

Huszár Zoltán:
**„A Duna vonzásában –
 Fejezetek a Dunagőzhajózási Társaság történetéből.
 Válogatott tanulmányok.”**

(ISBN 978-615-5339-10-3, Virágmandula Kft., Pécs) **című kötetéről**

Huszár Zoltánnak a recenzió tárgyát képező *„A Duna vonzásában - Fejezetek a Dunagőzhajózási Társaság történetéből. Válogatott tanulmányok.”* című kötete 216 oldalból áll, amelyet a szerző tíz nagyobb fejezetre bontott.

A kötet tördelése jó, összesen kilenc fejezet foglalkozik az Első Dunagőzhajózási Társaság/Erste Donau Dampschiffahrts-Gesellschaft (a továbbiakban: DGT/DDSG) 1830 és 1945 közötti történetével, amelyek alapját kisebb, de a téma szempontjából összefüggő, rövid tanulmányok alkotják. Az utolsó egység lényegében egy önálló munka, amelyben a szerző egy jelenlegi, de másik kutatási témáját mutatja be: a Horthy-korszakban a gróf Bethlen István vezette kormányváltás- és közoktatásügyi miniszterének, gróf Klebelsberg Kunónak az oktatáspolitikáját, a Trianoni békeszerződés tükrében.

A kötet első fejezete egyfajta felvezetésként górcső alá veszi a Dunát, mint nemzetközi vízi utat a különböző korszakokban, az ókortól napjainkig. Itt a szerző a kereskedelem, és a hadviselés mellett nagy hangsúlyt helyez a meghatározó politikai döntések bemutatására (pl.: a Duna nemzetközi jogi státuszának meghatározása) is.

A második rész a DGT 1830 és 1856 közötti történetéről szól, amelynek keretében bepilantást nyerünk a világhírűvé váló vállalat megalapításának körülményeibe, a kezdeti működtetési nehézségekbe. A szerző igyekszik kihangsúlyozni a Habsburg uralkodócsalád segítségét a cég stabilizációjában. A gőzhajózással kapcsolatosan bemutatásra

kerülnek a cég első, Ausztriában, valamint Magyarországon gyártott gőzösei (pl.: „I. Ferenc”, „Árpád”).

A harmadik fejezet a krími háborút lezáró 1856-os párizsi kongresszustól az első világháború 1914-es kitöréséig követi nyomon a cég történetét. Huszár elsősorban arra helyezi a hangsúlyt, hogy érzékeltesse az olvasóval, hogy a dunai gőzhajózás privilégiumának megszerzése nem csak rövid, hanem hosszú távra is komoly gazdasági fölény kiépítését eredményezte a DGT számára.

A negyedik fejezet csak áttekintő jeleggel számol be a cég első világháború alatti szerepéről, és sokkal nagyobb hangsúlyt helyez az Osztrák-Magyar Monarchia 1918-as vereségének következményeire, amelyek először még a DGT további működésének lehetőségét is bizonytalanná tették. Részletesen bemutatja az Ausztria, és Magyarország közötti tárgyalásokat, amelyek eredményeképpen a vállalat a birodalom összeomlása után, két központtal, de az 1920-as években is fennmaradt.

Huszár emellett részletesen ismerteti a társaságnak a létrejövő Kisantant-államok hajózási cégeivel szemben vívott egyenlőtlen konkurenciaharcát is.

A könyv a DGT/DDSG 1930-as évekbeli történetét párhuzamosan mutatja be az európai (és azon belül kiemelt hangsúllyal a magyar) politikai, és gazdasági változásokkal. Fokrolfokra érzékelteti azt a folyamatot, amelynek végeredményeképpen Ausztriának a náci Németország általi, 1938. március 12-ei bekebelezését (Anschluss) követően, a DDSG/DGT

osztrák, majd másnap a magyar részvényei is a Harmadik Birodalom kezébe kerültek, amely a társaságot megfosztva önállóságától, a Reichswerke Hermann Göring („Hermann Göring Művek”) részeként működtette tovább, 1945-ig.

