



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 könnyebbséget 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 KOCIS 2013. 61., 63–64.

¹⁰ KOCIS 2013. 65.

¹¹ KOCIS 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 felülbírálása, 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. Másrészről 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. Másrészről 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, másrészt 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.

Érdemes 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 található 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 iratanyagként 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 írárok 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 találhatók 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 találhatók 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 ügyműködésében. *Levéltári Szemle*, 20. (1970):2. 316–333.

- KOC SIS 2013 KOC SIS Piroška: Hatvanéves a csoportszámos 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.