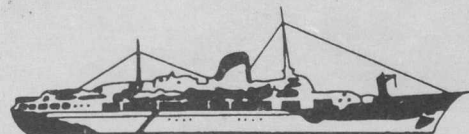
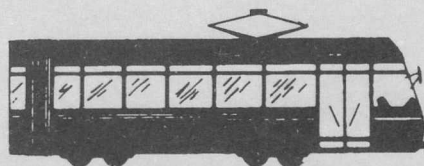
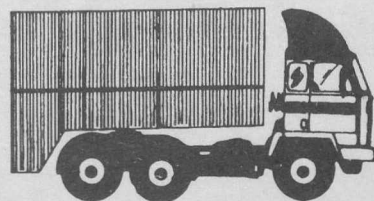
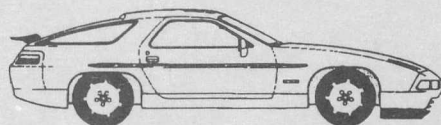
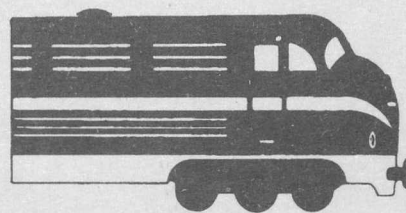


1995. 45. k. 8. sz.

KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE

1995 -09- 04



8

1995. augusztus
XLV. ÉVFOLYAM

A lap megjelenését támogatják:
KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,
MAHART, MALÉV, MÁV, PRO RENOVANDA
CULTURA HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY,
UVATERV,
VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA, BORSOD,
DUNATRANS KFT., HAJDU, KAPOS, KISALFÖLD,
KÖRÖS, NÓGRÁD, TISZA, VOLÁNBUSZ,
VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.,
VOLÁNTURIST.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
RUNDschau
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES
COMMUNICATIONS
Orange de la Société Scientifique
des Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association
for Communication

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

RIGÓ ZOLTÁN
elnök

DR. IVÁNY ÁRPÁD
főszerkesztő

HÜTTL PÁL
szerkesztő

Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Dr. Fekete György,
Dr. Kerkápoly Endre, Dr. Kiss László, Kovács Péter,
Dr. Rixer Attila, Dr. de Sorgó Tibor, Tanczos Lászlóné dr.,
Tari László, Dr. Tóth László

A szerkesztőség címe:
1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.
1074 Budapest, Csengery u. 15.
Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető bármely
hírlapkézbesítő postahivatalnál,
a Hírlapelőfizetési és Lapellátási Irodánál.
Cím: 1900 Bp., XIII. Lehel u. 10/a. közvetlenül,
vagy postautalványon, valamint átutalással a
HELIR 215-96 162 pénzforgalmú jelzőszámra.

Egy szám ára 50,- Ft, egy évre 600,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi
Vállalat 1389 Bp., Pf. 149.

Szedés és nyomás KÖZDOK Kft.
Tördelés: Ifj. Nagy Zoltán
Rotaüzemvezető: Pesti Jenőné

Publishing House of International Organisation of
Journalist INTERPRESS,
H-1075 Budapest, Károlyi krt. 11.
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,
H-1441 Budapest, P.O.Box 44.
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,
H-1818 Budapest
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

<i>Dr. Kovács Ferenc: Az új közlekedéspolitika közgazdasági összefüggései, különös tekintettel a magyar vasutakra</i>	265
A szerző az MTA Veszprémi Területi Bizottsága Közlekedéstudományi Munkabizottságának ülésén elmondottakat ismerteti a cikkben. Kiemelten foglalkozik a közlekedéspolitikának a vasútra gyakorolt hatásával.	
<i>Dr. Horvát Ferenc: A felépítmény-karbantartó géplánc munkája és az ágyazatostálási munka tervezésének elve irányítói szinten</i>	274
A szerző bemutatja a felépítmény-karbantartó géplánc munkáját és az ágyazatostálási munka tervezését.	
<i>Fáy András: 100 éves a MAHART. Visszaemlékezés</i>	282
A szerző ismerteti a magyar szervezett hajózás 100 éves történetét és a MAHART jelenlegi helyzetét.	
<i>Garadnai András: Az MFTR hajóépítő és hajójavító tevékenysége</i>	285
A cikk bemutatja a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. múltbeli és jelenlegi tevékenységét.	
<i>Koszonits László: A dunai folyamhajózás működésének kereskedelmi-forgalmi relációi, ezek változásai, fejlődési irányai</i>	288
A cikk a dunai hajózás 100 éves működését és jelenlegi helyzetét ismerteti.	
<i>Dr. Mizik Károly: A Duna-tengerhajózási tevékenység múltja, jelene és jövője</i>	290
A szerző bemutatja a Duna-tengerhajózási tevékenység beindítását és működését.	
<i>Vajas Jenő: A MAHART személyszállítás 100 éves története és a jövő lehetőségei</i>	294
A szerző ismerteti a magyar személyhajózás jelentősebb eseményeit, múltját, jelenét és a jövő lehetőségeit.	
<i>Szelvényi Imre: A Csepeli Nemzeti- és Szabadkikötő tevékenysége és fejlődésének irányai</i>	296
A szerző bemutatja a Nemzeti- és Szabadkikötő múltjával, jelenével és jövőjével kapcsolatos kérdéseket.	
<i>Dr. Kopár István: A Balatoni Hajózási Kft. tevékenységének szerepe és jelenléte a MAHART személyhajózás szolgálatában</i>	298
A szerző a balatoni személyhajózás múltját, jelenét és jövőjét ismerteti.	

Szerzőink:

Dr. Kovács Ferenc a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára; *Dr. Horvát Ferenc*: Okl. építőmérnök, főiskolai docens, Széchenyi István Főiskola Építő- és Településmérnöki Tanszék; *Fáy András*: okl. hajómérnök, okl. közgazda, a MAHART Magyar Hajózási Rt. elnök-vezérigazgatója; *Garadnai András*: okl. közlekedési mérnök, a MAHART Hajójavító igazgatója; *Koszonits László* okl. közgazdász, a MAHART főosztályvezető; *Dr. Mizik Károly*: okl. közlekedési mérnök, okl. közgazdász, a MAHART Seatrade Kft. ügyvezető igazgatója; *Vajas Jenő*: okl. gépészmérnök, okl. gazdasági mérnök, a MAHART PassNave Kft. ügyvezető igazgatója; *Szelvényi Imre*: a MAHART Szabadkikötő igazgatója; *Dr. Kopár István*: okl. közgazda, a MAHART Balatoni Hajózási Kft. ügyvezetője igazgatója.

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

XLV. évfolyam

8. szám

1995. augusztus

Az új közlekedéspolitika közgazdasági összefüggései, különös tekintettel a magyar vasutakra *

DR. KOVÁCS FERENC

A mostani, elsősorban a magyar vasúti közlekedéssel foglalkozó rendezvényt megelőzően azt a kérést kaptam, hogy a vasúttal kapcsolatos konkrét gondokat, lehetőségeket, problémákat, esélyeket egy kicsit általánosabb beágyazásba helyezzem. Ezért lett referátumom címe is "a közlekedéspolitika fő közgazdasági összefüggései, különös tekintettel a vasutakra". Valóban, én megpróbálok innen indítani.

Mindenekelőtt azt szeretném hangsúlyozni, hogy a közlekedéspolitikát, mint ágazati politikát, a gazdaságpolitika részének tekintem. Gazdaságpolitikát említek itt, annak ellenére, hogy az ágazatpolitikák egy kicsit mindig túllépnek a szűkebb értelemben vett gazdasági kereteken. Mégis, az ágazati politikákat ebben a megközelítésben valóban legcélszerűbb a gazdaságpolitikába beágyazni. Ebből az következik, hogy a részpolitika és az egész szerves egységében, azoknak a kimunkálásában, a belső szinkron megteremtésében nyilvánvalóan egy időrendi, logikai sorrend is van, és ha ez a logikai sorrend felborul, akkor bizonyos szükségzerű nehézségekkel, feszültségekkel, ellentmondásokkal kell szembenéznünk.

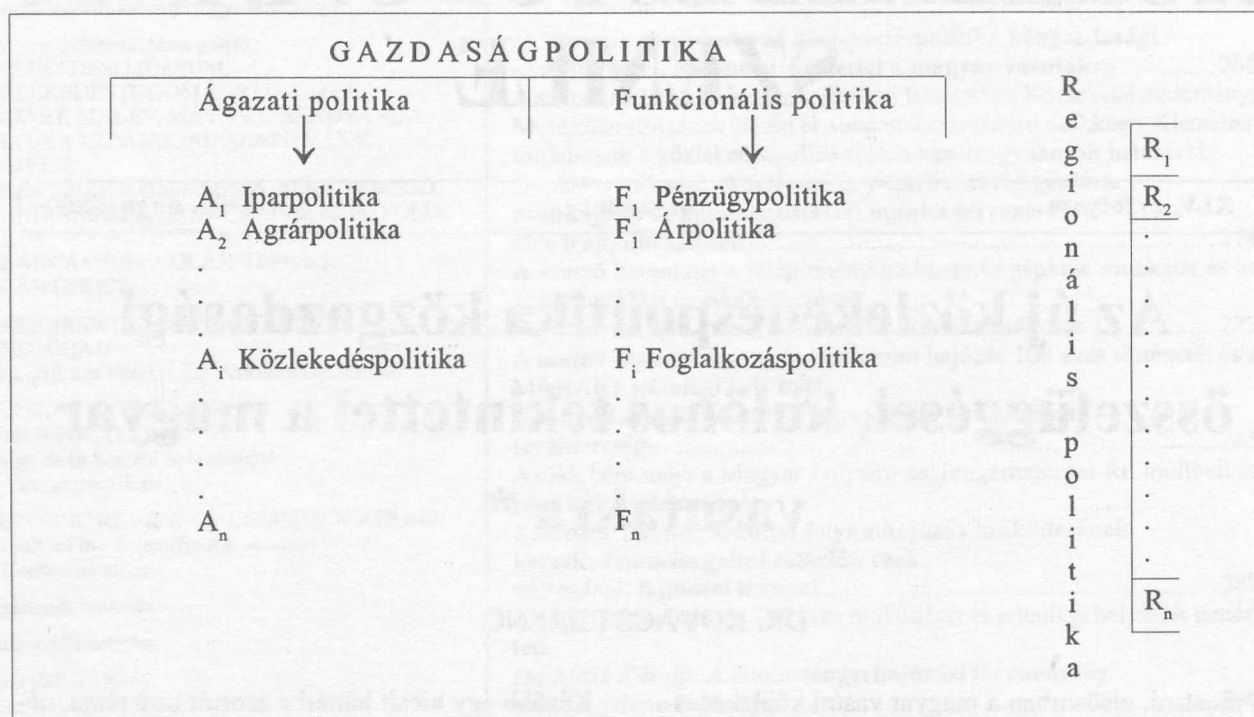
Nem véletlenül említem ezt, mert jelenleg tulajdonképpen egy kicsit ilyen helyzetben vagyunk. Körülbelül két éve, amikor a közlekedéspolitikának a kidolgozása során megjelentek annak a tézisei, sok minden változott a közlekedés környezetében. De végül soron az alapvető gondot akkor is az jelentette, hogy nem voltak meg azok a gazdaságpolitikai pillérek, a makrogazdaság átfogó pillérei, amelyekhez oda lehetett volna illeszteni ezt a közlekedéspolitikát.

Később egy kicsit háttérbe szorult ez a téma, néhány szempont és paraméter némileg módosult, ennek ellenére én azt gondolom, hogy a korábbi munkálatok nem voltak hiábavalóak, hiszen az alapfelfogásban, azt hiszem, nem kellett valami radikális változást eszközölni. Amikor múlt évben ismét sürgetően napirendre került a téma, akkor optimisták voltunk, hiszen úgy nézett ki, hogy új kormányzati felállás, új gazdaságpolitika eléggé jól meghatározott kontúrokban, időben is egyeztetni lehet a folyamatokat azaz, hogy viszonylag rövid időn belül a Kormány, majd a Parlament elé terjeszthető a közlekedéspolitika.

De igazán nem jöttek be megint a számításaink, mert azt kell sajnos mondanom, hogy ma sincs egy olyan kidolgozott kormányzati gazdaságpolitika, amelyhez egyértelműen az ágazati politikákat hozzá lehet igazítani. Közlekedéspolitikáról van szó, tehát ágazatokat említek, de ez a megállapítás egyébként igaz a funkcionális részpolitikákra is, mint pénzügypolitika, foglalkoztatás-politika, szociálpolitika, vagy beruházás-politika, stb. Többé-kevésbé ez az ellentmondás fönnáll ezek összefüggésében is.

A gazdaságpolitika és az egyes részpolitikák kapcsolatát az 1. ábra szemlélteti. Ebből látható, hogy a gazdaságpolitika átfogja a részpolitikákat (amelyek ágazati és funkcionális politikák), és ezekre vonatkozik tulajdonképpen az előbb említett gondolatsor. Nagyon lényeges összefüggésnek tartom mindemellett, hogy amikor közlekedéspolitikáról, vagy általában az infrastruktúrapolitikáról beszélünk, egy kicsit

* Az MTA Veszprémi Területi Bizottsága Közlekedéstudományi Munkabizottságának 1995. március 21-iki ülésén tartott előadás írásos anyaga.



1. ábra: A gazdaságpolitika és a részpolitikák összefüggés-rendszere

más dimenzióban, de mindig mellé tegyük a területi politikát. A kapcsolatrendszer azt hiszem úgy teljes, hogyha a regionális politikát is mindig ezzel összefüggésbe hozzuk. Ezt azért vettem ki külön is az előbb említett sémából, mivel a regionális politika önmagában is kezelhető makroszinten, az országot átfogó és a gazdaságpolitikával összességében szinkronba hozandó politikai területként (országos területi területfejlesztési politika), és nyilván hozzárendelhető az egyes régiókhoz is (kistérségektől a különböző megyei, tehát közigazgatáshoz kapcsolódó, vagy annál átfogóbb gazdasági régiókhoz), amelyekben mindegyikben természetesen ott vannak ezek az előbb a makroszinthez hozzárendelt részpolitikák.

Felfogásom tehát az, hogy ezeknek a folyamatoknak a teljes egységében és időbeni szinkronjában kell gondolkodni ahhoz, hogy megfelelő módon a részpolitikákban, ágazati politikákban is előre tudjunk lépni.

A gazdaságpolitikával együttesen manapság mindinkább előtérbe kerülnek azok a modernizációs követelmények, modernizációs programok, amelyeknek nem mindig tiszta a gazdaságpolitikához való viszonyuk.

Most, amikor az utóbbi hetekben, hónapokban a gazdaságpolitika vagy a gazdaságstratégia kidolgozása szükségszerűen egy kicsit háttérbe szorult, egyre többet került elő a modernizációs programnak az ügye. Én úgy gondolom, hogy miközben a gazdaságpolitikát és általában a részpolitikákat is feltétlenül egy hosszú távba illeszthető ügynek tekintem, a modernizációra, a modernizációs program különösen igaz ez, amelynek tendenciájában, iránytangen-

sében nyilván egybe kell esnie a gazdaságpolitikával. Ugyanakkor a modernizáció még inkább, a lehetőségektől kissé elvonatkoztatva is a jövőbeni elképzeléseknek, de legalább is olyan céloknak a meghatározását kell, hogy kidomborítsa, amelyek valóban egy adott országnak a nemzetközi felzárkózáshoz, vagy előbbre lépéséhez mindenképpen szükségesek. Azért térek ki erre a modernizációs összefüggésre, mert a modernizációs programokban, – főként hogyha egy kicsit a nemzetközi környezetünkben is, akár pragmatikus megközelítésben, akár irodalmi feldolgozásban körülnéznünk – akkor valahol ott van az élen az infrastruktúra ügye. Tehát az infrastruktúra, infrastruktúra-fejlesztés mint modernizációs faktor tulajdonképpen nem hagyható ki ebből az összefüggés-rendszerből.

A modernizációs folyamatokon belül is célszerű aktív és passzív érintett területeket megkülönböztetni, és ebben az esetben ez semmiképpen nem akar minősítés lenni. Aktív, ha úgy tetszik húzóterületek azok, amelyek valóban motorjai, elindítói, felgyorsítói ezeknek a modernizációs folyamatoknak. Én az infrastruktúra területéről elsősorban a telekommunikációt, az ehhez kapcsolódó informatikát kapcsolom ide, és azokat a high-tech megoldásokat, amelyek az egyes infrastrukturális ágazatok, alágazatok esetében ezt a szerepet vállalni tudják.

Összességében azonban, és még egyszer hangsúlyozom, ezt senki ne minősítésnek tekintse, az infrastruktúrának egy másik része ilyen szempontból a passzív részterületbe tartozik, amelynek a fejlesztése természetesen az előbb említettek ráhatásával feltétlenül szükséges, de összességében ilyenként

velejárója, része, és nem egyértelműen húzója, vagy gyorsítója ezeknek a modernizációs folyamatoknak.

Azt kell mondani, hogy a vasúti közlekedés ebben az összefüggésben ebbe a halmazba tartozik, természetesen annak hangsúlyozásával, amit az éltechnika a külön említésével az előbb megtettem.

Összességében tehát a gazdaságpolitikai, a modernizációs folyamatoknak ezt a kapcsolatrendszerét kell előtérbe helyezni. Mindemellett én azt gondolom, hogy a közlekedéspolitikánál is, amikor a közgazdasági összefüggésekről beszélünk, akkor végül is azt a jól ismert – és most ezzel semmi újat nem mondok – meghatározást célszerű alapnak tekinteni, hogy az ágazati részpolitikák mindegyike a hosszú távon tartósan eredményes működésre, az igények maximális kielégítésére kell, hogy irányuljon. Itt az igényoldalon hangsúlyozni kell a mennyiség és a minőség kettősségét, ami a mai téma szempontjából is meghatározó fontosságú kell, hogy legyen. Bizonyára nem kell hangsúlyoznom, hogy ennek a követelménynek csak az élenjáró ismeretek, a tudomány eredményeire támaszkodva lehet megfelelni, még akkor is, hogyha a napi rohanásban néha még nem is tudatosan tesszük ezt. Egy megfelelő háttértevékenységgel azonban ezt feltétlenül el lehet és el kell érni.

Nyilvánvalóan a gazdaságban, a gazdasági folyamatokban állandó változásokról van szó. Amikor közlekedésről beszélünk, akkor természetesen legfőbb aktuális jellemzőinek ismeretében kell legyünk, és vállalnunk kell az alapvetően szolgáltató jellegét. Tehát a közlekedésnek ebből adódóan alkalmazkodnia kell azokhoz a makrofolyamatokhoz, amelyek a környezetében végbemennek.

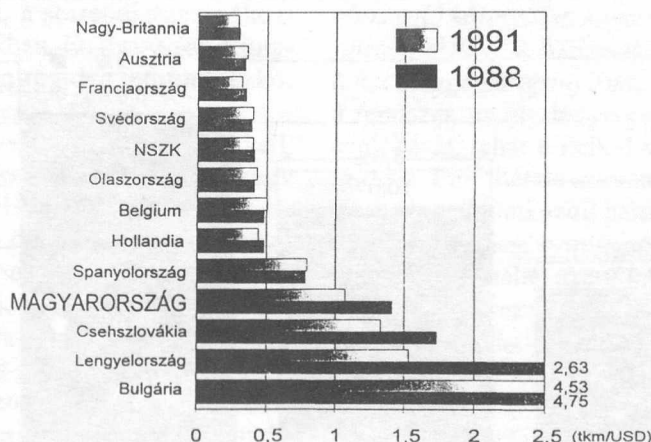
Melyek azok a leglényegesebb makroösszefüggések, amelyek a közlekedésnek, ezen belül a vasúti közlekedésnek is a jellemzőit, s így a feladatait, tevékenységét, fejlesztését meghatározzák?

Közismertek azok a közgazdasági összefüggések, melyek szerint a közlekedés, a közlekedési teljesítmények igen szoros összefüggésben alakulnak a gazdaság fejlettségi szintjével. Most ez nem akarom hosszú történelmi összefüggéseiben vizsgálni. Nagyon jó szekuláris idősorok is hozzárendelhetők ehhez, de a jelenben is egyértelműen kimutathatók azok a jellemzők, hogy a gazdasági fejlettség különböző szintjein levő országok igen eltérő fajlagos közlekedési teljesítményekkel élnek együtt és produkálják ezeket. Ezt mutatják a 2. ábra * adatai is, ahol az egységni GDP előállítására fordított áruszállítási teljesítményből kiválóan láthatók a jelen, illetve a közelmúlt időszakára ezek az eltérések.

Összességében természetesen a gazdasági fejlettség bizonyos keretet jelent a szállítási igényesség szempontjából, s ehhez erőteljesen figyelembe kell venni a nemzetközi munkamegosztást, az egyes országok abban elfoglalt helyét, és természetesen azt is, hogy az egyes országok belső szabályozása, átfogó gazdaságpolitikája, irányítási rendszere is hat a szállítási teljesítményekre, azok fajlagosára és összességére, valamint a változás dinamikájára is.

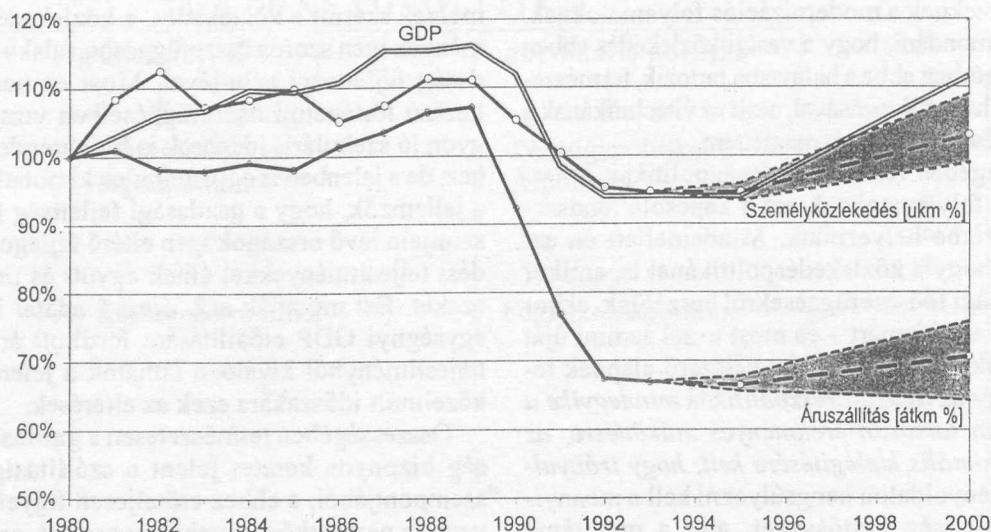
Ha az időbeni változást tekintjük, az elmúlt időszakra igen jellemző a 3. ábra. Ezen látható a GDP alakulása, együtt az attól nem túlságosan eltérő személyszállítási és ugyanakkor igencsak elkanyarodó áruszállítási teljesítmény változással. Itt volumenről van szó, azaz látható, hogy a 90-es évek elején termelésünkben, a GDP alakulásában és az azt létrehozó ágazatokban ugrásszerű zuhanás történt. Ennek ismeretese bizonyos nem feltétlenül objektív okai is, ezekre most nem térnék ki, de lényeg az, hogy egyrészt a gazdasági recesszió, másrészt az ezzel egyidőbeni struktúráváltozás alapvetően megváltoztatja a szállítási igényeket.

