

e-mail: richard.bercesi@gmail.com

Absztrakt

Az Első Dunagőzhajózási Társaság (a továbbiakban: DGT) által a Mohács-Pécsi Vasút (a továbbiakban: MPV) mellékvágányaiként, a történelmi Magyarország első iparvasút-hálózataként megépült Pécsi Bányavasutak 1854–1944 közötti gazdasági szerepének bemutatása.

A szakirodalmakban és a dokumentumfilmek többségében a vonalak szinte csak említésként jelennek meg, holott azok nélkülözhetetlen szerepet töltek be a pécsi bányavidék működtetésében a szénszállítmányok célba juttatásával.

Kulcsszavak: DGT, szénbányászat, Pécsi Bányavasutak

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.1.4>

1. BEVEZETÉS - A PÉCSI KÖSZÉNBÁNYÁSZAT A DGT MEGJELENÉSE ELŐTT (1769-1853)

Az 1750-es évektől Európához hasonlóan, a Habsburg Birodalomban is kezdetét vette az ipari fejlődés, amely jelentős ösztönzést adott arra, hogy kőszénbányák nyíljanak Magyarországon. A bécsi Udvari Kamara rendeletei is elősegítették a folyamatot azzal, hogy a lelőhelyek felfedezői állami támogatásban részesültek, a szénvagyonnal rendelkező városokat pedig kötelezték a felhasználásra (Babics, 1952. 7-9.o.).

Az első ismert mecseki szénlelőhely a Pécs-Bányateleptől délre található Feketehegy volt, amit 1769-ben fedezett fel Kriffka Ferenc Xavér nyugállományú lovaskapitány (Kiss és Pálffy, 1993. 42.o.). A Kamara megvizsgálta a helyszínt, és az elkészített szakértői vélemény kiváló minősítést adott a mecseki (pécsi) feketekőszénnek (Szirtes és Vargha, 2002. 7.o.).

A bécsi udvar eleinte fenntartásokkal kezelte a pécsi szén ügyét, mivel féltek attól, hogy az majd konkurenciát jelent az Osztrák Örökös Tartományok iparának. II. József (1780-1790) német-római császár és magyar király 1782-es rendelete azonban már a szemlélet és az álláspont megváltozását jelentette, mivel kötelezővé tette a nemesség számára a vármegyéjükben található kőszén és más éghető nyersanyagok fellelési helyének a bejelentését, valamint a nyilvántartásba vételét. Az uralkodó ezzel a rendelettel próbált meg fellépni a lelőhelyek birtokosaival szemben, akik továbbra is ellenállást fejtettek ki, mert nem akartak a földbirtokukról lemondani (Szirtes és Vargha, 2002. 7.o.).

A rendszeres termelés megindulását hátráltatta, hogy bár az igény már megvolt a felhasználására, a szállítás nehézsége miatt a pécsi feketekőszén mégis korlátozott volt. Az 1770-es/1780-as években leginkább csak a pécsi kisiparosok, valamint a tüzet használó mesteremberek fejtették a nyersanyagot a felszíni kibúváson a

Lámpásvölgyben és a Feketehegy környékén (Kiss és Pálffy, 1993. 42.o.).

Jelentősebb termelésre csak 1809-től került sor, amikor létrejött az „Első Pécsi Szénássó Téglá- és Tserép- és Mészégető Árendás Társaság”, amely vasgálic és timsóüzemet is létrehozott a hatékony, saját célú szénfeldolgozásra.¹ A társaság azonban az 1820-as évek közepén csődbe ment, mivel nem bírta a versenyt a konkurens polgári, valamint a vasasi kőszénbánya vállalkozásokkal (Kiss és Pálffy, 1993. 42.o.).

1807-ben az Udvari Kamara rendeletével a következő évtől Pécsen kapott helyet a Kincstári Bányagazgatóság,² amelynek feladatai közé tartozott a bányák nyilvántartása, a bányászok munkarendjének a betartatása, a művelés ellenőrzése, továbbá a jövőbeli új aknáknak megtervezése is. A munka élén Berks Péter³ állt, akinek a vezetése alatt megvalósult a mecseki kőszénlőhelyek teljes feltárása. Ezt követően támogatta az új területeken a bányák megnyitását. A feljegyzései arról tanúskodnak, hogy 1816 és 1840 között 53 db új bányát nyitottak, amelyekből 21 db még 1840-ben is termelt (Babics, 1952. 17-25.o.; Moró, 1988. 31.o.).

2. TERMELES ÉS SZÉNSZÁLLÍTÁS 1854 - 1914 KÖZÖTT: A DGT BIRODALMÁNAK A KIÉPÜLÉSE A PÉCSI BÁNYAVIDÉKEN

A legnagyobb mértékű változást az osztrák-magyar vegyes tulajdonban álló, az 1830-as években a dunai gőzhajózásban monopolhelyzetbe kerülő DGT megjelenése jelentette az iparág és a város számára. A nagyvállalat a mohácsi kikötőben horgonyzó gőzhajóinak keresett fűtésre alkalmas nyersanyagot, és erre a pécsi feketekőszén kiváló

minősége tökéletesen megfelelő volt (Sárközi és Tóth, 1985. 7-12.o.; Gőzhajó a Dunán, 2003-2004.); Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei, 2006.). A döntést elősegítette, hogy a szénmedence egyrészt hosszú időre, akár több évszázadra is elegendő nyersanyagot tudott a társaságnak biztosítani, másrészt pedig közel feküdt a felhasználóhoz (Völk, Ehm, Heilmeier és Ott, 6.o.; Grössing, Funk, Sauer és Binder, 1979. 6.o.).

A kitermelt feketekőszén kezdetben bosnyák bérfuvarosok szekerein szállították, de a magas fuvardíj, valamint az utak viszontagságai (az őszi-téli esőzések, a hó, a rossz látási viszonyok és a korai sötétedés) miatt már 1853-ban tervbe vették, a zavartalan és biztonságos lebonyolítás érdekében, egy saját tulajdonban álló vasútvonal kiépítését az ekkor felszentelt⁴ Andreas-Schacht,⁵ valamint az 1. ábrán látható mohácsi kikötő között (Huszár, 1998. 69-70.o.).



1. ábra: A DGT gőzhajói a Mohácsi kikötőben
(Archív felvétel, XIX. század közepe. Magyar Nemzeti Múzeum, Budapest)

A tervezet két részben valósult meg. Az első ütem végén, 1854. november 1-jén báró Alexander Bach belügyminiszter átadta a szénbánya és az Üszögi Rakodó⁶ között kiépült 5,7 km

1 Az első valódi kőszénbánya a mecseki kőszénmedencében, ahol már 1782-ben hozzáfogtak a kitermelt kőszén hasznosításához (Szirtes és Vargha, 2002. 7.o.).

2 Az 1823-ban létrehozott Pécsi Bányakapitányság jogelődje (Babics 1952. 16.o.).

3 Peter Maria von Berks (Berks Péter, Bécs, 1770. - Pécs, 1845.): Bányamérnök. (Kiss és Pálffy, 1993. 43.o.).

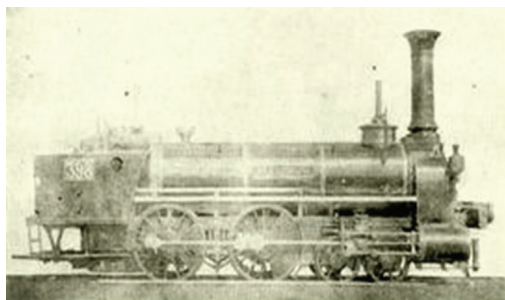
4 A DGT-korszakban megnyitott pécsi szénbányákat nem állami tisztviselők avatták, hanem személyesen a pécsi püspök szentelte fel őket. Az 1950-es évektől a kommunista államberendezkedés fokozatosan háttérbe szorította a szakralitást a kőszénbányászatban, így végül ez a hagyomány is kiveszett az iparvidéken, átadva helyét a világi (állami) ünnepségeknek (Márfi-interjú. Interjúkészítés: 2013. október 10.).

5 1853 és 1867 között: Andreas-Schacht, 1867 után: András-akna. Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni. A névváltozás szimbolizálta az osztrák-magyar dualizmust, és megelőlegezte a magyar nemzetállamiság fogalmának a gyakorlatba való átkerülésére irányuló törekvéseket (JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; Grössing et al., 1979. 6.o.; Pesti, 2004. 12.o., 13.o.).

6 1854 és 1912 között: Üszögi Rakodó, 1912 után: Pécs-Üszög. Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni (JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.).

hosszú szakaszt,⁸ amit a kivitelezés második (és egyben záró) lépcsőfokaként, Mohácsig 55 km-rel meghosszabbítottak. Az így létrejött MPV-t 1857. május 2-án avatták fel (Grössing et al., 1979. 7.o.; Huszár, 1993. 50.o.; Hafner, 2005. 104-109.o.; Pálffy, 2007. 215-217.o.).

Az 1854 és 1914 közötti első időszakban a szén-szállítás két műszakban zajlott, reggel 6 és este 10 óra között. A szerelvény egy, a 2. ábrán látható belga gyártmányú gőzmozdonyból, valamint négy osztrák, önürítő vagonból állt (Huszár 1993. 50.o.; Szirtes, 1999. 150-162.o.; Völk et al., 2004. 7.o.).



