

TOMIBOR LÁSZLÓ*

Száz keréken. Egy pécsi közlekedési gyűjtemény múltja és jelene

A MTESZ konferenciáinak egyik feladata, hogy a múltat megörökítse, egyben a jövőt is formálja.

A közlekedés ebben kiemelt szerepet játszik. Így van ez Pécsen is, ahol immár ötven éve a hazai gyártású Ikaruszok teremtették meg a helyi közlekedés innovációját. Az IKARUS a hazai szellemi és anyagi munka gyümölcse, változatos típusai az idők folyamán megállták helyüket.

Előadásommal emlékeztetni szeretnék a közlekedésben fordulatot jelentő IKARUS buszok pécsi megjelenésére, ennek jelentőségére. Egyben bemutatnám **Kercza Károly** gyűjteményét, aki évtizedek aprólékos munkájával derítette fel, kutatta és többségében megírta ennek a közlekedésnek a főbb eseményeit.

50 éve álltak forgalomba az első Ikarus 30-as autóbuszok Pécsen.

Néhány szót a pécsi közlekedés előzményeiről.

Baranya megye közlekedése bővelkedik történelmi előzményekben. Az ásatásokkal feltárt leletek bizonyítják a lakosság helyét, helyváltoztatását. Ismertek a római utak, amelyek bizonyos mértékben máig meghatározzák a város közlekedését.

Pécs, mint város, szerkezetében, lakossága növekedésében és közlekedésében jól követhető utat járt be.

A közúti közlekedés

A közutak kiépítése Baranyában a 19. században kezdődött. A 20. század első évtizedeiben alakult ki a megye úthálózata. Pécsen számos intézkedést tettek a közlekedés szervezésére. 1910-ben a város mintegy hatvanezer lakója viszonylag kis területen élt. Így a tömegközlekedést kielégítette a 10-15 személyes omnibusz, amely a Széchenyi térről indult és népünnepélyekre, de főképp temetésekre szállította a lakosokat.

A villamosközlekedés

1913. október 20-án reggel a Pécsi Villamos Rt. kezelésében megindult a városban a villamosközlekedés. A vállalatot 1933-ban Pécs szabad királyi város vette meg. A villamos – ünnepélyesen búcsúztatva – 1960. augusztus 31-én közlekedett utoljára Pécs két fővonalán.

* 7632 Pécs, Maléter Pál u. 106.

Az autóbusz-közlekedés¹

1926. augusztus 19-én indult az első autóbusz a Köztemetőbe. Ebben az évben az utazások segítésére két magánvállalkozó kapott engedélyt autóbuszjárat létesítésére. Az első járatok (két Renault MV alvázra épített autóbusz) 1926. augusztus 19-én kezdte meg szolgálatát. 1948-ig futottak. A mecseki turistaházhoz 1935 júliusában indult meg az autóbusz-közlekedés. Újabb Rába alvázra épített autóbuszok érkeztek 1937-ben, 1939-ben kilenc autóbusz volt.

1944 végén három roncs és két üzemképtelen autóbusz állt rendelkezésre. A roncsok helyreállítására és üzembe állítására a fővárosi üzemek segítségére is szükség volt. Az újjáépítés 1951-ig tartott.

Az első buszjáratok 1945. 10. 10-én indultak meg a Széchenyi tér–Köztemető, Széchenyi tér–Pécsbánya és Széchenyi tér–Hősök tere között. 1947-ben öt, 1948-ban négy, 1949-ben és 1950-ben hat-hat, 1951-ben három autóbust állítottak forgalomba.² A gyorsan növekvő lakosság, a kiterjedő város új vonalakat, megállókat és végállomásokat kívánt.

1952–2002. HATVAN ÉV AZ IKARUSZOKKAL

A hazai autóbuszgyártás fejlődése 1949 után gyorsult fel. Az első IKARUS 30-as autóbusz 1952. január 15-én érkezett meg Pécsre, ezt öt további követte. Ebben az évben indult meg a forgalom Donátusba, Pellérdre és Vasasra. 1963-ban nagyobb befogadóképességű autóbuszok álltak forgalomba. 1964 április 11-én a közlekedési vállalatok egyesülése idején a Pécsi Közlekedési Vállalatnak 109 autóbusza volt. A selejtezésre érett Ikarus 30-as típus helyett folyamatosan érkeztek az Ikarus 620–630 és 66-os típusok.

