

BARANYAI TÖRTÉNELMI KÖZLEMÉNYEK

AZ MNL BARANYA VÁRMEGYEI LEVÉLTÁRÁNAK ÉVKÖNYVE

10.

VÁROSSZERKEZET ÉS KÖZLEKEDÉS PÉCSETT A 20. SZÁZADBAN

Pécs, 2025

Online elérhetőség: <https://mnl.gov.hu/mnl/baml/evkonyv>

Megjelenik az MNL Baranya Vármegyei Levéltára
(H-7621 Pécs, Király u. 11.)
kiadásában

Felelős kiadó: az MNL Baranya Vármegyei Levéltára igazgatója

Szerkesztőség: H-7621 Pécs, Király utca 11.
E-mail: bavl@mnl.gov.hu

Tanácsadó testület: Bánkuti Gábor (egyetemi docens, PTE BTK Modernkori Történeti Tanszék), Csibi Norbert (egyetemi adjunktus, PTE BTK Újkortörténeti Tanszék), Horváth Gergely Krisztián (tudományos főmunkatárs, ELTE HTK TTI Vidéktörténeti Témacsoport), Káli Csaba (főlevéltáros, igazgató, MNL Zala Vármegyei Levéltára), Kaposi Zoltán (egyetemi tanár, PTE KTK Marketing és Turizmus Intézet), Lovaš Eldina (tudományos munkatárs, Horvát Történettudományi Intézet), Oross András (főlevéltáros, igazgató, MNL Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltára), Pilkhoffer Mónika (egyetemi docens, PTE BTK Modernkori Történeti Tanszék)

Szerkesztőbizottság:
Bósz Attila, Pintér Tamás, Polyák Petra, Somogyi Bianka,
Vértesi Lázár, Vidó Gábor

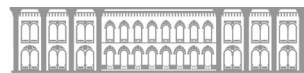
Főszerkesztő:
Gőzsy Zoltán

A számot szerkesztette:
Bósz Attila – Polyák Petra

Olvasószerkesztő:
Somogyi Bianka

Műszaki szerkesztő:
Vértesi Lázár

ISSN 3094-4295



TARTALOMJEGYZÉK

Előszó	5
--------------	---

TANULMÁNYOK

BÓSZ ATTILA

Az autóbusz integrációja Pécs városi közlekedésébe (1925–1940)	10
--	----

BÁNKUTI GÁBOR

A pécsi közlekedés a 20. század második felében – a terület- és településpolitika, valamint a helyi adottságok divergenciájának indikátora	37
--	----

PAP-MAJOR LUCA

Úránváros közlekedési nehézségei az 1950-es években	58
---	----

NAGY DÁVID

Pécs városszerkezetének változása és ennek hatása a helyi tömegközlekedésre a 20. század második felében	77
--	----

UDVARDI PÉTER

Szemelvények Baranya megye autóbusz-közlekedésének történetéből (1962–1990)	95
---	----

GÁSPÁR ATTILA

A pécsi polgári légiközlekedés kezdetei (1885–1921)	111
---	-----

TÖRÖK GÁBOR

Huberth Andor baranyai mérnök, feltaláló különleges légijárműve a 20. század elejéről	130
---	-----

MŰHELY

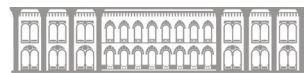
VARGA TAMÁS

Források a pécsi közlekedéstörténet kutatásához az MNL Baranya Vármegyei Levéltárában	161
---	-----

INTERJÚ

A közlekedés szolgálatában. Beszélgetés Albert Ferenczel (A beszélgetést készítette: Bósz Attila, Gózszy Zoltán és Udvardi Péter)	180
---	-----

Pécs térszerkezeti pozíciója és a területi folyamatokat alakító tényezők hatása Pécs közlekedésére. Beszélgetés Hajdú Zoltánnal (A beszélgetést készítette: Bánkuti Gábor)	210
--	-----



ELŐSZÓ

„[A] területi levéltárak legyenek a helytörténetírás műhelyei, s fogják össze a helytörténeti kutatások legjobb törekvéseit”¹ – fogalmazott Szinkovich Márta igazgató, amikor a Baranya Megyei Levéltár 1968-ban az elsők között útjára indította levéltári évkönyvét. A *Baranyai helytörténetírás* dél-dunántúli történeti témákat feldolgozó, tudományos tanulmányokat és forrásokat közölt, 1983-tól azonban már csak két-háromévente jelent meg, utolsó száma 1995-ben. Szerepét csak részben pótolta az 1988-tól kiadott évfeles periodika, a *Baranya. Történelmi és honismereti folyóirat* (1992-től *Baranya. Történelmi Közlemények*), amely inkább szélesebb olvasóközönségnek szánt, ismeretterjesztő írásokat publikált. Kiadása azonban nem tudott rendszeressé válni: 1992-től már csak kétévente tudott megjelenni, utoljára 1999-ben. A levéltár évkönyvét aztán 2006-ban Ódor Imre igazgató élesztette újjá *Baranyai Történelmi Közlemények* címmel. Az éves levéltári konferenciák szakmai és a pályázati támogatások anyagi bázisa azonban ismételten elégtelennek bizonyult ahhoz, hogy biztosítsa a megjelenés rendszerességét: az évkönyv 19 év alatt kilencszer jelent meg, így neve ellenére inkább sorozatként funkcionált.

Elődeink legjobb szakmai elképzeléseit – és a nevet is – megőrizve 2024-ben évkönyvünk újraindítását és újragondolását határoztuk el. A *Baranyai Történelmi Közlemények* jelen számunktól kezdve online, open access formában jelenik meg, a modern tudományos folyóiratokkal szemben támasztott formai és tartalmi kritériumrendszerek figyelembevételével. Évkönyvünk azt célozza, hogy egyszerre legyen gyűjtő- és gyűjtőpontja mindazon tudományos igényű kutatásoknak, amelyek Baranya vármegye, valamint Pécs város múltjának mélyebb megértését szolgálják. A kiadvány minden évben egy-egy gondosan megválasztott tematika köré szerveződik, ami lehetőséget ad arra, hogy a vármegye településhálózatának történeti rétegeit, társadalmi-gazdasági átalakulásait, kulturális örökségét vagy éppen közigazgatási sajátosságait több nézőpontból, részleteiben is feltárjuk.

A szerkesztés során tudatosan törekszünk arra, hogy a választott témák feldolgozására az adott szakterület legkiválóbb ismerőit kérjük fel. Ennek megfe-

¹ HU-MNL-BaML-VIII.703.a. A Baranya Megyei Levéltár beszámolója az 1968. évben végzett munkáról, d. n.

lelően szerzőink között megtalálhatók Baranya megyei közgyűjtemények és tudományos műhelyek kutatói, valamint országos szakmai intézmények elismert szakemberei is. E sokszínű együttműködés révén az évkönyvben megjelenő tanulmányok garantálják az elmélyült szaktudást, a korszerű módszertani megközelítéseket, valamint a történeti források kritikus feldolgozását.

Különösen fontosnak tartjuk, hogy kiadványunk élen járjon a primer forrásokra épülő helytörténeti kutatások közreadásában, valamint azokban a módszertani jellegű tanulmányokban, amelyek forráskritikai vagy forrástani szempontból kínálnak újdonságot. Ezáltal szeretnénk hozzájárulni a történeti kutatások megújulásához, és új irányokat kijelölni a lokális és regionális múlt értelmezésében. Évkönyvünk azonban nem pusztán tudományos publikációs fórum kíván lenni, hanem a levéltári anyagok közkinccsá tételének eszköze is. Minden egyes kötet újabb kutatások ösztönzésére törekszik – legyen szó akár helytörténeti, gazdaság- vagy társadalomtörténeti, akár kultúrtörténeti elemzésekről –, és ezzel aktívan hozzájárul Baranya vármegye tudományos életének fejlődéséhez.



A pécsi Széchenyi tér 1955-ben (Fortepan / Iharos Sándor)

A *Baranyai Történelmi Közlemények* most megjelenő, 10. száma, amely a *Város-szerkezet és közlekedés Pécsen a 20. században* címet viseli, már ennek a szakmai koncepciónak a jegyében készült. A lapszám vezérgondolata az, hogy a városi közlekedés története nem csupán technikai és infrastrukturális kérdés, hanem

a települések társadalmi, gazdasági és térszerkezeti fejlődésének tükré is. Az évkönyv írásai ennek a sokrétegű folyamatnak a különböző aspektusait tárják fel a 20. században.

A közterület, a közút az emberi közösség szerveződésének tere is: az itt közlekedők nem csupán két helyszín között haladnak, hanem egymással is kapcsolatba lépnek, mind gyakorlati, mind átvitt értelemben. A közösségi közlekedés egy-szerre hozza közel a városi tereket és engedi a városrészek távolodását, hiszen a modern járművek az időt lerövidítve a térbeli közelség illúzióját hozzák el.

Közlekedés azonban nem létezhet infrastruktúra nélkül: ennek hálózata rajzolja ki a városszerkezetet. Pécs strukturális adottságai mindig is befolyásolták a közlekedési lehetőségeket, ezért a városszerkezet és a közforgalmú közlekedés vizsgálata elválaszthatatlan. Az első világháborút követően Pécs középkori eredetű településképe egyre dinamikusabban változott: keleti és nyugati irányban is „megnyúlt”, délen kiépült Kertváros, a Mecsek pedig egyre inkább a turizmus célpontjává vált. A térszerkezeti változásokat lekövetve integrálták a közlekedésbe az erre legalkalmasabb közlekedési eszközt, az autóbust, amely 1925-től a város történetének meghatározó eleme lett.

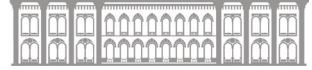
A századelő repülőversenyeinek helyszíne, az egykori lóversenytér még 1930-ban is a város szélén feküdt. 1950 után azonban nagyarányú nehézipari fejlesztések – a keleti szén- és a nyugati uránbánya – jelentős munkaerőt vonzottak be. A beköltözők számára gyorsan és nagy lakótelepeket kellett építeni: keleten Meszest, nyugaton, a repülőtér helyén Uránvárost. Az 1970-es évektől Kertváros tovább fejlesztésével létrejött az ország második legnagyobb panel lakótelepe. A növekvő lakosság, a táguló városi struktúra és a kelet–nyugati irányú, országosan is kiemelkedő átmenő forgalom komoly kihívást jelentett a város forgalomszervezésének, amit infrastrukturális beruházásokkal, járműbeszerzéssel és szervezeti változtatásokkal igyekeztek kezelni.

Évkönyvünk az eddig kevésbé feltárt, a kötőtpályától független közúti közlekedést vizsgálja városszerkezeti reflexiókon keresztül. Öt tanulmány központi témája ez, két írás a légiközlekedés pécsi kezdeteit járja körbe, két interjú pedig a városszerkezet változásaiba, a városfejlesztési politikába és a közösségi közlekedési vállalat történetébe nyújt bepillantást. *Műhely* rovatunkban a 20. század második felének közlekedéstörténeti kutatásához alapvető levéltári forráscsoportokat mutatjuk be.

A kötet írásainak többsége a közösségi közlekedésre fókuszál, reflektálva arra, hogy a 20. században az egyéni közlekedési módokkal szemben az együtt utazás kapott prioritást. A második világháború után a városi közlekedést az autóbusz határozta meg, a villamos szerepe csökkent, majd 1960-ban megszűnt. Vizsgálatunk középpontjában az autóbusz-közlekedés, különösen az 1950 utáni időszak áll, ami lehetőséget kínál a város mai közlekedési helyzetéhez történő

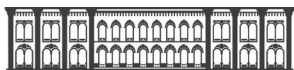
kapcsolódásra. Az írások a térbeli, társadalmi, gazdasági és forgalomszervezési meghatározottságú problémákra reflektálnak. Úgy véljük, e kérdéskörök összetettsége miatt elsősorban a „térképre tekintő”, holisztikus szemlélet kínálhat valódi eredményeket.

Bósz Attila – Gózszy Zoltán – Polyák Petra



1. (2025)

TANULMÁNYOK



Bósz Attila*

AZ AUTÓBUSZ INTEGRÁCIÓJA PÉCS VÁROSI KÖZLEKEDÉSÉBE (1925–1940)



Abstract

The integration of buses into Pécs' urban transport (1925–1940)

This study examines the development of non-rail-based public transportation in Pécs between 1925 and 1940 and its integration into the urban transportation system. It provides examples of how bus transport in Pécs aligned with national and international trends, as well as with developments in public transport in other cities. Based on archival documents and press sources, it presents the economic and social factors that led to the emergence of motorized public transport. Bus transport in Pécs will celebrate its centenary in 2025, as the first scheduled service began in 1925, which was operated by small local businesses. The first city-operated bus service was launched in 1926. Between 1926 and 1934, the buses were operated by 'Pécsi Villamos Vasúti R.T.'. On January 1, 1934, the city assumed the responsibility for managing local public transport under the framework of the 'Pécs Városi Közlekedési Vállalat' (PVKV). The study examines the first bus route openings, the relationship between the new mode of transport and the tram system, and the early days of the bus when the vehicles were still manufactured in Pécs. The article ends with the period of the Second World War, when the vehicle fleet was destroyed and rendered inoperable in 1944.

Keywords: bus transport, integration, Pécs, urban transport, economic history

Bevezetés

Az autóbusz-közlekedés Pécs városi közlekedésébe történő integrációjának a források alapján három fázisa különíthető el. Ez a három fázis feltevésünk szerint általános trendekbe illeszthető, amire a tanulmány példákat is hoz, ám a tézis beigazolásához további kutatás szükséges. Az 1926-ig tartó rövid szakaszban kis, akár

* Főlevéltáros (MNL Baranya Vármegyei Levéltára); PhD-hallgató, PTE BTK Interdiszciplináris Doktori Iskola.

egyszemélyes magánvállalatok jöttek létre, ám ezek a koordináció hiánya és a tőkehiány miatt nem lehettek képesek (de nem is volt céljuk) egy egész város autóbuszhálózatának kialakítására. A második fázisban a helyi közlekedésért felelős vállalat indította el autóbuszait, majd a harmadik fázisban, 1934 után ezt a céget közösségi kezelésbe vették és létrejött Pécs saját kezelésű tömegközlekedési vállalata.

A tanulmány arra a kérdésre keresi a választ, hogy miként, mikor és főként miért indult el a pécsi motorizált tömegközlekedés, hogyan vált a városi közlekedés részévé a második világháborúig tartó periódusban, és ez a folyamat hova pozicionálható nemzetközi és hazai összehasonlításban. A vizsgálat a forrásokból megismerhető adatok alapján főként gazdasági szempontokra fókuszál. Az amerikai és az angol példák után a budapesti helyzetképet tekintjük át, mielőtt Pécs autóbusz-közlekedésével foglalkoznánk (a Péccsel összevethető méretű más magyar városok közötti közlekedéstörténetéről jelenleg igen korlátozottan érhető el szakirodalom, így ezekkel alig lehet összehasonlítást tenni). A szélesebb kontextusba helyezés azért szükséges, mert így válik érthetővé az a folyamat, ahogyan az autóbusz-közlekedés Pécs város közösségi, illetve közúti mobilitásába integrálódott,¹ ami alatt azt értem, amikor a közlekedésnek már szerves részét képezték ezek a járművek, vagyis jogilag szabályozott volt a működésük, gazdasági eredményt tudtak produkálni és társadalmi igény is mutatkozott arra, hogy használatba vegyék őket. A tárgyalt korszak időhatárai – 1925 és 1940 – egybeesnek a pécsi autóbusz-közlekedés indulásával és a második világháborúig tartó fejlődésével, a városi közlekedésbe történő beépülésével.

Az automobil elterjedése világ szinten hasonló dinamikát mutat, mert feltalálása (1886) pillanatában és a következő évtizedekben már rendelkezésre álltak azok a hírközlési és logisztikai eszközök, amelyek segítségével az új találmány nagyon gyorsan megjelenhetett az ipari tekintetben fejlett világ minden pontján. Egy, az autóbusz hazai elterjedésének hajnalán tett megállapítás szerint: *„korunkban minden találmány fejlődésének hármasszakasza, – ú. m. annak megszületése, (működési képesség), az üzembiztonság elérésének fejlődési kora (üzemképesség), és a piacra való megérése (piacképesség) – alig néhány évre zsugorodik össze.”*²

Pár évvel az első automobil megépítése után, 1892-ben³ Magyarországra is megérkezett az első szerkezet és az évszázad végén, 1899-ben Pécsen már kér-

¹ A tanulmány csak az intraurbán közlekedésre koncentrál. A helyközi autóbusz-közlekedés nem releváns a téma szempontjából, mert annak városi integrációja (gondolva itt arra, hogy a város közigazgatási határán belüli személyszállítással segítik a helyijáratokat) csak később, az 1960-as évektől valósult meg Pécsen. Talán annyit érdemes itt megjegyezni, hogy a két világháború között a helyközi járatok indulóhelyei is a város hagyományos közlekedési csomópontjában, a Széchenyi téren, illetve attól kicsit délre, a Hal téren voltak, miután 1925-ben elindult az első baranyai járat.

² STREIHAMMER 1925. 221.

³ Ellentétben a köztudatban elterjedt 1895-ös dátummal. NÉGYESI 2022.

vényt nyújtottak be a városi Tanácshoz motoros társaskocsi járat üzemeltetése tárgyában.⁴ Ez a korai kezdeményezés az autóbusz-közlekedés meghonosítására azonban még nem járt sikerrel.

Az autóbusz megjelenése és elterjedése is megközelítőleg egy időben történt meg a fejlett ipari országokban, az USA-ban, Nagy Britanniában, Németországban vagy Franciaországban. Magyarország minimális fáziskéséssel követte a trendet, ám mennyiségi mutatóiban elmaradt a nyugattól. Az első világháború minden országban visszavetette a fejlődést és csak az 1920-as években került újra napirendre az autóbusz-közlekedés szabályozásának a kérdése. Ekkorra váltak a közúti gépjárművek megfelelően üzembiztossá és elkezdődött a tömeggyártásuk, lényegében ekkor váltak gazdaságosan alkalmazhatóvá, valós alternatívát kínálva a kötöttpályás közlekedés mellett. Az automobil az első világháború után lett a társadalmi elit és a hobbiversenyzők tömegek számára elérhetetlen játékszeréből immár hasznát hajtó munkaeszköz.⁵

*„A vasutaknak a világ minden részében nagy ünnepek között megült százéves évfordulója alkalmával, mint disszonáns mementó mori sívít bele a közúti gépjárművek szirénája, jelezve, hogy az elnyomatottságából felszabadult, nagykorúsított gépjármű élni akar.”*⁶ – írta egy kortárs 1926-ban. Ez az élni akarás eleinte „különélést” jelentett, vagyis a kezdetben egyéni vállalkozók által működtetett autóbusz-járatok konkurenciát képeztek a villamos és/vagy helyi érdekű vasutakat működtető vállalatoknak, de a városok vezetése hamar rájött, hogy az szolgálja a lakosság érdekeit, ha ezek a vállalatok nem konkurálnak, hanem lehetőség szerint közösségi kezelésbe kerülve, egymást kiegészítve szolgálják a város, az utazóközönség érdekeit: az 1930-as években Pécsen is létrejött a mai értelemben vett városi közösségi közlekedés a villamosvasút mellett a taxit és az autóbust is integrálva a közúti mobilizációba.

Nemzetközi példák és Budapest autóbusz-közlekedésének kezdetei

Los Angeles

Nemzetközi kitekintésünkben ugyan nagyvárosokkal foglalkozunk, maga a mód azonban, ahogy a közúti, nem kötött pályán közlekedő járművek elterjedtek és

⁴ Automobil kocsik Pécsen. *Pécsi Napló*, 1899. július 15. 4–5.; HU-MNL-BaML-IV.1406.b.-6286-1899. (A közigazgatási mutatókönyvben megtalálható a bejegyzés, de az ügyirat nincs meg.) Fürst Lajos csak úgy vállalta volna a társaskocsi üzemeltetését, ha erre kizárólagos koncessziót kap, ám ezt a város vezetése nem adta meg neki.

⁵ BARÁTH 2025. 7.

⁶ PAVLÁTH 1926. 107.

viszonyultak a sínpályán mozgó eszközökhöz, nagyon hasonló képet mutat a kisvárosi méretű Pécssett lezajlott folyamatokhoz.

Az USA-ban már az 1910-es években népszerűek voltak a standard 5 személyes túraautók, amikkel élelmes kisvállalkozók megkezdték az utasszállítást. Ez a fajta elődje az autóbushoz főleg az USA nyugati parti nagyvárosaiban volt népszerű.⁷ A „filléres buszok” (Jitney Buses) – ahogy ezeket az automobiloikat nevezték – már az első világháború alatt napi részeivé tudtak válni az amerikai városok forgalmának. A kezdetben autó méretű „buszok” alvázait, karosszériaelemeit aztán elkezdték meghosszabbítani, és már 1915 végére forgalomba kerültek a 7, 10, vagy akár 40 utast szállítani képes filléres buszok, amelyek így nagyobb jövedelmet biztosítottak ugyanazon a vonalon közlekedve.⁸ Ezek már kvázi autóbushként üzemelő automobiloik voltak.

Amikor az autóbush megjelent az amerikai városok utcáin, megtérülés szempontjából a villamosvasút konkurenciájaként lépett fel, ezért a tőkével rendelkező vasút- és villamos társaságok előbb-utóbb afelé fordultak, hogy saját autóbush-, illetve teherfuvarozó üzemeltetést létesítsenek (Magyarországon ilyen volt a MÁV által létrehozott MAVART és annak utóda, a MÁVAUT). Az USA-ban a villamosvasutat üzemeltető cégek még az 1920-as években is bizonytalanok voltak, hogy megéri-e befektetni az autóbushüzembe, így a legtöbben eleinte szárnyvonalak működtetéséhez használták a buszokat a meglévő sínhálózat kiegészítésére.

Az USA motorizációjában Los Angeles járt élen, 1925-ben összesen 520 000 automobilo futott a városban, ami azt jelenti, hogy majdnem minden második lakosra jutott egy jármű.⁹ Az országban elsőként itt törekedtek arra a vállalatok, hogy minél inkább a villamostársaságok működési körébe integrálják a busz-közlekedést. 1925-re az autóbush-szolgáltatás fenntartása átlagosan 24,61 centbe, a villamosközlekedés ugyanakkor 33,5 centbe került mérföldenként¹⁰, ezenkívül a villamos üzem kezdő költsége is jóval magasabb volt, hiszen síneket kellett lefektetni és kiépíteni az elektromos hálózatot (ezek a szempontok Pécs esetében is hangsúlyossá váltak, amikor az 1920-as, 1930-as években arról kellett dönteni, hogy a villamosvonalat hosszabbítják meg, vagy inkább autóbushokat szereznek be). A költségvonzat, vagyis a piaci részesedésük megtartása miatt a villamos társaságok elkezdtek a busz-közlekedésbe invesztálni.¹¹

Az 1920-as és az 1950-es évek közepe közötti időszak lassú, ám drámai változást hozott Los Angeles – sőt az egész ország – tömegközlekedésében. Az USA-ban is az 1920-as években épült ki a modern autóbush-közlekedés, felváltva az

⁷ STROUP 2015. 29.

⁸ STROUP 2015. 71.

⁹ KELEMEN 1926. 21.

¹⁰ STROUP 2015. 91.

¹¹ STROUP 2015. 89–91.

1910-es évek „jitney örületét”. Ebben az időszakban a Los Angeles Motor Bus Company 1923. évi megalapítása tekinthető mérföldkönek a professzionális autóbusz-közlekedés megteremtése felé vezető úton (legalábbis a nyugati part tekintetében). Amikor 1932-ben Los Angeles adott otthont a 10. nyári olimpiai játékoknak, a buszjáratok a vasutak mellett már szerves, elengedhetetlen részét képezték a sportolók és nézők versenypályákhoz és azok között történő szállításának. Az 1940-es évek végére pedig az egész országban az autóbusz vált a városi utasszállítás domináns formájává. Az automobil alapú városi szállítás fejlődése az utasszámokban is megmutatkozott, az 1950-es évek közepére pedig messze megelőzte a kötött pálya alapú utasszállítást.¹²

London

Londonban a világon elsőként, már 1903-ban megindult az autóbusz-közlekedés, amiben sok kis vállalat volt érdekelt. Ám ekkor még a túlajtott – tegyük hozzá, technikailag alacsony színvonalú – járművek hamar elhasználódtak, magas fenntartási és rezsiköltséget okozva a kis vállalatoknak, amelyek így nehezen küzdöttek meg a villamosvasút konkurenciájával. Az első világháború utánra egyértelművé vált, hogy ezeknek vagy fuzionálni kell, vagy tönkremennek.¹³

Az Egyesült Királyságban is 1920 után gyorsult fel a személyszállító járművek számának növekedése, miután működésük megbízhatóbb lett és megoldódott a tömeggyártásuk (bár Londonban már 1914-ben nagyon sok, 3057 motoros busz közlekedett).¹⁴

Londonban az autóbuszoknak nagyrészt olyan szerepköre alakult ki, hogy a gyorsvasutak kiindulópontjára szállítják az utasokat, ahonnan a város belsejébe már a gyorsvasút vitte őket.¹⁵

Az 1920-as években mind a villamos-, mind a vasúttársaságok egyre inkább szenvedtek a gépjárművek versenyétől, ami Angliában is odáig vezetett, hogy az 1920-as évek végére maguk is busztársaságokat alapítottak, vagy vásároltak fel, hogy a rentábilis működésüket biztosítani tudják.¹⁶

¹² 1925-ben az USA-ban országos szinten az autóbuszok 1,5 milliárd utast szállítottak, szemben a városi vasutak 13 milliárd utasával. 10 évvel később a buszok 2,75 milliárd utast szállítottak, míg a villamosok utasszáma 7,25 milliárdra csökkent. 1945-ben 9,9 milliárd utas használta az autóbust és 9,4 milliárd a villamost, ekkor az autóbusz-közlekedés egy éven belül először „verte meg” a villamos-közlekedés számait a nagyvárosokban. 1950-re villamoson már csak 3,9 milliárd utas utazott országszerte, míg a buszok immár tartósan 9,4 milliárd embert szállítottak. STROUP 2015. 96.

¹³ KELEMEN 1926. 5.

¹⁴ MULLEY 2009. 4.

¹⁵ KELEMEN 1926. 6.

¹⁶ MULLEY 2009. 2–6.

Ugyanebben az évtizedben már egyre nagyobb lett a zsúfoltság az utakon, egyre több baleset történt, ezen kívül megnőtt az ún. „kalózok” száma, akik menetrend nélkül közlekedtettek gépjárműveket és nem tartottak szabott útvonalat, hanem arra kanyarodtak, amerre a legtöbb utas épp menni akart.¹⁷ A 19. század végére Angliában a vasút már kiforrott közlekedési eszköz volt, működését szabályozták. A közúti motoros járművek rohamos terjedését azonban csak késve tudta követni a jogalkotás. A gépkocsik forgalomban történő egyre aktívabb részvétele miatt szükségessé vált a lóvontatás korában keletkezett rendelkezések felülvizsgálata, újak alkotása is. Az Egyesült Királyságban 1930-ban szabályozták először átfogóan a közúti közlekedést (Road Traffic Act)¹⁸, amit hangsúlyosan a közúton közlekedő többi szereplő automobiloktól való védelme miatt tartottak fontosnak. Magyarországon is pontosan ekkor került sor a modern közlekedéshez igazodó korszerű rendelkezések bevezetésére.¹⁹

Az 1930-as évek végére Angliában is csökkent a kisvállalkozók száma és a nagyobb üzemeltetők kerültek előtérbe.²⁰

Budapest

A fővárosban a Phönix Automobil Rt. indította el 1909-ben az első motoros omnibuszjáratokat a Szabadság-hegy–János-hegy útvonalon, igaz, csak idényjelleggel.²¹ Ezután több kisvállalkozás is bekapcsolódott a motoros járművel történő utasszállításba. Budapesten 1915-ben indult meg a központilag szervezett autóbusz-közlekedés – mivel a kis magánvállalkozások rendszerét már nehezen lehetett fenntartani²² –, majd a háború miatt 1917-ben le is állt.

Ahogy más városokban, úgy Budapesten is a „nagy háború” után, az 1920-as évek közepére talált magára a közúti közlekedés, miután a gazdasági helyzet viszonylagos konszolidációja ezt lehetővé tette. A budapesti városvezetés is úgy gondolta, hogy a buszközlekedés fejlesztésével lehet hatékonyan enyhíteni

¹⁷ MULLEY 2009. 6.

¹⁸ MULLEY 2009. 7.; Idézet a törvény szövegéből: „An Act to make provision for the regulation of traffic on roads and of motor vehicles and otherwise with respect to roads and vehicles thereon, to make provision for the protection of third parties against risks arising out of the use of motor vehicles [...]” RTA 1930.

¹⁹ 250.000/1929. B. M. sz. rendelet a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról. MRT 1930. 1278–1401. A „KRESZ elődje” 1930. január 1-én lépett hatályba.

²⁰ MULLEY 2009. 9.

²¹ PECSŐK 2023. 41.

²² PECSŐK 2023. 41.

a tömegközlekedés problémáit.²³ Az 1921-ben újrainduló autóbusz-közlekedést az 1923-ban létrehozott Székesfővárosi Autóbusz Üzem (SZAÜ) szervezte meg.

A SZAÜ 1926. évi zárójelentése szerint a cég 1925-ben 11 különféle gyártmányú, úgynevezett „próbakocsit” szerzett be külföldről,²⁴ és csak ez tette lehetővé a meglévő állomány nagyjavítását, ami arra utal, hogy ekkoriban az igényekhez képest még nagyon kevés autóbusz futott a fővárosban. 1926 elején a SZAÜ 16 állandó kocsival rendelkezett, ehhez adódott hozzá a 11 próbakocsi és a két Postától „kölcsonkapott” Rába autóbusz, de így is mindössze 29 gépjárműve volt, amelyekkel közel 6 millió utast szállított és gyakorlatilag nullszaldóval (4700 pengő nyereséggel) zárta az évet.²⁵

Az autóbuszüzem 1929-ben 82 közlekedő kocsival viszont már 1 millió pengős veszteséget termelt. Ezt azzal magyarázta az 1930-ban tartott igazgatótanácsi ülés, hogy az új üzem még nem szerezte meg az utazóközönségét, másodsorban hiányos a felszereltsége, harmadrészt, mert az autóbusz a villamos konkurenciájaként jelent meg, végül negyedszer, az autóbusz utazás még mindig túl drága a széles utazóközönségnek a villamoshoz képest.²⁶

A SZAÜ 1930 októberében intézkedési tervet dolgozott ki és terjesztett a fővárosi Tanács elé,²⁷ amely a deficitese autóbusz-közlekedés fejlesztését célozta oly módon, hogy az utazóközönség is jól járjon és anyagilag is rentábilis legyen az üzem. Úgy vélték, ehhez egyrészt a kocsiszámot kell növelni, másrészt olyan vonalakat kell kijelölni, amik a „közforgalmi igényeket” jobban kielégítik (ti. ahol társadalmi igény mutatkozik rá). Az indítvány 100 új Mercedes autóbusz beszerzését javasolta, amiről a közgyűlés egyébként már korábban is tárgyalt. A SZAÜ tervezete szerint a nyereséges üzemhez az is kell, hogy az autóbuszüzem járművei a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT, a köznyelvben „Beszkárt”, a villamosvasút üzemeltetője) vonalai mentén is közlekedhessenek, vagyis nem szabad csak a már meglévő villamosvasút érdekeit nézni, mert az elmentés a közérdekkel. Az autóbusz úgy fejlődhet megfelelően, ha a villamossal párhuzamosan is fejlődni tud.

A villamos és az autóbusz egymáshoz fűződő viszonyát a villamosvasutakat kezelő társaság másképp látta. A BSZKRT 1923. január 1-én jött létre több közlekedési vállalat összevonásával, és a kötött pályás közlekedést koordinálta, az autóbuszüzem külön vállalatához, a SZAÜ-hoz tartozott.²⁸ A BSZKRT vezetősége

²³ BÁLINT 1983. 521.

²⁴ HU BFL XI.1526 2. kisdoboz [1] A SZAÜ 1925. évi zárójelentése.

²⁵ HU BFL XI.1526 2. kisdoboz [1] A SZAÜ 1925. évi zárójelentése. A korai időszakban még kisiparosokkal is készítették autóbusz felépítményt.

²⁶ HU BFL XI.1526 1. kisdoboz. A SZAÜ Igazgatótanácsának 1930. évi ülésjegyzőkönyvei.

²⁷ HU BFL XI.1526 1. kisdoboz. A SZAÜ Igazgatótanácsának 1930. évi ülésjegyzőkönyvei.

²⁸ HU BFL XI.1519.h 3. kisdoboz. A BSZKRT okmánytára.

reagálva a SZAÜ fenti programjára, 1931 elején – szintén a Tanácshoz benyújtott előterjesztésében – megállapította, hogy *„a főváros tulajdonában lévő közlekedési vállalatok közül csupán a várhegyi siklót és az autóbuszüzemet kezelik külön önálló üzemként, holott kétségtelen, hogy főleg az autóbuszvállalatnak különálló üzemként való kezelése és vezetése úgy a főváros közforgalmi, mint pénzügyi érdekei szempontjából határozottan indokolatlan és helytelen.”*²⁹ A két vállalatnak a BSZKRT égisze alatt történő egyesítésére tett javaslat után kifejtették, hogy az autóbusznek – mint nagy jövő előtt álló társasközlekedési eszköznek – az a feladata, hogy szervesen illeszkedjék a főváros közlekedési hálózatába, mégpedig úgy, hogy a kevésbé lakott perifériális területeket kapcsolatba hozza a villamos végpontokkal, ily módon a *„villamos vasutakat táplálja”,* illetve ahol nem tud járni a villamos, de sűrűn lakott a terület, ott átvegye a villamos szerepét és azt kisegítse, kiegészítse a csúcsidőben és átvegye a helyét az éjjeli üzemszünetben.

Jól látható, hogy a BSZKRT a SZAÜ-vel ellentétben úgy vélte, hogy a busz-közlekedésnek legfeljebb segítenie kell a villamos- és vasútközlekedést, de ne működjön teljesen önállóan, amire külföldi példákat sorolt. Mindehhez egy, a maga korában elismert közlekedési szakember, Kelemen Móric gépészmérnök tudományosan megalapozott közlekedés-politikai szakcikkét is citálta.³⁰ Kelemen egyfelől amellet érvelt, hogy a különféle közlekedési eszközök az egymással történő versenyzés helyett ki kell egészítsék egymás szerepkörét, másfelől rámutatott, hogy amíg eleinte sok kicsi közlekedési vállalat, cég kezelte az utasszállítást Angliában, Franciaországban vagy Németországban is, addig az 1920-as évek elejére kiderült, hogy a magas beszerzési és fenntartási költségek miatt a tömegközlekedésben a nagyüzem a fenntartható forma. Ezek a cégek pedig jellemzően közösségi kezelésbe kerültek a nyugati nagyvárosokban is azért, hogy az utazóközönség, vagyis a város lakosságának az érdekeit tudják minél hatékonyabban szolgálni és ne a konkurenciaharc, a nyereség hajszolása legyen az elsődleges szempont.

A BSZKRT az egyesítéssel kapcsolatban hivatkozott a vasúttársaságoknak az autóbusz keltette konkurenciával szembeni védekező mechanizmusára is, *„ami abban nyilvánul meg, hogy a nagyvasutak újabban autóbusz vállalatokat létesítenek és tartanak fenn. Ez volt a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalat Részvénytársaság (Mavart) alapításának az indító oka”.* A vállalat vezetői szerint az autóbuszüzemet is fejleszteni kell, de *„a tömegforgalom olcsó lebonyolítása belátható időn belül csakis a több kocsiból álló és minél több utast magába fogadó villamosvasutakkal lesz továbbra is lehetséges.”*³¹

²⁹ HU BFL XI.1526 2. kisdoboz [1] A BSZKRT 1930-ban kidolgozott fejlesztési programja.

³⁰ KELEMEN 1926.

³¹ HU BFL XI.1526 2. kisdoboz [1] A BSZKRT 1930-ban kidolgozott fejlesztési programja.

Végül a főváros az utóbbi érvelést elfogadva szerződést kötött a BSZKRT-vel, miszerint az 1934. január 1-i hatállyal átveszi az Autóbuszüzemet és 2013. január 1-ig (sic!) üzemelteti. Adminisztratív szempontból már ezt megelőzően, 1932. július 1-től összeolvadt a két cég, ezzel a villamos- és az autóbuszüzem is egységes irányítás alá került Budapesten.

Az 1930-as években ezután folyamatosan növelték a járműpark létszámát (1933-ban 110 Mercedes-Benzszel), így 1937-ben már összesen 162 autóbuszszal rendelkezett az üzem. Napirenden voltak az új vonal-nyitások is.³² A vállalat 1949-ben szűnt meg, jogutóda egy későbbi decentralizálási hullámot követően 1968-tól a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) lett.

Vidéki városainkat tekintve megemlíthetjük, hogy voltak korai próbálkozások, az első világháború előtt is léteztek autóbuszok az országban, ám a 20. század elején még gyakoriak voltak a műszaki meghibásodások és az utak sem voltak alkalmasak a gépjárműforgalomra. 1906-ban Magyaróváron, 1908-ban Aradon, 1911-ben pedig Esztergomban indítottak menetrend szerinti autóbusz-közlekedést.³³

Városainkban – de még az elcsatolt területeken is – az 1920-as évektől épült ki az autóbusz-közlekedés.³⁴ Aradon például – ahol az első magyar autógyárnak köszönhetően a világháború előtt is működött – 1926 szeptemberében indult el újra az első helyi járat, miután a városvezetés belátta, hogy a villamos-sínek rekonstrukciójára nem lesz fedezete.³⁵ Győrben szinte napra pontosan akkor vette kezdetét az üzem, amikor Pécsen, 1926 augusztusában.³⁶ A Győri Általános Közlekedési Vállalat 1930-ban Sopronban is beindította a buszköz-

³² HU BFL XI.1526 2. kisdoboz. A 7-es számú vonal megnyitásával kapcsolatos iratok. A 7-es számú vonal kijelölésénél 1936-ban ugyanúgy bejárták annak helyszíneit, mint Pécsen. Az, hogy kik voltak jelen egy ilyen eseményen, jól érzékelteti, mennyire komplex kérdésről is volt szó: „Jelen voltak a polgármester képviseletében: dr. báró Babarczy István tanácsnok, a m. kir. rendőrség budapesti főkapitányának képviseletében: Marinovich Marcell rendőrfogalmazó, a m. kir. rendőrség műszaki szakértőjeként: Lindner Ernő MÁV műszaki főtanácsos, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának képviseletében: Richter Béla kir. s. mérnök, a polgármesteri V. ügyosztály részéről: dr. Schlosser János fogalmazó, a polgármesteri II. ügyosztály részéről: Léva Béla főmérnök, a XIV. ügyosztály részéről: dr. Tőkés Gyula tanácsjegyző, a XII. ügyosztály részéről: Tokody Dániel műszaki tanácsos, a MÁV igazgatósága részéről: Gosztonyi Béla főmérnök, a székesfővárosi Hirdető Vállalat részéről: Ébner Vilmos mérnök, a Gázművek részéről: Borondég István mérnök, a BSZKRT részéről: Wolmuth Ödön forgalmi főnök, az Autótaxi r.t. részéről: Kirschner Béla igazgató, a Budapesti Gépjármű Ipartársulat részéről: Vörös József elnök és Grünfeld Gyula alelnök, a Telefonautomata részéről: Péterffy Jenő igazgató, a Mezőgazdasági és Olajkereskedelmi r.t. részéről: Démel Károly tisztviselő.” Mindezek a tisztviselők az ügy bonyolultsága miatt kellettek, hiszen át kellett például helyezni töltőállomást, taxiállomást, hirdetőoszlopot, táblákat kellett kihelyezni, megállókát létesíteni, fákat kivágni stb.

³³ KALOCSAI 2011. 74.

³⁴ Lásd: KALOCSAI 2011. 74., 180.

³⁵ BÁLINT 1988. 495.

³⁶ BÁLINT 1999. 153.

lekedést és kis híján Szombathelyen is, ám a vasi megyeszékhely egyelőre a villamosvasút megőrzése mellett foglalt állást.³⁷ A villamosvasút a nagy kiterjedésű sík területen fekvő alföldi városainkban tudott túlélni a mai napig az autóbusz mellett, így Debrecenben, illetve Szegeden, nyilván a gazdaságos működtethetőség miatt.

A pécsi autóbusz-közlekedés a két világháború között

A témával kapcsolatban korábban Lehmann Ferenc folytatott történeti kutatást elsősorban sajtóforrások felhasználásával.³⁸ Mivel a sajtó mindig követte és közzé is tette a városi közgyűlés munkáját, a tanulmány adatgazdag és jól használható, részletesen tárgyalja például a különböző vonalnyitások, autóbustípusok, menetrendek, utasszámok stb. kérdését, ezzel összefüggésben azonban nézőpontja a technikai jellegű megközelítésben merül ki.

Pécs lakosság száma a kiegyezéstől az első világháborúig terjedő időszakban több mint duplájára ugrott: 1870-ben 23 863, 1910-ben már 49 822 főt számlált,³⁹ a külvárosok terjeszkedtek, egyre nőttek a távolságok. A századfordulón már mind sürgetőbb igényként lépett fel a korszerű közösségi közlekedés megszervezése.

A városban – ahogy a bevezetőben említettük – 1899-ben próbálkozott először egy kisvállalkozó az autóbusz-közlekedés meghonosításával, sikertelenül. Ezután a villamosvasút 1913-as megnyitásáig terjedő időszakban többször felmerült a motoros társaskocsi járatok bevezetésének lehetősége, mint alternatíva. 1909-ben a városi Tanács különbizottságot alakított annak a kérdésnek a megvitatására, hogy melyik közlekedési eszköz felelne meg jobban a város közönségének: *„Rozdonyi Sándor budapesti műszaki irodája úgy a múlt, mint az idei évben már ismételten konkrét ajánlatot nyújtott be a város tanácsához a helyi forgalomnak Westinghouse-féle társas gépkocsikkal leendő lebonyolítása tárgyában. Úgy ezen ajánlat, mint a fentebb ismertetett ténykörülmeny [ti. a villamosvasút megépítésének minden feltétele adott – B. A.] megérlelte annak szükségességét, hogy a város tanácsa a helyi közlekedés kérdését mindkét érintett szempontból tanulmányozza.”*⁴⁰

³⁷ BÁLINT 1999. 163.

³⁸ TREBBIN–LEHMANN 2007. 183–241.

³⁹ KOVACSICS 2003. 81.

⁴⁰ HU-MNL-BaML-IV.1402.a.-27.-1909. 57. közgyűlési szám. Pécs város Törvényhatósági Bizottságának 1909. évi ülésjegyzőkönyvei. 1909-ben már elképzelhető, hogy ezek az aradi MARTA által gyártott Westinghouse licenszű autóbuszok lettek volna.



Westinghouse autóbusz Aradon 1915-ben⁴¹

Az idézett jegyzőkönyv taglalja továbbá a modern városi léthez illő korszerű közlekedési rendszer megalkotásának fontosságát, megemlítve az időt, mint közgazdasági tényezőt, a termelő- és fogyasztási helyszínek összekapcsolásának, az új városrészek infrastrukturális bekapcsolásának és az alsóbb társadalmi rétegek felemelésének szükségességét is, amihez az olcsó és gyors tömegközlekedést elengedhetetlen feltételnek ítélte.

A bizottság rövid időn belül meghozta a döntést és nem sokkal később már a villamost, mint legmegfelelőbb – egyébként a korabeli városi tömegközlekedés legfejlettebb szintjét képező⁴² – eszközt hozták javaslatba, amivel Pécs közösségi közlekedésének igényeit ki lehet elégíteni.⁴³ Az autóbusz-közlekedés bevezetése így későbbi időkre maradt.

Az első világháború egyértelműen kedvezőtlen gazdasági hatásai⁴⁴ miatt a meglévő közlekedési rendszer fejlesztése nem lehetett napirenden, ám a két világháború közötti Magyarországon a motorizáció fejlődése már gyors üteműnek és tempójában a nyugat-európaihoz hasonlóan volt mondható, bár kvantitatív

⁴¹ Fortepan/Jurányi Attila.

⁴² KALOCSAI 2011. 171.

⁴³ HU-MNL-BaML-IV.1402.a.-27.-1909. 136. közgyűlési szám. Pécs város Törvényhatósági Bizottságának 1909. évi ülésjegyzőkönyvei.

⁴⁴ Részletesen lásd: KAPOSI 2020. 95–118.

mutatóit tekintve elmaradt attól.⁴⁵ Ez Pécsen is így történt: az autóbust ugyanakkor integrálták be a város közlekedési rendszerébe, mint szinte bárhol a világon, az 1920-as, 1930-as években, azonban még a második világháború előestéjén is csak 9 autóbusz közlekedett a városban.⁴⁶

Az autóbusz-közlekedés kiépülése is hasonló módon zajlott le, a Pécsi Villamos Vasúti Részvénytársaság (PVVRT) kezdeményezésével. A bevezetőben említett három fázisból Pécsen az első – a magánvállalkozók által működtetett buszvonalak üzemeltetése – csak rövid időre valósult meg.⁴⁷ A második, vagyis a kötött pályás közlekedést működtető vállalat belépése, majd az egész tömegközlekedés közösségi kezelésbe vétele viszont hasonlóan történt, mint például Budapesten (a BSZKRT részvénytársasági formában működött ugyan, de teljes egészében a főváros tulajdonában volt).

A város vezetése azonban a két világháború között sem adta fel a kötöttpályás közlekedés bővítésének gondolatát. Az elvi cél, a prioritás a vizsgált korszakban végig a villamossínek meghosszabbítása volt, a realitás azonban mást mutatott, mivel az adott gazdasági helyzetben, a nagy kezdőtőke-igény miatt nem lehetett a villamos üzemet bővíteni, így az autóbusz maradt az egyetlen alternatíva a tömegközlekedés megszervezésére, a távoli városrészek, mint Pécsbánya, Gyárváros, Rácváros vagy a köztemető elérésére.⁴⁸ Kijelenthetjük, hogy az autóbuszok rendszerbeállítása elsősorban gazdaságossági szempontok miatt történt, nem annyira az utazóközönség vagy a városvezetés azon igénye miatt, miszerint fel akarták volna cserélni a villamost az autóbusszal, és nem is azért, mert alaposan mérlegelték a két járműfajta különféle előnyeit vagy hátrányait. „*A ma átvett autóbuszokat a villamos vasutat ideig-óráig pótló, köszönettel vett intézkedésnek tekintjük*”⁴⁹ – írta a *Pécsi Napló* 1926-ban. A városvezetés a végsőkéig ragaszkodott a villamosvasút bővítéséhez, nem lévén azonban más választása, az újonnan nyitandó vonalakon minden esetben kénytelen volt nem kötöttpályás közlekedési eszközt alkalmazni. A társadalmi igény – ami a város közlekedésének megszervezésére vonatkozott – sem egy konkrét járműfajta, adott esetben az autóbuszra irányult, hanem arra, hogy valamilyen módon gyorsan és olcsón el tudják érni az adott úticélt.

⁴⁵ EPERJESI 2001, 171.

⁴⁶ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942. A pécsi autóbuszközlekedéssel kapcsolatos ügyiratcsomó (1926–1941). Tartalmazza a vizsgált korszak autóbusz-közlekedésére vonatkozó legfőbb közigazgatási adatokat, ezért főként ezt a levéltári forrást használtam.

⁴⁷ Ha a vármegye egészét tekintjük, már más a helyzet, ugyanis a helyközi járatokat még az 1930-as években is nagyrészt magánvállalkozók működtették, amíg a MÁV (MÁVAUT) ki nem szorította őket erről a piacról 1938-tól.

⁴⁸ A sajtó koronában megadott számokat is közölt: a villamosvasút kiépítése a temetőig 777, a két autóbusz beszerzése és 5 évi fenntartása 576 millió koronába kerülne az előzetes számítások szerint. Városi autóbuszok beszerzése. *Pécsi Napló*, 1926. március 24. 4.

⁴⁹ A városi autóbuszok. *Pécsi Napló*, 1926. augusztus 15. 1. Kiemelés az eredetiben.

Pécsett viszonylag korán megjelentek olyan térszerkezeti adottságokból fakadó problémák, amelyeket a villamos-közlekedés már nem tudott kielégíteni. Az 1904-ben létrehozott, ma is működő új köztemető a régihez képest déli irányban kilométerekre került a belvárostól, a kelet-nyugati irányú vasútvonal pedig a gyakorlatban elérhetetlenné tette a villamos számára, keresztezve annak lehetséges útvonalát. Ez volt az első olyan közlekedésszervezési probléma, amelyet végül az autóbusszal lehetett csak megoldani.

Ahogy láthattuk, az autóbuszüzem bevezetésére az első világháború után nyílt lehetőség, amikor az automobil már műszakilag és költséghatékonyság tekintetében is megfelelt erre a célra. 1925. július 15-én ifj. Kroppe Ferenc nyújtott be kérvényt autóbuszjárat üzemeltetésére a Köztemető (a főtértől 2,6 km délre), Rácváros (a mai Szigeti út vonalán a PTE ÁOK-tól 1,7 km nyugatra) és Gyárváros (a mai Búza tértől 2,5 km keletre) felé irányuló utasforgalom lebonyolítására egységesen személyenként 10 000 korona viteldíjjal.⁵⁰ A vállalkozás korabeli vonalai tehát ezek voltak: Széchenyi tér–Köztemető és vissza, Irányi Dániel tér–Gyárváros és vissza, Huszárlaktanya–Rácváros és vissza.⁵¹ A rácvárosi és a gyárvárosi vonal esetében egyértelműen hasonló volt a helyzet a londoni példához: a kisvállalkozó a meglévő villamosvasút végállomásáig szállította be a külváros lakosságát, csak addig, ameddig a PVVRT érdekeit nem sértette.

Szeptember 10-én a városi Tanács ideiglenesen engedélyezte Kroppenak a fuvarozást az engedély visszavonásáig, illetve addig, amíg „a Város mint a pécsi villamos közúti vasút tulajdonosa akár a villamos vasút kiépítésével, akár autóbuszok beszerzésével a kérvényben felsorolt útvonalakon a személyforgalmat lebonyolíthatja”.⁵² Pécsett is konkurenciának érezte a villamos üzem az autóbust, ami abból is látszik, hogy a PVVRT nem javasolta a városi Tanácsnak, hogy olyan vonalra, vagy akár a párhuzamos utcákra tevődjön autóbuszforgalom, amerre a villamos is jár, mert az csökkentené a vállalat bevételeit. A várossal kötött szerződése alapján⁵³ egyébként is csak a PVVRT-nek volt joga a villamosvasúttal párhuzamosan 500 méteren belül másik vonalat létesíteni bármely más közlekedési eszközzel.

A PVVRT 1925 augusztusában az ellen viszont nem tiltakozott, hogy Duka Miklós fuvarvállalkozó a Széchenyi tér–Köztemető és a Hadapród iskola (Huszárlaktanya)–Rácváros (vagyis a fentiek közül kettővel megegyező) vonalon ideiglenesen „géperejű (automobil) társaskocsit” járathasson. Duka a Széchenyi tér–

⁵⁰ HU-MNL-BaML-IV.1422.b.-4342-1925.

⁵¹ Az Irányi Dániel tér ma a Búza tér, a Huszárlaktanya helyén a PTE KK Fogászati és Szájsebészeti Klinikája áll (Tüzér utca 1.)

⁵² HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁵³ HU-MNL-BaML-IV.1422.b.-5259-1934. A PVVRT megszüntetésekor keletkezett ügyirat idézi az 1913. október 20-án kelt szerződést.

Köztemető viszonylatban 8000 korona, a Hadapród iskola–Rácváros viszonylatban pedig 5000 korona/fő viteldíj mellett kapta meg az engedélyt.⁵⁴

Ifj. Kroppe és Duka után fél évvel, 1926 elején Klein József, a pécsi taxizás elindítója nyújtott be kérvényt – amit ő is megkapott – a köztemető–főtér vonalon személyfuvarozásra, amit egy 6 személyes Mercedes-Benz automobillal vállalt, személyenként 8000 koronaért.⁵⁵ Ezek a kisvállalkozók hajtották végre az autóbusz-közlekedés városi integrációjának első fázisát, vagyis ők voltak azok, akik megkezdtek az autóbuszjáratok működtetését a városban. Arról nincs információ, hogy pontosan mikor vonták vissza ezeket az engedélyeket.

1926 áprilisában aztán a PVRT – meghajolva a racionalitás előtt – már azt közölte a Törvényhatósági Bizottsággal, hogy ugyan a közönség igényeit kívánják kiszolgálni, de a villamosvasútnak a temetőig történő kiépítése igen nagy költség lenne, amire nincs fedezet, ezért 2 db 25 személyes autóbust terveznek járatni ezen a vonalon. Ezek télen reggel 7-től este 5-ig, nyáron reggel 7-től este 7-ig óránként közlekednének úgy, hogy az egyik busz tartalékban állna, amíg a másik közlekedik, és csak temetések alkalmával és forgalmasabb időszakokban kapcsolódna be az utasszállításba.



Indulásra kész autóbusz a Széchenyi tér alján (1929 előtt)⁵⁶

⁵⁴ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁵⁵ Érdekes kérdés, hogy ezt az automobilt minek minősíthetjük: a műszakilag homályos értelmű társaskocsinak vagy taxinak? Az mindenesetre látszik, hogy az 1920-as években a közigazgatás szempontjából nem különböztették meg őket. Mindegyik „gépjármű személyszállító” eszköz volt. Ehhez lásd: Bósz 2023. 520.

⁵⁶ HU-MNL-BaML-XV.42.b. Borsy Károly képeslapgyűjteménye.

A jegyár a kisvállalkozóknak engedélyezetténél is alacsonyabb lett, 6000 korona. Összehasonlításképpen: a *Pécsi Napló* aznapi lapszáma 3000, egy liter tehéntej 4000, 1 kg cukor 15 600 koronába került az első autóbusz elindulása napján.⁵⁷ Nem mondható tehát, hogy drága lett volna buszra szállni. A vállalat már ekkor tervbe vette újabb vonalak létesítését is a lóversenytérre (a későbbi repülőtér, ma Uránváros helyén), Rácvárosig, Gyárvárosig, Pécsbányatelepre, a Tettyére és ha igény lenne rá, a Mecsekre (addig is alkalmi, nem menetrendszerű járatokat már indítottak ezekre a desztinációkra). A járművek a villamos remíz mellett nyertek elhelyezést: „Az autóbusz vállalat a Pécsi Villamos Vasúti Részvénytársaság cég alatt lesz vezetve. Az autóbuszok garagea a villamos vasút telepén lesz elhelyezve /Nefelejts-utca 2.sz./.”⁵⁸



*Az első autóbuszok a Nefelejts (ma Bacsó Béla utca 2.) utcai garázs előtt 1926-ban*⁵⁹

Mindezen tervek meg is valósultak és 1926. augusztus 19-én reggel megindult Pécs város menetrend szerinti autóbuszközlekedése, amivel kezdetét vette az eszköz integrációjának második fázisa. Az autóbuszok csak a város belterületén közlekedhettek. Beszerzésükről a PVVRT gondoskodott, költségeit a villamosvasút bevételeiből előlegezte meg. A járművek alváza⁶⁰ Renault gyártmány volt

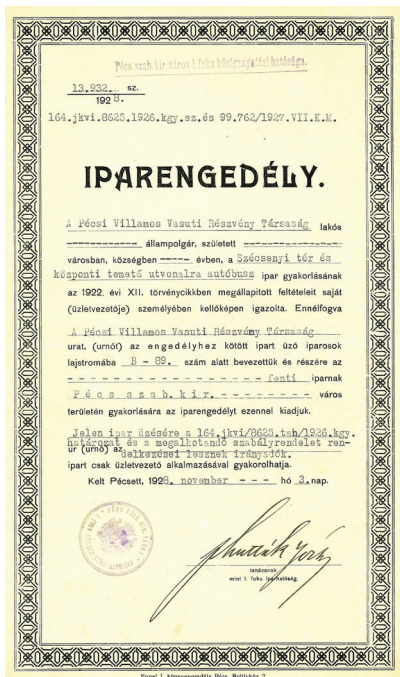
⁵⁷ HU-MNL-BaML-IV.1422.f.-1. Piaci árak 1926. augusztus 19-én.

⁵⁸ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁵⁹ Dr. Varga Csaba gyűjteménye.

⁶⁰ Az alváz fogalmát a kortárs, Varga Béla, a híres pécsi kocsigyártó, Varga Gyula fia így adja meg: „Alváz alatt, amit a gyár készen szállított, a következőt értették: motor a meghajtó szerkezettel, első és hátsó futómű a kormány szerkezettel, kerekek a gumiabroncsokkal, a motor védelmét szolgáló motorháztető,

és már a mai értelemben vett autóbuzsméretekkel rendelkezett. A karosszéria helyben készült, Varga Gyula autókarosszéria-gyára építette a Rákóczi út 34. szám alatti üzemében.⁶¹ A buszok oldalán a P.V.K.V. rövidítés volt olvasható, csakúgy, mint a villamoskocsikén. Mivel a Pécs Városi Közlekedési Vállalat 1934. január 1-i hatállyal alakult meg, így 1926-ban csak a Pécsi Villamos Közúti Vasút rövidítése lehetett. 1913 és 1934 között a PVKV – és az autóbuszüzem – működtetője a PVRT volt. Az 1927-es, első teljes üzemévből az autóbuszok 55 ezer kilométert tettek meg és 117 ezer utast szállítottak.⁶²



Nem sokkal a buszközlekedés megindítása után, 1926 szeptemberében a PVRT mint a város tulajdonát képező autóbusz-vállalat „üzemkezelője” (üzemeltetője),⁶³ a város területén történő személyszállításra „általános használatú” iparengedélyt kért, amit azzal indokolt, hogy a villamos üzem kiépítettségének szintje már nem igazodik a lakossági elvárásokhoz, a város terjeszkedésével nem tart lépést, és mivel olyan összegbe kerülne a további kiépítése, ami a háború utáni gazdasági helyzetben nem kivitelezhető, ezért „*ahol a villamos vasút kiépítve nincs, autóbusz járatokat ohajtunk létesíteni, s ha az utazóközönség megfelelőleg igénybe veszi, úgy ezen járatokat állandósítani kívánjuk*”.⁶⁴ Az iparengedély kiadását a város Elsőfokú Közigazgatási Hatósága határozatában engedélyezte.⁶⁵

Az első járat iparengedélye (1926)⁶⁶

természetesen a hűtőt is külső megmunkáltságában beleértve, továbbá a villamos berendezések, akkumulátor, első és hátsó lámpák, tehát az első fényszóró (városi, köd- és fényszóró) és hátul a rendszám megvilágító lámpa (ami helyzetjelzőként is szolgált).” HU-MNL-BaML-XV.51.683. Kéziratár. Dr. Varga Csaba: Varga Béla: Emlékeim a pécsi Varga-cég történetéről [1980].

⁶¹ TREBBIN–LEHMANN 2007. 205.; VARGA 2010. 356–357.; Bósz 2014. 304.

⁶² TREBBIN–LEHMANN 2007. 207.

⁶³ A PVRT a létrehozásakor csak 50%-ban volt városi tulajdonban, a további részvények 25%-át a Ganz Villamossági Rt., 25%-át a lakosság birtokolta. A pécsi villamosvasút 16 éves története. *Dunántúl*, 1929. december 25. 59.

⁶⁴ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁶⁵ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁶⁶ HU-MNL-BaML-IV.1422.b.-5259-1934.

Ennek értelmében csak hazai gyártmányú gépkocsit lehetett beszerezni,⁶⁷ a kocsiban fel kellett tüntetni a férőhelyek számát, ennél több utas elvileg nem szállhatott fel egyszerre. A járatot a végállomás feltüntetésével jelezték az utazóközönségnek. A menetrendet a végállomásokon ki kellett függeszteni. Minden utasnak menetjegyet, minden poggyászra „poggyászbárcát” kellett kiadni. Az ipartörvény értelmében sofőr legalább 22 éves férfi lehetett, aki előtte legalább 2 évig sofőrként dolgozott, illetve *„józsanság és megbízhatóság tekintetében kifogás alá nem esik”*.⁶⁸ A jegyek kiszolgáltatására, amennyiben az menet közben is történik, külön személyt kellett alkalmazni. Ragályos beteg vagy olyan utas, aki a többiek egészségét vagy testi épségét veszélyezteti, ahogy élő állat, robbanás- vagy tűzveszélyes anyag sem volt szállítható az autóbussen.

1929 márciusában már lakossági oldalról is sürgették, hogy amíg a villamos-sín kiépül Rácváros és Gyárváros irányába, legalább ideiglenes jelleggel autóbuszjárat indulhasson az itt lakók könnyebb városba jutása érdekében. A városi Tanács néhány hónappal később engedélyezte is a Rácváros–Gyárváros vonalat még mindig azzal az elvi kitéttel, hogy az csak a villamosvasút kiépítéséig hátralevő időszakban fog működni. A szakaszjegy ára 20 fillér, a vonaljegy 40 fillér lett. Az autóbusz reggel 6.30-tól este 18.20-ig közlekedett, óránként 4 fordulóval. Ezen a vonalon a buszközlekedés 1929. október 19-én indult meg a Siklósi út–Rákóczi út kereszteződésén keresztül.

A zökkenőmentes működés érdekében új autóbust is szereztek 26 400 pengőért és *„gépkocsi felhasználásával üzőtt személyszállítása /társaskocsi/ iparra”*⁶⁹ adtak ki a használatához iparendélyt. A Mercedes licensz alapján gyártott alváz a m. kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyáraktól (MÁVAG) érkezett 18.100 pengő értékben, a karosszériát ismét Varga Gyula üzeme építette 7500 pengőért. Ezek voltak a legelőnyösebb árajánlatok. A gépkocsi árát a PVVRT két év alatt gyűjtötte össze. A vonalon a busz maximális sebessége 35 km/h lehetett, 18 ülő- és 10 állóhellyel rendelkezett. Az 55 lóerős motorral szerelt alvázal kapcsolatban ugyan felmerült, hogy Pécs dombos-hegyes viszonyai között gyenge lehet, végül ezt a feltételezést elvetették, mert műszakilag megfelelőnek találták, valamint egy nagyobb jármű beszerzésének többletköltségeire egyszerűen nem volt pénz, emellett az is szempont volt, hogy – ahogy említettük – a főváros is ilyeneket rendelt nagyobb mennyiségben. A megállót a volt Vadember szálló (ma Rákóczi út 52.) előtt és a Felsővámház–Zsolnay utca sarkán alakították ki, amihez tereprendezést, aszfaltozást is végre kellett hajtani a közterületeken, illetve buszfordulókat építettek ki

⁶⁷ A gyakorlatban ezt a betarthatatlan, még 1907-ben hatályba lépett törvényi szakaszt megkerülték és miniszteri engedéllyel szereztek külföldi alvázakat is. Ugyanígy a taxisok is behozhatták a külföldi gyártmányokat.

⁶⁸ 1922. évi XII. tc. az 1884. évi XVII. törvénycikkbe iktatott ipartörvény módosításáról.

⁶⁹ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

a rácvárosi és a budai vámnál. A Gyárváros szegényebb lakóinak azonban a jegyek ára túl magasnak bizonyult, így a járatot három hónap után megszüntették és csak hét év múlva indult Gyárváros irányába újra autóbusz.⁷⁰

A szintén 1929 végén, Pécsbányatelepre indított viszonylat azonban nagy népszerűségnek örvendett. 1929. november 28-án a PVVRT értesítette a polgármestert, hogy a beszerzett harmadik busszal a Széchenyi tér és Pécsbányatelep között minden szerdán, szombaton és vasárnap próbaképpen járatot indít december 1-től „az utólagos jóváhagyás reményében”. A város vezetése a „sürgős közérdekre való tekintettel” azonnali eljárással engedélyezte a bányatelepi próbajáratot.⁷¹ Ebből is látható, hogy a tömegközlekedés fejlesztésére egyre nagyobb és egyre sürgetőbb igény mutatkozott, a villamosvasút kiépítése Pécsbányatelepig pedig szóba sem került.

Vitel díjak.	
1000 éves gesztenyefáiig /:Pécsbányatelep:/ vonaljegy ára	60 fillér
Menettértilti jegy az napi érvényre	1.00 P.
András aknáig 5 /:öt:/ szakaszjegy ára	50 fillér
Peketehegyig 4 /:négy:/ szakaszjegy ára	40 fillér
Számárkutig 3 /:három:/ szakaszjegy ára	30 fillér
Ágoston utcai kereszttig 2 szakaszjegy ára	20 fillér
Ágoston téri templomig 1 /:egy:/ szakaszjegy ára	20 fillér
Vagyis a Széchenyi tértől a Pécsbányatelepi 1000 éves gesztenyefáig levő vendéglőig az utvonat 6 /:hat:/ szakaszra oszlik, egyik szakasztól a másikig a viteldíj 10 fillér, de a legolcsóbb jegy továbbá a tanuló és a 10 éven aluli gyermekjegy ára 30 fillér.	
Végül tudomásul veszem és megengedem, hogy folyamodó "Pécsi Villamos Vasúti R.T." a fenti menetrendet az autóbusz menetrendet az autóbusz forgal- maztatásának előzetes engedély kérésével a mához képest megváltoztathassa.	
Erről értesítem. : 1./ A "Pécsi Villamos vasúti R.T."-ot Légszesszgyár 2./ Az I.foku közigazgatási hatóságot. utca. 3./ A m.kir. államrendőrség pécsi kapitányaságát. 4./ M.kir. Kerület iparfelügyelőt.	
Pécs 1929 december hó 5-én	
L.I.	
I. határozat értesítő rész szerint	polgármester.
II. nyilvántartás : 2 nap.	

Viteldíjak és megállók a pécsbányatelepi járáshoz (1929)⁷²

A bányatelepi vonal megnyitása után szinte azonnal emelni kellett a járatok számát, szerdán és szombaton 3-ról 5-re, vasárnap 2-ről 4-re. Napirenden volt a mindennapos buszközlekedés bevezetése is, de ekkor még nem volt hozzá elegendő

⁷⁰ TREBBIN–LEHMANN 2007. 208.

⁷¹ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁷² HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

jármű, a harmadik buszt ugyanis 1929 végén még a gyárvárosi vonalon közlekedtették. Ez azonban nemsokára felszabadult, és 1930 elejétől már a pécsbányatelepi vonalon közlekedett. A járat a Széchenyi tér északi, a Belvárosi templom feletti részéről indult, a szűk Mária utcán és az Ágoston téren haladt tovább, majd az Ágoston utcán kanyarodott Pécsbányatelep felé, hossza 6 km volt.



Pécs 1939-es várostérképére berajzolták a Pécsbányatelepről az Ágoston utcán át közlekedő autóbust is⁷³

1930 márciusában a bányatelepi járatot 6 szakaszra osztották, 60 filléres vonaljegy (nagyjából egy kiló kenyér ára⁷⁴), 20 filléres szakaszjegy és 30 filléres tanulójegy-árak mellett. A vonal azonban így nem termelt nyereséget, mert az utasok kétharmada csak az utóbbi két jegytípust vette. Ez a bevétel épp csak a harmadik autóbusz üzemi költségeit fedezte, ennek ellenére azonban a PVVRT úgy döntött, hogy a jegyárat 50 fillerre csökkenti. Az indoklásban a gazdasági érdekek mellett hangsúlyosan megjelent az autóbusz társadalmi hasznosulásának lehetősége: „Igazgatóságunk törekvése is oda irányul, hogy az eddig elzárt Pécsbányatelepet forgalmi kapcsolatba hozza Pécs városával, s azért még áldozathozatalra is kész abban a reményben, hogy az így kifejlődő szellemi és gazdasági kapcsolatok úgy a Város, mint Pécsbányatelep lakosainak előnyére fognak válni, s a forgalom kifejlődése ha nem is most, de idővel kárpótolni fogja üzemünket.”⁷⁵

⁷³ HU-MNL-BaML-XV.9.-187.

⁷⁴ HU-MNL-BaML-IV.1422.f.-2. Piaci árak. Az adat 1931 végéről származik, de – a gazdasági válságot is figyelembe véve – vélhetően nem volt olcsóbb a kenyér ekkor, mint 1930 elején.

⁷⁵ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

„1930. év nyarán Visnya Ernő⁷⁶ pécsi lakos bejelentette, hogy a málomi út mentén elterülő földbirtokát az úgynevezett Megyeri Kertváros megalapítása céljaira házhelyekre felparcellázza.”⁷⁷ Ezzel megkezdődött egy teljesen új, a többi lakott területtől egészen elkülönülő, a főtértől a temetővel megegyező távolságra elhelyezkedő – annak szomszédságában elterülő – városrész felépítése. Visnya azt kérte a PVVRT-től, hogy ha már házak is állnak a telkeken és beköltöznek a lakók, a Széchenyi tér–Köztető buszjárat vonalát hosszabbítsák meg Kertvárosig. Ez 1932-től vált időszerűvé, a PVVRT június 16-tól a vonalat meghosszabbította és próbajáratokat indított rajta. Ez volt Pécs első városrésze, amely a kiépülésétől kezdve rögtön rendelkezett közösségi közlekedéssel, autóbusz-eléréssel. A vonal a Siklósi és a Málomi (ma Táncsics Mihály) úton keresztül érte el Kertvárost, hossza 3350 méter volt. A menetrend megegyezett a Széchenyi tér–Központi temető menetrenddel. A járatok az 1926-ban beszerzett két Renault és az 1929. évben vásárolt MÁVAG M-B 28 személyes autóbusszal közlekedtek, tehát a meglévő vonalakat és egy teljesen új városrészt még mindig csak három járművel tudtak ellátni.



A Széchenyi tér–Megyeri Kertváros közötti vonal autóbusza (1936 körül)⁷⁸

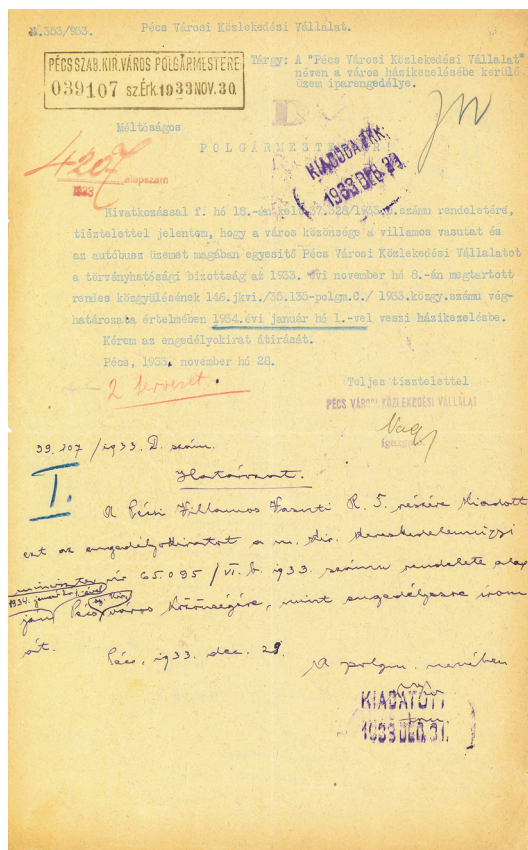
A PVVRT üzemeltetési szerződése (koncessziója) a villamosvasút elindulásától számított húsz évre szólt, így 1933. október 20-án lejárt. Elérkezett az autó-

⁷⁶ Visnya Ernő (1879–1942) bankigazgató. A Pécsi Takarékpénztár, a Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara és az Egységes Párt pécsi elnöke, a felsőház és Pécs Város Törvényhatósági Bizottságának örökös tagja, országosan elismert bankszakember. GÁL 2010. 393.

⁷⁷ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁷⁸ DR. VARGA Csaba gyűjteménye.

busz-közlekedés integrációjának utolsó, harmadik fázisa: a kereskedelemügyi miniszter engedélyével a részvénytársaságot felszámolták. Kisebb időmódosítást engedve erre, a november 8-án megtartott közgyűlés úgy határozott, hogy a „város közönsége a villamos vasutat és az autóbusz üzemét magában egyesítő Pécs Városi Közlekedési Vállalatot [PVKV] 1934. évi január hó 1.-vel veszi házikezelésbe.”⁷⁹ A járművek forgalmi igazolványában szereplő tulajdonos január 1-től „Pécs sz. kir. város közönsége” lett. A PVKV felelős üzletvezetője Nagy Elek okleveles gépészmérnök, a városi világítási és közlekedési üzemek igazgatója lett, aki korábban a PVVRT vezetője is volt.⁸⁰



Ügyirat a PVVRT engedélyének a PVKV részére történő átírása tárgyában (1933)⁸¹

⁷⁹ HU-MNL-BaML-IV.1402.a.-51. Pécs Város Törvényhatósági Bizottságának iratai. Az 1933. év közgyűléseinek jegyzőkönyvei.

⁸⁰ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁸¹ HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

A Pécs Városi Közlekedési Vállalat (PVKV) – csakúgy, mint elődje – magában foglalta a villamos és az autóbusz üzletágot is, ám most már a város saját közforgalmú közlekedési üzemeként, teljesen a pécsiek tulajdonában működött. Ezzel lerakták Pécs modern tömegközlekedésének alapjait, amihez olyan közlekedési eszközöket használtak, amelyek költséghatékonyan és a társadalmi igényeket kielégítve voltak képesek összekapcsolni a város lakott tereit.

A PVKV a gazdasági világválság végéhez közeledve jött létre. A válság természetesen nem kedvezett a közlekedés fejlesztésének sem, csak az 1930-as évek második felében kezdődhetek az új járműbeszerzések, mert még 1935-ben is csak három autóbusz alkotta az üzemi létszámot. Új útírányt azonban a válság alatt is szerettek volna nyitni, ezúttal északi irányba, a Mecsek felé, ami azonban nem volt konfliktusoktól mentes. 1933 márciusában a Pécsi Autótaxi Egyesület feliratot intézett a kereskedelmi miniszterhez, amiben azt sérelmezték, hogy a polgármester az (ekkor még létező) PVVRT-nek az engedélyezett útvonaltól eltérő, esetenkénti társaskocsi ipar üzésére adott engedélyt, többek között a szőlőhegyek és Dömörkapu felé. A gazdasági válság hatásai alatt vergődve el szeretnék volna kerülni, hogy az autóbusz is konkurenciát jelentsen olyan helyeken, ahova egyébként taxival jártak a helybeliek, de a Pécsre érkező turisták is (mint például a Tettye, Mecsek, a szőlőhegyi nyaralók). Mivel az autóbuszok csak a város közigazgatási határain belül közlekedhettek, a miniszter külön, saját engedélyhez kötötte a Mecsek autóbusszal történő megközelítését. Erre végül 1935-ben kerülhetett sor. Az 5,5 km hosszú vonalon elindult a Széchenyi tér–Dömörkapu járat, 50 filléres vonaljeggyel, ami feleannyiba került, mintha egy négy személyes taxi teljes létszámmal közlekedne (összesen 4, tehát utasonként 1 pengő). *„A Mecsek látogatottságának fellendülése következtében előállt parancsoló szükség teszi kötelességünkkel, hogy a város ezen üdülőhelye menetrendszerű közlekedés megindításával olcsón megközelíthetővé váljék.”* – indokolta a döntést a PVKV igazgatója.⁸² Az engedélyokiratban a logikával némileg szembemenő módon – ti. a város legmeredekebb területéről volt szó – még mindig azt olvashatjuk, hogy csak az esetleg később létesülő vasút megépüléséig közlekedhet autóbusz ezen a vonalon is. Az Üdülőszállót – 1937-es megépülése után – szintén érintette a mecseki járat.