2. ábra: A DGT belga gyártmányú gőzmozdonya (1854-1914).
(Archív felvétel, XIX. század második fele.
Forrás: Magyar Nemzeti Levéltár Országos
Levéltára, Budapest)

1854 és 1866 között folyamatosan emelkedett az Andreas-Schachton kitermelt, majd a vasúton a 3. ábrán látható Üszögi Rakodón át Mohácsra szállított feketekőszén mennyisége (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

Ez a mennyiség 1854-ben 2000 tonna,⁹ 1855-ben 10 000 tonna, 1860-ban 110 000 tonna, 1866-ban pedig már 200 000 tonna volt. Ebből 10% Pécs városát illette, amit a Mohácsra való továbbindulás előtt mértek ki a szállítmányból (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

Problémát jelentett azonban, hogy a szénszállítás megkezdését követően, a vágányok két oldalán hamar „szénpúpok” alakultak ki, mivel a



3. ábra: Az Üszögi Rakodó (1854-2004, 1910-től: Pécs-Üszög) a XIX. század végén.
(Archív felvétel XIX. század közepe.
Magyar Nemzeti Múzeum, Budapest)

kocsik teteje nyitott volt. A menetszél minden alkalommal fújta le róluk szénport, amely lerakódott a sínpar mellé. Ez komoly gondot okozott a vállalatnak, mert az aznapi szállítmányok 15-20%-át így veszítették el. Próbálták orvosolni a problémát, hogy meggátolhassák, vagy legalább kompenzálhassák a rázkódás során elvesztett szén mennyiségét. Az egyetlen megoldás a vagonok tetejének a lezárása lett volna, ez azonban a széntároló siló kialakítása miatt nem volt ideális, mivel felülről engedték bele a nyersanyagot a kocsikba. A DGT saját vizsgálatai során kiderült, hogy több költséggel járt volna a rendszer megváltoztatása, mint amennyi szén



4. ábra: András-akna (1853-1971), előtérben a bányavasút (1854-1971), az éppen induló gőzmozdony vontatta szerelvényt (1854-1914). (Pécs-Bányatelep. Színes képeslap, 1860-as évek második fele. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

⁷ 5720 m (Babics, 1952. 50.o.; Zsámboki, 1995. 22.o.; Kéri Nagy, 2010. 7.o.).

⁸ 1854 és 1867 között: Andreas-Schacht iparvágány, 1867 után: András-akna iparvágány. Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni (JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; Babics, 1952. 50.o.).

⁹ A teljes évi 5000 tonna, de a vasutat csak az év utolsó két hónapjában tudták használni (MNL OL DGT Z 1485 76. csomó, 49. tétel.).

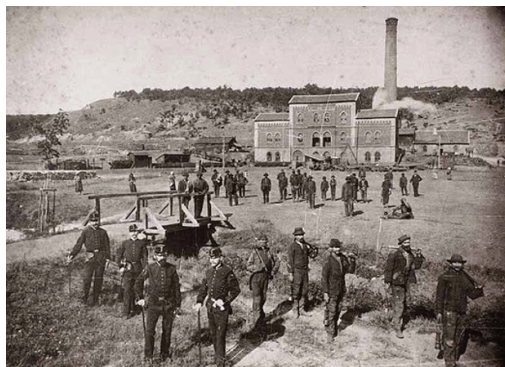
vesztettek a 4. ábrán látható Andreas-Schacht és a Mohács közötti út során. Ezért végül az átalakítási terveket elvetették (Major, 1988. 71.o.).

Az első akna megnyitását követően a társaság sorra felvásárolta a Pécs-Bányatelepen működő kis magánbányákat, és fokozatosan kiépítette a „birodalmát”.¹⁰ Elsőként 1855-ben a saját üzeme tőzszomszédságában lévő Karolina-aknát vásárolta meg a pécsi Riegel Antaltól. Még ugyanabban az évben bérbe vette a Hechtl és Társa cégesoport érdekeltiségebe tartozó szénbányákat Káposztásvölgyben, valamint Nagybányaréten. 1857-ben ezek az ipari létesítmények is a birtokába kerültek, a szomszédos Cassian-, valamint Franz Josef-Schachttal¹¹ együtt (Babics 1952. 50.o.; Grössing et al., 1979. 19.o.).

A gyenge versenytársak semlegesítése mellett az 1860-as évek közepétől újabb bányanyitásokra is sor került, mivel a DGT ugyan 1856-ban elvesztette a privilégiumát a dunai gőzhajózásban, ennek ellenére azonban a hajóállománya folyamatosan bővült. Így még több nyersanyagra volt szükségük (Grössing et al., 1979. 21.o.; Huszár, 1998. 70.o.; Völk et al., 2004. 20.o.). Ez magával vonzotta a vasútfejlesztés folytatását is. 1867-ben az ekkor felszentelt Schroll-aknát kötötték össze az Üszögi Rakodóval (Dosch, 2009. 7-9.o.), a már meglévő András-aknai vonalból való 1,5 km-es kiágaztatással.¹² (5.ábra)

A vasút hossza a közös szakasszal együtt 5,7 km volt,¹³ (Babics, 1952. 50.o.).

A második Pécs-bányatelepi szénbánya megnyitásakor csökkentették a termelés mértékét András-aknán. Átmeneti visszaesés következett be, ami azt jelentette, hogy összesen 180 000 tonna szenet szállítottak a vasútvonalakon. A következő évtől azonban már sikerült együttesen elérni a 200 000 tonna évi feketekőszén mennyiségét (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel).



5. ábra: Schroll-akna (1867-1926). (Pécs-Bányatelep. Archív felvétel, XIX. század vége. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A földtulajdonos Római Katolikus Egyház Pécsi Püspökségével való bérleti viták miatt némi késséssel, 1873. augusztus 16-án, az 1865-ben Mecsekszabolcs¹⁴ felszentelt, a 6. és a 7. ábrákon látható Ferenc József-, és György-akna is bekapcsolódott a vasúti szállításba,¹⁵ egy vadonatúj,



6. ábra: Ferenc József-akna (1865-1965). (Mecsekszabolcs. Archív felvétel, XIX. század vége. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányástörténeti Alapítvány)

¹⁰ Legnagyobb kiterjedését 1894-ben érte el, összes területe: 24 503 746, 571 m² (Sárközi és Tóth, 1985. 8.o.).

¹¹ 1867-től Ferenc József-akna, de ez a létesítmény nem azonos az 1865-ben, Mecsekszabolcsra felszentelt aknával (Sárközi és Tóth, 1985. 7.o.; Zsámboki, 1995. 21-22.o.; Pesti, 2004. 38.o.).

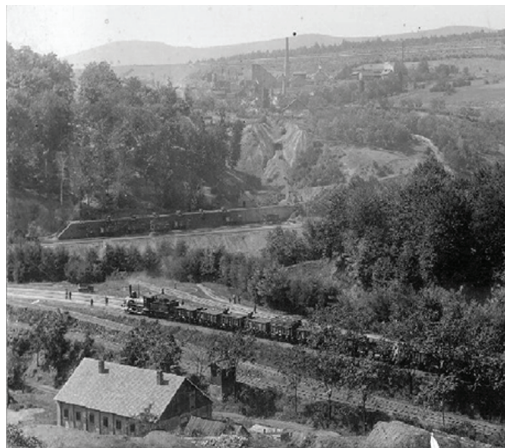
¹² 1867 és 1926 között: Schroll-akna iparvágány, 1926 után: Széchenyi-akna iparvágány. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni (JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; Babics, 1952. 50.o.).

¹³ 5700 m (Babics, 1952. 50.o.).

¹⁴ Eredetileg nem bányászkolónia, hanem Árpád-kori település volt (Grössing et al., 1979. 19.o.).

¹⁵ 1865 és 1873 között, a megállapodás aláírásáig szekereken szállították a szenet az Üszögi Rakodóig, ahonnan már vonattal vitték tovább az MPV-n (Sallay és Szirtes, 2004. 49-57.o.).

6,9 km-es¹⁶ vonal révén, amely a 8. és a 9. számú ábrákon lévő mecsekszabolcsi rendezőpályaudvaron ágazott el a két bánya irányába (MNL OL DGT Z 1359 k, 81. csomó, 133. tétel).



7. ábra: Ferenc József-, és György-akna bányavasútjainak elágazása a Mexikói Rakodóvágánnyal (1873-1963). A háttérben György-akna (1865-1969). (Mecsekszabolcs. Archív felvétel, XIX. század vége. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



8. ábra: A mecsekszabolcsi rendezőpályaudvar. (Archív felvétel, XIX. század vége. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



9. ábra: A DGT belga gyártmányú gőzmozdonya a mecsekszabolcsi rendezőpályaudvaron. (Archív felvétel, XIX. század vége. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

