

*Bércesi Richárd*

*A PÉCSI BÁNYAVASUTAK SZEREPE AZ IPARVIDÉK TÖRTÉNETÉBEN  
1854 ÉS 2004 KÖZÖTT – A TULAJDONJOGGAL RENDELKEZŐ  
VÁLLALATOK RÖVID TÖRTÉNETE*

---

**Absztrakt**

Publikációmban rövid, áttekintő jellegű ismertetést adok az 1854 és 2004 között a Pécsi Bányavasutak felett tulajdonjoggal rendelkező hét vállalatnak (Első Dunagőzhajózási Társaság – a továbbiakban: DGT, Magyar és Szovjet Hajózási Rt. – a továbbiakban: MESZHART, Pécsi Szénbányák Vállalat, Mecseki Szénbányák, Pécsi Hőerőmű Rt., és jogutódja, a PannonPower Zrt., Magyar Államvasutak – a továbbiakban: MÁV) a bányavidékhez kapcsolódó történetéről, amely téma a személyes érdeklődésem alapuló pécsi bányatörténeti kutatásom része.

Vizsgálataim során több kérdésre is választ kerestem: Mely cégek rendelkeztek tulajdonjoggal a pécsi bányavidék, és azon belül a Pécsi Bányavasutak vonalhálózata felett? Hogyan kerültek kapcsolatba a várossal és a bányavidékkel? Üzleti profil szempontjából (pl.: vállalatszerkezet, belső működés, szénfelhasználási szempontok) miben különböztek egymástól és miben hasonlítottak?

Mindegyik cég maradandó értékeket hagyott a város és az iparág történetében vagy a jelentőségük nem volt egyforma mértékű? Hogyan változott megítélésük a korábbi időszakokban és milyen emlékezetük van napjainkban?

Összegezve arra a következtetésre jutottam, hogy a jelenleg is ellentétes megítélésű bányatulajdonos vállalatok (főként a DGT és a Mecseki Szénbányák) egyaránt kiemelt fontossággal bírnak a 160 000 főnyi lakosra növekvő Pécs városa, az iparvidék, és azon belül a Pécsi Bányavasutak történetében, mivel a fejlesztést célzó beruházásaik, (a legtöbb esetben az országos politika elvárásainak megfelelni akaró) üzletpolitikai, gazdasági és vállalatszerkezeti döntéseik alapjaiban határozták meg a pécsi bányavidék működését és sorát.

---

*Kulcsszavak: Pécsi Bányavasutak; tulajdonos vállalatok; történeti összefoglaló*

**Bevezető**

Az 1853-as év Pécs és térsége számára jelentős gazdasági változást eredményezett. Az 1769-ben kezdődő, és a XVIII. század második felétől a magánkézben, elsősorban saját célra folytatott, kis üzemekben zajló bányaművelést fokozatosan felváltotta az osztrák-magyar vegyes tulajdonban működő nagyvállalat, a DGT.

A cég pécsi megtelepedésének és fokozatos terjeszkedésének eredményeképpen számos további bánya került felszentelésre<sup>1</sup> a kialakulóban lévő iparvidéken, ahonnan vasúton érkezett a kitermelt nyersanyag a cégnek a mohácsi kikötőben horgonyzó gőzhajóihoz.

Az 1854 és 1873 között, a DGT magánberuházásaként több szakaszban kiépülő, az 1857-ben átadott Mohács-Pécsi Vasút (a továbbiakban: MPV) mellékvágányaiként létrehozott Pécsi Bányavasutak<sup>2</sup> vonalhálózata a 150 éves, 2004-ig tartó működése során összesen hét különböző vállalat (DGT, MESZHART, Pécsi Szénbányák Vállalat, Mecseki Szénbányák, Pécsi Hőerőmű Rt. és jogutódja, a PannonPower Zrt., valamint a MÁV)<sup>3</sup> tulajdonában állt.

Írásom célja egy rövid, áttekinthető jellegű ismertetés az 1854 és 2004 között az iparvágányok felett tulajdonjoggal rendelkező cégek és a pécsi kőszénbányászat történetéről, kisebb kitekintésekkel a Pécsi Bányavasutak működtetésére gyakorolt hatásukra.

A vonalhálózat részletes, átfogó történetének a feldolgozása nem képezte részét a munkámnak, kutatásom ez esetben csak és kizárólag az üzemegységet tulajdonló vállalatok létrehozásának okaira és körülményeire, a pécsi tevékenységükre (a legfontosabb város-, és iparfejlesztő beruházásaiknak a bemutatására, és azok esetleges közlekedés-, és ipartörténeti értékeinek a megemlítésére, a legfőbb, az iparvidék és Pécsi Bányavasutak sorát nagyban meghatározó kereskedelmi és üzletpolitikai döntéseknek, vállalatszerkezeti átalakításoknak az összegzésére), valamint a megszűnésüket követő közvetlen, és a napjainkban való megítélésükre terjedt ki.

## **Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT, 1854-1945)**

Európa és a világ egyik legmeghatározóbb hajózási társaságának a története egészen 1813-ig nyúlik vissza. I. Ferenc (1791-1836) osztrák császár és magyar király a folyamatos dunai gőzhajózás beindítását előmozdítandó, kiváltságlevél adományozását ígérte az azt teljesíteni tudó vállalkozó vagy vállalat számára. A számos jelentkező közül végül két brit vállalkozó, John Andrews és Joseph Pritchard lett a győztes, akik egy részvénytársaság keretein belül kívánták lebonyolítani a hajózási forgalmat, mivel kellő tőkével a befolyásos támogatók (pl.: Klement Metternich osztrák kancellár) ellenére sem rendelkeztek. A tervezett vállalkozás alaptőkéjét 100 000 forintban határozták meg, ennek lejegyzésére pedig 500 db, 200 forint névértékű részvény kibocsátásáról döntöttek. A kellő marketing megtette hatását, a birodalmi fővárosban röplapok útján adták a közvélemény tudtára a szándékukat, amelyhez Metternich mellett számos, a korban prominens személyiség, és

<sup>1</sup>A DGT-korszakban megnyitott pécsi szénbányákat nem állami tisztségviselők 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) ünnepeknek. (Márfi Attila személyes közlése, 2017. június 22).

<sup>2</sup>Nem hivatalos üzemnév, a forrásokban (pl.: A DGT és a későbbi bányatulajdonos vállalatok iratai, várostérképek) 1853 és 2004 között egyszerűen csak „üzemvasút”, 1914 és 1988 között pedig „villamosvasút” néven szerepel a vonalhálózat, valamint több esetben az annak részét képező iparvágányok is. A hálózat egészére utaló „Pécsi Bányavasutak” megnevezés a DGT bányászkolóniáinak helyi lakosságának körében terjedt el, és vált a napi szóhasználatban általánosan ismertté.

<sup>3</sup>Munkámban a korszakhatárokat a bemutatásra kerülő vállalatoknak a Pécsi Bányavasutak felett gyakorolt tulajdonjogának az időtartalmával megegyezően fogom használni.

maga az uralkodóház több tagja is csatlakozott (pl.: Salamon Meyer Rotschild, Johann von Sinna, Benedikt David Arnstein). Az alapítók sorában azonban nemcsak osztrákokat, hanem magyar arisztokratákat is találhatunk (pl.: gróf Széchenyi István,<sup>4</sup> gróf Apponyi György, herceg Esterházy Pál, Csáky Petronella grófnő) (Völk, Ehm, Heilmeier, & Ott, 2004).

A DGT-t hivatalosan 1829. március 13-án hozták létre, ekkor tartotta a társaság az alakuló ülését, 1830 augusztusában pedig már vízre is bocsátották az első gőzösüket, amely a császár-királyról az „I. Ferenc” nevet kapta. A vállalkozás sikerének hatására az uralkodó, ígéretéhez híven, 1830. szeptember 1-én a Habsburg Birodalom osztrák területein, majd a következő év tavaszán, 1831. április 22-én a Magyar Szent Korona Országainak dunai szakaszán is 15 évre szóló kereskedelmi-, és személyszállításra vonatkozó monopóliumot biztosított a vállalat számára, amely a hajóépítési technológia védelem alá helyezésére is kiterjedt. A cég kihasználta a helyzeti előnyét és komoly tényezővé vált a konkurenciával szemben. Ezt jelzi az a döntés, hogy a kiváltságlevél lejártakor, 1846. augusztus 16-án V. Ferdinánd (1836-1848) 1880-ig privilegizált helyzetbe juttatta a céget a dunai gőzhajózásban és semlegesítette a lehetséges vetélytársakat vele szemben. A király közel egy év múlva, 1847. július 1-én magyar nyelvű kiadványban is megerősítette a rendelkezését (Huszár, 2013).

