

A Pécsi Bányavasutak gazdasági szerepe az iparvidék történetében 1944 és 1989 között

Dr. Bércesi Richárd PhD

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

e-mail: richard.bercesi@gmail.com

Kézirat benyújtva: 2026.02.25.

Kézirat elfogadva: 2026.06.22.



© Bércesi R.

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 1944-1989 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: gazdaságtörténet, szénbányászat, Pécsi Bányavasutak

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.4.1>

1. BEVEZETÉS – A PÉCSI BÁNYAVASUTAK A SZOVJETEK „SZOLGÁLTÁBAN” (1944-1950)

Az 1853 és 1944 között a pécsi bányavidéket irányító és az 1938-as Anschluss-szal a függetlenségét elvesztő, a náci Reichswerke Hermann Göring AG.¹ alá rendelt DGT vagyona a második világháború vége felé, 1944

novemberében a városba bevonuló szovjet Vörös Hadsereg hadizsákmányává vált. A kommunista diktátor, Joszif Visszarionovics Sztálin (ahogyan korábban Adolf Hitler is), a társaság 1943-ban elért termelési csúcsának a többszörösét várta el a lefoglalt bányauzemektől, így a szovjetek folytatták a németek által megkezdett rablógazdálkodást a Pécs-Bányatelepből,²

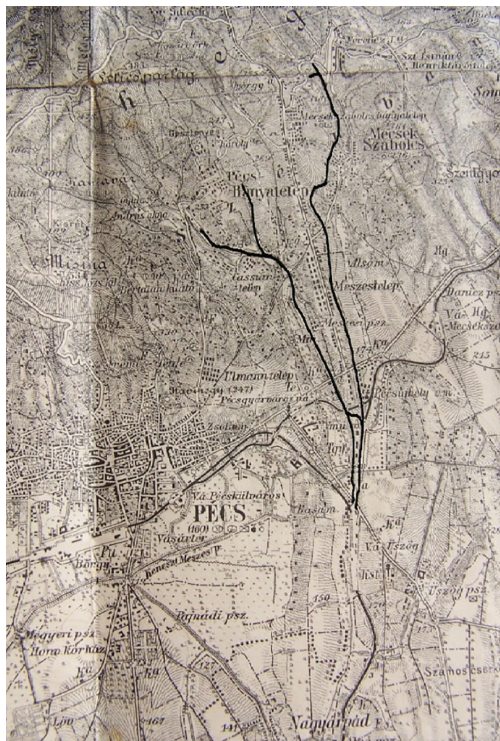
¹ Magyar fordításban: Hermann Göring Művek.

² 1950-től: Pécsbányatelep, Pécs IV. kerülete. Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni (JPM Pécsi Várostitörténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946; JPM Pécsi Várostitörténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026).

Mecsekszabolcsból,³ Vasasból,⁴ Somogyból⁵ és Pécs-Üszögből⁶ álló iparvidéken, amelynek a bányászkolóniák mellett további lakóövezeteként Erzsébettelep és Meszespusztá⁷ is a szerves részét képezte (Pálffy, 1993. 81. o.).

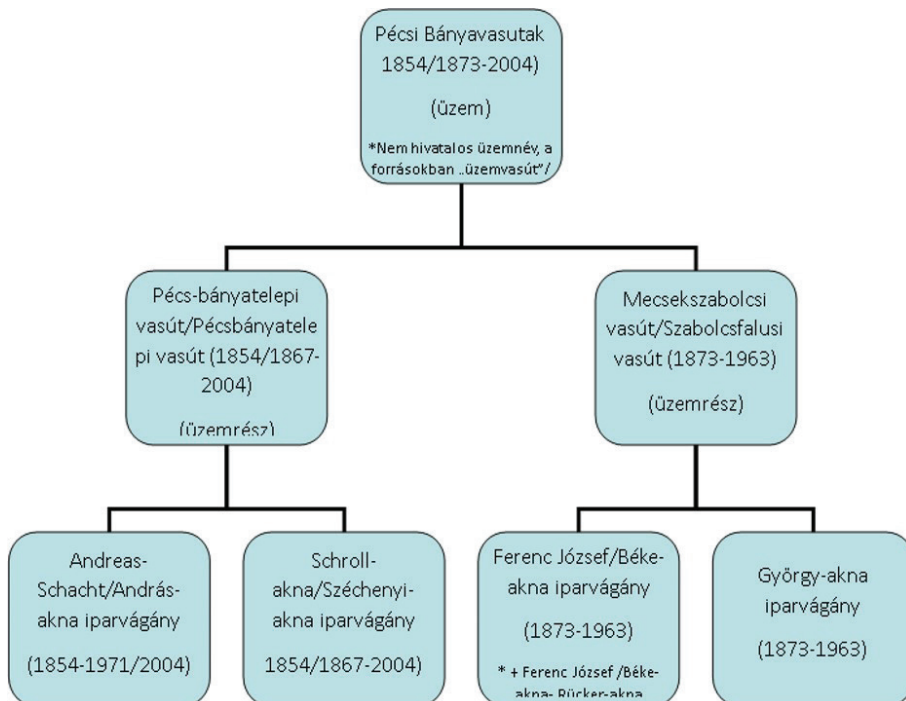
A Pécsi Bányavasutak⁸ négy vonalát, a Pécs-Bányatelepi Vasúthoz tartozó András-akna és Széchenyi-akna iparvágányokat, valamint a Mecsekszabolcsi Vasút Ferenc József-, és György-akna iparvágányait kiemelt ellenőrzés alá vonták az újonnan érkező megszallók, és a döntésükben a gazdasági célok mellett a katonai szempontok is egyaránt érvényesültek. A szénbányáktól Pécs-Üszögre (5. ábra) érkező vonatkból (4. ábra) a nyersanyagot átpakolták az ott várakozó, gőzmozdony vontatta szerelvénybe, amely az MPV-n Mohácsig szállította, ahonnan hajóval Budapestre került. Az értékes rakományt a dunai rakparton lévő kikötőből a fővároson keresztül teherautókkal fuvarozták át, majd ezt követően a Keleti pályaudvarról ismét vasúton, a záhonyi határátkelőn át⁹ a Szovjetunióba távozott. Pontos adatok nem állnak rendelkezésre a jóvátételként lefoglalt szén mennyiségéről (Pálffy, 1993. 81. o.).

Az 1-es és a 2-es ábrákon a Pécsi Bányavasutak vonalhálózata és szerkezeti felépítése, a 3. számú ábrán pedig a tőle különálló üzemegység, az MPV vágánya látható:

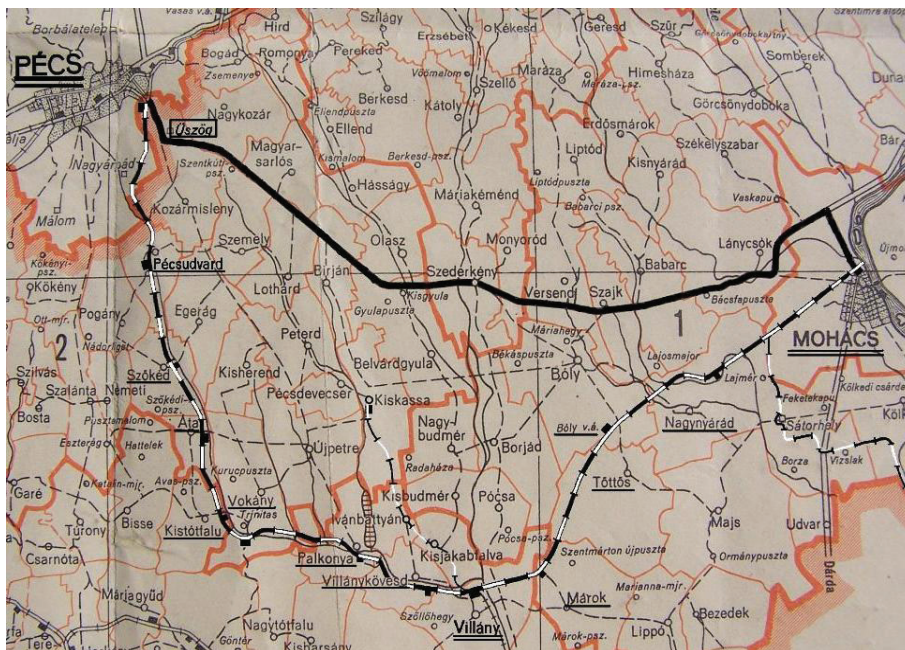


1. ábra: A Pécsi Bányavasutak (1854-2004) térképe (1875).
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Budapest)

- 3 Eredetileg Árpád-kori település, amely az alapítása óta folyamatosan (tehát az oszmán-török megszállás ideje alatt is) lakott település, amely 1947-től „Szabolcsfalú” néven Pécs város részévé vált, amit az 1950-es Tanács törvény hivatalosan is rögzített (Pesti, 2004. 66. o.; JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026.). Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni.
- 4 Eredetileg Árpád-kori település, amely „Vasas I.” néven az 1950-es Tanács törvényvel Pécs részévé vált (JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026.).
- 5 Eredetileg Árpád-kori település, amely az 1950-es Tanács törvényvel Pécs részévé vált, és „Vasas II.” néven közigazgatásilag egyesítették Vasassal (JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026.).
- 6 Az itt található rendező-pályaudvar és üzem neve 1944 és 1971 között többször is megváltozott: 1950-ig: Pécs-Üszög, 1950 és 1971 között: Pécs-Újhegy, 1971-től: Pécsújhegy (Forrás: JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei 1946-2026.). Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni.
- 7 1950-től: Meszes (Forrás: JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum, Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; JPM Pécsi Várostarténeti Múzeum, Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026.). Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni.
- 8 Nem hivatalos üzemnév, a forrásokban (pl. várostérképek) 1944 és 1971 között egyszerűen „villamosvasút” néven szerepel a vonalhálózat, illetve több esetben az annak részét képező iparvágányok is. Ha megnevezik őket, akkor 1950-ig Pécs-Bányatelepi Vasút, majd 1971-ig Pécsbányatelepi Vasút, illetve 1947-ig a Mecsekszabolcsi Vasút, majd 1963-ig a Szabolcsfalusi Vasút néven találhatók meg. A vágányok jelentős részének a felszedését követően, 1971-től az utolsó megmaradt, a Pécsbányatelepre vezető sínpart már a névén, Széchenyi-akna iparvágányként tüntetik fel. A hálózat egészére utaló „Pécsi Bányavasutak” megnevezés a DGT bányászkolóniáinak a helyi lakosságának a körében terjedt el, és vált a napi szóhasználatban általánosan ismertté (Sárközi és Tóth, 1985.7. o.).
- 9 Itt található Magyarország egyetlen széles nyomtávú vasútvonala, amely a Szovjetunióban általános volt (1. számú Traj-interjú. Interjúkészítés: 2014. szeptember 2.).