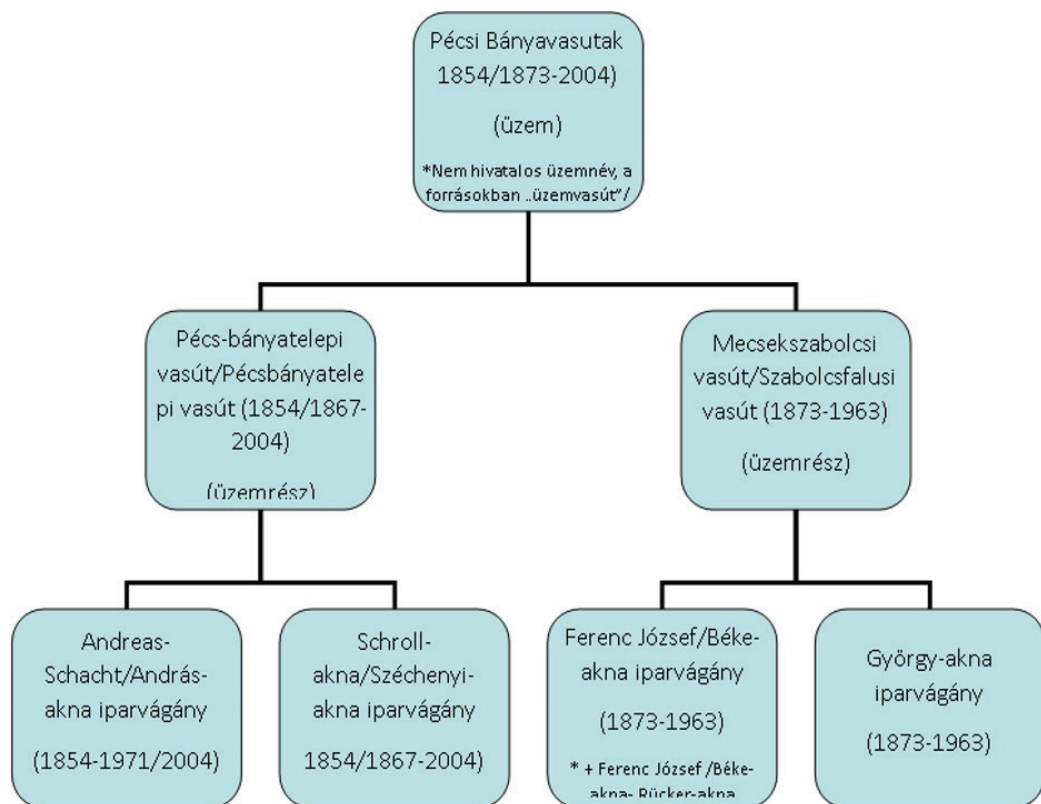
Az átadással lezárult a DGT négy iparvágányból álló vonalhálózatának, a „Pécsi Bányavasutaknak”¹⁷ a kialakulása, amely (az MPV-hez hasonlóan, annak mellékvonalaiként) önálló üzemegységként lett a vállalat szerves része. Az üzem belső struktúrája két részre oszlott, a „Pécs-Bányatelepi”, valamint a „Mecsekszabolcsi Vasútra” (Gőzhajó a Dunán. 2003-2004.; Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. 2006.). Az előbbihez tartoztak András-, és Schroll-akna, az utóbbihoz pedig Ferenc József- és György-akna iparvágányai, amely 1881-ben kiegészült a Ferenc József-, és a Thommen-akna közötti 2,2 km-es mellékvágánnyal (MNL OL DGT Z 271 b, 30. csomó, 37. tétel.; Babics 1952. 50.o.; Göndöcsné Báta, Szirtes és Szirtes, 2000. 9.o.).

A vonalak az Üszögi Rakodónál mellékvágányokként kapcsolódtak be az MPV-be, tovább növelve ezzel az állomás kiemelt szerepét (Grössing et al. 1979. 21.o.; Huszár 1993. 12.o., 1998. 71.o.; Szirtes 1999. 150-162. o.; Völk et al., 2004. 23.o.; Pálffy 2007. 215-217.o.).

A Pécsi Bányavasutak üzemegységének a belső szerkezetét a 10. ábra mutatja be:

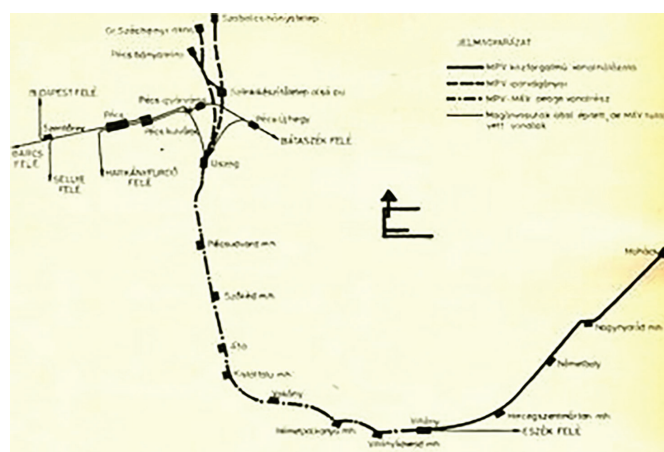
¹⁶ A vonal teljes hossza az Üszögi Rakodó, és a két szénbánya között egyaránt 6990 m volt, a mecsekszabolcsi rakodónál lévő elágazástól pedig 0,3 km (Babics, 1952. 50.o.).

¹⁷ Nem hivatalos üzemnév, a forrásokban (pl.: A DGT iratai, várostérképek) 1854 és 1914 között egyszerűen csak „üzemvasút”, 1914 és 1944 között pedig „villamosvasút” néven szerepel a vonalhálózat, illetve több esetben az annak részét képező iparvágányok is. A hálózat egészére utaló „Pécsi Bányavasutak” megnevezés a DGT bányászkolóniáinak a helyi lakosságának a körében terjedt el, és vált a napi szóhasználatban általánosan ismertté (JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; Sárközi és Tóth, 1985. 7.o.).



10. ábra: A Pécsi Bányavasutak üzemének a szerkezeti felépítése 1854 és 2004 között.
(Készítette: Bércesi Richárd)

A hálózat és az MPV területi kiterjedését 11. ábrán jelzett térkép szemlélteti:



11. ábra: A pécsi bányavidék és a Pécsi Bányavasutak (1854-2004) térképe. (Forrás: Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Budapest, 1923.)

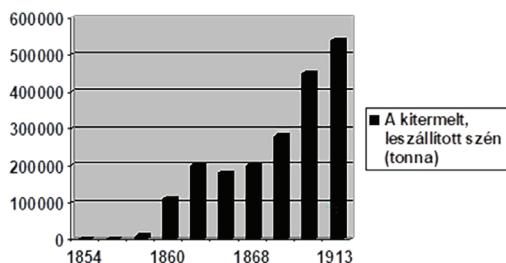
A vonalhálózat kialakulásának lezárulásakor, 1873-ban a DGT termelési mutatói alapján a négy bányától összesen 270 000 tonna szenet vittek le az Űszögi Rakodóig (MNL OL DGT Z 1359 k, 81. csomó, 133. tétel.).

Az 1867 és 1913 közötti időszakban drasztikus termelési (MNL OL DGT Z 1359 k, 81. csomó, 133. tétel), illetve szállítmánybeli csökkenés (MNL OL DGT Z 1359 k, 81. csomó, 133. tétel.) az 1890-es évektől, a bérézés kérdése miatt kezdődő bányászsztrájkok idején volt (Szita, 1985a 157-168.o.), amikor az összes üzemegységben leállt a munka (MNL OL DGT Z 1359 k, 81. csomó, 133. tétel.), és a Pécsi Bányavasutak dolgozói is csatlakoztak az akciókhoz (Sárközi és Tóth, 1985. 9-10.o.).

A termelési mutató azonban ekkor is elérte a 450 000 tonnát (MNL OL DGT Z 1359 k, 81. csomó, 133. tétel).

Az utolsó békeévben, 1913-ban 540 000 tonna feketekőszén került a silókból a vagonokba (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel).

Az adatok közti különbségek a 12. ábráról is jól leolvashatóak:



12. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének az alakulása 1854 és 1913 között. (Forrás: MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.)

- * 1854: Andreas-Schacht/András-akna iparvágány átadása (Pécsbányatelep, első vasútvonal)
- ** 1867: Schroll/Széchenyi-akna iparvágány átadása (Pécsbányatelep, második vasútvonal)
- *** 1873: Ferenc József/Béke-akna és György-akna iparvágányok átadása (Mecsekszabolcs, harmadik és negyedik vasútvonal)

Az 1910-es évekre nyilvánvalóvá vált, hogy a megnövekedett termelés miatt szükség van a pécsi bányavidék üzemegységeinek a nagymértékű, átfogó fejlesztésére. A tervezéssel és a megvalósítással a bécsi cégvezetés Dr. Jaroslav Jičinský-t¹⁸ bízta meg (Mendly, 2000. 48-52.o.). (13. ábra)

A program kivitelezése 1910 és 1926 között, két részben zajlott (Szabolcs, 1989. 1-10.o.). Az első szakasz beruházásai elsősorban az egykori Üszögi Rakodót érintették, amely immáron Pécs-Üszög állomásként a korábbihoz képest is jóval nagyobb jelentőségre tett szert a szénszállításban (Mendly, 2005. 298-324.o.). A Dél-Dunántúl legnagyobb rendezőpályaudvarává válva ettől kezdve már képes volt a négy szénbányától érkező szerelvények egyidejű fogadására is

(MNL OL DGT Z 271 b, 30. csomó, 38. tétel.; Grössing et al., 1979. 22.o.; Völk et al., 2004. 26.o.; Kaposi, 2006. 110-116.o.).



13. ábra: Dr. Jaroslav Jičinský (1870-1959) cseh-morva bányamérnök, a DGT pécsi bányagazgatója, a társaságnak az 1910 és 1926 közötti, a bányavidék fejlesztését célzó programjának a kidolgozója, és lebonyolítója. (Családi felvétel, 1910-es évek. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A bányauzemek állomásaihoz hasonlóan 1911-ben egy mozdonyremíz¹⁹ is épült itt, hogy az esetleges műszaki hibákat minél hamarabb el tudják hárítani, és a szállítás állandóan biztosítva legyen minden vonalon. A pályaudvar vezető szerepére utal, hogy ez a 14. ábrán látható remíz volt a legnagyobb,²⁰ és a szerelvények is legtöbbször itt álltak (Az újhegyi üzem története 1914-1974., 1974. 9.o., 11.o., 26.o.).

