



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