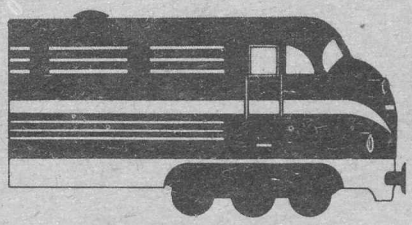
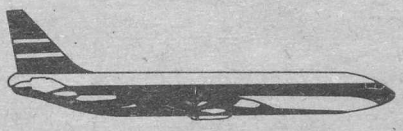
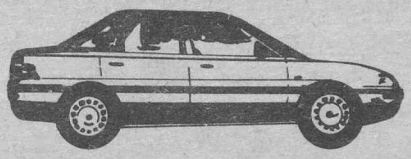
1993. 43.k. 10. sz.

KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE

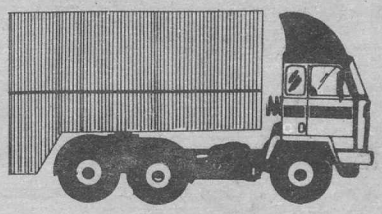


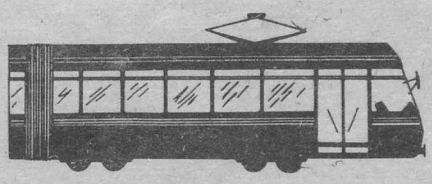


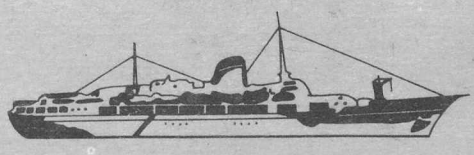


1993 -11- 04

Közlekedéstudományi Intézet Könyvtára
BUDAPEST







10

1993.
október
XLIII. ÉVFOLYAM

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

a Közlekedéstudományi Egyesület lapja

A lap megjelenését támogatják: HUNGAROCAMION, INTERGLOB, MAHART, MALÉV, MÁV, SZÖVAUT, UVATERV, VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA, BORSOD, DUNATRANS KFT, HAJDU, KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, NÓGRÁD, TISZA, VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁNTOURIST.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

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

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association for Communication

Megjelenik havonta

Szerkesztőség:
BENCZÉDI MIHÁLYNÉ, DR. BAJUSZ REZSŐ, BRETZ GYULA, CSÁRÁDI JÁNOS, DR. CZÉRE BÉLA, DR. CSEH LAJOS, FÁY ANDRÁS, DR. FEKETE GYÖRGY, FOLK GYÖRGY, HEGYI KÁLMÁN, HORVÁTH ÁRPÁD, KATONA ANDRÁS, DR. KERKÁPOLY ENDRE, DR. KOREN CSABA, DR. PÁKAY ANDRÁS, DR. SIMONYI ALFRÉD, DR. DE SORGÓ TIBOR, TARI LÁSZLÓ, DR. TIMÁR ANDRÁS, TÁNCZOS, LÁSZLÓNÉ, DR., TORMA IMRE, DR. TURÁNYI ISTVÁN, URBÁN LAJOS, DR. VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR.

főszerkesztő
DR. IVÁNY ÁRPÁD

szerkesztő
HÜTTL PÁL

A szerkesztőség címe: 1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Telefon: 1420-565

Kiadja a Delta-B KFT
1053 Bp., Kossuth L. u. 17.
Felelős kiadó: Nemesné NÁDOR MARA

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

Egy szám ára: 45,– Ft, egy évre: 540,– Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat, 1389 Budapest, Pf.: 149

Készült: Script Nyomda
Felelős vezető: Kaiser Antalné

Publishing House of International Organisation of Journalist INTERPRESS, Budapest, Tanács krt. 11. H-1075. Telefon: 22-1271 TX. IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency, Budapest, P.O.B. 44. H-1441 Telephone: 225-008, Telex: 22-4525 bexpo

MH-Advertising, Budapest, H-1818 Telephone: 183-640, Telex: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

TARTALOM

Tánczos Lászlóné dr.: **Versenyeztetési lehetőségek a vasúti közlekedésben. Az angol vasutak privatizációs terveinek értékelése** 361

A szerző az angol kormány nyilvánosságra hozott javaslatait felhasználva bemutatja a vasúti közlekedésben lévő versenyeztetési lehetőségeket és a vasutak versenyképessége megújításának egyik lehetőségét

Tóth István: **A magyar közlekedési hatóság jubileumai** 368

A szerző a vasúti és a Hajózási Főfelügyelet 125 éves és a Közlekedési Főfelügyele megalakulásának 10 éves évfordulója alkalmából ismerteti e szervek működésének történetét és szervezeti felépítését

Horváth Tibor: **Tudunk-e új folyami hajót építeni?** 377

A szerző bemutatja a MAHART Hajójavító üzemben épült Bross nevű önjáró hajót és annak első – 1993. árpilisi, illetve májusi útját

Dr. Eperjesi László: **A légiforgalom alakulása Magyarországon 1922–1938 között** 382

A cikk ismerteti Magyarország 1922 és 1938 közötti légi közlekedésének szervezetét és feladatait

Orosz Károly: **51 milliárd dollár chipekre** 391

A szerző ismerteti a mikroelektronika egyre növekvő szerepét a közlekedésben

Nemzetközi Szemle: Szerkeszti Orosz Károly

1. Új ipari forradalom a síneken. Ősszel mégis átadják az Európa-alagutat 392
2. Európa leghosszabb újépítésű vasútvonala Spanyolországban 394

Felhívás a Közlekedéstudományi Szemle jövő évi megrendelésére 400

Szerzőink:

Tánczos Lászlóné dr. a műszaki tud. kandidátusa, egyetemi docens, BME Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézete; *Tóth Isván* okl. mérnök, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója; *Horváth Tibor* okl. gépészmérnök , okl. járműgépész szakmérnök, a MAHART Hajójavító Üzem csoportvezető mérnöke; *Dr. Eperjesi László* múzeológus, a történelemtudomány kandidátusa, a Közlekedési Múzeum tud. főmunkatársa; *Orosz Károly* vasútgépész üzemmérnök, a MÁV Vezérigazgatóság szakképzési főelőadója

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

XLIII. évfolyam 10. szám 1993. október

Versenyegyeztetési lehetőségek a vasúti közlekedésben – az Angol Vasutak privatizációs terveinek értékelése

TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ DR.

Bevezetés

1992. júliusában az Angol Kormány nyilvánosságra hozta a Fehér könyvet "Új lehetőségek a vasutak számára" címmel, előterjesztve abban az Angol Vasutak (BR) privatizálására vonatkozó javaslatait. Azóta közzé tették mind a nagyvonalú szabályozó, mind a javaslatok részleteit ismertető dokumentációkat, amelyekből a szándék a verseny bevezetésére már világosan kirajzolódik.

Jelen cikk célja e javaslatok kritikai értékelése. Ehhez egy rövid elemző áttekintés nyújt bevezetést, amely értékeli Nyugat-Európa vasúti közlekedésének helyzetét, ezt követik az infrastruktúra és az üzemeltetés szétválasztását elemző megállapítások, végül vizsgálat tárgyát képezi, hogy milyen előnyök nyerhetők a verseny bevezetéséből, szemben azzal a lehetőséggel, amelyet a vasúti szolgáltatások integrált tervezésének rendszere biztosít, figyelembe véve az intézményi átalakítás többletköltségeit is.

Az elemző értékelés a végső következtetések összegzésével zárul.

1. A nyugat-európai vasutak helyzetének elemző értékelése

A vasutaknak az utóbbi évtizedekben fokozatos piac-vesztéssel kellett szembenézniük. Ez csak részben magyarázható a külső tényezők befolyásával (mint pl. a növekvő személygépkocsi tulajdon, vagy a változó iparszerkezet, amely a nehézipartól fokozatosan az értékesebb termékek és szolgáltatások előállítása felé terelte a gazdasági szereplőket). Ebben a folyamatban jelentősen közrejátszott a vasúttársaságok versenyképességének elégtelensége is, még azokon a területeken is, ahol egyébként a vasúti szállítás versenyelőnyökkel rendelkezik (mint pl. a nagytávolságú nemzetközi személyszállítás és áruforgalom). Szinte állandósultak a panaszok a magas szállítási díjakról, a szolgáltatások gyenge minőségéről, a rugalmatlanságról. Mindezek nyomán felvetődik a kérdés: hatékonyan működnek-e jelenleg a vasutak?

Bár jelenleg a vasutak az EGK-n belül az utasoknak csak 10, az áruknak pedig csak 20%-át szállítják, van még néhány olyan speciális piac, ahol a vasúti szállítás fontossága és dominanciája nem kérdőjelezhető meg (ilyen pl. a zsúfolt nagyvárosi agglomerációk ingaforgalma). Jelentős a vasút szerepe a helyközi üzleti célú utazásokban is, különösen a 200-300 km-es utazási távolság felett, ahol a nagy sebességű vasúti közlekedés a repülőgépes utazások versenytársává vált. Ugyancsak nagy piaci részesedése van a vasútnak a hosszú távú, szabadidő forgalmat lebonyolító fuvarpiacon is. Az áruszállításban csak a vasút képes a nagy tömegek nagytávolságú fuvarozását olcsón biztosítani, (kivéve

ott, ahol a még olcsóbb vizi közlekedés lehetőségei adottak). A darabáru-forgalomban már nincs lehetőség a hagyományos árukezelésre, mivel itt a közúti fuvarozók olcsóbb és rugalmasabb, általában jobb minőségű szolgáltatást képesek biztosítani. Bár a kombinált fuvarozás részarányának növekedése tovább csökkenti a költségeket, ezzel a megoldással a vasút kereskedelmi előnyei csak nagyobb szállítási távolságon érvényesíthetők. Figyelembe véve a közutak növekvő zsúfoltságát és a környezetvédelmet, a vasutak szerepe ezeken a területeken várhatóan növekedni fog. Erre utalnak azok a növekvő beruházások is, amelyeket a nyugat-európai vasutak terveznek megvalósítani. Összesen mintegy 120-150 milliárd fontot költenek erre a célra, beleértve ebbe az összegbe azt a 20 milliárd fontot is, amelyet a városi gyorsvasutak fejlesztésére kívánnak fordítani. Angliában az 1990-es években évente 1 milliárd font az a beruházási összeg, amelyet Csatorna-alagúthoz vezető nagy sebességű vasút, vagy a London alatti új alagutak építése igényel. Bár mind a piaci lehetőségek, mind a beruházási szándék adott a vasúti közlekedés számára, mégis egyre fontosabbá válik, hogy ez a szektor is megfeleljen a hatékony piaci működésre vonatkozó követelményeknek.

Európa-szerte a vasutat általában olyan nemzeti monopóliumnak tekintették, amely egyaránt igényelte a szabályozást és a támogatást. A monopol helyzet azzal függött össze, hogy szabályozták a vasút által alkalmazható tarifákat, ugyanakkor érvényesült a fuvarozási kényszer is, amely arra kötelezte a vasutat, hogy minden fuvarozásra felkínált árut elszállítson, függetlenül a feladat jövedelmezőségétől. A veszteséges személyszállítási szolgáltatások beszüntetése kormány-jóváhagyást igényelt, sokszor ezáltal kereszt-finanszírozásra kényszerítve a vasutakat. A verseny ugyancsak szabályozott volt, rendszerint a vasutat védte a közúti autóbusz és tehergépjármű üzemeltetőkkel szemben. Mindezek ellenére a vasúttársaságok egyre nagyobb veszteségek mellett működtek a 60-as és a 70-es években. Ugyanakkor a vasutak jelentős szociális kötelezettségeket teljesítettek a dolgozók felé)a teljes állomány mind egészségügyi, mind nyugdíjbiztosítási kötelezettségeit illetően.) A vasutaknál az elbocsátásokat ugyancsak szigorú előírások korlátozták. Mindez odavezetett, hogy néhány országban a vasúti deficit fedezésére kölcsönöket kellett igénybevenni és ez a pénzügyi nehézségek akkumulálódását eredményezte. A válaszok ezekre a krízis helyzetekre, különbözőek voltak. Néhány esetben folytatódott a vasút védelme a versengő közlekedési ágazatokkal szemben, és ez a támogtás fokozatos növelését tette szükségessé.

Angliában a támogatást mind a vasút, mind a közút felé jelentősen csökkentették. A vasút lehetőséget kapott a tarifa olyan mértékű emelésére, amit a piac még éppen képes volt elviselni. Ezzel egyidejűleg a támogatás mértéke jelentősen lecsökkent és a menedzsment arra kényszerült, hogy a tevékenységet egyre inkább piaci alapokra helyezze.

1992-ben öt tevékenység területet (az Intercity, a londoni ingaforgalom és a regionális személyforgalom, valamint az áru- és a csomagszállítás) hoztak létre azzal a szándékkal, hogy azokra önelszámolást valósítanak meg. Ezeket a szektorokat viszonylag homogénnak tekintették, mind az általunk lebonyolított forgalom, mind az eszközellátottság tekintetében. Amennyire csak lehetséges volt, a személyzetet az egyes szektorokhoz (illetve azok alszektoraihoz) rendelték, elkerülve az esetleges feladatkettőződéseket. A szektorok maguk azonban nem üzemeltették a vasutakat. Ez – szerződés alapján – az üzemeltető részlegek feladata volt, amelyek követték a hagyományos területi tagolódást.

A szektor-menedzsment rendszernek kettős előnye volt. Először is sokkal világosabb és egyértelműbb irányítási kapcsolatokat sikerült kialakítani az egyes szektorokban, illetve alszektorokban, egyértelműsítve a felelősséget, függetlenül attól, hogy hol húzódtak meg a területi határok. Másodsorban a menedzserek szigorúbb elszámolási rendszert tudtak érvényesíteni az eszközök nagyobb mértékű specifikációja révén, s ezáltal az egyes rendszerek fejlesztésének költségvetése is jobban ellenőrizhetővé vált, mind a költségek, mind a bevételek oldaláról. Különösen az áruszállítás vonatkozásában egyszerűsödött az irányítási rendszer és ez lehetővé tette, hogy a menedzserek nagyobb figyelmet szenteljenek a sokkal jelentősebb személyforgalom lebonyolításának megszervezésére.

A vasút működését jórészt szerződésekkel biztosították, amelyet a szektor- és alszektormenedzserek kötöttek az üzemeltetőkkel, előre kikötve a szolgáltatás minőségi paramétereit és a fizetendő díjak nagyságát. Ebben a szerződéses kapcsolatrendszerben a szolgáltatást nyújtó, természetesen egy a rendszeren belüli monopol helyzetű ellátó volt, amely az üzletviteli költségek legnagyobb részét számlázta. Manapság ezek a szerződések kezdenek általános normává válni az európai vasutakon belül. (Például Hollandiában az üzletvezető menedzserek a szolgáltatásokat a szolgáltatást nyújtó ellátó egységektől vásárolják meg, az angliai szerződési formulákhoz hasonló megállapodások keretében rögzítve a feltételeket.) Ezekben megjelölték az egységárakat, továbbá a teljesítendő vonatkm-eket, vagy pl. a karbantartandó vasúti kocsik számát és - a termelékenység növekedését figyelembe véve - ezeket az árakat évente reálértékben 2%-kal csökkentették. Mivel az üzletigazgatók ily módon képesek voltak a teljes költségszámítást áttekinteni, ugyanakkor a teljesítés minősége is jól ellenőrizhetővé vált, ezért olyan döntés született, hogy az üzemeltető részlegeket teljesen külön választják. Ily módon minden üzleti szektor egy az üzemeltetést megrendelő, integrált marketing szervezetté vált, amely egy speciális piaci szegmensnek kínálta fel a szolgáltatásait.

Ezzel azonban nem szünt meg az igény arra, hogy bonyolult belső szerződésekkel szabályozzák a szolgáltatást és azok ellentételezésének feltételeit. Az üzemeltetés üzleti szektorok szerinti szétbontásával számos olyan eset állt elő, melyben nyilvánvalóvá vált, hogy az egyes szektorok mennyire érzékenyen reagálnak arra, hogy ha a szolgáltatás esetleg egy másik szektort preferál. Ez különösen az infrastruktúra iránti igényben mutatkozott meg, ahol is a szerződések vitás pontjait a vasút vezető testületei (Board) szabályozták.

Jelenleg az Angol Vasutakon (BR) belül egyértelműen kereskedelmi alapon elkülönített az áru-, csomagszállítás és az Intercity személyszállítás. A később működésbe lépő európai személyforgalom ugyancsak

külön, üzleti alapon fog működni és a támogatással működő Délkeleti Hálózat is, amely az ingaforgalmat, a helyközi és a helyi forgalmat bonyolítja le az ország délkeleti részében. A Regionális Vasutak (szintén elkülönítve) az ország más részein biztosítják a helyi és a távolsági személyforgalmat. Ennek a szektorra történő szétbontásának az volt a fő célja, hogy megszüntessék a keresztfinanszírozásokat és világosan elkülönítsék a kereskedelmi alapon működtethető üzletrészeket azoktól, ahol támogatás folyósítására van szükség.

A jelenlegi recessziót megelőzően az volt a terv, hogy '92/93-ra a Délkeleti Hálózatot is támogatás nélkül, kereskedelmi alapon működtetik, míg a Regionális vasútnál egyértelmű volt a támogatás fenntartásának szükségessége. A kereskedelmi alapokon üzemeltetett vasutaknál a kereskedelmi banki kamatlábat (amely jelenleg 8%-os) tekintik elvárandó eredménynek. (Ezt a százalékértéket valamennyi eszköz - beleértve a tulajdont is - figyelembe vételével számítják.) A támogatott szektorok esetében célul tűzték ki a támogatás csökkentését, s ezzel párhuzamosan az elvárt szolgáltatási színvonal minőségének fenntartását. A díjak reálértékének növelése - különösen az ingaforgalom vonatkozásában - mindig kényes politikai alku kérdése volt. Mindezek egyre inkább elvezetnek ahhoz a megoldáshoz, amely szerint a központi kormány és az Angol Vasút között szerződés rögzíti a vasút által biztosítandó szolgáltatásokra vonatkozó elvárásokat és az ezekért adott támogatások mértékeit (ugyanis 1974 óta az állami támogatás egy globális összeg volt, amellyel a kormány mindig kompenzálta a vasutak veszteségeit).

Mennyire volt sikeres ez a megközelítés? Az 1979-től napjainkig tartó időszak alatt az összes támogatást 50%-kal csökkentették!

A menetdíjak reálértéke növekedett, de igen jelentős az a vonatkm/állományi létszámban mért munkatermelékenység növekedés is, amely - különösen a legutóbbi években - az Angol Vasutaknál bekövetkezett.

Az egyes üzleti szektorok pénzügyi teljesítményei jelentősen javultak. (A költségszámítás sajátosságaként kell említeni, hogy a költségeket a felhasználókhoz olymódon allokálják, hogy a költségek fedezéséhez csak olyan mértékben kell hozzájárulniuk, amilyen mértékben elsődleges felhasználói igényeiken túl igénybe veszik a további szolgáltatásokat. Ily módon például, amivel az Áru- és a Csomagszállítás sehol sem elsődleges felhasználó, így ezeket az üzleti szektorokat minden szolgáltatásnál csak a marginális költségekkel terhelik meg. A személyforgalmi bevételek allokálása a megváltott menetjegyek arányában történik, amennyiben az több üzleti szektort is érint.)

Az 1992. évi eredmények elemzéséből kitűnik, hogy mind az Intercity, mind az Áruszállítás árbevételi többlettel zárta az évet, de még egyiküknek sem sikerült elérni a normatívának tekintett kereskedelmi banki hozamot (jelenleg 8%). Az erős közúti verseny és a recesszió miatt a csomagszállítás még veszteséges. A Délkeleti Hálózat szerény ártámogatással zárta az üzleti évet és úgy tűnik, hogy a halaszthatatlan tarifanövelés után (a merev keresleti elaszticitás miatt) hamarosan biztosítható lesz a támogatás megszüntetése, azaz a fedezeti ponton történő üzemeltetés. Az is világos, hogy a Regionális vasút működése továbbra is támogtást igényel, de itt is tervbe vették a támogatások mértékének további csökkentését.

Az előzőekben vázolt változásokon túl, a kormány által előterjesztett privatizációs javaslatok azokat a további megoldásokat kutatják, amelyekkel hatékonyan növelhető a vasút versenyképessége.

2. Privatizációs javaslatok

Számos európai ország keresi a megoldást a vasút privatizálására. Ez a folyamat általában a következő elemekből áll:

- az infrastruktúra és az üzemeltetés szétválasztása, mint ahogy azt Angliában, Németországban, Ausztriában és Hollandiában javasolták és ahogyan azt Svédországban már teljesen meg is valósították (két vasút-vállalat);
- valamennyi vasútüzemeltető privatizálása (fokozatosan az infrastruktúra privatizálása is). Ezt a lépést sok helyütt vitatják, csupán Angliában tűzték már ki a megvalósítás határidejét is;
- az infrastruktúrához való "nyitott hozzáférés" egyezményekkel való biztosítása, azaz bármely magánüzemeltető számára a vasúti kínálati piacra történő belépés lehetőségének biztosítása és versenyhelyzetbe kerülés a jelenlevő egyéb üzemeltetőkkel.

Ez a szándék Angliában és Svédországban. Egy 1989-ben kiadott EC közlekedéspolitikai deklaráció már javaslatokat fogalmazott meg a Közösség vasútjai számára, melyben az ismertetett folyamatok megvalósítására hívta fel a figyelmet. Az utóbbi rész-célkitűzést (több üzemeltető versenye) az 1991/40 sz. EC direktíva részletesen is megfogalmazza.

Amikor Angliában a vasúti privatizációs javaslatokat áttekintették, minimalizálni akarták a konfliktust a kettős célkitűzés között: a verseny minél teljesebb kibontakoztatása, a lehető legkisebb szervezeti változtatás mellett. Bármely - akár üzleti szektorokra épülő, akár területi vonatkozású - integráció további fenntartása csökkentené a versenyt; az infrastruktúra és az üzemeltetés szétválasztására azért van halaszthatatlanul szükség, mivel az infrastruktúra önmagában is természetes monopóliumot képez. Bár lehetőség lenne arra, hogy az üzemeltetők versenyeztetésével biztosítsanak hozzáférést az infrastruktúrához, mindig problematikus olyan megállapodások kötése, melyekkel biztosan kiküszöbölhető, hogy az integrált üzemeltető ne használja ki monopol helyzetét arra, hogy előnyökhöz jusson az infrastruktúra piacon, a nem egységes (tagolt szervezetű) keresleti oldallal szemben.

Ezért jutott a kormány arra az elhatározásra, hogy az Angol Vasutakat egy Infrastruktúra Társasággal (Railtrack, azaz Pályavasút) és az üzemeltetéssel foglalkozó társaságok - létrejövő - "halmazával" helyettesíti. A személyszállítás üzemeltetését magántársaságok számára franchise-ba adnák; talán mintegy 20 olyan csoportja lesz a szolgáltatóknak, amelyek jelenleg főleg a profit centrumok, vagy azok alközpontjai szintjén léteznek. Igy egy franchise csoport olyan területet fog lefedni, mint pl. a Keleti parti fővonal, a Délkeleti Hálózat regionális szolgáltatásai, vagy a Regionális Vasutak

Északnyugti szolgáltatásai. Néhány Intercity szolgáltatás esetében a franchise-be vevőknek fizetniük kell azért a jogért, hogy átvehetik a szolgáltatás üzemeltetését, míg a legtöbb esetben a pályázót aszerint fogják kiválasztani, hogy az adott színvonalú szolgáltatások teljesítését melyikük tudja a legkisebb támogatási összeg folyósítása mellett biztosítani.

A minimális szolgáltatási elvárások megfogalmazhatók vonatgyakoriságban, megbízhatóságban, vagy zsúfoltsági szintben és a maximálisan meghirdethető menetdíjakban. A folyamat lebonyolítására egy új franchise szervezetet hoznak létre. A franchise-ra vállalkozók bérelni fogják az Angol Vasutak meglévő gördülő állományát és átveszik az Angol Vasutak személyzetét. Ahol nem születik elfogadható ajánlat, ott az Angol Vasutak folytatja a szolgáltatások üzemeltetését, de számukra nem megengedett a részvétel a franchise-be vételért kiírt pályázatokon. Hangsúlyozzák, hogy a kormány maximális rugalmasságot kíván fenntartani, azaz a magánszektortól érkező minden ajánlatot mérlegelni fog, de a szolgáltatásoknak az általa legkedvezőbbnek minősített franchise-ba adási időtartama mintegy 7 év.

Ennek elteltével az ügylet felülvizsgálatra kerül. Ami az infrastruktúrát illeti, a Pályavasút fogja elkészíteni valamennyi szolgáltatás menetrendjét a teljes hálózatra. Úgy fogja allokálni az útvonalakat és kiszámítani a használatukért fizetendő díjat, hogy az fedezze az eszközök normális megtérülését. Olyan projekteknél, amelyek külső (extermális) hozamokat is eredményeznek, lehetőség lesz fizetési kedvezményekre is. Egy új Szabályozó Hatóságot állítanak fel, amelynek az infrastruktúrához való hozzáférés lehetőségét kell biztosítani egyértelműen megállapított használati díjak és feltételek mellett. A Pályavasútnak kell majd szerződéseket kötni az alvállalkozókkal is, akik biztosítják a vasúti pálya karbantartását. Ezek az alvállalkozók, amennyiben az gazdaságosabb, választhatók a magánszektorból is. A kormány szándékában áll a teljes Áru- és Csomagszállító szektor privatizálása, akár különböző társaságok által is.

A kormány részéről a javaslatokat igen hatásos formában terjesztik elő. A cél, hogy minél jobban ösztönözzék a versenyt az üzemeltetők között. Ezáltal a gazdaságos üzemeltetési méretek már nem lesznek olyan nagyok, mint korábban és valószínűsíthető, hogy a pontosan nem kimutatható költségek már kevésbé jelentősek. Igy esély van a racionálisabb üzemeltetési feltételek kialakítására. Ahol a támogatást a jövőben is fenn kell tartani, ott a franchise-ba vételt versenyeztetés útján biztosítják. Azáltal, hogy új üzemeltetők számára is lehetővé teszik a meglévő gördülő állomány lízingelését - a franchise-ba vevő esetében -, a meglévő személyzet átvételével, jelentősen csökkentik azokat a korlátokat, amelyek a nagy értékű eszközrendszer használatát akadályozzák, mert azok különlegesen képzett üzemeltető személyzetet igényelnek. Gyors előmeneteli lehetőségket kínálnak a versengő menedzser-csoportok számára azzal a céllal, hogy új üzemeltetési és marketing feltételek között csökkentsék költségeiket és növeljék bevételeiket, továbbá alkalmat adnak arra, hogy a jelentős beruházásokba a magánszektor is bekapcsolódjon.

E javaslatokkal kapcsolatosan azonban számos kérdés is felvetődik. Ezek között a következők a legjelentősebbek, amelyek vizsgálatával részletesebben is foglalkozom:

- az infrastruktúra és az üzemeltetők közötti kapcsolat;
- a verseny előnyeinek érvényesülése az integrált vasút-üzemeltetés által biztosított előnyökkel szemben;
- a beruházások kérdései;
- az intézményrendszer bonyolultsága és az átmeneti költségek;
- a versengő vállalkozók hiánya.