¹⁸ Dr. Jaroslav Jičinský (Ostrava, 1870. április 9. – Prága, 1959. május 2.): Cseh-morva származású bányamérnök, később pribrami egyetemi tanár (Kiss és Pálffy, 1993. 48.o.).

¹⁹ „Műhely-garázs” (Szirtes, 2001. 26.o.).

²⁰ Összesen nyolc mozdony tárolására volt alkalmas (MNL OL DGT Z 271 b, 31. csomó, 40. tétel.).

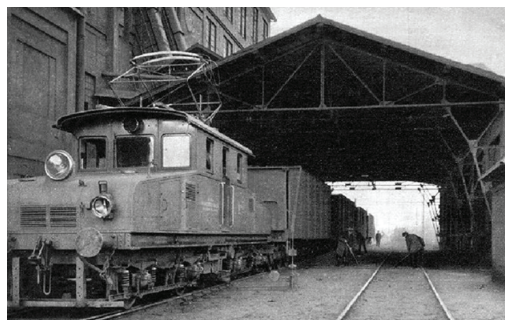


14. ábra: A mozdonyrész.
(Pécs-Üszög, Archiv felvétel, 1940-es évek.
Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki
Bányászati Múzeum)

Kiemelt pont volt a projektben a bányavasutak villamosítása (MNL OL DGT Z 271 b, 31. csomó, 41. tétel.) is, amely 1914. május-júniusban valósult meg (Pécsi Napló, 1914. április 16. 1.o.,3.o.; Grössing et al., 1979. 22-23.o.; Mendly, 2000. 53-55.o.; Dosch, 2009. 9.o.). A 15. és a 16. ábrákon látható szerelvények mindegyik vonalon a cseh Talbot cég által gyártott, kávébarna színű vagonokból, valamint a magyar Ganz és Társaság vállalat zöld színű villanymozdonyaiából álltak (Herring, 2000. 80-81.o.; Gőzhajó a Dunán. 2003-2004.; Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. 2006.), amelyekből összesen négyet vásárolt a DGT. A mozdonyokat a bányatulajdonos társaság nevének a feltüntetése mellett, római számjegyekből álló sorszámmal látták el, abból a célból, hogy meg tudják különböztetni, hogy mely bánya termelését szállítja az adott szerelvény.²¹ A számjelzések pályaszámként is funkcionáltak, mivel más azonosító jel nem volt a járműveken. A betűk és a számok aranyszínűek voltak (Mezei, 2002. 28.o.).

A vagonokból összesen 16 darabot szerzett be a DGT, amelyek egyenként 40 tonna súlyúak voltak, speciálisan szénszállításra tervezve. Mindegyik mozdonyhoz négy vagon tartozott. Önűritéses kocsik voltak, vagyis az oldalukon lévő ajtók felnyitásakor a nyersanyag egyszerűen kifolyt belőlük. Elődjeikhez hasonlóan a tetjük nyitott volt, így kilátszott a beléjük engedett feketekőszén (MNL OL DGT Z 272 b, 18.

csomó, 33. tétel.). A vásárláskor a döntéshozók próbálták figyelembe venni a továbbra is fennálló problémát, a rázkódás okozta szénhullást. Mivel erre nem találtak megoldást, ezért fontos szempont volt, hogy az új kocsik nagyobb térfogatúak legyenek az osztrák elődjeiknél, mert ha megszüntetni nem is, de a bővebb tárhely révén legalább valamelyest mérsékelni tudták a lepotyogó veszteséget (Major, 1988. 69.o.).



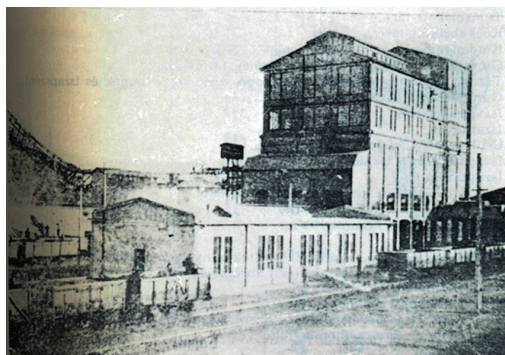
15. ábra: A magyar Ganz-villanymozdony (1914-1988) és a cseh gyártmányú Talbot-vagonok (1914-1989) alkotta egyik Pécs-bányatelepi szerelvény üritése Pécs-Üszögön, a szénszállítózónánál (1914-2009). (Archív felvétel, 1920-as évek. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



16. ábra: A magyar Ganz-villanymozdony és a cseh gyártmányú Talbot vagonok alkotta egyik szerelvény (1914-1963) a Mecsekszabolcsi bányavasúton (1873-1963). (Archív felvétel, 1940-es évek. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

²¹ Az I.-es sorszám András-aknát, a II.-es Schroll-aknát (majd 1926-tól Gróf Széchenyi István-aknát), a III.-as Ferenc József-aknát, a IV.-es pedig György-aknát jelölte. (MNL OL DGT Z 272 b, 18. csomó, 32. tétel.).

A pécs-üszögi pályaudvaron adták át a Jičinský-program első szakaszának a kulcsberuházásaként megvalósuló három legnagyobb létesítményt, a 17. ábrán látható szénosztályozót (1914), a 18. ábrán lévő első pécsi hő- és villamos erőművet (1915) (Cserta, 2005. 325-335.o.; Gőzhajó a Dunán. 2003-2004.; Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. 2006.), valamint az András-aknáról ide költöző, a 19. ábrán megörökített Briktgyár új épületét (1917) is (MNL OL DGT Z 1359 a, 9. csomó, 6. tétel.; Az újhegyi üzem története 1914-1974. 1974. 10-44.o.; Grössing et al., 1979. 23.o.; Mendly 2000. 56.o.; Völk et al., 2004. 26.o.).

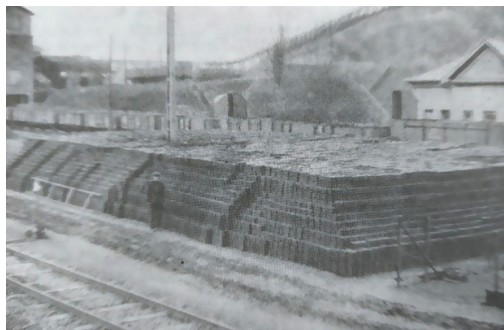


Az Újhegyi Szénmosó 1914 után

17. ábra: A szénosztályozó épülete (1914-2009) Pécs-Üszögön (1854-2004) az 1910-es években. (Archív felvétel, 1914. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



18. ábra: Az épülő első pécsi hő-, és villamos erőmű (1915-2016) Pécs-Üszögön (1854-2004). Előtérben az állomás és a Pécs-Bányatelepi vasút (1854-2004). (Színes képeslap, 1914. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



19. ábra: Elszállításra és értékesítésre váró 5 kilogrammos kész brikettéglák a Pécs - újhegyi vasúti rendező-pályaudvaron. A kép bal oldalán a szénosztályozó, a jobb oldalán pedig a Pécs-bányatelepi András-aknáról átköltözött Briktgyár (1917-1992) újonnan átadott épületének a részlete látható. (Archív felvétel, 1917. Forrás: Csorba Győző Könyvtár Helytörténeti Gyűjteménye)

A DGT korszakalkotó fejlesztéseinek a folytatását a történelmi események ezután több, mint fél évtizedre felfüggesztették (Jičinský, 1931. 28.o.; Grössing et al., 1979. 24.o.; Huszár, 1998. 72-75.o.; Völk et al., 27.o.).

3. TERMELÉS ÉS SZÉNSZÁLLÍTÁS 1914-1931 KÖZÖTT

Az első világháború 1914-es kitörésével az Osztrák-Magyar Monarchia hadigazdaságra állt át. Ennek jól látható jele volt az, hogy a vasúti közlekedést a szénbányák termeléséhez igazították, és első ízben a Pécsi Bányavasutak összes vonalán bevezetésre került az éjszakai műszak. Az aknában a felszentelésüktől fogva három műszakos munkarend volt érvényben. A háború kezdetén a DGT éves szénkitermelése 590 000 tonna. A legnagyobb volumenű nyersanyagszállításra a világégés közepén, 1916-ban került sor. Ebben az évben összesen 710 000 tonna szénrel megrakott szerelvény érkezett a pécs-üszögi szénosztályozóhoz (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

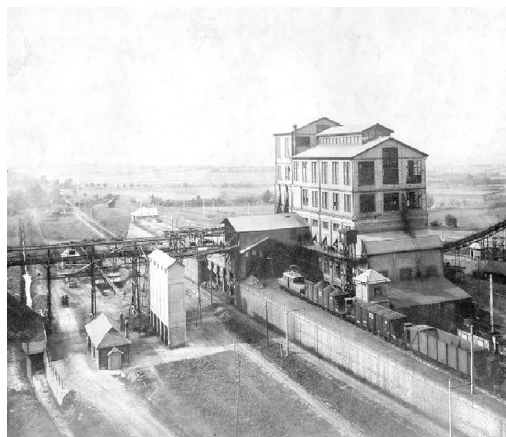
A katonai konfliktus vége felé több bányászstrájkra is sor került. Ilyenkor a szénszállítás szünetelt (Sárközi és Tóth, 1985. 10.o.; Szita 1985a 411-416.o.).

