

**Pécsi Tudományegyetem
Bölcsészettudományi Kar
Interdiszciplináris Doktori Iskola
Európa és a magyarság a 18-20. században Doktori Téma**

Huszár Zoltán

**INTEGRÁCIÓS KÍSÉRLET A DUNA-MEDENCÉBEN 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**

DOKTORI (PHD) ÉRTEKEZÉS TÉZISEI

Pécs, 2007

Bevezetés

Az **Első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság /DGT/ (Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft /DDSG/)** (a továbbiakban Társaság) a 19. század második felétől a 20. század közepéig az egykori Osztrák-Magyar Monarchia, ill. a két világháború közötti Magyarország, valamint Ausztria egyik legjelentősebb ipari nagyvállalatának, egyben a dél-dunántúli térség gazdasági „zászlóshajójának” is számított. Mindez alapvetően annak köszönhető, hogy az értékes mecseki feketekőszén a DGT által indított nagyipari bányászat korszerű formában kapcsolta be az említett időszak gazdasági vérkeringésébe, s ezzel megalapozta a több, mint két évszázados múltra visszatekintő pécsi szénbányászat európai rangját és ismertségét.

A DGT a Kárpát-medence, ezen belül különösen a Duna hajózását igyekezett - vertikálisan és horizontálisan egyaránt - átfogni. Terjeszkedése során több mint száz hajózási állomást épített ki a Duna-medencében. A Társaság gőzhajózásra alapozott közlekedési rendszerének létrehozása a magyarázata annak, hogy szénbányákat vásárolt a Mecsekben, hajóépítő és javító üzemeket működtetett – Korneuburgban, Galatzban, a legjelentősebbet Óbudán - valamint a szén szállítását is a saját fennhatósága alatt álló vasút, a Mohács-Pécsi Vasút (MPV) megépítésével kívánta megoldani. A jó fűtőértékű mecseki feketeszen, amelynek bányái viszonylag közel estek a Dunához, a mohácsi kikötőhöz, arra készítette a vállalatot, hogy szilárdan megvesse a lábát a pécsi szénmedencében.

A disszertáció célja a DGT történetének, pécsi bányászatának, nagyrészt magyar és német nyelvű szakirodalomra épülő bemutatásán túl a Társaság pécsi szociális (lakás, élelemtár, egészségügy, „Jótékonykodás és befolyásolás”), valamint oktatási infrastruktúrájának eddig csak részben, vagy mások által egyáltalán nem kutatott, ill. publikált levéltári anyagok segítségével történő feldolgozása, ismertetése. Nem vizsgáltam a DGT-hez kapcsolódó ún. munkásmozgalmi kérdéseket, ugyanis ezeket az elmúlt évtizedekben Babics András, Szita László, Gergely Ernő, Szekeres József forráskiadványokban és tanulmányokban nagyrészt elvégezték.

A disszertáció elkészítése részben magyarországi levéltári alap kutatásra, valamint könyvtári kutatásra épült, amelyeket ausztriai levéltári és könyvtári kutatások egészítettek ki. A Magyar Országos Levéltárban (OL) lévő kb. 200 iratfolyóméter DGT anyag kutatása nem volt egyszerű feladat. Annak ellenére, hogy az anyagot fondjegyzékben az OL levéltárosai feldolgozták, a proveniencia és helyenként a pertinencia elveire épülő csoportosítás az egyes

témák feltárásában nagy szóródási bizonytalanságot jelent, ami alapvetően nem az anyagot feldolgozók hibája, hanem az anyag természetéből következik. Kutatásaim során többször tapasztaltam, hogy egy téma megismerését több, gyakran nem is feltételezett iratkör átnézése után tudtam csak feltárni, de az is előfordult, hogy próbálkozásom kudarcot vallott. Az anyagban a kronologikus kontinuitást gyakran lehetetlenné teszik a hiányzó dokumentumok. Kutatásom másik iránya könyvtári természetű volt, amely során az általam elérhető magyar és németnyelvű DGT irodalom feltárása és felhasználása történt meg. Ausztriai kutatásaim gerincét a DDSG-Archivban folytattam, ahol nem elsősorban a klasszikus levéltári anyaghoz jutottam, hanem a Társaság ma már könyvtárakban is nehezen elérhető egykori kiadványait bocsátották rendelkezésemre.¹ A kutatás kisebb részét az Österreichisches Staatsarchivban végeztem.

A Duna mint nemzetközi vízi út

A Dunának, mely mult, jelen s jövő, /

egymást ölelik lágy hullámai.