3. Az infrastruktúra és az üzemeltetők közötti kapcsolat

Amint arra már korábban utalás történt, a javaslatok szerint létrehoznak egy új társaságot, amelyet Pályavasútnak fognak nevezni. Ennek a társaságnak lesz a tulajdona a vasúti infrastruktúra, ez fogja a pályát karbantartani és üzemeltetni. Ez a társaság lesz felelős a menetrend kidolgozásáért, továbbá a biztosító berendezésekért és az opertív forgalomirányításért. Különböző időre szóló szerződések keretében fogják eladni az útvonalakat a személyszállítást és árufuvarozási szolgáltatást végző szolgáltatók számára az elérhető legmagasabb árért, hogy költségeiket fedezzék. A Pályavasút ugyancsak szerződéseket fog kötni a franchise-ba vevő üzemeltetőkkel, hogy biztosítsa számunkra a pályához való hozzáférést. Valószínűsíthető, hogy a meglévő, az elsődleges felhasználó által okozott költség-fedezési elv megmarad, ugyanis a személyszállítást franchise-be vevőkkel kívánják fedeztetni az elsődleges felhasználói költségeket, s a további szerződésekkel már csak a többlet szolgáltatások költségeinek fedezését biztosítanák. Nem alkalmazzák a svédek által kialakított egyszerű tarifaképzési elvet, mivel Svédországban az infrastruktúra társaság jelentősen támogatott, így ott lehet a díjakat a marginális társadalmi költségekre alapozva kialakítani, azonban Angliában "alul támogatott" lesz és elvárják tőle, hogy biztosítsa az eszközök kereskedelmi megtérülését. (Néhány speciális esetben lehetőség lesz arra, hogy a társadalmilag kívánatos, de nem jövedelmező projektek megvalósítását állami juttatásokkal támogassák, különösen olyan esetekben, amikor ezáltal jelentős forgalmat tudnak a közútról a vasútra terelni.) Árdiszkriminációt nem kívánnak érvényesíteni. A Szabályozó szervezetre igen nehéz szerep vár, ugyanis annak kell biztosítania, hogy a Pályavasút a megállapított pályahasználati díjakkal egyforma elérési lehetőséget kínáljon valamennyi üzemeltetőnek.

Az egyik lényeges ellenérv a pályavasúti szervezet javasolt kialakításával szemben, hogy az továbbra is monopol helyzetben tud tárgyalni akár a piacról éppen kilépő, vagy oda belépni szándékozó egyes üzemeltetőkkel, vagy a Kormánnyal, mint franchise hatósággal. Jelenleg úgy tűnik, hogy viszonylag kevés tényező készteti ezt a szervezetet a hatékony működésre, mivel mindig át tudja hárítani a növekvő költségeket a franchise-ba vevőkre. Ennek egyedüli határa a Franchise Hatóság költségvetése lesz, illetve a fedezethiány következtében előálló esetleges szolgáltatás megszüntetés.

Nem kétséges, hogy a szerződések ösztönözni fogják a pályavasutat a kritériumok teljesítésére; azonban éppen ez volt a viták legfőbb forrása Svédország esetében is. Az angol előterjesztés szerint a Pályavasút nagyon kis szervezet lesz, s szinte minden építési és fenntartási munkát szerződéssel fog kiadni a magánszektornak, megfelelő versenyeztetéssel. Ennek ellenére, már sok potenciális franchis-ba vevő jelentette ki, hogy a jelenlegi javaslatok alapján nem kíván a versenyben indulni; előzetes kalkulációk szerint ugyanis költségeik mintegy felét a Pályavasút fogja meghatározni, ugyanakkor az általuk megkívánt pályaszolgáltatás minősége nem látszik biztosíthatónak. A javasolt megoldással szembeni másik fontos ellenérv a hosszabb távú tervezés megoldatlansága. Nagyon sok előny, amely a költséghatékonyság szempontjából jelentkezik, manapság abból fakad, hogy gondosan egymáshoz "illesztve", együtt fejlesztik a gördülőállományt és az infrastruktúrát. Például a kiépítési sebesség vagy a karbantartás ütemezése nagy mértékben attól függ, hogy hány vonat és milyen típusú gördülő állomány halad át, ezért nagyon fontos lenne, hogy szoros információs és szervezési kapcsolat legyen a Pályavasút és a pálya bármely szakaszát igénybe vevő fő vonat-üzemeltetők között.

Sok kritikai észrevétel tartalmaz olyan javaslatot, hogy ezeknek a problémáknak a legjobb megoldása az lenne, ha az üzemeltető, a franchise-ba vevő, lízingelné, azaz bérbe venné az infrastruktúrát. A pályavasút felelős maradna az infrastruktúra tulajdonosaként és felülbírálhatná a beruházási döntéseket, de a napi üzemeltetés és karbantartás a franchise-ba vevő irányításával történne. Ennek a megközelítésnek nyilvánvaló hátránya, hogy amennyiben egy külső pályázó üzemeltető kíván hozzáférni a pályához, nagyon sok más franchise-be vevővel kellene egyezkednie, ha olyan szolgáltatást kívánna üzemeltetni, amely több, már a piacon levő franchise-ba vevő működési területét érinti, illetve keresztezi.

4. A versenyeztetett és az integrált vasúti üzemeltetés összevetése

A kormány meggyőződése, hogy fenn kell tartania a külső versenyzők számára is a vasúti pályához való hozzáférés lehetőségét. Nyilvánvaló, hogy ez az eset leginkább az Intecity üzemeltetőknél fog előállni, de előfordulhat azok bármelyik alvállalkozójánál is, mivel a legtöbb szolgáltatás mérlege, amely kereskedelmi alapon működtethető, attraktív lehet, ha csak a pályáért kell úgy fizetni, mint kiküszöbölhetetlen költségért. A franchise-ba vétel első menetében a Franchise Hatóság fogja garantálni, hogy a meglévő szolgáltatások fenntartásához a szükséges vasútvonalak biztosítottak legyenek; ez természetesen jelentősen korlátozza majd a versenybe belépők további lehetőségeit, különösen a hálózat jelentős foglaltságú (forgalmú) szakaszain. A következő menetben azonban a Pályavasútnak kell ezeket az útvonalakat "kiadnia" a franchise-ba vevő versenyzőknek, és ha a külső üzemeltetők magasabb pályahasználati díjak fizetését fogják vállalni, ezzel fokozatosan kiszoríthatják a versenyből a franchise-ba vevő korábbi üzemeltetőket, s az üzemeltetői piac a külső üzemeltetők irányába tolódik el. Ez ismét egy sor problémát vet fel.

Az első az, hogy érdemes-e a vasúti személyszállítási szolgáltatást is sokféle üzemeltető között felosztani. Két érv is felhozható ezzel szembe. Az egyik a méretek csökkenéséből adódó gazdasági veszteség. (Pl. túl sok üzemeltető a személyzet és az eszközök alacsonyabb kihasználását eredményezheti. Minden üzemeltetőnek gondoskodni kell a használt eszközök tisztításáról, a gördülőállomány üzemanyaggal való feltöltéséről stb.) A másik érv, hogy a szolgáltatás ilyen formája kevésbé lesz attraktív a felhasználók számára, mint egy integrált rendszer esetében lenne (pl. a jegyek nem biztosítanak átszállási lehetőséget, nincs egységes információs rendszer és helyjegy biztosítási szolgáltatás, amely valamennyi üzemeltetőre kiterjed, stb.). Vitatható, hogy ezek a problémák minden esetben kiküszöbölhetők-e gondosan megfogalmazott szerződési feltételek révén. Ezen a téren az integrált információs rendszer sokat segíthet (lásd légitársaságok!).

A második ellenérvnek sokkal mélyebbre ható következményei is vannak. Sok potenciális franchise-ba vevő jelezte, hogy nem kíván részt venni a pályázaton, ha a franchise szerződés nem biztosít számára kizárólagos jogokat az adott szolgáltatás ellátásához. Világosan felismerhető ennek az oka is. Ha egy franchise-ba vevő indul a pályázaton, akkor azt azzal a céllal teszi, hogy átvegye egy bizonyos időszakra az adott szolgáltatás biztosítását és ennek fejében egy rögzített összegű bevételt kapjon (vagy ezért egy rögzített összegű díjat kell fizetnie). Ha ezek a vállalkozók előre nem tudják, hogy milyen verseny alakulhat ki a jövőben az adott szolgáltatás területén, akkor jelentősen korlátozottak a lehetőségeik. Nem tudják ugyanis, hogyan reagáljanak az esetleg romló versenyfeltételekre, így a kelleténél nagyobb kockázatot kell vállalniuk. Igy a szabad hozzáférés korlátot is jelent a frenchise díj emelésében a franchise hatóság számára és megnehezíti a vonat-üzemeltetés vagy egyéb alvállalkozói szolgáltatás verseny útján történő igénybevételét.

Ezekre az észrevételekre a kormány úgy válaszolt, hogy különösen az első menetben hajlandó lesz a franchise-ba vevőknek kizárólagos jogokat is biztosítani. (Úgy tűnik, hogy a Kormánynak ezt a tárgyalási hajlandóságát az előterjesztés legkézenfekvőbb hiányosságainak kiküszöbölése érdekében a jövőben is fenn kell tartnia.) Ezáltal az üzemeltetők folyamatos versenye a franchise elnyerésére irányuló versenyre redukálódik, ami a fejlesztést illetően, veszélyeket jelent.

5. A beruházások kérdései

Már korábban is említésre került, hogy az Angol Vasutak jelenlegi szolgáltatási színvonalának fenntartásához is igen jelentős beruházásokra van szükség. Ez a beruházási igény még nagyobb, ha figyelembe vesszük azokat a problémákat, amelyekkel a jövőben kell számolni (pl. csatorna alagút megnyitása, forgalomnövekedés, stb.). Ezért a kormány-javaslat sikeres megvalósításának egyik kulcskérdése, hogy mennyire lesz vonzó a vasút a magánbevektetők számára. A Pá-

lyavasút belátható ideig közhasználatú vállalat marad, de alvállalkozóként lehetőség nyílik a magán tőke részvételére az új infrastruktúrák megvalósításánál. A járműállományi terület lesz az a fő mozgástér, ahol a magán beruházók szerepet vállalhatnak, esetleg még az állomások üzemeltetése is az utaskiszolgálást tekintve.

Ezzel összefüggésben rá kell mutatni arra az ellentmondásra is, amely a franchise-ba vétel 7 éve és a gördülő állomány átlagosan 30 éves élettartama között húzódik meg. A járműállomány tulajdonosa nem lesz érdekelt ilyen hosszú megtérülési idejű beruházásokba fektetni tőkéjét, de az üzemeltetőknek sem fogja megérni drága, új járműveket lízingelni, ha csak nem garantálják számukra, hogy a következő franchise-ba vevő is igényt tart az új járművekre.

E probléma áthidalására két lehetőség is kínálkozik. Az egyik lehetőség a franchise idejének 15 évre való meghosszabbítása, amely már szükségessé teszi a járműállomány felújítását is és így az érdekeltség közössé válik. (Természetesen e megoldás hátránya, hogy a "puhább" versenyhelyzet nem kényszeríti a franchiseba vevőt a maximális teljesítmény kifejtésére, bár jobban érdekeltté teszi a következő időszakra szóló lehetőség megszerzésében.) A másik alternatíva a járműgyártási részvénypiacba való közvetlenebb beavatkozás, akár azáltal, hogy megnövelik a közhasznú szektor ilyen részvény vásárlásait, vagy kiterjesztik a garanciákat a jövőre vonatkozó lízingelésre is.

6. A szervezeti komplexitás és az átalakítás költségei

A korábban felvetett problémákra többé-kevésbé lehet találni olyan megoldást, amely a kockázatot és a bizonytalanságot csökkenti. (Ezek ugyanis főleg a kereskedelmi verseny korlátozásával voltak összefüggésben.) A most vizsgált kérdés inkább azzal kapcsolatos, hogy a kormány által javasolt bonyolult szervezeti megoldás olyan sokféle tevékenység és szervezet állandó figyelemmel kísérését igényli, hogy ennek többletköltségei jelentős összegre növekedhetnek.

Tekintsünk pl. egy új franchise-ba vevő helyzetét. Számára a legfontosabbak a Pályavasúttal és a Franchise Igazgatóval kötendő szerződések lesznek; milyen szolgáltatásokat kell üzemeltetnie, illetve milyen minőségi követelmények teljesítését várják el tőle, milyen árkiegészítést kell kapnia a Franchise Igazgatótól és neki mennyit kell fizetnie a Pályavasútnak. Bizonyára mindezek olyan tényezőkkel összefüggésben fognak változni, hogy milyen időtartamra szól a szerződés, illetve a körülmények aszerint is változhatnak, hogy magasabb, vagy alacsonyabb szolgáltatási színvonalat kell biztosítani az adott összegű, vonatonként kalkulált árkiegészítés mellett. Ezzel egyidejűleg a Pályavasút tárgyalásokat fog folytatni az (valószínűleg nagy számú) állomástulajdonossal, hogy biztosítsa a hozzáférési jogokat. Bármely vita e területen ki fog hatni a franchise-ba vevőre is és esetleg ő kényszerül rá az állomástulajdonossal való egyezkedésre.

A franchise-ba vevőknek számos egyéb szerződést is meg kell kötnie; pl. a további üzemeltetőkkel a bevételek megosztásáról, a járműveket kölcsönző vállalatokkal a lízingelés feltételeiről, a fenntartásról, az üzemanyag-ellátást biztosító és a takarító, fenntartó alvállalkozókkal. Engedélyt kell szereznie az állami felügyelő és szabályozó hatóságtól, aki ellenőrzi, hogy teljesítette-e az egészségügyi és a biztonsági előírásokat és hogy nem sérti-e meg a versenyszabályokat.

Tételezzük fel egy egyszerű eset előfordulását, amely minden nap előadódhat, pl. egy vonat, amelyet két üzemeltető is használt, meghibásodik. Először ellenőrizni kell, hogy a meghibásodás nem pályahibából adódott-e (Pályavasúttal tárgyalás), esetleg tárgyalni kell a másik üzemeltetővel, stb. Vajon az ilyen vasúthálózat hatékonyabban működik majd, mint korábban? Még az egységes Angol Vasutakon belül is számos pontot kell beiktatni a "kvázi" szerződés teljesítések ellenőrzésére. A javasolt szervezeti megoldás ehhez képest jóval bonyolultabb apparátus működtetését teszi szükségessé. A korábbi (jelenlegi) szervezeten belül a BR főmérnöke gondoskodott arról, hogy az üzemeltetéssel kapcsolatos, a legfelső szintre kerülő belső vitás kérdések megfelelő megoldást nyerjenek és ehhez a döntéshez a szükséges információk rendelkezésre álltak. Az új helyzetben bármely vita külső testület döntési kompetenciájába kerül és a vasút állami felügyelete bajban lesz, amikor a szükséges információkról kell gondoskodnia.

Mindezek miatt az új javaslatok sikeres megvalósításához nem lehet megoldatlanul hagyni azt a kérdést, hogy milyen jellegű vitás kérdésekben ki és milyen döntési jogkörökkel lesz felruházva, egyébként minden vitás ügy rendezésére csak bíróságon nyernek - az operativitást nem biztosítva - orvoslást.

7. A versenybelépő vállalkozók hiánya

Eddig már számos szervezet mutatott érdeklődést a vasúti személyszállítási szolgáltatások franchise-ba vételére kiirandó verseny iránt.

Ezek a következők lehetnek:

a) Új társaságok, amelyeket a jelenlegi vasúti menedzserek alakítanak meg. Ezek nyilvánvalóan nagy tapasztalattal rendelkező vasúti üzemeltetők, amelyekből kevés van. Számukra óriási előnyt jelent, hogy rendelkeznek információval arról, hogy a jelenlegi üzemeltetésnek melyek a gazdasági jellemzői és nyilvánvaló, hogy meg akarják tartani jelenlegi munkakörüket. Kevésbé tisztázott kérdés, hogy vajon rendelkeznek-e a kívánt nagyságú tőkével. Az eszközök lízingelésének és a személyzet átvételének lehetősége ugyan jelentősen csökkenti a tőke igényeket, de még így is jelentős költségek maradnak, amelyeket a pályázat feltételeként benyújtandó üzleti tervnek fedeznie kell. Valószínűsíthető, hogy ezek a vasúti menedzserek valamilyen konzorcium tagjaként fognak résztvenni a pályázásban, és csak mint érdekelt felek szerepelnek, nem mint a társaság tulajdonosai.

b) Számos autóbusz üzemeltető is érdeklődést mutat. Nyilvánvalóan ők is rendelkeznek a szükséges tapasztalatokkal, hiszen sokan közülük korábban a vasútnál voltak alkalmazásban. Az egyik vonzó lehetőség számukra, hogy egy integrált vasút-autóbusz szolgáltatást tudnak majd felkínálni a saját területükön. (Bár

jelenleg úgy tűnik, erre nem kapnak majd engedélyt, mert ez – ottani megítélés szerint korlátozná – a versenyt a vasút és a közút között.)

c) Egyéb vállalatok az utazási üzletágból, beleértve a hajózási társaságokat és a légitársaságokat is.

d) Várható a vasúti eszközgyártók érdeklődése is, ugyanis a szerződések elnyerése esetén esetleg nagyobb megrendelések kiadására nyílik lehetőség (bár az utóbbira jelenleg nem nagyon látszik lehetőség).

Összegezve megállapítható, hogy előreláthatólag csak korlátozottan jelentkeznek majd versenyző vállalkozók, hiszen a feltételek még nem mindenben tisztázottak. Ezek nyilvánosságra hozatala mindenképpen javítaná a versenyt és valószínűleg kedvezőbb árakat is lehetne elérni a versenyeztetés során.

Mégis fennáll annak a kockázata, hogy a kevés számú jelentkező miatt a versenyeztetés nem biztosítható, megfelelő árak fenntartása mellett.

8. Összefoglalás

Az eddigi tapasztalatok arra figyelmeztetik a BR megújítására javaslatot tevőket, hogy a franchise-ba adás szerződési feltételeit gondosan elő kell készíteni, a nyújtandó támogatás összegét körültekintően kell meghatározni. Esetleg lehetővé kell tenni, hogy az egyezmény bizonyos pontjait a szerződés ideje alatt újratárgyalhassák. A francise-ba vétel szerződései lényegében üzemeltetési szerződések lesznek, amelyekben rögzítik a feladat átvételének minden lényeges feltételét. Jelenleg nincs reális lehetőség arra, hogy egy - korábban nem vasúti tevékenységet végzőkből verbuvált - új vállalkozó jelentkező a jelenlegihez képest jelentős költség-megtakarítással tudná az üzemeltetést átvenni.

A fő terület, ahol a magánszektorból érkező menedzserek javítani képesek a jelenlegi helyzeten, valószínűleg a termékek/szolgáltatások marketingje és az előállítási költségek kis mértékű csökkentése. (Bár a jelenlegi munkatermelékenység a BR-nél elég magas a többi nyugat-európai vasút hasonló adataival való összehasonlítás alapján.) Az egységköltségek csökkentésére a bérköltségek csökkentése terén látszik lehetőség, különösen London térségén kívül; ugyanis megtörhető a nemzeti béregyezmény rendszer, de ez nehezen fogja kompenzálni azt a költségnövekedést, amelyet a külső alvállalkozókkal kötött szerződések árnövekedése (20-30%) okozhat. Nehezen lesz biztosítható a tönkrement franchise-ba vevők szerepének új vállalkozókkal történő gyors pótlása is.

A tanulmány az áttekintett és értékelt angliai kezdeményezéssel a vasút versenyképessége magújításának egyik lehetőségét kívánta bemutatni. Felismerhetők a javaslatokkal összefüggésben azok a területek, ahol a verseny fokozásával mód nyílik a hatékonyság és az innováció növelésére. Az is kitűnik, mely lépések veszélyeztetik az egységes tervezést, fejlesztést. A hazai szakemberek feladata az előnyös elemek megfelelő adaptálása a magyar vasút problémáinak megoldása érdekében.

Felhasznált irodalom

[1.] Rails for Sale? The Privatisation of British Rail. A report by Transport 2000.1993.

[2.] The Railways Bill. A Paper by the Charactered Institute of Transport 1993.

[3.] Nash, C.A.-Preston, J.M.: A new opportunity for railways? ITS Working Paper 397, University of Leeds

[4.] Railways Bill. Railways Privatisation. A Guide to the Governments proposals. Department of Transport 1993. June.

A magyar közlekedési hatóság jubileumai

TÓTH ISTVÁN

1. A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség (1868-1932) 125 éves és a Közlekedési Főfelügyelet (1993) megalakításának 10 éves évfordulója

Ez év szeptemberében ünnepelte a Közlekedési hatóság elődjének, a Magyar Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség megalapításának 125. évfordulóját.

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséget a kiegyezés után megalakult második felelős magyar kormány közmunka és közlekedésügyi minisztere, *gróf Mikó Imre* 1868-ban hozta létre, a hazai közlekedés akkor két legfontosabb ágának, a vasúti és folyami közlekedés felügyeletének és ellenőrzésének ellátására.

Magyarországon akkor már több mint 2300 km hosszúságú vasút működött. Az ország első közforgalmú, gőzvontatású vasútvonalát a Pest-vácit 22 évvel korábban, 1846-ban megnyitották és csaknem 40 éves múltra tekinthetett vissza a gőzhajózás is, az 1830-ban megtett első dunai gőzhajó út óta.

1867-ig a magyar vasút és hajózás ügyeit - eltekintve a magyar reformkor és szabadságharc rövid időszakától - kizárólag Bécsből, osztrák hatóságok irányították és felügyelték.

A Magyarországot is magába foglaló osztrák birodalomban az első, kifejezetten a közlekedéssel foglalkozó szervezetet 1723-ban hozták létre, mint a Helytartótanács keretében működő Műszaki Bizottmányt, amelynek feladatául a közutak gondozását tűzték ki. Ebből a testületből alakították Bécsben 1788-ban, szintén a Helytartótanács irányítása alatt tevékenykedő műszaki tanácsadó és ellenőrző szervezetet, az Országos Építési Igazgatóságot. Ennek Út és Hídépítési Osztálya foglalkozott a közúti és vízi közlekedés műszaki kérdéseivel, 1830 után pedig az új közlekedési eszköz, a vasút ügyeivel is.

Az osztrák kormány a vasutak engedélyezését és építését szabályozó első "Concession Direktiven" néven nyilvántartott rendeletét hosszas huzavona után, csak 1838. június 18-án adta ki, amikor már nem tudott ellenállni az egyre növekvő vasútépítési kérelmeknek és sürgetéseknek. A kormány halogató magatartásának oka az idegenkedés volt az új, ismeretlen és veszélyesnek tartott közlekedési eszköztől.

A birodalmi vasútépítések engedélyezésével kapcsolatban érdemes még megjegyezni, hogy az első osztrák vasút építését Bécs és Krakkó között már az 1838. évi rendelet megjelenését megelőzően megkezdték az 1836-ban kiadott, és csak a vasút tervezését lehetővé tevő előmunkálati engedély alapján. A vasútépítést kifejezetten megtiltó rendelet ellenére az építkezést folytatták és a vasút Bécs-Német-Wagram közötti szakaszát 1837. november 23-án helyezték üzembe.

Magyarország területére az első vasútépítési előmunkálati engedélyt az Udvari Kancellária szintén 1836-ban adta ki a Bécsből Győrbe vezető vasútvonalra. De még sem ez a vasút épült hazánkban meg elsőként, hanem a két fővárost Pestet és Bécset Pozsonyon át összekötő vasútvonalnak a Pest-váci szakasza. Ennek a vonalnak az előmunkálatira az engedélyt 1837-ben kérték meg. Az építési engedélyt két évvel később, 1839-ben adta ki a Helytartótanácsa báró Ullmann Móric által alapított Magyar Középponti Vaspálya Társaságnak. A Társaság azonban pénzügyi és egyéb nehézségei miatt csak 5 év múltán 1844. év végén fogott hozzá a vasút építéséhez, miután a szerződést az építkezésre a Helytartótanáccsal megkötötte. A vasút első szakaszát Pest és Vác között másfél évvel később, 1846 július 15-én nyitották meg.

A magyarországi további vasútépítések engedélyezése a már említett és az 1836-ban Bécsben kiadott rendelet alapján történt, amelynek hatályát 1839-ben Magyarországra is kiterjesztették, miután a Helytartótanács összhangba hozta a magyar országgyűlés 1836-ban megalkotott XXV. törvénycikkével, amely a vasúti kisajátítását és a kártalanítást szabályozta.

Az 1839 évi rendelet hosszú időre megszabta a vasútépítések engedélyezésének rendjét, kimondta azt az alapelvet, hogy a vasútak építéséhez szükséges az államhatalom engedélye és a kormány felügyeletet gyakorol az üzemben lévő vasutak felett.

A rendelet szabályozta az előmunkálat és a végleges engedély kiadásának módját, az ebből származó jogokat és kötelezettségeket, a területek igénybevételét, a kártalanítás módját, a szállítási díjak megállapítását, az engedély időtartamát és az államra háramlás időpontját. Az üzem ellenőrzésére a rendelet hatósági biztosokat rendelt ki a vasúttársaságokhoz.

A reformkorban a bécsi kormány központosító intézkedései mellett élénken jelentkeztek Magyarországon az önállóságra való törekvések. Igy már az 1825-ös országgyűlés bizottságot hozott létre a nádor elnöklete alatt, amelynek feladatává tette a főközlekedési utak irányának meghatározását és az építési ügyek rendezését. Az 1836. országgyűlés pedig megalkotta a XXV. törvénycikket, amely szabályozta az előmunkálatokhoz a hatósági támogatást, a földterületek kisajátítását, a szállítási díjak megállapítását és a vállalatok felügyeletét.

Tovább erősödött a magyar befolyás a közlekedési ügyek irányításában 1846-ban, amikor a Helytartótanácsban életrehívott Közlekedési Bizottmány vezetőjévé *Széchenyi István grófot* nevezték ki. Széchenyi ebben a tisztében készítette el és adta közre 1848. januárjában nevezetes munkáját "Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről" című írását, amely a magyar közlekedési hálózat kiépítésének és fejlesztésének alapja lett.

Ebben az időszakban Magyarországon a vasútépítési kérelmeket az Építési Igazgatóság előterjesztése alapján

a Helytartótanács bírálta el és az országgyűlés adta meg a létesítéshez a jogot.

Megváltozott a hazai közlekedés helyzete 1848-ban az első felelős magyar kormány megalakulásával, melyben a közmunka és közlekedésügyi miniszter tisztét *gróf Széchenyi István* töltötte be. *Széchenyi* teljesen önálló magyar közlekedéspolitikát igyekezett megvalósítani, melyben a főszerepet a vasútnak szánta. Nagy bizakodással megindított közlekedési programjának véghezvitelét azonban megakadályozta a szabadságharc kitörése.

A szabadságharc leverése után 1850-től a kiegyezésig az osztrák kormány rendeleti úton szabályozta és tette egyértelművé a vasutak engedélyezésével kapcsolatos eljárásokat. Ezekhez két jelentős rendeletet adtak ki Bécsben. Az egyik a Vasúti Üzletrendtartás (1851), a másik a Vasútengedélyezési Szabályzat (1854) volt. Ez a két rendelet szabta meg az abszolutizmus idején a vasútépítések vitelét Magyarországon, sőt ezeknek előírásait jórészt átvette és érvényesnek nyilvánította 1867 után az új kormányzat is.

Még a két rendeletet megelőzően Ausztriában 1847-ben kiadták a vasútrendőri törvényt, majd ezt követően felügyeleti hivatalnokokat rendeltek ki a vasút rendjének és biztonságának megóvása érdekében. A szakismeret nélküli közigazgatási tisztviselők sikertelen működése után 1849-ben létrehozták a vasútüzem felügyeletét ellátó miniszteri biztosi rendszert. Ez lett az alapja az 1856-ban megszervezett "Osztrák Vasúti Főfelügyelőségnek", amelynek feladatává tették az üzemben lévő és a később épülő állami és magán vasútak felett a felügyelet ellátását és a forgalom biztonságának ellenőrzését.

A felügyelőség tagjainak kötelessége volt, hogy a vasútvonalakat meghatározott időszakonként beutazzák és a hiányokat megállapítsák.

Ez a szervezet látta el 1867. elejéig a magyarországi területen is a vasútvonalak felügyeletét.