A déli és a keleti mellett így létrejött az északi irányú összeköttetés is. A mindössze három darabos járműállományt azonban már nem lehetett jobban kihasználni, ezért 1935-ben elindították a negyedik autóbusz beszerzését és előirányozták további, használt járművek vásárlását is, így 1936 végére gyors tempóban nyolcra emelkedett a városi autóbuszok száma.⁸³ Ezekkel a járművekkel már járatsűrítéseket és új vonalnyitásokat is el lehetett érni, például a Kertváros–Széchenyi tér

⁸² HU-MNL-BaML-IV.1407.f.-D-41-1942.

⁸³ TREBBIN–LEHMANN 2007. 211.

vonalat 1939-ben meghosszabbították északi irányban a Petrezselyem (ma Aradi vértanúk) utcáig. 1937-ben végre elindultak a buszok a Szigeti és a Budai váмок, vagyis a város keleti és nyugati széle között is. 1940-ben – amikor az első járatcsökkentéseket kellett végrehajtani az üzemanyag megtakarítás jegyében – három új beszerzés és kettő selejtezés után kilenc autóbusha volt üzemben a városnak.⁸⁴ A Széchenyi tértől, mint közlekedési centrumtól így már a nyugati városrész is elérhetővé vált, kialakultak a fő közlekedési vonalak, a második világháborúig tehát alapjaiban befejeződött az autóbush integrációja Pécs városi közlekedésébe.

Összegzés

Az autóbush Pécs közúti közlekedésébe integrálódása, beépülésének három fázisa a két világháború közötti időszakban zajlott le. Ezek a fázisok időben összerolódtak: az első autóbush forgalomba állása (1925) után a közösségi közlekedést irányító (egyébként felerészt városi tulajdonú) részvénytársaság közvetlen városi irányítás alá vonásáig (1934) kevesebb, mint nyolc év telt el. Ezután a buszközlekedés teljes kiépülése addig tartott, amíg a város el nem érte mai kiterjedését, ám ebben a kezdeti időszakban rakták le a mai autóbush-hálózat alapjait a keleti, a nyugati és a déli városrészeknek, valamint az üdülőhelyként szolgáló Mecseknek a város vérkeringésébe csatolásával. Ez gazdasági okokból és a város térszerkezeti sajátosságai miatt sem történhetett meg más eszközzel, mint modern, pályához nem kötött járművek forgalomba állításával, amelyekkel a villamosvasutat ki lehetett váltani, hiszen annak további fejlesztése túlságosan nagy anyagi ráfordítást igényelt volna: *„A pénzpiac mai helyzetében ilyen nagyarányú beruházásról belátható időben nem igen lehet szó”* – magyarázta a helyi sajtó 1926 tavaszán.⁸⁵

Az első világháború sok tekintetben cezúrát jelentett, így a 20. század elején természetes közgazdasági folyamat eredményeként kialakult automobillal foglalkozó kisvállalkozások fejlődésében is. A közösségi közlekedés Pécsen is részvénytársasági formában szerveződött, kisvállalkozók csak rövid ideig vettek részt benne, illetve más irányból közelítették a személyszállítást: a magánzók taxiba ültek. Az 1930-as években – nem minden városunkban ugyan – közösségi kezelésbe vették a korábban vállalkozók által üzemeltetett városi közforgalmú közlekedési vállalatokat és létrejöttek a mai közösségi közlekedés alapjai.

Az 1920-as évekre az automobil, így az autóbush is megbízható munkaeszközzé vált, fenntartása – és főleg beszerzése – kevesebbe került, mint a villamosé, az utazóközönség pedig elfogadta azt, így gazdasági és társadalmi szempontból

⁸⁴ TREBBIN–LEHMANN 2007. 212–214.

⁸⁵ Városi autóbushok beszerzése. *Pécsi Napló*, 1926. március 24. 4.

Források

Levéltári források

Budapest Főváros Levéltára

HU BFL XI.1526 Székesfővárosi Autóbuszüzem iratai (1925–1944)

HU BFL XI.1519.h Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. iratai. Ügyvezetőségi iratok (1887–1952)

Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltára

HU-MNL-BaML-IV.1402.a. Pécs város Törvényhatósági Bizottságának iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. (1872–1950)

HU-MNL-BaML-IV.1406.b. Pécs város Tanácsának közigazgatási iratai. (1872–1901)

HU-MNL-BaML-IV.1407.f. „D” Pécs város polgármestere Közigazgatási ügyosztályának iratai (1902–1950)

HU-MNL-BaML-IV.1422.b. Pécs város Elsőfokú Közigazgatási Hatóságának iratai. Közigazgatási iratok. (1921–1950)

HU-MNL-BaML-IV.1422.f. Pécs város Elsőfokú Közigazgatási Hatóságának iratai. Piaci árak. (1912–1949)

HU-MNL-BaML-XV.51. Kéziratok (1784–2018)

HU-MNL-BaML-XV.42.b. Borsy Károly képeslap gyűjteménye. (19–20. sz.)

HU-MNL-BaML-XV.9. Pécs város térképeinek gyűjteménye (19–20. sz.)

Sajtóforrások

Dunántúl, 1929

Pécsi Napló, 1899–1928

Képek

Dr. Varga Csaba gyűjteménye

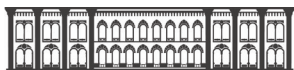
Fortepan/Jurányi Attila

MNL Baranya Vármegyei Levéltára

Irodalom

- BARÁTH 2025 BARÁTH Katalin: Szórakozik az elit: az autós túraversenyek kezdetei Magyarországon (1909–1912). *Per Aspera ad Astra*, 12. (2025):1. 7–22.
- BÁLINT 1983 BÁLINT Sándor: A Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. (BART) története. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 6. (1983) 521–592.
- BÁLINT 1988 BÁLINT Sándor: Az első hazai városi tulajdonú autóbusz-közlekedési vállalat története. *A Közlekedési Múzeum évkönyve*, 8. (1988) 379–502.
- BÁLINT 1999 BÁLINT Sándor: Győr és környékének autóbusz-közlekedése 1925–1950 között. *A Közlekedési Múzeum évkönyve*, 11. (1999). 151–174.
- BÓSZ 2014 BÓSZ Attila: A „Mecsek Garázs”. Egy pécsi kocsigyártó vállalkozás a 20. század első felében. In: KULT László-ÓDOR Imre (szerk.): *Rangos famíliák – jeles személyek a 18–20. századi Dél-Dunántúlon*. Pécs, 2014. 291–314.
- BÓSZ 2023 BÓSZ Attila: Személyszállítás géperejű bérkocsival Pécssett (1925–1950). In: Dr. HORVÁTH Csaba Sándor (szerk.): *Ezerarcú közlekedés II*. Budapest, 2023. 509–530.
- CSOBAI 1926 CSOBAI László: A modern gépkocsiszin. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 60. (1926) 43–45.
- EPERJESI 2001 DR. EPERJESI László: Közlekedéspolitika a két világháború között Magyarországon, vasút és gépjármű-közlekedés. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, 12. (2001) 171–192.
- GÁL 2010 GÁL Zoltán: Visnya Ernő. In: ROMVÁRY Ferenc (főszerk.): *Pécs Lexikon II*. Pécs, 2010. 393.
- KALOCSAI 2011 KALOCSAI Péter: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914*. Szombathely, 2011.
- KAPOSI 2020 KAPOSI Zoltán: Az első világháború gazdasági hatásai Pécssett. In: BÓSZ Attila (szerk.): *A Nagy Háború és következményei a Dél-Dunántúlon*. Pécs, 2020. 95–118.
- KELEMEN 1926 KELEMEN Móric: *Az autóbusz fejlődése, szerepe és jövője a nagyvárosi közlekedésben, különös tekintettel Budapestre*. Budapest, szerzői kiadás, 1926.
- KOVACSICS 2003 KOVACSICS József: *Baranya megyei népességtörténeti lexikon*. Budapest, 2003.

MAGYARORSZÁGI RENDELETEK TÁRA 1930	<i>Magyarországi rendeletek tára.</i> 63. évf. Budapest, 1930.
MULLEY 2009	MULLEY, Corinne: Passenger Transport in the UK 1920–50: The Drive for ‘Co-ordination’ of Transport Modes. AA-HANZBS Conference paper, 2009. (https://core.ac.uk/outputs/41233918/?utm_source=pdf&utm_medium=banner&utm_campaign=pdf-decoration-v1 – Letöltés ideje: 2024. december 5.)
NÉGYESI 2022	DR. NÉGYESI Pál: <i>A magyar automobilizmus első lépései.</i> (https://magyarjarmu.hu/tortenet/a-magyar-automobilizmus-elso-lepesei/ – Letöltés ideje: 2025. június 10.)
PAVLÁTH 1926	PAVLÁTH Jenő: A közúti gépjárművek okozta verseny befolyása a közforgalmú vasutakra. <i>A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye</i> , 60. (1926) 107–113.
PECSŐK 2023	PECSŐK László: A 150 éves Budapest tömegközlekedésének kulcsmomentuma: 100 éve jött létre a BSZKRT. <i>Századvég</i> , 3. (2023):4. 35–52.
STREIHAMMER 1925	STREIHAMMER Antal: Az automobilizmus terjedését befolyásoló tényezőkről. <i>A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye</i> , 59. (1925) 221–225.
STROUP 2015	STROUP, James Nicholas: Jitneys, Buses, and Public Transportation in Twentieth Century Los Angeles. University of California, Riverside, 2015. (https://escholarship.org/uc/item/6rm2r71d – Letöltés ideje: 2024. december 4.)
RTA 1930	Road Traffic Act (https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/20-21/43 – Letöltés ideje: 2025. március 24.)
TREBBIN–LEHMANN 2007	TREBBIN Ágost–LEHMANN Ferenc: <i>A pécsi villamosvasút és autóbusz-közlekedés (1913–1964).</i> Pécs, 2007.
VARGA 2010	VARGA Csaba: Varga Gyula Autókarosszéria- és kocsigyár. In: ROMVÁRY Ferenc (főszerk.): <i>Pécs Lexikon II.</i> Pécs, 2010. 356–357.



Bánkuti Gábor*

A PÉCSI KÖZLEKEDÉS A 20. SZÁZAD
MÁSODIK FELÉBEN –
A TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSPOLITIKA,
VALAMINT A HELYI ADOTTSÁGOK
DIVERGENCIÁJÁNAK INDIKÁTORA



Abstract

Transportation in Pécs in the second half of the 20th century: The indicator of the divergence between regional and urban policies and local conditions

Based on quantitative data, Pécs emerged as one of the absolute winners of regional and settlement policy driven by ‘planned socialist industrialization’. The city’s development was strongly influenced by ideological, political, economic and external (Cold War) factors, resulting in a disruption of its organic growth patterns. The exceptionally dynamic growth that began in the mid-1950s created performance pressure, as reflected in the number of dwellings, resulting in imbalances in the urban spatial structure that had to be subsequently corrected. The contradictions associated with sudden growth and the specific logic of land development manifested primarily in transportation. In the planning processes, secondary infrastructure investments were limited to addressing the problems. The long-awaited developments were prompted by changes in the urban spatial structure in the second half of the period. However, once the foundations of the road network necessary for traffic consolidation had been completed, the city was already confronted with new challenges under the altered economic and political circumstances.

Keywords: urban development, socialist industrialization, planned economy, urbanization, Pécs

.....
* Egyetemi docens, PTE BTK Történettudományi Intézet Modernkori Történeti Tanszék.

„... a forgalomnál alig ismerünk érzékenyebb életjelenséget”¹ – fogalmaz finoman „V”, az 1928-as pécsi városrendezési pályázat nyertes munkáját méltatva. Valóban, nem kell közlekedéstudósnak lenni ahhoz, hogy felismerjük az úthálózattal, közlekedéssel kapcsolatos alapvető konzekvenciákat. A város több mint mérnöki struktúra. Módszertani szempontból is tágabb perspektívát kínál, ha konfigurációnak, rendszert alkotó elemek összességének tekintjük. Vagy organizmusnak, amelynek életfunkcióit és életfolyamatait az alkotóelemek egymásra utaltsága tartja fenn. Egy ilyen megközelítésben a közlekedés olyan, mint a testben a vérkeringés. Az „érzékeny életjelenség” azonban túlmutat a biológiai funkción. Mint ilyen, a közlekedés az életminőség komponense. Kultúra és kommunikáció. A közlekedés nemcsak utasokat és rakományt szállít, hanem információkat közvetít, kapcsolatokat éltet és hoz létre, hálózatai a találkozás, a párbeszéd lehetőségét teremti meg. (Út nélkül menekülni sem lehet.) Az utak közvetlen kapcsolatban állnak a környezetükkel, megalkotásuk művészi és szintetizáló szemléletet igényel, tükröz, használatuk viselkedési normákhoz kötött. Az utakon járművek küzdik le a távolságot, funkciókat és tereket kapcsolva össze, korábban elképzelhetetlen távlatokat téve magától értetődő és elvárható módon elérhetővé. Az eszközpark látványa esztétikai trendekbe illeszkedik, a műszaki adottság a kor technikai színvonalát reprezentálja.

Az MNL Baranya Vármegyei Levéltára Évkönyvének tizedik száma a közlekedés átfogó rendszerének 20. századi pécsi jellegzetességeiről közöl tanulmányokat. A tudományos igényű dolgozatok és interjúk a múlt megismerésén túl a város jelenének megértéséhez is fontos szempontokat kínálnak. Ha csak a városban nap mint nap tapasztalható közlekedési nehézségekre gondolunk, nem kétséges a téma relevanciája.

Ahhoz, hogy lássuk, mi az, ami állandó és mi az, ami megváltozott, a múlt adja a távlatot. E tekintetben is revelatív jelentőségűek a Hajdú Zoltánnal készített interjú megállapításai.² Hajdú a földrajztudós szemszögéből, egyedi módon közelít a témához. Az állam településfejlesztési beavatkozásait egészen a Szent István-féle államreformig vezeti vissza, ezzel a 20. század második felére fókuszáló elemzéseket egy közel ezeréves történelmi folyamat részévé teszi. A szárazföldi, vízi és vasúti közlekedés történetében évszázados tendenciák követhetők nyomon. Az úthálózat egzakt történeti forrás: kereskedelmi, egyházi, katonai érdekeltségek és tényezők sűrűsödnek össze benne. Utóbbi Pécs és vonzáskörzete számára a 20. század második felében is különleges jelentőségű tényező, meglepően hosszan tartó, és hatása az infrastruktúra számos területét

¹ „V” 1928. 28.

² Lásd jelen lapszámban a *Pécs térszerkezetének és városi közlekedésének kialakulása* címmel, Hajdú Zoltánnal készített beszélgetést.

érinti. Szintén nem újkeletű, hanem már a 17. századtól alapvető az úthálózat tudatos fejlesztésében a birodalom- és társadalomszervezési szempont. Ebben a léptékben Pécs – miközben mindvégig fontos adminisztratív és egyházi központ marad – az újkorban még perifériális szerepű, ami majd az égeny-igény növekedésével és ezzel összefüggésben a Mohács–Üszög vasútvonal megépítésével (1857) változik. A város térszerkezeti pozíciója a Trianonban elvesztett területek miatt értékelődik fel. Változó háttérrel és indoklással Pécs ettől kezdve egészen a rendszerváltásig a központi terület- és településfejlesztési politika kiemelt kedvezményezettje.

A közlekedés szerteágazó jelentésével és jelentőségével a szocialista várostervezés is számolt. Pap-Major Luca tanulmánya Kimberly Elman Zarecor és John Puchner nyomán meggyőzően igazolja, hogy a „szocialista állványzat” (socialist scaffold) analitikus fogalma Pécs esetében is új támpontokat nyújthat a korabeli infrastruktúra-fejlesztési folyamatok értelmezéséhez.³ A fogalom arra utal, hogy a városokat egy átfogó társadalmi-gazdasági rendszer működtetésére tervezték. Az „állványzat” az az integrált rendszer, amely magában foglalja a közlekedési hálózatokat, az ipari központokat kiszolgáló úthálózatokat és vasútvonalakat, a különböző közszolgáltatásokat, valamint a lakónegyedekhez kapcsolódó intézményrendszereket, beleértve az oktatási és kulturális intézményeket. Ebben a megközelítésben a közlekedéspolitikát a társadalomszervezés eszköze:

„a szocialista országok a személyes mobilitás és egyéni választási lehetőségek korlátozása árán a társadalmi kohéziót és szolidaritást szimbolizáló közösségi közlekedést helyezték előtérbe, amelyet gazdasági és társadalmi előnyökkel indokoltak. A központilag szabályozott közlekedési rendszer nemcsak a városi tér szerveződésére, hanem az erőforrások elosztására is hatással volt: míg a nyugati világban az autóhasználat a fogyasztás ösztönzésének eszköze volt, addig a szocialista országokban a tömegközlekedés előnyben részesítése az iparosítás érdekeit szolgálta.”⁴

Ez az elv azonban szintén nem érvényesült következetesen a beruházási programokban: a Konrád–Szelényi páros által az 1970-es években diagnosztizált „késleltetett városfejlesztés” jelenségének hátterében – azaz hogy „a városodás üteme túlságosan gyors a városi infrastruktúra növekedéséhez képest”⁵ – a szervezési problémák mellett a finanszírozás elégtelensége állt. Az államszocializmus időszakában a beruházások csupán 10%-a jutott az infrastrukturális ágazatoknak.

³ Lásd jelen lapszámban Pap-Major Luca *Úránváros közlekedési nehézségei az 1950-es években* című írását.

⁴ PAP-MAJOR 2025. 62.

⁵ KONRÁD–SZELÉNYI 1971. 20. Idézi: PAP-MAJOR 2025. 68.

Pécs esetében hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a város földrajzilag meghatározott, évszázadok alatt kialakult úthálózata képtelen kielégíteni a növekvő igényeket. A túlterhelt nyugat-keleti tengely alternatív kiváltása évtizedeken keresztül a településrendezési tervek központi kérdése maradt, minden fejlesztés ellenére olyan probléma, amelynek hosszú távú rendezése máig várat magára. Hasonló kihívást jelentett a történelmi városrész tehermentesítése és az újonnan épült lakótelepek vagy a közigazgatásilag a városhoz csatolt települések integrálása a meglévő úthálózathoz. A sürgető igények kielégítésére a tömegközlekedési portfólió átalakítása jelentett áthidaló megoldást. Nagy Dávid tanulmánya tisztázza, hogy a városi és megyei tanács milyen szempontok alapján döntött a buszközlekedés favorizálása, illetve kizárólagossá tétele mellett.⁶ A tanulmány az eszközpark műszaki paramétereiről, a járatok kihasználtságáról és a viszonylatok kialakításának szempontjairól is képet ad. A növekvő utasforgalom kielégítése érdekében a vállalat a szükségből faragott erényt. A világháború után néhány felújított ronccsal induló szolgáltatás a kezdeti nehézségek után dinamikus fejlődésnek indult, 1965-re a buszpark már 113 járműből állt, a vonalhálózat hossza 1979-re 135 km-re bővült. A járművek számítógépes vezénylése, a kísérleti autóbustípusok, a csuklós járművek, országos viszonylatban is úttörő kezdeményezéseknek számítottak, a hálózat decentralizálása pedig némileg enyhítette a városi forgalom területi aránytalanságait. Ám mindez nem javíthatott az utak áteresztő képességén, már csak azért sem, mert az 1970-es évek közepén már közel 6000 személygépkocsi üzemelt a városban, amivel Pécs népességarányosan Budapest ellátottságát is megelőzte.

Az Albert Ferenc egykori Volán-vezetővel készült interjú az elemzésekben általában figyelmen kívül hagyott, ám a városi közlekedés tényleges működtetése szempontjából megkerülhetetlen humán tényezőre irányítja a figyelmet.⁷ Az interjú a belső szemlélő nézőpontjából enged betekintést a különféle szervezeti egységekbe szervezett közlekedési vállalat irányításának, működési mechanizmusainak és káderpolitikájának sajátosságaiba. Albert az események tevékeny résztvevőjeként számol be a cég és a városi vezetés viszonyáról, a szakmai tudás meghatározó jelentőségéről a karrierutakban, a vállalati kollektíva belső hierarchiájáról, a „volános” – szinte hivatásrendi – elköteleződésről és arról is, hogy ezeknek milyen szerepe van a rendszerszintű problémák „ahogy lehet” megoldásában. A lehetőségek korlátaira utal, hogy a vállalat berkein belül fogant koncepciózus infrastruktúra-fejlesztési elképzelések többnyire nem valósulhattak meg. Az interjúból az is kiderül, hogy a VOLÁN fő bevételi forrása és egyben

⁶ Lásd jelen lapszámban Nagy Dávid *Pécs városszerkezetének változása és ennek hatása a helyi tömegközlekedésre a 20. század második felében* című írását.

⁷ Lásd jelen lapszámban *A közlekedés szolgáltatásban* címmel, Albert Ferencsel készített interjút.

a legjövödelmezőbb ága a teherfuvarozás (TEFU) volt, amelynek profitját a veszteséges személyszállítás finanszírozására fordították.

A személyes emlékeket a közlekedési szakember, Udvardi Péter szemelvényei árnyalják és helyezik tágabb összefüggésbe.⁸ A pécsi tömegközlekedés kihívásait nem csupán a gyors urbanizáció vagy a villamos–busz váltás okozta, hanem a közlekedési vállalatokat érintő, az 1960-as évek elejére kulmináló szervezeti és technikai problémák is. A szervezettörténeti áttekintés a 12-es számú Autóközlekedési Vállalat létrehozásától a VOLÁN TRÖSZT-korszakon át a Pannon Volánig terjed. A tanulmány a vállalat tevékenységi körének vizsgálatát nem korlátozza a pécsi helyi közlekedésre, hanem a szervezeti struktúrájának megfelelően a szemlélt a baranyai helyi, a nemzetközi, a taxis és a szerződéses szolgáltatásokra is kiterjeszti. Az egyes ágazatok közötti kooperáció figyelemre méltó rugalmasságról és innovációs készségről tanúskodik. Nem mellőzhető a vállalat igényeit kiszolgáló beruházások ismertetése sem: a pályaudvarok, telephelyek, állomások helyszínének kijelölése újra visszavezet minket a településfejlesztési rendezési tervek kérdéséhez.

A továbbiakban az Évkönyv tanulmányainak bázisán a pécsi közlekedést alakító tényezők összjátékának hátteréhez, a forgalom érzékeny életjelenségét rendszerszinten meghatározó adottságok és hatások kérdéséhez kapcsolódom.

A szocialista területi és településhálózati tervezést ideológiai, hatalmi, gazdaság- és társadalompolitikai szempontok határozták meg. A településpolitika és a településfejlesztési tervek a gazdaság, a politikai struktúra és a társadalom átalakításának céljaihoz, illetve eszközeihez csatlakoztak.⁹ E tekintetben a fő módszertani kérdést a terület-, település- és településhálózat-fejlesztés integrálása jelentette a centralizált irányítási, közigazgatási és tervezési struktúrába.¹⁰ Jelesül az, hogy a korszak egészében a (nehéz)ipari ágazati dominancia által meghatározott központosított fejlesztési terveket, illetve *tervutasításokat* hogyan lehet összehangolni, esetleg kreatív módon *összekombinálni* a helyi adottságokkal és igényekkel.

A népgazdasági tervezés és a városrendezés összefüggései

A népgazdasági tervezés illetékességébe a népgazdasági ágazatok és az állami egységek fejlesztésének és tevékenységének koordinálásához szükséges

⁸ Lásd jelen lapszámban Udvardi Péter *Szemelvények Baranya megye autóbusz-közlekedésének történetéből (1962–1990)* című írását.

⁹ HAJDÚ 1989.

¹⁰ HAJDÚ 1992. 29.

közgazdasági feladatok tartoztak, így az lényegénél fogva nem foglalkozott a helyi vonatkozású területi fejlesztési kérdésekkel vagy a térbeli keretek távlati tervezésével. Azaz a területi és városfejlesztési tervek a népgazdasági tervektől függetlenül készültek. Az előbbieket az építésügy tervező szervei dolgozták ki húszéves távlatra, az utóbbiakat az Országos Tervhivatal öt évre. Így elvileg megvolt a veszélye annak, hogy a fejlesztési elképzelések esetleg messze meghaladják a népgazdasági tervekben majd biztosítható mértéket. Ahogy annak is, hogy a népgazdasági tervek olyan irányú és volumenű beruházásokat írnak elő, amelyek nem szerepeltek a városfejlesztési tervben. *„Hogy milyen lesz Pécs városa a jövőben, azt Pécs város rendezési terve és a baranyai körzet regionális terve határozza meg; azt pedig, hogy a távlati állapot eléréséhez szükséges fejlesztési feladatokból mikor és mi fog megvalósulni, a népgazdasági tervek döntenek el”* – rögzítette az alapállást az építésügyi miniszter 1960-ban a pécsi városrendezés kérdéseiről rendezett szakmai ankéton.¹¹ Joggal merülhet föl tehát a kérdés, hogyan lehet szinkronba hozni adott esetben a város rendszerint húsz évre optimalizált általános rendezési tervét, a népgazdasági terv ötéves, középtávú és olykor időközben is módosított periódusaival?

Konrád György és Szelényi Iván 1971-ben publikált, nagy visszhangot kiváltó tanulmánya az „alulurbanizáltság” fogalmi körében értelmezte az infrastruktúra rovására történt siettetett ipari fejlesztések következményeit.¹² Az infrastruktúra másodrendű szerepe a magyarországi tervezési folyamatokban az extenzív iparosítást előnyben részesítő gazdaságpolitikából fakadt. E felfogás szerint az infrastrukturális beruházás nem termel, hanem a termelő ágazatoktól vonja el a forrásokat. (És – tegyük hozzá – drága.) A tervezési irányelveket alakító „tudományos-ideológiai felépítmény” eleve igazolta a célokat. Az infrastruktúra fejlesztésének visszatartása *„nem kis mértékben az irányítás és tervezés önmozgásából, adott esetben a területi és várostervezés elvrendszeréből, módszereiből és szervezeti felépítéséből következik. [...] a tervgazdaság huszonkettedik évében még mindig nincs elég hatékony összhang az ágazati tervezés, a területi tervezés és a megyei közigazgatási tervezés között.”*¹³ A gazdaságpolitikai prioritások és ehhez kapcsolódva a területi tervezés inkonzisztens volta együttesen okozta a késleltetett városfejlődés tárgykörében leírható jelenségeket és hozta létre az alulurbanizáltság tünetegyüttesét.

¹¹ TRAUTMANN 1961. 14. Lásd még újabban: PETRÓCZY–SAÁD 2022.

¹² KONRÁD–SZELÉNYI 1971.

¹³ KONRÁD–SZELÉNYI 1971. 25., 28.

A terület- és településfejlesztési politika és a városrendezés kapcsolata

A helyi tervezés a szocialista településfejlesztési kategóriákat meghatározó országos tervekből, előírásokból és normákból indult ki.¹⁴ Az 1948-ban létrehozott új központi tervező intézmények „szocialista igényeknek és követelményeknek” megfelelő elképzeléseiben Pécs a korszak egészében kiemelkedő szerepet kapott: a növekedés, a fejlődés mennyiségi mutatói tekintetében – és ez volt a meghatározó – a fejlesztési folyamatok egyik abszolút nyertese lett. Az ötvenes években a nehézipar-centrikus iparosítás, a bányászat erőteljes felfutása, a hatvanas évektől pedig a Budapest túlsúlyos („vízfej”) státusát mérsékelni igyekvő, a kijelölt régióközpontoknak biztosított források és szerepkörök együttesen teremtettek kivételes helyzetet a város számára.

A Nép gazdasági Tanács 1950-ben a *„területrendezés és a beruházások tereszerű elhelyezésének biztosításáról”* szóló határozatában¹⁵ az ország településeit három kategóriába osztotta. Budapest és Miskolc „osztályon felüli” minősítést kapott, 73 települést – köztük Pécsét – az I. osztályba soroltak.¹⁶ Ezek képezték a fejlesztések célterületeit, számukra a Nép gazdasági Tanács az első ötéves tervperiódusban „átlagon felüli” fejlesztéseket és kiemelt beruházásokat ígért. A város a szénbányászat favorizálása következtében kapott tényleges fejlesztést. A beruházások súlypontját a szénbányászathoz kapcsolódó keleti városrész (Új-Meszés, Fehérhegy) jelentette. Az 1951-ben elfogadott általános rendezési tervben (ÁRT) foglaltak megvalósítását azonban hamarosan egy előre nem látható fejlemény írta felül: az uránérc felfedezése és bányászatának beindulása olyan impulzust adott a városnak, amelynek következtében minden korábbi előrejelzés érvényét veszítette. Az ÁRT húszéves periódusban, azaz 1970-re 120 000 fős városi népességgel számolt. Ehhez képest Pécs már 1961–1962-ben elérte ezt a számot. A területi prioritások is megváltoztak. A bányavidék elhelyezkedése miatt – Pécs-től nyugatra, Kővágószőlős térségében – a város nyugati része került előtérbe, ahol 1955-ben általános rendezési terv nélkül is megkezdődtek az építkezések.

A város új rendezési programját 1958–1960-ban készítette el a megyei, illetőleg a városi tanács végrehajtóbizottsága¹⁷ a szakértői anyagok és a fejlesztési irány-

¹⁴ Hajdú 1996. 37.

¹⁵ A Nép gazdasági Tanács 609/31/1950. számú határozata. A dokumentumot részletesen elemzi: Hajdú 1989.

¹⁶ Hajdú 1996. 40.

¹⁷ Pécs közigazgatási rendszerben elfoglalt helyzete a korszakban többször is változott. Az 1949-es alkotmány és az 1950-es tanácstörvény megszüntette a *törvényhatósági jogú város* kategóriáját és Pécsét a *megyei tanács alá rendelt város* kategóriájába sorolta. A második tanácstörvény 1954-ben kiemelte Pécsét, Debrecent, Miskolcot és Szegedet a megyei közigazgatás alól és *megyei jogú*

elvek alapján, a megbízott tervező szerv, a VÁROSTERV közreműködésével. A forgalmi kérdés-komplexummal az UVATERV (Út-, Vasúttervező Vállalat) foglalkozott. A tervezés során a korábbiakhoz képest új szempontként jelentkezett a Budapest szerepének csökkentésére irányuló gazdasági és politikai célkitűzés. Ennek érdekében a főváros ellensúlyozására öt országos decentrum – Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs és Szeged – regionális központtá fejlesztése fogalmazódott meg programként. A hagyományos megyeközponti szerepkörnél jóval kiterjedtebb feladategyüttesre való felkészülés kérdései nemcsak a város jövőjéről szóló diskurzust, hanem a tényleges beruházásokat is meghatározták. Azzal, hogy 1971-ben az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (OTK) Pécs-et kiemelt felsőfokú központtá tette, csak tovább ösztönözte a növekedést. Ez pedig önmagában ellentmondott annak az igénynek, hogy Pécs mint központ fejlesztő hatást gyakoroljon a régióra. A növekedéshez a város a környezetétől vonta el az erőforrásokat,¹⁸ a város tehermentesítésére, az agglomeráció fejlesztésére, az egyes funkciók delegálására irányuló elképzelések ebben az összefüggésben nem valósulhattak meg. A tudatos koncentrációs politika felülvizsgálatára pedig csak 1985-ben került sor.

Szempontok a várostervezés gyakorlatának értékeléséhez

A településpolitika kontinuitásának rögzítése mellett sem igényel különösebb magyarázatot, hogy a megvalósult gyakorlatra önmagában nem ad választ az elvi és programszintű dokumentumok vizsgálata. A végeredményt ezeken kívül is számos tényező alakította. A már elfogadott terveket olykor a napi szükségletek vagy éppen az előre nem kalkulált vagy figyelmen kívül hagyott természeti és történeti tényezők írták felül, Pécsen ezekből kivételes volt a kínálat. Máskor a javak és eszközök szűkössége deformálta a programba foglalt kivitelt.¹⁹ A megvalósítás során visszatérő problémát jelentett a bürokratikus mechanizmusok által előidézett logisztikai alulvezéreltség. Hogy egy város végül milyenné lett, azt a terveken túl a mindennapi működést meghatározó bürokratikus koordináció, az önkormányzatiság hiánya, az állami tulajdon túlsúlya a városi tulajdonban, és a városi szereplők – a különféle fokozatú tanácsi és pártszervek, vállalatok stb. – kapcsolatainak rendszere alakította.²⁰ A térszerkezet változása, azaz a programok és tervek megvalósulása legalább annyira a rendszer működésének, mint

várossá nyilvánította. Az 1971-es III. tanáctörvény folyamánként Pécs és Győr mint regionális központok *megyei városként* illeszkedtek megyéjük területébe.

¹⁸ E rendszertipikus jelenségről lásd újabban HORVÁTH 2022.

¹⁹ BÁNKUTI 2022. 493–500.

²⁰ BARTHA 2010. 22–29.

a városról, a gazdaságról és a társadalomról, a fejlődő szocializmusról és annak építéséről alkotott felfogásnak a lenyomata.

Mindez azzal a módszertani következménnyel jár, hogy az elvárások, az adottságok, az igények és a lehetőségek feszültségét fürkészve be kell látnunk, hogy legkevésbé sem magától értetődő a *miért*, a *mit* és a *hogyan* kérdése között az ok és az okozat sorrendje. Egy példával érzékeltetve: a már említett „Nyugati városrész” – azaz Új-Mecsekalja/Uránváros – esetében az 1958-ban több körös egyeztetés után elfogadott tervfeladat 4303 lakás és az ehhez tartozó kommunális létesítmények megépítését irányozta elő, 1966. évi befejezéssel. Ennek alapján indulhatott meg a tervek előkészítése és megalkotása. Az első ütem tervezése 1961-ben fejeződött be.²¹ Didaktikusan ez volna a *mit* kérdése, a „programszint”. Ehhez képest az első lakásokat 1956 októberében adták át (éppen huszonharmadikán), 1957. december 31-ig pedig már 828 lakásba be is költöztek a lakók. A településrész kijelölését 1955 decemberében kezdte meg a tervezéssel megbízott Dénesi Ödön, rendezési terv és beruházási program hiányában a korábbi reptéri hangár sarkát használva viszonyítási pontként.²² Vagyis az élet megelőzte a jóváhagyási (és tervezési) eljárást. Ez felel a *hogyan* kérdésére, ami a gyakorlatra irányul. Ez esetben tehát a kérdések hierarchiája a következőképpen alakul: első a *miért* kérdése (ez volna az „elvi” szint): lakás kell az uránbányászoknak, de hirtelen. A második a *hogyan*, a harmadik a *mit*. Egy tervezett folyamat elvárható logikájától eltérően ebben az esetben anélkül kezdődött az építkezés, hogy az építető és az építész tudta volna, hogy mit épít. „A tervezési feladat elvégzéséhez nem állt rendelkezésünkre semmiféle megbízható adathalmaz. [...] Az adott speciális ipari háttérre való tekintettel abban az időben sem a termelés várható nagyságrendjére, sem a munkaerőszükségletre, sem egyéb vonatkozására konkrét adatokat nem kaphattunk, s így kizárólag a megbízó (NIM) [Nehézipari Minisztérium] által felénk megadott feltételezésekre, vagyis fiktív számokra kellett alapoznunk. Tulajdonképpen maga az egész tervezés – a perspektíva ismerete nélkül – kicsit kockázatos vállalkozás volt, de talán éppen ez a kockázatvállalás, a fokozottabb felelősség tette számunkra még izgalmasabbá a feladat megoldásának keresését” – emlékezett vissza húsz év távlatából Dénesi Ödön.²³ A példaként felhozott esetről maradván, a folytatás, a tervezés időszaka is fordultatos. A NIM, mint a városrész megvalósítását kezdeményező főhatóság még 1959-ben jelentősen – 4303-ról 2720 lakásra – csökkentette az egy évvel korábban elfogadott beruházás volumenét. Ami csak azért nem kívánt generális újratervezést, mert az állami lakásépítési projekt gazdájaként a Városi Tanács

²¹ DÉNESI 1975. 39–40.

²² DÉNESI 1959. 87.; DÉNESI 2008.

²³ DÉNESI 1975. 37.

jelentkezett a megvalósításra.²⁴ Ám a 15 éves állami lakásépítési program II. öt-éves tervre ütemezett, tanácsi beruházásban megvalósítandó építkezései már felülírták a terveket: a nyugati városrész keleti területeit 1963-ban tervezték át. (Csak mellékesen: hazánk modern városépítészetének kétségtelenül egyik leg-szebb és leginkább átgondolt alkotása épült meg így.²⁵ Mindez arra utal, hogy a cselekvést meghatározó konfiguráció működési sémáinak ismeretében, kellő képességgel és kreativitással felvértezve, még a legszűkebb mozgástérben is mód adódhat értékálló művek létrehozására.)

E szemléltető példával Pécs 1945 utáni városfejlődésének a közúthálózat alakulását és a városi közlekedést is meghatározó, rendszertipikus jellemzőjére kívántam rámutatni. A város 1950-es évek közepétől induló, külső tényezők által gerjesztett kivételes dinamikájú növekedése olyan – tonnákban, kilowattokban vagy éppen „lakásszámban” felmutatható – teljesítési kényszert generált, amely a városi térszerkezetben utólagos korrekciókra szoruló aránytalanságokat okozott. A központi és a helyi tervezés szempontjait a hektikusan változó körülmények, az „utolérni és túlszárnyalni” víziójában fogant újabb és újabb tervek, valamint az újonnan jelentkező tömeges lakossági igények és a most már „nagyváros”-hoz” kapcsolódó elvárások formálták. A tervezés és a végrehajtás során az illetékes szervek között közel sem volt általános a konszenzus, koncepcionális különbségek és hatásköri súrlódások is gyakorta előfordultak.²⁶ A bürokratikus mechanizmusok burjánzása kiváltképp a kivitelezés során okozott fennakadásokat. A visszatérő kapacitáshiány szintén hátráltatta az építkezéseket. A „cselekvési környezet” ezen meghatározottságait szem előtt tartva válnak értelmezhetővé és értékelhetővé a központi terület- és településfejlesztési politika, valamint a helyi városrendezési tervek összefüggései és anomáliái, illetve ezek nyomán a város térszerkezetében bekövetkező változások.

Növekedési kényszer és a helyi adottságok diszkrepanciája

Egy történettudománytól távol eső hasonlattal élve: a város növekedésével járó problematika olyan, mint annak a gyermeknek a története, akinek a szülei öltönyt rendeltek ballagásra a Vörös Október Férfiruhagyár konfekciójából. Mire az öltöny megérkezett, a hirtelen növekedésnek indult kamaszra már kicsinek bizonyult a szett. Visszaru szóba sem jöhet, szorít az idő. Kéthetes határidővel a varrodai szövetkezet vállalta a méretre igazítást. A zakó még csak-csak sikerült,

²⁴ DÉNESI 1975. 40.

²⁵ Építéstörténetéről lásd: PILKHOFER 2010.

²⁶ HAJDÚ s. a.

a nadrág azonban – „belehízik hamar, legalább nem kell újat venni” – nem maradt meg a fiú derekán. Mit volt mit tenni: ziherejsztű + a biztonság kedvéért a szárító-kötél, öv gyanánt. Meg a szülői tanács: „Mikor kimész a jutalomkönyvért, túrd ki az inged. Úgy nem is látszik. Ez van. Másnak ilyen sincs, nem kell a hiszti.”

A következőkben a helyi adottságok és a növekedési kényszert generáló külső hatások feszültségében értelmezem a közlekedés „érzékeny életvilágát” érintő tényezőket.

Az 1960-as évek elején a pécsi víz- és lakáshiány továbbra sem csillapodó problémájának rendezésére, illetve a város jövőjével kapcsolatos elképzelések (és elvárások) összehangolására a 15 éves lakásépítési program beruházásainak előkészítése és a városrendezésről szóló szabályozások teljesítése során nyílhatott lehetőség. Az 1956 óta folyamatban lévő felmérések és prognózisok alapján a város általános rendezési terve 1961-ben készült el. A dokumentum elfogadását 1960 novemberében a különféle szakterületek képviselőinek részvételével szakmai ankét előzte meg, amelynek előadásai, *Az épülő Pécs városrendezési kérdései* címmel, nyomtatásban is megjelentek.²⁷ *„Pécs minden tekintetben gyorsan fejlődött és túlnőtte régi kereteit. A népesség számához mérten kevés a lakás, nincs elég közintézmény, a közműellátás nem kielégítő, a közlekedés nem tudja lebonyolítani a megnövekedett forgalmat”* – foglalta össze a hirtelen növekedés következményeit Papp Imre, Pécs megyei jogú város Tanácsa végrehajtó bizottsági elnöke, a konferencián elhangzott nyitóbeszédében.²⁸

A növekedés „kemény” adatai önmagukért beszélnek: a város népessége 1941-hez képest 1960-ra 56%-kal gyarapodott (114 713 főre). Külön figyelmet érdemel a növekedés dinamikája. Az 1941. évi lakosságszámmhoz (88 473 fő) viszonyítva²⁹ 1949-ben 0,2% a csökkenés, ami – más városokkal összevetve – csekélynek mondható. Öt évvel később, amikor a lakáshelyzet felmérése során számbavették a lakosságot, Pécsnek 94 808 lakosa volt, ami az 1949. évi népszámláláshoz képest 6 506 főnyi, 7,4%-os növekedést jelent. 1941 és 1954 között tehát 6 335 fő a növekedés. Ehhez képest a következő hat évben közel húszezer fő a növekmény! Ez a pozitív vándorlási különbözet messze meghaladta Budapestét és a többi megyei városét. Az 1959. évben Pécs vándorlási nyeresége 38,3 ezrelék volt, Debrecen 16,1, Szeged 15,7, Miskolc 13,3 és Budapest 12,6 ezrelékes vándorlási nyereségével szemben.³⁰ A növekedés a következő évtizedben is hasonló intenzitást mutat:

²⁷ ERDÉLYI 1961.

²⁸ PAPP 1961. 7.

²⁹ Az 1941-es közigazgatási határok között Pécs népessége 73 000 fő volt. A fenti szám magában foglalja a „Nagy-Pécs” létrehozásával a városhoz csatolt Mecsekszabolcs (1947), Vasas, Málom, Mecsekalja (1954) és Nagyárpád (1955) községek népességét is. Patacs-Rácváros és Magyarürög 1961-ben egyesült Péccsel.

³⁰ Lásd erről KOLTA 1968. 160–168.

Pécs 1970-ben már 150 ezer lakost számlált. Az adatok Pécs állandó lakosságára vonatkoznak. Az infrastruktúra terheléséhez ehhez még hozzá kell számítani – a forgalom tekintetében mindenképp – a napi ingázókat. Egy 1960-as összesítés szerint közúton 1 500, vasúton 3 200 főre tehető a rendszeresen Pécsre ingázók száma, ami az összes baranyai ingaforgalom (közúton 10 000, vasúton mintegy 9 000 fő) valamivel több, mint egynegyedét tette ki.³¹ A pécsi átmenő forgalom csekély mértékű, a város a forgalomnak úticélja, végállomása volt. *„Reggelenként hat irányból, Bátaszék, Mohács, Harkány, Sellye, Szigetvár és Dombóvár irányából hozzák a vonatok az ingázó munkásokat és diákokat a városba. Azt, hogy a távolsági autóbusz-pályaudvarra (ez időben a Kossuth tér) milyen irányból érkeznek a járatok, és hány kocsifut be naponta, nem tudnám megszámolni. Reggel fázó, behúzott nyakú, aktatáskás, szatyros emberek sietnek a munkahelyek felé. Amikor leszállnak a vonatról, vagy kilépnek az autóbusból, kapkodva rágyújtanak, két tenyerükbe fogják a lángot, és a Kossuth meg a Munkás füstjével, az első slukk ízével együtt beszívják a város levegőjét. Számuk több mint tízezer...”* – idézi meg 1975-ben megjelent városszociológiai írásában Tüskés Tibor a bejárók világát.³²

Milyen problémákat generált a város életében a bányászat és az ipar nagyléptékű fejlesztésének hatására 1957-től lökészerűen növekvő népesség? Az nem szorul különösebb magyarázatra, hogy a lakásépítés nem tudott lépést tartani a megnövekedett igényekkel. Az infrastrukturális fejlesztések ehhez képest is késleltetve valósultak meg. Az útépités volumene pedig messze elmaradt a forgalomtól, amely részben épp a lakások hiánya és az új városrészek térbeli elhelyezkedésének sajátosságai miatt növekedett meg drasztikusan. Ez az egyszerű kauzális logika azonban nem tükrözi a helyzet komplexitását. Hogy ezt megértsük, tudatában kell lennünk annak, hogy a népességszám egyszerre volt ok és okozat. Nem egyszerűen a folyamatok következménye, hanem a gazdasági és infrastrukturális fejlesztéseket igazoló és előmozdító alapvető tervezési eszköz. A településfejlesztés, a fejlesztési pénzek elosztásának attribútuma. A népesség növekedésével kapcsolatos prognózisok adták a beruházási igények alapját. Másfelől: a központi tervezés célszámaihoz kellett igazítani a helyi várakozásokat. Összességében a rendszer olyan növekedési kényszert generált, amely a kedvezményezettet magát is kényszerpályára állította.³³ Miközben központként a régiót kellett volna ellátnia, a „felpumpált” centrum már a maga szükségleteit sem tudta biztosítani.

Pécs nem tartozott a tervezőasztalon megalkotott szocialista „új városok” közé. Kialakulását történeti és földrajzi adottságok határozták meg. Az Évkönyv

³¹ A Komlóra irányuló ingavándorforgalom közúton 2 900 fő volt, azaz közel kétszerese a pécsinek. Vasúton 1 500-an ingáztak a bányavárosba. JAKAB 1961. 179.

³² TÜSKÉS 1975. 46.

³³ FULMERNÉ 1987.

tanulmányai átfogó képet adnak a fejlesztéseket korlátok közé szorító természetes akadályokról. A korabeli várostest keretei és a növekedési célszámok között egy bizonyos határon túl áthidalhatatlannak tűnt a diszkrepancia. Az említett városrendezési ankét minden hozzászólója egyetértett abban, hogy a vitára bocsátott rendezési tervben meghatározott százhetvenezres népesség a város növekedésének maximális határa. *„További népességszám növekedése a város ismert topográfiai helyzeténél fogva lehetetlen”* – fogalmazott sarkosan a fejlesztési és városrendezési tervet jegyző Dénesi Ödön.³⁴ A különböző szakterületek képviselői egzakt adatokkal bizonyították, hogy a további fejlődéshez a városban nincs elegendő hely, nincs elegendő víz, településpolitikai és honvédelmi szempontból sem indokolható az ipari koncentráció egy bizonyos határon túli fokozása. A város belső úthálózata lesújtó, a már meglévő közlekedési nehézségek kiküszöbölése is évek óta várat magára. A szakmai reflexiók és a helyi érdekérvényesítés korlátait jelzi, hogy ezek után a rendezési tervben mégis a további jelentős ipartelepítés alapján meghatározott irányszámok érvényesültek: 1980-ig 190–210 000 fő közötti, a 21. századra távlatilag 230 000 fős városi népességgel számoltak. A tervezet készítésekor adottak voltak az első 15 éves lakásépítési program irányszámai, amelyek Pécs esetében 16 100 lakás felépítését írták elő 1975-ig.³⁵ Egy „nem akarunk még nagyobbak lenni” típusú érvelés nyilvánvalóan nem lehet releváns a városfejlesztési politikában. A külső tényezők által gerjesztett – és tegyük hozzá, idővel talán öngerjesztő folyamatá váló – növekedés és a helyi adottságok ütközésének bemutatásával pusztán a jelenünkre is ható múltbéli „törvényszerűségek” jelentőségét, az államszocialista rendszer működési mechanizmusait kívántam érzékeltetni.

Tüneti kezelés és strukturális korrekció

Választási lehetőség híján a lokális szempontok érvényesítésére a központi irányelvek helyi adaptációja keretében nyílt – az 1970-es évektől egyre táguló – lehetőség. A helyi kreativitás elsősorban az egyedi típusházak és épületek kivitelezésében, a közlekedés területén pedig számos technikai innovációban nyilvánult meg. A pécsi építészeti tervező műhely nemcsak országos, hanem nemzetközi figyelmet is kapott. A növekvő igények kiszolgálására a város addig módosította az általános és a helyi rendezési terveket, míg végül az 1960-as évek végére föladta az addig követett szalagváros koncepciót.³⁶ Az OTP és a Mecseki Szénbányák Vállalat beruházásában 1972-ben megkezdődött a város déli, vasúton túli terü-

³⁴ DÉNESI 1961. 37.

³⁵ SIPOS 2016. 114–115.

³⁶ SIPOS s. a.

letének, Megyeri–(Lvov) Kertvárosnak az építése.³⁷ Az új városrész a lakhatási nehézségeket enyhítette ugyan, ám újabb elemmel bővítette a városszerkezet – ekkorra már halmozott – fragmentáltságát, az egykor a „fejlődést” demonstráló új városrészek pedig mind ez idáig nem öregedtek-szervesültek össze.

„Az általános rendezési tervekben szép elképzelések rajzolódnak ki a város közlekedéséről. De várni nem lehet addig, amíg egy »véglegesnek« hitt, új úthálózat megépül. Közlekedni ma kell. Ami eddig történt, jobbára tüneti kezelés” – rögzítette Tüskés Tibor az elvárható és a mindennapi tapasztalat közötti távolságot.³⁸ „Tüneti kezelés.” A jelzős szerkezet akár a különféle szervezeti egységekben működő helyi közlekedési vállalat cégére is lehetett volna. A hirtelen növekedéssel járó és a terület-fejlesztés sajátos logikájából adódó ellentmondások a közlekedés területén torlódtak össze. Az infrastruktúra „fejlesztése”, kiváltképp a közlekedés területén, a tűzoltásra, a kármentésre, a problémák enyhítésére korlátozódott. A strukturális problémákra nem jelentett megoldást az autóbusz-állomány beruházásigényes fejlesztése. Utólag visszatekintve a paralízis észlelt és jelzett tüneteiből csak a kezelést nagy odaadással végző szakemberek és hétköznapi hősök rutinja és leleményessége miatt nem lett rendszerösszeomlás. Udvardi Péter tanulmánya és az Albert Ferencsel készített interjú számos példát hoz erre. Én csak a két kedvencemet említeném: az első vidéki jelzőlámpás forgalomirányító villanyrendőrt a Rákóczi út és Bem utca kereszteződésében, amelynek fülkéjébe egy vaslétrán lehetett feljutni³⁹, és a szovjet jegykiadó automatát, amit a felszabadulás 30. évfordulója alkalmából szereltek föl először a 39-es helyi járatra, majd hamarosan további 350 darabot rendelt belőle a pécsi Volán. Az „élőmunkával való gazdálkodás megjavítása végett”.⁴⁰

Az 1970-es évek közepétől az 1980-as évek közepéig a „szép elképzelések” közül mégis számos megvalósult. A szalagváros koncepciójának feladásával elkerülhetetlenné vált, hogy a kelet–nyugati tengely által meghatározott sugaras közúthálózat a város új szerkezetével és területével összhangban hálós rendszerré váljon.

A váltás nem volt előzmény nélküli. Az újragondolás szempontjairól a *Városi Közlekedés* című folyóirat Pécs és Baranya közlekedési kérdéseinek szentelt 1973. évi 6. száma ad átfogó képet, az összetett kihívás számos részletét megvilágító írásokban.⁴¹ Az UVATERV már 1960-ban, a város általános rendezési tervének előkészítési folyamatában tanulmánytervet készített a város közlekedésének

³⁷ SIPOS 2015.

³⁸ TÜSKÉS 1975. 128.

³⁹ RÉGI 2015. 1.

⁴⁰ PH 1975. 178.

⁴¹ A városi tömegközlekedés 1971 és 1985 közötti időszakra vonatkozó részletes fejlesztési tervéről lásd: HÁMORINÉ MÁGORI 1972.

átfogó fejlesztésre. A terv célja kettős volt: a 6-os főút belvárosi szakaszának új nyomvonalra helyezése és összekötése az 58-as (Pécs–Harkány–Drávaszabolcs) főúttal, illetve Uránvárossal.⁴² E terv az új, Déli városrész elnevezéssel illetett, a vasút, a Rákóczi út és a Szabadság út által határolt terület rendezésével is összefüggött.⁴³ Az „új 6-os”, a 6/A sugárút tervezett és szakaszosan megvalósuló nyomvonalának két oldalán épülő városrész a Tolna–Baranya körzet regionális központjaként kapott centrális szerepet. A tízemeletes „pizsama” házakkal átellenben itt épült föl többek között az új pártház, az Ifjúsági ház, illetve a déli oldalon a Domus Áruház, üzletsor és szolgáltató intézmények. A távolsági buszok a piac melletti területről indultak, ahol 1982-ben új buszpályaudvar létesült. A városi autóbuszok új végállomása a vasútállomás előtti Lenin téren 1986 végére készült el. Üzembe helyezésével a belvárosi Kossuth téri autóbusz-állomás végleg megszűnt. A Déli városrész már megindult építkezései és a megnövekedett forgalom miatt az 1960-as koncepció is módosult. Figyelembe kellett venni az épülő drávaszabolcsi híd és határátkelő, a harkányi fürdő, a majdani Kertváros és a vasúttól délre települt ipar által generált megnövekedett forgalmat is. Így az eredetileg a Bajcsy-Zsilinszky út nyomvonalán előirányozott felüljáró építését ettől keletre, a Rózsa Ferenc utca nyomvonalára tervezték át.⁴⁴ A Siklósi úti felüljáró, amely a közutak és a vasút szintbeli kereszteződését küszöbölte ki, 1974-ben került átadásra. A Hídépítő Vállalat kivitelezésében elkészült felüljáró összekötötte ugyan a város északi és déli részét, de nem oldotta meg a tőle nyugatra eső területek, például az új Kertváros összekötését Uránvárossal és az ipari raktárbázis problémáit.⁴⁵ Ezért egy újabb, a Tüzér utcát a Megyeri út déli részével összekötő felüljáró építésére volt szükség, amely végül 1981-ben készült el.⁴⁶ Miközben épült a 6/A Rákóczi utat tehermentesítő átkelési szakasza, a déli ipari út átalakításával fölmerült a gyorsforgalmi (M6 út) megvalósításának terve is.⁴⁷ A mindenkor anyagi nehézségek mellett ez vélelmezhetően épp a kertvárosi lakótelep építése miatt kerülhetett le végleg a napirendről. A város déli irányú terjeszkedésével már nem a várost elkerülve, hanem annak új tengelyén vezetett volna át. Nyugaton, az 1970-es években már gázosodva várakozott a becsatlakozásra a várost átszelő 6/A út rég előkészített uránvárosi nyomvonala.⁴⁸ A tervek szerint a József Attila út felől egyenes nyomvonalon történt volna az összeköttetés, ám útba esett a Határőr Igazgatóság és a laktanya. Mindent mégsem lehetett

⁴² A 6/A út megvalósítására kiírt pályázatról lásd: MAROSY 1973.

⁴³ DÉNESI 1962. 59.

⁴⁴ VARGA 1973. 405–407.

⁴⁵ PH 1977. 62–63.

⁴⁶ VARGA Gy. 1984. 24.

⁴⁷ LOVAS 1973. 382–383.

⁴⁸ A Nendvich Andor útról van szó.

szanalni, a kerülő az Athinay út kiszélesítésével valósult meg. A kanyar ívének tompítása érdekében ugyan el kellett bontani a déli oldal Megyeri tér felőli első épületének északi lakásait, így a lépcsőház az utcafrontra került, a szemközti oldal négyemeletes paneljának garázsai pedig esetleg menetből lehet behajtani, olyan közel kerültek a főúthoz, de a városrészek közötti négysávos kapcsolat – ha kanyargósan is – végül megvalósult.⁴⁹



1. kép: A tervezett városszerkezet az általános rendezési terv alapján, a módosítások feltüntetésével 1973-ban⁵⁰

⁴⁹ RÉGI 2015b.

⁵⁰ LOVAS 1973. 383.

Pécs középkori, fallal védett területét eredetileg két főút osztotta negyedekre, a forgalom pedig nagyrészt a belvároson keresztül áramlott. Amikor a kelet–nyugati tengelyen a villamosközlekedést a buszok váltották fel, ez a nyomvonal többlépcsős áthelyezéssel délebbre, előbb a Rákóczi útra, majd a 6/A sugárútra került. Ezzel szemben az észak–déli forgalom évtizedekig a belvárost terhelte, olyannyira, hogy a Széchenyi tér forgalma az 1970-es évek közepére elérte a telítettség határát. Ez sürgőssé tette egy, a belvárost tehermentesítő körút kialakítását, annál is inkább, mert az alapincézett területen gyakoriak voltak az útbeomlások, 1968-ban a Kossuth téren a buszpályaudvar egy része is beszakadt.⁵¹ A Pécsi Tervező Vállalat 1979-ben dolgozott ki új javaslatot az „északi érintő út” megépítésére, amelyet az Országos Műemléki Felügyelőség is jóváhagyott. Az út kialakítása komoly kihívásokat rejtett: nyugaton és északon jelentős bontásokra volt szükség, mivel a történelmi külvárosok ráépültek a belvárosra. A várfal „kiszabadításának” igénye, azaz a várfalra ráépült, műemléki értéket nem képviselő, jellemzően rossz állagú házak elbontása egyébiránt már az 1928-as városrendezési tervben is megfogalmazódott. Az északi szakaszon az egykori vizesárok nyomvonalán, keleten viszont az értékes épületállomány miatt a várfaltól távolabb kellett tervezni az út vezetését. Az északi szakaszon a Kálvária-domb alatt húzódó alagút környezetbarát megoldásként is szervesen illeszkedett az új útszakaszon képzett kivételes látványba.⁵² Az északi körút 6-os útra csatlakozásával a Belvárost elkerülve teremtdőött meg a város gerincútvonalai között az összeköttetés. Az a korábbi elképzelés, hogy a városközpont keleti érintő útja a Tüskésrét-Basamalom tájrekonstrukció által értékesebbé váló területére legyen levezetve, végül nem valósult meg.

*

E rövid, csak benyomást kínáló szemle alapján azt gondolhatnánk, hogy Pécs idővel leküzdötte a „késleltetett városfejlődés” következményeit. Ebben bizonyára van is igazság. A korabeli felfogás szerint „a szocializmus építésének alapvető gazdasági törvénye” a „tervszerű és arányos fejlődés” voltak. Visszatekintve a tárgyalt korszak jellegzetességeire, Pécs esetében a „tervszerű” nekilödulások valóban nem hiányoznak, ám a terület- és településfejlesztés meghatározottságai és a speciális helyi adottságok miatt ezek nem eredményezhettek arányos „fejlődést”. Pécs minden ellentmondásosságával együtt a bányászat tette nagyvárossá.⁵³ Tényleges fejlődése lényegében a globális hidegháborús légkörhöz,

⁵¹ CSOBÓ–MAJOROSI 1973. 412.

⁵² KISTELEGDI–DÉVÉNYI 1987.

⁵³ A város mintha mégsem találná a bányászati örökség megfelelő helyét és jelentőségét a város életében. Sőt, mintha a városról szóló diskurzusokban szándékosan távolítanánk magunktól ezt az örökséget. (Ezt a jelenséget az EKF 2010 program kigondolói is világosan rögzítették: PIRISI–

a Szovjetunió fegyverkezéséhez, uránigényéhez, a magyar–szovjet uránegyezményhez kötődött.⁵⁴ A kivételes külső impulzusok által generált és erőltetett államszocializmus-kori növekedés azonban a körülmények változásával – „külső tápegység” nélkül és pótlólagos helyi erőforrások híján – máig ható regressziót okozott. Mire a pécsi városi úthálózat „konszolidációja” megvalósult, az új konfigurációban a pályamódosítás is elkerülhetetlenné vált. A közlekedés „érzékeny életvilága” az azóta eltelt időszak értékelésének is indikátora.

Irodalom

- „V” 1928 „V”: Dörre-Kőszeghy és Weichinger építészek díjnyertes terve Pécs város szabályozására. *Tér és Forma*, 1. (1928):3. 89–98.
- ADONYI 1961 ADONYI Károly: A helyi és távolsági autóbuszközlekedés kérdései. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961. 186–190.
- BÁNKUTI 2022 BÁNKUTI Gábor: Rendszer és városkép. Az államszocialista rendszer működési mechanizmusának lenyomatai Pécs településszerkezetén. In: HORVÁTH Gergely Krisztián (szerk.): *Ellenszélben. Településpolitika és a falvak a kommunista diktatúra évtizedeiben*. Budapest, 2022. 485–512.
- BARTA 2010 BARTA Györgyi: A szocialista városfogalom kétféle értelmezése. *Urbs – Magyar Várostörténeti Évkönyv V*. Budapest, 2010. 11–34.
- Csobó–MAJOROSI 1973 CSOBÓ István–MAJOROSI Károly: Pécs történelmi városrészének pincerendszere és hatása a közlekedésre. *Városi Közlekedés*, 13. (1973):6. 411–413.
- DÉNESI 1961 DÉNESI Ödön: Pécs város általános rendezési tervének alapelvei. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961. 30–63.
- DÉNESI 1962 DÉNESI Ödön: Épül a pécsi Déli városrész. *Magyar építőművészet*, 11. (1962):2. 59.
- DÉNESI 1975 DÉNESI Ödön: Pécs, Új-Mecsekalja (Uránváros) 1955–1975. *Magyar Építőművészet*, 24. (1975):6. 30–61.

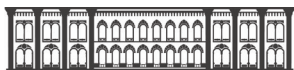
STEFÁN–TRÓCSÁNYI 2009.) A téma volumenét figyelembe véve fölmerül a kérdés, hogy a bányászattal kapcsolatos örökség feldolgozása és megértése nélkül hogyan lehetnek relevánsak a város jövőjéről folyó diskurzusok?

⁵⁴ PAP-MAJOR S. a.

- DÉNESI 2008 DÉNESI Ödön: A gondviselés mellém állt. In: HALLING, Axel–N. Kovács Tímea–TIRRI Lidia (szerk.): *A legmodernebb lakótelep: a pécsi Uránváros*. Budapest, 2008.
- ERDÉLYI 1961 ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961.
- FULMERNÉ 1987 FULMERNÉ dr. Kovács Katalin: *A településfejlődés törvényszerűségeinek vizsgálata Pécs város példáján*. Kézirat, 1987. MTA RKK, K-2287.
- HAJDÚ 1989 HAJDÚ Zoltán: Az első „szocialista” településhálózat-fejlesztési koncepció formálódása Magyarországon (1949–1951). *Tér és Társadalom*, 3. (1989):1. 86–96.
- HAJDÚ 1992 HAJDÚ Zoltán: Település- és településhálózat-fejlesztési politika Magyarországon az államszocializmus időszakában. *Földrajzi Közlemények*, 116/40. (1992):1–2. 29–37.
- HAJDÚ 1998 HAJDÚ Zoltán: Pécs az országos település- és településhálózat-fejlesztési politikában (1949–1989). In: Vonyó József (szerk.): *Tanulmányok Pécs történetéből* 2-3. Pécs, 1998. 37–52.
- HAJDÚ s. a. HAJDÚ Zoltán: *A társadalom és a gazdaság területi folyamatait befolyásoló ideológiai, politikai és törvényi környezet interakciója Pécsen a 20. században*. Kézirat, Pécs Története Alapítvány.
- HÁMORINÉ MÁGORI 1972 HÁMORINÉ MÁGORI Judit: Pécs város tömegközlekedésének tizenöt éves fejlesztési terve. *Városi Közlekedés*, 12. (1972):2. 103–114.
- HORVÁTH 2022 HORVÁTH Gergely Krisztián: „Szerepkör nélkül”. Falvak a Kádár-kor településpolitikájában. In: HORVÁTH Gergely Krisztián (szerk.): *Ellenzélben. Településpolitika és a falvak a kommunista diktatúra évtizedeiben*. Budapest, 2022. 123–152.
- JAKAB 1961 JAKAB Sándor: Pécs város és környékének közlekedésfejlesztése. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961. 177–185.
- KISTELEGGDI–DÉVÉNYI 1987 KISTELEGGDI István–DÉVÉNYI Sándor: Az északi érintőút – alagút szerepe a belváros rehabilitációjában. *Magyar építőipar*, 36. (1987):7–8. 420–421.
- KOLTA 1968 KOLTA János: *Baranya megye és Pécs város népesedése 1869–1968*. Pécs, 1968. (Készült az MTA Dunántúli Tudományos Intézetében)
- KONRÁD–SZELÉNYI 1971 KONRÁD György–SZELÉNYI Iván: A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. *Valóság*, 14. (1971):12. 19–34.
- LOVAS 1973 LOVAS Attila: Pécs közlekedési hálózatának fejlesztése. *Városi Közlekedés*, 13. (1973):6. 379–383.

- MAROSY 1973 MAROSY István: A 6. sz. főút pécsi belvárosi szakaszának és forgalmi csomópontjainak kialakítására kiírt tervpályázat értékelése. *Városi Közlekedés*, 13. (1973):6. 409–410.
- PAP-MAJOR s. a. PAP-MAJOR Luca: *A szovjet–magyar uránegyezmények története*. Kézirat.
- PAPP 1961 PAPP Imre: Előszó. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961. 7–8.
- PERCZEL 1961 PERCZEL Károly: A Baranya-Tolnai Regionális Terv és Pécs általános rendezési tervének összefüggései. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961. 19–29.
- PETRÓCZY–SAÁD 2022 PETRÓCZY Gábor–SAÁD József: Építésügy – tervezés – tervgazdaság (1945–1956). In: HORVÁTH Gergely Krisztián (szerk.): *Ellenszélben. Településpolitika és a falvak a kommunista diktatúra évtizedeiben*. Budapest, 2022. 13–122.
- PILKHOFFER 2010 PILKHOFFER Mónika: Egy pécsi lakótelep. Uránváros kiépülése. In: FISCHER FERENC–HEGEDÜS Katalin–RAB Virág (szerk.): *A történelem szálai. Tanulmánykötet Vonyó József 65. születésnapjára*. Pécs, 2010. 347–358.
- PIRISI–STEFÁN–
TRÓCSÁNYI 2009 PIRISI Gábor–STEFÁN Klára–TRÓCSÁNYI András: A kultúra fővárosa előtt. A bányászat szerepe Pécs dinamikus funkcionális morfológiájában. In: CSAPÓ Tamás–KOCIS Zsolt (szerk.): *A közép- és nagyvárosok településföldrajza*. Szombathely, 2009. 257–269.
- PH 1975 Pécsi Hírek. *Városi Közlekedés*, 15. (1975):2. 178.
- PH 1977 Pécsi Hírek. *Városi Közlekedés*, 17. (1977):1. 62–63.
- PH 1978 Pécsi Hírek. *Városi Közlekedés*, 18. (1978):3. 222–223.
- RÉGI 2015 Hatos főút a belvárosban 2. *Régi Pécs*, 2015. szeptember 26. (https://regipecs.blog.hu/2015/09/26/hatos_fout_a_belvarosban_852 – Letöltés: 2025. október 10.)
- RÉGI 2015.b Hatos főút a belvárosban 1. *Régi Pécs*, 2015. szeptember 19. (https://regipecs.blog.hu/2015/09/19/hatos_fout_a_belvarosban – Letöltés: 2025. október 10.)
- SIPOS 2015 SIPOS Balázs: *Pécs-Kertváros. Egy új városrész kiépülése 1972-től napjainkig*. Pécs, 2015. (Specimina Operum Iuvenum 4.)
- SIPOS 2016 SIPOS Balázs: A Kodály Zoltán úti lakótelep építése 1967-től 1985-ig. In: *Annona Nova* VIII. (A PTE BTK Kerényi Károly Szakkollégium évkönyve) Pécs, 2016. 125–144.
- SIPOS s. a. SIPOS Balázs: Pécs helye az országos városfejlesztési koncepciókban. Kézirat, Pécs Története Alapítvány.
- TÜSKÉS 1975 TÜSKÉS Tibor: *Nagyváros születik*. Budapest, 1975. (Magyarország felfedezése)

- VARGA 1973 VARGA Kornél: Az 58. sz. főút pécsi átkelési szakaszának korszerűsítése. *Városi Közlekedés*, 13. (1973):6. 405–407.
- VARGA Gy. 1984 VARGA György: Pécs településfejlődése. *Városépítés*, 20. (1984): 5. 21–26.



Pap-Major Luca*

URÁNVÁROS KÖZLEKEDÉSI NEHÉZSÉGEI AZ 1950-ES ÉVEKBEN



Abstract

Transportation difficulties of Uránváros in the 1950s

The study examines the public transport obstacles faced in Pécs during the 1950s with a particular focus on the issues encountered in Uránváros, a district established during that period.

The infrastructure was unable to keep pace with the explosive growth of the residential district, leading to a clear instance of delayed urban development in the western part of Pécs. Topics covered in the study: urban transport challenges in Pécs during the 1950s, the planning and establishment of Uránváros, as well as transport problems in the early years of the district.

Keywords: urban public transport, Pécs, Uránváros, delayed urban development

Jelen tanulmány célja a pécsi tömegközlekedés helyzetének bemutatása az 1950-es években, különös tekintettel az akkor épülő pécsi Uránváros közlekedési problémáira. A Mecsek-hegység déli lankáin és a Pécsi-medencében elterülő város fejlődését erősen meghatározta a földrajzi környezet. A település terjeszkedése elsősorban kelet-nyugati tengely mentén zajlott, mivel a 20. század második feléig a hegyvidéki adottságok akadályozták az északi, míg a mocsaras területek a déli irányú urbanizációt. A városi tömegközlekedés az 1910-es években kezdett kialakulni Pécsen, majd az 1920-as és 1930-as években tovább fejlődött, a város mintegy 60–70 ezres lakosságának igényeihez igazodva (1930-ban 61 000, 1941-ben pedig 73 000 fő). Ebben az időszakban a városban élők nagy része még viszonylag kis területen,

* PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskola.

egy mindössze 3 km-es, a belvárost is magába foglaló kelet–nyugati sávban koncentrált. A második világháború után Pécs lakossága rohamos növekedésnek indult. Az 1940-es évek végén megkezdődtek a meszesi építkezések, majd kisebb településeket csatoltak a városhoz, mint Vasas, Málom és Mecsekalja. Ezt követően elindultak az építkezések a nyugati városrészen is. 1960-ra Pécs lakossága közel 115 ezer főre emelkedett, és a város egy 15 km hosszú kelet–nyugati tengely mentén terjeszkedett tovább. Ez a nagymértékű népességnövekedés, valamint a városi távolságok megnövekedése szükségessé tette a tömegközlekedés átfogó reformját, amely azonban nem zajlott zökkenőmentesen. A pécsi Uránváros újonnan épült társasházaiban otthonra találó lakók különösen nehéz helyzetben voltak. Az infrastruktúra nem tudta követni a lakónegyed robbanásszerű növekedését, ennek következtében a késleltetett városfejlődés klasszikus esete alakult ki Pécs nyugati részén. A lakók évekig küzdöttek nemcsak a tömegközlekedés hiányosságaival, de még a gyalogos közlekedés is komoly akadályokba ütközött, ami ellentétben állt a „modern város – Uránváros” imázsával. A tanulmányban a korabeli sajtó tudósításai alapján azonosítom azokat a problémákat és megoldási javaslatokat, amelyek a korszak embereinek mindennapi életét befolyásolták.

Pécs földrajzi és urbanisztikai adottságai

Pécs a Mecsek hegység déli lejtőin helyezkedik el. A hegyvidéki környezet befolyásolta a város terjeszkedését: a meredek északi területek kevésbé voltak alkalmasak beépítésre, míg a déli, lankásabb lejtők kedvező feltételeket biztosítottak a növekedéshez. Ennek eredményeként a településszerkezet a sík területeken fejlődött gyorsabban, míg a magasabban fekvő részek beépítése később, a 20. század második felében kezdődött meg igazán.¹ A domborzati viszonyok mellett a vízrajzi adottságok is behatárolták a lehetőségeket. A Mecsekből eredő kisebb patakok a városon keresztül folyva táplálták a Pécsi-medence vízrendszerét. Ezek a vízfolyások egykor mocsaras területeket alakítottak ki a medence déli felén, amelyeket később lecsapoltak, hogy lehetőséget teremtsenek az új beépítések számára. A város fejlődésének tengelye egy kelet–nyugati irányban elnyúló sávban alakult ki, amely domborzatilag kedvező és vízrajzi szempontból is stabil területet biztosított. E földrajzilag előnyös tengely mentén a beépítettség a 20. század közepén gyors ütemben bővült, és az 1960-as évekre már 15 kilométeres kiterjedést ért el.²

Ebben az időszakban Pécs népessége is dinamikusan gyarapodott. Az 1949-es népszámlálási adatok alapján a város lakossága 77 617 fő volt, amely lakosságnak

¹ GYENIZSE–ELEKES–NAGYVÁRADI–PIRKHOFFER 2008. 24–25.

² GYENIZSE–ELEKES–NAGYVÁRADI–PIRKHOFFER 2008. 26.

