

## **Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből**

**SZERKESZTETTE: IMRE LÁSZLÓNÉ ÉS MAJDÁN JÁNOS**

**MÁV Pécs, 2013**

A hazai vasutak épülésük első percétől kezdve egy sor műszaki és kivitelezési újdonságot, addig ismeretlen foglalkozásokat, megváltozott utazási szokásokat, életmódra gyakorolt hatásokat eredményeztek. A változások sorába tartoztak az igazgatási újdonságok is, mivel akár magántársaság, akár 1868 után az Államvasút tulajdonában vagy kezelésében működött egy vonal, annak forgalmát, fenntartását és működtetését irányítottan kellett bonyolítani. Kezdetben ezt a vállalatok igazgatótanácsa végezte, s ez érvényes volt a megalakult MÁV hálózatára is. Az első időszakban szétszórt vonalakat építő és működtető Államvasút fővárostól távol eső pályáit célszerűnek látszott helyben kialakítandó közép-szintű vezetői egység gondozásába tenni. Így jött létre a Zággráb központú forgalmi főnökség, amely a MÁV első területi igazgatási egységként kezdte meg működését 1870-ben. A bővülő államvasúti hálózatot nem volt célszerű a fővárosból vezényelni, ezért folyamatosan szerveződtek az üzletvezetőségek. (Szolnok, Miskolc, Kolozsvár, Szabadka, Losonc, Arad, Szombathely).

Zággrábból a tengerparttól Kelenföldig terjedő területet igazgatták, s a növekvő hosszúságú vonalak és a hatalmas forgalom kiváltotta egy új területi egység kialakítását. Erre került sor 1913. augusztus elsejével, s Pécssett új üzletvezetőség kezdte meg működését. A jelenlegi Magyarország területén működő valamennyi MÁV Üzletvezetősé (Igazgatóság) korábban megírta saját egységének múltbeli feltárását, de Pécssett nem adtak ki ilyen kötetet. A különböző stílusban, eltérő terjedelemben és minőségben megjelentetett összegzések biztosítják az elmúlt idők valamilyen rögzítését, emlékeket és dokumentumok hagynak hátra az utókor kutatóira, érdeklődőire. Ez nem valósult meg Pécssett, s így hiányos volt a közép-szintű vasúti igazgatás feldolgozottsága.

Az alapítás századik évfordulója kiváló alkalom volt, hogy a korábban szóbeli megemlékezések (a 90. évfordulón) helyett immár nyomtatott formában is rögzítésre kerüljenek a Pécsi Üzletvezetőség (Igazgatóság) múltját feltáró tények. Az ünnepség vezette a szervezőket – ahogyan a zárszóból kiderül – egy csapatmunkára, s nem egy-két szerző, hanem tucatnyi kolléga segítségével készítették el a kötetet.

A gyönyörű kemény borítóban megjelent 319 oldalas feldolgozás belső szerkezete eltér a korábban elkészült többi üzletvezetőség (igazgatóság) történeti összegzésétől. Az egész szakmai munkásságát az Igazgatóság keretei között letöltő Imre Lászlóné és a történészek körében hosszú ideig egyedül vasúti témájú feldolgozásokat közreadó Dr. Majdán János fogta össze a kötethez kapcsolódó munkálatokat és végezte el a szerkesztés időnként hálátlan feladatát. a zárszóból kiderül a munka szervezésének elvi alapja is: miszerint a szerencsésen meglévő szakszolgálati összegzések, visszaemlékezések, dokumentumok alapján a centenáriumi összegzést elsődlegesen az adott terület szakembereire bízták. A mérnökök, közgazdászok, jogászok között Pécssett szerencsére mindig akadtak olyan múlt után érdeklődők, hogy gyűjtögettek, őriztették és esetenként valamelyik kedves érdeklődő kollégájuknak át is adták a saját területükön megőrzött feljegyzéseket, fontosabb események fotóanyagait, hivatalosan már kiselejtezett dokumentumait, iratait. Ezekből gyakorlatilag minden szakszolgálatnál kisebb helyi emléktár gyűlt össze, s erre alapozva kezdődött el a múlt feltárása. A csapatmunka eredményeként a kilenc fejezet közül a negyedikben hét nagy csoportba rendezve a szakszolgálatok második világháború utáni tevékenységének összegzése olvasható és a sok érdekes fotón látható. A forgalmi, pályaaépítési, biztosító és távközlési szakszolgálatok mellett az utóbbi évtizedekben előtérbe került erőssárumú terület bemu-