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



3. ábra: A Mohács-Pécsi Vasút térképe 1857-től.
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Budapest, 1936.)



Szénvonal utban Pécsújhegy felé.

4. ábra: A Mecsekszabolcsi (1947-től: Szabolcsfalusi) Vasút (1873–1963) (Meszespuszta, a mai Kishegyi dűlő helyén. Archív felvétel, 1940. Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Vármegyei Levéltára)



Szénelőkészítőmű, brikettgyár és központi műhely.

5. ábra: A Pécs-üzögi rendezőpályaudvar a szénosztályozóval és a brikettgyárral (Archív felvétel, 1940-es évek. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

2. A „KÖZTES ÉVEK”: A PÉCSI BÁNYAVASUTAK A MAGYAR-SZOVJET HAJÓZÁSI RT. (MESZHART) ÉS A PÉCSI SZÉN BÁNYÁK VÁLLALAT IDŐSZAKÁBAN (1950–1954)

2. 1. Termelés és szénszállítás 1950 és 1952 között, a MAGYAR-SZOVJET HAJÓZÁSI RT. (MESZHART) időszaka: a „vas és acél ország program” hatása a szénszállításra – a Pécsi Bányavasutak fénykorának a kezdete

Sztálin döntésével az egykori pécsi DGT-szénvagyony és a hozzá tartozó összes ipari létesítmény 47%-a 1950 decemberében államközi szerződéssel visszakerült a Magyar Népköztársaság tulajdonába, amely államosította, és 1952 októberéig a Magyar-Szovjet Hajózási Rt. (a továbbiakban: MESZHART) égisze alatt, szovjet „közreműködéssel” működtette tovább a pécsi bányavidéket (Pálffy, 1993. 82. o.).

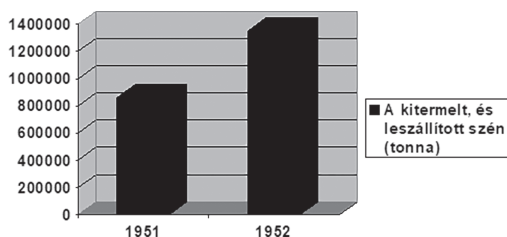
A Magyar Dolgozók Pártja (a továbbiakban: MDP) főtitkára, Rákosi Mátyás, mint az ország

első számú, tényleges vezetője, már 1949-ben meghirdette az új jelszót, miszerint „a Magyar Népköztársaság a Vas és Acél Országa” lesz. Ezt a szovjet mintának megfelelően, ötéves tervekkel akarta elérni, amelyek alapján szabályozták az ipari termelést. A teljesíthetetlen célkitűzéseket tartalmazó program egyfajta erődemónstráció is volt a majdani harmadik világháborúra való felkészülés jegyében a nyugati, kapitalista világ felé, amelyben az ideológiai töltet szintén komoly hangsúllyal volt jelen. A „Vas és Acél Országa-program” a jogutód MESZHART-tól az „imperialista” DGT 1943-as szénkitermelési csúcsának nem pusztán a megdöntését, hanem annak a „legalább tízszeres túlszárnyalását” várta el. A magasztos cél elérése érdekében megmaradt a haditermelés a szénbányákban, míg a szerelvények heti 6 napon keresztül, éjjel-nappal, időnként vasárnap délelőtt is szállították a szenet Pécs-Újhegyre és azon keresztül Mohácsra, ahova a pártvezetés egy vasmű létrehozását tervezte (Pálffy, 1993. 82–83. o.).¹⁰

Ahogy a 6. ábrán is látható, ezzel kezdetét vette a Pécsi Bányavasutak fénykora: 1951-ben még „csak” 860 000 tonna, 1952-ben pedig már

¹⁰ A létesítményt végül a Joszip Broz Tito vezette „baráti”, de különutas kommunista Jugoszláviával való szembekezdés miatt, a katonai-védelmi szempontok figyelembevételével az ekkor létrehozott „modern, szocialista iparvárosban”, Sztálinvárosban (ma: Dunaújvárosban) építették fel (Gyarmati, 2010. 46. o., 59–61. o., 2011. 166–181. o.; Pintér, 2010. 91. o.).

1 353 000 tonna feketeköszenket termeltek a bányai megyeszékhely aknáiban, miközben a négy bányától egységenként összesen 338 800 tonna nyersanyagot szállítottak le a vonalhálózaton a szénesztályozóhoz (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1943 és 1952 között.). Ez 153%-os fejlődést jelentett a DGT 1943-as széntermelési csúcsához képest, és magasan a legnagyobb arányt, 73,8%-ot tett ki a konkurens komlói, szászvári, nagymányoki szénbányákkal szemben (Pálffy, 1993. 82-83. o.).



6. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének az alakulása 1951-ben és 1952-ben.

(Forrás: KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének a változása 1943 és 1952 között.)

*1944. november–1950. október: A pécsi bányavidek a Szovjet Vörös Hadsereg hadizsákmányaként a Szovjetunió irányítása alatt állt (kivéve: Mecsekszabolcs), ezért nincsenek pontos adatok a kitermelt és a szovjet területre szállított szén mennyiségéről. A haditermelés a pécsi bányavagyon Magyar Népköztársaságnak történő visszaszolgáltatását követően is egészen 1953-ig megmaradt, heti 7 nap három műszakos szénszállítások a Pécsi Bányavasutak összes vonalán.

**1952: A MESZHART szénkitermelési csúcsa, amivel megdöntötte a DGT korábbi rekordját.

Ennek tudatában a korabeli állami propaganda boldogan harsoghatta a hírt a „szabaddá vált” pécsi bányüzemnek az „imperialista” elődhöz képest elért hatalmas eredményeiről. A pártvezetés meg akarta mutatni, hogy az ő irányításukkal sokkal rövidebb idő alatt is véghez lehet vinni egy olyan mértékű és szintű iparosítást, mint amelyet annak idején a DGT tett majdnem 70 év alatt (Pálffy, 1993. 83. o.).

Azonban akadt egy visszatérő probléma, amely a MESZHART vezetősége számára is komoly fejtörést okozott. Ez pedig nem volt más, mint a

szénszállításkor keletkező veszteség. Több alkalommal is kísérletet tettek a Talbot-vagonok fedőlapokkal történő lezárására, de végül maradtak a hagyományos, nyitott tetejű módszernél, mert a szénsilók átalakítása hatalmas költségekkel járt volna (1. számú Márfi-interjú. Interjúkészítés: 2013. október 10.).

2. 2. Termelés és szénszállítás 1952 és 1954 között: a Pécsi Szénbányák Vállalat időszaka (1952-1954) – az MPV kikerülése a szénszállítás állandó rendszeréből

1952. október 1-jén Sztálin engedélyével, „a Szovjetunióknak nyújtott, jelentős összegű magyar kárpótlás fejében”, a pécsi szénmedence kivált a MESZHART-ból, és immáron 100%-os magyar tulajdonban, 1954-ig „Pécsi Szénbányák Vállalat” néven, önállósulva működött tovább. A cég a székhelyét a DGT egykori belvárosi épületében, a Molotov utcában¹¹ rendezte be (Pesti, 2013. 305. o.). Az átadás-átvétel előtt a szovjet csapatok a különböző ipartelepek nagy részét teljesen kifosztották (Pálffy, 2007. 217. o.).

A Pécsi Szénbányák Vállalat létrehozása alapjaiban változtatta meg az iparvidék szerkezeti működését. Az MPV a Pécsi Bányavasutakkal ellentétben, az új cég helyett a Magyar Államvasutak (a továbbiakban: MÁV) tulajdonába került (Pálffy, 2007. 217. o.). A vonal ezzel kikerült a napi szintű szénszállítás rendszeréből (Hafner, 2005. 59-60. o.), amelynek oka az volt, hogy a korábbiakhoz képest, a szénbányák ettől kezdve elsősorban a legnagyobb felhasználóvá váló Pécs városát látták el nyersanyaggal. Az MPV-t csak ritkán, a MÁV-nak a Pécs-újhegyi üzem déli határán létrehozott helyi irodája által, a vagonokon elhelyezett irányjelzői alapján a Dunai Vasmű, valamint a külföldi, „baráti” államok piacaira szánt nyersanyag fuvarozása során használták a korábbi célokra, így egyértelmű túlsúlyba került a személyszállítás. 1992-ben teljesen meg is szűnt rajta a szénrel kapcsolatos teherforgalom (Pálffy, 1993. 85. o.).

11 1867 és 1950 között: Mária utca, 1950 és 1956 között: Molotov utca, 1956 és 1989 között: Déryné utca. 1989-től ismét Mária utca (Forrás: JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Szabad Királyi Város térképei, 1703-1946.; JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026.). Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni.

