



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 árufuvarozási, 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 jegykiadógépeket 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 nivódíjas 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 dinamikusan 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 – jóllehet, 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 Pécsen 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 Autoreparatura, 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 kórusmozgalomban 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.