A nagy forgalom miatt változtak az autóbuzsmegállók, végállomások is. Az utóbbiak az idők folyamán a belterületekről a város peremére kerültek. Az 1980-as években épült ki a mai autóbusz főpályaudvar, több fordulóban és több helyen kiépültek a városszéli új autóbusz-pályaudvarok, a Szigeti-uránvárosi és a Budai vám új létesítménye (2002 szeptembere. Ugyancsak folyik a Déli Autóbusz Center építése is, amely 2002-ben kezdődött el, de csak 2003-ra készül el).³

A Pécsi Tömegközlekedési Részvénytársaságot a Pannon Volán Rt. és Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata 46%–54%-os részarányával, 472 millió Ft alaptőkével 1993. április 1-jei dátummal alapította. A Társaság működését 1993. június 1-én kezdte meg. Ebben az időben a társaság 53 autóbuszvonalon 158 autóbusszal, közte 107 csuklós és 51 szóló autóbusszal végezte szolgálatát. 1995-ben munkanapokon 132 gépkocsinak volt feladata, ebben 201 vezényelt gépkocsivezető vett részt. A menetteljesítmény 26 881 km/nap. A járatszám: 3792. Az üzemanyag-fogyasztás 13 293 liter/nap. Az autóbuszok átlagéletkora ekkor 9,1 év volt. Korszerű autóbustípus 29 db (Ikarus 400-as). Az átlagos motor élettartama 530 ezer km. A vállalat a PHARE-program keretében 50 db D10-es autóbuzsmotor átalakítására nyert pályázatot, így a motorok 47%-éka az EURO 1-es szabványnak megfelel.

Az előregedett életkorú buszok cseréje 1993-tól folyamatos. 1993-ban a vállalat az Önkormányzat támogatásával 14 új autóbust vásárolt (10 szóló, 4 csuklós), 1994-ben 30 millió Ft-os alaptőke emeléssel és hitelfelvétellel újabb 15 db autóbusz vásárlására nyílt lehetőség. 1995-ben a folyamat nem folytatódott, forráshiány miatt.⁴ 2002-ben öt szóló és hat darab csuklós autóbust vásárolnak, köztük egy, a Mercedes Citaro a mozgáskorlátozottak közlekedését segíti.⁵ Folytatódik a buszvezetők rádióval ellátása, a Mercedes buszok légkondicionálása.⁶ A 2002. évi terv 80 millió utas szállításával számol, és 298 millió 900 ezer utaskilométert tervez.

A bemutatott képek, modellek egy nagy magángyűjteménynek a köz számára is nyitva álló részletei. Kercza Károly Pécsen él. Érdeklődése nemcsak foglalkozása okán vezette a gyűjtéshez. Irodalmi hajlandósága, szakmai kutató és kísérletező kedve egyaránt befolyásolták a sokszor nem könnyű gyűjtőmunkáját.⁷ Kercza Károly munkájáról számos szerzői cikke, feldolgozása tanúskodik.⁸ Ezek értékes adalékok a pécsi tömegközlekedés múltjához és jelenéhez.

IRODALOM

1. *Kercza Károly*: 75 éves a menetrendszerű autóbusz-közlekedés Pécsen. Kercza Károly: A tömegközlekedés kialakulása. Pécsi Busz. Pécs. A Pécsi Tömegközlekedési Rt. Tájékoztatója. 2002. 7. o.
2. *Lehmann Ferenc*: Pécs helyi közlekedésének fejlődése a felszabadulás után. Stratégiai terv. Bata László, forgalmi és kereskedelmi vezérigazgató helyettes. Pécsi Busz. Pécs. A Pécsi Tömegközlekedési Rt. Tájékoztatója. 2002. április 5. (IV. évf. 1. sz.) 7. o.
3. Stratégiai terv. Bata László, forgalmi és kereskedelmi vezérigazgató helyettes. Pécsi Busz. Pécs. A Pécsi Tömegközlekedési Rt. Tájékoztatója, 2002. április 5. (IV. évf. 1. sz.) 2. o.
4. Baranya megye 100 éve a műszaki és természettudományos folyamatok tükrében 1896–1996. Szerk.: *Kassai Miklós*. Közlekedés, hírközlés, postai szolgáltatások Pécs. MTESZ 1996. 433–444. 449–450. o.
5. Stratégiai terv. Bata László, forgalmi és kereskedelmi vezérigazgató helyettes. Pécs Busz. Pécs. A Pécsi Tömegközlekedési Rt. Tájékoztatója, 2002. április 5. (IV. évf. 1. sz.) 2. o.
6. Stratégiai terv. Bata László, forgalmi és kereskedelmi vezérigazgató helyettes. Pécs Busz. Pécs. A Pécsi Tömegközlekedési Rt. Tájékoztatója, 2002. április 5. (IV. évf. 1. sz.) 3. o.
7. *Kercza Károly* modelljei (Kercza Károly). Képekkel, CAMION. 2002. 10. 159. o.