És ezzel a struktúráváltozással térek át a következő gondolatra, nevezetesen a munkamegosztásra és annak változására, amely munkamegosztás-változás



2. ábra: A fajlagos szállítási igényesség nemzetközi összehasonlítása

* A további ábrák forrásai: A magyar közlekedéspolitikai koncepció, KHVM 1994. (2-5. sz. és 8. sz. ábrák), illetve a MÁV szerkezet-átalakítási terve, MERCER Management Consulting 1994. (6-7. sz. ábrák)



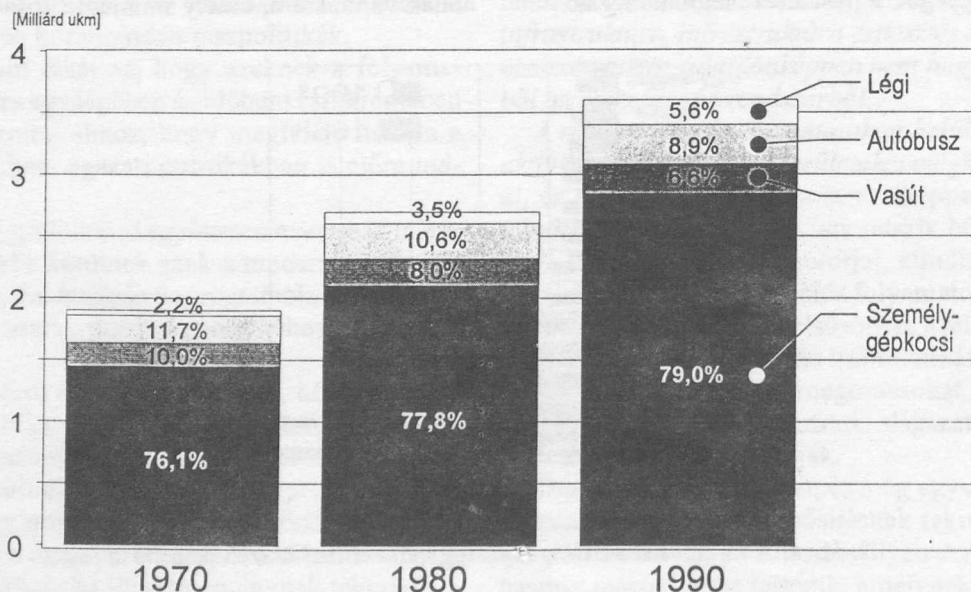
3. ábra: A GDP és a szállítási teljesítmények alakulása Magyarországon

a vasút, a vasúti szállítási igények szempontjából nem kedvező, hiszen előtérbe kerülnek azok a fuvarfeladatok, amelyek a kevésbé fuvarigényes árukhoz kapcsolódnak, nagyobb rugalmasságot tesznek szükségessé.

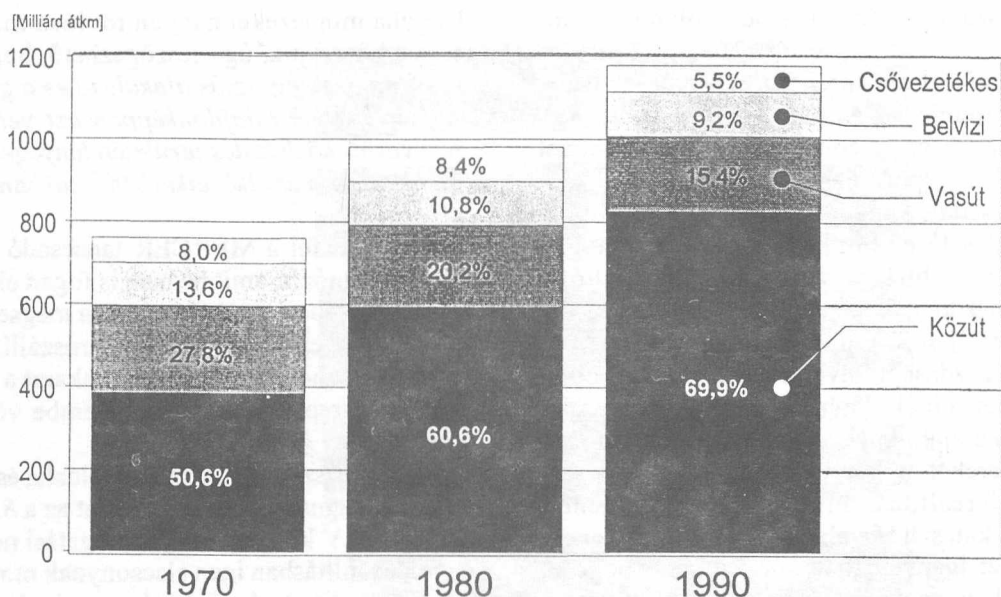
Ugyanezt másik oldalról közelítve megállapítható, hogy a gazdaságban háttérbe szorúlnak az igazán szállításiigényes ágazatok, a bányászat, a kohászat, nehézipari ágazatok, a beruházások visszaesnek, ehhez kapcsolódóan az építőipar, építőanyag-ipar teljesítményei is csökkennek. Ily módon tehát lényegesen változnak – most már együtt vizsgálva a gazdasági fejlettség és a munkamegosztás szintjét az EU országokra – a jellemző munkamegosztási arányok a személy- és áruszállításban.

A 4. ábrán nagy fekete téglalap a személyszállításon belül a személygépkocsi-közlekedés, a motorizáció, ha úgy tetszik túlmotorizáció hatását, illetve eredményét mutatja, de az 5. ábrán az áruszállítási arányoknál is a közúti közlekedésnek 1990-ben már 70 %-os a szerepe.

Azt gondolom, hogy a mi közlekedéspolitikánk egyik feladata éppen az, hogy az előzőekből adódó negatív hatásokat elkerüljük, megelőzzük még akkor is, ha a nálunk fejlettebb világban érvényesülő általános folyamatokkal nem érdemes generálisan szembeszállni. Tehát bizonyos objektív tendenciák vannak, amelyek a vasúti aránycsökkenés irányába hatnak. ugyanakkor úgy vélem, hogy bár itt most



4. ábra: A személyközlekedési munkamegosztás alakulása az EK-ban 1970-1990. között



5. ábra: Az áruszállítási munkamegosztás alakulása az EK-ban 1970-1990. között

nem feladat a túlmotorizáltság negatív hatásairól beszélni, de mindenképpen figyelembe kell venni azok megelőzésének szükségességét. A munkamegosztásban ezek a tendenciák feltétlenül érvényesülnek nálunk is, amit a vasútnak, a vasúti koncepcióknak, vasútfejlesztésnek kezelni kell, elsősorban oly módon, hogy rugalmasan, valódi kereskedőként igazodjon a megváltozott fuvarpiaci igényekhez.

Ezeknek az alapösszefüggéseknek a közlekedéspolitikában való megjelenítését nyilvánvalóan a cél és eszközoldalon együtt kell kezelni. A céldoldalon, vagy ha úgy tetszik a kijelölt, kidolgozott közlekedéspolitikában megjelenő stratégiai irányok között – a vitákat is figyelembe véve – alapvetően egyetértés van a témában érintettek között, legfőleg bizonyos súlypontok eltérőek. De azt hiszem, hogy ezek az eltérések természetesek, a sorrendiségek változnak a különböző felfogásokban. Én, ha ezeket a súlypontokat most csak nagyon röviden átfutom, akkor a következőket említem meg:

a) *Elsőként* mint célt vizsgálva, majdnem azt kell, hogy mondjam, hogy meg kell, hogy mondjam, hogy meg kell ismételnem a közlekedéspolitikát, vagy általában a gazdaságpolitika definíciójánál említetteket. Tehát valóban egy eredményes, hatékony igény-kielégítést kell elérni, ily módon, hogy ez elősegítse a gazdaság egészének a fejlődési promócióját. Mindenképpen az általános gazdasági, gazdaságpolitikai célkitűzésekhez igazodva, olyan közlekedési rendszert fejlesszünk ki és működtessünk, amely nemcsak a saját érdekeket, szempontokat veszi figyelembe, hanem a legszélesebb gazdasági és társadalmi összefüggéseket is.

Ebben mint feltétel nyilvánvalóan megjelenik az, hogy a szükséges közlekedési kapacitás álljon ren-

delkezésre az országban, és ez vonatkozik természetesen a közlekedés minden eszközelemére. Legpregnansabb itt a hálózat és a jármű összefüggésrendszere, azaz megfelelő hálózatnak és járműkapacitásnak a rendelkezésre állása közlekedési rendszerünkben. Nyilvánvalóan a kapacitás önmagában még csak egy passzív erő, annak a működtetése sem elhanyagolható. Ehhez kell kialakítanunk azokat az irányítási, pénzügyi rendszereket, amelyek révén képzelhető csak el, hogy valóban hatékonyan működjön ez a rendszer. Alapvető feladat természetesen, hogy mindezt illesszük a mai modern, piaci környezetbe, még akkor is, hogyha teljesen egyetértünk azzal a bevezetőben elhangzott felvetéssel, hogy nem lehet elvonatkoztatni, eltekinteni az állami kötelezettségektől, feladatokról.

b) *Második alapcélként én az európai integrációhoz való közeledést, kapcsolódást tekintem, amit az infrastruktúra, a közlekedés, a vasút területén nem lehet eléggé hangsúlyozni*, hiszen fizikailag is ez az a rendszer, amely ténylegesen megvalósítja a kapcsolódását, tehát e nélkül valóban elképzelhetetlen mindez. Előfeltétele azonban ennek a néha talán már túl gyakran hivatkozott harmonizációs követelmény. Ezen belül a jogharmonizáció az, ami leggyakrabban felmerül, talán azért, mert az mindenre kiterjed, hiszen a jogi szabályozás nagyon sokszor egyéb, köztük gazdasági összefüggéseknek a jog nyelvezetére való lefordítását jelenti. Tehát a jogharmonizáció általában egyben gazdasági szabályrendszerek harmonizációját is jelenti, ami szintén meghatározó fontosságú ebben az integrációs folyamatban. (Megjegyzem ugyanakkor, hogy itt most az infrastruktúrát tágan értelmezem, beleérttem azokat az informatikai, adatátviteli, telematikai, stb. rendszereket is, amelyek nélkülözhetetlenek az európai köz-

lekedési hálózathoz való kapcsolódások megteremtéséhez.)

c) *Harmadikként a környezeti rendszert említem*, ezt is tágan értelmezve. Az ember környezetét, a természeti környezetet, az épített környezetet egyaránt figyelembe kell venni. Enélkül manapság nem képzelhető el a gazdaság egyik részrendszerének a megalapozott fejlesztése sem, hiszen ezek az ökológiai összefüggések, a biztonsági kérdések, katasztrófa-elhárítási témák tulajdonképpen állandóan napirendre kell, hogy kerüljenek. Ennek persze közvetlen hatásai vannak a gazdasági folyamatokra is, amely befolyásoló erőket minél előbb akceptáljuk és vesszük figyelembe a döntéseknél, annál hatékonyabban tudjuk a rendszereket működtetni. Az utólagos beavatkozás, a helyreállítás, amikor már megtörtént a károkozás, a katasztrófa, akkor jóval nagyobb anyagi eszközöket igényel. Itt természetesen a legközvetlenebb olyan szakmai kérdések is felmerülnek, mint az agglomerációknak a közlekedési problémái, a településelkerülő utaknak a kérdései, belvárosi közlekedési és parkolási gondok, és így tovább.

d) *Végül ebben a kérdéssorban utolsóként a mindezeket* – ismételten csak azt tudom mondani – *integráló regionális kérdések körét* is meg kell említeni. Ez vonatkozik mind a belföldi, mind a nemzetközi regionális kapcsolódásokra, hiszen gondoljunk csak arra, hogy belföldön egyre nagyobb gondot jelent mondjuk az ország keleti és nyugati része között sok szempontból kialakuló szakadék, színvonal-különbség, aminek a kiegyenlítésében igen nagy szerepe van a közlekedésnek. Másrészt itt is a fő gondot a közlekedés szempontjából az átlagostól jelentősen eltérő szituációk okozzák, mivel a direkt, vagy külön közlekedési kezelést általában a túlságosan hátrányos helyzetű, kieső körzetek, vagy pedig a túlfejlett régiók, körzetek, agglomerációk igénylik.

Ezeknél a közlekedéspolitikai céloknál nem térek ki az eszközoldalra. Csak felsorolásszerűen megemlítem, hogy a gazdasági szabályozás, a fejlesztés, a beruházások, a z egész irányítási, szervezeti, intézményi rendszer lényegesen változtatandó annak érdekében, hogy az előbb említett célok elérésében előre tudjunk lépni.

Hogyha mindezeket nagyon röviden most már a vasúthoz közelítjük, úgy leszögezhető, hogy *a közlekedési munkamegosztás alakulása és a gazdasági struktúraváltozás tulajdonképpen azt vetíti előre, hogy a vasúti közlekedés területén lényeges teljesítmény-változásra az elkövetkező időszakban nemigen lehet számítani.*

Ezt vázolja fel a MERCER tanácsadó cég által készített prognózis, amit ha nem is fogad el mindenki teljes egészében, attól lényegesen mégsem térnek el. Stagnáló személyszállítási és áruszállítási piaci keresletet jeleznek, amit az állami akarat a vállalható anyagi szerepvállalást is figyelembe véve befolyásolhat (6. és 7. ábra).

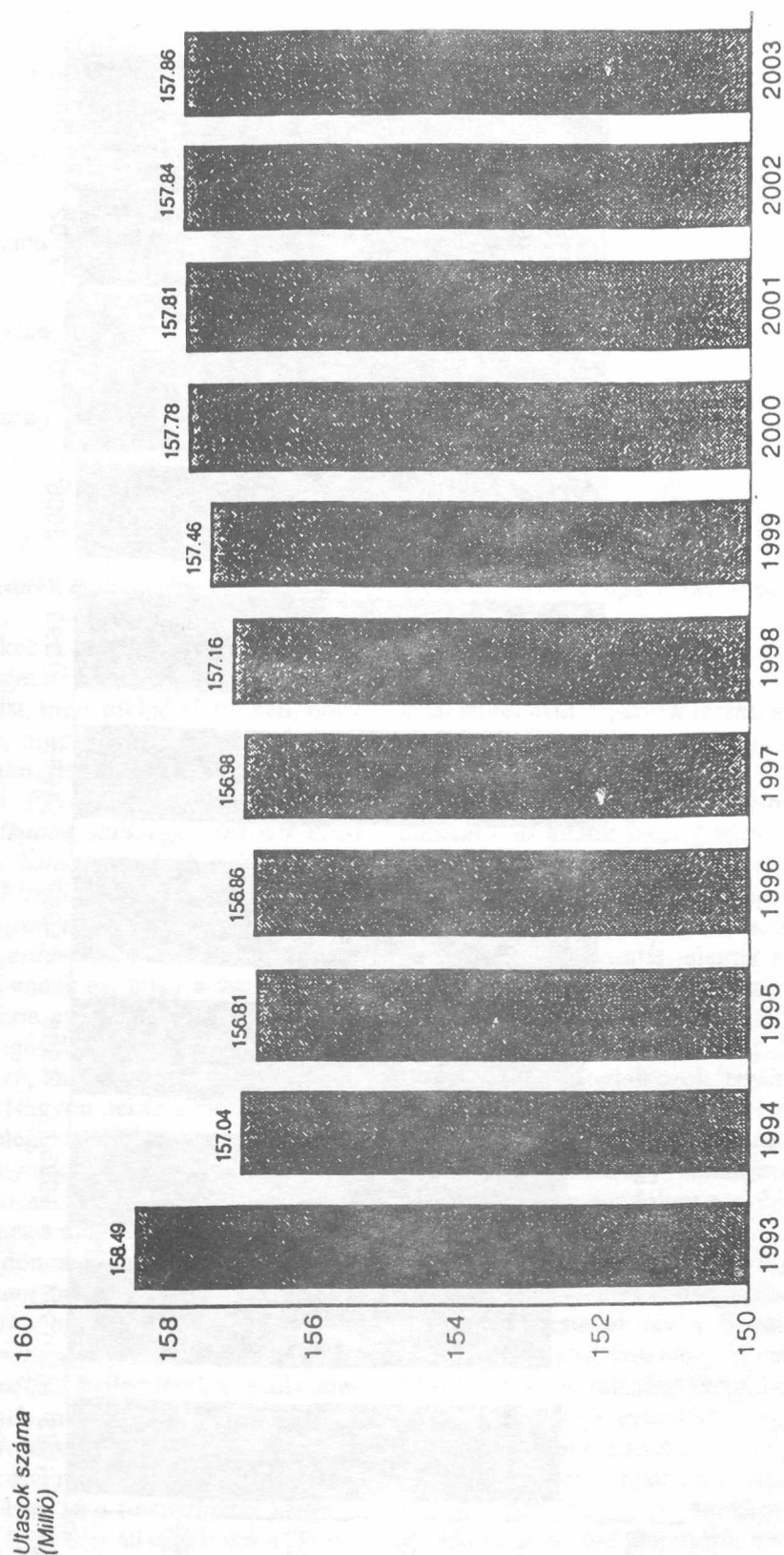
Ez az állami szerepvállalás több oldalú, és az egyes országokban igen különböző. Amint az a 8. ábrából kitűnik a MÁV költségvetési támogatási nemzetközi összehasonlításban igen alacsonynak mondható A MÁV-nak nyújtott pénzügyi támogatásokat mutatja be az 1. táblázat, amiből látható, hogy a közvetlen támogatás összege abszolút értékben is csökkent a 80-as években, ami a vasút teljes leromlásához vezetett. Az 1993-94-es években már tényleg óriási összegekről van szó. A közvetett támogatásokat nem is említem, mert hátha akkor még ijesztőbb a kép. Mégis, ezek a hatalmas összegek sem képesek önmagukban biztosítani a magyar vasút megújulását és hosszú távon eredményes működtetését. Látható, hogy a 70-es évek vége, 80-as évek elejének az a bizonyos "önfinanszírozó vasút" gondolata igen sok negatív hatást okozott ezen a területen.

Más oldalról az állami szerepvállalásnak az ügye felmerül természetesen a tulajdonlás, irányítás, felelősség kérdésében is. Azért térek ki erre egy-két mondat erejéig, mert jelenleg folyik a Parlamentben a privatizációs törvény tárgyalása. Az eredeti, beterjesztett törvényjavaslatban az szerepel, hogy a mi tárcánkat illetően lényegében az eddigi status quo megmarad, tehát a vasútra a 100 %-os állami tulajdon az ágazati miniszterhez rendelve, továbbra is fennmarad. Meg kell említeni ugyanakkor, hogy a törvényalkotás vitái során felmerült, hogy minden tulajdonosi jogosítvány elkerül az ágazatoktól. Úgy

1. táblázat

A vasúti közlekedés költségvetési támogatásának alakulása

Megnevezés	1970	1975	1980	1985	1990	1992	1993	1994
Folyó támogatás összesen	2,3	3,4	7,0	2,9	6,5	8,2	14,0	18,0
fogy. árkiegészítés	2,3	3,4	0,8	1,1	2,3	5,5	6,2	6,4
termelési árkiegészítés	-	-	6,2	1,8	4,2	2,5	4,0	9,7
egyéb	-	-	-	-	-	0,2	3,8	1,9
Beruházási támogatás	4,5	6,7	8,6	4,5	1,8	2,4	4,2	5,7
Közvetlen támogatás összesen	6,8	10,1	15,6	7,4	8,3	10,6	18,2	23,7
Közvetett támogatás (állami hitel, garancia, konszolidáció)	-	-	-	-	-	14,4	49,6	58,9

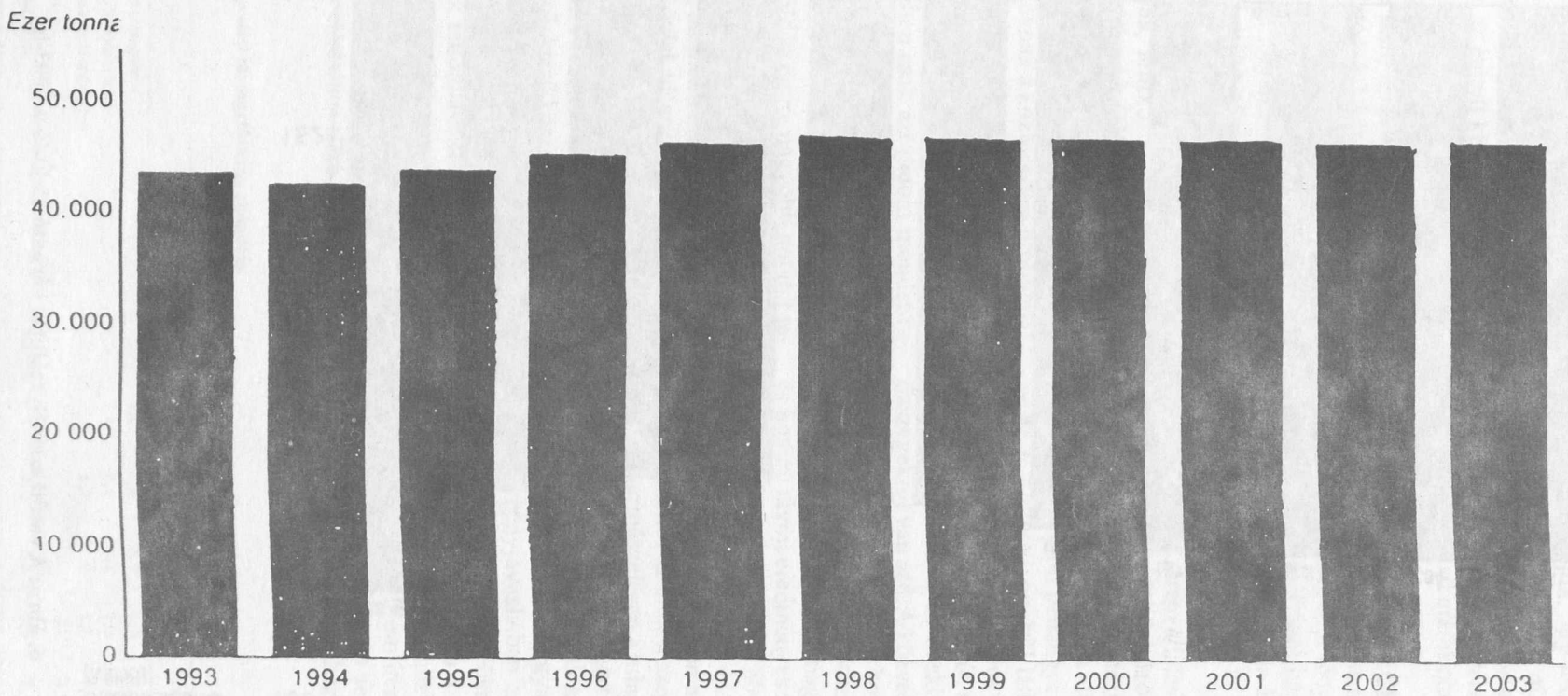


6. ábra: A vasúti személyszállítás várható alakulása 2003-ig

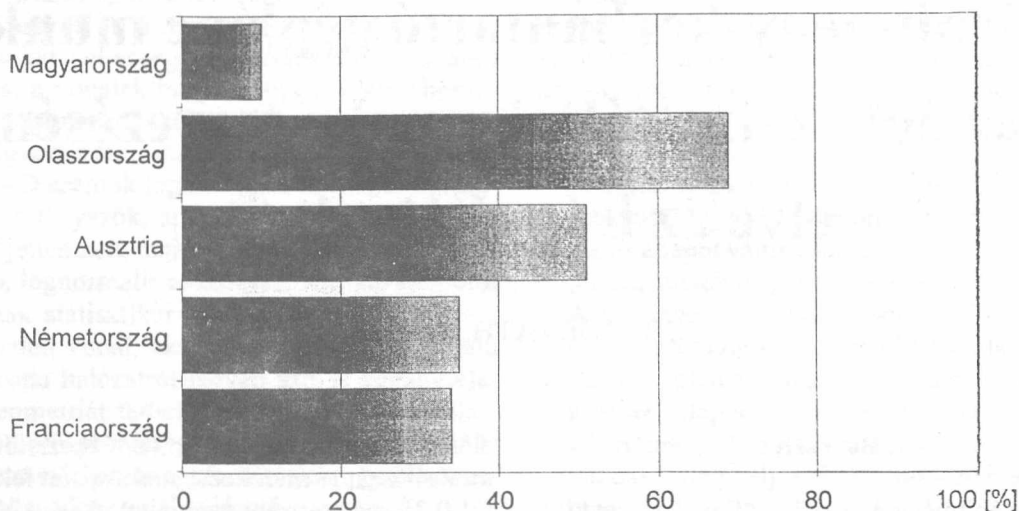
gondoljuk, hogy jelenleg ez igen nehéz szituációt teremtené, két oknál fogva is.