A harcot, amelyet őseink vívtak,

békévé oldja az emlékezés

s rendezni végre közös dolgainkat,

ez a mi munkánk; és nem is kevés. (József Attila: A Dunánál, 1936)

A Duna, amely Európa második leghosszabb folyója, 2.850 km (2.860 km) - az első a Volga - eltérő földrajzi, gazdasági, politikai régiókat, különböző etnikai, vallási, történelmi múlttal rendelkező területeket kapcsol össze, ma 10 országot érintve, 14 ország vizeit gyűjti 817 ezer km² nagyságú vízgyűjtő területe, amely a folyó menti országai számára a tengerekhez történő kijutást teszi lehetővé. A Duna azonban legalább annyira elválasztott, mint összekötött az elmúlt évezredek, évszázadok során.

¹ A DDSG irattára egyébként a II. világháborúban bombatalálatot kapott és az egykori Duna-parti igazgatósági épületben jelentős részben megsemmisült. (A megmaradt DDSG-Archivum átadása az Österreichisches Staatsarchivnak folyamatosan zajlott az 1990-es évek közepétől 2003-ig – ekkor volt lehetőségem bécsi kutatásokat folytatni - ami az anyag kutatását, feltárását jelentősen megnehezítette számomra.) Ezért is tartom jelentős forrásfeltárásnak a kornaburgi DDSG-lakótelepre vonatkozó anyag megtalálását és feldolgozását.

A nemzetközi vízügyi kapcsolatok nemzetközi jogi szabályozása – a korábbi helyi érvényességű megállapodások után - a 18. század utolsó harmadában kezdődött, amelynek eredményeként a 19. század végén a nemzetközi vízügyi kapcsolatok és nemzetközi jogi szabályozásuk területén jelentős fejlődés következett be. A „nemzetközi folyó” fogalmával is ekkor találkozunk először, bár a terminológia a történelem során fokozatosan alakult ki. Volt időszak, amikor a kifejezést csak a hajózható folyókra alkalmazták. A nemzetközi folyókon a szabad hajózás elvét először az 1648. évi wesztfáliai békeszerződés mondta ki. Ez az elv azonban még jó ideig csak papíron létezett. Az ipari forradalom kiteljesedésének időszakában lett különösen fontos a nemzetközi folyami közlekedés és vízhasznosítás. A 18. században a nemzetgazdaság fiatal tudományágának jeles képviselője, Adam Smith A nemzetek gazdagsága c. művében 1776-ban kifejtette azt a felfogását, hogy a több államot összekötő folyóknak milyen nagy szerepük van a kapcsolatok építésben a folyók felső folyásától egészen a tengerig. Az angol szerző példaként a Dunát említette. A dunai hajózás szabadságának kérdését a nemzetközi diplomácia szintjén először 1798-ban a rastatti kongresszuson (1797-1799) a franciák vetették fel különösebb következmények nélkül. Az 1814. évi párizsi szerződés nyomán - amely a Rajnára érvényesítette a szabad hajózás elvét - az 1815-ös bécsi kongresszus is foglalkozott a szabad folyamhajózás kérdéseivel, de a dokumentum a Dunát nem említette. A nemzetközi folyamhajózás ügyében 1821-ben az Elba folyóról példaértékű szabadhajózási egyezmény született, amelynek később fontos szerepe lett a Duna nemzetközi vízi úttá minősítésében. A 19. század első felében a Duna-torkolat hajózásában Oroszországnak jutott meghatározó szerep, ami a nemzetközi dunai hajózás számára alapvetően hátrányt jelentett. A szomszéd államok Duna hajózási egyezményei és azok betartásának nehézségei ellenére a Duna-torkolatban élénk hajóforgalom volt már az 1840-1850-es években. A Duna-probléma önálló nemzetközi szerepe a krími háború idején (1853-1856) kezdődött, és utána is megmaradt. Az Oroszországgal szemben szövetséges hatalmak a béke előfeltételéül szabták a Dunán a szabad hajózás biztosítását. A háborút lezáró 1856-ban aláírt párizsi békeszerződés a besszarábiai határrendezés keretében Oroszországot megfosztotta a Duna-melléki területektől, a Duna-deltától, valamint a nem Duna-parti államoknak is garantálta a szabad hajózást a folyón. A békeszerződés 15. cikkelye kimondta, hogy az 1815-ös bécsi kongresszus zárodokumentumában rögzített elveket kell alkalmazni a Dunára, ami alapvetően a szabad hajózás elvének a gyakorlatba való átültetését jelentette. A folyó igazgatására két nemzetközi szervezetet hoztak létre. Az Európai Duna Bizottságot (EDB) és a Parti Államok Bizottságát, vagy Folyami Bizottságot, amelyek eltérő hatáskörrel és