1/3-a biztosan 1938 után, de feltehetően a világháborút követően költözött be Pécsre.³ 1960-ra a városlakók száma elérte a 114 655 főt, amelyből 20 982 fő bevándorlóként érkezett az 1950-es években. Ők alkották a teljes lakosság közel 20%-át.⁴ A népességnövekedést több tényező is elősegítette. 1954-ben Vasas, Málom és Mecsekalja, majd 1955-ben Nagyárpád község is Pécs részévé vált.⁵ Emellett új városrészek kialakítása is megkezdődött: elsőként a szénbányászathoz kapcsolódó, Pécs keleti részén elhelyezkedő Új-Meszes kiépítése kezdődött meg 1949-ben,⁶ majd az 1950-es évek második felében a mecseki uránérclelőhelyek feltárásával párhuzamosan megkezdődtek a nyugati városrészben is az építkezések.⁷ Ez a terjeszkedés azonban komoly kihívások elé állította a várost: meg kellett teremteni a régi és az új városrészek közötti kapcsolatot, a meglévő városi struktúrát pedig össze kellett hangolni a bővülő területekkel. Ennek egyik első lépése az úthálózat átfogó reformja volt, amely a közlekedési rendszer modernizálását és a városrészek integrációját célozta. Jakab Sándor⁸ szerint a modern követelményeknek megfelelő nagyszabású úthálózat-fejlesztés csak az új városrészekben volt megvalósítható. Mégis, a belvárosi úthálózat átalakítása is elengedhetetlennek bizonyult.⁹ 1953-ban az UVATERV¹⁰ közúti forgalomszámlálást végzett, amely kimutatta, hogy a Pécsre bevezető főútvonalak forgalma 1935 óta megkétszereződött. A város átmenő forgalma elsősorban kelet–nyugati irányban haladt, ezért megoldást kellett találni arra, hogy a forgalom a lehető legkevesebbé terhelje le a meglévő úthálózatot. A Budapest–Szekszárd–Pécs–Barcs útvonal városi szakaszának legszűkebb része a történelmi belvárost délről határoló Rákóczi út volt, amely már ekkor is nehezen bonyolította le az átmenő forgalmat. Az út kiszélesítése nagyszabású házbontási programot igényelt volna – korabeli szóhasználattal egész városrészek „szanálását” –, amit a lakáshiánnyal küzdő városban nem tartottak megvalósíthatónak. Így a tervet hamar elvetették, és helyette egy új, a Rákóczi úttal párhuzamos főút vonal építéséről döntöttek.¹¹ Ez az új út végül a 6. számú főút átkelési szakaszának megépülésével valósult meg az 1970-es években.¹²

³ NÉMETH 1995. 125.

⁴ NÉMETH 1995. 129.

⁵ HAJDÚ 1998. 41.

⁶ HAJDÚ 1998. 39.

⁷ HAJDÚ 1998. 41.

⁸ Jakab Sándor (1908–1988) az Út-, Vasút Tervező Vállalat (UVATERV) főosztályvezetője, szakági főmérnöke volt. Nevéhez fűződik többek között Sztálinváros teljes úthálózatának és vasútvonalainak, valamint a 6-os út Szekszárd–Pécs közötti szakaszának terve. KOZÁK 2013.

⁹ JAKAB 1960. 522.

¹⁰ Út-, Vasút Tervező Vállalat.

¹¹ JAKAB 1961. 177–185.

¹² SÜLLE 2010. 347.

Az úthálózat reformja mellett a városi tömegközlekedés problémái is jelentős figyelmet kaptak az 1950-es években. A pécsi tömegközlekedés kezdetben egy szűkebb városi terület közlekedési igényeit látta el. Az 1910-es években a közel 60 ezer fős város sűrűn lakott területeit keleten a Zsolnay gyár, nyugaton a Megyeri út, északon nagyjából a mai Magaslati út vonala, délen pedig a mai Nagy Lajos király útja határolta. Az alig 3,5 km-es kelet–nyugati távolságot a városlakók viszonylag könnyen és gyorsan megtehették a sík területen. A város vezetősége ebben az időszakban a villamosvasút bevezetése mellett döntött, amely 1913-ban kezdte meg működését, három nyomvonalon. Az I. vonal a Főpályaudvart kötötte össze a Széchenyi térrel, a II. vonal a Hadapródiskolát a Zsolnay gyárral, míg a III. vonal az Irinyi Dániel teret (a mai Búza tér környéke) és a Külvárosi vasútállomást kapcsolta össze.¹³ A tömegközlekedés fejlesztése jelentős előrelépést csak az 1920-as években mutatott. 1926-ban megindult az első autóbuszjárat, amely a Széchenyi teret kötötte össze a köztemetővel.¹⁴ Ezt követően a keleti városrész bekapcsolása vált sürgetővé: itt ugyanis megközelítőleg 8000 lakos nélkülözte a városi tömegközlekedést. A mindennap közlekedő autóbuszjárat végül 1930-tól szolgálta ki az itt élők igényeit; a járat a Hungária kávéháztól (mai Rákóczi út–Irgalmasok útja kereszteződése) a pécsbányatelepi Troll vendéglőig közlekedett.¹⁵ A Mecsekre igyekvő helyiek és a városba látogató turisták 1935-től élvezhették az autóbuszközlekedés előnyeit.¹⁶ A város negyedik, menetrend szerint közlekedő járata 1938-ban indult: ez a Tüzérlaktanyát és Istenkutát (ürögi városrész) kötötte össze.¹⁷ 1939-ben újabb fejlesztések zajlottak, ekkor indult el a gyárvárosi buszjárat a Fémipari iskola (mai Zipernowsky Károly Szakgimnázium) és Mecsekszabolcs között,¹⁸ míg 1941-ben a kokszműi járat is a hálózat részévé vált.¹⁹

A pécsi városi közlekedés kihívásai az 1950-es években

A második világháborút követően, a kelet-európai országokhoz hasonlóan, Magyarországon is megkezdődött a szocialista elvek mentén szerveződő szovjet típusú urbanizáció. Bár Pécs történelmi városként nem tekinthető a klasszikus értelemben vett „szocialista városok” egyikének, az ebben a korszakban végbemenő városfejlesztés mögött húzódó elképzeléseket, így a közlekedésszervezést is, alap-

¹³ KASSAI 1996. 447–448.

¹⁴ TREBBIN–LEHMANN 2007. 206.

¹⁵ TREBBIN–LEHMANN 2007. 207–208.

¹⁶ TREBBIN–LEHMANN 2007. 210.

¹⁷ TREBBIN–LEHMANN 2007. 212.

¹⁸ TREBBIN–LEHMANN 2007. 213.

¹⁹ TREBBIN–LEHMANN 2007. 215.

vetően meghatározták a szocialista elvek. Ez azt jelentette, hogy a városfejlesztés számos elemét egy szélesebb ideológiai és gazdasági keretrendszer határozta meg. Ennek célja az iparosodás elősegítése mellett a lakosság ideológiai nevelése volt. Az újonnan kialakuló városi terek nem csupán a modern infrastruktúra megteremtését jelentették, hanem egy átfogó társadalmi és politikai projekt részét képezték, amely az állami kontroll és a tervezett fejlődés eszköze volt.

Kimberly Elman Zarecor elemzése szerint a szocialista városok sajátosságainak megértéséhez két kulcsfogalom, az „infrastrukturális gondolkodás” és a „szocialista állványzat” (*socialist scaffold*) nyújt támpontot. Az előbbi az urbanizációt mint nagyléptékű, hosszú távú infrastruktúra-fejlesztési folyamatot értelmezi, amely ugyan nem kizárólag szocialista jelenség, de a kommunista rendszerekben sokkal hangsúlyosabb szerepet töltött be. Az utóbbi fogalom pedig arra utal, hogy a városokat nem pusztán térbeli struktúrák építésére, hanem egy átfogó társadalmi-gazdasági rendszer fenntartására és bővítésére tervezték. Ez az állványzat magában foglalta a közlekedési hálózatokat, az ipari központokat kiszolgáló úthálózatokat és vasútvonalakat, a különböző közszolgáltatásokat, valamint a lakónegyedekhez kapcsolódó intézményrendszereket, beleértve az oktatási és kulturális intézményeket is. Mindez egy olyan integrált rendszerként működött, amely nemcsak a jelen igényeit szolgálta ki, hanem előre is tekintett, folyamatos bővítésre és átalakulásra készen.²⁰

A tömegközlekedés kialakítása, megszervezése fontos része volt a „szocialista állványzatnak”.²¹ A kelet-európai kormányzatok erőteljesen támogatták a közösségi mobilitás fejlesztését, mivel ez összhangban volt azzal az ideológiai meggyőződéssel, amely a magántulajdon korlátozását és a közösségi infrastruktúra erősítését szorgalmazta.²² Az „individualista”, „burzsoá” közlekedéshez szükséges autók beszerzése rendkívül nehéz volt a korszakban: ezekben az országokban a gépjárműgyártás mértékét szándékosan alacsony szinten tartották, miközben az autótulajdonlás és az üzemeltetés költségeit az állami árszabályozás rendkívül magasra emelte. Ezzel párhuzamosan a tömegközlekedési szolgáltatásokat az állam kedvezményes áron biztosította.²³

A közlekedéspolitikai egyben a társadalomszervezés eszköze is volt: a szocialista országok a személyes mobilitás és egyéni választási lehetőségek korlátozása árán a társadalmi kohéziót és szolidaritást szimbolizáló közösségi közlekedést helyezték előtérbe, amelyet gazdasági és társadalmi előnyökkel indokoltak.²⁴ A központilag szabályozott közlekedési rendszer nemcsak a városi tér szerveződésé-

²⁰ ZARECOR 2018. 99–100.

²¹ PUCHER 1990. 278.

²² PUCHER 1990. 285.

²³ PUCHER 1990. 278.

²⁴ PUCHER 1990. 285.

re, hanem az erőforrások elosztására is hatással volt: míg a nyugati világban az autóhasználat a fogyasztás ösztönzésének eszköze volt, addig a szocialista országokban a tömegközlekedés előnyben részesítése az iparosítás érdekeit szolgálta.²⁵

Az 1950-es évekig Pécs tömegközlekedése hat autóbuszjáratra és három, 1913-ban megnyitott villamosvonalra épült. Ez a hálózat azonban ekkorra már nem tudta kielégíteni a város gyorsan növekvő igényeit. A megnövekedett népesség és a területi bővülés szükségessé tette a tömegközlekedés átfogó reformját, amely azonban nem ment zökkenőmentesen.

A villamospályák tekintetében jelentős fejlesztésekre lett volna szükség, ideértve a járműpark bővítését, a modernizációt és a kétvágányú közlekedésre való áttérést.²⁶ E fejlesztések előremozdításáért komoly lobbitevékenység indult. 1958-ban a Minisztertanács értekezletet hívott össze, ahol a tanácsok képviselői a kormányhoz fordultak segítségért. A találkozón a pécsi képviselők így fogalmaztak: „Elmondjuk, hogy városunk Nyugat és Kelet felé gyorsan fejlődik, ugyanakkor a közlekedés egyhelyben áll. Szeretnénk a kormány segítségét kérni, hogy elsősorban a villamosvonalat meghosszabbíthassuk a nyugati városrész felé.”²⁷ A villamospályákra való ragaszkodást jól mutatja Bedő Pálné, a III. kerületi tanács elnökének felszólalása is, aki kijelentette az értekezleten, hogy a „közlekedés problémáját egyébként a tömegszállítás egyedüli eszköze, a villamosvasút oldhatná meg oly módon, ha a várost kelet-nyugati irányban keresztül szelő és egyben a szén és uránbányák területét összekötő villamosvasút hálózatot építünk ki.”²⁸

Azonban a fejlesztési tervek technikai és pénzügyi akadályokba ütköztek. Az áramellátás és a közlekedési géppark korszerűsítéséhez hatalmas beruházásokra lett volna szükség.²⁹ A villamosforgalom fokozatos leépítését a szocialista várostervezési elvek átalakulása is befolyásolta. Az 1960-as években a Szovjetunióban és más szocialista országokban újra felfedezték a modernista várostervezés elveit, amely megkérdőjelezte a villamoshálózat fejlesztésének indokoltságát.³⁰ A közlekedéssel foglalkozó modernisták, így például Thomas Adams³¹ és Henry Watson³² már a korábbi évtizedekben is hangsúlyozták, hogy a villamospályákhoz hozzá kell igazítani az úthálózat követelményeihez, adott esetben buszokkal helyettesítve ezeket a szűk utcákkal rendelkező belvárosi területeken. Ezek az elképzelések

²⁵ PUCHER 1990. 285.

²⁶ A postakocsitól a repülőgépig. Pécs közlekedésének története. *Dunántúli Napló*, 1958. március 12. 5.

²⁷ Hatvanegy küldött indul az országos értekezletre. Városi és megyei vezetők nyilatkozatai. *Dunántúli Napló*, 1958. március 6. 1.

²⁸ Meg kell kezdeni a víz, lakás és közlekedés problémáinak megoldását. *Dunántúli Napló*, 1958. március 12. 3.

²⁹ JAKAB 1960. 185.

³⁰ KHAIRULLINA–GANGES 2020. 29.

³¹ ADAMS 1932.

³² WATSON 1935.

később a szovjet közlekedéstervezési vitákban is visszaköszöntek, és hatással voltak a szocialista városfejlesztési koncepciókra.³³ Ráadásul a kortársak szemében a felújításra szoruló villamosok lassúak és elavultak voltak, így nem értek össze a szocialista modernitást hangsúlyozni kívánó elképzelésekkel.³⁴ Ezen kívül a villamosok modernizálása és fenntartása egyre több költséggel járt, ami szintén hozzájárult a villamoshálózat felszámolásához több olyan kelet-európai városban, amelynek lakosságszáma 80.000 és 150.000 fő között mozgott: így Kostromában, Mogilevben, Kirovogradban, Pszkovban³⁵ és Pécsen is eltűntek a villamosok.

Elsőként a Széchenyi tér és a Főpályaudvar közötti, I. számú villamosvonalat szüntették meg, amely döntést közlekedésszervezési szempontok mellett azzal is indokoltak, hogy a villamos által okozott rezgések zavarták a vonal mellett található klinika működését, különösen a műtétek lebonyolítását.³⁶ Végül 1960-ban teljesen felszámolták a pécsi villamosközlekedést. A villamosvezetőket átképezték autóbusszofőrökké, indítókká és vonalellenőrökké, majd szeptember 1-jétől kizárólag autóbusszok közlekedtek Pécs utcáin.³⁷ Ez a váltás új helyzetet teremtett a városi közlekedésben.

A pécsi tömegközlekedés másik meghatározó eszköze az autóbusz volt, és az 1950-es évek második felében egyre inkább ennek a fejlesztése került a szakemberek figyelmének középpontjába. 1958-ban az UVATERV tanulmányt készített (elsőként vidéki város esetében) a pécsi tömegközlekedés helyzetéről. A tanulmány megállapította, hogy az autóbusz-közlekedés jelentheti a valódi megoldást a pécsi közlekedési problémákra.³⁸ Az autóbusszok számos előnnyel bírtak a villamosokkal szemben: könnyen mozgathatók és átirányíthatók voltak, a járatok sűrűsége rugalmasan szabályozható volt, és jobban alkalmazkodtak Pécs domborzati viszonyaihoz. A busszok ráadásul könnyebben bevezethetők voltak olyan újonnan épülő városi területeken is, ahol a forgalom még kiszámíthatatlan és az infrastruktúra fejletlen volt.³⁹ Továbbá az autóbusszok forgalomba állítása jóval kisebb költséggel járt, mint a villamosvonalak felújítása vagy bővítése.⁴⁰ A második világháborút követően Pécs először 1951-ben kapott új, IKARUS 30 típusú autóbusszokat. A gépparkot folyamatosan bővítették, és 1958-ra már 25 autóbusszvonal működött a városban, a megállóhelyek száma pedig meghaladta a 200-at.⁴¹

³³ KHAIRULLINA–GANGES 2020. 32.

³⁴ KHAIRULLINA–GANGES 2020. 29.

³⁵ KHAIRULLINA–GANGES 2020. 38–39.

³⁶ A városi tanács terveiből. *Dunántúli Napló*, 1958. február 11. 5.

³⁷ Ma reggeltől autóbusszokkal oldják meg Pécs közlekedését. *Dunántúli Napló*, 1960. szeptember 1. 3.

³⁸ ADONYI 1961. 186.

³⁹ KHAIRULLINA–GANGES 2020. 34.

⁴⁰ Szeptember 1-én leállnak a villamosok. Miért választottál az autóbusszokat? Hol lehet átszállni? Az új díjszabás. *Dunántúli Napló*, 1960. augusztus 28. 5.

⁴¹ A postakocsitól a repülőgépig. Pécs közlekedésének története. *Dunántúli Napló*, 1958. március 12. 5.

1960-ra, amikor a villamosvonalakat teljesen felszámolták, a vonalhálózati térképen már 35 autóbuszvonalat tüntettek fel.⁴²

Uránváros tervezése és létrejötte

A pécsi Uránváros, vagy korabeli nevén Újmecsekalja létrejötte az 1953-ban kezdődő MASZOBAL⁴³ expedícióval hozható összefüggésbe, amelynek célja az volt, hogy felmérje, van-e megfelelő minőségű és mennyiségű uránérc a Mecsek hegységben. A műszeres mérések kedvező eredményei miatt a kutatás egy új fázisba lépett. Elindulhatott a kutatóárkok ásása, a kutatáshoz szükséges infrastruktúra kiépítése, a kisegítő, helyi munkaerő toborzása.⁴⁴ Már ekkor, a kezdeti szakaszban is problémát okozott a munkaerő elszállásolása. Kővágószőlősen és Bakonyán béreltek szobákat a dolgozók számára, majd amikor már több száz fős csapattá nőtte ki magát az expedíció, a pécsi Damjanich-laktanya egyik épületét bocsátották a munkások rendelkezésére.⁴⁵ Nagy változásnak kell tekintenünk, az 1955. július 1-én hozott minisztertanácsi határozatot, amely alapján létrejött „Bauxitbánya Vállalat” fedőnév alatt az uránércbányászattal foglalkozó szovjet–magyar vállalat.⁴⁶ Megkezdődött a feltárás előkészítése, célul tűzték ki a bánya megnyitását és a termelőüzem elkészítését.⁴⁷

Már 1955-ben egyértelművé vált a központi vezetés számára, hogy a bányászathoz és a fejlesztéshez szükséges munkaerőt csak lakásépítési politikával lehet hosszú távon biztosítani. Ebből adódóan a Minisztertanács egy 20 ezer lakos befogadására alkalmas városrész megépítését rendelte el Pécssett.⁴⁸ Az építkezések helyszínéül a város vezetősége a település nyugati részén fekvő, 1930 óta működő pécsi repülőteret és annak környezetét választotta, amelyet a mai Tüzér utca, Endresz György utca, Páfrány utca és a vasút határol.⁴⁹ A mintegy 100 hektáros

⁴² Megjelent a Pécsi Közlekedési Vállalat autóbusz-menetrendje és vonalhálózati térképe. *Dunántúli Napló*, 1960. augusztus 20. 6.

⁴³ Magyar-Szovjet Bauxit – és Alumíniumipari Rt.

⁴⁴ NÉMETH 2001. 38.

⁴⁵ NÉMETH 2001. 41.

⁴⁶ Legújabb kutatásaim szerint a vállalat közös, szovjet–magyar tulajdonban volt, amelynek működését a két állam között megkötött uránegyezmény határozta meg. A Szovjetunió más kelet-közép-európai államokkal is kötött hasonló egyezményeket, amelyek következményeként hasonlóan működő közös, az uránkitermeléssel foglalkozó vállalatok jöttek létre. Ezekben a vállalatokban kezdetben szovjet vezetés dominált. PAP-MAJOR s. a.

⁴⁷ NÉMETH 2001. 41.

⁴⁸ HU-MNL-OL-XIX-F-17-ah. 1. d. A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 3351/V.21./1956. számú határozata a Bauxitbánya Vállalat fejlesztéséről és működtetéséről.

⁴⁹ BÁNKUTI-DÉVÉNYI 2018. 156.

területen hiányoztak az utak, a közművek, így a tervezőknek lehetősége nyílt arra, hogy a semmiből hozzanak létre egy, a modern közlekedési igényeknek megfelelő lakónegyedet.⁵⁰

A városrész megtervezésével fiatal építész, Dénesi Ödönt bízták meg, aki 1955 decemberében kezdte el a városrendezési munkát. Az első településszerkezeti vázlaton már jól kirajzolódott az új városrész úthálózata, amely újító jellegű volt abban a tekintetben, hogy az úthálózat és a közművesítés tervei még az épületek megtervezése előtt elkészültek.⁵¹ A városrészben egy „T” alakú forgalmi rendszert hoztak létre, amely összhangban volt az uránbányák, a történelmi városrész és a főpályaudvar összekötésének igényével. Ez az elrendezés három lakókörzeti egységre osztotta fel Újmecsekalját. Már korábban megszületett a döntés az új, 6-os számú főút megépítéséről, bár ekkor még csak a tervezési szakaszban járt a projekt. Az első beépítési ütemben (1956–1957) megépült uránvárosi társasházakhoz igazodva véglegesítették az új főút nyomvonalát, amelynek egyik célja az volt, hogy Uránvárost összekösse a történelmi városrész más pontjaival. Végül ez az út csak 1974 és 1978 között épült meg, a Felsőmalom utcát és Uránvárost közvetlenül összekötő főút átkelési szakaszaként.⁵² Ezen kívül már kezdetektől tervezték egy, az új 6-os főutat keresztben átszelő észak–déli irányú út kialakítását, amely a Szigeti országutat kötötte volna össze a városrésszel. Ennek jelentősége különösen nagy volt, hiszen a tervezési időszakban a bányák és Pécs között még csak ez az útvonal biztosította a kapcsolatot, így a munkaerő évekig ezen közlekedett a bányák felé. Fontos kérdésként merült fel Újmecsekalja és a vasút összekapcsolása is, hiszen a városrészt délről a vasútvonal határolta. Bár logikus lépésnek tűnt volna egy vasúti megállóhely létrehozása, technikai akadályok miatt ez nem valósult meg, elsősorban a bejáratí váltók közelsége miatt. Ezért úgy döntöttek, hogy a városrész központjából délkeleti irányban egy utat hoznak létre, amely összeköti Uránvárost a Főpályaudvarral. Erre az útvonalra terveztek egy autóbusz-végállomást is (a mai Babits Mihály Gimnáziumtól keletre eső területen), amely azonban végül nem épült meg.⁵³

A belső úthálózat megtervezését az Általános Épülettervező Vállalat (ÁÉTV) végezte. A településrész belső főútvonalát a mai Esztergár Lajos utca alkotja, amely szélességével és az út mentén elhelyezkedő épületekkel a modern, nagyvárosi hangulatot volt hivatott megteremteni. A kisebb utcák elsődlegesen a célforgalom kiszolgálására épültek, és további lakótömbökre osztották a nagyobb lakókörzeteket.⁵⁴

⁵⁰ NÉMETH 2001. 409–410.

⁵¹ DÉNESI 1959. 87.

⁵² SÜLLE 2010. 347.

⁵³ DÉNESI 1959. 98.

⁵⁴ DÉNESI 1959. 98.

Uránváros közlekedési problémái a városrész korai éveiben

Bár a gondos és aprólékos tervezés elengedhetetlen feltétele volt az új városrész kialakításának, mégsem garantálta a gyors és zökkenőmentes összeköttetést a történelmi városrészszel vagy a bányák által kínált munkahelyekkel. A bányászat számára kulcsfontosságú munkaerő ellátására szolgáló lakásépítések gyors ütemben haladtak. Az építkezések első ütemének beépítési terve 1956. január 15-én készült el, és nem sokkal később megkezdődött az első lakóházak kivitelezése is.⁵⁵ Az első ütemben 1956–1957 között 17 társasházban összesen mintegy 600 lakás épült meg, a második beépítési ütem végéig, 1959. december 31-ig, további 1719 lakás készült el.⁵⁶ Emellett a városrész legnyugatibb részén 1959-ben már zajlott egy, 800 fő befogadására alkalmas legényszálló kivitelezése is.⁵⁷ Ezekből az adatokból egyértelműen látszik, hogy rövid idő alatt jelentős számú lakos költözött be az új városrészbe. Azonban az infrastruktúra, így a közösségi közlekedés sem tudta követni a lakásépítések ütemét, ami komoly nehézségeket okozott az ott élők számára.



1. kép: Épülő utak – kezdetleges közlekedési lehetőségek⁵⁸

⁵⁵ DÉNESI 1959. 88. (ábra).

⁵⁶ SZENDE 1959. 104–105.

⁵⁷ SZENDE 1959. 121.

⁵⁸ Kőrösi Csoma Sándor utca kanyarulata az Esztergár Lajos utca (39-es dandár út) felől nézve. Fotó: Fortepan/Építészeti Dokumentációs és Információs Központ (31223)

Ennek eredményeként a késleltetett városfejlődés egy tipikus esete alakult ki. Konrád György és Szelényi Iván közös tanulmányukban így írják le a jelenséget: *„a városi lakásépítés és kommunális fejlesztés éppen csak lépést tart a városokba bevándorlók számával, s ezért mind a helyben lakók, mind a várospolitikusok akár ellenfelüknek is tarthatják ezt a betóduló falusi tömeget, amely betelepszik az újonnan épülő lakásokba, túlszűfolja a közlekedést, az iskolákat, a boltokat és a kórházakat”*. Ez a jelenség különösen ott figyelhető meg, ahol *„a városodás üteme túlságosan gyors a városi infrastruktúra növekedéséhez képest”*.⁵⁹ Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy számos szocialista város építése során az új lakóházak átadásakor még nem készültek el a burkolt utak és járdák, és nem működtek a közösségi szolgáltatások. A lakók sokszor hosszú hónapokat vagy akár éveket vártak arra, hogy a szükséges közlekedési vonalak kiépüljenek, és a boltok, valamint más alapvető intézmények megnyíljanak.⁶⁰

Ez a sajátos urbanizációs probléma azzal magyarázható, hogy míg az iparosodás a tőkés országokban és a dualizmus korabeli Magyarországon is az infrastruktúra párhuzamos fejlesztésével zajlott, addig az államszocializmus időszakában a nemzeti jövedelemből drasztikusan alacsony, csupán 10%-os részesedés jutott az infrastrukturális ágazatoknak.⁶¹ A városfejlesztési projektek is gyakran küzdöttek anyag- és munkaerőhiánnyal, ráadásul számos esetben költségvetési megszorítások is nehezítették a tervek kivitelezését.⁶² A meglévő erőforrásokat az ipart kiszolgáló munkaerő lakásigényének kielégítésére fordították, s ennek következtében elmaradások keletkeztek a kommunális szolgáltatások és a városi fejlődés terén, amely hatással volt a tömegközlekedés fejlődésére is.⁶³

Ez a jelenség rendkívüli mértékben érintette a pécsi Uránvárost is. Az első lakóházat 1956 októberében adták át, ezt követően költöztek be az első lakók. Ekkor a városrészben élők közlekedési lehetőségei még erősen korlátozottak voltak, ugyanis csak a II. számú villamosvonal állt rendelkezésükre, amely a Tüzér utcától egészen a Zsolnay gyárig közlekedett, érintve a történelmi belvárost (*„Már a Tüzér utcai végállomáson megtelnek a villamosok a nyugati városrész lakóival”*⁶⁴ – tudósította a *Dunántúli Napló*). A Tüzér utcáig eljutni azonban nem volt egyszerű feladat. 1957 elején a magasépítők már felhívták a figyelmet arra, hogy a lakóházak közötti utak megépítésére még az épületek átadása előtt szükség lenne, azonban az úthálózat kialakítása még jó ideig váratott magára.⁶⁵ A gyalogos köz-

⁵⁹ KONRÁD–SZELÉNYI 1971. 20.

⁶⁰ ZARECOR 2018. 104.

⁶¹ KONRÁD–SZELÉNYI 1971. 22.

⁶² ZARECOR 2018. 103.

⁶³ KONRÁD–SZELÉNYI 1971. 32.

⁶⁴ MESTERFALVI Gyula–KURUCZ Pál: Épül az urániumváros. *Dunántúli Napló*, 1957. augusztus 19. 5.

⁶⁵ Folytatják a repülőtéri építkezéseket. *Dunántúli Napló*, 1957. január 19. 1.

lekedés különösen nehézkes volt az aszfaltozás hiánya miatt. 1957 februárjában az új lakók bokáig érő sárban kényszerültek beköltözni az átadott épületekbe.⁶⁶ Áthidaló megoldásként májusban létrehoztak egy „por- és sármentes” salakutat a téglagyári agyagbányán keresztül a belváros irányába, ez azonban nem oldotta meg a városrészen belüli közlekedés problémáját.⁶⁷ Goócz Béla, az újonnan megválasztott városi tanács tagja, 1957 szeptemberében azzal az ígérettel kezdte meg a ciklusát, hogy portalánítani fogja az új városrész útjait, de a probléma megoldása lassan haladt.⁶⁸ Még 1957 decemberében is arról számoltak be a lakók, hogy a sár gondot okoz, főleg a lovaskocsi-forgalom miatt: „Emberfogó, kocsimarasztaló sár, amit ragacsos masszává gyúrnak a lovaskocsik és a négykerekes vontatók”.⁶⁹ Ez természetesen nemcsak a gyalogos forgalmat és a tömegközlekedést lehetetlenítette el, de az autóforgalom útjába is állt. A 26. számú Autóközlekedési Vállalat igazgatója nyilvánosan szólította fel a Köztisztasági Vállalat felelős vezetőit a probléma megoldására, és kijelentette, hogy amíg sár és törmelék van az uránvárosi utakon, a személyszállítás szóba sem jöhet.⁷⁰ A helyzet csak 1958 májusában kezdett valamelyest javulni, amikor a Hajnóczy út makadámburkolatot kapott, és megkezdődött a mellékutak burkolása is. Ekkor már javában épült az új városrészt és a Tüzér utcát összekötő út.⁷¹

A burkolatlan utak mellett a közvilágítás hiánya is megnehezítette az Uránvárosban gyalogosan közlekedő lakosok mindennapjait. A kérdéssel több alkalommal foglalkozott a helyi sajtó. Egy évvel az első lakók megérkezése után, 1957 szeptemberében az Uránvárosban élő 1500 lakos még mindig sötétben botorkált haza, ami közbiztonsági kérdéseket is felvetett.⁷² 1958 februárjában a helyzet változatlan maradt, a közvilágítás hiánya továbbra is súlyosan érintette a városrészt.⁷³ 1958 szeptemberében is megemlítették, hogy bár előrelépés történt a közlekedés terén, a közvilágítás kérdése továbbra sem rendeződött.⁷⁴

A városrészbe beköltözők számára az egyik legnagyobb probléma a tömegközlekedés elégtelensége volt. A kérdés megoldása érdekében többször felmerült a villamosvasút meghosszabbításának lehetősége. A városi tanács először 1957 októberében döntött egy új villamosvonal létrehozásáról, amely az egykori Hadapródiskola, 1949-től Dózsa tisztképző iskolát⁷⁵ kötötte volna össze a Szigeti

⁶⁶ Tovább épül a nyugati városrész. *Dunántúli Napló*, 1957. február 15. 5.

⁶⁷ Új üzlethelyiségeket és új utat kap a nyugati városrész. *Dunántúli Napló*, 1957. május 22. 1.

⁶⁸ Az új városi tanács tagok tervei. *Dunántúli Napló*, 1957. szeptember 25. 3.

⁶⁹ KURUCZ Pál: Fészekrakók. *Dunántúli Napló*, 1957. december 25. 2.

⁷⁰ Szerkesztői Üzenetek. *Dunántúli Napló*, 1958. február 27. 3.

⁷¹ Nyugati városrészi mozaikok. *Dunántúli Napló*, 1958. május 22. 1.

⁷² HUNYADVÁRI Béla: Közvilágítást kér a nyugati városrész. *Dunántúli Napló*, 1957. szeptember 20. 3.

⁷³ HUNYADVÁRI Béla: A nyugati városrész hírei. *Dunántúli Napló*, 1958. február 12. 2.

⁷⁴ Amiről Uránvárosban beszélnek. *Dunántúli Napló*, 1958. szeptember 30. 2.

⁷⁵ PILKHOFER 2004. 38.

vámmal. Az új vonal egyértelműen a nyugati városrész bekapcsolását célozta meg a város belterületeibe, ám végül sosem épült meg.⁷⁶ Emellett felmerült az a lehetőség is, hogy a meglévő II. számú villamosvonalat hosszabbítsák meg, és a Tüzér utcai végállomásától Uránváros központjáig építsék ki a villamosvasúti közlekedést.⁷⁷ Bedő Pálné, a III. kerületi tanács elnöke szintén szorgalmazta egy új villamosvonal-hálózat kiépítését, amely összekötné a szén- és uránbányákat, ezzel biztosítva a város keleti és nyugati részeinek közvetlen kapcsolatát.⁷⁸

A villamosközlekedés kérdésein túl az autóbusz-közlekedés terén is komoly problémák merültek fel Uránvárosban. Különösen a munkába járó bányászok panaszkodtak a közlekedés elégtelen állapotára. Az uránbánya dolgozóinak gyakran kellett eljutniuk a Szigeti útra, gyakran a nehezen járható, sáros utcákon keresztül, mivel az autóbusz nem közlekedett a városrész belsejében.⁷⁹ A helyzet csak 1958 augusztusában javult, amikor a városi tanács döntést hozott az új, Tüzér utca és Uránváros összekötésére szolgáló út áthengerléséről, amely lehetővé tette az autóbuszjáratok elindítását Uránváros és a belváros között.⁸⁰

Az alkotmányünnep alkalmából, augusztus 20-án a városi tanács végül bekapcsolta Uránvárost a városi közlekedésbe, és elindította a Széchenyi tér és Uránváros központja közötti autóbuszjáratot. Menetrend szerint napi 10 járat közlekedett, az első reggel 6:35-kor, az utolsó pedig este 21:30-kor indult.⁸¹ Ez a fejlesztés mérsékelte a közlekedési problémákat, de a busz-közlekedés további bővítése még mindig szükséges volt, mivel a lakók kevesellték a napi tíz járatot.⁸² A Pécsi Közlekedési Vállalat igyekezett alkalmazkodni a növekvő forgalomhoz, és több alkalommal is sűrítette a járatokat.⁸³ A közlekedési fejlesztéseket nem csupán a lakók kényelme motiválta, hanem a munkaerő hatékony mozgatásának gazdasági szempontja is. A városüzemeltetés hatékonyságát gyakran az ingázási idő csökkentésével mérték, mivel úgy vélték, hogy a rövidebb ideig tartó utazás hozzájárul a munkaerő termelékenységéhez. A Szovjetunióban, 1967-ben döntés is született arról, hogy a 250 000 főnél nagyobb városokban az ingázási idő nem haladhatja meg a 40 percet.⁸⁴

Az autóbusz-közlekedésben jelentős változás végül 1960 szeptemberében következett be, amikor döntés született a villamosközlekedés megszüntetéséről,

⁷⁶ PUSZTAI József: Villamosjáratot létesítenek a szigeti vámgig. *Dunántúli Napló*, 1957. október 13. 7.

⁷⁷ Hatvanegy küldött indul az országos értekezletre. *Dunántúli Napló*, 1958. március 6. 1.

⁷⁸ Meg kell kezdeni a víz, lakás és a közlekedés problémáinak megoldását. *Dunántúli Napló*, 1958. március 12. 3.

⁷⁹ HUNYADVÁRI Béla: A nyugati városrész hírei. *Dunántúli Napló*, 1958. február 12. 2.

⁸⁰ Teljesülnek az uránvárosi dolgozók kívánságai. *Dunántúli Napló*, 1958. augusztus 13. 3.

⁸¹ Alkotmányünnepi ajándék. *Dunántúli Napló*, 1958. augusztus 22. 3.

⁸² Amiről Uránvárosban beszélnek. *Dunántúli Napló*, 1958. szeptember 30. 2.

⁸³ HUNYADVÁRI Béla: Jegyzetek a nyugati városrészről. *Dunántúli Napló*, 1959. január 14. 5.

⁸⁴ MULEEV 2024. 67.

és átalakították az autóbusz-hálózatot. Az Uránváros központja és a Széchenyi tér között közlekedő járatot megszüntették,⁸⁵ helyette elindult az új, 10-es számú Fehérhegy–Újmecsekalja járat, amelynek megállói az alábbiak voltak: Iskola (az egykori 39-es dandár úti iskola) – Posta (Mecsek Áruház) – Megyeri út – Szabadság út – Hal tér – Fémipari (ma Zipernowsky Károly Szakgimnázium) – Zsolnay-gyár – Mohácsi út – I. kerületi tanács – Budai vám – Iskola – Felsőmeszes – Fehérhegy. Ezzel a döntéssel ugyan csökkentették a történelmi belvárosra nehezítő forgalmat, de a Rákóczi út tehermentesítését nem oldották meg, hiszen a járat továbbra is érintette a Hal teret. A 10-es busz vonala jól tükrözte a szocialista közlekedéstervezés egyik alapvető sajátosságát, miszerint a közlekedési hálózatokat nem csupán a városközpontba irányuló forgalom kiszolgálására tervezték. Ennek hátterében az állt, hogy a nagyipari létesítmények és az újonnan épült városrészek is döntően a város külső kerületeiben helyezkedtek el, így biztosítani kellett a lakóhely és a munkahelyek közötti ingázást, amely ebből adódóan számos esetben a város peremkerületei között zajlott.⁸⁶



2. kép: Az autóbusz a Kőrösi Csoma Sándor utcán közlekedik⁸⁷

⁸⁵ Az új autóbusz-forgalomról. *Dunántúli Napló*, 1960. augusztus 17. 3.

⁸⁶ ZARECOR 2018. 100.

⁸⁷ Kőrösi Csoma Sándor utca az Ybl Miklós utca felé nézve (1960). Fotó: Fortepan/Építésügyi Dokumentációs és Információs Központ (31227).

Érdekesség, hogy kezdetben a busz nem a 39-es dandár úton (mai Esztergár Lajos utca) közlekedett, hanem a Kőrösi Csoma Sándor utcán. Ezen kívül a Szigeti úton is számos megállóhelyet létesítettek, amelyek közvetve ugyan, de segítettek az uránvárosiakat eljutni a belvárosba, vagy éppen a patacsi szőlőhegyre.⁸⁸ A menetrend is módosult: az első járat reggel 5 órakor, az utolsó 23:30-kor indult Uránvárosból a belváros felé.⁸⁹

Az autóbusz-közlekedés az évek során tovább fejlődött. Jó példa erre a 40-es jelzésű gyorsjárat, amely 1967-ben már közlekedett Újmecekalja és a Kossuth tér között, és csak az Olympiánál, a Postánál, a Megyeri úton és a Kossuth téren állt meg.⁹⁰ Ezzel az új nyugati városrész végérvényesen Pécs részévé vált.



3. kép: A 40-es számú autóbusz a 39-es dandár úti megállóban⁹¹

⁸⁸ Megjelent a Pécsi Közlekedési Vállalat autóbusz-menetrendje és vonalhálózati térképe. *Dunántúli Napló*, 1960. augusztus 20. 6.

⁸⁹ Mikor indulnak egyes autóbusz-vonalokon az első és utolsó kocsik? *Dunántúli Napló*, 1960. augusztus 23. 5.

⁹⁰ Hírek. *Dunántúli Napló*, 1967. január 5. 4.

⁹¹ Esztergár Lajos utca (39-es dandár út) 1967. Fotó: Fortepan/Szalay Zoltán (198505)

Összegzés

Pécs közlekedési rendszerének fejlődése jól példázza azt az összetett kihívást, amelyet a történelmi városok gyors népességnövekedése és területi expanziója hozott magával a 20. század közepén. A Mecsek déli lejtőin fekvő város terjeszkedését alapvetően meghatározták a földrajzi adottságok, amelyek behatárolták a lakóterületek és az infrastruktúra fejlesztésének lehetőségeit. A második világháborút követően Pécs gyors népességnövekedése és ipari fejlődése szükségessé tette a városi közlekedési hálózat átalakítását. Új városrészek, így Uránváros kiépítése is új közlekedési igényeket generált, ám az infrastrukturális fejlesztések nem tudtak lépést tartani a lakásépítések ütemével. A lakók kezdetben komoly nehézségekkel szembesültek: a tömegközlekedési hálózat nem volt kiépítve, az utak rossz állapota nemcsak a járművek közlekedését akadályozta, hanem a gyalogosforgalmat is jelentősen megnehezítette, így a városrészek közötti összeköttetés is csak korlátozottan valósult meg. Uránváros példája jól szemlélteti a késleltetett városfejlődés problémáját, amely számos szocialista városra jellemző volt a korszakban.

A közlekedési reformok során a városvezetés választás elé került: a meglévő villamoshálózat fejlesztése vagy az autóbuszjáratok számának növelése jelentette a lehetséges megoldásokat. Végül az 1960-as évekre a döntés az autóbusz-hálózat bővítésére esett, amely nemcsak nagyobb rugalmasságot biztosított a változó városszerkezetben, hanem olcsóbb megoldást is jelentett a település számára. Az autóbuszjáratok és az infrastrukturális fejlesztések elősegítették Uránváros fokozatos integrációját.

A tanulmány összegzéseként megállapítható, hogy Pécs közlekedési problémái nem csupán a népességnövekedésből adódtak, hanem abból a kettős kihívásból is, hogy a történelmi városszövetet és az új ipari városrészeket, lakónegyedeket egy működőképes rendszerbe kellett illeszteni. Bár a közlekedési reformok több évig elhúzódtak, és az új városrészek integrációja csak részben valósult meg, létrejött egy korszerűbb, a város szerkezetéhez jobban igazodó közlekedési hálózat.

Források

Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

HU-MNL-OL- Nehézipari Minisztérium, Uránipari titkárság iratai (1956–1979)
XIX-F-17-ah

Sajtóforrások

Dunántúli Napló, 1957–1960

Képek

Esztergár Lajos utca (39-es dandár út) 1967. Fotó: Fortepan/Szalay Zoltán (198505)
Kőrösi Csoma Sándor utca az Ybl Miklós utca felé nézve (1960). Fotó: Fortepan/
Építésügyi Dokumentációs és Információs Központ (31227)
Kőrösi Csoma Sándor utca kanyarulata az Esztergár Lajos utca (39-es dandár út)
felől nézve. Fotó: Fortepan/Építésügyi Dokumentációs és Információs Köz-
pont (31223)

Irodalom

- ADONYI 1961 ADONYI Károly: A helyi és távolsági autóbusszközlekedés kérdé-
sei. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*.
Pécs, 1961. 186–190.
- ADAMS 1932 ADAMS, Thomas: *Recent advances in town planning*. London, 1932.
- BÁNKUTI–DÉVÉNYI BÁNKUTI Gábor–DÉVÉNYI Anna: A focigomb, a palló, a robot és
2018 a Liberátor. A pécsi repülőtér a szovjet megszállás időszakában.
In: VITÁRI Zsolt (szerk.): *Globális vetületek. Ünnepi kötet Fischer Fe-
renc 65. születésnapjára*. Pécs–Budapest, 2018. 153–173.
- DÉNESI 1959 DÉNESI Ödön: Pécs: Nyugati városrész. *Magyar Építőművészet*, 8
(1959):3–4. 83–102.
- JAKAB 1960 JAKAB Sándor: Pécs közúti fejlesztése. *Közlekedéstudományi Szem-
le*, 10. (1960):11. 512–523.

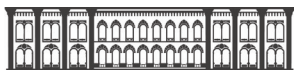
- JAKAB 1961 JAKAB Sándor: Pécs Város és környékének közlekedésifejlesztése. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*. Pécs, 1961. 177–185.
- GYENIZSE-ELEKES–NAGYVÁRADI–PIRKHOFFER 2008 GYENIZSE Péter – ELEKES Tibor – NAGYVÁRADI László – PIRKHOFFER Ervin: Pécs alaprajzi fejlődését befolyásoló természetföldrajzi adottságok térinformatikai vizsgálata. *Területfejlesztés és Innováció*, 2. (2008):1. 21–34.
- HAJDÚ 1998 HAJDÚ Zoltán: Pécs az országos település- és településhálózat-fejlesztési politikában (1949–1989). In: VONYÓ József (szerk.): *Tanulmányok Pécs történetéből* 2-3. Pécs, 1998. 37–52.
- KASSAI 1996 KASSAI Miklós: *Baranya megye 100 éve a műszaki- és természettudományos folyamatok tükrében*. 1896–1996. Pécs, 1996.
- KHAIRULLINA–GANGES 2020 KHAIRULLINA, Elvira – GANGES, Lui: Tram, trolleybus and bus services in Eastern-European socialist urban planning: Case studies of Magdeburg, Ostrava and Oryol (1950s and 1960s). *The Journal of Transport History*, 42. (2020):1. 26–57.
- KONRÁD-SZELÉNYI 1971 KONRÁD György – SZELÉNYI Iván: A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. *Valóság*, 14. (1971):12. 19–34.
- KOZÁK 2013 KOZÁK Péter: Jakab Sándor. *Névpont*, (<https://nevpont.hu/palyakep/jakab-sandor-bb163> – Letöltés ideje: 2025. március 15.)
- MULEEV 2024 MULEEV, Egor: Skatovoz, pripiski and the „law of labour settlement”: Transportation planning and management in the USSR. *The Journal of Transport History*, 45. (2024):1. 62–82.
- NÉMETH 2001 NÉMETH János: *A magyar uránbányászat története*. Pécs, 2001.
- NÉMETH 1995 NÉMETH Zsolt: Pécs népességének főbb demográfiai és társadalmi jellemzői a második világháború befejezésétől 1990-ig. In: VONYÓ József (szerk.): *Pécs népessége, 1543–1990: Az 1993. december 15-én rendezett konferencia előadásai*. Pécs, 1995. 117–159.
- SZENDE 1959 SZENDE László: Pécs nyugati városrész építészeti elrendezése. *Magyar Építőművészet*, 8. (1959):3–4. 104–124.
- PAP-MAJOR s. a. PAP-MAJOR Luca: A szovjet–magyar uránegyezmények története. Kézirat.
- PILKHOFFER 2004 PILKHOFFER Mónika: A honvéd hadapródiskola épülete. *Pécsi Szemle. Várostörténeti folyóirat*. 2004(nyár). 32–40.
- PUCHER 1990 PUCHER, John: Capitalism, Socialism, and Urban Transportation: Policies and Travel Behavior in the East and West. *Journal of the American Planning Association*, 56. (1990):3. 278–296.
- SÜLLE 2010 SÜLLE Ferenc: Útépitések. In: ROMVÁRY Ferenc (főszerk.): *Pécs Lexikon II*. Pécs, 2010. 347.
- TREBBIN–LEHMANN 2007 TREBBIN Ágost – LEHMANN Ferenc: *A pécsi villamosvasút és autóbusz-közlekedés (1913–1964)*. Pécs, 2007.

WATSON 1935

WATSON, Henry: *Street Traffic Flow*. London, 1935.

ZARECOR 2018

ZARECOR, Elman Kimberly: What Was So Socialist about the Socialist City? Second World Urbanity in Europe. *Journal of Urban History* 44. (2018):1. 95–117.



Nagy Dávid*

PÉCS VÁROSSZERKEZETÉNEK VÁLTOZÁSA ÉS ENNEK HATÁSA A HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE A 20. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN



Abstract

Transformations in the urban structure of Pécs and their effects on local public transport in the second half of the 20th century

The city of Pécs fortunately survived the World War II without major damage and began to evolve dynamically from the 1950s. Industrialization based on the development of coal and uranium mining led to a significant demographic expansion. At the same time, residential construction started and urban districts emerged. The road network connected the new housing estates to the urban fabric, however, the growing number of commuters posed an increasing challenge for the organization of local transport.

The aim of this study is to trace the improvement of local transport in Pécs from the period of intensive growth in the second half of the 20th century up to 1990. The research primarily focuses on bus transport with particular emphasis on changes in the spatial extent of the network. In addition, it illustrates how population growth and expanding local vehicle fleets have generated changes in road transport.

Describing these processes and analysing their spatial relationships contributes to a better understanding of the development of the city's core transport network and the roots of certain organizational difficulties in transportation that still exist today.

Keywords: Pécs, local transport, bus transport, changes in urban structure

* Tudományos munkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete.

A pécsi közösségi közlekedés kialakulásának körülményei

Pécs kialakulásában a közlekedésnek komoly szerepe volt, ezt pedig földrajzi elhelyezkedése határozta meg. A Mecsek hegység déli lábán kialakult település már a római korban fontos kereskedelmi utak találkozási pontjaként azonosítható. Mivel a megtelepedésre a heglábfelszín volt leginkább alkalmas, a város bővülése kelet–nyugati irányban volt lehetséges.¹ Északról a Mecsek erdőségei, délről pedig vizenyős, mocsaras területek határolták a várost. A munkavégzés és a lakhatás helyszínei sokáig nem különültek el egymástól, a szénbányászat kialakulásakor ennek megfelelően a bányák közelében alakultak ki új lakóövezetek.

A város növekedésének a szénbányászat fejlődése mellett lényeges momentuma a vasút megjelenése. A várost délről körülölelő, vizenyős területen kiépített töltésre telepített vasúti pálya és a vasútállomás máig meghatározó eleme a város szerkezetének és közlekedési rendszerének. A szintvonalakhoz igazodás és az üszögi vasút fekvése miatt a főpályaudvar a várostól távol fekvő területen épült meg.² Az akkori városmag és a vasút vonala közötti terület beépítésével jelentősen megnőtt Pécs kiterjedése, a Belváros és a pályaudvar közötti szállítási viszonylat pedig egy jelentős helyi közlekedési igényt idézett elő. Ez az útvonal és a történelmi kelet–nyugati közlekedési tengely jelentette az 1910-es években kiépülő villamasközlekedés alapját, amelynek hagyományos központja a Széchenyi tér volt. A villamasközlekedés tapasztalatai, az utasforgalom folyamatos növekedése hamar felvetette a hálózat bővítésének lehetőségét. Ugyanakkor a személyszállítási igényekre gyors és hatékony választ tudott adni az autóbusz-közlekedés. Részben a domborzati adottságok, részben a vasútvonal ekkor már jelentkező elválasztó szerepe eredményezte, hogy a helyi autóbusz-közlekedés jelentős szerepet kapott. A gazdasági világválság nehézségei miatt csak lassan haladt a helyi tömegközlekedés fejlesztése, az egyre növekvő igények kielégítése – jelentős beruházások hiányában – mindig részmegoldásokkal történt. A második világháború tapasztalatai, a hiánygazdaság, elsősorban az üzemanyag- és gumiabronchhiány rámutattak az autóbusz-közlekedés sérülékenységre. A szinte zavartalanul működő és csak kisebb károkat szenvedő villamasközlekedéssel szemben a pécsi autóbusz-közlekedés katasztrofális károkat szenvedett. A teljes járműállomány megsemmisült, kezdetben hadi célokra használták az autóbuszok egy részét, majd a város megszállásakor a kiürítést szolgálták, csak a roncsaik kerültek elő. A háborút követően elképesztő erőfeszítések árán,

1 CSALÁNOSI 1982. 62.

2 ERDŐSI 1968. 67.

a megtalált roncsokból építkezve sikerült talpra állítani a buszforgalmat, amely elsősorban a városban meglévő autóbuszépítési hagyományoknak volt köszönhető. Egy szűk kiterjedésű és elavult villamosközlekedésre és egy a pusztulásból újjáéledő autóbuszparkra várt a feladat, hogy az 1950-es évektől kezdődő robusztus iparfejlesztési és népességnövekedési folyamatok kihívásainak megfelelően.

Pécs városfejlődése és a helyi közlekedés kihívásai az 1950-es években

A második világháború során Pécset szerencsés módon elkerülték a jelentősebb harcok és bombázások, így az infrastruktúrát nem érte jelentős kár. 1949-ben Pécs közigazgatási területe 8372 hektár, lakosságának száma 77 617 fő volt, ami az 1941-es adathoz képest mintegy 1000 fős csökkenést jelentett.³ A háborút követő években megkezdődött az ország újjáépítése, amelyben a mecseki szénbányászatnak is fontos szerep jutott. Pécs az 1949-es alkotmány és az 1950. évi I. tanáctörvény eredményeként megszűnt törvényhatósági jogú város lenni és közvetlenül a megyei tanács alá rendelték.⁴ Az évtized elején a Komló–Mohács szén- és acélipari vertikum fejlesztése átmenetileg háttérbe szorította a pécsi beruházásokat. A magyar–jugoszláv viszony megromlása után a vasmű építése Dunapentelén folytatódott, ugyanakkor a szénbányászat kiemelt fejlesztése Komló mellett Pécssett is nagy hangsúlyt kapott. Ennek hatására Pécs-Keleten új városrészek építése kezdődött (új-meszési és fehérhegyi lakóövezet). A lakótelepek helyszínének kijelölésekor még mindig nagy szerepet játszott a munkahelyek, konkrétan az üzemi aknák közelsége. A Komlói útra, mint észak–déli tengelyre felfűzve a kor városépítészeti elveinek megfelelően új városrész született, amelynek északi részén a Hősök tere töltött be decentrum szerepet. Ezzel párhuzamosan a Belváros körüli övezetekben folyamatosan épültek a lakóépületek, ennek egyik fő színtere az akkor „Déli városrésznek” nevezett terület (2. ábra).⁵ A város növekedésének újabb jelentős állomása 1954-ben az úgynevezett „Nagy-Pécs” létrehozása, amely során Vasas, Málom, Mecsekalja becsatolásával a város közigazgatási területe 1451 hektárral nőtt, csaknem megduplázódott. Az iparosításnak és a beruházások volumenének további lökést adott az ércbányászat megindítása, amely az 1955-ben a Bauxitbánya Vállalat megalapításával, szovjet irányítással zajlott.⁶ Ebben, a nehézipar fejlesztését aránytalanul előtérbe helyező, erősen központosított politikában a helyi közlekedés fejlesztésének csak marginális szerep jutott, az 1956-os forradalom és annak pécsi eseményei

³ KSH 1949. 15.

⁴ HAJDÚ 1996. 39.

⁵ HAJDÚ 1996. 41.

⁶ HAJDÚ 1996. 42.

azonban új korszakot eredményeztek. A forradalom leverése után a korábbi gazdaság- és településpolitika megváltozott, a nehézipari beruházások korábbi eltúlzott mértékét és Budapest kiemelt fejlesztését igyekeztek korrigálni. Az évtized végén a VÁROSTERV elkészítette Pécs fejlesztési programját, amely jelentős lakásépítési programot, a helyi közlekedés átszervezését és egy új városrész, Újmecsekalja (a későbbi Uránváros) megépítését is tartalmazta.⁷

A háborút követően az autóbusz-közlekedést gyakorlatilag a semmiből kellett újjáépíteni, a villamos üzem viszont csak kisebb károkat szenvedett, először ez tudta újrakezdeni működését. Mivel nem voltak autóbuszok, roncsok felújításával sikerült fokozatosan üzembe állítani a járatokat. Az erőfeszítéseket hátráltatta a központi források hiánya, a hiánygazdaság és a hiperinfláció is. A forint bevezetésének és a buszépítő műhely sikeres működésének köszönhetően azonban lassan stabilizálódott a városi közlekedés. 1949 augusztusában a Belügyminisztérium rendelete értelmében az addig külön üzemként működő villamos- és autóbusz-közlekedés egyesítésével létrejött a Pécsi Közlekedési Községi Vállalat. Az igazgatóság a Zólyom utca 2., a központi forgalmi iroda a Széchenyi tér 16. szám alatt működött.

1.	Köztemetői (Málomig)	6,2 km
2.	Pécsbányatelepi	5,3 km
3.	Mecseki	5,1 km
4.	Gyárvárosi	7,9 km
5.	Ürögi	7,5 km
6.	Kokszműi	4,1 km
7.	Nagymeszesi	4,1 km
8.	Bálicsi	3,9 km
9.	Tettyei	3,4 km
10.	Postavölgy-Nagyárpádi	6,5 km
11.	Mártírok útja-i	2,5 km
12.	Pécsszabolcsi	1,4 km
	Összesen	57,9 km

1. táblázat: Az 1949-ben Pécsen működtetett járatok útvonalának hossza, 1949⁸

1949-ben Pécsen 12 járat működött, az útvonalak hossza a központi állomástól mérve 57,9 km volt (1. táblázat). A leghosszabb egybefüggő útvonal sem érte el a 8 km-t. A gépkocsipark állományának biztosítása 1952-ig a folyamatos ígéretek ellenére saját kivitelezésben felújított buszok révén történt, ebben az évben azonban megérkezett az első hat IKARUS 30-as (2. táblázat).

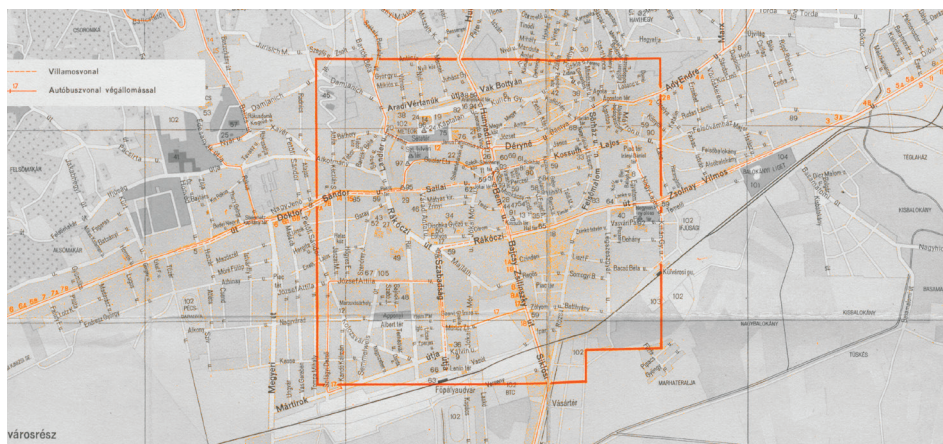
⁷ HAJDÚ 1996. 42.

⁸ SZAKONYI–TEGZES 1979. 37.

IKARUS 30	6 db
RÁBA Speciál	3 db
MAN Diesel	12 db
MAGIRUS	3 db
BÜSSING	6 db
Összesen	30 db
Férőhelyek száma	1581 db

2. táblázat: A pécsi gépkocsiüzem kocsiparkja 1952-ben⁹

Az új viszonylatokkal 95 km-re bővült az útvonalhálózat hossza, elindult a pelérdi, a donátusi és a vasasi járat is. A forgalom folyamatos növekedésével nehezen bírt az elavult gépkocsipark. Az 1953-ban érkező 8 db IKARUS 30-ast 1954-ben további 5 új ilyen típusú autóbusz követte. Ezzel párhuzamosan folyamatosan vonták ki az elavult, korábban helyreállított gépkocsikat. 1955-ben jelentek meg a nagyobb kapacitású IKARUS 601-es típusok, amelyekből 12 db-ot kapott a vállalat. Ebben az évben már 11,7 millió utast szállítottak és 2 millió km-t futottak a pécsi autóbuszok.



1. ábra: Pécs Megyei Jogú Város, Kartográfiai Vállalat Budapest, 1957¹⁰

Miután az 1956-os forradalom eseményeit nagyobb károk nélkül vészelte át a vállalat, 1957-től újabb autóbuszok érkeztek. Ebben az évben kezdődött meg a távolsági és helyközi közlekedést biztosító MÁVAUT-tal való munkamegosztás bevezetése. Három külső útvonal átadása mellett a Komlóról érkező autóbuszok

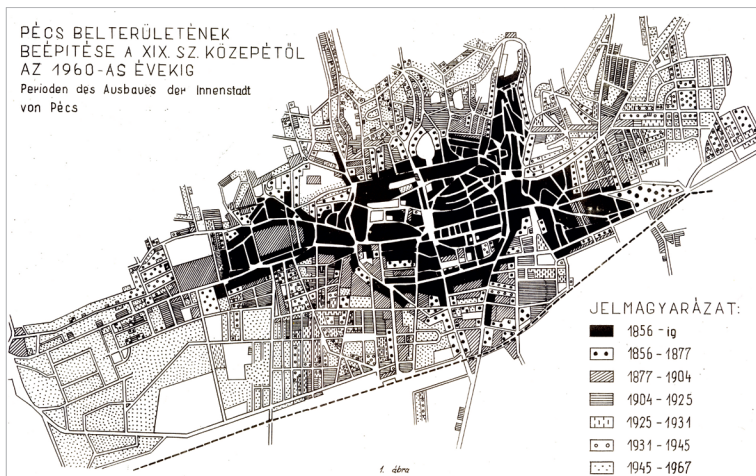
⁹ SZAKONYI–TEGZES 1979. 39.

¹⁰ Digitalizált alaptérkép: CSGYK HGY PA 1145. Szerkesztette: Szabó Tamás és Nagy Dávid.

segítették a Hősök teréről induló járatok tehermentesítését. Ekkor került kijelölésre a Bacsó Béla utcai telephely, amit a megnövekedett autóbuszpark tett szükségessé (1. ábra). A folyamatos forgalomnövekedés következtében 1959-ben már 20 millió főt meghaladó volt az utasforgalom.¹¹ Ráadásul a Széchenyi tér és a Főpályaudvar közötti vonal autóbuszjáratokkal történő kiváltásával, 1959-ben megkezdődött a villamosközlekedés felszámolása.

Új városrész születik, Pécs autóbusz-közlekedése az 1960-as években

Az 1950-es évek radikális ipar- és városfejlesztési politikája eredményeként Pécs lakossága 1960-ra 114 655 főre emelkedett, viszont területe jelentősen nőtt, aminek hatására a népsűrűség 792 fő/km²-re csökkent. Ennek oka a környező községek becsatolása és a természetes szaporodás mellett elsősorban a vándorlási nyereség volt. 1949 és 1960 között 6200 lakás épült Pécsen, számuk ezzel 32 500-ra emelkedett, ami 24%-os növekedést jelentett.¹²



2. ábra: Pécs belterületének beépítése a 19. sz. közepétől az 1960-as évekig¹³

A dinamikus fejlődésnek újabb lendületet adott az 1960-ban elfogadott, országos 15 éves lakásépítési program, amely Pécsen összekapcsolódott az uránbányászathoz kapcsolódó új városrész, Újmecsekfalja kiépítésével, mely a vasúttól északra fekvő, jelentős szabad területen, az egykori lőtér és repülőtérre való-

¹¹ SZAKONYI–TEGZES 1979. 43.

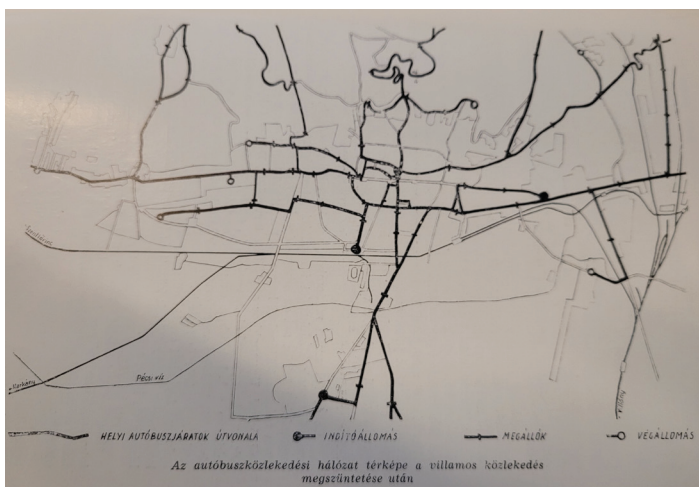
¹² KSH 1960. 137.

¹³ ERDŐSI 1968. 145. (térképmelléklet)

sult meg.¹⁴ Emellett a II. ötéves tervben Pécs esetében elsősorban a női munkaerőt igénylő könnyű- és élelmiszeripart preferálták. A település területét tovább növelte volna a városi és a megyei tanács által 1961-ben jóváhagyott újabb közigazgatási egyesítés, amely Cserkút, Kővágószőlős, Kővágótöttös és Bakonya csatlakozását indítványozta, de ezt a központi szervek elutasították. Az 1968-as gazdaságirányítási reformmal szorosan összekapcsolódott a település- és területfejlesztési politika újragondolása, Pécs megőrizte kiemelt nagyvárosi szerepkörét.¹⁵

A vázolt folyamatok, a népesség és a közigazgatási terület növekedése, a népsűrűség csökkenése és az olyan társadalmi változások, mint a nők foglalkoztatásának növekedése komoly kihívást eredményeztek a helyi közlekedés megszervezésében.

Ezekre reagálva 1960-ban megkezdődött a helyi tömegközlekedés átszervezése. A fő probléma a villamoshálózat és járműpark korszerűtlensége, az úthálózat nem megfelelő áteresztő képessége, a Belváros forgalomterhelése és mindenekelőtt a növekvő utazási igények egyre nehezebb kielégítése volt. Több javaslat is született, a VÁTERV (Városépítési Tervező Iroda) a Budapesten már kipróbált trolibusz-közlekedés kiépítését javasolta. A Közlekedéstudományi Egyesület a villamoshálózat korszerűsítését és kettősvágány kialakítását vetette fel. A tanács végül az UVATERV (Út- Vasúttervező Vállalat) által kidolgozott átalakítás mellett döntött, amelynek lényege a villamosvonalak felszámolása és autóbuszokkal történő kiváltása volt. Emellett a tervben szerepelt a Széchenyi téri forgalmi centrum terhelésének csökkentése is (3. ábra).



3. ábra: A pécsi autóbusz hálózat 1960-ban¹⁶

14 Trócsányi 2006. 12.

15 Hajdú 1996. 44.

16 Adonyi 1961. 187.

A vonalak egy részének végállomása átkerült a Kossuth térre, a gyárvárosi indítóállomás fejlesztésére pedig 22 új autóbusz beszerzését írták elő. Ez volt az első komoly lépés a helyi autóbusz-közlekedés decentralizálására.

1960. augusztus 31-én teljesen megszűnt a villamosközlekedés a városban. A legjelentősebb kelet-nyugati vonal kiváltása azonban nem volt zökkenőmentes. Miközben zajlott a villamossínek felszedése, leburkolása, a kelet-nyugati forgalom a korábban átadott 6-os főút és a mecsekaljai építkezések miatt egyre növekedett. A megfelelő számú autóbusz biztosítása az Ikarus-gyár késedelmes szállítása miatt nem valósult meg időben, így újra a távolsági autóbuszok beszerzését kérték a MÁVAUT-tól. Év végére sikerült 86 autóbuszra bővíteni a gépkocsiparkot, amelyek közül 37 db Ikarus 30-as és 49 db Ikarus 60-as típus volt. 1961-ben már 99 autóbusz 32,8 millió utast szállított 29 útvonalon, és megjelentek a kalauz nélküli perselyes járatok is.¹⁷

A következő években a forgalom folyamatos növekedése mellett a hálózat decentralizálásával igyekeztek csökkenteni a Belváros forgalomterhelését. Egyre több végállomásból indultak járatok, elkészült Újmecsekalján is az autóbusz-állomás. Az uránércbánya és a kapcsolódó munkahelyek utasforgalmának bonyolítása is egyre nagyobb kihívást jelentett. Ez a feladat többször gazdát cserélt, a helyi és távolsági buszközlekedés egymást váltva látta el, előrevetítve az együttműködés szükségességét. Problémaként jelentkezett az ekkorra már kizárólag Ikarusokból álló géppark gyors amortizációja, folyamatos karbantartási igénye, amit a nagyfokú igénybevétel eredményezett. Megjelentek az Ikarus 620-as és 55-ös típusok, sőt próbaüzemeltetésre a 180-as csuklósbusz prototípusa is Pécsen közlekedett a 27-es járat vonalán (egykori villamos-fővonalon).¹⁸

1962. január 1-én a megyei közlekedési vállalatok egyesülésével létrejött a 12-es Autóközlekedési Vállalat (AKÖV), ami 1964. április 1-jén egyesült a Pécsi Közlekedési Vállalattal (PKV). Az összevonástól az együttműködés erősítését és a hatékonyság növelését várták, illetve a jegyrendszer egységesítését és kettős megállóhelyek létesítését is lehetővé tette. Szintén előrelépés volt a forgalomirányítás összehangolása és az utastájékoztató fejlesztése, aminek a legfőbb eleme a menetrend kiadása volt.

IKARUS 30	1 db
IKARUS 31	16 db
IKARUS 556	1 db
IKARUS 60	7 db
IKARUS 66	9 db

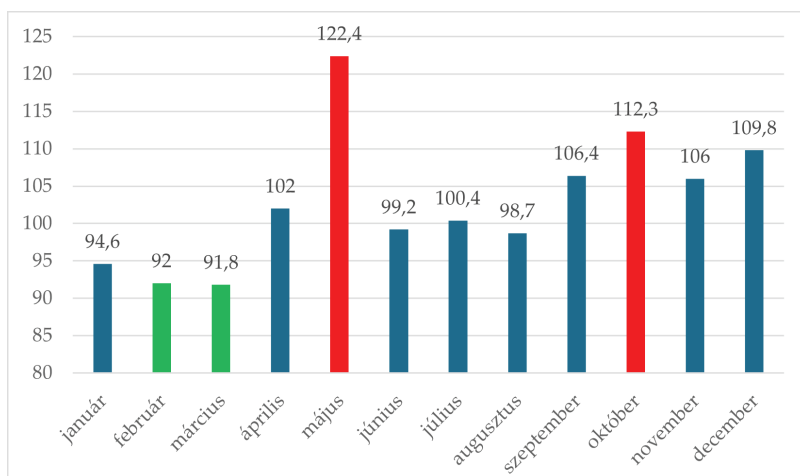
¹⁷ SZAKONYI–TEGZES 1979. 44.

¹⁸ SZAKONYI–TEGZES 1979. 45.

IKARUS 601	11 db
IKARUS 620	62 db
IKARUS 180	1 db
FAÜ cs.	4 db
Mikró	1 db
Összesen	113 db

3. táblázat: A pécsi helyi közlekedés gépkocsiparkja 1965-ben (12. AKÖV üzemeltetésében)

1965 szeptemberében a helyi autóbuszközlekedés futásteljesítménye elérte a 477 ezer km-t és közel 3,9 millió utas vette igénybe a szolgáltatást. Éves összehasonlításban az év első három hónapjában és nyáron kevesebb utas volt, míg a csúcsidezőszakok májusra és októberre estek.¹⁹



4. ábra: Az utasok megoszlása hónapok szerint az éves átlaghoz viszonyítva, 1965²⁰

Az 1965-ben, a Közlekedéstudományi Egyesület Munkabizottságának irányításával elvégzett utasszámlálás adatai szerint, amely egy adott napon az utasok 73,7%-ának megkérdezésével készült, az utasok 48,6%-a munkába, 8,6%-a iskolába, 7%-a bevásárolni, 35,8%-a egyéb célból szállt autóbuszra. Az utazás iránya szerint az utasok 33,5%-a a Belvárosba, 21%-a a nyugati városrészbe, 20,9%-a a keleti városrészbe, 15%-a az északi városrészbe, 9,6%-a pedig a déli városrészbe kívánt eljutni. Az utasok túlnyomó többsége kelet-nyugati irányban utazott, az észak-déli irányt csak a közlekedők negyede választotta.²¹

¹⁹ SZAKONYI et al. 1965. 62.

²⁰ SZAKONYI et al. 1965. 62.

²¹ SZAKONYI et al. 1965. 75.

Az 1967-es pécsi autóbusz-menetrend szerint 36 vonal üzemelt, amelyek a Kossuth térről (20 vonal), Újmecsekaljáról (9 vonal), a MÁVAUT állomásról (3 vonal) és a főpályaudvarról (4 vonal) indultak.²²

A város déli irányú terjeszkedése az 1970-es években, bővülő vonalhálózat a pécsi tömegközlekedésben

Pécs lakossága 1970-re elérte a 145 335 főt, amivel a negyedik legnépesebb város lett az országban. A közel 27%-os növekedés elsősorban a betelepülő új lakosoknak volt köszönhető. A lakások száma elérte a 44 608-at, ami 1960-hoz képest 12 ezres növekedést jelentett.²³ A város dinamikus növekedése az 1970-es években folytatódott, amely az 1969-ben elfogadott Országos Településhálózat-fejlesztési Keretterv (OTK) alapján egy erősen megyeszékhely-centrikus fejlesztési politikát jelentett.²⁴ Az évtized elejére a mecseki hegyláb felszín és a vasút közötti nagy kiterjedésű szabad területek beépültek, a nyugati és keleti irányba történő terjeszkedés a bányászati, katonai, vízbázisvédelmi és ipari területek elhelyezkedése miatt korlátozott volt. Ennek eredményeként épült meg a Lvov-Kertvárosnak elnevezett paneles lakótelep. Ennek sajátossága az volt, hogy nem valódi decentrumként jött létre, a lakófunkcióhoz képest minden más alárendelt szerepet játszott.²⁵ A Kertváros betelepítésével a vasútvonal elválasztó szerepe a város közlekedésének egyik alapproblémájává vált. Jóval kisebb mértékben, de megindult az északi városrész beépítése, a Mecsekoldalon villasorok és családi házas övezetek alakultak ki.²⁶ A Mecsekoldal lakosságának növekedésével bővíteni kellett az autóbusz-közlekedés kapacitását is, ám itt a terepviszonyok és az úthálózat áteresztő képessége kezdett gondokat okozni. A Belváros túlterheltsége, elsősorban a 6-os főút növekvő áthaladó forgalma új széles nyomvonal kialakítását tette szükségessé, amely az évtized egyik jelentős közlekedési beruházása volt.

Az 1973-as vonalhálózat (5. ábra) jóval kiterjedtebb, mint az 1960-as állapot (5. ábra), feltűnő a mecseki városrészek és a Pécshez csatolt települések integrálódása. A Belváros központi szerepe lecsökkent és Újmecsekalja, a Főpályaudvar és a Budai állomás lett a legjelentősebb indító- és végállomás. Ekkor még az új Kertváros építése zajlott, a Vásártér állomás szolgálta ki a közlekedőket. Ebben az időszakban a kelet-nyugati közlekedés jelentősége tovább nőtt. A belvárosi funkciók kitelepítésében sikerült eredményeket elérni, elsősorban a 6-os főút

²² CSGYK HGY PA 1832/1967. Autóbusz menetrend, 1967.

²³ KSH 1970. 40., 67.

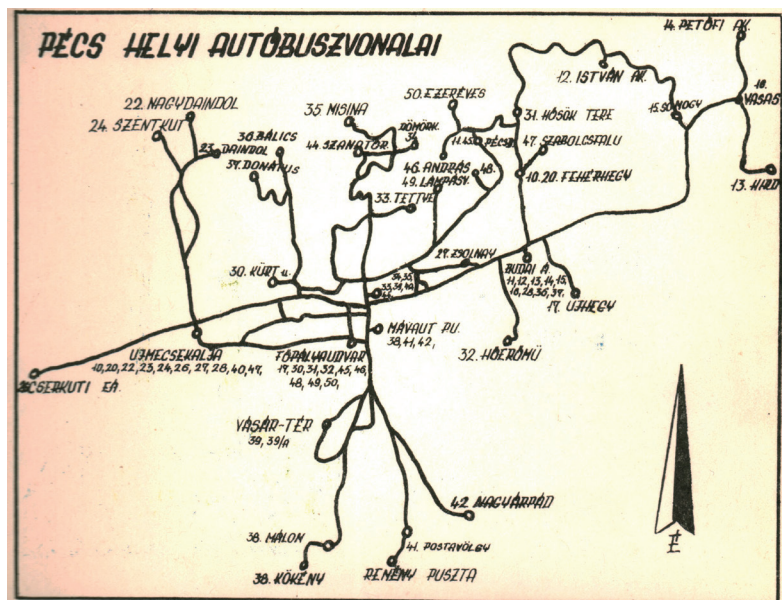
²⁴ HAJDÚ 1996. 46.