Egyrészt azoknál a tulajdonosi vagy vagyonkezelési szervezeteknél, amelyek szóba jöhetnek, hogy

ténylegesen ezt a tulajdonosi jogosítványt gyakorolják, nincs meg az az apparátus, az a szakmai ismeretanyag, amelyik ezt tényleges elláthatná. ugyanis felfogásom szerint az infrastruktúra cégeinél tulaj-



7. ábra: A vasúton szállított áruösszeg várható alakulása 2003-ig



8. ábra: A vasutak működésének támogatottsági szintje az egyes európai országokban 1990-ben

donképpen még akkor is, ha esetleg bizonyos egyedi döntésekben az ágazati miniszternek vétőjoga van ez nem ad megoldást, mert sokkal előbb kell, hogy legyen a kapcsolat, mint hogy ezeknek az egyedi döntéseknek a meghozatalában vagy megvételében merüljön az ki. *Egy olyan folyamatos együttélés, együttgondolkodás szükséges (és ezt most nemcsak a MÁV-ra, hanem mondjuk a Volán vállalatokra, vagy a Vízmű vállalatokra is értem), amelyek nélkül nagyon nehezen képzelhető el egy tényleg zavartalan, érdemi együttműködés.*

A másik gondja ennek az, hogy a vasútra és az autóbusz-közlekedésre egyaránt fennáll az ellátási felelősség. Kizárólagos állami, ún. koncessziós tevékenységről van szó, ahol az ellátási felelősség az ágazati miniszteré. Nagyon nehéz ennek az ellátási felelősségnek úgy eleget tenni, hogyha bizonyos tulajdonosi jogosítványokkal nem rendelkezik, illetve olyan alapvető változásokat kell ebbe a rendszerbe beépíteni, amelyeknek a meghozatala meglehetősen problematikus tulajdonosi jogok nélkül.

Egyetlen gondolatot még befejezésül. *Közlekedéspolitikai, vasútpolitika, egyáltalán a hogyanak, a megfelelőségnek, a minőségnek a kérdése elképzelhetetlen a fejlesztések nélkül.* Fejlesztések a vasút esetében kettősen jelennek meg, mégpedig társasági és állami feladatként. A MÁV-állam szerződés megkötését követően ez az elvi modell valamelyest tisztult.

Ami lényeges ebben, az a finanszírozás kérdése. Olyannyira lényeges, hogy ezen áll vagy bukik a fejlesztés léte, vagy nemléte. Úgy gondolom, hogy az *infrastruktúra-fejlesztésben csakis egy vegyes finanszírozási típusban lehet gondolkodni*, amely vegyes halmaznak az elemei persze idővel lényegesen változnak és változik ezeknek a struktúrája is. Ez nem kifejezetten vasúti specifikum, de infrastruktúra-fejlesztési összefüggésben milyen források jöhetnek egyáltalán szóba?

Illik a vállalkozások saját forrásaival kezdeni a dolgot. A MÁV esetében, amikor nincs eredmény, tehát abból nem képződik forrás, az amortizáció pedig annyira nyomott, amilyen, úgy igencsak korlátozott lehetőségről van szó.

Itt van mellette mindjárt – nem véletlenül másodikként – az állami költségvetés, és ebben hangsúlyozom azokat a tényezőket, amelyek az állami szerepvállalásnak a szükségességét feltétlenül megjelenítik. Ennek egy megváltozott konstrukcióban transzformált változatát jelentik az önkormányzati források, amelyek egy módosult vasút-önkormányzat kapcsolatot fejeznek ki.

Az elkülönített állami pénzalapok ügyével itt most részletesen nem foglalkozok. *Ismételten felmerül az, hogy a mostani útalap, Vízügyi Alap, Hírközlési Alap valamikor majd egy egységes Infrastruktúra-alap lehet.* Remélem, hogy valamikor egyszer lehet, ugyanakkor úgy gondolom azonban, hogy nem rövid távon. *(Jaha!)*

A hazai és nemzetközi banki források adott esetben szintén igényelnek költségvetési közreműködést, legalább a garanciák révén. Segélyeknek az ügyét most már fel lehet érdemben is vetni, mert a PHARE-ban olyan előrelépés történt, hogy tényleges beruházásokhoz, fejlesztésekhez is igénybe vehető. Az ún. koppenhágai konstrukció, amely az 1993-as koppenhágai EK-csúcs nyomán belépett, most már lehetővé teszi hogy ugyanakkora segély, mint amekkora saját rész alapozzon meg kedvezményes hitelfelvételt.

Privatizációs, koncessziós bevételek, értékpapír-kibocsátás, lakossági egyéb források, az infrastruktúra egyes ágazataiban természetesen eltérő súllyal, de mégis csak olyannak tekinthetők, amelyek mindenképpen számításba kell, hogy kerüljenek a döntéseknél, döntés-előkészítéseknél.

A felépítmény-karbantartó géplánc munkája és az ágyazatrostálási munka tervezésének elve az irányítói szinten

DR. HORVÁTH FERENC

1. Bevezetés

A vasúti felépítmény állapotának figyelemmel kísérése, a karbantartás és a felújítás tevékenységeinek eldöntése, a források biztosítása, a végrehajtás a Magyar Államvasutak különböző szintű szervezeteinek összehangolt együttműködését kívánja meg. A pályafenntartási főnökségek, a vasút-igazgatóságok és a MÁV Vezérigazgatóság tevékenysége révén a megfogalmazott igényekből térben és időben koordinált program alapján történik meg a munkavégzés. Az általános érvényű megfogalmazások érdekében célszerű a szervezetet mindössze két, funkcionális különbségeik miatt jól elkülöníthető szintre bontani. Ezek az

- operatív szint és az
- irányító szint.

Az *operatív szint* (nevezhetjük szakaszmérnöki szintnek is) eredményes felügyeleti munkája révén szerzett ismeretei alapján megállapítja a munka szükségességét, igényli annak engedélyezését és a végrehajtáshoz szükséges erőforrásokat.

Az *irányító szint* mérlegeli az igények szükségességét, s az adott erőforrások nagyságával összhangban, igazgatósági illetve országos hálózati szinten azokat kielégíti.

A Közlekedéstudományi Szemle 1994. évi 4. számában ismertettem a pályadiagnosztikai alapokon nyugvó vasúti pálya-karbantartási és felújítási döntésszámító rendszer (DSR) célját, felépítését és felhasználhatóságának egyes eseteit. Ez a felhasználhatóság az egyes felépítményű-karbantartási munkanemek, illetve a felújítás szükségességének meghatározására vonatkozott [1.].

Részletes leírásra került az az algoritmus, amely segítségével a felépítmény-karbantartó géplánc (FKG) bevezetésének indokoltsága, illetve halaszthatatlan volta, vagy éppenséggel feleslegessége (gazdaságtalansága) megállapítható. Hasonló algoritmus született az ágyazatrostálási munka elvégzésével kapcsolatban is. Ezekhez kiindulásként az FMK-004 felépítményi mérőkocsival végzett 1991. évi mérésekből sebességkategóriánként számítógéppel előállított SAD minősítőszámok sztandardizált hálózati

eloszlásgörbéi szükségesek. (Emlékeztetőül: a SAD minősítőszám a mérőkocsi által a vasúti felépítményről 0,25 méterenként szolgáltatott jelekből képzett süppedés, irány és siktorzulás mérőszámok számtani átlaga.) A sebességkategóriánkénti sztandardizált görbékhez határértékeket kellett megállapítani, amelyek a döntés alapvető orientációját megadják. Nevezetesen

- “Rendben határ”, amely alatt tilos az FKG munkavégzés,
- “FKG munkáltatási határ”, amely felett az FKG munka szükségességének vizsgálata indokolt,
- “Rostálási határ”, amikor értékét meghaladva az FKG munka hatékonysága már nem biztosítható, ezért a rostálási igény felmerül,
- “Sebességi határ”, amely átlépése esetén már rendkívüli intézkedés (pl. sebességkorlátozás bevezetése) válik szükségessé.

A felépítményi mérőkocsi által félénként végrehajtott mérések adataiból a pálya minden egyes 500 méterére képzett SAD minősítőszám és az említett határértékek összehasonlításával a nagygépes munkáltatásról a számítógép segítségével megalapozott döntést lehet hozni. Az 500 méteres döntések pedig szintén gépi úton állomásközre szervezett munkáltatási javaslatát állnak össze.

Röviden ismertetve a döntésszámító rendszernek ez az a szolgáltatása, amely segítségével az operatív szint megfogalmazhatja az elvégzendő munkákat. A DSR lehetőségei azonban nem szűkülnek le az operatív szintre, hanem adatszolgáltatásai révén módot adnak a vasúti pálya geometriai állapotváltozásának figyelemmel kísérésére és az egyes vonalakra, vonalcsoportokra, illetve az egész hálózatra vonatkozó irányítói szintű racionális döntéshozatalra. Ezt szeretném a következőkben részletesen kifejteni.

2. A vasútvonalak geometriai állapotának vizsgálata

Az egyes 500 méteres pályahosszakra vonatkozó SAD minősítőszámokból rajzolt eloszlásgörbék segítségével a vasútvonal, illetve a hálózat geometriai

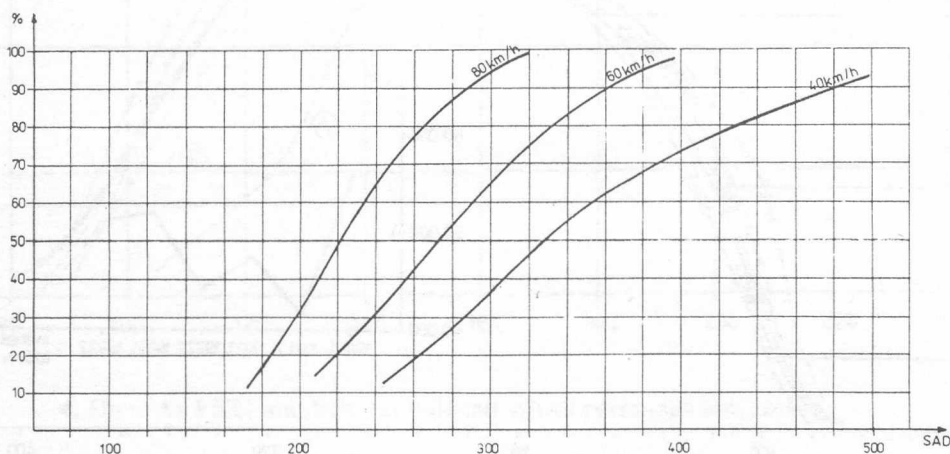
állapotát és az állapot változását nagyon szemléletesen leíró eszköz áll a rendelkezésünkre [2.]. A feladkozásokat sebességekategóriánként – és ahol szükséges, a vonalak hagyományos, illetve hézag nélküli felépítményű szakaszokra való szétbontásával – elvégezve a regressziószámítások bizonyították, hogy a SAD számok logaritmikus normáloszlásúak. Azok a tényezők, amelyek a kezdeti normáloszlással jellemzett, majd a pálya elhasználódásával kialakuló, lognormális eloszlással leírható állapotot létrehozzák statisztikai értelemben megegyeznek, akár egyetlen vonal, akár több azonos kategóriájú vonal alkotta hálózatról legyen szó. A vágány elemei, a geometriát terhelő kezdeti hibák, a romlási folyamat törvényszerűségei, a mérés technika, a SAD minősítésszám képzése egyforma, akár egy pályaszakasról, akár több vonal hálózatáról van szó.

Mivel működő, s nem új építésű vonalokról van szó, ezért az 1991. évi, az FMK-004 felépítményi mérőkocsival végzett mérésekből sebességekategóriánként előállított SAD sztandard eloszlásgörbék jelentik a kiinduló állapotot, azaz a viszonyítási alapot. Az 1. ábrán a hevederes, míg a 2. ábrán a hézag nél-

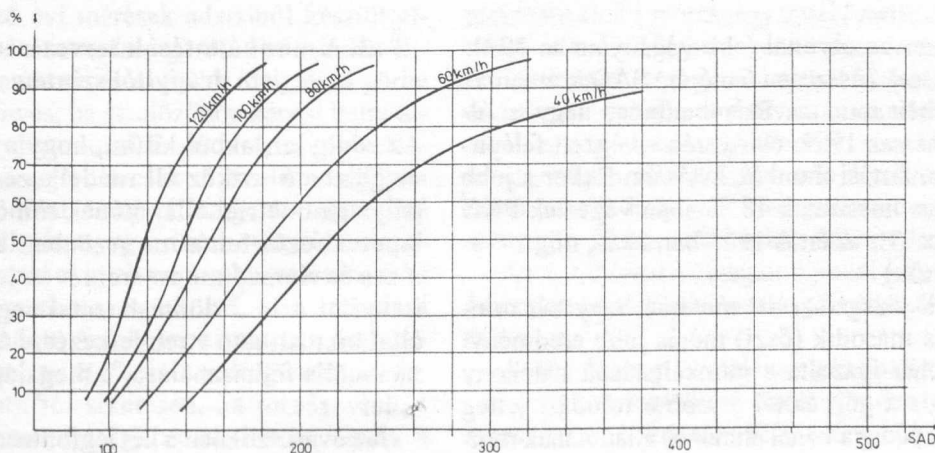
küli pályák sztandard eloszlásgörbéi láthatók. Így szemléletes, a vasúti pálya geometriai állapotváltozását érzékenyen kimutató módszerünk van, hiszen az egyes félévi mérések SAD számaiból rajzolt eloszlásgörbéket kell a bázishoz, illetve az előző mérések görbéihez viszonyítani.

A módszer a következő előnyöket kínálja:

- Az eloszlásgörbék nagyon szemléletesen mutatják az állapot változását, a görbék jobbra tolódása jelzi az általános geometriai állapot romlását.
- A tényleges pályaalapból indulunk ki, s egy olyan vasút számára, mint a MÁV, ahol az erőforrások meglehetősen szűkösön állnak csak rendelkezésre, alapvető fontosságú, hogy a minőségi követelményeket, a kívánalmakat reális alapokon, gazdaságilag teljesíthető módon fogalmazzuk meg.
- A vizsgálat elvégzésénél mindig a meglévő állapotból indulunk ki, de alapvető célunk nem ennek az állapotnak konzerválása, hanem éppen fokozatos javítása. Ezt az állapotot jellemző eloszlásgörbék balra tolódását eredményező munkáltatási stratégiával valósíthatjuk meg.



1. ábra: SAD minősítésszámok sebességekategóriánkénti sztandardizált eloszlásgörbéi hevederes pályákra



2. ábra: SAD minősítésszámok sebességekategóriánkénti sztandardizált eloszlásgörbéi hézag nélküli pályákra

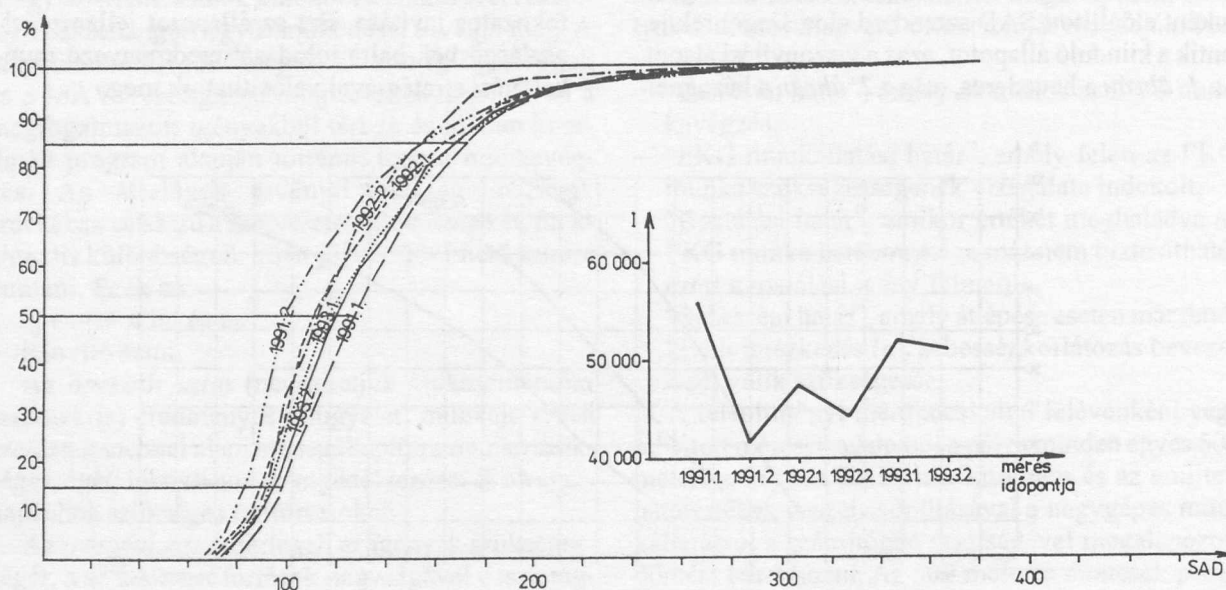
– Célrányos adatfeldolgozás és elemzés útján előállíthatók azok az eloszlásgörbék, amelyek az építésnél felhasznált anyagok gyártási hibái, az építési technológiánál megengedett méreteltérések és a karbantartási technológia minősége függvényében az elérhető legjobb állapotot jellemzik. A tényleges állapotot mutató eloszlásgörbék a legjobb állapot görbéjétől jobbra helyezkednek el. Mindaddig, míg nem szabunk a tapasztalati legjobb állapotot leíró szintnél szigorúbb követelményeket, addig műszakilag teljesíthető kitévéseket fogalmazunk meg. Természetesen ez az elv nem akadályozza annak, hogy a tapasztalati elvárható minőségnél jobbat kívánjunk meg, csak ennek elérése már nem karbantartás útján, hanem új paramétereket is jelentő felújítás révén biztosítható.

A geometriai állapot változásának szemléletes bemutatására szolgál a 3. ábra. Ez a Budapest-

A 3. ábra jobb oldalán látható grafikon az ún. alakszámok segítségével óhajt az állapotváltozásról kézzelfogható jellemzőt szolgáltatni. Tény ugyanis, hogy az eloszlásgörbék egymásra rajzolt, egymást gyakran metsző serege nem ad az állapot romlásának sebességéről tájékoztatást.

Az alakszám (dr. Vaszary Pál nyomán) az eloszlásgörbéknek a nullaponti függőleges tengelyre vett másodrendű nyomatóka, azaz a görbe 15; 50 és 85 %-os ordinátáihoz tartozó abszcisszaértékek (SAD számok) négyzetösszege. Kétségtelen, hogy az eloszlásgörbék ilyen jellemzése matematikailag nem olyan korrekt, mint a várható értékkel és a szórással való leírás, de vitathatatlan előnye nagyon egyszerű számítási módja, a változásra érzékeny volta.

A Budapest-Hegyeshalom vonal jobb vágányának fokozatos állapotromlásáról mondottakat az alakszám változásának grafikonjai jól mutatja.



3. ábra: A Budapest-Hegyeshalom vasútvonal jobb vágányának geometriai állapotváltozása az 1991-93. években

Hegyeshalom vasútvonal jobb vágányára az 1991-93. évi mérések (összesen 6 mérés) SAD számainak eloszlásgörbéit mutatja. Szembetűnően nagy az állapot javulása az 1991. év nyarán elvégzett felépítési-munkák hatására. Ekkor a jobb vágány teljes hosszának 48 %-ában végeztek FKG szabályozást. (Ez az érték 1992-ben 19 %, míg 1993-ban 28 % volt.)

A görbék vizsgálata azt mutatja, hogy bár minden évben a második (őszi) mérés jobb eredményt mutatott, tehát igazolta a munkálatok hatékony voltát, mégis a görbéknél a jobbra tolódási jelleg dominál. Ez pedig a vonal általános állapotának romlását bizonyítja, ami az összességében nem elegendő mennyiségű beavatkozás számlájára írható.

3. A munkálatok tervezésének elve az irányítói szinten

Az eddig leírtakból kitűnt, hogy a DSR által igen megbízható eszköz áll rendelkezésünkre a vasúti pálya geometriai állapotának minősítésére, az állapotváltozás leírására. Azonban a DSR adathalmaza és elemző módszerei révén lehetőség van az irányítói szintű döntéshozatal segítségére is, ami által biztosítható a rendelkezésre álló erőforrások racionális felhasználása, a megalapozott stratégiai tervezés.