1.1. Az 1867-es kiegyezést követő intézkedések a közlekedés területén

A kiegyezés új helyzetet teremtett a magyar közigazgatásban és a közlekedési ügyek irányításában is. 1867. márciusában *gróf Mikó Imre* vezetésével megalakult a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium. A minisztérium első intézkedései közé tartozott az 1867. június 28-án megjelent 2745. sz. rendelet, amelyet a „Vasúti és Gőzhajózási Főfelügyelőség" ideiglenes szervezése tárgyában adott ki. Ennek alapján a bécsi főfelügyelőség egyik osztályát Magyarországra helyezték át. Az ideiglenes szervezet „Magyar Királyi Vasúti Felügyelőség" néven Budán, a volt Helytartótanács épületében, az Úri utcában kezdte meg működését. Tagjai a Bécsből kirendelt *Hoffmann Nándor* és *Klaudy Klaudius*, valamint *Ambrozovits Béla* és *Vaisz Vilmos* voltak, akik nagy ügybuzgalommal és szakértelemmel végezték a vasutak építését és üzemét ellenőrző munkájukat.

1.1.1. Az 1868-1880 közötti évek eseményei

1868. szeptember elsején jelent meg a 9696. sz. utasítás, amelynek alapján szeptember 21-én kezdte meg működését a végleges szervezet "M. Kir. Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség" néven.

A főfelügyelőség első főnöke *Langer Károly* osztálytanácsos lett, tagjai *Ambrozovits Béla* főfelügyelő, *Kenessey Albert, Vaisz Vilmos* és *Faclek Károly* felügyelők, *Marzsó Lajos* és *Storch Gyula* biztosok.

A főfelügyelőségen két osztály működött, a nagyobb létszámú vasúti és a kisebb hajózási osztály.

A főfelügyelőség jogállását a miniszteri utasítás a következők szerint állapította meg:

„A magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség a közmunka és közlekedési magyar kir. .minisztériumnak egy külön közege, mely a vasuti és hajózási közlekedés biztonsága, rendessége és szabályszerüsége felett, jelen utasítás értelmében az állami főfelügyeletet és ellenörködést gyakorolja."

A hatáskör alapjának pedig ugyanez az utasítás a következőket határozta meg:

„A főfelügyelőség működésének alapja általában a törvény, különösen pedig a vasútengedélyi törvény, a vasúti üzletrend, a vasútüzleti rendszabály, a hajózási törvény és hajózási üzletrendtartás, továbbá a vasút-üzleti és hajózási engedélyek, alapszabályok s egyéb, a vasúti és hajózási üzletre vonatkozó szabályok, rendeletek és utasítások."

A kormányzat a vasúti ügyek ellenőrzésére a következő időszakban még két másik szervezetet is létrehozott.

Az egyik az 1868-ban alakított „M. Kir. Vasútépítészeti Igazgatóság" volt, amelynek „A" és „B" osztálya az állami és a magán vasúti építkezéseket irányította, műszaki és pénzügyeit ellenőrizte.

A másik szervezet az 1870-ben életrehívott „Kamatbiztosítéki Számvevőség" a magán vasutak számadásait és a részükre kifizetett kamatokat ellenőrizte. A magánvasutak felé ugyanis az állam az engedélyezéskor kötelezettséget vállalt, hogy az engedély időtartama alatt tőkéjük után pályakilométerenként meghatározott százalékos tiszta jövedelmet biztosít, ha bevételeikkel ezt nem tudják elérni. Az ilyen címen a vasúti vállalatoknak kifizetett összegek évente hatalmas és nehezen elviselhető terheket róttak az államra.

A közlekedést ellenőrző három hatósági szervezet azonos területen, egymással párhuzamosan dolgozott, ezért többször fevetődött, hogy a hatékonyabb és gazdaságosabb működés érdekében ésszerű volna a szervezeteket egyesíteni. Ez rövid idő alatt meg is történt.

Először 1874-ben a Kamatbiztosíték Számvevőséget olvasztották ba a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőségbe. A Vasútépítészeti Igazgatóság átszervezését két lépcsőben hajtották végre. 1872-ben az Igazgatóság "A" osztályát a MÁV Igazgatósághoz csatolták, a "B" osztályból pedig " Magyar Királyi Vasútépítészeti Főfelügyelőséget" hozták létre. 1877-ben ez utóbbi szervezetet összevonták a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséggel.

A főfelügyelőségnek a vezetője *Langer Károly* volt és négy osztálya működött:

a) Vasútüzleti Osztály, 9 taggal, *Vaisz Vilmos* főfelügyelő vezetésével

b) Vasútépítési Osztály, 8 taggal, *Nagy László* miniszteri osztálytanácsos vezetésével,

c) Hajózási Osztály, egy taggal, *Kenessey Albert* főfelügyelő vezetésével,

d) Számosztály, 8 taggal, *Ambrozovits Béla* miniszteri osztálytanácsos vezetésével.

A főfelügyelőség központjában ekkor a főnökkel és titkárával együtt összesen 28-an teljesítettek szolgálatot, a főfelügyelőség által vezetett brassó-tömösi vasút építésénél 9, a déli határőrvidéki vasút tanulmányozásához 6 alkalmazott volt kirendelésben.

A három közlekedési hatóság egyesítése után 1877-ben a közmunka és közlekedésügyi miniszter kormányrendeletben újabb utasítást adott ki a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség működésének és hatáskörének szabályozására. Ez magában foglalta a korábbi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség, a Vasútépítészeti Főfelügyelőség és a Kamatbiztosítéki Számvevőség ügykörét.

Az utasítás a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség hivatásaként, mint a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium alatt álló külön hatóságnak a magyar korona területén lévő összes (állami és magán) vasútépítés, vasúti üzlet és belvízi hajózás felett a közvetlen állami felügyelet és ellenőrzés gyakorlását jelölte meg. Hatáskörének megállapításánál külön fejezetekben szabályozta a vasútépítés, a vasúti forgalom és a hajózás felügyeletét, gazdasági és pénzügyi ellenőrzését. Ellenőrizte, hogy az építkezéseket a tervek szerint, szilárdan és megfelelő módon valósították meg, a forgalmat szabályszerűen kezeljék. Intézkedései, határozatai ellen a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztériumhoz lehetett fellebbezni.

Az utasítás a vasútépítéssel kapcsolatos feladatok közé sorolta a vasútépítési tervek bírálatát, új vasútvonalak közigazgtási és műtanrendőri bejárásain való részvételt, a vasutak felülvizsgálatát, pótfelülvizsgálatát, új hidak üzembehelyezését, mozdonyok, kazánok, egyéb eszközök megvizsgálását.

A forgalom felügyeletét a Vasútüzleti Rendtartás előírásai alapján kellett ellátnia. A forgalmi ügyekkel kapcsolatban feladata volt a forgalmi szabályzatok kidolgozása, balesetek vizsgálata, menettervek és díjszabások jóváhagyása.

A miniszteri utasítás a hajózás felügyeletének ellátásánál az 1869-ben 2362. sz. alatt kibocsátott "Folyó, csatorna és tóhajózási rendszabályok" egyes paragrafusaiban megállapítottakat írta elő, de a főfelügyelőség hatáskörébe utalta még a hajózási szabályzatok kidolgozását, továbbá a hajózó utak jó karbantartásának, a kikötők, révek, rakodók, hajómalmok elhelyezésének felügyeletét, a hajózási vállaltok engedélyezését, hajólevelek kiadását.

A közlekedési vállalatok gazdasági és pénzügyi ellenőrzésével kapcsolatban a főfelügyelőség kötelessége lett az építkezések és a vasutak felszerelésének és üzemvitelének ellenőrzése gazdaságossági szempontból, az állam pénzügyi érdekeinek védelme a vállalatok éves költségvetésének és zárszámadásának felülvizsgálata az előlegek, biztosítéki kamatok, az államkincstárnak járó térítések ellenőrzése.

Ebben a szervezetben önálló hatóságként működött a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1880 év végéig. Ez a 13 év a magyar vasút és hajózás legnagyszerűbb korszaka volt. 1868 és 1880 között csaknem 5000 km vasutat helyeztek üzembe, aminek nagyobb részét, megközelítőleg 3600 km-t a vasúttársaságok, 1200 km-t a MÁV épített, de megindultak már a helyi érdekű vasúttársaságok építkezései is. Ennek az időszaknak voltak olyan évei (1871-1873), amikor az elkészült vasútvonalak hossza évenként meghaladta a 900 km-t.

Hasonlóan fellendült ezekben az években a hajózás is, közel 3200 km-en folyt a vízi szállítás a Dunán, a Tiszán és mellékfolyóin, új hajós társaságok alakultak, növekedett a gőzhajók száma. Újpesten, Óbudán a hajógyárak nagy teljesítménnyel működtek.

Mindezen munkák felügyelete a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséghez tartozott, így munkaterülete, feladata óriási volt.

1.2. A főfelügyelőség munkája módosult szervezetben (1881-1906)

Nagy változás következett be a főfelügyelőség jogállásában és szervezeti hovatartozásában 1881 február elsejével, amikor *Ordódy Pál* miniszter megszüntette a főfelügyelőség önálló szervezeti működését, meghagyta ugyan névleg, mint önálló hatóságot, de a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérumhoz csatolta és mint annak IV. 3. Ügyosztálya végezte tovább munkáját. Ugyanekkor a hajózási ügyeket kivette a főfelügyelőség hatásköréből és azokat a minisztérium III. és II. Szakosztályának adta át. A miniszter a szervezet nevét ekkor Vasúti Főfelügyelőségre módosította.

1906-ig maradt a főfelügyelőség a minisztérium keretein belül, kisebb hatásköri és szervezeti változtatásokkal. Ezek rendszerint egy-egy új miniszter hivatalba lépéséhez fűződtek.

1884 márciusában *báró Kemény Gábor* miniszter a főfelügyelőség hatásköréből kiemelte az államvasúti építkezéseket. A főfelügyelőség tevékenysége ekkor jóformán a vasúti forgalmi ügyek ellenőrzésére korlátozódott. Szervezetileg ebben az időszakban a főfelügyelőség mint a minisztérium III. 4. Ügyosztálya dolgozott.

Baross Gábor minisztersége idején, 1889. júniusától, amikor a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztériumból Kereskedelemügyi Minisztérium lett, a főfelügyelőség továbbra is mint az új minisztérium III. 4. Ügyosztálya szerepelt, de visszakapta a hajózási ügyek intézését és a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség nevet.

1893. áprilisában *Lukács Béla* miniszter a hajózási ügyek egy részét ismét elvette a főfelügyelőségtől, de a nevet változatlanul hagyta.

1902. februárjában *Hegedüs Sándor* miniszter a minisztérium átszervezése után a főfelügyelőséget az V/B. szakosztály 4. ügyosztályaként működtette. Még ugyanezen év novemberében a következő miniszter, Láng Lajos új ügyrendet adott ki a főfelügyelőség részére, mely ekkor a minisztérium V/B. szakosztálya volt.

1904-ben *Hieronymi Károly* miniszter átszervezte a Kereskedelemügyi Minisztériumot és a főfelügyelőség, mint a minisztérium IV. Szakosztálya végezte munkáját Vasútüzlet és Forgalom, Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség néven.

1.3. Ismét önálló hatóság a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség (1906-1932)

1906. év újabb változás időpontja lett. Az előző

évben hivatalba lépett miniszter, *Vörös László* 1906 január elsejével a főfelügyelőséget kivette a minisztérium szervezetéből és önálló közlekedési hatósággá nyilvánította. Ez a szervezeti állapot már hosszabb időtartamú lett és így működött a főfelügyelőség több mint negyed századon át, egészen 1932-ig, a megszüntetéséig.

A főfelügyelőség tevékenysége ebben az időben ismét szélesebbé vált. Az új ügyrend szerint ellátta a vasúti pálya és tatozékai állapotának és a vasúti forgalom biztonságának ellenőrzését, valamint a belvízi hajózás felügyeletét. A felügyelőség részt vett az új vasútvonalak engedélyezésében és forgalomba helyezte az új vasútvonalakat, hidakat, járműveket.

A főfelügyelőségnek ekkor hosszú ideig két osztálya, a vasúti és hajózási osztálya működött, de az első világháborút követően a közúti gépkocsi közlekedés fejlődésével 1931-ben megalakult az önálló gépjármű közlekedési csoport is.

Lényeges változások következtek be az első világháború és az azt követő években nem a főfelügyelőség szervezetében, hanem a munkájában.

A háború ideje alatt a polgári vasúti forgalommal kapcsolatos munka csökkent, az építkezések nagy részét leállították, csak a hadászati, vagy a nemzetközi szempontból fontos építkezéseket folytatták, fejlesztést, bővítést csak Szerbia, majd később Románia felé vezető vasútvonalakon engedélyeztek. Két részre szakadt a Dunán a folyami hajózás is, a monarchia hajói csak Regensburg és Orsova között közlekedtek.

Nagy munkát jelentett a háború alatt az orosz és román hadseregek betörése, majd 1919-ben a román hadsereg kivonulása utáni károk helyreállítása, elsősorban a felrobbantott hidak újjáépítése.

A háború alatt a főfelügyelőség munkatársainak egy része bevonult katonának, más részüket Bécsbe rendelték szolgálattételre a közös Hadügyminisztériumba, a Központi Szállításvezetőséghez a bécsi Kereskedelmi Minisztériumba, illetve a főhadiszállásra és a tábori és hadi hajózási szállításvezetőségekhez tanácsadóként.

A háború befejezte után több lényeges új feladat hárult a főfelügyelőség tagjaira. Az egyik a részvétel azokban a bizottságokban, amelyek a Monarchia vasúti és folyami járműparkját szétosztották az utódállamok között. Ez a munka egészen 1923-ig eltartott és a főfelügyelőség munkatársai derekasan helytálltak a járműpark egy részének megmentésében.

Közreműködtek a főfelügyelőség tagjai az új Duna szerződés létrehozásában, a fegyverszüneti és a hadifoglyok ügyeit intéző bizottságokban, valamint a szénellátási kormánybizottság munkájában.

A főfelügyelőség munkatársainak másik megnövekedett tevékenységi területe a vasutas egyesületek felett korábban is gyakorolt felügyeletből eredt. A háborút követő politikai változások idején az eddig nagyobb részt csak jótékonysági, segélyezési, vagy művelődési ügyekkel foglalkozó egyesületek működése jórészt politikai térre tevődött át és sok mindenben akadályozta a vasúti munka vitelét. A proletárdiktatúra utáni kormányzat ezeknek az ügyeknek a vizsgálatával 1920-21-ben a főfelügyelőséget bízta meg és tagjait kormánybiztosként rendelte ki az alapszabályszerű működés biztosítására.

A felülvizsgálat nyomán több vasutas és hajós egyesületet feloszlattak, másokat átszerveztek, vagy működésüket újra engedélyezték.

Az 1920-as évek vége felé egyre többet foglalkozott a főfelügyelőség a hazánkban is növekvő mértékű közúti gépjármű-közlekedés ügyeivel.

1929. évi jelentés már említi, hogy a főfelügyelőség munkatársai részt vettek a közúti közhasználatú gépjárművek közlekedéséhez a "Végrehajtási Utasítás", az "Üzemi és üzemviteli rendtartás" és a "Szolgálati utasítás" kidolgozásában.

A közhasználatú gépjárművek ellenőrzésére vonatkozó 1930. évi XVI. törvény 48. §.-a pedig e törvény végrehajtásának felügyeletével a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséget bízta meg. Ennek ellátásához a főfelügyelőségen külön csoport alakult, vidéken pedig az ellenőrzést a főfelügyelőség állandó kirendeltjei, a kerületi gépjármű szakértők végezték.

Budapesten két nagy üzem, (Budapest Székesfővárosi Autóbusz Üzem és a Magyar Államvasutak Autóbuszközlekedési Rt.), vidéken több kisebb személy és teherfuvarozó üzem ellenőrzése tartozott a főfelügyelőség hatáskörébe.

1.3.1. A főfelügyelőség személyi állománya

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség létszáma gyakran változott, a körülményekhez igazodott. Működését 4 fővel kezdte meg, létszámuk fokozatosan nőtt, a legmagasabb, a közlekedési hatóságok összevonása után 1878-ban volt, amikor a főfelügyelőségen négy osztályon és kirendeltségben több mint 40 fő dolgozott. A következő években keveset csökkent a létszám. Az 1900-as években 30 fő, a háború alatt 26 fő, a háború után 21 fő, majd a létszám-csökkentések után 18-20 fő volt, a segédhivatal nékül.

A főfelügyelőség létszámának biztosításánál a minisztérium mindig ügyelt arra, hogy a főfelügyelőségre a legjobb hazai szakemberek kerüljenek. A munkatársakat a vasút és a hajózási vállalatok legkiválóbb dolgozóiból válogatta. A főfelügyelőségre való bekerülésnek szigorú szakmai feltételei voltak, egyetemi végzettség, 10 év szakmai gyakorlat, kifogástalan magatartás. A hiányzó létszámot először rendszerint berendeléssel pótolták és csak több évi szolgálat után nevezték ki felügyelőségi biztossá, felügyelővé, illetve főfelügyelővé a berendelteket.

Az is szinte kötelező gyakorlattá vált, hogy a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség főnökét, az osztályok vezetőjét, helyettes vezetőjét a főfelügyelőségen már huzamosabb ideje szolgálatot teljesítő munkatársak közül nevezték ki.

A főfelügyelőségnek 1868. és 1932. évek között nyolc főnöke volt: *Langer Károly* (1868-1879), *Nagy László* (1880-1883), *Ambrozovits Béla* (1884-1889), *Barvits Antal* (1890-1902), *Márk Károly* (1903-1908), *Pulszky Garibaldi* (1908-1910), *Horváth Károly* (1910-1926), *Dalmady Ödön* (1926-1932).

Valamennyien nagy tudású és nagy tekintélyű szakemberek, akik a közélet más területein is számtalan tisztséget viseltek.

A főfelügyelőség munkatársai közül nagyon sokan más fontos beosztásba kerültek, közülük hétből MÁV elnök lett, hatot neveztek ki MÁV igazgatóvá, 13-at

igazgatóhelyettessé. Többek a MÁV üzletvezetőségekhez, vasúttársaságokhoz, hajózási vállalatokhoz, az Állami Gépgyárhoz, a Ganzgyárhoz kerültek igazgatónak, igazgatóhelyettesnek. Két kiváló mérnökből műegyetemi tanár lett.

A főfelügyelőség tagjai részt vettek a közlekedés minden területén a közéletben. Közreműködtek a középeurópai vasutak ügeit intéző Német Vasútegyletben, az Országos Közlekedési Tanácsban, a MÁV Igazgató Tanácsban, a Fővárosi Közmunkatanácsban, a Magyar Mérnök és Építési Egyletben, a vasúti és hajózási oktatási intézményekben, a Közlekedési Múzeum és más intézmények felügyelő bizottságában.

Nagy gondot fordított a minisztérium, hogy a főfelügyelőség tagjai külföldi tapasztalatokat szerezzenek, a fejlett európai vasutak munkáját tanulmányozzák, ezért minden évben több munkatárs részére lehetővé tették tanulmányúton, nemzetközi konferenciákon való részvételt.

1.3.2. Éves jelentések

A főfelügyelőség főnöke rendszeresen éves jelentésben számolt be a főfelügyelőség munkájáról a felettes miniszternek. Ezek közül több nyomtatásban is megjelent. Az 1871, 1872, 1877-1879, 1884, 1885, 1906-1931 éves beszámolók közül az első kettő kivételével ma is megtalálhatók az Országos Széchenyi Könyvtárban. Néhány éves jelentés rövidített kivonatát (1869, 1871, 1884 évekről) közlekedési szaklapban tették közzé.

Az éves jelentések részletesen ismertették nemcsak a főfelügyelőség munkatársainak névsorát, beosztását, az elvégzett ellenőrzési-felügyeleti munkát, hanem hű képet adtak az ország közlekedési helyzetéről, a vasúti és hajózási szállítási teljesítményekről, a közlekedési pályák és járművek állapotáról, a fejlesztési igényekről is.

1.3.3. A főfelügyelőség munkája

A főfelügyelőség tagjai – a főfelügelőség mindenkori jogállásától függően – közreműködtek a közlekedési létesítmények építésének engedélyezésében, építésük ellenőrzésében, használatba vételében és azok üzemének ellenőrzésében, illetve irányították, vezették ezt a tevékenységet.

Munkájukat a törvényben, a rendeletekben előírt közigazgatási és műtanrendőri bejárásokon, egyéb ellenőrzések, vonalbetárások során látták el. Évente a vasúthálózat 40-60%-át, a hajózó utak nagyobb részét ellenőrízték, megállapításaikat, észrevételeiket írásban, vagy a szolgálati helyek felügyeleti könyvében közölték az érdekelt vállalatokkal, üzletvezetőségekkel.

Számos esetben összefoglaló jelentésben értékelték a vasúthálózat teljesítőképességét, javaslatot tettek új vonalak, második vágányok, rendező pályaudvarok építésére, vonalak első rangosítására, állomások bővítésére.

Állandóan figyelemmel kísérték a vasúti pálya állapotát az elvégzett felépítménycserék mennyiségét és szükség esetén észrevételt tettek a felépítménycserék mennyiségének növelésére, az elmaradt felújítások pótlására (például: 1890, 1906, 1910, 1912, 1920, 1928 években). Ugyanakkor szorgalmazták a felépítményi alkatrészek korszerűsítését, a sinek súlyának, hosszának növelését, minőségének javítását, a kitérők fejlesztését, zúzott kő ágyazat alkalmazását, vasaljak használatát, vasbetonaljakkal való kisérleteket. Javasolták felépítményi kisérleti pálya létesítését is Magyarországon a német pálya mintájára.

Hasonló tevékenységet fejtettek ki a vasúti pálya legkritikusabb részének tekintett hidak vizsgálatánál, felügyeleténél, a fa- és gyenge anyag minőségű vashidak cseréjénél.

Több ízben szorgalmazták a pályafelügyelet előírásainak módosítását, az alapelvek utasításban való megjelentetését.

A vasúti pályát felügyelő tevékenységhez hasonló gonddal látta el a főfelügyelőség a vasúti járművek ellenőrzését. Nyilvántartotta a járműállagot, azok állapotát, a javításokat és javaslatokat tettek a járművek korszerűsítésére. Figyelemmel kisérték az új gőzmozdonytípusok tervezését, gyártását, szorgalmazták a motorüzem bevezetését és a villamosítást.

Évről évre nyomon követte a főfelügyelőség a vasúti járművek biztonságának és kényelmének fokozása érdekében meghatározott intézkedések végrehajtását, az előírt kazánvizsgálatok megtartását, a járműveken a korszerű fékberendezések, sebességmérő órák, a vonatokra a fűtés és világítás felszerelését.

Nyilvántartotta a vonalakon alkalmazható sebességet, az engedélyezett tengelyterhelést, a menetrendszerűséget, a vonatok késését. Vizsgálták a nagyobb vasúti baleseteket, felderítették azok okait. A közúti forgalom növekedésétől kezdve különös gondot fordítottak a vasúti útátjárókon történt balesetekre és a biztonsági intézkedések fokozására.

A vasúti közlekedés biztonsága érdekében szorgalmazták a vasúti jelző és biztosítóberendezések fejlesztését, a biztosított vonalak hosszának és az állomások számának növelését. A főfelügyelőség javaslatot tett a biztosítóberendezésekkel foglalkozó önálló minisztériumi ügyosztály létrehozására.

Foglalkoztak a keskeny-nyomtávolságú vasutak, a közúti vasutak és a sikló pályák biztonságával.

A főfelügyelőség tevékenységének egyik legfontosabb területe a vasúti munkák és a szolgálat ellátását szabályozó rendeletek, utasítások elkészítésének szorgalmazása a vasúti vállalatoknál. Sok esetben pedig a tényleges szövegezést is a főfelügyelőség végezte el.

Nagyon sokat tett a főfelügyelőség a műszaki utasítások és a tervezési előírások egységesítése érdekében. Közreműködött a magán-, a lóvontatású, a közúti-, a mezei-, a budapesti-, a keskeny-nyomtávolságú vasutak engedélyezését, a vasutak tervezését, valamint a fővasutak és a helyi érdekű vasutak forgalmi szolgálatának ellátását szabályozó rendeletek, utasítások elkészítésében, a helyiérdekű vasutakra vonatkozó 1880 és 1888. évi törvények előkészítésében és számos más vasúti és hajózási rendelet létrehozásában.

A közlekedési üzemek felügyelete mellett a főfelügyelőség munkájának tekintélyes részét a vasúti és hajózási személyzet ügyeinek intézése tette ki.

A főfelügyelőség vezette a vasúti alkalmazottak névsorát, nyilvántartotta az előléptetéseket, fizetéseket, kivette az esküt, tárgyalta a fegyelmi ügyeket, felügyelte a vasutas egyesületeket, foglalkozott az alkalmazottak testi alkalmassági vizsgájának szabályaival.

A fegyelmi jogkör gyakorlása már a megalakulástól kezdve szerepelt a főfelügyelőség ügyrendjében. A jogkör gyakorlását több ízben módosították. 1907-ben a XLIX.t.c.-vel életbeléptetett Vasúti Szolgálati Rendtartás részletesen szabályozta az első és másodfokú fegyelmi bíróságok jogkörét, amelynek elnökeit és helyetteseit a főfelügyelőség létszámából nevezték ki.

Nagyon sok feladatot rótt a főfelügyelőségre a század elején egyre növekvő számú vasutas érdekvédelmi, jótékonysági, önsegélyező, kulturális és sport egyesületek felügyelete, különösen az első világháborút követő időszakban.

A főfelügyelőség csak az országos szervezetek felett gyakorolta az ellenőrzést, a kisebb vidéki egyesületek az igazgatóság és az üzletvezetőségek felügyelete alatt működtek.

A tíz nagylétszámú (2-27 ezer), sokat ülésező, nagy vagyonnal, évenként jelentős tagdíjjal és egyéb támogatással rendelkező egyesületek ügyvitelének, de főleg pénzfelhasználásának ellenőrzése nagy munkát jelentett.

Különösen sok probléma adótott az 1919 és 1920-as években, amikor korábbi politikai és gazdasági tevékenységük miatt az országos egyesületek nagy részét feloszlatták vagy átszervezték. Ezek közé tartozott például a nagyobb egyesületek közül a Magyar Szent Korona Országainak Vasutas Szövetsége, a Magyar Szent Korona alá tartozó Mozdonyvezetők Országos Szövetsége, a Vasúti Munkások Országos Otthona, a Vasúti alkalmazottak Rudolf trónörökös Egyesülete, az Országos Hajós Szövetség.

Az országos egyesületeken kívül már az első világháborút megelőző években is 90-130 egyesület működött. Számuk az első világháború után sem csökkent, sőt 150-170-re emelkedett, taglétszámuk ekkor mintegy 80 ezer volt.

Nehéz feladatot teljesítettek a főfelügyelőség munkatársai a vasutas sztrájkok idején. 1904-ben és 1923-ban a kormányzat a főfelügyelőség tagjait rendelte ki a nagyobb állomásokra és fűtőházakhoz a szükség forgalom irányításához, többen pedig a főfelügyelőség gépészmérnök képzettségű munkatársai közül mozdonyvezetői szolgálatot láttak el.

Irányító szerepet végzett a főfelügyelőség a kormányzat által 1921-ben létrehozott és a sztrájkok esetén a közérdekű üzemek működését biztosító Nemzeti Munkavédelem szervezetében is. A főfelügyelőség szervezte meg a vasút, a közúti vasút, az autóbuszüzemű és a hajózás területén több mint 15 ezer tagot számláló szervezet munkáját, amelynek tagjai sztrájk esetén is vállalták a szállításban való részvételt.

A főfelügyelőség munkarendjében már 1868-tól kezdve szerepelt a hajós tisztek és személyzet oktatása és vizsgáztatása. Az 1888 óta működő Vasúti Tisztképző Tanfolyam munkájában részben mint a felügyelő bizottság elnöke és tagjai, részben mint a tanfolyam előadói és vizsgabiztosai tevékenykedtek a főfelügyelőség tagjai. Úgyszintén a főfelügyelőség tagjai látták el a mozdonyvezetőket vizsgáztató Országos Vizsgáló Bizottságban is az elnöki teendőket. A főfelügyelőség megszünése előtti években pedig már megkezdték a gépkocsivezetők vizsgáztatását is.