A siker ellenére a vállalatvezetőség számára a kezdetektől fogva komoly problémát jelentett, hogy a gőzhajóknak a magyarországi Duna-szakaszon hol tehetnének szert állandóan biztosított tüzelőanyagra. Először az ország délkeleti részén, a Krassó-Szörény vármegye területén lévő iparvidéken próbáltak meg terjeszkedni, nem sok sikerrel. Így esett a választásuk végül Baranya vármegyére, azon belül is Pécs városára. Döntésükben három tényezőt vettek figyelembe. Az itt kialakulóban lévő bányavidék nyersanyaga a helyi beszámlók szerint sokkalta jobb minőségű volt, mint a Krassó-Szörényi iparvidéken, továbbá földrajzilag a lehető legközelebb esett a mohácsi kikötőjükhöz. A legfontosabb szempont viszont az volt, hogy nem kellett komoly potenciállal bíró vetélytárssal számolniuk, mivel az itt működő aknák kicsi, magánkézben lévő üzemek voltak (Mendly, 2005a).

Ennek tudatában a DGT 1853-ban megnyitotta az első szénbányáját, Andreas-Schachtot<sup>5</sup>Pécs-Bányatelep<sup>6</sup>délnyugati részén (Mendly, 2005a). A vállalkozást siker koronázta és a cég tartósan megvetette a lábát a pécsi bányavidéken. A következő évben már állandó vasútvonallal<sup>7</sup>kötötték össze az aknát Üszöggel,<sup>8</sup> amely a Pécsi Bányavasutak magjaként, a történelmi Magyarország első iparvágánya volt (Mendly, 2005b). 1857-ben egészen Mohácsig meghosszabbították, létrehozva az MPV-t (Babics, 1952).

A vállalat ezt követően terjeszkedésbe kezdett. Pozícióját az sem befolyásolta, hogy az 1856-os párizsi konferenciát követően, 1857 márciusában Ferenc József osztrák császár

<sup>4</sup>Pécs-Bányatelep 1926-ban felszentelt aknája az ő nevét viseli.

<sup>5</sup>1853 és 1867 között: Andreas-Schacht, 1867-től: András-akna. A névváltozás szimbolizálta az osztrák-magyar dualizmust, és megelőlegezte a magyar nemzetállamiság fogalmának gyakorlatba való átkerülésére irányuló törekvéseket. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>6</sup>1950-ig: Pécs-Bányatelep, 1950-től: Pécsbányatelep, Pécs IV. kerületeként. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>7</sup>1854 és 1867 között: Andreas-Schacht iparvágány, 1867 és 1971 között: András-akna iparvágány.

<sup>8</sup>A város határában lévő kis állomáson mérték ki a város tulajdonát képező szénmennyiséget. A területen létrehozott üzem neve a későbbiekben többször is megváltozott: Pécs-Üszög (1912-1950), Pécs-Újhegy (1950-1971), Pécsújhegy (1971-2004). Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

(1848-1916) visszavonta a társaság privilégiumát a dunai gőzhajózásban. A konkurencia semlegesítésével a DGT egy évtizednyi egyeduralma alatt komoly és folyamatosan bővülő flottát hozott létre, amely egyre több tüzelőanyagot igényelt. Ennek okán a vállalat sorra felvásárolta az Andreas-Schacht környékén lévő kis szénbányákat, majd 1867-ben megnyitotta második Pécs-bányatelepi üzemi létesítményét, Schroll-aknát, amelyet szintén új vasúti szárnyvonallal<sup>9</sup>kapcsoltak hozzá András-akna iparvágányhoz, és rajta keresztül az MPV-hez. Ettől kezdve ez a két iparvasút alkotta a Pécs-Bányatelepi vasutat<sup>10</sup> (Aknai, 1997).

Már 1865-ben, a Római Katolikus Egyház Pécsi Püspökségétől kapott bérbeadás útján, a Pécs szomszédságában lévő Vasas<sup>11</sup>és Mecsekszabolcs<sup>12</sup>településeken is megvetette lábát a társaság (Aknai, 1997). Az utóbbi területen két szénbányát is nyitott, Ferenc József,<sup>13</sup>valamint György-aknát. A beruházások részeként egy teljesen új vasútvonalat<sup>14</sup>is kiépítettek, amely 1873-ban készült el. A Mecsekszabolcsi bányavasút a DGT által létrehozott Pécsi Bányavasutak üzemegységének másik tagjához, a Pécs-Bányatelepi vasúthoz hasonlóan szintén két részből állt: Ferenc József-<sup>15</sup> és György-akna iparvágányokból (Huszár, 2013).

A DGT 1910-től egy nagyarányú fejlesztési programot indított el a pécsi bányavidéken, Jaroslav Jičínšký cseh-morva bányamérnök irányításával, amelynek a keretében Pécs-Üszögön 1911-ben átadásra került a fő, 8 mozdony tárolására alkalmas mozdonyremíz, 1913-ban a brikettgyár, 1914-ben a szénosztályozó, valamint 1915-ben az első pécsi hő-, és villamos erőmű, amely létesítményeket a Dél-Dunántúl legnagyobb rendező-pályaudvara ölelt körül. Ez utóbbi létrehozása mellett került sor a történelmi Magyarországon elsőként, 1914-ben a Pécsi Bányavasutak teljes vonalhálózatának a kísérleti jellegű villamosítására is, amely az eddigi gőzalapú vontatást váltotta fel (Az újhegyi üzem története 1914-1974, 1974).<sup>16</sup>

A projekt további új beruházásait azonban az 1914-ben kitört első világháború, valamint az 1918 és 1921 közötti szerb megszállás felfüggesztette. A program csak ezt követően folytatódhatott tovább és 1926-ban fejeződött be. A második ütemben a már meglévő Pécs-Üszögi létesítmények továbbfejlesztése mellett 1921-ben itt adták át a Kutatólaboratórium I. számú épületét, 1923-ban pedig DGT helyi kirendeltségeként funkcionáló új irodaépületet is (Az újhegyi üzem története 1914-1974, 1974). A bányüzemek körül kialakult XVIII-XIX. századi bányászkolóniák további kiépítésével párhuzamosan, 1922 és

<sup>9</sup>1867 és 1926 között: Schroll-akna iparvágány, 1926 és 2004 között: Széchenyi-akna iparvágány. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>10</sup>1867 és 1950 között: Pécs-Bányatelepi vasút, 1950 és 1971 között: Pécsbányatelepi vasút. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>11</sup>1947-től Pécs része, amelyet hivatalosan az 1950-es Tanáctörvény rögzít.

<sup>12</sup>Az eredetileg Árpád-kori települést 1947-ben „Szabolcsfalu” néven Pécs városához csatolják, amelyet hivatalosan az 1950-es Tanáctörvény fog rögzíteni. 2011-től újra Mecsekszabolcs a neve, de nem önálló község. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>13</sup>1865 és 1950 között: Ferenc József-akna, 1950-től: Béke-akna. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>14</sup>1873 és 1947 között: Mecsekszabolcsi bányavasút, 1947 és 1963 között: Szabolcsfalusi bányavasút. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>15</sup>1873 és 1950 között: Ferenc József-akna iparvágány, 1950 és 1963 között: Béke-akna iparvágány. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>16</sup>A fővonalnak számító MPV kimaradt a beruházásból, villamosítására majd csak az 1980-as évek közepén kerül sor, de akkor is csak a Pécsbánya rendező-pályaudvarig.

1925 között létrehozták a korabeli Magyarország legmodernebbnek számító vidéki munkásnegyedét, a meszespusztai lakótelepet<sup>17</sup> is. Ez utóbbi beruházás részeként kezdte meg a működését a szomszédos Fehérhegyen a pécsi bányavidék egészét vízzel ellátó Víztorony is. A projekt zárásaként két új szénbányát szenteltek fel: 1925-ben a mecsekszabolcsi I. (Szent) István-aknát,<sup>18</sup> majd egy évvel később, 1926-ban a Pécs-bányatelepi Gróf Széchenyi István-aknát. Utóbbi a kiürült Schroll-aknát váltotta fel, a szénzállítás azonban továbbra is a megszűnt bányauzem vasútján zajlott (Mendly, 2000).