A következőkben a két legfontosabb karbantartási munkanemre, az FKG szabályozásra és az ágyazatrostálás megtervezésére kidolgozott módszert

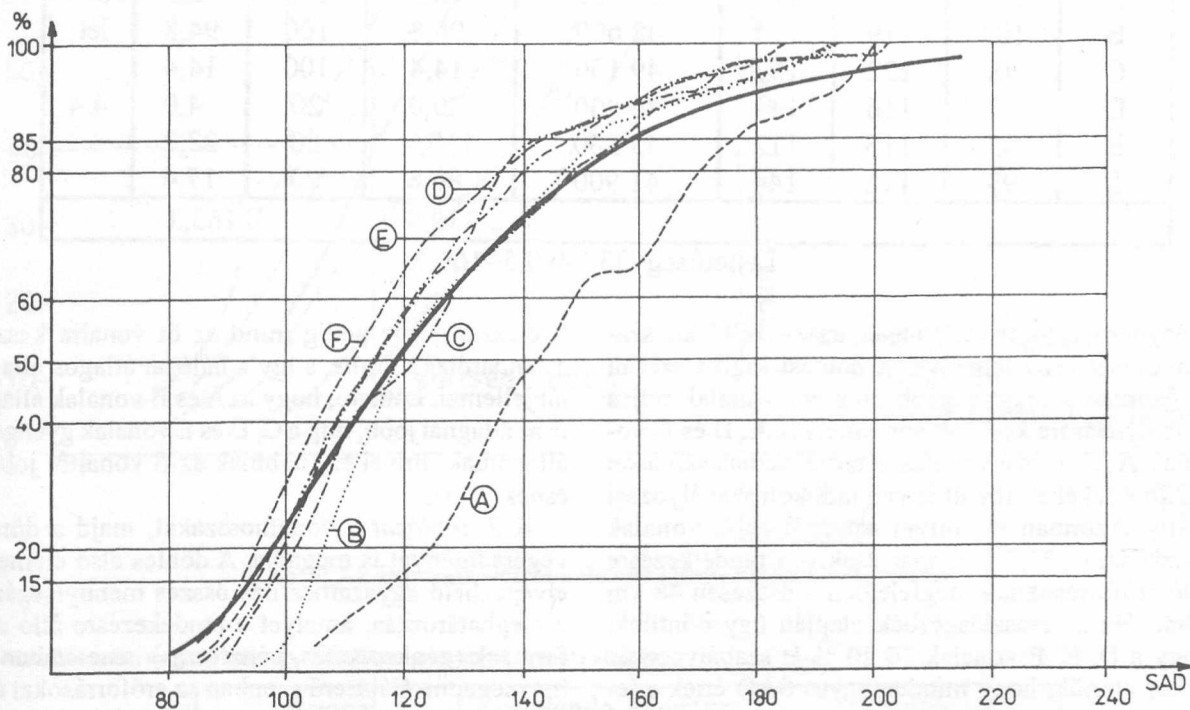
kívánom bemutatni, amely segítségével elérhető, hogy a hálózat egyes részein vagy akár a teljes hálózaton a gazdaságosság, a racionális erőforrás-felhasználás elve érvényesüljön.

3.1. Az FKG munka tervezésének elve az irányítói szinten

A 4. ábra egy elképzelt vasúthálózat 120 km/h-ra kiépült 6 vonalára vonatkozó SAD eloszlásgörbéket

A 4. ábrán tehát a bázisnál jobb állapotú vonalak a sztandard görbétől balra, míg a gyengébb állapotúak attól jobbra helyezkednek el.

Valamennyi görbének az alakja jellegzetesen a logaritmikus normáeloszlásra utal. A kisimult görbék a hosszabb, a többé-kevésbé hullámzóak pedig a rövidebb vonalrészeket jellemzik. Ennek az a magyarázata, hogy a nagyminták eloszlása van közel a valószínű eloszláshoz. Az egyes vonalak állapotbeli sorrendiségét a SAD eloszlásgörbék meghatározzák. A görbék egymáshoz viszonyított helyzetéből



4. ábra: Az FKG munkáltatás hálózati szintű racionális tervezése

tartalmazza. Az ábrán vastag vonallal látható a hetedik eloszlásgörbe, amely nem más, mint az ideiglenes sztandard eloszlásgörbe. A sztandard eloszlásgörbe azért kapta az ideiglenes jelzést, mert mindig az előző évi mérések adataiból készült eloszlásgörbe lesz a sztandard görbe. Ezt minden évben meg kell határozni és az újabb ideiglenes görbe akkor lesz érvényes, ha az előzőhöz képest balra tolódást, azaz javulást mutat. Ezzel a viszonyítási alappul szolgáló bázisgörbét csak a javulás irányában engedjük elmozdulni. Az újabb, szigorúbb sztandard görbéhez megállapított, ugyanazon % értéknél meghúzott beavatkozási szintek szigorúbb (alacsonyabb) határszámokat eredményeznek, hiszen a sztandard görbe balra tolódott. Az elv természetesen csak akkor alkalmazható az évről-évre való geometriai javulás szempontjából sikeresen, ha minden évben elvégzik azt a mennyiségű munkáltatást, amely a SAD minősítőszámok megkívánt csökkenését eredményezi.

sokminden szembeütünk, mégis szükséges az egyes eloszlásgörbéket a már ismertetett alakszámmal is jellemezni. Az alakszám előnye itt abban rejlik, hogy a valószínűségi változót önmagával súlyozza. Így az alakszám által a szórásnégyzettel (variációval) egyenrangú jellemzőhöz jutunk. (Az abszcisszák súlyozatlan értékeinek összegét nem lehet állapotjellemzőnek tekinteni, ugyanis a szabályozási munkák következtében a nagy hibák csökkenésével a kisebb hibák mennyisége szükségszerűen növekszik és így a tényleges javulás helyett félrevezető módon stagnálást, sőt romló állapotot is kaphatnánk eredményül.)

Az 1. táblázat a vizsgált 6 vonal jellemző adatait és a rájuk vonatkozó eloszlásgörbék alakszámait tartalmazza.

A döntés meghozatalának gondolatmenete a következőkben foglalható össze röviden. Az irányító szervezethez beérkezett FKG igény 339,4 km szabályozandó vonalhosszat tartalmaz. A rendelkezésre álló éves erőforrás azonban – tételezzük fel, hogy az

Az FKG munkáltatás megtervezése a vonalhálózat geometriai állapota alapján

A vonal jele	Az eloszlásgörbék ordinátái			Alakszám $I = \sum_1^3 SAD_{i\%}^2$	A vonal hossza (=igény) km	Szabályozandó hosszúság		
	SAD ₁₅	SAD ₅₀	SAD ₈₅			%	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
A	118	143	177	65 700	12,5	100	12,5	Több- let: 4,4
B	104	119	154	48 600	94,8	100	94,8	
C	98	122	157	49 100	14,4	100	14,4	
D	97	116	144	44 200	20,0	20	4,0	
E	95	116	112	43 800	110,9	20	22,2	
F	93	112	144	41 900	86,8	20	17,4	
Σ 339,4						Σ 165,3		

Lehetőség: $339,4 \times 0,5 = 169,7$

igénynek pontosan csak a felét, azaz – 169,7 km szabályozását teszi lehetővé. A döntési logika szerint elsősorban a leggyengébb állapotú vonalak teljes szabályozására kerülhet sor, amelyek A, B és C vonalak. A, D, E és F vonalak is tartalmaznak szóráson kívüli értékeket, így itt is van indokolt szabályozási igény. Azonban ez, mivel az A, B és C vonalak összhossza 121,7 km, már csak – a rendelkezésre álló erőforrásoknak megfelelően – összesen 48 km lehet. Ha az eloszlásgörbék alapján úgy döntünk, hogy a D, E, F vonalak 20-20 %-át szabályozzuk, akkor elérjük, hogy minden egyes SAD érték a jelenlegi szóráson belül essék, azaz valamennyi vonal szabályozás utáni eloszlásgörbéje a sztandard görbétől teljes lefutásában balra fog elhelyezkedni és még 4,4 km többletszabályozás is elvégezhető. Végeredményként a teljes hálózat átlagos geometriai állapota javult, pedig csak a szabályozási igények 50 %-át volt mód kielégíteni.

3.2. Az ágyazatrostálás tervezése az irányítói szinten

Az irányítói szint feladata ennél a munkanemnél is az, hogy az operatív szint által meghatározott rostálási igényekről az erőforrásokkal összhangban álló döntést hozzon. A rostálási igény (RI) jellemzője az egységes tárgyalás érdekében itt is a SAD minősítőszám. (Természetesen mód van más minőségi jellemzők bevezetésére is, ilyen lehetne a két mérés közötti minősítőszám-változás és a közben a vonalon áthaladt forgalmi terhelés hányadosa például.)

Az 5. ábrán öt (A,B,C,D,E), azonos vágányosztályú vonalból álló teljes hálózat minősítő számainak eloszlásgörbéi láthatóak. A vastag vonallal jelölt

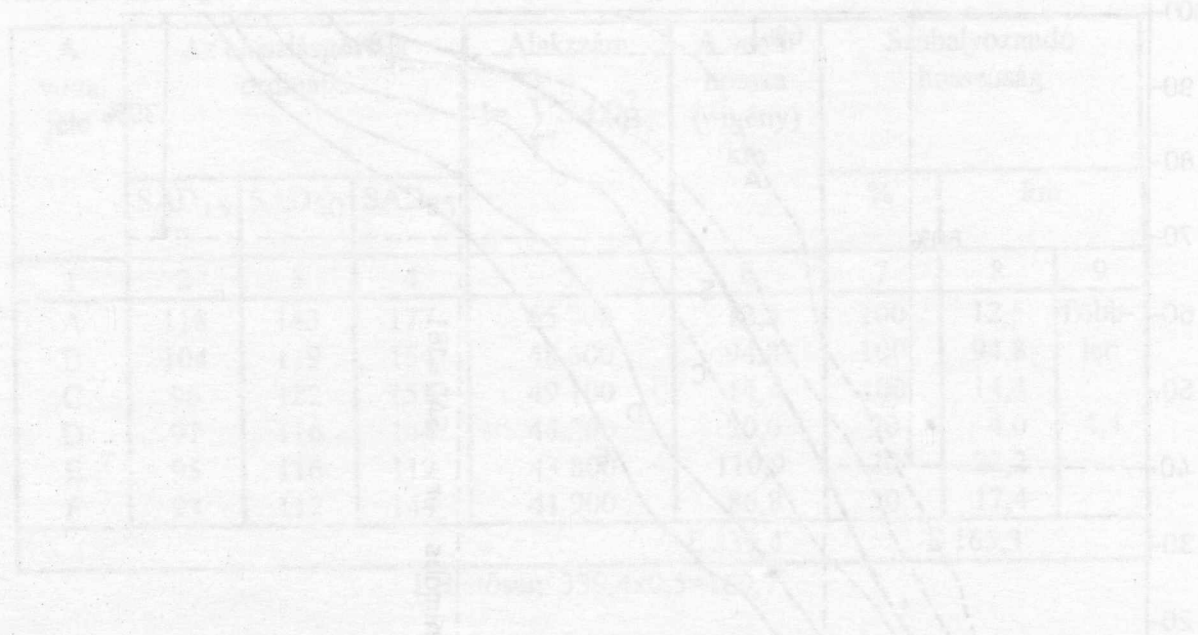
S eloszlásgörbe pedig mind az öt vonalra készült sztandardizált görbe, s így a hálózat átlagos állapotát jellemzi. Látható, hogy az A és B vonalak állapota az átlagnál jobb, míg a C, D és E vonalak gyengébb állapotúak, mivel ez utóbbiak az S vonaltól jobbra esnek.

A 2. táblázat a vonalhosszakat, majd a döntés végeredményét is megadja. A döntés első eleme az elvégezhető ágyazattisztítás összes mennyiségének a meghatározása, amelyet a rendelkezésre álló erőforrások (gépkapacitás, pénzforrás) ismeretében lehet megadni. Célszerű azonban az erőforrásokat úgy biztosítani, hogy egy átlagos rostálási ciklusidő azonban tartható legyen. A fejlett vasutaknál általában 8 évben határozható meg ez a ciklusidő, ami azt jelenti, hogy évente a hálózat 12,5 %-át rostálják. Ezt az adatot most az elképzelt vonalhálózaton való döntéshozatalnál nem használom fel, mert hangsúlyozom, hogy a döntést alapvetően a rendelkezésre álló erőforrások korlátozzák és a hálózat tényleges geometriai állapota determinálja.

A példában rostálási határszámként a 100 km/h sebességű hézag nélküli vágányokra vonatkozó sztandard eloszlási görbe által adott SAD 85 = 181 értéket vettem fel. Az itt húzott függőleges egyenes az S vonalból 94 %-ot metsz ki, tehát a minimális rostalandó hossz 6 %-a a teljes hálózati hosszának. Tegyük fel, hogy kedvező lehetőségek miatt a teljes hossz 60 %-ának rostálására van lehetőség, s ez itt a példában akár több éves együttes erőforrás is lehet.

A döntés ilyen feltételek mellett az, hogy a D, E vonalakat (mint az átlagtól legmesszebb jobbra levőket, tehát legrosszabb állapotúakat) teljes hosszukban, a C vonalat 30 %-ban, a B vonalat pedig saját minimális (8 %-os) szüksége szerint kell rostálni. Az A vonal rostálást állapotánál fogva nem igényel.

Ábr. 1. A közlekedési rendszer működésének idő-területi diagramja

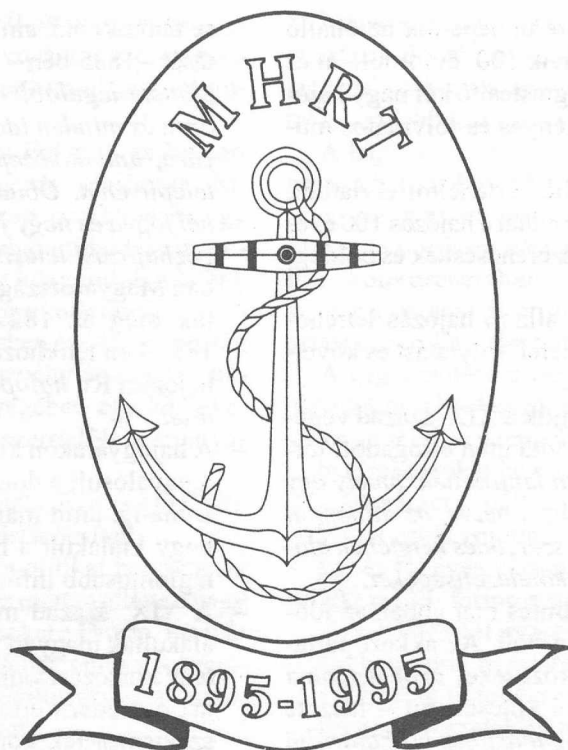


A közlekedési rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagram a rendszer működését mutatja az idő és terület függvényében. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja.

A közlekedési rendszer működésének idő-területi diagramja		A közlekedési rendszer működésének idő-területi diagramja	
Idő	Terület	Idő	Terület
0	0	0	0
10	10	10	10
20	20	20	20
30	30	30	30
40	40	40	40
50	50	50	50
60	60	60	60
70	70	70	70
80	80	80	80
90	90	90	90
100	100	100	100

A közlekedési rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagram a rendszer működését mutatja az idő és terület függvényében. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja.

A közlekedési rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagram a rendszer működését mutatja az idő és terület függvényében. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja. A diagramban látható a rendszer működésének idő-területi diagramja.



*„Tegyetek mindent, hogy Buda-Pest megszűnjék
egy vak zsák lenni; s ennek elérése végett a Duna
vizét hajózásnak és kereskedésnek kinyitni kell.”*

Gr. Széchenyi I. 1830.

100 éves a MAHART

Visszaemlékezés

FÁY ANDRÁS

1995. január 24-én egyszerre ünnepeltük az önálló magyar hajózás létrehozásának 100. évfordulóját és az azt egy évszázadon át megtestesítő két nagy hajózási társaság sikeres, eredményes és folyamatos működését.

Nemzedékünk, mely kellő történelmi távlatból, féltő gondossággal értékelést adhat a hajózás 100 éves történetének eseményeiről, szerencsésnek és boidognak érezheti magát.

Az intézményes magyar állami hajózás létrehozása egyszerre jelentett kezdetet, folytatást és következményt.

Kezdetnek azért nevezhetjük a XIX. század végének eseményeit, mert a sok vita után elfogadott törvényt 1894. december 26-án kihirdették, amely egy alapítandó hajózási társaságra nézve, az állammal kötendő és egy 20 évre szóló szerződés keretében előírta a kölcsönös jogokat és kötelezettségeket.

Semmi kétség, hogy a döntés már abban az időben is felelősségteljes dolog volt. Az akkori parlamenten belüli véleményütközéseket gróf Apponyi Albert – Friedrich Beust-tól kölcsönzött – idézete érzékeltette: *“a törvény elfogadásához hozzájárulni nagy felelősséggel jár, de nem kisebb felelősséggel jár ahhoz hozzá nem járulni.”*

Bizonyosan akkor is jól működtek a parlamenti lobbyk, az üzleti érdekek pedig példás gyorsasággal azt eredményezték, hogy már 1895. január 24-én, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. alapító közgyűlése kimondta a Társaság megalakulását.

Megtörtént az 50 ezer darab, egyenként 200 korona névértékű részvény 8 részvényes általi lejegyzése. A Magyar Általános Hitelbank és a Magyar Leszámlító és Pénzváltó Bank a részvények 99,4 %-át szerezte meg.

Folytatásról azért beszélhetünk, mivel:

- Magyarország a XIX. század végén 1000 éves – változatos – történelme során megteremtette a dunai és tengeri hajózás alapjait, szakmai gyakorlatát, majd az osztrák-magyar monarchián belüli technikai megújulást követve, nem egyszer annak élére állva a hajózás olyan nagyszerű egyéniségek megszállottságától, vasakarától vezéreltetve fejlődött mint Bernhard Antal, gr. Széchenyi István, Waldstein János, Beszédes József, Vásárhelyi Pál, Baross Gábor.
- Alkotni vágyásukat a haza javára fordították, amit legbeszédesebben Széchenyi nevezetes kijelenté-

se támaszt alá, amivel az Óbudai Hajógyár alapítását – 1835-ben – indokolta: *“Egyedül azért, mert előttem legalább az vala a fő szempont, minden áron és minden idővesztés nélkül csak honunk javára, annak közepére hozni az első gőzhajózási telepítvényt. Óbudára pedig magasabb fekvésénél fogva és hogy Pest közelében legyen az az első gőzhajózási létesítmény.”* Jórészt a XIX. században Magyarországon létrejött hajógyárak alapozták meg az 1829-ben alapított DDSG, majd 1895-ben létrehozott Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. hajóparkjának felállítását és fejlesztését.

- A hajógyárakon kívül a múlt században nagyrészt megvalósult a dunai vízszint szabályozása az Al-Duná-ig, amit mai szóhasználatlaltal úgy illetnénk, hogy kialakult a hajózáshoz nélkülözhetetlen és legfontosabb infrastrukturális elem.
- A XIX. század második felében szép számmal alakultak magyar- és vegyes-tulajdonú folyam- és tengerhajózási vállalkozások, amelyek megalapozták a modern értelemben vett üzleti és hajózási szakismeretek koncentrációját, vagyis létrejött a humán erőforrás.
- Baross Gábor, a Magyar Államvasutak keretében, 1888-ban olyan hajózási üzemeltetést létesített, amely átmeneti jelleggel kiegészítette a MÁV személy- és teherforgalmát mindaddig, amíg létre nem jött egy nemzeti hajózási társaság.

Következmény pedig azért volt a magyar állami hajózás intézményes létrehozása, mert az 1867-es kiegyezés utáni politikai-gazdasági konszolidáció hatására egyre erősebbé vált az önálló magyar közgondolkodás, vállalkozás, aminek egyik megjelenési formájává lett az első nemzeti hajózási társaság.

Adott volt tehát az önálló hajózásra hivatott geopolitikai feltétel, a dinamikusan fejlődő társadalmi és gazdasági közeg fogadókészsége, a rohamosan korszerűsödő szakmai és infrastruktúrális feltételrendszer, ami szükségszerűen magával hozta azt a minőségi változást, ami a MFTR létrehozását jelentette.

Tisztes történelmi távlatból szemlélve megállapítható a MFTR alapítását kimondó határozat gazdaság- és közlekedéstörténeti jelentősége, e társaság 50 éven át betöltött kiemelkedő szerepe.

Magyarország XX. századi történelmének alakulásával összefüggésben, a Magyar-Szovjet Hajózási Rt. időleges működését követően, 1955-től a Ma-

gyar Hajózási Részvénytársaság vált a magyar hajózás letéteményesévé, amely 40 éven át, napjainkig is aktív részese az ország gazdaságpolitikájának. A Társaság folyam- és tengerhajózási, kikötői, hajógyártó és hajójavító, balatoni és folyami személyszállítási, valamint szállítmányozási lehetőségeivel a magyar külkereskedelmi áruszállítások és az idegenforgalom egyik meghatározó tényezőjévé vált, szakmai kultúrája és iskolateremtő szakemberképzési hagyományai megalapozták a MAHART eredményes működését és az 1980-as évek végétől a magyar hajózási és szállítmányozási piacon kibontakozó vállalkozások szakképzett munkaerővel történő ellátását is.

Elmondható, hogy a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt., majd a Magyar Hajózási Rt. víziszállítások terén megszerzett pozíciója és egy évszázadon át – jelenleg is – folyó működése szorosan összeforrt az önálló magyar közgondolkodással, államiság és gazdaságpolitika gyakorlatával és szellemiségével. Ebben a szerepkörben és Magyarország geopolitikai helyzetében a Részvénytársaság stratégiai tevékenységet ellátó, lényegében egy közlekedési alágazatot megtestesítő szereplője a magyar gazdaságnak.

A magyar hajózást megtestesítő *MFTR és MAHART fontos gazdaságtörténeti küldetést teljesített.*

I. Az ország mindenkori geopolitikai helyzetéhez és infrastrukturális fejlettségéhez mérten ellátta a nagy távolságú export-import szállításokat a Dunán, ma már az egybefüggő európai víziút-hálózaton és a tengeren. Létrehozta és fejlesztette a vízi fuvarozással összefüggő legfontosabb vertikumokat.

II. Kiterjedt nemzetközi kapcsolatrendszere révén a Társaság a külpolitikai elzárkózás kényszerű évtizedeiben az állandó összekötő kapocs, fontos devizatermelő és devizakímélő szerepét is betöltötte.

III. Olyan iskolát, szakember-műhelyt létesített, amely folyamatosan kitermelte és biztosította a szakembergárdát, amely képzettségével és gyakorlatával, helytállásával sok elismerést szerzett a magyar lobogónak folyamán és tengeren, hajóépítéssel és kikötői tevékenységgel, valamint a vállalat vezetőinek, üzletkötőinek egyaránt. E MAHART-műhelyből kerültek ki a rendszerváltás után alakult és ma Magyarországon működő hajózási társaságok, vízi-szállítmányozó cégek, bróker-irodák, külföldi hajózási vállalatok képviselőiteinek vezetői és felelős munkatársai.

IV. Mint a legenergiatakarékosabb és leginkább környezetbarát szállítási módokat, a hajózás újabb perspektívákat nyitott a tisztább, egészségesebb és emberibb környezet megteremtése előtt.

V. Nem utolsó sorban a távoli kontinensekre és országokba irányuló áru fuvarozás révén Társaságunk évtizedeken át olyan folyamatos ország-reklámot valószínűsíthet meg, amelynek jelentőségét nehéz túlértékelni.