A világháború elvesztését követően, a Pécsre 1918 novemberében bevonuló szerb megszálló erők az általuk önkényesen, a város főterén kiáltott, és senki által el nem ismert, „Pécs-Baranyai Szerb Köztársaság” nevében lefoglalták a DGT összes üzemegységét, valamint ipari létesítményét. Ezt követően azonnal megindították a pécsi feketekőszén Belgrádba, *„jótételként az egységes délszláv nép ellen elkövetett bűnökért és az okozott károkért”* (Huszár, Révész és Vonyó, 1996. 216.o., 253.o.; Márfi, Nagy és Révész, 1996. 207-210.o.). A Pécsi Bányavasutak szerelvényein az értékes rakomány biztosítása céljából délszláv katonák őrködtek. Pécs-Üszögön a nyersanyag a megszokottak szerint a vagonokból először a szénosztályozóba került, ahonnan az MPV-n Mohácsra vitték tovább. Itt azonban a megszállók rácsatlakoztatták a kocsikat a Belgrád felé induló szerelvényre (Huszár, Révész és Vonyó, 1996. 215-236.o., 252-257.o.; Márfi, Nagy és Révész, 1996. 207-210.o.).

A szerbek a „jogos” szállítmány biztosítása céljából továbbra is fenn kívánták tartani a három műszakos, hadiipari termelési rendszert. Ez a kísérlet azonban kudarcot vallott, mivel a bányászok által vezetett, az összes üzemegységre áterjedő és állandósuló sztrájkhullámok folyamatosan bénították a munkát (Sárközi és Tóth, 1985. 10.o.). A megszállók több alkalommal is brutálisan léptek fel az ellenállókkal szemben, de így sem tudták teljesen helyreállítani a rendet (Huszár, Révész és Vonyó, 1996. 215-236.o., 252-257.o.; Márfi, Nagy és Révész, 1996. 207-210.o.), amelyet jól tükröz, hogy 1919-ben is csak 305 000 tonna szén került a Pécs-üszögi szénosztályozóba (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

Az első világháborút lezáró, 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés gazdasági része arra kötelezte a vesztes Magyar Királyságot, hogy a később meghatározott anyagi kárpótlás mellett, terményben és nyersanyagban is egyaránt jótételt fizessen a győztes nagyhatalmaknak, valamint a tőle jelentős területeket nyert Csehszlovákiának, Romániának és a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságnak. Ez utóbbi követelésére, a felsorolt nyersanyagok közé bekerült a pécsi feketekőszén²² is, amit az

országnak 11 éven át kellett a 20. ábrán látható pécs-üszögi szénosztályozóban és az azt övező rendező-pályaudvaron Belgrád számára elkülönítenie, majd a saját költségén leszállítania (Hornýák, 2010. 26-28.o.).



20. ábra: A szénosztályozó, és mosó épülete az 1920-as évek második felében. (Pécs-Üszög. Archív felvétel. Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A békekonferencián a szerb–horvát–szlovén küldöttség mindent megpróbált annak érdekében, hogy Pécs városát véglegesen a születőben lévő délszláv államhoz csatolják, amely a katonai és stratégiai szempontok mellett, az ipari létesítmények miatt is fontos volt számukra. Ez utóbbi elsősorban a DGT feketekőszénbányái feletti ellenőrzés megtartásának a szándéka volt. A nagyhatalmak a követelést elutasították, mire Belgrád válaszlépésként nem evakuáltatta a megszálló erőket a Dél-Dunántúlról, hanem továbbra is országa szerves részének tekintette a „Pécs-Baranyai Szerb Köztársaságot”. Végül az Antant nyomására 1921. augusztus 21-én kivonultak, és a várost Vitéz Nagybanai Horthy Miklós kormányzó csapatai vették birtokukba.²³ A magyar katonák érkezéséig azonban a távozók már csaknem az egész pécs-üszögi üzemet leszerelték, és a bányákat is szinte teljesen kifosztották (Grössing et al., 1979. 24.o.; Huszár, Révész és Vonyó, 1996. 215-236.o., 252-257.o.; Márfi, Nagy és Révész, 1996. 211-213.o.; Huszár, 1998. 76.o.; Völke et al., 2004. 28.o.).

²² 800 000 tonna jótétel (Hornýák, 2010. 25.o.).

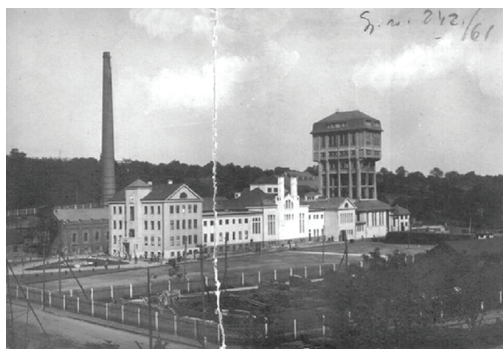
²³ Horthy cserébe végleg lemondott Nyugat-Magyarországról, amely „Burgenland” néven Ausztria részévé vált (Grössing et al., 1979. 24.o.; Völke et al., 2004. 28.o.).

A jóvátételi kötelezettségek teljesítése érdekében, a DGT minden üzemében fennmaradt a heti 7 napos, három műszakos munkarend. Hétvégenként, a Pécsi Bányavasutak négy vonalán az összes szerelvény a délszláv állam számára kitermelt nyersanyagot szállította. Ez a mennyiség 1920 és 1931 között az éves termelés 56%-át tette ki (Hornyák 2010. 26-28.o.). Ebben az időszakban 1923-ban került a legnagyobb mennyiségű szén a silókba, ekkor összesen 650 000 tonna nyersanyag hullott alá belőlük a vagonokba (MNL OL Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

A vállalatvezetés a délszláv megszállók távozását követően, a nehézségek ellenére folytatni tudta az első világháború miatt megszakadt, a pécsi szénmedence modernizálását célzó Jičinský-programot. A projekt második szakaszának a keretében, Pécs-Üszögön adták át a Központi Laboratórium I. számú épületét (1921), a villamos üzemet (1922) (MNL OL DGT Z 1359 e, 29. csomó, 59. tétel.), a DGT helyi kirendeltségeként funkcionáló irodaházat (1923),²⁴ valamint kibővítették a szénosztályozó (1925) és az első pécsi hő- és villamos erőmű épületét is (Az újhegyi üzem története 1914-1974., 1974. 17-18.o.). 1925-ben Fehérhegyen megkezdte a működését a Víztorony (Zsámboki, 1995. 25.o.).²⁵ Ekkor szentelték fel a két kulcsberuházásként megvalósuló új szénbányát, a 21. ábrán látható mecsekszabolcsi I. (Szent) István- (1925),²⁶ és a 22. ábrán lévő Pécs-bányatelepi Gróf Széchenyi István-aknát (1926) is. Utóbbi a kiürült Schroll-aknát váltotta fel (MNL OL DGT Z 1359 a, 9. csomó, 6. tétel.). A Víztoronyhoz hasonlóan a svéd vasbeton technológiával épült, a kontinens legmodernebb ipari létesítményei között számontartott aknatornyok Közép-Európában egyedülállóak abból a szempontból, hogy teljesen egyformák, „ikertestvérek” voltak (Grössing et al., 1979. 27-29.o.; Huszár, 1998. 77-78.o.; Mendly, 2000. 57.o.; Völk et al., 2004. 30-32.o.; Dosch, 2009. 33-34.o.; Gőzhajó a Dunán. 2003-2004.; Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. 2006.).



21. ábra: I. (Szent) István-akna (1925-).
(Mecsekszabolcs. Archív felvétel, 1925.
Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki
Bányászati Múzeum)



22. ábra: Gróf Széchenyi István-akna (1926-).
(Pécs-Bányatelep. Archív felvétel, 1926.
Forrás: Janus Pannonius Múzeum Mecseki
Bányászati Múzeum)

A DGT a dolgozóinak korszerű lakásokat is épített, megteremtve ezzel Meszespusztát, továbbá Ullmann-telep bányászkolóniáit (1922-1926), a pécs-üszögi üzem és az I. (Szent) István-akna melletti lakóövezetet (Szirtes, 2022. 121.o.), miközben Pécs-Bányatelep, valamint a városból teljesen különálló Mecsekszabolcs, Vasas²⁷ és Somogy községek²⁸ korábbi területét is kiterjesztette (Grössing et al., 1979. 29.o.; Völk et al., 2004. 32.o.; Huszár, 2005. 193.o., 197-198.o., 2007. 194.o.).

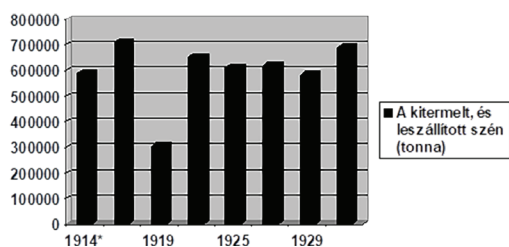
²⁴ A társaságnak a pécsi bányavidékre kihelyezett központja továbbra is András-aknán maradt (Az újhegyi üzem története 1914-1974., 1974. 33.o.).

²⁵ Ekkor még csak próbaüzem volt, a hivatalos, ünnepélyes átadásra 1926. okt. 24-én került sor (Dosch, 2009. 33-34. o.).