érdekeltségi rendszerrel végezték néha egymást keresztező tevékenységüket. Ennek a DGT dunai hajózási monopóliuma szempontjából volt különösen nagy jelentősége. A következő fontos állomás az 1878-as berlini kongresszus volt, amelynek egyik legfontosabb határozata az Al-Duna biztonságos hajózhatóvá tétele érdekében született. A kongresszus döntése nyomán az Osztrák-Magyar Monarchiát bízták meg az Al-Duna – Kazán-szoros, Zuhatagok, Vaskapu - szabályozás nagy munkájának az elvégzésével, amit a magyar kormány magára vállalt. A közel két évtizedes, változó intenzitású folyószabályozás után 1896-ban adták át a forgalomnak a Zuhatagos-szakaszt és a Vaskapu-csatornát. Ezzel a Dunán megvalósult a folyamatos, átrakás nélküli hajózás lehetősége. A Duna életében az I. világháború befejeződése utáni versailles-i békeszerződések - saint-germaini, a trianoni, a sevres-i, ill. ennek helyébe lépő lausanne-i szerződés – nyomán új helyzet állt elő. A Duna-kérdést a Magyarországgal megkötött trianoni békeszerződésben (1920) igyekeztek a győztesek saját szempontjaik érvényesítésével megoldani. A két világháború közötti időszakban, 1938 után, az Anschlusst követően alapvetően új fordulatot vett a Duna-probléma. A Harmadik Birodalom Pozsonytól felfelé német nemzeti folyónak nyilvánította a Dunát, majd a II. világháborúban a német hatalmi politika a Dunára is kiterjedt. A II. világháború befejeződése után a Magyarországgal megkötött versailles-i békeszerződés területi kérdésekben - a pozsonyi hídfő kivételével - a gyakorlatban a trianoni békeszerződést ismételte meg. Ezért a Dunához kapcsolódó vízügyi rendelkezések is bekerültek a békeokmányba. A Dunán való hajózás rendjének szabályozásával a Belgrádban 1948-ban aláírt egyezmény foglalkozott. A hét parti állam létrehozta a Duna Bizottságot, amelynek székhelye 1953-tól Budapest lett. Az egyezmény aláírói a Dunát Ulmtól a Fekete-tengerig tekintették hajózhatónak, ill. nemzetközi vízi útnak.

A DGT története alapításától a második világháború kezdetéig (1829-1938)

A 18-19. század ipari forradalmában az erőforrások területén a gőzgépeknek, a közlekedésben a gőzhajózásnak és a vasútnak meghatározó szerep jutott. Mindezek számára az energiaforrás, a fűtőanyag a szén volt. Ezeket a tényezőket kapcsolta össze a DGT, létrejöttéig egyedülálló módon a Duna-medencében.

A DGT alapítását 1829. január 24-re vezethetjük vissza. Ezen a napon két angol „gründoló”, John Andrews és Joseph Prichard körlevelet bocsátottak ki Bécsben, amelyet szétküldtek a Habsburg Birodalom jelentősebb bankáraihoz, arisztokratáihoz. Ebben felhívták a címzetteket egy „Dunai Gőzhajózási Társaság” megalapítására. A címzettek a Habsburg Birodalom

