

*M*a, amikor a magyar vasút adósságairól, a közlekedés fenntarthatatlanságáról, a műszaki problémákról és késésekről szólnak a hírek, ritkán gondolunk arra, hogy a sínhálózat kiépülése, a vasúti közlekedés elterjedése alapvetően megváltoztatta a magyar táj képét és az emberek mindennapjait. A vasparipák polgárosodást hoztak magukkal, megváltoztatva Pécs egyik méltatlanul elhanyagolt kerületét is, a vasútállomástól a Szabadság út másik végén álló Zsolnay-szoborig.

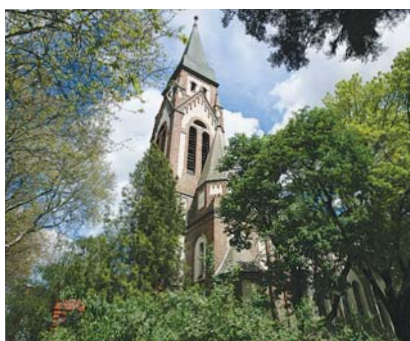


A Monarchia öröksége

A vasutak a 19. század második felében terjedtek el robbanásszerűen az országban. A Dél-Dunántúlon ennek fejlesztése szorosan összefüggött a pécsi szénbányák művelésének felfutásával. Mivel a Duna-Gőzhajózási Társaság kezelésében lévő bányák ásványkincseit a mohácsi kikötőbe kellett eljuttatni, ezért először az 1857-ben átadott Pécs-Mohács útvonal készült el. 1867-től üzemel a Pécs-Barcs közötti sínpálya, és tizenöt évvel később megvalósult a baranyai megyeszékhely Budapesttel összekötő szakasz is.

A vasút az ország más területeihez hasonlóan Pécsen is szinte alapjaiban változtatta meg a mindennapokat. Az addig csak városokban kapható árucikkek, például a rizs és a déligyümölcsök megjelentek a vasútvonal melletti települések boltjaiban is. A várótermekben működő vaskályhák és ingaórák innen terjedtek el a magánháztartásokban a 20. század első évtizedeiben. A minden jelentős állomáson működő utasellátó éttermek, az úgynevezett restik terjesztették el az országban a bécsi szelétet, ekkor vált ismertté a zsemlemorzsa, forgatott fasírt, és terjedt el vidéken a frissen csapolt sör ivása is. Szintén nem elhanyagolható, hogy a vasút által elterjesztett piros muskátli ekkor vált „magyar” virággá, míg futó változata a Lajtán túl nemzeti szimbólummá.

Az állomásra érkezőket az egész országban egységes épületegyüttes fogadta. Ez nem véletlen, hiszen a pécsi állomást is az a mohácsi születésű Pfaff Ferenc tervezte, akinek a nevéhez az országban más állomások építése is fűződik. 1900-ban készült el az itteni sárga téglapépület, amelyen végcikkáznak a rózsaszín árnyalatú kerámi-



ák. Az épület legizgalmasabb része a középső homlokzat, melyen George Stephenson és James Wattot ábrázoló pirogránit domborművek láthatók.

Az épületről kilépve az út túloldalán meglátjuk az 1913-ban megszervezett pécsi MÁV Igazgatóság impozáns épületét, parkjában egy gyönyörűen felújított, korabeli mozdonyfal és három hatalmas magnóliafával, amelyeknek a pécsiek minden tavasszal a csodájára járnak.

Az állomástól a városba vezető Szabadság utcát a 20. század elején ala-



kították ki, 1913-tól villamos csilingelt rajta. Az árnyas platánfák mellett kétoldalt gyönyörű villák épültek, közülük legérdekesebb azonban az utca bal oldalán található, tizennyolc épületből álló Schlauch-féle villatelep. Schlauch Imre a századfordulós Pécs jelentős személyisége volt, hatalmas építési vállalkozást üzemeltetett, és tervezőként a nevéhez fűződik az itt található református templom, valamint a Nádor Szálló szecessziós átépítése. A századforduló idején cége jól képzett munkatársaival építtette fel ezt a villatelepet. Az itt emelt házak elűtöttek az uralkodó stílustól, ugyanis nem szecessziós, hanem neoreneszánsz módon épültek. A villák közelében látható a szintén Schlauch által tervezett és 1907-ben átadott református templom. A templom homlokzata háromtengelyes, a közepén lévő tornyához kétoldalt egy-egy fiatorony csatlakozik. A fehér falakat a találkozási vonalak mentén és az ablakok körül téglalburkolat díszíti. Stílusa a gótikus és román építészet elemeit ötvözi a századelő eklektikus felfogásában. Végigsétálva ezen a pár száz méteren, úgy érezhetjük, hogy akár Kolozsváron vagy Nagyváradon is ugyanez a látvány fogadna bennünket. Ez így van. A vasútállomások környéke az Osztrák–Magyar Monarchia polgárosodásra gyakorolt pozitív hatásának mára megkopott bizonyítéka.

LEJEGYZTE: DR. VARGA SZABOLCS

FOTÓK: MÜLLER NÁNDOR

Pécsi séta rovatunk megjelenését a Grawe Életbiztosító Zrt. támogatja



www.grawe.hu