²⁶ Az 1925-ös felszentelésről a DGT-bányák közül egyedülként több fénykép is megmaradt az utókorra. Az ünnepségen a második pécsi látogatása alkalmával részt vett Vitéz Nagybányai Horthy Miklós, Magyarország kormányzója is, amelynek a keretében a föld alá ereszkedve megtekintette az új bányüzemet (Traj-intervjú, Interjúkészítés: 2014. augusztus 19.) Mecsekszabolcs-hoz hasonlóan eredetileg nem bányászkolónia, hanem Árpád-kori település volt (Grössing et al., 1979. 19. o.)

²⁸ Eredetileg nem bányászkolónia volt, első ismert írásos említése Zsigmond király (1387-1437) uralkodásának idejéből, 1406-ból való (Grössing et al., 1979. 19.o.).

I. (Szent) István-, és Gróf Széchenyi István-akna megnyitásával a termelési mutatók csak minimálisan növekedtek. 1925-ben 610 000 tonna, 1926-ban pedig 620 000 tonna kitermelt nyersanyag érkezett a pécs-üszögi szénszilóba. A stagnálást a bányászstrájkok mellett a Schroll-akna egyre kisebb termelése jelzi, amit csak valamilyest tudott mérsékelni a két új üzem. Az 1927-től csökkenő tendencia fokozódásában a sorozatos munkabeszüntetések mellett, az 1929-es nagy gazdasági világválság hatásai is tetten érhetők, mivel ebben az évben csak 583 000 tonna szenet termelt a pécsi bányavidék. A hadiipari termelés 1931-ben ért véget, 690 000 tonna éves szénmennyiséggel (MNL OL Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).



23. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének az alakulása 1914 és 1931 között.
(Forrás: MNL OL Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.)

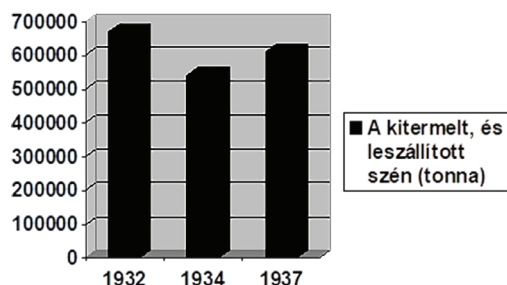
*1914: Az első világháború kitörésétől kezdve a jóvátétel törlesztésének a végéig heti 7 napos, három műszakos, éjjel-nappali szénszállítások a Pécsi Bányavasutak összes vonalán.

**1931: A haditermelés az év végén véget ér, újra két műszakos, heti 6 napos szénszállítások a Pécsi Bányavasutak összes vonalán.

4. TERMELES ÉS SZÉNSZÁLLÍTÁS 1931–1938 KÖZÖTT

A Pécsi Bányavasutakon a haditermelés 1931-es megszűnését követően, a „Nagy Háború” előtti időszaknak megfelelően visszaállították a két-műszakos szállítási rendszert, reggel 6 és este 10 óra közötti időintervallumban (Babics, 1952. 73.o.). Az első, békeévnél megfelelő termelési rendben, 1932-ben 670 000 tonna feketeköszet juttattak el a Pécsi Bányavasutak négy vonalán Pécs-Üszögre (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

A fellendülést azonban a Magyarországra is begyűrűző nagy gazdasági világválság visszavetette. 1933-tól drasztikus csökkenés tapasztalható, amelynek a mélypontja az 1934-es év volt, amikor az összes leszállított szénmennyiség 540 000 tonnára esett vissza. 1937-re a helyzet csekély mértékben javult, mert az éves szint már elérte a 610 000 tonna szenet (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.). (24. ábra)



24. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének az alakulása 1932 és 1937 között. (Forrás: MNL OL Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.)

Az 1920-as és az 1930-as években a bérkérdések miatt több bányászstrájkra is sor került, amely idő alatt a Pécsi Bányavasutakon sem közlekedtek a szerelvények (Sárközi és Tóth, 1985. 10-12.o.; Szita, 1985b 73-92.o., 157-158.o., 171-173.o., 223-290.o.).

5. A DGT ÉS A PÉCSI BÁNYAVASUTAK A NÁCIK „SZOLGÁLATÁBAN”, A BÁNYAVIDÉK SZOVJET HADIZSÁKMÁNNYÁ VÁLÁSA ÉS A TÁRSASÁG MEGSZÚNÉSE (1938-1945)

1938 ismét fordulóponthoz jelentett nemcsak a Magyar Királyság, hanem a DGT, és azon belül a Pécsi Bányavasutak történetében is. Március 12-én a náci Németország Führere, Adolf Hitler parancsára a német hadsereg, a Wehrmacht csapatai a hajnali órákban behatoltak Ausztria területére, és megszállták az országot. Az osztrák államot „Ostmark” néven bekebelezte a Harmadik Birodalom, megvalósítva ezzel a „Nagynémet egységet”. A DGT 51%-os tulajdonjoga így a náciakra, egészen pontosan Hitler helyettese, a Hermann Göring birodalmi

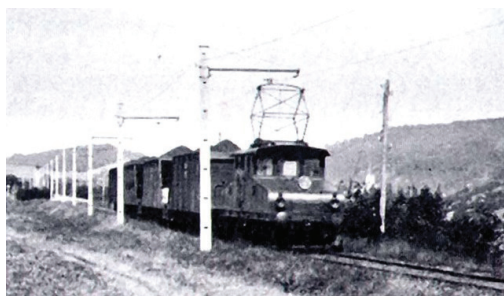
marsall vezette, és róla elnevezett nagyvállalatra, a „Reichswerke Hermann Göring AG.”-re²⁹ szállt, a felügyeleti jogot pedig az SS látta el. A történetek hatására másnap a cég megfélemlített magyar vezetői is azonnali hatállyal, egyöntetűen megszavazták a német vállalattal való egyesülést, amely azt eredményezte, hogy az önállóságát elvesztő DGT kénytelen volt (ekkor még hivatalosan békeidőben) Magyarországon is hadi célokra termelni, hogy megfeleljen a további hódításokra vágyó német szélsőjobboldali diktátor elvárásainak (Grössing et al., 1979. 33-35.o.; Sárközi és Tóth, 1985. 12.o.; Huszár, 1998. 79-80.o.; Völk et al. 2004. 41-43.o.).

A szénbányászati termeléshez igazodva ismét három műszakos, nyolcórás munkarend került bevezetésre a Pécsi Bányavasutak összes vonalán, amely egészen az 1989-es rendszerváltásig megmaradt (Grössing et al., 1979. 35.o.; Krisztián, 1987. 29.o.; Völk et al., 2004. 43.o.; Huszár, 2013. 89-91.o.).

A DGT mutatóiból kiderül, hogy 1938-tól kezdve drasztikus emelkedés vette kezdetét a felgyorsított szénkitermelésben, bár ekkor még csak 730 000 tonna volt a leszállított éves mennyiség. 1940-ben ez az arány az egész vállalatot megbénító, legnagyobb bányászsztrájk (Szita, 1985b 335-348.o.) ellenére is elérte a 825 000 tonnás értéket (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

A haditermelés eredményeképpen a DGT már 1941-ben évi 850 000 tonna szénrel termelési csúcstól könyvelhetett el. 1943-ban ezt az eredményt tovább javította a vállalat, amely a történetének az abszolút legnagyobb arányú feketekőszén mennyiségét, 880 000 tonnát termelt (Huszár, 1998. 81-83.o.), majd szállított le az iparvágányokon Pécs-Üszögre (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.). amit a 25. ábra fotója is megörökített. Ennek is köszönhető, hogy ebben az évben a négy szerelvénnyel összesen 1131,566 kilotonna nyersszénrel érkezett a szénelosztóhoz, amelyből 874,8 kilotonnát használt fel háborús célokra a Harmadik Birodalom (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.).

1944. március 16-án a Wehrmacht a „Fall Margarethe II.”³⁰ keretében megszállta addigi



25. ábra: Szénzállítmánnyal érkező szerelvénnyel a második világháború idején a Mecsekszabolcsi Vasúton. (Meszespuszta és Mecsekszabolcs határánál, a mai Kishegyi dűlő és a Kavicsos út találkozási pontjánál. Archiv felvétel, 1940. Forrás: Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Vármegyei Levéltára)

szövetéséget, Magyarországot, amely hadszínterré változott. Hitler és Göring a termelési rátát az 1943-as szint duplájára irányozta elő, amely irreális követelés volt, és csak azt érték el vele, hogy a számukra legkritikusabb helyzetben, a szovjet előrenyomuláskor állandó sztrájkok bénították meg a működést (Babics 1952. 73.o.; Sárközi és Tóth, 1985. 12.o.).

A termelés drasztikusan visszaesett, de még így is elérte a 700 000 tonna mennyiséget (MNL OL DGT Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.). Az adatokat jól szemlélteti a 26. ábra.

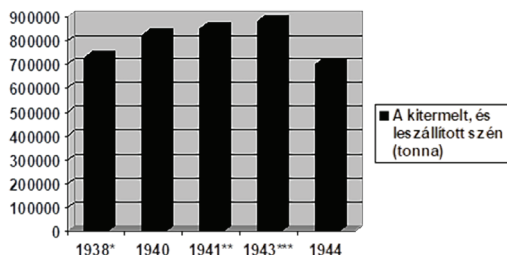
Ősszel amerikai légitámadás érte Pécs-Üszögöt (Az újhegyi üzem története 1914-1974., 1974. 44.o.), amelyben az első pécsi hő- és villamos erőmű déli blokkja is megsérült, komoly zavarokat okozva a működtetésében. A problémát annak ellenére sem sikerült a háború végéig elhárítani, hogy az SS erőszakkal kényszerítette a környékbeli civil lakosságot (köztük a gyerekeket is) a károk helyreállítására (Cserta, 2005. 334.o.; Traj-interjú).