A pécsi feketeköszén útja lerövidült (Majdán, 2005. 84-85. o.), és az új, hivatalos végállomásá vá Pécs-Újhegy vált (Pálffy, 1993. 80-90. o.; Pesti, 2004. 12. o.). Erre utalt, hogy a Pécsi Bányavasutak Talbot-vagonjain (Huszár, 2007. 113. o.) ekkor vette át a régi „M.P.V.” betűk helyét a „Pécsi Szénbányák Vállalat” felirat (Babics, 1952. 50-51. o.).

Emellett a legfontosabb szerkezeti változásként Pécs-Újhegy az itt lévő legnagyobb feldolgozóüzemek révén átvette a pécsbányatelepi András-akna helyét abban a tekintetben, hogy a pécsi bányavidék vezető üzemegységévé vált. Az új tulajdonos döntésével a város legrégebbi szénbányája elvesztette a közel egy évszázados kiemelt szerepét a térségben (Huszár, 2007. 113. o.).

Mivel az eredeti Weiss Manfréd-gyárban készült vágányok a háború és a folyamatos használat miatt több helyen is cserére szorultak (András-akna már majdnem 100 éve működött, így ez a vonal nagyon rossz állapotba került) (Mendly, 2005a 55. o.), ezért 1953 őszén kezdetét vette egy kisebb, majd 1954-ben egy nagyarányú fejlesztési program, amely egészen 1964-ig tartott. Ennek keretében nemcsak a vasutakat, hanem a vezetékeket és a szerelvényeket is felújították, a vonalak környezetét pedig kitisztították. A Ganz-villanymozdonyok festése ekkor, az 1950-es években változott először palaszürkére, majd az 1960-as évek közepétől rövid ideig fekete színűre. A Talbot-vagonok szintén ekkor veszítették el az eredeti kávébarna festésüket, amit a fekete váltott fel (1. számú Márfi-interjú.).

Az 1950-es évekbeli rekonstrukció során a Pécsbányatelepi Vasút nyílt pályaszakasza a felsővezeték-tartó oszlopokat is kicserélték. A beruházás nem terjedt ki a Pécsi Bányavasutak teljes vonalhálózatára, mivel a Pécs-Újhegyi, az András-, és a Gróf Széchenyi István-aknai vasútállomásokon, valamint a Szabolcsfalusi Vasút teljes szakaszán a helyükön maradtak az eredeti, 1914-ben gyártott vasbeton oszlopok (Az újhegyi üzem története 1914-1974., 1974. 22. o.).

3. A PÉCSI BÁNYAVASUTAK A PÉCSI SZÉN BÁNYÁSZATI TRÖSZT (1954–1963), A MECSEKI SZÉN BÁNYÁSZATI TRÖSZT (1963–1967) ÉS A MECSEKI SZÉN BÁNYÁK (1967–1989) KORSZAKÁBAN

3. 1. Termelés és szénszállítás 1952–1963 között: a Pécsi Szénbányászati Tröszt létrehozása, a pécsi szénmedence szerepének változása és szerkezeti átstrukturálódása (1954–1963)

1954 nyarán a Pécsi Szénbányák Vállalatot megszüntették, jogutódja a Pécsi Szénbányászati Tröszt lett, amelynek a neve ettől kezdve a szerelvények mozdonyain és vagonjain is olvasható volt (1. számú Traj-interjú.).

A Pécsi Szénbányászati Tröszt első évében a 22-es ábrán szereplő adatok szerint a kitermelt pécsi köszén egységesen 1 478 000 tonna volt, amely a Baranya megyei szénmedence összes területének az éves termelésében 70,1%-ot jelentett a tőle különálló, rivális Komlóval, Mázaszászvárral és Nagymányokkal szemben. A silókból a vagonokba bányánként 370 000 tonna szén került (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1953 és 1961 között.).

Rákosi 1950-ben, 1952-ben és 1955-ben is látogatást tett Pécsen, amelyek során felkereste az összes üzemegységet, és megtekintette a szén vagonokba töltését is a szénsilókban. Pécs-Újhegyen a szállítmánynak a szerelvényekből való kiömlesztését, majd osztályozását figyelte meg (Szabad Nép, 1950. december 22. 1-3. o., 1952. március 18. 1-3. o., 1955. május 10. 1-3. o.). Utolsó pécsi tartózkodása során jelentette be, hogy új hőerőművet építenek, amely az elődjéhez képest már sokkalta korszerűbben fogja ellátni a feladatát, és olyan nagy kapacitással rendelkezik majd, hogy képes lesz az új lakótelepekkel megnövekedett várost meleg vízzel ellátni. A beruházás bejelentése egybeesett a 7. számú ábrán szereplő, elavulttá vált első pécsi hő- és villamos erőmű átadásának a 40. évfordulójával (Cserta, 2005. 325-335. o.).



7. ábra: Az 1959-ben iszapvíztelenítő-üzemmé átalakított, majd 1975-ben kiürített, ideiglenes, ipari műemléki védelem alatt álló első pécsi hő- és villamos erőmű (1915–2016) keleti oldala a 2000-es években.

(Fotó: Löffler Péter, Új Dunántúli Napló, 2004., Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A munkálatok során 1955/1956-ban a szénosztályozónál a fővágányból négy új mellékvágányt építettek ki. A vonalak egy új pályaudvarhoz, a Felszabadulás úton¹² lévő Pécsbánya-rendezőpályaudvarhoz vezettek. Innen ágazott ki a közvetlenül az erőmű felé vezető vasútvonal. Az új vágány pár méter után kettévált, és az épület keleti, illetve a nyugati oldalán lévő két kisebb rendezőpályaudvarokba torkollott bele. Erre a vasútra azért volt szükség, mert ha esetleg üzemzavar alakult volna ki Pécs-Újhegyen, akkor az osztályozást és a mosást is az erőműnél bonyolították le. Az új mellékvágányok segítségével a szénbányáktól közvetlenül is el lehetett jutni ide, akár az üzem kihagyásával is (Cserta, 2005. 325–335. o.).

Új épületeket is emeltek a Pécs-újhegyi üzem területén (pl. kisebb, új üzemegységek a Briktgyárhoz). A Pécs-újhegyi Szénosztályozó és a második pécsi hőerőmű között pedig egy hosszabb gumiszalagrendszer építettek ki, ahol az üzemben elégetésre szánt szénét továbbították a kazánok felé (Az újhegyi üzem története 1914–1974., 1974. 25–26. o.).

A Rákosi által meghirdetett fejlesztési program azonban a megszabott határidőhöz képest csúszott, amelynek történelmi okai voltak. A csúcsberuházást, a 8. számú ábrán látható új, második

pécsi hőerőmű október végi átadását az 1956-os forradalom és szabadságharc akadályozta meg, ezért arra csak egy hónappal később, november végén került sor. A létesítményt a szovjetek által életre hívott bábkabinet, a „Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány” miniszterelnöke, és egyben Magyarország új vezetője, az MDP jogutódjaként létrejött új kommunista párt, a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) főtitkára, Kádár János adta át (Dunántúli Napló, 1956. november 28., 1. o., 3. o.; Magyar Nemzet, 1956. november 28. 1. o., 3. o.; Népszabadság, 1956. november 28. 1. o., 3. o.; Népszava, 1956. november 28., 1. o., 3. o.). Az igazsághoz azonban hozzátartozik az a tény is, hogy a létesítmény ekkor még erősen félkész állapotban volt, ezért teljes kapacitással csak 1959 végén kezdhette meg a működését. Ez az oka annak, hogy a források is hivatalosan ettől az évtől számítják a tényleges üzembe helyezést. Az első pécsi hő- és villamos erőmű emiatt egészen 1959-ig működött, majd iszapvíztelenítő-üzemmé alakították át (Cserta, 2005. 330–332. o.; Mendly, 2005b 13. o.).

András-aknán ekkortól már csökkentették a termelést, mivel a bánya a több mint egy évszázados működést követően kezdett kiürülni. Vasútján ettől az időszaktól kezdve ritkább lett a szállítás, a legtöbbször fát, valamint építőanyagokat fuvaroztak a második pécsi hőerőműhöz (Pálfy, 1993. 106–107. o.).



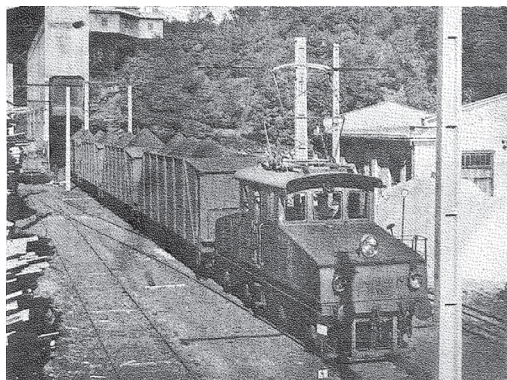
8. ábra: A második pécsi hőerőmű épülete napjainkban, előtérben a MÁV kocsijavító műhelye.

(Fotó: Löffler Péter, Új Dunántúli Napló, 2012. január 3., Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

¹² Ma: Mohácsi út (JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946–2026.).

A forradalom napjaiban a Pécsi Szénbányászati Tröszt összes üzemegysége átváltozott a felkelők oldalára, de egyúttal a termelést is folytatták, egészen a szovjet csapatoknak a szabadságharc leverését eredményező, Magyarország ellen november 4-én megindított általános támadásáig („Forgószél” fedőnevű hadművelet). Ezt követően demonstratív jelleggel minden tevékenység leállt, és csak november utolsó napjaiban indult újra. A szerelvényeket a felálló új karhatalom, a „Pufajkások”, majd 1957-től a Munkásőrség egységei őrizzék, egészen 1963-ig (Rozs, 2008. 59-60. o.).