²⁵ TRÓCSÁNYI 2006. 12.

²⁶ CSALÁNOSI 1982. 103.

mentén, kisebb részben Újmecekalján épültek intézmények, kereskedelmi és közlekedési létesítmények. 1970-től az autóbusz-közlekedésért a Volán 12-es Vállalat felelt, továbbra is összevonva a helyi és távolsági személyszállítás feladatait.

Fontos megjegyezni, hogy a városi közlekedésben az évtized során folyamatosan nőtt a személygépkocsik száma. Országosan a gépjárművek száma az 1960-as 30 ezerrel 1970-re 240 ezerre nőtt, majd 1980-ra meghaladta az 1 milliót.²⁷ Pécsen 1976-ban 5969 személygépkocsi üzemelt, ami az 1972-es adathoz képest 167%-os növekedést jelentett, megelőzve ezzel Budapest és a vidéki városok ellátottságát is.²⁸ Egy 1977-ben végrehajtott lakossági kérdőíves felmérés alapján a pécsiek napi utazásaik 56,7%-át autóbusszal (napi 240 000 utas), 30,6%-át gyalogosan, 8%-át személygépkocsival, a fennmaradó 4,1%-ot egyéb módon tették meg.²⁹ Elmondható, hogy ekkorra már nem az autóbusz-ellátottság lett a fő probléma, hanem az utak túlterheltsége és a növekvő utazási igények kielégítése gazdaságilag fenntartható módon.



5. ábra: Autóbusz-menetrend Pécs város helyi járatairól, 1973³⁰

Az évtized végére részben kiépült Lvov-Kertváros és a Siklósi városrész, amivel az észak–déli közlekedés szerepe megnőtt. Ez a korábban is meglévő problémát,

²⁷ Romsics 1999. 447.

²⁸ Szabó 1979. 19.

²⁹ Hámoriné 1979. 7.

³⁰ CSGYK HGY PA 1832/1973. Autóbusz menetrend, 1973.

a vasút elválasztó szerepét felnagyította és a pécsi közlekedés egyik alapkérdésévé tette. Megjelent az a vélekedés, hogy a város déli irányú terjeszkedésének korlátot szab a tömegközlekedés kapacitása. Szükségessé vált a Siklósi úton egy felüljáró építése, amelynek elhúzódó munkálatai 1974-re is csak részben fejeződtek be. Jelentős gondot okozott a kelet–nyugati közlekedési tengely túlterheltsége, amely elsősorban a belvárosi szakaszon, csúcsidőben jelentkezett. Ezt fokozta a Kertvárosból a Siklósi úton beérkező forgalom, ami miatt a Kossuth téri állomás terhelhetősége kritikussá vált. A problémát a felüljárók és új utak építése, valamint a buszpályaudvarok áthelyezése csak részben tudta a későbbiekben orvosolni.

Az autóbusz-közlekedés fejlesztésének eredményeként értékelték ugyanakkor a buszpark korszerűsítését, a férőhelynövelés megvalósítását, a lépcsőzetes munkavégzés bevezetését, valamint a járművek vezénylésének számítógépes optimalizációját.³¹ A vonalhálózat – amelyen 45 viszonylaton 37 állandó járat közlekedett – hossza 1979-re elérte a 135 km-t. A viszonylatok hossza összesen 337,8 km volt, tehát egymással jelentős átfedést mutattak, átlagos hosszuk 7,66 km volt. A megállók száma összesen 195, távolságuk átlagosan 690 m volt (6. ábra).

Az 1970-es években átlagosan évi 3,5–4%-kal növekedett az utasforgalom, a szállított utasmennyiség pedig 80–85 millió fő/év körül alakult. Egy 1977-ben elvégzett utasforgalmi felmérés szerint az utasok negyede munkába indult, másik negyede tanulás, bevásárlás és egyéb célból utazott és természetesen minden második utas hazafelé igyekezett (4. táblázat).³²

Munkába	24,2%
Oktatás	7,3%
Vásárlás	7,8%
Ügyintézés	2,1%
Egészségügy	1,3%
Egyéb (szórakozás, sport)	9,9%
Haza	47,4%

4. táblázat: Az utazók utazási indok szerinti megoszlása, 1977³³

Az autóbusz-közlekedés térbeli jellemzőit jól szemlélteti a felmérés indulási és érkezési helyre vonatkozó kérdésponájának a kiértékelése. Ennek alapján a legtöbbször a reggeli csúcsidőszakban a keleti (33,2%) és a nyugati városrészből (31,6%) indultak, a fő céljuk pedig a Belvárosba (30,7%), illetve a keleti (28,7%) és a nyugati (26,1%) városrészbe való eljutás volt (5. táblázat).

31 LOVAS 1979. 2.

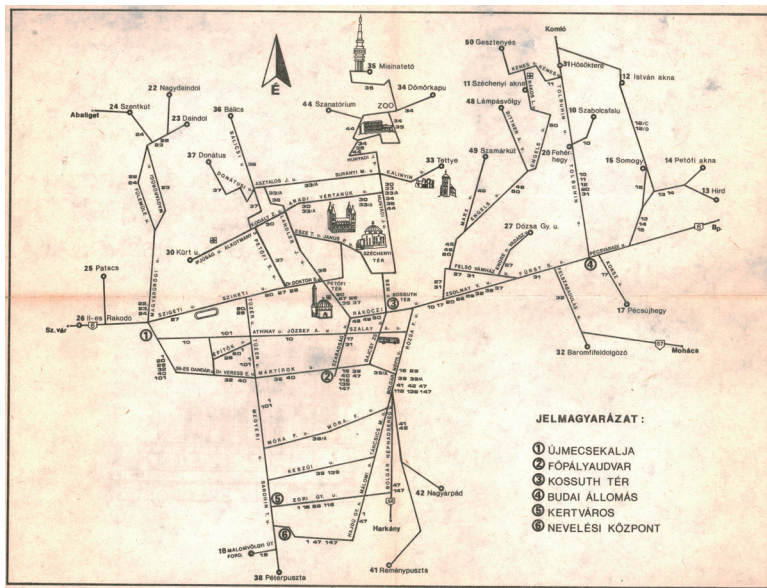
32 HÁMORINÉ 1979. 7.

33 HÁMORINÉ 1979. 7.

Az 1980-as évek: tetőzés és a városszerkezet megszilárdulása

Pécs lakossága 1980-ra 168 715 főre nőtt, majd az évtized közepén tetőzött és 1990-re 170 039 főre csökkent. A természetes fogyást a még mindig pozitív vándorlási különbözet tudta kompenzálni. A lakásállomány ezen időszak alatt lassuló bővülést mutatott, 1980-ban 52 845 lakás volt a városban, ami 1990-re 60 624-re módosult, de a jelentős állami lakásépítések korszaka lezárult.³⁶ Az államszocializmus időszakában töretlenül folytatott koncentrációs településfejlesztési politika és a gazdaság területi szerkezete 1985-től megkérdőjeleződött, a város gazdasági szerkezetváltásának szükségessége egyre egyértelműbbé vált.³⁷

Ugyanakkor az 1980-as években tovább folytatódott a motorizáció bővülése, 1990-re a személygépkocsik száma országosan megduplázódott és elérte a 2 milliót.³⁸ A lakásépítések folytatódtak a Siklósi városrészben, Mecsek-Nyugaton és Kertváros déli részén. Egyre inkább kezdett beépülni a Mecsekoldal is. Jelentős infrastrukturális beruházásként 1981-ben elkészült a Tüzér utcai felüljáró, amely nagyban hozzájárult Kertváros forgalmának elvezetéséhez. Ez eredményezte az autóbusz-vonalhálózat legjelentősebb módosulását is (7. ábra).



7. ábra: Menetrendi tájékoztató Pécs város helyi és helyközi járatairól, 1985³⁹

36 KSH 1990. 6., 62.

37 HAJDÚ 1996. 47.

38 ROMSICS 1999. 447.

39 CSGYK HGY PA 2272. Menetrendi tájékoztató, 1985.

Itt említem meg a trolibusz-közlekedés kialakítására vonatkozó terveket, amely a villamosközlekedés megszüntetése óta többször felmerült, de ebben az időszakban került látszólag elérhető közelségbe. Az 1979-es közlekedésfejlesztési tervben az autóbusz-üzemág mellett a trolibusz-üzemág bevezetésével is számoltak. A trolibusz-közlekedést a forgalmas és gyakori járatok (2–10 perc közötti gyakoriság) esetében javasolta a tervezet. A trolibusz-közlekedés bevezetése csak állami támogatással valósulhatott volna meg, ennek költsége előreláthatóan 548,4 millió Ft lett volna (szemben az autóbusz-üzemág 334,3 millió Ft-os költségigényével). Az üzemeltetési költség 173,6 millió Ft (15 évre vonatkozóan 1995-ös árszinten) lett volna, szemben az autóbusz-hálózat 224,8 millió Ft-os üzemeltetési költségével.⁴⁰ A megtérülési idő ezek alapján 4,2 év, de az elérhető számítások felületesek, részletes alátámasztó dokumentáció nem került még publikálásra. A szándék komolyságát mutatta egyes utak szélességének és a közvilágítást biztosító oszlopok helyének tudatos megválasztása (pl. Aradi vértanúk útja), de mágnak a Tüzér utcai feljárónak nagy teherbírására építése is.



8. ábra: A tervezett trolibusz hálózat főbb elemei, 1979⁴¹

Végül a megyei és a városi tanács az autóbusz-közlekedés fejlesztése mellett döntött, a kisebb költséggel és gyorsabban megvalósítható beruházást választva. 1985-re hat helyi autóbusz-állomás működött a városban. A legtöbb vonal az Újmecekalja (16) és a Nevelési Központ (11) állomásokról indult, de jelentős maradt a Főpályaudvar (9) és a Budai Állomás (10) is, viszont csökkent

⁴⁰ CSGYK HGY PD 2362. Pécs közforgalmú közlekedési hálózatának fejlesztése, 1979. 10.

⁴¹ CSGYK HGY PD 2362. Pécs közforgalmú közlekedési hálózatának fejlesztése, 1979.

a terhelése a Kossuth tér (7) és a Kertváros (3) állomásoknak. Ekkor összesen 55 autóbusz-útvonal üzemelt. A társaságot 1985-től Pannon Volánnak nevezték. Pécs tömegközlekedését 1993. június 1-től a Pécsi Tömegközlekedési Rt.-be szervezték.⁴² Területileg vizsgálva egyértelműen a Déli városrész tömegközlekedése fejlődött, a Tüzér utcai felüljáróval pedig javult az úthálózati kapcsolat a Nyugati városrészrel. Az évtized közepén tetőzött a helyi autóbusz-közlekedés kapacitása és forgalma, ekkor közel 180 autóbusz közlekedett, az utasszám pedig minden korábbi mértéket meghaladt. A közutak forgalmi terhelése kritikus mértéket öltött, elsősorban a Belvárosban csúcsidőben rendszeresek a dugók. A légszennyezettség is jelentős problémává vált, bár ezért elsősorban nem a tömegközlekedés volt felelős. A gondokat a város gazdaságának gyors hanyatlása és a népesség csökkenése enyhítette, de számos akkor meglévő nehézség a városszerkezetre vezethető vissza és máig kísért. Ezek közül kiemelhető a vasút elválasztó szerepe, amelyet a felüljárók és vasúti átkelők nem tudnak megfelelően feloldani. A városszerkezethől adódik a kelet-nyugati közlekedés kiemelt szerepe. Napjainkra az autópálya és az elkerülő utak a regionális átmenő forgalomtól a várost nagyrészt mentesítették, de a belső városrészekben és kiemelten a Belváros északi és déli peremén továbbra is zsúfoltak a fő kelet-nyugati közlekedési folyosók. Szintén nem oldódott meg, sőt a növekvő beépítettség miatt csak fokozódott a Mecsekoldal közlekedésének problémája. Az utak szűk keresztmetszete számos helyen nem teszi lehetővé a kétsávos utak kialakítását és megnehezíti a tömegközlekedés megszervezését.

Összefoglalás

Pécs város közlekedése természetes módon igazodott a városszerkezethez, a viszonylatok kialakulását a lakóterületek és munkahelyek elhelyezkedése alapvetően határozta meg. Az autóbusz-közlekedés nagy előnye volt, hogy gyorsan és költséghatékonyan tudott alkalmazkodni a változó és növekvő igényekhez. A fejlődést elsősorban az állam centralizációs törekvései eredményezték, ami helyi szinten a lakásépítés és a népességnövekedés számain követhetők nyomon. A kötött pályás közlekedés fejlesztésének magas beruházási igénye miatt nem tudott fennmaradni a villamos-, és kialakulni a troliközlekedés a városban. Az 1950-es és 1960-as évek pécsi tömegközlekedésének fő problémája a gépjárműpark bővítése és üzemben tartása volt. Az 1970-es és 1980-as évekre már a közúthálózat áteresztő képessége, a közúti forgalom gyors növekedése jelentette a fő problémát. Ezeket a jelentős infrastrukturális beruházások és a forgalom-

⁴² ROSZPRIM 1998. 55.

szervezés megújítása ellenére sem sikerült megoldani. 1990-re kialakultak a városszerkezet fő elemei és az ehhez illeszkedő tömegközlekedés infrastruktúrája. A társadalmi és gazdasági változások új kihívásokat hoztak a város közlekedésében is, de a városszerkezetből adódó problémák (vasút elválasztó szerepe, kelet-nyugati közlekedési folyosók kapacitása, Mecsekoldal megközelíthetősége) továbbra is kihívást jelentenek a közlekedés és ezen belül a helyi tömegközlekedés megszervezésében.

Források

Csorba Győző Könyvtár Helyismereti Gyűjtemény (CSGYK HGY)

- PA 1145 *Pécs térképe utcajegyzékkel.* [Pécs megyei jogú város]: [Pécs belső területe] (1957). Pécs, 1960.
- PA 1832/1967 *Autóbusz menetrend Pécs város helyi járatairól: érvényes 1967. január 1-től.* [Pécs], [1966].
- PA 1832/1973 *Autóbusz menetrend Pécs város helyi járatairól: érvényes 1973. október hó 28-tól.* [Pécs], [1973].
- PA 1832/1979 *Autóbusz menetrend Pécs város helyi járatairól: érvényes 1979. szeptember 2-től.* [Pécs], [1979].
- PA 2272 *Menetrendi tájékoztató Pécs város helyi és helyközi járatairól: érvényes 1985. szeptember 2-től.* [Pécs], [1985].
- PD 2362 *Pécs közforgalmú közlekedési hálózatának fejlesztése. Összeáll.: UVATERV. [Budapest], 1979., térkép melléklettel*

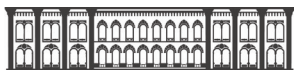
Népszámlálások – Központi Statisztikai Hivatal (KSH)

- KSH 1949 *1949. évi népszámlálás 1. Előzetes adatok.* Budapest, 1949.
- KSH 1960 *1960. évi népszámlálás 5. Demográfiai adatok.* Budapest, 1962.
- KSH 1970 *1970. évi népszámlálás 9. Baranya megye és Pécs adatai II.* Budapest, 1972.
- KSH 1990 *1990. évi népszámlálás 4. Baranya megye adatai.* Budapest, 1992.

Irodalom

- ADONYI 1961 ADONYI Károly: A helyi és távolsági autóbuszközlekedés kérdései. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései.* Pécs, 1961. 186–190.
- CSALÁNOSI 1982 CSALÁNOSI Sándor: *Pécs funkcionális településmorfológiai sajátosságainak fejlődése és jelenlegi képe.* Pécs, 1982.

- hr/>
- ERDŐSI 1968 ERDŐSI Ferenc: *A pécsi városszerkezet fejlődése és a városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában*. Pécs, 1968.
- HAJDÚ 1996 HAJDÚ Zoltán: Pécs az országos település- és településhálózat-fejlesztési politikában (1949–1989). In: VONYÓ József (szerk.): *Tanulmányok Pécs történetéből* 2–3. Pécs, 1996. 37–52.
- HÁMORINÉ 1979 HÁMORINÉ MÁGORI Judit: Pécs tömegközlekedésének távlati fejlesztése. *Pécsi Műszaki Szemle*, 24. (1979):3. 5–11.
- LOVAS 1979 LOVAS Attila: A közforgalmi közlekedési hálózat felülvizsgálatának szükségessége Pécsen. *Pécsi Műszaki Szemle*, 24. (1979):3. 2–3.
- ROMSICS 1999 ROMSICS Ignác: *Magyarország története a XX. században*. Budapest, 1999.
- ROSZPRIM 1998 ROSZPRIM Nándor (szerk.): *Fél évszázad: A Pannon Volán Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság múltja és jelene*. Pécs, 1998.
- SZABÓ 1979 SZABÓ Éva: Pécs város tömegközlekedési igényprognózisa 1985-ig. *Pécsi Műszaki Szemle*, 24. (1979):3. 18–22.
- SZAKONYI–
TEGZES 1979 SZAKONYI Lajos–TEGZES Béla: *Pécs helyi közlekedésének fejlődése (villamos, autóbuszjáratok alakulása, kifejlődése 1913-tól napjainkig)*. Kézirat. Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Könyvtára, [1979]. K79.
- SZAKONYI et al. 1965 SZAKONYI Lajos et al.: *Pécs tömegközlekedése (munkabizottsági zárójelentés)*. Közlekedéstudományi Egyesület Pécsi Szervezetének Munkabizottsága, 1965.
- TRÓCSÁNYI 2006 TRÓCSÁNYI András: Pécs városszerkezetének változása, a kulturális főváros projekt térformáló hatásai. In: KERTÉSZ Ádám–DÖVÉNYI Zoltán–KOC SIS Károly (szerk.): *III. Magyar Földrajzi Konferencia. Absztrakt kötet*. Budapest, 2006. 12.



Udvardi Péter*

SZEMELVÉNYEK BARANYA MEGYE AUTÓBUSZ- KÖZLEKEDÉSÉNEK TÖRTÉNETÉBŐL (1962–1990)



Abstract

Selected episodes from the history of bus transport in Baranya County (1962–1990)

After 1945, Baranya County, especially the city of Pécs, focused on the development of local road transport networks as a foundation for industrial, commercial and social advancement. The development of transport not only supported the mobility of the population but also connected the city to nearby villages and contributed to strengthening the regional role and economic growth of Pécs. The aim of this study is to present the improvement of road transport in Baranya County between 1960 and 1990 with a particular focus on the technical, social and economic impacts. The article examines the organizational forms of public road transport, the infrastructure enhancement and the local public transport in the towns of Baranya and Pécs. It also addresses international transport, taxi services and certain aspects of contract worker transportation, while exploring the social environment represented by the so-called ‘Volán family’ with particular regard to its socio-historical aspects.

Keywords: bus transport, transport network, county transport company, Baranya, Pécs

Baranya megye és különösen Pécs városa 1945 után elsősorban a helyi közúti közlekedési hálózatok fejlesztésére támaszkodott, hogy biztosítsa az ipari, kereskedelmi és társadalmi fejlődést. A közlekedés fejlődése nemcsak a lakosság mobilitását szolgálta, hanem összekapcsolta a várost a környező falvakkal és lehetővé tette Pécs regionális szerepének megerősítését. Tanulmányomban a baranyai közúti tömegközlekedés egy-egy fejezetének bemutatására vállalkozom a 1960-as évektől a rendszerváltozásig.

* Közlekedésmérnök, egyetemi oktató, PTE BTK Interdiszciplináris Doktori Iskola.

A megyei közúti közforgalmú közlekedés szervezeti formái

1962. január 1-je a megyei közúti közforgalmú közlekedés életében fordulópontot jelentett, elsősorban azért, mert lezárult a „hőskor”. Az egykori dolgozói visszaemlékezések szerint az 1950-es években tömegközlekedés szervezése és lebonyolítása küzdelmes, de ugyanakkor bizalommal teli, a közjó érdekében végzett munka történeti emlékévé vált. A sokszor lehetetlen körülmények és a félkatonai jellegű irányítás mellett e korszak a kreativitásra, a lojalításra és arra a közös akaratra épített, amit az ország újjáépítése jelentett. A második világháborút követően a jogelőd vállalatok életében a rövid demokratikus évek, majd a Rákosi-korszak, végül a forradalmat követő vegzatúra olyan nyomot hagyott, ami kitörölhetetlenül alakította a megyei közlekedési vállalat történetét.

A MÁVAUT (Magyar Államvasutak Autóközlekedési Vállalata), majd az AKIG (Autóközlekedési Igazgatóság) működésének időszakában, a hol túlközpontosított, hol szétaggolt közlekedési vállalatok irányítási problémákkal küzdöttek. Megnőtt a szakképzettség iránti igény, változott a technika és a szállítási teljesítmények is dinamikusan növekedtek. A munkásigazgatók, a munkásokból kialakult, politikailag lojális vezetői réteg már nem tudta hatékonyan kezelni a fejlődéssel járó problémákat. Megjelent a munkaerőhiány. A bányák, a nagy ipari üzemek kapacitásnövekedése elszívta a megyében korlátozottan rendelkezésre álló munkaerőt.

Már az 1960-as évek elején felvetődött, hogy gyorsabb reagálásra és hatékonyabb munkaszervezésre van szükség. 1961-ben a 26-os számú pécsi AKÖV (Autóközlekedési Vállalat), a 21-es számú pécsi TEFU (Teherfuvarozási Vállalat) és a 24-es számú komlói TEFU összevonásából először megalakult a 21. sz. Autóközlekedési Vállalat, majd a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium határozata nyomán 1962. január 1-jétől létrejött a 12-es számú Autóközlekedési Vállalat. A cég szervezeti történetének következő jelentős állomása volt, hogy 1964. április 1-jétől az AKÖV egyesült a Pécsi Közlekedési Vállalattal.

A pécsi villamosközlekedés megszűnésének történetét több tanulmány feldolgozta már¹, az azonban kevésbé ismert, hogy 1960-ban a villamosok mellett a Pécsi Közlekedési Vállalat autóbuszai is hasonlóan rossz állapotúak voltak. A javításban lévő autóbuszok magas aránya miatt folyamatosak lettek a járatkimaradások, állandósult a zsúfoltság. Mindenki számára egyértelmű lett, hogy a villamosok kapacitását a helyi közlekedési vállalat önerőből nem tudja autóbusszokkal pótolni. Bár a helyi tanács többször jelezte a problémát a minisztériumnak, új autóbuszok beszerzésére nem volt lehetőség. A felmerült nehézségeket az

¹ Lásd például: FAZEKAS 2000; TÓTH 2005.

akkor már megerősödött 12-es AKÖV-nek kellett megoldania. A két közlekedési vállalat integrációját követően a megyei cég Pécs helyi közlekedésének közel 30 évig a gazdája lett. Nagyarányú autóbusz-felújítási program kezdődött, a város utcáin megjelentek az első csuklós autóbuszok. Közlekedéstörténeti kuriózum, hogy az ország egyetlen saját gyártású emeletes busza 1968 decemberében a MÁVAUT Béke téri főműhelyéből indult útjára, ahol két Ikarus 556-os összeépítésével alkották meg a szakemberek. A budapesti tesztüzemet követően az emeletes busz 1969 és 1976 között Pécsen üzemelt.² A kísérleti járművet elsősorban a férőhely-kapacitás bővítése miatt tervezték, azonban a menetdinamikai és netteljesítményi hiányosságokkal küzdő prototípus nem került sorozatgyártásra.



1. kép: Emeletes busz a pécsi 12-es AKÖV irodaépülete előtt³

Az akkor már nagyvállalatnak számító 12-es AKÖV 1970. szeptember 1-jén újabb átszervezésen esett át, ez azonban lényegi változást leginkább az országos irányításban hozott, megkezdődött a Volán Tröszt-korszak. Az új néven működő Volán 12-es számú Vállalat továbbra is országosan irányított kontroll alatt állt, de a korábbiakhoz képest már lényegesen nagyobb mozgástérrel rendelkezett.

A Vállalat szervezeti fejlődésének újabb mérföldköve 1985. december 1-je volt, amikor immár az ellátási és földrajzi lehatárolást tükröző Pannon Volán

² TÓKE Péter: Pécs kapja az első emeletes buszt. *Dunántúli Napló*, 1968. október 11. 3.

³ Fotó: *Autónavigátor*, <https://www.autonavigator.hu/cikkek/nosztagiautazas/> – Letöltés ideje: 2025. október 3.

nevet vette fel. A saját név, a saját identitás az ezredfordulót követően is elkísérte a vállalatot, előbb Pannon Volán Rt., majd Pannon Volán Zrt. néven.

Az 1980-as évek második felében az ország nehéz gazdasági helyzete kikényszerítette a további decentralizációt, és hatékonyabb működést várt el a vállalatoktól. Ennek jegyében folytatódhatott az önálló gazdálkodás, a piaci alapon működő vállalkozási szegmens fejlesztése. Ez elősorban az áru fuvarozási, a nemzetközi és különjáratú, valamint a szerződéses járatokat üzemeltető tevékenységben öltött testet. A közforgalmú személyszállítás továbbra is veszteséget termelt, azonban a korlátozott piacon szabadon végzett fuvarozási tevékenységek részben enyhítették a deficitet. A „tröszt korszaknak” ugyan vége lett, de a járműbeszerzés, vagy a nagyberuházások indítása továbbra is a minisztérium, vagy a Volán Vállalatok Központjának engedélye és felügyelete mellett történt. Az állami dotáció nélkül a több mint 4 000 főt foglalkoztató vállalat nem lett volna működőképes, de egyfelől ez a tervgazdasági rendszerben nem piaci alapon működött, másfelől a menetrendszerinti helyi és helyközi személyszállítás a világon sehol nem termelt számottevő nyereséget.

A korlátozott, de a korábbiakhoz képest mégis jelentős önállóság számos új műszaki, infrastrukturális és forgalomszervezési újítást hozott. Az országos átlaghoz képest kifejezetten korán megjelent a számítógépes adatfeldolgozás, új autóbusz-állomások létesültek, korszerűsödött az utastájékoztató, beszerezték a svéd Almex-típusú jegykiadó gépeket és nagyszámban megjelent a flottában a korszerű IKARUS 200-as járműcsalád.⁴ Kertváros építése nagy erővel zajlott, bevezetésre került az ötnapos munkahét, ami jelentősen átalakította menetrendet. A dinamikus utasszámbővülés az 1980-as évek közepére elérte a csúcst, ekkor a Pannon Volán évente 191 millió utast szállított.⁵

Az áruszállítási tevékenység az 1980-as évek végéig lendületesen növekedett. A kezdeti kofa-szállítástól⁶ a darabáru-fuvarozási tevékenység ellátásán át, egészen a nemzetközi fuvarozásig vezetett az út. A TEFU üzemegységek kiszolgálták a megye ipari nagyvállalatait, a bányákat, a készáru üzemeket, az építőipart és a mezőgazdasági szállítási igényeket. A jól kipróbált és üzembiztos, de a korban már elavult Csepeleket hamarosan felváltották a Kamazok, a Tátrák, a ZIL-ek, majd később a Mercedesek.

A szocializmus éveit a fejlődés ugyan látványos volt, de az anyag-, jármű- és szakemberhiány évtizedeken át jellemző maradt.

⁴ ALBERT 2024. 68.

⁵ ROSZPRIM 1998. 21.

⁶ A kofa-szállítás a szakmai szóhasználatban a falusi kistermelők és terményeik városi piacra szállítását jelenti.

Infrastrukturális fejlesztések

1975-ben Pécssett átadásra került a Siklósi úti felüljáró, mai nevén az Árpád híd, amely áthidalta a dinamikusán fejlődő déli városrész és a belváros tagoltságát. 1982-ben átadták a város új, 30 állásos autóbusz-állomását is. Az építészeti nívódíjas terveket Nyíri Mária (UVATERV) készítette és a Baranya Megyei Építőipari Vállalat (BÉV) kivitelezte. A távolsági buszállomás végleges helyének kijelölése az 1950-es évektől kezdődően folyamatosan napirenden volt. Korábban a Széchenyi téren, a Hal téren, a Kossuth téren, majd ideiglenesen a Bacsó Béla utcában létesített állomások alkalmatlanok voltak az utazóközönség kiszolgálására. A történelmi belváros központjában az infrastrukturális feltételek és a terület nagyság nem volt adott egy, napi 28 000 utas fogadására alkalmas autóbusz-állomás kialakítására.



2. kép: Az 1982-ben átadott pécsi autóbusz-állomás⁷

A helyszín kiválasztásában a vállalat és a tanács vezetői várostervező szakemberek segítségével jutottak egyezségekre. Már az 1970-es évek elején rendelkezésre álltak azok a tervek, amik a Rákóczi úttól délre eső, a vasútig tartó terület teljes rehabilitációját, újjáépítését tartalmazták. A korszerű autóbusz-állomás mellett a városrész-rehabilitációba jól illeszkedtek olyan ikonikus pécsi épületek, mint

⁷ Fotó: Fortepan / UVATERV (270661).

a Vásárcsarnok, a Domus Áruház, a „Pizsama-házak”, új óvoda, iskola, az Ifjúsági Ház, valamint a különféle kereskedelmi és szolgáltató létesítmények. A helyszínválasztás és az állomás kiállta az idők próbáját, bár fényében megkopott, de az épület és annak környéke ma is meghatározza a városképet. Az autóbusz-állomás a korszak csúcstechnikájával létesült. A 24 induló és 6 érkező kocsiallás hangos utastájékoztatással, elektronikus járatindítási berendezéssel, ipari kamerákkal, televíziókkal felszerelt digitális (kúszó menetrendes) utastájékoztatással ellátott váróteremmel rendelkezett.

A korszak végére a megye városainak összes autóbusz-állomása megépült vagy korszerűsödött. Sok esetben kényszermegoldásokat alkalmaztak, nem volt teljes körű a felújítás vagy az újjáépítés. Az építési folyamat végére az ezredfordulóig jutottak el, de akkorra már az 1960-as, 1970-es és 1980-as években épült infrastruktúra erősen amortizálódott és a komlói autóbusz-állomást kivéve napjainkig nem épült újra.

1978-ban bevezették a járműazonosító rendszert, majd 1979. augusztus 20-án átadták az Egységes Irányítási Rendszert, az EIR-t. A fejlesztés a mai flottakövető és forgalomirányító rendszerek elődje volt. Kezdetben 373 autóbuszba adóberendezést, a telephelyen és az autóbusz-állomáson pedig adóvevő készülékeket telepítettek. A rendszer segítségével valós idejű képet kaptak az autóbuszok hollétéről, a műszaki javítási-karbantartási folyamatban pedig a jármű éppen betöltött aktuális pozíciójáról. A diszpécserközpont irányításával mind a műszaki, mind a forgalmi utak lerövidíthetőek voltak, az adatokat számítógépközpontban dolgozták fel. A járműkihasználtság javult, ez pedig a társaságnak gazdasági előnyöket jelentett. A rendszer kezdetben olyannyira kuriózum volt, hogy szovjet, angol és japán szakemberek is tanulmányozták. Bár a gyorsan amortizálódó eszközök, a magas fenntartási költségek és a dolgozók ellenérdekeltsége miatt⁸ az EIR sajnos hosszútávon megbukott, az 1970-es évek ezen ipari innovációja a magyar közlekedéstörténet jelentős fejezete.

Az autóbusz-közlekedés a pécsi villamosvasút megszűnését követően (1960. augusztus 31.) tehát rohamosan fejlődött. Az autóbuszok rugalmasabb közlekedési megoldást kínáltak, különösen a domborzatilag tagolt Pécsen és az aprófalvas, zsáktelepülésekkel átszótt Baranya megyében. A buszhálózat gyorsan bővült, lefedte a város belső részeit, valamint a külvárosokat is. Az 1960-as években a buszflotta folyamatosan modernizálódott. A korszerűbb Ikarus típusú buszok beszerzése lehetővé tette a nagyobb férőhely-kapacitást és alacsonyabb üzemeltetési költségeket jelentett. Ez hozzájárult a közlekedés hatékonyságának növe-

⁸ Mivel az EIR révén az autóbusz pozíciója a műszaki telepen és az autóbusz-állomáson is látható és visszakéreshető volt, a gépkocsivezetők és szerelők munkája is pontosabban követhetővé és ellenőrizhetővé vált, ami kevesebb lehetőséget hagyott a munkaidő szabadabb kihasználására.

léséhez, a városi, valamint a helyközi közlekedés színvonalának emeléséhez. Az autóbuszok száma 1960-ban 325-re, 1966-ban 347-re emelkedett. A cég igazi nagyvállalat lett. 1960-ban 3 315, 1978-ban már 4 440 főt foglalkoztatott. A teherautók száma 1960-ban 437, 1966-ban 646 db volt.⁹ A teljesítmények is dinamikusán nőttek. A cég autóbuszai 1981-ben 173 millió, 1985-ben 191 millió, 1990-ben 176 millió utast szállítottak.¹⁰

A Baranya megyei városok helyi tömegközlekedése

A népesség koncentrációjával – amely az ipar dinamikus fejlődésének következménye volt – a dolgozók életkörülményei, helyváltoztatási igényei gyökeresen megváltoztak. Az urbanizációs folyamat eredményeként megnövekedett a helyi közlekedés, ezen belül a tömegközlekedés jelentősége. Az erős ütemű iparosodás Baranya megyében is gyorsította a városiasodás folyamatát. Ebben a korszakban a megyének a megyeszékhelyen kívül még három városa volt.

Komló kiemelt szocialista bányaváros státuszt élvezett, lakosainak száma 1973-ban elérte a 28 200 főt.¹¹ A városban a helyi közlekedés az első új lakótelepek megépülésével egyidejűleg indult meg. Kezdetben csak két helyi viszonylat közlekedett: a Kökönyös–Gesztenyés és a Templom-tér–Mecsekjányosi között. A járat-sűrűség 60 perces volt. 1973-ra a viszonylatok száma 17-re emelkedett, évről-évre nőtt az utazási igény és ennek megfelelően a járatokat is sűríteni kellett. Az utazási igények növekedését bizonyítja, hogy 1968-ban a Komlón az egy napra eső utasszám 17 600 volt. Ez az utasszám 1972-ben már 20 400-ra nőtt annak ellenére, hogy a lakosság csak minimális mértékben emelkedett. 1968 és 1972 között a lakosság száma 1,4%-kal, ugyanakkor az egy napra eső utasszám 15,9%-kal növekedett.¹² A helyi forgalmat 22 szülő autóbusz látta el. A csúcsidőszakokban jelentős mértékben segítették a helyi utasszállítást a távolsági autóbuszok, főleg az Autóbuszállomás–Béta-akna, Kökönyös–Béta-akna és Kenderföld–Béta-akna viszonylatokban.

Mohács fejlett fafeldolgozó és szövőiparral rendelkező középváros volt, lakosainak száma 1973-ban 19 600 fő.¹³ A városban az 1950-es évek végén indult meg az első helyi járat a Béke Szálló és a Vízmű között. Kezdetben a munkahelyi forgalom lebonyolítására összpontosítottak. A megnövekedett utazási igényeknek megfelelően 1973-ban a már működő viszonylat útvonala és járatsűrűsége lényegesen megváltozott. A járatok három útvonalon közlekedtek. A leghosszabb

⁹ ROSZPRIM 1998. 19.

¹⁰ ROSZPRIM 1998. 19.

¹¹ LAKI 1973. 394.

¹² LAKI 1973. 394.

¹³ LAKI 1973. 393.

városi útvonal a vasútállomás és az Újváros érintésével 9,5 km hosszú, Újváros érintésének kihagyásával 7,2 km volt. Egy járatpár pedig kizárólag a Rákóczi út és Újváros között 2,3 km-en közlekedett. Újváros és a Rákóczi út között az utazási igényeket túlnyomórészt a Pécs és Mohács között közlekedő távolsági járatok szolgálták ki. Mohács helyi közlekedését egy szülő autóbusz látta el. A távolsági autóbusz-forgalom helyi jellegű utasszállítási teljesítménye Mohácson is jelentős volt.

Szigetvár fejlődő, nagy történelmi múlttal rendelkező város, konzervgyára, cipőgyára már akkor jelentős ipari volument képviselt. A várost 1973-ban 10 400 fő lakta,¹⁴ helyi utazási igényeit a Volán távolsági autóbuszokkal elégítette ki. Önálló helyi közlekedéssel nem rendelkezett.

Pécs helyi tömegközlekedése

Pécs Megyei Jogú Város Baranya megye, valamint a Dél-Dunántúl ipari, közlekedési, kereskedelmi, egészségügyi és kulturális centruma volt. Jelentősége főként művelődésügyi, egészségügyi és kulturális ellátottság tekintetében nőtt túl a megye határán, intézményeit szinte az egész Dunántúlról felkeresték.

Az ország öt kiemelt nagyvárosa közül az 1960-as, 1970-es években Pécs fejlődött a legdinamikusabban: a lakosságszám 27%-kal emelkedett.¹⁵ Dinamikusan fejlődő oktatási központ lett, középiskolásainak száma mintegy 10 000-re volt tehető, de az egyetemien és főiskoláin is több mint 3 500 fő tanult.¹⁶ Zenei és színházi élete is jelentős volt, így például a Pécsi Balett és a Bóbita bábegyüttes szinte egész Európában ismert lett. Ezzel az igen gyors fejlődéssel a városi közlekedés csak részben tudott lépést tartani. A legnagyobb akadályt nem a közlekedési eszközök elégtelen száma jelentette – jöllehet, ezen a téren is elég szerény volt a fejlődés –, hanem a városi úthálózat fejlesztésének lassúsága.

A 12-es AKÖV 1964. április 1-től bonyolította le Pécs város helyi tömegközlekedését. A helyi közlekedés átvételét főleg az indokolta, hogy így a távolsági járatok autóbuszai segíthettek a helyi csúcsforgalomban, valamint az együttes kocsipark nagyobb tartalékállomány kialakítását tette lehetővé. Ez a menetrend-szerűség, a megbízhatóság fokozását jelentette. A Pécsi Közlekedési Vállalat beolvasásakor az AKÖV 109 autóbust vett át, amelyek műszaki állapotát jól jellemezte, hogy csak napi 45–50 jármű volt üzemképes, szemben a menetrend által megkövetelt 75 autóbusszal. Egy év alatt 40 autóbusz cseréje történt meg az átvett állományból, így a gépkocsipark javuló műszaki állapota lehetővé tette a menetrend megtartását. Pécs város helyi közlekedésének fejlesztéséhez nagy lendületet adott a Volán Tröszt csuklósítási programja (sic!), amelynek keretében például 1968-ban 10 csuklós autóbusz állt forgalomba.

¹⁴ LAKI 1973. 393.

¹⁵ LAKI 1973. 393.

¹⁶ LAKI 1973. 393.



3. kép: Ikarus 55 típusú autóbuszok a Széchenyi téren (1963)¹⁷

Az 1970-es években felmerült a pécsi trolibuszhálózat kiépítésének gondolata is, amely a buszokhoz képest környezetbarátabb megoldást nyújtott volna. Bár komoly tanulmányok készültek, végül a terv gazdasági okok miatt nem valósult meg. A troli bevezetése túl drágának bizonyult, így a város inkább az autóbusz-közlekedés további fejlesztésére koncentrált.¹⁸

Mai szemmel érdekes adat, hogy Pécssett az 1970. évi statisztika alapján, 1000 lakosra 43 személygépkocsi jutott.¹⁹ A saját tulajdonú autók alacsony száma egyben azt is jelentette, hogy a város lakosai szinte kivétel nélkül a tömegközlekedést használták.

Az 1970-es évek végére és az 1980-as évek elejére a tömegközlekedési hálózat bővítése szoros összefüggésben állt az új lakótelepek és a külvárosi területek fejlődésével. Az ipari növekedés következtében a lakosság jelentős része a város akkori széleire települt, ahol gyors ütemben nőttek az új építésű lakótelepek. Ennek következtében a városi közlekedés első számú kihívása az új lakóterületek megfelelő kiszolgálása lett. Az új lakótelepeken élők szükségletei és a szaporodó oktatási intézmények egyre inkább igényelték például az iskolabusz-hálózat kiépítését. Az iskolabuszok különösen fontos szerepet töltek be a távolabbi

¹⁷ Fotó: Fortepan / Gárdos Katalin (268077).

¹⁸ UVATERV s.a.

¹⁹ UVATERV s.a.

városrészekben lakó családok életében, ahol az iskolák tömegközlekedéssel nem voltak könnyen megközelíthetők. A hálózat fokozatosan bővült, és az 1980-as évek közepére már több mint 20 iskolabusz-járat működött a városban, ami segítette az iskolások biztonságos és kényelmes szállítását.

Pécsett 1973-ban a viszonylatok átlagos hossza 8,0 km, az indított járatok száma 2 752 db volt.²⁰ A forgalom alakulására jellemzően hatott a reggeli és a délutáni csúcsidőszak, amelyek közül a reggeli volt az erősebb. A reggeli csúcsórában (7 és 8 óra között) elszállított utasok száma a napi utasszám 9,5%-át adta.²¹

Pécsett a helyi járatsűrűség igen eltérő volt. Csúcsidőszakokban Újmecekalja és a városközpont között, valamint a 6. sz. főközlekedési út belvárosi szakaszán 2 perces, csúcsidőn kívüli időszakban 3 perces járatsűrűséggel közlekedtek az autóbuszok. Lvov Kertváros és a városközpont között csúcsidőben 6 percenként, csúcsidőn kívül 10 percenként követték egymást a menetrendszerinti járatok. A külső városrészekben csúcsidőben 13–15 perces, csúcsidőszakon kívül 25–30 perces járatsűrűséget tett lehetővé a menetrend és az autóbusz-állomány. Pécsett megközelítőleg 300 megállóhely üzemelt, az átlagos megállóhelytávolság 610 m volt. Az átlagos utazási sebesség elérte 18,2 km/órát.²²

A Kossuth tér állomás autóbusz-forgalma néhány év után annyira megnőtt, hogy újabb autóbusz-végállomások létesítését szorgalmazták. Gyorsította az új decentrumok megvalósítását a Kossuth téri pincék beszakadása, ami miatt az autóbuszjáratoknak hosszabb ideig el kellett kerülniük a teret. Megnyílt az új kertvárosi, majd a Budai állomás.

Pécs helyi közlekedésének forgalmát 136 autóbusz látta el, ebből 63 csuklós és 73 szóló jármű volt. A csúcsforgalmi időszakokban mintegy 22 távolsági autóbusz is a helyi viszonylatokban dolgozott. Ezenkívül jelentős szerepük volt a Pécsre érkező helyközi járatoknak is, amelyek a helyi járatokkal közös útvonalszakaszokon a helyi utasokat is felvették. A járműállomány erősen elhasználódott, az autóbuszok átlagos életkora 1973-ban 8 év volt. A szóló autóbuszok átlagosan 300 000, a csuklósok 400 000 km-t futottak.²³

Az 1980-as években a közlekedési hálózat decentralizálására irányuló erőfeszítések célja elsősorban az volt, hogy csökkentse a belvárosi közlekedés terheit és javítsa az utasok eljutási idejét. Ezt a decentralizált hálózatot úgy tervezték meg, hogy a város különböző pontjain új közlekedési csomópontokat hoztak létre, megkönnyítve az átszállásokat, és lerövidítve a távolsági járatokra való várakozást. Az új decentrumok a város dinamikus fejlődő és központi

²⁰ LAKI 1973. 395.

²¹ LAKI 1973. 395.

²² LAKI 1973. 395.

²³ LAKI 1973. 395.

területein létesültek, biztosítva az utasok kényelmes átszállási lehetőségeit. A decentralizált hálózat fenntartása és fejlesztése gazdasági kihívásokkal járt. Az üzemanyagárak emelkedése és a buszok karbantartásának növekvő költségei komoly pénzügyi terhet jelentettek. Emellett a lakosság egyre nagyobb igényt támasztott a kényelmesebb és gyorsabb közlekedési lehetőségek iránt, ami további fejlesztéseket tett szükségessé.

Nemzetközi közlekedés

Az 1960-es évek végén elindult az elsősorban Jugoszláviába irányuló nemzetközi személyszállítás. A nemzetközi menetrendszerinti járatok száma 1981-ben 998, 1985-ben 1062 db volt.²⁴ A Volán kiváló kapcsolatokat ápolt az Autoreperatura, a Panturist és a Csaszmatrans jugoszláv vállalatokkal, aminek köszönhetően rendszeres menetrendszerinti járatok kötötték össze Pécsét Eszékkal, majd később Újvidékkel.

A különjáratú tevékenység nem csak belföldön, hanem külföldön is dinamikusan nőtt. Kulturális együttesek, osztálykirándulások, munkahelyi és pártdelegációk százait szállították a Volán buszai, nem csak a szocialista testvérországokba, de Nyugat-Európába is.

Taxiközlekedés

Az AKIG-időszakban (tehát a hatvanas évekig) a taxi kirendeltség a 26 sz. AKÖV-höz tartozott. Az 1970-es években az idegenforgalommal kibővítve a vállalat önálló Főnöksége lett. Eszközállománya 25 Warszawa, 8 Skoda, 8 Zsiguli, 10 Volga típusú kocsiból állt. A dolgozói létszám 128 fő, ebből személytaxis 78 fő volt.²⁵ A 4 fő irányítószemélyzet a Konzum Áruház helyén lévő épületben, majd a Kossuth tér északi oldalán álló épületben dolgozott. A taxik javítása a Bajcsy-Zsilinszky utcai volt TEFU műhelyben történt, ez volt a belszolgálatos²⁶ kocsik javító műhelye is. A városban 8 taxiállomás üzemelt, a drosztokon elhelyezett „zsinóros telefonnal” felszerelve. Országos innováció volt, hogy itt vezették be először az URH-s irányítást, a MÁV-os taxi előrendelést is. 1967. március 1-jén egy Budapestről Pécsre érkező vonaton lehetett az országban először taxit előrendelni.

²⁴ ROSZPRIM 1998. 21.

²⁵ ALBERT 2024. 182.

²⁶ Belszolgálatos gépkocsik alatt a céges, belső használatra szánt személygépkocsikat értjük.

A személytaxi-közlekedésben 1969-ben úgynevezett gebines rendszert vezettek be. Ez az államszocialista rendszer akkor újszerűnek ható vállalkozási formája anyagilag érdekelté tette a gépkocsivezetőket a fuvarszerzésben. Ez a szolgáltatás színvonalát ugyan emelte, de az új „vállalkozó” taxik folyamatosan panaszkodtak a saját 40%-os költséghányad elégtelenségére.

A pécsi Volán Taxihoz az 1960-as években jellemzően Warszawák, később Volgák és Ladák érkeztek. 1986-ban 40 taxi üzemelt a megye városaiban.

Szerződéses munkásszállítás

A szerződéses munkásszállítás kiemelt jelentőséget töltött be a megyei közlekedési cég életében. A szén- és uránbányák mindennapi kiszolgálása egy közepes város helyi közlekedésével azonos nagyságrendű kapacitást kötött le. A bányák mellett a megyei ipari nagyvállalatok szintén jelentős szerződéses személyszállítási igénnyel jelentkeztek. Az 1950-es években a bányák kiszolgálása „mindenek előtt” feladatot jelentett a közlekedési cégnek. Az Államvédelmi Osztály, majd később az Államvédelmi Hatóság nem egy esetben szabotázsgyanúval zaklatta a forgalomirányítókat és a különböző szintű vezetőket, ha a fuvarvégzésre nem álltak ki pontosan a szerződéses járatok.²⁷ Az országban egykor kiemelt hatalmat élvező Vas Zoltánt büntetésből helyezték Komlóra bányaigazgatónak. A korszakra jellemző, hogy Vas, ha kellett, sorkatonákkal takarította a Pécs–Komló közötti utat, de a buszoknak menniük kellett, nem állhatott le a szénbányászat. Részben ez a mentalitás, részben a társaság számára jól jövedelmező üzlet mindig a menetrendszerinti közlekedés igényei elé helyezte a munkásszállítást.

Helyközi közlekedés

A legnagyobb utasszállítási volument a helyközi személyszállítás jelentette, bár az ideológiai szempontból kiemelt jelentőségű pécsi helyi közlekedés és a munkásszállítás nagyobb figyelmet kapott. A 301 településből álló Baranya megye jellemzően zsák- és aprófalvas településszerkezete nehéz kihívások elé állította a vállalat közlekedésszervezőit. Bár a Dunántúl és a Duna-Tisza köze városaiban jól prosperáló, jó színvonalú járatokat közlekedtetett a Volán, a kistépülések autóbuszos ellátása mindig veszteséges maradt. Ugyanakkor napjaink közforgalmú személyszállításának színvonalát nézve erős nosztalgiával élhetünk a települések akkor több, mint 90%-át lefedő stabil alapszolgáltatás megléte iránt.

²⁷ ROSZPRIM 1998. 97.

Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter 1968-ban beterjesztett átfogó közlekedéspolitikai koncepciójának köszönhetően évről-évre egyre több kistelepülést és zsákfalut sikerült bevonni az ellátásba. A falvak szilárd burkolattal rendelkező bekötőutakat kaptak, így megindulhatott a települések központjába a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.²⁸



4. kép: Távolsági autóbuszok sorakoznak Mánfánál²⁹

Szociális és jóléti intézmények

A korszakban elvárás volt a nagyvállalatokkal szemben, hogy széles körű funkcióval üzemeltessenek jóléti létesítményeket. Ez a sokrétű szolgáltatás a megvalósult államszocializmus legnépszerűbb tevékenysége volt a dolgozók körében. A „legvidámabb barakk” képéhez tartozott az ország szinte minden munkavállalójának elérhető üdülési, egészségügyi, szociális és kulturális ellátórendszer megléte. Bár a jóléti infrastruktúra építése, karbantartása legtöbbször a társadalmi munka körébe tartozott, a jól működő munkahelyi kollektíváknak ez nem jelentett különösebb problémát. A 12-es Volán a dolgozók nagy megelégedésére például jól felszerelt, korszerű üdülőket üzemeltetett Harkányban, Mohácson, Fonyódligeten és Orfűn.

²⁸ Utatadás Apátvarasdon. *Dunántúli Napló*, 1975. szeptember 12. 2.

²⁹ Fotó: Dél-dunántúli Regionális Könyvtár és Tudásközpont, Csorba Győző Könyvtár (Pécs) / Tóth Tibor Endre pécsi képeslap gyűjteménye (https://mandadb.hu/tetel/574648/Tavolsagi_buszok_Manfan – Letöltés ideje: 2025. október 3.)

Az 1960-ban elindult üzemorvosi rendelés 1965-ben önálló fogászati rendelővel bővült.³⁰ Ideg-, nőgyógyászati- és fizioterápiás kezelések folytak a szakorvosi ellátás keretében. 1978-ban megkezdte működését a 200 négyzetméteren létesített körzeti Munkalélektani Állomás. Az egészségügyi ellátásban három főfoglalkozású és két részmunkaidős orvos dolgozott, 9 asszisztens segítségével.

A társaság megalakulásától kezdve művelődési házat üzemeltetett, ami a színvonalas kulturális programok mellett a társasági együttlét színtere is volt. Számos szakkör, klub, vetélkedő, zenekar, könyvtár működött a Volán Művelődési Házában.

Szabadidős tevékenységek, sport, társadalmi munka

A Pannon Volán Bartók Béla Férfikara az országos, sőt az európai kórusmozgalmokban is a legelőkelőbb helyet foglalta el. A kórus tagjai hosszú évtizedeken keresztül a vállalat dolgozói közül kerültek ki. Az 1945-től működő férfikórus ma is Pécs városának egyik büszkesége. A nemzetközi kórusversenyeken elnyert 32 díj mellett legnagyobb sikerüket 2006-ban Kínában, 2008-ban Ausztriában és Grazban aratták a 4. és az 5. Kórusolimpián, ahol olimpiai bajnokok lettek. Ugyancsak 2006-ban megnyerték a IV. Kodály Zoltán Magyar Kórusverseny Nagydíját. 2007. január 22-én a Magyar Kultúra Napján Csokonai díjban részesültek.

A 12-es Volán csapata 1976-ban országos kispályás labdarúgóbajnokságot nyert. Az 1 millió Ft-os nyereményből egy hatszobás üdülőt vásárolt a vállalat Fonyódligeten. A büszkeség mellett a focicsapat évekig azt a célt tűzte maga elé, hogy újra és újra megnyeri a kupát, hogy legyen forrás a nyaraló felújításra is. Bár újrázni nem sikerült, a fonyódligeti üdülőt a társaság dolgozói társadalmi munkában bővítették és felújították.

A Pannon Volán Sport Club Autós Szakosztálya 1971 januárjában alakult. Versenyzőik között a magyar rallye sport kiemelkedő egyéniségeit találjuk. Közülük a hatszoros magyar bajnok és háromszoros Eb-futamgyőztes Ranga László érte el a legnagyobb sikereket. A kupák közül a legértékesebbek a rallye-csapatbajnoki és rallye-abszolút bajnoki címek voltak.

A társadalmi munka az államszocializmus egyik jelképe volt. Bár a felszínes történet szemlélő elintézhetné az értékelést azzal, hogy az állam bérezés nélkül ingyenmunkát várt el polgáraitól, de az egyén és a közösség szintjén ennél árnyaltabb volt a mozgalom értékelése. A társadalmi munkát az 1960-as évek közepére konszolidálódott rendszer felemás megítélésűvé formálta a munkavállalók körében. A kommunista szombatok, a szociális és oktatási intézmények rendszeres

³⁰ ALBERT 2024. 48.

patronálása, a közjót támogató építések a dolgozók szabadidejéből vett el. Másfelől viszont nem szabad figyelmen kívül hagyni a társadalmi munka és a brigádmozgalom közösségépítő, közösségformáló, a szocializációt támogató funkcióját sem. A társadalmi munka ugyanis mindig szórakozás is volt, erről az üzemek, a szakszervezetek gondoskodtak. A volános dolgozók jelentős szerepvállalásával épült a Mecseki Vidámpark, az Úttörővasút, az orfűi tőrendszer, társadalmi munka keretében újjaltak meg az üdülők, épültek az egészségügyi szűrő- és könyvtárbuszok. Napjaink visszaemlékezéseiben a társadalmi munkának alapvetően pozitív a megítélése, melyből a Volánosok az egész megyében kivették a részüket.

A stabil munkahely, a szakmai karrier lehetősége, a széleskörű szociális és jóléti juttatások, az összetartó, jó hangulatú kollektíva eredményeként sok esetben egy-egy család három generációja is dolgozott a Volánnál.

Befejezés

Az idén 76 éves Pannon Volán és jogelődjei a Dunántúl, Baranya megye és Pécs fejlődésének történetében kiemelt közfeladatot láttak el. Az 1980-as évek végére azonban az áruszállítási igények visszaestek, a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés bérigényessége nőtt, a járműpark jelentősen elhasználódott. Az ebből eredő eredménycsökkenést csak részben sikerült ellensúlyozni, a vállalat veszteséget termelt. Az ország gazdasági agóniája jelentkezett a Volánnál is. A fenntartási és bérköltségek kilóttak, a járműamortizációs támogatás megszűnt. Az állam elengedte a Volán kezét. A dolgozók körében megjelent az egzisztenciális szorongás.

Az egyéni közlekedés, azaz a személygépkocsi aránytalan használata és térfoglalása a helyváltoztatási módok között egy környezeti, urbanisztikai és gazdasági szempontból is fenntarthatatlan közlekedési rendszert eredményezett. Németh Lajos pécsi tanácselnök-helyettes, a *Városi Közlekedés* című folyóirat hátsójain már 1973-ban figyelmeztetett erre:

„A közúti közlekedésen belül legnagyobb arányú az egyéni közlekedés fejlődése. Ez az önmagában öröndetes jelenség eddig soha nem tapasztalt lehetőségeket nyújt az utazási célok elérésére, ugyanakkor az úthálózat teherbírását alaposan próbára teszi; idővel a közúti forgalmat meg is bénítaná, ha nem találnánk más közlekedési módokat bizonyos utazási igények kielégítésére. Jelen ismereteink szerint a probléma megoldását a tömeges, rendszeres utazási igények kiszolgálására fejlesztett, megbízható, attraktív tömegközlekedés jelentheti.”³¹

³¹ NÉMETH 1973. 378.

A jól szervezett személy- és áruszállítás alapvető feltétele a fejlődésnek, társadalmi hasznot képez, támogatja a fenntarthatóságot és élhető városi környezetet teremt. Az olvasókban felmerülhet a kérdés, hogy a probléma 52 évvel ezelőtti felismerését vajon mennyire követték tettek? A felelős politikai irányítás milyen valódi válaszokat adott a közforgalmú közúti közlekedés kihívásaira és a tömegközlekedés napjainkban mennyire képes ezeknek megfelelni?

Források

Sajtóforrások

Dunántúli Napló, 1968, 1975

Képek

Emeletes busz a pécsi 12-es AKÖV irodaépülete előtt. Fotó: Autónavigátor, <https://www.autonavigator.hu/cikkek/nosztalgiautazas/> – Letöltés ideje: 2025. október 3.

Az 1982-ben átadott pécsi autóbusz-állomás. Fotó: Fortepan / UVATERV (270661)
Ikarus 55 típusú autóbuszok a Széchenyi téren (1963). Fotó: Fortepan / Gárdos Katalin (268077)

Távolsági autóbuszok sorakoznak Mánfánál. Fotó: Dél-dunántúli Regionális Könyvtár és Tudásközpont, Csorba Győző Könyvtár (Pécs) / Tóth Tibor Endre pécsi képeslap gyűjteménye (https://mandadb.hu/tetel/574648/Tavolsagi_buszok_Manfan – Letöltés ideje: 2025. október 3.)

Irodalom

ALBERT 2024

FAZEKAS 2000

LAKI 1973

NÉMETH 1973

ROSZPRIM 1998

TÓTH 2005

UVATERV s.a.

ALBERT Ferenc: *Volt egyszer egy Volán*. Kézirat. 2024.

FAZEKAS László: *A pécsi villamos története*. Pécs, 2000.

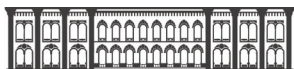
LAKI Pál: Pécs és a Baranya megyei városok autóbuszközlekedése. *Városi Közlekedés*, 13. (1973):6. 393–396.

NÉMETH Lajos: Bevezetés. *Városi Közlekedés*, 13. (1973):6. 378.

ROSZPRIM Nándor (szerk.): *Fél évszázad. A Pannon Volán Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság múltja és jelene*. Pécs, 1998.

TÓTH Tibor: *A pécsi közlekedés krónikája*. Pécs, 2005.

Pécs tömegközlekedési hálózatának 16 éves intézkedési és ütemezési terve, 1971–1985. UVATERV, s.a.



Gáspár Attila*

A PÉCSI POLGÁRI REPÜLÉS KEZDETEI (1885–1921)



Abstract

The beginnings of civil aviation in Pécs

This study presents the early history of aviation in Pécs, from the launch of the ‘Turul’ balloon, which was the main attraction of the 1907 National Exhibition and Fair, to the end of the Serbian occupation of the city. In the early 1900s, airplanes were regarded as spectacular innovations and sources of public fascination, as newspapers reported on new records being set almost every day. Air shows were extremely popular not only abroad, but also in Hungary, where young pilots could demonstrate their aircraft and skills in exchange for a certain compensation. Pécs hosted its first air show in the summer of 1910, which was a great success. This research examines the efforts of Pécs aviators in the 1910s to conquer the skies and also describes the city’s first ‘air races.’ During World War I, plans were already underway to integrate the city of Pécs into international and domestic air traffic by establishing an airport. The study discusses the concepts that emerged during World War I and the Serbian occupation, concluding with the impact of the Treaty of Trianon on aviation.

Keywords: aviation, Pécs airport, air race, airplane

Bevezetés

A repülés mindig nagy vágya volt az emberiségnek. Az ókortól ismerünk erre irányuló törekvéseket, azonban a technika csak a 18. században érte el azt a fejlettségi szintet, hogy a levegő meghódítása realitássá váljon. Tanulmányomban Pécs város repüléstörténetét dolgozom fel a 19. század végétől a város szerb megszállása utáni felszabadulásáig a levéltári források és a korabeli sajtó tükrében.

* Levéltáros, MNL Baranya Vármegyei Levéltára.

Magyarországon az első, léggömbbel magasba emelkedett ember dr. Mener volt, aki hidrogénnel töltött léghajóján 1811. június 2-án szállt fel Pesten a Városligetből, s egy órányi utazás után Gyöngyös közelében szállt le.¹ Az első léggömböt 1885-ben láthatta Pécs város közönsége. Ekkor érkezett a városba Henri Beudet francia kapitány, aki léggömbön felemelkedett a levegőbe, és az arról lelógó trapézon különböző mutatványokat mutatott be. *„Beudet kapitány, a híres léghajós városunkba érkezett s itt mutatja be vakmerő légutazását a publikumnak. A mutatvány kétségkívül nagyszerű. A léghajón nincs a szokásos kosár alkalmazva, hanem egy függő-hinta, melyen a vakmerő légutazó tornászik. A léggömb 30 méter magas. Ezer, ezeröt száz méter magasságba száll”*² – tudósított az eseményről a Pécsi Figyelő. A hajmeresztő mutatványra, amelyet jelentős számú nézősereg kísért végig, 1885. október 4-én került sor:

*„Beudet kapitány vasárnap délután 5 és 6 óra közt szállt fel »Incroyable« léggömbjével a magasba. Nagyszámú közönség gyűlt együvé, de nem a zárt helyiségbe, honnét a folszállás történt s ahol fizetni kellett, hanem a kerítésen kívül a bárányútnak vezető utcán. A léggömb amint teljesen kifeszült, elbocsátott és folszállt nagy sebességgel. Csak egy röpké pillanat műve volt, amint Beudet elkapta a trapézt. A gömb merőlegesen emelkedett fel, aztán a légáramlat északnak vitte körülbelül a bárányút végénél, a Mecsek aljában szállt le.”*³

A következő repüléssel kapcsolatos eseményre meglehetősen sokat kellett várnia Pécs lakosságának, egészen 1907-ig, amikor országos kiállítást és vásárt rendeztek a városban. Ennek egyik kiemelkedő látványossága a „Turul” léggömb felemelkedése volt, amire először 1907. június 27-én került sor: *„A felszállást óriási közönség nézte végig, s részt vettek a felszállásban Zsolnay Miklós, gróf Draskovics Iván, Král főhadnagy s a léghajó kormányosa. A felszállásnak rendkívül jó idő kedvezett s a légi utasok az alant néző közönségre virágokat hintettek. A léghajó egyenesen Harkány irányában szállott a magasba.”*⁴ – tudósított a Pécsi Közlöny. A repülés 25 percig tartott, körülbelül 1400 méter magasra emelkedtek fel, majd Kökény község közelében szálltak le, ahol találkozott az őket üldöző automobillal. A léghajó az országos kiállítás alkalmával többször is felemelkedett, hogy szórakoztassa az összesereglett közönséget. A kiállítás más repüléssel kapcsolatos láttnivalóval is szolgált, egyik alkalommal a Tolnamegyei Közlöny tudósítója *„repülő fiákker lovak”*-ról számolt be: *„Mulatságos látványossága volt a pécsi közönségnek a múlt vasárnap délutáni léghajós*

¹ Bődök 2002. 21.

² Léghajózás. Pécsi Figyelő, 1885. október 3. 2.

³ A léghajós. Pécsi Figyelő, 1885. október 10. 3.

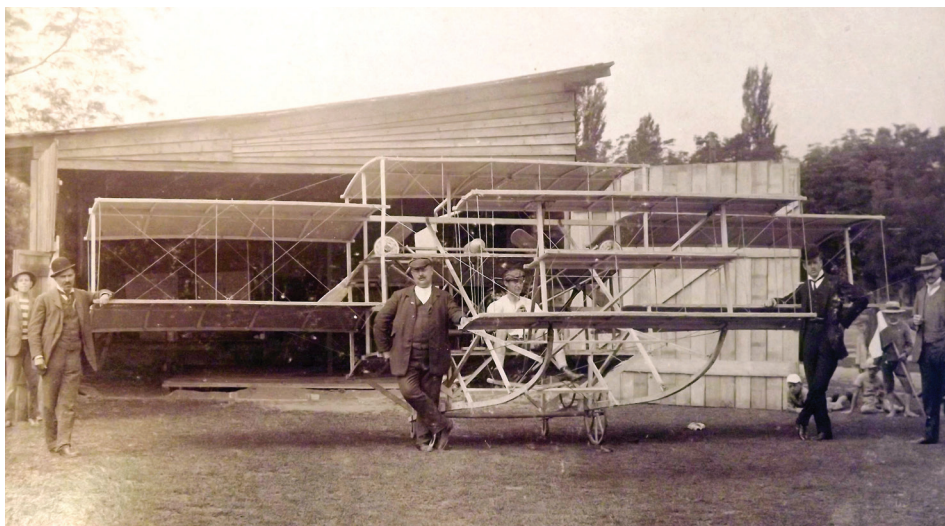
⁴ A Turul felszállása. Pécsi Közlöny, 1907. június 29. 6.

ünnepélyen; a városban levő összes fiákkeros lovakra apró ballonokat erősítettek, mintha mindeniket a léghajó vitte volna. Az érdekes látványosságnak sok nézője akadt.”⁵

Különlegesnek ígérkezett Kätthe Paulus világhírű aeronauta, az összecsuksukható ejtőernyő feltalálójának produkciója is, aki a felszálló léghajóból, körülbelül 2000 méter magasságból tervezett ejtőernyős ugrást végrehajtani. Ez azonban a pécsi közönség nagy csalódására elmaradt, mert nem érezték elég biztonságosnak a mutatvány kivitelezését.

Az első repülőverseny Pécs városában

Pécsett az első szárnypróbálgatások Faludi Károly⁶ színművész nevéhez fűződnek, aki saját tervezésű repülőgéppel kísérletezett. 1908-ban Aradon egy két-szárnyú siklógép építésébe kezdett, amellyel 1909. június 15-én sikeres repülési kísérletet hajtott végre. Nem sokkal ezután szerződött Pécsre, és itt folytatta színészi pályafutását, emellett az aviatika iránti szenvedélye is töretlen maradt.



1. kép: Faludi Károly repülőgépe⁷

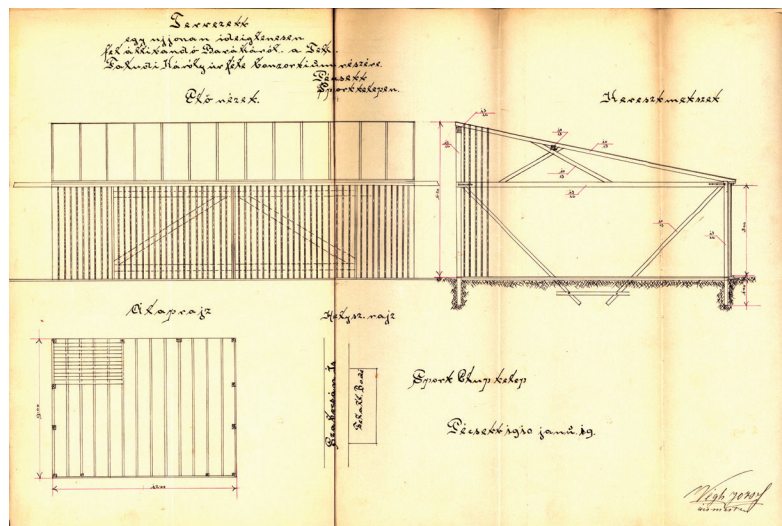
⁵ Hírek a pécsi országos kiállítástól. *Tolnamegyei Közlöny*, 1907. augusztus 1. 4.

⁶ Faludi Károly (*Faludy Károly*) (Arad, 1872. február 11. – Arad, 1974. február 10.) színész, énekes, díszletfestő, amatőr repülőszerkesztő. 1893–1899 között a Pécsi Nemzeti Színház segédszínésze volt. 1900–1901 között szerződött Kassára, 1901–1905 között Pozsonyban, Sopronban és Fiumében játszott, majd 1905–1909 között Aradon lett énekes-színész. 1908-ban kezdett légi jármű szerkesztésével, építésével foglalkozni. 1909–1911 között ismét Pécsen dolgozott. Lásd: Faludi Károly. In: MEK, (<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC03975/04058.htm> – Letöltés ideje: 2025. szeptember 30.)

⁷ Levéltári lapozó: Faludi, az aradi színész-aviatikus. *Aradi Nap*, 2015. január 21. (<https://www.aradinap.ro/blog/2015/01/21/leveltari-lapozo-faludi-az-aradi-szinesz-aviatikus/> – Letöltés ideje: 2025. február 15.)

Faludi „Hungaria” elnevezésű, szétszerelt repülőgépe 1909. október elején érkezett meg a pécsi vasútállomásra. A gépet először lefoglalták és az állomás raktárában helyezték el, mivel Faludi nem tudta kifizetni a szállítási költséget. Zsolnay Miklós azonban a segítségére sietett és 100 koronát biztosított a repülőgép kiváltására. A Pécsi Atlétikai Klub átengedte saját sporttelepét a feltalálónak, hogy folytathassa kísérleteit, a budapesti Aero Club pedig ígéretet tett, hogy erősebb motort szállít Faludi repülőgépéhez. Ennek beszerzése érdekében 1910. január elején megalakult a Faludi Károly repülőgép konzorcium, amely elnökévé Sipőcz Géza elmeógyógyintézeti igazgató főorvost, a rendező bizottság tagjaivá pedig Steinacker Aurél századost, Grósz Imre földbirtokost és Kiss Jenőt választották, utóbbi a befolyt összegekkel, illetve a napi teendőkkal foglalkozott.⁸

1910. január 19-én a konzorcium Pécs Város Tanácsához folyamodott engedélyért, hogy a pécsi Atlétikai Sport Club Ráth utcai telephelyén egy ideiglenes favázas bódét építsenek a repülőgép tárolására. Az ingatlan birtokosa, a pécsi püspöki uradalom engedélyt adott az építkezésre, de azzal a kikötéssel, hogy „Tek. Uraságoddal, illetve a repülőgép consortiummal szemben is érvényben marad azon kikötés, hogy ha Ő méltósága a Püspök úr említett területet más célra szándékozik fordítani, az esetben ezen engedély megszűnik.”⁹ Az engedélyt egyelőre fél évre adták meg, de újabb kérvénnyel meghosszabbítható volt.



2. kép: Faludi Károly tervezett „hangárja” a repülőgép tárolására¹⁰

⁸ CSIZEK 2008. 13–16.

⁹ HU-MNL-BaML-IV.1406.e.-C-2316-1910.

¹⁰ HU-MNL-BaML-IV.1406.e.-C-2316-1910.

A Faludi Károly-féle repülőgép 1910 márciusára készült el a Hoffmann-féle bútor és asztalos gyárban. A repülőgépből azonban hiányzott a motor, ezért a pilóta siklórepülésekkel kísérletezett Árpád község határában, egyik alkalommal a gép kisebb balesetet is szenvedett. Mivel a színtársulat nyaranta Siófokon és Nagykanizsán vendégszerepelt, Faludi ott folytatta tovább kísérleteit. Siófokon sikeres repülést mutatott be, ám Nagykanizsán, az egyik próbarepülése során ismét balesetet szenvedett, a lábán sérült meg és a gépe is összetört. Sérülése és a gép megjavítására szükséges pénz hiánya miatt ezt követően felhagyott a további próbálkozásokkal.

Az első motorral ellátott repülőgép 1909. október 17-én jelent meg Magyarországon. Budapest lakosságának a francia Louis Bleriot mérnökpilóta tartott bemutatót, aki azzal vált híressé, hogy 1909. júliusában elsőként repülte át a La Manche-csatornát. Bleriot nagy sikere a kételkedőket is meggyőzte a jármű hasznosságáról, így a repülést támogató körök hamarosan megalapították a Magyar Aero Clubot, amely a későbbiekben a repülés népszerűsítésére számos repülőversenyt (repülőnapot) szervezett országszerte.

A repülés iránti érdeklődés megnövekedése miatt ebben az időszakban több kérvény is érkezett Pécs Város Tanácsához, hogy repülőversenyt tarthassanak a városban. Az első megkeresést a budapesti Helios Automobil Forgalmi Rt. adta be 1910. február 25-én: *„Bátorkodunk a nagyérdemű Városi Tanácsnak szíves tudomására hozni, hogy Herceg Windisch Gratz Lajos úr elnöklete alatt megalakult társaságunk külön Aviatikai osztályt létesített és rendszeresen fog egyes nagyobb városokban a külön e célra szerződött ismert nevű Croquet belga aviatikustól repüléseket eszközölni.”*¹¹ A repülést Bleriot-féle repülőgépekkel tervezték, és a városvezetés figyelmét az idegenforgalom növekedéséből fakadó anyagi előnyökre is felhívták. A társaság azonban csak úgy vállalta a repülőverseny megtartását, ha annak költségeihez a városi tanács is hozzájárul: *„Miután vállalkozásunk temérdek kiadással és kockázattal van egybekötve, a repülőgépet csupán akkor eszközölhetnők, ha a nagyérdemű Tanács a megfelelő támogatást társaságunk részére kilátásba helyezné.”*¹² Pécs Város Tanácsa azonban ekkor még nem tudott anyagilag hozzájárulni a kezdeményezéshez.

A következő kérelem a MÁV Kolozsvár Város Menetjegy-irodától érkezett 1910. július 7-én: *„Szándékunkban áll ottan e hó folyamán vagy augusztusban Frey André¹³ és Ravetto G.¹⁴ világhírű francia aviatikusok által egy néhány felszállást repülőgépen rendezni, amelyhez ezennel becses engedélyéért folyamodunk.”*¹⁵ A budapesti kérelmezőkhöz hasonlóan felhívták a figyelmet az idegenforgalom várható

¹¹ HU-MNL-BaML-IV.1406.e.-C-5924-1910.

¹² HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-5924-1910.

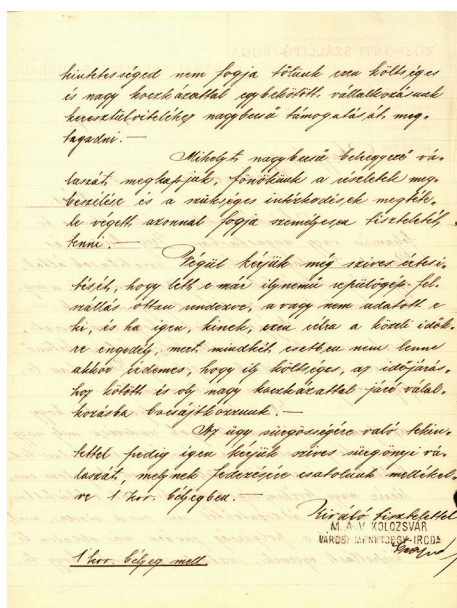
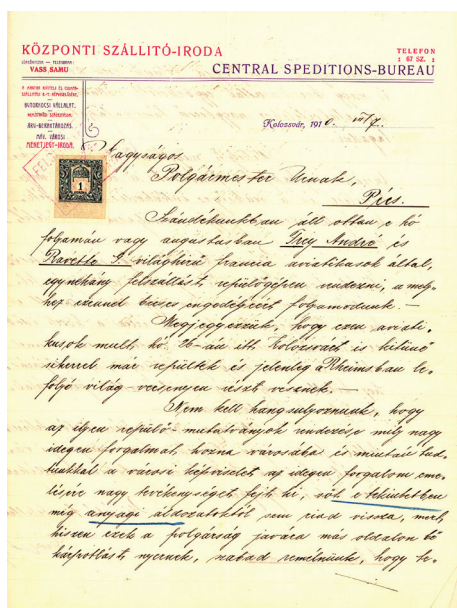
¹³ André Frey, francia pilóta.