Az első világháború lezárásaként, az Osztrák Köztársaság által az 1919 szeptemberében aláírt Saint Germain-i, valamint a Magyar Királysággal 1920. június 4-én kötött Trianoni békeszerződésben a győztes nagyhatalmak nemcsak az Osztrák-Magyar Monarchiát, hanem a DGT-t is feldarabolták. A vállalatot innentől kezdve két, egymástól teljesen független, szuverén állam osztozott, az osztrákok 51%-os, a magyarok 49%-os részesedéssel bírtak benne. A békeszerződések aláírását követően a DGT számára komoly konkurenciát jelentettek a hajóparkjának jelentős részét megszerző szomszédos utódállamok hajózási társaságai, ezért a korábbi vezető szerepét már sosem tudta visszaállítani a dunai vízi közlekedésben (Huszár, 2013).

Az 1938. március 12-ei Anschluss-szal<sup>19</sup> a vállalat az önállóságát is teljes mértékben elvesztette, mivel az osztrák részvényeket betagolták a „Reichswerke Hermann Göring”<sup>20</sup> konszernbe, amelyhez másnap, ellenszavazat nélkül, a félelemben lévő magyar cégcsoport is „önként csatlakozott”, ezzel már a második világháború 1939-es kitörése előtt kiszolgáltatva magukat és a teljes pécsi bányavidéket a szénvagyonnal együtt Adolf Hitlernek és a náci Németországnak (Huszár, 2013).

A Pécsre 1944. november végén bevonuló szovjet Vörös Hadsereg a DGT tulajdonát képező bányavagyont hadizsákmányként, jóvátétel címén lefoglalta (Sárközi-Tóth, 1985), amely lépéssel a társaság Magyarországon már formálisan is végleg megszűnt létezni. Ausztriában az Osztrák Államszerződés 1955. májusi aláírását követően, a nyár folyamán újrakezdte működését a függetlenségét visszanyerő vállalat, azonban a hajóit a Szovjetunió nyomására, a Duna Keleti Blokkhoz tartozó szakaszairól végleg kitiltották (Huszár, 2013).

### **A Magyar-Szovjet Hajózási Rt. (MESZHART, 1950-1952)**

A MESZHART 1946. március 30-án jött létre a DGT legjelentősebb, 100%-os magyar tulajdonban álló versenytársa, az 1895 óta működő Magyar Folyam-, és Tengerhajózási Részvénytársaság (a továbbiakban: MFTR) konkurenseként, amelynek helyét a későbbiekben átvette. Megalapításakor a megszállók egy új, „közös tulajdonban álló vállalkozás” létrehozására kényszerítették a magyar kormányt, ahol 53-47%-os arányban a szovjet érdekek érvényesültek, szemben a korabeli propagandával, amely 50-50%-nak állította be a tulajdoni viszonyokat az ország, és a világ közvéleménye előtt. A MESZHART hivata-

<sup>17</sup>1922 és 1950 között: Meszespusztá, 1950-től: Meszes. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>18</sup>1925 és 1950 között: I. (Szent) István-akna, 1950-től: István-akna. Munkámban mindig az adott korszakra érvényes elnevezést fogom használni.

<sup>19</sup>Ausztriát bekebelezte a náci Németország.

<sup>20</sup>Magyar fordításban: „Hermann Göring Művek”.



losan magyar-szovjet vegyes tulajdonú állami vállalatként működött, amelyet az igazgatótanács tagjaihoz hasonlóan „két” igazgató vezetett, de valójában mindvégig a szovjetek domináltak a vezetőségben (Babics, 1952; Szirtes, 1993).

A második világháborút lezáró, 1947. február 10-én ratifikált párizsi békeszerződés értelmében a nyugati szövetségesek az MFTR zsákmányolt hajóit az év végéig visszaszolgáltatták a vállalatnak. A cég azonban szovjet nyomásra, 1950-ig kénytelen volt fokozatosan átadni a hajóparkját a MESZHART-nak. A hadizsákmányként szovjet birtokba került gőzösöket az MFTR számára nem voltak hajlandóak visszaadni és a társaság megkerülésével, az annak jogos tulajdonát képező hajók az új cég állományába kerültek (Babics, 1967; Szirtes, 1993).

A MESZHART tevékenysége elsősorban a külföldi viszonylatú áruszállításra terjedt ki. A belföldi folyami személyszállítást 1950-ig az MFTR-rel, majd annak megszűnését követően a Balatoni Hajózási Vállalattal megosztva látta el (Babics, 1952; Szirtes, 1993).

A pécsi bányavidék 1950 decemberében került a cég birtokába, amikor a Szovjetunió Sztálin 70. születésnapja alkalmából visszaszolgáltatta az egykori DGT – vagyon 49%-át magas jóvátételi összegért cserébe, amelyet az országnak 1953-ig, a kommunista diktátor haláláig kellett törlesztenie. A tulajdonosváltás az iparvidék termelésében nem hozott számottevő változást. A pécsi szénbányák továbbra is a gőzhajók számára biztosították a fűtőanyagot, amelyet a Pécsi Bányavasutak négy vonalán Pécs-Újhegyig, majd onnan az MPV vonalán juttattak el a mohácsi kikötőbe, miközben az első pécsi hő-, és villamos erőmű továbbra is ellátta a várost melegvízzel és árammal (Babics, 1967; Szirtes, 1993).

Már ekkor felmerült, hogy a MESZHART égisze alatt egységesíthetik a pécsi, és a kizárólag magyar kézben lévő komlói bányavidéket. Az eltérő fejlettségi szinten álló területek közti komoly eltéréseket jelzi, hogy Sztálin, felismerve az előbbi kulcsfontosságát, 1952-ig hallani sem akart a Rákosi Mátyás és köre által követelt 100%-os magyar tulajdonjogról. Így a pécsi bányakerületben „a két állam szoros barátsága jegyében” a bányaművelés csak szovjet-magyar vegyes tulajdonban működhetett, amely az egész országban egyedülálló volt (Babics, 1967; Szirtes, 1993).

### **A Pécsi Szénbányák Vállalat (1952-1953) és a Mecseki Szénbányák (1953-1989)**

A teljes egészében magyar tulajdonban álló Pécsi Szénbányák Vállalat a bányavidéknek a MESZHART-ból történő kiválását követően jött létre, 1952. október 1-én (Babics, 1987; Szirtes, 1993).

A tulajdonosváltás átszervezéssel járt, amely jelentős mértékben érintette a Pécsi Bányavasutakat is. A legfontosabb változás a mohácsi kikötővel való kapcsolat megszüntetése volt. Az MPV kikerült a szénszállításból, és a Magyar Államvasutak (a továbbiakban: MÁV) részévé vált, míg a mellékvonalait képező iparvágányok a Pécsi Szénbányák Vállalat kezében maradtak (Szirtes, 1993; Romváry, 2003).

Sztálin halála után, 1953 nyarán minisztertanácsi rendelettel az új céghez került az ekkora már jelentős fejlődésnek indult Komlói, Nagymányok (Északi kerület) és Szászvár (Mecseki kerület) környéke is, amely ezt követően felvette a „Mecseki Szénbányák” nevet. Az egy kézben egyesített bányavidékek ettől kezdve a kizárólag magyar tulajdonú állami

vállalatban működtek tovább. Központja a pécsi belvárosban, Déryné utca<sup>21</sup> 9. szám alatt, az egykori DGT - székházban volt. A cég vezérigazgatóját a nehézipari miniszter nevezte ki, a jelöltet a Magyar Dolgozók Pártja (a továbbiakban: MDP) Központi Bizottsága, majd 1956 után a Magyar Szocialista Munkáspárt (a továbbiakban: MSZMP) Központi Bizottsága javasolta a pozíció betöltésére. A Rákosi-érával ellentétben, a Kádár-korszakban már fontosabb volt a tudás, a képzettség és a rátermettség, mint a párthűség. A legfontosabb döntések az üzemi tanácsuléseken születtek meg, ahol az összes üzemegység vezetője részt vett, a levezető elnöki tisztséget pedig a mindenkori vezérigazgató látta el (Babics, 1967; Szirtes, 1993).

A tulajdonosváltás és az összevonás belső szerkezeti átalakulással is járt, amelynek eredményeként az András-akna elvesztette korábbi kiemelt szerepét a pécsi bányavidéken. Az új vezető üzemegység az MPV kiválását követően a feldolgozóüzemei révén a szénszállítmányok végállomásává váló Pécs-Újhegy lett (Az újhegyi üzem története 1914-1974, 1974). A hidegháborús légkörben a Mecseki Szénbányák aknáit elsősorban hadicélokra termeltek, az állam mellett a két másik legfontosabb felhasználó a két bányászváros, Pécs és Komló voltak (Babics, 1967; Szirtes, 1993).