A folyamhajózás által 100 év alatt elszállított áru mennyisége meghaladja a 110 millió tonnát.

A Csepeli Kikötő 1955-től napjainkig összesen 60 millió tonna áru átrakását végezte el.

A MAHART tengeri hajói a világ 160 országában fordultak meg, melyek többségében Magyarországot csak hajóink nemzeti lobogójáról és tengerészeink helytállásáról ismerik.

A Társaság személyhajói összesen 229 millió utast szállítottak.

Megkockáztatom, hogy a Társaság 100 éves fennállásának 90 békeévéből az elmúlt 5 év bizonyult a legkritikusabbnak, ezért felvillantok néhány részletet a legújabb kor történeteiből.

A hajózás állami támogatásának hirtelen megvonása, a három és fél éve tartó délszláv háború, majd az embargó miatti milliárdos veszteségek és a Duna-Majna csatorna-nyitást követő, felerősödött és elfajult konkurenciaharc együttes hatása, minden szellemi és anyagi erőforrás mobilizálása ellenére, óriási erőpróbát jelentett és jelent.

A cég vezetése a végzettszerű kihívásokra előre meneküléssel válaszol. Így:

- a személyi és a tengerhajózási üzletágakból önálló társaságokat hozott létre,
- a létszámot – változatlan bevételek mellett – 40 %-kal csökkentette,
- két és fél éves válságmenedzseléssel az évi 200-300 millió forintos veszteséget jelentő tengerhajózást 1993-tól nyereségessé tette,
- egybetartotta és gyarapította a társasági vagyont,
- a Társaság fő tevékenységeit – piaci helyzetüktől függően – szelektív megítélés alapján, négy irányítási kategóriába sorolta, és ennek megfelelően a következők szerint alakította ki a holding működését:
 - = operatív irányítási szint,
 - = önelszámoló egységek,
 - = 100 %-os MAHART társaságok,
 - = MAHART részvételű vegyesvállalatok,
- az embargó súlytotta Al-Dunáról a kapacitás maximális átcsoportosítása révén elérte, hogy a felső-dunai forgalom – minden valószínűség szerint – a Társaság fennállása óta 1994-ben volt a legnagyobb,
- az Állami Vagyonkezelő Rt.-vel egyetértésben kidolgozta a MAHART hosszú távú stratégiáját és megteremtette a decentralizált (kft.-szintű) privatizáció lehetőségét,
- kiállva a legnagyobb viharokat is sikerült fenntartani a MAHART működőképességét, hitel és fizetőképességét, illetve nyereségességét.

A Társaság a jövőben is építeni tud az elmúlt évtizedek alatt megszerzett és folyamatosan bővített piaci pozíciójára, szellemi és anyagi erőforrásaira, erkölcsi tőkéjére és tapasztalataira, küzdő- és életképességére, az elmúlt öt évben fokozatosan visszaszerzett gazdálkodási egyensúlyra és – nem

utolsó sorban – nevével szerzett megbízhatóságára.

A közeljövőben – talán már ettől az évtől kezdve – alapvetően átrendeződő tulajdonviszonyoktól azt várjuk, hogy a MAHART egyes társaságaiba belépő magánérdekltség tovább erősíti sokrétű hajózási tevékenységünk piac- és versenyképességét, nyereségességét, a hajózás elismertségét és fejlesztésének esélyeit.

Erősödő kihívások és verseny közegében e két fontos pillére alapoztuk a Társaság hosszú távú stratégiáját.

Stratégiai főcél a magyar hajózás letéteményesének fenntartása.

A stratégiai magában foglalja a tevékenységenkénti piaci stratégiát, a szervezetfejlesztési és humán stratégiát, az eszközfejlesztési, befektetési pénzügyi és privatizációs stratégiát is.

Meggyőződésem, hogy a Társaság az elmúlt 100 év alatt olyan szakmai ismeretet szerzett és gyarapított, amely az anyagi és a szellemi erőforrások felhasználásával, új tulajdonosi struktúra kialakításával további évtizedekre megalapozza a MAHART-cégszoport eredményes működését. Az eredményes tevékenységet minden bizonnyal a kormányzat is támogatni fogja.

Az MFTR hajóépítő és hajójavító tevékenysége

GARADNAI ANDRÁS

A MFTR megalakulásának időszakában a Dunán működő gőzhajózási társaságok közül csak az *oszt-rák DDSG* rendelkezett számottevő hajóépítő és hajójavító üzemekkel. Már létrejöttekor *hajógyárat telepített az Óbudai sziget déli részén, ott készítette új úszóműveit, köztük az első vashajót 1840-ben. A DDSG másik jelentős hajógyára 1852-ben a Duna felső szakaszán, Bécs közelében, Korneuburgban épült. A hajógyár fő tevékenysége azonban nem új hajók építésére, hanem javításra összpontosult. Az al-dunai szakaszon a DDSG 1858-ban Turnu-Severinben létesített hajójavító üzemet, ott hajózó úszóműveinek javítására, de ezen kívül kisebb úszóműhelyei is voltak még Bécsben, Budapesten, Zimonyban és Galatzon, melyek feladata a sürgős, üzembiztonsági szempontból fontos futójavítások elvégzése volt. A DDSG hajógyarai és javító üzemai mellett természetesen sorra létrejöttek a kisebb hajóstársaságok hajógyarai és javító üzemai.*

Jelentős szerephez jutott a magánkezdeményezés is, akik közül a magyar *Mayer Ignác* neve érdemel említést, aki alapos hajóépítő tanulmányok után 1840-ben Linzben létesített hajógyárat. A gyár dunai viszonylatban az elsők között kezdte meg a fémek felhasználását a hajóépítésben.

Budapesten *Hartmann József* alapított hajógyárat az újpesti dunaágban. Budapest már akkor a dunai hajózás központja volt. Fekvése és adottságai lehetővé tették, hogy területén kikötők és hajóipari telepek létesüljenek, az újpesti dunaág pedig a hajógyártás fellegrárává vált.

A XIX. század végén itt létesült kisebb hajóépítő és javító magáncégek egyesüléséből keletkezett a Ganz-Danubius Vagon és Hajógyár Rt. A gyárnak a MFTR már a megalakulás évében komoly megbízásokat adott és később is legnagyobb üzletfelei közé tartozott.

Ahhoz, hogy a MFTR megkezdhesse aktív forgalmi és üzleti tevékenységét, szüksége volt az akkori hajózási színvonalhoz mérten korszerű és mennyiségileg is megfelelő úszóművekre, kikötőrakodó állomásokra és ezek berendezéseire, valamint olyan hajóműhelyre ahol a hajók karbantartása mellett új úszóművek építése is lehetséges.

Ennek megfelelően logikus és szükségszerű volt, hogy az első életképes magyar hajózási társaság, a MFTR már 1895-ben, még forgalmának megindulá-

sa előtt lépéseket tett a rendelkezésére áll hajópark javítását és karbantartását szolgáló javító üzemek megszerzéséhez. Így került a társaság birtokába a MAV bázisa és a Győri Gőzhajózási Társaság győri hajójavító üzem.

A MFTR a két hajójavító üzemet, forgalmi érdekeinek megfelelően a téli kikötők területére helyezte át, így a bázisai hajójavító üzem Orsovára, a győri pedig Komáromba települt.

A MFTR hajóparkjának és egyéb forgalmi létesítményeinek fejlesztésében mindkét műhely jelentős szerepet kapott. A forgalom műszaki biztonságát, zavartalanságát szolgálva, a műhelyek szabad kapacitását – különösen hajózási idényben – a társaság új úszóművek, elsősorban 150-700 tonnás uszályok építésére használta fel.

A MFTR hajójavító üzemének történetéhez e két hajójavító műhely szolgáltatja az alapot. Fennállásuk és az első világháború végéig tartó működésük elválaszthatatlan a magyar hajózás történetétől, hiszen rövid fennállásuk ellenére jelentős mértékben hozzájárultak, a magyar hajójavító ipar jó hírvének megalapozásához.

Jogutóduk, a budapesti hajóműhely, már egy fejlettebb állomása a hajójavítás történetének. *A budapesti hajóműhelyt 1919-ben nyitotta meg a társaság az újpesti téli kikötőt határoló Népszigeten. A műhely az első világháborút követő időszakban, egészen 1938-ig egyedüli képviselője volt a MFTR hajójavító iparágnak.*

Az újpesti üzem létesítésének fő indokát az első világháború várható kimenetele szolgáltatta, hiszen a háború befejezésével mindkét javító üzem Orsován és Komáromban egyaránt előbb idegen megszállás alá került, majd később, a trianoni békeszerződés következményeként Orsova Romániához, Komárom pedig Csehszlovákiához került területileg.

A MFTR vezetése ezért már 1917 októberében kérte a Földművelésügyi Minisztertől az újpesti Népsziget egy részének bérbeadását hajójavító üzem létesítése céljából.

A műhely *Roessler Ernő* hajóépítő mérnök, a társaság műszaki osztályának vezetője tervei alapján készült. A tervek magukba foglalták az akkori hajójavítási igényeknek legjobban megfelelő gyakorlati elképzeléseket. A műhely nagyságban és műszaki felszerelése tekintetében jóval felülmúlta a komáromi és az orsovai hajóműhelyeket.

A hajóműhely épületeit az öböl felé merőlegesen csarnokszerűen építették fel, egyszerűen beton és vasvázás kivitelben, melyek közül a jelentősebbek a következők voltak:

- hajókovács műhely – asztalos műhely
 - hajóalakatos műhely – géplakatos műhely
 - esztergályos műhely – tűzikovács, kazánkovács
 - hajóács műhely műhely
 - kárpitos műhely – hegesztő műhely
 - szerszám és műszerész – mázoló műhely
 - műhely – bádogos műhely
 - raktár és szertár – iroda
- épületek

A jelentősebb szakmák külön műhelycsarnokokat kaptak, míg a kisebb szakmákat összevonta egy-egy csarnokban helyezték el. A műhely be volt kapcsolva a város villamos eneriahálózatába. Vízellátását ugyancsak a városi vízhálózat adta.

Az újpesti műhely létszáma 1919-ben 160 főből állt, melynek közel negyven százaléka jólképzett hajóépítő munkás volt, akik családtagjaikkal együtt Orsováról és Komáromból települtek át. Ezek az áttelepült dolgozók mintegy három esztendőn át igen mostoha körülmények között éltek, tanyahajón, a parton felállított kiselejtezett uszályokban és ponton felépítményekben laktak.

1921-23 között a MFTR lakóházakat épített a részükre, mely épületsorból egy még ma is van. Ennek lakásait jelenlegi dolgozóink lakják, a többi sajnos a második világháború légítámadásai következtében teljesen megsemmisült.

A második világháború befejezése után a hajóműhely a MESZHART kötelékébe került. Az ország gazdasági életét, és benne a magyar hajózás újjáépítését is meghatározó hároméves terv időszakában az újpesti hajóműhelyre óriási feladatok hárultak, amelyek eredményes teljesítéséhez jelentősen növelni kellett mind fizikai, mind pedig szellemi kapacitását.

Az 1954-ig működő MESZHART jogutódja a MAHART az újpesti hajóműhelyt továbbfejlesztette és közvetlen irányítása alá kerültek a tápéi, a visegrádi, a bajai javító üzemek, valamint az I. és II. számú úszóműhelyek.

A hajójavító tevékenység koncentrációja, a működés gazdaságosságának fokozására való törekvés a szervezet finomítását is igényelte. A bajai és visegrádi üzemeket a MAHART 1959-ben felszámolta, 1961-ben pedig a folyami áruszállítási technológia fejlődési igényeinek megfelelő, korszerű eszközök gyártására létrehozta a dunaharaszti üzemet.

Az újpesti üzem hajójavítási tevékenységének fejlődése, kiszélesítése vezetett a továbbiakban teljesen új egységek saját kapacitással történő megtervezéséhez és megépítéséhez is.

Javító üzemünk első, saját tervezésű és építésű új gyártmánya a kétszer 800 LE főgépteljesítményű Sopron vontató motorhajó volt, mely 1960-ban állt szolgálatba és még ma is üzemel.

Javító üzemünk fejlődését jól szemlélteti, hogy a 60-as évek elején egyre bonyolultabb új hajók tervezésére és építésére került sor. Így készült el a 200 LE-s kikötői rendező hajók sorozata (6 hajó), amelyek nagyobb teljesítményű motorokkal felszerelve és felújítva napjainkban is szolgálatot teljesítenek.

1963-66 között épültek a Tancsics, a Rákóczi és a Hunyadi 700 személyes személyhajók, amelyek a ma üzemelő hajóink közül a legnagyobb utasbefogadó képességgel rendelkeznek.

Az új hajók építése természetesen nem korlátozódott csupán az újpesti üzemre, hanem vidéki üzemünk is felzárkóztak ezen tevékenység végzésére.

Az új termékek gazdaságos előállítását célzó szakaszodás és széleskörű gyártás-kooperáció alakult ki a hajójavító üzeim között. Ezek termékei a 400 to-s uszályok, melyek 100 LE-s Z hajtóművekkel az *önjáró hajózás alapjait rakták le* hazánkban, az 1500 tonnás vontatható, illetve tolható uszályok, az 1500 to-s TS, az 1600 to-s, 1800 to-s tolt bárkák, a Kőszeg és a Buda tolóönjáró motorhajók, a *Balaton Hajózás részére készített katamarán személyhajók és végül a legújabbak, a Csongrád tolóhajó és a Baross önjáró motorhajó az egységes európai víziútrendszer korszerű eszközeinek első hazai darabjai.*

A Baross önjáró megépítésére adott rendeléssel a MAHART vezetése egyben *olyan hajótípus kifejlesztésével bízta meg a Hajójavítót, mely hajótípus korlátlanul közlekedhet a Duna-Majna-Rajna víziútrendszeren.* Az új hajó fő méreteit a DE-II.b. típusú bárkák fő méreteire kellett alapozni, propulzióját pedig saját fejlesztésben megvalósított Z-hajtóművünk legnagyobb teljesítményű változatával oldottuk meg.

A hajót a Germanischer Lloyd által jóváhagyott tervek alapján és a GL építési felügyelete mellett készítettük el. A hajó a következő szállítási feladatok ellátására alkalmas:

- ömlesztett áruk szállítása;
- konténerszállítás (veszélyes áru szállítását is beleértve);
- terjedelmes és nehéz darabáruk szállítása;
- túlméretes áruk Ro-Ro jellegű szállítása.

Közismert, hogy a hajójavítás szakmailag jól felkészült, az igen mostoha munkavégzése körülményeket vállaló, igazi férfiembert igényel. A munka biztonsági előírásai, egészségügyi és tűzrendészeti követelményei, az átlagos ipari követelményeknél bonyolultabbak, betartásuk éppen ezért nehezebb, nagyobb figyelmet és gondosságot igényel. A dolgozók részéről alapos tapasztalatokra, a szabályok fokozottabb ismeretére, operatív ügyintézésre, találékonyságra és magasfokú szervezőkészségre van szükség. Ezek a követelmények nem túlzottak, ezért a hajójavítási munkában megfelelő eredményt csak minél több, az ilyen követelményeknek megfelelő tőzsgárda taggal lehet elérni, akik hosszú évek szorgalmával tettek szert a szükséges tapasztalatokra, a

vállalathoz hűségükkel bizonyították alkalmasságukat.

Amint erről cikkem bevezetőjében írtam a Társaság első hajójavító üze me Orsován megkezdte működését. Az orso vai MFTR hajóműhely tevékenységének folytatói vagyunk immáron 75 éve itt Újpesten és az orso vai, komáromi mesterek utódjainak valljuk magunkat szegedi, és csepeli munkatársainkkal együtt. A hajójavító üzemek dolgozói

tehát a mögöttünk lévő száz esztendő, történelmi eseményekben bővelkedő időszakát szoros együttműködésben dolgozták át a forgalomban szolgálatot teljesítő hajóse mberekkel. Az elmúlt évtizedek vállalati eredményeihez nagymértékben hozzájárult a hajójavító üzemi tevékenység, amely a hajópark fenntartási munkáit mindig élenjáró technikával és szervezéssel, de még inkább és elsősorban alkotó emberi magatartással és erőfeszítéssel végezte.

A dunai folyamhajózás működésének kereskedelmi-forgalmi relációi, ezek változásai, fejlődési irányai

KOSZONITS LÁSZLÓ

A folyami hajózás működési relációinak a változása az elmúlt 100 év alatt aligha vizsgálható egy rövid cikk keretében a részletekbe menő módon. Ennek a kérdésnek az alapos feldolgozása egy ugyancsak elmélyült kutatómunka eredménye lehet, hisz ennek során minden bizonnyal legalább két ilyen markáns tényezőnek a hatását kell kimunkálni mégpedig:

- az utóbbi 100 évben a Duna-medencét érintő történelmi, földrajzi és politikai változásokat, ill. ezek következményét a kereskedelmi, majd pedig a közlekedési tevékenységre;
- a közlekedés általános fejlődéseit, ezen belül a közúti közlekedés megjelenéseit, viharos fejlődését és ennek hatását a vasútra, de főleg a hajózásra.

Természetesen a vizsgálat során sok egyéb tényezőtől sem szabad eltekinteni, egyebek mellett a hajópark, a hajózási technológia, a vízi utak stb. változásától, de talán elfogadható, hogy minden másnál meghatározóbbak voltak az említett 2 fő tényező komplexumába tartozó olyan események, mint pl. az első és második világháború követő óriási változások, vagy az automobilizmus, az utak és autópályák még ma sem lezárult szédületes fejlődése.

A Mahartnak, ennek a most 100 éves társaságnak a fejlődése tehát ilyen történelmi kulisszák előtt zajlott le, miközben mindkét háború óriási veszteséget okozott mind a járműparkot, mind pedig – sajnos – a személyi állományt illetően is. Ezeket a nagy megrázkódtatásokat túlélő, a hivatásukat szerető hajózási és kikötői, hajóépítő és irodista mahartosok érdeme, hogy a céget újra meg újra feltámasztották, továbbfejlesztették, megőrizték a mának és minden bizonnyal a holnapnak is. Mindez tanúskodik az emberek alkalmazkodóképességéről, arról, hogy a változó vagy jelentősen megváltozott körülmények között is mindig feltalálták magukat és megtalálták a megfelelő megoldásokat. Márpedig erre gyakran szükség volt, hisz a változások sűrűn követték egymást.

A folyami hajózás alapvető fuvarozási relációi természetesen nagy vonalakban követték az ország gazdasági kapcsolatainak a mindenkor alakulását. Így az első világháborút megelőzően tevékenységé-

nek zömét még az ország határain belül bonyolította le. A nemzetközi forgalom aránya ebben az időben még nem volt jelentős. A háború befejezését és a konszolidációs időt követően akkori elődünk a Mefter rövidesen tagja lett egy érdekes, többé-kevésbé össz dunai együttműködésnek, az ún. üzemközösségnek, ahol az érvényes szabályok szerint önállóságát sok szempontból a közös érdek mögé kellett helyezni.

Kezdetben csak jól megfontolt gazdasági érdekből, de alig egy évtizeddel később már katonai érdekek léptek előtérbe, és lassan-lassan a Meftert is teljes egészében a hadigazdálkodás ill. szállítás szolgálatába állították.

A második világháború, az elsőhöz hasonlóan, szintén óriási veszteséget okozott a magyar folyami hajózásnak, valósággal megtizedelte a járműállományt és a hajósok közül sokan áldozták életüket aknára futott, felrobbant hajókon. A háború után a hajózási, az áru fuvarozás először az újjáépített hajókkal indult meg. Jelentősebb fejlesztésre az ötvenes évek közepétől került sor az ezer tonnás uszályok nagyobb sorozatban való építésével, majd pedig az ún. dízelesítési program keretén belül motoros vontatóhajók építésével. Ez a kapacitásbővítés jelzi egyúttal azt is, hogy növekedésnek indultak a fuvarozási feladatok is, különösen a nemzetközi forgalom indult újra fejlődésnek a gazdasági kapcsolatok bővülésével párhuzamosan.

A bővülő és nemcsak nálunk, hanem a többi dunai országban is bővülő nemzetközi hajózási kapcsolatok során újra kellett szabályozni a nemzetközi hajózási is. Ennek első és máig is ható legjelentősebb lépése volt a Belgrádi Egyezmény létrehozása a dunamenti országok kormányai által 1948-ban. Az egyezmény a hajózási néhány alapvető követelményét fogalmazza meg, s bár ma joggal illetik kritikával néhány azóta hibásnak bizonyult vonását, valószínűleg az akkori nemzetközi körülmények között a közös egyetértésből csak ennyire futotta. Ezzel együtt a háború után ennek az egyezménynek a bázisán fejlődött a dunai hajózási, mégpedig minden korábbinál magasabb szintre.

Néhány évvel később sokoldalú formát öltött a legnagyobb dunai hajózási vállalatok egymás közötti

együttműködése is a Bratislavai Egyezmény 1955-ben történt létrehozásával. Ma erre az egyezményre is lehet más szemmel nézni, jelentőségét másként megítélni, de abban a korban különösen pedig a hatvanas évek végétől, a jugoszláv, majd pedig az osztrák és a német hajózások csatlakozásával a dunai hajózási együttműködés valóban jelentős fóruma volt. Összinté és közös akarata volt talán minden hajózásnak az együttműködés és ez az akarat sok esetben még igen komoly és az egyes országcsoportok eltérő politikai elképzeléséből adódó viták mellett is előre vitte az ügyet.

Mit csinált közben a magyar folyami hajózás amely ebben az időben egyet jelentett a MAHART-tal? A korábbiakban már ismertettem a flotta fejlesztését, de eközben természetesen a fuvarozási teljesítmény is nőtt, s az ötvenes évek végén az elszállított tonna már meghaladta bármelyik háború előtti év teljesítményét és lassan kúszott az évi másfél millió tonnától a kétmillió felé, amely szám körül aztán gyakorlatilag a 80-as évek végéig, ha ingadozásokkal is, de stabilizálódott.

Stabilizálódott, de nem merevedett le, az áruösszetétel folyton változott, színesedett, még ha a bázisárúak ugyanazok maradtak szinte mostanáig: vasérc, acélárú, olajtermékek, a vegyi iparhoz kötött áruk és mezőgazdasági termékek. A vasérc karrierje az ötvenes években indult a magyar kohászat felfejlesztésével, a hatvanas évek elején pedig jött a francia búza a TSZ-ek szervezésekor, de importban. Érdekes fuvarozást jelentettek a vasúttal közösen az egy köteléki díjszabással bonyolított tételek mint pl. a lengyel szén szállítása Bulgáriába, mégpedig Pestig vasúton innen pedig hajón. Hasonló volt a DUSDU forgalom, azaz tengerentúli áruk, pl. perui halliszt, ghanai kakaó, nyersgumi stb fuvarozása Hamburg és Regensburg között vonattal, onnan pedig Budapestre hajóval. Belföldön még a hatvanas évek elején a cukorrépa és a kender szállítása a papírfeldolgozáshoz szükséges fa és tűzifa, de legfőbb mégis az árvízvédelmi töltésekhez a kő szállítása volt.