¹⁴ Valószínűleg Clemente Ravetto, az olasz repülés egyik úttörője.

¹⁵ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-17820-1910.

növekedésére, illetve tájékoztatást kértek a tekintetben, hogy a városban tartot-tak-e már repülőnapot és adtak-e már ki hasonló engedélyt valamilyen másik cégnek. Pécs Város Tanácsa nem ellenezte a repülőverseny megtartását, de úgy vélte, hogy megszervezése nem tartozik a hatáskörébe:

„értesítjük, hogy a város tanácsának ez ellen elvi szempontból kifogása nincs, azonban, mint hatóság az ez irányú kezdeményező ténykedést hatáskörén kívü-linek tartja. Repülőverseny tartásnál, mint egyéb mutatóványoknál is, a hatóság feladatát csupán a rendőri és helyhatósági engedélyek megadása képezi, míg a többi tennivaló a vállalkozó gondja, aki vállalkozásának sikerét társadalmi úton biztosíthatja.”¹⁶



3–4. kép: Kérelem a MÁV Kolozsvár Város Menetjegy-irodától repülőnap rendezésére (1910)¹⁷

Néhány nappal később, 1910. július 15-én Redics N. bécsi író is beadta kérelmét a városi tanácshoz. Redics szintén augusztusban vagy szeptemberben szeretett volna repülőversenyt tartani. A városi tanács hasonlóan válaszolt, mint a MÁV Kolozsvár Város Menetjegy-iroda kérésére.

¹⁶ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-17820-1910.

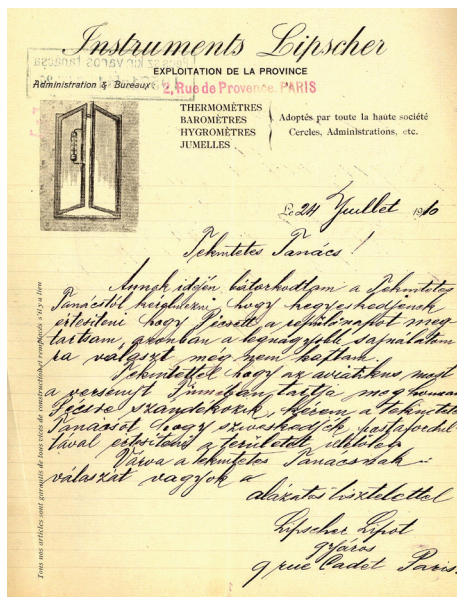
¹⁷ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-17820-1910.

5. kép: Lipscher Lipót párizsi gyáros
kérvénye repülőverseny megtartására
(1910)¹⁸

Nemsokára beérkezett Lipscher Lipót párizsi gyáros kérvénye is, aki szintén szeptember hónapban akart repülőversenyt tartani, azonban a Városi Tanács értesítette, hogy már egy másik vállalkozó kapta meg a lehetőséget.

Bár az eredeti kérvény nem maradt fenn, a befutó végül a Francia Aero Club pilótája, Leon Versepuy¹⁹ lett, aki már egy budapesti bemutatón is repült. A pécsi repülőnap előtt Eszéken mutatott be sikeres fel- és leszállást 1910. augusztusában. Amikor a városban híre ment, hogy a francia pilóta repülni fog a szeptember 5-re hirdetett pécsi repülőversenyen, egy fiatal pécsi aviatikus, Császár Géza²⁰ megpróbálta megelőzni a franciát a saját építésű repülőgéppel, ezért szeptember 4-ére felszállást hirdetett. A repülőgépének azonban nem volt motorja, ezért adakozásból próbálta feljavítani. Levelet intézett Pécs Város Tanácsához, amelyben azt kérte, hogy engedélyezzék számára a pécsi tornacsarnok használatát augusztusban 10 napra, hogy a repülőgépét kiállíthassa és a befolyt összegből építését befejezhesse:

„Kegyeskedjék a Pécsi tornacsarnok termét, 1910 aug. hó 18–27-ig rendelkezésemre bocsájtani azon célból, hogy ott ezen idő alatt 11 m. nagyságú repülőgépet kiállíthassam és így a nagy közönségnek lehetővé tegyem annak megtekintését, bizonyos összeg fejében. Ezt pedig azért szándékozom tenni, hogy az ily módon bejött összegem gépem részére a szükséges hangárt megépítsem. A gépen már csak



¹⁸ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-17820-1910.

¹⁹ Leon Versepuy francia pilóta (Riom en Auvergne, 1881. január 27. – Neuilly sur Seine, 1954) Albertos Santos Dumont tanítványa volt, az általa gyártott Demoiselle géppel repült. (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65523525/f48.image.r=versepuy.langFR> – Letöltés ideje: 2025. október 1.)

²⁰ Császár Géza (Pécs, 1894. április 6. – Pécs, 1961. október 11.) újságíró, a Pécsi Naplónál jelentek meg első cikkei. Írt a Munkásnak, a Pécsi Újságnak, szerkesztette az újdíéki Dél-Bácska című lapot. 1929-től a Dunántúl munkatársa. (<https://www.baranyaidigital.hu/neves-szemely/1116> – Letöltés ideje: 2025. szeptember 30.)

a befejező munkálatok vannak hátra, de azokat otthon helyszűke miatt elvégezni nem tudtam.”²¹

Rauch János városi főmérnök azonban a kérést elutasította, mondván, augusztusban zajlanak a tornacsarnok tatarozási munkálatai, de emellett elvi okokra is hivatkozott: *„nem tartom helyénvalónak, hogy mielőtt bárki is meggyőződhetett volna a kiállítandó tárgynak e célra alkalmas voltáról, a város közönsége segítségével mód nyújtsék arra, hogy a lakosság esetleg megsarcoltassék”²²* – hangsúlyozta. Noha Zichy Gyula püspök 200 koronát adományozott a repülőgép befejezésére, a kívánt összeg végül nem gyűlt össze a motorra. Ennek ellenére szeptember elején Császár Géza megkísérelte a felszállást, mivel Grósz Imre üszögi földbirtokos megígérte, hogy rendelkezésre bocsátja az autóját vontatás céljára. Ez azonban elmaradt, így a felszállásra kilátogató nézősereg kapaszkodott bele a vontatókötélbe. A közepes szélben rohanó emberek néhány méter magasra billentették fel a gépet, ám az elfordult és lezuhant. A pilóta szerencsére kisebb horzsolásoktól eltekintve nem szenvedett komolyabb sérülést.²³

A sikertelen kísérlet után a pécsi légtér meghódítására végül 1910. szeptember 5-én került sor. A lóversenyterre 20 000 ember látogatott ki. A bemutató végén a nézőközönség nagy lelkesedéssel és ovációval fogadta Leon Versepuy-t, a francia pilótát:

„az aeroplan hirtelen felszökkent a levegőbe és diadalmasan szelte a hideg mecseki levegőt. Kerengve, berregve szállott a gépmadár a pálya fölött mintegy 10–12 méter magasságban, vagy háromszor megkerülte a repülőteret és szép simán leereszkedett. Tapsvihar és éljenrivalgás tört ki a közönség köréből és a nagy várakozás után mindenki meglegedetten tárgyalta a gyönyörű repülést. Ámde a legmegkapóbb, a legsikerültebb a negyedik repülés volt. Ekkor mintegy 20–30 méter magasságnyira emelkedett föl Versepuy s hogy hódolatát kifejezze a közönség előtt, többször elrepült fölötte. Gukkerek százai szegeződtek a magas levegőre méltóságteljesen szántó aeroplán felé, amely mintegy tíz percnyi szállongás után lassan leereszkedett a földre. A közönség öröme és elragadtatása ekkor már nem ismert határt és átszakítva a korlátokat és a rendőri kordont, mintegy rohammal egyszerre körülvették a csodás gépmadarat és aki csak tehette, a közelébe furakodott, hogy közlőrl lássa a jövő közlekedési eszközét, a szerény, egyszerű aeroplánt. Több száz fönyi tömeg vette körül a gépet, amelyből csak a csavar látszott ki.”²⁴

²¹ HU-MNL-BaML-IV.1406.e.-C-21137-1910.

²² HU-MNL-BaML-IV.1406.e.-C-21137-1910.

²³ Császár 1941. 107.

²⁴ Hurrá, Versepuy! A meghódított pécsi levegő. *Pécsi Napló*, 1910. szeptember 6. 3.

A *Pécsi Napló* tudósítója azonban hangot adott csalódottságának is, hogy nem egy helyi aviatikusnak sikerült az első sikeres felszállás Pécs városában:

„Amidőn örvendőve konstatáljuk ama tényt, hogy ezen repülés a várakozáson felüli sikert az erkölcsi téren jóval felülmúlta, nem zárkozhatunk annak kijelentése elől, hogy mennyivel dicsőségesebb, kedvesebb dolog lett volna az, hogyha egy pécsi, vagy legalább magyar aviatör repülését nézhettük volna végig, aki mégis csak közelebb állott volna a szívünkhöz, mint ez a kis francia, akinek sikeres röpküléséről azonban mégis csak szimpátiával és örömmel kell megemlékeznünk, miután ő volt a legelső, aki Pécssett fölszállt és ily módon a pécsi levegő meghódításáért járó babér is őt illeti.”²⁵



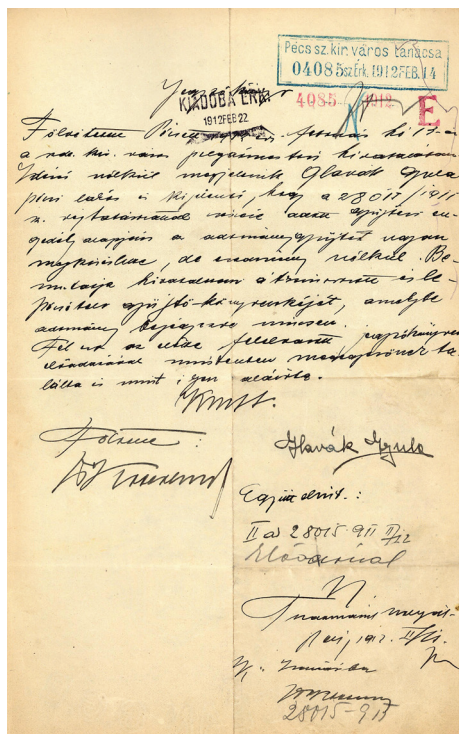
6. kép: Leon Versepuy repülőgépe felszállásra készen²⁶

A következő évben egy fiatal pécsi mechanikus, Glavák Gyula tervezett egy működő repülőgépet, amelyet a Magyar Géprepülő Szövetségének szaktitkárai, Zsélyi Aladár és Wittmann Viktor gépészmérnökök és aviatikusok a következőképp bíráltak: „A repülőgép a bemutatott tervezet szerint a felépítésre feltétlenül alkalmas, a konstrukció ellen lényeges kifogás nem tehető, annak finanszírozását bárkinek is melegen ajánlhatjuk.”²⁷ Mivel Glavák Gyula nem rendelkezett megfelelő anyagi támogatással,

²⁵ Hurrá, Versepuy! A meghódított pécsi levegő. *Pécsi Napló*, 1910. szeptember 6. 3. Kiemelés az eredetiben.

²⁶ Sir Stanley White and his Bristol Aeroplanes, 1910–1918. *The Pioneers. Aviation and Aeromodelling – Independent Evolution and Histories* (<https://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/bristol.html> – Letöltés ideje: 2025. február 15.)

²⁷ Segítsünk egy pécsi aviatikust. *Pécsi Napló*, 1911. november 12. 6.



7. kép: Glavák Gyula kérelme Pécs városához gyűjtési engedélyért²⁸

gyűjtési engedélyért folyamodott a városi hatóságokhoz. A városi tanács megadta az engedélyt, hangsúlyozva, hogy „a szóalatti repülőgéptípus tervét a Magyar Géprepülők Szövetsége, mint a géprepülés legilletékesebb magyarországi faktora, felépítésre feltétlenül ajánlja és ennél fogva tervezőnek ezen kísérletező működése támogatásra méltónak látszik, másrészt a helybeli társadalom, mely a géprepülés iránt egyre fokozottabb mértékű érdeklődést és rokonszenvet tanúsít, előreláthatólag önként örömmel segíti elő adományával a helybeli tervező sikerrel kecsegtető önálló alkotású tervének megvalósítását.”²⁹ Az engedély 60 napra szólt, az adományokról Glaváknak pontos

jegyzéket kellett vezetnie, illetve bármikor kötelezhették e jegyzék bemutatására, ebben az esetben felvilágosítást kellett adni a gyűjtés aktuális állásáról. Ezzel párhuzamosan a helyi sajtó is buzdította a lakosságot a pécsi aviatikus támogatására.

Sajnos semmilyen hozzájárulás nem érkezett a terv megvalósításához, így Glavák csalódottan adta le az üres lepecsételt adományíveket 1912. februárjában: a repülőgép megépítése csak terv maradt.

Ezekben az években Pécs Város Tanácsához egyre több repüléssel kapcsolatos beadvány érkezett, 1912-ben például a Magyar Aviatikusok Támogatására Alakult Országos Bizottság nyújtott be kérelmet, hogy létrehozassanak egy magyar pilótaiskolát és a lehetséges aviatikusoknak repülőgépeket vásároljanak. Levelükben hangsúlyozzák, hogy Budapest törvényhatósága elsőként 10 000 koronát adományozott a cél elérésére és kérték, hogy a lehető leghamarabb szavazzák meg az adományt, mert „a júniusi nagy bécsi léghajós kongresszus hozzánk is leránduló vendégei látni óhajtják a magyar aviatika állapotát, ami a tervezett pilóta-iskola nélkül szomorú színben tüntetné fel viszonyainkat.”³⁰ Pécs Város Törvényhatósági Bizottsága

²⁸ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-4085-1912.

²⁹ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-4085-1912.

³⁰ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-1802-1912.

válaszában méltatta a megkereső bizottság „hazafias célját, az aviatika fejlesztésének a tudomány, kereskedelem, ipar, közlekedés, és védekező szempontjából való nagy jelentőségét”,³¹ ezért a szóban forgó célra 100 koronát szavazott meg.

1912-ben újabb látványos repülőnapban reménykedett Pécs város lakossága, annak ellenére, hogy korábbi tapasztalataik szerint ezen alkalmak megvalósulása igencsak kiszámíthatatlan volt, különös tekintettel arra, hogy magyar pilóták is csak ritkán vettek részt rajtuk. Prodam Guido³² már nyáron bejelentette, hogy repülőnapot fog tartani szeptember 8-án a városi gyakorlótéren, sőt egy Pécs–Mohács közötti repülőversenyt is tervezett. A felszállás bevételeiből 5–5 százalékot a Vidéki Hírlapírók Szövetségének és az Újságírók Nyugdíjas Egyesületének kívánt adományozni. A bemutatót megelőzően azonban nagybányai fellépésén a gépével balesetet szenvedett, így a pécsi repülése elmaradt.

Októberben úgy tűnt, hogy sikerül végre olyan repülőnapot tartani, ahol magyar aviatikus száll fel. A budapesti Szent István repülőnap győztese Novák Károly, valamint a fiatal Minár Gyula repülőgép-szerelő október 7-én terveztek felszállni, aminek megtekintésére 3 koronás tribünjegyet, 2 koronás ülőhelyet, 60 filléres állóhelyet és 40 filléres diákjegyet vehetett igénybe a kíváncsi pécsi látogató. A repülést végül a kedvezőtlen időjárás miatt október 13-ra halasztották, ám egy baleset miatt ekkor sem sikerült a felszállás: a 7–8000 ezer főre becsült nézőközönség

„kitartott egészen fél 5 óráig, amíg először berregtették meg a repülőgép Anzoni-motorától hajtott repülőlapátokat és türelmesen várt, amíg a gépet messze kitolták a versenytér nyugati részére, ahol ismét megállt, és félórai újabb várakozás után Minár Gyula pilóta abban helyet foglalva, a gép rövid gurulás után szépen fölemelkedett és átvágva a térségen, vagy 20 méter magasságban közel érve a hársfák koronájához, hirtelen nyolcast vágott a levegőben és a hirtelen fordulat hiúsította meg a további repülést, mert a gép szárnya meggörbült és az óvatos pilóta lassan, de biztosan leszállt, hogy vasárnapon újból – föl ne szállhasson.”³³

A pécsi légtér magyar aviatikus általi „meghódítása” ezúttal is elmaradt.

A következő kísérletre 1913 nyarán került sor, ekkor Engel Mór zombori fűszer- és csemegekereskedő, mint Székely Mihály³⁴ elsőrendű pilóta megbízottja,

³¹ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-1802-1912.

³² Prodam Guido, teljes nevén: Prodam Guidó Kolozs János, (Fiume, 1882. szeptember 11. – Budapest, 1948. július 1.) olasz származású magyar gyógyszerész, repülőgép tervező, a magyar aviatika úttörője. Lásd: Prodam Guido. In: MEK, (<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/> – Letöltés ideje: 2025. szeptember 30.)

³³ Repülés akadályokkal. *Pécsi Napló*, 1912. október 15. 6.

³⁴ Székely Mihály (Szarvas, 1885. január 11. – Budapest, 1959. április 3.) magyar gépészmérnök, repülőgéptervező, pilóta. Nevéhez fűződik az első magyar távrepülés a Bécs–Budapest–Bécs útvonalon



8. kép: Albatros repülőgép Dobos Istvánnal³⁵

fordult kérelemmel a Pécsi Rendőrkapitánysághoz, hogy júniusban repülőnapot tarthasson. A rendőrkapitány válaszában kitért arra, hogy a legjobb az lenne, ha a megbízottját Pécsre küldené és azután nyújtaná be kérelmét.³⁶ Székely Mihály júniusi repülése ismeretlen okokból elmaradt, helyette Dobos István³⁷ fiatal aviatikus mutathatta be tudományát az érdeklődő közönségnek, aki ekkoriban már több vidéki repülőbemutatón is részt vett, többek között Kaposváron, Baján, Szekszárdon és Mohácson.

Dobos a repüléshez a központi vásártér használatát kérte, amelyet a korábban igényelt és kapott engedélyekhez képest Pécs Város Törvényhatósági Bizottsága meglehetősen szigorú feltételek mellett engedett át:

„1./ Kérelmező szavatosságot tartozik vállalni minden nemű esetleges kárért és a vásárteret az átvett és tiszta állapotban tartozik visszabocsátani, s úgy ennek, mint az alábbi kikötésnek biztosítására 100 korona óvadékat köteles letenni, amit már letétbe is helyezett, a város tanácsa tudomásul veszi. 2./ Használati díj fejében köteles a repülőnap után a városi szegényalap javára 1000 korona bruttó bevétel esetén 50 korona, 1000 koronát felülhaladó bruttó bevétel esetén 100 koronát fizetni, amire nézve a repülőnap eltelté után annak eredményéhez képest fog a város tanácsa érdemben véglegesen dönteni.”³⁸

1911. július 19-én. Ugyancsak ő szállított először légi úton 1911-ben napilapot és egyéb sajtóterméket a fővárosból vidékre. Lásd: Székely Mihály. In: MEK, (<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/> – Letöltés ideje: 2025. október 1.)

³⁵ Fortepan / Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Archívum / Negatívtár / Weber Károlyné gyűjteménye (132512).

³⁶ HU-MNL-BaML-IV.1413.b.-9083-1913.

³⁷ Dobos István (Gyula, 1892. március 31. – Budapest, 1937. július 1.) magyar repülőgép pilóta, aviatikus. Az Aviatikai versenyeken több díjat nyert. Az I. világháborúban pilóta, majd berepülő pilóta volt. 1937-ben repülőszerencsétlenség áldozata lett. Lásd: Dobos István. In: MEK, (<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC03014/03386.htm> – Letöltés ideje: 2025. szeptember 30.)

³⁸ HU-MNL-BaML-IV.1413.b.-12608-1913.

Az új vásártér azért tűnt a korábbinál ideálisabb választásnak, mert könnyen elzárható volt az ingyenes bábéskodók elől, a fizetős közönség számára pedig könnyebben megközelíthető, mint a lóversenytér. Dobos István magyar szerkesztésű gépen, Svachulay Sándor³⁹ „Albatros”-án mutatta be rendkívüli tudását.

A korabeli sajtó nagy várakozással tekintett a repülés elé, külön hangsúlyozva, hogy végre egy magyar aviatikus fog felszállni:

*„Ez alkalommal a magyar aviatikusok korra nézve legfiatalabb, de eredmény tekintetében egyik legszámottevőbb tagja, Dobos István fog karcsú »Schwachulay« monoplánjával felszállni az új vásártéren, hogy bemutassa, mennyire nem valók azok a száználmas hangú lekicsinylések, amelyeket sokan a magyar aviatikáról világgá kürtöltek. Már csak azért is érdekes lesz ez a felszállás, mert magyar aviatikusról van szó, aki nemcsak személyében érdekes ember, de mint aviatikus is elsőrangú. Dobos István, mint ismeretes, egyik városból a másikba, ahol felszállásokat rendez, monoplánján utazik, azon viszi egyet-mását is. Pécsre is a levegőn át érkezett tegnap este 8 órakor s nagy néptömeg előtt szállt le az új vásártéren. Holnapi felszállása iránt nemcsak Pécsen, de a környéken is nagy érdeklődés nyilvánul s előreláthatólag nagy közönség fogja azt végig nézni. Felhívjuk ezúttal a közönség figyelmét a holnapi repülésre, amely alkalommal valóban kimutathatja a pécsi közönség azt a meleg, szeretetteljes szimpátiát, amellyel minden magyar embernek viseltetni kell a magyar aviatika iránt.”*⁴⁰

A repülés nagy sikerrel zárult: a fiatal pilóta háromszor is a magasba emelkedett „Albatros” gépével. Az egyik alkalommal virágokat szórt le az ámulattal figyelő nézősereg közé, amit lelkes éljenzéssel köszöntek meg.⁴¹ Dobos István elmondása szerint Pécsen érte el repülőjével az addigi legnagyobb magasságát, ezerhétszáz métert.⁴² A rendőrkapitány-helyettesnek jelentést kellett tennie felettesének Dobos István repülési teljesítményéről:

„Dobos István okleveles magyar pilótának Pécsen 1913. évi július hó 6, illetve 7-én bemutatott mutatványos repüléseiről ezennel igazolom, hogy azok minden tekintetben a legszebb sikerrel folyt le, felszállásai és 500–600 méter magasságban történt csodálatos repülései, valamint a Kis térre szoruló, a gép biztos kormány-

³⁹ Svachulay Sándor (Kassa, 1875. június 3. – Budapest, 1954. augusztus 25.) a magyar repülőgép-tervezés és építés egyik úttörője. Lásd: Svachulay Sándor. In: MEK, (<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/> – Letöltés ideje: 2025. szeptember 30.)

⁴⁰ Repülőnap Pécsen. *Dunántúl*, 1913. július 6. 5.

⁴¹ A pécsi repülőnap. Dobos István pilóta sikere. *Dunántúl*, 1913. július 8. 1–2.

⁴² Hogy lett Dobos Istvánból pilóta. *Dunántúl*, 1913. július 13. 4.

zását igazoló leszállásai a pilótánk kiváló ügyességéről tesznek tanúbizonyságot, s mely a város közösségének osztatlan elismerését vívta ki.”⁴³

A repülőnapok, illetve bemutatók megszaporodása a vidéki városokban szükségessé tette ezek szabályozását. A légi bemutatók engedélyeinek kiadásáról a Belügyminisztérium 141.464/1913. számú körrendelete intézkedett, amely felhívta a figyelmet arra, hogy sokszor csak pénzéhes vállalkozók használják ki a szűkös anyagi helyzetben lévő pilótákat, illetve kitért a légi bemutatók közbiztonságot és közrendet veszélyeztető hatásaira is. Mindezek miatt, amíg a légi járművekre vonatkozó általános érvényű szabályzat el nem készül, a minisztérium előírta, hogy engedély csak *„azoknak a magyar honosoknak adassék meg, akik úgy gépük szerkezeténél, mint légijárművezetői képességüknél fogva kellő biztosítékot tudnak nyújtani arra nézve, hogy egyrészt a közönség életbiztonsága veszélyeztetve nem lesz, másrészt pedig a közönséget a repülés esetleges elmaradásáért vagy újabb határnapon való megtartásával, vagy más módon kárpótolják.”*⁴⁴ A kérelmek elbírálásához a pilótáról és a légi járművekről a Magyar Aero Szövetségtől kellett felvilágosítást kérni.

Baranya vármegyében ebben az időszakban rendkívül nagy volt az érdeklődés az aviatika iránt. Több repülőgép-konstrukció jelent meg, de ezek megmaradtak a tervezés fázisában, gyakorlatban sohasem repültek velük. Huberth Andor eszéki királyi mérnök például 1909-ben bejelentett „lapátkerekes repülőgép” találmányára 1911-ben kapott szabadalmat, ám a szakértők nem tartották repülésre alkalmasnak a gépet a nehézkes szerkezet és a meghajtás kivitelezésének hiányosságai miatt.⁴⁵ Hasonlóan járt Sabel Gyula pécsi fiatalember is, aki egy Santos-Dumos féle repülőgépet konstruált, azonban a motor hiányzott a gépből.⁴⁶ Tóth Ferenc oldi asztalos szintén repülőgépet épített, amely majdnem készen állt a felszállásra, azonban a motorhoz szükséges gyújtószerkezet az ő gépből is hiányzott.⁴⁷

Az első kísérlet Pécs bevonására a nemzetközi légiforgalomba

Az I. világháború kitörése után nem tartottak több repülőnapot Pécs városában, mivel a repülőgépekre a frontvonalnál volt szükség a hadsereg támogatására, illetve az ellenséges csapatok felderítésére. A technika fejlődése ekkor már lehetővé

⁴³ HU-MNL-BaML-IV.1413.b.-12608-1913.

⁴⁴ HU-MNL-BaML-IV.1406.g.-E-1533-1914.

⁴⁵ SZABÓ 2001. 111. A témával kapcsolatban lásd Török Gábor *Huberth Andor baranyai mérnök, feltaláló különleges légijárműve a 20. század elejéről* című, jelen kiadványban megjelent tanulmányát.

⁴⁶ A szétszedett repülőgép. *Pécsi Napló*, 1913. július 13. 5.

⁴⁷ Asztalos, mint aviatikus. *Pécsi Napló*, 1913. augusztus 3. 7.

tette a nagyobb városok bombázását is. A Belügyminisztérium 2930/1917. V.a. szám alatt kiadott rendelete felszólította a polgármestereket, hogy szervezzék meg a légitámadások elleni védekezést. A pécsi közgyűlés határozatából kiderül, hogy 1917 márciusában tervben volt egy sziréna elhelyezése a Városháza tornyában, azonban ezt nem tudták beszerezni. E helyett egy lehetséges repülőgéptámadás jelzésére a Duna-Gőzhajózási Társaság által felajánlott acéllap kongatását, illetve Pécsbányatelepen három hosszú ködkürtriadójel megszólalását rendelték el. A tervek szerint a légiriadó megszűnését a belvárosi templom öt percig tartó harangozása jelezte volna. A támadások elhárítása céljából pedig a városi székház erkélyén gépfegyverek elhelyezését írták elő.⁴⁸ Erre végül nem került sor, de szerencsére az I. világháború alatt nem érte Pécs városát ellenséges légitámadás, így ez a hiányosság nem veszélyeztette a város védelmét.

A világháború alatt, 1916-ban a repüléstechnika fejlődését látva egy magyar és osztrák érdekeltségű csoport tanulmányi bizottságot alapított, amely feladatul tűzte ki egy nemzetközi légi forgalmi vállalat alapítását, amely levelek és csomagok postai szállítására, valamint személyszállításra is képes. A magyar érdekcsoportot a Magyar Bank és Kereskedelmi r.t. képviselte, az osztrák érdekcsoportot pedig az Oesterreichischer Lloyd Dampfschiffahrts-Gesellschaft.⁴⁹ A tárgyalásokat 1916-ban kezdték meg az érintett városokkal a repülőgépek fogadására alkalmas területek kijelölése, illetve átengedése érdekében. Graetz Pál, a Magyar Bank és Kereskedelmi r.t. elnöke a Pécs városi tanácshoz írott levelében a repülőtér kiválasztásának szempontjait is ismertette: „A repülőgépi kikötő kiválasztása szempontjából közlöm, hogy az 300–500 m szélességű, és 500–800 m hosszúságú, lehetőségig sík, száraz területű legyen, lehetőleg közel a városhoz, a városba való jó közlekedés mellett, csatornázás, vízellátás, erőforrás közelében.”⁵⁰ Graetz kérelmét a légi kikötő kedvező gazdasági vonatkozásaival, a magyar ipar fejlesztésével, az idegenforgalom növekedésével, valamint munkahelyek teremtésével indokolta. A bizottság megbízásából Urbach Lajos ügyvéd, a Magyar Lloyd Repülőgép és Motorgyár Részvénytársaság⁵¹ ügyvezető igazgatója látogatott el Pécs városába 1917. augusztus 10-én. Az igazgató Rauch János városi főmérnökkel tekintette meg a repülőgépek fogadására legalkalmasabb területet, a gyakorlótér alatti városi legelőt. A tervek szerint a nemzetközi légi forgalom és a pécsi állomás működése a háború után indult volna meg, akkor, ha a forgalmi viszonyokat az

⁴⁸ HU-MNL-BaML-IV.1413.b.-5711-1919.

⁴⁹ Osztrák Lloyd Gőzhajózási Társaság (Trieszt) (1833–1918).

⁵⁰ HU-MNL-BaML-IV.1407.g.-E-62-1940.

⁵¹ A Lloyd Repülőgép és Motorgyár Rt. 1913-ban alakult meg az egykori Aszódi Magyar Királyi Javító Intézet épületének karosszéria- és asztalos üzemében. A gyár magyar és külföldi érdekcsoportok kezdeményezésre jött létre Magyar Lloyd Automobil- és Motorgyár Rt. néven. A repülőgépgyártást 1914-ben kezdték meg. HORVÁTH–MOHAROS–POKÁRDI 2018. 65.

Országos Posta és Táviráda Igazgatóság is alkalmasnak találja. Az I. világháború után azonban Pécs szerb megszállás alá került, így a tárgyalások megakadtak.

1919. március 21-én Magyarországon Garbai Sándor szociáldemokrata és Kun Béla kommunista vezetők kikiáltották a Tanácsköztársaságot. Ez a szerb megszállás miatt Pécs városát nem érintette. Ebben az időszakban az 1. vörös repülőszázad Kaposváron állomásozott. A Vörös Hadsereg repülőgépei többször is megjelentek Pécs városa felett és röpcédulákat szórtak ki, amelyek a proletárdiktatúrát éltették és a csapataik sikereiről számoltak be. A berepülő gépeket a szerb katonaság több alkalommal is ágyúlövessel fogadta, de eltalálni egyszer sem sikerült őket.⁵²

1920. április 3-án a kereskedelemügyi miniszter levele élesztette újjá a repülőtérről kapcsolatos reményeket Pécsen. A magyar kormány ugyanis belföldi postátáratot akart létrehozni, amely személyszállítással is foglalkozott volna. A terv a kiépítendő hálózat egyik fontos állomásaként Pécsen jelölte meg. A beruházás legnagyobb tételét a repülőtér telkének megvásárlása és a hangárok felépítése jelentette. A miniszter levelében kiemelte a magyar gazdasági érdekek fontosságát: *„a cél előmozdítása kötelességünk hazánkkal szemben, mert ha a magyar légiforgalmat magyar tőkével, magyar érdekek hazafias szolgálatára alkalmasan meg nem teremjük, úgy a külföldi tőkének fog ez a fontos gazdasági ág a kezébe kerülni, ami a magyar érdekek alárendeltségét vonná maga után még belföldön is.”*⁵³

Rauch János városi főmérnök úgy vélte, hogy a repülőtér céljára a katonai gyakorlóter lenne a legalkalmasabb. Ez azonban 1917-től nélkülözhetetlen hadi célokra volt lefoglalva, így nem lehetett igénybe venni. Szintén alkalmasnak minősítette a Pápa-féle pusztából kisajátítandó 10–15 holdnyi területtel kiegészített városi legelőt is. A gyakorlóter felszabadulása után azonban visszatért eredeti javaslatához és azt indítványozta a városi tanács számára, hogy a volt katonai gyakorlóter keleti részéből egy körülbelül 50 holdnyi területet díjtalanul jelöljenek ki repülőtérenek. A hangárok építését a további tárgyalásoktól tette függővé, ezek azonban elmaradtak.

A trianoni békeszerződés a hatályba lépésétől számított hat hónapon át megtiltotta Magyarország egész területén a légi járművek, légi járműrészek, légi motorok, illetve légi jármű motorrészek gyártását, behozatalát és kivitelét. Ezen kívül előírta, hogy Magyarországnak nem lehet katonai repülőszolgálat, illetve kormányozható léghajója. A repülőgépeket, ideértve a gyártás, javítás, szerelés alatt állókat is, át kellett adni az antanthatalmaknak.⁵⁴ Mivel a tiltás hat hónapra szólt és a jogszabályt – az 1921. évi XXXIII. törvényt – 1921. július 31-én hirdették

⁵² CSIZEK 2008. 30.

⁵³ CSIZEK 2008. 30.

⁵⁴ 1921. évi XXXIII. tc.

ki, a korlátozás csak 1922. január 6-ig lett volna érvényben. A repülési tilalmat azonban a légi forgalmat szabályozó bizottság 1922-ben meghosszabbította, a korlátozást feloldó megállapodást csak az év októberében írták alá.⁵⁵ A trianoni békeszerződés megkötésével kijelölték Magyarország határait. Ekkor látni lehetett, hogy nem fog sokáig tartani Baranya vármegye déli részeinek szerb megszállása. Pécs 1921. augusztus 22-én szabadult fel az idegen uralom alól, ami lehetővé tette, hogy a város ismét bekapcsolódjon az ország gazdasági életébe és már a következő évtől a magyar repülés feltámasztásáért folytatott tevékenységekbe is.

Összegzés

Pécs lakói először 1885-ben láthattak levegőbe emelkedő szerkezetet, egy léggömböt, 1910-ben pedig több, sikertelen próbálkozás után az akkor már kifejezett népszerűségnek örvendő repülőnapon megpillanthatták az első repülőgépet is. A francia Leon Versepuy mutatványa lenyűgözte közönségét, amely ekkortól már csak arra várt, hogy láthassa az első magyar pilótát is. Erre 1913-ban került sor, Dobos István magyar szerkesztésű gépéről, többszáz méter magasságból szórt virágokat a városlakókra. Bár ekkor már több pécsi lakos is foglalkozott repülőgép építésével, próbálkozásaik olykor anyagi, olykor technikai okokból kudarcot vallottak. A századelőn a város egén megjelenő repülőgépek látványos szórakozást, lenyűgöző mutatványokat jelentettek, amelyeknek az I. világháború kitörése vetett véget. A repüléstechnika fejlődésével azonban már a háborús években megjelentek azok a törekvések, melyek azt célozták, hogy a repülőgépeket az áru- és személyszállítás szolgálatába állítsák. Pécsen 1916-tól kezdődtek tárgyalások egy majdani repülőter helyének kijelöléséről, a tervek megvalósítását azonban a város szerb megszállása, majd a trianoni békeszerződés repülőgépeket érintő korlátozásai is akadályozták.

A korabeli források jól mutatják, hogy az aviatika iránti szenvedély tudással és akarattal társulva, sok akadályon át, de megvalósította a célt, a pécsi légtér meghódítását. Bár történelmi események is hátráltatták a sikereket, a pécsi aviatikusok és támogatóik kitartása idővel meghozta gyümölcsét. A repülés úttörőinek törekvései és teljesítményei megalapozták Pécs város helyét a légiközlekedés térképén, ezzel lehetőséget teremtve arra, hogy Baranya vármegye is bekapcsolódjon a nemzetközi légi közlekedésbe. Erre azonban még várni kellett, ugyanis a városnak csak az 1930-as években lett állandó légi összeköttetése személyszállítás, postai küldemények és áruszállítás terén.

⁵⁵ DOMONKOS 2022.

Források

Levéltári források

- Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltára (HU-MNL-BaML)
- IV.410.a. Baranya vármegye alispánjának elnöki iratai (1896–1952)
 - IV.1406.e. „C” (1946-tól III.), Gazdasági és Építési, 1926-tól Gazdasági, 1947-től Népjóléti és Kulturális ügyosztály iratai (1902–1929)
 - IV.1406.g. „E” Pécs Város Tanácsának iratai, Főjegyzői (Elnöki) ügyosztály iratai (1902–1929)
 - IV.1407.g. „E” Pécs Város Tanácsának iratai, Főjegyzői (Elnöki) ügyosztály iratai (1930–1950)
 - IV.1413.b. Pécs Város Rendőrkapitányának iratai. Iktatott iratok (1872–1921)

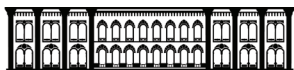
Sajtóforrások

- Dunántúl, 1913
- Pécsi Figyelő, 1885
- Pécsi Közlöny, 1907
- Pécsi Napló, 1910–1913
- Tolnamegyei Közlöny, 1907

Irodalom

- BÖDŐK 2002 BÖDŐK Zsigmond: *Magyar feltalálók a repülés történetében*. Duna-szerdahely, 2002.
- CSÁSZÁR 1941 CSÁSZÁR Géza: *Acélszárnyak. A pécsi repülőtér története*. Pécs, 1941.
- CSIZEK 2008 DR. CSIZEK Zoltán: *A Mecsek lejtői fölött. Pillanatképek Pécs repülés-történetéből 1888–1945*. Pécs, 2008.
- DOMONKOS 2022 DOMONKOS Csaba: Száz éve oldották fel a trianoni repülési tilalmat. *PestBuda* (online folyóirat), 2022. november 21. (https://pestbuda.hu/cikk/20221121_szaz_eve_oldottak_fel_a_trianoni_repulesi_tilalmat – Letöltés ideje: 2025. február 15.)
- HORVÁTH–MOHAROS–POKÁRDI 2018 HORVÁTH Fruzsina–MOHAROS István–POKÁRDI László: A Magyar Lloyd Repülőgép és Motorgyár Rt. története. *Haditechnika*, 52. (2018):2. 65–71.

- MEK KENYERES Ágnes (főszerk.): *Magyar Életrajzi Lexikon, 1000–1990*. (<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/index.html> – Letöltés ideje: 2025. szeptember 30.)
- SZABÓ 2001 SZABÓ Attila: Magyar konstrukciójú forgószárnyas repülő szerkezetek. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, 12. 1999–2000 (2001) 105–134.



Török Gábor*

HUBERTH ANDOR BARANYAI MÉRNÖK, FELTALÁLÓ KÜLÖNLEGES LÉGIJÁRMŰVE A 20. SZÁZAD ELEJÉRŐL



„Csak szállni óh, repülni óh,
Mint Bleriót, mint Bleriót!
Árkon át – bokron át – sőt légen át
Már igen sokan látták e csodát!”¹

Abstract

A unique aircraft from the early 20th century by Andor Huberth, an engineer and inventor from Baranya County

Documents concerning the flying machine invented by Andor Huberth, an engineer and inventor from Nagyszombat are preserved in the Baranya County Archives of the National Archives of Hungary within the records of a court case. This forgotten invention from the early 20th century is of particular interest because it remained unknown in the specialist literature on aviation history until the early 1970s, when technical historian and bibliographer Pál Vajda, who had already conducted on-site archival research in 1955, published a series of articles. The study presents in detail the progress of the research, the life of Andor Huberth and his inventions with a special focus on his paddle-wheel aircraft, which is capable of vertical take-off. This cyclocopter was highlighted as a unique curiosity in the history of aviation. The article has a dual purpose: to commemorate the inventor and to offer a brief glimpse into the heroic age of aviation in Hungary.

Keywords: aviation history, Andor Huberth, cyclocopter, inventor, Baranya

* Levéltári informatikus, MNL Baranya Vármegyei Levéltára.

¹ „Írta: Egy helybeli szerző. A Kereskedők és Gazdák Körében november 20-án megtartott intim estélyen előadta: Varga Margitka.” Stanzák. 3. Légvárak. Miskolci Napló, 1909. szeptember 28. 1–2.

Jelen tanulmány tárgya nagyszombati Huberth Andor mérnök, feltaláló személye és különleges repüléstörténeti kuriózumként értékelhető – helyből történő fel- és leszállásra képes, a felemelkedéshez és az irányításhoz is a hossz tengelyével egy síkban lévő tengely körül forgó szárnyakat/lapátokat használó – légi járművének, az úgynevezett cyclocopternek a bemutatása.

Előzmények

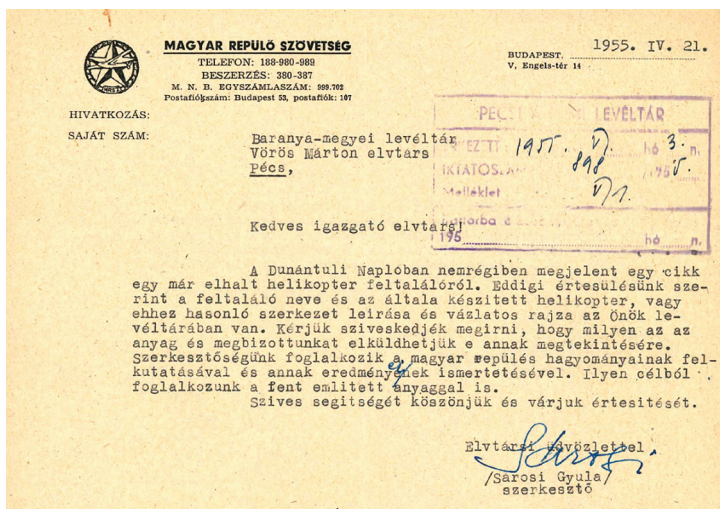
A Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) a 2023. évi levéltári évfordulók tiszteletére gazdagon illusztrált levéltártörténeti kötetet állított össze és adott ki. *A nemzet levéltára – Fejezetek az országos levéltár történetéből* című kötet az állami írásbeliség őrzőhelyeinek, a hivatali archívumi és levéltári intézmények elhelyezéstörténetének, valamint a Bécsi kapu téri levéltári palota építéstörténetének állít emléket. Az MNL vezetősége 2024-ben úgy döntött, hogy e különleges kiadvány mintájára a vármegyei levéltárak története is kiadásra kerül úgy, hogy a tagintézmények a magukra vonatkozó részt külön-külön elkészítik, majd azt a szerkesztők egységes keretbe foglalják. Az MNL Baranya Vármegyei Levéltára munkatársai ezt követően iratfeltárással fogtak, ki-ki a maga által vállalt korszak vonatkozó iratanyagát tekintette át.

Az iratfeltárással közben bukkantam rá Sárosi Gyula² szerkesztő – a Magyar Repülő Szövetség³ fejlődés levélpapírján Vörös Márton⁴ levéltárigazgatónak írt – 1955. április 21-i levelére, amelyben egy feltalálóról és az általa készített helikopter, vagy ahhoz hasonló szerkezet leírásáról érdeklődött, amelyről egy Vörös által írt, a *Dunántúli Napló*-ban korábban megjelent újságcikkben olvasott.

² Sárosi Gyula (?–1994): újságíró, szerkesztő. A *Repülés*, a sportrepülés képes folyóirata, az *Ifjú Súlyom* képes modellező folyóirat, illetve a *Modellezés* képes folyóirat felelős szerkesztője. GARLÓCZI 1978. 8.

³ A Magyar Aero Club 1902-ben alakult meg. Mivel ez a klub csak a léghajózással törődött, ezért a levegőnél nehezebb repüléssel foglalkozó személyek 1908 végétől megalakították a saját szervezetüket a Magyar Automobil Clubban belül, aviatikai bizottság néven. A következő évben a Magyar Aero Club feloszlott, illetve beolvadt a Magyar Automobil Club immár Aviatikai Szakosztályába. Végül 1910 februárjában az Aviatikai Szakosztály feloszlása után megújult formában alakult meg a Magyar Aero Club, amelyet még ebben az évben a Nemzetközi Repülő Szövetség felvett a tagjai közé. A Magyar Aero Club, később Magyar Aero Szövetség (MAESZ) néven ezután több évtizeden keresztül szolgálta a magyar repülés ügyét. GAUSZ 1999. 332. A második világháborút követően a MAESZ-t feloszlatták, feladatait 1948 februárjától az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) vette át, majd az OMRE megszűnésével 1951. január 27-én alakult meg a magyar sportrepülést összefogó Magyar Repülő Szövetség (MRSZ). CSANÁDI et al. 1977. 277–280.

⁴ Vörös Márton (1900–1993): bölcsészdoktor, okleveles középiskolai tanár, történész, író, műfordító, főlevéltárnok. 1934-től Pécs thj. város levéltárának, majd az államosítást követően a Pécs városi közlevéltárnak vezetője. 1952. január 1-től a Baranya megyei közlevéltárral összevont Pécsi Közlevéltár igazgatója, majd a Pécsi Állami Levéltár első vezetője 1961-es nyugdíjba vonulásáig. TÖRÖK 2023.



1. kép: Sárosi Gyula levele Vörös Mártonhoz (1955)⁵

Vörös Márton május 6-i válaszlevelében értesítette Sárosit arról, hogy a Baranya megyei helikopter-feltaláló iratanyaga egy per aktájában lelhető fel, és az iratok mellett tervrajzok és vázlatok is találhatók, illetve, hogy a kutatásra a levéltár kutatótermében van lehetőség. Néhány nappal később, május 18-án Sárosi Gyula Vajda Pált,⁶ a szerkesztőség külső munkatársát bízta meg azzal, hogy tanulmányozza a Pécsi Állami Levéltárban lévő iratanyagot és arról másolatokat készítsen.

A forrásanyag

A Sárosi Gyula levelében említett, Vörös Márton által jegyzett cikk – *A repülés baranyai úttörője* címmel – a *Dunántúli Napló* 1955. február 13-i számában olvasható.⁷ Az újságcikkből kiderül a feltaláló neve, Huberth Andor és az iratanyag lelőhelye: Törvényszéki iratok. A Pécsi Törvényszék polgári ügyek mutatókönyvében, majd az 1913. évi lajstromkönyvében kutatást végezve könnyen eljuthatunk a II.403/1913. szám alatt fellelhető Huberth Andor elleni per 110 számozott oldalt tartalmazó ügyiratához.⁸

⁵ HU-MNL-BaML-VIII.703.a.-898-1955.

⁶ Vajda Pál Rezső (1907–1982): magyar technikatörténeti szakíró, szerkesztő, író, művelődéstörténész, bibliográfus. Számos technikatörténettel foglalkozó könyv, könyvrészlet, cikk és tanulmány fűződik nevéhez. SZABADVÁRY 1982. 237–246.; KENYERES 1994. 929.

⁷ Vörös Márton: A repülés baranyai úttörője. *Dunántúli Napló*, 1955. február 13. 6.

⁸ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913.



2. kép: A Huberth elleni per levéltári iratanyaga (1913)⁹

A levéltári forrásanyagon kívül egyébként viszonylag kevés szakirodalomból tájékozódhatunk, ha Huberthre és repülőszerkezetére vagyunk kíváncsiak. Bár Vajda Pál már 1955-ben kutatta az iratanyagot, mégsem tesz említést róla és találmányáról *A magyar repülés története és magyar nyelvű bibliográfiája* című tanulmányában, amely 1964-ben jelent meg a *Technikatörténeti Szemlében*.¹⁰ Először csak 1970-ben foglalkozott vele a *Repülés* magazinban, ahol is megjelent írása *A repülés történelemkönyvéből. Lapátkerekes repülőgép a század elején* címmel.¹¹ A cikk részletesen bemutatja a peres iratokból megtudható legfontosabb információkat, sőt a találmány szabadalmi leírásából származó ábrák mellett még egy fotót is közölt Huberth Andorról, azonban további információ sem a feltalálóról, sem magáról a gépről nem derül ki.

⁹ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913.

¹⁰ Vajda 1964. 167–210.

¹¹ Vajda 1970. 14.



3. kép: nagyszombati Huberth Andor fényképe¹²

Szintén ebben a folyóiratban jelent meg 1971 és 1972 között részletekben Vajda Pál *A magyar repülés történetének életrajzi lexikona* című írása, amelynek utolsó, XV. részében szintén szerepel Huberth Andor vasúti mérnök és találmánya.¹³

A korabeli, századfordulós sajtóban és szakmai folyóiratokban számos cikk jelent meg Huberth különleges találmányáról. Ezek között található a repülőgép fényképe is a *Tolnai Világlapjában*,¹⁴ illetve további fotók és egy hosszabb, a gépet részletesen bemutató cikk a *Művezetők Lapjában*.¹⁵

Ami pedig a magyar repüléstörténet kezdetével foglalkozó szakirodalmat illeti, sajnos nem sok sikerrel járunk a feltaláló nevének keresése során. Az egyetlen találat a *Magyar Repülés Története* című mű, ahol azonban csak említés szintjén találkozhatunk Huberth Andor sellyei helikopter kísérleteivel.¹⁶

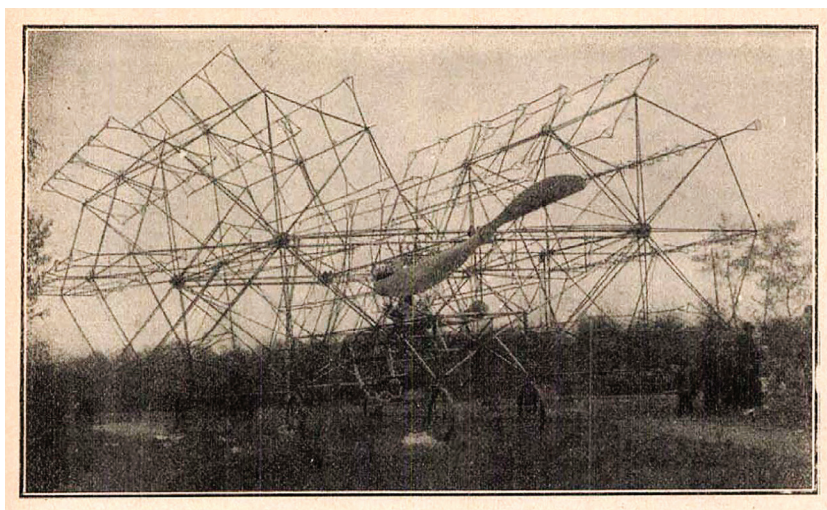
¹² VAJDA 1970. 14.

¹³ Vajda Pál korábbi cikkében és itt is tévesen vasúti mérnökként említi Huberth Andort. VAJDA 1972. 17.

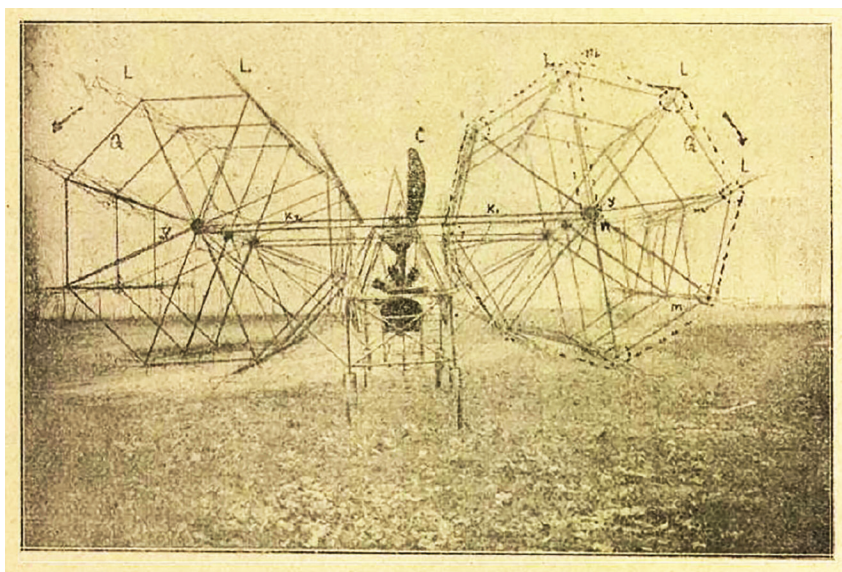
¹⁴ Uj magyar repülőgép. *Tolnai Világlapja*, 11. (1911):49. 2986.

¹⁵ LEDÁCS 1912. 119–120.

¹⁶ CSANÁDI et al. 1977. 19.



4. kép: Huberth Andor repülőgépe fényképe (1911)¹⁷



5. kép: Huberth Andor repülőgépe fényképe (1912)¹⁸

¹⁷ Új magyar repülőgép. *Tolnai Világlapja*, 11. (1911):49. 2986.

¹⁸ LEDÁCS 1912. 120.

Életrajz

Ifj. Huberth Andor 1870. december 17-én született Kassán, id. Huberth Andor¹⁹ – a cs. és kir. 6. Württemberg-huszárezred főhadnagya – és Idiczukh Theodóra legidősebb gyermekeként.²⁰ Apja foglalkozásából adódóan a család sokat költözködött. Középiskolai tanulmányait már a Pápai Katolikus Gimnáziumban kezdte, majd a Pápai Református Főgimnáziumban fejezte be. Felsőfokú tanulmányait a Királyi József Műegyetem mérnöki szakosztályán végezte, ahol 1895-ben szerezte meg oklevelét.²¹ Még egyetemi évei alatt megnősült.²² Ezt követően Selmeicz- és Bélabánya szab. kir. városok alkalmazásába állt mint városi mérnök.²³ Munkaköréből adódóan egyik feladata volt a már meglévő városi gázalapú²⁴ közvilágítás üzemeltetése, fejlesztése.²⁵

E munkájához kapcsolódott első – 1897. május 26-án bejelentett – szabadalma, az „Automatikus acetylengáz-fejlesztő készülék”, amely egy kisebb vagy nagyobb lámpacsoport acetilén gázzal való táplálására alkalmas berendezés leírását tar-

¹⁹ Nagyszombati Huberth Andor Ignác (Nagyszombat, 1842. november 30. – Budapest, 1907. május 8.) honvéd vezérőrnagy. A magyar nemességet a „nagyszombati” előnévvel I. Ferenc József király 1889. december 15-én díjmentesen adományozta Hubert Andor ezredesnek, a 7. honvéd huszárezred parancsnokának, valamint törvényes utódainak. HU-MNL-OL-K 19-69-248. 829 ex 1889/eln. sz. bejegyzés, HU-MNL-OL-K 20-a-1899. 829. iktatószám. A székesfehérvári 81-ik m. kir. honvéd gyalogdandár parancsnokaként 1895-ben kényszernyugdíjazták, majd következő évben a báró Fejérváry Géza honvédelmi miniszterrel történt összetűzésből kifolyólag egy tábornokokból álló bírság rangjától is megfosztotta. Rangvesztésre ítélt tábornok. *Pesti Napló*, 1896. augusztus 3. 2.

²⁰ Huberth Andor Franz Ernest (Kassa, 1870. december 17. – Budapest, 1922. február 14.) mérnök, feltaláló. Születési anyakönyvi bejegyzését lásd a cs. és kir. kassai katonai kerületi plébánia 1870. évi születési anyakönyvében. A cs. és kir. 6. Württemberg-huszárezred – ahol apja akkor szolgált – a VI. hadtest kötelékébe tartozott, melynek parancsnoksága Kassán volt. A hadtest lelkészi-hivatali ügyeit (beleértve az anyakönyvezést is) a kassai cs. és kir. katona-kerületi plébános vezette. HOFFMANN 1896. 143.

²¹ MŰEGYETEM 1896. 60.

²² Mágocs Julianna (Balassagyarmat, 1875 – Budapest, 1948. július 6.) 1893. január 10-én kötött házasságot Huberth Andorral. Mária nevű gyermekük már Selmeiczán született, 1896. december 29-én. HU-MNL-OL-W 202-A0250-0149. Esztergomi főegyházmegye, Bp. VIII. kerület, Józsefváros, római katolikus, házassági anyakönyv (1893), 28. sz. nagyszombati Hubert Endre [sic!] és Mágocs Julia házassága; HU BFL XXXIII.1.a 5075. kötet, halotti anyakönyvi másodpéldány, Bp. XIV. ker. (1948), 508. sz. Szalay Ferencné szül. Hubert Mária halálesete; HU BFL XXXIII.1.a 434. kötet, halotti anyakönyvi másodpéldány, Bp. II. kerület (1964), 419. sz. özv. Huberth Andorné szül. Mágocs Julianna halálesete.

²³ *Magyarország tisztí cím- és névtára*, 15. (1896) 186.

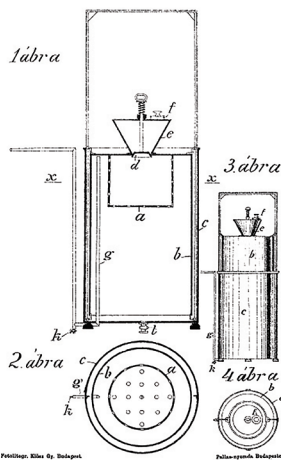
²⁴ A közvilágítás fejlődésében áttörést hozott a városi gáz megjelenése. Ez a típusú gáz azonban különbözik a napjainkban használt földgáztól, mivel a szén elgázosításával ún. légszeszgyárakban állították elő. DOMONKOS 2021.

²⁵ Az acetilénnek... *Építő Ipar*, 21. (1897):49. (1092.) 326.

talmazta.²⁶ Az eszköz gyakorlati kipróbálására is hamarosan sor került a közeli Losonc városában, amely során Huberth először is előadást, majd pedig – egy kis-méretű, hordozható géppel – társa, Gre-sits Géza segítségével bemutatót tartott a nagyszámú közönség számára a Vigadó szálló udvarán.²⁷ A következő hónapban már egy nagyobb teljesítményű géppel próbavilágításra is sor került a Városháza előtti Sugár utca és a Kubinyi tér egy ré-szén.²⁸ Azonban a művelet nem volt telje-sen veszélytelen, ezt bizonyítja az is, hogy társa majdnem a tudomány áldozata lett a rendszer beüzemelése előtt, amikor is az acetilén gáz előállításához szükséges kalcium-karbid berobbant a Városháza tűz-oltószertárában.²⁹

1900 júliusában a földművelésügyi miniszter Huberth Andor okleveles mér-nököt a folyam- és kulturmérnöki hivatalok³¹ egyesített személyzeti létszámába fizetéstelen kir. segédmérnökké,³² ugyanezen év decemberében pedig már fize-téses kir. segédmérnökké nevezte ki.³³ Munkahelye ekkor a m. kir. Országos Víz-építési Igazgatóság Vízrajzi Osztályán volt. 1902-től már a pozsonyi,³⁴ majd vá-lását követően 1904-től a zombori m. kir. folyammérnöki hivatalban³⁵ dolgozott. 1905-től már az eszéki m. kir. folyammérnöki hivatalban³⁶ tevékenykedett, mint kir. segédmérnök, de mindeközben Gólán (Belovár-Körös vármegye) élt, ahol

10388. sz.
szabadalmi leírás.
Automatikus acetilengáz-fejlesztő-készülék.
NAGYSZOMBATI HUBERTH ANDOR MÉRNÖK SELMECZBÁNYÁN.



6. kép: Automatikus acetilengáz-fejlesztő készülék (1898)³¹

²⁶ 10388. számú szabadalmi leírás. Automatikus acetilengáz-fejlesztő készülék. Nagyszombati Hu-berth Andor mérnök Selmezbányán. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1898. január 14.

²⁷ Acetylén. *Losonc és Vidéke*, 18. (1897):23. 3.

²⁸ Próbavilágítás Losonczon. *Losonc és Vidéke*, 18. (1897):30. 2.

²⁹ Baleset. *Losonc és Vidéke*, 18. (1897):30. 2.

³⁰ 10388. számú szabadalmi leírás. Automatikus acetilengáz-fejlesztő készülék. Nagyszombati Hu-berth Andor mérnök Selmezbányán. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1898. január 14.

³¹ A folyammérnöki hivatal feladatai közé tartoztak a folyamszabályozási, ármentesítési, halászati, folyam-rendőrségi ügyek, valamint az illetékességi területén lévő ármentesítő társulatok felügye-lete. SCHMID 1894. 341. A kulturmérnöki hivatal feladatai közé pedig a belvízlevezetési, pataksza-bályozási, öntözési és alagsóvezetési ügyek tartoztak. SCHMID 1895. 100.

³² *Budapesti Közlöny*, 34. (1900):165. 1.

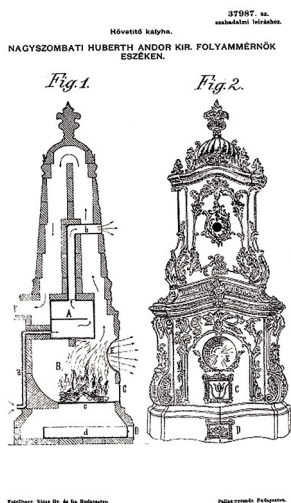
³³ *Budapesti Közlöny*, 34. (1900):284. 1.

³⁴ *Magyarország tisztí cím- és névtára*, 21. (1902) 524.

³⁵ *Magyarország tisztí cím- és névtára*, 24. (1905) 292.

³⁶ *Magyarország tisztí cím- és névtára*, 25. (1906) 307.

megismerkedett az akkor még kiskorú Schreiber Olga Máriával³⁷ akivel 1905-ben kötött házasságot.³⁸ 1906. június 9-én nyújtotta be a Szabadalmi Hivatalhoz második találmányának szabadalmi leírását a fatüzelésű kályhák hatásfokának növelésére vonatkozóan. A fejlesztés lényege két részből állt: egyrészt a szobán kívülről beszívott friss levegő felmelegítésre került a kályhán belül kialakított vas- vagy cserépedényben, amely felmelegedve egy újabb csövön keresztül a szobába vagy akár másik szobába is elvezethető volt. Másrészt a tűztér közvetlen előterében elhelyezett homorú fémtükrök a hőt a szoba távoli részébe sugározta.



7. kép: Hővetítő kályha (1907)⁴⁰

1908. október 28-án született meg Gólán első fiúgyermke, ifj. Huberth Andor,⁴⁰ aki később a Ciszterci Rend Pécsi Róm. Kath. Főgimnáziumában kezdte,⁴¹ majd a Kegyes-tanítórendiek Budapesti Gimnáziumában fejezte be középiskolai tanulmányait.⁴² Később apja nyomdokaiba lépve mérnök lett.⁴³ 1910-ben jött világra második fiúgyermke, László, aki egy egyéves pécsi főgimnáziumi kitérőt⁴⁴ követően a pécsi Zrínyi Miklós M. Kir. Reáliskolai Nevelőintézet⁴⁵ növendéke lett.⁴⁶

Pontosan nem tudni mikor kezdett érdeklődni Huberth Andor a levegőnél nehezebb, motoros repülés, mint új közlekedési mód és hasznosításának lehetőségei iránt. Az első ismert forrás, egy újságcikk

³⁷ Schreiber Olga Mária (1890/1891 – Budapest, 1950. július 12.) HU BFL XXXIII.1.a 4332. kötet, halotti anyakönyvi másodpéldány, Bp. XI. ker. (1950–1952), Kraut Leóné született Schreiber Olga halálesete a 394. szám alatt.

³⁸ „Hubert János [sic], valójában Andor – T. G.] úr derék tagtársunknak a legőszintébb szerencsekívánatainkat Schreiber Mária kisasszonynyal való egybekelése alkalmából, a XXIX. aninai kerületi egyesület.” Hymen. *Művezetők Lapja*, 8. (1905):10. 128.

³⁹ 37987. számú szabadalmi leírás. Hővetítő kályha. Nagyszombati Huberth Andor kir. folyam-mérnök Eszéken. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1907. február 11.

⁴⁰ HU-MNL-BaML-VIII.52. Osztálynévkönyv. 1918/19. tanév, Huberth Andor bejegyzése.

⁴¹ CISZTERCI 924. 26.

⁴² KEGYESTANÍTÓREND 1926. 71., 73.

⁴³ MŰEGYETEM 1931. 127.

⁴⁴ CISZTERCI 1924. 24.

⁴⁵ 1922. január elején kezdte meg működését az 1919 márciusában megszűnt pécsi M. Kir. „Zrínyi Miklós” Honvéd Hadapródiskola szerb megszálló csapatok által kifosztott épületében a Zrínyi Miklós M. Kir. Reáliskolai Nevelőintézet. GÁL 2001. 30–32.

⁴⁶ ZRÍNYI 1925. 30.

1908 októberéből, amelyben reflektált Vikár János azon magasztos felvetésére, miszerint utóbbi hazánk dicsőségére akarja felépíteni repülőgépét.⁴⁷ Huberth a cikkben beszámolt keserű tapasztalatairól, hogy Magyarországon sem az állam, sem magánszemélyek nem támogatják megfelelően az új ipari találmányok kifejlesztését, ezért azt javasolta, hogy a „szellemi tőke képviselői” fogjanak össze és részvénytársasági formában szerezzenek pénzt terveik megvalósításához, és ezáltal majd győzedelmeskedhetünk a nemzetek közötti versenyben.⁴⁸ E cikkben Huberth már utalt arra, hogy „[n]ekem is van egy vasmadaram”, azaz, hogy – a saját konkrét elképzelése és számításokkal alátámasztott kész tervei alapján – épített egy kisméretű modellt.⁴⁹

Repülőgépének tényleges megvalósításában az is inspirálta, hogy 1909. május 23-án megrendezték a világ első pénzdíjas repülőversenyét, a Párizs melletti Port-Aviation repülőter hivatalos megnyitórendezvényének fő eseményeként.⁵⁰ Az 5000 frankos díjat annak a pilótának ajánlották fel, aki a legrövidebb idő alatt teljesített 10 kört az 1,2 km-es pályán. 1909-ben további 12-t, majd 1910-ben már 33 versenyt tartottak világszerte, számos egyéb repülőbemutató mellett.⁵¹

1909. október 17-én történelmi eseménynek lehettek tanúi a magyarok, ugyanakkor ekkor láthattak először a levegőben motoros repülőgépet. Louis Blériot francia pilóta alig néhány hónappal a világhírű, La Manche-csatorna feletti repülését követően mintegy 200 000 néző előtt tartotta meg repülőbemutatóját Budapesten.⁵² A produkció a laikus nézőközönség mellett arra a maroknyi hazai kísérletező emberre – közte Huberthre – is nagy hatással volt, akik saját pénzükből, saját tervek alapján terveztek, készítettek repülő szerkezeteket.⁵³

Azonban Huberth nem a merevszárnyas, a felemelkedéshez szükséges sebességet a göröngyös talajon gurulva elérő repülőgépben látta a jövőt, hanem inkább a katonai feladatokra alkalmas, helyből felszállni képes forgószárnyas gépben. Ezen véleményét tükrözik szavai:

⁴⁷ VIKÁR JÁNOS: A repülés problémája. *Budapesti Hírlap*, 1908. október 18. 8.

⁴⁸ A különböző fejlesztésekhez szükséges pénzügyi forrásokat helyenként államok, de legtöbbször magánszemélyek adományai, olykor maga a feltaláló magánvagyonára biztosította. Magyarországon utóbbi kettő volt általánosan jellemző. HUBERTH ÁNDOR: A magyar vasmadár. *Budapesti Hírlap*, 1908. november 26. 10.

⁴⁹ Repülőgép Drávavölgyön. *Somogyi Hírlap*, 1910. március 16. 5.

⁵⁰ Prix de Lagatinerie, May 23rd, 1909 – The world's first air race. *The First Air Races* (<https://www.thefirstairraces.net/meetings/po0905/events.php> – Letöltés ideje: 2025. július 2.)

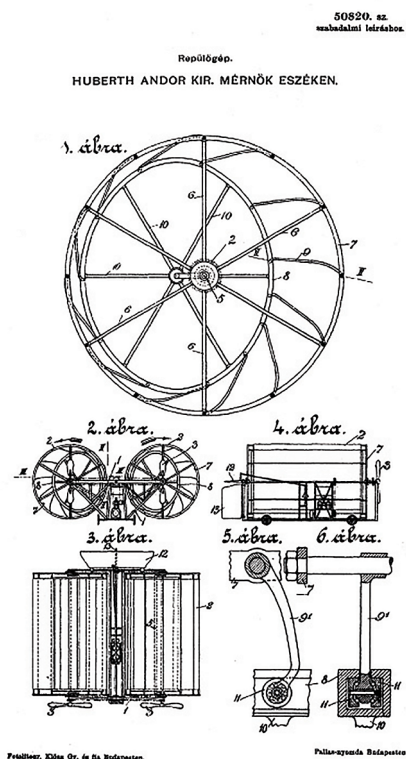
⁵¹ The first air race meetings. *The First Air Races* (<https://www.thefirstairraces.net/meetings.php> – Letöltés ideje: 2025. július 2.)

⁵² A bemutatót megelőzően a repülőgép a pesti Vigadó nagytermében volt kiállítva, míg a repülés helyszínéül az Üllői út melletti kis-rákosi gyalogsági gyakorlóteret jelölték ki. TÓTH 2018. 109.

⁵³ Nem kellett hosszú időnek elteltie ahhoz, hogy az első magyar pilóta az első hazai gyártású repülőgéppel a levegőbe emelkedjen. E jeles eseményt Adorján János valósította meg 1910. január 10-én, beírva magát ezzel a magyar repülés históriáskönyvébe. DOMONKOS 2019.

„Különben is jó lenne már egyszer letenni az aeroplanokról hiszen az egy sport-cikk egy cirkuszi mutatóvány. Ime Bleriot a híres aviatikus ismét lebukott. Míg egy helyt fel nem tudunk emelkedni, és bárhol a légben megállani addig még hadi célokra sem lesz a gép alkalmas. Azért a mi gépünk az egyedül helyes megoldás.”⁵⁴

A későbbiekben tárgyalandó repülőszerkezetének terveit végül 1909. december 24-én nyújtotta be a Szabadalmi Hivatalhoz.



8. kép: Röpülőgép (1911)⁵⁵

1910 tavaszától a mintegy 50 km hosszú, Dárda és Gordisa közötti régi, Dráva-völgyi védtöltés magasztási és erősítési munkálatait irányította, mint az észéki

⁵⁴ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz, Dárda, 1909. december 16.

⁵⁵ 50820. számú szabadalmi leírás. Röpülőgép. Huberth Andor kir. mérnök Eszéken. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1911. január 19.

folyammérnöki hivataltól kirendelt szakember.⁵⁶ Előléptetésére kir. mérnökké 1915-ben,⁵⁷ kir. főmérnökké pedig 1918-ban került sor.⁵⁸ 1909 novemberétől Dárdán,⁵⁹ majd Sellyén élt, végül 1919 elejétől, amikor az eszéki folyammérnökség a megyeszékhelyre tette át működését – a pécsi m. kir. kulturmérnöki hivatal József utcai épületében találtak helyet számukra –,⁶⁰ a család Pécsre költözött a Rákóczi út 28. szám alá.⁶¹

Az 1918. november 13-i, Belgrádban aláírt katonai konvenció egyebek mellett rendelkezett a déli demarkációs vonal kijelöléséről – így az ország déli területei szerb katonai megszállás alá kerültek –, valamint a kiürített területek közigazgatásáról.⁶² E Vajdaság néven egyesített terület igazgatására alakult meg újvidéki központtal a Narodna Uprava (Nemzeti Igazgatóság).⁶³

A Bánát, Bácska és Baranya nemzeti kormányának közgazdasági ügyosztályától érkezett, Klicin népbiztos által jegyzett utasítás a Narodna Uprava fennhatósága alatt álló vízépítési hivatalok személyzetének 1919. évi árvédelemhez való beosztásáról a pécsi kulturmérnöki hivatalban dolgozó Huberth Andor főmérnököt jelölte ki a mohács-kölkedi ármentesítő és belvízlevezető társulat védekezéséhez árvédelem-felelősnek.⁶⁴ 1921 őszén a földművelésügyi miniszter Huberth Andort kir. műszaki tanácsossá nevezte ki.⁶⁵

1922. február 14-én, mindössze 51 évesen hunyt el Budapesten.⁶⁶ Halálhírét a *Magyarság* című napilap közölte.⁶⁷ Élete során számos – a mérnöki végzettségéhez, munkájához, illetve érdeklődési köréhez kapcsolódó – témával foglalkozott.

⁵⁶ Repülési mánia Magyarországon. *Nagybánya és vidéke*, 36. (1910):13. 4.

⁵⁷ *Budapesti Közlöny*, 49. (1915):78. 1.

⁵⁸ *Budapesti Közlöny*, 52. (1918):23. 5.

⁵⁹ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz, Góla, 1909. október 20.

⁶⁰ Az eszéki folyammérnökség Pécsen. *Pécsi Napló*, 1919. február 2. 2.

⁶¹ HU-MNL-BaML-VIII.52. Osztálynévkönyv. 1918/19. tanév, Huberth Andor bejegyzése; KALOTAI 1925. 116.

⁶² GYÁNTI 2020. 67–68.

⁶³ HOLLÓSY 2020.

⁶⁴ 638/V. sz. 1919. sz. utasítás. *Baranyavármegye Hivatalos Lapja*, 22. (1919):6–9. 21.

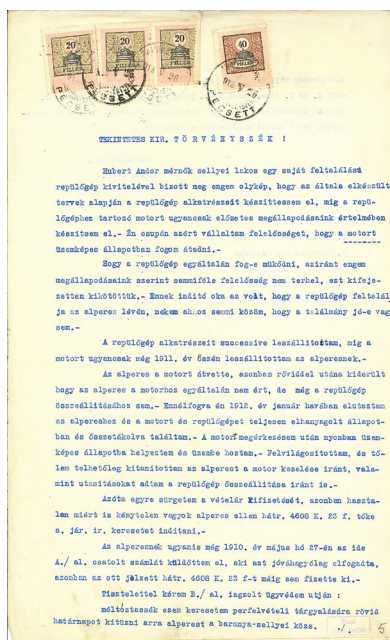
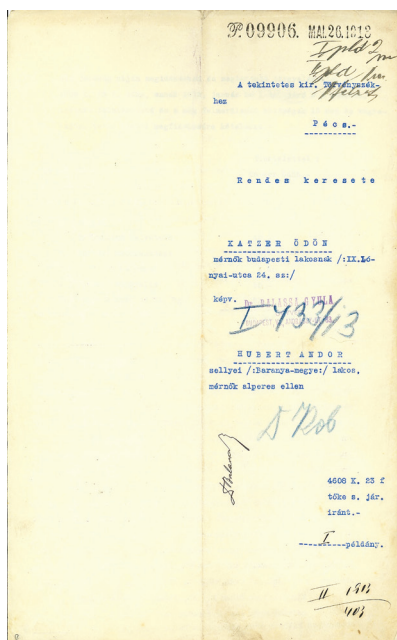
⁶⁵ *Budapesti Közlöny*, 55. (1921):228. 1.