A főfelügyelőség folyamatosan végzett munkája mellett számos esetenkénti feladatot is kapott. Ilyen volt a kiállítások szervezésének irányítása. Különösen dicséretes munkát végzett a főfelügyelőség az 1879. évi székesfehérvári közlekedési, az 1885. évi budapesti országos, az 1896. évi millenniumi világkiállítás és több külföldi (párizsi, milánói, bécsi) kiállítás közlekedési anyagának összeállításánál.

A hajózás felügyelete a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség munkájának mindig kisebb részét tette ki a vasúton végzett munkához képest, több éven keresztül pedig nem is tartozott a főfelügyelőséghez a vízi közlekedés ellenőrzése. Ennek megfelelően a hajózási osztály létszáma is alacsony, mindössze 1-3 fő volt.

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség hajózás felügyeleti munkája a hajózás üzembiztonságának, rendességének szabályszerűségének, továbbá a hajózó utak, a kikötők és a berendezések biztonsságának ellenőrzésére terjedt ki. Megvizsgálták üzembehelyezés előtt a hajókat, megadták az üzembehelyezési engedélyeket, elvégezték a kazánvizsgálatokat, a hajó köbözéseket. Felügyeltek a hajóforgalomra, a rendszeres hajójáratok menetrendszerűségére, a hajózási személyzetre, a hajózási egyesületekre. Kivizsgálták a jelentősebb baleseteket, részt vettek az engedélyezési és egyéb tárgyalásokon, szakvéleményt adtak, javaslatokat készítettek a hatóságoknak hajózási ügyekben, tevékenykedtek a forgalom fejlesztése, biztossága érdekében. Figyelemmel kisérték a hajózó utak állapotát, a hajóutak jelzésekkel való ellátását. Hadászati szempontból vigyáztak a belvízi hajózás teljesítőképességének fenntartására és fokozására.

A főfelügyelőség éves jelentései - a vasútéhoz hasonlóan - rendszeresen beszámoltak a hajózó utak hosszáról, állapotáról, a hajózó utakon és a kikötőkben végzett munkákról, az üzemelő hajózási vállalatok számáról, újak alakulásáról, a működők megszünéséről, a hajópark adatairól, a forgalom nagyságáról, a vállalatok teljesítményeiről, a pénzügyi eredményeikről, a jelentősebb balesetek okairól, a biztonság érdekében tett javaslataikról, az oktatásokról, a vizsgáztatásokról, a hajós egyesületek működéséről.

A hajózás Magyarországon az első gőzhajó megjelenése óta az első világháború végéig hatalmas fejlődésen ment keresztül, a hajózó út csaknem 5 000 km-re emelkedett, amelyből 2 600 km-en rendszeres járatok közlekedtek. A folyókon közlekedő gőzhajók száma 1917-ben már 185 volt, 48,5 ezer LE teljesítménynyel, a hajók rakodóképessége 16 500 tonnára növekedett.

A hajózás érdekében a nagyobb folyókon és a Balatonon kikötők épültek, mederszabályozást és partfalbiztosítást végeztek. A legnagyobb építkezési munka az Al-Dunán folyt, a mederakadályok eltávolítása és a hajózó út biztosítása érdekében.

Az első világháborút követő időszakban a hajóforgalom is visszaesett, a hajózó útból csak 1 217 km maradt meg és a hajóparknak is 53%-át kellett adni az utódállamoknak. Az 1930-as években azonban ismét fellendülés következett be a belvízi hajózásban.

2. Közlekedési hatósági ügyek a Kereskedelemügyi Minisztériumban (1932-1945)

1932 évben, március elsejei hatállyal a kormányzat

a főfelügyelőséget feloszlatta és a hatáskörébe tartozó ügyek intézését a Kereskedelemügyi Minisztérium három osztályának (VI/a, VI/b, és VI/c. ügyosztály) hatáskörébe utalta.

A kereskedelemügyi Minisztérium átszervezése után 1935-től a Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium látta el a hatósági feladatokat. Az új minisztériumban 14 szakosztály működött, ezek közül a V/a, V/b, VI, IX/a és IX/b. szakosztályok végezték a korábbi főfelügyelőség munkáját. 1942-ben történt újabb átszervezés után a VII., VIII., IX. és XIII. szakosztályokhoz tartoztak ezek az ügyek.

A második világháború befejeztével 1945. január végén a minisztérium ketté vált, külön Kereskedelemügyi és külön Közlekedésügyi Minisztérium vitte tovább az ügyeket. A vasúti, a vízi és a közúti közlekedés felügyeletét az új szervezetben a Közlekedésügyi Minisztérium látta el.

3. 1945. és 1983. évek közötti időszak

A közlekedésigazgatás fejlődésének erre az időszakára a többi ágazathoz hasonlóan alapvetően az *erős központi irányítása* volt a jellemző.

Röviden és valóban jelzésszerűen tekintsük át a közlekedésirányítás rendszerét hazánkban 1945-től kezdődően.

A közlekedésigazgatási hatósági feladatok ellátása a korszak elején szinte kizárólag az államigazgtás központi szervére a *minisztériumra hárult*. A helyi szervek kiépülése ebben az időszakban egyrészt esetleges volt, másrészt a közlekedési alágazat csak néhány területén volt fellelhető, úgymint az utak igazgatásánál (Állami Építészeti Hivatalok) és a vasúti igazgatás (Vasútigazgatóságok) területén.

A közlekedés központi irányítási szervének fejlődéstörténete ebben a korszakban igen színes és sokrétű volt. A korra jellemzően igen gyakori volt a minisztérium átszervezése, elnevezésének megváltoztatása, hatáskörének módosítása.

A kronológiai sorrendet követve 1945. novemberében megszüntetik a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériumot és ügykörét megosztva a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium, illetve a Kereskedelmi és Szövetkezetügyi Minisztérium látja el.

A Közlekedési Minisztérium ügykörébe tartoztak a közutak, a hidak, a belső vámok, a közüzemi kőbányák, a közúti járművek, a közforgalmú, a korlátolt közforgalmú és sajáthasználatú vasutak (sodrony-kötélpályák, siklók, közforgalmú felvonók), a posta, távíró, távbeszélő, valamint a hajózás és a légiközlekedés ügyei.

A Minisztérium élén a miniszter állt, helyettesei pedig az államtitkári beosztású munkatársak voltak.

A minisztérium szervezete funkcionális osztályokra és ágazati főosztályokra tagozódott.

A funkcionális osztályok az Elnöki Osztály, a Sajtó Osztály, a Törvényelőkészítő és az Üzemgazdasági Osztály voltak.

Az ágazati főosztályok (amelyeket római számokkal jelöltek egészen az 1980-as évek elejéig) egy-egy közlekedési ágazat (vasút, közút, víziközlekedés, légi közlekedés, városi közlekedés) tevékenységét irányították.

Érdemes megjegyezni, hogy a közlekedés központi irányításának az előzőekben jelzett első formációjának igen sok eleme az 1980-as évek végéig valamilyen formában megtalálható a közlekedési igazgatás területén. Ez adódott főleg a centralizált irányítás sajátosságaiból, különös tekintettel az irányítási eszközök "kézbentartásának" igényére. Talán legnyilvánvalóbb példája ennek, hogy a közületi személygépkocsi állomány - úgynevezett keretgazdákodása (darabszámának szigoú korlátozásai) - innen vezethető egészen 1988-ig, mivel csak ekkor került feloldásra ez a kötöttség Magyarországon.

Az igazgatás korszerűsítésének igénye nem hozta magával a hatósági ügyek csökkenését, sőt ezen a téren is jelentős növekedés volt tapasztalható. Ezek ellátására szükség volt egy vertikálisan szervezett hatósági fórumrendszer kialakítására a közlekedési igazgatás területén is.

Megvalósítása érdekében 1983. július l. napjától jött létre a Minisztertanács 15/1983. (VI. 1.) MT. számú rendelete alapján a közlekedési miniszter felügyelete alatt álló országos hatáskörű szervként a *Közlekedési Főfelügyelet*.

A vertikum részeként a helyi közlekedési ügyek intézésére minden megyében megyei közlekedési szakigazgatási szerveket hoztak létre. Ezek a *megyei tanácsok közlekedési osztályaiként* működtek. E szervezetek szinte mindenhol az építési, a közlekedési és a vízügyi osztály állományából váltak le, jelentős állományként a közlekedésigazgatás súlyának növekedésében.

A Közlekedési Főfelügyelet önálló maradványérdekeltségű költségvetési szerv, vezetőjét a közlekedési miniszter nevezi ki.

A Főfelügyelet személyi összetétele alapvetően a minisztérium közúti, a gépjárműközlekedési, a hajózási főosztályától, az Autófelügyelettől, az Autóközlekedési Tanintézettől, a MÁV Vezérigazgatóságától és a MAHART-tól áthelyezett személyi állományú szakemberekből állt össze.

A Főfelügyelet belső rendszerének felépítése 1984. július 1-jével fejeződött be, a vasúti hatósági és gazdálkodási tevékenység szétválasztásával, a hatósági feladtok szervezeti korszerűsítésével.

4. A helyi közlekedési hatóság (igazgatás) fejlődése 1983-1991. között

A közúti közlekedésigazgatás átszervezésének igen fontos eleme volt a közlekedésigazgatást végző helyi hatóságok létrehozása. Igy 1983. július 1-vel a megyei tanácsok szakigazgatási szervei keretében – az építési, közlekedési és vízügyi osztályokból (ÉKV) leválva – létrejönnek a *megyei tanácsok közlekedési osztályai*.

Személyi állományuk egrészt az ÉKV osztályokon lévő közlekedési feladatokkal foglalkozókból, másrészt a KPM helyi szervezeteitől (Autófelügyelet, Tanintézet, Járművezetői Vizsgabizottság) a feladatokkal arányosan átadott létszámból alakult ki.

A közlekedési osztályok vezetőjét a megyei tanács nevezte ki és gyakorolta felette a munkáltatói jogkört. Az osztály szervezetét a tanács végrehajtó bizottsága

állapította meg, és hagyta jóvá a szervezeti, a működési és az ügyrendi szabályzatát.

Az osztályok tevékenységi jogköre a járműhatósági ügyekben elsőfokú, az útügyek területén az országos közutaknál elsőfokú, a tanácsi közutaknál másodfokú, a járművizsgáztatási ügyekben pedig elsőfokú volt.

Néhány hajózással kapcsolatos hatósági jogkört is kapott az osztály, de a hajózási jogkör megosztott volt, az úgynevezett "hajós megyékből" hat került kijelölésre az országban. Ide került telepítésre a hajós feladatok nagy része. A nem hajós megyék (14) csak egy-két kisebb jelentőségű hajós feladatot kaptak.

A közlekedési osztályok közvetlen felügyelete alá rendelve működött a megyei végrehajtó bizottság által létrehozott közlekedési intézményrendszer, a megyei Közlekedési Felügyelet és a megyei Autóközlekedési Tanintézet.

A megyei közlekedési felügyeletek végezték - a közlekedési szakigazgatási szerv jogszabályban biztosított jogkörében és nevében eljárva - a közúti járművek vizsgáztatását.

A felügyelet szervezetébe tartozott - és ez teljesen új elem volt - a Járművezetői Vizsgabizottság, amely a közúti járművezetők vizsgáztatását végezte, vezetőjét és tagjait a közlekedési szakigazgatási szerv vezetője (tehát nem a felügyelet vezetője) nevezte ki, a megyei rendőrfőkapitányság véleményének meghallgatása után.

Az Autóközlekedési Tanintézet a járművezetők kategóriás és az egyéb közlekedési szakemberek képzését végezte.

5. 1991-től napjainkig

Az 1989. évben bekövetkezett társadalmi, politikai változások nem hagyták érintetlenül a közlekedéssel kapcsolatos jogalkotást és a hatósági irányítás rendszerét sem. A jogalkotási folyamat tulajdonképpen az 1990-es évre nyúlik vissza és azt az 1990. évi LXV. törvénytől kell számítani. Ez a törvény a helyi önkormányzatokról szól ugyan, de szabályozza a helyi önkormányzatok és a központi állami szervek kapcsolatát, valamint jelentős rendelkezéseket tartalmaz az állami és az önkormányzati vagyon átrendezéséről.

A vagyoni helyzet rendezése a közlekedési igazgatást végző szerveknél -egy-két kivételtől eltekintve - 1992. év végére tehető.

A jogalkotás következő fontos állomása az 1991. évi XX. (un. hatásköri) törvény, amely a helyi önkormányzatok és szervei, a köztársasági megbízottak, valamint egyes centrális alárendeltségű szervek feladatait, hatásköreit rendezi.

E törvény 95. szakasza foglalkozik a közlekedés-irányítással és hatósági tevékenységgel. Eszerint a közúti és vasúti közlekedéssel, továbbá a hajózással kapcsolatos közlekedési, hatósági feladatokat a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Miniszter irányítása és felügyelete alatt működő egységes államigazgatási szerv, továbbiakban a Közlekedési Főfelügyelet látja el központi és helyi szervei útján. A főfelügyelet részletes feladat- és hatáskörét a Kormány rendeletben állapítja meg.

A törvény felhatalmazása alapján a Kormány 94/1991. (VII. 23.) számú rendelete az egységes közlekedési hatóság létesítéséről és az egyes közlekedést érintő jogszabályok módosításáról 1991. év augusztus 1. napjával lépett hatályba.

A Közlekedési Főfelügyelet létrehozásáról szóló kormányrendelet részletesen magában foglalja a főfelügyelet és a megyei közlekedési felügyeletek, mint egységes közlekedési hatóság hatáskörét és feladatait. Az e jogszabályok alapján elkészített szervezeti és működési szabályzatok tartalmazzák a részletes feladat és hatásköri jegyzéket.

A helyi önkormányzati szervek (amely alatt itt a települési és nem a megyei önkormányzatok értendők) közlekedési hatósági jogköre erre az időre csak a helyi utak és közúti létesítmények elsőfokú intézésére korlátozódott. (Ma már nyilvánvaló, hogy ezt a hatáskört csak nagyon nehezen tudják az önkormányzatok gyakorolni az ehhez szükséges - főleg személyi - feltételek csekély mértéke miatt.) Sajnos az a követelmény, ami évek óta szorító igény volt, miszerint a hatósági és tulajdonosi jogosítványok a közúti igazgatás területén kerüljenek szétválasztásra, csak az országos közutak tekintetében valósult meg.

Az átalakuló társadalomban az új intézményrendszer kiépítésénél elengedhetetlen (helyi, megyei szinten) jól működő, és ezeket összefogó, koordináló központi irányítás és közlekedési hatósági tevékenység, amely országos szinten egységesen törekszik a közlekedéspolitikai koncepció megvalósítására. A hivatkozott kormányrendelet ezt a célt kívánta elérni a mai tapasztalatok szerint - már elmondhatjuk - egyértelmű sikerrel. Ez annál is inkább jó dolog, mert az országos és a helyi irányítás vertikumában a közlekedés volt az első.

Az egységes hatóság létrehozásával végre egységes hatósági keretek közé került a közlekedés minden alágazatának három alapeleme: az ember, a jármű és az eszköz.

A fejlődési folyamat napjainkban teljesedett ki a repülési hatóságnak a Főfelügyelet keretébe történő beszervezésével.

A Közlekedési Főfelügyelet 1991. éves újbóli felállása komoly szervezőmunkát igényelt annak ellenére, hogy a személyi állomány alapvetően adott volt. A feladatok nagyrésze ugyanis új, egységes irányítási rendszert és viszonylatok kiépítését igényelte, mind a tárca, mind a megyei közlekedési felügyelet irányában.

Az 1991-es szervezeti felállás a Közlekedési Főfelügyeletnél 1993. elejéig működött, amikor is a szervezet – a feladatok átrendeződése miatt – korszerűsítésre került, különös tekintettel az irányítási szintek megváltoztatására.

1992. évi adatok szerint a Közlekedési Főfelügyelet 24 071 elsőfokú határozatot hozott, a megyei felügyeletek által hozott határozatok ellen benyújtott fellebbezések során pedig 2 751 határozatot bírált el.

A hatósági tevékenység keretében jelentősnek mondható a Főfelügyeletnek a jogszabályok alapján végzett vizsgáztatási tevékenysége is.

A *megyei közlekedési felügyeletek* – mint az egységes közlekedési hatósági szervezet „végvárai" – az 1983-ban létrehozott megyei felügyeletek (intézetek, stb.) bázisán alakultak meg. Ez jelentős létszámigény növekedés nélkül megszervezhető volt.

A szervezés időszakában az útügyi hatósági feladatokat ellátó munkatársak már a megyei önkormányzat szervezetében dolgoztak, így áthelyezésükről külön kellett gondoskoni.

A közlekedési felügyeletek a megyeszékhelyeken működve végezték és végzik az elsőfokú közlekedéshatósági feladatokat a közlekedési ágazat területén. Ez alól az útügyi igazgatás a kivétel, mivel a helyi önkormányzatok jegyzője által elsőfokú útügyi határozatok ellen benyújtott jogorvoslati határozatokat is hoznak.

A Közlekedési Főfelügyelet és a megyei közlekedési felügyeletek szervezete, személyi állománya külső megítélés szerint is alkalmas arra, hogy a rábízott, igen jelentős súlyú és mennyiségű feladatokat ellássa. Szemléltetésként néhány mennyiségi adat a statisztikailag teljesnek tekinthető 1992. évről.

Az egységes közlekedési hatóság több mint 2,5 millió (2 573 028) ügyben intézkedett éves tevékenysége során. Figyelembe véve, hogy az egységes hatóságnál dolgozó 1 974 főmunkatársból mintegy 130 dolgozik érdemi hatósági munkakörben, az egy főre eső, közel 2000 ügyiratszám magáért beszél.

A Főfelügyeletnél és megyei közlekedési felügyeleteknél dolgozó, érdemi munkát végző ügyintézők közül - a műszaki vizsgabizottság öt fős létszámát egy egységgel véve - 58% rendelkezik felsőfokú végzettséggel. (Összehasonlítva: 1983-ban ez az érték 30% körüli volt.)

1992. évben a hatóságok 250 000 vezetői engedélyt és igazolványt, 140 000 környezetvédelmi igazolólapot, 220 000 nemzetközi fuvarozási engedélyt adtak ki, több mint 1 600 000 közúti járművet vizsgáltak meg (ami az összes gépjárműállomány 60%-a), 17 000 utánképzési igazolást adtak ki és 25 000 személynél végezték el a PÁV vizsgálatot.

A hatóságok – alapvetően a megyei hatóságok – az ország közútjain 391 405 közúti ellenőrzést és 5200 telephelyi ellenőrzést végeztek.

Jelentős eredménynek tekinthető, hogy a megyében működő közlekedési felügyeletek mindenhol azonos szervezeti felépítéssel működnek, és így az ügyfelek eligazodása is sokkal könnyebbé vált.

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet némileg eltér ettől, egyrészt feladatainak többrétűsége és mennyisége miatt.

A közhatalmi funkció gyakorlásában (mert a hatósági tevékenység mi másnak volna felfogható) a Főfelügyelet és a felügyeletek munkatársai tevékenyen vesznek részt, segítik a közlekedés biztonságával és a közlekedéstudomány fejlesztésével foglalkozó szervezetek munkáját, részt vesznek a közlekedési jogalkotást előkészítő munkában.

Érdemes áttekinteni – a teljesség igénye nélkül – hogy az 1991-ben létrehozott szervezet hatásköre milyen feladatokkal bővült. Ilyenek az utánképzés szervezése, végrehajtása, az autóbuszok és a taxik soronkívüli műszaki megvizsgálása, a gépjárművezetők új képzési rendeletének végrehajtása, a külföldről behozott idős, használt autók soronkívüli műszaki felülvizsgálata, a gázüzemű autókkal kapcsolatos rendelet végrehajtása, és napjainkban várható az autóbuszvezetők új vizsgáztatási rendszerének végrehajtása.

Erre az időszakra esik a vasúti-közúti átjárók felülvizsgálata (nem kis számú, 4 600 db), az épülő autópálya-hálózat engedélyezési munkái, vagy a nemzetközi vasútvonalaink (Hegyeshalom-Kelebia) átépítési munkáinak engedélyezése. Ez utóbbiak már Európa-léptékű eladatok.

Napjainkra teljesen kézenfekvővé vált, hogy az államigazgatás fejlődésének az lehet az egyedüli célja, hogy katalizátora legyen a fejlődésnek, különösen akkor, ha figyelembe vesszük az ország földrajzi fekvését, adott gazdasági lehetőségeit. Minden állampolgár számára nyilvánvaló igény közlekedési hálózatunk és infrastruktúránk színvonalának Európához történő felzárkóztatása. Ehhez nyújt segítséget a közlekedési hatóság tevékenysége.

Tudunk-e új folyami hajót építeni?

HORVÁTH TIBOR

Az 1993. március végén üzembe állított Baross nevű önjáró hajó bizonyítja, hogy tudunk hajót építeni. A hajó gyártója a MAHART Hajójavító Üzem, az építést a német hajóosztályozó társaság a Germanischer Lloyd (GL) felügyelte. E cikk keretében néhány, a hajó gyártására vonatkozó ismeretet szeretnék az olvasóval megosztani. Külön rész tartalmazza a hajó első útjával, az ott szerzett tapasztalatokkal kapcsolatos issmertetést.

A hajó tervezésével, kialakításával *Varga Imre* főkonstruktőr korábban megjelent cikke foglalkozik, így az ezzel kapcsolatos információkat itt mellőzöm.

Emlékeztetőül azonban a hajó főméreteit, mint a gyártás alapadatait itt is imertetem.

A hajó

legnagyobb hossza	90,2 m
szélessége	10,96 m
tervezett merülése	2,50 m

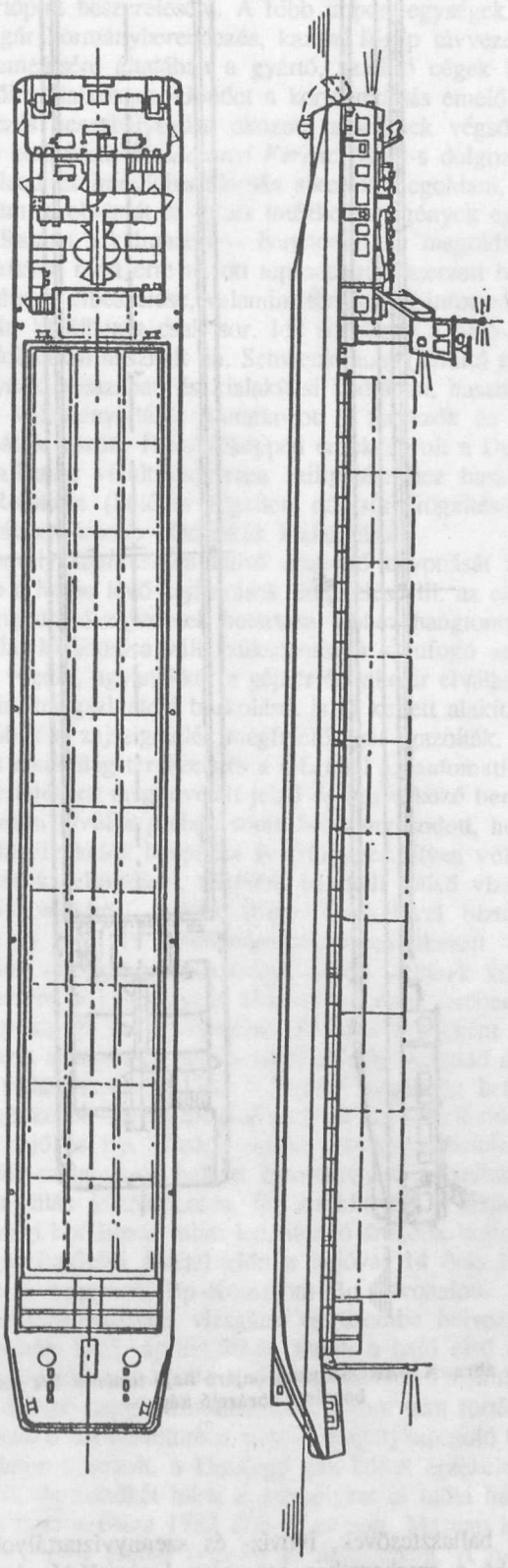
Az általános elrendezést az *1. ábra* mutatja.

Az acélszerkezetet a Hajójavító szegedi üzemegységében gyártották. A hozzáértők számára egyből feltűnő, ilyen hosszú hajó a Tiszán a NOVI BECEJ-nél lévő zsilipen egy darabban nem tud áthajózni. Így a gyártás megindulása (1991. okt. 1.) előtt meg kellett határozni azt a síkot, ahol a hajótest két részre bontásával a hajótesteket Újpestre lehet szállítani. A felosztást a *2. ábra* mutatja be.

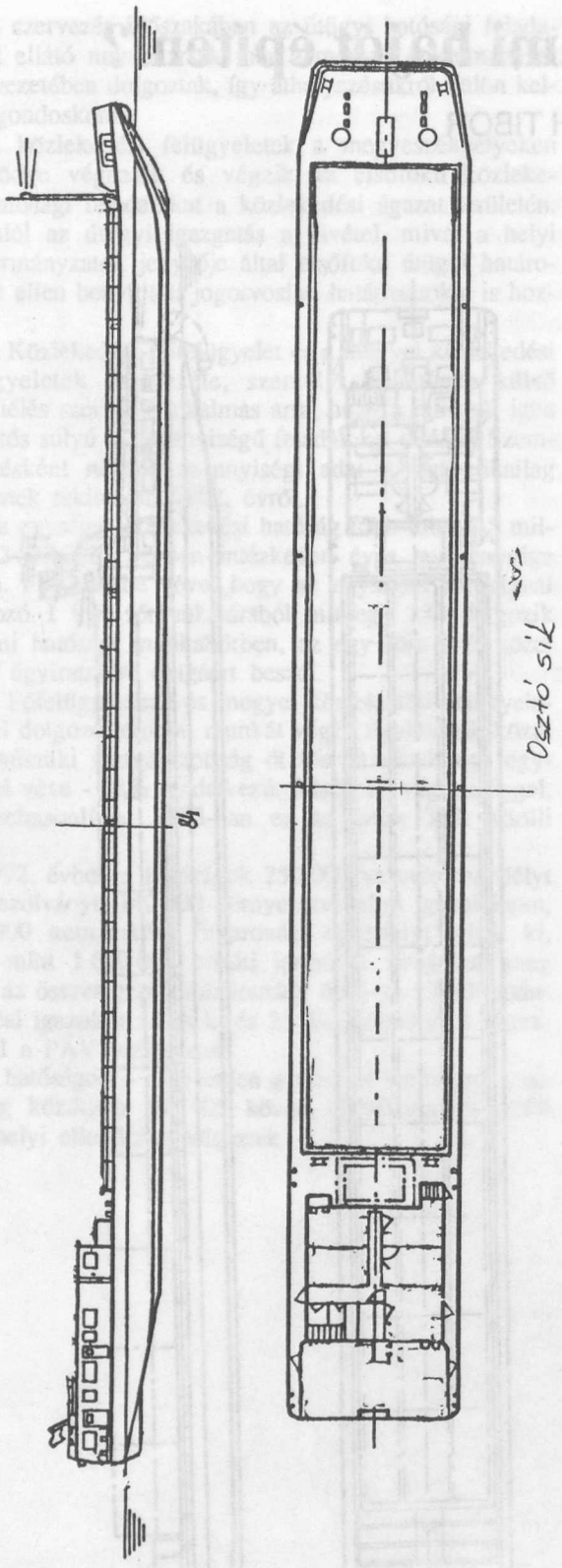
A szállításhoz azonban a két részt meg kellett építeni. Az építéshez szükséges GLA minőségű acéllemezeket a Lőrinci Hengermű állította elő, ahonnan előbb még felületkezelésre (revétlenítés, passzíválás) kerültek az acéllemezek. A magas minőségi követelmények kielégítésére a Hajójavító 4 fejes lángvágó automatát helyezett üzembe, valamint a hegesztésekhez a porbeles hegesztőanyag technológia bevezetését oldotta meg. Mindez azonban még mindig nem volt elég a Germanischer Lloyd minőségi feltételeinek kielégítéséhez. A Hajójavító egyes üzemegységeinek elismerése ún. aprobálása is kellett a gyártás megindításához. Ekkor nem csupán az adott gyártmány gyártásához szükséges eljárásokat vizsgálta a GL képviselője, hanem az egyes berendezéseket, gyártási körülményeket is. Természetesen az anyagvizsgálati ellenőrzésen túl az egyes szerkezeti kialakítások próbadarabjait, a hegesztő szakmunkások tudását is megvizsgálták. Így az adott körülmények figyelembe vételével kapták meg a hegesztők névre szóló engedélyüket, amely nem egyéni képesítésként, hanem az adott üzemi körülmények közötti minőségi munkavégzési igazolásként szerepelt. Az elvégzett munkát természetesen megfelelő számú röntgenfelvétellel ellenőrízték.