A vállalat 1938 és 1945 között íródó „nemzetközi” történetét a korábbiakkal ellentétben, már csak röviden, egy alfejezet keretében ismerteti az egység végén.

Az ötödik fejezet lényegében egyfajta átvezetés a DGT/DDSG vállalat szintű gazdaság-, és politikatörténetéből a társadalom, és a helytörténet felé, mivel a cég foglalkoztatottainak körét, nemzetiségét, valamint a munkaidejük és a bérezésük közötti különbségeket (Steyermark, és Pécs vonatkozásában) tárja eléink Ausztria és Magyarország viszonylatában. Ezzel összhangban bemutatásra kerül a betelepülők (csehek, morvák, németek) fokozatos, és lassú asszimilációs folyamata is, amely egészen az 1920-as évek végéig eltartott.

A hatodik rész teljes egészében a társaság, és Pécs kapcsolatáról szól, a DGT első szénbányájának, András-akna 1853-as felszenítésétől a vállalat 1945-ös magyarországi felszámolásáig. A fejezet felvezetésében nem jelenik meg a DGT megtelepedését megelőző időszak, amely során a pécsi szénmedence területén sok kisebb magánbánya, valamint az egyház is saját célra kezdte kitermelni a nyersanyagot. Ez azért lett volna fontos, hogy megakadályozza azon tévhitek további terjedését, miszerint a pécsi kőszénbányászatot az osztrák-magyar egyes társaság hozta létre, indította el.

Az András-akna megnyitását követően Huszár Zoltán bemutatja a folyamatot, amelynek során a vállalat fokozatosan felvásárolta, kisajátította, vagy bérbe vette a Mecsekszabolcson, Pécsbányatelepen, Somogyban, és Vasason található szénlelőhelyeket, és monopolhelyzetbe került a térségben. A fejezetben górcső alá helyezi az egyes bányüzemek termelési adatait.

Kiegészítésként röviden kitér a bányászat húzóágazataként a városba települő pécsi bőripar (Hamerli-kesztyűgyár, Bőrgyár), valamint az építőipar (Téglagyár) helyzetére, fejlődésére is.

Nagy hangsúlyt helyez a DGT-nek a 19. század második felében a pécsi bányászkolóniák (Pécs-bányatelep, Pécs-Újhegy, Somogy, Vasas) létrehozásában és az Árpád-kori település, Mecsekszabolcs kiépülésében játszott szerepére.

Ezt követően széleskörűen bemutatja a társaságnak a Jaroslav Jičinský cseh-morva bányamérnök vezetésével a városban, 1911 és 1926 között, két lépcsőben végrehajtott fejlesztéseit, ahol kiemelt szerepet kap egyik fő érdeklődési köre, a Mecsrespusztán végrehajtott lakásépítési program.

Önálló fejezetben ismerteti az 1857-ben a DGT magánberuházásaként megépült Mohács-Pécsi Vasutat (MPV), amely a szénbányákat kötötte össze a mohácsi Duna-kikötővel. Részletesen tárgyalja a vasút létesítésének okait, a nyomvonal kiválasztását. Külön alfejezetben mutatja be az MPV működtetését (pl.: szervezeti felépítés, valamint dolgozók juttatásait rögzítő 1907-es, Szolgálati-, és Illetményszabályzatot, az egészségügyi szolgáltatásokat).

A szövegben azonban csak említés szintjén jelenik meg az MPV mellékvágányainak hálózata, a Pécsi Bányavasutak (kivétel: az András-akna – Úszögi Rakodó közötti vonal), amelyek a közvetlen összeköttetést biztosították a fővonal, valamint a társaság aknáin között. A későbbi hálózatá fejlődés ezért nem kap nagy hangsúlyt a munkában. A szerző ez mellett az MPV történetét is már bőven idő előtt, a 19.-20. század fordulója után fejezi be, miközben a vonalon a DGT 1945-ös magyarországi megszűnéséig folyamatosan zajlott a szénzállítás.

Huszár Zoltán a nyolcadik fejezetet a DGT történetén belüli egyik legfőbb érdeklődési körének, a vállalat elemi iskoláinak szenteli.