Az 1953 és 1961 közötti időszak szénszállítással kapcsolatos statisztikáiban az 1961. évi mutató arányszáma az utolsó, 1953-as adathoz képest 26%-kal csökkent, amelynek oka az volt, hogy Komló termelési mutatói folyamatos növekedésben voltak, Pécs pedig nem tudta tartani vele a lépést. A bányavidék aknáiból (ahogyan a 22. ábra is mutatja) csak 1 349 000 tonna szenet tudtak a felszínre hozni, és a szerelvényekkel (9. és 10. ábrák) leszállítani Pécs-Újhegyre. Ez Baranya megye összes bányakerületének a statisztikáiban a termelés 44%-át jelentette, szemben a nyolc évvel korábbi adattal, amikor ez a szám még 57% volt. Komló ugyanebben az évben 47%-ot produkált. Pécsen a vagonokba bányánként 270 000 tonna feketekőszén került (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1953 és 1961 között.).



9. ábra: A Béke-aknai vasútállomás.

(Archív felvétel, Szabolcsfalusi Vasút Múzeum, 1950-es évek. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



10. ábra: Szénszállítmány érkezik az egyik pécsbányatelepi üzemből a szénosztályozóhoz.
(Pécs-Újhegy, 1960-as évek eleje. Archív felvétel, Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A 22. ábrán látható, hogy 1962-ben a négy szénbányától összesen 1 539 000 tonna szén érkezett Pécs-Újhegyre, amely a bányakerület éves termelésének a 46,1%-át tette ki, üzemegységenként pedig 308 000 tonnát. A termelési eredményekkel sikerült visszaelőzni Komlót. Ez az arány a vezető szerep 1963-as elvesztésének ellenére, többé-kevésbé az évtized végéig megmaradt, és az sem befolyásolta, hogy 1967. július 6-ától fokozatosan bevezették a 44 órás munkahetet, mivel a szénszállítás 1957 óta így zajlott (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1962 és 1971 között.).

3. 2. Termelés és szénszállítás 1963–1971 között: a Szabolcsfalusi Vasút felszedése, A Mecseki Szénbányászati Tröszt (1963–1967) és a Mecseki Szénbányák (1967–1989) létrehozása

1963. július 1-jén a Pécsi Szénbányászati Tröszt helyét a pécsi, valamint a komlói és a mázaszászvári bányavidékekkel való fúzió eredményeként az egész baranyai szénmedencét magába foglaló állami vállalat, a „Mecseki Szénbányászati Tröszt”¹³ vette át, ahogyan az felirat formájában a szerelvényeken is látható volt (Babics, 1967. 146–152. o.).

13 1963 után az állam a Mecseki Szénbányászati Trösztöt, majd 1967-től a Mecseki Szénbányákat tekintette a DGT hivatalos jogutódjának, a MESZHART, a Pécsi Szénbányák Vállalat és a Pécsi Szénbányászati Tröszt „interregnumként” (köztes időszakként) lett meghatározva (Babics, 1963.5. o., 1967. 4. o.).

Ebben az évben (Az újhegyi üzem története 1914-1974., 1974. 26-27. o.) a szabolcsfalusi István I.-es aknához (15. ábra) és a vasasi Petőfi-aknához kötelpályarendszert építettek ki, így feleslegessé vált a Szabolcsfalusi Vasút további fenntartása. A döntés mögött hivatalosan csak és kizárólag a gazdasági megfontolások álltak, a vezetők a lépést a költségcsökkentéssel, valamint a modernizációs készséggel indokolták. A valósághoz azonban hozzátartozott a Szovjetuniónak való megfelelés is, mivel a beruházás a szovjet modell és technológia átvételét is jelentette. A munkálatok részeként a Pécs-Újhegyi szénosztályozót kibővítették egy, az érkező csillékkel fogadni képes új ömlesztővel (Dunántúli Napló, 1962. március 12., 1. o.; Magyar Nemzet, 1962. március 12., 1. o.; Népszabadság, 1962. március 12., 1. o.; Népszava, 1962. március 12., 1. o.; Pálffy, 1993. 111-112. o.; Kéri Nagy, 2010. 25. o., 26. o., 27. o.). Az épület emellett egy teljes, mindent átfogó rekonstrukción is esett át, amelynek során esztétikailag komoly kár keletkezett benne, mivel (ahogyan az a 11. ábrán is látható) a külsejét vaslemezekkel borították be, és teljesen elvesztette az eredeti, neoklasszicista stílusjegyeit (Krisztián, 1996. 231. o.; Mendly, 2001. 44. o., 2003. 98. o.; Traj, 2009. 1. o.; Kéri Nagy, 2010. 27. o. 2. számú Márfi-interjú. Interjúkészítés: 2017. március 31.).



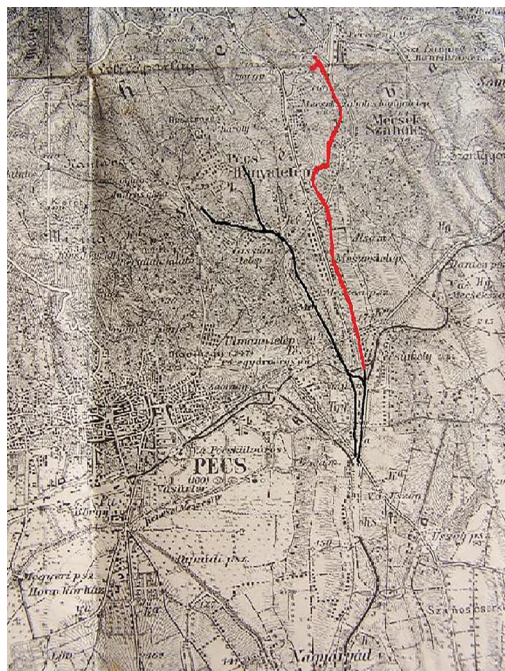
11. ábra: A szénosztályozó és mosó épülete (1914-2009) az átalakításokat követően.

(Pécs-Újhegy, 1960-as évek második fele. Archív felvétel, Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A 13. és a 14. ábrán szereplő szabolcsfalusi Béke-, és György-akna tovább működött,¹⁴ de az ott felszínre hozott feketeköszenetet is a csillékben juttatták el a szénosztályozóhoz. Ezt úgy oldották meg, hogy a saját iparvágánnyal nem rendelkező

István I.-es akna, valamint a vasúti pályaudvarok között lévő, szén szállító láncpálya addigi mozgását megfordították, és így juttatták át a két üzem kitermelt nyersanyagát a kötelpálya feladóállomására (Pálffy, 1993. 112. o.).

A György-aknai vágány szűnt meg előbb, a felszedését 1963 augusztusában kezdték el. A Béke-akna vasútján ekkor még közlekedett a vonat, a síneket a szénsilóval együtt, az év végére bontották el. Ahogyan azonban a 16. ábrán is látható, a két iparvágány közös szakaszát nem szedték fel, hanem az elágazónál, a szabolcsi kis rendezőpályaudvarnál abbahagyták a munkát, de a vonal meghagyott részén már soha többé nem szállítottak. A teljes felszámolásra (12. ábra) csak az 1980-as évek közepén került sor (Pécsi Hírek, 2003. szeptember 2. 2.o.).



12. ábra: A Pécsi Bányavasutak (1854-2004) térképe (1875).

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Budapest)

¹⁴ Béke-akna 1965-ig, György-akna 1969-ig üzemelt. Bezárásukat követően az előbbit teljesen visszatemették, míg az utóbbi István I.-es akna légaknájaként (szellőző) funkcionált tovább, egészen 1993-ig (Benke és Reményi, 1996. 320. o.).



13. ábra: Az 1965-ben bezárt Béke-akna (1865–1965, 1950-ig: Ferenc József-akna).

(Mecsekszabolcs. Archív felvétel, XIX. század második fele. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



14. ábra: Az 1965-ben bezárt György-akna (1865–1965).

(Mecsekszabolcs. Archív felvétel, XIX. század második fele. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

A Mecseki Szénbányászati Trösztöt 1967. június 1-től minisztertanácsi döntéssel Mecseki Szénbányáknak nevezték át, amelynek az igazgatósági központja (az elődjeihez hasonlóan) kezdetben még szintén a belvárosi Déryné utca 9. szám alatt volt, majd 1969-ben a meszesi Komját Aladár utcai volt munkásszálló épületébe költözött át (Babics, 1970. 39. o.).



15. ábra: Az egykori István I-es akna, a 2011-ben az eredeti nevét visszakapó I. (Szent) István-akna (1925-) látképe, melyet a Szabolcsfalusi vasutat kiváltó kötélpályarendszer közvetlenül kötött össze Pécsújhegygel.

(Mecsekszabolcs. Fotó: Löffler Péter, Új Dunántúli Napló, 2015. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



16. ábra: A Pécsi Bányavasutak központi pályaudvara (1914-2004/2016), a Pécsbányatelepi Vasúton közlekedő egyik szerelvénnyel. Az elágazás mögött a már megszüntetett Szabolcsfalusi Vasút, oldalt a helyét átvevő István-aknai drótkötélpálya látható.

(Pécsújhegy, 1970-es évek. Fotó: Lakos Rudolf)

Az 1960-as évek végén a Pécsbányatelepi Vasút mindkét szerelvénye visszanyerte az eredeti, 1914-es színét, ennek megfelelően a mozdonyok zöld, vagonjaik pedig újra kávébarna fényezést kaptak (3. számú Márfi-interjú. Interjúkészítés: 2017. június 3.).

3. 3. Termelés és szénzállítás 1971–1989 között

3. 3. 1. András-akna iparvágány felszedése

A város legöregebb bányájából, az András-aknából egyre kevesebb szén érkezett a Pécs-új-hegyi szénosztályozóhoz (17. ábra). Az üzem 1971-ben kiürült (18. ábra), és a Gróf Széchenyi István-akna légaknájaként működött tovább, egészen 1992-ig. Ezzel párhuzamosan Magyarország legrégebbi, 1854 óta működő iparvasútját, az András-akna iparvágányát is megszüntették, majd felszámolták (19. ábra) (Mendly, 2005a 57. o.).