A gyártást és a szekció szerelést az osztásoktól előre és hátra kezdték meg, így biztosítva a későbbiekben rendkívül fontos illesztési méretpontosságot.

Az acélszerkezet építése közben kellett megoldani a később már méretüknél fogva nem beépíthető elemek



1. sz. ábra. A BAROSS nevű önjáró hajó általános elrendezése



2. sz. ábra. A BAROSS nevű önjáró hajó testének két részre bontását ábrázoló kép

– pl. ballasztcsövek, ivóvíz- és szennyvíztartályok – továbbá a szerkezethez szervesen kapcsolódó elemek (pl. kormányállás emelő oszlop, gépalapok, valamint a vízi szállításhoz szükséges berendezések, horgonycsörlők) beépítését is.

Ez rendkívül pontos szervezést és ideiglenesen – a szállítás idejére kialakított – megoldások megvalósítását tette szükségessé.

A két hajótest-fél vízrebocsátása után az előzetes súlyszámításnak megfelelően a *3. ábrán* feltüntetett úszáshelyzet alakult ki. A vízrebocsátás a következő időpontokban történt:

Orr-rész 1992. 04. 08.

Farrész 1992. 04. 15.

Azért, hogy a nyitott raktártérbe víz ne kerülhessen, a kettősfenékre ideiglenesen vízzáró lemezt hegesztettek be és a hajótest-felekbe ballasztvizet helyeztek el. A hátsó hajótest-fél készültségi állapotának megfelelően

G=255,857 t tömeggel, a tömeg tömegközéppontja x=19,65 m y=0 (a szimmetria miatt) z=1,639 m adatokkal jellemezhető. Ezekkel az adatokkal a merülések a végeken és a legnagyobb bemerülés helyén (23 borda)

T_o=1,63 m T_{23}=1,13 m T_{84}=0,06 m

(T_o értéke a hajófar felhúzása miatt elméleti értékű) értékűre adódtak.

A ballasztolt úszáshelyzet adatai

T_o=2,27 m T_{23}=1,58 m T_{84}=–0,25 m

A mellső hajótest-fél tömeg és tömegközéppont adatai a következők voltak üresen

G=260,3 t x=25,31 m

y=0 m z=1,38 m

A vízrebocsájtás után ballasztolt úszáshelyzet merülési adatai

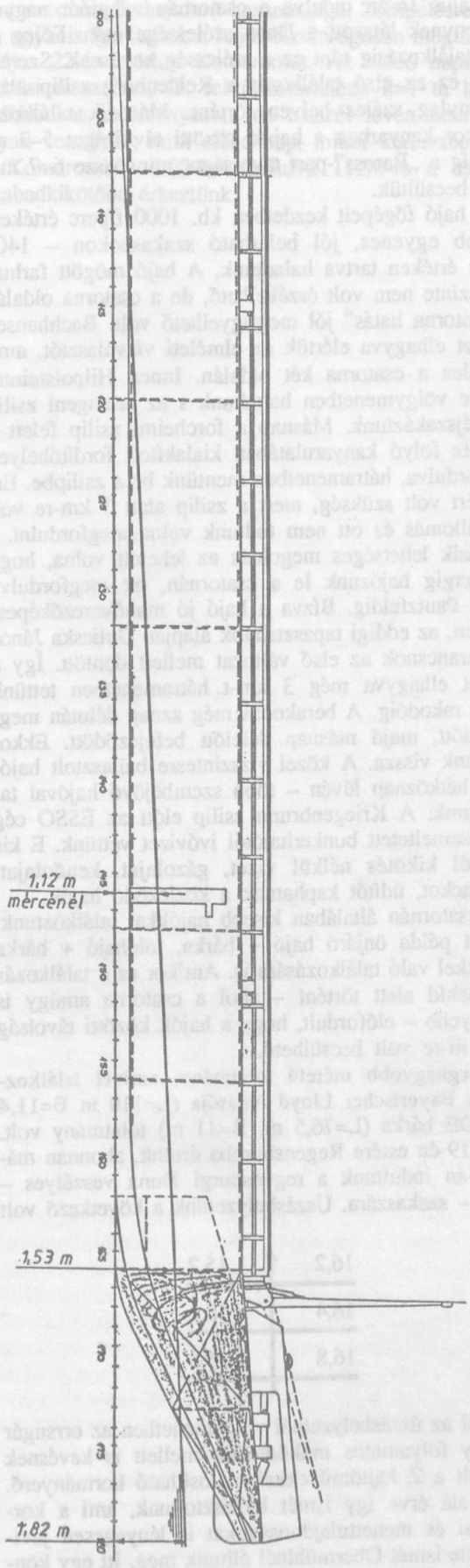
T_{84}=–0,15 m T_{166}=1,53 m (legmélyebb bemerülés)

T_{180}=1,.82 (elméleti érték)

A megadott adatokban a merülés negatív előjele jelzi, hogy a jelölt test keresztmetszet a víz felett helyezkedik el. A hajótestrészek vízi továbbítását a CSONGRÁD tolóboxer végezte.

A hajótestek összeillesztése Újpesten a ballasztvíz kivétele után súlyok berakásával, és huzató csavarok ideiglenes felhegesztésével történt. A sólyára húzott két rész összehegesztése után volt mód a belső fenék zárólemezeinek behegesztésére. Ezt követte a kész egységként vásárolt OMEGA JET típusú orrsugárhajtómű beredezés beépítése a vasszerkezetbe. A kivágott hajótestrészbe alúlról került beemelésre az orrsugár hajtómű berendezés. A „manőver" a GL képviselő megítélése szerint is megfelelően sikerült. A kész, vízmentességre ellenőrzött hajótest vízrebocsátására 1992. júniusában került sor.

Mivel a kiviteli tervek a csővezeték-rendszerek elvi kialakítását ábrázolják, ettől a naptól kezdve a gyártásban nagy szerep jutott a helyi tervezői művezetésnek. Az egyes csővezetékek fektetésekor szigorú sorrendet kellett betartani, mivel az egymás alatt-fölött elhelyezkedő vezetékek szerelhetőségét, az egyes kezelőelemek hozzáférhetőségét is biztosítani kellett. A Hajójavító üzem véges kapacitását figyelembe véve több alvállalkozó munkájának igénybevételére volt szükség. Ilyen alvállalkozóként szerepelt a villamos tervezés és kivitelezés területén a Hajóvillamossági Kft., a hidraulikus rendszerek tekintetében a HIDROCONTOLL Kft.



3. sz. ábra. Mellső hajótest-fél

A villamos főkapcsoló tábla, valamint a kormányállási vezérlő pultok a Karcagi Fémipari KTSZ-ben készültek. Beemelésük, bekötésük a kábelezés elkészülésének sorrendjében a lehetőségeknek megfelelően történt. A párhuzamosan végzett munkák nem hátráltatták egymást, bár némi nehézséget okozott, hogy a fő- és segédgépek beszerelése után került csak sor a géptéri vezérlőpult beszerelésére. A főbb import egységek (pl. orrsugár kormányberendezés, kazán, főgép távvezérlés beüzemelésére általában a gyártó, szállító cégek képviselői vállalkoztak. Gondot a kormányállás emelő berendezés beszabályozása okozott, amelynek végső sikeres beállítását *Badacsonyi Ferenc* MEO-s dolgozónk javaslatai és irányítása alapján sikerült megoldani.

Némi problémát és gyors intézkedést igényelt egyes – a Rajnán alkalmazott – berendezések, megoldások kialakítása, mert erre az ott tapasztalatot szerzett hajószemélyzet elbeszélése, valamint fényképek információi alapján kerülhetett csak sor. Ide sorolható a hajó-part kapcsolatában használt ún. Schwenkbaum (lendítő rúd), amelynek hosszában és kialakítási kódjában, használatában véleményeltérés mutatkozott a tervezők és felhasználók között. Hasonlóképpen érdekes volt a Duna-Majna-Rajna víziútrendszeren zsilipelésekhez használt ún. Reibholz (kötélen rögzített dörzsfa) rögzítéséhez használatos kisebb kötélbikák kialakítása.

Komoly fejtörést és külső szakértő bevonását igényelte a hajón lévő zajforrások szigetelése ill. az előírt megengedhető zajszintek betartása. Ehhez hangtompító burkolat kialakítása vált szükségessé a kipufogó vezetékek végein, ugyanakkor a géptér és lakótér elválasztó falainak hangszigetelő burkolását is ki kellett alakítani. A próbák a zajszigetelés megfelelőségét igazolták.

Az eredetileg tervezett és a GL által az automatikus üzemeltetéshez megkövetelt jelző és beavatkozó berendezéseken kívül a próbák során bebizonyosodott, hogy további érzékelők beépítése is szükséges. Ilyen volt a főmotorok feltöltőinek hűtésére használt külső vízszivattyúk védelme, melyet átfolyó-érzékelővel biztosítottak. A futó- és manőverpróbákon jelentkezett – a kormány túl gyor mozgatásából adódó – hibák kiküszöbölésére a kormányzás hidraulikus rendszerében a szivattyúkat ki kellett cserélni. További igényként jelentkezett a hajó szimmetria síkjában elhelyezendő második radarberendezés. Ezt a fixpont magasság betartása érdekében leszerelhető kivitelben kellett elhelyezni. A hajó és Bp. közötti rádiókapcsolat biztosítására a bevált szálantenna helyett ostorantennát szereltek a kormányállás jelzőárbocára, így csökkentve a fixpont magassági korlátozás miatt ledöntendő árbocok számát. A végső hatósági átvétel előtt a hajóval 14 órás tartampróbát tartottunk Bp–Komárom–Bp. útvonalon.

A sikeres hatósági vizsgálat és üzembe helyezési eljárás után 1993. április 29-én indult a hajó első útjára. A szállítmány 1200 tonna kockakő volt Passauba.

Az út első napján különösebb esemény nem történt. Indulásnál a bal főmotorhoz tartozó tengelykapcsoló bizonytalanul kapcsolt, a kipufogó gáz hőfok érzékelője bejelzett, de mindkét hibát a személyzet el tudta hárítani. A hajó a Duna 1783 fkm-ig utazott. Másnap került sor a bősi erőmű zsilipén az áthajózásra. A hajó az orrsugár kormány és a Z hajtóműnek megfelelő igénybevételével gond nélkül haladt át az új zsilipen.

A felvíz csatornában és a tározóban a csendes időjárás mellett jó tempóban haladtunk és még aznap elértük az 1890 fkm-t, ahol a folyásirányra merőlegesen beállított hajtóművek ellenére is a víz forgatta a hajócsavarokat, amelyek így a hajtóművek szabad tengelyeit forgatva balesetveszélyt jelentenek esetleges szereléskor. A következő nap – május 1-én elértük az első osztrák területen lévő zsilipet Greifensteint. Sajnos itt újból jelentkezett a bal hajtóműhöz tartozó tengelykapcsoló hiba (nem kapcsolt be), így az orrsugár kormány fokozott igénybevételére (hátrában járattuk), valamint a jobb hajtómű gyors átkormányzására volt szükség. A hiba tényleges okára később derült fény, a hidraulikus vezérlő szelep cseréjével sikerült a hibát kiküszöbölni.)

Május 2-án több zsilipen is áthaladva a Presenbeug-Ybbs zsilip fölött éjszakáztunk. A hajó menetteljesítménye jó volt, a zsilipekben nagy segítséget jelentett az orrsugár kormány használata. Május 3-án este elértük a 2178 fkm-nél lévő Obermühl-t. Másnap a hajó felkészítését végeztük a Passauban várható S.U.K. (Schiffsuntersuchungskomission – német hajóvizsgálati bizottság) szemléjére. E szemle ugyanis feltétele a hajó DMR csatorna, ill. rajnai alkalmazásának. A hajó letakarítása közben, ill. utána semmiféle hibára utaló esemény nem történt, így másnap folytattuk utunkat Passau felé. Az utolsó zsilipbe (az első német zsilipbe) Jochensteinbe behajózásunkkor a zsilipkezelő olajszivárgást észlelt a hajó mögött. Felszólított bennünket a szivárgás megszüntetésére. E felszólításnak eleget téve meg kellett állapítanunk, hogy az olajszivárgás nem a hajóból történik, hanem a jobb oldali hajtóműből. Az időközben megjelent vizirendőrség utasítására ezt a hajtóművet le kellett állítanunk, s utunkat a bal oldali hajtóművel és az orrsugár kormány használatával folytattuk. Így is elértük Passaut, ahol másnap az S.U.K. megtartotta szemléjét. Lényeges kifogás, hiányosság nem merült fel, de a tervezett próbautat és zajvizsgálati mérést a hibás hajtómű miatt nem tudtuk bemutatni. Passau Raklau kikötőjében a szállítmányt kirakodták, majd a személyzet a jobb hajtóművet kibillentette, így a hiba (egy tömítés sérülése, ill. csavarok meglazulása) megállapíthatóvá vált. A vállalat vezetése úgy döntött, hogy a hibát a deggendorfi hajógyárban kell kijavíttatni. Így továbbra is egy hajtóművel és az orrsugár kormány folyamatos használatával Deggendorfba mentünk. Itt a Hajójavító szerelőinek utmutatásával, segítségével a hajtóművek hibáit kijavították. A deggendorfi tartózkodást és a gyár szakembereinek segítőkészségét kihasználva az S.U.K. szemlén felmerült hiányosságok nagy részét is meg tudtuk szüntetni. Május 15-én reggel tudtunk tovább menni a Bambergtől 23 km-re lévő Pautzfeldbe, ahonnan budapesti rendeltetésű árut kellett elhozni. Minimális merülésre ballasztolva jutottunk ár a regensburgi Duna Straubing felett még meglévő gázlós szakaszán, majd a geislingi zsilip után beballasztolva jó tempóban értük el Keilheimet, aznapi végcélunkat. Ekkor zsilipeltünk át a Duna-Majna csatorna első zsilipén is. A regensburgi és a bad-abbachi zsilipek (Kelheim alatt a Dunán) szélessége már megegyezett a csatorna zsilipek 12 m-es szélességével, így ezek meghajózása a 11,0 m széles hajóval már az első tapasztalatokat nyújtotta a továbbiakban ránk váró zsilipelési feladatoknak.

Május 16-án indulva a csatornán a hajóút nagyon keskenynek látszott a Duna szélessége után. Főleg az első találkozásig tűnt ez a szélesség kevésnek. Szerencsére ez az első találkozás a Reidenburg zsilip alatt, viszonylag széles helyen történt. Második találkozásunkkor kanyarban a hajók közötti távolságot 5–7 m-re, míg a „Baross"-part távolságot mindössze 6–7 méterre becsültük.

A hajó főgépeit kezdetben kb. 1000 f/perc értéken, később egyenes, jól belátható szakaszokon – 1400 f/perc értéken tartva haladtunk. A hajó mögött farhullám szinte nem volt érzékelhető, de a csatorna oldalán a „csatorna hatás" jól megfigyelhető volt. Bachhausen zsilipet elhagyva elértük az elméleti vízválasztót, amit fal jelez a csatorna két oldalán. Innen Hilpolsteintől kezdve völgymenetben haladtunk s az erlangeni zsilip alatt éjszakáztunk. Másnap a forcheimi zsilip felett a Regnitz folyó kanyarulatában kialakított fordítóhelyen megfordulva, hátramenetben mentünk be a zsilipbe. Erre azért volt szükség, mert a zsilip alatt 3 km-re volt a célállomás és ott nem tudtunk volna megfordulni.

Másik lehetséges megoldás az lehetett volna, hogy Bambergig hajózunk le a csatornán, ott megfordulva vissza Pautzfeldig. Bízva a hajó jó manőverezőképességében, az eddigi tapasztalatok alapján Gulicska János hajóparancsnok az első változat mellett döntött. Így a zsilipet elhagyva még 3 km-t hátramenetben tettünk meg a rakodóig. A berakodás még aznap délután megkezdődött, majd másnap délelőtt befejeződött. Ekkor indultunk vissza. A közel vízszintesre ballasztolt hajóval – hétköznap lévén – több szembejövő hajóval találkoztunk. A Kriegenbrunn zsilip előtt az ESSO cég által üzemeltetett bunkerhajótól ivóvizet vettünk. E kis hajókról kikötés nélkül vizet, gázolajat, kenőolajat, gázpalackot, üdítőt kaphatnak a közlekedő hajók.

A csatornán általában kisebb hajókkal találkoztunk, de volt példa önjáró hajó + bárka, tolóhajó + bárka kötelékkel való találkozására is. Amikor ez a találkozás csatornahíd alatt történt – ahol a csatorna amúgy is keskenyebb – előfordult, hogy a hajók közötti távolság alig 2 m-re volt becsülhető.

A legnagyobb méretű tolatmány, amivel találkoztunk, a Bayerischer Lloyd önjárója (L=110 m B=11,4 m) + DE bárka (L=76,5 m, B=11 m) tolatmány volt. Május 19-én estére Regensburgba értünk, ahonnan május 20-án indultunk a regensburgi Duna veszélyes – gázlós – szakaszára. Uszáshelyzetünk a következő volt

16,2	15,2
16,4	16,4
16,8	16,8

Ennél az úszáshelyzetnél völgymenetben az orrsugár kormány folyamatos működtetése mellett is kevésnek bizonyult a Z hajtóművekkel biztosítható kormányerő. Passau alá érve így ismét ballasztoltunk, ami a kormányzási és menettulajdonságokat is lényegesen javította. Este ismét Obermühlnél álltunk meg. Itt egy kontaktushiba okozott némi izgalmat, amit másnap megtaláltunk és így Greifensteinig tudtunk jönni. Este szélvihar volt (7-es erősségű) amikor ismét bebizonyoso-

dott az orrsugár hajtómű hasznossága. Zsilipelésre várva ugyanis így tudtuk a hajót biztonságosan megtartani. Május 22-én elértük Komáromot. Az előző napi szél a bősi tározóban, ill. felvízcsatornában h=1 m körüli hullámokat eredményezett, de hátszél lévén nem volt olyan veszélyes, mint előző nap, mikor keresztbe fújt.

Komáromból 6.00-kor indulva 11.30-ra a csepeli Szabadkikötőbe érkeztünk.

Összefoglalva megállapítható, hogy a hajó az első bejárt folyam és csatorna szakaszokon megfelelő tapasztalattal használható volt. Azóta újabb útra indult Amsterdam irányába. Amennyiben ezt az utat is sikeresen teljesíti, elmondható, hogy nemcsak az egyébként kiváló személyzet ügyessége, hanem a hajó kialakítása is lehetővé teszi a hajó használatát Budapest–Amszterdam útvonalon.

A légiforgalom alakulása Magyarországon 1922-1938 között

Dr. Eperjesi László

Az első világháború befejezése után a győztes antant hatalmak 1919 október 13-án Párizsban légiforgalmi egyezményt kötöttek, amelyet 27 állam írt alá. Az antant az egyezmény alapján nemzetközi légügyi bizottságot hívott életre Commission Internationale de Navigation Aérienne (rövidítve: CINA) elnevezéssel. Az említett párizsi légiforgalmi egyezményt ezért röviden CINA egyezménynek nevezték.

A párizsi légiforgalmi egyezmény alapvető és szakmailag eredményesen meg is oldott feladata a nemzetközi légiforgalom immár szükségessé váló jogi szabályozása volt, ugyanakkor az antant szándéka szerint a legyőzött központi hatalmak polgári (kereskedelmi) légiközlekedését kívánta szűk korlátok közé szorítani. A Párizs környéki békék megtiltották a volt központi hatalmaknak a katonai repülést, de nem tilthatták meg a kereskedelmi légiforgalmat. Az antant hatalmak, közöttük elsősorban Franciaország, a polgári repülés szabályozására és korlátozására kezdeményezte a Nemzetközi Légiforgalmi Szövetség, a CINA megalakítását és a párizsi légiforgalmi egyezmény megkötését.

A CINA célja a párizsi légiforgalmi egyezmény végrehajtásán kívül a nemzetközi légiforgalom fejlődésének megfelelően szükségessé váló új intézkedések és szabályozások megalkotása volt. 1923. június 30-ig az antant hatalmak adminisztratív úton biztosították akaratuk érvényesülését a nemzetközi légiforgalom szabályozása terén: a CINA-t nem rendelték a Népszövetség hatásköre alá, magában a CINA-ban pedig az Egyesült Államok, Anglia, Franciaország, Olaszország és Japán a többi tagállam ellenében két-két szavazattal rendelkezett. Franciaország befolyását és meghatározó szerepét erősítette, hogy az 1922 július 12-én életbelépett párizsi légiforgalmi egyezményhez az Egyesült Államok megváltozott európai politikája következében végül is nem csatlakozott és a CINA-nak sem lett tagja. (A trianoni békeszerződést sem írta alá, Magyarországgal különbékét kötött.) A CINA-ban a tagállamok közötti teljes jogegyenlőség csak az 1930-as évekre alakult ki, amikor a CINA már elvesztette politikai jelentőségét. 1929 júniusától egy tagállamnak egy küldötte és egy szavazata lehetett.

A párizsi légiforgalmi egyezményhez a volt központi hatalmak – Bulgária kivételével – nem csatlakoztak. Ennek oka, hogy aviatikájukat a Párizs környéki békeszerződések igen súlyos korlátozásoknak vetették alá, de a CINA egyes rendelkezései is hátrányos helyzetet teremtettek számukra. Az egyezmény alapelvként fogadta el a nemzetek légi felségjogának elismerését és minden tagállamnak az ártalmatlan légiközlekedésre (passage inoffensiv) való jogát valamennyi szerződő állam légterében. (Meghagyta azonban az egyes államoknak azt a jogot, hogy tilalmi területeket és légi folyosókat jelölessenek ki.) A győztes antant ezt az alapvető elvet megtagadta a volt központi hatalmak vonatkozásában. A párizsi légiforgalmi egyezmény ugyanis kimondta, hogy CINA tagállamnak nincs joga külön- és ideiglenes engedély nékül nem tagállam légijárműveit légterébe engedni. Ezt a korlátozást az összes tagállam hozzájárulása után csak 1926 december 14-én szüntették meg. Ez időpont után CINA tagállam külön egyezmény alapján légterébe engedhette a nem tagállam légijárműveit, de a két ország között létrejött külön egyezménynek meg kellett felelnie a párizsi légiforgalmi egyezmény előírásainak. A volt központi hatalmakat az antant gyakorlatilag kizárta a CINA-ból: a háborúban győztes és semleges államok tagsági szándékukat és belépésüket egyszerűen bejelenthették, a volt központi hatalmak 1929 júniusáig csak a tagállamok szavazatának háromnegyede birtokában lehettek volna a CINA tagjai.

A párizsi légiforgalmi egyezmény közlekedéspolitikai diszkrimitativ rendelkezéseivel és a CINA létrehozásával a győztes antant elsősorban Németország kereskedelmi légiközlekedését kívánta elszigetelni, de erre a sorsra jutott Magyarország aviatikája is.

Mint említettem, a Párizs környéki békék a volt központi hatalmaknak megtiltották a katonai repülést. „Magyarország haderejének katonai vagy hadihajózási repülőszolgálata nem lehet. Kormányozható léghajót megtartania nem szabad”[1]. írta elő a trianoni békeszerződés 128. cikke. A békeszerződés V. részének III. címe (128-132. cikkek) már elnevezésével is ”Katonai és haditengerészeti léghajózásra vonatkozó rendelkezések” – arra utalt, hogy csak a katonai repülést tiltja Magyarországnak, de ezek a rendelkezések gyakorlatilag a polgári aviatikát is sújtották. Az antant nem volt hajlandó a gyakorlatban különbséget tenni katonai és polgári repülés között.

A magyar békeküldöttség a párizsi békekonferencián nem tiltakozott a katonai repülés megtiltása ellen, de kisérletet tett a polgári légiközlekedés jogának megvédésére. A békekonferenciának 1920 február 12-én Neilly-ben átadott XXXV. számú, ”A légközlekedésre vonatkozó jegyzék”-ben a magyar békeküldöttség kijelentette: „A magyar küldöttségnek elsősorban is meg kell jegyeznie, hogy a szerződéstervezet 131. és 132. cikkeiben foglalt rendelkezések szerinte csak a katonai és tengeri léghajózást (aéronautiqe et navale) szabályoznák, mert ha ezek a rendelkezések a nem katonai jellegű léghajózásra is vonatkoznának, azok mélyen sértenék a természettudományok korlátlan szabadságát, ami eddig a gondolat szabadságával azonos, elvitatha-

1. Magyar Törvénytár, 1921. évi törvénycikkek. Bp. 1922. Franklin. - 1921. XXXIII. t.-c. 197-327. old.

tatlanul és általánosan tiszteletben tartott emberi jognak ismertetett el. Lehetetlenné tétetnék ugyanis ennek folytán Magyarországnak a jelenkor egyik legaktuálisabb természettudományi problémájának, a légi közlekedés kérdésén való munkálkodása, és elzáratna közreműködése a tudományos alapon való továbbfejlesztéstől is. Egyszóval, Magyarország elől elvágatnék annak a lehetősége, hogy a többi művelt nemzet munkájában részt vegyen, hogy részt vegyen az emberiség összességére áldásos légi közlekedés fejlesztését és tökéletesítését célzó nemzetközi feladatok megoldásában... A Szövetséges és Társult Hatalmak ilyenirányú intencióját a magyar küldöttség már azért sem tételezheti fel, mert nem hiheti, hogy Magyarországnak, amelynek ipara a légi közlekedés terén fejlett és mérnökei ezen a téren figyelemre méltó, újító tevékenységre mutathatnak reá, lehetetlenné óhajtják tenni azt, hogy a légi közlekedés terén gyakorlati tunulmányokat és kísérleteket végezhessen."[2].

Az antant 1920 május 6-i válaszjegyzékében "A Szövetséges és Társult Hatalmak Válasza a Magyar Küldöttségnek a Békefeltételekre tett észrevételeire" a magyar békeküldöttségnek a légiközlekedés vonatkozásában tett összes észrevételeit elutasította: "a léghajózásra vonatkozó cikkek szerkesztése az ügy teljes ismeretében történt, miért is azok nem módosíthatók"[3].

Egyértelműen korlátozta Magyarország polgári légiközlekedését a békeszerződés 131. cikke, melynek értelmében a békeszerződés életbelépését követő hat hónap elteltéig Magyarország területén mindennemű légijármű (tehát polgári is!) és azok alkatrészeinek gyártása, behozatala és kivitele tilos. Az antant az említett válaszjegyzékében kijelentette: „A szerződéstervezetnek a légi intézkedésre vonatkozó XI. része Magyarországot nem akadályozza abban, hogy a 131. cikkben megszabott hathónapi határidő eltelte után a légi közlekedés tökéletesítésében közreműködjék.".[4] Az antant ezt a tágan értelmezhető igéretét nem tartotta meg: a légiközlekedés "tökéletesítésére" irányuló minden tevékenységet a volt központi hatalmak részéről egyértelműen katonainak minősített, mintahogy valójában az is volt.