gazdasági, politikai életének különösen jelentős személyiségei voltak a 19. század első felében. A legnagyobb osztrák bankárok, nagykereskedők, tőkés vállalkozók, ügyvédek - Johann Baptist von Puthon, Johan Heinrich von Geymüller, Johann von Sinna, Benedikt David Arnstein, Bernhard Eskeles, Heinrich Pereira, Salamon Meyer Rotschild - lettek a legnagyobb részvényesek, de közöttük találjuk a birodalom legfelső politikai köreinek képviselőit is. Az uralkodóház tagjai közül a trónörökös, Ferdinánd főherceg, József főherceg Magyarország nádora, Metternich herceg, a mindenható államkancellár, Saurau gróf belügyminiszter, Revitzky gróf, aki a magyar udvari kancellár tisztét viselte, valamint Sedlnitzky gróf, a legfőbb rendőrhatóság elnöke szintén vásárolt részvényeket. A magyar arisztokrácia ismert alakjait szintén megtaláljuk a részvényjegyzők között: Andrassy György gróf, Ambróczy István gróf, Apponyi György gróf, Batthyány Fülöp herceg, Eszterházy Pál herceg és a Társaság alapításától nemcsak anyagi hasznot, hanem a közállapotok javulását is remélő Széchenyi István gróf is belevágott a vállalkozásba. A birodalom prominens személyiségeinek részvétele után érthető, hogy a vállalkozó kedvű angolok kezdeményezését siker koronázta. I. Ferenc császár és király 1830. szeptember 1-jén kelt oklevelében az osztrák, 1831. április 22-iben pedig a magyar korona országai Duna szakaszának gőzhajózására szóló privilégiumot adott a Társaságnak. Az uralkodó még azt is megengedte, hogy a vállalat első hajóját róla nevezzék el. A Duna-szabályozást szívügyének tekintő gr. Széchenyi István folyamatosan intenzív kapcsolatban állt a Társaság meghatározó tagjaival, amelyről Naplója tanúskodik. A DGT az 1850-es években már jelentős hajóparkkal rendelkezett. Az egyre-másra alakuló és a konkurenciaharcban ugyanakkor tönkremenő hajózási társaságok nem tudtak eredményesen versenyezni a 120 gőzhajóval és 460 uszályal rendelkező nagyvállalattal. A párizsi kongresszust követően 1857 márciusában létrejött nemzetközi megállapodás, amely a Duna-menti országok hajózási szabadságát garantálta, formálisan ugyan megszüntette a DGT kiváltságos helyzetét, de a gyakorlatban a vállalat továbbra is korlátlan ura maradt a folyónak. A Társaság hajói ekkor már a Dunán kívül a Tiszán és mellékfolyóin - Bodrog, Maros, Béga-csatorna - a Száván, a Dráván, a Ferenc-csatornán is közlekedtek, valamint a tengeri forgalomba is bekapcsolódtak. A Prut folyón 1864-ben, az Innen 1872-ben indították el hajóikat. A DGT története a Monarchia időszakában egyértelműen sikertörténetként fogható fel az általam integráló tendenciákat mutató vállalati tevékenység keretében.. A Társaság gazdasági erejét és politikai kapcsolatait jó kihasználva az 1890-es évek közepére elérte extenzív fejlődésének csúcsát, egyúttal ekkor a világ legnagyobb belvízi hajózási társaságának is számított.

Az I. világháború után a DGT-t is sújtották a győztes hatalmak által diktált békefeltételek, aminek következményeként a Társaság elveszítette hajóparkjának több mint a felét. A két világháború között a DGT hajózási tevékenysége, különböző okok miatt, szinte folyamatosan veszteséges volt. A vállalati nehézségeket a pécsi szénbányák és az MPV rentábilis működése tartotta egyensúlyban

A DGT Pécs környéki kőszénbányászata (1852-1938)

Az 1850-es évek elején a bécsi kormány centralisztikus elképzeléseibe is beleillett, hogy a birodalmi igények kielégítésére meginduljon Pécs környékén a nagyarányú széntermelés.

Mindennek jogi-műszaki kereteit az 1854-ben kibocsátott bányatörvény az egész birodalomra vonatkozóan egységesen rendezte.

1852 és 1923 között az összes Pécs környéki bánya vétel vagy bérlet útján a DGT fennhatósága alá került. Ezzel a mecseki kőszénbányászatban elkezdődött, ill. megvalósult egy tőkeerős, a termelés műszaki feltételeit a kor színvonalához igazító, kiterjedt gazdasági, kereskedelmi és nem utolsósorban politikai kapcsolatokkal rendelkező nagyvállalat működése. A DGT jelentős gazdasági ereje, a Monarchia, majd az I. világháború után az osztrák és a magyar politikai élet legfelső köreihez fűződő kapcsolatai közel egy évszázadon át komoly befolyást gyakoroltak Pécs és Délkelet-Dunántúl életére. A disszertáció bemutatja a DGT pécsi szénbányászatának különböző szakaszait, amelyek közül e helyen a Jaroslav Jicinský által megtervezett és vezető munkatársaival együtt irányított korszerűsítési, racionalizálási programot kell kiemelni (1913-1927). Ennek keretében nemcsak a bányaművek műszaki korszerűsítése történt meg, hanem jelentős szociálpolitikai beruházások (pl. meszes-pusztai lakótelep) is megvalósultak.

A Társaság szénszállításának zavartalanságát szolgálta az 1854-1857 között kiépített Mohács-Pécsi Vasút (MPV). Ezzel a forradalmian új kommunikációs eszköz, a vasút bekerült a délkelet-dunántúli tájba. Hatása az élet minden területén hamar érvényesült. A vasút által lerövidült a távolság Dél-Dunántúl legfontosabb városa, Pécs, és a dunai hajózásban, személy- és áruforgalomban ekkor kiemelkedő szerepet játszó, Mohács között. Az MPV-nek fontos szerepe volt a Társaság rentábilis működésének megszervezésében, hiszen a DGT pécsi bányáiban kitermelt szenet saját vasúton lehetett a saját gőzhajókhoz a mohácsi kikötőben eljuttatni. Később a szállítási kapacitás kihasználásával a térség mezőgazdasági és ipari vállalkozói is előnyt élveztek az MPV-ből.