Az új tulajdonos, szovjet segítséggel, még 1953 késő őszén egy rekonstrukciós programot indított el, amelynek keretében az üzemegységek épületei, a Pécsi Bányavasutak vonalai és szerelvényei is felújításra kerültek. Az egy éves program fő célkitűzése elsősorban a már meglévő termelési, szállítási színvonal romlásának meggátolása és megőrzése volt. A beruházások szükségességét indokolta, hogy az országban ekkora már minden nagy ipari létesítményben lezajlott a második világháború okozta károk elhárítása, amely alól Komló sem volt kivétel. Pécs azonban a MESZHART-os évek alatt szovjet nyomásra kimaradt a programból, mert a megszállók féltették a magyar szerepvállalás növekedését a bányavidéken. A 100%-os hazai tulajdonjog megszerzése után sürgetővé vált a felzárkóztatás, hogy pótolni lehessen a lemaradást (Szirtes, 1993; Mendly & Romváry, 2005).

Az ezt követő nagyarányú fejlesztési program a következő évben, 1954-ben indult meg. Ennek részeként a Pécs-Újhegyen ekkor átadott Kutatólaboratórium II. számú épülete és más ipari jellegű beruházások mellett (Az újhegyi üzem története 1914-1974, 1974) Mészesen is folytatódott a még a DGT-korszakban, az 1920-as évek végén a gazdasági válság miatt félbeszakadt lakásépítési-projekt, amelyet kiterjesztettek Pécsbányatelepre és Szabolcsfalura is. Előbbi helyen szocreál társasházak, az utóbbi két helyen pedig családi házak épültek. A kezdeti eredmények azonban nem voltak kielégítőek. A hidegháborús légkör nem tette lehetővé a teljes mértékű fejlesztést, mivel az MDP pártvezetése az egyes beruházások elkészültét a lehető legminimálisabb idő alatt követelte meg, amely alatt az irreális terveket lehetetlen volt kivitelezni, ezért sokat kénytelenek voltak leállítani közülük (Szirtes, 1993). A legnagyobb horderejű beruházás a második pécsi hőerőmű létrehozása volt, amelyet erősen félkész állapotban, 1956. november végén adtak át, ezért 1959 végéig csak tesztüzemben működött. Az első pécsi hő-, és villamos erőmű ezt követően

---

<sup>21</sup> Ma: Mária utca.

iszapvíztelenítő-üzemként funkcionált, majd 1975-ben kiürítették és bezárták (Babics, 1967; Romváry, 2003).

1957-től kikerült az erőltetett iparosítás a Mecseki Szénbányák fejlesztési projektjéből. Szemben Rákosiékkal, a Kádár-kormány gazdaságpolitikájának alapköve a már meglévő kapacitások jobb mértékű kihasználása, a hatékonyság és a költségcsökkentés volt, elvetve az esztelen mértékű kiadásokat. Ennek szellemében folytatódott tovább a fejlesztési program, amelynek kézzelfogható eredményei az 1960-as évekre tehetőek (Babics, 1967; Szirtes, 1993).

1963-ra elkészült a Pécsi Bányavasutak Szabolcsfalusi vasútját kiváltó kötélpályarendszer. A vállalat a szénbányák termelésének megkönnyítése érdekében korszerű gépeket szerzett be a Szovjetuniótól, továbbá Kádár János személyes engedélyével Nyugat-Európából, valamint az Amerikai Egyesült Államokból. 1964 augusztusában a régebbitől északra átadták István II.-aknát, amely a kiürülőben lévő Béke-, és György-aknák helyét volt hivatott átvenni. A beruházás jelezte, hogy a Mecseki Szénbányák változást akar a pécsi bányakerületben, és az István-aknai üzemegységre kívánja a nagyobb hangsúlyt helyezni a pécsbányatelepi Gróf Széchenyi István-aknával szemben, amelyet veszteségesnek ítélt. A helyzetet tovább súlyosbította, hogy 1968-ban több halálos áldozattal járó súlyos vízbetörés történt a bányában, ezért jelentős mértékben csökkentették a nyersanyag ki-termelését (Szirtes, 1993; Mendly & Romváry, 2005).

A szénosztályozó az évtized közepén átfogó, külső-belső felújításon és korszerűsítésen esett át (Az újhegyi üzem története 1914-1974, 1974), amelynek eredményeképpen a korábbi arculatát elvesztve, teljesen átalakult a létesítmény (Romváry, 2003).

1965-ben az új termelési technológiával megkezdte működését a vasasi első külfejtés, amelyet 1968-ban a Karolina II.-külfejtés váltott fel. Pécsbányatelepen ugyanekkor indították be a munkát a Karolina I.-külfejtésben, amelynek célja a három évvel később, 1971-ben végleg kiürült András-akna pótlása volt. A szovjet modellt követve a pártvezetés a külszíni fejtést gazdaságosabbnak ítélte meg, mint a hagyományos bányaművelést, ezért állami támogatásban részesítette az ez irányú törekvéseket (Szirtes, 1993; Romváry, 2008).

A mélyművelésű aknák bezárása nyomán a Pécsi Bányavasutak négy vonala közül a Szabolcsfalusi vasutat alkotó Béke-akna és György-akna iparvágányokat, valamint a Pécsbányatelepi vasút részét képező András-akna iparvágányt felszedték. 1971 őszére egyedül a pécsbányatelepi Széchenyi-akna és Pécsújhegy közötti iparvágány maradt meg, ahol a saját bányája mellett, a Karolina I.-külfejtés feketeköszénét juttatták el a szénosztályozóhoz. Az évtized második felében egy nagyobb rekonstrukciós programra került sor a vonalon, amelynek során a vasút felső szakaszán teljes vágány-, valamint talpfacserét is végrehajtottak (Szirtes, 1993; Mendly & Romváry, 2005).

1971-ben a Mecseki Szénbányákon belül a Komlói és a Pécsi Bányai Trösztöt összevonták, a pécsi bányakerületben pedig egyesítették Pécsbányatelepet és Szabolcsfalut az utóbbi vezetése alatt, „Pécs-Bányaüzem” néven (Szirtes, 1993; Romváry, 2003).

Az 1970-es évektől a mélyművelésű termelés István-aknára történő koncentrálásával egyre kisebb arányú lett a többi ipari létesítményben felszínre hozott feketeköszén aránya. A Mecseki Szénbányák a termelés hatékonyabbá tétele és a modernizáció érdekében,



1982-ben útjára indította Liász-programot, amely egy nagyszabású projekt volt és gyakorlatilag a teljes bányaipar minden szegmensére kiterjedt. A leggrandiózusabb két megkezdett beruházás István III.-akna létrehozása, valamint a pécsújhegyi szénosztályozó továbbfejlesztése volt, utóbbi céljaként a létesítmény alkalmassá tétele (Komló kivételével) az összes többi bányakerület termelésének fogadására (Szirtes, 1993; Babics, 1987).

1987-től a vállalat az országos sajtó középpontjába került, mivel a közelgő rendszer-váltással egybefüggő életszínvonal-romlás miatt egyre több alkalommal került sor többnapos munkabeszüntetésre. A kibontakozó sztrájkhullám, valamint a megszorítások megakasztották a projekt kivitelezését, amely sok esetben a félkész állapotban lévő (köztük a méregdrága István III.-akna építése és a pécsújhegyi szénosztályozó bővítése) vagy éppen csak elkezdett beruházásoknak (pl.: Széchenyi-akna iparvágány szerelvényének a rekonstrukciója) a leállításához vezetett. 1989-ben, az új politikai rendszer létrejöttével megkezdődött a vállalat privatizációja (Szirtes, 1993; Romváry, 2003).

### **A Magyar Államvasutak Rt. (1989-2004), a Pécsi Hőerőmű Rt. (1989-2002), és a PannonPower Zrt. (2002-2004)**

A Pécsi Hőerőmű Rt. a Magyar Villamos Művek Tröszt helyi vállalataként jött létre 1989-ben. Anyavállalata részvénytársasággá alakulását követően, a Városi Tanács támogatásával bérleti szerződést kötött a Mecseki Szénbányákkal, hogy a kitermelt feketeköszenet továbbra is biztosítani tudják a második pécsi hőerőmű, és ez által Pécs városa számára, amelyet innentől kezdve a cégcsoport látott el fűtővízzel (Szirtes, 1993; Romváry, 2008).