⁶⁶ HU BFL XXXIII.1.a 3115. kötet, halotti anyakönyvi másodpéldány, Bp. VIII. ker. (1922), 600. sz.

⁶⁷ „Nagyszombati Huberth Andor m. kir. műszaki tanácsos, a pécsi kulturmérnökség kiváló főtisztviselője Budapesten, meghalt.” *Magyarság*, 1922. február 21. 9. Halálát követően özvegye házasságot kötött Brunauer Árpád rövidárú-kereskedővel, aki azonban alig öt hónap után szintén elhunyt. Ezt követően a család Budapestre költözött, ahol Schreiber Olga harmadszor is megházasodott, immár Kraut Leóval. A világháború halottja. *Pécsi Lapok*, 1923. április 10. 2.; HU BFL XXXIII.1.a 4332. kötet, halotti anyakönyvi másodpéldány, Bp. XI. ker. (1950–1952), Kraut Leóné született Schreiber Olga halálesete a 394. szám alatt.

A per

Ahogy láttuk, Huberth Andor találmányának tervei egy per iratanyagában maradtak fenn. A per résztvevői a felperes, Katzer Ödön mérnök,⁶⁸ budapesti, valamint az alperes, Huberth Andor mérnök, sellyei lakos voltak. A per tárgya az volt, hogy a bíróság kötelezze az alperest 4608 korona 23 fillér tőke járandóság és a további felmerülő költségek megfizetésére.



9. kép: Katzer Ödön keresete Huberth Andor ellen (1913)⁶⁹

A Pécsi Királyi Törvényszékhez⁷⁰ 1913. május 26-án benyújtott keresetében⁷¹ a felperes ismertette a tényállást, miszerint Huberth Andor megbízta őt egy saját

⁶⁸ Katzer Ödön Ferenc (1877–1963) mérnök, kerékpár- és automobiljavítással és versenyzéssel foglalkozott. A Dedics-testvérek műhelyében dolgozott, mielőtt saját műhelyt nyitott.

⁶⁹ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Rendes keresete Katzer Ödön mérnök... Pécs, 1913. május 26.

⁷⁰ A polgári perrendtartásról szóló 1911. évi I. törvénycikk 1. §-a alapján a járásbíróságok hatáskörébe csupán a 2500 koronát meg nem haladó értékű vagyoni jogi perek tartoznak, ezen érték felett már a törvényszékhez kell fordulni. Ugyanezen törvény 19. §-a szerint az a bíróság illetékes, amelynek területén az alperes lakik, így válik érthetővé, hogy a felperes miért a Pécsi Királyi Törvényszékhez fordult beadványával.

⁷¹ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Katzer Ödön keresete Huberth Andor ellen. Pécs, 1913. május 26.

fejlesztésű repülőgép kivitelezésével. A megbízás alapján a felperesnek az előzetesen bemutatott tervek szerint kellett legyártatnia az alkatrészeket, valamint elkészíttetnie a szükséges motort. A felek közötti megállapodás értelmében Katzer kizárólag a motor üzemképes állapotáért vállalt felelősséget, a repülőgép működésére ez a kötelezettség nem terjedt ki.

A felperes a repülőgép alkatrészeit több részletben szállította le, végül – 1911 őszén – a motort is átadta az alperesnek. Mint később kiderült, Huberth nem rendelkezett a motor működtetéséhez szükséges ismeretekkel, ezért 1912 januárjában Katzer Sellyére utazott, hogy üzemképes állapotba helyezze a motort és kitanítsa Huberthet annak használatára.

A felperes már 1910. május 27-én kiállította a számlát, és azt követően többször is – eredménytelenül – felszólította az alperest a tartozás rendezésére. Mivel Huberth 1913-ig sem fizetett, Katzer kénytelen volt keresetet indítani ellene a bíróságon a 4608 K 23 f járandóság behajtása iránt. Keresetében azt kérte, hogy a bíróság mielőbb tűzze ki a tárgyalás időpontját, küldjön idézést Huberth részére, valamint kötelezze a számlán feltüntetett, továbbá az időközben felmerült utazási, ügyvédi és perköltségek megtérítésére.

A Pécsi Királyi Törvényszékhez 1913. július 10-én benyújtott ellenkeresetében Huberth előadta, hogy még 1909 decemberében bemutatta a repülőgép tervét a felperesnek, aki vállalta a gép alkatrészeinek elkészítését.⁷² A Katzer által készített részletes tervek jóváhagyását követően 1910 február elején egy levelezőlapon megrendelte a repülőgépet, az alábbi fizetési ütemezéssel: a megrendeléskor az összeg egyharmada, az üzemképes állapotban történő átvételkor további egyharmad, míg a fennmaradó rész az átvételt követő hat hónapon belül lett volna esedékes. Katzer felelősséget vállalt az üzemképességért, mivel a gép alkatrészeit ő tervezte és szállította, de a repülési képességért – vagyis, hogy a gép valóban képes-e a levegőbe emelkedni – már nem.

Mivel a megrendelés időpontjában még nem állt rendelkezésre részletes költségvetés, Huberth az összköltséget hozzávetőlegesen 9 000 koronára becsülte és ennek egyharmadát – 3 000 koronát – 1910 februárjában előlegként el is küldte a felperesnek. A beadványhoz csatolt, a felperes által írt levelek tanúsága szerint az alkatrészek gyártása elhúzódott, és a költségek is meghaladták az eredeti becslést. Katzer elismerte, hogy a gyártás és a szállítás során hibák történtek és a hibás alkatrészeket ki is cserélte. Az 1911 őszén leszállított motor helyszíni beindítása azonban sikertelen volt, ezért 1912 januárjában Katzer segédjével együtt Sellyére utazott, ahol kétnapi próbálkozás után sikerült működésbe hozni azt. Ezt követően azonban Huberth önállóan már nem tudta újra beindítani a motort,

⁷² HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor ellenkeresete Katzer Ödönnel szemben. Pécs, 1913. július 10.

így a repülőgépen végzett további munkálatok egy teljes évre leálltak. Ekkor Huberth a Pécsi Királyi Törvényszéktől előleges bizonyítás (mai értelemben előzetes szakértői szemle) lefolytatását kérte a motor működőképességének megállapítására.⁷³ A kirendelt szakértők véleménye szerint a gyújtószerkezet konstrukciós hibája miatt a motort csak hosszas küzdelem után lehetett beindítani.

Mindezekre tekintettel Huberth úgy vélte, hogy Katzer nem teljesítette a szerződésben vállalt kötelezettségeit, ezért jogosult a szerződés felbontására és kártérítés érvényesítésére, amit ellenkeresetében foglalt írásba. Ez alapján pedig kérte a törvényszéket, hogy Katzer megalapozatlan keresetét utasítsa el, a szerződést nyilvánítsa hatálytalannak, valamint kötelezze a felperest arra, hogy az általa leszállított anyagokat és alkatrészeket rendelkezésére bocsássa, továbbá térítse meg az általa felszámított és a későbbiekben esetlegesen felmerülő költségeket, végrehajtás terhe mellett.

Huberth beadványához csatolta az előleges bizonyításkor kiállított szakértői véleményeket, amelyek azonban cáfolták az általa leírtakat. Valójában a kirendelt szakértők (Borbély Gyula⁷⁴ és Müller Ottó⁷⁵) megállapítása szerint a motor szerkezeti kialakítása és kivitelezése kifogástalan volt, ugyanakkor valóban csak hosszas küzdelem után volt beindítható, mivel a Bosch gyújtószerkezet nem bizonyult megfelelőnek. A jármű lapátkerekeinek meghajtására szolgáló szerkezetet – a számos lánc- és fogaskerékáttétel miatt – a szakértők repülőgépen való alkalmazásra szerkezetileg nem tartották megfelelőnek. A kivitelezéssel is gondok adódtak, mivel már az első próba során elnyíródtak a lágyvasból készült alkatrészek. Mivel a repülőgépek esetében alapvető követelmény a motor és a hajtásrendszer üzembiztonsága, valamint könnyű kezelhetősége, a szakértők a járművet összességében nem találták alkalmasnak a repülésre és nem tekintették üzemképesnek.⁷⁶ A motor gyártója, Dedics Kálmán⁷⁷ által készített másik

⁷³ Jelen esetben Huberth Andor még az ellene indítandó pert megelőzően kezdeményezte az előleges bizonyítási eljárást a Pécsi Királyi Törvényszéken (lásd 6528/P. 1913. és 13368/P. 1913. sz. iktatókönyvi bejegyzéseket). Az ekkor készült szakértői véleményeket később a beadványához mellékelte. HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Szakértői vélemények. Dárda, 1913. május 23.

⁷⁴ Borbély Gyula okleveles gépészmérnök, kir. ker. iparfelügyelő, hivatalos szakértő a XXXV. Pécsi kerületben. *Budapesti Közlöny*, 47. (1913):1. 57.

⁷⁵ „Eszék. Müller Ottó önálló műszerész” Felvétellel jelentkeztek. *Művezetők Lapja*, 15. (1912):23. 443.

⁷⁶ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Borbély Gyula és Müller Ottó közös szakértői véleménye. Dárda, 1913. május 23.

⁷⁷ Dedics Kálmán (1877–1969): géplakatos, a hazai repülőgépmotor-gyártás úttörője. A Dedics Testvérek cége automobil, motor, kerékpár, illetve stabilmotor készítéssel, javítással és kereskedelemmel foglalkozott. A cég készítette az első repülőgépmotorokat Magyarországon még 1909 és 1913 között. Első repülőgépmotorjuk egy kéthengeres, 24 lóerős stabilmotor volt, amelyet Adorján János saját tervezésű monoplánjába építettek be. Első sikeres felszállását 1910. január 10-én hajtotta végre, amely a magyar repüléstörténet kiemelt mérföldköve, hiszen első alkalommal repült magyar pilóta, magyar tervezésű és építésű géppel. A Dedics-testvérek legkiemelkedőbb alkotása

szakértői vélemény még inkább ellentmond Huberth kijelentésének a motor működésével kapcsolatban, mivel állítása szerint a motor nehézkes és hosszadalmas beindításának oka az, hogy a repülőgép hangárja nem óvta meg a motort, a gyújtószerkezetet és az egyéb gépalkatrészeket az elmúlt három év időjárásának viszontagságaitól. A legfőbb problémát azonban az jelentette, hogy a gyújtószerkezetben – a korábbi helytelen és szakszerűtlen kezelés miatt – több alkatrész eltört, vagy meghibásodott, amit tovább súlyosbított az indítókészülék helytelen elhelyezése a repülőgépen. A találmány bonyolult szerkezete, különösen a nagy súrlódási veszteséget okozó fogaskerék- és láncáttelek miatt, nem bizonyult szerencsés vagy alkalmas megoldásnak egy repülőgép megépítéséhez. Emellett Dedics kifogásolta a felhasznált anyagokat – például az acél helyett alkalmazott lágyvas csapszegeket –, valamint a kivitelezés minőségét is.⁷⁸

Mindezek fényében hiányérzetünk támadhat, hiszen nem tudjuk meg azt, hogy kinek adott igazat a bíróság a költségek megtérítéséről szóló vitában, vagy esetleg peren kívül megegyeztek-e a felek, mivel az ügy lezárására vonatkozóan nincs információ sem a periratokban, sem a törvényszéki segédletekben.

A találmány

A történelem során szinte minden ma ismert repülőgép-konstrukció ötlete megfogalmazódott már a tudósok, feltalálók elméjében, mint a levegő meghódításának egy-egy lehetséges eszköze. Az évszázadok tapasztalatai azonban azt is világossá tették, hogy a 20. századot megelőző időszak technikai lehetőségei mellett a levegőnél nehezebb repülés egyetlen lehetséges módja a passzív sikló-, vagy más néven vitorlázórepülés,⁷⁹ mivel az emberi izomerő önmagában nem elegendő az aktív repüléshez. A 19. és 20. század fordulóján a megfelelően kis méretű és tömegű légszavaros dugattyús hajtóművek már képesek voltak elegendő teljesítményt biztosítani a repüléshez,⁸⁰ ez tette lehetővé végül azt, hogy világszerte, így hazánkban is meginduljon a versengés a pionírok, feltalálók – köztük két baranyai⁸¹ – között egy erőgép hajtotta, a levegőnél nehezebb repülőgép megalko-

pedig egy hathengeres, 60 lóerős csillagmotor volt, amely a Létai testvérek által készített repülőgépeket hajtotta és még 1919-ben is használatban volt. VAJDA 1954. 9.

⁷⁸ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Dedics Kálmán szakértői véleménye. Dárda, 1913. május 23.

⁷⁹ Karl Wilhelm Otto Lilienthal (1848–1896): német repülőgép mérnök, feltaláló, pilóta. Nevéhez fűződik 1895-ben az első sikeres irányított vitorlázórepülés végrehajtása. Heszi 2016. 1091.

⁸⁰ ROHÁCS et al. 2012. 18.

⁸¹ „Nap-nap mellett új nevek kerülnek forgalomba a magyar aviatika terén. Ma már ujjunkon sem tudjuk elszámolni hányan hasogatják karcsú monoplánjukkal, biplánjukkal az acélos magyar levegőt, hányan álmodoznak hírnévről, dicsőségről, milliokról egy törekeny, komikus kis repülőgép-modell összetakolása közben. Nem tudjuk, nem vet-e föl a mai nap krónikája az aviatikusok listáján tíz új »feltalálót«, ma hazánkban az

tásának elsőségeért,⁸² a legjobb sárkányszerkezet kialakításáért, majd pedig a különböző távolsági és sebességi rekordok megdöntéséért.⁸³ A céljuk nem csupán egy új, a gyakorlatban is jól használható és gyors közlekedési eszköz kifejlesztése volt, hanem egy egészen új terület, a levegő meghódítása is!

A levegőnél nehezebb repülőeszközök három fő típusba sorolhatók, úgymint merevszárnyas,⁸⁴ csapkodószárnyas,⁸⁵ valamint forgószárnyas⁸⁶ repülőgépek. Utóbbiak további négy altípusra bonthatók, nevezetesen helikopterek,⁸⁷ auto-

ismertebb aviatikusok ennyien vannak: Kutassy Ágoston, aki a magyar Latham szomorú dicsősége után tör, Zsélyi Aladár fővárosi mérnök, Faludi Károly pécsi színész, Adorján János gróf Andrássy Géza sofförje, Bokor Mór hazánk fia, Pfitzner Sándor szintén, Hubert Andor dárdaí mérnök, Tóth Ferenc szegedi asztalosmester, Lander Frigyes ügyvédjelölt. Ezek csak a nevezetesebbek. A jelentéktelenebbek oly tömegesen jelentkeznek szabadalmi irodában, hogy átlag hetenként két aviatikust szül a szertelen magyar ambíció. Csakugyan a szertelen magyar ambíció, a hírnév, gazda[g]ság vágya termeli, a repülő magyarokat.” Repül a magyar! *Felvidéki Újság*, 1910. március 19. 1.

⁸² A Wright fivérek, Wilbur Wright (1867–1912) és Orville Wright (1871–1948) többévi vitorlázórepülésben szerzett tapasztalat után az általuk épített motor hajtotta, kétfedelű repülőgépen (biplán) 1903. december 17-én több sikeres repülést hajtottak végre. A világ első irányított motoros repülése során Wilbur mindössze 120 láb (kb. 37 méter) távolságot tett meg, ami csupán 12 másodpercig tartott, míg a negyedik alkalommal a távolság már 852 láb (kb. 260 méter), a repülési idő pedig 59 másodperc volt. (KELLY 1943. 99–100., SZMOLNIK 2003. 3–5.) Louis Charles Breguet (1880–1955) francia repülőgép-tervező, gyártó és pilóta, aki 1907. augusztus 24-én a Gyroplane No. 1 nevű „helikopterével” mintegy 60 centiméter magasra emelkedett, miközben segítői kötélen tartották stabilan a gépet. Későbbi repülések során a 1,5 méteres magasságot is elérte vele. (BÉKÉSI 2014. 463.) Paul Cornu (1881–1944) francia feltaláló, pilóta „irányításával” mintegy 30 centiméter magasba szállt fel az első szabadon repülő (vagyis kötelekkel a földről nem stabilizált) helikopter 1907. november 13-án. SZIKLAI 1977. 5.

⁸³ Louis Blériot (1872–1936): francia repülőgép-tervező, pilóta, repülőgépgyáros. A repülés hőskorának egyik úttörője. Nevéhez fűződik a La Manche-csatorna legszűkebb, mindössze 33 km széles része, az ún. Calais-i szoros első sikeres átrepülése – a Raymond Saulnier által tervezett 3 hengeres, 25 lóerős Anzani motorral felszerelt Blériot XI. típusú monoplánjával – 1909. július 25-én. A csatorna feletti repülés mindössze 37 percig tartott, és ezzel Blériot megnyerte az 1000 font fődíjat, amelyet a *Daily Mail* ajánlott fel azon pilóta számára, aki ezt a bravúrt elsőként végrehajtja. A hírnév nemcsak azzal járt, hogy világszerte bemutató repülésekre hívták, hanem gépének kiváló konstrukciója miatt sok megrendelést is kapott, ezért 1910 tavaszán megnyitotta a Párizs melletti Levallois-ban a világ első repülőgépgyárát, amelyben közel 1000 darab Blériot XI-est gyártottak 1914-ig. BELHOSTE 2009. 54–56.

⁸⁴ A merevszárnyas repülőgép a levegőnél nehezebb olyan közlekedési eszköz, mely a merev szárnyfelületei és a levegő reakcióerejéből keletkező felhajtóerő segítségével képes a repülési magasság és irány megváltoztatására. A meghajtás módját tekintve lehet motor nélküli vitorlázógép, illetve önállóan is felszállásra képes motorral vagy hajtóművel ellátott légi jármű.

⁸⁵ A csapkodószárnyas repülőgép, vagyis másnéven ornitópter olyan légi jármű, amely szárnyaival csapkodva a madarak mozgását utánozza. GALÁNTAI 1997. 25.

⁸⁶ A forgószárnyas repülőgép a levegőnél nehezebb olyan közlekedési eszköz, ahol forgó szárnyfelületek (forgószárny, rotor) segítségével állítják elő a felhajtóerőt, így képes a lebegésre és a helyből történő fel- és leszállásra. SZABÓ 1991. 305.

⁸⁷ A helikopter olyan légi jármű, amely motor segítségével forgatott szárnyakkal (rotorokkal) tudja önmagát a levegőbe emelni. Repülési magasságát és irányát nem szárnyakkal és vezérsíkokkal,

girok,⁸⁸ konvertiplánok⁸⁹ és cyclocopterek. E besorolás alapján Huberth Andor találmánya egy, a forgószárnyas repülőgépek közé tartozó különleges légi járműfajta, úgynevezett cyclocopter. Ez egy olyan, helyből történő fel- és leszállásra képes repülőeszköz, amely a felemelkedéshez és az irányításhoz szükséges felhajtóerőt a repülőgép hossz tengelyének síkjában beépített forgószárnyak körkörös mozgásával és dőlésszögük módosításával hozza létre. A szárnyak ilyenkor ciklikusan forognak, ami azt jelenti, hogy a szárnyak egy adott ponton előrehaladnak, ezáltal felhajtóerőt generálnak, majd fordulnak, hogy csökkentsék a légellenállást, mielőtt visszatérnének a következő emelő pozícióba. A jármű irányítása a forgószárnyak szögének és forgási sebességének változtatásával történik.

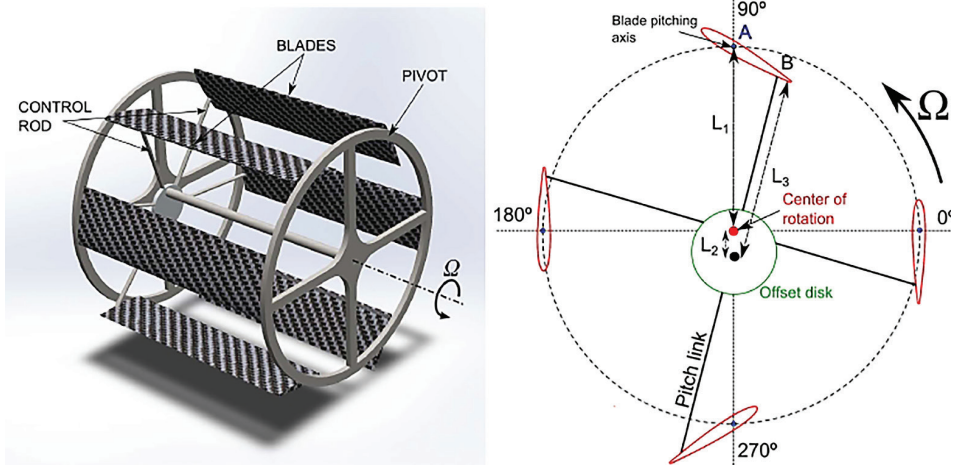
Ezen konstrukció előnyei a mai kor technikai és technológiai feltételei mellett, hogy kompakt, könnyen és jól irányítható – hiszen a tolóerő akár 360°-os változtatása lehetővé teszi a gyors irányváltást és a pontos manőverezést, illetve a különböző repülési módok közötti azonnali váltást, úgymint felemelkedés, süllyedés vagy előrehaladás –, valamint csendesebb üzemű a hagyományos helikoptereknél. Hátránya pedig az elektro-mechanikai irányítási rendszer bonyolultsága, mivel a forgószárnyak állásszögének repülés közbeni változtatásához összetett irányítórendszer szükséges.

A modern cyclocopterektől eltérően a Huberth-féle légijárműnél a feltaláló a fix elliptikus vezérgörbe (pálya) ötletével egy egyszerűnek tűnő, de mégis bonyolult kivitelezésű, szimplán mechanikus megoldást talált a forgószárnyak dőlésszögének a fel- és leszálláshoz szükséges irányba állításához. Így a motor által hajtott, a gép hossz tengelyével párhuzamosan elhelyezkedő, ellenkező irányba forgó lapátkerek csupán a felhajtóerőt generálták – vagyis a teljesítmény növelésével a jármű felemelkedett, a csökkentésével pedig leereszkedett – volna, az előrehaladást egy külön kéttollú légcavar biztosította. Ennek oka az volt, hogy a kor technológiai lehetőségei behatárolták a forgószárnyak dőlésszög-szabályozó mechanizmusának irányíthatóságát. Huberth Andor a szerkezet tervezése során

hanem a forgószárnyak állásszögének, valamint sebességének változtatásával tudja szabályozni. SZABÓ 1991. 381.

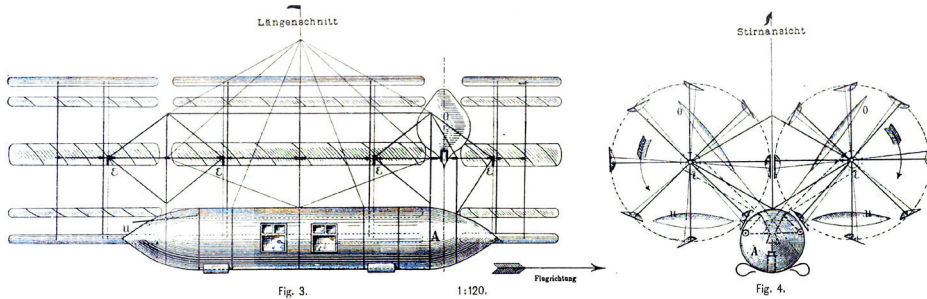
⁸⁸ Az autogiro olyan légi jármű, amelynél a repüléséhez szükséges felhajtóerőt nem egy motor által meghajtott, hanem autorotációban lévő, szabadon mozgó forgószárny biztosítja, míg az előrehaladást egy motor hajtotta légcavar biztosítja. SZABÓ 1991. 68.

⁸⁹ A konvertiplán olyan repülőgép, amely a szárnyvégeken elhelyezett hajtóművek függőleges elforgatásával kombinálja a helikopterek és a légcavaros repülőgépek tulajdonságait. Fel- és leszállásnál a felhajtóerőt a függőleges helyzetbe állított rotorok adják. Vízszintes repüléshez a hajtóműveket a szárnyal párhuzamos helyzetbe forgatják, és a sebesség növekedésével a konvertiplán szárnya egyre több felhajtóerőt biztosít, a rotorok ilyenkor már légcavarként funkcionálnak. A konvertiplán végsebessége ezért magasabb, mint egy helikopteré, ugyanakkor egy hagyományos repülőgépnél rövidebb úton, akár függőlegesen is képes fel- és leszállásra. BEREI 1961. 197.



10. kép: Hat lapáttal rendelkező CycloRotor 3D-s ábrázolása, illetve a dőlésszög-szabályozó mechanizmus lehetséges konfigurációja (2014)⁹⁰

Georg Wellner⁹¹ osztrák professzor elveit és számításait vette alapul,⁹² aki több lapátkerekes légitárművet, illetve helikoptert is tervezett –, ahogy az a lenti képen is látható.



11. kép: Georg Wellner négy személyes lapátkerekes légitárművének tervei (1893)⁹³

⁹⁰ XISTO 2014. 2.

⁹¹ Georg Wellner (1846–1909): osztrák mérnök, feltaláló, egyetemi tanár. Számos publikációja jelent meg a repüléssel kapcsolatban is. KEIMEL 2019. 106–107.

⁹² HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz. Dárda, 1909. december 16.; illetve lásd: WELLNER 1894a; WELLNER 1894b; WELLNER 1894c; WELLNER 1894d.

⁹³ WELLNER 1893. 664.

A m. kir. Szabadalmi Hivatalhoz benyújtott szabadalmi leírásban szereplő repülőgépterv és a Katzer Ödönnek megküldött tervek között a legnagyobb eltérés a légcsavarok számában van. Előbbinél még a lapátkerek főtengelyén volt elhelyezve egy-egy légcsvavar, utóbbinál már csupán egy légcsvavar szerepelt a motor főtengelyére helyezve. E motor aztán áttételeken keresztül forgatott két, egyenként 10 lapátot tartalmazó, 5 méter átmérőjű lapátkereket, amelyek – 7 méter hosszú és 1,5 méter széles – lapátjainak egyik fele a kerékhez volt rögzítve, míg a másik fele a fixen rögzített elliptikus pályához görgővel csatlakozott, így a lapátok mindig a megfelelő dőlésszögben álltak. Számításai alapján a lapátkerek forgása közben 105 m² felületen keletkezett felhajtóerő, így a felszálláshoz elegendőnek vélte egy 25 lóerős motor teljesítményét.⁹⁹ Később módosította a terveket, mert úgy látta, hogy a motorteljesítmény – a sűrűlódások figyelembevétele nélkül – 30 lóerőre növelésével a továbbra is 10 lapátot tartalmazó lapátkerek mérete és ez által a gép tömege jelentősen csökkenthető (3,2 méteres átmérőjű lapátkerék esetén 5 méter hosszú és 1 méter széles lapátokkal 50 m² felületen keletkezik felhajtóerő).¹⁰⁰ Nem sokkal később felismerte, hogy az átfordulás során a lapátok egymásba akadnának, így úgy döntött, számukat tízről nyolcra csökkenti, a szélességüket pedig 1 méterről 1,2 méterre növeli.¹⁰¹

A repülőgép végső kialakítása során a V-alakú acélcsővekből összehegesztett keret közepén lett elhelyezve a vezetőülés; a magyar gyártmányú, Dedics-féle héthengeres, egykoszorus forgó csillag repülőgépmotor¹⁰² – amely a kísérletek szerint 1200 percnkénti fordulat mellett 54 lóerőt volt képes kifejteni –; valamint a 3 méter átmérőjű és 30 lóerő mellett mintegy 145 kg húzóerőt kifejteni képes kéttollú fa integrál húzócsavar/légcsavar, amely szintén Budapesten készült, Katzer Ödön utasítása szerint.¹⁰³

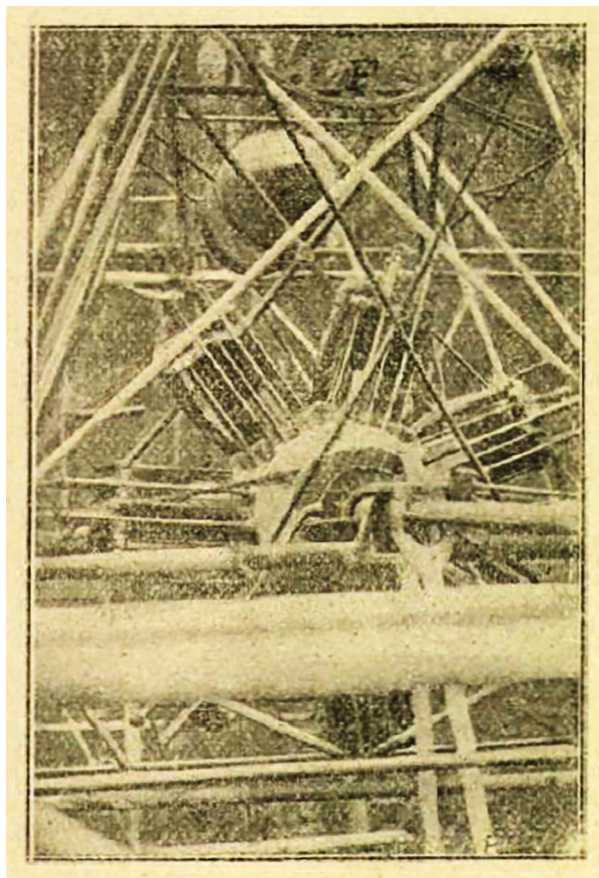
⁹⁹ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz. Góla, 1909. október 20.

¹⁰⁰ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz. Dárda, 1909. december 10.

¹⁰¹ HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz. [H. n.], [é. n.]

¹⁰² A Dedics típusú 7 hengeres, 54 lóerős forgó csillag motorhoz (1911) hasonló felépítésű és működési elven működő Clerget-Blin 9B típusú 9 hengeres, 130 lóerős forgó csillag motor (1913) szerkezete és működése: *Clerget 9B Rotary Engine (Museum Version)* (<https://www.youtube.com/watch?v=HVjIwatWaJQ> – Letöltés ideje: 2025. június 15.)

¹⁰³ LEDÁCS 1912. 119–120.



13. kép: Huberth Andor repülőgépeinek Dedics-féle körforgó motorja egy korabeli fényképen (1912)¹⁰⁴

Dárda község előjárósága 1910 májusában megengedte, hogy a feltaláló a vásártéren repülőgépe számára hangárt építhessen, és itt folytassa repülési kísérleteit.¹⁰⁵ Mivel időközben a gép elkészítését pénzügyi nehézségek hátráltatták, Huberth támogatásért fordult a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz,¹⁰⁶ a Magyar Aero Clubhoz,¹⁰⁷ illetve felhívást tett közzé az aviatika iránt érdeklődő mecénások számára, hogy tekintsék meg találmányát és tegyék lehetővé befejezését.¹⁰⁸

¹⁰⁴ LEDÁCS 1912. 120.

¹⁰⁵ Repülőgépkísérletek Dárdán. *Pécsi Napló*, 1910. május 4. 3.

¹⁰⁶ Egy dárdai mérnök új alaku repülőgépe. *Pécsi Ujlap*, 1911. november 16. 1.

¹⁰⁷ HU-MNL-BaML-VII.2.b. P.II.403/1913. Huberth Andor levele Katzer Ödönhöz. Sellye, 1912. augusztus 29.

¹⁰⁸ Új magyar repülőgép. *Budapesti Hírlap*, 1911. november 15. 11.

Míg az első két próbálkozása eredménytelen volt,¹⁰⁹ utóbbi esetben egy kis sikerélmény érte, mivel báró Orosdy Fülöp országgyűlési képviselő 100 koronát küldött számára.¹¹⁰

Az 1913. május 23-ai előzetes hatósági szemle alkalmával – a motor működésének ellenőrzése végett megejtett szakértői vizsgálat idején – a gép működőképessége is kipróbálásra került, habár még nem volt teljesen kész, mivel hiányzott a lapátkerekek lapátjairól a vászonborítás a korábban már említett pénzügyi problémák miatt.¹¹¹ Bár a motor Dedics Kálmán előzetes beüzemelését követően tökéletesen működött, az erőátviteli rendszer problémái kiütköztek, ugyanis a lapátkerekek meghajtására szolgáló kúpfogaskerekek elfordultak a tengelyükön, mivel a felerősítésükre szolgáló „*svéd hegesztő lágyvasból*” készült csapok elnyíródtak. A szakértők szerint a lánc- és kúpfogaskerekből álló erőátviteli rendszer nem csak anyagválasztásában, kivitelezésében, de a nagy súrlódással járó működésében sem volt alkalmas megoldás egy repülőgépnél.¹¹²

Összegzés

Kijelenthetjük, hogy Huberth Andor – lelkes amatőrként, ahogy a korban mindenki – Georg Wellner professzor számításait és elgondolását felhasználva, a Kater Ödön által legyártatott alkatrészekből, a saját pénze és tervei alapján készítette el repülőszerkezetét, egy helyből felszállni képes cyclocoptert, ami merőben eltért a kortársai által sikerre vitt merevszárnyas konstrukcióktól. Azonban az 1910-es évek elején még bizonyos nélkülözhetetlen, ma már alapvető technikai, technológiai feltételek nem voltak elérhetőek a számára, így kísérlete valójában már az előtt kudarca volt ítélve, hogy teljesen elkészült volna járművével.

A magyar repüléstörténet hőskorában igen sok sikeres vagy éppen hamvába holt terv készült. Utóbbiak jó részéről a régi újságcikkek leírásain és fotóin kívül más nem maradt fenn, azonban Huberth Andor különleges repüléstörténeti kuriózumának Dedics-típusú, dugattyús repülőgépmotorja – kiváló állapotban – ma

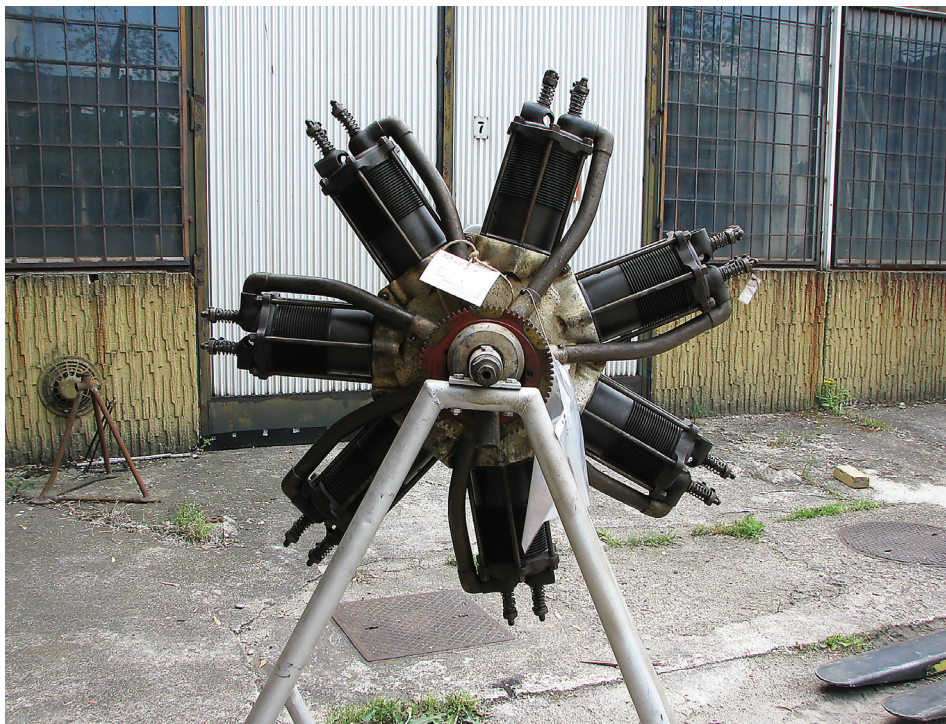
¹⁰⁹ A támogatás hiánya másoknak is problémát okozott. A magyar aviatikusok panasza. *Az Újság*, 1910. augusztus 17. 10. 1911 szeptemberében a Magyar Aero Club együttműködve a magyar aviatikusokat támogató országos bizottsággal széles körű társadalmi mozgalmat indított, hogy az érdemesebb aviatikusokat anyagi támogatásban részesítse, azonban ebből a körből számosan kimaradtak. Repülőgépet Székely Mihálynak! *Az Újság*, 1911. szeptember 6. 9.; FEJÉR Imre: Tájékoztató és kétségbeejtően jóhiszemű a magyar közönség. *Pesti Hírlap*, 1911. december 31. 75.

¹¹⁰ Új magyar repülőgép. *Az Újság*, 1911. november 16. 9.

¹¹¹ Új magyar repülőgép. *Világ*, 1912. január 5. 9.

¹¹² HU-MNL-BaML-VII.2.b.-P.II.403-1913. Szakértői vélemények. Dárda, 1913. május 23.

is megtekinthető előzetes bejelentkezést követően a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Repüléstörténeti és Űrhajózási Gyűjteményében, Budapesten.¹¹³



14. kép: Huberth Andor repülőgépének Dedics-típusú, dugattyús repülőgépmotorja (héthengeres, egykoszorús forgó csillag) mai állapotában¹¹⁴

Kitekintés

A repülőgép-tervezés kezdeti szakaszában a konstrukciók kialakítása elsősorban tudományos megfigyeléseken, valamint a madarak repülésének tanulmányozásán alapult. Bár sok elképzelés a kor technológiai és anyagminőségi korlátai miatt nem volt megvalósítható, ezek az ötletek jelentős hatást gyakoroltak a repüléstechnika későbbi fejlődésére. Véltetően így lesz ez a cyclocopter konstrukciójával is, hiszen az új, könnyű, de erős kompozit anyagok, az elektromos hajtás, a drón-

¹¹³ Ezen a helyen szeretném köszönetemet kifejezni a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum munkatársainak az általuk nyújtott segítségért és a Repüléstörténeti és Űrhajózási Gyűjteményben lévő – nagyszombati Huberth Andor mérnök, feltaláló gépéből fennmaradt – Dedics-motorról általam készített felvételek közlési engedélyéért.

¹¹⁴ Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Repüléstörténeti és Űrhajózási Gyűjtemény 50.68.008.1 leltári szám. (A szerző felvétele.)

technológiák, valamint a számítógépes aerodinamikai modellezés felhasználása már lehetővé teszik e különleges légijárművek minél hatékonyabb fejlesztését, kivitelezését. Bár a gyakorlati alkalmazás még várat magára, a kialakítás előnyei miatt a jövőben jelentős szerepet tölthet be a helyi közlekedésben és az áruszállításban, legfőképp azonban az újgenerációs dróntechnológia területén. A NASA tudósai pedig már vizsgálják egy részben a cyclocopter elvén működő repülő- és egyben leszállóegység használatának lehetőségét a Vénusz bolygó sűrű légkörében.¹¹⁵

Huberth Andor nyomtatásban megjelent művei

Huberth Andor: *Az acetylengáz-világítás*. Budapest, 1897.

Nagyszombati Hubert Andor: *A hajóemelőművek tervezése. 58 képpel*. Pécs, 1914.

Nagyszombati Hubert Andor: *A tüzer technika elemei. I. kötet. Robbanó és lövő anyagok. Belső ballistika*. Pécs, 1915.

Nagyszombati Huberth Andor: Újabb mérő módok és eszközök a tüzer technika köréből I. *A Magyar Mérnök- és Építész-egylet Közlönye*, 50. (1916):49. 297–299.

Nagyszombati Huberth Andor: Újabb mérő módok és eszközök a tüzer technika köréből II. *A Magyar Mérnök- és Építész-egylet Közlönye*, 50. (1916):50. 301–305.

Nagyszombati Huberth Andor: Újabb mérő módok és eszközök a tüzer technika köréből III. *A Magyar Mérnök- és Építész-egylet Közlönye*, 50. (1916):51. 311–313.

Nagyszombati Huberth Andor: Újabb mérő módok és eszközök a tüzer technika köréből IV. *A Magyar Mérnök- és Építész-egylet Közlönye*, 50. (1916):52. 317–320.

Nagyszombati Hubert Andor: *A tüzer technika elemei. II. kötet. A külső ballistika és a lőtáblázatok szerkesztése*. Budapest, 1918.

Huberth Andor szabadalmi leírásai

10388. szám. II/e. osztály. *Automatikus acetylengáz-fejlesztő készülék*. Nagyszombati Huberth Andor mérnök Selmezbányán. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1898. január 14. (A szabadalom bejelentésének napja 1897. május 26.)

¹¹⁵ HUSSEYIN 2016a. 1.; HUSSEYIN 2016b.

37987. szám. II/h. osztály. *Hővetítő kályha*. Nagyszombati Huberth Andor kir. folyam-mérnök Eszéken. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1907. február 11. (A szabadalom bejelentésének napja 1906. június 9.)

50820. szám. V/b. osztály. *Röpülőgép*. Huberth Andor kir. mérnök Eszéken. Magyar Királyi Szabadalmi Hivatal, Budapest, 1911. január 19. (A szabadalom bejelentésének napja 1909. december 24.)

A szabadalmi leírások elérhetőek a Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala adatbázisában (<http://epub.hpo.hu/e-kutatas/?lang=HU#> – Letöltés ideje: 2025. október 10.)

Források

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Repüléstörténeti és Űrhajózási Gyűjtemény

Budapest Főváros Levéltára (HU BFL)

HU BFL XXXIII.1.a. Anyakönyvek másodpéldányai (1895–1980)

Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltára (HU-MNL-BaML)

HU-MNL-BaML-VII.2.b. Pécsi Királyi Törvényszék (1946-tól Törvényszék) iratai (1872–1950), Peres iratok (1872–1949)

HU-MNL-BaML-VIII.52. Ciszterci Rend (Nagy Lajos) Gimnáziuma iratai (1742–1951)

HU-MNL-BaML-VIII.703.a. Baranya Megyei Levéltár iratai, Iktatott iratok (1950–2020)

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (HU-MNL-OL)

HU-MNL-OL-K 19. Őfelsége Személye Körüli M. Kir. Minisztérium. Királyi Könyvek (1867–1918)

HU-MNL-OL-K 20-a. Őfelsége Személye Körüli M. Kir. Minisztérium, Elnöki iratok, Iktatott iratok (1867–1918)

HU-MNL-OL-W 202 MNL OL mikrofilmtárának „A” sorozatáról készült digitális másolatok

Nyomtatott források

CISZTERCI 1924	<i>A Ciszterci Rend Pécsi Róm. Kath. Nagy Lajos-Főgimnáziumának Értesítője az 1923–1924. iskolai évről.</i> Pécs, 1924.
KEGYESTANÍTÓREND 1926	<i>A Magyar Kegyestanítórend Budapesti Gimnáziumának Értesítője az 1925–1926. iskolai évről.</i> Budapest, 1926.
MŰEGYETEM 1896	Névjegyzéke azon végzett műegyetemi hallgatóknak, kik az 1895/6. tanévben a Kir. József Műegyetemtől (építész, gépész-mérnöki, mérnöki vagy vegyész) oklevelet vagy absolutoriumot nyertek vagy külföldi oklevelük e Műegyetemen honosítottatott. In: <i>A Magyar Királyi József Műegyetem Programja az 1896/97-ik tanévre.</i> Budapest, 1896. 58–62.
MŰEGYETEM 1931	<i>A Magyar Királyi József-Műegyetem Programja az 1931–32. tanévre.</i> Budapest, 1931.
ZRÍNYI 1925	<i>A Pécsi Zrínyi Miklós M. Kir. Reáliskolai Nevelőintézet Értesítője.</i> Pécs, 1925.

Magyarország tiszti cím- és névtára, 1896–1906

Sajtóforrások

Az Ujság, 1910–1911
 Baranyavármegye Hivatalos Lapja, 1919
 Budapesti Hírlap, 1908–1911
 Budapesti Közlöny, 1900–1921
 Dunántúli Napló, 1955–1962
 Építő Ipar, 1897
 Felvidéki Újság, 1910
 Losoncz és Vidéke, 1897
 Magyarság, 1922
 Miskolci Napló, 1909
 Művezetők Lapja, 1905–1912
 Nagybánya és vidéke, 1910
 Pécsi Közlöny, 1910
 Pécsi Lapok, 1923
 Pesti Napló, 1896
 Pécsi Ujlap, 1911
 Pesti Hírlap, 1911–1930
 Somogyi Hírlap, 1910

Tolnai Világlapja, 1911

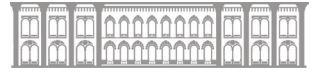
Világ, 1912

Irodalom

- BELHOSTE 2009 BELHOSTE, Jean François: 1909: Louis Blériot franchit la Manche et fonde la première usine aéronautique du monde. *Centraliens*, juillet-août 2009, N° 595. 54–57.
- BEREI 1961 BEREI Andor (szerk.): *Új magyar lexikon* 4. K–Me. Budapest, 1961.
- BERGET 1911 BERGET Alfonz: *Léghajózás és repülés*. Budapest, 1911.
- BÉKÉSI 2014 BÉKÉSI Bertold: Forgószárnyas légijárművek története 1907-ig. *Repüléstudományi Közlemények*, 26. (2014):2. 443–466.
- BÖDÖK 2002 BÖDÖK Zsigmond: *Magyar feltalálók a repülés történetében*. Dunaszerdahely, 2002.
- CSANÁDI et al. 1977 CSANÁDI Norbert–NAGYVÁRADI Sándor–WINKLER László: *A magyar repülés története*. Budapest, 1977.
- DOMONKOS 2019 DOMONKOS Csaba: Csoda Budapest felett. *PestBuda* (online folyóirat), 2019. október 19. (https://pestbuda.hu/cikk/20191017_domonkos_csaba_csoda_budapest_felett – Letöltés ideje: 2025. július 2.)
- DOMONKOS 2021 DOMONKOS Csaba: 165 éve gyulladtak fel az első gázlámpák Pesten *PestBuda* (online folyóirat), 2021. december 23. (https://pestbuda.hu/cikk/20211223_165_eve_gyulladtak_fel_az_elso_gazlampak_pesten – Letöltés ideje: 2025. április 25.)
- GÁL 2001 GÁL Attila: *Arma et litteris. A pécsi M. Kir. Zrínyi Miklós Honvéd Gyalogsági Hadapródiskola történetéből 1898–1944*. Budapest, 2001.
- GALÁNTAI 1997 GALÁNTAI Zoltán: *A csapkodószárnyas repülőgépek története*. Budapest, 1997.
- GARLÓCZI 1978 GARLÓCZI János: Beköszöntő. *Repülés*, 31. (1978):1. 8.
- GAUSZ 1999 GAUSZ Tamás: Repülőgépek. In: KOLLEGA TARSOLY István (szerk.): *Magyarország a XX. században*. IV. kötet, Tudomány 1. Műszaki és természettudományok. Szekszárd, 1999. 331–344.
- GYÁNTI 2020 GYÁNTI István: A Tanácsköztársaság történetének sajátosságai Baranya megyében. In: Bósz Attila (szerk.): *A Nagy Háború és következményei a Dél-Dunántúlon*. Pécs, 2020. 67–77.
- HESZ 2016 HESZ Marianna: Áldozatokra szükség van. *Élet és tudomány*, 71. (2016):35. 1091.

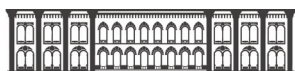
- HOFFMANN 1896 HOFFMANN Arnold: A kassai róm. kath. püspökség. In: DR. SZIKLAY JÁNOS és DR. BOROVSKY Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai*. 1. kötet. Abauj-Torna vármegye és Kassa. Budapest, 1896. 136–145.
- HOLLÓSY 2020 HOLLÓSY Katalin: Szerb megszállás a Dél-Dunántúlon. *A Közép- és Kelet-európai Történelem és Társadalom Kutatásáért Közalapítvány honlapja*, 2020. március 27. (https://www.elsovilaghaboru.com/tortenete/cikk/szerb_megszallas_a_del_dunantulon – Letöltés ideje: 2025. április 28.)
- HUSSEYIN 2016a HUSSEYIN, Sema: *Design Considerations for a Stopped-Rotor Cyclocopter for Venus Exploration*. Conference Paper. Summer 2016 Final Internship Report, August 29, 2016. Moffett Field, CA, United States. (<https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20160012563/downloads/20160012563.pdf> – Letöltés ideje: 2025. június 10.)
- HUSSEYIN 2016b HUSSEYIN, Sema: *Stopped-Rotor Cyclocopter for Venus Exploration*. Presentation. Summer 2016 Final Internship Report and Poster, August 29, 2016. Moffett Field, CA, United States. (<https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20160012562/downloads/20160012562.pdf> – Letöltés ideje: 2025. június 10.)
- KALOTAI 1925 KALOTAI László (szerk.): *Pécs-Baranyai címtár 1923–1925*. Pécs, 1925.
- KEIMEL 2019 KEIMEL, Reinhard: Wellner Georg. In: *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950*. Band XVI. Wien, 2019. 106–107.
- KELLY 1943 KELLY, Fred Charters: *The Wright Brothers*. New York, 1943.
- KENYERES 1994 KENYERES Ágnes (főszerk.): *Magyar Életrajzi Lexikon 1978–1991*. Budapest, 1994.
- LEDÁCS 1910 LEDÁCS Kiss Dezső: Magyar repülőgépek. *Művezetők Lapja*, 13. (1910):20. 361–365.
- LEDÁCS 1912 LEDÁCS Kiss Dezső: Új magyar kerek repülőgép. *Művezetők Lapja*, 15. (1912):6. 119–120.
- MADARÁSZ 1925 vitéz MADARÁSZ László: *A levegő meghódítása. A léghajózás és géprepülés története kezdettől a mai napig*. Budapest, 1925.
- ROHÁCS et al. 2012 ROHÁCS József–GAUSZ Zsanna–GAUSZ Tamás: *Repülésmechanika. Egyetemi tananyag*. Budapest, 2012.
- SCHMID 1894 SCHMID Ödön: Folyammérnöki hivatal. In: *A Pallas Nagy Lexikona*. VII. kötet. Budapest, 1894. 341.
- SCHMID 1895 SCHMID Ödön: Kulturmérnökség. In: *A Pallas Nagy Lexikona*. XI. kötet. Budapest, 1895. 100.
- SZABADVÁRY 1982 SZABADVÁRY Ferenc: Krónika. DR. Vajda Pál (1907–1982). *Technikatörténeti Szemle*, 13. (1982) 237–246.

- SZABÓ 1991 SZABÓ József (főszerk.): *Repülési Lexikon. I. kötet A–L*. Budapest, 1991.
- SZIKLAI 1977 SZIKLAI György: A klasszikus helikopterek. *Légiközlekedés*, 5. (1977):15. 5.
- SZMOLNIK 2003 SZMOLNIK Lajos: A motoros repülés 100. évfordulójára. *Magyar Szárnyak*, 31. (2003):31. 3–5.
- TÓTH 2018 TÓTH Bálint: Repülőnapok szerepe Magyarországon. In: HOL-LÓ Szilvia Andrea – ZSIGMOND Gábor – JÁSZAY Dorottya: *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*. Budapest, 2018. 105–134.
- TÖRÖK 2023 TÖRÖK Gábor: A levéltárnok elveszett levelei... avagy a pécsi városháza rejtélye. *MNL Baranya Vármegyei Levéltára, Hónap dokumentuma*, 2023. december 22. (https://mnl.gov.hu/mnl/baml/hirek/a_leveltarnok_elveszett_levelei_avagy_a_pecsi_varoshaza_rejtelye_0 – Letöltés ideje: 2025. április 28.)
- VAJDA 1954 VAJDA Pál: Magyar repülőgép-motorszerkesztők. Dedics-testvérek. *Repülés*, 7. (1954):10. 9.
- VAJDA 1964 VAJDA Pál: A magyar repülés története és magyarnyelvű bibliográfiája. *Technikatörténeti Szemle*, 3. (1964):1–2. 167–210.
- VAJDA 1970 VAJDA Pál: A repülés történelemkönyvéből. Lapátkerékes repülőgép a század elején. *Repülés*, 23. (1970):6. 14.
- VAJDA 1971 VAJDA Pál: A magyar repülés történetének életrajzi lexikona (II.) Repülőgép, repülőgépmotor építők és tervezők. *Repülés*, 24. (1971):2. 17.
- VAJDA 1972 VAJDA Pál: A magyar repülés történetének életrajzi lexikona (XV.) Repülőgép, repülőgépmotor építők és tervezők. In: *Repülés*, 25. (1972):3. 17.
- WELLNER 1893 WELLNER, Georg: Ueber Segelradflugmaschinen. *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins*, 45. (1893):50. 661–665.
- WELLNER 1894a WELLNER, Georg: Die Segelradflugmaschine. *Zeitschrift für Luftschiffahrt, und Physik der Atmosphäre*, 13. (1894) 86–96.
- WELLNER 1894b WELLNER, Georg: Die Segelradversuche. *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins*, 46. (1894):50. 561–566.
- WELLNER 1894c WELLNER, Georg: Die Segelradversuche. *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins*, 46. (1894):51. 573–575.



10. (2025)

MŰHELY



VARGA TAMÁS*

FORRÁSOK A PÉCSI KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNET KUTATÁSÁHOZ AZ MNL BARANYA VÁRMEGYEI LEVÉLTÁRÁBAN



Abstract

Sources for researching the transportation history of Pécs at the Baranya County Archives of the National Archives of Hungary

The study shows the fonds of transport companies related to Pécs and Baranya County, including the 'Pécsi Villamosvasút Rt.', the 'Pécsi Közlekedési Vállalat', the '12. sz. Autóközlekedési Vállalat', the '12. sz. Volán Vállalat' and the 'Autóközlekedési Igazgatóság', as well as the holding of the V. B. Construction and Transportation Department of the City Council of Pécs. It provides a comprehensive overview of these institutions' documents, their historical development, composition, characteristics and how they can be used for research on the history of transport. It also discusses the extent to which the archival material can be considered complete or fragmentary, for which specific areas of transport history it is particularly suitable and for which areas are less informative, how well it is organized, what types of documents it typically contains and what notable features it may offer to researchers.

Keywords: Baranya, transport history, public transport, transport company, historical source

Bevezetés

A Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Baranya Vármegyei Levéltárában őrzött iratok közül a (szárazföldi) közlekedés történetének kutatásához a Pécs Megyei Jogú Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága Építési és Közlekedési Osztály mellett

* Levéltáros, MNL Baranya Vármegyei Levéltára.

elsősorban a pécs-baranyai közlekedési vállalatok: a Pécsi Villamosvasút Rt., a Pécsi Közlekedési Vállalat, a 12. sz. Autóközlekedési Vállalat, a 12. sz. Volán Vállalat, illetve a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) és a közlekedési vállalatok között elhelyezkedő, regionális szakmai felügyeleti szervként működő Autóközlekedési Igazgatóság levéltári őrzésbe került iratai szolgálnak értékes forrásokként. Utóbbiak a levéltár Nyírfa utcai részlegében találhatók, anyaguk mennyiségileg, összetételében és forrásértékében is nagyon változó, és meglehetősen töredékes. A különböző társaságok anyaga a tömegközlekedés – Pécsen 1960-ig az autóbusz- mellett a villamosvasút-közlekedés – különböző korszakába enged betekintést, ezzel szemben közlekedési kérdésekben általános hatáskörrel rendelkező hatóságként az Építési és Közlekedési Osztály 1950-től kezdődően egyszersmind a tömegközlekedési vállalatok közvetlen felügyeleti szerve lett, így iratanyaga – helytörténeti léptékkal mérve¹ – jóval szélesebb rálátást biztosít a közlekedés témakörének különböző területeire, hiszen tevékenysége azok teljes spektrumát lefedte. Ezenkívül sok esetben megtalálhatók anyagában a közlekedési vállalatok által keletkeztetett, és az Építési és Közlekedési Osztálynak másolatban eljuttatott iratok is, ez a fajta „tükröződés” pedig hasznos lehet, ha egy adott ügyirat a vállalat anyagából esetleg hiányzik.

A közlekedéstörténet tanácsai forrásai

A következőkben tárgyalt, Pécs Megyei Jogú Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága Építési és Közlekedési Osztályának iratanyaga az MNL Baranya Vármegyei Levéltárának Király utcai részlegében, a XXIII.108.a. törzsszám alatt található, évköre – a tanácskorszak egészét lefedve – 1950–1990, és 279 kisdobozból, 355 csomóból, valamint 76 kötetből tevődik össze, terjedelme pedig 71,6 iratfolyóméter.

A helyi tanácsokról szóló 1950. évi I. törvénnyel életbe léptetett új, szocialista közigazgatási rendszerben a települési önkormányzatokat tanács néven szervezték újjá, amelynek egyik szervezeti egységéként hozták létre az ekkor még rövid ideig Város- és Községgazdálkodási Csoportnak nevezett, későbbi nevén pedig Építési és Közlekedési Osztályt.² Hatásköre az építési, közlekedési, és – bár a nevében ezt nem tüntették fel – vízügyi területekre terjedt ki.³ 1955-től kezdődően Pécs városa három kerületre tagolódott, a kerületi tanácsok alatt pedig szintén létrejöttek az építési és közlekedési szakigazgatási szervek. 1971-ben a kerületi

¹ BÁLINT 1970. 331.

² BÁLINT 1970. 318.

³ A tanácsok építési, közlekedési és vízügyi szakigazgatási szerve által keletkeztetett iratanyag forrásértékéről, jellemző irattípusairól Békés megyei példákon keresztül lásd: SÁFÁR 2016.

tanácsok addigi önállóságát felszámolták, és ún. kerületi tanácsi hivatallá szervezték át őket, építési és közlekedési osztályaikat pedig műszaki osztállyá nevezték át. 1979-ben maguk a kerületek is megszűntek, a három kerületi műszaki osztályt pedig Pécs Megyei Jogú Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága Műszaki Osztály néven egybeolvasztották, és a Kossuth tér 1–3. számú épületben helyezték el. Innentől kezdve, jogelődeihez hasonlóan, elsőfokú hatóságként ez az osztály járt el építési és közlekedési ügyekben, míg a másodfokot továbbra is az Építési és Közlekedési Osztály jelentette, amelynek székhelye a Széchenyi tér 1. sz. alatt, a Városházán volt.

Az Építési és Közlekedési Osztály iratanyaga középszinten rendezett, de levéltári selejtezésen még nem esett át, és a segédletei viszonylag nehezen használhatók. A raktári egységeken fel van tüntetve a szervezeti egység neve és az évkör, továbbá az iktatószám-tartomány, illetve 1974-től kezdve a tételek irattári jelei is, az iktatószám-tartomány pedig az egyes irattári jelekhez rendelve külön-külön van megadva. Problémát jelenthet, hogy a segédletben szereplő, olykor semmitmondó címek nem egyeznek meg az ügyiraton szereplővel, annál kevesebb információt tartalmaznak (például „Jegyzőkönyv” vagy „Adatszolgáltatás”), és a konkrétumok hiánya miatt nem derül ki belőlük az irat adott esetben jelentős forrásértéke. Hogy e közlekedési mellett építési és vízügyi tárgyú ügyiratokat egyaránt tartalmazó iratanyag – a jelzett problémák áthidalásával – közlekedéstörténeti tárgyú kutatásokhoz használhatóvá válhasson, egy tematikus segédlet készítése szükséges. Ez pedig az anyag darabszintű áttekintése és a hasznosítható ügyiratoknak egy annotált jegyzékbe való kigyűjtése révén valósulhat meg, amely munka a közelmúltban már el is kezdődött.

Az iratanyag a különböző korszakokban alkalmazott iratkezelési módszerek szerint több részre különíthető el, ami befolyásolja a források kereshetőségét is az egyes időszakok vonatkozásában. A tanácskorszak kezdetén a közigazgatási iratkezelés alapja a 69/1948. számú minisztertanácsi határozattal⁴ életbe léptetett, rövid ideig (1950–1951) használatban lévő ún. rendszámos iktatási rendszer volt. Ez egy tematikus csoportosításra épült, ami a közigazgatás különböző ágazatait és azok részterületeit lefedően több ezer rendszámot határozott meg, amelyekhez az iktatás során az egyes ügyeket társítani lehetett.⁵ Ebben a korszakban iktató- és mutatókönyv helyett a két segédletet egyesíteni hivatott iktatókartonokra, vagy korabeli nevén ügynyilvántartó lapokra iktatták az iratokat.⁶ A kartonok fejlécén tüntették fel a rendszámot és az ahhoz tartozó témakör megnevezését (például:

⁴ 69/1948. számú minisztertanácsi határozat a „Közigazgatási számrendszer” bevezetése tárgyában. *Magyar Közlöny: Rendeletek tára* (1948):250–251. 2495.

⁵ BÁLINT 1970. 325.

⁶ KOCSIS 2013. 60.

7633 Közlekedésügyi tanfolyamok szervezése, vagy: 7654 Főközlekedési utak ügyei),⁷ és ezekre a lapokra iktatták a fejlécen jelölt tárgyhoz tartozó egyes ügyeket.

Az 1952–1956 közötti időszakban a tanácsok és szervezeti egységeik a rendszámok iktatás továbbfejlesztett változatának tekinthető, ún. csoportszámok iktatási rendszerre tértek át, melyet a 178/1951. (IX. 30.) MT számú minisztertanácsi rendelet⁸ vezetett be. Ez szintén az ügykörök tematikus felosztására épült, azonban kialakítása elődjéhez képest logikusabb és rugalmasabb volt, és az ügyeket inkább tárgyi, mint ágazati alapon osztályozta.⁹ Az iratkezelés segédleteiként továbbra is az iktatókartonok szolgáltak.¹⁰ Elmondható tehát, hogy az 1956-ig tartó időszak vonatkozásában könnyebbé jelent, hogy az iktatókartonokhoz készült jegyzékekből, szöveges megnevezésük alapján könnyen kiválaszthatók a közlekedéstörténeti szempontból lényeges rendszámok és csoportszámok, valamint a hozzájuk tartozó kartonok, és könnyen kizárhatók az irrelevánsak.

1957-től kezdődően a csoportszámok iktatást felváltotta a tanácsrendszer előtt, a polgári korszakban is használatban lévő (fő- és alszámokra tagolódó) sorszámok, vagy másnéven folyószámok iktatása.¹¹ Az iratkezelési segédletek vonatkozásában is visszatértek az iktatókartonok helyett a kötet formátumú iktató- és mutatókönyvekhez. Ugyanakkor a rendszámok és csoportszámok ügykezelés által alkalmazott tematikus csoportosítást sem alkalmazták már 1957-től kezdődően, így az 1957–1973 közötti időszak tekintetében a közlekedéstörténeti szempontból releváns ügyek – egyenkénti – kiválogatása is hosszadalmasabb feladat, amihez csak a mutatókönyv használható segítségül, mivel a közlekedéssel összefüggő ügyek ezekben nem jelentkeznek külön csoportként.¹²

A 8/1973. MT TH utasítás¹³ életbelépésével aztán újabb szakasz vette kezdetét, az irattári jelek és az általuk meghatározott irattári tételek bevezetésével 1974-től újra megjelent a tematikus kategorizálás a tanácsi iratkezelésben, ami a korszak végéig már így is maradt. Ez a közlekedéstörténeti szempontból hasznosítható források kiválogatását is megkönnyíti, hiszen az Osztály által használt tételszámokban szereplő, az építésügyet jelölő E, a közlekedésügyet jelölő F és a vízügyet jelölő G betűjelek közül a téma szempontjából csak az F a releváns. Az utóbbihoz tartozó irattári jelek is tovább szűkíthetők, mivel a közlekedési mellett

⁷ BÁLINT 1970. 326.

⁸ A Magyar Népköztársaság minisztertanácsának 178/1951. (IX. 30.) M. T. számú rendelete az állami szervek iratainak csoportszámok nyilvántartásáról. *Belügyi Közlöny*, 1. (1951):28. 481.

⁹ KOC SIS 2013. 61., 63–64.

¹⁰ KOC SIS 2013. 65.

¹¹ KOC SIS 2013. 58.

¹² Hasonlóan problematikus ezen korszak iratainak a levéltári selejtezése is, mivel az is az ügyiratok darabszintű áttekintését teszi szükségessé. SZANISZLÓ 1999. 29.

¹³ A Minisztertanács Tanácsi Hivatala elnökének 8/1973. (TK 51.) MT TH számú utasítása a tanácsi szervek ügyiratkezelésének szabályairól. *Tanácsok Közlönye*, 22. (1973):51. 1071–1082.

ide tartoztak a postai és hírközlési ügyek is, az utóbbiak kizárásával megmaradó közlekedési ügyeken belül pedig a vízi közlekedésre vonatkozó tételek választhatók külön. Ezután a kör még tovább szűkíthető olyan tételek kirostálásával, mint például a közlekedési korlátozásokkal, járdaépítéssel, kocsibehajtókkal, közúti járműellenőrzésekkel, bírságokkal kapcsolatos ügyek történeti értéket kevésbé képviselő iratai, míg végül az irattári tervnek valóban csak azok a tételei, illetve a hozzájuk tartozó ügyiratok maradnak, amelyek kutatói szempontból relevánsak és hasznosíthatók. Így pedig már célirányosan lehet válogatni a csomók és dobozok között (az 1970-es évek második felétől már az utóbbi raktári egység a jellemzőbb), amelyek fedőlapján vagy oldalán fel vannak tüntetve az irattári jelek, szintúgy a segédletekben, amelyekben ugyancsak minden bejegyzésnél szerepel az irattári tételszám.

Hivatalosan a levéltárba csak rendezett és előzőleg selejtezési eljárásnak alávetett tanácsi iratok kerülhettek volna be, a gyakorlat azonban ettől sok esetben eltért. A 8/1973. MT TH utasítás életbelépését megelőző években a tanácsoknál változó és esetleges iratselejtezési gyakorlatokat követtek. Előfordult, hogy történeti szempontból értékes iratok is megsemmisültek, más esetekben viszont a teljes iratanyagot érintetlenül hagyták, és így adták át a levéltár részére, amely akkor még bőséges raktárkapacitás birtokában sokszor hajlandónak is mutatkozott ennek fogadására, főleg a selejtezhető, de hosszabb, 30 vagy 75 éves őrzési idejű iratok esetében.¹⁴ Az említett utasítást követően a központilag meghatározott irattári terv révén az iratselejtezés folyamata már egyértelműbb szabályok szerint zajlott, a kezdeti időkben azonban a maradandó értékű iratok körét az indokoltnál szélesebben állapították meg, így ez ismét sok esetben „felesleges” iratanyag levéltárba áramlását eredményezte.¹⁵

Az 1984-ben, korrigáló cézzal kiadott, az ekkoriban már jelentkező irattári helyhiánnyal is összefüggő új szabályozással (2/1984. MT TH számú utasítás¹⁶) azonban ismét szélsőséges megoldás született: ekkor ugyanis sok olyan iratot is selejtezhetővé minősítettek, amelyeknek valójában levéltárba kellett volna kerülniük. Emiatt a korábbi évekhez viszonyítva drasztikusan visszaesett a levéltárnak átadott iratok száma, ami az Építési és Közlekedési Osztály esetén is jól megfigyelhető.

A másik jellemző problémát az eltűnt, elkallódott iratok jelentik, amelyek a tanácsi ügykezelők hanyagsága miatt végül nem kerültek levéltári őrizetbe. Ez

¹⁴ SZANISZLÓ 1999. 32.

¹⁵ Emiatt a levéltári selejtezés során esetenként célszerű a korabeli irattári terv felülbírlása, és a nem selejtezhető iratok körének szűkítése. SZANISZLÓ 1999. 28–29.

¹⁶ A Minisztertanács Tanácsi Hivatala elnökének 2/1984. (TK. 28.) MT TH számú utasítása a tanácsi szervek ügyiratkezelésének szabályairól szóló 1/1982. (TK 5.) MT TH számú utasítás módosításáról. *Tanácsok Közlönye*, 33. (1984):28. 865–866.

a teljes tanácskorszakra, és mind az iratokra, mind azok segédleteire érvényes, különösen az 1960 előtti, illetve az 1979 utáni időszak tekintetében (a megváltozott selejtezési szabályok mellett ez is nagyban hozzájárult, hogy 1985 után a korábbi iratmennyiségnek már csak a töredéke került a levéltárba).

Figyelembe véve az átvett iratanyagban belül a selejtezhető, és mostanra már lejárt őrzési idejű iratok magas arányát, indokolt volna a levéltár által kezdeményezett utólagos, belső selejtezési eljárás lefolytatása, erre azonban az Építési és Közlekedési Osztály vonatkozásában eddig még nem került sor. Mivel a tanácsai dolgozók többnyire az előírt módon, előzetesen rendezve bocsátották a levéltár rendelkezésére az osztály anyagát, ezért az nagyjából közép szinten rendezettnek tekinthető.

Az Építési és Közlekedési Osztály közlekedési vonatkozású iratanyagán belül mennyiségi tekintetben a két legjelentősebb csoportként egyrészt az úthálózattal és annak állapotával, javításaival, átalakításával, bővítésével kapcsolatos iratok, másrészt pedig az időben egymást követő, különböző tömegközlekedési vállalatok ügyei határozhatók meg,¹⁷ de gyakran előforduló témák például a MÁV, a taxik és a magánhasználatú járművek is, vagy a közlekedési szabályozás változásai és az ezekkel kapcsolatos jogszabályok.

Összességében elmondható, hogy az Építési és Közlekedési Osztály közlekedési ügyekkel foglalkozó iratainak nagyrésze kevésbé jelentős, gyakran ismétlődő munkákkal és rutinfeladatokkal kapcsolatos, így például számtalan esetben fordulnak elő utak és járdák javításával, karbantartásával, tisztításával, új jelzőtáblák kihelyezésével, gyalogátkelőhelyek létesítésével, buszmegállók kialakításával vagy áthelyezésével, az éppen aktuális közlekedési vállalat anyagbeszerzéseivel, járműjavításaival, bér- és munkaügyeivel, havi, negyedéves és féléves statisztikáival és jelentéseivel kapcsolatos ügyiratok (utóbbiak ugyanakkor hasznosak lehetnek abban az esetben, ha a kutatási szempontból praktikusabb éves megfelelőik valamilyen okból nincsenek meg). Ezen iratok feldolgozása, a bennük foglalt adatok szintetizálása óriási mennyiségük miatt reménytelen vállalkozás volna, épp ezért fontosabbak a számban csekélyebb, de – összefoglaló jellegüknél fogva – történeti szempontból jóval értékesebb és informatívabb források, így például a különböző, nagyobb időszakot lefedő, jellemzően éves tervezetek, beszámolók, kimutatások, jelentések, statisztikák és költségvetések, amelyek adatsoraikban és szöveges elemzéseikben a korábban említett, nagyszámú egyedi esetet is magukban foglalják, és tágabb áttekintést tesznek lehetővé.¹⁸

¹⁷ BÁLINT 1970. 320.

¹⁸ SZANISZLÓ 1999. 29.

Emellett az egyedi, kevésbé jelentős ügyek között is előfordulnak olyanok, amelyek hasznosnak bizonyulnak, mivel felbukkannak bennük korabeli jellemző problémák vagy jelenségek, például az elavult tömegközlekedési gépjárműpark, az utak rossz állapota, vagy a magángépkocsik szaporodásával párhuzamosan a balesetek megsokasodása, mely esetekből egyfajta korszak körvonalazódhat a kutató számára. Érdekes adalékok a korszak történetéhez a tömegközlekedési vállalatoknál egy-egy pártkongresszus vagy szocialista ünnep alkalmából megrendezett munkaversenyek dokumentációi, az ügyiratok szövegének gyakori átideologizáltsága, vagy a vállalatok dolgozóira vetítve a „szocialista embertípus” kialakításának újra és újra felbukkanó szándéka a hatalom részéről. A korszakkal való összefüggésben szintén érdekesek lehetnek az utcák korabeli el- és átnevezései (például Vorosilov, Sallai Imre, Bolgár Néphadsereg, Zetkin Klára utcák), amire vonatkozóan szintén számos forrás található az anyagban, némelyikben a névadás indoklása is olvasható. Másrészt az Építési és Közlekedési Osztály irategyütteséből a közlekedési infrastruktúra évtizedeken átívelő fejlődéséről is átfogó kép rajzolódik ki: a mind több utcának aszfaltburkolattal való ellátása, rendezése, szélesítése, és nem mellesleg új utak, utcák, városrészek létrejötte. Az állami szférában üzemeltetett gépjárművek karbantartására, szervizelési ügyeire vonatkozó nagyszámú irat pedig a különböző korszakok járműparkjáról szolgálhat értékes információkkal.

A felettes szervekkel, így például a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal vagy a Belügyminisztériummal történő levelezés is gazdag forrásanyag, hiszen az Építési és Közlekedési Osztály számtalan éves, összegző adatszolgáltatást, statisztikai kimutatást, jelentést terjesztett fel működése során, amelyek a kutató számára értékes kvantitatív adatokkal szolgálnak. Másrészt a közigazgatási hierarchia magasabb szintjeiről érkező leiratokból jól nyomon követhető a jogszabályi környezet folyamatos változása, illetve annak helyi megvalósulása, avagy esetleges hiányossága.

Források a helyi közlekedési vállalatok történetéhez

A pécsi és baranyai tömegközlekedés megszervezésére létrejött vállalatok történetének feltárásához megkerülhetetlen kútforrás a Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Vármegyei Levéltára, hiszen gyűjteményén belül öt fond is található, amelyek gazdag és értékes forrásanyaggal szolgálnak a téma kutatásához. Ezen fondok iratanyagai a levéltár Nyírfá utcai részlegében vannak elhelyezve:

- XI.103. Pécsi Villamosvasút Rt. iratai (évköre: 1912–1934, terjedelme: 2,36 iratfolyóméter; 18 doboz és 2 kötet)

- XXIX.301. Pécsi Közlekedési Vállalat iratai (évköre: 1933–1961, terjedelme: 1,84 iratfolyóméter; 14 doboz és 7 kötet)
- XXIX.302. 12. sz. Autóközlekedési Vállalat iratai (évköre: 1954–1975, terjedelme: 0,72 iratfolyóméter; 6 doboz)
- XXIX.303. 12. sz. Volán Vállalat iratai (évköre: 1950–1972, terjedelme: 0,5 iratfolyóméter; 4 doboz)
- XXIX.305. Autóközlekedési Igazgatóság iratai (évköre: 1954–1964, terjedelme: 0,36 iratfolyóméter; 3 doboz).

A következőkben ennek az öt fondnak az iratanyagát, azok főbb jellemzőit és forrásértékét kívánom bemutatni.