A békeszerződés 132. cikke előírta Magyarország számára, hogy a békeszerződés életbelépte után három hónapon belül saját költségén „az összes katonai és haditengerészeti anyagot" az antantnak szolgáltassa ki. A magyar békeküldöttségnek ezzel kapcsolatos észrevételeire, melyek felhívták a figyelmet, hogy ezek az intézkedések Magyarország polgári légiközlekedését is sújtják, az antant válaszjegyzéke kijelentette: „A 132. cikk valóban csak a katonai és haditengerészeti léghajózás anyagaira alkalmazható, azonban Magyarországon található minden léghajózási anyag bárminemű legyen is az, már eleve hadianyagnak tekintendő és ennek következtében sem ki nem vihető, sem el nem idegeníthető, sem kölcsön nem adható, sem fel nem használható, hanem helyén meghagyandó mindaddig, amíg a 139. cikkben meghatározott Léghajózási Szövetségközi Ellenőrző Bizottság ebbeli természetéről nem dönt. Egyedül ez a Bizottság lesz hivatva annak kijelentésére, hogy valamely légijármű, vagy különböző léghajózási anyagok katonai természetűek-e."[5]

A trianoni békeszerződés XI. része (260-267. cikkek) tartalmazta a polgári légiközlekedésre vonatkozó korlátozásokat. Az antant hatalmak biztosították maguknak azt a jogot, hogy légijárműveik Magyarország területe felett szabadon közlekedhessenek és leszállhassanak. Légijárműveiket kötelezően ugyanolyan elbánásban kellett részesíteni mint Magyarország légijárműveit. Az egyenlő elbánás elvének kimondása nemcsak a nemzetközi légiközlekedésre, de Magyarország belföldi kereskedelmi légiforgalmára is vonatkozott. Magyarország köteles volt elismerni az antnt államok pilótái részére kiállított alkalmassági és képesítési okmányokat. Magyarországnak légiközlekedése jövőben bekövetkező szabályozása esetében kötelezően alkalmazkodnia kell az antant államok között létrejött légiforgalmi egyezményben megállapított előírásokhoz. A békeszerződés 267. cikke értelmében a polgári légiközlekedésre vonatkozó korlátozások 1923 január 1-ig, illetve Magyarországnak a Népszövetségbe történt felvétele időpontjáig maradhattak érvényben. Az antant azért szabta meg ezt az időbeli korlátot, mert Magyarországot mint a Népszövetség tagját már nem lehetett kötelezni arra, hogy a közlekedés és átmenő forgalom szabadságának biztosítása címén, a békeszerződésben számára előírt súlyos kötelezettségeket és korlátozásokat betartsa.

A békeszerződés légügyi rendelkezéseinek végrehajtására kiküldött Léghajózási Szövetségközi Ellenőrző Bizottság következetesen és vasszigorral érvényesítette Magyarországgal szemben a békeszerződésben előírt rendelkezéseket. Azonnal felszámolta a magyar kormány kezdeti kísérletét, hogy a polgári légiközlekedés megindításának leple alatt katonai aviatikát szervezzen. „A háború utolsó évében történt jelentéktelen próbálkozás után 1920-ban az állami támogatást élvező Magyar Aeroforgalmi R.-T. tervbe vette a belföldi légi közlekedés megvalósítását. Első vonalát Budapest és Szombathely között 1920. évi november hó 7-én nyitotta meg, a másodikat Budapest és Szeged között 1920. december 2-án. A vállalat azonban már 1921. évi április hó 1-én kénytelen volt a békeszerződés által teremtett helyzet következtében forgalmát beszüntetni. A Katonai Ellenőrző Bizottság a társaság összes gépeit megsemmisítette s a kormány a bizottság követelésére a vállalat beszüntetését és felszámolását volt kénytelen elrendelni."[6]. – hangzott a magyar kormány 1922. évi jelentése.

Az antant Léghajózási Szövetségközi Ellenőrző Bizottsága Magyarország összes aviatikai anyagát katonai célúnak minősítette és elrendelte megsemmisítését. Mivel Magyarország román megszállása alatt 626 repülőgépet és 416 repülőgépmotort a román csapatok elvittek, az antant parancsára mindössze 69 repülőgépet (sárkányt) és 50 db repülőgépmotort kellett megsemmisíteni. Ezzel 1921-ben Magyarország teljes repülőgép és motorállománya megsemmisült.

2. A magyar béketárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/s-ben 1920. január-március havában. II. kötet. Kiadja a m.kir. külügyminisztérium. Bp, 1921. 403. old.
3. (2) Uo. 487-511. old.
4. (2) Uo. 511. old.
5. (2) Uo.
6. A m. kir. kormány 1919-1922. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp. 1926. Atheneum. 91-92. old.

A magyar társadalom súlyos megaláztatásként és igazságtalanságként élte meg a trianoni békeszerződés légügyi rendelkezéseinek végrehajtását. „Elvakult és sok tekintetben esztelen pusztítás, amelyet a szövetségközi katonai ellenőrző bizottságok ezekre a határozmányokra támaszkodva véghezvittek. Nemcsak repülőgépek és léghajók, hanem hangárok, megmunkálógépek, sőt értékes műszerek is áldozatul estek ennek a vad pusztításnak. Ez az eljárás már magában véve kézzelfogható bizonyítéka volt annak, hogy az entente-hatalmak nem csupán a központi államok offenzív erejének letörését tűzték ki célúl, hanem azokat a védelmi eszközöktől is meg akarták fosztani. És mindez a wilsoni elvek szemérmetlen hangoztatása mellett történt anélkül, hogy a nagyértékű felszerelés valódi becsára a békeszerződéseknek megfelelően a jóvátételi összegek javára iratott volna."[7].

1922. január 26-án lejárt a trianoni békeszerződésben Magyarország számára előírt hathónapos repülési és repülőgépgyártási tilalom. (Németország számára a hasonló tilalom 1922. április 19-én szünt meg.) Az antant azonban ezt a tilalmat meghosszabbította Magyarországnak a Népszövetségbe 1922. szeptember 18-án történt felvételéig, illetve a nagykövetek tanácsa és a magyar kormány között november 17-én létrejött un. „párizsi megállapodások"-ig. Az antantnak a tilalmi idő meghosszabbítására - nem is mondvacsinált, hanem valódi – ürügyül az szolgált, hogy Magyarország akadályozni próbálta aviatikai anyagának megsemmitítését.

Az antant által 1922-ben a volt központi hatalmakra rákényszerített un. „párizsi megállapodás" (ez nem volt azonos az 1919-ben Párizsban létrejött CINA egyezménnyel) megengedte ezeknek az országoknak a repülőgépgyártást, de számos technikai korlátozást írt elő számukra a repülőgépgyártás terén, amelyek a katonai repülőgépek kifejlesztésének és gyártásának a megakadályozását célozták. A technikai korlátozások célja az volt, hogy a volt központi hatalmak csak olyan repülőgépeket gyárthassanak, amelyek műszaki teljesítőképességük vonatkozásában nem vehetik fel a versenyt az antant légijárműveivel. Pontosan meghatározták, hogy mely repülőgépek tekintendők katonai légijárműveknek. Páncélzattal és fegyverzettel ellátott repülőgép katonainak minősült. Technikai teljlesítőképesség alapján harci repülőgépnek minősült minden olyan repülőgép: amely együléses és 60 lóerőnél erősebb motorral volt ellátva; amely pilóta nékül volt kormányozható; amellyel 4000 métert meghaladó magasságot lehetett elérni; amelynek hatósugara a felvehető üzemanyag következtében a 300 km-t meghaladta; és amelynek hasznos megterhelése a személyzetet is beleértve 600 kg-nál több volt. Ez azt jelentette, hogy 1923-ban az antant 400-500 lóerős motorokkal felszerelt együléses repülőgépeivel szemben a legyőzött központi hatalmak együléses repülőgépei csak 60 lóerős motorral rendelkezhettek. Az antant repülőgépei már elérték a 11 000 m magasságot is, a legyőzött államok repülőgépei csak 4000 m magasságig emelkedhettek fel. 1923-ban az óránként átlagsebesség rekordja 400 km/h volt depl. a német repülőgépeknek csak 170 km/h volt szabad elérni. A megszakítás néküli repülés rekordja 4400 km volt, a központi hatalmak repülőgépeinek hatósugara csak 300 km lehetett. Az antant repülőgépeinek hasznos terhelése elérhette a 6000 kg-ot, a központi hatalmaknak csak 600 kg volt megengedett. A „párizsi egyezmény" arról is rendelkezett, hogy a volt központi hatalmak repülőgépgyártását és pilótaképzését nemzetközileg nyilván kell tartani. Repülőgépgyártásuk és pilótaképzésük mértéke nem haladhatta meg polgári légiközlekedésük mindenkori szükségletét. Ezt a "szükségletet" az antant által kijelölt un. garanciális bizottságok állapították meg.

Az antant hatalmak és köztük elsősorban Franciaországnak a „párizsi egyezmény" technikai korlátozásaihoz fűződő elképzelései azonban gyorsan meghiusultak. Németország repülőgépgyártása a rákényszerített feltételek között szükségszerűen a technikai fejlődés új útjait kereste, melynek következtében a német repülőgéptervezés és -gyártásban az antant által előre nem látott gyors és sikeres technikai fejlődés következett be, a gyakorlatban értelmetlenné téve az antant által előírt műszaki korlátokat. Másrészt Németország 1923. december 11-én, néhány hónappal azután, hogy területe felett megszünt az antant hatalmak számára biztosított szabad be- és átrepülési jog, rendeletet bocsájtott ki (Verordnung über Landungsaufforderung für Luftfarzeuge), amely megtiltott minden, a párizsi egyezmény műszaki előírásaitól eltérő (ezeknél jobb) idegen repülőgép be- és átrepülését. Németország ezt éppen a „párizsi egyezmény" előírásaira hivatkozva tette, mondván, hogy az ilyen repülőgépek katonai gépeknek minősülnek, és a versaillesi békeszerződés 170. §-a tiltja hadianyag behozatalát Németországba. Franciaország néhány hónapig kisérletezett Németország területének átrepülésével, de repülőgépeinek sorsa többnyire a kényszerleszállítás vagy leszállás lett. A francia repülőgépeket Németország mint tiltott hadianyagot lefoglalta.

Az antant az új helyzetben újabb „párizsi egyezmény"-t kötött 1926. május 11-én Németországgal, amelyet 1927. elején a magyar kormány is aláírt. Az 1926. évi párizsi légügyi egyezmény eltörölte a volt központi hatalmak repülőgépgyártására vonatkozó műszaki előírásokat. Továbbra is tilos volt azonban katonai rendeltetésű – páncéllal és fegyverzettel ellátott – légijárműveket gyártaniuk. (Korlátozott számban gyárthattak azonban vadászgép jellegű repülőgépeket.) A polgári (kereskedelmi) légiközlekedést a „szükségletnek" megfelelően fejleszthették és állami támogatásban is részesülhetett. A sportrepülést is szabadnak nyilvánították, de közpénzekből még közvetve sem lehetett támogatni. Az 1926. évi párizsi egyezmény továbbra is erősen korlátozta a volt központi hatalmak pilótakiképzési lehetőségeit. A honvédségnek és rendőrségnek csak néhány pilóta kiképzését engedélyezték, tagjai sportrepüléssel igen csekély számban foglalkozhattak. A kereskedelmi légiközlekedés számára is csak korlátozottan lehetett pilótát kiképzeni.

A trianoni békeszerződés és az azt követő párizsi légügyi egyezmény egyértelműen behatárolta Magyarország lehetőségeit légiközlekedése fejlesztésében. Magyarországnak katonai repülése nem lehetett, és erősen korlátozták szuverénitását a polgári légiközlekedés terén. A magyar kormánypolitika ennek ellenére keresett és talált lehetőségeket 1920. és 1938. között a kisantant

7. Aviatika, 1929. febr. 25. old.

országok gyűrűjében szorult Magyarország katonai repülésének megteremtésére.[8] (Ez írásomnak nem tárgya.) A magyar kormánypolitika ugyanakkor, a huszas évek közepétől még óvatosan, a harmincas évek elejétől pedig nemzetközileg nyiltan is, erőteljesen fejlesztette és a harmincas évek végére az európai színvonalhoz közelítően megteremtette Magyarország polgári légiközlekedését.

A magyar kormány a nemzetközi és hazai légiforgalom megindulása feltételeként hallgatólagosan és tudatosan a CINA egezmény figyelembevételével, az Európában kialakult normáknak megfelelően szabályozta a légiközlekedéssel kapcsolatos jogi, közlekedési és rendészeti kérdéseket. A magyar országgyűlés a trianoni békeszerződés légiközlekedést korlátozó rendelkezései következtében nem tartotta célszerűnek légügyi törvény alkotását. A parlament ezért 1922. júniusában az 1922/23. évi költségvetési törvényben felhatalmazta a kormányt, „hogy a légiközlekedésre vonatkozó s ezzel kapcsolatos jogszabályokat a törvényhozás rendelkezéséig ideiglenesen rendeleti úton megalkothassa." (1922. XVII. t.-c. 30. §.) Ennek alapján jelent meg a 10.270/1922. számú miniszterelnöki rendelet, amely légiközlekedési alaprendeletet a későbbi rendeletek sora részben módosított és kiegészített. A légiközlekedésről szóló alaprendelet tartalmazta az általános szabályokat a légi járművekre, azok személyzetére, a kisérő iratokra, a felszerelésre, a légiforgalmi vállalatokra, a közlekedés módjára, a közbiztonságra, a baleseti kérdésekre, valamint a légiforgalomnak a vámmal, a postával és rádióval kapcsolatos vonatkozásait.

A légiközlekedés jogi szabályozása mellett a magyar kormány létrehozta a légiközlekedés szervezésére, irányítására és fejlesztésére szolgáló intézményeket. „Az ország légügyeinek intézésére hivatott központi légügyi hatóság",[9] a légügyi Hivatal 1924. április 10-én kezdte meg működését, formálisan a kereskedelemügyi minisztériumnak alárendelve, de a gyakorlatban teljesen önálló intézményként.

1926-tól a CINA-ból kirekesztett volt központi hatalmak külön-lülön légügyi egyezményeket igyekeztek kötni azokkal az államokkal, amelyekkel kölcsönös légiforgalmuk alakult ki. Németország majdnem valamennyi CINA tagállammal külön légügyi egyezményt kötött. Ausztriának is sikerült légügyi egyezményeket létrehoznia az őt környező országokkal. Magyarország azonban a CINA tag kisantant országok (Csehszlovákia, Románia, és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság) ellenséges gyűrűjében csak Ausztriával, amely nem volt CINA tag, tudott egyezményt kötni. A két ország meghatalmazottjai a szerződést és a zárójegyzőkönyvet 1924. augusztus 29-én írták alá Budapesten, a megerősítő okiratokat 1926. április 13-án Bécsben cserélték ki. A törvényjavaslatot a kereskedelemügyi miniszter 1925. február 6-án terjesztette az országgyűlés elé, amely 1925. július 9-én tárgyalta és július 10-én iktatta törvénybe a magyar-osztrák légügyi szerződést (1926. XII.t.-c.).

A szerződés a két állam közötti teljes viszonosság elvén alapult. A szerződést bármelyik szerződő állam három hónapra felmondhatta. „Kétségtelen, hogy hosszabb szerződési idő biztosítás a légiforgalom kontinuitása és nagyobb arányúvá fejlesztése érdekében kívánatos lett volna, de a tárgyalásokra kiküldött magyar bizottság, ha a szerződés létrejöttét veszélyeztetni nem akarta, deferálni volt kénytelen az osztrák részről a rövid felmondási időre irányuló kivánságnak, amelyhez az osztrák bizottság azért ragaszkodott állhatatosan, mert szabad kezet kivánt kormánya részére biztosítani a tekintetben, hogy az 1919. évi un. „párizsi" légügyi egyezményhez bármikor rövid időn belül csatlakozhassék. Ennek ugyanis egy velünk hosszabb időre kötött légi forgalmi szerződés esetleg akadályul szolgálhatna."[10] – hangzott a törvényjavaslat miniszteri indoklása az országgyűlés előtt.

A magyar-osztrák légügyi szerződésben foglalt megállapodások csak békeidőre szóltak és csak a magán légijárművek részére biztosították az un. „ártalmatlan" (vagyis csak békés, polgári célú) légiközlekedés jogát. A szerződés korlátozta a magánrepülést. "Személyeket vagy dolgokat iparszerűen nem szállító légi járműveknek ahhoz, hogy a két állam területe között, illetőleg az idegen állam légterében közlekedhessenek, minden esetben a légi jármű járatója részéről beszerzendő engedély szükséges, amelyet a másik államnak a kérelmező államában az útlevek láttamozására illetékes hatóságai adnak meg. Ennek a korlátozásnak a felvételét az ezidőszerint állambiztonsági szempontból még igen indokolt óvatosság tette kivánatossá. Ugyanebből az okból létesítettek azok a rendelkezések, amelyek szerint a két állam között a határt csupán a közös megállapodással megjelölendő helyeken szabad átrepülni..."[11].

A magánrepülést korlátozó rendelkezések akadálynak bizonyultak a CINA tagállamokkal kötendő további külön légügyi-szerződések útjában. A helyzet csak a harmincas évek elején változott meg. A magyar kormánynak a légiközlekedéssel kapcsolatos politikájának részbeni kifejtését találjuk az 1932 július 5-én Rómában megkötött magyar-olasz légiforgalmi egyezményt tartalmazó törvényjavaslat kereskedelemügyi miniszteri indoklásában:

„Az aviatika példátlan fejlődése a légijárművet ma már az egyik legjelentősebb közlekedési eszközzé tette. Egész Európát a rendszeres légiközlekedési vonalak sűrű hálózata fonja be s a sportrepülés és a légiturisztika is mind hatalmasabb arányokban bontakozik ki.

Hazánknak igen nagy érdeke, hogy központi fekvésének előnyeit teljes mértékben kihasználva az európai légiforgalom fontos csomópontjává váljék. Annak azonban, hogy ez bekövetkezzék előfeltétele, hogy légjogi helyzetünk a többi európai állammal szemben intézményesen rendeztessék...

Hazánk eddig csak a szomszédos Ausztriával kötött légiforgalmi egyezményt..., melyben a magánrepülés állambiztonsági szempontból még külön engedély beszerzéséhez van kötve. Ettől a kikötéstől azonban, mely a CINA tagállamaival való egyezmények kötését

8. Vö.: Nagyváradi Sándor-M. Szabó Miklós-Winkler László: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1986. 144-184. old. és Közlekedési Múzeum Adattára. (Repülés)

9. Budapesti Közlöny 1924.

10. Az 1922. évi június 16-án összehívott nemzetgyűlés nyomtatványai. Nemzetgyűlés - irományok. XV. 478. old.; és Napló XXXIV. Bp. 1925. Atheneum. 569-570. old.

11. (10) Uo.

akadályozta, a kormány eltekintett, mert a pontos útvonalhoz és megfelelő feltételekhez köthető, technikailag fejlettebb légiközlekedés ma már enélkül is könnyebben ellenőrizhető. Ezért a kormány tervbe vette, hogy Németország példájára, jelentősebb légiközlekedéssel bíró a saját légiforgalmunk szempontjából számításba jövő európai államokkal mi is egyezményeket kössünk.

Ebből a szempontból igen nagy jelentőséggel bír az Olaszországgal megkötött egyezmény, mert ez – kapcsolatban a Lengyelországgal megkötött s a közeljövőben ugyancsak becikkelyezésre kerülő légiforgalmi egyezménnyel – Magyarország fölé fogja az északkelet-délnyugat felé transzkontinentális légiforgalmat terelni"[12].

A magyar-lengyel légiforgalmi egyezményt 1931. november 18-án kötötték meg Budapesten, de a kereskedelemügyi miniszter csak 1933. december 5-én nyújtotta be az országgyűlésnek az erről szóló törvényjavaslatot. A képviselőház 1934. január 25-én tárgyalta és január 26-án iktatta törvénybe (1934. VI.t.-c.). A magyar-olasz légiforgalmi egyezményről szóló törvényjavaslatot 1933. június 22-én nyújtotta be a parlamentnek a kereskedelemügyi miniszter. A képviselőházi tárgyalása 1933. június 29-én volt, és 1933. július 4-én cikkelyezték be (1933. XXV. t.-c.). 1933. január 13-án Budapesten került sor a magyar-német légiforgalmi egyezmény megkötésére. Az erről szóló törvényjavaslatot 1933. december 5-én nyújtotta be a kereskedelemügyi miniszter, az országgyűlés 1934. január 25-én tárgyalta és január 26-án iktatta törvénybe (1934. VII. t.-c.).

A nemzetközi politikai helyzet alakulása szempontjából is jelentősnek bizonyult Magyarország számára, hogy a tengelyhatalmak után Franciaországgal is sikerült légiforgalmi egyezményt aláírni 1935. július 20-án Párizsban.

„Magyarország és Franciaország között a kereskedelmi légiforgalom már rövidesen a világháború befejezése után megindult, a jelenleg közlekedő Air France francia légiforgalmi vállalat jogelődei a legelső külföldi légiforgalmi vállalatok között voltak, melyek Magyarország területe felett menetrendszerű légiforgalmat bonyolítottak le.

Ennek dacára légiforgalmi egyezmény megkötésére hosszú ideig nem került sor, mert Franciaország, mint az 1919. évi párizsi általános légiforgalmi egyezmény (CINA) egyik kezdeményezője, nem szívesen kötött oly egyezményt, amely teljes egészében nincs összhangban az említett egyezmény rendelkezéseivel. Az állandó menetrendszerű forgalmat a mindenkori francia vállalatnak magyar részről adott engedélyokirat biztosította, a Franciaországból hazánk felé irányuló magánlégiforgalom (sport- és túrarepülés) pedig az utóbbi időkig csekélyebb volt, mint a többi Franciaországhoz hasonló aviatikával rendelkező európai államokból.

Az 1932-33. években mindkét részről közeledés történt egymás álláspontja felé s a Magyarország iránt mind több érdeklődést mutató francia sportrepülés is kívánatossá tette a két állam közötti légiforgalom lehető megkönnyítését. Az 1934. évben felvett tárgyalások eredménye az... egyezmény, amely ismét jelentős lépés azon az úton, hogy Magyarország az európai légiforgalomban az őt megillető szerephez jusson. Az egyezmény szükségességét mindennél jobban mutatja az a körülmény, hogy az egyezmény aláírása óta - bár az még nincs megerősítve - a Franciaországból hazánkba berepülő magánrepülőgépek száma ugrásszerűen növekedik."[13]

A magyar-francia légiforgalmi egyezményről szóló törvényjavaslatot 1936. február 21-én nyújtotta be a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter, az országgyűlés 1936 április 28-án tárgyalta és április 29-én iktatta törvénybe (1936. XXXI. t.-c.).

Az 1936. évi XXII. törvénycikk az 1935. június 18-án Bernben megkötött magyar-svájci ideiglenes légiforgalmi egyezményt cikkelyezte be. 1935. június 8-án Budapesten magyar-holland légiforgalmi egyezmény megkötésére került sor. Az erről szóló törvényjavaslatot 1936. február 21-én nyújtotta be a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter a következő indoklással: "Magyarország és Hollandia között a légiforgalomra vonatkozó egyezmény aláírása jelentős állomása annak a munkának, mely Magyarországot az európai légihálózatba bekapcsolni és a külföldi légiforgalmat, különösen a sportrepülést, Magyarország felé terelni igyekszik. A holland légiforgalmi vállalat (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) engedélyokiratot nyert a Magyarország területén át lebonylításra kerülő légiforgalomra, mindez szükségessé tette, hogy a függő kérdéseket a két állam egymással légiforgalmi egyezményben szabályozza. A tárgyalások során javaslatainkat a holland kormány elfogadta és így az egyezmény aláírásának semmi akadálya sem volt... Az egyezmény rendelkezéseinek indoklásául általában meg kell jegyezni, amennyiben eltérnek a tárgyalások alapjául vett magyar-lengyel egyezmény rendelkezéseitől, legnagyobb részben megegyeznek a külföldön is az 1919. évi párizsi légiforgalmi egyezmény... alapján kikristályosodott gyakorlattal.[14]

Az országgyűlés 1936. április 28-án tárgyalta és április 29-én iktatta törvénybe a magyar-holland légiforgalmi egyezményt. (1936. XXIX. t.-c.)

A magyar kormány által kötött légiforgalmi egyezmények sorát az 1937. március 22-én Budapesten megkötött magyar-brit légiforgalmi egyezmény zárta. "Magyarország és Nagybritannia között régtől fogva élénk légiforgalom áll fenn. Az Imperial Airways Ltd. angol légiforgalmi társaság Magyarország területe felett már a múltban is repült, 1935 óta pedig napi járatokkal közvetlen összeköttetést tart fenn Budapest-London között, melynek forgalma évről-évre emelkedik. Az angol sportrepülők nagy számban keresik fel hazánkat s az itt megforduló légituristák legnyagobb részét teszik ki... Annak, hogy az igen jelentős légiforgalom ellenére hazánk és Nagybritannia között ezideig légiforgalmi egyezmény nem volt, az az oka, hogy a repülők tekintetében a két állam egymás légijárműveinek a lehető legnagyobb könnyítéseket léptette életbe. Ezeknek

12. Magyar Törvénytár, 1933. évi törvénycikkek. Bp. 1934. Franklin 171. old.

13. Magyar Törvénytár, 1936. évi törvénycikkek. Bp. 1937. Franklin 382. old.

14. (13) 344. old.

a könnyítéseknek ellenére kívánatosnak bizonyult a légiforgalom szétágazó kérdéseinek egyezménnyel való szabályozása. A...létrejött egyezmény a Magyarország és Nagybritannia között jelentős légiforgalom további fejlődését kétségkívül elő fogja segíteni."[15] – hangzott a törvényjavaslat miniszteri indoklása.

A magyar-brit légiforgalmi egyezményt az országgyűlés 1937. december 14-15-én tárgyalta és iktatta törvénybe (1938. XX.T.-c.).

A harmincas évek közepén Magyarország csatlakozott a nemzetközi légifuvarozást szabályozó egyezményekhez. Az országgyűlés az 1936. évi XXVIII. törvénycikkel cikkelyezte be a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezményt. (Magyarország csatlakozását 1936. május 19-én közölték a lengyel kormánnyal.) 1933. december 18-án a magyar kormány is aláírta a légijárművek biztosítására vonatkozó 1933. évi római egyezményt, amely egyezmény kiegészítése volt a légi fuvarozásra vonatkozó varsói és a légijárművekkel harmadik személynek a föld felszínén okozott károkra vonatkozó római egyezménynek. (1937. IX.t.-c. a légijárművek biztosítási lefoglalása.) Magyarország és a kisantant országok között csak 1937-ben kezdődtek a tárgyalások légügyi egyezmények kötéséről. 1938-ban létrejött a magyar-csehszlovák és a magyar-román légvonal megállapodás. 1938-ban megindultak a magyar-jugoszláv általános légiforgalmi egyezmény és a magyar-jugoszláv légvonal megállapodás megkötésére irányuló tárgyalások is.