A Pécsi Hőerőmű Rt. a szénszállítás zavartalan lebonyolítása érdekében vételi ajánlatot tett a Széchenyi-akna és Pécsújhegy között húzódó bányavasútra. A Mecseki Szénbányák azonban kevesellte a felkínált árat, ezért a részvénytársaság tárgyalásokba kezdett a MÁV-val, hogy közösen hajtsák végre a tranzakciót. A vasúttársaság már 1988-tól bírt bizonyos érdekekkel az üzemegységben, mivel a Mecseki Szénbányák a saját szerelvényének a Liász-program keretében történő rekonstrukciójának a leállítása és leselejtezése után a cégtől bérelt dízelmozdonyt, majd 1989-től már vagonokat is. A MÁV elfogadta a javaslatot, így az év végére 50-50%-os tulajdonrészrel megvásárolták az iparvágányt (Szirtes, 1993; Mendly & Romváry, 2005), amelynek az alsó szakaszát a megállapodás alapján a második pécsi hőerőműt birtokló mindenkori cégcsoport egészen 2004 májusáig bérelt a vasúttársaságtól (MÁV Központi Irattár, Üzletvezetőségi iratok: szénszállítás; PannonPower Zrt. Archívuma, szénszállítás, vasút: Gróf Széchenyi István-akna – Pécsújhegy közötti iparvasút iratanyaga).

1991 októberében a Mecseki Szénbányák privatizációs eljárásának a megkezdésével a Pécsi Hőerőmű Rt. tulajdonába került a pécsújhegyi szénosztályozó, a pécsbányatelepi Karolina I.-, és a vasasi Karolina II.-külfejtés, valamint Széchenyi-akna is (Szirtes, 1993; Romváry, 2003).

A tranzakciók lezárulását követően szinte azonnal bejelentette a cégvezetés, hogy gyökeresen át kívánják alakítani az üzemi létesítmények struktúráját, amelyet a rossz gazdasági helyzettel indokoltak. 1992-ben Széchenyi-aknát végleg bezárták, és a továbbiakban csak a szénszállításban használták a silóját. Ugyanerre a sorsra jutott Szabolcsfaluban az

István-aknai üzemegység. A társaság alapos mérlegelés után ugyan ajánlatot tett rá, ezt azonban a felszámolással megbízott Szénbányászati Szerkezetátalakítási Központ nem tartotta elégségesnek. A Pécsi Hőerőmű Rt. végül elállt vételi szándékától, amelyet két tényezővel indokolt. A megkezdett István III.-akna építését az új tulajdonosnak kellett befejeznie, amely hatalmas költségekkel járt volna, miközben a már működő másik két létesítményt is fenn kellett tartania. Ezért a cégcsoport ezt a lépést ráfizetésesnek ítélte meg. Más érdeklődő a magasnak tartott kikiáltási ár miatt nem jelentkezett, így az állam 1993-ban bezárta a pécsi bányavidék legnagyobb ipari komplexum-együttesét (Szirtes, 1993; Mendly & Romváry, 2005).

2002-ben a Pécsi Hőerőmű Rt. PannonPower Zrt. néven kivált a Magyar Villamos Művek Rt.-ből. A két külfejtést, valamint Széchenyi-akna iparvágányt az ekkor létrehozott leányvállalatába, a Kő-Szén Kft.-be integrálta. Ekkorra már megszületett a döntés, hogy az 1769 óta működő pécsi kőszénbányászat felszámolásra kerül, mivel az Európai Unióhoz való csatlakozási feltételek előírták, hogy a Magyar Köztársaságnak nagyobb hangsúlyt kell helyeznie a zöldenergiára. Ennek első lépcsőfokaként, a második pécsi hőerőműben már az év végén próbajelleggel üzembe helyezték az első „biomassza-blokkot”, vagyis a széntüzelésű üzem módból környezetbaráttá átalakított kazánt, ahol a jövőben a gázzal, fával, valamint energiatüzelővel kívánták megoldani a melegvíz fűtését („Bálterem az egykori erőműben?”, 2002).

A Kő-Szén Kft. az időközben a rendszeres karbantartás hiánya miatt a további forgalombonyolításra alkalmatlanná váló, életveszélyes állapotú Széchenyi-akna iparvágányon kénytelen volt már idő előtt, 2004. május 14-én megszüntetni a szén szállítást, amelyet ezt követően teherautós fuvarozással váltottak ki. A kötelezettségeknek megfelelően, december 31-én pedig a pécsbányatelepi Karolina I., a vasasi Karolina II.-külfejtésben, és a pécs-újhegyi szénosztályozóban is befejeződött a munka, az ipari épületeket kiürítették és az összes üzemet bezárták (Romváry, 2008). 2005. január 1.-ével a PannonPower Zrt. tulajdonában álló második pécsi hőerőmű zöldenergiára állt át („Hivatalosan is munkába állt a pécsi hőerőmű első biomassza-kazánja”, 2005). A Pécsi Bányavasutak utolsó vonalát, Széchenyi-akna iparvágányt 2005. augusztusa és 2006. januárja között felszedték.

10 évvel később, 2014 decemberében a cég gazdasági megfontolásokból újra megnyitotta a vasasi Karolina II.-külfejtést, egyelőre azonban csak a lakossági fogyasztók ellátására („Újra megnyitották a vasasi Karolina II.-külfejtést”, 2014).

## **Összegzés**

A Pécsi Bányavasutak vonalhálózata az 1854 és 2004 közötti, 150 éves működése során összesen hét különböző társaság irányítása alatt állt.

A legjelentősebb és a leghosszabb ideig, 1853-tól 1945-ig regnáló vállalat az osztrák-magyar vegyes tulajdonban álló, az 1989/1990-es rendszerváltásig a kommunista propaganda által meglehetősen negatív színben feltüntetett DGT volt, amelynek a szerepe azonban vitathatatlan Magyarország gazdaság-, ipar-, és közlekedéstörténetében, valamint Pécs helytörténetében (Völk, Ehm, Heilmeier, & Ott, 2004).

A társaság a kialakulóban lévő bányavidék folyamatos fejlesztése mellett 1854 és 1873 között létrehozta a történelmi Magyarország első iparvasút-hálózatát, a Pécsi Bányavasutakat. Szintén a nevéhez köthető az 1914 és 1926 között, az első világháború és szerb megszállás miatt két ütemben végrehajtott, Jaroslav Jičínšký cseh-morva bányamérnök vezette nagyarányú fejlesztési program is, amelynek keretében Pécs-Üszögön számos új üzem (pl.: szénosztályozó, brikettgyár, első pécsi hő-, és villamos erőmű, Kutatólaboratórium I. számú épülete) adtak át (Babics, 1952).

A projekt részeként a történelmi Magyarországon elsőként villamosították a Pécsi Bányavasutak összes vonalát a négy szénbánya és Pécs-Üszög között. A korabeli Magyarország legmodernebb vidéki munkásnegyedével, a meszespusztai lakótelep kialakításával és a bányászkolóniák kiépülésével megteremtették Pécs keleti városrészének alapjait, amelynek a vízellátását az 1925-ben üzembe helyezett fehérhegyi víztorony biztosította. A program zárásaként pedig Mecsekszabolcson és Pécs-Bányatelepen felszentelésre kerültek a Közép-Európában egyedülálló, egymással teljesen megegyező aknatornyokkal rendelkező üzemei, I. (Szent) István-, valamint Gróf Széchenyi István-aknák, amelyeket a kontinens legmodernebb bányáüzemei között tartottak számon (Völk, Ehm, Heilmeier, & Ott, 2004).

A DGT 1945-ös magyarországi kiszorulása, majd a Szovjetunió által hadizsákmányként lefoglalt pécsi bányavagyon 49%-ának a Magyar Népköztársaság tulajdonába történő 1950-es visszaszolgáltatásakor az iparvidék új tulajdonosa a szovjet-magyar „közös irányítás” alatt álló MESZHART lett, amely a szénszállítás területén fenntartotta a DGT által korábban alkalmazott formulát és a pécsi bányákban saját célra termelt (Babics, 1952; Huszár, 2013).