A belföldi fuvarozott tonna aránya ekkor még a teljes szállított mennyiség 25-30 %-át tette ki, amiből jócskán jutott a Tiszára is.

A Felső-Dunán ekkor még volt bauxitexport, importban olaj és gázszén, és sokáig tartotta magát a reexport, köznyelven fordulós műtrágya.

A hetvenes években kifejlődik nálunk is a tolóhajózás, kialakul az ún. Z hajópark, az árupalettek pedig megjelenik a házgyári elemek szállítása Győr és Pest között, megkezdődik a pelletszállítások fénykora és hajók viszik ezt az árut a Tiszáról, sőt a Körösből is Regensburgba. Az évtized végén megjelenik a Dunán a Szovjetunióba menő gabona exportja. Az acélárú döntő része az al-dunai exportban jelenik meg és foszfát érkezik vasérc mellett jelentős mennyiségben az Al-Dunáról. Kő-

szállítás volt még magyar drávai kikötőből is Eszékre.

A nyolcvanas években a teljesítmény kisebb-nagyobb ingadozással 2 millió tonna, ill. 2 md fkm körül stabilizálódni látszik, bár kifulladás, ill. lassan megszűnnek a pelletszállítások, visszaesik a foszfát, de nő az olaj és az acélárú exportja, a belföldi szállítások pedig új lökést kapnak a gabcsikóvó-nagy-marosai építkezéstől.

Sajnos a 90-es évek eddig negatív rekordot hoztak, a keleti gazdasági kapcsolatok visszaesése, majd a jugoszláv krízis miatt a Mahart forgalma is kb. 1 millió tonnával csökkent és ezt más relációban sem lehetett pótolni.

Ezzel szemben igen jelentős, s talán teljes hatásában ma még nem is értékelhető mérföldkő az 1992. őszén megnyitott DMR csatorna, amely új lehetőséget, de egyben új kihívást is jelent a Mahart részére.

A lehetőségből már eddig is sikerült sokat kihasználni, de ahhoz, hogy ezzel hosszú távra is élni tudjunk, a mai követelményekhez jobban igazodó, modernebb és így gazdaságosabban üzemeltethető hajókra is szükség van. A hajók kapcsán feltétlen megemlítendő, hogy magyar hajó, a Buda ms. nemcsak a csatorna ünnepélyes megnyitóján vett részt, hanem mint első dunai hajó érte el a Rajnát, ill. a legnagyobb rajnai folyami kikötőt, Duisburgot egy ezer tonnás magyar acélrakománnyal. A fogadtatás pompás külsőségei bizonyára örökre emlékeztetnek maradnak a hajó személyzete és parancsnoka, Bán Ferenc részére.

Kihívást jelent ugyanakkor, hogy közvetlen kapcsolatba kerültünk a nagy múltú és jelentős tapasztalattal, korszerű eszközökkel rendelkező rajnai hajózással, amely kezdetben illő kíváncsisággal kóstoltatta a dunai fuvarpiacon fellelhető csemegéket, amelyek végül is nagyon ízletesnek bizonyultak, s az étvágy is évről évre nagyobb. Mindez komoly, sőt éles versenyt jelent a Mahartnak, s ez rövid távon rendkívül kellemetlen, de hosszú távon feltétlen profitálunk, ha a rajnaiaktól tapasztalatokat hasznosítani tudjuk.

A hogyan tovább, vagy merre tovább kérdés elvileg könnyen megválaszolható, hisz Budapestről a Dunán csak két irányba lehet hajózni, felfelé és lefelé.

Bízunk abban, hogy az al-dunai forgalmat ma még gátló tényezők mielőbb megszűnnek, s a magyar gazdaság kapcsolatai pedig mindkét irányban bővílni fognak.

Ha a gazdasági kapcsolatok alakulását naprakészen követni tudjuk, szolgáltatásunkkal pedig a partnerek törekvéseit megbízhatóan segítjük, akkor a jelenlegi, kényszerűségből féloldalas forgalmunk újra kiegyenlített lesz és ez kellő alapot ad a további jövőre is.

Hajózni szükséges – mondták már a rómaiak is – s ma ez a mondás így hangzik: Jól, gazdaságosan szükséges hajózni.

A Duna-tengerhajózási tevékenység múltja, jelene és jövője

DR. MIZIK KÁROLY

A magyar hajózási szakma jeles évfordulót ünnepel, 100 éves a Magyar Állami Hajózás.

Írásomban a Duna-tengerhajózási tevékenység beindításával és működésével, valamint a Mahart tengerhajózási üzletágának jelenével és jövőbeni lehetőségeivel foglalkozom.

Bár a Duna-tengerhajózás beindítása konkrét eseményekhez kötődik nem választható el az azt megelőző időszakok történéseitől.

A fiumei tengerésztisztai főiskola 1870-től képzett magyar tengerésztiszteket. 1881. december 21-én megalakult az "Adria" magyar Királyi Tengerhajózási Társaság, melyet további magyar, vagy magyar érdekeltségű tengerhajózási társaságok követtek. Ilyenek voltak a Magyar-Horváth Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság, az "Orient" Magyar Gőzhajózási Részvénytársaság, a Magyar Keleti Tengerhajózási Társaság.

1895. január 24-én megalakult a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság (MEFTER), melynek szervezetéből kinő a későbbi Duna-Tengerhajózási tevékenység.

Az 1896-os milleniumi év hajózási szempontból legjelentősebb eseménye a Vaskapu-csatorna megnyitása volt, mellyel a Duna összefüggően vált hajózhatóvá és megnyílt a lehetőség a közvetlen Duna-tengeri szállítások beindítására. Jóllehet, a Magyar Folyam és Tengerhajózási Rt. Alapító Okiratában szerepelt a folyami áruszállítás mellett a Sulinán túli tengeri áruszállítás is, melyet vagy saját, vagy bérelt hajókkal végezhet.

A Társaság, hogy elősegítse a magyar külkereskedelmi törekvéseket és, hogy maga számára biztosítsa a századforduló után kibontakozó egyre kedvezőbb fuvarpiaci részedést, szerződéseket kötött a magyar érdekeltségű "Adria", majd pedig 1902-től a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.-vel az általa Dunán szállított áruk tengeri fuvarozására. Az áruk fő átrakó kikötői Braila, Galac és Sulina voltak.

A MEFTER megalakulásának első percétől jól szolgálta a magyar hajózás ügyét. Már első évében jelentős folyami hajóparkot mondhatott magáénak, a Regensburgtól Sulináig terjedő Duna-szakaszon hajógyarak, kikötőhelyek, ingatlanok hirdették jelenlétét, gyarapodását. Az olcsó román és orosz folyami hajótér visszaszorítására a DDSG-vel és az SDDG-vel fuvardíj-egyeztető kartellt hoztak létre, amely egészen 1914-ig működött.

A Társaság töretlen fejlődését az I. világháború alapjaiban megzavarta:

- úszóegységek pusztultak el;
- a trianoni békeszerződés végrehajtása kapcsán 197 db. hajót szerbek, franciák, románok és csehek között osztottak fel;
- a Dunán újabb versenytársak jelentek meg (franciák, angolok, hollandok).

A MEFTER életképességét bizonyítja, hogy viszonylag rövid idő alatt sikerült rendeznie pénzügyi viszonyait az állammal és igazodnia az újonnan kialakult nemzetközi helyzethez. Kereskedelmi szerződéseket sikerült kötnie a Duna-menti államok hajóstársaságaival, melyek közül is legjelentősebbek a DDSG, SDDG és BL-hez kapcsolódnak.

A monarchia összeomlása nem kedvezett a magyar érdekeltségű tengerhajózási társaságoknak sem, hajóparkjuk részben elpusztult, részben pedig a győztes hatalmak kezébe került. Magyarországtól a trianoni békeegyezmény a teljes hajóparkot elvette. Többek között a nagyobb hajóstársaságok közül az "Adria" Rt.-től 32 db hajót 74.555 BRT-vel, a Magyar-Horváth tengeri gőzhajózási Rt.-től 42 db hajót 15.506 BRT-vel, a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.-től 11 db hajót 39.436 BRT-vel, az "Atlantica" Rt.-től 10 db hajót 41.501 BRT-vel, az "Orient"-től 6 db hajót 25.405 BRT-vel.

1922-től a hajók nélkül maradt magyar tengerhajózási vállalatok egyre nagyobb erőfeszítéseket tettek, hogy legalább volt hajóparkjuk egy részét visszaszerezhessék. Törekvéseiket jelentős külföldi tőke támogatásával siker koronázta, megalakult Budapesten az "Óceánia" Tengerhajózási Rt. és 6 db tengeri hajóval megindította szolgáltatásait.

1928-ban a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. kezdte meg működését a Brit Sunderland-i hajógyárban rendelésre épült "Honvéd" gőzhajóval.

Az időszak margójára kívánczok, hogy egyre több külföldi érdekeltségű hajóstársaság kezdte használni a kedvező lajstromozási feltételeket és adózást biztosító magyar lobogót.

Az 1933-as esztendő jelentős mérföldköve a Duna-tengerhajózás történetének. *Horthy Miklós* kormányzó elnökletével a március 13-án üléselőző Koronatanács megvizsgálta a Duna-tengeri hajózás megindításának lehetőségét. A Koronatanács döntéseinek megfelelően a magyar külkereskedelem bővítése céljából megalakult a Magyar Egyiptomi Kereskedelmi Rt.

(HUNGEGYPT), amely a magyar kormány megbízásából bérbe vette a holland "APOLLINARIS III" folyam-tengerjáró hajót. A hajó 1929-ben épült, H=33,03 m, B=6,23 m, BRT=199,34 R.t., 120 LE-s, sebessége 8 csomó körüli volt. A hajó 1933. szeptember 20-án egyiptomi rizs és gyapot rakományával befutott a csepeli Vámmentes Kikötőbe. Az "APOLLINARIS III" sikeres útja Budapestet tengeri kikötői rangra emelte, valamint bizonyította, hogy ez a hajózási módszer fenntartható, folytatható.

A MEFTER 1934-ben a GANZ-hajógyárnál egy Duna-tengerjáró hajó építését rendelte meg, melyet "Budapest" névvel 1934. augusztus 14-én bocsátottak vízre és október 6-án elindult első útjára Egyiptomba 255,7 tonna terjedelmes darabáruval, mellyel nemcsak raktárai voltak tele, hanem fedélzetére is került néhány köteg. A hajó kijelölt útvonala Budapest-Istanbul-Beirut-Haifa-Jafa-Alexandria-Budapest volt. Visszárúja Alexandriából 330 tonna gyapot volt, mellyel november 29-én érkezett meg a csepeli kikötőbe. A hajó második útjára december 11-én indult, majd a Duna jégviszonyai miatt Alexandria és a Közel-Kelet kikötői között tranzit szolgálatot végzett, a Vámmentes Kikötőbe 1935. március 20-án érkezett gyapot és rézhulladék rakománnyal.

A folyam-tengerhajózás alapja a levantei partok felé irányuló egyre nagyobb és növekvő magyar export forgalom volt, melynek során első Duna-tengerjáró hajóink főleg török, görög, egyiptomi és izraeli kikötőket kerestek fel.

Az egyetlen hajóval megindított forgalomból csakhamar kitűnt, hogy nem tud eleget tenni azoknak a szállítási igényeknek, amelyek rohamosan jelentkeztek. Az eredmények hatására 1936. április 16-án az újpesti GANZ Hajógyárban elkészült a MEFTER által megrendelt második új Duna-tengerjáró hajó, a 600 tonna hordképességű "Szeged" ms. Így az időközben megvásárolt 190-es francia építésű 1150 DW tonnás Duna ms-al már három hajó látta el a Duna-tengeri forgalmat. A hajókat a MEFTER – a dunai hajózási vállalatok üzemközsége keretében fenálló szerződési kötelezettsége alapján – az üzemközségen belül foglalkoztatta.

Ez a helyzet azonban nem tette lehetővé a Duna-tengerjárók gazdaságos kihasználását, minthogy ez egyben konkurenciát jelentett a belvízi hajózásnak a Duna torkolatától Budapesti terjedő folyamszakaszon – az üzemközségen belül. Ezért a Duna-tengerjárókat kiemelték az üzemközségből és 1936. március 9-én megalakult a Magyar Királyi Duna-Tengerhajózási Rt., a DETERT.

Az új részvénytársaság fő céljaul alapszabályzata a következőket fogalmazta meg:

- a Dunán és mellékfolyóin, valamint a tengeren, akár saját tulajdonát képező, akár harmadik személyek tulajdonát képező gőzhajókkal vagy egyéb járművekkel személyfuvarozási, áru fuvarozási és hajóvontatási üzemeket létesíteni és folytatni;

- a dunai kikötők és esetleg a Duna mellékfolyóinak kikötői között egyrészről és másrészről tengeri kikötők között közvetlen hajózási összeköttetést létesíteni;
- folyami vagy tengeri hajózási vállalatokat megszerezni és azok üzemét folytatni.

A DETERT fejlesztési programja keretében csakhamar újabb hajót állított üzembe. Az 1937. október 20-án vízrebocsátott "Tisza" ms már magán viselte a legfejlettebb Duna-tengeri hajó minden jellemzőjét, hordképessége 1190 DWT volt.

A jó eredmények arra készítették a DETERT-et, hogy tovább növelje flottáját. 1939. május 17-én került vízre a "Kassa" ms 1260 DWT hordképességgel. A "Kassa" építését követő hajók az "Ungvár" ms és a "Kolozsvár" ms 1941-ben már sorozatban épültek.

Sajnos a II. világháború ismét nehéz időköt hozott a magyar hajózásra. Duna-tengerjáró hajóink 1940-től egyre fokozottabban vettek részt hadi szállításokban, a német Seetransportstelle rendelkezésére kellett bocsátani. A háború a Duna-tengeri hajóparkot érzékenyen érintette, az "Ungvár" ms 1941. november 9-én aknára futott, elsüllyedt, a "Kolozsvár" ms-t 1943. január 22-én Sulinánál légi torpedó találat érte, a "Komárom" ms átadása előtt egy nappal a hajógyár szerelőpartja mellett repülő-támadás következtében elsüllyedt, a VIII-as jelű hajótestet a németek felrobbantották. 3 db. Duna-tengerjáró hajót Deggenrofbba sodort a háború, ahol hosszabb ideig amerikai katonai felügyelet alatt álltak, végülis 1947-ben hazatérhettek.

A II. világháborút követően a budapesti Cégbíró-ság 1946. április 9-én egy új céget jegyzett be Magyar-Szovjet Hajózási Rt. (MESZHART) néven. A háborút átvészoló hajókat budapesten felújították és azok MESZHART tulajdonba kerültek és maradtak 1954. december 31-ig, amikor is a szovjet fél részvényeit a magyar kincstár átvette és 1955. január 1-től a Magyar Hajózási Rt. (MAHART) vitte tovább a belhajózás ügyeit, a Duna-tengeri hajókat pedig a Magyar Duna-Tengerhajózási Rt. (DETERT) kapta vissza.

Az újonnan szervezett DETERT a 4 db lassan kiöregedő hajóval csak nehezen tudta ellátni a Duna-tengeri forgalomban jelentkező áruszállítási feladatokat. A hazai hajóépítő ipar jelentős export vállalásai miatt nem tudott eleget tenni a magyar hajózási kívánságainak.

A DETERT a GANZ Hajógyár utódjától, a Magyar Hajó- és Darugár angalföldi üzemegységében nagy sorozatban exportra épített 1100 tonnás típusból kapott először három egységet, nevezetesen 1955-ben a "Béke" ms-t, 1956-ban a "Balaton"-t, 1957-ben a "Duna" motorost.

A Duna-tengeri hajózási fejlődése 1958-ban kapott komoly lendületet. Ez az év volt a fordulópont, amikor hajógyártásunk elérkezett a legkomfortosabb folyam-

tegerjáró hajótípus kialakításához és 1967-ig évente adott egy-két újabb hajót a magyar hajózás részére.

1964-ben január 1-el a KPM Hajózási Főosztályaival összevont szervezetben működő Magyar Hajózási Rt.-t megszüntették és a nagyvállalattá kijelölt magyar Hajózási Vállalat (MAHAV) egyúttal a DETERT, a Nemzeti és Szabadkikötő, valamint a Hajójavítóüzem jogtulója lett.

A Gazdasági Bizottság 1964. június 12-én a MAHAV nevet visszaváltoztatta MAHART-ra.

A magyar Duna-tengeri hajópark fejlődése csúcsát a Mahart keretein belül érte el. A "Hazám" ms Duna-tengerjáró 1958-as átadását követték a "Tokaj", a "Badacsony", a "Csepel", a "Tihany", a "Borsod", a "Szeged" és a "Dunaújváros" motorosok.

A 8 db. "Hazám" típusú hajó után új hajótípusként még 3 db Duna-tengerjáró, a "Székesfehérvár", az "Újpest" és a "Cegléd" is elkészült, s ezzel a magyar számlára történő Duna-tengeri hajóépítés korszaka lezárult. A "Cegléd" ms átvétele 1966. január 7-én volt.

Időközben a Magyar Hajó és Darugyár külföldi megrendelőknek korszerű tengeri szállítóhajókat is épített és alkalom adódott rá, hogy e típusból a MAHART is vásároljon. A MAHART az első ilyen hajót (1460 DWT-s, 1000 LE-s, korlátlan hajózási körzetű) 1965. november 27-én lajstromoztatta "Tata" ms néven. Ezt a hajót testvére, a "Herend", a "Hévíz", a "Debrecen", majd a módosított típusú 1733 DWT-s "Hajdúszoboszló" és utolsóként a "Somogy" követte. A "Somogy" ms-al a MAHART befejezte a hazai építésű tengeri hajók vásárlását és hajóparkfejlesztési programjának megfelelően 1967. december 20-án Várnában átvette a "Budapest" névre keresztelt új hajót, melyet 1968. február 5-én testvére, a "Hungária" ms követett. Mindkét óceánjáró 6264 DWT-s 3250 LE-s általános tengeri áruszállító hajók típusába tartozott. Utóbbi két hajó üzembeállításával újabb fejezetet nyitott tengerhajózásunk.

Útjukra indultak a "Mélytengeri" hajók, melyek újabb óceánon túli területeket kapcsoltak be a magyar tengerhajózás akcióterületébe.

A sort újabb hajók üzembeállítása követte: 1970. "Duna" ms, 1971 "Tisza" és "Rába" ms, mindhárom 1951-52-es német építésű hajó, 1972. "Ady", 1973. "Petőfi" ms, (szovjet építésű), 1977-78. "Csonkai", "Radnóti" ms-ok, illetve a 3 db 3700 DWT-s "Bodrog", "Körös", "Sajó" lengyel építésű hajók, 1980. "Vörösmarty" ms a flotta jelenleg legfiatalabb és legnagyobb hordképességű hajója, majd 1985-ben a sort 3 db singaporei építésű 5200 DWT-s "Balaton", "Kapos", "Sio" motorosok zárják.

Az új "mélytengeri" hajók megjelenésével kitágult hajózási-kereskedelmi szféra egyre nagyobb és nehezebb feladatok elé állította a magyar tengerhajózás irányítóit. Fokozatosan, egy egyre meredekebben emelkedő trendet követtek a hajók fenntartási költségei (elsősorban a javítási és üzemanyag költségek), melyek fokozottabban a korábban üzembeállított és előregedő hazajáróknál jelentkeztek.

Ezen hajók sorsa a következőképpen alakult:

- Az 1955-ben átadott "Béke" ms 1959-ben a Dardanellák dél-nyugati bejáratnál összeütközött a "San Giorgio" nevű olasz személyhajóval és elsüllyedt.
- Az 1956-ban átdott "Balaton" ms-t 1969-ben eladták, s erre a sorsra jutottak 1973-ig a "Duna", a "Hazám", a "Tokaj", a "Badacsony", a "Csepel", a "Tihany", a "Borsod", a "Szeged", a "Dunaújváros" motorosok is.

Gyakorlatilag ezzel egyidejűleg fokozatosan a közvetlen Duna-tengerhajózási időszak napjai is leáldoztak, egyrészt a folyamhajózási technológiák és módszerek az Al-Dunán olyan fejlődésen mentek át, melyekkel a Duna-tengeri forgalomban még fennmarad export-import áruk fuvarozása sokkal gazdaságosabban vált lehetővé. Ezen áruk export vonatkozásban főleg félkész és kész acéltermékekből, valamint zsákos és ládás darabárukból álltak, import irányban túlnyomórészt ömlesztett foszfátot, perlitet és kisebb mértékben darabáru jelentettek. A Dunán uralkodó vízállási viszonyok a Duna-tengeri hajók kihasználtságát ömlesztett áruk vonatkozásában nagyon lerontotta, hiszen pl. ércből, foszfátból egy 1260 DWT-s hajó max. 800-1000 tonnát tudott Al-Duna-Budapest viszonylatában mozgatni, ugyanakkor egy közepes folyami tolatmány is minimum 5-6000 tonnás volt.

A Duna-tengeri járatok megszűnésével fokozatosan áttérődött a Mahart tengeri kereskedelem és forgalom súlypontja az Adriára. Hajóink általában a Trieste-Venice-Piraeus-Lattakia-Beirut útvonalat járták.

Mélytengeri hajóink fő útvonalai a Kontinensről Dél-Amerikába, Indiába és Távol-Keletre vezettek. Európából ömlesztett, illetve zsákos és darabáru, műtrágya, vas, visszafelé faárú, rizs, gumi, állati takarmány.

A hajópark kereskedelmi-forgalmi szolgálata fokozottabban támaszkodott külföldi "ügynöksége" hálózatára, melyek közül kiemelkedő szerephez jutott az olaszországi Riunite, ill. az amsterdami Spliethoff ügynökség.

Gyakorlatilag a tengeri hajópark üzemeltetésében az említett változásokkal párhuzamosan csökkent a magyar külkereskedelmi áruk forgalma, a devizakímélő tevékenység fokozatosan devizakitermelővé vált. Ezzel egyidejűleg nőtt a tengerhajózási management függősége az árut biztosító brókerektől és ügynökségektől, csökkent az üzemeltetés gazdaságossága.

Az 1971-74. között üzemelő dél-amerikai járat, melyen a "Budapest" és "Hungária" motorosok nyertek foglalkoztatást, visszáru hiányában, a dél-amerikaiak protekcionista kereskedelempolitikája miatt megszűnt.

1983. januárjában a magyar tengeri hajópark még 24 db. hajót számlál 79.813 BRT-vel és 112.578 tonna hasznos kapacitással. 1990-re csak 2 db. magyar épí-

tésű tengeri hajó maradt "Tyrrhenia" és "Adria" (korábbi "Debrecen" és "Hévíz" ms-ok) néven, eladásra került a "Budapest" és "Hungária", eladásra kijelölve a közel 20 éves "Ady", "Petőfi" motorosok is. A fennmaradó hajópark átlagéletkora napjainkban elérte a 16-17 évet, ezek közül 1977-78-as átadásúak, lengyel építésű hajók a "Csokonai", a "Radnóti", a "Bodrog", a "Körös", a "Sajó", 1980-ban épült a "Vörösmarty" és 1985-ben került beszerzésre a 3 db 1977-es szingapúri építésű hajó. Az így fennmaradt 9 db egységet számláló flotta összhordképessége 65.031 DWT, gyakorlatilag újabb hajóbeszerzésre 1985 óta nem került sor.