Munkakultúra, munkarend – irányító struktúra

A vállalati működés megismerésében fontos a társasági munkakultúra, munkarend bemutatása – az 1895-ben kibocsátott munkarendet alaposan vizsgáltam - amelynek a bányászélelmódra gyakorolt hatásait (munkaidő, jövedelem, megélhetés) steiermarki példákkal hasonlítottam össze.

A DGT irányító struktúrájáról, ennek tagolt hierarchiájáról részletesen írtam a disszertációban. Egy 1925-ös évre vonatkozó forrás alapján ezt a teljesség igényével fel lehetett tárni. Ekkor a DGT teljes személyi állománya a „Jahrbuch” szerint 7.105 fő volt. Ebből 4.880 fő a Pécsi Bányaműnél dolgozott, az alábbi megoszlásban: 168 fő az alkalmazottak, vagy más néven a hivatalnokok száma, míg 229 fő a felvigyázók, tehát a közvetlen termelésirányítók száma. A közvetlen termelőmunkát 4.483 munkás végezte.

A Társaság a munkakultúra, a munkaszervezés, gazdálkodás és az ennek érdekében működtetett szociális ellátórendszer kiépítése tekintetében a korabeli viszonyok legkorszerűbb változatát valósította meg. Minderre a vállalati érdekeket messzemenően szem előtt tartó racionalitás volt a jellemző.

Szociális gondoskodás a DGT-nél

A 19. század végére már meghatározó gazdaságpolitikai tényezőnek számító Társaság átfogó, szinte mindenre kiterjedő szociális gondoskodásról tett tanúbizonyságot.

A DGT által indított és fenntartott bányászat jelentős számú, e speciális munkához értő munkás toborzását igényelte. Közép-Európa szinte minden nemzete képviseltette magát a vállalat bányászai között. A korábbi lakóhelyükről elköltözött bányászokat és családjaikat megnyugtató módon kellett elhelyezni. A bányatelepek építését, szervezését a „gyarmatosítás” címszó alatt találjuk meg a forrásokban.

A feladat megoldása a bánya vezetőitől összehangolt szervezési feladatok elvégzését kívánta meg. A Társaság összetett, szinte mindenre kiterjedő szociális gondoskodást igyekezett megvalósítani dolgozói körében az általa kiépített kolóniákon, vagy bányatelepeken. E tevékenységben elsődleges szempont továbbra is a vállalati érdek volt, de a vállalati szociális intézményrendszer fenntartása és működtetése, ill. ezek színvonala messze megelőzte a korabeli többi vállalat munkásjóléti gondoskodását. Ennek minden bizonnyal legnagyobb volumenű területei a lakásépítés, az élelemellátás, az egészségügyi gondoskodás (Bruderlade) voltak, valamint a „Jótekönykodás és befolyásolás”-ként jellemezhető vállalati tevékenység,

amelyben helye volt az arra rászorulókat támogatásán kívül a korabeli politikai, közéleti szereplők számára juttatott ingyenszénnek is.

A DGT tehát nemcsak bányákat működtetett a Mecsekben, hanem korszerű munkáskolóniákat is létesített, amelyeken a Társaság, vállalati érdekeit mindig szem előtt tartva, gondoskodott a bányászokról is. A bányaüzemek környékén létrehoztak egy kb. 2.400 lakásból álló bányatelep rendszert (1944-re), ahol a Társaság iskolákat tartott fenn, tanítóival biztosította az alapfokú oktatást, sőt több mint négy évtizedig a bányászati szakoktatás költségeit is magára vállalta. A bányaterületek római katolikus plébániáinak és temetőinek fenntartási költségeit is a DGT viselte. Szerényebb mértékben, dolgozói létszamarányának megfelelően a protestáns hitélet gyakorlását is támogatta. A bányatelepeken a különféle egyesületek teremtettek sportolási és kulturális lehetőségeket a bányászközösségeknek. (Sportegyesület, Leventeegyesület, Szent Borbála Cserkészcsapat, Dalárda, Zöldkeresztes és Vöröskeresztes egészségügyi mozgalom stb.) Ehhez a Társaság több épületet biztosított, valamint egy sportpályát, tenispályát és egy uszodát is épített. A Társaság dolgozóinak kiválasztásában soha sem tett nemzeti, vagy vallási alapon különbséget! Kutatásaim során egyetlen forrást sem találtam, ami ennek az ellenkezőjét bizonyította volna. A társasági struktúrában azonban az előrelépés fontos feltétele volt a Társasághoz való lojális munkavállalói magatartás, a szaktudás, és a német nyelv ismerete. Már 1855-től betegsegélyező pénztárt (Bruderlade) hozott létre, amelyet a dolgozók és a Társaság finanszíroztak, s ennek segítségével biztosította az ingyenes betegellátást, táppénzt, valamint egyéb segélyeket a bányászoknak és családtagjaiknak. A jól kiképzett bányamentők mellett a Társaság saját kórházat tartott fenn Pécsbányán, ill. orvosi rendelőköt az egyes bányatelepeken. A Társaság nyugdíjbiztosítását kiterjesztette a bányászokra is.