1944 november végén, a Pécsre való bevonulását követően a szovjet Vörös Hadsereg hadiszármányként lefoglalta a DGT összes bányaiüzemét, majd 1945 áprilisában a már csak névleg működő társaság Magyarországon végleg megszűnt létezni (Sárközi és Tóth, 1985. 12.o.).³¹

²⁹ Magyar fordításban: „Hermann Göring Művek Rt.”.

³⁰ Magyar fordításban: „Margareta II. - hadművelet”.

³¹ A DGT Ausztriában 1945-ben visszanyerte a függetlenségét, és egészen a 2000-es évek végéig működött. Hajóit azonban a magyarországi vizekről szovjet nyomásra kitiltották (Grössing et al., 1979. 40.o.; Huszár 1998. 84.o.; Völk



26. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének az alakulása 1938 és 1944 között. (Forrás: MNL OL Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.)

*Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) 1938 és 1944 között nem önálló vállalat, közvetlenül a náci Németország irányítása alatt áll, az „Aktiengesellschaft Reichswerke Hermann Göring” részeként. Haditermelésre való áttállás, heti 7 nap, három műszakos szénszállítások a Pécsi Bányavasutak összes vonalán.

** 1941: A DGT első szénkitermelési csúcsa

***1943: A DGT második szénkitermelési csúcsa (1131,566 kilotonna)

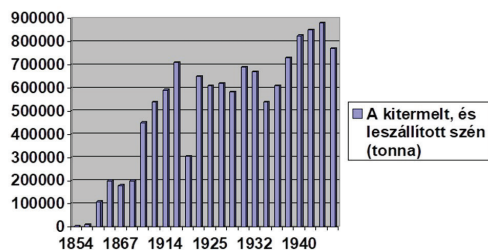
6. ÖSSZEGZÉS

A DGT által a történelmi Magyarország első iparvasút-hálózataként az 1854 és 1873 között létrehozott Pécsi Bányavasutak üzemegysége a technikai és közlekedéstörténeti eredményei mellett kulcsfontosságú gazdasági szereppel is bírt, mivel 1854 és 1944 között a vasút jelentette a kapcsolódási pontot a regnáló bányatulajdonos vállalat számára a szénmezők, a pécs-üszögi feldolgozóüzemek, valamint a mohácsi kikötő között. Ezt a megállapítást támasztják alá a kitermelt, és elszállított szén mennyiségét rögzítő statisztikák is, amelyek egyben a hálózat történetének a számszerű beszámolóit.

A 27. ábra diagramja egyben láttatja a DGT-korszakban kitermelt és a Pécsi Bányavasutak vonalhálózatán leszállított szén mennyiségét.

Az iparvágányok azonban nemcsak Pécs városának, hanem Magyarország történelmének is a szerves részét képezték, mivel a Pécsi Bányavasutak üzemegysége a vizsgált korszakban nemcsak az országos, hanem több alkalommal még a nemzetközi nagypolitika színpadán is megjelent, méghozzá főszereplőként. A pécsi szénmezőhöz hasonlóan a regionális államok, majd az

európai nagyhatalmak is vetélkedtek a birtoklásáért, amelynek az eredményeként a vonalhálózat második világháború végén a DGT-vagyron részeként a Szovjetunió hadiszákmányává vált.



27. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének alakulása 1854 és 1944 között. (Készítette: Bércesi Richárd. Forrás: MNL OL Z 1485, 76. csomó, 49. tétel.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Az újhegyi üzem története 1914-1974. (1974) „Rudas László” háromszoros aranykoszorús szocialista brigád tagjai, Pécs. 9-26.
- [2] Babics A. (1952) A pécsvidéki kőszénbányászat története. Magyar Történelmi Társulat – Közoktatásügyi Kiadóvállalat, Budapest. 154-193.
- [3] Cserta P. (2005) Az újhegyi erőmű. In: Mendly Lajos (szerk.): A pécsi szénbányászat szerepe a város XX. századi fejlődésében. Bocz Nyomdaipari Kft., Pécs. 325-335.
- [4] Dosch, F. (2009) Bilder der Schifffahrt. 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Herausgeber und Verleger: Sutton Verlag GmbH, Erfurt. 7-9.o., 33-34.
- [5] Göndöcsné Bátaí R. – Szirtes B. – Szirtes G. (2000) Nem szól már a klopacska... Vasasi bányászlelékek. Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs.
- [6] Grössing – Funk – Sauer – Binder (1979) Rot-Weis-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG. Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien.
- [7] Hafner H. (2005) A Mohács-Pécsi Vasút. Pécsi Szemle Várostarténeti Folyóirat. 1(8): 104-109.

- [8] Herring, P. (2000) A vasút története. Panemex Grafo Budapest. 80-81.
- [9] Hornyák Á. (2010) Találkozások – Ütközések. Fejezetek a 20. századi magyar-szerb kapcsolatok történetéből. Bocz Nyomdaipari Kft., Pécs.
- [10] Huszár Z. (1993) A Mohács-Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. In: Ódor I. (szerk.): Tanulmányok Mohács történetéből. A település fennállásának 900. évfordulójára. Mohács. 205-218.
- [11] Huszár Z. – Révész M. – Vonyó J. (1996): Pécs a két világháború között. 1921-1945. In: MÁRFI Attila (főszerk.): Pécs ezer éve. Szemelvények és források a város történetéből (1009-1962). Pécs Története Alapítvány, Pécs. 215-236.o., 252-257.o.
- [12] Huszár Z. (1998) Pécs és a Dunagőzhajózási Társaság. Pécsi Szemle Várostitörténeti Folyóirat. 3-4(1): 69-84.
- [13] Huszár Z. (2005) A szénbányászat szerepe Pécs város fejlődésében a XIX. század végétől a második világháború kitöréséig. In: Szirtes Gábor- Vargha Dezső (szerk.): Mozaikok Pécs és Baranya Gazdaságtörténetéből. Tanulmányok. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara – Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs.
- [14] Huszár Z. (2007) Integrációs kísérlet a Duna-medencében a 19. század végétől a második világháború kezdetéig. Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DD-SG) története, pécsi bányászata, különös tekintettel a Társaság pécsi szociális és oktatási infrastruktúrájára. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar, Interdiszciplináris Doktori Iskola, Pécs. 87-91. <https://docplayer.hu/4537009-Huszar-zoltan-doktori-phd-disszertacio.html> (Letöltés: 2025. október 6. 19:44)
- [15] Huszár Z. (2013) A Duna vonzásában: Fejezetek az Első Dunagőzhajózási Társaság történetéből. Virágmandula Kft., Pécs. 205-218.
- [16] Jičinský, J. (1931) Die Pécs-Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1852-1931. Universitäts-Buchdruckerei „Dunántúl”, Pécs (Fünfkirchen).
- [17] Kaposi Z. (2006) Pécs gazdasági fejlődése. 1867-2000. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara, Pécs.
- [18] Dr. Kéri Nagy B. (2010) A mecseki szénbányások szerepe az 1956-os forradalomban. – A mecseki szénbányászat fejlődése, a bányások részvétele és szerepe az 1956-os forradalomban, különös tekintettel a munkástanácsokra. MONTAN-PRESS Rendezvényszervező, Tanácsadó és Kiadó Kft., Budapest.
- [19] Kiss József – Pálffy Attila (1993): A mecseki kőszénbányászat 1945-ig. In: Szirtes B. (szerk.): A mecseki kőszénbányászat. 1945-1991. I. kötet. Kútforrás Kft., Pécs, 1993. 41-79.
- [20] Dr. Krisztián B. (szerk.) (1987) A 200 éves mecseki szénbányászat történeti áttekintése. Múzeumi Füzetek 1. Mecseki Bányászati Múzeum, Pécs.
- [21] Major G. (1988) A mecseki feketekőszénkutatás perspektívái. In: Huszár Z. (szerk.): Babics András tudományos emlékülés. Múzeumi Füzetek 3. Mecseki Bányászati Múzeum, Pécs, 1988. 66-71.
- [22] Márfi A. – Nagy I. G. – Révész M. (1996) A dualizmus kori város és a szerb megszállás 3 éve. 1867-1921. In: Márfi A. (főszerk.) Pécs ezer éve. Szemelvények és források a város történetéből (1009-1962). Pécs története alapítvány, Pécs, 1996. 207-213.
- [23] Mendly L. (2000): Jaroslav Jičinský, a korszerű pécsi szénbányászat megteremtője. Pécsi Szemle Várostitörténeti Folyóirat. 2(3): 48-57.
- [24] Mendly L. (2005) Pécsújhegy. In: Mendly Lajos (szerk.): A pécsi szénbányászat szerepe a város XX. századi fejlődésében. Bocz Nyomdaipari Kft., Pécs. 298-324.o.
- [25] Mezei I. (szerk.) (2002) Magyar Vasúttörténeti Park. Ungarischer Eisenbahngeschichtspark. Hungarian Railway Heritage Park. MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Budapest.
- [26] Moró M. A. (1988): A reformkori pécsi társadalom és a mecseki bányászat. In: Huszár Z. (szerk.): Bányászat a Mecsekben. Múzeumi Füzetek 2. Mecseki Bányászati Múzeum, Pécs, 1988. 17-40.
- [27] Pálffy A. (2007) 150 éves a Mohács-Pécsi Vasút. Pécsi Szemle Várostitörténeti Folyóirat. 1(9): 215-217.
- [28] Pesti J. (2004) Pécs földrajzi neveinek eredete. Pécsi Szemle Várostitörténeti Alapítvány, Pécs.