Legújabbkori történelmünk rendszerváltása új helyzet elé állította a Mahart valamennyi üzletágát, azonban talán a legnagyobb kihívással a tengerhajózásnak kellett szembenéznie. A viszonylag alacsony hatékonysági üzemeltetéshez társult a korábbi állami támogatások minden formájának leépítése.

A jelenlegi vezetés rendkívül nehéz helyzetet örökölt, döntenie kellett a nagy múltra visszatekintő tengerhajózási üzletág jövőjét illetően, amely az üzemeltetés veszteséges voltát illetően kevesekben hagyott kétséget, hiszen az éves szinten kimutatott 250-300 millió Ft-os ráfizetés a felszámolást sugallta. Ezzel szemben olyan döntés született, hogy a vég-sőkig fenn kell tartani, meg kell menteni a tengerhajózást. Ennek érdekében jelentős szervezeti és szemléletbeni változásnak kellett végbemennie. Saját üzemeltetésről át kellett térni az időbérleti konstrukcióra, az irányítási apparátusnak radikálisan csökkenie kellett. Az átalakítások jelentős része az 1991-93-as időszakra datálható, elsősorban a vállalatra nehezedő likviditási nyomás könnyítésére, beindult az időbérleti üzemeltetés, életbeléptek az önköltség csökkentésére irányuló intézkedések, melyek hatására jelentősen javult a hajók jövedelemtermelő képessége. Legfontosabbak ezek közül az üzemeltetésre, fenntartásra irányultak, pl. a tervszerű javításokról a folyamatos kárjavításokra történő áttérés, tartalék alkatrészek, anyagok minimális szinten tartása, a biztosítási konstrukció megváltoztatása az új értéken történő biztosításról való áttérés a total loss formára. Megnőtt az egyéni anyagi felelősség és érdekeltég minden szinten.

Lezajlottak és feloldódtak az érdekvédelmi szervezetek és a Mahart közti kezdeti feszültségek, az utazó forgalmi dolgozók fokozatosan meghatározott időre szóló szerződéses munkaviszonyban kerültek foglalkoztatásra.

Javult a bérleti hajópiac megismerése, egyrészt kialakult a magyar tengerhajózási szolgáltatást kereső és megbecsülő partnerkör, másrészt a bérleti díjak is állandóan emelkedtek.

Ilyen vállalati előkészítés után 1993. június 1-el elérkezett az idő, hogy a tengerhajózás önálló társasági formában működjön, létrejött 100 %-os Mahart tulajdonban a MAHART-Seatrade Tengerhajózási és

Szállítmányozási Korlátolt Felelősségű Társaság, amely az alapítás tört évében már nyereséget realizált, illetve nyereségesen üzemel jelenleg is.

A tengerhajózást ma 9 db előregedett mélytengeri hajó testesíti meg időbérleti konstrukcióban üzemeltetve. Amennyiben a hajópark felújítására, újabb hajók vételére, megrendelésére a közeljövőben nem kerülne sor, úgy egy lassú elhalásnak lehetünk szemlélői. Hogy ez ne következhesen be, a Mahart vezetősége és a MAHART-Seatrade Kft. kollektívája mindent elkövet, becsülettel üzemelteti a jelenlegi flottát, hajók időbérletbe vételével keresi a túlélés lehetőségeit, a hajóbeszerzés minden lehetőségét vizsgálja és folyamatosan munkálkodik az optimális méretű és funkciójú hajók felkutatásán.

Elegendő saját forrás hiányában csak külső tőkebevonással vagy megfelelő állami támogatottsággal lehetne elmozdulni a jelenlegi helyzetből.

Ma már egyértelmű, hogy a hajózás, így a kereskedelmi tengeri hajózás is ipar, amely a fuvarozási szolgáltatás értékesítésén alapszik. Leegyszerűsítve a kérdést, ez egy olyan tőkebefektetés, amely megfelelő nyereséget kell hogy produkáljon, azonban ez az üzletág erősen függ a világ gazdasági és világpolitikai helyzet mindenkori alakulásától, ezért lehetnek olyan periódusok, amikor az állam hathatós segítségével nélkülözhetetlen. Még olyan államok is, amelyek elvileg a szabad gazdálkodás alapján állnak különös figyelemmel kísérik kereskedelmi flottájuk sorsát.

A támogatásnak általános formái a hajóépítési célsegély, kedvező hitelek formájában, kamat és adókedvezmények, stb. A változó helyzetek olyan rugalmas alkalmazkodást kívánnak meg, amelyre a tisztán vállalkozói elhatározás állami támogatás nélkül képtelen.

Tengeri hajóink hazánk jó hírvivői, követői voltak és bár számukban megfogyatkozva, de azok jelenleg is. Elmondható, hogy kevés az a kikötővel rendelkező ország ahol nem fordult meg magyar lobogó alatt magyar hajó.

Ismertek tengerész dolgozóink erényei is, partnereink mindenkor a legnagyobb elismeréssel nyilatkoznak szaktudásukról, tisztas helytállásukról. Keresettek lettek idegen lobogójú és tulajdonú tengeri hajókon is fedélzeti és géptisztjeink, matrózaink és gépészeink.

Nem szabad, hogy felszámolódjon, megszűnjön az elődök által kivívott jó hírnév, nem mondhat le az állam sem a hazai folyami-tengeri hajózás szolgáltatásairól, hiszen egyes válság gazdasági ágazatok támogatásával, a hozzájuk kapcsolódó vízi szállításokon keresztül így nem hazai fuvarozók élveznék a közvetett támogatás előnyeit.

Annak reményében, hogy a jelenleg előkészítés stádiumában lévő privatizációs munkák a tengerhajózás életében is pozitív változásokat eredményeznek, illetve hogy Oroszország által átvállalt szovjet adósság törlesztése hajók formájában is testet ölthet zárom soraimat.

A MAHART személyszállítás 100 éves története és a jövő lehetőségei

VAJAS JENŐ

A címben szereplő témakör ismertetésénél kiindulópontként és egyben korabeli előzményként az osztrák DDSG alapításának időpontját, 1829-et választottam. Ezt két okból tettem. Egyrészt ezen időpontot megelőző időszak csupán fejlődéstörténeti szempontból lehet érdekes a téma kutatói számára, másrészt azért, mert ez a Duna-menti hajózási társaság indította el a Dunán szervezett formában és módon a személyszállítást, ugyanakkor társaságunkat a DDSG-vel a kezdetektől napjainkig köti össze a kölcsönös érdeknek megfelelő megannyi, olykor lazább, olykor szorosabb szála.

Kizárólagos pozícióját a DDSG akkor – a Dunán egyedülként – évtizedeken át megtartotta. 1858-ban ez a kizárólagosság megszűnt és az 1867-es kiegyezést követően alakulhattak kisebb, magyar hajózási magánvállalatok.

A magyar közlekedési politika bővülésével és a hazai vasúthálózat fejlődésével összhangban 1888-ban létesített vasúti hajózási szolgálat hajóparkján belül 8 darab személyhajóval indította meg ugyancsak szervezett formában a személyszállítást. Alapítását követően a MFTR ezeket a személyhajókat átvette a Magyar Államvasutaktól, ugyanakkor a Zimony-Orsova-Galacz al-dunai járatok megindításához az újpesti hajógyáraknál 1200 személyes hajók építését rendelte meg. A hajójáratok menetrendje a Dunán, a Tiszán, a Száván egyaránt a vasúti csatlakozáshoz igazodott, amit egyébként az állammal kötött szerződés is előírt. A kor szállítási és utazási igényeinek megfelelően ezek a személyszállító hajójáratok úgynevezett "vegyes járatok" voltak, azaz szállítottak árut és postai küldeményeket is.

Történelmi kényszer folytán az első világháborút követően gyökeresen átrendeződött a MFTR személyhajózás üzletpolitikája. Egyrészt az országot sújtó területvesztés miatt, másrészt a háborút követő közel másfél évtizedes gazdasági, pénzügyi mélypont után már a mai fogalmaknak megfelelő igény került előtérbe, nevezetesen az idegenforgalom, a turizmus, az üdülés. A személyhajó tehát ezen igények eszközévé kellett, hogy váljon. A MFTR társas hajóutakat szervezett az Al-Dunára, az osztrák Duna-szakaszra, budapesti sétahajó járatokat és Budapest-Esztergom vonalra kiránduló járatokat indított, valamint meghirdette különhajók bérletének lehetőségét. Mindamellet a belföldi igényeknek megfelelően továbbra is fenntartotta a Dunán és Tiszán

egyaránt a kombinált, az áru- és személyszállító járatait.

Az ígéretesnek tűnő forgalomszervezési intézkedések azonban, csak néhány évre korlátozódtak mivel kitört a második világháború. 1944 végén – amint ismeretes – a MFTR valamennyi úszóképes hajóállományát, közöttük a személyhajó parkot is az osztrák és német Duna-szakaszra vezényelték, ahonnan 1946-1947-ben tértek vissza. A hadműveletek során a magyar Duna-szakaszon elsüllyedt és kiemelt kisebb személyhajók 1945-1946-ban Budapesten végeztek átkelési járatokat, valamint élelmiszert szállítottak a főváros számára.

A hidroncsok eltávolítása és a hajózó utak megtisztítása után, 1947-ben indult meg zavartalanul a belföldi személyhajó forgalom ugyanazokon a háború előtti dunai és tiszai vonalakon.

Az 1950-es, de főleg az 1960-as években már újra és egyre érzékelhetőbbé vált a személyhajóknak az idegenforgalom, a turizmus, az üdülés és szórakozás céljára történő igénybevétele. Természetesen az utazási szokások és igények átrendeződéséhez nagy mértékben hozzájárult a – főleg közúti – motorizáció térhódítása is.

A társaság szervezetében, megnevezésében az elmúlt évtizedek során bekövetkezett változások a személyhajózás alaptevékenységét, szolgáltatási színvonalát nem befolyásolták, fejlesztési és forgalomszervezési intézkedéseit mindenkor a hazai és nemzetközi tényezők figyelembevételével alakította.

Egy általános fejlesztési program keretén belül a MAHART 1962-ben 2 darab szárnyashajót vásárolt és állított forgalomba. Ezzel megteremtette az alapját a napjainkra nemzetközileg is jól ismert szárnyashajó járatainknak. Szárnyashajó parkunk jelenleg már 10 darab egységből áll.

1965-ben, illetve 1967-ben belföldi járataink között végleg megszüntettük a Tiszán és a Dunán közel 70 éven át gyakorolt – a korábban már említett – úgynevezett "vegyes", illetve a kombinált személy- és áruszállítást. Ezzel személyhajózásunk tevékenysége immár véglegesen az idegenforgalom és a turizmus területére helyeződött át. E feladatnak megfelelően alakítottuk ki a menetrendeket, a forgalomszervezést, valamint további fejlesztési intézkedésekkel hajóparkunk gerincét. A személyszállító gőzösök forgalomból történő kivonása után, 1978-tól 10 db 250 személyes motoros utasszállító hajó látja el a személyszállítást.

Sajátos időszaka volt a nyolcvanas évek közepe a Személyhajózásnak. Egyik nézet szerint meg kellett volna szüntetni, tekintettel arra, hogy jelentős állami támogatás kellett működéséhez, a másik nézet szerint pedig mélyreható szervezési, fejlesztési munkával az akkor már jelentős idegenforgalmi idény kielégítésére kell felkészíteni. Szerencsére a második nézet kerekedett felül.

A személyhajózás 1983-tól a nagyvállalati kereteken belül osztályszervezetet lényegesen meghaladó, önálló jogosítványokat kapott, majd a kedvező tapasztalatok után 1987-től önelszámoló üzemegységként dolgozott.

Az eredmények az optimistákat igazolták, mivel a fokozatosan csökkenő, majd 1992-ben teljesen megszűnő állami támogatás ellenére nyereséges vállalkozássá vált.

Az elmúlt 5-8 évben gyakorlatilag minden hajónkat jelentősen korszerűsítettük, alkalmassá téve őket az egész éves, a szezontól független munkára.

Ezek az eredmények nem születhettek volna meg, ha továbbra is csak a személyszállító munkát tekintettük volna alaptevékenységnek. 1987-től gyökeresen megváltoztattuk üzletpolitikánkat abból a felismerésből kiindulva, hogy a személyhajózás komplett szolgáltatással tud csak eredményes lenni. Kialakítottuk saját idegenforgalmi szervezetünket, a MAHART Toursot, illetve átvettük az UTASELLÁTÓ vállalatától az éttermi tevékenységet. E tevékenység végzésére létrehoztuk a MAHART CATERING szolgálatot.

A MAHART RT. a hatékony tevékenység továbbfejlesztése, illetve a privatizációra való felkészülés jegyében Személyhajózási Üzemegységét 1994. január 1-től MAHART PassNave néven egyszemélyes Kft.-vé alakította át. A Kft. első üzleti éve – örömmel közölhetem – sikeres volt.

Befejezésül egy sajátos, egyben a személyhajózási tevékenység alapját képező kikötői gondokat, sikereket ismertetem.

A majdnem teljesen megszűnt tiszai hajózás újraélesztése érdekében sikeresen találkozott a régió önkormányzatainak szándéka és a MAHART hosszú távú elképzelése. Az önkormányzatok abból a felismerésből kiindulva, hogy a személyhajózás a tiszai idegenforgalom fejlődésének egyik fontos eszköze, vállalták, hogy a Tisza menti települések kialakítják a személyhajó megállóhelyeket. A MAHART pedig vállalta, hogy ezeken a helyeken közös szervezéssel hajókat fog üzemeltetni. Ez az együttműködés teljesskörűen megvalósult 1994-re a Tiszán.

A MAHART és 15 önkormányzati kikötőhely üzemel Sáropataktól-Szegedig.

Sajnos a Dunán egészen más a helyzet. Nincs olyan önkormányzat, mely a legkülönbözőbb jogcímenek adót, illetve parthasználati díjat ne szedne. Ezzel a költségek olyan mértékben növekednek, növekedtek az elmúlt évben, mellyel a hajózást választás elé állították:

- vagy megszünteti a dunakanyari menetrendi járatát;
- vagy drasztikusan felemeli menetjegyei árát.

Mi egyiket sem szeretnénk. Van azonban a hajózási vállalkozások biztonságát veszélyeztető jogszabályi hézag, mely szerint egy hajózási vállalkozó, hiába kap engedélyt mind az önkormányzattól mind a hajózási hatóságtól kikötő létesítésére, azt az önkormányzat bármikor visszavonhatja minden következmény nélkül. Bízom benne, hogy e helyzet feloldására a közeljövőben sor kerül és a személyhajózás elmúlt években mutatott fejlődését semmi sem fogja akadályozni.

A Csepeli Nemzeti- és Szabadkikötő tevékenysége és fejlődésének irányai

SZELVÉNYI IMRE

A cikkben a Nemzeti- és Szabadkikötő múltjával, jelenével és jövőjével kapcsolatos kérdéseket mutatom be.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 1892. november 10-én felterjesztést intézett a kereskedelmügyi miniszterhez. Idézet ebből:

“A tisztelettel alulírott kamara levelében szóba kerültek azok a hátrányok, amelyek a hazai kereskedelmet és ipart érintik annak következtében hogy a fővárosi rakodópartok sem terjedelemben, sem műszaki berendezések tekintetében nem felelnek meg a forgalom igényeinek. Ez okból a kamara az érintett kérdést beható tanulmány tárgyává tévén, hivatott szakértők bevonásával tüzetesen megállapítani törekedett a fennforgó bajok mibenlétét és azokat az intézkedéseket, amelyek azoknak orvoslására alkalmasak volnának.”

“Ha azt akarjuk, hogy fővárosunk mint kereskedelmi emporium elfoglalja és biztosítsa magának azt a helyet, amelyre úgy földrajzi fekvésénél, mint kereskedő osztályának szakavatottságánál fogva egyenesen hivatva van, akkor végleg szakítanunk kell az áruk rakodásának, fuvarozásának és raktározásának ama kezdetleges módjával, amely nálunk még mindig szokásos és amely szerint más helyen eszközöljük a rakodást és ismét más, távol eső helyeken raktározuk és kezeljük az árut.”

“Mindezen fontos követelményekkel szemben a meghallgatott szakértők egyértelmű véleménye oda irányul, hogy a városon kívül kell valamely alkalmas telepet létesítenünk, ahol a tömeges forgalom a kor követelményeinek megfelelő berendezések létesítése mellett összpontosítható legyen. A kereskedelmi körök a legnagyobb súlyt fektetik egyfelől arra, hogy a kereskedelmi kikötő közvetlen összeköttetésben legyen a főváros bal oldali részével, másfelől pedig arra, hogy e célra olyan hely jelöltessék ki, ahol a rakodópartokat, tárházakat, stb. a szükségeshez képest tetszés szerint kibővíteni lehet. Ezeknek e a követelményeknek pedig egyedül megfelelőnek a Csepel-sziget északi csúcsát tartják.”

Közlekedési szakembereinkre általában is, ezen belül az egész magyar hajózás, annak fontosságát és a Szabadkikötő építésének gondolatát megfogalmazó időbeni felismerésre büszkéek lehetünk.

Eredmény: “a hatályba léptetett 1922. évi I. törvény cikk 11. paragrafusa felhatalmazta a kormányt arra, hogy a Csepel-sziget északnyugati részén létesítendő nemzetközi szabad kikötő megépítésére valamely külföldi céggel megállapodásokat létesíthessen.”

Végül is a dunai hajózás és kikötőépítés ügyében történt nyilvánvaló kereskedelmi és közlekedési kezdeményezések eredményeképpen 1928. október 28-án ünnepélyes keretek között átadták az akkori Magyar Királyi Budapesti Vámmentes Kikötőt.

A Szabadkikötő tehát 67 éve létezik. A 67 éve alatt folyamatosan változó, a hajózásnak és kikötőügynek hol kedvező, hol kedvezőtlen feltételeknek az adott lehetőségek szerint mindig megfelelően és eredményesen működik. A hajózás szervezeti átalakítását a közlekedési és postaügyi miniszter 1955. január 1-jén hatályba lépő utasítása szabályozta, amely szerint: a MAHART Magyar Hajózási Rt. kikötői üzemága üzemelteti a volt MESZHART RT. által kezelt Magyar Nemzeti- és Szabadkikötőt.

1957-től 1963-ig – különböző neveken – a Szabadkikötő önálló vállalként működött. 1963-ban a közlekedési és postaügyi miniszter rendeleti úton a MHRT Magyar Hajózási Rt.-t, a DTRT Duna-Tengerhajózási Rt.-t, a MHRT Nemzeti és Szabadkikötőt, valamint a MHRT Hajójavító üzemet december 31-i hatállyal egy vállalatba vonta össze. Ettől az időponttól kezdődően az említett üzemágak a MHRT üzemigazgatóságaként működtek 1983-ig. A kikötői üzemigazgatóság üzemeltetési jogkörébe került a csepeli kikötő, valamint az azóta már megszűnt vagy üzemén kívül helyezett Budapest-Balparti Kikötő, a Ferencvárosi kikötő és a győri kikötő, valamint 3 úgynevezett téli kikötő.

Ezekben az években a kikötő forgalma dinamikusan növekedett elsősorban a jellemző kikötői áruféleségek (vasárúk, szén, kavics, érc, foszfát, műtrágya, gabonaneműek) mennyiségének emelkedése következtében. 1970-ben helyeztük üzembe a konténerterminált és javítóüzemet, amely akkor a térség legkorszerűbb és legnagyobb kapacitású konténer fogadó- és tároló termináljaként kezdett működni. 1983-tól 1986. december 31-ig a kikötő önálló irányítása megszűnt, a kikötői szakterületek közvetlenül a nagyvállalat párhuzamos szakterületeinek irányítása alá kerültek, központosított formában működtek.

1987. január 1-től működik a jelenlegi szervezeti forma: a kikötő, mint önálló egység része a MHRT szervezetének.

A kikötő 67 éves történetének vázlatos leírása szükséges volt ahhoz, hogy bemutatható legyen a csepeli Szabadkikötő a MHRT meghatározó szervezeti egysége. Működésének, teljesítményeinek fel-

tételei és eredményei mindig is kölcsönhatásban voltak egymással.

A MAHART elmúlt évtizedekbeni eredményes, sikeres tevékenységét négy jelentős tényező, körülmény határozta meg, melyek mindegyike közvetlen hatással volt a kikötőre:

- a nagy tömegű és kétirányú forgalmat biztosító árualap, mely – mint azóta már tudjuk, hibásan – a “vas és acél országa vagyunk” felfogásban, az erőltetetten és állandóan növekedő gazdasági teljesítményekkel függött össze;
- jelentős és az előzőekből következően jól kihasznált flotta;
- jól működő, zárt fuvarozási lánc a folyami kikötőtől távoli tengeri kikötőig;
- jól felkészült, általánosan elismert szakember-gárda mind a forgalmi-hajózási, mind a kereskedelmi-szállítmányozási szakterületeken.

A kikötőhöz kapcsolódik továbbá kitűnő – elődeinknek köszönhető – földrajzi helyzete, Európa és az ország középpontjában, a fővárosban a “0” kilométerkőtől 7 kilométerre, elvileg jó közúti és vasúti megközelíthetőséggel rendelkezünk.

Ezekre az adottságokra, valamint az akkori “népgazdasági” növekedésre alapozott közlekedéspolitikai felfogásra jól jellemző, hogy a KPM Hajózási Főosztálya 1955. végén megrendelte a csepeli kikötő távlati fejlesztési tervének elkészítését.

A tervezés irányelveit dr. Fekete György professzor dolgozta ki, melynek alapján dr. Góth Béla aranyokleveles mérnök készítette el a terveket.

A távlati építészeti terv Csepel-szigetnek a budafoki út vonalától északra fekvő, a Dunától a Soroksári-Dunaáig terjedő területére terjedt ki, mindarra a területre, amit Kvassay Jenő 1912-ben kikötőépítés céljára kisajátított. Ennek a területnek a kikötői tevékenységbe be nem vont része a tervkészítés időpontjában ideiglenes jelleggel mezőgazdasági művelésbe volt adva. Sajó Elemér kikötő tervéből kiindulva és azzal összhangban a kikötői főúttól nyugatra eső területre kereskedelmi célú kikötőmedencéket, a keleti részre pedig részben ipari, részben kereskedelmi kikötőt terveztek.

A terv a keleti fekvésű kereskedelmi kikötőnek a Duna-Tisza csatorna megépítése utáni időre szánt szerepet. A tervező a nyugati oldalon meglévő két kereskedelmi medencétől északra további három medence létesítését tervezte, a meglévő bejáratú csatorna meghosszabbításából kiágazóan. A medencéket 120 m szélesre tervezte, de a harmadik medence elején – az első medencéhez hasonlóan – 170 m széles hajóforduló helyet alakítottak ki. Az ötödik medencétől északra fekvő területre tervezték a kikötő irányítási központját, irodákkal és más kiszolgáló létesítményekkel.