Összegzés

A fenti társasági jellemzőket a DGT igyekezett Duna-menti bázisain, állomásain egyformán megvalósítani, hogy alkalmazottai, ha a vállalati érdek úgy kívánta, egyik helyről a másikra könnyen áthelyezhetőek legyenek.

Mindezek miatt gondolom úgy, hogy a DGT Duna-medencei története – akaratlanul is – integrációs kísérletnek tekinthető, hiszen az eltérő földrajzi területekről származó munkavállalókat egységes munkarendbe szervezve állította a Társaság szolgálatába, számukra egységes ellátást, ún. szociális (védő)hálót szervezett. Ezzel a szervezői, vállalati magatartással példát is állított a közép-európai régió többi vállalata elé. Ha munkavállalói

oldalról nézzük a DGT-et, akkor a Társaság alkalmazásába kerülni rangot és presztízt is jelentett. A Társaság munkavállalói körében – a hajózási és a bányászati területen egyaránt – gyakori volt a több generációs alkalmazotti családok sora, amit a vállalati humánpolitika felkarolt és támogatott. „A bölcsőtől a sírig” lehetett a DGT-nél dolgozni és ez sajátos társulati, DGT szellemet eredményezett. A munkából történő elbocsátás, vagy bármilyen okból való távozás az alkalmazásból azonban a szolgálati lakás 14 napon belüli elhagyásának kötelezettségét, ill. a vállalati szociális rendszerből való kikerülést is jelentette.

Mindezekkel együtt a vállalat követelményrendszerét elfogadó alkalmazottak többé-kevésbé kiszámíthaták jövőjüket, életútjukon a Társulathoz való kötődés a viszonylagos stabilitást jelentette. Ezzel is magyarázható, hogy akár a műszaki vezetésben, akár a fizikai munkások körében, a vállalatnál való elhelyezkedés generációkról-generációkra történő hagyományozódása jellemzőnek mondható.

A DGT történetébe, vállalati struktúrájába 1938-ban, az Anschluss után, közvetlenül is beleszólt a világháborús politika. A bécsi székhelyű Társaság a náci óriásvállalat, a Reichswerke „Hermann Göring” AG. része lett Ausztria Németországhoz történő csatolását követően. Ezzel a háborús célokat megvalósító, új típusú gazdálkodás, az ún. hadigazdálkodás kezdődött meg a Pécs környéki bányáknál is. A II. világháború lezárulása után a DGT pécsi bányáival együtt jóvátétel címén szovjet fennhatóság alá került. Az új nagyvállalat neve Magyar-Szovjet Hajózási Részvénytársaság (MESZHART) lett. 1952-ben, máig tisztázatlan formában, Magyarország „visszakapta”, visszavásárolhatta a szovjet tulajdonrészt a MESZHART-ban. Ezzel párhuzamosan már javában folyt a Mecsekben is „széncsata”, a szocialista bányavállalatok kiépítése.

A DGT ausztriai történetét azzal foglalhatjuk össze, hogy az 1955-ös osztrák államszerződés értelmében a bécsi székhellyel továbbműködő DDSG-nek kizárólagosan állami részvénytársaságnak kellett maradnia. A vízi szállítás és közlekedés visszaszorulása, valamint az állami nagyvállalat nem mindig racionális működtetése az 1990-es évek elejére oda vezetett, hogy a DDSG - a magyarországi bányavállalatokhoz hasonlóan - árnyéka lett korábbi önmagának, vagy talán még az sem. Különböző részekre darabolták és privatizálták. Az új vállalkozások nevében azonban valamilyen formában megtalálhatjuk a DDSG nevet, és ilyen feliratú hajókkal a Dunán is találkozhatunk.

A DGT/DDSG szellemiség továbbélésének bizonyítékeként napjainkban is működnek a DGT egykori jelentős állomásain, központjaiban – Bécs, Linz, Regensburg – DGT baráti

társaságok, körök, amelyek rendszeres összejöveteleiken nemcsak az elmúlt időszak történéseit elevenítik fel, hanem ma is segítik egymást az élet különböző területein.²

² A disszertáció készítőjének is volt lehetősége Bécsben és Regensburgban DGT baráti társaságok rendezvényein részt venni.