17. ábra: Szénzállítmány érkezik András-aknáról Pécs-Újhegyre, a szénosztályozóhoz.
(Fotó: Lakos Rudolf, 1971.)



18. ábra: Pécs legrégebbi szénbányája, az 1971-ben bezárt András-akna (1853-1971).
(Pécs-Bányatelep. Archív felvétel, XIX. század második fele. Janus Pannonius Mecseki Bányászati Múzeum)



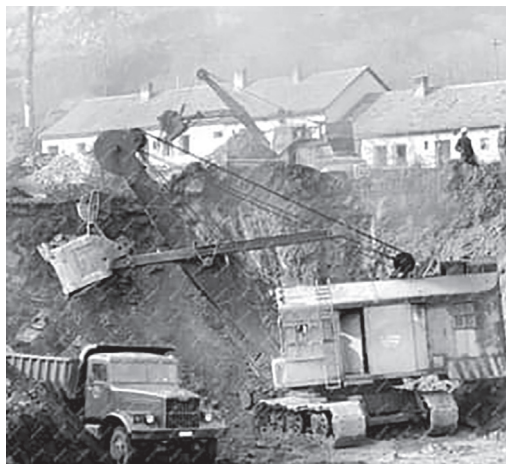
19. ábra: A Pécsi Bányavasutak térképe (1875).
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Budapest)

* A piros szín a Pécsbányatelepi vasút 1971-ben megszüntetett, és felszámolt András-akna iparvágányának a nyomvonalát, a fekete pedig a Pécsbányatelepi vasút másik, használatban maradt Széchenyi-akna iparvágányát jelöli.

A szénzállítással kapcsolatos, 1968 és 1971 közötti adatokat módosította, hogy 1968-tól a saját bányája mellett, az újonnan kialakított, a 20. ábrán látható Karolina I.-külfejtés kitermelt kőszénét is a Széchenyi-akna iparvágányán szállították le a szénosztályozóhoz. A nyersanyagot a 21. ábrán szereplő teherautókkal fuvarozták a Gróf Széchenyi István-akna pályaudvarán található széntároló silóig, ahol a vonatba került (Nagy és Ledniczky, 2010. 325-326. o.).



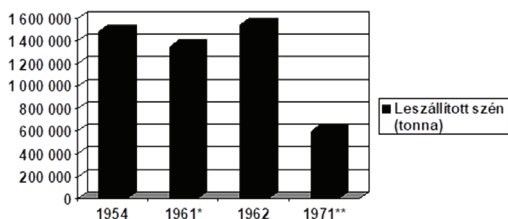
20. ábra: A Karolina I.-külfejtés Pécsbányatelepen.
(Fotó: Trócsányi András, 2004. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)



21. ábra: Szénrakodás teherautóba a Karolina I.-külfejtésben.

(Pécsbányatelep. Archív felvétel, 1975. Janus Pannoniusz Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

Ahogy az a 22. ábrán is látható, ebben az évben a három bánya összesen 597 333 tonna szén termelt, amely az éves termelés 7,58%-át tette ki a pécsi bányakerületben. Ebből az András-aknai vonalon 199 111 tonnát, míg Széchenyi-akna iparvágányán összesen 398 222 tonnát szállítottak a szénosztályozóhoz. Az 1962-es adathoz képest a csökkenés oka természetesen a Pécsi Bányavasutak négy vonalából háromnak az üzemén kívül helyezése volt (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1962 és 1971 között.).



22. ábra: A Pécsi Bányavasutak vonalain leszállított szén mennyiségének az alakulása 1953 és 1971 között.

(1950-1952: MESZHART, 1952-1954: Pécsi Szénbányák Vállalat, 1954-1963: Pécsi Szénbányászati Tröszt, 1963-1967: Mecseki Szénbányászati Tröszt, 1967-1989: Mecseki Szénbányák)
(Forrás: KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének a változása 1943 és 1952 között; KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének a változása 1962 és 1971 között)

3. 3. 2. A pécsi bányavasutak „Utolsó Hírmondója”, Széchenyi-akna iparvágány 1971 és 1989 között: az 1970-es évekbeli rekonstrukció, a vonal első, 1986-os megszüntetése, az 1988-as reaktíválás és az „ideiglenes megoldás”

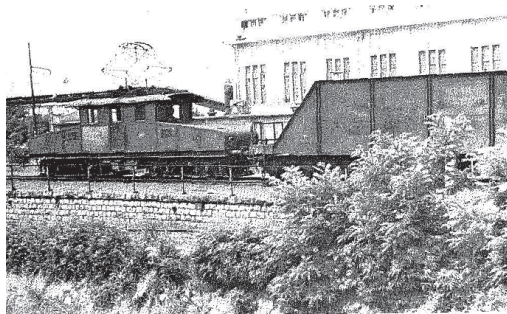
Az András-aknai bányavasút megszüntetése után már csak egy vonal maradt meg, a Széchenyi-aknai iparvágány. Az „Utolsó Hírmondó” első 4 km-es szakasza közös volt az András-aknai vasúttal, így az ország legrégebbi iparvasútjának több mint háromnegyede (ahogyan azt a 23. és a 24. ábrák is mutatják) használatban maradt. A vonalon továbbra is a már veteránnak és muzeális értéknek számító, közel 60 éves II. számú Ganz-villanymozdony és Talbot-vagonjai alkották a vonatot (Benke és Reményi, 1996. 320. o.).

A 31. ábrán feltüntetett szénkitermelési adatokból kiderül, hogy az első pécsi bányabezárási hullámot követően, 1972-ben a Gróf Széchenyi István-aknáról, valamint a Karolina I.-külfejtésből együttesen 418 421 tonna feketekőszén került a silókba, majd a vagonokból az új, a korábbi négy szerelvényt egyidejűleg fogadni képes pécsújhegyi ömlesztőnél jóval kisebb, már csak egy vonat számára méretezett épületbe (Pálfy, 1993. 121-122. o.), amely így a teljes évi termelés 14,1%-át tette ki a bányakerületben (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1972 és 1981 között.).



23. ábra: A Pécsi Bányavasutak II.-es számú Ganz-villanymozdonya (1914-1988), Talbot-típusú vagonjaival (1914-1989) szén szállít a pécsbányatelepi Gróf Széchenyi István-aknáról Pécsújhegyre. (Széchenyi-akna iparvágány, Kormoskősor – Blaha Lujza utca közötti gyalogos vasúti ájáró. Fotó: Lakos Rudolf, 1978.)

A régi ömlesztőt nem bontották el, bár a négy befutó sín pár közül hármat felszedtek. A létesítménynek az így felszabaduló részét átépítették, és kisebb műhelyekre osztották fel. A maradék egy vágány révén a Széchenyi-aknai szerelvény áthaladt a tetőzete miatt egyfajta alagúttá váló épületen a tőle déli irányba lévő új ömlesztőbe, amelynek az építése során a sín párt is pár méterrel meghosszabbították. Ettől kezdve a vágány végét jelző ütköző egy vasbeton, szürke színű, kétpillérű hídon volt (28. ábra). A vagonok kiürítése a korábbi létesítményhez hasonlóan itt is kb. 10 perc alatt zajlott le, ezt követően a vonat visszaindult a bányához. A legtöbb időt a nagyobb szendaraboknak a széttörése tette ki, hogy a vágányok alatt lévő rácsokon keresztül átférjenek (Pálffy, 1993. 121-122. o.).



Villamos mozdony és Talbot kocs

24. ábra: Szerelvény indulása Pécsújhegyről a pécsbányatelepi Gróf Széchenyi István-aknára.
(Archív felvétel, 1974. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

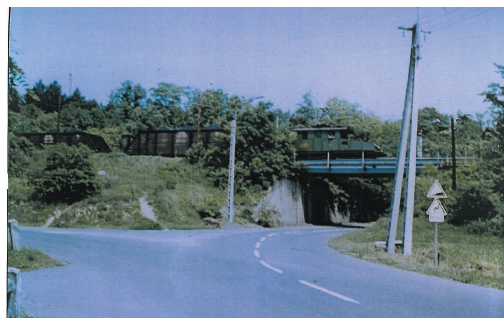
A vasúton az 1970-es évek közepén egy nagyobb rekonstrukciós programot hajtottak végre, mert a sín pár nagyon rossz állapotba került. A munkálatok azonban nem érintették a teljes vonalat, mivel a vágány és talpfacserére csak a vasút felső szakaszán, az egykori meszesi, a Kőrös utca és a Kormoskősor sarkán lévő váróterem, valamint a széntároló siló között került sor (Pálffy, 1993. 122. o.). Az eredeti Weiss Manfréd-féle sín párt ekkor váltották fel a Diósgyőri Vasműben készült, amelynek a neve, a cégjelzése és a lefektetésének dátuma is látható volt a sín oldalába gravírozva.¹⁵ Ugyanebben az időben végeztek utoljára komolyabb műszaki karbantartást a szerelvényen is, amit eredetileg úgy terveztek, hogy teljes körű felújítás lesz, végül azonban mégsem került sor rá (Mendly, 2005a 7. o.).

¹⁵ Pl. Diósgyőr, 1975. (2. számú Traj-interjú. Interjúkészítés: 2014. szeptember 9.).

Az 1960-as évek csökkenését követően a szén felvásárlóereje az 1975-ös első olajárrobbanás után már ismét lassú növekedésbe kezdett, amit jól tükröz a 31. ábrán a Széchenyi-akna iparvágányon leszállított nyersanyagának (25. és 26. ábrák) a három évvel későbbi, 1978-as mennyiségi mutatója, amely 435 183 tonna, a pécsi bányavidék összetermelésének a 14,3%-a volt (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1972 és 1981 között.).