XI.103. Pécsi Villamosvasút Rt. iratai (1912–1934)

A Pécs első tömegközlekedési vállalatának, a Pécsi Villamosvasút Rt.-nek a története a város és a Ganz-féle Villamossági Rt. között 1912. szeptember 26-án megkötött szerződéssel, valamint a városi törvényhatósági bizottság ezt jóváhagyó határozatával vette kezdetét. A villamosvasútra vonatkozó iratanyag legelső tetele ugyanakkor Fabriczy Elek, a Pécs és Mohács közötti vasútvonal felügyelő forgalmi főnökének az értekezése 1904-ből, amiben a szerző már jóval a társaság tényleges megalapítása előtt szorgalmazta egy „helyiérdekű közúti vasút” létesítését Pécs városában, és röviden felvázolta az erre vonatkozó konkrét elképzeléseit is, például a leendő útvonalakat térképpel illusztrálva, az ideálisnak gondolt nyomtávot, a várható kiadásokat és bevételeket, az üzemeltetés egyes kérdéseit stb. Az általa leírtak sok szempontból előrevetítették a későbbi fejleményeket, igaz, nem minden tekintetben: Fabriczy például a tömegközlekedést nem elektromos, hanem gőzmotoros járművekkel javasolta megvalósítani.

Az iratanyag hatodát (három dobozt) az alapítást megelőző tervezésre vonatkozó sokrétű dokumentáció, a már említett 1912-es szerződés mellékletei teszik ki, amelyeket a Ganz-féle Villamossági Rt. állított össze. Legnagyobb részét a több példányban készült tervrajzok adják: az egyes tervezett vonalszakaszokhoz készült helyszínrajzok, valamint hossz- és keresztmetszelvények, amelyek részletesen és többféle szempontból mérték fel és rögzítették a villamosvasút leendő nyomvonalának terepadottságait. A helyszínrajzok hasznos források lehetnek Pécs korabeli úthálózatának, és a város akkori kiterjedésének, területe beépítettségének megismeréséhez is. Ezenfelül a házszámokkal jelölt épületek közül a legfontosabbakat név szerint is feltüntették, így például különféle iskolák, templomok, gyárak, szállodák, kaszárnyák és hivatalok is jól beazonosíthatók rajtuk. Az egy-egy szakasz nyomvonalát végigkövető helyszínrajzokat mintegy összesíti a tervezett villamosvasút városon belüli vonalhálózatát átfogóan, teljes egészében

ábrázoló ún. átnézeti térkép. Az iratanyagban ezen túl számos műszaki rajz található a társaság által alkalmazni tervezett járművekről és berendezésekről is, amelyek értékes technikatörténeti források, de például a leendő kocsiszínről és irodaépületről is készültek tervek. A Ganz Rt. ezenfelül részletes költségvetést állított össze a várható kiadásokat illetően, sőt, még az engedélyokiratra, az alapító okiratra és a társaság alapszabályaira vonatkozóan is készítettek tervezetet a pécsi városvezetés számára.

Az előkészületek mellett a vállalat létrejöttének közvetlen előzményei is igen jól dokumentáltak: megtalálható az iratanyagban például a Kereskedelemügyi Minisztériumban, 1912. június 10-én zajlott engedélyezési tárgyalás jegyzőkönyve, illetve az 1913. július 10-én, Beöthy László kereskedelemügyi miniszter által kiállított engedélyokirat eredeti példánya is. Ugyanígy megtalálhatók az alapításkor különböző partnercégekkel – így a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt.-vel mint építési és üzemeltetési vállalkozóval, a Pécsi Villamossági Rt.-vel és Dunagőzhajózási Társasággal mint áramszolgáltatókkal – kötött szerződések, az elkészült létesítményekre vonatkozóan megtartott, 1914. április 16–18-i műszaki felülvizsgálat és az 1914. június 26-i közigazgatási bejárás jegyzőkönyvei, valamint egy részletes költségvetés is (a sínpályák, épületek, berendezések, járművek stb. kapcsán várható kiadásokról). Értékes forrás a villamosvasút kezdeti időszakából az a városi törvényhatósági bizottság határozatával életbe léptetett szabályrendelet is, amely az újonnan létrejött pécsi tömegközlekedés szabályait fektette le.

A Pécsi Villamosvasút Rt. előkészületei és megalakulása kapcsán a kezdeti időszakban keletkezett dokumentumok mellett az irategyüttes másik legjelentősebb egységét a nyolc dobozt megtöltő, a levéltári segédletben összefoglalóan „Villamos Vasút Rt. levelezése” elnevezésű iratanyag adja. Ez egyrészt valóban a különböző üzleti partnerekkel és hatóságokkal (például a Ganz-féle Villamossági Rt., Magyar Általános Hitelbank, Pénzügyigazgatóság, Pécsi Rendőrkapitányság, MÁV Pécsi Üzletvezetősége, Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt., Dunagőzhajózási Társaság stb.) való levelezést tartalmazza, másrészről pedig a vállalat mindennapi ügyintézése során keletkezett iratokat, így például számlákat, biztosítási ügyeket, menetrendeket, leltárakat, közlekedési balesetek jegyzőkönyveit, járműjavítások és -karbantartások ügyeit, forgalmi statisztikákat, költségkimutatásokat, kisebb-nagyobb beruházások – például új megállók és váróházak létesítésének, vasúti kitérők építésének – dokumentációját, árajánlatokat, megrendeléseket, utazási kedvezmények ügyeit, szerződéseket, bérjegyzékeket stb. Az iratanyag ezen részéről egyrészt elmondható, hogy bár néhány esetben felcímkezett dossziékba van rendezve, összességében és nagyjából mégis rendezetlen. Másrészt, bár a mennyisége relatíve jelentős, nagy valószínűséggel a vállalat egykor keletkeztetett teljes iratanyagának így is csak egy kisebb

töredékét alkotja, és lényegében a különböző évekből és ügykörökből véletlenszerűen fennmaradt és levéltári őrizetbe került iratok együttesének tekinthető. Ennek ellenére ezeken az esetleges példákon keresztül is betekintést nyerhetünk a társaság ügyvitelébe. A levelezésből érdemes külön kiemelni a más városok tömegközlekedési vállalataival, így például a Debreceni Helyi Vasút Részvénytársasággal, a Kassai Villamos Közúti Vasút Részvénytársasággal vagy a Pozsonyi Városi Villamos Vasúttal írásban folytatott tapasztalatcseréket, szakmai konzultációkat, amelyek a tömegközlekedés történetének érdekes kordokumentumai.

A teljes iratanyagnak csaknem a felét kitevő iktatott iratanyagnál és levelezésnél, amelyek egyes elemei mind egyedi, kevésbé jelentős ügyekkel foglalkoznak, a Pécsi Villamosvasút Rt. húsz éven át tartó működésének illusztrálására sokkal alkalmasabbak az olyan források, amelyek ezt a szerteágazó adattömeget valamilyen szintetizálják, összefoglalják. Ilyennek tekinthetők az 1913 és 1926 közötti évekből, illetve az 1930-as évből származó igazgatósági ülések jegyzőkönyvei is, melyek ugyan szintén töredékesen maradtak fenn, de a társaság működésére vonatkozóan részletes dokumentációnak számítanak. Az egy év alatt többször is megtartott ülésekről készült jegyzőkönyvek kiváló források, hiszen ezek alkalmával az igazgatósági tagok (köztük a városi közelet olyan prominens személyiségei, mint Nendtvich Andor akkori és Makay István későbbi polgármester, Lenkei Lajos, a *Pécsi Napló* főszerkesztője, Hamerli József vasnagykereskedő vagy Zsolnay Miklós, a híres porcelángyár tulajdonosa) megvitatták a társaság fontosabb problémáit, feladatait, kihívásait. Szintén a tágabb áttekintést teszik lehetővé, bár csak pénzügyi vonatkozásban, az adott év végén készített zárszámadások, amelyek az 1914–1933 közötti évekből maradtak fenn, tehát egy évet leszámítva a cég működésének teljes időtartamát lefedik.

Érdekemes külön megemlíteni néhány érdekes forrást, amelyek a társaság életének különleges aspektusaiba engednek betekintést, így például a kocsivezető tanoncok részére készült oktatóanyagot, az első világháború alatt foglalkoztatott női kalauzokra vonatkozó és az 1920-as évekbeli sztrájkokról és ezzel kapcsolatos elbocsátásokról szóló ügyiratokat, a pécsi villamosról szóló újságcikkek gyűjteményét vagy a szolgálati eskütételre vonatkozó okmányokat. A Pécsi Villamosvasút Rt. anyagában találhatók meg a pécsi menetrend szerinti autóbusz-közlekedés kezdeteire vonatkozó korabeli iratok is, melyekben többek között az 1926-tól induló első, a Széchenyi tér és a Köztemető között közlekedő járatról is találunk forrást. Egy 1931. július 21-én kelt levél tanúsága szerint például ekkoriban összesen három darab autóbusza volt a társaságnak, melyeket csak járulékos, a villamosvasutat kiegészítő, kisegítő jelleggel alkalmaztak. Azonban bő három évtizeden belül, 1960-ra a buszközlekedés már teljesen kiszorította a villamost.

Az utolsó négy dobozban az előzőekhez hasonlóan ismét a műszaki és tervdokumentációk kerülnek előtérbe, az 1920-as években tartott műszaki felülvizs-

gálatokkal, illetve bővítési tervekkel összefüggésben. Végül a tizennyolc doboz mellett az anyaghoz két kötet is tartozik, az 1913–1917-es, illetve az 1933–1934-es évekre – tehát épp a vállalat első és utolsó éveiből – datált főkönyvek, némi betekintést engedve ebbe a számviteli forrástípusba is. A gyűjtemény 6. számú dobozában található a Pécsi Villamos Vasúti Részvénytársaság 1933-as felszámolásával kapcsolatos ügyirat, amely így a kapcsot is jelenti jogutódjához, a Pécs Városi Közlekedési Vállalathoz.

XXIX.301. Pécsi Közlekedési Vállalat iratai (1933–1961)

Az MNL Baranya Vármegyei Levéltára „Pécsi Közlekedési Vállalat iratai” elnevezésű fondja valójában nem egy, hanem két vállalat anyagát foglalja magában: az 1933–1949 között működött Pécs Városi Közlekedési Vállalatét, illetve a szocialista korszak kezdetén annak újjászervezett jogutódját, a rövid ideig Pécsi Közlekedési Községi Vállalat, majd Pécsi Közlekedési Vállalat elnevezésű társaságét. A fond lényegesen nagyobb hányadát teszi ki az 1949 után, mint az 1949 előtt keletkezett iratanyag, így az a jogelőd Pécsi Villamosvasút Rt. anyagával kevésbé tekinthető kontinuusnak. Már a legelső dobozban is a Pécsi Közlekedési Községi Vállalat 1949-es megalapításával kapcsolatos, igen gazdag dokumentáció kapott helyet, így például a cégjegyzékbe történő bejegyzés ügyirata, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium által kiállított engedélyokirat, a vállalat ügyrendje, szervezeti felépítése, különböző jogszabályok, igazgatói utasítások és szabályzatok, valamint a tömegközlekedés útvonalainak, gépjárműveinek és viteldíjainak a meghatározása. A villamosvasúttal ellentétben itt az alapításkor már rendelkezésre álltak az infrastrukturális feltételek, így az erre vonatkozó tervdokumentáció helyett a jogi és adminisztratív ügyintézésrel kapcsolatos iratok a hangsúlyosak.

A tervrajzok e fond esetében a 8. számú dobozban találhatók, ezek közül legértékesebbnek alighanem a gépkocsik, autóbuszok, teherautók, illetve alkatrészeik műszaki rajzai számítanak (ezek majdnem mind az 1949 előtti időszakból származnak), de említésre érdemesek a KPM Közúti Igazgatóság úthálózati térképe, Pécs város átnézeti térképe, Pécs és szűkebb környékének térképe, valamint a MÁVAUT autóbuszvonalainak átnézeti térképe nevű tételek is.

A vállalat mindennapi működéséhez kapcsolódó, kevésbé jelentős egyedi ügyekkel foglalkozó iratok (például a társaság díjszabásának módosításai, menetrendek, számlák, szervizelések, belső továbbképzések, árajánlatok, megrendelések, lakossági beadványok) itt is a teljes iratanyag számottevő részét alkotják, a 3., 4. és 10. doboz pedig kizárólag ilyen jellegű iktatott iratokat és levelezést tartalmaz. Hasonlóan a villamosvasút anyagához, ebben az esetben is elmondható, hogy ezek az iratok valószínűleg csak töredékét alkotják a vállalat eredeti,

teljes irattári anyagának, továbbá egyelőre rendezetlenek, így nem adnak teljes képet, inkább csak bepillantást engednek a cég történetébe.

A szocialista korszak sajátosságát jelenti az újr alapított vállalat esetében a különféle (termelési, pénzügyi, fejlesztési stb.) tervek tömeges megjelenése a források között, illetve ezek párhuzamosan az előirányzott tervek megvalósulását elemző beszámolójelentések. A tervgazdálkodással összefüggésben szintén megfigyelhető a különböző statisztikák megszorodása, ezek belső használatra, felletes szervek utasítására, vagy a Központi Statisztikai Hivatal részére készültek. E három értékes forrástípus mindegyikéről elmondható ugyanakkor, hogy évkörket tekintve csak igen töredékesen maradtak fenn, így teljes kép ezekből sem nyerhető. Az irategyüttes fontos részét képezik a társaságnak az 1949-es, 1953-as, 1955-ös, 1959-es és 1960-as évből fennmaradt gépkocsi-nyilvántartásai, amelyek az aktuálisan használatban lévő autóbuszokat számos paraméter alapján (gyártmány, típus, hengerűrtartalom, üzemanyag, férőhely, motorteljesítmény stb.) vették számba. Ehhez hasonlóak az 1935–1944 közötti időszakból a cég által megvásárolni tervezett autóbuszokra kapott árajánlatok, illetve különféle prospektusok és reklámanyagok, melyek szintén tartalmazzák a technikai paraméterek részletes leírását, betekintést engedve az utókor számára a tömegközlekedésben alkalmazott korabeli járművek világába.

A Pécsi Közlekedési Vállalat anyagához 7 darab kötet is tartozik, ezek mindegyike a szocialista korszak előtti évekből származik. Egy iktatókönyv kivételével mind a pénzügy-számvitelhez kapcsolódó iratok (főkönyv, pénztárkönyv, napló). Költségvetések és zárszámadások a kötetekhez hasonlóan szintén az 1949 előtti korszakból és töredékesen maradtak csak fenn, továbbá nem önállóan, hanem a „Pécs város közüzemeinek költségvetése”, illetve „Pécs város közüzemeinek zárszámadása” című füzetekben, a villamosműre, gázműre, vízműre, csatornaműre, szemétfuvarozó üzemre stb. vonatkozó fejezetek mellett. Ezekben különválasztva szerepelnek a villamosvasúti- és a gépkocsiüzemre vonatkozó adatok.

Az irategyüttes talán legizgalmasabb részét az utolsó dobozban található, több tucatnyi fényképből álló gyűjtemény képezi. A fekete-fehér fotók különböző méretűek, a legtöbbjük azonban sajnos nincs feliratozva vagy datálva, ami mégis, az nem mindig olvasható. Majdnem mindegyik esetében feltételezhető, hogy az 1949 utáni korszakban keletkezett. Szintén e dobozban található egy gazdag összeállítás különböző időszakokból származó bérletekből és menetjegyekből. A különleges források között említhető még egy, a taxisok tevékenységét szabályozó részletes szabályrendelet, a trolibuszra vonatkozó, végül meg nem valósult beruházási javaslatok és tervek az 1950-es évek elejéről, illetve kiemelkedően fontos iratanyagnak tekinthető a Pécsi Közlekedési Vállalat működésének egyik fordulópontját bemutató dokumentáció, az 1960-as évben az akkorra már

leromlott állapotú és korszerűtlenné vált pécsi villamosvasút felszámolásáról. Ebben az előzetes tervek, javaslatok, szakmai egyeztetések mellett a gyakorlati kivitelezésről (sínek, oszlopok, felsővezetékek, kocsik használatból történő kivonása, selejtezése, illetve értékesítése, továbbá a buszközlekedés átütemezése) szóló iratok is megtalálhatók.

XXIX.302. 12. sz. Autóközlekedési Vállalat iratai (1954–1975)

1964-ben az addig városi keretek között működő Pécsi Közlekedési Vállalat beolvadt a nem sokkal korábban létrehozott, megyei hatókörű 12. sz. Autóközlekedési Vállalatba. A két jogelőd társaság 18, illetve 14 doboznyi iratanyagával szemben az 1962-ben megalakult 12. sz. Autóközlekedési Vállalat (röviden: 12. sz. AKÖV) iratai már csak mindössze 6 dobozt töltenek meg. Ez a fond összetételét tekintve még az előző kettőnél is töredékesebb, és kisebb benne a kutatói szempontból értékesnek tekinthető iratok aránya is. Az anyag felét a Közlekedéstudományi Egyesület iratai teszik ki, amely a vállalathoz több szállal is kötődött, például olykor közösen szerveztek konferenciákat és jelentettek meg kiadványokat, az egyesület szakemberei a helyi közlekedési problémákat elemző írásaikkal és javaslataikkal szakmailag támogatták a vállalat munkáját, illetve a két szervezet személyi összetételében is megfigyelhetők átfedések.

A gyűjtemény forrásértékét jelentősen csökkenti, hogy számottevő arányban tartalmaz olyan iratokat, amelyek egyéb kiegészítő források hiányában nehezen kontextualizálhatók (például menetlevelek nyilvántartási könyve, gépkocsivezetők névsorai, évvégi jutalmakról szóló kimutatások, menetdíjtablázat, forgalmi napló, belső ellenőrzések ütemterve), vagy legjobb esetben is csak érdekes adalékokkal szolgálnak (például munkaköri leírások, jutalomfelosztási szabályzat, az AKÖV Eszperantó Szövetségének kiadványai), de a vállalat történetének feltárásához kevés támpontot nyújtanak.

Az olyan történeti értékű dokumentumokból, mint például igazgatói utasítások, munkatervek, beszámolójelentések, szervezeti ábrák, csak elvétve akad egy-egy. Az iratanyagból a legtisztább képet talán elsősorban a vállalat működése körüli problémákról kaphatjuk: így például az 1962–1966 közötti évekből számos jegyzőkönyv maradt fenn, amelyek nagy része lakossági panaszokkal, szolgálati szabálytalanságokkal, fegyelmi ügyekkel, balesetekkel foglalkozik. A levelezésben szintén nagy arányban fordulnak elő panaszlevelek, és az egyik, 1962-re datált beszámolójelentés tíz oldalon keresztül részletezi a vállalattal kapcsolatos – például a szervezeti felépítés, a járműpark általános műszaki állapota, a takarékosság, a munkásellátottság, a bérezés, a szakmai képzettség, a munkafegyelem vagy éppen a munkavédelem terén felbukkanó – problémákat. A legfontosabb

irategyüttes a fondon belül alighanem az 1965-ben megtartott, nagyszabású utasszámlálás dokumentációja, amelyet térképek, diagramok, ábrák, szöveges elemzések, táblázatok és adatsorok egészítenek ki, az adatfeldolgozás eredményeit pedig Szakonyi Lajos, az AKÖV üzemigazgatója által írt beszámoló foglalja össze.

A már említett Közlekedéstudományi Egyesület iratanyaga többek között munkaterveket, éves és jubileumi beszámolókat, meghívókat, konferencián elhangzott előadások átiratait, belső szabályzatokat, programterveket, pályázati felhívásokat, értekezletek jegyzőkönyveit és tanulmányköteteket tartalmaz. Utóbbiak közül különösen érdekesek azok a dokumentumok, amelyeket az egyesület pécsi szervezete adott ki, mert helyi vonatkozású, aktuális témákkal foglalkoznak, sok esetben térképekkel és diagramokkal is illusztrálva azokat. A tanulmányokban foglalt szakmai állásfoglalások, javaslatok alighanem a velük kapcsolatban álló AKÖV munkáját is sokban segítették. A fejlesztési lehetőségekkel foglalkozó írások mellett szintén értékesek e kiadványokban a pécsi (tömeg) közlekedés történetét bemutató tanulmányok is.

Összességében elmondható, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület három dobozt megtöltő anyaga a vállalat történetéhez ugyan kevésbé kapcsolódik, a korszak közlekedéssel összefüggő aktuális kérdéseire mégis értékes adalékokkal szolgál.

XXIX.303. 12. sz. Volán Vállalat iratai (1950–1972)

Az 1970-ben létrejött 12. sz. Volán Vállalat irataiból kialakított fond kizárólag ún. TÜK-iratokat (azaz titkos ügykezelés alá sorolt iratokat) tartalmaz, és emiatt magának a vállalat történetének a kutatásához jóformán egyáltalán nem használható. Ezenkívül az anyagban nem csak a 12. sz. Volán Vállalatra, hanem a 12. sz. Autóközlekedési Vállalatra vonatkozó iratok is nagy számban előfordulnak. Ezek a TÜK-iratok egy rendkívüli állapot, elsősorban háborús helyzet esetére a vállalat számára megszabott teendőkkal és kötelezettségekkel foglalkoznak. A fondhoz tartozó iratok mindegyike több, általában négy példányban készült, és szigorúan titkos minősítésűek.

Az első dobozban 1968-ban készült, ún. összesítő lapok találhatók a Baranya megyében fellelhető, és hadiállapot esetén használatba vehető, állami tulajdonú motorkerékpárokról, személygépjárművekről, tehergépjárművekről, vontatókról, pótkocsikról (tehát nem csupán a tömegközlekedési eszközökről). A kimutatások a megyei összesített adatokat követően a Pécs városához köthető intézmények, vállalatok, szervezetek felhasználható gépkocsi-parkját veszik számba, majd pedig az egyes járásokét, ahol hangsúlyos szerepet kapnak a termelőszövetkezetek és állami gazdaságok járművei is.

Szintén az első dobozban található a 12. sz. Autóközlekedési Vállalat különböző intézkedési tervei háborús mozgósítás esetére, 1969-ből. Ezek értelmében a vállalat honvédelmi feladatai közé tartozott volna többek között, hogy átengedje a Magyar Néphadsereg részére az általa igényelt járműveket, a nála maradókat felhasználva pedig a város tömegközlekedését hadimenetrendre állítsa át, hogy szükség esetén szervizkapacitását és javítóműhelyeit a haderő rendelkezésére bocsássa, a vállalat által kezelt óvóhelyeket előkészítse, fokozott takarékosági intézkedéseket vezessen be, valamint, hogy a vállalat dolgozóiból megszervezen egy szállítási feladatokat ellátó zászlóaljat. Egy nukleáris csapás lehetőségével számolva pedig az is elvárás volt a társasággal szemben, hogy tevékenyen közreműködjön a városból a civil lakosság, az élelmiszer- és gyógyszerkészletek, valamint a fontosabb vagyontárgyak evakuálásában. Az 1971-es évből szerepelnek az iratanyagban az akkor már 12. sz. Volán Vállalatnak nevezett cég komlói és mohácsi üzemegységére vonatkozó intézkedési tervek is, amelyek egyes specifikus részleteket (helyszínek, nevek, teljesítendő feladatok) leszámítva lényegében azonosak a teljes vállalatra vonatkozókkal.

Az utolsó dobozban a titkos ügykezelés kategóriájába tartozó levelezés található, az 1964–1971 közötti időszakból, évek szerint különválogatva. Ezekben a 12. sz. Autóközlekedési Vállalatnak, illetve a 12. sz. Volán Vállalatnak a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal, mint felettes szervvel való levélváltásai található meg, ezekben elsősorban a KPM felé évenként teljesítendő adatszolgáltatások szerepelnek a vállalat járműveiről, alkalmazottairól, gépeiről, vagy épp üzemanyag- és alkatrész-tartalékairól, tehát mindazon erőforrásokról, amelyeket háborús helyzetben hasznosítani lehetne. Előfordulnak másrészt olyan levelek is, amelyekben a KPM a központilag meghatározott intézkedési tervekben eszközölt módosításokról tájékoztatja a helyi vállalatot.

XXIX.305. Autóközlekedési Igazgatóság iratai (1954–1964)

Az öt fond közül az Autóközlekedési Igazgatóságé a legkisebb terjedelmű, iratai mindössze három dobozt töltenek meg. Az 1953–1961 között működött, AKIG-nak is rövidített szervezet a tömegközlekedési vállalatok és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium között elhelyezkedő szakmai felügyeleti szerv volt, amelyet több megyére kiterjedő, regionális hatáskörrel szerveztek meg. A pécsi AKIG levéltári őrizetbe került iratanyaga – a fent bemutatott fondokhoz hasonlóan – távolról sem hiánytalan, mindazonáltal szolgál értékes forrásokkal. Ezek közé tartoznak például a KPM által szervezett különböző (például főmérnöki, üzletigazgatói) országos értekezletek jegyzőkönyvei, a munkatervek és beszámoló jelentések, és az egyes közlekedési vállalatok felé intézett határozatok, utasítások.

Az AKIG végezte a közlekedési vállalatoknál eszközölt beruházások koordinációját is, biztosította azok pénzügyi hátterét, és ellenőrizte megvalósulásukat, az irat-együttesben ennek a dokumentációja is fellelhető különböző évekből. A történeti kutatások számára szintén hasznosak lehetnek az egyes vállalatoknál végzett ellenőrzésekről készült jelentések, feljegyzések, amelyekből kiderül, mely mulasztások és hiányosságok voltak a leggyakoribbak, valamint az egyes vállalatok által az Autóközlekedési Igazgatóság, és azon keresztül a KPM irányába teljesített különböző adatszolgáltatások (például gépjármű-állományról, munkaerőről, bérekről, raktári készletekről, szervizkapacitásról, utaslétszámról).

Összegzés

Az MNL Baranya Vármegyei Levéltára őrizetében lévő, közlekedéstörténeti szempontból hasznosítható forrásokat összehasonlítva elmondható, hogy a közlekedési vállalatok anyagához képest a Pécs Megyei Jogú Város Tanácsa V. B. Építési és Közlekedési Osztályának iratgyűjtése egyöntetűbb, koherensebb, sokszorosán nagyobb mennyiségű és kevésbé töredékes, továbbá a csak rövidebb ideig működött vállalatokkal ellentétben a szocialista korszak egészét átöleli. Egyszersmind sokrétűbb is azoknál, hiszen a tömegközlekedést is magába foglalva, de azon túlmenően olyan témákkal is foglalkozik, mint a közlekedési szabályozások változásai, a magántulajdonban álló járművek ügyei, vagy a különböző útépitések és egyéb beruházások. Tény ugyanakkor az is, hogy a gyűjteményből sok történeti értékű irat elkallódott, megsemmisült, és az 1985-től érvényben lévő, a levéltár számára előnytelenül meghatározott selejtezési rend is okozott károkat, másrésztől viszont nagy arányban tartalmaz maradandó értékűnek nem tekinthető iratokat is, hibás elvek mentén megvalósult iratátvételek, valamint az 1974-ben bevezetett irattári tervben a nem selejtezhető iratok körének túl tág meghatározása következtében. Az iratanyagnak az a része, amelyet az Építési és Közlekedési Osztály a jogszabályoknak megfelelő módon nyújtott át a levéltárnak, selejtezettnek és rendezettnek tekinthető. A átfogó rendezéséig a közlekedéstörténeti célú felhasználása ugyanakkor csak úgy lehetséges, ha az iratanyagnak egyrészt a rendszámok, csoportszámok, valamint irattári jelek révén való célirányos szelektálásával, másrészt ahol ez nem lehetséges, darabszintű áttekintésükkel, a közlekedéstörténeti szempontból releváns iratokat egy annotált jegyzékbe kigyűjtjük, és ezzel e források egy olyan adatbázisát készítjük el, mely a jövőben nagyban megkönnyítheti és segítheti majd a Pécs és Baranya 20. századi közlekedésének történetével összefüggő kutatásokat.

A közlekedési vállalatok fentebb ismertetett öt fondjából a pécsi és baranyai tömegközlekedés 20. századi történetéről kirajzolódó kép igen színes és sokoldalú,

ugyanakkor sok szempontból hiányos is. Mindegyik fondról elmondható ugyanis, hogy az iratanyaguk igen töredékes, tekintve, hogy valószínűleg a vállalatok eredeti irattári anyagának csak kisebbik része került levéltári megőrzésbe, ráadásul nem is minden esetben az értékesebb része. Igen nagy mennyiségű irat található köztük, amelyeknek a történeti értéke elenyésző, ezek sok esetben csak alapszinten rendezettek, míg a jelentősebb forrásértékkel bíró iratok a legtöbb esetben csak esetlegesen, egy-egy évből maradtak fenn. Ezek közül külön is érdemes megemlíteni a nagyszámú műszaki és tervdokumentációt, amelyek a közlekedéstörténet technikátörténeti vetületének kutatásához kiválóan hasznosíthatók.

Elmondható tehát, hogy kizárólag e fondok anyagából sajnos egyik iratképző esetében sem lehetséges annak teljes történetét rekonstruálni, sőt, olykor csak bepillantást nyerhetünk abba, mintegy véletlenszerű példákon keresztül. A teljes vagy teljeshez közelítő képhez kiegészítő források használatára is szükség van, így például a szintén a levéltár által őrzött, Pécs Megyei Jogú Város Tanácsa V. B. Építési és Közlekedési Osztályának irataira, vagy akár korabeli sajtótermékekre, újságcikkekre. Mindezzel együtt is, az ismertetett öt fond iratanyaga tökéletes kiindulópont lehet a téma iránt érdeklődő kutatóknak, hiszen a század nagyrészt lefedően, különböző korszakok és egymást követő vállalatok forrásait vonultatja fel, amelyek segítségével felvázolhatók az évtizedeken átívelő változások és tendenciák, és ha teljesszerű tudás nem is, de sok értékes információ nyerhető ki belőlük a pécsi és baranyai tömegközlekedés történetéről.

Források

Nyomtatott források

Belügyi Közlöny, 1951

Magyar Közlöny: Rendeletek tára, 1948

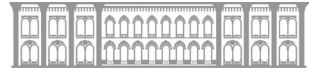
Tanácsok Közlönye, 1973, 1984

Irodalom

BÁLINT 1970

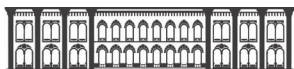
BÁLINT Ferenc: A közlekedési ágazat ügkörei, ügkör- és hatáskörváltozásai az 1950–1956. években a Békés megyei tanács ügyintézésében. *Levéltári Szemle*, 20. (1970):2. 316–333.

- KOC SIS 2013 KOC SIS Piroška: Hatvanéves a csoportszámós iktatás. *Levéltári Szemle*, 63. (2013):1. 57–71.
- SÁFÁR 2016 SÁFÁR Gyula: Forrásérték vizsgálat a Békés Megyei Tanács VB Építési, közlekedési és vízügyi osztálya irataiban. *Levéltári Szemle*, 66. (2016):2. 61–65.
- SZANISZLÓ 1999 SZANISZLÓ Ferenc: Alapelvek a tanácsi iratok levéltári selejtezéséhez. *Levéltári Szemle*, 49. (1999):3. 28–32.



10. (2025)

INTERJÚ



A KÖZLEKEDÉS SZOLGÁLATÁBAN

*Beszélgetés Albert Ferencsel**



Abstract

In the service of transportation

In this interview, Ferenc Albert, former chief engineer and deputy director at Pannon Volán, recalls the history of road transportation and corporate culture in Baranya County over the course of his six-decade career. His recollections offer valuable insights into cadre training, corporate structures and technological innovation, as well as the complex interrelation between local transportation and industrial development. The conversation describes in detail the VOLÁN's technological innovations, including the bus renovation program and the introduction of library and mobile screening buses, which served as national models. Ferenc Albert's personal stories illustrate the social and cultural life of the corporate community, as well as the structural and financial challenges of the transition period. The interview thus functions both as a personal life story and as a source of corporate history, providing an authentic account of the modernization of Hungarian road transport. The interview was conducted by Attila Bósz, Zoltán Gózszy, and Péter Udvardi.

Keywords: Pannon Volán, company history, professional career, technical innovation

Az interjúban Albert Ferenc, a Pannon Volán egykori vezető mérnöke és igazgatóhelyettese hat évtizedet felölelő pályáján keresztül idézi fel a baranyai közúti közlekedés és vállalati kultúra történetét. Visszaemlékezései bepillantást engednek a kéaderképzés, a vállalati szervezet és a műszaki innovációk világába, valamint a helyi közlekedés és iparfejlesztés összefonódásába. A beszélgetés részletesen bemutatja a VOLÁN technológiai újításait – köztük a busz-felújítási programot, a könyvtár- és egészségügyi szűrőbuszokat –, amelyek

* A Pannon Volán egykori forgalmi és kereskedelmi üzletág igazgatója.

országos példává váltak. Albert Ferenc személyes történeteinek keresztül kirajzolódik a vállalati közösség szociális és kulturális élete, valamint a rendszerváltás időszakának strukturális és finanszírozási kihívásai. Az interjú így egyszerre személyes életút és vállalattörténeti forrás, amely a magyar közúti közlekedés modernizációjának hiteles lenyomata. Az interjút Bósz Attila, Gőzsy Zoltán és Udvardi Péter készítették.

Milyen eredményei vannak a vállalattörténeti kutatásainak?

Megtiszteltetés, hogy 82 éves koromban beszélhetek a közúti közhasznú közlekedés múltjáról. A halványuló emlékek segítésére egy összeállítást készítettem 2010-ben „*Volt egyszer egy Volán... Pannon Volán*” címmel. Döntően Tegzes Béla, volt nyugdíjasunk újságkivágat-gyűjteményére támaszkodtam, illusztrálva a VOLÁN által megőrzött kb. 500 fényképpel. Egy példányban díszkötést kaptott, de a kornak megfelelően digitális formában is őrzöm.

Hogyan került a VOLÁN-hoz?

Mondhatnám, hogy családi örökség. Édesapámat hatévesen ismertem meg. Az utolsó hadifogoly-vonatok egyikével jött haza. 1948-ban gyakorlatilag egy tönkretett család fogadta. Ebből következett, hogy ő, mint valamikori jómódú, akkor úgy hívták, hogy kulák gyerek, autóbusz-vezetőnek ment. Három hónapot volt tanulóvezető Budapesten. Úgy gondolta, hogy a vizsga után Baján fog buszt vezetni, közel ahhoz a faluhoz, ahol éltünk. Mire végzett, megszűnt az Autóközlekedési Igazgatóság. Az ország közlekedését az alapításkor hat autóközlekedési igazgatóság irányította, és Pécshez tartozott Baja, Szekszárd és még Keszthely is. Baja önálló lett, és Szekszárd is levált. Komlóra vezényelték, építeni a szocialista bányászvárost. 1950-től 15 évig vitte a bányászokat Nagymányok térségéből a komlói bányákhoz. Szünidőben sokat utaztam vele a „fakarusz bódés” buszokon. Azt mondta nekem – és itt a kérdésre a válasz –, hogy ha nem tanulsz jól, akkor lehetsz az édesanyád földjén gazdálkodó paraszt, vagy ha megtanulsz vezetni, akkor lehetsz az én váltóm az autóbuszon. Inkább a tanulást választottam.

Akkor már nem jelentett problémát vagy hátrányt, a kulák besorolás?

A gimnáziumi felvételinél volt egy „E” betű a kartonomra vésve, és gyakorlatilag e miatt egy évet ki kellett hagynom az általános iskola után, mert nem vettek fel az országos hírvű bajai III. Béla Gimnáziumba. Viszont egyetemre elsőre felvettek, ám a felvételi után édesapám azt mondta, hogy nem bírják a taníttatás költségeit.

Ezt elpanaszolta az akkori, Erdő János, Dede Sándor és Varga József alkotta komlói vezetésnek. Ők bementek a központba, és Dubovánszki Rudolf főmérnöknél elintézték, hogy társadalmi ösztöndíjat kapjak az akkor 12-es számú AKÖV-nél. Egyetlen egy kitétel volt, hogy minden nyarat gyakorlatként a cégnél kell töltenem, így tanulmányi ösztöndíjat nyárra is fizettek. Végzés után bekerültem a káderutánpótlási tervbe. A vállalatnál káderképzési és káderutánpótlási terv is működött. Ez azt jelentette, hogy az Országos Káderutánpótlási Tervben a kaposvári főmérnökség várományosa voltam sokáig. A főmérnökünk úgy döntött, hogy sokkal jobb, hogy ha én a 12. sz. AKÖV-nél dolgozom. Kivettek az országból, és maradhattam a Pannon Volán jogelődjénél.

A káderutánpótlási terv mellett a káderképzési terv is nagyon lényeges volt. Minden évben írásban meghatározták a következő évre vonatkozó feladatot, és minden évben beszámoltatták a káderutánpótlási terv résztvevőjét, hogy teljesítette-e a képzést. Hogy kimeneküljek ebből a helyzetből, úgy gondoltam, hogy az egyetemre, a Susánszky János vezette gazdasági mérnökre felvételizek, ahova fel is vettek, és így lett második diplomám.

Hány embert érintett a társaságnál a káderképzési és -utánpótlási terv? Többszintű volt, az általános iskola befejezésétől az egyetemig?

Ezt pontosan nem tudom, mert a káderutánpótlás- és képzési dossziékat felajánlottuk a levéltárnak. Amikor nem tartottak rá igényt, szép nagy máglyán elégettük a maradék dossziékat. Ez 1992–1993 körül lehetett. Addigra már erősen lanyhult a káderutánpótlási téma, különösen az országos. Akkor már önálló VO-LÁN-ok voltak, és a miniszter nevezte ki az igazgatót, míg a cégvezetők választották ki, hogy ki legyen a helyettesük.

Ebben az időszakban mennyire volt jellemző, hogy a különböző vezetői tisztségekben munkaskáderek dolgoztak? Mikortól kezdett ez megváltozni?

Én nem egy olyan vállalatnál voltam, ahol a párt nagymértékben beleszólt volna a kiválasztásba. A Pannon Volánnál sem, de még a jogelődjénél sem volt különösebben szempont a párttagság. Például a szakma legjobb főmérnöke, Dubovánszki Rudolf pártonkízüli volt, de ugyanígy pártonkízüli volt a főmérnök helyettese, Kiss József is, és még sok más vezető.

Az utolsó munkásigazgató talán Bakán József, a tanulmányi szerződésemet aláírója volt. Karizmatikus, nagyon jó kommunikációs képességgel és erős empátiával megáldott ember. Egy nyugdíjas-találkozón kérdeztük, hogyan került az alakuló vállalat élére. „Pártfeladatként kineveztek”, jött a válasz. „De részt vettem a Zsolnay államosításában is, az újságban is elmeséltem, hogy sokat tanultam ott.

A gazdálkodásról például, hogy legyen két fiókod. Az egyikben a bevétel, a másikban a számlák, arra vigyázzak, hogy a bevételes fiókban mindig több legyen! Az jó, hogy a munkások magukénak érzik a gyárat, becsüljék meg. Így akár az 5 éves terv is teljesülhet!” Maig érvényes gondolatok.

A megyei pártbizottságról jött Pap János igazgatónak az AKÖV-höz, aki keményen fiatalításba kezdett. Számára sokat jelentett az iskolázottság, hogy ki nek milyen végzettsége van. Telerakta a céget nagyon fiatal munkatársakkal, azt mondta, hogy a „jó képességű gárda hasonló korú, tette kész fiatalokból alakul ki”.

Amikor az iskola után kezdett a vállalatnál, milyen volt az akkori VOLÁN karaktere, és hogyan tudták ezek a fiatalok megváltoztatni a céget?

A megyében a vállalat az extenzív fejlődési szakaszát élte. Rang volt ott dolgozni, jelentősen bővült a szolgáltatási paletta, főleg a TEFU területén. Nagy volt a nyomás a bányüzemek hibátlan kiszolgálására. Nagy léptékű lakásépítés folyt. A vásártéren felépült az AKÖV központi épülete, korszerű műhelyekkel. A város építette a 6-os átkelési szakaszát, a Kertvárost bekötő felüljárót, végül a piac helyén a buszpályaudvart. Ha egy fiatal dolgozni akart, megtalálta a helyét a közösségben. Én a műszaki területen gyorsan lépdeltem előre a „számárlétrán”. „Tervszerű megelőzési előadó” (TMK) lettem, majd a művezetői címmel megkaptam a TMK-t, a gépműhelyt, de a buszfelújítás technológiájának kidolgozásakor már „főművezető” volt a rangom.

Mi volt a cég fő profilja vagy stratégiája az 1960-as években?

A stratégiája? Minden területen a bővülés, új feladatok beintegrálása. A több mint 4500 főt foglalkoztató vállalat fő profilja a személyszállítás maradt. 600-at meghaladó volt a buszállomány, a korszerű technológiai soron 1200 járművet szervizeltek. A MÁV-tól átvettük a DAFU-t. A cégnek a személyszállítás volt ugyan a fő profilja, a legjövedelmezőbb viszont a teherfuvarozás volt, mind a tömegáru-fuvarozás, mind a nemzetközi áru fuvarozás terén. Nem hagyható ki, hogy a sok telephelyes működést megyeszerte felváltotta a centralizáció. Sokszor hallottuk, hogy „félkatonai szervezet” vagyunk, mert az irányítás arra hasonlított. Az üzemek korlátozott önállósággal rendelkeztek és végrehajtották a törzs-karban hozott döntéseket.

A TEFU és a kiegészítő tevékenységek mikor épültek be a VOLÁN tevékenységébe?

A TEFU az AKÖV alaptevékenysége, már 1949-ben alapítói szándék volt, egészen a rendszerváltásig. Ekkor egy miniszteri kollégiumi ülés döntött a „profil-



A TEFU fő piaca a tömegáru-fuvarozás volt. Komló, kőbánya

tisztításról”. Urbán Lajos akkori miniszter jelentette be,¹ hogy privatizálni kell a TEFU-t. Volt szerencsém részt venni azon az eligazításon, ahol a miniszterünk ezt bejelentette. Mi akkor egy komoly ellenjavaslatot tettünk, hogy ne privatizálják a teljes TEFU-t, hanem kisebb apparátussal tarthassuk meg a nemzetközi és a tömegáru-fuvarozást. Urbán Lajossal úgy köttetett meg az alku, hogy akkor még a darabáru-fuvarozást is csináljuk meg a MÁV-val együtt. Ez addigra már egy logisztikailag kiépült elem volt. Az egy sajnálatos és kevésbé szerencsés dolog, hogy ki kellett dobni a gyereket a fürdővízzel együtt.

1990 előtt a cégen belül, amikor kevés új buszt vagy járművet tudtak venni, akkor kialakult egy eljárásrend, amiben különös jelentősége volt a szerelő tevékenységnek.

Pap János mondása jut eszembe, aki amikor odakerült a céghez, kinyilvánította, hogy „ha az autóbuszos személyközlekedés és ezen belül Pécs rendben van, akkor a vállalat rendben van”. Erre koncentrált teljes energiával a cégvezetés. Füzi Árpád idejében fejlődtek ki és erősödtek meg az üzemigazgatóságaink.

Amikor az 1980-as években a legjobb formáját hozta a cég, a nyereségéből és a képzett amortizációs alapból akkor sem tudta pótolni a selejtezésre érett buszokat. Szakmai szinten is öregedett a kocsipark. Ekkor a VOLÁN szakmának költségvetési törvénybe rögzítetten úgynevezett rekonstrukciós alapot hoztak létre.

¹ Urbán Lajos, közlekedési miniszter 1984–1989; a MÁV vezérigazgatója 1973–1982 és 1989–1990 között.



A 12. sz. AKÖV épülete az átadáskor

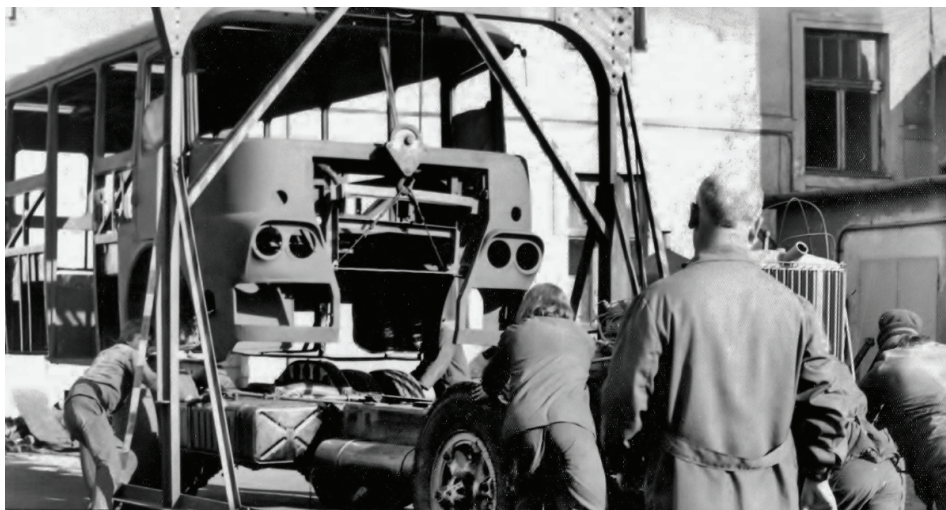
Ez a rekonstrukciós alap részben pótolta a hiányt, de az Ikarus úgy megemelte az árait, hogy csak lassult a folyamat. Már 10 év felett volt az autóbuszok átlagéletkora. A profilok közötti keresztfinanszírozás esetenként a TEFU-tól jött át. Nem szólt bele senki, hogy mennyit hagyunk a TEFU-nak, mennyit költünk az autóbuszra, de 1985-ig – azt hiszem működött – ez a rekonstrukciós alap. Az ország problémáival párhuzamosan szépen megszűntették.

1990-ben már új vezetés volt a minisztérium élén, és a miniszter eljött meglátogatni bennünket. Azzal kezdte, hogy „Álljon fel a VOLÁN csődtömeg igazgatója!” Ezt kb. 120 ember előtt jelentette ki. Amikor visszakérdezett az egyik kollégám a gazdasági vonalról, hogy a miniszter úr mikorra tudja megígérni, hogy visszaállítják a rekonstrukciót, akkor a miniszter azt mondta, hogy jövő évre. Ahogy most sincs rekonstrukció, azután sem lett. A VOLÁN-nak ez volt az egyik problémája. Miután az elszámolt értékcsökkenési leírás nem volt elegendő a járműpark pótlására, kötvényt bocsájtottunk ki, hitelt vettünk fel, eladósítottuk magunkat.

A könyvelés szerint 10 év alatt írtak le egy járművet. Ez nem jelentette, hogy kiselejtezték, de az értéke nullára csökkent. Volt így lehetőség az új járművek beszerzésére?

Ez azt jelenti, hogy 10 évente kellett volna pótolni az autóbust. Az is hozzátartozik, hogy mi előnyös helyzetben voltunk, mert az autóbuszok felújítását már az 1960-as években megszerveztük. Ez a felújítás nem olyan volt, hogy csak az került cserére, ami rossz rajta, hanem szétszedtük az autóbust, lecsupaszítottuk az

alvázig teljesen és újjáépítettük. Új alapozással, új fényezéssel, új kárpitozással. Felhoztuk az új értékének kb. 75%-ára.



Ahogy az utas sosem látta az autóbust: a lekezelt karosszériát ráemelik az alvázra buszfelújításkor

Ez egy önálló ötlet volt, vagy egy minta alapján történt, amit máshol láttak?

Visszaugrunk az 1960-as évek közepére, amikor ez az ötlet jött a VOLÁN-nál, hogy mi is emberből vagyunk, és mi is meg tudjuk csinálni azt, amit az Ikarus gyárban. Ez az általam is nagyra becsült főmérnökünkhöz, Dubovánszki Rudolffhoz és az elképzelés végrehajtójához, Bernát Lászlóhoz, az alkatrész-felújító és -gyártó üzemvezetőhöz kapcsolódik. Nem olyan jó felszereléssel, de nagyobb szaktudással megcsináljuk, új állapothoz közelebb lesz a felújított kocsi. Olyan kiváló, elsőosztályú lakatosaink, szerelőink voltak – ez Pécs város legjobb gárdája volt –, akik 2200 óra felhasználásával újították fel először az autóbust. Mint friss diplomás mérnök, három évvel a diploma után megkaptam azt a feladatot, hogy készítsem el a felújítás technológiáját. Több, mint 400 oldalas buszfelújítási technológiát készítettünk, és az alapján lettek a buszok felújítva. Ezek közül az autóbuszok közül, amelyek közt voltak másodszor is felújítottak, már több típus is szerepelt. A másodszor felújítottaknál már sajnálatosan nagyon sok elemet ki kellett vágni, mert rozsdásodtak, de már csak 1600 óra kellett egy kocsi újjávarázslásához. 1973-ban „Élüzem” címet kaptunk.

Tudtak-e ezzel országos szinten példává válni?

Hogyne! Próbálkoztak ezzel máshol is, a főmérnökünket elvitte a tröszt Pestre, többek közt e célból. Azt javasoltam, hogy azokat az autóbuszokat, amilyen az Ikarus 400-as típuscsalád, de még a 200-as típuscsalád vége is, meg a Scania alvázra épített magasépítésű autóbuszok, nem szabad kiselejtezni, hanem kerüljenek a Pannon Volánhoz. Mi legyünk a központi minősítő, bontó, a vállalatoknak szedjük szét az autóbust, abból felújítás után cserealkatrészek legyenek, de ha felújítható a busz, azt mentjük meg, és megint tegyük be a közforgalomba. A javaslatom nem talált meghallgatásra, mert a selejtezés után le kellett adni minden selejtezett autóbust Szekszárdra. Ott jó szakemberek voltak, akik lángvágóval tudtak dolgozni és „szétbarmolták” – ha szabad így mondani – a jobbnál-jobb autóbuszokat. Megcsináltak egy nagyon nagy üzletet is, de nem vették észre, hogy ezzel a konkurenciát is felépítik. Eladták vasként az autóbust, amit természetesen egy csomó vállalkozó gyorsan felhasznál. Így, amikor például az Elco-teq-nél vereséget szenvedtünk a versenytárgyaláson abban, hogy a szerződéses munkásszállítást ki végezze, akkor egy ilyen vállalkozó vert meg bennünket. Ráismertünk az autóbuszra, hogy hoppá, ez a mi autóbuszunk volt!

A Youtube-on a mai napig elérhető az a filmhíradó, amiben bemutatják a BKV Ikarus 180-as típusú autóbuszainak pécsi felújítását. Mennyire volt jellemző az, hogy egy fővárosi cég a pécsi AFIT-et bízta meg a felújítással?

A Fővárosi Autóbusz Üzemet FAÜ-nek rövidítették és így is hívták. Szép számú csuklós autóbusz üzemelt Pécsen is FAÜ csuklósként. Pécs volt az Ikarus buszok tanpályája nagyon sokáig. Itt próbálták ki minden Ikarus típust, mert nagyon jó műszakunk volt, rendszeren megkritizáltuk őket. Először azt a nem kis ötletet élveztük majd négy évig, hogy egymás után kötöttek két autóbust. Sok kép van erről a „pótkocsis buszról”, például az Olympia előtt. Ezen két kalauzt kellett alkalmazni és ezért kitalálták, hogy legyen valamilyen átjárás. Az Ikarus gyárnak nagyon jó fejlesztő gárdája volt, akik kitalálták a forgószámolyos csuklósítást, ami már megjelent a Renault egyik autóbuszán is. Megnézték, és úgy gondolták, hogy ők is meg tudják csinálni. Egy Ikarus 620-as típusú autóbusz hátsó tengely utáni alsó peronját levágták, egy másiknak az elejét, közéjük úgynevezett „forgószámolyt” tettek, és „harmonikával” fedték. Az Ikarus, amikor a forgószámolyos megoldás korszerűsödött, már gyorsan jött a jobbnál-jobb típusokkal.

Mennyi ideig ment a pótkocsis verzió?

Ez kifutotta az életét, négy évig ment.



Ikarus 620-as, mögötte harmonikaszerű rugalmas rögzítéssel egy Ikarus ÁMG pótkocsi (1960 körül)

Biztonságos volt?

Két dolgot kell tudni. Az egyik az, hogy a pótkocsinál a hátsó rész nem volt semmilyen formában kormányozva, hanem mint a normál pótkocsinál, volt egy vonóhorog, rá volt akasztva, össze volt kötve. Azért nem volt biztonságos, mert általában hirtelen kanyarokban kidőlt a hátulja. Meglőkte kicsit a hátsó tengelyt a vonónál, ha hirtelen fékezett, vagy hirtelen kormánymozdulat történt. De ebből baleset nem volt. A későbbi, már forgózsámolyos busznál jelentkezett komolyabban az a probléma, hogy ennek volt egy farseprése. Ez akkor jelentkezett, amikor a Nevelési Központnál kiálltak a csuklósok, a szűkös hely miatt megseperzte a fel nem fért utasokat, és hogyha azok nem ugrottak el, akkor abból volt arcon verés. Ez a farseprés az Ikarust nagyon sokáig kísértette.

Hogy fogadták a sofőrök a csuklóbuszt? Egyeztettek velük ezzel kapcsolatban?

A sofőrök az egy kaszt volt. Oda bekerülni elég nehéz volt. Sokan voltak családi, rokonai kapcsolatban. Tény, hogy többet is kerestek. „Típusvizsgát” kellett tenni. A „törzsvonalak” nagy utaslétszámát vitték, közmegelegedésre. Mindig számíthattunk az ott működő brigádokra.

Ebben a korszakban megszületnek egyedi műszaki innovációk is, amik részben az Ön nevéhez kötődnek. Ezekről a speciális buszokról kaphatunk információkat?



Az egységes irányítási rendszer járműazonosító központja

Az innovációk nem elsősorban az én érdemem, hanem a műszaki gárdáé, az újítási mozgalomé, akiket az előbb már fél mondattal dicsértem. Egy olyan műszaki gárdánk volt, amely állandóan azon gondolkodott, hogyan lehet valamit jobba, vagy olcsóbbá tenni, vagy hogyan lehet megoldani problémákat. Az első dolog az volt, hogy a főmérnökünknek, illetve a hiánygazdálkodásnak is köszönhetően a „kis fődarabokat”, a kompresszort, a vízszivattyút, a kardánkeresztet, egy csomó alkatrészt kénytelenek voltunk felújítani, gyártani. Főmérnökünk elfogadtatta a szakmával, hogy mi egy körzeti alkatrészfelújító és -gyártó üzem vagyunk. Az innováció akkori csúcsa az volt, amikor a Bernáth László–Dubovánszki Rudolf kettősnek köszönhetően bele mertek vágni olyan dologba is, mint a buszfelújítás. Ennek a technológiai témája nekem is eltartott több hónapon keresztül. Aztán csináltam egy hálódigramot is: melyik csoport hol, mikor, hogy dolgozzon. Számítógéppel optimalizált hálódigram volt.

Már az 1970-es évek végén bele mertünk vágni a „járműazonosító rendszer” fejlesztésébe. Sajnáltam, hogy a francia embargó miatt az alkatrészellátás leállt, a ráépülő rendszerek leselejteződtek. Érdekes, hogy 1995-ben egy francia cégnél voltam tapasztalatcserén, és ott dicsekedtek el ezzel a megoldással, tervezték kiépíteni.

Honnan volt a számítógép? El kellett menni valamelyik egyetemre?

Amikor az első EMG 555-ös számítógép odakerült a műszakhoz, halvány fogalmunk sem volt, hogy mit lehet vele csinálni. Pályi István megszervezte a cégnél, hogy önként jelentkezés alapján legyen oktatás, és legyen számítógépes szakembergárda. Ez odáig futott ki, hogy a végén a Pannon Volánnak volt az országban a harmadik legnagyobb számítógépe, a TPA 1140-es számítógép, amihez külön épületet kellett építeni és egy külön osztály szerveződött a működtetéséhez. A menetlevél-feldolgozást végeztük körzeti szinten vele.

Az innovációkra visszatérve, a legbüszkébb talán arra vagyok, hogy egy beszélgetést követően megismerkedtünk Szöllősi Kálmán bácsival, aki a megyei könyvtár alkalmazottja volt. A *Dunántúli Napló*ban minden héten volt egy rovata, amit ő írt. Egyszer Szöllősi Kálmán bácsinak egy beszélgetés közben elpötytyintettem: *„Kálmán bácsi az a baj, hogy itt vagyunk egy 4–5000 kötetes könyvtárral és ezt a könyvtárat pont azok nem látják, nem tudnak kölcsönözni, akik a peremkerületekben, vagy nem Pécsen élnek. Hogy lehetne ezt a dolgot megoldani?”* És én azt gondoltam, hogy javasol majd valami fiókkönyvtárakat. Éles eszével pillanatok alatt kitalálta, hogy *„Férikem, hát csináljatok könyvtárbuszt! Miből áll ez nektek? A könyvtár polcait beteszitek a buszba és hordjátok az ország minden részébe.”*



Az ötletet tettek követték, és kötöttünk egy együttműködési szerződést „a vállalat alapításának 25. évfordulója tiszteletére”, amelynek az egyik aláírójaként én voltam megjelölve, mint az egész projekt felelőse. Ez elterjedt az országban, hogy a pécsiek már megint mit találtak ki. Akkor a VOLÁN tröszt azt gondolta, hogy segítenek. Mi mondtuk, hogy semmi gond! Kétfélmillió forint a legjobb segítség! Ehelyett elmentek az Ikarus gyárba és a főkonstruktőrt megkeresték,

aki eljött az egyik munkatársával. Hoztak egy mappatartót, amiben ott voltak a futurisztikus elképzelései a könyvtárbuszról. Mondtam, hogy nekem nem ez a probléma, mert a busz megvan, már ki van selejtezve. Nézett rám, hogy mi az, hogy ki van selejtezve? Mondtam, hogy semmi probléma, mert már ki is van bezelve, de hogy oldjuk meg, hogy ne bukjának ki a könyvek a fékezésnél? Ebben segíthetne. Összecsukta a mappát és azt kérdezte, hogy „a kávét még megihatom?” És akkor elment. Zsombéki István nagyon jó gépműhely-vezető találta ki a maró szakmunkásmal, Kertész Istvánnal, hogyan lehet úgy rögzíteni a könyveket, hogy amikor kölcsönözni akarják, lehajtható legyen és hozzá lehessen férni. Ez is egy innováció volt. Nagyon megható volt a reakció. Országos szinten sok könyvtárbusz készült. Mi is csináltunk egyet-kettőt.



És az egészségügyi szűrőbusz?

Az még izgalmasabb, mert ha részletesebben belemegyünk, akkor az egészségügyi buszt a főnököm, Füzi Árpád találta ki, aki az egészségügy akkor is lehetetlen helyzetébe belekerült. Emiatt Füzi Árpád és a vállalat az egészségügyet minden szinten támogatta. Kóbor Jánossal azt találták ki, hogy egy csuklós autóbust alakítsunk át egészségügyi szűrőbusszá. Az egészségügyi szűrőbuszban

a forgószámoly elé röntgen készüléket is beépítettünk. Azt hiszem, négyféle szűrést végeztek, többek között nőgyógyászati szűrést is, ezért kellett egy elkülönített területet kialakítani a buszban. Sajnos a kellő fűtés megoldhatatlan volt, és nagy volt az áramfelvétele is, de az egész megyében járt. A kis falvakban, amikor megjelent a szűrőbusz, a körzeti orvos odavezényelte az embereket. Akkor még kötelező volt a tüdőszűrő, így az volt a legnagyobb produkció, hogy nem kell beutazni Pécsre a Munkácsy utcába, hanem ott megnézték a tüdejüket. Óriási sikere lett! Már új építésű szűrőbuszok is készültek később. Ez olyan kuriózum volt, amilyen nem volt több az országban.



Van-e olyan korszakhatár, cezúra, ami már más korszakot jelent?

Nehéz kérdés, mert én ezt úgy éltem meg, hogy a VOLÁN története folyamatos. Hála istennek, hozzáteszem és a munkatársaim is folyamatosan azt mondják, hogy a legjobb időben mentem nyugdíjba. Én még a VOLÁN-nak a teljes egészét ismertem teljes kiteljesedésében.

Az egyik, amit talán lehet korszakhatárnak mondani, hogy az 1990-es váltásoknál a VOLÁN szakma 24 igazgatója közül 21-et elküldtek és új igazgatókat bízta meg. Nekünk az a szerencsénk megadatott, hogy Füzi Árpád után egy más típusú vezetőnk lett. Füzi keménykezű vezető volt, de nem diktatórikus, meg lehetett győzni. Az ő elég hosszúra nyúlt igazgatósága után jött egy közösségi ember, dr. Kiss Elemér, aki meg pont az ellenkezője volt. Ő az állandó egyetértést kereste. Ezt az időszakot is jónak lehet mondani a VOLÁN-nál.



A pécsi autóbusz-pályaudvar átadási ünnepségén dr. Kiss Elemér jelent Urbán Lajos miniszternek

Jelentős strukturális változást hozott Pécs helyi közlekedésének önállóvá alakulása. Megalakult a P[écsi] T[ömegközlekedési] Rt. A tárgyalódelegáció tagjaként sikerként éltük meg, hogy „jogfolytonos” lett az alapítás és a szervezet – ezzel a tudás is – hiánytalanul megmaradt. Az épületek és a járművek „maradvány vagy felbecsült” értéken kifizetésre kerültek, vagy cserével ellensúlyozódtak. Az Rt.-be bevitt apport arányában dr. Takácsné Wunderlich Magdolnával az irányító ötfős IT tagjai lettünk és Gungl János személyében a FEB vezetése is a VOLÁN-hoz került. Fontosnak tartottuk, hogy mi adtuk az első igazgatót Kóczián Lőrinc személyében.

Dr. Kiss Elemér után jött egy olyan szakember, Szirmai Csaba, aki írt egy dolgozatot „VOLÁN 2000 Stratégia” címmel, és azzal nyerte meg a pályázatot. Ezt következetesen végrehajtotta. Megerősítette az üzemigazgatóságokat, de a választás ismét hatással volt a cégvezetésre. Ugyanúgy, ahogy dr. Kiss Elemért, Őt is minden indok nélkül menesztették. Gungl János követte őt, aki végigjárta a vállalati számlárlétrát: volt vezénylő, forgalmi szolgálattevő, osztályvezető, üzemigazgató, meg minden, a VOLÁN minden csínját-bínját ismerte. Vele egyet-értésben mentem nyugdíjba. Végig láttam a VOLÁN zsugorodását. Nagyon nehezen éltem meg. Az egy kinszenvedés volt, és fáj is.

Az 1970-es évektől jelentős dinamikájú iparfejlesztés jellemezte Pécsét, amihez nagymértékű lakásépítés is csatlakozott. Ezek a tényezők együttesen és alapjaiban változtatták meg a város logisztikai kiszolgáltatását. Hogyan tudta ezt kezelni a VOLÁN?

Az 1970-es évektől kezdem. Ekkor megéltük a bányák sikerét. Nekünk óriási feladat volt a bányák kiszolgálása. Többek között olyan mértékben, hogy a forgalmi szolgálathoz be volt kötve a bánya forró telefondrótja. Ha bányaszerencsétlenség volt, azonnal vonultunk. Egyszer-kétszer sajnos ez megtörtént. Ehhez még hozzájött az, hogy nagy volt Kertváros építése miatt az építőipar munkaerőigénye. Olyannyira, hogy a megyének szinte minden pontjáról jöttek be szerződéses járataink. A szerződéses járatok be tudtak segíteni, hogyha szükség volt rájuk az egyes városoknak. Ez akkor egy szétterülő feladattömeg volt megyei szinten, aminek a csúcán Pécs város volt. Ez azt jelenti, hogy akkor 160 autóbusz szinte kivétel nélkül Pécsen dolgozott. Ennek a 160 autóbusznak 129 napi feladata volt. Ez a kettő így kimondva, most is irigylésre méltó, azt hiszem.

Mi volt az Ön szerepe azokon az önkormányzati testületi üléseken, amelyekre rendszeresen elment, és amelyeken egyeztettek a közútfejlesztésekről, illetve az ezzel kapcsolatos koncepciókról?

Tizenegypár évig jártam az önkormányzati testületi üléseket minden év végén. Élveztem a gyönyörű keresztkérdéseket. Általában nyert ügyeink voltak, mert alapos dokumentációval készültünk fel. Volt olyan vállalata a szakmának, amelyik betérjesztette másfél oldalban, hogy 10 Ft helyett 12 Ft lesz a viteldíj. Szavazni kellett, és akkor a 86 szavazásra felvett napirendi pontból az egyik a VOLÁN volt. Nálunk meg egyórás szeánsokat ültünk végig, és akkor még a tetejébe bele kellett mennem abba is, hogy úgynevezett falugyűléseket, képviselői fogadóórákat, közmeghallgatást tartanak, ahol meg kellett indokolni, hogy miért és hogyan működik a személyszállítás. Ezeken a fórumokon aztán általában minden volt.

Az önkormányzatok a megalakulásukkor kaptak egy olyan felhatalmazást a magyar törvények szerint, hogy ők állapíthatják meg a tarifákat. Ez egy kicsit másképp működött korábban. A közlekedési miniszter állapította meg a városi tarifákat is. Az önkormányzatok éltek, és esetenként vissza is éltek ezzel a hatalommal a VOLÁN felé. Úgy működött az egész, hogy készítettünk egy előterjesztést, bemutattuk a költségeinket, és bemutattuk azt a víziót, hogy a következő évben – tehát mindig egy évre előre – milyen fejlesztéseket szeretnénk végrehajtani és milyen lehetőségeink vannak. Esetenként azt is bemutattuk, hogy milyen bajban vagyunk.

A helyi tarifákat először az önkormányzat illetékes bizottsága, majd a testület hagyta jóvá, ahol a különböző frakciók – akkor sokkal szélesebb volt a frakciók köre – egymással egyeztettek, egymással vitatkoztak és egymásnak segítettek, vagy egymás elé akadályt gördítettek. Volt olyan önkormányzati testületi ülés, ahol nem született döntés pont azért, mert nem tudtak dűlőre jutni. Az önkormányzati viselkedés – ha szabad így mondani – nem volt egységes a megye

városaiban. Volt, ahol a VOLÁN előterjesztését megvitatták és elfogadták, és volt olyan képviselő frakcióvezető, aki azt mondta, hogy csak akkor fogadja el az előterjesztést, ha két forint lesz a tarifa a VOLÁN járatokon. Hasonló demagógiával válaszoltam, ha elintézi a tisztelt képviselő úr, hogy háromforintos lesz a benzinár, akkor én elintézem azt, hogy két forint legyen a VOLÁN tarifa. Ez speciel Komlón volt. A pécsi testületen sokkal durvább hangnemet is megengedtek maguknak, és hát a bizalmatlanság volt leginkább jellemző. Olyannyira, hogy kiküldtek egy vizsgáló bizottságot, hogy azok a számok, amik megjelentek a VOLÁN éves beszámolójában, azok helyesek-e, esetleg nem csaltunk-e azzal a céllal, hogy tarifát emelhessünk. De azt is hiába mondtuk, hogy a tarifaemelés utasszám-visszaeséssel jár. Ennek következtében nullszaldóssá, vagy veszteségessé vált minden év, különösen amikor az utasszám drasztikusan kezdett visszaesni, így hirtelen emeltek tarifát, esetenként bepótolvá az előző évi el nem fogadott tarifát.

Az önkormányzati testületi üléseken voltak olyan kérdések is napirenden, amelyek a hálózathoz, annak átalakításához, fejlesztéséhez kapcsolódtak. A hálózatfejlesztési modellt, amikor a műszakról a forgalomra kerültem, az egyik fiatal, frissen végzett mérnök kollégával, Gyuris Gáborral dolgoztuk ki. Alapja az volt, hogy a decentrumokban a rábízott vonalcsoporthoz való felelősség alakuljon ki. Egy teljeskörű, az egész városra kiterjedő utasszámlálás után megalkottuk azt a koncepciót, ami az önkormányzati testületi ülés elé került. Ezzel próbáltuk azt a hiányt pótolni, hogy az önkormányzatnak nem volt fejlesztési koncepciója a hálózatra. Így például nem volt fejlesztési koncepciójuk azzal a kertvárosi tömeggel kapcsolatban sem, amely reggelente a város felé, délután pedig haza utazott. Pályaudvarként egy „ideiglenes” területet jelöltek ki, ahol végig kínlódtunk néhány évet.

Számtalanszor voltunk az önkormányzatoknál és vittük az alapadatokat: mennyi a költség, mennyi a szűkített önköltségünk, mennyi a nyereség vagy a veszteség. Elsősorban azért, hogy az önkormányzat, vagy a magyar állam pótolja a veszteséget. A rendszerváltás után már kértünk és esetenként kaptunk veszteségfinanszírozást a városoktól. A legnagyobb vitám Pécsen a veszteségfinanszírozás megoldási kérdései miatt volt.

Hoztunk az önkormányzatnak, meg a közlekedési minisztérium szakpolitikusaiknak rengeteg olyan példát, hogy úgy oldják meg a közlekedés-finanszírozást, mint nyugaton. Példának okáért, amikor az önkormányzat a rendszerváltás után megalakult, akkor mi az elsők között voltunk, akik kimentünk Grazba és megnéztük, hogyan működik a Stadtwerke. Teljesen más felállásban működött, az önkormányzat finanszírozta a veszteséget, és azt is megtudtuk, hogy miből finanszírozták Grazban a veszteséget. Elmentünk az Európai Unió segítségével Franciaországba, és megnéztük a francia finanszírozási modellt, ahol az állam

finanszírozása mellett a régió is beszállt (Pécsett sem csak pécsi utasok veszik igénybe a helyi közlekedést), és majdnem a kisebb részt adta az önkormányzat. Ezt sem fogadták el. Finnországban, Helsinkiből vásároltunk jegykiadó gépeket a Buscom cégtől. Ez a jegy- és bérletkiadó gép már alkalmas volt a mágnes- és a chipkártyás jegy, illetve bérlet kezelésére. Mi azt kértük a pécsi önkormányzattól, hogy a 150 milliós beruházásunkból 12 milliót legyen szíves finanszírozni, ám a 12 millióra is nemet mondtak. Azokon a buszokon, amelyek bejönnek egészen az autóbusz-pályaudvarig, meg lehetett volna oldani, hogy Pécsett egy közös használatú, egységes bérlet típus legyen, de válasszuk külön az elszámolási kasszát. Azonban a 12 milliót is sokallták. Mindez 1993-ban volt.

Ez olyan modell lehetett volna, ami nemhogy Magyarországon nem létezett, de Közép-Európában is nagyon ritka volt. Nálunk hosszú évekig próbaként Mohácson működött ez a rendszer. Pont az volt a lényege, hogy minden egyes utazás rögzítésre kerül, és így a számítógépes elszámolás az alapján történik, hogy az helyi vagy helyközi utazás. „A pontos elszámolás a barátság alapja!” Ennek alapján lehetett volna a finanszírozást kérni: vagy a minisztériumtól, vagy az önkormányzattól, attól függően, hogy a bérlettel az utas melyik szolgáltatási részt veszi igénybe. Így pontos elszámolást lehetett volna készíteni, és mindenki csak annyit térített volna a veszteségből, ami rá vonatkozik. A végül 120 milliós költségvetésből azonban a 10%-át sem volt hajlandó betenni a város. 1994-ben tartottam egy előadást Budapesten a minisztérium szervezésében, amelyen bemutattam, hogyan valósítottuk meg a mohácsi önkormányzattal összefogva a helyi közlekedésnek chipkártyás bérletre átállítását. Ez úgy valósult meg, hogy a chipkártyákat a gyártó cég grátisz adta, 500 példányt. Az önkormányzat beszállt a gépbeszerzésbe, ahogy a vállalat is tevékeny részt vállalt ebben és a gépek üzemelésében. Ezután még csináltunk a régióban is próbaüzemet, aminek az volt a kritériuma, hogy olyan helyre vigyük a chipkártyás helyközi utazási bérletünket, amelyik területen nem dolgoznak a társvállalatok, mert azokkal nem akartunk elszámolni. Ma már ez az akadály is elhárult. A chipkártya arra is jó lett volna, hogy mérje az utazási célterületet. Az már megoldható, hogy a leszállást a hátsó ajtón kialakított check in-check out bokszt mérné, és a felszálláskor érvényesíti, honnan utazik, amikor pedig leszáll, akkor a zsebében lévő – tehát nem kell mutogatni semmit – hurok érzi, hogy leszállt, és rögzíti, hogy ez az utas innentől-idáig utazott. Ez Mohácson megvalósult. 1994 óta szinte minden, közlekedéssel foglalkozó minisztérium 4–5 évente zászlajára tűzi a jegykiadás korszerűsítését.

Térjünk át Pécsre. Kialakult a mai városszerkezet. Megépültek a felüljárók, folyamatosan épült Lvov-Kertváros. Biztosította a város azt az anyagi támogatást, amivel el lehetett látni a negyvenezres, később hatvanezres lakosságú déli városrész forgalmát?

Röviden nehéz Pécs városáról beszélni. Az első körben belekeveredtem egy olyan tárgyalásba, amit dr. Kiss Elemér vezetett. Nagyon nehéz volt a tárgyalás stílusa és témája, mert a város úgy érezte, hogy „át vannak verve a palánkon”, ezért egy vizsgálóbizottságot küldtek ki, amit mi természetesen rossz néven vettünk. Arra hívtuk fel a figyelmet, hogy Kertváros felépítéséhez nem készült közlekedésfejlesztési koncepció. El sem tudtuk képzelni, hogy a vásártér délnyugati sarkán, abban a fordulóban – amely eredetileg is arra épült ki – legyen az autóbusz-pályaudvar. Végül nagy nehezen elfogadták, hogy a mai „kis Tesco” (Maléter Pál utca 1.) helyén létesüljön ideiglenes állomás, ahol bádog tartózkodót és forgalmista épületet is felépítettünk. Ugyanakkor kértük, hogy találjanak a VOLÁN számára egy végleges helyet. Mi a DÉDÁSZ (ma E-ON) melletti nagy területet javasoltuk, amely tökéletesen megfelelt volna, de a város azzal érvelt, hogy a magasfeszültségű vezetékek földbe helyezését a DÉDÁSZ nem vállalja, ezért oda nem építhető pályaudvar.

A kertvárosi utasforgalom hamar kinőtte a kereteit, új helyet kellett keresni. Az új, végleges pályaudvar helyét eredetileg nem a mostani kertvárosi állomásnál képzeltük el, hanem továbbra is a DÉDÁSZ épülete melletti nagy területet tartottuk ideálisnak. Végül azonban elfogadtuk a város javaslatát, mert terv szerint egy park-and-ride [P+R] kialakítására tettek ígéretet. A tervezett parkoló és a további fejlesztési ütemek végül azonban elmaradtak. A FEMA volt az utolsó pont, ameddig a város terjeszkedett; az ezt követően épített lakások már csak a kimaradt foghíjakat töltötték be, jellemzően tízemeletes épületekkel. A közlekedésfejlesztési koncepció hiányát számtalanszor felvetettük az önkormányzatnak, de máig sem ismerek olyan átfogó tervet, amely megoldaná a város közlekedési problémáit és valahogy elmaradtak a közlekedésfejlesztési beruházások is.