A doktori (PhD) disszertáció témakörében megjelent fontosabb publikációk

Idegen nyelvű, külföldön megjelent tanulmányok

2004

- Zu den Beziehungen zwischen Pécs und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), mit besonderer Berücksichtigung der Sozialpolitik (In: Donau-Schiffahrt. Vom Biedermeier ins dritten Jahrtausend – Versunken in der blauen Donau. 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004; Red.: Susanna Völk, Rainer Ehm, Heribert Heilmeyer, Klaus Ott; Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg e. V. 2004 S. 137-146)

2005

- Die DDSG – ein Vorreiter der sozialen Fürsorge (S. 1-25.)
(In: www.marineverband.at/downloads/collegium_hungaricum.pdf)

2006

- Uloga dunavskih parobrodara kroz prošlost i njezin značaj tijekom XIX-XX. stoleca (Mohačka pogibelj 1526-2006, Znanstveni kolokvij s međunarodnim sudjelovanjem; Beli Manastir 2006 (Elfogadott kézirat. Megjelenés alatt a Mohačka pogibelj 1526-2006 c. nemzetközi konferencia horvát nyelvű tanulmánykötetében.)

Idegen nyelvű, Magyarországon megjelent tanulmányok

2003

- Die Rolle und die Bedeutung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) in Mittel-Europa im 19-20. Jahrhundert (In: 2000 Jahre entlang der Donau. Redakteuren: Huszár, Zoltán – Vándor, Andrea – Walterné Müller, Judit; Pécs 2003 S. 325-335)
- Die Geschichte des Kohlenbergbaus in Ungarn im 19. und 20. Jahrhundert (In: Népek együttélése Dél-Pannoniában. Tanulmányok Szita László 70. születésnapjára. Szerk.: Lengvári István, Vonyó József, Pécs 2003 175-185)

2007

- An Integration Experiment in the Danube-basin in the Mirror of the History of DDSG Danube Steamship Company/DSC (19-20th centuries) (Elfogadott kézirat. Megjelenés alatt a Duna Térségi Kohézió c. nemzetközi konferencia magyar-angol tanulmánykötetében.)

Tanulmányok

1988

- Babics András hagyatéka a Mecseki Bányászati Múzeumban (In: Babics András Tudományos Emlékülés, Mecseki Bányászati Múzeum Múzeumi Füzetek 3. szerk.: Huszár Zoltán, Pécs, 1988. 58-65.)

1993

- A Mohács-Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig (In: Tanulmányok Mohács Történetéből szerk.: Ódor Imre, Mohács, 1993. 205-218.)

1995

- Lakásviszonyok a Dunagőzhajózási Társaság Pécs környéki bányatelepein a XX. század első felében (In: Janus Pannonius Múzeum Évkönyve (A továbbiakban: JPMÉ) 39. /1994/ felelős szerk.: Uherkovich Ákos, Pécs, 1995. 185-195.)
- Jótékonykodás és befolyásolás. A DGT és Pécs kapcsolatának szociálpolitikai vonatkozásai az 1920-30-as években. (In: Baranya 1994-1995. VII-VIII. évf. Pécs, 1995. 253-266.)
- Az Első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság szerepe a pécsi bányászatban és városfejlődésben a dualizmus időszakában (In: Vállalkozó polgárok a Dualizmus korában, szerk.: V. Fodor Zsuzsa, Veszprém, 1995. 149-159)

1996

- Lakásviszonyok a Dunagőzhajózási Társaság Pécs környéki bányatelepein a XX. század első felében (In: Bányászati és Kohászati Lapok, Bányászat, 1996. 5. 517-522)

- Vállalatirányítás, munkakultúra és szociális gondoskodás egy tőkés nagyvállalat életében /Vázlat a Dunagőzhajózási Társaság (DGT) vállalatirányításáról, szociális infrastruktúrájáról a századfordulón és a két világháború közötti időszakban a társaság Pécs környéki bányászata vonatkozásában/ (In: Szöveggyűjtemény IV. Források és tanulmányok a társadalomtudományi tantárgyak tanulmányozásához, összeállította és szerk.: Gáti Imre és Huszár Zoltán, JPTE-TANORG Budapest-Pécs, 1996. 690-741)

1998

- Pécs és a Dunagőzhajózási Társaság (In: Pécsi Szemle 1998. ősz-tél 69-84)

1999

- A Duna, mint integráló tényező Közép-Európában a 19-20. században a Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) története tükrében (In: Európa külső és belső határai a XIX. és a XX. században. Szerk.: Garai Ildikó - Gál Zoltán - Huszár Zoltán, JPTE Történelem Doktori Program Kutatási Füzetek 6. 1999 143-151)
- Adatok a Dunagőzhajózási Társaság élelemtáiról (1896-1939) (In: JPMÉ 43. /1998/; szerk. Uherkovich Á. Pécs 1999 199-213)