25. ábra: Gróf Széchenyi István-akna széntároló silója a II. számú Ganz-villanymozdonnyal, miközben a Talbot-vagonok töltése zajlik.
(Pécsbányatelep, Gróf Széchenyi István-akna, vasútállomás. Fotó: Lakos Rudolf, 1978.)



26. ábra: Az Engels (ma: Hársfa) úti felüljárón.
(Fotó: Lakos Rudolf, 1970-es évek.)

1981. július 1-jétől a szabad szombat bevezetésével heti 5 napra redukálódott a szállítás, annak ellenére is, hogy az 1979-es második olajárrobbanást követően ismét jelentősen megnőtt az igény a feketekőszén iránt (Tiszai, 1993. 267. o.). Ahogyan azt a 31. ábra is mutatja, a bányavasúton ebben az évben 442 333 tonna szenet hoztak le Pécsújhegyre, amely a pécsi bányakerület

évi termelésének a 14,4%-át jelentette (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1972 és 1981 között.). 1982-ben mérsékelt emelkedés olvasható le az adatokból, ekkor 456 333 tonna szén került a silókból a vagonokba, amely 15%-ot tett ki a pécsi bányavidek éves termeléséből (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1982 és 1991 között.). A számok emelkedése mögött a kitermelt nyersanyag felvásárlóértékének a növekedése, és annak hatásaként a külfejtésben zajló bányászat mértékének a folyamatos fokozása állt (MNL BaVL L 5672 1. csomó, 4. tétel).

A Mecseki Szénbányák a termelés hatékonyságba tétele és a modernizáció érdekében, 1982-ben útjára indította nagyszabású projektjét, a Liász-programot, amely gyakorlatilag a teljes bányai par minden szegmensére kiterjedt. A legnagyobb és két beruházás István III.-akna létrehozása, valamint a pécsújhegyi szénosztályozó továbbfejlesztése volt, utóbbi céljaként a létesítmény alkalmassá tétele (Komló kivételével) az összes többi bányakerület nyersanyagának a fogadására (Pálfy, 1993. 127-129. o.). Ekkor nyerte el a 27. ábrán látható, végleges formáját az építmény, amit egy új technológiájú, fémszerkezetes épületrésszel egészítettek ki (Pilkhoffer, 2008. 39. o.).



27. ábra: A szénosztályozó és mosó épülete a Liász-program keretében végrehajtott, 1989-es átépítés után.
(Pécsújhegy. Fotó: Uherkovich Péter, 1999.)

Az 1980-as évek közepére a megmaradt II.-es és III.-as Ganz-villanymozdonyok (MÁV KI: Magyarországon megőrzött mozdonyok jegyzéke

1868-2003.) mellett már a Talbot-vagonok is jelentős, mindent átfogó, teljes felújításra szorultak. A rekonstrukció azonban komoly összegekbe került volna a Mecseki Szénbányáknak, ezért 1986-ban a „költségsökkentés és a megszaki-
tás nélküli, állandó nyersanyagfuvarozás lehetővé tételére” hivatkozva a cég megszüntette a szénszállítást a Széchenyi-akna iparvágányon, amellyel szemben a közutat kezdte el favorizálni (MNL BaVL L 5672 1. csomó 4. tétel.). Ahogyan azt a 31. ábra is mutatja, ebben a „csonka” évben az előző, 1985-ös 479 678 tonna nyersanyaghoz képest a forgalmon kívül helyezés miatt csak 303 191 tonna feketekösznetet szállítottak a vonalon (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1982 és 1991 között.).

Az eddig alkalmazott eljárás helyett a kitermelt nyersanyagot teherautó-konvojokkal fuvarozták éjjel-nappal (Svoboda, 2007. 65. o.) a Tolbuhin úton,¹⁶ a Karolina I.-külfejtés, Gróf Széchenyi István-akna és Pécsújhegy között (MNL BaVL L 5672 1. csomó 4. tétel.). Ez is arra utal, hogy a Mecseki Szénbányák vezetése nem volt teljes mértékben elégedett az István-aknához vezető kötélpályarendszer eredményeivel, mivel a megvalósításakor „világszínvonalúnak” nevezett szovjet technológián alapuló hálózat továbbfejlesztésére Pécsbányatelep esetében már nem került sor (Pálfy, 1993. 131-132. o.).

Az alternatív megoldás eredménye az lett, hogy a hosszú tehergépkocsi-konvoj miatt a Tolbuhin úton lelassult a forgalom, fennakadások alakultak ki, ráadásul állandóvá és elviselhetetlené vált a nagy zaj, valamint a por is. A közelgő rendszerváltás előjele volt, hogy a helyi lakosság 1986 májusában, majd 1988 áprilisában már négy napig tartó spontán tiltakozásba kezdett a Városi Tanácsnál, a Mecseki Szénbányák Déryné utcai székházánál (Sütő, 1993. 334-335. o.), továbbá a pécsújhegyi üzem bejárata előtt is, követelve a cég újfajta szénszállítási rendszerének a megszüntetését, valamint a Széchenyi-akna iparvágányának a reaktiválását (Népszabadság, 1986. május 25. 1-2. o.).

A megmozdulás sikerrel járt, a Mecseki Szénbányák kísérlete megbukott: a vállalat vezetősége a nyomásnak engedve (hivatalosan a folyamatosan növekvő fuvarozási díjak miatt) végül 1988. július 1-én újraindította a vasúti forgalmat

16 1950 és 1990 között: Tolbuhin út, ma: Komlói út. Munkámban mindig az adott korszakban érvényes elnevezést fogom használni (JPM Pécsi Várostörténeti Múzeum: Pécs Megyei Jogú Város térképei, 1946-2026.).

Pécsújhegy és a Gróf Széchenyi István-akna között, a régi szerelvénnel (Sütő, 1993. 330. o.). A 31. ábráról leolvasható, hogy az év hátralévő részében az újra üzemelő vasúton a Gróf Széchenyi István-aknáról és a Karolina I. külfejtésből összesen 228 166 tonna szenet szállítottak a vasúton a pécsújhegyi szénosztályozóhoz (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1982 és 1991 között.).

A Mecseki Szénbányák igazgatótanácsának a döntése értelmében az év vége felé már a forgalomból kivont és az elkerülhetetlen felújítási munkálatokra váró II.-es és III.-as Ganz-villanymozdonyok helyett „ideiglenes megoldásként” a MÁV-tól bérelt román M47-1000 és M47-2000-es sorozatszámú Dacia-dízelmotordvonatok (MÁV KI: Magyarországon megőrzött mozdonyok jegyzéke 1868-2003.; Indóház Extra. Vasúti Magazin. 2011/3. 61. o.) húzták a még egyelőre használatban maradt Talbot-vagonokat (MÁV KI, Üzletvezetőségi iratok, szénzállítás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989; MÁV KI, Üzletvezetőségi iratok, Gépészet és karbantartás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989.), ahogyan az a 28. és a 29. ábrákon is látható.



28. ábra: A Dacia-dízelmotordvonat és a Talbot-vagonok.

(Gróf Széchenyi István-akna, Pécsbányatelep. Archív felvétel, 1988. Janus Pannonius Múzeum Mecseki Bányászati Múzeum)

1989-ben a rossz műszaki állapotuk miatt végül a Talbot-vagonokat is kivonták a forgalomból (MÁV KI, Üzletvezetőségi iratok, szénzállítás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989.; MÁV KI, Üzletvezetőségi iratok,



29. ábra: A Dacia-dízelmotordvonat és a Talbot-vagonok alkotta szerelvény megérkezése a szénosztályozóhoz.

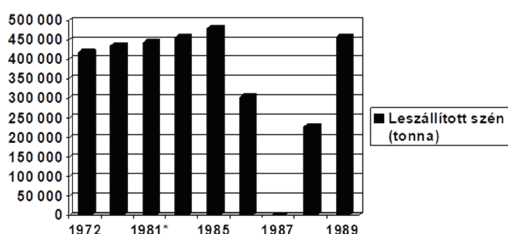
Gépészet és karbantartás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989.), helyüket az ugyancsak az állami vasúttársaságtól bérelt új, Fals típusú, keletnémet gyártmányú, különleges építésű, szintén nyitott tetejű és önürítő teherkocsik (30. ábra) vették át (Az utolsó szénvonalat Pécsbányatelepre. 2004.; Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. 2006.).

Az új vagonok saját tömege üres állapotban egyenként 28,9 tonna, megtöltött állapotban 120 tonna volt. A nehezebb súlyuk ellenére elődjeikhez képest keskenyebbek, és magasított tetejűek voltak, mivel 38,0 m³-es raktérrel rendelkeztek (MÁV KI, Üzletvezetőségi iratok, szénzállítás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989). A túlzott szállítmányvesztés elkerülése érdekében választotta ezt a típust a Mecseki Szénbányák vezetősége (MÁV

KI, Üzletvezetőségi iratok, Gépészet és karbantartás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989.; MÁV KI, Üzletvezetőségi iratok, szénszállítás, Pécs: Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között 1988-1989).



30. ábra: A MÁV-szerelvény: a Dacia-dízelmozdony (1988–2004) és a Fals típusú vagonok (1989–2004) szénét szállítanak Gróf Széchenyi István-aknáról Pécsújhegyre, a Szénosztályozóhoz.
(Fotó: Uherkovich Péter, 2004. május 14.)



31. ábra: A Pécsi Bányavasutak utolsó megmaradt vonalán, Széchenyi-akna iparvágányon leszállított szén mennyiségének az alakulása 1972 és 1989 között.

(Forrás: KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének a változása 1972 és 1981 között.; KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének a változása 1982 és 1989 között)

*1981: Július 1-től bevezetésre kerül a szabad szombat, heti 5 napra redukálódik a szénszállítás, de továbbra is három műszakos munkarend van érvényben.