1952 októberében a bányavidék a 100%-os magyar kézbe kerülését követően, a mindössze bő fél évig működő Pécsi Szénbányák Vállalat létrehozása kiemelt jelentőségű módosulást eredményezett a nyersanyag felhasználásban és a vasúti teherfuvarozásban is, mivel ettől kezdve a kitermelt feketeköszén első számú felhasználójává maga a város vált. Ennek eredményeképpen a mohácsi kikötő és az MPV kikerült az állandó jellegű szénszállítás rendszeréből, amely ekkora már csak a Pécsi Bányavasutakra redukálódott. Az új végállomás a feldolgozóüzemek helyszíne, Pécs-Újhegy volt. A gyökeres váltás ellenére az utókor a MESZHART-hoz hasonlóan a Pécsi Szénbányák Vállalatot is csak a DGT helyén keletkezett vákuum betöltésére tett ideiglenes kísérletként, az 1945 és 1953 közötti „köztes időszak” egyik epizódszereplőjeként kezeli, és nem tulajdonít nagy jelentőséget neki, miközben alapjaiban határozta meg az iparvidék további működését (Szirtes, 1993).

Üzemszerkezeti szempontból a legnagyobb horderejű változást a pécsi bányavidéknek a komlói, nagymányoki és a mázaszászvári területekkel történő, az új állami vállalat, a Mecseki Szénbányák égisze alatt megvalósuló 1953. júniusi fúziója jelentette, amely helyi szinten további belső strukturális átalakítást is eredményezett a pécsbányatelepi Andrásakna vezető szerepének elvesztésével Pécs-Újhegy javára (Szirtes, 1993).

Az állami cég megítélése a vele már a kommunista propaganda által is párhuzamba vont DGT-hez hasonlóan sokat változott az 1989/1990-es rendszerváltást követően, valamint a pécsi kőszénbányászat 2004-es befejeződése óta is. 1989 előtt pozitív, a 2000-es évek elejéig negatív hangvétel, majd az iparág felszámolása után újra egyfajta pozitív

nosztalgia jellemzi a vállalat emlékezetét. A negatívumok (pl.: a Pécsi Bányavasutak vonalhálózatának jelentős részének a felszedése, a pécsbányatelepi Karolina I.-, és a vasasi Karolina II.- külfejtések természetrombolásai, a Liász-program leállítása) ellenére Pécs fejlődése szempontjából a DGT mellett a Mecseki Szénbányákhoz köthető a legtöbb ipari beruházás (pl.: István II.-akna, a szénosztályozó fejlesztése, a Kutatólaboratórium II.-es számú épületének létrehozása Pécsújhegyen) és a lakásépítések folytatása (pl.: a Meszes és Szabolcsfalú). A fejlesztéseknek köszönhetően, a létrejövő új munkahelyek révén a 160 000 főnyi lakosra duzzadt nagyváros Magyarország negyedik legnagyobb településévé vált (Szirtes, 1993; Romváry 2008).

A pécsi bányavidéknek és azon belül a Pécsi Bányavasutaknak az 1989/1990-es rendszerváltás utáni, 2004-ig tartó másfél évtizedes története már egyértelműen az agónia korszaka. A Mecseki Szénbányák megszűnt, és a privatizációt követően az üzemek új tulajdonosa a Pécsi Hőerőmű Rt. lett, amely az állammal együtt a rossz gazdasági helyzetre hivatkozva bezárta a ráfizetésesnek tekintett Gróf Széchenyi István-aknát és az István-aknai ipari komplexumot is, a szénkitermelést pedig a továbbiakban a súlyos ökológiai katasztrófával fenyegető pécsbányatelepi Karolina I.-, és a vasasi Karolina II.- külfejtésekre alapozta (Szirtes, 1993; Romváry, 2008).

Magyarország 2004-es Európai Unió csatlakozásának feltételeként a második pécsi hőerőmű fűtőkazánjainak a zöldenergiára történő átállítása jegyében, a 2002-ben a Pécsi Hőerőmű Rt. jogutódjaként létrehozott PannonPower Zrt. szénkitermeléssel és szállítással foglalkozó leányvállalatának, a Kő-Szén Kft.-nek már lényegében mindössze annyi feladata maradt, hogy előkészítse, majd végrehajtsa a 235 évig tartó pécsi kőszénbányászat, és az 1989 óta szintén tulajdonos MÁV-val együtt a 150 évig működő Pécsi Bányavasutak „Utolsó Hírmondójának”, az elhanyagolt, életveszélyes állapotban lévő Széchenyi-akna iparvágányának a végleges felszámolását (Romváry, 2008).

## Irodalomjegyzék

- Aknai, T. (1997). *Pécs. Változó Világ* 12. kötet. Útmutató Kiadó.
- Az újhegyi üzem története 1914-1974. (1974). „Rudas László” háromszoros aranykoszorús szocialista brigád.
- Babics, A. (1952). *A pécsvidéki kőszénbányászat története*. Magyar Történelmi Társulat - Közoktatásügyi Kiadóvállalat.
- Babics, A. (1967). *Az észak-mecseki kőszénbányászat története*. Akadémiai Kiadó.
- Babics, A. (1987). *200 éves a mecseki szénbányászat - A 200 éves mecseki szénbányászat történeti áttekintése*. In Krisztián B. (Eds.): *Múzeumi füzetek 1*. Mecseki Bányászati Múzeum.
- Bálterem az egykori erőműben? (2002. szeptember 17.), *Új Dunántúli Napló*, 1-2.
- Gróf Széchenyi István-akna- Pécsújhegy közötti iparvasút iratanyaga, bérleti szerződések (1989-2004), PannonPower Zrt. Archívuma, szénszállítás, vasút.
- Gróf Széchenyi István-akna –Pécsújhegy közötti iparvasút iratanyaga, felszámolási eljárás (2003-2004), PannonPower Zrt. Archívuma, szénszállítás, vasút.
- Huszár, Z. (2013). *A Duna vonzásában: Fejezetek az Első Dunagőzhajózási Társaság történetéből*. Pécs: Virágmandula Kft.
- Hivatalosan is munkába állt a pécsi hőerőmű első biomassza-kazánja (2005. január 2.), *Új Dunántúli Napló*, 1-3.



Mendly, L. (2000). Jaroslav Jičinšký, a korszerű pécsi szénbányászat megteremtője. *Pécsi Szemle Várostörténeti Folyóirat*. III (2), 2000. tavasz. 48–57.

Mendly, L. (2005a). A (közel) 150 éves András-akna. *Bányászati és Kohászati Lapok*. 136. (3), 216–225

Mendly, L. (2005b). András-akna iparvágány. *Bányászati és Kohászati Lapok*. 137. (2), 48–57

Mendly, L., & Romváry, F. (szerk.) (2005), *Emlékképek a pécsi szénbányászat történetéből*. Pécs/Sopianae Örökség Kht.

Romváry, F. (Eds.) (2003), *Emléklapok a pécsi bányászat történetéből*. Bocz Nyomdaipari Kft.

Romváry, F. (Eds.) (2008), *Újabb emléklapok a pécsi bányászat történetéből*. Bocz Nyomdaipari Kft.

Sárközi, Z., & Tóth, R. (szerk.) (1985), *Bányászati Fondok Repartórium*. *Levéltári Leltárak* 83. Magyar Országos Levéltár.

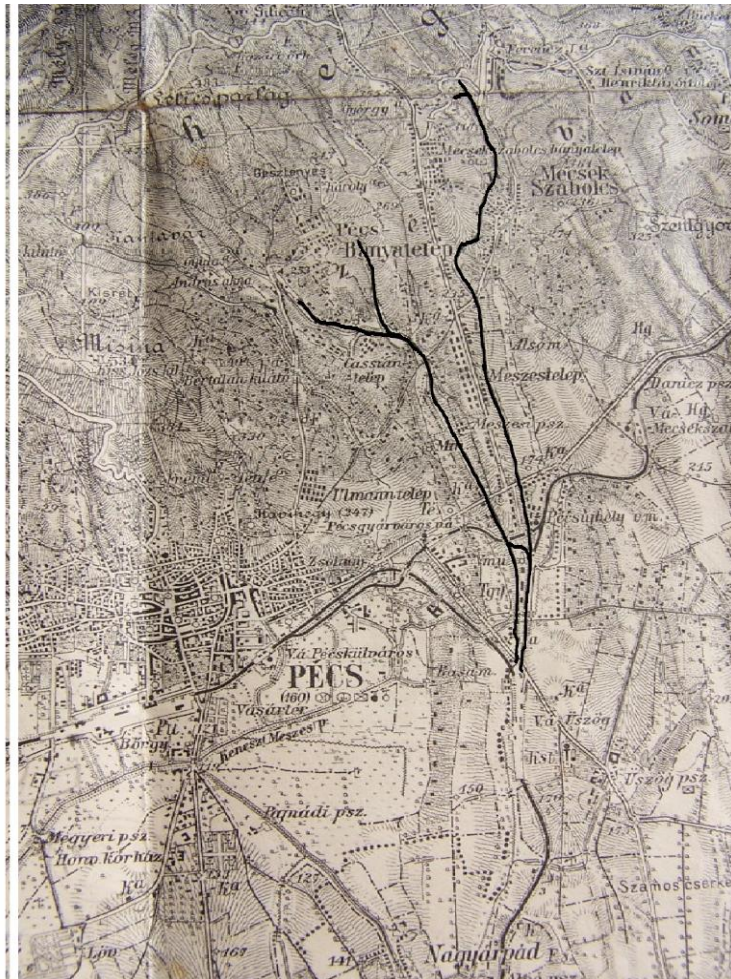
Szirtes, B. (szerk.) (1993), *A mecseki kőszénbányászat. 1945–1991. I. kötet*. Kútforrás Kft.