tatása is arányos helyett kapott. A kezdetektől fontos gépészet, személy és árufuvarozás adatai pontosan mutatják a száz év alatti változásokat, melyekről az érintett egységek egy-egy dolgozója készítette az összegzést. A kötet második és harmadik fejezete a Pécsi Üzletvezetőség megszervezés előtti hazai vasúti ügyekkel Majdán János), illetve a pályahálózat és a szervezeti egységek alakulástól napjainkig tartó változásaival foglalkoznak (Sülle Ferenc). Külön érdekessége a történeti áttekintésnek, hogy a területen működött keskeny nyomtávú vasutakat kiemelten tárgyalja egy alfejezet (Jéger Gábor tollából), s így először kerül sor ezen vonalak feladatainak és szerepköreiknek megfelelő feltárára a hazai üzletvezetőségi feldolgozások közül. A további fejezetek is a vasút működési és vezetési logikája szerint kerültek összegzésre. A funkcionális szervezeti egységek szolgáltatásait mindenhol ugyancsak az abban dolgozók rögzítették és az ottani kollektíva vezetői, vagy egyes munkatársai tértek ki az emberi emlékezet és a dokumentumok segítségével készültek el a múlt összegzésével. Hasonló logika mentén írták meg a hetedik fejezetben a MÁV keretei között működő jóléti szolgáltatások bemutatását, melyből kiválóan kiderül a vasúti dolgozók bérezésén társadalombiztosításán, lakás, oktatási, üdülési, egészségügyi támogatásán túl a, kulturális és sportéletének szervezésének területi eredményei is. Külön alfejezet foglalkozik a Dombóvár vasúti csomópontozhoz kötődő sportélettel.

A szerkesztők ragaszkodtak hozzá, hogy a társadalmi kapcsolatok is feltárára kerüljenek, s a korabeli súlyuknak megfelelően kapott helyet a kötet hatodik fejezetében a rendezvények, a vasutas települések bemutatása mellett az 1990-ig oly fontos szerepet játszó, KISZ és MSZMP területi egységen belüli szerepe. Itt kerül bemutatásra a szakszervezetek munkássága és a Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen végzett munka. A szerzőkből látszik, hogy a korábbi vezetők közül csak az ifjúsági munkát írta meg a terület egyik korábbi vezetője, a többi a szerkesztőnek (Imre Lászlóné) kellett dokumentumok és személyes beszélgetések, emlékek alapján rekonstruálni. Dicséretes a szerkesztők ezen törekvése, mert a szakmai tények – ha esetleg töredékesen is, de – fennmaradnak, de a társadalmi kapcsolatok idővel (szándékosan, vagy kopással) elvesznek.

Külön rövid fejezet foglalkozik (a hetedik Majdán tollából) a határmenti kapcsolatokkal, melyek hol léteztek, hol felvirágoztak – a mindenkori bel- és külpolitikai helyzetnek megfelelően. Pécs számára nemcsak az üzletvezetőség megszervezésekor, hanem azóta is igen fontos kapcsolataival voltak és vannak a horvát vasutasokkal s ez magyarázza a joggal megírt önálló fejezetet.

Végezetül essen szó az ajánlásról, melyet a MÁV elnök vezérigazgató asszonya Dávid Ilona írt a kötet elejére. Joggal állapítja meg, hogy a száz esztendő nagy idő, s bízuk abban, hogy a kontinensen máshol újból fellendülő vasúti közlekedés itthon is szép jövő előtt áll.

A fekete – fehér kivitel ellenére nagyon jó minőségben megjelent kötet sok fotót, dokumentumot is tartalmaz. A képek, ábrák többségét azonban nagyon szellemesen a kötethez csatolt cd lemezre helyezték a szerkesztők, ahol a teljes szöveg mellett további érdekes és eredeti állapotba került dokumentumok között lapozgathat az olvasó.

A MÁV teljes anyagi támogatásával megjelent kötet nyomdai előkészítését a Pécssett működő Virágmandula Kft. végezte el, s a Szekszárdon tevékenykedő Séd Nyomda Kft. vitelezte ki- mindkét cég kiváló minőségben dolgozott. Nagy kár, hogy bolti forgalomba nem, csak a MÁV keretei között kapható a kötet....