**1986: Szeptember 1-től első alkalommal szűnik meg aszénszállítás Széchenyi-akna iparvágányon.

**1988: Július 1-től újraindul a szénszállítás Széchenyi-akna iparvágányon.

A 31. számú ábrán látható, hogy 1989-ben, az új szerelvénnel összesen 456 013 tonna feketeköszén érkezett a pécsi szénosztályozóhoz, amely a pécsi bányavidék éves termelésének a 15,3%-a volt (KSH: A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1982 és 1991 között.).

Az 1989/1990-es rendszerváltáskor a Mecseki Szénbányák megszűnésével kialakult új helyzetben a Ganz-villanymozdonyok, valamint a Talbot-vagonok felújítását anyagi okokból felfüggesztették, és a forgalomba már soha többé nem helyezték vissza őket. Az „ideiglenes megoldásként” munkába állított, bérelt MÁV-szerelvény végleg átvehette a helyüket. Az erről szóló döntés bizonyítékát a 30. ábra szemlélteti, ahol jól látható, hogy a felsővezetékét leszerelték a vonalon, míg az eredetileg szürke színű tartóoszlopokat a kezdeti karbantartásuk után, fokozatosan, majd végül teljesen elrozsdaodva a sorsukra hagyták. A későbbiekben ismeretlenek többet is megrongáltak, lefűrészeltek és eltulajdonítottak közülük (Békés-interjú. Interjúkészítés: 2006. szeptember 16.; Az utolsó szénvonal Pécsbányatelepre. 2004.; Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. 2006).

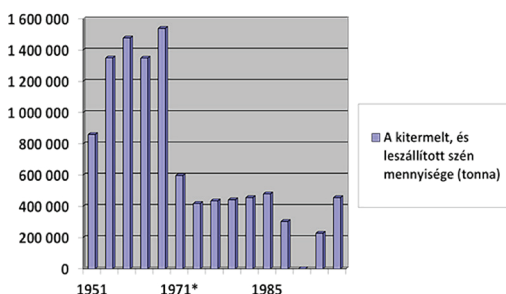
4. ÖSSZEGZÉS

Az eredetileg a DGT tulajdonában álló Pécsi Bányavasutak üzemegysége kulcsfontosságú gazdasági szereppel bírt, amelynek köszönhetően az iparvágányok nemcsak Pécs városának, hanem Magyarország történelmének is a szerves részét képezték. A második világháború vége felé, 1944 novemberében a vonalhálózat a pécsi szénmezőhöz hasonlóan a DGT-vagyon részeként a Szovjetunió kizárólagos irányítása alá került, amely állapot egészen a MESZHART 1950-es létrehozásáig fennállt. Sztálin politikai játszmáinak az eredményeként a 100%-os tulajdonjogot csak 1952-ben kapta vissza a magyar állam, hatalmas jóvátételi összegért cserébe.

A DGT (hivatalosan az 1945. áprilisi) kényszerű magyarországi távozását követően a Rákosi Mátyás vezette kommunista diktatúra, majd az 1956-os forradalom és szabadságharc leverésével restaurált, Kádár János nevével fémjelzett, 1963-tól fokozatosan államszocialistává váló

rendszer idején a társaság helyére lépő, egymást váltó bányatulajdonosok (MESZHART, Pécsi Szénbányák Vállalat, Pécsi Szénbányászati Tröszt, Mecseki Szénbányászati Tröszt, Mecseki Szénbányák) számára is a vasút jelentette a kapcsolódási pontot a szénmezők, a Pécs-üzögi feldolgozóüzemek, valamint 1952-ig a szénszállítás végállomását jelentő mohácsi kikötő között. Ezt a megállapítást támasztják alá a kitermelt és elszállított szén mennyiségét rögzítő statisztikák, amelyek egyben a hálózat történetének a számszerű beszámolója is.

A 32. ábra diagramja egyben láttatja az 1944-től 1989 októberéig a kitermelt és a Pécsi Bányavasutak vonalhálózatán leszállított szén mennyiségét.



32. ábra: A kitermelt, és a Pécsi Bányavasutakon leszállított szén mennyiségének alakulása 1854 és 1989 októberéig között.

(Készítette: Bércesi Richárd, a Központi Statisztikai Hivatal vonatkozó forrásai alapján)

*1944. november–1950. október: A pécsi bányavidék a Szovjet Vörös Hadsereg hadizsákmányaként a Szovjetunió irányítása alatt áll (kivéve: Mecsekszabolcs), nincsenek pontos adatok a kitermelt és a szovjet területre szállított szén mennyiségéről. A haditermelés a pécsi bányavagyton Magyar Népköztársaságnak való visszaszolgáltatását követően is egészen 1953-ig megmarad, heti 7 nap három műszakos szénszállítások a Pécsi Bányavasutak összes vonalán.

*1952: A MESZHART szénkitermelési csúcsa, amivel megdöntötte a DGT korábbi rekordját.

*1961: 1957-től leállították a haditermelést, a szénszállítások újra heti 6 napon, de három műszakban zajlanak a Pécsi Bányavasutak összes vonalán.

*1971: A Pécsi Bányavasutak négy vonalából hármat, a Szabolcsfalusi vasúthoz tartozó két vágányt, a Béke-, és György-aknai vonalakat 1963-ban, a Pécsbányatelepi vasúthoz tartozó András-akna iparvágányt pedig ekkor szedték fel. Az egyetlen még működő vonal Széchenyi-akna iparvágány maradt.

*1981: Július 1-től bevezetésre kerül a szabad szombat, heti 5 napra redukálódik a szénszállítás, de továbbra is három műszakos munkarend van érvényben.

*1986: Szeptember 1-től első alkalommal szűnik meg aszénszállítás Széchenyi-akna iparvágányon.

*1988: Július 1-től újraindul a szénszállítás Széchenyi-akna iparvágányon.

Munkám célja volt, hogy a vasúthálózat történetének az ismertetése mellett felvázoljam a tulajdonosváltások hatásait, valamint ehhez kapcsolódva a pécsi bányavidék belső szerkezetének az átalakulását, amely alapjaiban változtatta meg a szénszállítást is (pl. a mohácsi kikötő állandó végállomásként történő kikerülése a rendszerből).

Nagy hangsúlyt helyeztem arra, hogy részletesen bemutassam azt a folyamatot, amely a Pécsi Bányavasutak (és vele együtt hosszútávon a bányavidék) fokozatos, 1963-ban kezdődő felszámolásához vezetett, aminek az eredményeként 1971-től az „Utolsó Hírmondóként”, már csak a Széchenyi-akna iparvágány működött tovább. Ehhez kapcsolódva röviden kitértem a vasúti szénszállítással egyidejűleg jelentkező, majd az azt felváltani célzó új technológiákra (kötélpályarendszer, teherautós fuvarozás) is. Az újítások hivatalosan a „modernizáció” jegyében születtek meg, azonban a bevezetésük hátterében a politikai okok (a Szovjetunióval való megfelelés) és az 1989/1990-es rendszerváltást megelőző, majd az azt követő gazdasági problémák (pl.: a Ganz-villanymozdony és a Talbot vagonok felújítási munkálatainak az anyagi okokból történő leállítás, amelynek a helyét véglegesen átvette az eredetileg csak „ideiglenes megoldásként” bérelt MÁV-szerelvény) szintén domináns szerepet játszottak.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Az újhegyi üzem története 1914-1974. (1974) „Rudas László” háromszoros aranykoszorús szocialista brigád. Pécs. 9-11-26. o.
- Babics A. (1952) A pécsvidéki kőszénbányászat története. Magyar Történelmi Társulat – Közoktatásügyi Kiadóvállalat, Budapest.
- Babics A. (1963) A pécsi kőszénbányászat a feudalizmus korában. Különnyomat a Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézetének „Értekezések 1961/1962” című kötetéből. A Magyar Tudományos Akadémia saját kiadása, Budapest.