Újra megnyitották a vasasi Karolina II.-külfejtést (2014. november 6.), *Új Dunántúli Napló*, 1; 3;

Völk, S., Ehm, R., Heilmeier, H., & Ott, K. (Eds.) (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.

## Mellékletek

### 1.sz. melléklet: A pécsi bányavidék és a Pécsi Bányavasutak (1854-2004) térképe (1925)



Forrás: Magyar Nemzeti Levéltár

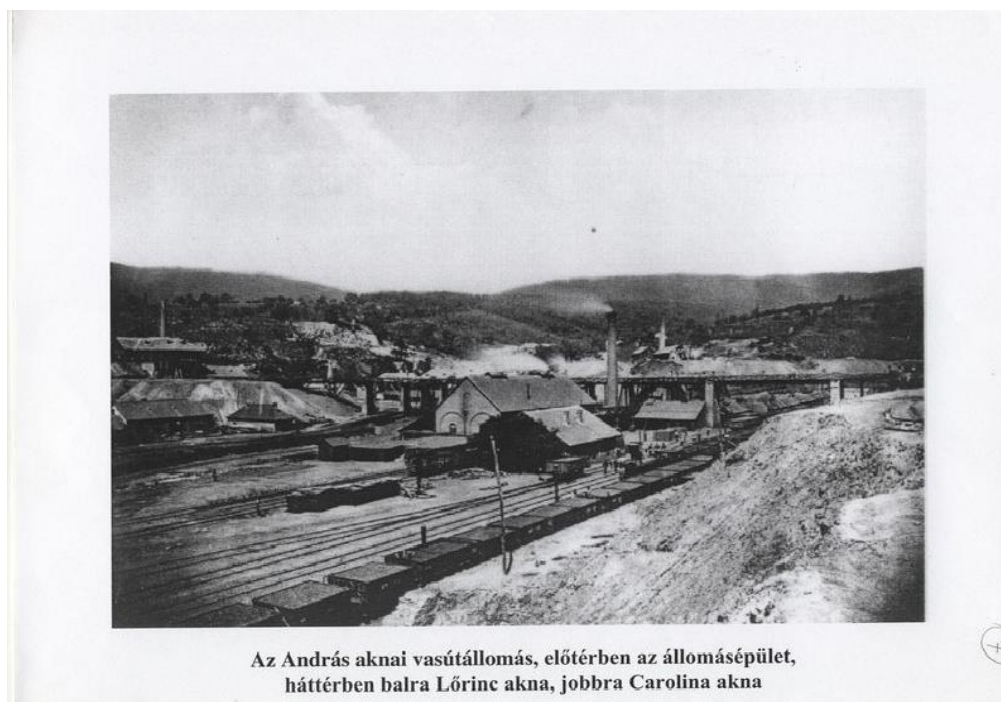


**2. sz. melléklet: András-akna (1853-1971), előtérben a bányavasút, az éppen induló, belga gőzmozdony vontatta szerelvénnel, Pécs-Bányatelep, képeslap, 1860-as évek második fele**



*Forrás: Pécsi Bányásztörténeti Alapítvány*

**3. sz. melléklet: Az András-aknai pályaudvar (1854-1971), Pécs-Bányatelep, archív felvétel, XIX. század vége**

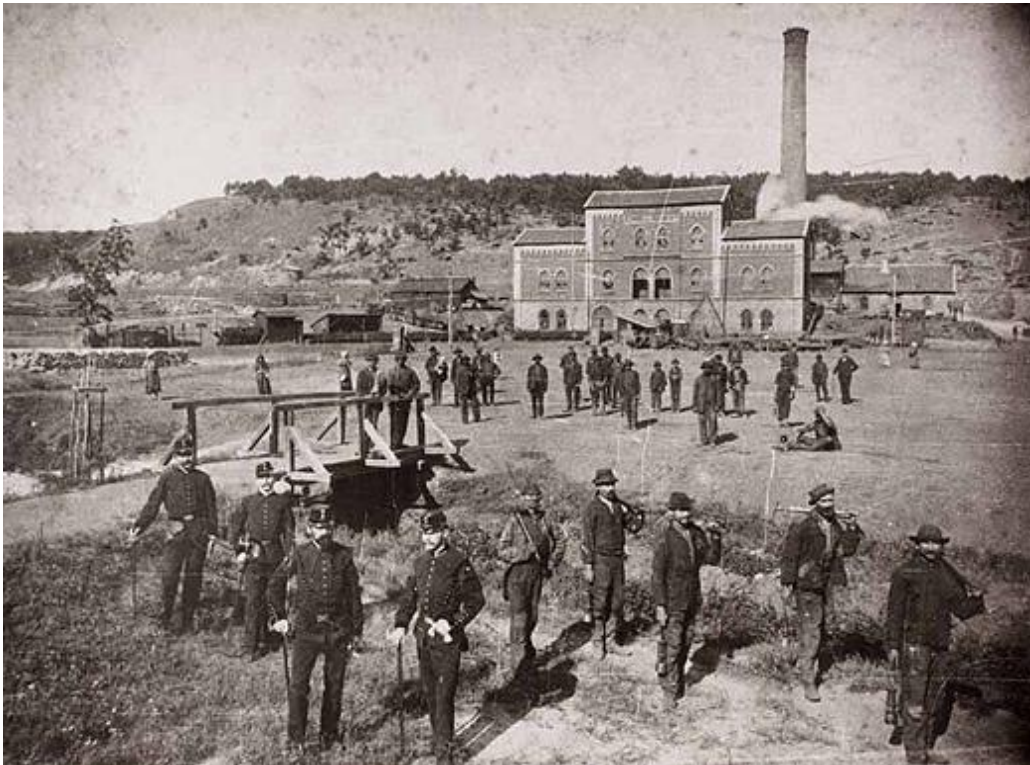


Az András aknai vasútállomás, előtérben az állomásépület, háttérben balra Lőrinc akna, jobbra Carolina akna

*Forrás: Pécsi Bányásztörténeti Alapítvány*



**4. sz. melléklet: Schroll-akna (1867-1926), Pécs-Bányatelep, archív felvétel, XIX. század vége**



*Forrás: Pécsi Bányásztörténelmi Alapítvány*

**5. sz. melléklet: Ferenc József (1950-től: Béke)-akna (1865-1965), Mecsekszabolcs, archív felvétel, XIX. század vége**



*Forrás: Pécsi Bányásztörténelmi Alapítvány*

**6. sz. melléklet: György-akna (1865-1969), Mecsekszabolcs, archív felvétel, XIX. század vége**



*Forrás: Pécsi Bányástörténeti Alapítvány*

**7. sz. melléklet: A Jičínšký-program első üteme során létrehozott Pécs-  
üzögi pályaudvar a szénosztályozóval, és a brikettgyárral, archív felvétel, 1940-es évek**



*Forrás: Pécsi Bányástörténeti Alapítvány*



**8. és 9. sz. melléklet: A Ganz-villanymozdony, és Talbot típusú vagonjai a Jičínšký-program első üteme során, a történelmi Magyarországon elsőként villamosított Pécsi Bányavasutak vonalhálózatához tartozó Mecsek-szabolcsi (1914-1963, bal oldalon) és a Pécsbányatelepi vasúton (1914-1988/1989, jobb oldalon), archív felvétel 1940; Fotó: Lakos Rudolf, 1971**