A magyar kormánypolitika a sikeres nemzetközi diplomáciai tevékenység mellett jelentős anyagi erőfeszítéseket is tett Magyarország légiforgalmának fejlesztéséért, különösen a harmincas évek elejétől kezdve. A magyar kormány első ízben teljes nyíltsággal a kereskedelemügyi tárca 1929/30. évi költségvetési előirányzatának indoklásában jelezte törekvéseit Magyarország légiközlekedésének minél gyorsabb ütemű fejlesztésére. „Jelentősebb összeget kívánok fordítani a magyar aviatika továbbfejlesztésére..." hangzott a kereskedelemügyi miniszter előterjesztése. „A magyar aviatika az 1926. évi párizsi egyezmény megkötéséig teljes tétlenségre volt ítélve és csak ettől az időponttól kezdve vált lehetővé annak lassú ütemű fejlesztése, ez is csak a rendelkezésemre állott igen szerény költségvetési keretekhez képest... A kereskedelmi aviatikának az egész világon észlelhető rohamos fejlődésére való tekintettel azonban hazánk kereskedelmi aviatikájának és általában a magyar repülés ügyének továbbfejlesztése sem halasztható már tovább s úgy forgalmi, mint gazdasági és pénzügyi szempontok elkerülhetetlenül szükségessé teszik a fokozatos kiépítést. Ezt tartottam szem előtt a Légyügyi Hivatal 1929/30. évi költségvetési előirányzatának elkészítésénél s ezért emeltem a hivatal személyzeti létszámát, valamint egyéb kiadásait. Emellett nem térhetek ki a hazai légi vállalatok támogatása elől sem, mert a forgalom nagyobb arányú kifejlődéséig ezek a vállalatok állami támogatás nélkül, megfelelő magántőke hiányában nem maradhatnának fenn."[16]

A kormány a Légügyi Hivatal költségvetésén felül már 1928-ban is jelentősebb összeget, mintegy 6 700 000 pengőt fordított az 1926/27. évi költségvetési többletből a légiforgalom fejlesztésére. A Légügyi Hivatal 1925-38-as évek közötti költségvetései (1. sz. táblázat) 17. meggyőzően mutatják, hogy a kormány 1930-tól kezdve fokozatosan növelte a légiközlekedés (és benne a katonai repülés) fejlesztésére fordított összegeket. 1925. és 1938. között a Légügyi Hivatal költségvetése tizenhétszeresére növekedett. Az 1932/33. évben a Légügyi Hivatal költségvetését 1 457 200 pengőről 6 662 700 pengőre, mintegy négy félszeresére emelték. Ebben a költségvetési évben 4 267 700 pengőt szinte teljes egészében új repülőgépek vásárlására fordítottak. „A Légügyi Hivatal repülőgépeinek és felszerelésének úgyszólván teljes elhasználódása következett be. Miután most már úgy a repülőmotorok, mint a repülőgépek egyéb alkatrészei is, a külön-külön kicserélést nem teszik lehetővé sem gazdaságossá, a nemzetközi viszonylatba már teljesen bekapcsolódott légiforgalmunk megfelelőbb berendezése életbiztonsági szempontból sem tűr további halasztást."[18] – hangzott a kereskedelemügyi miniszter indoklása. Az új repülőgépek vásárlására fordított összegek a harmincas évek második felében tovább növekedtek. A Légügyi Hivatal dologi kiadásai, melyek nagyobb részt a repülőgépek vásárlására fordított összegeket tartalmazták, 1925. és 1938. között huszonnégyszeresre növekedtek.

Az 1922. végén alapított magyar légiközlekedési vállalat, a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (Malért) 1928-ban történt ujjáalakítás után az 1929/30-as költségvetési évben 200 000 pengő állami támogatást kapott. A Malért állami támogtása 1935-ben 300 ezer, 1937-ben 600 ezer, 1938-ban pedig 900 ezer pengőre emelkedett.

A magyarországi légiforgalom 1922 és 1938-as évek közötti statisztikai adatait a *2. számú táblázat* tartalmazza.[19] Megállapítható, hogy ez a légiforgalom mind a személy- mind az áruforgalom vonatkozásában csak 1930-tól mondható jelentősebbnek. A harmincas években a személyforgalom legnagyobb részét a Budapest és Bécs közötti légijáratok jelentették (*1. ábra*)[20]. A szállított utasok túlnyomó többsége külföldi állampolgár volt. Az 1930. áprilisában a Budapest-Pécs-Kaposvár járattal megindult, majd a Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen vonallal bővült belföldi légiforgalom a csekély kihasználtság következtében 1935-ben megszünt.

„Az 1936. évi légiforgalmának alakulását az a világszerte kikristályosodott elv vezette, hogy a légiközlekedésnek nagytávolságú, lehetőleg kevés közbeeső leszállással megszakított vonalon kell lebonyolódnia, minthogy a helyi forgalomban a légiközlekedés sem nem gazdaságos, sem pedig a légijármű gyorsasága ki nem használható... Ezt az elvet felismerve, hazai vállalatunk, a Magyar Légiforgalmi R. T. belföldi vonalait beszüntette, a Deutsche Lufthansa és az Österreichisches Luftverkehrs A. G.-vel együttesen repült Buda-

15. Magyar Törvénytár, 138. évi törvénycikkek. Bp. 1939. Franklin. 264. old.

16. A magyar állam költségvetése az 1929. évi július hó 1-jétől 1930. június 30-áig terjedő 1929/30 számadási évre. Bp. 1929. Állami Nyomda. 55. old.

17. (16) 1925-1938. évek állami költségvetései

18. (16) 1932/33. év

19. (16) 1922-1938. évek

20. Magyar Statisztikai Zsebkönyv Bp. Pátria, Szerkesztő kiadja: Statisztikai Hivatal.

1. sz. táblázat

A Légügyi Hivatal 1925–1938 évek közötti költségvetése

Év	Személyi járandóságok	Dologi kiadások		Kiküldetési és átköltözködési költségek	Légi vállalatok és légiközlekedés támogatására	Rendes kiadások összege	Renkívüli kiadások (repülőtér és repülőtéri felépítmények kibővítése	Kiadások főösszege	
	Pengő								
			1926=100,0						1926–100,0
1925/26	373 538	443 735	100,0	30 815	–	816 273	–	816 273	100,0
1926/27	420 835	443 735	100,0	20 815	–	864 570	–	864 570	105,9
1927/28	494 658	415 982	93,7	26 500	–	937 140	–	937 140	114,8
1928/29	433 118	415 982	93,7	26 000	–	875 600	–	875 600	107,3
1929/30	695 720	415 980	93,7	26 500	200 000	1 338 200	–	1 338 200	163,9
1930/31	865 180	440 550	99,3	27 470	200 000	1 533 200	–	1 533 200	187,8
1931/32	878 340	365 120	82,3	13 740	200 000	1 457 200	–	1 457 200	178,5
1932/33	793 860	5 654 700	1274,3	13 740	200 000	6 662 300	50 000	6 712 300	822,3
1933/34	760 760	5 654 700	1274,3	13 740	200 000	6 629 200	100 000	6 729 200	824,4
1934/35	760 760	5 689 700	1282,2	23 740	300 000	6 774 200	280 000	7 054 200	864,2
1935/36	760 760	7 454 700	1679,9	23 740	300 000	8 539 200	280 000	8 819 200	1080,4
1936/37	762 350	8 304 710	1871,5	23 740	600 000	9 690 800	1 921 600	11 612 400	1422,6
1937/38	762 350	10 626 710	2394,8	30 740	900 000	12 322 800	1 380 000	13 702 800	1678,7

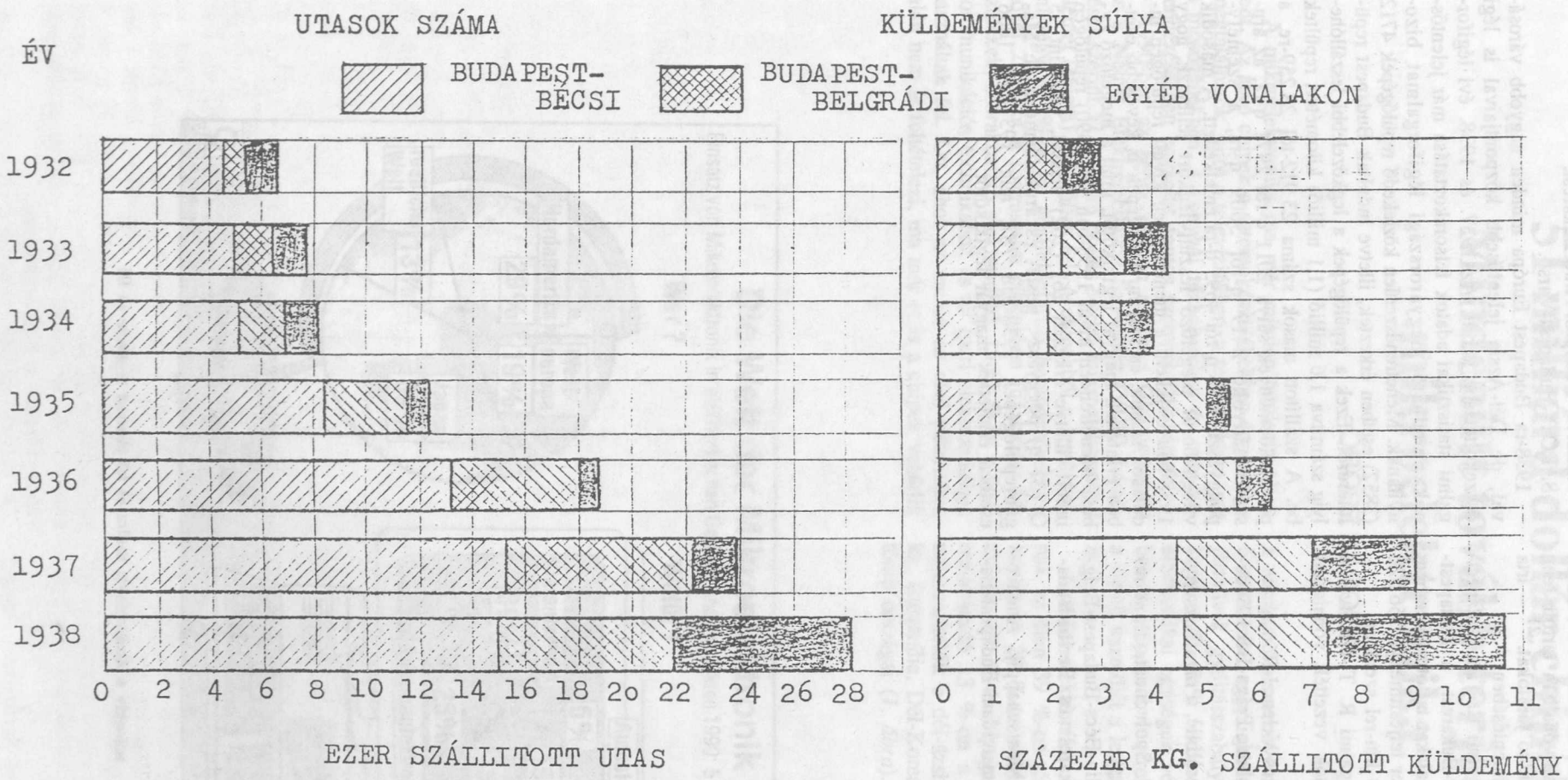
2. sz. táblázat

Légi forgalom Magyarországon 1922 és 1938 között

Év	Menetrendszerű járatok										Nem rendszeres menetek (felszállások) száma	A menetrendszerű és a nem rendszeres menetek száma
	A menetek száma	Az összesen megtett út hossza, km-ben	Az összes menetidő óra	A szállított					Az előfordult			
				A személyek száma	levelek	csomagok és újságok	személy-poggyász	áru	kényszerleszállások	géptörések		
				súlya, métermázsában					száma			
1922	365	1./	1./	357			2,9		6	1	38	403
1923	1250	169 000	1./	1589	22,6	181,6	150,7	1./	3	1	725	1975
1924	1658	413 090	2846	2837	22,6	135,1	326,8	622,4	38	1	400	2058
1925	1689	458 313	3299	2352	12,9	217,8	372,8	1149,6	45	1	764	2453
1926	1954	496 171	3696	2718	22,7	216,7	426,8	1436,0	32	–	307	2261
1927	2565	712 230	5055	4133	22,6	266,2	581,5	2356,1	26	–	439	3004
1928	2534	694 225	4816	4229	25,8	357,5	496,8	2552,7	31	2	723	3257
1929	2569	680 652	4537	4099	37,0	502,6	512,1	2207,2	27	1	428	2997
1930*	3593	887 494	5785	7962	186,9	618,5	890,3	2592,5	11	–	479	4072
1931*	3146	776 852	4844	6564	201,1	864,3	935,5	1880,7	15	–	1117	4263
1932*	2288	600 062	3490	6439	128,7	469,4	1018,3	1153,9	5	–	1090	3378
1933	2579	682 044	3845	7565	537,1	1209,0	1166,2	1365,2	3	–	1047	3626
1934	2376	639 206	3426	8179	570,7	123,3	1229,4	2004,9	12	–	1216	3592
1935	3007	835 494	4162	12710	717,0	348,8	2120,9	2231,7	11	2	1246	4253
1936	3582	931 786	4234	18635	890,9	398,7	3060,5	1820,9	3	1	1583	5165
1937	3852	1 114 686	5051	23912	1554,9	456,5	4105,7	2417,0	1	–	1396	5248
1938	4712	1 606 895	6944	28259	2593,1	378,4	4695,0	3099,4	1	–	954	5665

1./ Adatok nincsenek

*Ezenkívül 1930-ban 473,0, 1931-ben 157,7, 1932-ben 264,0 métermázsa levél, csomag és újság, melyeknek adatai külön – külön nem részletezhetők.



1. ábra. A légiforgalom menetrendszerű járatai

pest-zürichi távolsági vonalba kapcsolódott be s azonkívül a Budapest-Velence-római vonalban tartott fenn Budapest és Bécs között összekötő járatokat."[21] – írta a magyar kormány 1936. évi jelentésében.

1938-ban a Magyar Légiforgalmi R. T. a Budapest-Bécs-Zürich, a Budapest-Arad-Bukarest, a Budapest-Varsó és a Budapest-Prága vonalakat tartotta üzemben. A vállalat összes repülőkilométer teljesítménye 266 526 km volt, az 1937. évi 136 968 km-rel szemben.

1938-ban a Magyar Légiforgalmi R. T.-én kívül a következő légiforgalmi vállalatok vezették vonalaikat Magyarországon keresztül:

1. Ala Littoria, Budapest-Bécs-Velence-Róma.
2. Air France, Paris-Strassburg-Prága-Bécs-Budapest-Belgrád-Bukarest.
3. Ceskoslovenski Statni Aerolinie, Prága-Pozsony-Budapest.
4. Ceskoslovenski Letecka Spolecnost, London-Amszterdam-Prága-Bécs-Budapest.
5. Deutsche Lufthansa, Berlin-Bécs-Budapest-Belgrád-Sofia, Berlin-Budapest-Bukarest és Berlin-Budapest-Bagdad.
6. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Amsterdam-Prága-Bécs-Budapest és Amsterdam-Budapest-Batavia.
7. Lares, Budapest-Arad-Bukarest.
8. LOT, Budapest-Varsó.

1938-ra Budapest Európa minden nagyobb városával, de Dél-Ázsia jelentősebb központjaival is légi összeköttetésbe került. Az 1937. és 1938. évi légiforgalmi statisztikai adatok felsorakoztatása már jelentősnek mondható magyarországi légiforgalmat bizonyítanak. Menetrendszerűen közlekedő repülőgépek 4712 (3852) esetben érkeztek, illetve indultak Budapest repülőteréről. Ezek a repülőgépek a legközelebbi leszállóhelyig számítva 1,6 millió (1,1 millió) kilométert repültek be. A szállított utasok száma 23 912-től 28 259-re, a postaküldemények súlya 2011 q-ról 2971 q-ra, az áruszállítmányoké 2417 q-ról 3009 q-ra, a személypoggyászé 4106 q-ról 4695 q-ra emelkedett. A második világháborút megelőző feszült légkört jellemzi, hogy 1938-ban csökkent a menetrenden kívüli repülőgép indulások száma, és magánrepülőgépek is kevesebb esetben érintettek magyar légikikötőt, mint a megelőző évben. Menetrenden kívül 1938-ban 167 (390) repülőgép indult, illetve érkezett 261 (262) utassal, valamint 95 Q (31 q) poggyász-, posta- és áruküldeménnyel. Magánrepülőgépek 1938-ban 787, míg 1937-ben 1006 esetben érintettek magyar légikikötőt.

21. (6) évi jelentés.

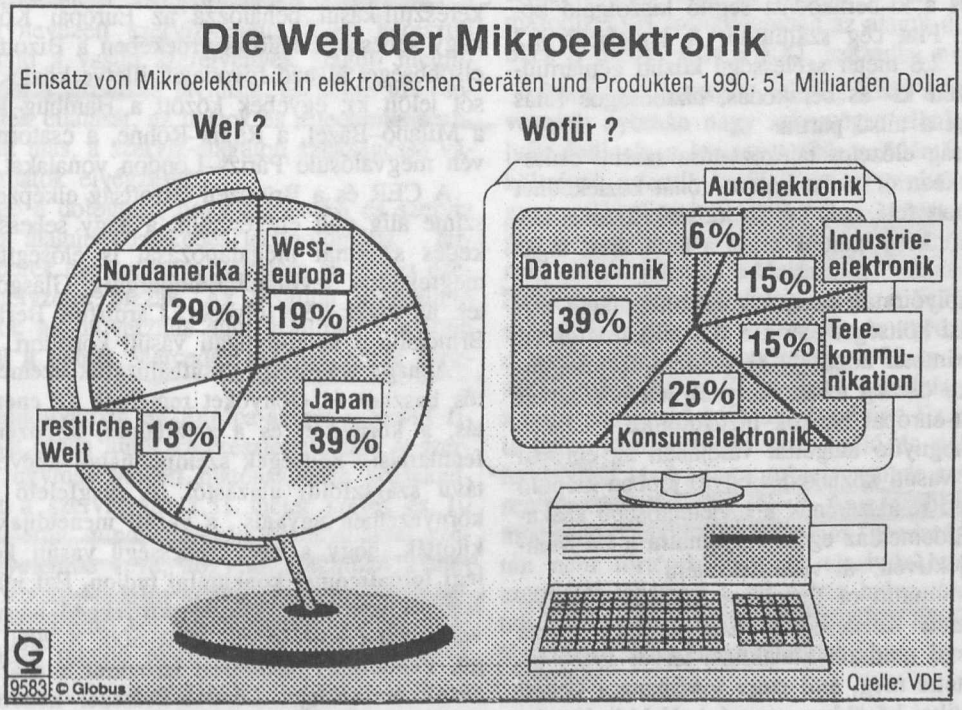
51 milliárd dollár chipekre Mindenütt tovább terjed a mikroelektronika

OROSZ KÁROLY

A mikroelektronika ma már minden területen elterjedt. Az apró chipek a sztereokészülékekben éppen úgy megtalálhatók, mint a televíziókban, a telefaxokban, sőt a mosógépekben, a konyhai tűzhelyekben és más berendezésekben egyaránt fontos szerepet játszhatnak.

1990-ben az egész világon a német Globus adatai és a Német Elektrotechnikai Szövetség (VDE) felmérései szerint 51 milliárd dollár értékű mikroelektronikai elemet (chipet) használtak fel. A chipekből a legtöbbet, mintegy 39 %-ot az adatfeldolgozó berendezésekhez, közel 25 %-ot a fogyasztási cikkekben (háztartási készülékek, szórakoztató elektronika), 15-15 %-ot a telekommunikációs technikához és az ipari elektronikához használtak fel. Ott, ahol az ember az első pillantásra talán nem is feltételezi, ma már ot is a chipek vezérlik a munkát. Valamennyi mikroelektronikai elem mintegy 6 százalékát napjainkban az autóipar használja fel. A járművek gyújtásszabályozását, a tüzelőanyag befecskendezését, de a fékberendezések vezérlését is mikroelektronikai egységek végzik. A korszerűbb járművekben a chipekkel vezérelt berendezések figyelmeztetik a jármű vezetőjét a leggazdaságosabb vezetési módokra is.

A mikroelektronika alaklmazásában a japánok járnak az élen 39 %-os részaránnyal. Az észak-amerikai kontinens 29 %-os részesedést mondhat magáénak. A chipek 19 %-át Nyugat-Európában alkalmazzák. A megmaradó 13 %-on a világ többi országa osztozik, mindenekelőtt a dél-ázsiai fejlődő országok, Dél-Afrika, Ausztrália, Dél-Korea, Tajvan, és a volt szocialista tömb országai (*1. ábra*).



Ki és mennyit használ fel és mihez alkalmazzák a chipeket

Nemzetközi Szemle

Új ipari forradalom a síneken*

Ősszel mégis átadják az Európa-alagutat?

Az egységes európai nagy sebességű vasúti közlekedési rendszer szempontjából a La Manche csatorna alatti Eurotunnel, vagyis az Európa-alagút megépülésee történelmi mérföldkő. Ezzel egy régi európai álom valósul meg és általa Nagy Britannia gyakorlatilag áttöri a szigetre izoláltságát, s csatlakozik a kontinenshez. Az alagútépítésről és az akadályozó tényezőkről lábrakapott megalapozott vagy téves információk ellenére az Európa-alagút tehervonati forgalmára alakult igazgatóság és a kivitelezők véleménye szerint 1993 őszén a tervezett program szerint megindul majd a közlekedés a csatorna alatt.

Az autókat szállító tehervonatok az eddigi olcsó, de többórás, az időjárás szeszélyeitől kedvezőtlenül befolyásolt tengeri kompon töltött útjuk helyett az alagút francia és brit oldalán kialakított terminálok között 25-35 perc alatt tehetik meg az utat. Az ingavonatok partra érése után a vasúti szerelvényekről legördülő autók azonnal folytathatják útjukat az autópályákon.

A csatorna-alagútban közlekedő 800 méter hosszú ingavonatok járműveit: mozodonyokat, tehervonatokat, a tehergépkocsivezetők részére a vonatba sorolt személykocsikat és a ki-berakodást segítő kiszolgáló kocsikat az olasz Fiat cég szállította. A legfeljebb 4,2 méter magas és 2,6 méter szélességű közúti gépjárművek jól szervezett ki- és berakodás, biztonságos futás után érhetnek át a túlsó partra.

Az igazgatóság előzetes tájékoztatása szerint csúcsforgalmi időszakban óránként három vonat közlekedhet majd mindkét part felé, míg egyéb időszakokban a tervezet szerint óránként indítják majd a megrakott ingavonatokat.

A szakmai folyóiratok szerint a csatorna-alagút tervezett beruházási költségei elérik a 8,5 milliárd fontot, ami magyar forintban közel 1100 milliárd forintot jelent. Csillagászai összeg tehát, melynek jelentős részét japán és nyugat-európai bankok biztosították.

Az ősszel megnyíló alagúttal valójában az európai nagy sebességű vasúti közlekedés egyre jobban kiépülő egységes hálózati rendszerének a legjelentősebb szakasza készül el. Érdemes az egész folyamatra a La Manche alagút „objektívén" át visszatekinteni.

A CER (Communiti of European Railways) vagyis az Európai Vasúti Közösség az Európa nagy részét átfogó gyorsvasúti rendszer kialakítási tervét 1989. januárjában jelentette meg, ami nagy visszhangot keltett szakmai és politikai körökben egyaránt. Valódi áttörést azonban akkor még nem eredményezett, mert a költségekkel és a befektetésekkel kapcsolatos aggodalmak, a különböző vasúti szervezetek eltérő felépítése, vélt vagy valós érdekellentétei, nem utolsó sorban a nemzeti érdekek akkori túldimenzionálása hátráltatták a vasúttársaságok összekapcsolódását, s ezáltal a nagy sebességű európai vasúti közlekedési rendszer kialakítására tett kezdeményezéseket.

A különböző európai országok vasúttársaságai közötti kapcsolatok többnyire ad hoc bilaterális vagy multilaterális megállapodások eredményei, melyek általában egyéni kezdeményezések – és érdekek – hatására jöttek létre. Ennek pedig szimultán, vagyis nem koordinált fejlesztés lett a következménye az Ecomic Inteligence Unit (EIU) jelentése szerint.

Az európai fejlett vasutak közös fejlesztési, kutatási törekvései egy ideig azért akadtak el rendre, mert hiányzott az az infrastruktúra és technikai háttér, amely a vonatok 250-300 kilométer/órás sebességgel való közlekedtetését tette volna lehetővé.

A 80-as évek végén és a 90-es évek elején az európai egyesülés politikai, gazdasági, és szociális kényszerei a vasútak együttműködésében is a változás jeleit hozták. A Brüsszeli Bizottság Európa térképén Edinburghtól Rómáig, Koppenhágától Madridig 30 ezer kilométernyi nagy sebességű vasútvonalat jelölt ki, amely keresztül-kasul behálózza az Európai Közösséget. A nagy sebességű hálózat érdekében a Bizottság tizenkét elsőbbséget élvező fővonalat, illetve közlekedési folyosót jelölt ki, egyebek között a Hamburg–Koppenhága, a Milánó–Bázel, a Rajna–Rohne, a csatorna-alagút révén megvalósuló Párizs–London vonalakat.

A CER és a Brüsszeli Bizottság elképzelései között szinte alig volt eltérés, ami a nagy sebességű közelekedés szakmai megalapozását is elősegítette. Ennek megfelelően Sevillától Edinburghig, Glasgowig tervezték az észak-déli folyosót, Cardifftól Berlinig, illetve Brindisiig a kelet-nyugati vasúti korridort.

A nagy sebességű vasúthálózatok üzemeltetői jelentős hasznot és előnyöket remélnek az energiafogyasztás, a környezet és a zajártalom, az üzemeltetési és fenntartási költségek szempontjából kedvező, hosszútávú szárazföldi utazástól. A megfelelő közlekedési környezetben ugyanis a vasúti menetdíjakat úgy alakították, hogy a nagy sebességű vasúti közlekedés a légi forgalommal konkurálni tudjon. Ezt igazolja az is, hogy a már folyamatosan közlekedő nagy sebességű vonatokat (TGV, AVE, ETR–500, X-2000, IC-3, Talgo, Pendolino) jelentősen lerövidül a szárazföldi utazások menetideje: London-Brüsszel között 2 óra 40 percre, London-Párizs között 3 órára, Párizs-Köln viszonylatban 2 óra 55 perc, Torino-Lyon között 1 óra 20 percre, Milánó-Lyon szakaszon 2 óra 40 percre, a Párizs-Lille vonalon 1 óra 20 percre, Köln és Brüsszel között 1 óra 40 percre. Ezek a rövid menetidők már versenyképesek a légi szállítással.

A versenyképesség felmérésére szolgáló vizsgálatok

*Az ismertetést német nyelvű szakmai folyóiratokban megjelent cikkek alapján állították össze.

azt mutatják, hogy az üzleti céllal utazók legfeljebb három és fél órát hajlandók egyfolytában a vonaton ülni. Ez nagyon is versenyképes az adott távokon a légi utazással. Különösen az, ha a repüléshez, a repülőtér és a városok közötti közlekedéshez, valamint a repülőtéri formaságok elintézéséhez szükséges időt is figyelembe vesszük. A Párizs–Süd–Est nagy sebességű vasútvonal példája már a gyakorlatban is jól bizonyította, hogy üzembehelyezésével a párhuzamos légi szolgáltatások a konkurrencia miatt nehéz, sőt végzetes helyzetbe kerülhetnek.

Az európai szupervonatok már meglévő és tervezett nyomvonalait úgy jelölték ki, hogy az üzleti ügyekben utazók Európa nagy pénzügyi központjait: Brüsszelt, Frankfurtot, Londont, Párizst, Rómát hamar elérhessék. A potenciáliss utazók tehát aligha fognak habozni, hogy a bővülő utazási kínálatot, utazási szolgáltatások előnyeit a repülő helyett a vasúton vegyék igénybe. Különösen igaz lesz ez az Európa-alagút őszi átadása után.

Valamit a csatorna-alagút technikai érdekességei közül feltétlen érdemes elmondani. Az új műszaki követelmények ugyanis a csatorna-alagút révén nemcsak a vasúti járműveknél és biztonsági technikában, hanem az autóvilágban is váratlan, már-már ritka, egyedi érdekességnek számító megoldásokat eredményeznek. Mielőtt röviden erről szólnánk, érdemes megemlíteni, hogy a La Manche csatorna alatt valójában két ellentétes irányú vasúti szállításra szolgáló alagút-„csőben" futnak majd az ingavonatok, s rajta a közúti járművek, mivel az alagútba közúti forgalmat nem terveztek. A két vasúti közlekedést szolgáló alagút között lesz a harmadik úgynevezett szerviz-alagút. Ezen keresztül biztosítják majd a vasúti szerelvények alagúti meghibásodása esetén a járművek javítását, esetleges tűz esetén a sebesültek ellátását, az utasok és a technika mentését, valamint más, a szerviz-alagúton szükségessé váló egyéb feladatok elvégzését.

Érdekessége a dolognak, hogy a mentési és szerviz feladatokat az alagúti közlekedés technológiáját tervező szakemberek egy univerzális autóra és az ezt üzemeltető személyzetre bízzák. Az alagútat üzemeltető vasúttársaságok az univerzális autó szállítására a több pályázó közül a német Mercedes gyárnak adtak megbízást.