Az utazni vágyó tömeg Kertvárosban nőttön-nőtt. A Nevelési Központ mellé raktuk a csuklósokat, a kapacitást bőven meghaladóan. Ezután kitaláltuk, hogy csinálunk gyorsjáratos megoldásokat. Ezzel nyertünk még kapacitást, mert viszszafele nem kellett senkinek sem az autóbusz és fordulhatott még egyet.

De visszatérnék egy lényeges dologra, amiben viszont nagyot segített a város! Ez a felüljárók kérdésköre. Az 1983-as tanácsülésen óriási nagy képeken vittük be a vonalhálózat új elképzelését, és nem véletlenül, hanem az UVATERV tervező intézet sugása alapján, amely nagy üzletet látott abban, hogy majd meg tudja tervezni azokat. Berajzoltuk a 3-as, meg a 4-es számú felüljárót is. A 3. felüljárót a Balokány-liget mellé, a mostani egészségügyi szakrendelővel szemben terveztük. Az a vonal a tuskésréti területen keresztül ment volna fel gyorsjáratként, mivel ott nincs utas, de kiváló fejlesztési területet nyitott volna a városnak. Ez azt eredményezte volna, hogy a kertvárosi nagy utaslétszámot gyorsjáratokkal el tudtuk volna vinni a városközpont közelébe. A 3. felüljárónak akadályát képezték az ott lévő tenispályák, illetve az is, hogy az önkormányzat közben eladta a területet.

Elhalványult az ötlet. A 4. felüljáró a kovácstelepi területbe ért volna be a Kertvárosból, a mostani elkerülőtől kicsit beljebb a város felé. Ezek olyan rajzok voltak, amelyek csak tanulmányterv szintjén készültek el. A felüljárók építése az UVA-TERV átlapolt közlekedési modelljéhez kapcsolódott volna, aminek megfelelően a Mozgalmi ház (Tüzér utca) és a Balokány között lett volna egy nagyon sűrű autóbusz-mozgás. A külső területekről, keletről jött volna be az autóbusz a Balokányig, tehát nem a Budai állomásig. A Mecsekaljai oldalról pedig a Mozgalmi házig. A Mozgalmi ház azonban fontosabb volt a városnak, pedig ott lett volna – mi úgy hívjuk – egy decentrum.

Ezen kívül az egész közlekedési rendszer alépitménye az lett, hogy az addigi központi tartalékállomány (ha valahol lerobban egy autóbusz, a „mentesítőt” hívjuk tartalékállománynak) szét lett szedve négy decentrumra, és ezeknél állomásoztak egyedileg. Egy-két darabról van szó, nem egy nagy flottáról. Az adott állomás vezetője volt felelős a térség közlekedéséért. Ezért a számozás is úgy került kialakításra, hogyha valaki tudta, hogy kettessel indul valamilyen számozás, akkor az Uránvároshoz tartozik. Nem találtuk fel a spanyolviaszt, de logikussá tettük a közlekedést. A műszak mellett működő „fődiszpécser” fogta össze a 24 órában működő rendszert. Ez most nincs meg!

Mennyire kérdezték meg a VOLÁN-t, mennyire engedtek beleszólást a városrendezésbe, a város szerkezetének kialakításába?

Volt, amiben megkérdeztek. Maradjunk ennyiben! Két-három olyan szakemberrel voltam körbevéve, akik a városi tanácsnál is elismertek voltak. Az egyik Erdő János, aki a komlói üzemből került be a személyforgalom vezetőjének, és mint tanácsstag megtárgyalta melegeben a VOLÁN problémáit. Ha valami gond volt, akkor őt keresték, nem a VOLÁN igazgatóját. Erdő János igen jó minőségben vitte ezt a szerepkört. Ám neki is volt egy nagy veresége, ugyanis az autóbusz-pályaudvart mi nem a mostani helyére terveztük, hanem a Vasút utcába, az ÉPGÉP épületegyüttese helyére, ami most is megvan, egy babaház (Baby Shop).

A mostanitól nyugatra?

A vasúti igazgatóságtól keletre, meg is szereztük a területet. Ott először parkoló volt a helyi közlekedésnek. A város Erdő János javaslata ellenében döntött, és azt mondta, hogy a Zólyom utcában lesznek bontások, és kész. Az ÉPGÉP-pel nem bírtak, az ÉPGÉP volt annyira erős, hogy a lebontását gátolja, pedig az annak a helyére építendő és a vasúttal, illetve a helyi közlekedéssel közös érkezési pont

példaértékűen jó lett volna! Ehelyett a vasútállomás előtti Indóház téren ma is van egy rakat autóbusz, amire azt mondta a város, hogy az is ki fog kerülni, mégpedig oda, ahol a Posta felépítette az épületét, ott lesz az Indóház téri indítóhely. Abba meg nem tudom, ki kötött bele. Maradt az Indóház tér. Sajnálom, mert jó hely lett volna!

Az önkormányzatokkal való kapcsolattartás során volt-e Önnek vagy a VOLÁN-nak bármilyen ráhatása a Baranya megyei közútfejlesztésre az 1970-es, 1980-as években: honnan merre menjenek járatok, milyen stratégiák mentén?

Részt vettem azon az ünnepségen, Rádfalván, amely az országban utolsóként megépült bekötőút átadásakor történt. Sokáig nem a Baranya megyei önkormányzat, hanem a közúti csapat kérdezte a véleményünket: hogy mi a fontos nekünk? Célunk, hogy minden baranyai település be legyen kötve az autóbusszos hálózatba. Ez 1984-re megvalósult. Azért nem mondom a 305-öt, mert egy település a Duna másik oldalán volt, és ide, Új Mohácsra, nem terjedt ki a Baranya megyei közlekedési hálózat hatásköre. A másik, ami nagyon lényeges, az a közutak állapota. A közutak állapotát legjobban az a gépkocsivezető tudja minősíteni, aki azon a területen nap, mint nap többször végigmegy. A Közúti Igazgatóság nagyon komolyan vette azokat az információkat, amiket tőlünk kapott. Emlékszem, mekkora felháborodás volt, amikor azt mondtuk, hogy ha jövő héten nem lesz rendbe téve az út, akkor leállítjuk a helyközi közlekedést. És akkor meg lett csinálva.

A másik fontos szempont, hogy honnan hová menjenek járatok. Abban elég nagy szabadsága volt a VOLÁN-nak. A kezdet kezdetén komoly utasszámlálási adatokkal, meg különböző információkkal alátámasztva küldtük a kérvényünket a minisztériumba, és a minisztériumban volt erre egy külön osztály, amelyik ezeket kivétel nélkül jóváhagyta.

Csanádi György, közlekedési és postaügyi miniszter 1956-ot követően a magyar közlekedéspolitika egyik jelképe lett. Minisztersége idején [1963–1974] már nem csak a vasúti, hanem a közúti közlekedés fejlesztése is kiemelt kormányzati cél lett. E program keretében valósult meg a kistelepülések szilárd útburkolattal történő bekötése a közlekedési hálózatba. Mikor érezte azt, hogy a közúti közlekedésen belül az autóbusszos közlekedés egyre nagyobb prioritást kezd kapni?

Bátran ki merem mondani, szerintem Csanádi György volt a legjobb közlekedési miniszterünk, aki vasutas lévén begyűjtötte azokat a közúti információkat is, ami alapján a közút felemelkedése megtörtént. Ezek közül kettőt mondok.

Az egyik, hogy megteremtette a finanszírozást. Jöttek az új autóbuszok, az „autóbusz-rekonstrukció” keretén belül. Hosszú évtizedekig élt ez a program. A másik, és ez nagyon lényeges, hogy az utasok célirányos utazásának szempontja szerint vizsgálta meg a lehetőségeket. Baranya aprófalvas szerkezete miatt a vasút jelentősen elmaradt az ország más térségeivel szemben. Én akkor éreztem, hogy a közút kicsit dinamikusabban fejlődik, amikor a harkányi vasútvonal megszűnt. A harkányi vonal megszűnése egy óriási előkészítő munka után valósult meg. Több, mint egy évig ment az információ oda-vissza, hogyan lehet úgy megoldani, hogy az utasnak jobb legyen. Az átálláskor kaptunk annyi autóbust, ami lehetővé tette, hogy félóránként is indíthattunk volna Harkányba járatot. Akkor még sok utasunk járt a harkányi fürdőbe, és ha nem is félóránként, de óránként volt járat Harkányba. Ha lehetett, akkor két nyomvonalon is. A vasút nyomvonalán közlekedő járatainkat egy kicsit később tudtuk indítani, mert az alapokat ki kellett építeni, a talpfákat helyettesíteni kellett aszfalttal, és két sávra bővíteni az utat. Néhol ingoványos volt a talaj, és emiatt amikor az első autóbuszok rámentek, akkor kicsit hullámozott az út. Azóta ez már kijavításra került.



A Pécs-harkányi vasútvonal közútra terelése okán épült harkányi pályaudvar műszaki átadásakor készült kép. Az előtérben egy pötköcsis autóbusz áll

1960-tól a rendszerváltozásig melyek voltak azok a széleskörű, akár szociális, akár jóléti juttatások, amelyek jellemezték a VOLÁN-t?

Mai ésszel nehéz elképzelni, hogy milyen szociálpolitikája volt annak az időszaknak. Én úgy jellemezném, hogy sokkal közelebb állt a munkavállalóhoz a vállalat az életben, mint a mai időkben. A témához tartozik az is, hogy a munkavállalók is másképp viszonyultak a céghez. Mert például nem tudom, máshol kikutatható-e, hogy téglajegyeket vásároltak a dolgozók, és abból építették meg a kultúrotthonukat. A kultúrotthonok programja, meg fejlesztése már a vállalatra hárult, és azt komolyan vállalta is. A vállalat nagyon megbecsülte a dolgozóit. Szerintem elsősorban azzal, hogy egy csomó terhet, amit cipelt az ember a munkavállalása mellett, azt magára vállalta. Az otthonteremtéshez kamatmentes hitelt adott, vagy például a gyerekeink az orfűi napközis táborban munkaidő alatt jelképes összegért üdülhettek nyáron komoly felügyelet mellett, amit a nálunk dolgozó tanítók vállaltak fel. A vállalat fejlesztette a könyvtárunkat, amely megyei szinten is elismert volt. A könyvtáron kívül nemcsak író-olvasó találkozókat szervezett, hanem komoly művészeket is sikerült megnyerni, hogy lejöjjenek hahnizni a kultúrotthonunkba. Ez is nagy népszerűségnek örvendett.



Művelődési ház

Ugyanebbe az objektumba települt le a nyugdíjas klubunk, amelyik több száz embert tömörített és komoly investíciót kapott arra, hogy a volt munkatársak kiránduljanak, ismerkedjenek hazánk különböző nevezetességeivel. Itt működött az országos híró Bartók Béla férfikórus.



*Az 1980-as évek Bartók Béla férfikórusa sok VOLÁN dolgozóval.
Karmester Prof. Lakner Tamás. Kétszeres kórusolimpia győztes, világot járt kórus*

Rendben van, hogy a vállalatnak nyereségesen kell működni, de mindegyik vállalati vezetőben megvolt, hogy az embereket meg kell fizetni. Ez nem szociálpolitika, hanem hogy tartozzon hozzánk, maradjon nálunk, és ha jól dolgozik, akkor kapja meg tisztességesen a pénzét. Az egyik legjobban fizetett szakembergárdája volt a vállalatnak. Átlagbérben a szakma 7. helyén voltunk. A szociálpolitika témájában a legkínosabb mindig az elbocsátás, vagy a létszámleépítés. Ez számomra egy kinszenvedés volt.

A közlekedési minisztériumban az egyik profiltisztító és költségcsökkentő koncepció az volt – és ez sajnálatos –, hogy minden olyan akciót, ami nem a közhasznú személyközlekedéssel kapcsolatos, azt vissza kell fejleszteni, le kell építeni. Eladtuk az üdülőinket. Szinte minden területen volt üdülője a vállalatnak, ahol családotól üdülhettek a dolgozóink. Leépítettük az egészségügyi ellátásunkat, pedig már odáig jutottunk, hogy volt egy munkalélektani állomásnak nevezett szerveztünk, amelyik a dolgozók felvételétől kezdve rendszeres gondozásra szakosodott. Ahol többek között, ha valaki el akart menni gépkocsivezetőnek, akkor először alaposan megvizsgálták, hogy milyenek a reflexei, képességei. A munkalélektani állomáson kívül például hét szakorvos járt hozzánk és három főállású üzemorvosunk volt. Nemcsak a jogosítvány meghosszabbítása volt az üzemorvos feladata, hanem a dolgozó szinte egész családja oda járt. Kiváló orvosaink voltak.

Mit emelne ki a vezetői korszakából?

Egyetlen egy dolog van, ami ehhez tartozik. Ha valaki, akkor én nyakig benne voltam a fiatalításban. Füzi Árpád a járműfenntartási osztályvezetői tisztségemet felemelte járműfenntartási és ipari osztályvezetői tisztségre. Jelzem, tíz beosztásom volt a VOLÁN-nál! Hogy ne legyen könnyű az életem, emellett megkaptam egy évre a pécsi személyforgalmi üzem műszaki vezetői feladatát is. Segítségül hívtam a barátaimat és áthoztam az alkatrészfelújítótól Bányai Endrét, Delibeli Lászlót, Erdősi Bélát és Zsombéki Istvánt. A fiúk megoldották az akkor romló helyzetet.



*Nyugdíjas napon három kiváló szakember, jó barát: Bányai Endre,
Zsombéki István és Késmárki János*

Még a forgalomhoz való „átigazolásomat” említeném. Füzi Árpád azt mondta, hogy ez nem mehet tovább, hogy a forgalomnál Szakonyi Lajossal az élén – akinek nagy tisztelője vagyok és az egyik legnagyobb VOLÁN-os volt – csak öregek vannak. 1979. november 7-én hívatott és röviden közölte, hogy „Van két órád arra, hogy dönts, elvállalod-e a forgalom vezetését és az igazgató-helyettesi beosztást? Február 15-ig műszaki-gazdasági tanácsadó leszel. Az Erdő rendezi a személyforgalmat, a TEFU-hoz hozhatsz új embereket!” Elvállaltam, sokakat meglepve. Elmentem Laki Pálhoz, hogy átvegyem a tapasztalatait. Kinyitotta a szekrényét és azt mondta, hogy abban minden megvan, amit tudni kell. Egy ellenőri karszalag, egy lyukasztó és a TEFU többször módosított „Eljárási és ügyviteli rend” című kötete volt benne fellelhető. Erdő János mentorommá vált. A személyforgalomhoz Gyuris Gábor épült be, míg Virág Károlyné mellé jöttek a fiatalok, Tollas János és Szabolcs Péter.

*1985-től kezdődően azért érződött már a változás szele. A finanszírozási problémák kitá-
pinthatóvá váltak: bizonytalanság, egzisztenciális kitettség. Bemutatná nekünk a rend-
szerváltást még megelőző időszakot, majd a rendszerváltás korszakát egy vállalatvezető,
vagy egy munkavállaló szempontjából?*

Ez egy összetett kérdés. 1985 után önálló lett a VOLÁN, ami azt jelentette, hogy a tröszt hierarchiát leépítették, és megyei szinten létrehoztak VOLÁN-okat. Így jött létre a 12-es számú VOLÁN, majd névfelvétele után a Pannon Volán. 1985-től nagyon nagy szabadságot éreztünk. Mindazon elképzelés, ami addig felhalmozódott bennünk, vagy nem tudtuk megvalósítani, abba nagy lendülettel belekezdünk. Direktorunk, Füzi Árpád abban az irányban tevékenykedett, hogy a vállalatot minél nagyobbá tegye. Célkitűzés volt az 5000 fős létszám és a vagyon bővítése. Például megvettük a mohácsi vízi sporttelep elődjét, a szigeten lévő, trianoni béke utáni vámházat. Azt cseréltük el a mohácsi vízi sporttelepre és fejlesztettük fel a vízisportot. Megvettük Szigetváron a domolosi kastélyt. Hasonló volt az orfűi fejlesztés is. Építettük akkor egymás után a bungalókat, és sok ember pihent, pecázott ott, nemcsak nyáron a gyerekek. Még a szociálpolitikához hozzáteszem gyorsan azt is, hogy voltak külföldön is üdülési lehetőségeink. Kötöttünk csereüdülési megállapodásokat a horvátokkal és a lengyelekkel is, a dolgozóink üdülhettek lent Selcén, vagy Kielcén. 1985-től ehhez meg kellett teremteni az alapokat. Ezek az alapok még ráépültek arra az időszakra, amikor az autóbusz-beszerzés csont nélkül ment. Évente 40–50 új autóbusz jelent meg a tároló területünkön, és gyönyörűbbnél-gyönyörűbb fényképeket tudtunk készíteni, ahogyan fel voltak sorakozva, és a törzs gépkocsivezetők vették át az autóbuszokat megőrzésre és üzemeltetésre.

A témához hozzátartozik az is, hogy egy csomó dolgot kifejlesztettünk, tettünk azért, hogy nyereséges legyen. Ilyen például az idegenforgalom kérdése. Az idegenforgalmi irodánkat az akkori Bem utca 22-ben alakítottuk ki. A Kossuth tér egyik legszebb épületét, egy valamikori búzakereskedő házát felújítottuk, gyönyörű irodákat rendeztünk be. Az idegenforgalmi ágazat Katics Anna vezetésével egész Európára kiterjedően nagyon jól működött. Cél volt az is, hogy amiben akkor nagy nyereség volt, azt gyorsabban fejlesszük. Ilyen volt például a teherforgalomnál a nemzetközi árufuvarozás. Azon túl, hogy nyereséges volt, még devizát is termelt. Ilyen volt a nemzetközi autóbuszjáratok beindítása Stuttgartba, majd Frankfurtba. A deviza hozzájárult ahhoz, hogy ha például Magyarországon nem lehetett kapni amerikai útféűrőkat a buszfelújításhoz, de volt kapcsolatunk a külker céggel, devizabiztosítás mellett a szükséges gépeket beszerezték.

Az 1980-as évek vége felé sajnálatosan kezdett megbicsaklani az akkor már konszolidálódni látszó pályáív, a magyar kormányzat elhatározta a privatizációt és összekötötte azt a „profil tisztítással”. A közhasznú közlekedés rákényszerült

arra, hogy a teljes lecsupaszítás megvalósuljon. Ez azt jelenti, hogy a menetrend szerinti személyszállításon kívül – amibe beleértették a különjáratú tevékenységet is – nagyon komolyan megadóztatták a szerződéses járatainkat. Az 1990-es évek már úgy kopogtattak be, hogy nem volt gazdag a VOLÁN, a rekonstrukció pedig megszűnt. Több tevékenységet az árufuvarozás területén és a taxiszolgáltatást is akkor már kft.-be szerveztük. A becsületünkhöz tartozik, hogy a legjobb szakembereink vezették a kft.-ket, a dolgozók saját maguk adták össze a hárommillió forintos kezdőtőkét, az eszközöket pedig a maradvány értéken bérelték tőlünk. Ez akkor már egy jelképes összegnek minősült. A szakma megpróbálta Veszprém megyében, hogy szétszedi a Bakony Volánt három, ahogy a szakma hívta, „kistigris” VOLÁN-ra (Bakony, Balaton, Somló). Létrejött Bács-Kiskun megyében Baja székhellyel a Bács VOLÁN is. Zsákutca volt, a privatizációs fenyegetettséggel a háttérben. Mi is fel voltunk készülve arra, hogy üzemi szinten megjelenik majd egy-egy vállalkozás, és az csinálja helyettünk a közlekedést.

Izgalmas időszak lehetett az 1980-as évek vége, 1990-es évek eleje! Hogyan élték meg ezt: sodródtak az árral, vagy megpróbálták önálló aktorként szerepelni? Voltak-e stratégiák? Kik voltak a stratégiai partnerek?

Piszkosul nehezen éltük meg azt, hogy nem az a téma, amit mi látunk kilábalásnak, mert akkor egy kicsit gödörben volt a VOLÁN vállalat. Nagyon sokat veszekedtünk. Az egyik legkomolyabb probléma az volt, hogy azok az emberek is eltűntek a minisztériumból, akikkel lehetett veszekedni. Városi szinten meg – az előbb már érintettem egy kicsit – nekem továbbra is az egyik emlék az, hogy Pitti Zoltán, mint tanácselnök,² azt mondta, hogy „segíteni kell a VOLÁN-t, mert a VOLÁN olyan dolgokat csinál, ami a város feladata”. A testülete meg teljesen mást csinált. Ez látszódot szinte minden olyan döntésben, amelyik meghatározta volna a VOLÁN jövőjét. Benne van az is, hogy már az ezredforduló után belezúgtunk egy zsákutcába, amit a VOLÁN szakmán belül a legtöbb vezető annak tartott: ez a VOLÁN-ok területi megoldása. Külön pechünk, hogy Toller László karambolozott, és Szita Károly, kaposvári polgármester pedig egyértelműen el tudta érni azt, hogy Kaposváron legyen a régióközpont. Ezek a régiók nem váltották be szerintem az elvártakat. Ez az az időszak volt, amikor azon vitatkoztak, hogy a Pannon Volán megtakarított pénze mire legyen befektetve Somogy megyében. „Be lesz fektetve, de nem Pécsre. Miért nem Kaposvárra? Hát akkor Kaposvárra!” Ez nagyon furcsán vette ki magát! Ez volt az egyik alkérdés, hogyan éltük meg? Volt, aki azt mondta, hogy köszönöm szépen és elment. Később is volt olyan, aki

² Pitti Zoltán 1984–1989 között Pécs Megyei Város Tanácsa tanácselnöke, 1989–1990-ben a Baranya Megyei Tanács tanácselnöke volt.

a nyugdíj előtt jó pár évvel azt mondta, hogy „na ennyi, köszönöm szépen!” Nekem megadatott az a szerencse, hogy még volt kivel tárgyalnom arról, ki legyen az utódom, illetve hogyan képzelem a vállalat jövőjét, hogyan legyen a jövőben a közlekedés Baranyában. Ennek a nagy része meg is valósult. Jó utódom lett, és a közlekedés még lendületből megy a baranyai utakon.

A rendszerváltozás folyamatában megszülettek az új pártok. Milyen volt a viszonya ezekkel a pártokkal?

Az egyik dolog, ami szerintem jó kicsengésű volt, hogy az MSZMP megszűnésekor vagy megszűnése táján a párttitkárunkat nyugdíjazták. Miután ki lett mondva – és mi ezt próbáltuk betartani –, hogy a cégen belül nincs politizálás, nem alakultak pártsejtek vagy pártok. Ha valaki „párt dologra” rákavarodott véletlenül egy beszélgetés folytán, akkor a beszélgető partnere mondta, hogy ezt hagyjuk, ez már politizálás. Viszont a vezetés rákényszerült, hogy kifelé politizáljon. Erre jó példa, hogy kitaláltuk, hogy nem egyenként hívjuk meg a pártokat – annak érdekében, hogy a közlekedés helyzetéről képbe kerüljenek –, hanem valamennyi pártnak egyidejűleg tartok egy előadást. Hat párt képviselője ült a tanácsstermünkben, és az előadásom után már azon is összeeszkedtek, hogy ki kérdezhet először.

A dolgozók meg a szakszervezet vonalán próbálták állást foglalni. Alakult szakszervezet a Pannon Volánál is, azt hiszem három is. Nagyon nagy problémát okozott, hogy a szakszervezeti díjat a VOLÁN a fizetésből a szakszervezeti tagnál már nem vonta le, és nem utalta egy összegben a szakszervezet számlájára. Így, hogy önkéntes lett mindenkinek a szakszervezeti tagsága, nagyon lecsökkent a szakszervezeti tagok száma. Ma már sokszor hiányzik egy jól működő szakszervezet. A vezetőket kategorikusan kiléptették a szakszervezetből, mondván, hogy majd a Magyar Kereskedelmi Kamara megvéd bennünket. Hát azóta is védenek bennünket!

Megjelent a sztrájk törvény, átalakult az érdekképviseletek rendszere. Mennyiben volt ez más a korábbiakhoz képest?

A sztrájk törvényhez nagyon komoly személyes kötődésem van. 1986-ban volt egy „munkamegtagadásos hangoskodás” a gépkocsivezetők között. 16 gépkocsivezető nem volt hajlandó tartalékállományban lenni Úránvárosban, és ezt munkamegtagadásnak vette a főnökük. Ezután volt egy elbeszélgetés a szakszervezeti bizalmikkal. Felhívtam a figyelmet, hogy miután nincs még sztrájk törvény, minden ilyen esemény törvénybe ütközhet, és ebből még hátrányuk származhat. Mindjárt hoztunk egy olyan döntést – és a szakszervezet ezzel egyetértett – hogy csináljunk egy „sztrájk törvény szabályzatot” házon belül a kollektív szerződés

mellékleteként a törvénytervezet alapján. A szakszervezet a jogsegély szolgálatvezetőjét (mert akkor még ilyen is volt), Konkoly Thege Máriát bízta meg a feladattal. Elkészítettünk egy alapos, hétoldalas sztrájkszabályzatot. Mária később, a nagy sztrájkok idején már szakszervezeti titkárként kritikát kapott, hogy ezzel a szabállyal „szűkült a mozgástere” a tárgyalásokkor, ugyanis az „elégleges szolgáltatás biztosításának a járatait” is felsoroltuk egy mellékletben. Esemény esetén megjelentettük a *Dunántúli Napló* egészoldalas hirdetményében, kerül, amibe kerül! Tudja az utazó, hogy mire számíthat.

Az 1990-től 2025-ig terjedő időszakra vonatkozóan tudna egy összefoglalást adni a VOLÁN fejlődéséről?

Közlekedni mindig fognak és a VOLÁN is működni fog, lehet, hogy más formában, mint amiben most működik. Azt elfogadom, hogy a MÁV-val közös átfedések vannak. Emlékszem, hogy a rendszerváltás után a MÁV pécsi igazgatójával, Sülle Ferencsel beszélgettünk és Ő a német példára építve a jelenleg kialakult helyzetet tartotta jónak, kicsit finomabb változatban. Arra jutottunk, hogy a MÁV lesz a törzsvonalakon, a VOLÁN „ráhordó” funkciót kap. Problémák ezután is lesznek, mert például a vasúti összeköttetés nélküli Pécs-szegedi, jól bejáratott járatot miért kell Baján megszakítani, és egy Békéscsabáról jövő busz miért megy Nagykanizsáig úgy, hogy Baján váltanak a sofőrök? Közúti közhasznú közlekedés ezek ellenére mindig lesz.

Hogyan lehetne kialakítani egy optimális működési modellt? Országos, regionális vagy megyei szinten?

Nem tudom! Én már megégettem magam akkor, amikor azt mondtam, hogy a privatizációban megvannak azok a fő sarokpontok, amiket meg kell tartania a magyar államnak. Félttem az apró falvak közlekedési ellátását. Csak a szlovákok helyzetét kell megnézni, ők a privatizációban előrébb tartanak. Most kicsit hasonló a szituáció, hiszen meghirdettek három megyében kvázi privatizációt. Nem azt mondom, hogy csődöt mond ez a modell, de az apró falvak el lesznek hagyva. Ugyanis a vállalkozó nem azért fog odamenni ebbe a három megyébe se, hogy jótékonykodjon, hanem azért megy oda, hogy nyereséget termeljen. Thatcher is megcsinálta. Meg kell nézni, hogy milyen az autóbuszos közlekedés Angliában. Vagy nem kell olyan messzire elmenni! Meg kell nézni, hogy a Nyitra környéki települések hogyan vannak ellátva. Szinte biztos vagyok benne, hogy ennek ellenére – talán felhasználva a három megyében tapasztaltakat – szerintem terjedni fog.

Levéltári szempontból érdekes kérdés lehet, hogy milyen volt az irattározás? Mennyire volt ez prioritás, mennyire figyeltek rá?

A VOLÁN-ok nagyon szigorú iktatási rendszerrel dolgoztak, volt főfoglalkozású iktató, aki törődött az iratok sorsával. Egy nyugdíjast alkalmaztunk, aki nagyon szerette a régi dolgokat olvasgatni. Egy garázssor elég tekintélyes részét birtokolta. Megvolt, hogy az irattározási rendben mi az, ami selejtezendő, mi az, amit egy évig meg kell tartani, mi az, amit fel kell ajánlani a levéltárnak, mi az, amire, ha a levéltár nem tart igényt, milyen formában, hogyan kell megsemmisíteni. Sem az iktató, sem az irattározásért felelős foglalkoztatott nincsen már. Kitakarították a garázsokat, a pártbizottsági anyagot elhozta az egyik munkatársunk egy nagy dossziében, hogy *„itt van Feri, nem tudom, mit lehet vele csinálni, ha úgy gondolod, akkor égesd el!”* Rengeteg fénykép van közte. Van egy talán súlyosabb dolog ezen belül. Ha egy irat minősített irat volt, az a titkos ügyiratkezelő kezébe került, és el lett zárva. Már megszűnt a titkos ügyiratkezelői munkakör, van még egy pánccélszekrény, nem tudom sikerült-e kinyitni?

Amikor volt a rendszerváltás, ezt is el merem mondani, akkor a titkos ügyiratkezelői szobában őrzött anyagot – miután én betekintő voltam – volt szerencsém elolvasni szinte az utolsó sorig. Volt arra merészségünk, hogy felajánlottam a levéltárnak az anyagok tekintélyes részét, főleg a gazdaságmozgósítási tervekkel kapcsolatos iratokat. Ezzel kapcsolatban egy történet jut eszembe. Az 1980-as években kollégám vasárnap telefonál, hogy

– „Te! Ellopták az oroszánt!”

– „Mit loptak?”

– „Hát az oroszánt, Komlón. Mit csináljak?”

– „Ha az oroszán tevékenykedik, akkor ne menj a közelébe, majd jönnek a katonák!”

Végül kiderült, hogy az „oroszán” a fedőneve volt a gazdaságmozgósítási tervnek és azt a kazettával együtt ellopták. Titkosak voltak a „káderlapok” és az önéletrajzok. Rendszerváltás után volt bátorságunk arra is, hogy mindenki, aki érintett volt, kapja meg a saját káderanyagát, és ha ő úgy gondolja, el is viheti. A titkos ügyiratoknak egy kisebb részét – amit nem vittek el, mert például meghalt az illető –, a tűzoltók teljes készülsége mellett egy nagy máglyán elégettük. De a nagyobb részét elvitte mindenki haza.

Egy ilyen káderdosszié mit tartalmazott?

A vele kapcsolatos levelezést, illetve a folyamatosan kapott munkahelyi értékelést. Én a magamét ismerem! Benne volt az a levél is, amit az egyetem küldött akkor, amikor elhelyezkedtem. A KISZ-titkár írta, hogy milyen típusú ember vagyok, kevés KISZ-munkát végzek stb. (Ennek ellenére egy évig a vállalat KISZ-titkára

voltam). Ilyen jellegű dolog volt benne. Viszont az, amit a III/III-asok jelentettek, az nem volt benne. Az más levéltárban van, ami állítólag már kutatható.

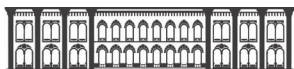
Azt lehetett tudni, hogy ki/kik voltak az állambiztonság által beszervezett személyek?

Persze, hogy tudtunk róla, kitüntetésével ő [maga] dicsekedett!

Milyen a kapcsolata a mai VOLÁN-nal?

A barátság a nyugdíjazás után is fennmaradt, de a volt munkatársaimmal testületileg egyre ritkábban találkozok. Sajnos...! Közkinccsé tettem a VOLÁN összegyűjtött fényképeit, és azt a 240 oldalas összeállítást, amelyet Tegzes Béla hagyatékából készítettem. A Facebookon egy zárt csoportot hoztunk létre három éve, Pannon Volán Baráti Kör névvel, amelynek a VOLÁN-osok és azok családtagjai lehetnek tagjai. Sok képet és információt kapok tőlük ezen a napi kapcsolaton keresztül.

Készült: 2025. július 2-án és 2025. augusztus 6-án



PÉCS TÉRSZERKEZETI POZÍCIÓJA ÉS A TERÜLETI FOLYAMATOKAT ALAKÍTÓ TÉNYEZŐK HATÁSA PÉCS KÖZLEKEDÉSÉRE

*Beszélgetés Hajdú Zoltánnal**



Abstract

This interview features Zoltán Hajdú, geographer, university professor, Doctor of the Hungarian Academy of Sciences, and scientific advisor at the HUN-REN Center for Economic and Regional Studies. The discussion focuses on the factors shaping the spatial structure and geographical position of Pécs, as well as the ideological, political, and economic contexts influencing regional processes, with particular emphasis on developments in urban transport during the first half of the twentieth century. The interview was conducted by Gábor Bánkúti, associate professor in the Department of Modern History at the University of Pécs, within the framework of the Pécs8 program's podcast series.

Keywords: Pécs, spatial structure, urban transport, urban development policy

Hajdú Zoltán földrajztudós, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia doktora, a HUN-REN Közgazdasági és Regionális Tudományi Kutatóközpont tudományos tanácsadója, akivel a Pécs8 program podcast-sorozatában Bánkúti Gábor¹ beszélgetett Pécs térszerkezeti és földrajzi pozíciójának meghatározottságairól, a területi folyamatokat befolyásoló ideológiai, politikai és gazdasági környezet jellegzetességeiről, különös tekintettel mindezek városi közlekedés területén tetten érhető sajátosságaira a 20. században.²

.....
* Földrajztudós, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia doktora, a HUN-REN Közgazdasági és Regionális Tudományi Kutatóközpont tudományos tanácsadója.

¹ PhD, habil. egyetemi docens, PTE BTK Történettudományi Intézet Modernkori Történeti Tanszék; a Pécs8 program egyik kezdeményezője.

² Az interjú meghallgatható a Pécs8 program podcast csatornáján: <https://pte.hu/hu/podcast/pecs8/pecs8-podcast> (Letöltés ideje: 2025. október 9.)

Bánkuti Gábor: Egy tézisszerű állításodat idézem, amely szerint „a településpolitika és településfejlesztés látszólag távol áll a hatalmi küzdelmektől, a direkt nagypolitikai folyamatoktól, valójában azonban a gazdasági, társadalmi, politikai változások egyik alapvető konzekvenciájaként, illetve térbeli szintéziseként jelenik meg, azaz a társadalom térdimenziója a politikai döntések szférájában is meghatározó”. Történetileg mikortól azonosítható az a törekvés, hogy az állam direkt hatalmi szempontok mentén, mint területi kérdésekben is illetékes társadalom- és gazdaságszervező tényező rendszerszinten avatkozik be a területi folyamatokba?

Hajdú Zoltán: Magyarország abban a sajátos helyzetben van, hogy lényegében a Szent István-féle államreformtól kezdve az állam rendkívül tudatosan és különböző szinteken avatkozik be a települési és területi folyamatokba. Szent István munkássága abból a szempontból érdekel e tekintetben bennünket, hogy szétveri a törzsi nagyfejedelemséget és keresztény királlyá koronázzák, és új alapelvek mentén formálja meg az új államot. Tehát Szent István alapvetően nem államot alapított, hanem államot alakított át. Ezt nem nagyon szoktuk hangsúlyozni, pedig hát e nélkül nem érthető meg sok minden a korai magyar fejlesztésből. Mit jelent az, hogy keresztény királyként keresztény államot formál? Ez azt jelenti, hogy párhuzamosan építi a római katolikus egyházat mint „apostoli” király, tehát kijelöli a római katolikus egyház lefontosabb intézményeit, a püspökségeket, az apátságokat. Mindenki ismeri az általános iskolától a „minden tíz falu építsen templomot” tételét... és ezzel Szent István lerakja az egyházközségi rendszer alapjait is, amely sajátos módon – és ez izgalmas Baranya megyében – rögtön körzeti jellegű. Tehát nincs annyi pap, hogy minden faluba jusson: tíz faluba jut nagyjából egy. Szent Istvántól kezdve az államépítés és az egyházépítés bizonyos helyeken egybefolyik, más helyeken szétválik. Tehát, ha megnézzük az általa alapított királyi vármegyéket, akkor azok nem feltétlenül esnek egybe a püspöki székhelyekkel. Ez a püspöki székhelyek számából következik, hogy lényegesen kevesebb püspöki székhely van, mint ahány királyi vármegye. Ha Baranya megyét vesszük, Pécs püspöki székhely lett, de a vármegye székhelye Baranyavár, aminek ma a nyomát is alig lehet már a Baranya háromszögben megtalálni. Az utak pedig, merthogy arról fogunk beszélni, meglehetősen korán megjelennek a közgondolkodásban. Megint csak mindenki ismeri a magyar nyelvemlékek azon rövid kis megjelenését, hogy a „Fehérvárra reá menő hadi utu”. Ez azt jelenti, hogy a rómaiak után mindenki számára világos lett, hogy az út egyben vagy adott esetben legfontosabb funkciója a katonai használat lehetősége. És ha végignéznénk a magyar történelmet, azt lehet mondani, hogy szinte mindenki valamilyen módon beavatkozott a térszerkezetbe. IV. Béla azzal, hogy új helyeken építtet várakat, alapíttat városokat, újrateremt településhálózatot; az Anjouk, hogy megint új elvek alapján részben pénzgazdasági, részben vám-

politikai elvek alapján teremtenek új központokat, új hálózatokat; vagy a jeruzsálemi zarándokút, amelynek az alapjait még Szent István rakta le, de folyamatosan kérdés a magyar királyok asztalán, hogy meg lehet-e erősíteni, vissza lehet állítani, kell-e fejleszteni, kell-e finanszírozni és ugye ezt majd a keresztes hadjáratok más fénybe állítják. Ez egy hihetetlenül izgalmas kérdés a magyar állam illetően való szerepvállalása és még egyszer mondom, ez folyamatos a modernizáció előtt is.

Bánkuti G.: Akkor ez azt jelenti, hogy az a már a korai időkben kialakult úthálózat, amit majd a modernizáció próbál meg rendszerszinten alakítani, már eleve egy komplex valóság, amit katonai, gazdasági, kereskedelmi, egyházi és egyéb tényezők határoznak meg. Azonban ez a struktúra a hódoltság idején megroppan, elpusztul, vagy átalakul. A török kiűzése után újjá kell szervezni. A reorganizáció milyen elvek mentén zajlik, mennyire épít a korábbi hagyományokra vagy mennyiben új?

Hajdú Z.: A török kiűzése utáni időszakban fogalmazódik meg a Királyság új berendezkedésének koncepciója Kollonich Lipót és a munkatársai tollából. Én szoktam mondani a hallgatóknak, hogy ha valaki rendszerszerű gondolkodásban kíván elmélyülni a magyar fejlődésben, akkor először Kollonich művét kell olvasni. Igaz, hogy a teljes anyag mind a mapi napig csak németül hozzáférhető, ugyanakkor a legkényesebb részei olvashatóak magyarul is Csizmadia Andor pécsi jogászprofesszor munkássága nyomán. Miért érdekes a Kollonich-féle koncepció, amely nem vált törvénné, de a gyakorlatban nagyon sok tekintetben alkalmazták, éppúgy, mint a Werbőczy-féle Hármaskönyvet? Az se vált írott, elfogadott törvénné, mégis a gyakorlatban a legmeghatározóbb magyar jogalanyiség könyve. Kollonich kiindulópontja az, hogy az ország nem egyszerűen területből áll, hanem a népesség és a terület egységéből. A népesség és terület egységét úgy lehet megteremteni, ha megteremtjük a központi városoknak a rendszerét. Kérem szépen, Kollonich Lipót a központi helyek elmélete tekintetében évszázadokkal megelőzte Walter Cristallert, a délnémet központi helyek elméletének atyját. Végigviszi az iskolától, a templomtól az állami építményeken egészen, hogy a magyar állam területén egyetemeket kell létesíteni, mert az egyetemek lesznek azok a központi helyek, amelyek magukhoz kapcsolják a perifériákat és a vidékeket. Tehát ő egy hihetetlenül izgalmas munkát tett le az asztalra, amivel éltek a Habsburg uralkodók, különösen a felvilágosult abszolutizmus időszakában. Ekkor jelenik meg az a dilemma, hogy a vízi közlekedés, vagy a közúti közlekedés legyen-e a birodalom összefogója. Természetesen vasútról még szó nincsen. Ám ők kezdik meg a modern úthálózat első elemeinek a kiépítését és nem véletlen, hogy ez a kikötővárosok felé halad, és szép neveket

adnak nekik, és azt lehet mondani, hogy ezek az utak megalapozták mind a mai napig a fiumei, illetve az adriai út- és vasúthálózat nyomvonalát.

Bánkuti G.: Ha Pécsre gondolunk, akkor e tekintetben a város fekvése perifériális, Fiume szempontjából nincs jelentősége.

Hajdú Z.: Pécs egy nagyon sajátos helyzetben lévő település földrajzilag és ezt nagyon korán megfogalmazta a magyar földrajztudomány. Rendszerjelleggel Szabó Pál Zoltán volt az, aki megfogalmazta azt, hogy Pécs egy sajátos vízháromszögben fekszik: nagytérési tekintetben a Dráva és Mura vízrendszere és a Duna vízrendszere. Pécs fekvését illetően nem a Mecsek volt a leginkább meghatározó, hanem a Balaton mint valódi gát, hiszen a Balatont átjárni meglehetősen nehéz, a Balatont meg kell kerülni, és utána lép a Mecsek meghatározó szerepéhez, mint közvetlen tényező. És ez bizonyos értelemben megmaradt Pécs esetében a történetiség során, elég, ha a római úthálózatra gondolunk, vagy a török utáni nagy Habsburg katonai-földrajzi leírásra, amelynek dél-dunántúli anyagát T. Mérey Klára dolgozta fel és publikálta. Nevezetesen, hogy Pécs alapvetően nem egy déli irányba és nem egy Közép-Magyarország felé, hanem sokkal inkább nyugati irányba, Szigetvár, Nagykanizsa, Sopron és Bécs irányába orientálódó település! Szépen leírják a vonulás időtartamát, a beszállásolás lehetőségét és így tovább, és minden infrastruktúrával kapcsolatban mind a mai napig megjelenik a katonai szempont úgy, hogy például a hidak tervezésénél ma is elsődleges szempont az, hogy hány nehézharckocsit tud átszállítani egy adott időn belül, tehát egy híd katonai teherbírása mind a mai napig jelen van és számontartják.

Bánkuti G.: Ezekre a katonai vonatkozásokra és térszerkezeti meghatározottságokra visszatérünk még, de a 19. század kapcsán egy másik koncepciót is meg kell említeni, egy igazi rendszeralkotó elmének, Széchenyi Istvánnak a javaslatát, illetve ezzel kapcsolatos munkásságát. Ez miben épül rá a Kollonich-féle tervezetre és miben új a modell, amit ő és munkatársai elképzeltek?

Hajdú Z.: Gondolatilag van kapcsolat Kollonich és Széchenyi között. Ő ismerte Magyarország történetét és ismerte a magyar elit szerepvállalását e tekintetben. Ugyanakkor természetesen más történeti, más technikai és más modernizációs kihívások előtt állt. Szoktam mondani, hogy Széchenyi munkásságából gondolatilag nagyon-nagyon sokféle elem származik, de leghíresebb és leginkább távolba mutató része az ő munkásságának nem egyszerűen a *Hitel*, nem egyszerűen a *Világ*, nem egyszerűen a *Stádium*, és lehetne tovább sorolni a *Lovakrulon* át, hanem *A magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munka. Amely nem egyszerűen a gondolkodó Széchenyi, hanem az államférfi Széchenyi munkássága, hiszen ő 1847–1848-ban

a magyar közlekedésügy felelőse kormányzati szinten és vannak munkatársai. Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a *Hitelnél* nem szokták hivatkozni azt a fejezetet – rövid fejezet egyébként –, amelynek az a címe, hogy *Geográfiai helyzetünk*. Ott fogalmazza meg ugyanis azt, ami a közlekedési koncepciójának az alapja, hogy Magyarország egy sajátos fekvésű terület Európában, amelynek több irányba kell tekintenie, több irányba kell kapcsolatot tartania. Ami a Széchenyi-féle koncepcióban alapvetően más mint a Kollonichében, hogy megjelenik a vasút. Tehát megmarad a víz–közút dilemmája, de az igazi nagy dilemma az 1830-as évek közepétől a vasút. És ugye az egész magyar vasúti térhálózat szerkezetformálásáról, elnézést, hogy mindig pécsi kutatókat említek, de hát Majdán János vagy Erdősi Ferenc munkássága nélkül nem lehet eligazodni. Tehát én úgy vélem, hogy ők ketten nem egyszerűen Baranya megyei megközelítésben, hanem az egész Királyság, illetve a Monarchia megközelítésében dolgozták ki ezt a vonulatot, amit ez jelent. A Széchenyi-féle alapkoncepció az, hogy négy nagy stratégiai irányban kell gondolkodni a vasútépítés tekintetében. Némi megszorítással azt mondhatom, hogy a négy fő égtáj irányába, és a négy fő égtájat egészítenék ki az ún. összekötő vonalak és a kiegészítő jellegű úthálózat. Ami miatt Széchenyi nem volt különösebben népszerű sokáig az államszocializmus időszakában és néhány helyen be is tiltották az 1988-ban újra megjelentetett kis füzetet, az az, hogy ő nem egyszerűen közlekedésben, közlekedési rendszerben, hanem birodalom-, még hozzá magyar birodalomépítésben gondolkodott. És hol van a kapocs Kollonichhoz? Ő is megfogalmazta, hogy a birodalom magja a központ, vagyis Budapest, és ő írta le először így Budapest nevét a jelenlegi kutatások szerint. És Budapesthez kell kapcsolni a perifériákat, mert a perifériák nem tudnak másképpen szervesen beépülni a Magyar Királyság testébe. Budapestet kell nagyváros tenni. És van egy félmondata, amit nem illik hivatkozni vagy nem illik mondani: hogy a nagyváros magyarosít és nem az iskola. Ugyanis egy nagyvárosban nem lehet megélni adott esetben magyartudás nélkül. Egy isten háta mögötti periférián erőszakolt magyar oktatás hatékonysága közelített a nullához. Végül is egy dolog hibátlanul megmaradt a Széchenyi-féle közlekedési koncepcióból, ez a Budapest-központúság, és nem a Bécs-központúság, másrészt pedig az a fajta megközelítés, hogy a vasutak kiépítésével az ún. későbbi elosztóhálózatokon növekszenek nagyvárosok majd. És ez Pécsset abból a szempontból érinti, hogy Pécs nem kapott érdemi szerepet a vasúti koncepcióban. Úthálózati kapcsolat létrejött volna, bekapcsolódott volna a Nagykanizsai–Fiumei vasútba, de az alföldi vasút jóval délre ment át a Dunán, és Pécs csak meglehetősen körülményesen csatlakozott rá a Nagyvárad–Fiumei vasútra.

Bánkuti G.: Tehát a 19. század közepén még 16 000 főt sem elérő város ettől a koncepciótól nem lesz nagy ...

Hajdú Z.: Nem.

Bánkuti G.: Mert Nagykanizsa szerepe a meghatározó ebben a régióban, Pécs csak be van kötve a csomópontokba.

Hajdú Z.: Így van. És van még egy specialitása Pécsnek, nevezetesen, hogy a pécsi lakosságnak volt fogalma a vasútról viszonylag korán, hiszen az Üszögpuszta–Mohács ipari vasút, nevezzük ma így, megépül, de úgy...

Bánkuti G.: 1857-ben.

Hajdú Z.: ..., hogy személyszállítással eleve nem számoltak, az a Duna-Gőzhajózási Társaság hajóinak kiszolgálását volt hivatva megoldani. És ugye a Széchenyi-féle koncepcióban van egy sajátos fogalom, ami az ő alkotásuk a munkatársaival együtt, az égeny-igény, ami ma ugye a fűtőanyag...

Bánkuti G.: Ez az égeny-igény viszont felértékelte – vélelmezem – Pécsnek, illetve a mecseki szénnek a jelentőségét. Hiszen azt látjuk, hogy a 16 000 fős népesség 1910-re már 47 000 lesz és jelentős ipar is települ a városba.

Hajdú Z.: Részben, kiegészítő jelleggel. Itt azt kell tudomásul venni, hogy a közigazgatási terület és a szénvidék elvált egymástól. Pécs nagyon sokáig megőrizte a szűk közigazgatási területét, ezt a 71 négyzetkilométernyi területet. Ez azt jelentette, hogy a szénbányászat vezető elitje Pécsen élt, itt volt az igazgatóság. Ugyanakkor a középvezetők már a bányaterületen éltek. Tehát, ha valaki járt a kolóniák területén, akkor látja, hogy milyen struktúrában építették fel, kinek mi volt a helye és hogyan működtették gazdaságilag és társadalmilag a kolóniákat. Én, amikor átköltöztem a város keleti részére, akkor a Hársfa utcai vegyesboltot az idősebbek még mindig úgy hívták, hogy a bányászbolt. Tehát megmaradt a név az eredeti funkciójánál és utána lett belőle valami más. Na most, hogyan zárult Pécsnek ez a fajta helyzete a korszak végére? Én hoztam egy atlaszt, a Tauril-atlaszt, ami a Monarchia és a Magyar Királyság első autóatlasza, 1910-ben, illetve 1914-ben adták ki. Ez Bécsben készült, magyar megrendelésre. Ez abból a szempontból érdekel itt és most bennünket, hogy Pécsnek ez a fajta bekötöttsége mind a mai napig nyomon követhető 1910-ben, illetve 1914-ben. És ez azt jelenti, ha megnézzük a jelmagyarázatot, hogy a katonai térképekről átvették a polgári autóatlaszba az utak kategorizálását. Tehát elsőrendű, másodrendű, harmadrendű és egyéb. Pécs kvázi minőségi összeköttetése megint Nagykanizsán keresztül valósult meg, és a fő út nem Pécsen keresztül vezetett, hanem az a Duna menti út. Az megy délre és kikerüli Pécsen. Ez abból a szempontból érdekes, hogy nagy

valószínűséggel a katonai térképek teljes használhatósága miatt abszolút korrekt az atlasz. És bizonyos értelemben megelőzte korát, merthogy 1910-ben a városon kívül nagytömegű autós forgalomról nem beszélhetünk. Ugyanakkor mindenki sejtette vagy sejtette különösen 1914-ben, hogy itt valami történni fog, és a teherforgalom és a katonai forgalom nemcsak vasúti tengelyen fog bonyolódni, ami még meghatározó az első világháborúban, hanem ahhoz kell az úthálózat maximális ismerete is, a tervezhetőség és a tényleges szállítások miatt is.

Bánkuti G.: Akkor ez a katonai szempont abszolút meghatározó maradt.

Hajdú Z.: Mind a mai napig. A két világháború közötti időszak pedig egy új államterületi konstrukciót jelent és egyben egy új településhálózatot is. Megint pécsi lesz, akire hivatkoznom kell és teljes joggal: ő Prinz Gyula. Ő volt az, aki először fogalmazta meg azt, hogy lehet álmodozni a Magyar Királyság integritásáról, de sokkal realisabb az, ha szembenézünk a tényleges valósággal: szembenézünk az új Magyarország térszerkezeti és településhálózati problematikájával.

Bánkuti G.: És az új államhatárokon belül már más ez a struktúra...

Hajdú Z.: Minden más, és mindent másképp akart ő alakítani. Érdekes a tanulmány címe, ami 1923-ban megjelent a *Zsebatlasz* című, ötvenezres példányszámban kiadott kiadványban: *Térképek az állam szolgálatában*. Az első ábrán elvégzi a kritikát, hogy az új megcsonkított megyerendszer mellett a megyei beosztás és a megyei központok hálózata irracionális és működésképtelen. A másodikon megszerkeszti a racionálisan új megyeszékhelyek térképét – és ő még alapvetően ismerte a Tauril-atlaszt, mert hát német anyanyelvű volt, meg közlekedésföldrajzos –, de azt mondja, hogy még a vasút a meghatározó. A vasúti izokronok alapján új megyei konfigurációt épít fel. A harmadik térképének a bemutatása úgy kezdődik, hogy Magyarország esetében nincs létjogosultsága a tartományi jellegű felosztásnak az új állami konfiguráció keretein belül, de ha a politikai vezetésnek mégis ez jutna eszébe, akkor a hét nagyváros egyike, amely a tartományi közigazgatás székhelye lehet, az Pécs.

Bánkuti G.: Pécs pótolja azt a hiányt, amit a nagyvárosok elvesztése okozott.

Hajdú Z.: Pontosan. És ugye az új országhatárhoz igazított, alapvetően vasútföldrajzi a meghatározása ennek a koncepciónak.

Bánkuti G.: Tehát akkor az új államhatárok között az adottságai tulajdonképpen predesztinálták Pécsét egy ilyen központi szerepre.

Hajdú Z.: Megnőttek, mindenképpen megnőttek, mert és ebben benne van ugye a szerb megszállás alóli felszabadulás is, ami aztán utána később más tükörben jelenik meg, de hogy visszatért Pécs, Baranya, és a Dunántúl és az Alföld déli része és ez hozza magával az egyetemet Pozsonyból... és lehetne még tovább sorolni milyen kisebb, döntően állami eszközökből végrehajtott fejlesztések valósulnak meg Pécs esetében.

Bánkuti G.: Pécs az állami településfejlesztési politika egyik kiemelt területe lesz már a két világháború között.

Hajdú Z.: Igen. És ugye ez megy tovább Gömbös Gyula Nemzeti Munkatervével, ami ugyanúgy beemeli a nagyvárosok közé, majd pediglen folytatódik ez a pozíciója más ideológiai, de alapvetően térszerkezeti meghatározásból az államszocializmus leghosszabb időszakában, a „Budapest ellenpólusai” koncepció keretében.

Bánkuti G.: Térjünk is át erre az időszakra. Pécs dinamikus növekedése, legalábbis a népesség tekintetében a két világháború között is folytatódott, az 1941-es népszámlálás szerint már 73 000 fő körüli a város népessége. 1945 után, illetve az ötvenes évektől, a megváltozott világpolitikai helyzet következtében Pécs szerepe a korábbi időszakhoz képest is jelentősen felértékelődött. Említette, hogy Budapest ellenpólusaként számolnak vele majd a hatvanas években, de az ötvenes években Pécs a tervszerű iparosításra épülő városfejlesztésnek is kiemelt célterülete. E tekintetben az igazi választóvonal mintha 1955–1957 lenne, az uránbányászat kezdete. Ami egy abszolút külső tényezőnek köszönheti a jelentőségét, és ami azt a többé-kevésbé organikus városfejlődést, ami mondjuk a második világháborúig követhető, teljesen új mederbe tereli.

Hajdú Z.: Léptékváltás történik. Pécs története sajátos módon indult 1945 után. Nem nagyon szokták hangsúlyozni, bár ez evidencia mindenki számára, aki Péccsel foglalkozik, hogy Pécs azon magyar városok közé tartozik, amely minimális háborús, anyagi kárt szenvedett. Tehát Pécs nem Székesfehérvár, amelyet leradíroztak szinte...

Bánkuti G.: Az infrastruktúra ép maradt tulajdonképpen.

Hajdú Z.: Az infrastruktúrája ép maradt. Pécsnek az a tragédiája, hogy a megmaradt infrastruktúra megváltozott szociális, humán erőforrás-bázis mellett maradt meg. Tehát a pécs-baranyai zsidóság megsemmisítése, maradjunk ennél a kategóriánál...

Bánkuti G.: Merthogy ez történt.

Hajdú Z.: ... ez történt. És a szén értékelése már 1945 őszén elindul, a széncsaták... tehát akkor, amikor újra kell indítani a közlekedést, ahhoz égeny kell, ahhoz, hogy fűteni lehessen a lakásokban, ahhoz égeny kell, hogy maradjak Széchenyi kategóriájánál és lehetne tovább sorolni, mindenhez szén kell. És ugye a szénbányák államosítása révén, és ezzel az igénnyel párhuzamosan megindult az állami beruházások, illetve az állami finanszírozások folyamata, a korábbinál lényegesen nagyobb mértékben. Mert korábban vagy vállalati vagy püspöki volt, az állam minimális módon volt jelen a szénbányászatban, 1948–1949-től pedig fokozatosan állami monopóliummá válik a szénbányászat. Ekkor jelenik meg a már a két világháború között is tervezőasztalon volt Mohács-baranyai szénmedence kohászati vertikumproblémája. Nevezetesen, hogy részben megint, hogy kivonják Budapest környékéről a vas- és acélgyártást biztonsági okokból, Budapesttől távolabb kell felépíteni egy új kohászati bázist. Ennek a tervei már a negyvenes évek elején készen vannak Mohácson, és utána megváltozik 1945-ben a helyzet. 1945-ben úgy tűnik, hogy örök béke és barátság lesz Jugoszláviával megint és elindul nemcsak a tervezés, hanem az építkezés is, tehát elindul a lakótelep-építés, elindul a vasút meghosszabbítása Bátaszékre, és így tovább. Majd jön a szovjet–jugoszláv szakítás, vége mindennek és nagyon gyorsan újradefiniálják azt, hogy kell az új kohászati bázis, nem kerülhet nagyon közel [a határhoz], ezért aztán létrehozzák, illetve kijelölik Dunapentele mellett Sztálinvárost, mint a várhatóan legnagyobb szocialista kohászati bázist, és felépül az, ami. És ugye ez annyiban érinti Pécsét, hogy a kokszolómű ellátása először vasúton szállított, komlói szénnel kezdődik meg. Ennek érdekében a Komló–Godisa-féle vasútvonalat megerősítik, átépítik. Vas Zoltán szeretett Budapestről Komlóra közvetlenül vonattal jönni, Komló tehát gyorsvonati összeköttetést kap, meg majd az ötvenes évek elején NB I-es focicsapatot is. [nevet] De nemcsak vasúton szállítanak szenet Komlóról Sztálinvárosba, majd a névváltozás után Dunaújvárosba, hanem közúton is megkezdik ennek a szállítását. Nos, aki ismeri a régi 6-ost, és mindenki ismerheti... a régi 6-os leghosszabb és legkönnyebben bejárható szakasza a mai 6-osról lemenve a hirdi horgásztavaknál [kezdődik], ott egészen Pécsváradig el lehet menni. Ez a szakasz keskeny volt, gyenge alapú, rossz vonalvezetésű és így tovább... és megindul a 6-os út fejlesztése először Sztálinvárosig, utána pedig Pécsig.

Bánkuti G.: Ennek a fejlesztésnek köszönhetjük a viaduktokat...

Hajdú Z.: Igen, hát másképp nem lehetett volna viszonylag normális vonalvezetést csinálni. Na most, ez a fejlesztés megint sajátos, Pécs az elsődleges fejlesztés szempontja és nem megy el Barcsig.

Bánkuti G.: A határhoz való közelség nemcsak Mohács esetében jelentett hátrányt, hanem Pécs, illetve Barcs esetében is.

Hajdú Z.: Pécs esetében is, és különösen a korszakban Barcs esetében. Tehát érdekes ez az 1957-ben kiadott, majd 1960-ban már torzított autós atlasz, hogy az 1-es számú főútvonalaknak vannak ki nem épített szakaszai, földútszakaszai még, s ha megnézed a térképlapot ez teljesen világos.

Bánkuti G.: Tehát a Budapest–Pécs–Barcs vonalnak a Budapest–Pécs, illetve Sztálinváros–Pécs közötti szakasza fejlesztve van, a Barcs felé eső szakasza pedig...

Hajdú Z.: ... nincs.

Bánkuti G.: Az maradjon olyan, amilyen. Ráadásul a barcsi hidat felrobbantották a második világháborúban...

Hajdú Z.: ... meg a vasúti hidat is.

Bánkuti G.: ... ami csak 1968-ban épül újra. Tehát itt innentől délre, a jugoszláv határ felé ez egy holt zóna.

Hajdú Z.: Ez ezen a lapon látszik, tehát a pirossal jelölt kiépített új 6-oson túl, attól délre, 1960-ban nagyítóval kell keresni portalanított utat. Megjelenik a Pécs–Harkány portalanított út, és elkezdtek bizonyos útszakaszokat építeni, de rendszerszerűen nem épült ki modern úthálózat 1960-ra a Dunántúl déli részén, az országhatár menti területeken.

Bánkuti G.: Akkor ez nem csak a klasszikus értelemben vett határsávot érinti...

Hajdú Z.: ... ez sokkal szélesebb.

Bánkuti G.: Ha jól értem a régió hátrányos helyzete a határsáv felszámolása után is megmarad.

Hajdú Z.: Igen. Mi szeretjük egy kicsit misztifikálni a magyar–jugoszláv kapcsolatokat. Én 1977. szeptember 1-jén kerültem Miskolcra Pécsre, és 1977 őszén bolyongtam Mohácstól délre, Kölked térségében. És egyszer csak megjelent mellett két, még csizmában, nem surranóban lévő gépfegyveres határőr és mondta, hogy adjam a papírjaimat. Adtam a papírjaimat, és a személyi igazolványba még nem volt átvezetve a pécsi lakcímem. És mondták, hogy akkor sétáljak már el velük az őrre és betelefonáltak az intézetbe, hogy én tényleg ott dolgozom-e és mondták, hogy igen, de... és akkor gyorsan elintézték az átjelentkezést. Nem igazán lehetett a határ mentén bolyongani még 1977-ben sem csak úgy.

Bánkuti G.: A térképeken is észlelhető, hogy ez egy kvázi zártabb térség?

Hajdú Z.: Azzal, hogy nincs érdemi kiépített modern összekötő úthálózat.

Bánkuti G.: Hogy ne lehessen lelécelni a határon.

Hajdú Z.: Részben disszidálni, meg ha jön az ellenség, mert arra mindig készültünk... [nevet]

Bánkuti G.: Igen, de ha jön az ellenség, akkor út hiányában csak jóval északabbra tudjuk fogadni. [nevet]

Hajdú Z.: Ezért épült ki az ötvenes évek elején az ún. magyar Maginot-vonal a határral párhuzamosan, ami egy külön történet.

Bánkuti G.: Így van, annak Pécs településtörténetéhez talán kevesebb köze van. De ez a meghatározottság, ahogy van egy katonai szempont, van egy geopolitikai szempont és Pécsnek a felértékelődését pedig az urán hozza meg. De mielőtt erre térnénk, kicsit a városra fókuszálva... Magyarországon az 1950-es években elkezdődik a szocialista szemléletű településfejlesztési koncepciók időszaka, a TERINT³ tervezésében. Ezek országos koncepciók, és ezeknek a részeként vagy ezekhez kapcsolódva elkészülnek az egyes települések általános rendezési tervei is. Pécssett 1951-ben Majorosi Gyula vezetésével alkotják meg az általános rendezési tervet. Pécs elsőosztályú településként szerepel az országos koncepcióban, ami azt jelenti, hogy átlagon felül fejleszthető. Ez pedig összefügg egy kényszer-mobilizációs folyamattal, merthogy honnan lehet fejleszteni? Azokról a településekről, ahonnan szorgalmazzuk, hogy költözzenek el. Ez a vidéki kisebb falvaknak a – lehet mondani – felszámolására irányuló törekvés. Abban, hogy Pécsnek az országos területfejlesztési koncepcióban ilyen kiemelt szerepe lesz, lehetett-e valami szerepe a pécsi közigazgatástudománynak, földrajztudománynak? Arra vagyok kíváncsi, hogy a Dunántúli Tudományos Intézet foglalkozott ilyen kérdésekkel, és voltak ott többen olyan tekintélyes személyek, akik, hogy úgy mondjam, cselekvőképességgel rendelkeztek politikai beágyazottságuk miatt is. Egy irányba mutat az, amit az országos koncepciókban elképzelnek Pécsről és az, amit itt Pécssett, a terepet ismerők elképzelnek, vagy láthatóak különbségek?

Hajdú Z.: Az 1945 és 1951 közötti időszak településpolitikai szempontból rendkívül izgalmas – országos szinten és Baranya megyében is. Említetted a TERINT-et...

³ Területrendezési Intézet (1948–1951).

A magyar történelem és tudomány szempontjából nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a TERINT és az akkori Tervhivatal egyik meghatározó ideológusa, Markos György francia kapcsolatokkal, tudással, kultúrával rendelkezik. Perczel Károly francia településpolitikai műveltséggel kezd hozzá a magyar folyamatok elemzéséhez, ezért aztán el is ítélik, börtönbe kerül és így tovább... tehát mindennek van itt következménye mindig. És Markos György szerencsésebben megússza, de őt is eltávolítják majd a Közgazdaságtudományi Egyetem Földrajzi Intézetének éléről, és jön egy rendes bolsevik a helyére. Miért érdekes ez és baranyai vonatkozással és Péccsel együtt? Ugye van a Dunántúli Intézet és itt két személyt érdemes kiemelni, Szabó Pál Zoltánt és Kolta Jánost. Szabó Pál Zoltán ekkorra már bizonyos negatív következmények miatt elúszik a településpolitikától és átáll természetföldrajzra, vízföldrajzra, ebbe nem akarok belemenni, mert ehhez nagyon hosszú beszélgetésre lenne szükség...

Bánkuti G.: ... egy külön adásban lehet erre lehetőség.

Hajdú Z.: ... csak jelzem, hogy ugye ő egy nagyon sajátos utat futott be. Kolta János, aki eredendően egy sváb személyiség, jogász végzettségű és ismeri a Dél-Dunántúlt, ismeri az aprófalvakat, ismeri Pécsét, megyei szinten kezdi és körjegyző nagyon sok helyen. És ő már a világháború előtt a jegyzők szaklapjába elkezd írni elemzéseket a kis lélekszámú települések közigazgatási egyesítéséről és körzetesítéséről. Tehát ő nem 1945 után kezdte, hanem 1945 előtt, de van egy óriási különbség ahhoz képest, ami 1949–1951 után elindul, hogy akkor már nem közigazgatási egyesítésről és körzetesítésről van szó, hanem a központi település fejlesztéséről és az egyéb vagy funkció nélküli települések visszaszorításáról. És ugye a korszak az nem szégyenlős: kimondják jogszabályban, hogy adott esetben felszámolásáról.

Bánkuti G.: És ezzel számolnak a városfejlesztési tervben, matekoznak, hogy előmozdítjuk tulajdonképpen húszezer ember beáramlását a városba.

Hajdú Z.: Így van, hát ugye ennek megvolt már az angoloknál a módszere, a bekerítéssel, tehát nincs itt olyan nagyon sok új a nap alatt, mert a technikák természetileg furcsán visszhangoznak. És ugye e tekintetben is van a Dunántúli Intézet vezetésének szerepe, mert ha átnézzük Szabó Pál Zoltán kéziratos és részben megjelent természetföldrajzi munkásságát, akkor ő az, aki a nagy Pécs víziójának természetföldrajzi és vízföldrajzi megalapozója.

Bánkuti G.: Merthogy annak az egyik akadálya a korban, hogy Pécs nagyváros legyen, az a vízellátás...

Hajdú Z.: A biztonságos vízellátás megoldása. És ugye ezért van az, hogy ő a mecseki karsztforrásokat, a mecseki vízjárást és így tovább, a pécsi forrásokat, a pécsi kisvizeket, a Karasicát [vizsgálja], és majd a dunai vízellátás két csővének a megoldásában közreműködik. Kolta János pedig ennek az egésznek a népesség-földrajzi és településfejlesztési – idézőjelben – reszortfelelőse a Dunántúli Intézetben, erről, Pécs népesedéséből írja és védi meg a kandidátusi disszertációját 1968-ban. Én nagyon sokat beszélgettem a János bácsival, nagyon sokat tanultam tőle, és hogy mennyire van autonómiája az embernek vagy a meggyőződésének... ő azon kevés egyéniség közé tartozott, aki például nyilvánosan ütközött Erdei Ferencel. És Erdei Ferenc nagyon-nagyon leszólta az 1950-es években megjelent körzetesítési tanulmányait, mondván, hogy nagyon formalizált a gondolkodása. És ő pedig azt mondta, hogy nem formalizált, hanem racionalizált és működőképes településhálózatra van szükség. És ugye élete végén, már nyugdíjasként még mindig nagyon-nagyon fáj neki Gyűrűfű kérdése. És néhányszor, amikor hosszán beszélgettünk, amikor ráért és...

Bánkuti G.: Ezt hogy kell értenünk, hogy fáj neki? Ő tulajdonképpen azt prognosztizálta, sőt szorgalmazta, hogy ez a folyamat végbemenjen!

Hajdú Z.: Igen, de készült a Gyűrűfűről egy film. Ahol mintegy őt tették felelőssé, hogy kiszolgálta a párt iránymutatását. És azt mondta – és soha nem felejttem el –, hogy tudod, nem én mentem a párt után, hanem a párt jött énutánam. Csak hát most mit kezdjek én ezzel, mosakodjak? Tehát nagyon furcsa az egész mechanizmus...

Bánkuti G.: Csak, hogy értsük... Egy Kolta-féle szisztematikus gondolkodás – mondjuk így – szerint nem tragédia az, ha elnéptelenedik egy falu, hanem egy törvényszerű folyamat, amit elő is kell segíteni szisztematikusán.

Hajdú Z.: Igen, alapvetően igen. És ugye a nyertesei a gyűrűfűi lakosok lettek, akiknek Szentlőrincen felépítették...

Bánkuti G.: ... kádas házba költözhettek.

Hajdú Z.: ... igen, tehát nagyon bonyolult dolog ez és a tudománynak a pozíciója – én ezt úgy szoktam megfogalmazni –, hogy hol van a határ a mindenkori szolgálat és a kiszolgálás között.

Bánkuti G.: Jó, hát hogyha Kolta János már előbb mondta, mint a kommunisták, akkor nem kiszolgálta őket, hanem utat csinált nekik, hogyha így lehet mondani... [nevet]

Hajdú Z.: Hát, ha olvasták... de azért mondom, hogy a negyvenes évek elején ezt már elkezdte írogatni...

Bánkuti G.: ... és bocsánat, de már a negyvenes években is nagyon trendik voltak ezek az írások, valami díjat is kapott a Kolta a területfejlesztéssel kapcsolatos...

Hajdú Z.: Ő megbecsült tagja volt az intézetnek...

Bánkuti G.: ... tehát nem 1945 után az illegalitásból jön elő ez a gondolat, hanem ez mainstream már a negyvenes években...

Hajdú Z.: Hát, ő ugye azért erről nem beszélt.

Bánkuti G.: Mint ahogy Szabó Zoltán sem a semmiből jön.

Hajdú Z.: Nem. Most ő más szituációból jött, ugye ő volt 1945-ben a megyei önkormányzatnál a szovjet csapatok ellátásának a felelőse.

Bánkuti G.: Értett a szervezéshez.

Hajdú Z.: Értett a szervezéshez, pontosan. Én kétszer kérdeztem rá, mert hát az önéletrírásában, ez megjelent az intézetben, az irattárban böngészgetve, soha nem kezdte el részletesen mondani... tehát azért volt a saját múltjában olyan, amit nem feltétlenül kezdett el olyan részletezettséggel elemezni vagy számba venni.

Bánkuti G.: Térjünk vissza a szűk értelemben vett témánkhoz, itt megint csak a népességre kell utalnom, hogy Pécs ebben az időszakban a vidéki települések között abszolút számban a legnagyobb növekedést produkálja országos viszonylatban is. Azt jelenti, hogy 1941-hez képest 1960-ra 114 700 főre növekszik a népesség, ami évi átlagos 3000 főt jelent, majd 150 000-re később, és prognosztizálnak ennél jóval magasabb számokat is. Úgy tűnik, hogy a hatvanas években elkezdődik a Pécs jövőjével kapcsolatos dilemma, hogy akkor most merre tovább. A földrajzi adottságok, a településszerkezeti adottságok sokak szerint nem bővíthetők tovább, viszont a növekedékényszer továbbra is fennáll. Hogy attól lesz nagyváros egy város, ha többen laknak benne és fejlesztési pénzek allokációja is nyilvánvalóan összekapcsolódik ezzel. És az 1960–1961-es új általános rendezési tervnek van egy vitája is, ami megjelenik egy kötetben is, *Az épülő Pécs városrendezési kérdései*, és mintha itt lenne egy döntési helyzet, hogy akkor merre tovább, tovább növekedni vagy nem... de, hogy ez nem lehet kérdés, de mégis felmerülnek szempontok, hogy nem lehet növekedni a végtelenségig.

Hajdú Z.: Ez a kötet nem egyszerűen pécsi kötet, mert ha megnézzük a szerzőket, hozzászólókat, országos jelentőségű ez a vita.

Bánkuti G.: Itt az építési miniszter...

Hajdú Z.: Pontosan. Országos jelentőségű, ami azt jelenti, hogy vége van nagy valószínűséggel az ötvenes évek nyíltan voluntarista, megalomán gondolkodásának. Ezért van az, hogy nagyon finom megfogalmazások kerülnek be, építészek-től, urbanistáktól, még földrajzosoktól is. Nekem ez a könyv évtizedekig az asztalomon volt, azért, hogy mindig lássam, hogy milyen stílusban lehet vitatkozni egy meglehetősen furcsán kiélezett helyzetben. Ugye mert itt leraktuk a szocializmus alapjait, na most akkor merre tovább: a minőség irányába vagy valamilyen módon a mennyiség irányába. És látszólag távol áll, hogy a pécsi építészek, sőt a pécsi... ugye ez nem házgyár volt, hanem panelüzem, elindult az egyedi minőség irányába a tévéablakos erkélyekkel. Tehát ilyen picik dolgok jelezték azt, hogy nem a sematizmus az, amelyik egy városban meghatározó kell hogy legyen...

Bánkuti G.: Fel tudott törni a helyi kreativitás.

Hajdú Z.: Pontosan. Én ugye Pécsváradról busszal járok Pestre és laktam huszonöt évet a Kertvárosban, Sarohin tábornok út, majd Nagy Imre út és így tovább. Én mindig elszörnyülködöm azon, hogy mi épül a MOL-torony körül, hogy ez-e a 21. század modernizmusának a valódi útja. Ezek a magasházak-e a modern ember lakásigényének a valódi útja. Énnekem nincs semmi bajom a magasházzal, én ugyan csak a tízemeletesben laktam, nem a lebontott huszonötemeletesben, de van bizonyos funkcionális tévesztés ma is. Az Egyesült Államokban, a belvárosokban tradicionálisan a magasházak nem elsődlegesen lakóházak, hanem üzleti, cég, iroda és így tovább, harmadik lakás, merthogy az amerikai gazdag ember az a kertvárosi elővárosokban szeret lakni, élni és nem a toronyházban.

Bánkuti G.: Arról, hogy ez a sok pécsi hol fog élni és hogy fog élni a hatvanas évek vitái után, a Pécs8 podcast következő adásában folytatjuk a beszélgetést.

Készült: 2025. május 21-én