2000

- Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) munkaszervezete, munkakultúrája a vállalat Pécs környéki bányavidékén a 19-20. század fordulóján (In: Magyarország a /nagy/hatalmak erőterében. Tanulmányok Ormos Mária 70. születésnapjára. Szerk.: Fischer Ferenc - Majoros István - Vonyó József, Pécs 2000 287-300)

2001

- Pécs és a Dunagőzhajózási Társaság kapcsolata (In: Búcsúzik a mecseki szénbányászat c. emlékülés előadásai Komló 2000. 08. 29-30. szerk.: Szirtes Béla, Pécs 2001 279-296)
- Munka, munkaidő és bérezés a Dunagőzhajózási Társaság pécsi bányavidékén és Steiermarkban a 19. század végén (In: A Kárpát-medence vonzásában. Tanulmányok Polányi Imre emlékére. szerk.: Fischer Ferenc - Hegedűs Katalin - Majoros István - Vonyó József, Pécs 2001 233-242)
- A mecseki uránbányászat és Kővágószőlős kapcsolata (in: Kővágószőlős, szerk.: Füzes Miklós 2001 199-208)

2002

- Munka, munkaidő és bérezés /A Dunagőzhajózási Társaság pécsi bányavidéke és Steiermark példái a 19. század végén. / (In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a dualizmus korában. szerk.: Tóth Gy. Péter, Laczkó Dezső Múzeum Veszprém 2002 235-250)

2003

- A pécsi szénbányászat két évszázada, különös tekintettel a szociálpolitikára (Vázlatos történeti áttekintés (In: „Egyedül a közhaszon kedvéért...” Tanulmányok a 250 éves magyar szénbányászat tiszteletére. Szerk.: Bircher Erzsébet, Központi Bányászati Múzeum, Sopron 2003 38-60)
- Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) munkaszervezete, munkakultúrája a vállalat Pécs környéki bányavidékén a 19-20. század fordulóján (In: A társadalomtörténet-írás helyzete hazánkban. Ipar és társadalom a 18-20. században. Rendi társadalom – Polgári társadalom 10. /1996/ szerk.: Sasfi Csaba, Budapest-Salgótarján 2003 257-274)
- A Dunagőzhajózási Társaság (DGT) helye és szerepe Közép-Európában a 19-20. század fordulóján / Die Rolle und die Bedeutung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) in Mittel-Europa im 19-20. Jahrhundert (In: 2000 év a Duna mentén / 2000 Jahre entlang der Donau; Szerkesztők / Redakteuren: Huszár, Zoltán – Vándor, Andrea – Walterné Müller, Judit; Pécs 2003 113-121 / S. 325-335)
- Pécs és a Dunagőzhajózási Társaság (In: Emléklapok a pécsi bányászat történetéből; fszerk.: Romváry Ferenc, Pécs 2003 5-22)

2005

- A szénbányászat szerepe Pécs város fejlődésében a XIX. század végétől a második világháború kitöréséig (In: Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből. Szerk.: Szirtes Gábor és Vargha Dezső, Pécs, 2005 186-206)

2007

- Integrációs kísérlet a Duna-medencében a Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) története tükrében /19-20. század/ (Elfogadott kézirat. Megjelenés alatt a Duna Térségi Kohézió c. magyar-angol nyelvű tanulmánykötetben.)

Forrásközlések bevezető tanulmánnyal**1996**

- Pécs a két világháború között (1921-1945) / szerzőtársak: Révész Mária - Vonyó József / (In. Pécs ezer éve. Szemelvények és források a város történetéből /1009-1962/ fszerk.: Márfi Attila Pécs, 1996. 221-230, 238-241)
- Élelemtárak a Dunagőzhajózási Társaság Pécs vidéki bányatelepein (In. Tanulmányok Pécs Történetéből 2-3. szerk.: Vonyó József, Pécs, 1996. 225-241)

Szerkesztési munkák**1988**

- Bányászat a Mecsekben (Mecseki Bányászati Múzeum Múzeumi Füzetek 2. Pécs, 1988. Sajtó alá rendezte, szerk.: Huszár Zoltán, 177)
- Babics András Tudományos Emlékkülés (Mecseki Bányászati Múzeum Múzeumi Füzetek 3. Pécs, 1988. szerk.: Huszár Zoltán, 95)

1999

- Európa külső és belső határai a XIX. és a XX. században (JPTE Történelem Doktori Program Kutatási Füzetek 6. szerk.: Garai Ildikó – Gál Zoltán – Huszár Zoltán, Pécs 1999 200)

2003

- 2000 év a Duna mentén / 2000 Jahre entlang der Donau (Szerkesztők / Redakteuren: Huszár, Zoltán – Vándor, Andrea – Walterné Müller, Judit; Baranya Megyei Múzeumok Igazgatósága 2003 438)