- Babics A. (1967) Az észak-mecseki kőszénbányászat története. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Babics A. (1970) A mecseki bányászok önképzési, önszervezési és szakszervezkedési mozgalma a baranyai-pécsi munkásszervezkedések tükrében 1874–1918. In: T. Mérey K. (szerk.): Értékezések 1969. II.: Tanulmányok a Dél-Dunántúl történetéből. Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézete – Akadémiai Kiadó, Budapest. 11-62. o.
- Benke I. – Reményi V. (1996) A magyar bányászat évezredes története. II. kötet. Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület, Budapest. 318-320. o.
- Cserta P. (2005) Az újhegyi erőmű. In: Mendly L. (szerk.): A pécsi szénbányászat szerepe a város XX. századi fejlődésében. Bocz Nyomdaipari Kft., Pécs. 2005. 325-335.
- Dunántúli Napló, 1956. november 28., 1. o., 3. o.: Megkezdte működését az új hőerőmű.
- Dunántúli Napló, 1962. március 12., 1. o.: Kapacitásnövelés Pécsújhegyen.
- Gyarmati Gy. (2010): Demokráciából a diktatúrába. In: Romsics I. (főszerk.): Magyarország története 20. Kossuth Kiadó, Budapest.
- Gyarmati Gy. (2011): A Rákosi-korszak. Rendszerváltó fordulatok évtizede Magyarországon, 1945-1956. ÁBTL-Rubicon, Budapest.
- Hafner H. (2005): A Mohács-Pécsi Vasút. Pécsi Szemle Várostartörténeti Folyóirat, 1:(8) 104-109.
- Huszár Z. (2007) Integrációs kísérlet a Dunamedencében a 19. század végétől a második világháború kezdetéig. Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) története, pécsi bányászata, különös tekintettel a Társaság pécsi szociális és oktatási infrastruktúrájára. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar, Interdiszciplináris Doktori Iskola, Pécs. 87-91. o. <https://docplayer.hu/4537009-Huszar-zoltan-doktori-phd-disszertacio.html>
- [Letöltés: 2023. november 23. 19:06]
- Dr. Kéri Nagy B. (2010) A mecseki szénbányászok szerepe az 1956-os forradalomban. – A mecseki szénbányászat fejlődése, a bányászok részvétele és szerepe az 1956-os forradalomban, különös tekintettel a munkástanácsokra. MONTAN-PRESS Rendezvényszervező, Tanácsadó és Kiadó Kft., Budapest.
- Dr. Krisztián B. (1996) Feketekőszén-bányászat. In: Dr. Kassai M. (szerk.): Pécs-Baranya 100 éve a műszaki és természettudományos folyamatok tükrében 1896-1996. Műszaki, és Természettudományi Egyesületek Baranya Megyei Szervezete, Ferling Press, Pécs.
- Magyar Nemzet, 1956. november 28. 1. o., 3. o.: Kádár János felavatta az új pécsi hőerőműt.
- Magyar Nemzet, 1962. március 12., 1. o.: Megújul a szénosztályozó Pécsen.
- Majdán J. (2005) Pécs, mint közlekedési központ (1846-1946). In: Szirtes G. – Vargha D. (szerk.): Mozaikok Pécs és Baranya Gazdaságtörténetéből. Tanulmányok. Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara – Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs. 55-85. o.
- Mendly L. (2001) Jaroslav Jičinský és a korszerű pécsi szénbányászat megteremtése. In: Szirtes B. (szerk.): Búcsúzik a mecseki szénbányászat emlékülés előadásai. A mecseki feketekőszén-bányászat szerepe és jelentősége. Komló, 2000. augusztus 29-30. Pécsi Hőerőmű Rt., Pécs. 37-46. o.
- Mendly L. (2003) Jaroslav Jičinský a korszerű pécsi szénbányászat megteremtője. In: Romváry F. (főszerk.): Emléklapok a pécsi bányászat történetéből. Különnyomat a Pécsi Szemle Várostartörténeti Folyóirat 1998-2003. évi számaiból. Bocz Nyomdaipari Kft., Pécs. 93-108. o.
- Mendly L. (2005a) András-akna iparvágány. In: Bányászati és Kohászati Lapok, 2:(137) 48-57.
- Mendly L. (2005b) A máig megmaradt üzemi épületek és létesítmények. In: Mendly L. – Dr. Romváry F. (főszerk.): Emlékképek a pécsi szénbányászat történetéből. In: Örökségi Füzetek 3. Pécs/Sopianae Örökség Kht. – Pécsi Bányástörténeti Alapítvány – Pécsi Szemle Várostartörténeti Alapítvány, Pécs. 13-21. o.
- Nagy J. Á., Ledniczky L. (2010): Pécsi séták. Pécsi Direkt Kft – Alexandra Kiadó, Pécs.
- Népszabadság, 1956. november 28. 1. o., 3. o.: Átadták az új hőerőművet Pécsen.
- Népszabadság, 1962. március 12. 1. o.: Rövidesen még hatékonyabbá válik a Pécsújhegyi Szénosztályozó.
- Népszabadság, 1986. május 25. 1-2. o.: Alacsony létszámú tiltakozók a Mecseki Szénbányák pécsi székháza előtt.

Népszava, 1956. november 28., 1. o., 3. o.: Üzembe helyezték az új hőerőművet Pécsen.

Népszava, 1962. március 12., 1. o.: Modernizálják a pécsi bányavidék legfontosabb épületét, a Pécsújhegyi Szénosztályozót.

Pálfy A. (1993) A mecseki kőszénbányászat 1945-től 1991-ig. In: Szirtes B. (szerk.): A mecseki kőszénbányászat. 1945-1991. I. kötet. Kútforrás Kft., Pécs, 1993. 79-158.

Pálfy A. (2007): 150 éves a Mohács-Pécsi Vasút. Pécsi Szemle Várostarténeti Folyóirat, 1:(9) 215-217.

Pesti J. (2004) Pécs földrajzi neveinek eredete. Pécsi Szemle Várostarténeti Alapítvány, Pécs.

Pesti J. (2013) Pécs utcanevei 1554-2004. Kronosz Kiadó – Virágmandula Kft., Pécs.

Pécsi Hírek, 2003. szeptember 2. 2. o.: 130 éves (lenne) a szabolcsi bányavasút.

Pilkhoffer M. (2008): Bányászat és építészet Pécsen a 19-20. században. Pécsi Bányástörténeti Alapítvány – Pro Pannonia Kiadói Alapítvány, Pécs.

Pintér É. (2010): Időrendi áttekintés. In: Romics I. (főszerk.): Magyarország története 24. Kossuth Kiadó, Budapest.

Rosz A. (szerk.) (2008) Pécs és Baranya 1956-ban. Bocz Nyomdaipari Kft., Pécs.

Sütő I. (1993) A kiszolgáló rendszerek fejlődése. In: Szirtes B. (szerk.): A mecseki kőszénbányászat. 1945-1991. II. kötet. Kútforrás Kft., Pécs, 1993. 311-378. o.

Dr. Svoboda V. (2007) Requiem Pécsbányatelepért. Magánkiadás.

Szabad Nép, 1950. december 22. 1-3. o.: Harcolj, dolgozz pécsi munkás! Rákosi elvtárs üzenete a nagy Szovjetunió által viszszaadott pécsi bányavidék élharcos dolgozóinak.

Szabad Nép, 1952. március 18. 1-3. o.: Rákosi elvtárs Pécsen.

Szabad Nép, 1955. május 10. 1-3. o.: Szárnyalás. Rákosi elvtárs forradalmi beszéde a pécsi Hősök terén.

T. Hámosi F. (2011) Táblázatok. In: Dácsiák a síneken. In: Indóház Extra. Vasúti Magazin, 3:(6) 61-63.

Tiszai L. (1993) A bányaművelési technológiák fejlődése 1945-1991 között. In: Szirtes B. (szerk.): A mecseki kőszénbányászat. 1945-1991. II. kötet. Kútforrás Kft., Pécs, 1993. 227-278. o.

Traj F. (2009) Volt egyszer egy Szénmosó. Kézirat.

FORRÁSANYAGOK

Magyar Államvasutak Központi Irattár: *Magyarországon megőrzött mozdonyok jegyzéke 1868-2003.*

Magyar Államvasutak Központi Irattár, Utasítások Gyűjteménye: *Gróf Széchenyi István-akna – Pécsújhegy közötti iparvágány menetlevelei (1988-2004).*

Magyar Államvasutak Központi Irattár, Üzletvezetőségi iratok, Gépészet és karbantartás, Pécs: *Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között (1988-1989).*

Magyar Államvasutak Központi Irattár, Üzletvezetőségi iratok, szénzállítás, Pécs: *Bérleti szerződések a Mecseki Szénbányák és a Magyar Államvasutak között (1988-1989).*

Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltára, L 5672: Mecseki Szénbányák/1.cso-mó 1950-1991/4. tétel.: *Vállalati Levelezések.*

Sárközi Z. – Tóth R. (szerk.) (1985) *Bányászati Fondok. Repertórium.* In: *Levéltári Leltárak 83.* Magyar Országos Levéltár, Budapest.

STATISZTIKAI ADATOK

Központi Statisztikai Hivatal: *A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1943 és 1952 között.*

Központi Statisztikai Hivatal: *A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1953 és 1961 között.*

Központi Statisztikai Hivatal: *A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1953 és 1961 között.*

Központi Statisztikai Hivatal: *A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1962 és 1971 között.*

Központi Statisztikai Hivatal: *A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1972 és 1981 között.*

Központi Statisztikai Hivatal: *A mecseki szénmedence termelési szerkezetének változása 1982 és 1991 között.*

EGYÉB, KIEGÉSZÍTŐ JELLEGŰ FORRÁS

Janus Pannonius Múzeum Pécsi Városter-
téneti Múzeum: *Pécs Szabad Királyi Város
térképei (1703-1946)*.

Janus Pannonius Múzeum Pécsi Városter-
téneti Múzeum: *Pécs Megyei Jogú Város tér-
képei (1946-2026)*.

DOKUMENTUMFILMEK

Az utolsó szénvonat Pécsbányatelepre. (Készítet-
te: Uherkovich P., 2004.)

Egy csepp Pécs: Az Első Dunagőzhajózási Társaság pécsi emlékhelyei. (Rend.-Szerk.: Szijjártó I. Történész szakértő, Narrátor: Huszár Z. Pécs Tv, 2006.)

ORAL HISTORY

Id. Békés Lajos, a Mecseki Szénbányák nyugdíjas bányamérnökének szóbeli közlése. Interjúkészítés: 2006. szeptember 16.

Márfi Attila, a Magyar Nemzeti Levéltár Banya Vármegyei Levéltárának (MNL BaVL) nyugdíjasa, a Mecseki Szénbányák Pécsújhegyi üzemének volt alkalmazottja, egykori pécsbányatelepi lakos. Interjúkészítés: 2013. október 10., 2017. március 31., 2017. június 3.

Traj Ferenc, a Mecseki Szénbányák nyugalmazott energetikusa, a Bányász Emlékekért Egyesület (BEE) alapító tagja és tiszteletbeli elnöke, meszesi lakos. Interjúkészítés: 2014. szeptember 2., 2014. szeptember 9.



**The economic role of the
Pécs Mining Railways in
the history of the industrial
region between 1944 and
1989**

*Keywords: economic history, coal
mining, coal mining, Pécs Mining
Railways*

The purpose of this article is to examine the Pécs Mining Railways, which were built by the First Danube Steamship Company (hereinafter: DGT) as branch lines of the Mohács–Pécs Railway (hereinafter: MPV), which was built as the first industrial railway network in historic Hungary. In most of the specialized literature and documentary films, these lines are mentioned only in passing, even though they played an indispensable role in the operation of the Pécs mining region by transporting coal shipments to their destinations.

E számunk lektorai

Hesz Mátyás

Krizsik Nóra

Dr. Lakatos András Rudolf

Dr. Majdán János

Szatmári Csaba Ferenc

Dr. Török Ádám