Az iskolalapítások okainak bemutatása mellett nagy hangsúlyt helyez arra, hogy rávilágítson (főleg az Eötvös-féle 1868-as népiskolai törvény bevezetésének fényében) arra, hogy a társaság saját fenntartású intézményeiben milyen privilégiumokkal, kiváltságokkal (pl.: a tannyelv kérdése) rendelkezett. Átlátható, teljes képet ad a tantárgyakról, a tanítókról és juttatásaikról, a diákok létszámáról (vallás, és nemzetiség), valamint az iskolák épületeiről.

A kilencedik fejezet szintiszta társadalomtörténeti egység, amelynek középpontjában a bányászkolóniák mindennapi élete, a kultúregyesületek működése, a Szent Borbála-kultusz, valamint a bányászünnepek állnak. A néprajzkutatói szempontból is kulcsfontosságú elemeket tartalmazó részben kellő ismeretről tanúbizonyoságot téve mutatja be a szakrálisság, valamint a bányász hagyományok világát. Vizsgálja a sajtótermékeket, valamint a politikai pártok megjelenését a kolóniákon.

A tizedik fejezet egy önálló tanulmány, amelyben a szerző a Horthy-korszak idején, a Bethlen István vezette kormány válás- és közoktatásügyi miniszterének, gróf Klebersberg Kunónak a trianoni béke tükrében létrehozott oktatáspolitikáját, az úgynevezett „kultúrnemzet” megteremtésére irányuló törekvéseit állítja központba.

A részletes bevezetőben jól érthetően vázolja fel a „Trianoni sokk” hatását a magyar társadalomra, és az erre adott kormányzati reakciókat. Az összesen hét alfejezetből álló munka röviden, de lényegre törően mutatja be a Klebersberg-i oktatási reform célkitűzését (pl.: tanárképzés), valamint azok megvaló-

sulását az elemi iskolák, a polgári népiskolák, a középiskolák, és a felsőoktatás szintjén.

Összhangban a DGT elemi iskoláinak építésével és működtetésével, részletes képet fest a népiskola építési programról, amely többek között a társaság által épített, de az állam által fenntartott pécsi Ullmann-telepi (ma: Bártfa utcai) elemi iskola létrejöttét is eredményezte. Ennek tükrében megállapítható, hogy a rövid tanulmánynak helye van a kötetben, mivel van átfedés a DGT iskolatörténetével.

Összegzésként elmondható, hogy Huszár Zoltánnak *„A Duna vonzásában- Fejezetek a Dunagőzhajózási Társaság történetéből. Válogatott tanulmányok.”* című könyvének létrejöttét mélyreható, széles körű kutatómunka előzte meg, számos forrást áttekintett. A szerző ezen alapuló, kiváló, sokrétű tudásról tesz tanúbizonyoságot, amely meglátásom szerint nagyban emeli a kötet történeti, szellemi értékét.

A könyv jól szerkesztett, alapos, tárgyilagos mű, ahol az olvasottak kiegészítésére Huszár minden fejezet végén táblázatokat, diagramokat, a lakásépítéseknel alaprajzokat közöl, amelyek jól illeszkednek a kötetbe, és minden szempontból segítik az olvasott szöveg, a közölt adatok értelmezését. A melléletek között számos, korabeli, levéltárakban, és múzeumokban őrzött fénykép színesíti a munkát. A felhasznált, és beemelt térképek (pl.: a Duna-medencéről, Pécs városáról), segítik a különböző üzemek, ipari létesítmények, vasútvonalak térbeli elhelyezkedésének azonosítását.

Szerző: Bércesi Richárd



Támogatóink



KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM

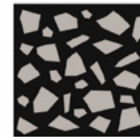


STADLER

Stadler Trains Magyarország Kft.



Innovációs és Technológiai
Minisztérium



HungaroControl

Magyar Légiforgalmi Szolgálat

EUROASZFALT
ÉPÍTŐ ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.

KÖZLEKEDÉS

FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.