- [29] Pécsi Napló, 1914. április 16. 1.o., 3.o.: Megérkeztek az új szénszállító vagonok Pécs-Üszögre.
- [30] Sallay Á. – Szirtes B. (2004) Ötvenhét akna Pécs határában. Pécsi Szemle Várostörténeti Folyóirat. 4(7): 49-57.
- [31] Szabolcs L. (1989) Dr. Jičinský Jaroslav. In: Szabolcs L. (szerk.): Mecseki Bányászati Múzeumi Füzetek 4. Szemelvények a múltból. Mecseki Bányászati Múzeum, Pécs. 1-10.
- [32] Szirtes B. (2001) A DGT egységes üzem-szerkezetének kialakulása. In: Szirtes B. (szerk.) Búcsúzik a mecseki szénbányászat emlékülés előadásai. A mecseki feketeköszén-bányászat szerepe és jelentősége. Komló, 2000. augusztus 29-30. Pécsi Hőerőmű Rt., Pécs. 25-36.
- [33] Szita L. (szerk.) (1985a) A baranyai-pécsi munkásmozgalom története (1867–1921). I. kötet. Baranya Megyei Levéltár, Pécs.
- [34] Szita L. (szerk.) (1985b) A baranyai-pécsi munkásmozgalom története (1921–1944). II. kötet. 1921–1944. Baranya Megyei Levéltár, Pécs.
- [35] Szirtes B. (1999) A pécsi szén útja az akná-tól a felhasználóig. Pécsi Szemle Várostörténeti Folyóirat. 2(2): 150-162.
- [36] Szirtes (Kos) B. (2022) Bányászélet. Egy pécsi bányászdinasztia a 19-21. században. Pro Pannónia Kiadói Alapítvány, Pécs.
- [37] Szirtes G. – Vargha D. (szerk.) (2002) Iparosok és bányászok a Mecsek-alján. Gazdaságtörténeti tanulmányok. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara – Pro Pannónia Kiadói Alapítvány, Pécs.
- [38] Völk, S. – Ehm, R. – Heilmeier, H. – Ott, K. (Red.) (2004) Abriss der Geschichte der Donau-Schiffahrt. Vom Biedermeier ins dritten Jahrtausend – Versunken in der blauen Donau. 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004. Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg e.V.
- [39] Zsámboki L. (1995) A mecseki kőszén bányászatának történeti áttekintése. In: Némédi Varga Z. (szerk.) A mecseki feketeköszén kutatása és bányaföldtana. In: Zsámboki L. (szerk.): Közlemények a magyarországi ásványi nyersanyagok történetéből VII. Miskolci Egyetem Központi Könyvtár és Levéltár, Miskolc. 13-32.

FORRÁSANYAGOK

- [1] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Építési osztály (1859-1948). Z 271 b, Pécsújhegyi üzemi létesítmények. Üzemi vasutak. 30. csomó, 37. tétel: *Ferenc József-, és Rücker-akna közötti keskeny nyomtávú iparvasút (1900-1904)*.
- [2] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Építési osztály (1859-1948). Z 271 b, Pécsújhegyi üzemi létesítmények. Üzemi vasutak. 30. csomó, 38. tétel: *A Központi szénélőkészítő telep rendező-pályaudvara (1912-1929)*.
- [3] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Építési osztály (1859-1948). Z 271 b, Pécsújhegyi üzemi létesítmények. Üzemi vasutak. 31. csomó, 40. tétel: *Pécsújhegyi vasútüzemi épületek (1913-1942)*.
- [4] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Építési osztály (1859-1948). Z 271 b, Pécsújhegyi üzemi létesítmények. Üzemi vasutak. 31. csomó, 41. tétel: *A bányavasutak villamosítása (1904-1938)*.
- [5] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Gépészeti osztály (1869-1949). Z 272 b, Szállítóberendezések. 18. csomó, 32. tétel: *Vasúti villanymozdonyok (1914-1946)*.
- [6] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Gépészeti osztály (1869-1949). Z 272 b, Szállítóberendezések. 18. csomó, 33. tétel: *Önürítő vasúti kocsik (1912-1923)*.
- [7] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányai-gazgatóságának iratanyaga, Bányai-gazgató (1851-1946). Z 1359 a, Általános iratok. Emlékeztetők (1913-1946). 9. csomó, 6. tétel: *Jahrbuch der Deutschen Verkehrs-Gewerkschaft Bezirksverband der Binnenschiffer 1913, Wien 1913*.

- [8] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 a, Általános iratok. Emlékeztetők (1913-1946). 9. csomó, 6. tétel: *Jahrbuch der Deutschen Verkehrs-Gewerkschaft Bezirksverband der Binnenschiffer 1925-1926*, Wien 1926.
- [9] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 e, Érdekképviseltek. 29. csomó, 59. tétel: *Magyar Bánya-, és Kohóvállalatok Egyesülete 1903-1936.: Az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület 1922. évi rendes közgyűlésének emlékére. Pécs, 1922. szeptember 3.*
- [10] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 k, Bányagazgatók iratai, 81. csomó, 133. tétel: *A DGT Pécs melletti köszénbányái: – A DGT kiadásában megjelent ismertetések.: Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Pécs melletti köszénbányái. A Magyar Orvosok és Természetvizsgálók XXVII. Vándorgyűlése tagjainak felajánlja a Társaság. A Társaság saját kiadása, Pécs, 1894.*
- [11] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 k, Bányagazgatók iratai, 81. csomó, 133. tétel: *A DGT Pécs melletti köszénbányái: – A DGT kiadásában megjelent ismertetések.: Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Pécs melletti köszénbányái. Az 1896. évi Millenniumi Budapesti Országos Kiállítás alkalmából a bányászat barátainak felajánlja a Társaság. A Társaság saját kiadása, Pécs, 1896.*
- [12] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 k, Bányagazgatók iratai, 81. csomó, 133. tétel: *A DGT Pécs melletti köszénbányái: – A DGT kiadásában megjelent ismertetések.: Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Pécs melletti köszénbányái. Az 1900-iki Párisi Világkiállítás alkalmából a bányászat barátainak felajánlja a Társaság. A Társaság saját kiadása, Pécs, 1900.*
- [13] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 k, Bányagazgatók iratai, 81. csomó, 133. tétel: *A DGT Pécs melletti köszénbányái: – A DGT kiadásában megjelent ismertetések.: Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Pécs melletti köszénbányái. Az 1900. évi Páncsovai Kiállítás alkalmából a bányászat barátainak felajánlja a Társaság. A Társaság saját kiadása, Pécs, 1905.*
- [14] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Bányagazgató (1851-1946). Z 1359 k, Bányagazgatók iratai, 81. csomó, 133. tétel: *A DGT Pécs melletti köszénbányái: – A DGT kiadásában megjelent ismertetések.: Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság Pécs melletti köszénbányái. Az 1907. évi Pécsi Országos Kiállítás alkalmából a kiállítás látogatóinak felajánlja a Társaság. A Társaság saját kiadása, Pécs, 1907.*
- [15] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, az Első Dunagőzhajózási Társaság Pécsi Bányagazgatóságának iratanyaga, Anyag- és szénosztály (1857-1947). Z 1485 76. csomó, 49. tétel: *Az Anyag-, és Szénosztály belső feljegyzései, névsorok, jegyzőkönyvek, mutatók (1919-1943): A DGT Szénbányavállalatainak munkáslétszáma, szén-, brikett-, és kokszttermelése (1853-1944).*
- [16] Sárközi Z. – Tóth R. (szerk.) (1985) *Bányászati Fondok. Repertórium. In: Levéltári Leltárak 83. Magyar Országos Levéltár, Budapest.*

EGYÉB, KIEGÉSZÍTŐ JELLEGŰ FORRÁSOK

- [1] Janus Pannonius Múzeum Pécsi Várostiténeti Múzeum: *Pécs Szabad Királyi Város térképei (1703-1946).*

DOKUMENTUMFILMEK

- [1] *Gőzhajó a Dunán.* (Rendezte: Somogyvári R., Videant Kft. 2003-2004.)
- [2] *Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei.* (Szerk.: Szijártó Ildikó. Történész szakértő, Narrátor: Huszár Zoltán. Pécs Tv, 2006)

ORAL HISTORY

- [1] Márfi Attila, a Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltárának (MNL BaVL) nyugalmazott főlevéltárosa, a Mecseki Szénbányák pécsújhegyi üzemének volt alkalmazottja, egykori pécsbányatelepi lakos. (Interjúkészítés: 2013. október 10.)
- [2] Traj Ferenc, a Mecseki Szénbányák nyugdíjas bányamérnöke, a Bányász Emlékekért Egyesület (BEE) alapító tagja és tiszteletbeli elnöke, meszesi lakos. (Interjúkészítés: 2014. augusztus 19.)



The economic role of the Pécs Mining Railways in the history of the industrial region between 1854 and 1944

Keywords: DGT, coal mining, Pécs Mining Railways

Presentation of the economic role of the Pécs Mining Railways between 1854 and 1944, which were built by the First Danube Steam Shipping Company (hereinafter: DGT) as the sidings of the Mohács-Pécs Railway (hereinafter: MPV), as the first industrial railway network in historical Hungary. In the literature and in the majority of documentaries, the lines appear almost only as a mention, although they played an indispensable role in the operation of the Pécs mining region by delivering coal shipments.