A kikötőterület keleti oldalán meglévő ipari medence déli oldalára a MAHART Hajójavító Üzem, attól északra – a tervezett I. és II ipari medence közé – hajógyár letelepítését irányozták elő. A hajójavítás és a hajógyártás szempontjából ugyanis a kedvező-

nek ítélték meg a soroksári Duna-ág szabályozott magasságú vízszintjét.

Az ipari medencéktől északra tervezett két medence mellé a Közraktározási Vállalat raktározásait szándékoztak letelepíteni.

A kikötőben új, korszerű áruktárolókat és raktár-berendezéseket (63 új darut) terveztek.

A kikötő vasúti forgalmát napi 2400 vasúti kocsi-ra becsülték, ezért a kikötőbe a Ferencvárosi pályaudvar nyugati végéből kiágazóan és a Kvassay-zsilip mellett épülő új hídon át vezetve egy második vasúti összekötő vonalat terveztek kiépíteni, körforgalmi kapcsolattal és új rendező-pályaudvar létesítésével.

A várható közúti forgalomnövekedés miatt a Szabadkikötő út szélesítését és közel 1 millió m² új útpálya kiépítését tervezték. Góth Béla dr. nagyszabású kikötőfejlesztési terve az elmúlt 40 év alatt még részleteiben sem valósulhatott meg, mert hazánk gazdasági helyzetének romlása és a nemzetközi áruforgalom csökkenése miatt nem vált szükségessé a kikötői kapacitások fejlesztése. De álmodni jó és a közlekedésben elengedhetetlenül szükséges.

A kikötő az előzőekben említett tényezőkből adódóan is 1955-től kezdődően integráns része volt – és jelenleg is az – a MHRT kereskedelmi-forgalmi szolgálatának. A zárt, a kikötőtől induló fuvarláncban az áruforgalom fordítókorongjának szerepét töltöttük és töltjük be, harmonizált együttműködéssel a hajózási szakszolgálatokkal.

Jelenlegi helyzetünket és jövőképünket egyaránt az ország gazdasági helyzete határozza meg, miután nyilvánvaló, hogy nem a közlekedés felvevő és átbocsátó képessége indikálja a nemzetgazdasági teljesítményeket – hanem fordítva – a kikötő jövőbeni teljesítményeit meggyőződésem szerint a következő tényezők fogják meghatározni:

- az ország és a térség ipari és mezőgazdasági teljesítményei;
- a tulajdonviszonyok tisztázását követően fejlesztési forrás biztosítása, ezektől függően;
- = a kikötő infrastruktúrájának feljavítása;
- = a valóságos igényeknek megfelelő fogadó és átbocsátó teljesítmények növekedéséhez szükséges fejlesztési lehetőségek.

A kikötő 67 éves működése alatt 2 millió tonna feletti csúcsteljesítményt ért el az 1980-as években, az 1993. évi teljesítményünk 530 ezer tonna, 1994. évben 850 ezer tonna, ebből tranzit vasércpellet 280 ezer tonna.

Bízunk benne, hogy az ilyen jellegű áruforgalom – a térség gazdasági teljesítményeinek növekedése, a politikai viszonyok rendeződése okán – stabilizálódik, hiszen komoly teljesítményű kikötő a jellemző hajózási áruforgalmak nélkül elképzelhetetlen.

Adottságaink jók. Abban bízunk, hogy itt Európában is béke és nyugalom lesz, hogy a térség gazdaságai dinamikus fejlődnek, hogy lesz anyagi erő a közlekedési kultúrák és teljesítmények növelésére és hogy a csepeli Nemzeti- és Szabadkikötő ismét a Duna-folyam meghatározó szerepét fogja betölteni.

A Balatoni Hajózási Kft. tevékenységének szerepe és jelentősége a MAHART személyhajózás szolgálatában

DR. KOPÁR ISTVÁN

A balatoni hajózás feladatait 149. éve végzi a Balatonon. A rendszeres hajózás kezdetét az első gőzhajó 1846. szeptember 21-i vízre bocsátásának, a Kisfaludy gőzösnek napjától számítjuk, melyet a Balatoni Gőzhajózási Társaság üzemeltetett.

A társaságot Széchenyi István és Kossuth Lajos együttműködésével alapították. A társaság a hajózás megteremtésével a Balaton idegenforgalmának döntő tényezőjévé vált. A települések fejlődését, kezdetben még összeköttetését is, ez a tevékenység biztosította.

A balatoni hajózás története a MAHART életében 1955. évtől követhető nyomon. A balatoni hajózás 150. éves évfordulója alkalmával, így 1996-ban kívánjuk e 150 év történetét megismertetni, illetve ennek a 109 évnek a történelmével majd részletesebben akkor foglalkozunk.

Az 1955. év óta eltelt 41 év eseményeit a következőkben ismertetem.

A balatoni hajózás tevékenysége elsősorban idegenforgalmi és azon belül is szezonjellegű tevékenységénél fogva egyedül nem jövedelmező. Ezt már *Széchenyi István gróf*, az alapító is megállapította, de hangsúlyozta, hogy a tevékenységben nem a hasznót, hanem a Balaton térségének fejlődését remélte a gőzhajózástól. E gond az elmúlt 109 év alatt, amíg a társaság nem került a MAHART-hoz fennállt, és vita tárgya volt. Egyébként a nyugati világ összes hajózási vállalatának tevékenysége mindezzel preferált, és így volt ez 1992. január 1-ig hazánkban is.

1955-ben a Balatonon már 14 db személyhajó üzemelt, 1 db kis teljesítményű motoros komppal. A beolvasztást követően új hajókat kapott a balatoni hajózás. Ez időpontban kerültek a Balatonra a vízibuszok, 1963-ban a "Hévíz" és a "Keszthely" motorosok. Megkezdődött a gőzhajók motorüzeművé történő átalakítása: a "Helka", a "Kelén" gőzösk sorát a "Jókai" gőzös motoros üzemű hajókká történő átalakítása követte. 1967-ben a Dunáról áthelyezték a "Zebegény", 1968-ban az "Ercsi" és a "Szentendre" motorosokat.

A tömegturizmus növekedésével a balatoni hajópark egyre nehezebben tudta kielégíteni a menetren-

di járatok mellett jelentkező kiránduló és különhajó, valamint a sétahajó igényeket. A szállított utasok száma már 1970-ben 1,7 millió volt, az 1947. évi 259 ezer fővel szemben. E számok az elmúlt évtizedek során fokozatosan növekedtek.

1990-ben azonban e tendencia megállt, illetve iránya csökkenést mutat, 1994-ben csak 1,3 millió utast szállítottak hajóink. Pedig ez a hajópark az elmúlt évtizedek során rendszeresen korszerűsítve, az igényeknek megfelelően, részben modernizálva, részben, mint nosztalgiahajók az utazóközönségnek megváltozott igényei szerint kerültek átalakításra. Az utóbbi években a tömegturizmus megszűnése folytán, a férőhely kihasználási mutatók kedvezőbb alakulása, valamint a kulturális körülmények biztosítása érdekében 66 %-ra csökkentettük hajóink befogadóképességeit. Így a 6200 férőhelyes hajópark befogadóképessége 3798 főre csökkent.

A balatoni személyszállítási forgalom mellett nem feledkezhetünk meg a balatoni kompforgalom jelentőségéről sem. Az 1920-as évek átkelő forgalmát a 76 km hosszú tó partjai között több helyen csupán evezős, vitorlás révátkelések biztosították. 1929-ben Tihany-Szántódre közötti forgalmat bonyolító evezős vitorlás komp helyét felváltotta az első vastestű motoros meghajtású komp, ennek átkelési ideje 12 perc volt, és 8-10 személygépkocsit, 60 utast szállított.

1961-ben a "Komp I.", mely az első mai korszerű kompunk volt, már nem tudta kielégíteni az igényeket és 1964-ben a "Komp II."-t, 1968-ban a "Komp III"-at állította forgalomba a társaság, és 1969-ben keresztelte át őket "Kisfaludy", "Kossuth", "Széchenyi" hajókra. Az igények azonban nőttek, és a negyedik komp megépítésére 1974-ben került sor, mely a "Baross Gábor" nevet kapta.

A kompközlekedés forgalmi adatai az utasszállításban jelentős mértékben meghaladták, és ma is meghaladják a személyhajózás utasforgalmának adatait.

1945-ben míg 28000 fő kelt át a tihanyi réven, addig 1970-ben 1000000 fő, 1990-ben 2027000 utas vette e szolgáltatást igénybe. A személygépkocsik száma 1946-ban 671 db volt, 1970-ben 176000, 1990.

évben pedig már 590000 gépjármű átszállítására került sor.

A tendencia e területen is megváltozott, és az utasok száma 1994-ben 1557000-re, míg a gépjárművek száma 464000-re csökkent. A szállítási mutatóknak e kedvezőtlen irányú alakulása a társaságot arra készítette, hogy eredményes működése érdekében olyan tevékenységeket folytasson, amelyre a lehetőségek és igények adottak voltak.

A balatoni hajózás történelme során e gond nem először jelentkezett, mert a társaság felszámolásával, a "Kisfaludy" gőzös elárverezésével már akkor foglalkoztak, 1876-ban a Zala-Somogy Gőzhajózási Társaság csődbe került, gőzösét a "Balaton" gőzöst eladták, sőt 1888-ban a Balatoni Gőzhajózási Társaságot feloszlatták.

Mindig voltak azonban olyanok, akik életben tartották a balatoni hajózást történelme során. Akkoriban három érdekcsoport fogott össze:

- a Pannonhalmi Apátság;
- a Stafánia Yacht Egylet tagjai *Baross Gábor* közlekedési miniszter segítségével és
- a Déli Vasút Társaság.

E szervezetek biztosították a további együttműködéshez szükséges feltételeket.

A Társaság napjainkban is jelentős erőfeszítéseket tesz a személyszállítási feladatok ellátásának folytatása érdekében. A vállalatától független hatások, külső tényezők – megváltozott társadalmi és gazdasági körülmények jelentkezése – nehézségeit igyekeztek kiküszöbölni.

E külső tényezők sora sajnos napjainkban is szaporodik, így többek között:

- a tömegturizmus megszűnése;
- az állami támogatás megvonása;
- az 1971. évi halpusztulás hatása;
- a üzemanyag árak rendkívüli mértékű emelkedő iránya;
- a hazai lakosság életszínvonalában jelentkező kedvezőtlen alakulás;
- az 1994-ben bekövetkezett – de már évtizedekkel ezelőtt jelzett – Balaton vízminőségének állapota és az ebből jelentkező idegenforgalom visszaesése.

E tényezők okozzák napjaink főbb gondjait és tetétké szükségessé feladataink átszervezését. A nehézségeken úrrá akarunk lenni. Ezért:

- hajóinkon vendéglátóipari tevékenységet folytatunk;
- kikötőinkben kempingeket alakítottunk ki;
- a vitorlás igények kielégítésére kikötői álláshe-lyeket létesítettünk, ahol megfelelő színvonalú szolgáltatásokat biztosítunk;
- hajóinkon rendezvényeket tartunk, fogadásokat szervezünk;
- hajójavító ipari kapacitásunkat különböző célfeladatok ellátására is alkalmassá tettük, így többek között présbordákat, parkolásgátlókat és más termékeket gyártunk;
- foglalkozunk más szervezetek tulajdonában lévő hajók javításával.

E tevékenységek bevételeiből igyekszünk pótolni a személyhajózás veszteségeit.

Résumé

- Dr. Ferenc Kovács: Les rapports économiques de la nouvelle politique de transports, par rapport aux chemins de fer Hongrois** 265
L'auteur présente les constatations mentionnées sur la session du Comité d'Action de la Comité Scientifique des Transports de la Comité Territoriale de Veszprém de MTA. Il s'occupe avec une intention appuyée l'effet de la politique de Transports exercée sur le chemin de fer.
- Dr. Ferenc Horváth: Le travail des machine servant pour le maintenance de la superstructure de chemin de fer et le principe de planning du travail de tamisage du lit sur le niveau de direction** 274
L'auteur présente le travail de la machine-chaine servant pour le maintenance de la superstructure de chemint de fer et le planning du travail de tamisage du lit.
- András Fáy: La firme Mahart est vieille de 100 ans. Des résouvenirs.** 282
L'auteur présente l'histoire de la 100 année passée de la navigation organisée Hongrois et la présent situation de la Mahart.
- András Garadnai: Les activités de construction et de érparation navale de la firme MFTR** 285
L'article présente les activités passées et présentes de la Navigation Fluviale et Maritime Hongroise SA.
- László Koszonits: Les relations commerciales et de mouvement de la navigation fluviale sur le Danube, les changements et les directions du développement** 288
L'article présente l'operation de la navigation fluviale sur le Danube pendant les 100 ans passés et la situation présente.
- Dr. Károly Mizik: Le passé, le présent et le futur de l'activité de la navigation fluviale sur le Danube et maritime** 290
L'auteur présente la mise en marche de la navigation sur le Danube et la navigation maritime et leur fonctionnement.
- Jenő Vajas: L'histoire de 100 ans du transport des passangers de la Mahart et les possibilité pour l'avenir** 294
L'auteur présente les événements plus importants de la navigation Hongroise, son passé, présent et les possibilités pour l'avenir.
- Imre Szelvényi: L'activité du Port National et Libre de Csepel et les direction de son développement** 296
L'auteur présente l'activité du Port national et Libre de Csepel et les questions concernant le passé, le présent et l'avenir de ce port.
- Dr. István Kopár: Le rôle et l'importance de la navigation de la Société à responsabilité limitée de la Navigation sur le Lac Balaton dans le service de la Mahart** 298
L'auteur présente le passée, le présente et l'avenir de la navigation sur le Lac Balaton.

Summary

- Dr. Ferenc Kovács: The economic connexions of the new transport policy with particular reference to the Hungarian railways** 265
The author explains the statements made on the meeting of the Transport Policy Workshop of the Territorial Committee of Veszprém of the MTA in the article. He deals with the impacts of the transport policy on the railways first of all.
- Dr. Ferenc Horváth: The work of the superstructure servicing machine-chain and the principle of planning the bed screening work at the controlling level** 274
The author presents the operation of the superstructure servicing machine-chain and the planning of the bed screening operations.
- András Fáy: The Mahart is 100 years old. Remembrance.** 282
The author explains the history of the last 100 years of the Hungarian organized navigation and the present situation of the Mahart.
- András Garadnai: The ship building and repairing activities of the MFTR** 285
The article presents the past and present activities of the Hungarian River and Sea Navigation share Company.
- László Koszonits: The commercial-traffic relations of the Danube river navigation, their changes and development directions** 288
The article presents the 100 years old Danube navigation and its present situation.
- Dr. Károly Mizik: The past, present and future of the Danube-Sea navigation** 290
The author presents the introduction of the Hungarian passenger navigation and its functioning.
- Jenő Vajas: The history of the last 100 years of the passenger transport of the Mahart and the possibilities for the future** 294
The author presents the more important events of the Hungarian passenger navigation and the possibilities for the future.
- Imre Szervényi: The activity and the development directions of the National and Free Port of Csepel** 296
The author presents the questions concerning the past, present and future of the National and Free Port.
- Dr. István Kopár: The role of the activity of the Navigation Ltd of the Lake Balaton and its present importance in the passenger transport service of the Mahart.** 298
The author presents the past, present and the future of the passenger navigation on the Lake of Balaton.

Zusammenfassung

<i>Dr. Kovács, Ferenc: Die ökonomischen Zusammenhänge der neuen Verkehrspolitik mit besonderer Rücksicht auf die ungarischen Eisenbahnen</i>	265
Der Autor gibt der Tagung des verkehrswissenschaftlichen Ausschusses des Regionalen Komitates Veszprém der Ungarischen Akademie für Wissenschaften gehaltenen Vortrag bekannt. Er beschäftigt sich hervorhebend mit der Auswirkung der Verkehrspolitik auf die Eisenbahnen.	
<i>Dr. Horváth, Ferenc: Die Arbeit der Oberbau-Unterhaltungsmaschinenkette und die Planungsprinzipien der Arbeit der Bettungssichtung auf Leitungsebene</i>	274
Der Autor stellt die Arbeit der Oberbau-Unterhaltungsmaschinenkette und die Planung der Arbeit der Bettungssichtung vor.	
<i>Fáy, András: Mahart ist hundert Jahre alt. Erinnerungen.</i>	282
Der Autor beschreibt die hundertjährige Geschichte der ungarischen organisierten Schifffahrt und die derzeitige Lage von Mahart.	
<i>Garadnay, András: Die Aktivitäten des Schiffsbaus und der Schiffsreparatur der Ungarischen Aktiengesellschaft für Binnen- und Seeschifffahrt MFTAG</i>	285
Der Artikel stellt die vergangenen und derzeitigen Tätigkeiten der MFTAG vor.	
<i>Koszonits, László: Die Handelsverkehrselationen der Binnenschifffahrt an der Donau, deren Änderungen, Entwicklungstendenzen</i>	288
Der Artikel stellt den hundertjährigen Betrieb und die gegenwärtige Lage der ungarischen Binnenschifffahrt vor.	
<i>Dr. Mizik, Károly: Die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft der Konau-See-schifffahrt</i>	290
Der Autor stellt die Aufnahme und den Betrieb der Donau-See-Schifffahrt vor.	
<i>Vajas, Jenő: Die hundertjährige Geschichte der Passagierbeförderung von Mahart und die Zukunftschancen</i>	294
Der Autor beschreibt die wesentlicheren Ereignisse, die Vergangenheit, die Gegenwart und die Chancen der Zukunft der ungarischen Passagierbeförderung.	
<i>Szelvényi, Imre: Die Tätigkeit des nationalen und Freihafens von Csepel und dessen Entwicklungstendenzen</i>	296
Der Autor stellt die Fragen im Zusammenhang mit der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft des nationalen und Freihafens von Csepel vor.	
<i>Dr. Kopár, István: Die Rolle und die Bedeutung der Aktivität der Schifffahrtsgesellschaft der Passagierschifffahrt auf dem Plattensee mit beschränkter Haftung im Dienste der Personenbeförderung von Mahart</i>	298
Der Autor stellt die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft der Passagierbeförderung auf dem Plattensee vor.	

DunaTrans 

FIGYELEM!

**A
Duna Trans
Kft.**

vállal korszerű gázüzemű emelővillás targoncákkal,
rakodómunkásokkal:

- belső anyagmozgatást,
- kézi rakodást,
- budapesti raktáraiban raktározást
- komplett raktári kiszolgálást.

Targoncát tartósan bérbe is adunk.

Érdeklődni lehet:

Duna Trans Kft.

Bp. 1037 Zay u. 24.

Telex: 22-7618

Telefax: 188-9125

Telefon: 188-2305

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A NOVOFER Alapítvány a Műszaki-Szellemi Alkotásért Kuratóriuma kéri a gazdasági szervezeteket, a kutatással-, oktatással foglalkozó intézményeket, a műszaki egyesületeket- és érdekvédelmi szervezeteket, hogy az évente átadásra kerülő belföldi

"GÁBOR DÉNES DÍJ"-ra

terjesszék fel azokat a kreatív szellemű szakembereket, akik az alapítvány alapító okiratában foglalt feltételeknek megfelelnek.

Díjazásban részesülhetnek azok a szakemberek, akik:

- személyes tevékenységükkel közvetlenül segítik az innovatív munkát,
- kiemelkedő műszaki-szellemi alkotást hoztak létre,
- a környezetvédelem területén jelentős eredményt értek el,
- példamutató munkájukkal környezetükben élesztik a kreatív kedvet, az alkotó szellemet,
- a vezetésük alatt álló szervezetnél megteremtették az alkotó munka infrastrukturális feltételeit.

A felterjesztendő szakemberekről az alábbi adatokat kérjük:

- név (asszonyoknál leánykori név is)
- születési adatok (hely, év, hó, nap)
- pontos lakcím (irányító számmal)
- munkahely neve és címe
- beosztás
- rövid **szakmai** önéletrajz
- az alkotás(ok)/nak és a szakmai tevékenységnek pontos és részletes leírása, a tanulmányok-, szakmai tudományos cikkek-, szakmai előadások felsorolása (cím, rövid tartalmi ismertető, megjelenés éve, melyik folyóiratban és melyik számában, melyik hazai és/vagy külföldi szakmai rendezvényen hangzott el), amelynek alapján a szakembert díjazásra javasolják.

A pályázathoz csatolni kell két szakmai támogató ajánló levelét is!

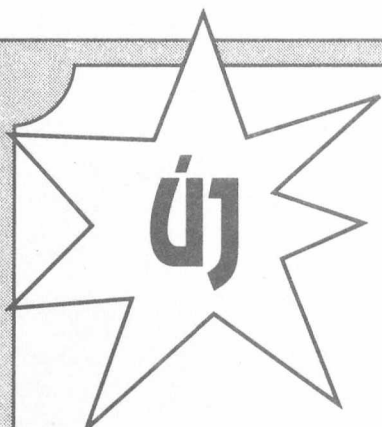
A javaslatokat a NOVOFER Alapítvány, 1112. Budapest, Hegyalja út 86. címére kérjük megküldeni.

Beküldési határidő: 1995. október 20. Díjátadás: december 19.

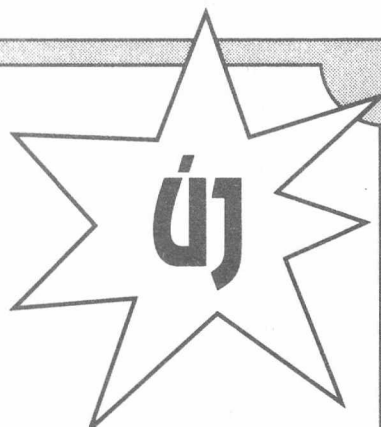
Felvilágosítást ad: Garay Tóth János, a kuratórium elnöke
Telefon: 186-9350 Tel/Fax: 166-8509

Budapest, 1995. június

Garay Tóth János
a kuratórium elnöke



B U D A P E S T



MEGNYÍLT A VOLÁN TEFU RT. VÁMUDVARA

Vámügyletek gyors és pontos ügyintézése.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

Teljes körű vámkezelés (export–import)

Helybeli befizetés (vám, áfa, vámkezelési díj, stat. illeték)

Raktározás (konszignációs és speditőri is)

3 500 m² vámszabadterület

10 000 m² belföldi raktár

Szállítmányozás

Rakományigazítás, átrakás (kézi és gépi rakodás speciális eszközökkel)

Nemzetközi és belföldi fuvarozás

Parkolási lehetőség

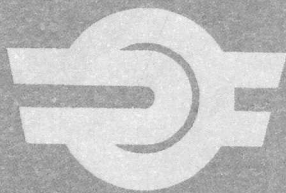
Iparvágányos kiszolgálás

NYITVA TARTÁS: hétfőtől péntekig: 8–15 óráig.

CÍM: BUDAPEST XVIII., KÖZDÚLÓ U. 2.

TELEFON: 1277-280, 1277-287, 1277-288

TELEFAX: 1475-986



MÁV Rt.



A MÁV Rt. az utasok és a fuvaroztatók utazási,
ill. áruszállítási igényét mindenkor magas színvonalon
igyekszik kielégíteni.