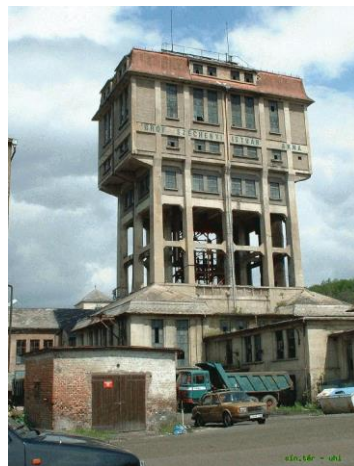
*Forrás: Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megyei Levéltára; Lakos Rudolf magángyűjteménye*

**10. sz. melléklet: A Jičínšký-program első üteme során létrehozott első pécsi hő-, és villamos erőmű épülete Pécsújhegyen (1915-2016)**



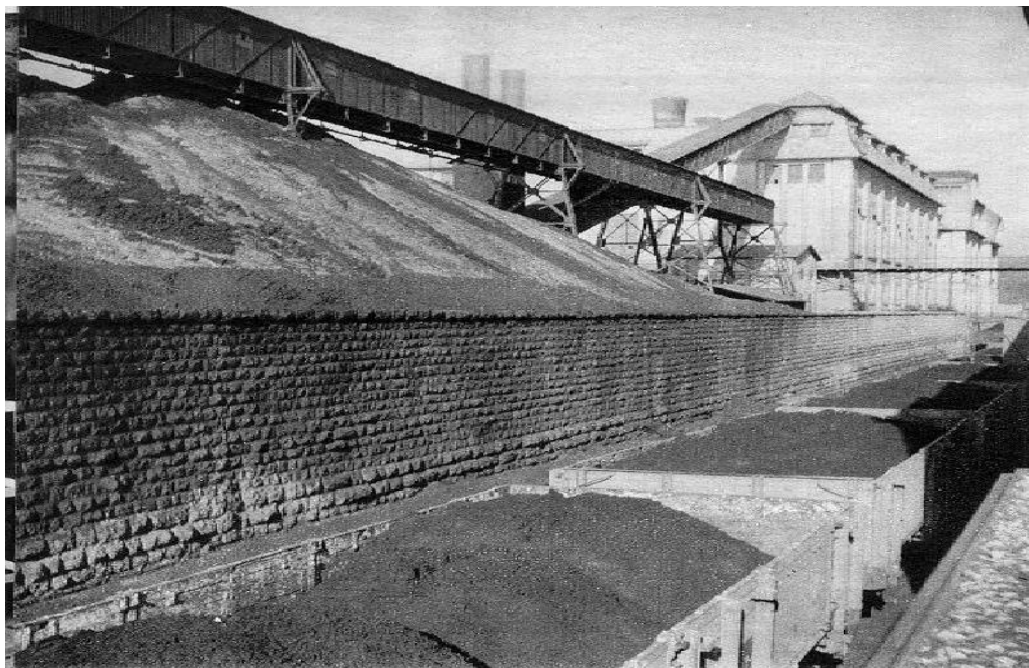
*Forrás: Pécsi Bányástörténeti Alapítvány; Fotó: Löffler Péter*

**11. és 12. sz. melléklet: A Jičínšký-program második üteme során létrehozott, Közép-Európában egyedülálló svéd vasbeton technikával létrehozott mecsekszabolcsi I. (Szent) István-akna (1925-, bal oldalon), és a vele teljesen megegyező pécsbányatelepi Gróf Széchenyi István-akna (1926-, jobb oldalon)**



*Forrás: Pécsi Bányásztörténeti Alapítvány 2014., Uherkovich Péter magángyűjteménye*

**13. sz. melléklet: Szénnel teli vagonok Pécs-Üszögön, archív felvétel, 1940-es évek**



*Forrás: Pécsi Bányásztörténeti Alapítvány*



**14. sz. melléklet: A második, napjainkban működő pécsi hőerőmű épülete (1956-)**



*Forrás: Pécsi Bányásztörténeti Alapítvány; Fotó: Löffler Péter*

**15. sz. melléklet: Szerelvény indul Pécsbányatelepre- Az elágazás mögött a már megszüntetett Szabolcsfalusi vasút, oldalt a helyét átvevő Istvánaknai drótkötélpálya látható, Pécsújhegy, 1970-es évek**



*Forrás: Lakos Rudolf magángyűjteménye*

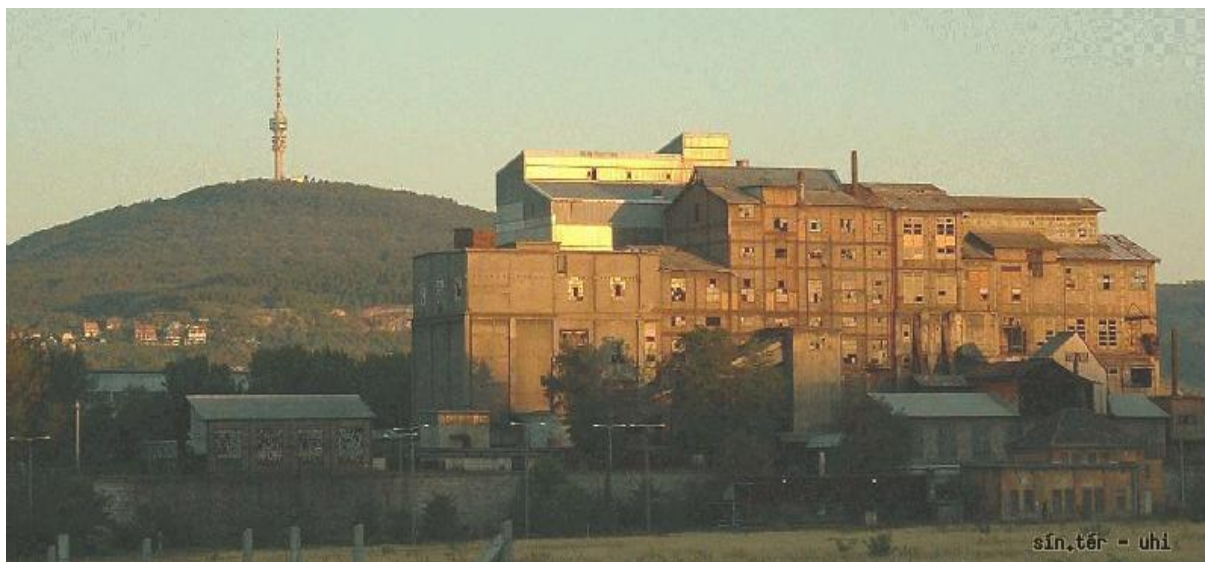


**16. sz. melléklet: Szénszállítmány érkezése András-aknáról Pécs-Új-hegyre, a szénosztályozóhoz**



*Forrás: Lakos Rudolf magángyűjteménye, Fotó: Lakos Rudolf, 1971*

**17. sz. melléklet: A Jičínšký-program első üteme során létrehozott, majd a többször is átépített szénosztályozó (1914-2009) Pécsújhegyen**



*Forrás: Uherkovich Péter magángyűjteménye; Fotó: Uherkovich Péter, 2004. május 14.*

**18. sz. melléklet: Az 1980-as évek végén műszaki és anyagi okokból leselejtezésre került Ganz-villanymozdonyt és Talbot-vagonjait felváltó új vonat: A MÁV-szerelvény a román Dacia-dízelmozdonnyal (1988-2004) és a keletnémet gyártmányú Fals típusú vagonokkal (1989-2004), Széchenyi-akna iparvágány, Meszes, Kormoskősor - Névtelen utca közötti vasúti átjáró**



*Forrás: Uherkovich Péter magángyűjteménye; Fotó: Uherkovich Péter, 2004.*

**19. sz. melléklet: Az utolsó szénszállítmány megérkezése Gróf Széchenyi István-aknáról a Pécsújhegyi szénosztályozóhoz**



*Forrás: Uherkovich Péter magángyűjteménye; Fotó: Uherkovich Péter, 2004.május 14.*



**20. sz. melléklet: A már használaton kívüli, elhanyagolt állapotban lévő, majd 2005. augusztus és 2006 januárja között felszedett Széchenyi-akna iparvágány (Meszes, Búzavirág utca)**



*Forrás: Uherkovich Péter magángyűjteménye; Fotó: Uherkovich Péter, 2004. május 28.*