A német autógyárban az Európa-alagút méreteit figyelembe véve olyan autót szerkesztettek, ami a szerviz-alagútban egymás mellett biztonságosan közlekedtethető. Ezért a szervizautó 1,51 méter széles és 10 méter hosszú, amit mindkét végén vezetőállással szereltek fel, figyelembe véve, hogy az alagútban a menetirány változtatás fordulás segítségével szóba se kerülhetett. A szervizautó két vezető állása közötti, gyakorlatilag szabad rakodó részébe a felmerülő igények szerinti berendezések rögzíthetők. Ezek az egységcsomagok is szabványos mérettel, cserélhető „konténerként" illeszthetők a járműben megfelelően kialakított szerkezeteken. Így szükség szerint az elsősegélynyújtásra és sebesültek mentésére alkalmas mentő konténer, műszaki vagy tűzoltó segélyfelszerelés rögzíthető a szervizautóban.

Nemcsak a szervizautó jelent műszaki érdekességet, de az autó vezérlésére kidolgozott terchnika és technológia is. A szervizautót ugyanis nem a hagyományos kormánykerékkel (volánnal) irányítják, hanem az alagút járófelülete alá épített vezetősínek és indukciós kábelek útján elektromos jelekkel biztosítják, hogy a szerviz-alagútban egymás mellett elhaladó szervizkocsik a pályát 10 milliméter pontossággal kövessék. Ezáltal az egymás mellett elhaladó szervizautók között alig 100 milliméter a távolság, de a közlekedtetésük ennek ellenére teljesen biztonságos.

A szervizautót a két vezető állás alatt elhelyezett, az alagúti közlekedés szigorú feltételei miatt különlegesen kicsi károsanyag-kibocsátású, 84 lóerős dízelmotorok maximálisan 80 kilométer/órás sebességgel hajtják majd a szükség szerinti alagúti cél felé.

A speciális igényeknek megfelelő szervizautókat borsos áron, kocsinként 1,25 millió német márkáért szállította a Mercedes cég, ami mintegy 67 millió forintnak felel meg (1993 januári árfolyamon!).

Tény, hogy az Európa-alagút kivitelezésének és berendezéseinek tervezett költségeit a szakemberek és a szaksajtó szerint – magyar forintban – mintegy 300 milliárd forinttal túllépik majd, azonban kétség nem férhet ahhoz, hogy az európai fejlett vasutakon zajló második ipari forradalomban az alagút új fejezetet nyit. S ez a fejezet már a XXI. századba mutat.

Amíg az álmokból valóság lesz, a térképen húzott vonalak nyomán nagy sebességre alkalmas vasúti pályák épülnek, a legalapvetőbb problémát továbbra is a költségek jelentik majd. Európa vasúttársaságai a magyar vasút állami támogatásához képest (8-9 %) lényegesen nagyobb állami támogatásban 45-67 % részesülnek, mégis jelentős adósságokkal küzdenek. A deficit ellenére egyértelmű dolog, hogy a fejlett európai országok kormányai is felismerték az egyesülő Európában a vasút növekvő jelentőségét, 1999-ig az alagút költségein túl mintegy 75 milliárd angol fontot fordítanak a nagy sebességű hálózat bővítésére. Ez pedig az eddig is elmaradott műszaki színvonalú és nehéz gazdasági helyzetben lévő kelet-európai vasutak számára különösen nyomasztó terhet jelent. Amennyiben az állami támogatások nagyságában valami gazdasági csoda folytán nem történik változás térségünkben, csak külső szemlélői lehetünk a mi nehéz helyzetünktől függetlenül is előre törő, XXI. század vasúti közlekedését megalapozó új ipari forradalomnak.

Európa leghosszabb új építésű vasútvonala Spanyolországban (A „Die Deutsche Bahn" c. szakmai folyóirat alapján)

1992. április óta Madrid és Sevilla között üzemel Európa leghosszabb új építésű nagy sebességű vasútvonala. Az új nagy sebességű spanyol vonatszerelvények – az Alta Velociad Espanolak, vagyis közismertebb nevükön az AVE vonatok – már a Spanyol Államvasútak (RENFE) nagy sebességű személyszállítással foglalkozó önálló vállalata.

Az új építésű nagy sebességű vasútvonal 471 kilométer hosszú, tehát a régi Madrid-Sevilla vonalnál mintegy 100 kilométerrel rövidebb. Valójában az új vonal Madrid-Atocha pályaudvarnál kezdődik, melynek a legnagyobb részét újonnan építették, illetve egy részét az új műszaki követelményekhez alakították.

A régi, de fiatalos stílusú állomási csarnok ma a vágányok helyett egy kisebb botanikus kertet foglal magába és oldalt, a homlokzat hátterében, alig észrevehetően ma a Spanyol Államvasutak értékesítési, információs és könyvelési állomásai, valamint az utasok kiszolgálását célzó szervizberendezései találhatók.

A tulajdonképpeni állomás közvetlenül a pályaudvari vágánymezők előtti térhez csatlakozó, újonnan felépített, magas, betonból és rozsdabarna acélból létesített utascsarnok.

Ebben hét vágányt az európai szabvány szerinti normálnyomtávra (1435 mm) építettek meg, amely a Madrid-Sevilla új vonal üzemeltetéséhez szükséges. A mellettük húzódó másik nyolc vágányt a spanyol szélesnyomtávra (1668 mm) építették, amelyek a régi és új spanyol vasútvonalhálózat csatlakozási lehetőségét biztosítják.

A nagy sebességű vasúti pálya nyomvonala előbb a kasztiliai magasfennsíkon át eléri a tengerszint feletti 600 métert, aztán a Toledótól délre fekvő hegyekben még ennél is magasabban, a normál-null pont felett 800 méteren robognak a szerelvények. Ciudad Realig ismét az eredeti magasságra esik vissza a pálya szintje, hogy a Sierra Morena hegység áttörésénél, újból a 800 méter magasságba törjön. Sevilla, a 471 kilométer hosszú új építésű nagy sebességű vonal másik végpontja, azonban csak kevéssel a tengerszint felett fekszik.

Az új Madrid-Sevilla vonal az európai normál nyomtávra (1435 mm) épült, azonban a nagy sebességű vonal több állomásán a spanyol szélesnyomtávú (1668 mm) vasúti és gyorsvasúti szakaszok csatlakozó részei is megmaradtak.

Nemcsak a nyomtáv, hanem a vasúti felsővezeték feszültsége is eltérő az új építésű nagy sebességű vonalon a hagyományos spanyol szélesnyomtávú vonalhoz képest. Az új vonalon az európai szabvány szerinti 25 kV/50 Hz a felsővezeték feszültsége, miközben a Spanyol Államvasutak (RENFE) régi vonalai 3 ezer volt egyenfeszültséggel üzemelnek. Az új vonalon tizenkét energiaátalakító állomás üzemel, amely a spanyol villamos hálózatból kapott energiát a megfelelő feszültség és frekvencia értékekkel táplálja a vasúti felsővezeték rendszerbe.

Valójában az új vasútvonalon Madrid-Atocha és Sevilla-Santa Justa állomások előtt egyenlő, mintegy nyolc kilométer hosszú felsővezeték szakaszokat egyenárammal üzemeltetnek. A felsővezeték szerkezeti kialakítása az új német nagy sebességű vasútvonalakon alkalmazott műszaki követelményeknek megfelelő.

Jelzéstechnikailag az új vonalat nyolc területre osztották, amelyek közül valamennyit elektronikus állítóművel szereltek fel. Az üzemi folyamatot, vagyis az új vonalon a vasútüzemet mégis a Madrid-Atocha pályaudvaron üzemelő irányító központból vezérlik és felügyelik. A spanyol nagy sebességű AVE szerelvények a német (DB) vonali vonatbefolyásolási rendszerrel közlekednek. A jelzőberendezésekért és a telekommunikációs eszközökért az új vasútvonalon a SEL-Alcatel cég vállalt felelősséget.

A Madrid-Sevilla nagy sebességű vonalon a jobb vonalvezetés révén lerövidülő távolsággal és az európai közlekedési rendszerhez illeszkedő nagy sebességgel a menetidőt kevesebb mint a felére sikerült csökkenteni. Attól függően, hogy az AVE szerelvények megállás nélkül közlekednek, vagy a vonalon fekvő Ciudad Real, Puertolano és Cordoba állomásokon megállnak, a menetidő 2 óra 45 perc, illetve 2 óra 55 perc.

A nagy sebességű Alta Velocidad Espanola vonatokat, azaz az AVE szerelvényeket az ismert GEC-Alsthom cég a híres francia Trans Grande Vitese (a TGV-k) mintájára készítette. Az AVE szerelvényekben három kocsiosztály található: egyik a túristák számára, a másik a preferáltaknak, és van egy úgynevezett klubosztály, ami a hazai komfort kocsikhoz hasonló, de annál még sokoldalúbb szolgáltatásokat kínál.

A menetdíj – amelynek nagysága a napszakoktól is függ – a turista osztályon a Madrid-Sevilla viszonylatra 6000-8400 peseta (mintegy 100-140 német márka), a klub osztályon pedig 11 800–16 500 peseta (195–275 márka) volt 1992-ben.

A spanyol AVE vonatokon a komfortosság gyakorlatilag a francia TGV szerelvények színvonalának felel meg.

A turista osztályon a kocsik közepén húzódó közlekedő folyosó két oldalán két-két ülés található. A

másik két osztályon a középső közlekedő egyik oldalán egy, a másik oldalán két személy számára van ülőhely.

Az úgynevezett klub-osztályon a folyosó egyik oldalán lévő kettős üléseket ajtónélküléi fülkerendszerben alakították ki. A klub-osztályon a megváltott menetjegy árába azt is bekalkulálták, hogy az utasokat a repülőgépek fedélzetén megszokott módon egy menűvel és italokkal is ellátják. A többi tehát nem a klub-osztályon utazó utas az úgynevezett kávézó (büfé) kocsiban – saját költségére – fogyaszthat egyszerűbb elkészítésű ételeket és különböző italokat. A büfé kocsiban az utasok azonban a vásárolt ételt, italt állva fogyaszthatják el.

A nagy sebességű, európai szabvány szerinti normálnyomtávra épített hispániai vasútvonalat, pontosabban a vasúti pályát spanyol vállalatok építették. Az áramellátási rendszert, a felsővezeték hálózatot, a biztosító- és telekommunikációs berendezéseket a Consorcio Hispano-Aleman (CHA) elnevezésű spanyol-német konzorcium biztosította és a német Siemens cég végezte el a szerelési munkálatokat.

Nem kevés büszkeséggel emlegetik a német vállalatok, hogy a világrekordnak is beillő 33 hónap alatt – amelyből gyakorlatilag csak 24 hónap volt a tiszta kivitelezési idő – a 471 kilométer hosszú, új építésű spanyol vonalat elkészítették és a szerelési munkákat is befejezték. A Madrid-Sevilla nagy sebességű projekt teljes költsége 7,4 milliárd német márka (1993. évi induló árfolyamon mintegy 392 milliárd forint) volt, melyből a német részarány 1,5 milliárd márka.

A német ipar a nagy sebességű spanyol AVE szerelvényekhez 75 villamos mozdonyt is szállított. Ezek az S-252-es sorozatot kpták. Ezekből 15 villamos vontatójárművet Németországban gyártottak a müncheni Krauss-Maffei cégnél, melyeket a Siemens cég mint a jövő európai villamos mozdonyát, a váltakozóáramú, 25 kV, 50 Hz-es felsővezeték-rendszere és a 3000 volt egyenfeszültségre alkalmas villamos berendezésekkel egyaránt felszerelte. Így a kétáramnemű mozdonyokkal az új vasútvonalon az SNCF vonalaihoz csatlakozás után a francia TGV-k és az AVE szerelvények egyaránt közlekedhetnek.

Tervezik, hogy a Talgo vonatoknál is alkalmazni fogják ezeket a mozodonyokat. Ebben az esetben a nyomtávnak megfelelő átalakítható kerékpárokra lesz szükség, hogy a régi, 1668 mm nyomtávú vonalakon a Talgo szerelvényeket, az új építésű 1435 mm nyomtávolságú vonalon pedig az AVE nagy sebességű vonatokat is továbbíthassák.

A többi, tehát nem Németországban készreszerelt mozdonyokat Spanyolországban német szakemberek részvételével és irányításával szerelték össze. Ezeket a mozdonyokat kizárólag a széles nyomtáv követelményei szerint készítik. Ennek megfelelően a szélesnyomtávra alkalmas forgóvázakkal és a 3000 volt egyenáramú vontatásnak megfelelő villamos berendezésekkel látják el őket.

A tervek szerint Cordobán keresztül Malagába, Sevillán keresztül Cadizba és Huelvába is nagy sebességű közlekedési kapcsolatot létesítenek. A sevillai világkiállítás óta a nagy sebességű vonatokkal elsősorban a vonal gazdaságosságának a javítására irányul a RENFE figyelme.

A RENFE fő célja ugyanakkor a Madrid-Barcelona nagy sebességű vasúti kapcsolat létrehozása és ezen keresztül a francia határ felé a normál nyomtávon az európai nagy sebességű vasúti közlekedési rendszerhez kapcsolódás, melytől az óriási befektetéssel épült vonal gazdaságosságának számottevő javulását is várják a Spanyol Államvasutak.

RÉSUMÉ

Mme. dr. Lászlóné Tánczos: **Les possibilités de la concurrence dans le domain du transport ferroviaire. L'évaluation des plans de privatisation des Chemins de fer Anglais** 361

L'auteur présente les possibilités de la concurrence dans le domain du transport ferroviaire et la possibilité de renouveler la compétitivité des chemins de fer en utilisant les propositions publiées par le Gouvernement Anglais.

István Tóth: **Les anniversaires des Authororités des Transports Hongrois** 368

L'auteur présente l'historie de l'opération des organs de la Surveillance Supérieure des Cehemins de fer et da la Navigation a l'occasion de leur fondation il y a 125 ans et celle de la Surveillance Supérieure des Transports il y a 10 ans.

Tibor Horváth: **Pouvons nous batir uune navire fluviale?** 377

L'auteur présente la navire automotrice nommé Baross construite dans l'atelier de réparations de la firme MAHART et ses premiérs traversées faites en Avril ou en Mai 1993.

Dr. László Eperjesi: **Le développement du traffic aérien en Hongrie entre 1922 et 1938** 382

L'auteur présente l'organisation du traffic aérien de la Hongrie entre 1922 et 1930 et ses táaches.

Károly Orosz: **51 milliarde USD pour des chips** 391

L'auteur présente le rolle devenant plus en plus important de la microélectronique dans le domains des transports.

Revue internationale: Rédigée par Károly Orosz 392

1. Une revolution nouvelle sur les rails, L'Euro-tunnel sera ouvert toutefois en autumne.
2. La voie ferroviaire construite récemment la plus longue d'europee en Espagne.
3. 100 million de GBP por les trains de nuit.

Appell a l'abonnement de la revue Közlekedéstudományi Szemle por l'année prochaine 400

SUMMARY

Mrs. Dr. Lászlóné Tánczos. **The possibilities of making a competition in the field of the railway transport. The evaluation of the plans of privatization of the British Railways** 361

The autor presents the possibilities of the competition and one of the possibilities of the reform of the competitivenes to be found in the railways using the recommendations published by the British Government.

István Tóth. **The anniversaries of the Hungarian Transport Authorities** 368

The author presents the history of the operation of the Supervisory Bodies for the Railway and Navigation and their organizational structures on the Transport Supervision, wich was founded 10 years ago.

Tibor Horváth. **Could we pruce a river boat?** 377

The author presents the river boat Baross produced in the ship repair workshop of the firm MAHART and its first journeys made in April and May 1993.

Dr. László Eperjesi. **The development or the air traffic in Hungary between 1922 and 1930** 382

The article shows the organization a of the air traffic of Hungary between 1922 and 1930 and its tasks.

Károly Orosz. **51 milliard USD for chips** 391

The autor explains the increasing role of the chips in the field of the transportation.

International rewiew. Edited by Károly Orosz 392

1. The industrial revolution on the rail. The Europe-tunnel will be opend in autumn still.
2. The longest newly constructed railway line of Europe in Spain.
3. 100 million GBP for the European night trains.

Invitation for subscription of the Közlekedéstudományi Szemle for the next year. 400

ZUSAMENFASSUNG

Táncos, Lászlóné, Dr.: **Wettbewerbsmöglichkeiten im Eisenbahnverkehr, bewertung der Privatisierungspläne der englischen Eisenbahnen** 361

Die Autorin stellt – unter Anwendung der durch die englische Regierung veröffentlichten Vorschläge – die im Eisenbahnverkehr vorhandenen Möglichkeiten zum Wettbewerb und eine Möglichkeit zur Erneuerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen vor.

Tóth, István: **Die Jubiläen der ungarischen Verehrsbehörde** 368

Der Autor gibt aus Anlaß der 125 jährigen Gründung des Generalinspektorates für Eisenbahn und Schiffahrt beziehungsweise der 10 jährigen Gründung des Verkehrsinspektorates für Verkehr die Geschichte und den organisatorischen Aufbau dieser Institutionen bekannt.

Horváth, Tibor: **Können wir neues Binnenwasserschiff bauen?** 377

Der Autor stellt das in der Werft der Schiffsreparaturwerkstatt von MAHART gebaute selbstfahrende Schiff namens BAROSS und dessen Fahrten in April und in Mai vor.

Dr. Eperjesi, László: **Entwicklung des Luftverkehrs in Ungarn zwischen 1922 und 1930** 382

Im Artikel werden die Organisation und die Funktion des Luftverkrs Ungarns zwischen 1922 und 1930 bekanntgegeben.

Orosz, Károly: **51 Milliarden Dollar for Chips** 391

Der Autor beschreibt die stets steigende Rolle der Mikroelekttronik im Verkehr vor.

International Schau: Redakteur: Orosz, Károly 392

1. Neue industrielle Revolution auf Schienen, im Herbst wird dennoch der Europa-Tunnel in Betrieb genommen.
2. Der längste Neubaueisenbahnstrecke Europas in Spanien
3. 100 Millionen englischen Pfunds für die nächtlichen Züge Europas

Aufruf. zur Bestellung der Schauu der Verkehwissenschaften für das folgende Jahr 400

Új helyen változatlan profillal az

ÚT-, VASÚTTERVEZŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG UVATERV RT.



A több mint 40 éves UVATERV 1993. januárja óta új formában és új helyen, de változatlan szakmai összetételben és változatlan profillal áll megbízói rendelkezésére.

A műszaki tervezés területén szerzett több évtizedes gyakorlattal, kiemelkedő tudású szakértőgárdával, megbízhatóan és magas színvonalon végzi

utak, autóutak, autópályák létesítésének, korszerűsítésének, komplex tervezését, ezek csomópontjaival, útmenti létesítményeivel és forgalomtechnikai megoldásaival együtt;

közúti hálózatfejlesztés, közlekedésfejlesztés terveinek készítését;

közforgalmú, ipari és egyéb vasútvonalak, vasútállomások, vasútbiztosító és távközlőberendezések, hálózatok, valamint közúti forgalomirányító jelzőlámpás rendszerek tervezését;

ipari és mezőgazdasági létesítményekkel, regionális község- és városfejlesztésekkel összefüggő és közforgalmú közlekedési rendszerek tervezését;

repülőterek és helioportok komplex telepítését, ezek felszállópályáinak, gurulóútjainak és tárolóhelyeinek, továbbá speciális pályarendszerek és pályaszerkezetek tervezését;

hidak, átereszek, aluljárók, felüljárók, provizóriumok, támfalak, műtárgyszerkezetek tervezését;

rádió-, televízió- és egyéb hírközlési adó- és közvetítő tornyok, valamint ipari és magasépítési acél és vasbeton szerkezetek, kémények, tornyok tervezését;

közlekedésüzemi, hírközlési, híradástechnikai létesítmények, szociális és közösségi épületek, lakóépületek valamint egyéb magasépítmények komplex tervezését;

repülőterek magasépítményeinek, felszállópályák világítási rendszereinek, általában térvilágítási rendszereknek és hálózatoknak a tervezését;

földalatti vasutak, alagutak tervezését, fejlesztésükkel, felújításukkal, hálózati kialakításukkal kapcsolatos tanulmányok készítését.

Új címünk:

1016 Budapest, I., Krisztina körút 99.

Telefon: 156-9000

Telefax: 156-7002

FELHÍVÁS

a Közlekedéstudományi Szemle jövő évi megrendelésére

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület szaklapja. A havonta 40 oldalon rendszeresen megjelenő folyóirat 1950. óta szolgálja azokat a célkitűzéseket, amelyeket a KTE tűz ki maga elé. A cikkek írói feltárják a közlekedéstudomány eredményeit, ismertetik a közlekedés műszaki fejlesztésében elért sikereket, bemutatják az Egyesület rendezvényein elhangzott értékesebb tudományos előadásokat, hozzászólásokat, az ott kialakított ajánlásokat. A közlekedési vállalaltoknál, a tudományos közlekedési szervezeteknél, egyetemeknél főiskolánál dolgozó tudósok, műszaki, közgazdasági, forgalomszervezési szakemberek korszerű tudományos eredményeiket, javaslataikat ismertetik a lapban, de jelennek meg tanulmányok a közlekedési jogi, társadalmi, történti és más témáiról is. A megjelenő cikkek igyekeznek elősegíteni a közlekeedéstudomány és kultúra fejlesztését, a közleekedési gyakorlat európai színvonalához való felzárkózást, népszerűsíteni a környezetkímélő szemléletet, előmozdítani a közlekedéstudomány eredményeinek közkinccsé tételét, segíteni azok gyakorlati alkalmazását.

A lap szerkesztőbizottsága igyekszik a fenti célokat megvalósítani. A szerkesztőbizottság tagjainak névsora lapunk borítójának hátoldalán olvasható.

Kérjük lapunkat 1994. évre előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi megrendeelő lapnak a postához való beküldésével. A megrendelő lapot kérjük kivágni és borítékban a következő címre elküldeni.

Vidéken: Postahivatal, helyben.

Budapesten: Budapesti Postaigazgatóság Hírlap Osztály
1360 Budapest, Pf.: 4.

A lap ára 1994. jún 1-től 50 forint, éves előfizetési díja: 600 Ft.

Szerkesztőbizottság

MEGRENDELŐ LAP

Megrendeljük a Közlekedéstudományi Szemle című havilapot ..... példányban, és kérjük azt az alábbi címre kézbesíteni.

A megrendelő (vállalat, hivatal, egyéb szerv)

neve: .....

címe (város, utca): .....

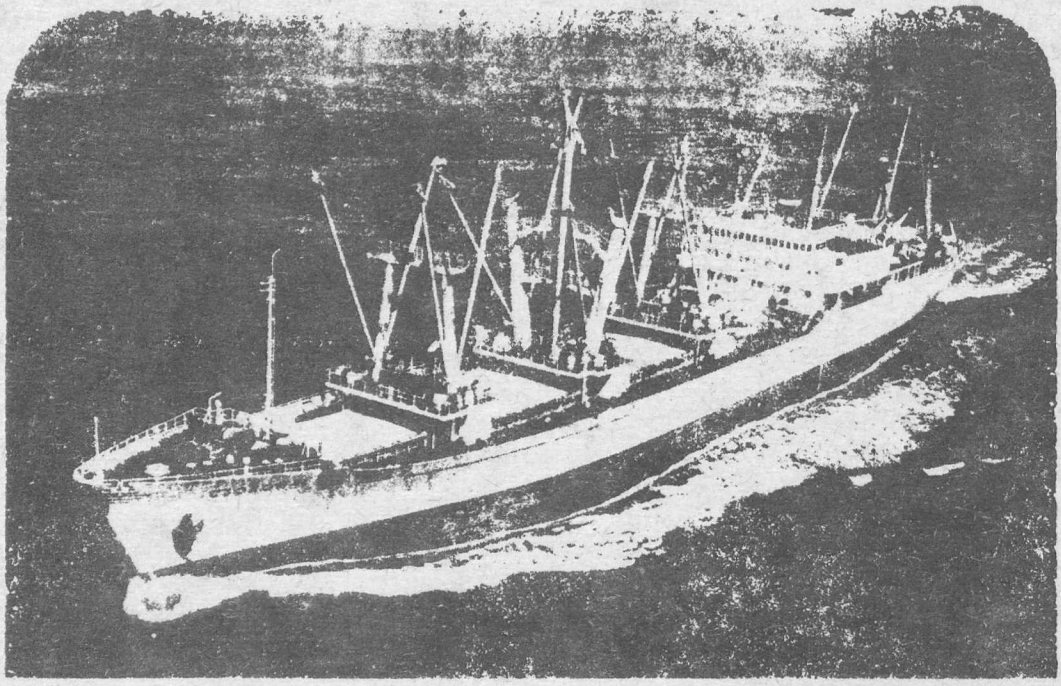
irányítószáma: .....

Az 1994. évre vonatkozó előfizetési díjat ..... Ft-ot a .....
..... postahivatalhoz, illetve a
..... HELIR 215-96 162 pénzforgalmi jelzőszámra 1993. december 15-ig befizetjük, illetve átutaljuk. (A nem kívánt rész törlendő.)

Dátum: .....

.....

megrendelő aláírása



Növekvő exportlehetőség, olcsóbb import

Az európai Kelet—Nyugat fuvarmozgás centrumában Budapest székhellyel, közel százéves tapasztalattal gyakorolja a vízi szállítást a tengereken, a Dunán és mellékfolyóin, illetve a Balatonon a Magyar Hajózási Részvénytársaság, amely a bemutatkozáson túlmenően hasznos partnerkapcsolatokat keres.

Magyarország Nemzeti és Szabadkikötője — a társaság kezelésében — az ország vasúti, közúti, vízi úti csomópontjában Budapest centrumától 7 km-re üzemel. Az ügyfelek rendelkezésére áll a vámszabad terület, transzkonténeres terminál, áruk részére fedett és nyitott rakterek, ki-be rakodást segítő rakodógépek, daruk, a vasáruk részére fedett raktárcsarnok és korszerű rakodó (FERROPORT).

A folyami hajópark tömeg-, darab-, folyékony, speciális, nagyméretű túlsúlyos áruk, valamint konténerek elszállítására, a kiegészítő rakodóparkkal komplex fuvarozásra alkalmas tengertől tengerig, a Duna—Rajna—Majna vízi országúton és a mellékfolyókon.

Tengeri hajóik a megrendelő kívánságára az európai kontinens bármely kikötőjéből elszállítja az árukat a kívánt útvonalon a rendeltetési kikötőbe.

A Dunán, Tiszán és a Balatonon személyhajóparkját menetrend szerint, illetve a bérlők speciális igényeinek megfelelően közlekedteti, segítve az idegenforgalmat, Magyarország színesebb megismeréséhez. Budapest (H) és Wien (A) között igen közkedvelt menetrend szerinti szárnyashajójáratot üzemeltet.

A hajójavításon túlmenően vízilétesítmények, úszóművek adaptált tervek szerinti készítését, belvízi járművek, jachtok javítását és hatósági vizsgára való felkészítését vállalja.

A háztól házig komplex szállítmányozási, a vízifuvarlánchoz kapcsolódó rakodási, tárolási, szárazföldi továbbítási szolgáltatással egészíti ki a partnerek növekvő export-import fuvarigényeit. Külföldi fuvaroztató partnereikkel igen mobil vegyes vállalatokat hozott létre, egy-egy export-import fuvaroztatási szisztéma kölcsönösen hasznos és hatékony végzésére. (NEPA—CENAM—FERROPORT).

A Magyar Hajózási Részvénytársaság (MAHART) kihasználva földrajzi előnyeit, helyismeretét, kiépített kapcsolatait és magas szintű szaktudását, ajánlja szolgáltatásait azon partnerek felé, akik a Kelet—Nyugat export-import tevékenységet olcsón és gyorsan kívánják lebonyolítani.

MAGYAR HAJÓZÁSI RT.
Telefon: 118-1880
Telefax: 118-0733
Telex: 225 258 mhrt h

MAHART
HUNGARIAN SHIPPING CO.